



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO  
FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS  
COLEGIO DE GEOGRAFÍA

**MOVILIDAD TERRITORIAL DE POBLACION HACIA  
CIUDAD DEL CARMEN, CAMPECHE**

**TESIS**

PARA OBTENER EL TITULO DE:

**LICENCIADO EN GEOGRAFÍA**

PRESENTA

**JUAN MANUEL ALDANA MARBÁN**

ASESORA: DRA. LILIA SUSANA PADILLA Y SOTELO

MEXICO, D.F

2015



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**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.

## ÍNDICE GENERAL

### CAPÍTULO I. POSICIONES TEÓRICAS

1.1 Teoría de la Localización	7
1.2 Teoría de la Movilidad Espacial	13
1.3 La movilidad territorial en México	19
1.4 El transporte y la accesibilidad: elementos del desarrollo	22
1.5 Isla, Ciudad y Puerto	23
1.6 Conceptos básicos	27

### CAPITULO II. RASGOS FISICOS, HISTÓRICOS Y SOCIOECONOMICOS

2.1 Rasgos Geográficos	29
- Localización Geográfica	29
- Relieve	31
- Geología	31
- Clima	32
- Recursos hídricos	33
- Edafología	35
- Recursos vegetales	35
- Recursos faunísticos	37
2.2 Rasgos Históricos	37
- Fase I El desarrollo separado (< 20 000 a.C-Siglo XVI d.C)	38
- Fase II: El desarrollo articulado a la economía-mundo europea y el mercado mundial (Siglo XVI/Siglo XX d.C)	39
2.3. Rasgos Socioeconómicos	44
- Perfil social	44
- Grado de urbanización	47
- Población y ocupación	48
- Migración	50
- Marginación y Desarrollo Humano	52
- Educación	54
- Salud	55
- Vivienda	56
2.4 Perfil económico	58
- Estructura sectorial	59
- Pesca	61
- Industria	
- Servicios	63

---

**CAPÍTULO III. FACTORES FACILITADORES DE LA MOVILIDAD TERRITORIAL DE LA POBLACIÓN**

3.1. Telecomunicaciones y transporte: relación con la movilidad de la población en búsqueda de oportunidades de trabajo	64
3.2 Competitividad: elemento para atraer y retener inversión y talento	78
3.3 Principal atracción de movilidad de Ciudad del Carmen: PEMEX	86

**CAPITULO 4. MOVILIDAD TERRITORIAL DE LA POBLACIÓN HACIA CIUDAD DEL CARMEN, CAMPECHE: PERCEPCION DE LA POBLACIÓN MOVIL ACERCA DE SU CALIDAD DE VIDA**

4.1 La movilidad de la población en el municipio de El Carmen	93
4.2 La movilidad de la población a través de las encuestas	96
4.3 Lo que dicen las encuestas aplicadas a la población móvil	99
4.3 Perfil socioeconómico de la población móvil encuestada	102
4.5 Manifestaciones socio-espaciales de la movilidad territorial	112
4.6 Distribución espacial de la población encuestada	115
4.7 Percepciones de la población móvil acerca de sus condiciones de vida a través de las encuestas	126

<b>CONCLUSIONES</b>	129
---------------------	-----

**BIBLIOGRAFÍA****ANEXOS**

1. Encuesta sobre movilidad de población, 2014	
--	--

## ÍNDICE DE FIGURAS Y CUADROS

### FIGURAS

1. Perspectiva de análisis en base a entornos que configuran el espacio geográfico	6
2. Interacciones Espaciales	11
3. Términos relevantes para la Teoría de la Interacción Espacial	12
4. Tipos de estímulos para la movilidad	15
5. Tipos de movilidad, según espacio y tiempo	16
6. Procesos de urbanización	20
7. Ciudad del Carmen, Campeche: localización geográfica.	30
8. Geología de Isla del Carmen, Campeche	31
9. Clima y eventos extraordinarios (rutas de huracanes) en ciudad e isla del Carmen, Campeche	33
10. Recursos hídricos de isla, municipio y Ciudad del Carmen, Campeche	34
11. Uso de suelo y vegetación de isla y municipio del Carmen, Campeche.	37
12. Factores que dan a conocer a Isla del Carmen	40
13. Núcleos poblacionales en isla del Carmen en el Siglo XVIII	41
14. Composición de la población de Ciudad del Carmen (2005-2010)	47
15. Comparativo de la PEA, Ciudad del Carmen 1990 y 2010	48
16. PEA por sexo, Ciudad del Carmen, 2010	49
17. PNEA por sexo, Ciudad del Carmen, 2010	49
18. Comparativo de PEA por sector económico, Ciudad del Carmen 1990 y 2010.	50
19. Lugares de origen de población móvil laboral al municipio el Carmen, 2010	52
20. Derecho a servicios de salud en Ciudad del Carmen, 2010.	55
21. Derechohabiciencia por institución ó programa en Ciudad del Carmen, 2010	56
22. Total de viviendas, Ciudad del Carmen, Campeche, 2010.	57
23. Infraestructura de transporte en Ciudad del Carmen, Campeche	68
24. Conexiones aéreas hacia Ciudad del Carmen, Campeche	72
25. Conexiones terrestres en autobús de primera clase hacia Ciudad del Carmen, Campeche	75
26. Aspectos para la competitividad	79
27. Componentes del Índice de Competitividad, CIDE	80
28. Escala Interestatal: flujos de población provenientes de otros estados residente en el municipio de El Carmen, 2010	92
29. Escala intermunicipal: flujos de población provenientes de municipios del estado de Campeche residentes en el de El Carmen, 2010.	93
30. Migración intermunicipal y conectividad hacia Ciudad del Carmen, Campeche	96
31. Entidad de procedencia de la población encuestada, 2014	99
32. Ocupación previa de la población ocupada, 2014	104
33. Distribución de la población móvil encuestada, 2014	117
34. Distribución por colonias de usos de suelo relacionados con la población móvil, Ciudad del Carmen, Campeche.	118
35. Sitios de concentración de la población móvil en Ciudad del Carmen, Campeche	120

---

**CUADROS**

1. Aspectos de las estructuras espaciales	13
2. Tipos de migración	17
3. Características de la insularidad geográfica	24
4. Fases y sub fases para categorizar periodos históricos.	38
5. Evolución histórica de población de Ciudad del Carmen (1900- 2010)	45
6. Evolución histórica de población de Ciudad del Carmen (1995-2010)	45
7. Población proveniente de otra entidad residente en Campeche, 2010	46
8. Índice de marginación por municipio y localidades, Campeche, 2006	51
9 Índice y grado de Desarrollo Humano, Campeche, 2010.	52
10 Porcentaje de cobertura de servicios disponibles en viviendas particulares en Ciudad del Carmen, 2010	53
11. Disposición de bienes en viviendas particulares habitadas en Ciudad del Carmen, 2010	57
12. Inversión pública realizada por sector económico en municipio del Carmen, Campeche,	57
13.. Actividades económicas por total de establecimientos estatales en Ciudad del Carmen 2009	59
14. Evolución de la flota marina por tipo de tráfico de Ciudad del Carmen, Campeche	60
15. Productos pesqueros de Campeche, 2010 (peso vivo en toneladas)	61
16. Comparativo entre los paradigmas de transporte y de movilidad.	61
17. Rutas de transporte terrestre (segunda clase) Ciudad del Carmen, Campeche 2013	66
18. Grado de competitividad de algunas ciudades mexicanas, 2012.	74
19. Subíndices del Índice de Competitividad en Ciudad del Carmen, 2012	81
20. Comparativo de producción del estado de Campeche y del municipio del Carmen (miles de pesos)	82
21. Unidades Politico Administrativas de México con mayor producción, 2013.	85
22. Áreas de empleo en COTEMAR, 2015	86
23. Oferta académica en universidades en Ciudad del Carmen	87
24. Procedencia por estado y municipio de encuestados, 2014	88
25. Razones de movilidad de los encuestados	100
26. Nivel de estudios de los encuestados, 2014	101
27. Grado de escolaridad y sexo de los encuestados	103
28. Sectores de ocupación de la población encuestada, 2014	103
29. Gastos de la población encuestada, 2014	107
30. Percepción del abasto en la cobertura de servicios, Ciudad del Carmen, Campeche	109
31. Modo de vida de la población encuestada, 2014	124
32. Porcentaje de personas residentes por vivienda.	125
33. Porcentaje de personas residentes por vivienda.	126

## INTRODUCCIÓN

La movilidad territorial es considerada un fenómeno espacial de alcance mundial por la posibilidad de poder suceder en cualquier lugar; desde comunidades rurales hasta ciudades pequeñas y/o megaciudades. Este fenómeno se caracteriza por la participación de la población, quien hace de este proceso algo dinámico, complejo y de gran influencia en las actividades humanas, estructuras socio-económicas, historia y territorio del lugar sobre el que se manifiesta. La dinámica asociada a la movilidad territorial resulta en una gran diversidad de manifestaciones espaciales como la distribución, tipo y orientación de los bienes y servicios, la traza urbana y las problemáticas sociales, debido a que incluye otras dinámicas sociales como la migración, los movimientos intra-urbanos cotidianos, los movimientos de retorno, los movimientos circulares, los movimientos temporales (los más complejos en medición) y las estadías de larga duración.

En Ciudad del Carmen, Campeche -universo espacial de estudio de esta investigación- la explotación del petróleo y la pesca constituyen las principales actividades económicas del lugar, las cuales se han convertido en focos de inversión y mano de obra en la región sureste de la península de Yucatán y el resto del país, y con ello importantes flujos migratorios. Uno de los factores que ha permitido este proceso, no obstante que la ciudad se localiza en una isla -la más poblada del país- es el desarrollo de su conexión vía terrestre, a partir de la apertura de nuevas rutas de transporte terrestre y aérea que han generado un significativo alcance regional favorecido por la posición geográfica de la ciudad, permitiendo la conexión con 4 (región del Centro del país, la región del Golfo de México, la región Sur y la región Península de Yucatán) de las 13 regiones económicas en las que está dividido el territorio nacional. Hay registrados algunos acontecimientos históricos, sociales y económicos que han marcado su desarrollo, entre los que se destaca el más reciente, el descubrimiento de yacimientos de petróleo en la cercana Sonda de Campeche, en la zona del Golfo de México; derivado de ello es la instalación de Petróleos Mexicanos (PEMEX) en la región. Sobresalen también los acontecimientos asociados a las actividades que le anteceden como la explotación maderera, el cultivo del chicle y la pesca de camarón, todas de relevancia económica y con una importante participación y modificaciones en términos de poblamiento y desarrollo de la ciudad.

Sin embargo, aun existiendo una amplia cobertura de servicios básicos, distribución de bienes y oferta laboral en distintos sectores de la economía, se observa una importante cantidad de población migrante de diferente procedencia (local, municipal, estatal e incluso internacional) que antes de lograr ubicarse

en algún empleo pasa horas, días e incluso semanas en busca de alguna plaza en el sector deseado acorde con sus habilidades y capacidades, aunque esto no sólo se convierte en una demanda de empleo, implica también la demanda y acceso a bienes y servicios que no siempre se ofrecen en buenas condiciones y que en su abastecimiento y cobertura han ido modificando y reorganizando la dinámica socio-territorial de la ciudad, dejando consecuencias positivas y/o negativas en los órdenes institucional, social y económico, resultando en el incremento de procesos y transformaciones, sobre todo en los niveles de diversificación y especialización económica, conductas sociales y las formas de consumo. Estos efectos han provocado una reestructuración socio-territorial en la ciudad, sumado a los flujos de población proveniente de diferentes municipios y entidades de la República Mexicana que se trasladan y actúan en la ciudad de manera diversa dependiendo del tipo de movilidad ejecutada, donde la población está conformada en gran medida y de manera general de migrantes temporales, intra-urbanos o que sólo acuden en estadías, lo que se ha considerado como un aspecto básico para el desarrollo del tema central de esta investigación.

Es así como este estudio pretende contribuir a fortalecer el conocimiento existente respecto a la importancia del territorio litoral e insular mexicano, dado que en el país los estudios, especialmente sobre este último, son limitados e insuficientes, y los existentes están más enfocados en temáticas de Geografía Económica y pocos hacia Geografía Social. Por otro lado, es de relevancia para este trabajo la aplicación teórica y metodológica del análisis geográfico sobre la temática de la movilidad territorial, que al igual que los trabajos sobre territorio insular no tienen un desarrollo considerable a nivel nacional. También, se intenta aportar conocimientos e información geográfica en los campos de la Geografía de la Población, Geografía Económica y Geografía Urbana sobre la dinámica territorial referente a la movilidad poblacional existente en torno a las actividades económicas de Ciudad del Carmen; siendo referencia en conocimiento geográfico de este territorio en particular y los procesos sucedidos en él, metodología que podrá ser aplicada a otras zonas del país.

Asimismo, los resultados de esta investigación serán de gran utilidad como herramienta auxiliar de conocimiento para el elaboración de políticas y planes de desarrollo municipal e incluso regional, para las diferentes instancias que conjuntan su participación y así brindan soluciones a las problemáticas existentes en el interior de la ciudad asociadas al fenómeno de la movilidad territorial de la población y sus consecuencias.



Derivado de lo anterior se plantea la siguiente hipótesis:

La movilidad territorial de población hacia Ciudad del Carmen ha sido resultado de la importante oferta y demanda de empleos temporales y permanentes en los diferentes sectores de la economía, generada por la presencia de Petróleos Mexicanos y las actividades relacionadas con la actividad petrolera, así como por la mejora en las vías de comunicación que han facilitado la conexión de la localidad, con lo cual se ha propiciado el fácil acceso de personas de diferente procedencia, intereses y perfiles socioeconómicos, en búsqueda de oportunidad de empleo y que requieren de bienes y servicios, reflejado en el territorio y la estructura socioeconómica de la población.

Para explicar el planteamiento hipotético se pretende alcanzar los siguientes objetivos:

**Objetivo general**

- Determinar si existe el fenómeno de la movilidad de población hacia Ciudad del Carmen, así como las características, tipos e importancia de la movilidad y la población móviles.

**Objetivos particulares**

- Exponer las posturas y corrientes teóricas existentes y relacionadas con el estudio de la movilidad territorial de población.
- Mostrar los rasgos históricos y geográficos generales de Ciudad del Carmen
- Identificar aquellos factores que favorecen, posibilitan u obligan a exista una movilidad de población en torno a las actividades económicas en Ciudad del Carmen.
- Obtener un perfil o patrón general de la población móvil en Ciudad del Carmen.
- Revelar las posibles y existentes consecuencias socio-territoriales de la dinámica resultante de la movilidad territorial de población en Ciudad del Carmen a través de información obtenida en encuestas.

Esta investigación se guiará por los pasos metodológicos siguientes:

1. Recopilación de información teórica. Se revisarán fuentes bibliográficas y digitales institucionales y educativas que incluyeran información general en texto, gráfico, mapas, etc., sobre el área de estudio

(condiciones físicas, geográficas, sociales, políticas y económicas) e información sobre teorías generales y específicas sobre migración, sus características, tipos, manifestaciones y consecuencias, con dicha información se obtuvo un panorama general y particular de la dinámica de la ciudad.

2. Diseño de encuesta. Conformada por 20 preguntas que abordaron aspectos de procedencia, perfil del migrante, razones de estancia, bienes o servicios que emplea y su percepción sobre la ciudad, con la que se logró identificar el perfil de la población móvil e identificar sus relación con el territorio.

3. Realización de trabajo de campo. Se llevaron a cabo como dos trabajos de campo, el primero como acercamiento al área de estudio e identificación de la problemática estudiada, valorar las posibilidades y su alcance, y el segundo para la obtención de información específica y estudio de espacios particulares. Además se aprovechará para hacer un levantamiento de uso de suelo de la ciudad identificando los bienes y servicios dirigidos a la población flotante.

4. Procesamiento de encuestas. Se diseñó una base de datos en formato de matriz haciendo uso del programa EXCELL, a la que se le aplicó un análisis por cuadros resumen y elaboración de gráficos y estadísticos..

5. Diseño de estadísticos y gráficos. Tanto para la información demográfica y económica generales de la ciudad como para la información resultado del procesamiento de encuestas, siendo útil como herramienta de análisis del fenómeno estudiado.

6. Elaboración de cartografía. Con apoyo de la información procesada en el sistema SPSS, los gráficos y la información en formatos "shape" de la zona de estudio e elaboró la cartografía general y temática sobre el territorio y el fenómeno estudiados, sin olvidar la creación de mapas temáticos sobre la distribución de la población migrante y los bienes y servicios especializados que demanda.

7. Caracterización de la población. Al igual que la cartografía, para su realización fue fundamental la información obtenida mediante las encuestas aplicadas en campo, a partir del conocimiento general del perfil de migrante, sus razones de migración y condiciones de vida hasta el momento de la encuesta que se elaborará dicha tipología.

8. Análisis socio espacial. Elaboradas la caracterización y la cartografía, así como sus interpretaciones correspondientes, se identificarán las consecuencias -adicionales a la distribución y demanda de bienes y servicios- negativas y positivas resultado de la interacción de la población flotante, la población residente, la demanda de servicios y bienes en el territorio de Ciudad del Carmen.

9. Presentación de resultados. Mediante una presentación pública frente a un grupo de sinodales que conjuga los resultados obtenidos en el trabajo de investigación.

El contenido de este trabajo es abordado mediante cuatro capítulos que permitan entender el problema estudiado, y que se describen a continuación:

El primer capítulo es un acercamiento a las teorías mediante las que se abordara el tema de investigación y que serán sustento del mismo, principalmente la Teoría de la Localización para explicar el fenómeno poblacional de la movilidad, conjugada con las Teoría de la Movilidad Territorial que parte de los procesos territoriales y la Teoría de la Interacción Espacial que considera la relación entre múltiples elementos de manera que generan un territorio donde se producen dinámicas singulares. Se incluyen en este capítulo aquellos conceptos básicos asociados a algunas teorías y a fenómenos particulares para el mejor entendimiento del tema.

En el segundo capítulo, se presenta y desarrollan los rasgos y características físicas del territorio sobre el cual se halla ciudad del Carmen, así como los aspectos socioeconómicos e históricos que permiten comprender la evolución de la población y economía de la ciudad y de aquellos acontecimientos claves para la situación actual, como un panorama para analizar los fenómenos sociales, las interacciones medio- naturaleza y los problemas en la misma.

En el tercer capítulo, se hace referencia a los factores que favorecen la movilidad territorial, encabezados por el sistema de transporte como motor incluso del desarrollo de la isla, las vías terrestres de acceso a la ciudad, las comunicaciones, servicios de transporte aéreos, así como sus conexiones, la interacción de estos elementos con las manifestaciones socio-territoriales en la ciudad y el alcance territorial que se ha logrado tanto en cuestiones de conexiones como la población móvil. También se hace mención a las características y/o elementos económicos y estructurales que dan cierto nivel de competitividad y atracción y que impulsan el desarrollo en Ciudad del Carmen.

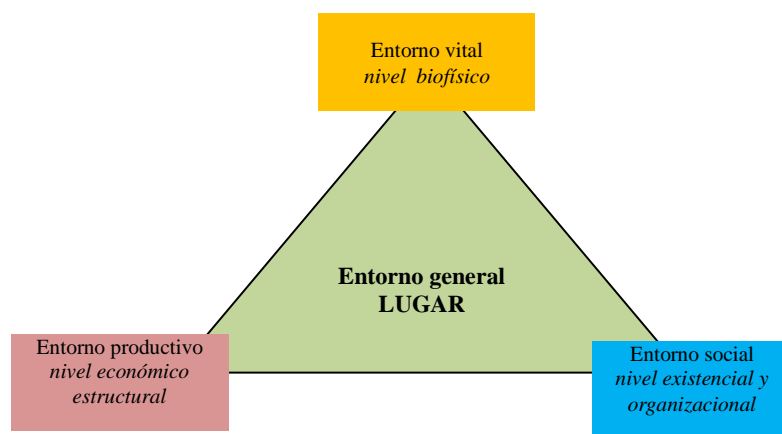
En el cuarto capítulo, el último de este trabajo y medular para la tesis, se presentan los resultados obtenidos mediante las investigación de gabinete y en trabajo de campo realizados durante los años 2013 y 2014, lo que incluye bases de datos estadísticos, descriptivas, mapas y la interpretación de encuestas realizadas para obtener información particular respecto a los movimientos y flujos de población existentes hacia ciudad del Carmen, pretendiendo entender las razones de llegada de la población, el perfil de la misma y las manifestaciones espaciales resultado de ello, así como la importancia regional que juega la ciudad en términos económicos y sociales.

## CAPÍTULO I. POSICIONES TEÓRICAS

Al estudiar el territorio o un geo-sistemas, como sistemas ambientales opera la categoría de territorio, sobre el cual se ejerce control político por determinados grupos sociales, con límites jurídicamente establecidos (localidad, municipio, estado, etc.) y, espacio geográfico, que precisa lo que acontece en la superficie terrestre, resultante de la actividad humana y la herencia de su historia ambiental, dado por la configuración de componentes naturales y sociales (económicos y culturales), diferenciables y distinguibles intrínsecamente-por el carácter de la ocupación por los grupos humanos (Bayón, 2013).

El espacio geográfico como totalidad se apoya en elementos que se configuran en la superficie terrestre relacionados con procesos y fenómenos que sobre ella ocurren como pueden ser el paisaje natural, el espacio social (Mateo, 2002) e igualmente el ámbito productivo (figura 1). La complejidad del lugar, como método de accionar de su campo de estudio (el medio), permite analizar a Ciudad del Carmen y al puerto e isla homónimos incluyéndolos como un geo-sistema a partir de tres entornos particulares que forman parte del entorno general y se correlacionan entre sí.

**Figura 1. Perspectiva de análisis en base a entornos que configuran el espacio geográfico**



Fuente: elaboración propia en base a Bayón, 2013.

La Geografía, pensada como una ciencia social de carácter holístico, permite abarcar y estudiar procesos territoriales en donde el espacio sea apropiado socialmente, este sujeto a un dominio y control por parte de personas, grupos sociales e instituciones. Este enfoque geográfico sumado al abordaje analítico de teorías orientadas al estudio de los procesos territoriales en las que se incluye la ubicación de un lugar, procesos sociales como la movilidad de población o bien, las dinámicas territoriales de interacción y dinámicas socioeconómicas entre lugares, entidades y regiones sirven para el desarrollo de este trabajo de investigación. Se decide realizar la investigación empleando la *Teoría de Localización* y la localización industrial de autores como Von Thunen, Alfred Weber, Christaller y

Nourse; partiendo desde la perspectiva de los lugares centrales, dada la importancia que representa la ubicación particular de la localidad en la zona de reserva petrolera más importante del país y su contexto insular; por otro lado se considera a *la Teoría de la Movilidad Espacial* de los autores Massiris, Delgado, Garrocho, Módenes, Ares y Mikkelsen, entre otros; para determinar si los movimientos son una componente esencial de la organización de los espacios hecha por las sociedades, teniendo a la movilidad como un desplazamiento o una transferencia de algo de un lugar a otro, que podrían ser personas, bienes materiales e inmateriales o informaciones; y la *Teoría de la Interacción Espacial* trabajada por autores como Propín, Garrocho y Delgado; partiendo del principio en que la organización del espacio geográfico, implica una acción y reacción, donde los elementos ocupan una posición relativa en el espacio, las relaciones que pueden establecer múltiples elementos generando un territorio donde se producen atracciones, rechazos y dinámicas singulares.

### **1.1 Teoría de la Localización**

Desde sus orígenes, esta teoría se ha desarrollado y abordado principalmente por economistas y geógrafos, como Heinrich Von Thunen (1826) quien elaboró una teoría sistemática de localización de las actividades agrarias, en la que intentó dar explicaciones de la distribución a partir de índices económicos, como la oferta, demanda y el precio, basándose en las ideas propuestas por Castillón Ricardo sobre la dependencia entre regiones y áreas rurales con urbanas; pero que completó con un modelo desarrollado por él mismo, al que llamó “modelo concéntrico” que fue fundamento de la Teoría Económica Espacial. Alfred Weber (1909) por su parte planteó la base de las teorías de la localización industrial, donde según él, las empresas se localizarían en sitios donde los costos de producción y distribución fuesen reducidos, planteando el modelo en tres etapas: 1) minimización de los costos de transporte, 2) lugares con costos laborales bajos y 3) la aglomeración; etapas para lograr una obtención de materias primas y las unidades de producción al minimizar los costos de transporte en un sitio barato (Duch, 2010). Christaller (1933), por su parte, desarrolló a principios del siglo XX una teoría sobre la jerarquización de las ciudades en función a la distribución de bienes y servicios que ofrecen regionalmente, considerando sus funciones y el tamaño de las mismas. En esta teoría, se plantea que las ciudades deben ser vistas como aquellos lugares centros de producción que compran factores locales y con una amplia área y centro de comercio al que abastece; cuentan con un nivel de especialización mínimo, se hallan distribuidas de manera uniforme y forman entre sí un *hinterland* o área de influencia de una ciudad mayor en tamaño y función o especialización (Avila, 1993), de esta jerarquización surge la idea de que en función a ello cada lugar puede generar cierta atracción o interés en términos de comercio o poblamiento. La teoría anterior se enriquece con el aporte dado por August Losch, quien plantea que cada región se conforma por rasgos particulares (económicos y sociales) de

homogeneidad y que orienta a la realización de actividades productivas diversas, destaca de manera enfática el importante papel que juega para la relación e interacción entre regiones brindado por el transporte (Hernández, 2013); este y otros factores que intervienen en la localización de actividades económicas particulares se han convertido en focos de atención para una gran cantidad de especialistas que pretenden mejorar la localización, la reducir costos y ampliar mercados, con la finalidad de entender y manejar la dispersión y concentración de las actividades y con ello incrementar las ganancias. Con el paso del tiempo, la crítica y la mejora de estas visiones teóricas surge a partir del enfoque estructuralista en los años 80 del siglo XX, donde destaca a la economía como un todo, donde la organización espacial puede orientar a una estructura social y relaciones económico-sociales particulares (Sanchez y Zofio, 2009).

Actualmente y de acuerdo con Hernández (2013) existe un nuevo enfoque del análisis locacional que justifica la concentración espacial de actividades económicas a partir de economías externas que pretenden lograr la reducción de costos de producción en determinados límites territoriales, lo cual genera una importante dinámica que da pie a eslabonamientos económicos y a las implantaciones de economías complementarias, así como la apertura de servicios particulares, que conducen a un camino de interacciones entre el espacio, las actividades económicas y sociales, tendencia que diferencia las teorías clásicas de las modernas y que ha sido posible por la introducción de posturas asociadas al positivismo desarrollado por August Comte, que permitió un abordaje distinto de los objetos, que facilitó el entender la distribución espacial de los fenómenos a partir de la elaboración de cartografía temática para observar e interpretar las posibles interacciones de cada fenómeno.

Bajo estas posturas el abordaje de la investigación resulta ser completo, dado que aun cuando Ciudad del Carmen se halla dentro de una isla y posee las características de insularidad, su localización no presenta un límite para el desarrollo económico que se ha logrado en ella, gracias a las interacciones económico-sociales existentes, influenciadas tanto por agentes externos como internos asociados a su producción industrial y que han desencadenado fenómenos como la migración y la especialización espacial y económica en el marco regional del país, además de que su insularidad se ha vuelto relativa al estar comunicada por ambos extremos mediante puentes.

En relación con la Teoría de la Localización y de las premisas de los autores expuestos, se puede considerar que existe interacción entre los aspectos físicos, sociales y económicos en torno a ciertas actividades, lo que permite entender mejor las dinámicas asociadas a la localización, entre ellas la Teoría de la Localización Industrial, que resulta de interés para esta investigación porque el desarrollo

actual y más revolucionario que ha tenido Ciudad del Carmen está asociado a la industria petrolera, favorecido por la existencia de los pozos petroleros cercanos en la Sonda de Campeche.

La Teoría de la Localización se conjuga a su vez con la Teoría de los Sistemas de Ciudades, en la que se explica que en particular las ciudades de diferentes tamaños se localizan a intervalos irregulares, y que estando sus recursos uniformemente distribuidos, las economías de escala y los costes de transporte se dispondrían en la centralidad de los lugares que según Nourse (1969) son los puntos en que se localizan los centros de una, dos o más redes de centro de producción y consumo; a partir de esto se identifica que si hay un mayor número de centros y de redes en un mismo lugar, los bienes y servicios tendrán vendedores localizados en ella y los precios tenderán a ser más bajos, por el otro lado, cuando hay menos lugares centrales cercanos los unos de los otros, los precios tienden a crecer, por lo que la importancia de los lugares será por el número de centros de mercado coincidentes con ello.

En cuanto a la población, esta se halla distribuida de manera proporcional al tamaño de la ciudad y de acuerdo a la capacidad de abastecimiento que posea el lugar como ciudad. De acuerdo con el mismo autor con ésta significancia poblacional corresponde a una regla de rango-tamaño, permitiendo identificar las interacciones entre ciudades y una categorización de las mismas. Se debe destacar que para los casos de las ciudades centrales o mayores la dinámica de dependencia es aún mayor, principalmente porque al mismo tiempo que abastecen a la ciudad principal lo hacen para aquellos lugares rurales cercanos a esta, incrementando así la cantidad de población dependiente y según la Teoría de Localización, el aumento de su área de influencia o de alcance (Dutch, b. 2010). Sin embargo, se destaca en estos sistemas de ciudades el beneficio obtenido, reflejado en las dotaciones de recursos previstos, que al mismo tiempo es un factor importante y determinante en el tamaño de las ciudades y su importancia económica. Partiendo de esta idea, los lugares mayores van a recibir la categoría de primer orden, los lugares medianos la de segundo orden y los que sirven a estos como de tercer orden, ahora que la población de dicho lugar estará en dependencia del tamaño del centro de consumo que posean, lo cual supone que en cada ciudad debe existir una población que en el mercado sirva a su ciudad y al área de influencia, haciendo que el umbral del mercado de ciertas industrias y mercados sea variado. Por otro lado, es posible el desarrollo de economías de aglomeración en donde el centro económico de interés comienza a tener un crecimiento debido a la proximidad entre empresas del mismo tipo, con la finalidad de reducir entre otras cosas los gastos por abastecimiento. Cabe señalar que se considera en el estudio de las ciudades la importancia que juegan entre ellas el desarrollo de centros o puntos comerciales algunos otros factores que hacen más complejos a los

sistemas, entre los que se destacan las políticas de precios, la densidad de la población, las diferencias en la capacidad empresarial, la topografía y las fronteras políticas respecto al tamaño y forma del mercado dado que estas características pueden, ser factores de crecimiento y cambio en la categoría de las ciudades (Duch, 2010).

Otros aspectos que dan mayor dinámica, influencia y crecimiento a las ciudades son los espacios dedicados a la industria como una actividad económica. En Ciudad del Carmen, se halla inmersa la principal zona industrial petrolera del país, extendida a lo largo de toda la isla con una importante infraestructura portuaria, logística y de servicios, mientras que cuenta con infraestructura en el océano, mejor conocida como plataformas petroleras; esta infraestructura categoriza a Ciudad del Carmen como una ciudad industrial; bajo este esquema, la localidad logra clasificarse como una ciudad de fabricación especializada, ya que en general el desarrollo industrial se da en torno a una sola industria, la petrolera, pero de importancia regional y nacional en cuanto a producción y oferta de laboral.

La especialización y orientación posibilita la concentración industrial y de servicios donde las empresas se agrupan en cinturones en áreas dotadas con los recursos necesarios para el desarrollo de la industria, que puede ser desde el recurso principal o estratégico (agua, apoyo político, servicios anexos, accesos, mano de obra, etc.); las empresas instaladas en realidad no llevarán a cabo la venta de sus productos o servicios a los consumidores directamente, sino que se eslabonan con las otras industrias, incluso es a partir de una industria que surgen o se conjugan más en ciertas áreas; por ejemplo, en Ciudad del Carmen, la industria principal es la petrolera en plataformas marítimas, industria que demandan la instalación de industrias adicionales y auxiliares instaladas a lo largo de la isla del Carmen, brindando servicios de tecnología, maquinaria, auxilio, transporte y otros. Estos elementos repercuten de manera directa, al igual que la localización, en los factores de producción, es decir, en los precios por toneladas producidas, los precios del suelo, los precios por horas de trabajo u hora de empleo del equipos o instalaciones de uso (rentas de inmuebles), por lo que la relación entre ellas puede generar una mejor o mala calidad en términos de producción, que además pueden ser modificados por algunos factores físicos y sociales, como el clima, la alimentación (dieta) de la población, el recurso natural y sus características, la educación y la capacidad de una fuerza de trabajo (Duch, 2010).

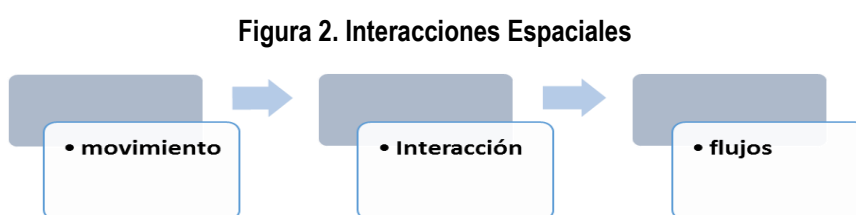
De la misma manera en la que el desarrollo económico se puede dar en las islas, las ciudades requieren tener una excelente accesibilidad, como clave de una buena localización, y que económicamente beneficia los volúmenes totales de ventas u operaciones que las actividades industriales requieren y que facilita la entrada y salida tanto de recursos como de productos; de



cualquier manera, la mejor accesibilidad no implica una reducción en los precios de los productos, pero si implica un ahorro económico por gastos de entrada y salida de transporte.

## 1.2 Teoría de la Interacción Espacial

Existe una clara dinámica entre factores físicos, sociales y económicos en Ciudad del Carmen, gestado en torno al desarrollo económico, donde las interacciones son fundamentales, y de las que surgen fenómenos espaciales de impacto en los mismos sectores a nivel local e incluso regional, encabezados por los sociales. De acuerdo con Propín (2003) las interacciones espaciales se conforman de tres premisas (figura 2).

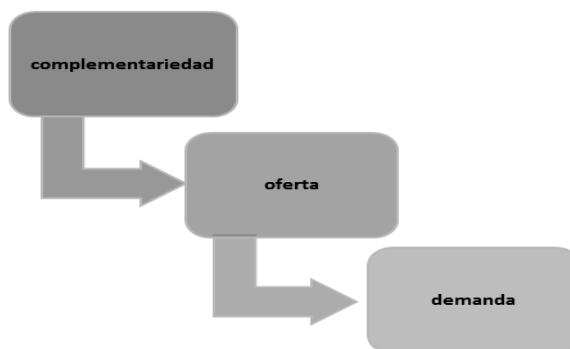


Fuente: elaboración propia con base a Propín, 2003.

Esto autor explica que la primera de ellas indica que existe un movimiento de un fenómeno de un lugar a otro, creando una red donde existen nodos o vértices constituidos por una relación entre un punto A y un punto B donde el A funciona como punto de origen y el punto B como punto de destino de intercambios; por ejemplo ciudades, puertos, aeropuertos o industrias, todos representados en empleo, calidad de vida, que como en el caso de Ciudad del Carmen, están dadas por la existencia de la industria petrolera y que son el corazón del desarrollo en la ciudad. La segunda indica que las interacciones humanas en un lugar influyen en otro distante, que significa que habrá un impacto de lo sucedido en el punto A en punto B y viceversa, por ejemplo, el empleo dado en punto B de población del punto A se reflejara en la mejora de las condiciones de vida en este último logrado a base del desarrollo económico, y la tercer premisa, se refiere a los flujos de bienes (mercancías, servicios, etc.), personas (pasajeros, residentes o población flotante) e información -facilitado por las rutas terrestres físicas como las carreteras o bien aquellas que no son físicas como las rutas marítimas, las rutas aéreas o las telecomunicaciones.

De acuerdo con Garrocho en Hernández 2013), la Teoría de la Interacción Espacial maneja tres términos importantes para su desarrollo (figura 3):

Figura 3. Términos relevantes para la Teoría de la Interacción Espacial



Fuente: Garrocho, 2012

La complementariedad se explica como la relación existente entre dos sitios debido a la demanda de un producto desde un lugar origen en otro de destino, como en el caso de Ciudad del Carmen, el “producto ofertado” o de interés radica en el empleo que existe en el sector industrial y de servicios. Evidentemente, para este trabajo, las interacciones espaciales de mayor interés son las relacionadas con la movilidad de personas, asociado con la movilidad de bienes, la existencia de los servicios en la ciudad, así como la demanda de los mismos en el territorio insular. El interés de utilizar esta teoría radica en el potencial analítico que tiene, ya que el fenómeno de la movilidad territorial de población se presenta como parte de dichas interacciones espaciales, tema a desarrollar más adelante y que es la parte medular de esta investigación.

Según Delgado (2003), existen una serie de modelos de la interacción espacial que destacan el potencial que tiene la Geografía sobre el análisis de este fenómeno al ser una ciencia espacial, con la finalidad de simplificar y poder explicar la realidad de una manera clara, integrada, reducida, concreta y fácil de manejar. Por otro lado, estas interacciones son resultado de las relaciones entre distancia y tiempo, asociadas con la concentración de actividades económicas y la ubicación estratégica y/o particular de un sitio, elementos que formaran y diversificarán el mercado de trabajo, motivado por diferentes sectores particulares de la economía (Abler, Adams y Gould, 1971). En el caso de Ciudad del Carmen, el sector industrial y de servicios, que en conjunto funcionan como motores de fuerza de, al consolidarse el mercado según la cobertura de su oferta y demanda de empleo, intensifican los desplazamientos diarios y/o cotidianos de trabajadores o migrantes en busca de empleo, generalmente hacia las cabeceras municipales, que en teoría son los sitios de concentración de las actividades económicas; a esta dinámica, de flujo de personas e incluso bienes le respalda el sistema de transportes, que es uno de los elementos estructurales más importantes y determinantes para la interacción espacial, que al funcionar como red permite una mayor y mejor integración regional tanto de actividades como de población.

### 1.3 Teoría de la Movilidad Espacial

El tema de la movilidad es uno de los más dominantes en los discursos de las ciencias espaciales, por lo que para desarrollarlo se considera de vital importancia abordar a los procesos espaciales sucedidos en el territorio. El concepto de “proceso espacial” deriva del de distribución espacial, que se refiere a la frecuencia con la que un fenómeno sucede en el espacio, y del cual su naturaleza depende de la escala en que la distribución es observada, ya que puede presentar un patrón de aglomeración en una escala de observación o un patrón disperso en otra, lo más importante -para los estudios geográficos- es entender por qué las distribuciones varían en patrón e intensidad de un lugar a otro y la localización relativa de un fenómeno con respecto a otros, lo cual se puede expresar en unidades relativas de distancias medidas en tiempos o en costos y que se ven modificadas a través del tiempo (Massiris 2009).

Del concepto de distribución espacial es que surgen los de “estructura espacial” y “procesos espaciales”. La estructura espacial se crea a partir de los movimientos sobre el territorio que sean de cualquier tipo y que de acuerdo con Delgado (2003) es la organización interna de una distribución y está referido tanto a la localización de cada elemento con relación a cada uno de los otros, como a la localización de cada elemento con relación a todos los otros en conjunto, por ejemplo la distribución espacial de los centros de servicios en una ciudad; además tiene gran influencia en los movimientos subsecuentes, como pasa en las migraciones que redistribuyen a la población en un periodo, y así repercute en otros movimientos y en la distribución espacial de centros comerciales en una ciudad, afectando la localización de los nuevos centros. Abler, Adams y Gould (1972) elaboraron un discurso geográfico sobre este aspecto que se resume en el cuadro 1.

**Cuadro 1. Aspectos de las estructuras espaciales.**

1	Las estructuras espaciales están recíprocamente asociadas a los procesos de movimiento. > Todos los movimientos se dan entre nodos a través de redes.
2	El movimiento se realiza mediante la ley del mínimo esfuerzo. > Se busca la meta con el menor esfuerzo y el movimiento por la ruta más fácil. > Se reduce la distancia para ir de un sitio a otro ó el costo por desplazamientos > Se persigue la optimización del movimiento.
3	El movimiento se estructura en patrones espaciales de movimiento que genera redes. > Permite predecir y controlar eventos sociales y naturales.
4	La preocupación radica en las estructuras espaciales del movimiento (las redes), costo, precisión, velocidad confort.

Fuente: elaboración propia con base a Delgado, 2003

Por otro lado, estos autores consideran que los procesos espaciales se refieren a los mecanismos que producen las estructuras de las distribuciones espaciales; ambos son circunstancialmente causales y se determinan mutuamente, pero los procesos son espacialmente variables y tienen distribuciones como fenómenos concretos, de donde se deriva que la estructura espacial es un concepto aplicable, tanto a la distribución estática como a los procesos dinámicos, por ejemplo, los movimientos de personas son procesos espaciales que se estructuran y los objetos como redes de carreteras, caminos, ferrocarriles, aeropuertos sobre la superficie terrestre o también las decisiones económicas expresadas en las estructuras económicas espaciales de uso de la tierra.

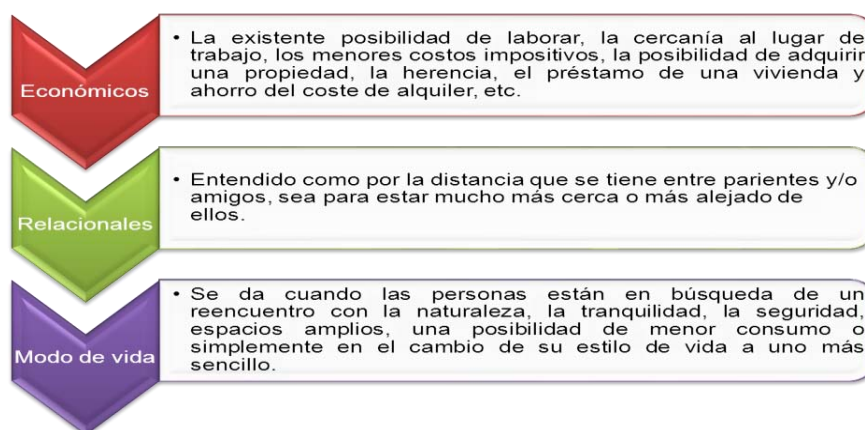
En la estructura espacial se configuran sistemas espaciales constituidos por la interrelación de lugares con funciones similares y que se definen por los flujos ya sea de personas, de dinero, de mercancías, de mensajes entre otros, que varían de acuerdo con la ganancia desde un centro o nodo en donde lo más importante es conocer la distribución del fenómeno, enfocado en las estructuras y procesos que los producen y sobre las interrelaciones resultantes.

Los movimientos o flujos generan sistemas de movimientos (redes) que influyen en los nuevos movimientos, estos sistemas de movimiento favorecerán a algunos sitios en favor de otros, de manera que la relación existente entre los movimientos -vistos como un proceso- y los sistemas de transporte -no son de un solo sentido (aspecto mencionado anteriormente cuando se hace referencia a la Teoría de la Interacción Espacial como un fenómeno dado entre dos puntos) y que son causales; este sistema se convierte en uno de los más importantes, dado que son determinantes de la localización de las actividades humanas con gran influencia sobre los sistemas de comunicación y transporte (Delgado, 2003). En este contexto la Movilidad Territorial de la Población o llamada también Movilidad Espacial es un proceso de profunda significación social por ser el responsable de las transformaciones económicas y sociales que tienen incidencia directa en los factores de desarrollo y en aquellos que modifican los factores socio-territoriales, directamente ligados a las personas, los bienes y servicios, que de la misma manera que las variables demográficas de natalidad y mortalidad se relacionan con la estructura socio-económica, la historia y otras características del territorio en el que se desarrolla; principalmente por que incluye a todos los tipos de desplazamientos geográficos que efectúan las poblaciones humanas y que pueden ser temporales -que funcionan como un mecanismo más efectivo que la migración definitiva para transformar demográficamente los sistemas de asentamientos (Garrocho, 2011)- o permanentes. En este mismo orden de ideas los flujos de la población tienen notables implicaciones en términos de la redistribución espacio-temporal de los usos de suelo y la demanda de bienes y servicios en el territorio, así como de políticas públicas diversas que deben estar enfocadas con precisión; además, la redistribución de la población en el tiempo y espacio a menudo impacta ecosistemas ya vulnerables y contribuye a incrementar la presión sobre el medio ambiente (Díaz,

2002), razón por la que a diferencia de la natalidad y la mortalidad, la movilidad espacial es considerada por Módenes (2007) como uno de los fenómenos más complejos e influyentes sobre el resto de actividades humanas en el territorio.

La complejidad del fenómeno y las consecuencias que acarrea el desplazamiento, tanto para el migrante como para las sociedades de origen y destino, la identificación de los lugares de origen y de destino de los flujos geográficos de movilidad espacial ha conducido de manera natural a la búsqueda de las lógicas territoriales implícitas, en forma de centros y áreas de influencia (Módenes, 2008) lo que no depende solo del volumen del flujo migratorio sino esencialmente del tipo de movimiento que se trate, sobresaliendo la migración por su mayor complejidad. Junto al traslado de un medio geográfico a otro, el migrante puede experimentar una movilidad ocupacional y profesional, movilidad social y cultural (Ortiz, 1998). Este es un fenómeno que aún se mantiene en funcionamiento activo y sin decremento, lo que permite explicar que el aumento de la movilidad espacial se da por el número más elevado de individuos móviles ya que la estructura varía hacia las edades propensas o se incrementa la intensidad de la movilidad de todos o parte de los individuos (Módenes, 2008), por ello, no debe olvidarse que lo espacial es parte constitutivo de lo social y que las unidades espaciales de referencia utilizadas al momento de estudiar el fenómeno migratorio no tienen un carácter neutral, sino que están influidos por la manera de interpretar lo social. Así, para evitar caer en una naturalización de lo espacial, y en consecuencia del fenómeno migratorio, deben hacerse explícitos aquellos supuestos que subyacen a la concepción del espacio y de la sociedad (Flores, 2002). En esta línea, Módenes (2008) plantea bajo una perspectiva geo demográfica de la movilidad espacial, que la población se convierte en protagonista de estos procesos, por encima los elementos estructurales externos; haciendo importante comparar los factores demográficos que expliquen los comportamientos diferenciales de movilidad, dados por las redes de transporte existentes y algunos elementos estructurales.

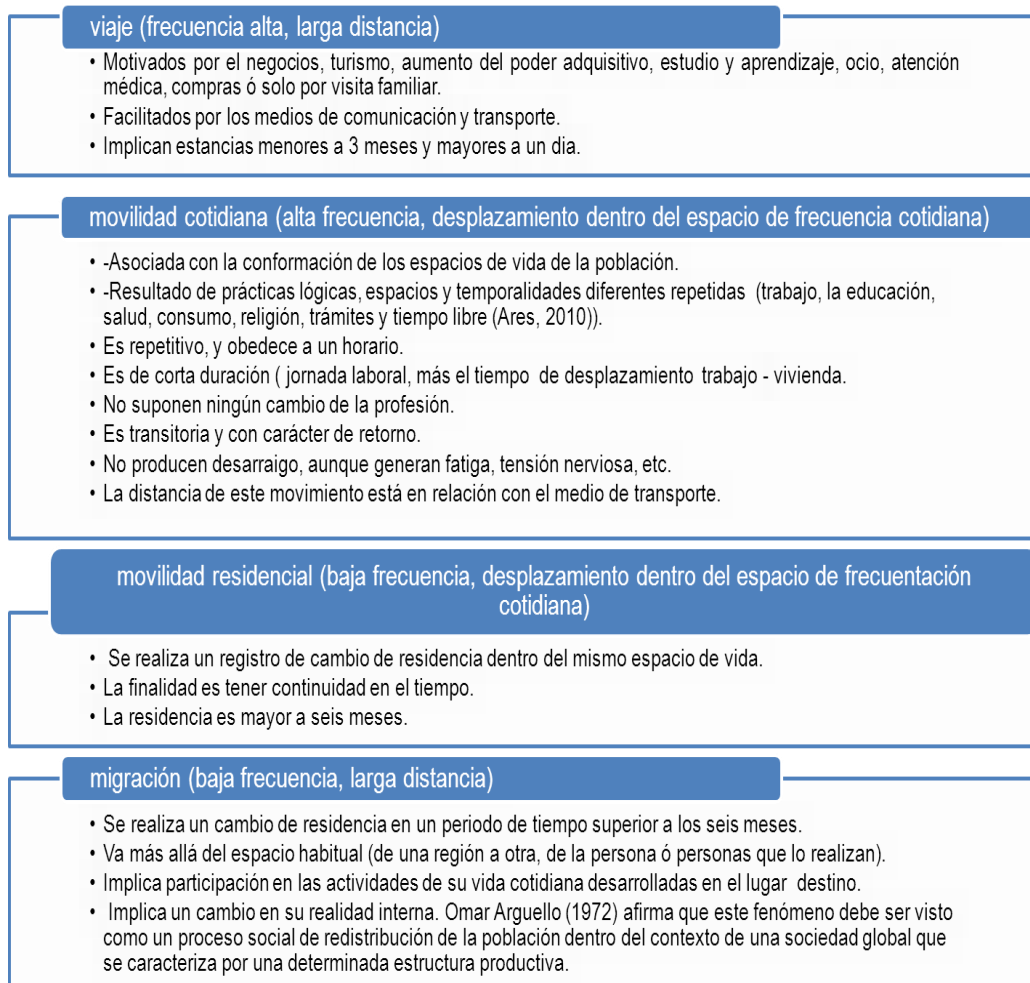
Figura 4. Tipos de estímulos para la movilidad



Fuente: elaboración propia con base a Módenes, 2008.

Es interesante entender -en un modo cualitativo que cuantitativo enfocado en teorías económicas, que aunque diferentes con un mismo sentido- que hay detrás de aquellos nodos o puntos de atracción y dispersión que generan la interacción espacial que a su vez desencadenan los movimientos de población, y es que es evidente que para que esto suceda, debe existir alguna razón o aspecto en dicho sitio que despierte interés, que hagan atractivo un lugar al cual se desplace; los estímulos existentes, para que esto suceda, obviamente, variaran de persona a persona y de lugar en lugar, y pueden agruparse, de acuerdo con Ares y Mikkelsen (2009), en los que tipos que se muestran en la figura 4. En este sentido el análisis de la propensión a la movilidad de los individuos en función de sus características personales y contextuales funciona como un mecanismo explicativo de los fenómenos de la movilidad (Módenes, 2008). Kauffman (2006) también define a la movilidad espacial en diferentes tipos, de acuerdo con sus características espaciales y temporales, las cuales se resumen en los cuatro aspectos que se desglosan en la figura 5.

Figura 5. Tipos de movilidad, según espacio y tiempo.



Fuente: elaboración propia con base a Kauffman, 2006.

Donald J. Bogue (1975) defiende que la migración es un elemento necesario de ajuste del equilibrio normal de la población, esto es un ordenamiento para hacer el máximo uso de las personas con calificaciones especiales, un instrumento de difusión cultural y de integración social. Mientras que para Blanco (2000) la migración se asume como un proceso que abarca tres subprocesos: la emigración, la inmigración y el retorno. Para los procesos anteriores se considera de vital importancia tener bien definido -la distancia entre el lugar de partida y el de llegada así como el tiempo de permanencia en el destino-. Blanco ha definido a su vez tres dimensiones que permiten determinar si el desplazamiento realizado por la población se considera migración o no, por lo que elaboró un análisis también de los diferentes tipos de migración que considera, y que se muestran en el cuadro 2.

**Cuadro 2. Tipos de migración**

<b>Según tiempo</b>	a) Estacionales -generalmente trabajadores -el traslado es para colecciones u otros trabajos - solo es en determinadas temporadas del año
	b) Temporales reiteradas - personas que renuevan contratos
	c) De varios años - la idea general - es irreal
	d) Indefinidas - se parte del origen sin deseo de volver - e piensa solo en visita
	a) Preferencias del modo de vida b) Actividades realizadas en su vida c) Urbano-Rural
<b>Según el modo de vida</b>	a) status profesional estable -trabajadores de campo incorporados a la industria
	b) exigencia de actividad profesional -militares, funcionarios, diplomáticos, etc
	c) búsqueda de un desarrollo superior -referido a migraciones de intelectuales nuevos horizontes formativos que buscan fuera de sus fronteras
<b>Según demandas y necesidades profesionales</b>	a) infantil -niños acompañados de padres
	b) de adultos -lideran el proceso a partir de sus criterios y necesidades -responsables del cuidado, atención y manutención de otros
	c) de ancianos -forzados a abandonar el hogar por :deshabitado, mejora de vida, jubilación, familia -conlleva problemas psicosociales
<b>Según la edad</b>	a) voluntarias -observada en personas que la actividad es económica
	b) forzada -esclavos -deportados ó desterrados -refugiados

Fuente: elaboración propia con base en Blanco, 2000 y Micolt, 2005.



Sin embargo, actualmente se identifican nuevas formas de movilidad que difícilmente pueden clasificarse en alguna de las anteriores; la razón de estas nuevas formas se debe al incremento en el fácil desplazamiento que supera las barreras del tiempo y el espacio, Kauffman (2006) desarrolló las siguientes:

- la multi residencia: Sucede cuando las personas realizan trayectos habituales que se organizan desde una o más viviendas y que concierne a lugares de actividades múltiples-profesionales y socio familiares que introducen una nueva dimensión de la movilidad humana (Bankirer, 2000). Se asocia con una segunda residencia de descanso, las migraciones de jubilados o nuevos estilos de vida transnacionales que se articulan con experiencias de ocio (Garcia, 2009).
- la pendularidad de larga distancia: Se refiere a desplazamientos largos, que se hacen diario desde distancias largas, y que pueden ser hechas en autobús, e incluso en avión. El movimiento es repetitivo desde un punto de origen a uno de destino, y solo se realizan dentro de un límite administrativo municipal, sino que este es cruzado.

Otra clasificación de la movilidad espacial, de acuerdo con Le Breton (2006) está basada según la función en la organización de la vida cotidiana que esta tiene y se divide en:

- movilidad estratégica ( que es aquella que tiene que ver con la localización de la residencia y con la adquisición a un territorio).
- movilidad habitual (es aquella que satisface diferentes tareas de frecuencia cotidiana).
- movilidad incorporada (que se refiere a la potencialidad técnica, física y cultural).

Los estudios actuales referentes a la movilidad territorial tienen un enfoque en la descripción territorial de los flujos (origen-destino de las personas móviles habituales, que entidades federativas/municipios atraen o impulsan los desplazamientos) o bien en reconocer y diferenciar los espacios de vida, vistos como aquellos lugares donde los individuos desarrollan sus actividades, lo cual incluye los sitios de paso y de estancia, y que a la vez pueden funcionar como puntos de partida para los desplazamientos y pretenden llevar a cabo una descripción y análisis de los comportamientos diferenciales de movilidad (quién y por qué se desplaza lejos ó cerca, qué opciones de movilidad están disponibles de acuerdo con los perfiles poblacionales, entre otros); ambos enfoques de análisis se vuelven útiles cuando los resultados obtenidos, registrados y analizados se aplican en la elaboración de políticas y planes de desarrollo, aunque por ser de aspecto cualitativo (por los perfiles de la población e intereses) se vuelve complejo, ya que sus características demográficas, tales como la edad, el sexo, nivel educativo, situación geográfica y familiar influirán en la movilidad ejecutada; la posición social y demográfica se vuelven claves por que permitirán la identificación de desigualdades de acceso a la movilidad normativa y a las oportunidades asociadas a ellos (Wengleski, 2002).



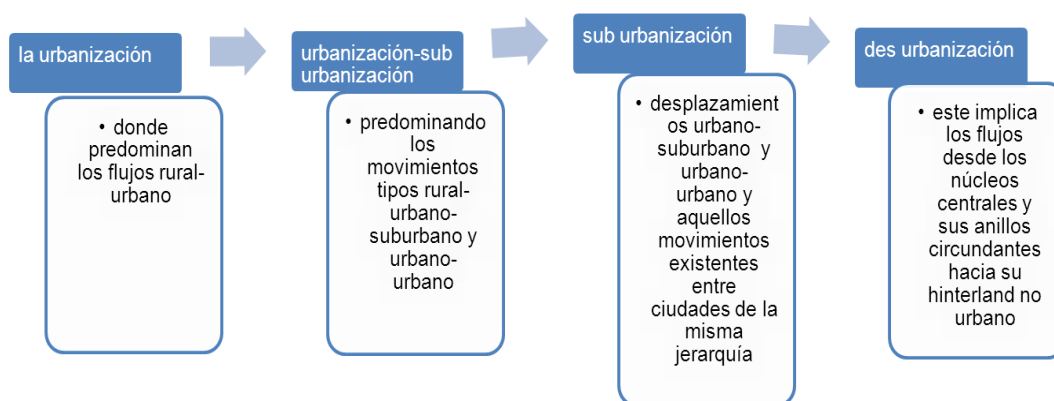
De igual modo, la existencia de procesos de rejuvenecimiento ó envejecimiento afectarán los comportamientos agregados de movilidad de las poblaciones, mientras que las preferencias específicas pueden variar en el tiempo (Módenes, 2007). La teoría de la accesibilidad permite entonces entender el proceso relacionado con la intensidad y los destinos de los flujos de movilidad existente con las posibilidades de conexión ofrecidas por la red viaria (vía de comunicación), bajo el manejo de indicadores como la distancia o el tiempo medio a la que se disponen los puntos de oferta laboral, así como los núcleos de población; los análisis realizados con estos indicadores permiten identificar las áreas en donde existe potencial que no tiene que ver únicamente con la ubicación respecto a las oportunidades (ya sean laborales, de compra o de ocio), sino más bien con los medios técnicos al alcance y con la relación entre distancia, medios técnicos y movilidad en equilibrio, en las que no se ha desarrollado todo el potencial de movilidad y aquellas donde posiblemente la movilidad es más elevada de lo que supondría a partir de las oportunidades existentes (Ajenjo,2005).

#### **1.4 La movilidad territorial en México**

A partir del siglo XX, según los estudios realizados en términos económicos y de población en México como resultado del impulso y desarrollo de la industrialización y de la concentración de actividades de base urbana, se experimentó un importante crecimiento en las ciudades y se pasó de un predominio de ciudades rurales a urbanas, indicando un importante patrón de desarrollo de los asentamientos humanos en México, impulsado por un acelerado proceso de urbanización, un ejemplo de ello es la multiplicación del número de residentes en las ciudades, esto en menores de 30 años (de 14.4 millones a 58.7 millones entre 1960 y 1995) y claro está que principalmente se ha dado en aquellos asentamientos de mayor tamaño.

Las estadísticas históricas de población hacen notar que es en los centros urbanos con un total de población mayor al millón de habitantes donde se multiplicó 2.6 veces más el total -del año 1960 al 1980-; parte importante de ese crecimiento se debe, además de por el crecimiento natural de población, a los importantes y numerosos flujos migratorios hacia las ciudades medianas. Todo este fenómeno del crecimiento urbano en las ciudades y la modificación de espacios rurales a espacios urbanos se explican mediante un proceso muy particular, la urbanización. La urbanización se considera inexistente sin la participación de los flujos de población, en particular de la migración, algunos autores estudiosos del tema urbano han reconocido la presencia de algunas fases durante este proceso como se presenta a continuación:

Figura 6. Procesos de urbanización



Fuente: elaboración propia con base a Geyer y Kontuly, 1993.

Los estudios realizados a datos nacionales manejados por el INEGI y CONAPO arrojan información relativa a que han sido las zonas metropolitanas del país los espacios hacia donde tradicionalmente se dirigen los flujos migratorios que tienen lugar desde, hacia ó en el interior de las ciudades grandes del país, entre ellas la Ciudad de México, Guadalajara, Puebla y Mérida.

Durante los últimos años el fenómeno se ha ido modificando, ya que anteriormente los flujos se dirigían principalmente a las seis ciudades más grandes del país (Ciudad de México, Monterrey, Guadalajara, Puebla, Toluca, Torreón), sin embargo, ahora ha surgido un flujo orientado de las periferias de estas ciudades al resto del país, e incluso entre ellas mismas; por otro lado, es de resaltarse que en cada una de estas ciudades también existen desplazamientos entre sus centros y sus periferias.

De acuerdo con Geyer y Kontuly (1993) a medida que se va gestando una desconcentración de población se advierte una intensificación de flujos de población hacia las ciudades de tamaño grande e intermedio (cercanas a la ciudad principal) y más tarde hacia las ciudades intermedias y pequeñas más alejadas -como es el caso de la Ciudad de México, Pachuca, Querétaro y Cuernavaca-, lo cual advierte una preferencia cada vez mayor por los movimientos originados en la Ciudad de México con destino a otros asentamientos en el resto de la región centro y el resto del país, pero de manera más estabilizada e intensificada, debilitando los flujos del resto del país al centro (CONAPO, 2000), por supuesto que no se ignora la existencia de los flujos de población mexicana hacia países extranjeros -principalmente a Estados Unidos de Norteamérica- que en algunas épocas se permite entre ambas naciones la importación temporal de mano de obra.

El análisis sobre la movilidad espacial de la fuerza de trabajo en México es un tema relativamente actual, que surge en el año 2000, con la operativización de gran parte de información censal, entre ellas la referente al “lugar de trabajo” y que permitió obtener tres bases de datos: la primera es sobre las características de las personas, la segunda sobre las características de las viviendas y hogares y la tercera sobre la migración internacional- que se aplicaba únicamente a personas de 12 y más años de edad cumplida. A partir de esos resultados es que se ha podido llevar a cabo el análisis de la conformación y delimitación de las zonas metropolitanas a partir de la movilidad de población ocupada (Sobrinó, 2003), el análisis de la dinámica del transporte de pasajeros en el área metropolitana de la ciudad de México (Graizbord y Santillan, 2005), el estudio de la articulación territorial y movilidad laboral en la periferia regional de la ciudad de México (Aguilar, 2004), la delimitación de mercados locales de trabajo (Casado, 2007) y el estudio sobre la relación entre las características de la división social del espacio urbano y la movilidad residencial intrametropolitana en la zona metropolitana de la Ciudad de México (Duhau, 2003) que también utiliza la movilidad laboral a los mercados locales (Susino y Martínez, 2010).

Un problema común en la obtención de la información requerida para la elaboración de gran parte de estos estudios se debe a que hay un número importante de personas que no especifican el municipio en el que trabajan, aunque afirman trabajar en la misma entidad, y también hay un número considerable de personas que no especifican el lugar de trabajo. Si bien, el patrón general responde a una alta dispersión poblacional y alta concentración de población en unas cuantas ciudades de carácter metropolitano, entidades como, Estado de México, Distrito Federal, Hidalgo, Jalisco, Morelos, Nuevo León, Puebla, Querétaro, Tlaxcala, y Yucatán. Algunas de ellas con cierta complejidad, ya que algunas áreas metropolitanas comparten unidades políticas, como es el caso del área de Toluca y la del Valle de México, o es posible distinguir en ellas otras áreas pequeñas íntegramente, lo cual genera regiones de gran complejidad estructural. Sin embargo, debe destacarse que a nivel nacional, las áreas metropolitanas muestran una importante articulación territorial que favorece los desplazamientos de población de manera interna – en cada ciudad metropolitana, y a nivel intra-metropolitana, con conexiones hacia cualquiera de las áreas metropolitanas y ciudades pequeñas ó medianas, favorecido por el desarrollo de las infraestructuras de transporte terrestre -autos particulares, autobuses de línea privada- y aéreo a niveles regionales y nacionales, que se manifiesta a modo de relaciones de centralidad y dependencia aplicable en todo el territorio, pero que sirve para identificar los nodos más relevantes del sistema urbano nacional así como para delimitar los procesos urbanos metropolitanos (Susino y Martínez-Reséndiz, 2010).

### 1.5. El transporte y la accesibilidad: elementos del desarrollo

En la actualidad, las sociedades asentadas en espacios rurales y urbanos, se encuentran inmersos en una dinámica de movimientos relacionados principalmente con la satisfacción de sus necesidades, y ocio o entretenimiento; implicando desplazamientos tanto de personas y mercancías, en espacios que pueden ser pequeños ó grandes y a distancias cortas (en una escala local) y largas (en un ámbito más regional, continental e incluso global). Cada ciudad (pequeña, mediana y/o grande) demandará una serie de sistemas que permitan el buen funcionamiento de las dinámicas existentes en su interior y exterior; entre estos sistemas, destacan los transportes, la infraestructura vial y los equipamientos fundamentados en una regla básica de interacción y funcionamiento para lograr el desarrollo espacial de cada ciudad, contexto en el que se considera de mayor importancia al transporte. En este sentido, Gordón y Sánchez (2005) plantean que, tanto el desarrollo económico como el productivo de una región, está estrechamente relacionado con la infraestructura de transporte, lo cual no solo le permite lograr esta característica, sino que adicionalmente la posiciona o hace más competitiva respecto a otras regiones. Es así como este sistema de transportes, no solo va a facilitar el movimiento de personas o bienes, sino que provocará un gran impacto en el uso del suelo, un crecimiento económico y una calidad de vida mucho mayor para la población; por lo que se considera esencial para el desarrollo económico de un área, sin embargo, sin perder importancia otros factores como la mano de obra calificada, la disponibilidad de suelo para uso económico y/o la estabilidad política y económica de un lugar.

En términos sociales y económicos con la existencia de un buen sistema de transportes la población aumenta sus posibilidades de intercambio, elección de equipamientos, bienes y servicios, así como actividades, reduciendo con ello los tiempos de desplazamiento; claro está, con el apoyo de nuevas infraestructuras de transporte de alta capacidad y velocidad (como los aviones) y popularidad del uso de vehículos particulares (ya más accesibles a la población en cuestión de precios), las nuevas tecnologías de información y telecomunicación, la movilidad no se limita solo físicamente, sino que también se hace virtual, favoreciendo el famoso desarrollo regional (Allemand *et. al.*, 2004). Poseer una adecuada infraestructura y sistema de transporte que facilite los desplazamientos en tiempo considerable y sin importar las distancias en las regiones es lo que se entiende como accesibilidad. Según la DRAE (Diccionario de la Real Academia Española) ésta es definida como una cualidad de movilidad en un espacio, dicho de otra manera, es la facilidad de relaciones de una unidad territorial con otras de una determinando área que puede ser en un espacio local o global. Es por esto que el transporte debe concebirse como un sistema ligado a la dinámica urbana y regional, relacionada con una base territorial, el sector productivo, la movilidad de la población y el comercio, principalmente.

Ahora bien, tener una buena accesibilidad, va a desempeñar un papel importantísimo para el desarrollo e introducción de los servicios y equipamiento para la población, sin embargo, en ocasiones el núcleo rector (la ciudad) por sí misma puede no tener la demanda suficiente para la ubicación de estos (Pueyo, 1993), lo que confirma la idea de la importancia que tiene este sistema para el desarrollo de oportunidades de una ciudad.

En el caso específico de Ciudad del Carmen, la accesibilidad se vio beneficiada a través de la creación de dos importantes puentes (El Zacatal y La Unión) que unieron a la isla con el continente, ello permitió la llegada de mayor número de transportes y propició la migración hacia la localidad, aunado al descubrimiento de los yacimientos petroleros en la zona.

## **1.6 Isla, Ciudad y Puerto**

### *Isla del Carmen*

Una isla es una porción de tierra firme que se encuentra rodeada por agua. Presenta la característica que, dependiendo el tamaño y pertenencia política-administrativa puede reclamar mar territorial, zona económica exclusiva y plataforma continental, de tal manera que, si se encuentran cerca del territorio continental del país, incrementan la superficie marítima del Estado (Molina, 2014) y se convierten en estratégicas para un país. Isla del Carmen también es conocida como “la perla del Golfo” es una isla de forma alargada, tiene 11 513.00 hectáreas de extensión, esta situada entre la Laguna de Términos y el Golfo de México, originalmente constituida por varios islotes de material calcáreo, la conformación actual, en la cual colinda con Isla Aguada, es resultado del acarreo de tierras aluviales depositadas por los ríos Champotón, San Pedro, Palizada, Chumpán, Mamantel y Sabancuy. Registra clima tropical con temperatura que varía de 25° a 33°C., que trae como consecuencia abundancia de lluvias que le proporcionan exuberante vegetación durante todo el año.

Isla del Carmen, como afirma Baxin (2010), resulta de interés para el examen de un espacio insular humanizado, ya que considera a las islas espacios que “ponen en juego elementos básicos como: área, escaso poder político, dependencia económica, fragilidad ambiental y en ocasiones aislamiento”, el último en este caso no es determinante, ya que esta se encuentra conectada al continente por dos grandes puentes de importancia regional, que agilizaron sustancialmente las comunicaciones por tierra en la porción sureste del país. En este contexto el término de “insularidad” es considerando a partir del valor estratégico y el aislamiento de las islas que juega un papel importante para el desarrollo económico y social que estas puedan tener -dado que determinan las posibilidades de interacción con otros territorios mediante la conectividad-, ambas se conjuntan para darle a cada isla una peculiaridad, una localización estratégica, que puede ser de interés político, económico y social, y para la que se considera de relevancia hacer un abordaje mediante las teorías existentes sobre localización. El

término “insularidad”, se acuña al espacio insular –espacios de tierra que se hallan rodeadas por aguas lacustres o marinas y que por naturaleza se encuentran separadas de otros cuerpos naturales, volviéndose así de difícil acceso- y es gracias a que estos espacios poseen características homogéneas que se facilita su estudio. La insularidad obtiene su importancia y magnitud a partir de la separación territorial y de las relaciones externas que se presentan en las islas, es decir, la insularidad se vuelve mucho más notoria cuando la distancia de la isla con el continente es más grande. Para Boadas (2011) la insularidad geográfica se caracteriza por tres aspectos: el aislamiento, la vulnerabilidad y el valor estratégico (cuadro 3).

**Cuadro 3. Características de la insularidad geográfica**

AISLAMIENTO	VULNERABILIDAD	VALOR ESTRATEGICO
> limitado contacto físico y de comunicaciones	> Viabilidad de permitir el abasto de recursos.	> Condición de interés político nacional.
> imprime diferencias cualitativas en la estructura social, cultural, organización política, diversidad biológica y estructura económica.	> tal puede ser reducida mediante la existencia de: - terrenos fáciles de acceder - presencia de recurso agua y suelo - recursos acuáticos - servicios	> brinda mayores ganancias y ampliaciones del espacio marítimo, mar territorial y la zona económica exclusiva.
> mala accesibilidad		> es territorio de control y vigilancia

Fuente: elaboración propia con base en Godenau, 1996

La primer característica es el aislamiento, que se refiere al limitado contacto físico y de comunicaciones que existe entre los habitantes de la isla con el exterior, entendido también como una mala o baja accesibilidad a la misma; sin embargo, esta condición puede ser modificada -como es el caso de isla del Carmen mediante la creación de infraestructura carretera- y que implica el desarrollo de más allá que solo una carretera, se realiza mediante la creación de puentes, para reducir esta dificultad en isla del Carmen fue necesaria la construcción de los dos puentes arriba mencionados que unieran la isla al continente, tanto por el lado Este como Oeste, puentes que sirvieron para lograr una conexión física entre isla - continente, sino que incluye a los aspectos sociales, políticos y económicos. Como bien mencionan Godenau y Hernández (1996) en un artículo sobre la insularidad, el aislamiento se vuelve importante porque imprime diferencias cualitativas a la estructura social, cultural, la organización política, la diversidad biológica y la estructura económica, haciendo a estos espacios de mayor interés y vulnerabilidad.

La segunda característica es la vulnerabilidad, asociada a la viabilidad existente en el territorio insular de permitir -a partir de su capacidad y potencialidad- el abasto suficiente y necesario de recursos naturales para la población que en el habita; es por esta característica que todas las islas –pequeñas y

grandes- se vuelven vulnerables, ya que en general ninguna es capaz de garantizar tal cobertura a su población; esta viabilidad puede ser reducida siempre y cuando existan una serie de condiciones físico-geográficas, como la presencia de terrenos de fácil acceso y con pendientes poco o nada elevadas pero que protejan de algunas inundaciones comunes, una presencia importante de recursos de suelo y agua -principalmente para el desarrollo de actividades de sustento básico-, recursos acuáticos que permitan el desarrollo de una buena actividad pesquera -la cual puede volverse la única actividad económica de obtención de recursos- y por último, los servicios existentes dentro de la isla, de gran beneficio para la mejora de la situación económica y social y así de reducción de la vulnerabilidad, aunque favorece la dependencia.

Por último, la tercera característica de la insularidad es el valor estratégico que hace referencia a una condición de gran interés político nacional, ya que los cuerpos insulares poseen un papel importante para la tenencia de mayores ganancias y ampliaciones del espacio marítimo, el mar territorial y la zona económica perteneciente al Estado. De acuerdo con Mena, 2007 estos territorios se constituyen como puntos de avanzada desde los cuales se puede ejercer un control y vigilancia sobre la tierra firme y contener avanzadas invasoras. Sin embargo, como dice Sanguín, 1981, para el caso de islas de gran tamaño el efecto de la insularidad se disipa, porque se aumenta el número de opciones que reducen las debilidades o aspectos críticos de riqueza en la isla.

Conjuntando las características de la insularidad, las islas pueden tener condiciones geográficas muy críticas, sobre todo por la discontinuidad territorial- que entre otras cosas afecta la movilización de personas al limitarse al transporte marítimo y aéreo, y por otro lado crea una incertidumbre sobre el abastecimiento de bienes y la prestación de servicios-, la presencia de fenómenos atmosféricos y marítimos -los cuales pueden modificar entre otras cosas la rentabilidad y funcionalidad operativa de los transportes, dificultar las operaciones portuarias en general y destruir infraestructuras portuarias, de vialidad costera o vivienda -, la escasez de espacio para el desarrollo urbano observado principalmente cuando es necesario aumentar la infraestructura portuaria de acuerdo a las necesidades existentes en el interior de la isla y su demanda del exterior en algunos casos, ya sean instalaciones para embarque, desembarque y almacenamiento de mercancía, sin olvidar la entrada y salida de pasajeros o lo relacionado con el crecimiento de la población que implica el desarrollo de viviendas, vialidades, zonas comerciales-industriales, áreas de disposición de basura y desperdicios-, y las actividades económicas relacionadas con el acceso y producción de recursos naturales -sobre todo porque la discontinuidad conlleva un incremento en el costo de los productos traídos del exterior y de los bienes de exportación (Boadas,2011).

Los estudios sobre la insularidad realizados por Godenau (1996) presentan un enfoque sobre el tamaño y la accesibilidad de la islas, el cual permite entender el efecto que tiene en la magnitud de variables de interés como la cantidad de recursos, el empleo y la producción misma, así como los posibles efectos en la dinámica de procesos económicos, de manera que permite entender y comprender a su vez la dinámica del desarrollo económico de la isla y con ello favorece las soluciones que incidan sobre cada proceso sucedido en su interior, sin embargo, no existe un enfoque óptimo para llevar a cabo los estudios insulares, estos deberán realizarse en función a los objetivos a alcanzarse.

De manera que la insularidad, de acuerdo con Philippe Pelletier (1991) será la relación dinámica que se construye entre un espacio insular y la sociedad que allí vive, y la cuestión del tamaño es en su opinión menos importante que la de la ocupación humana. La insularidad se afirma en cuanto es mas aislada la posición de las islas, y sobre todo de un continente, y que no es real sino hasta que el conjunto emergido se halla enteramente sometido a las influencias marinas.

### *Ciudad del Carmen*

En el extremo poniente de la isla del Carmen se encuentra Ciudad del Carmen, cuya área urbana abarca 2 737.17 hectáreas, en la época prehispánica era asentamiento de población maya. Fue descubierta por los españoles en 1518, durante la segunda expedición de Juan de Grijalva; durante el periodo colonial fue refugio de madereros y corsarios ingleses para los últimos puerto estratégico, ya que desde ahí atacaban navíos y ciudades vecinas, fue recuperado por los españoles, después de algunos intentos, el 16 de julio de 1718, día de la “Virgen del Carmen” de ahí el nombre. En 1774, contaba con casi dos mil habitantes.

Durante el siglo XIX su economía se basaba en la explotación del palo de tinte, y maderas preciosas. A mediados del siglo XX compañías camaroneras nacionales y extranjeras que ahí operaban encuentran bancos vírgenes de camarón rosado del Golfo de México, que marcaría la economía de Ciudad del Carmen en los siguientes 35 años. Las bondades entre esta actividad y las que la precedieron, permitieron la diversificación de las actividades ocupacionales de la región.

En el último tercio del siglo XX, se descubren yacimientos de petróleo en las costas de la Isla del Carmen, que significó una nueva etapa en la vida de esta localidad y un factor de gran trascendencia en el destino del país que ha marcado su desarrollo. Actualmente, Ciudad del Carmen destaca por ser un importante centro de operaciones de Petróleos Mexicanos, que mantiene en la Sonda de Campeche el área de explotación de hidrocarburos más importante de México, el Complejo Cantarell.



*Puerto Isla del Carmen*

De acuerdo con Hiernaux (1995) y su idea sobre que los puertos se involucran con el concepto de espacio-tiempo simultáneo, considerado como posibilidad de incidir al mismo tiempo en procesos que se desarrollan en diferentes lugares, noción que favorece la apropiación del espacio sin estar forzosamente en él. Los agentes capitalistas, apoyados en las innovaciones tecnológicas de las comunicaciones, transportes y la hotelería, controlan procesos fragmentados territorialmente e influyen, en tiempo real, en las actividades y el desarrollo de diversos espacios locales a partir de los espacios globales y sus redes. El espacio-tiempo simultáneo, es por tanto, una forma de la articulación de lo local con lo global, en ese contexto la localidad en donde se encuentra el puerto de estudio, aun cuando en él no se lleve a cabo directamente la exportación del petróleo, ya que esta se realiza en las terminales costa afuera, por lo que modificó su vocación e incorporó servicios logísticos de todo tipo para atender el abastecimiento de las plataformas petroleras y dichas terminales. En este contexto y dada la actividad a la que se dedica la región en donde se ubica el puerto, se involucra con este concepto global que son la explotación del petróleo y del gas.

Considerar estas tres escalas espaciales permite la claridad en el estudio de este fenómeno, realizado a la escala de ciudad, que si bien, afectada por las condiciones de insularidad y el desarrollo de infraestructura portuaria debida principalmente a la ubicación dentro de una isla, porque este espacio cuenta con una dinámica territorial y social particulares resultado de dinámicas económicas y sociales motivadas por la propia naturaleza del sitio o bien lo que se ha logrado desarrollar con el tiempo, lo que da a esta ciudad una particularidad que se puede convertir en un elemento de atracción poblacional que da pie o intensifica las dinámicas ya existentes en el territorio y redireccionando, incluso, su funcionalidad y estructura, aspectos que se desarrollan en los capítulos siguientes.

**1.7. Conceptos básicos**

Para la mejor explicación y comprensión de la temática abordada en este trabajo de tesis, se consideró importante explicar los conceptos de isla, ciudad y puerto (explicados en el apartado anterior), junto con los desarrollados a continuación; es de mencionarse la utilidad brindada por la *Geografía de la Percepción*, ya que la aplicación y análisis de encuestas fue un aspecto medular para esta investigación, ya que reúne la apreciación de la población acerca de la movilidad, como principal actor del espacio.

**Movilidad Territorial:** “Se refiere a todos los desplazamientos geográficos que efectúan las poblaciones humanas. Comprende a la migración y a aquellos desplazamientos no limitados por las características de la migración (...). Es un proceso de profunda significación social y como todas las variables demográficas, se relaciona estrechamente con la estructura socio-económica, la historia y otras características del territorio en el cual se desarrolla” (Ortiz, P. 1998).

**Movilidad temporal:** “Cualquier desplazamiento espacial que no implica un cambio permanente de residencia” (Bell y Ward, 2000).”Comprende un amplio rango de actividades cotidianas: desde las que implican una estancia de solo algunas horas en un espacio local, pasando por las que involucran estancias de uno o más noches fuera de la residencia habitual y que se desarrollan en un espacio regional o nacional, hasta otras que comprenden viajes a escala nacional e internacional y que pueden implicar pasar fuera de la residencia varios días, semanas e incluso meses” (Bell, 2004).

**Población flotante:** “Población que utiliza un territorio pero cuyo lugar de residencia habitual es otro” (Garrocho, 2011)

**Migración:** Fenómeno demográfico que implica cambios de residencia de ciudad, estado o país, ya sea que la gente llegue al lugar o se vaya (INEGI, 2014).

**Migrante:** Aquella persona que se traslada entre unidades políticas diferentes (Herrera,2006).

**Demanda de trabajo:** Es una petición o reclamo de algo que se necesita o que se considera que se merece. Puede demandarse objetos materiales como alimentos, vivienda o ropa o pueden demandarse objetos inmateriales como salud, justicia o trabajo. La demanda de trabajo está dada por la cantidad de personas que solicitan un empleo (Garrocho, 2011).

**Población móvil:** Aquella persona que se desplaza dentro de la misma unidad política (Herrera, 2006).

## CAPITULO II. RASGOS FÍSICOS, HISTÓRICOS Y SOCIOECONÓMICOS

Los componentes naturales, sociales y económicos de un espacio se relacionan intensamente, ya que el territorio es un conglomerado articulado, con objetos y fenómenos orgánica y recíprocamente vinculados que dependen y se condicionan los unos a los otros y no puede ser dividido. La comprensión de un lugar obliga a entender el cómo se encuentra y desarrolla, inicialmente en sus secuencias naturales, lo que permite entender cuáles procesos pueden ser soportados, acelerados o detenidos por el ser humano, como afirma Mateo (2005:10) en la transformación de la superficie terrestre, en su construcción y reconstrucción, interviene la acción colectiva de los seres humanos; son creados y recreados modos de relación de la sociedad con el medio natural y social, y con los otros seres humanos. Esto significa que la apropiación, ocupación y transformación del espacio geográfico, es un proceso cultural, porque se crean bienes materiales, valores, modos de hacer, de pensar, de percibir el mundo, y que por otro lado, considerando las teorías de la localización, interacción y movilidad espacial, forjaran los elementos de atracción hacia sí mismos, el desarrollo de una oferta y demanda de recursos, bienes o servicios que darán al territorio una estructura y dinámica territorial únicas y compleja.

### 2.1 Rasgos Geográficos

#### Localización Geográfica

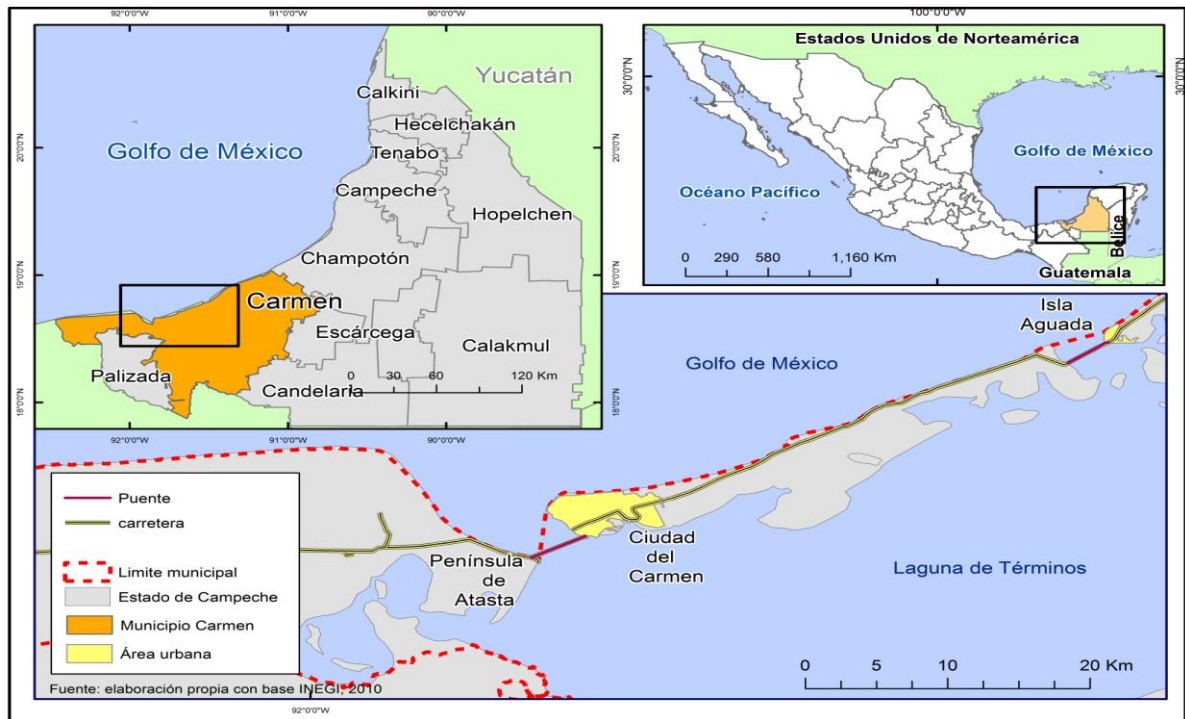
Ciudad del Carmen se encuentra al occidente de la isla del mismo nombre, y de la Península de Yucatán entre las aguas saladas del Golfo de México y las aguas dulces de la Laguna de Términos. Políticamente, se halla en el municipio también homónimo, localizado al Suroeste del estado de Campeche, que limita al Noreste con el municipio de Champotón, al Sur con el de Palizada y el estado de Tabasco, y al Este con los municipios de Escárcega y Candelaria.

El Carmen, junto con el municipio de Palizada forma parte de la región de los Ríos y Lagunas (figura 8), una de las 5 regiones en las que se divide el estado de Campeche, según su fisiografía, configuración espacial, actividades económicas y desarrollo del proceso productivo de esta región, Ciudad del Carmen resalta debido a que ha tenido un notable incremento en su población debido a un considerable proceso migratorio resultado de la explotación de hidrocarburos en dicha zona que atrae numerosa población para trabajar en actividades relacionadas con esta actividad o bien en el sector servicios y/o en la construcción.

El municipio de el Carmen registra una extensión territorial de 12 748 Km<sup>2</sup>, equivalente al 22.4% de la superficie estatal que es de 56 858.84 km<sup>2</sup>; es el segundo municipio del estado en extensión territorial y tiene la ventaja de contar con una porción insular y otra continental. Incluye las juntas municipales de Mamantel, Sabancuy y Atasta; las comisarias municipales de Isla Aguada, Chicbul, Chekubul, 18 de Marzo, Aguacatal, Francisco Villa, San Antonio Cárdenas, El Jobal, Emiliano Zapata, Atasta Pueblo y Nuevo Progreso. Isla del Carmen, es la porción insular del municipio, su extensión es de 11,513 hectáreas, en cuyo extremo poniente se localiza Ciudad del Carmen, la cabecera municipal y localidad más importante del municipio.

Está constituida por las tierras emergidas del cardón litoral de la isla y los lugares geográficos notables de Playa Norte, Playa Bahamitas e Isla Media, hasta Punta los Cañones en Puerto Real; al Sur de ella se encuentra la Laguna de Términos, resaltan además al Oeste el Puente del Zacatal que permite cruzar desde Boca del Carmen y comunica con la comunidad de Puerto Rico, Península de Atasta en la zona continental y al Este el Puente de la Unidad que cruza Boca Puerto Real comunicando a la isla con la comunidad de isla Aguada en la Península de Palmar.

Figura 7. Ciudad del Carmen, Campeche: Localización geográfica



Fuente: elaboración propia con base en INEGI, 2010

Ciudad del Carmen se ubica en las coordenadas geográficas latitud 18.643333° y longitud -91.830833° a una altura media de 2 metros sobre el nivel del mar; debido a la importancia económica que ha logrado Ciudad del Carmen, se impulso la conexión vía terrestre, marítima y aérea, lo que le permite ser una de las dos localidades mejor comunicadas en el Estado (la otra es Campeche, la capital estatal); su localización estratégica se debe también a que es un sitio de paso y entrada a la región peninsular yucateca (mediante la carretera 180), y a que tiene una interacción económica de dependencia y complementariedad con las ciudades de Villahermosa, Tabasco y Mérida, Yucatán, principalmente asociado con la industria petrolera, existente gracias a las reservas de hidrocarburos cercanas a ella y para la cual vive dicha ciudad y que se mencionan más adelante.

### Relieve

Isla del Carmen se encuentra sobre la llanura tabasqueña, conformada por materiales aluviales, constituida como parte de la región lagunar aluvial del suroeste (la cual incluye todo el estado de Campeche); posee una topografía casi plana (con pendientes menores al 3% y una ligera inclinación este a oeste) correspondiente a la planicie de inundación del curso bajo del río Usumacinta. Isla del Carmen y la Laguna de Términos colindan con el margen oriental de la Plataforma Yucateca, la que conforma un paisaje kárstico con circulación acuífera subterránea y con rocas de alto contenido de carbonato de calcio erosionado, lo que da cierta vulnerabilidad por inundaciones por la sobresaturación de aguas, particularmente en las áreas cercanas a la costa marina y de manglar, al hallarse la ciudad a 2 metros sobre el nivel del mar en su zona más alta hacen que el desalojo de las aguas pluviales sea lento y en algunos espacios el drenaje natural sea bloqueado y sin flujo, situación que empeora cuando los espacios baldíos cercanos a estas áreas son invadidos por asentamientos irregulares.

### Geología

El territorio perteneciente a la isla corresponde al Cuaternario en su totalidad y está dividido en las 3 franjas como se muestra a continuación:

Figura 8. Geología de Isla del Carmen, Campeche.

1ra de influencia litoral	2da corresponde al cuaternario lacustre	3ra perteneciente al cuaternario palustre
<ul style="list-style-type: none"><li>• abarca la zona urbana de la isla y la porción que va desde Bahamitas y San Nicolasito.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• se halla en el sector conocido como Isla Matamoros.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Abarca el resto de la isla</li></ul>

Fuente: elaboración propia con base a IMPLAN, 2009.

De las 3 franjas la más inestable resulta ser la primera, dado su alto grado de compactación y capacidad de uso para la construcción, y por su mayor altura. Sin embargo, esa condición geológica hace a la isla menos estable en términos geológicos en comparación con la zona continental de la Península de Yucatán, debido a que es una zona que aún se halla en formación y que tiene mucha influencia por parte de los procesos de inundación, procesos de azolvamiento (por aluviones apoyados en las áreas de manglares) y la formación de sedimentos (que pueden ser de litoral, que con los predominantes y que están formados por material calcáreo, arenas finas y gruesas y gravas de conchas de moluscos, lacustres y palustres, ambas son zonas donde se ha desarrollado el manglar, son lodosos y de poca estabilidad, inadecuadas para el uso urbano). Sin embargo, no han sido razones para frenar el crecimiento urbano de la ciudad, tanto de manera horizontal como vertical, observándose cada vez más edificaciones con más de 5 niveles, extendidos principalmente cerca de la línea costera.

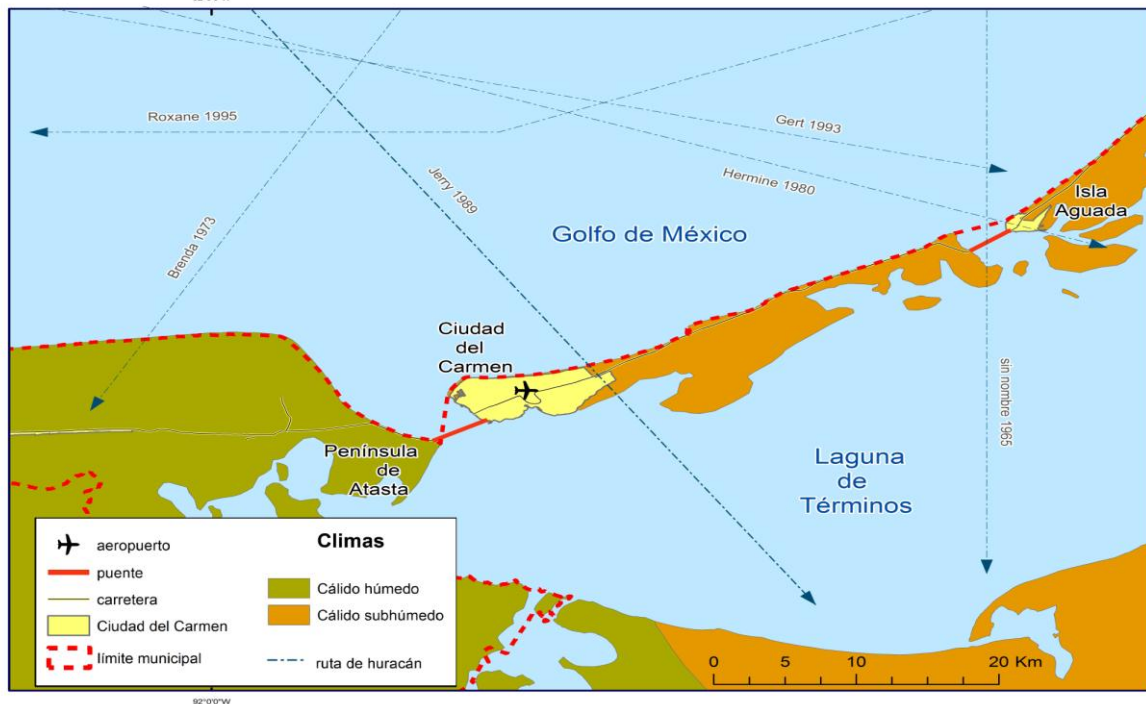
### **Clima**

El clima en isla del Carmen es cálido húmedo y la temperatura varía de 25°C a 33°C con abundantes lluvias en verano. Las temperaturas mensuales promedio de la región oscilan entre 23.2 °C y 29.4 °C y la temperatura promedio anual para Ciudad del Carmen de 26.8 °C. En cuanto a las temperaturas extremas, las más bajas se presentan durante la temporada invernal, asociado a la temporada de “nortes” (de noviembre a febrero-marzo) o masas de aire frío continental y a la existencia de menor insolación, mientras que las máximas extremas se presentan en los meses de abril, mayo y agosto. La precipitación media anual en Ciudad del Carmen es de 1,540.4 mm, y cuando disminuye se acompaña de vientos fríos “nortes” que durante su paso por el Golfo de México se cargan de humedad y la descargan en la zona continental, representando entre 9.9% y 17% de la precipitación anual para la región. La temporada de secas o estiaje ocurre entre abril y mayo, con un registro de 6.4 % y 10% de la precipitación anual; en tanto que, la temporada de lluvias se extiende de junio a noviembre y para sumar desde un 74.3 % hasta un 83.7 % de la precipitación anual, en esta temporada se destaca la formación de tormentas tropicales y huracanes con origen en el Atlántico y el Caribe Oriental en el mes de septiembre, ambos fenómenos que aportan del 17.9% al 18.6% de la precipitación anual, por ello tienen mucha importancia para la población de Ciudad del Carmen ya que las precipitaciones máximas resultados de lluvias torrenciales y eventos extraordinarios de difícil predicción son las causantes de situaciones de riesgo por inundación, un problema muy común de la ciudad durante las temporadas de lluvias y su interacción con el relieve de la isla y la situación de vivienda de la población.

La estación meteorológica en Ciudad del Carmen reporta desde 1984 que durante la mayor parte del año persisten los vientos provenientes del sureste y que de enero a febrero se presentan los vientos del norte con mayor frecuencia; en promedio los vientos diarios fluctúan entre los 2 y 18 m/s.

Sin embargo, el viento dominante en todo el año proviene con mayor frecuencia del sur- sureste, suele alcanzar velocidades promedio de 6.6 m/s y esta asociado con movimientos adiabáticos, siendo vientos secos y calientes de origen continental y con dirección al mar; luego los vientos este-sureste y este son asociados con la circulación mundial de los vientos y los efectos climatológicos derivados de los “nortes” y huracanes en la zona; también existen los vientos provenientes del norte y oeste que se relacionan con los movimientos de aire frío continental y que se presentan como riesgo para la navegación marítima (figura 9).

**FIGURA 9. Clima y eventos extraordinarios (rutas de huracanes) en ciudad e isla del Carmen, Campeche**



Fuente: elaboración propia con base a INEGI, 2010 y PDU, Carmen 2009.

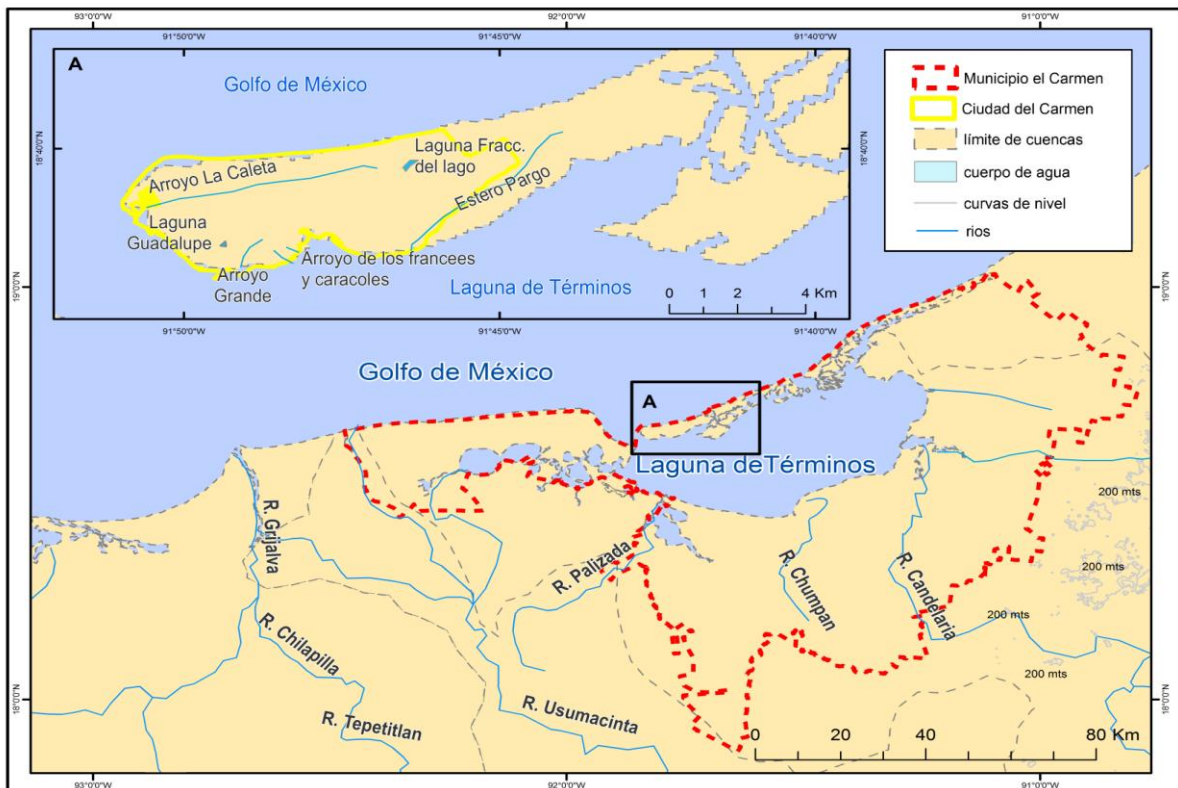
### Recursos hídricos

En esta zona existen importantes sistemas fluvio-lagunares que, unidos a su alta biodiversidad la convierten en uno de los humedales más importantes de Mesoamérica y el más importante del país; dentro de este se halla Isla del Carmen y es mejor conocida como Área de Protección de Flora y Fauna de la Laguna de Términos, una de las Áreas Naturales Protegidas (ANPs) más pobladas en México, lo cual obliga a prestar especial atención a elementos demográficos y socioeconómicos que determinen e influyan en los aspectos ambientales. Esta ANP colinda con la Reserva de la Biósfera Pantanos de Centla, que



forma parte de la mayor cuenca hidrológica del país. El sistema en el cual se halla inmersa isla del Carmen es el Fluvio-lagunar de Términos, integrado por los cuerpos de aguas lagunares de Pom, Atasta y Términos, que reciben parte del drenaje natural del sistema Grijalva-Usumacinta a través de los ríos Palizada (que es el de mayor importancia por su aporte de agua dulce a la laguna de Términos), Chumpan y Candelaria (provenientes de la región hídrica 31 de Yucatán oeste) y Manantel (figura 10).

**FIGURA 10. Recursos hídricos de isla, municipio y Ciudad del Carmen, Campeche**



Fuente: elaboración propia con base a INEGI, 2010.

La isla cuenta con gran belleza natural de tipo lacustre y marino, al norte y paralelamente a la costa se halla el estero de La Caleta ( 9.0 km de largo), al sur se halla La Manigua (formada por varios cuerpos de agua que incluyen al estero de Arroyo Grande, el estero de los Franceses, Las Pilas y la laguna Caracol) cuerpo que posee cierto nivel de azolvamiento y contaminación que se han ido adaptando mediante el relleno para funcionar como espacio para asentamientos humanos, implicando la destrucción de manglares y ecosistemas, reflejado en las inundaciones sobre la costa en los días que sube el nivel del mar. Por otro lado, dichos cuerpos de agua poseen también un potencial turístico complementado dada la existencia de



vestigios arqueológicos y por el marco natural biodiverso que representa el estar situada en el Área Natural Protegida Laguna de Términos (ANPs) en cuyos manglares la vida brota y fluye hacia el mar (PDU, 2009). Un elemento adicional de interés en cuanto a los recursos hídricos son las mareas, de interés en cuanto a la posibilidad que existe de inundación de la isla en algunas áreas durante ciertas temporadas del año o momentos del día.

En la isla el rango entre pleamar y bajamar es de 0.43 m y el promedio de la pleamar máxima es de 0.40 y -0.70m, respectivamente; históricamente la pleamar máxima y la bajamar mínima se presentan de 0.93 y 0.80, correspondientemente, lo cual, considerando el bajo nivel de altura sobre el nivel del mar que tiene la isla, se presenta como una amenaza de posibles inundaciones. Internamente, las corrientes en el Canal de Boca del Carmen varían desde los 20 a los 65 cm/sg durante mareas bajas y hasta 86 cm/sg en las mareas altas, las cuales se acompañan por las descargas de flujos de los ríos, haciendo a esta zona una de las más inundables al interior de la isla. La abundancia de minerales transportados hasta la laguna por los ríos, influye de manera importante en la extensa cadena alimenticia que permite la abundancia de peces en el Golfo de México; lo que ha hecho a la laguna un lugar adecuado para el arribo y reproducción de diversas especies como el robalo, los crustáceos, el camarón, el manatí y las poblaciones de delfines, de hecho este el sitio con la mayor concentración de delfines del Golfo de México.

### **Edafología**

En el territorio de isla del Carmen se encuentran dos tipos de suelos, en la parte litoral se halla el suelo tipo regosol (Re- suelos que presentan una estructura arenosa, de buen drenaje, sin horizontes diferenciados, con pH básico y con una importante susceptibilidad tipo II a la erosión), y en la sección correspondiente a la porción frontal a la laguna de Término se halla un suelo tipo Solonchak (que son suelos formados por el arrastre de materiales arenosos, con pH básico, no poseen horizontes diferenciados, con alto contenido de sal y una susceptibilidad tipo II a la erosión); dichos suelos en su interacción con la vegetación (que es muy escasa), los vientos y las mareas dan a la isla mucha susceptibilidad a la erosión.

### **Recursos vegetales**

Dada la situación geográfica en la que se halla la isla del Carmen y a sus características físicas, predomina la vegetación de zonas inundables y en menor proporción la vegetación de dunas costeras y reductos de selvas. Fito-geográficamente la zona se ubica dentro de la Provincia Florística de la Costa del Golfo de

México, que se extiende desde el Norte de Veracruz e incluye las zonas inundables de Tabasco y la porción Poniente de Campeche, región que presenta características afines a zonas de Centroamérica y América del Sur.

En Isla del Carmen existe una comunidad vegetal importante en isla del Carmen, dado que es la más abundante y que posee gran valor ecológico -el manglar- que es un árbol o arbusto que crece en áreas de manglares, esto es, áreas en las que se cruzan agua dulce y agua salada, principalmente en zonas de desagüe de ríos, lagunas y esteros; estos desempeñan una función clave en la protección de las costas, contra la erosión eólica y el oleaje, son altamente productivas, alojan grandes cantidades de organismos acuáticos, anfibios y terrestres, entre ellos peces, moluscos y crustáceos; por esta razón es que la pesca se ha desarrollado de manera importante en la zona de la isla del Carmen, principalmente por la captura del camarón. Además son espacios hábitat temporal de especies de aves migratorias septentrionales y meridionales; por otro lado por la madera que poseen son fuente importante de madera pesada, de gran longitud, de fibra larga y resistente a la humedad (figura 11).

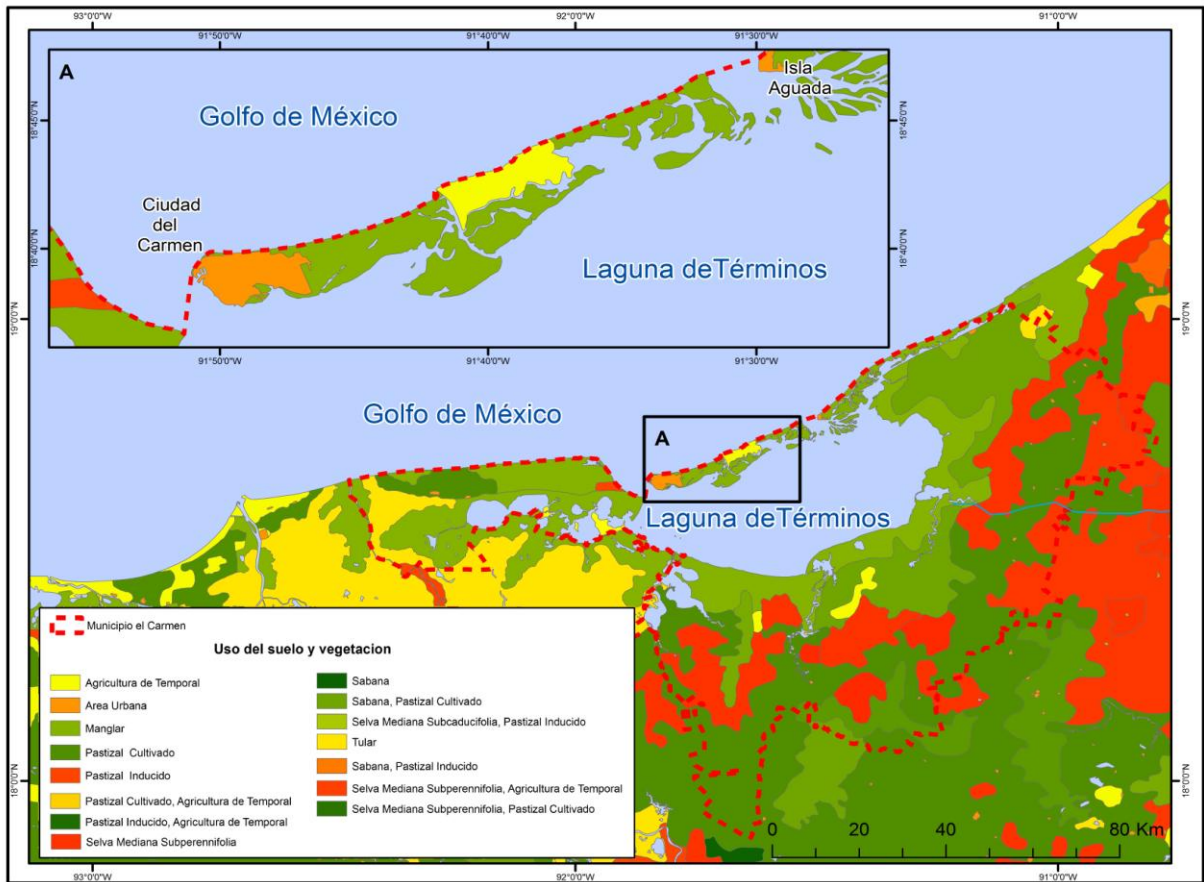
En la isla existen dos tipos de manglar a pesar de las afectaciones causadas por la acción del hombre, principalmente por el desarrollo y crecimiento urbano que incluye los asentamientos irregulares de población y que los ha reducido a menos del 45% en buen estado y son los siguientes:

- manglar blanco (*avicennia germinas*) que se halla asociado a algunos sitios del mangle rojo, principalmente en las zonas con agua menos profunda, este crece en los lugares menos afectados por la sumersión de agua salada.

- manglar rojo (*rizophora mangle*) este es el más común y de amplia cobertura, de unidades puras y más sumergidas, aunque es el más expuesto a cambios en el nivel de agua y salinidad, se encuentra principalmente en la costa sur de la isla.

Además del mangle, existe una vegetación secundaria distinguida por pastizales, árboles, arbustos y que son resultado de la actividad agrícola (el cultivo de palma de coco) experimentada en la región, principalmente por la eliminación de la vegetación de selva que constituía su vegetación originaria.

FIGURA 11. Uso de suelo y vegetación de isla y municipio del Carmen, Campeche



Fuente: elaboración propia con base a INEGI, 2010.

## 2.2 Rasgos Históricos

El paso del tiempo y los cambios en los procesos, sentidos y direcciones de las actividades económicas, sociales y políticas que ello conlleva, han dado a Ciudad del Carmen una importante variedad de características y condiciones determinantes, tanto para el desarrollo y crecimiento económico y social que actualmente posee, elementos que permiten entender y explicar las transformaciones en los procesos de las diferentes etapas en las relaciones y procesos sociales. Para la realización de un estudio más profundo de la historia de Ciudad del Carmen, la propuesta de análisis realizada por Castro (1995), que se enfoca en la necesidad de periodizar las fases y sub-fases, permite la categorización en cada periodo histórico en los que Isla del Carmen y Ciudad del Carmen presentan hechos y cambios significativos que se han desarrollado para dar ciertas características a la ciudad, vistas actualmente y que se presenta en el siguiente cuadro y que se desarrollara posteriormente.

**Cuadro 4. Fases y sub fases para categorizar periodos históricos.**

Fase/Subfase	Periodo
<b>Fase 1.</b> Desarrollo separado de Europa	Antes de 20 000 a.C / Siglo XVI d.C.
Subfase I.	Del poblamiento original al desarrollo de la agricultura (20 000 a.C / 7 000- 5 000 a. C)
Subfase II.	Del desarrollo de la agricultura al surgimiento de estados tributarios de base agraria (900 a.C. / Siglo XVI d.C.
<b>Fase 2.</b> El desarrollo articulado a la economía-mundo- Europa y el mercado mundial	Siglo XVI / Siglo XX
Subfase III.	El desarrollo en la periferia de la economía-mundo europea (Siglo XVI / a alrededor de 1870
Subfase IV.	El desarrollo articulado al mercado mundial contemporáneo (alrededor de 1870-2000)

Fuente: Castro, 1995.

**Fase I El desarrollo separado (< 20 000 a.C-Siglo XVI d.C)**

**Subfase I: Del poblamiento original al desarrollo de la agricultura (20 000 a.C / 7 000-5 000 a.C)**

Según los registros históricos existentes sobre el poblamiento en México y en particular en el sureste mexicano y centroamericano, es cercano a los 9,400 años a.C. que se tiene registro de las comunidades más antiguas conocidas, particularmente al término del periodo Paleo indio y su transición con el Arcaico. Dadas las condiciones climáticas existentes en la región de la península yucateca, durante el periodo de 7,000-2,500 años a.C, posterior a algunos cambios climáticos se da un importante crecimiento de vegetación, y una ausencia de población en estas tierras bajas tropicales, atribuido a que el nivel tecnológico no permitía a las comunidades nómadas enfrentarse exitosamente a las densas selvas guatemaltecas y campechanas, obligando al deshabito de la zona. Sin embargo, es durante el periodo comprendido entre 3,000 y 2,500 años a.C que ya se encuentran en el sureste mexicano evidencias claras de pequeñas aldeas o villas, principalmente de agricultores, que conocieron la cerámica y comenzaron a estructurarse como una sociedad no igualitaria.

**Subfase 2: Del desarrollo de la agricultura al surgimiento de estados tributarios de base agraria (900 a-C – Siglo XVI d-C)**

Los indicios más tempranos de ocupación humana en la región del estado de Campeche remontan a los años 550 a.C., es durante esta época que en la región de las tierras bajas mayas se experimentaron

diversos movimientos migratorios que movilizaron a núcleos importantes de sur a norte, resultado de un crecimiento de población que impulsó a la búsqueda de nuevas tierras, para que 50 años después llegarán a la región de Becán grupos de agricultores que ya se hacían de mecanismos de cultivo, utilizando el sistema roza-tumba-quema, además de que poseían una técnica en cerámica llamada Chicanel. Respecto a los asentamientos costeros en Campeche, los primeros fueron resultado de dos corrientes migratorias, una al suroeste (Aguacatal, Xicalango y Tixchel) que fue ocupado por grupos procedentes de las tierras más bajas mayas del sur, y el otro al norte de poblaciones que procedían del interior de la Península. Aguacatal – que formaba parte de los puntos costeros poblados- fue habitado entre 300 y 100 a.C., por pobladores que portaban técnicas avanzadas de agricultura, aunque basaban su subsistencia en la explotación de recursos marinos. Mientras tanto la costa noroeste de Campeche aprovechándose de que la zona era de basurero y depósito de concha, las comunidades se dedicaron a la extracción y comercialización de la sal que allí se hallaba. Al mismo tiempo (200-250 años a.C.) se fue dando un importante aumento general de las poblaciones, lo que resultó en el surgimiento de sitios de gran importancia, como Becán y Aguacatal que multiplicaron su control territorial para así alcanzar un nivel de civilizaciones.

Años después, en el año 700 d.C se estableció a las orillas del río Candelaria el grupo Itzamkanac quien ayudó a obtener métodos para el desarrollo de la agricultura en riveras, sin embargo la actividad se concentraba principalmente en las costas y el interior permaneció marginado de la actividad, aunque no deshabitado. Con el paso del tiempo, llegado ya el siglo XV los indígenas ya habían desarrollado costumbres como la extracción de sal, lagunas y ríos y ya sembraban maíz, frijol, camotes y jícamas.

### **Fase II: El desarrollo articulado a la economía-mundo europea y el mercado mundial (Siglo XVI/Siglo XX d.C)**

#### **Subfase 3: El desarrollo en la periferia de la economía- mundo europea (Siglo XVI/circa 1870)**

Fue en este periodo que la isla del Carmen, no nombrada así en ese entonces, es descubierta por un grupo de españoles encabezado por Juan de Grijalva, esto el 17 de Agosto del año 1518 con su llegada a la Laguna de Términos, durante la segunda expedición que él mismo realizaba a las costas mexicanas. Fue cuando el capitán Alaminos y su tripulación desembarcaron para arreglar las naves, ellos llamaron a la zona de arribo de su embarcación “Puerto de Términos” y a la isla la denominaron “Isla triste” (por lo desolada que estaba), luego de irse la isla estuvo abandonada por cerca de 40 años, a pesar de la

ubicación estratégica que ella representaba y de la exuberante vegetación que allí yacía, hasta que a partir del 26 de Octubre de 1558 ésta se convirtió en refugio y paso de piratas que eran de diferentes nacionalidades, los había inglés, franceses, holandeses, daneses, irlandeses (Bolívar, J, 2006). Los piratas llegaron a “isla triste” para establecer un emporio naval y una guarida donde planear sus fechorías cometiendo actos vandálicos contra las poblaciones de San Francisco de Campeche y Santa María de la Victoria, logrando así una distribución en todos los lugares de la isla de Términos o Isla triste (llamada así por el aspecto de abandono que esta presentaba) y sus alrededores; a ello el gobierno de Tabasco y Yucatán organizaron como respuesta, varias expediciones con el fin de desalojarlos. Fue hasta el 16 de Julio de 1717 que los campechanos y veracruzanos ayudados por los españoles, y al mando del Sargento Mayor don Alonso Felipe de Andrade lograron desalojar a los piratas definitivamente, hazaña de gran memoria en los anales históricos de la legendaria isla Tris, fue en este evento que desafortunadamente perdió la vida el propio Don Alonso, con lo que 3 factores empiezan a dar a conocer a la isla como isla del Carmen, mostrados en la figura 12 .

**Figura 12 . Factores que dan a conocer a Isla del Carmen.**

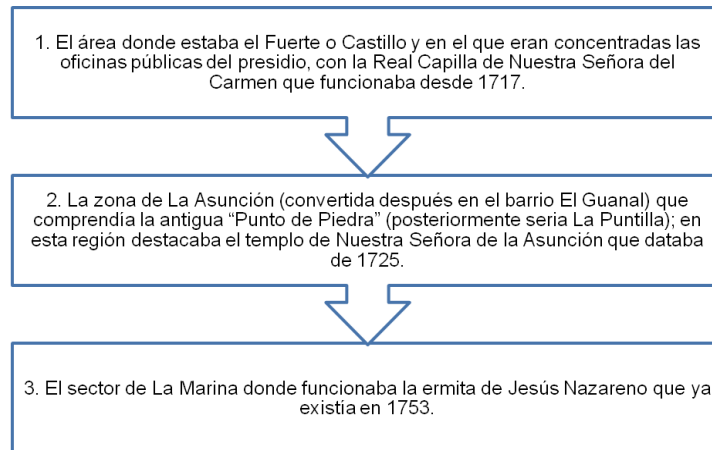


Fuente: elaboración propia con base a Bolívar, 2006.

El resultado de la expulsión de los piratas llevo a la instauración de una guarnición de soldados con la finalidad de proteger y defender la isla contra un posible ataque de cualquier tipo. La situación económica y social fue presentando mejoría en ambos aspectos, por lo que el virreinato brindaba muchas facilidades para la explotación de recursos naturales propios de la zona, principalmente del palo de tinte. La demanda de mano de obra impulso que en 1722 arribaran las primeras siete familias de Campeche, Lerma y Champotón, estableciendo el primero núcleo poblacional de Isla del Carmen, fuera de la circunscripción del Castillo o Fuerte de San Francisco. El virreinato de Nueva España viendo el desarrollo que adquiría el poblado en isla del Carmen la elevó al rango de presidio, que era realmente un cuartel de soldados,

disponiendo al mismo tiempo del establecimiento de una compañía que llegó a reforzar la guarnición, lo que dio a la isla otra dimensión, tanto en lo militar como en lo civil, en este último aspecto, los habitantes ya habían empezado a diversificar sus actividades, dedicándose a la pesca, el comercio y a la explotación del palo de tinte, esta última actividad fue el motor del crecimiento demográfico de Isla del Carmen extendido hacia el norte, favorecido por oportunidades brindadas por el gobierno orientadas al auge de la isla, radicado en el desarrollo económico en torno este recurso tan valioso. Para finales del siglo XVIII ya existían 3 núcleos poblacionales, cada uno de ellos con su correspondiente templo religioso representados en la figura siguiente:

**Figura 13. Núcleos poblacionales en isla del Carmen en el Siglo XVIII.**



Fuente: elaboración propia con base a IMPLAN, 2009.

En 1790 es clausurado el puerto por diversos factores políticos, situación que provocó numerosos perjuicios a la población, entre ellos la escasez de víveres. Sin embargo, en este mismo año se inició la tradicional feria profana en honor a la imagen de Nuestra Señora del Carmen y que se realiza hasta el día de hoy de manera ininterrumpida. Cinco años después, esto el 25 de noviembre de 1795 fue la llamada "Instrucción sobre montes de la Isla del Carmen" la cual tenía el propósito de proteger los recursos forestales de la región, de manera paralela y con la intención de facilitar nuevamente las relaciones comerciales de los habitantes de la isla se reabre el puerto (PDU Tomo 1, 2009; Gobierno Constitucional del Estado de Campeche, 2010; Bolívar, 2006).

Llegado el siglo XIX el pueblo del Carmen inmerso en la época de las ideas separatistas en Nueva España, fue sujeta a la aprobación de las Cortes de Cádiz que motivó a que en la isla fuese establecido en 1813 el primer ayuntamiento, indicando así la importancia poblacional que ya tenía dicho pueblo y con lo cual el



Congreso de Yucatán extiende al pueblo de Carmen su propio escudo y lema para su identificación. Fue en este mismo periodo de tiempo que la exportación del palo de tinte generaba ingresos económicos muy importantes, no solo para beneficio de la región, sino que también de importancia nacional. A fines de 1846 y como parte del periodo de la intervención estadounidense ocurrieron algunos hechos muy particulares, por un lado Estados Unidos colocó los cimientos de lo que sería el Templo de nuestra Señora del Carmen en el mismo sitio donde funcionara la Real Capilla, por otro lado, un año después llegaron familias yucatecas huyendo de la Guerra de Castas y fundaron el barrio de Pueblo Nuevo, designado después con el nombre de Tila; dos años más tarde y dos veces consecutivas (por año) ocurrieron una serie de incendios en toda la Isla del Carmen, resultando en la destrucción inevitable de casas, templos, comercios, edificios públicos y una infinidad de construcciones. La situación política existente en la Península de Yucatán hizo que el entonces presidente de la República Antonio López de Santa Anna, convirtiera a la isla del Carmen en territorio de la Federación bajo decreto que dio a conocer el 16 de Octubre de 1853 y es en julio de 1855 que el Gral. Ignacio Comonfort, enterado de la gran importancia que el pueblo tenía para el país opta por concederle el título de “ciudad” lo cual fue celebrado por el pueblo carmelita, seis días después se inauguró el nuevo templo dedicado a Nuestra Señora del Carmen, durante este mismo periodo de tiempo el comercio con Europa se intensifica por la venta del palo de tinte, a cambio de él, Isla del Carmen recibía mármol de Carrara, tejas francesas, casimires ingleses, vinos portugueses, maquinaria alemana, mercancías de gran utilidad para los carmelitas (PDU tomo 1,2009; Baños,2005; Gobierno Constitucional del Estado de Campeche, 2010).

El resultado de los eventos políticos que sucedían en isla del Carmen llevó a que en 1857 sucediera la emancipación del Distrito de Campeche generada por Pedro Baranda Quijano y Pablo García Montilla, quienes con apoyo de las poblaciones vecinas lograron la separación de la isla del Estado de Yucatán, para que en febrero de 1862 se consiguiera el reconocimiento del Distrito de Campeche e Isla del Carmen como una entidad federativa. Sin embargo, de 1862 a 1867 durante la intervención francesa la isla quedó convertida nuevamente en Territorio Federal y en protectorado francés, siendo utilizada por los extranjeros como base de operaciones navales.

### **Subfase 4: El desarrollo articulado al mercado mundial contemporáneo (circa 1870/2000)**

En 1890, se presenta una situación difícil en la explotación y exportación del palo de tinte y las maderas preciosas, la industria chiclera y cocotera se iniciaron, dando pie a una nueva economía del lugar, sin



embargo, mientras esta cobraba fuerza fue la pesca la única actividad de subsistencia de la población. Es hasta 1946 que se da un nuevo giro a la economía y crisis por la que pasaba el pueblo carmelita, gracias al hallazgo del camarón gigante en las costas de la Isla del Carmen con lo se logró un equilibrio económico que ni todas las anteriores habían logrado mantener; con esta actividad se extendieron las zonas de muelles alojando en ellas congeladoras, astilleros y varaderos, empacadoras, plantas de hielo, carpinterías, talleres de tornería y derivados de la industria metalmecánica para satisfacer a la industria pesquera que afiliaba a más de 400 embarcaciones, esta ha sido una de las transformaciones más radicales por las cuales ha pasado la isla, lo cual cambio el uso de suelo original de la isla; además se construyó el aeropuerto como base militar de la II Guerra Mundial y que funciono como parteaguas físico del territorio de la isla dada su posición en modo transversal a mitad de la isla. En 1967 debido a la situación de la reducción de exportaciones hubo muchas necesidades sociales que propiciaron la instalación del Instituto Mexicano del Seguro Social, que inicio dando servicio a la comunidad, especialmente a los trabajadores camaroneros y a sus familiares; también se instaló la Universidad del Carmen que contaba con turno diurno y nocturno, secundaria diurna y nocturna, Escuela Normal de Profesores, Escuela de Técnicos Pesqueros y la Escuela de Leyes. Llegados los años 70's se sumó en la historia económica del lugar otra industria, la relacionada a la explotación petrolera. El inicio de esta industria se debe a un pescador llamado Rudesindo Cantarell Jiménez, después se llevaron a cabo las primeras exploraciones y para 1975 ya se había instalado la primera plataforma marina en la Sonda de Campeche.

La instalación de la industria petrolera comenzó a tener efectos sobre la población carmelita, con repercusiones en los aspectos sociales, económicos, educativos y culturales; una de los resultados más impactantes es el crecimiento urbano, que al mismo tiempo gesto una importante segregación social sobre la ocupación del territorio, obligando a los grupos marginales a ocupar territorios federales y ejidales no aptos para el desarrollo urbano, principalmente aquellos localizados en La Manigua y al norte en el estero de la Caleta. Las actividades económicas desarrolladas por la población se intensificaron dado e incremento poblacional, lo cual impulso en 1978 la construcción del puerto pesquero Laguna Azul; además, la industria petrolera continua en crecimiento y para 1979 se instalan y ponen en operaciones las plataformas marinas en la zona de Campeche, durante su instalación sucede un accidente en el pozo Ixtoc1 que genera el mayor derrame de crudo en un medio marino tropical, hasta ese entonces, evento que se suma a la contaminación marina hecha por las actividades humanas en la isla (PDU Tomo 1, 2009; Bolívar, 2006).

Isla del Carmen continuaba con un crecimiento e importancia económica que obligo a que el 13 de Enero de 1980 el presidente de la Republica José López Portillo iniciara con la colocación de la primer piedra para construir el puente que uniría Isla Aguada-Puerto Real y que se denominó Puente de la Unidad, con la finalidad de eliminar o más bien reducir la insularidad de la ciudad, esto mediante 3,222 metros de largo que conectarían la Isla con el macizo continental, obra que es puesta en servicio dos años después de su inicio. En la década de los 80's se presentaron muchos conflictos consecuencia de la explotación petrolera, por el desequilibrio social que generó en la isla, principalmente por la demanda de vivienda -que desato la constante invasión a predios particulares y ejidales que termino en clandestinidad de colonias- desempleo, altos costos en productos y la fuerte demanda de servicios públicos, destacó la construcción del Hospital General de Petróleos Mexicanos y el inicio de servicios de la Cruz Roja.

En la década de los 90's continuó el desarrollo urbano con la creación de fraccionamientos en reserva territorial constituida hacia el oriente de la isla, impulsando la expansión de las áreas de equipamiento y servicios, lo cual superó la barrera física artificial creada para evitar el crecimiento urbano, que era el aeropuerto, y que se convirtió en un borde que divide la ciudad en dos bloques con diferentes características, configuraciones y condiciones. Es hasta noviembre de 1994 que se logra unir a la isla por completo con el macizo continental, cuando el presidente Carlos Salinas de Gortari autorizo la construcción del puente Zacatal para unir la isla con el continente occidental, en la Península de Atasta, con lo cual se mejoró notablemente el acceso hacia la Península de Yucatán.

El desarrollo del sector de los servicios tuvo un crecimiento importante, además de la mejora e impulso en el desarrollo urbano, reflejado, por ejemplo, en la construcción del Malecón Costero de la Ciudad en 2002; la inauguración del centro comercial Plaza Real y, posteriormente de otros centros comerciales y de servicios en la isla; por otro lado se establece un Instituto Municipal de Planeación y un Instituto Municipal de Vivienda de Carmen. En 2006 se lleva a cabo la construcción del parque Central Santa Isabel, en 2007 se pone en funcionamiento el campus III de la Universidad Autónoma del Carmen. Sin embargo, el desarrollo comercial y de servicios en la Isla aún está vigente, en respuesta a la importante y gran dinámica urbana y poblacional que se da en ella, principalmente en el sector industrial y de servicios.

## 2.3 Rasgos Socioeconómicos

### Perfil Social

La dinámica de población en Ciudad del Carmen se relaciona en gran medida con los procesos territoriales e internos y que tienen gran impacto en los aspectos demográficos como la evolución y composición de la población, la migración, la salud, la vivienda e incluso en los servicios ligados a aspectos económicos.

Mediante datos estadísticos históricos de INEGI respecto a población se logró observar la evolución poblacional que ha registrado Ciudad del Carmen en la que durante los últimos 40 años, se aprecia un importante crecimiento asociado en gran medida a los *booms* económicos que ha tenido la ciudad a lo largo de ese periodo. Analizando la información obtenida de los censos históricos de INEGI (cuadro 6) se observa que es a partir de los años 70's que empieza a notarse un importante crecimiento poblacional, lo cual se asocia al desarrollo que se tuvo en el sector de la industria petrolera, con el descubrimiento de pozos ricos en carbohidratos y posteriormente a la conexión territorial de la isla mediante la instalación de 2 puentes que la conectaron al continente.

**Cuadro 6. Evolución histórica de la población de Ciudad del Carmen (1900- 2010)**

AÑO	Población total	Hombres (%)	Mujeres
1900	6.428	38.4	61.1
1910	6.535	47.3	52.6
1921	7.357	44.7	55.2
1930	7.180	44.9	55
1940	7.687	45.6	54.3
1950	11.603	47.9	52
1960	21.164	48.8	51.1
1970	34.656	*	*
1980	72.489	48.1	51.8
1990	83.806	49.1	50.8
1995	114.360	49.5	50.4
2000	126.024	49.5	50.4
2005	154.197	49.5	50.4
2010	169.466	49.4	50.5

Fuente: elaboración propia con base a INEGI, 2010.

(\*) La reseña histórica de la cual se obtuvo la información de los censos anteriores a 1990, no presenta datos divididos por sexo para este año.

Se observan dos periodos en los que la población se incremente más del doble en poco tiempo, el primero en 1970 a 1990 y el segundo con el mismo fenómeno de 1990 a 2010. En cuanto a su distribución por sexo, hasta el año de 1995 siempre existió una prevalencia de las mujeres sobre los hombres; pero después de este año se inicia un equilibrio, tanto en hombres como en mujeres, aun con diferencias muy pequeñas. Posterior al 2005 ocurre un aumento considerable en el total de población femenina que se hace continuo y equitativo para ambos grupos en los últimos 20 años; indicando la existencia de un particular crecimiento por nacimientos como por migración, serio problema a futuro para la ciudad y la isla, en cuanto a administración y sustentabilidad (cuadro 7). Ciudad del Carmen, pertenece al municipio de Carmen y es el núcleo urbano más grande que existe en él, es la segunda ciudad más importante del estado de Campeche, después de la capital estatal también de nombre Campeche, según datos censales alberga más del 50% de la población total del municipio (un poco mas de 200 mil habitantes) y debido a los booms económicos la localidad superó esta fracción del total, representando más del 77% del total municipal durante los últimos 10 años, y particularmente a que se registran más de 160 000 personas radica en Ciudad del Carmen. Respecto a la tasa de crecimiento existente en relación con el total municipal, esta mantuvo un crecimiento ascendente del 10% en 5 años de 1995 a 2010, del 5% entre 2000 a 2005 y estabilizándose durante los últimos 5 años; en cuanto a la composición por sexo.

**Cuadro 7. Evolución histórica de población del Municipio y Ciudad del Carmen (1995-2010)**

<b>AÑO</b>	<b>Población Total Municipio Carmen</b>	<b>Total Hombres Municipio el Carmen</b>	<b>Total Mujeres Municipio el Carmen</b>	<b>Total Hombres Ciudad del Carmen</b>	<b>Total Mujeres Ciudad del Carmen</b>	<b>Población total Ciudad del Carmen (%)</b>	<b>Total Hombres Ciudad del Carmen (%)</b>	<b>Total Mujeres Ciudad del Carmen (%)</b>
1995	179690	90768	88922	56628	57732	63	62	65
2000	172076	86219	85857	62398	63626	73	72	74
2005	199988	99738	100250	76402	77795	77	77	78
2010	221094	110317	110777	83802	85664	76	76	77

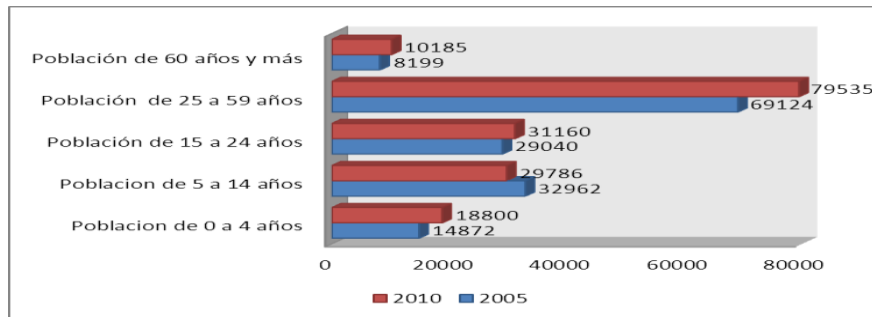
Fuente: elaboración propia con base en los censos INEGI 1995-2010.

### **Composición de la población**

En los últimos 10 años Ciudad del Carmen ha tenido un equilibrio en la distribución de la población por sexo; curiosamente, también existe un crecimiento y equilibrio similar en grupos de población. Como se muestra en la figura 14, los grupos de edad más importantes (por el total de población que representan),

son en primer lugar el de 25 a 59 años, definido como el grupo de población joven que en su mayoría ya está en la etapa de participar en alguna actividad ofreciendo su mano de obra, no obstante el grupo de la población de 15 a 24 años también representa un lugar importante con una cantidad considerable de población con potencial de ser económicamente activa, sin embargo este grupo incluye en gran parte a la comunidad estudiantil. En la misma figura se muestra que de estos dos grupos de población el que ha tenido un crecimiento importante es el de población de 25 a 59 años con más de 10,000 personas en tan solo 5 años, según los censos 2005 y 2010. Durante los últimos 5 años registrados, se observó que en el tercer grupo de mayor importancia por el total de población, el grupo de 5 a 14 años disminuyó, fenómeno contrario a todos los otros grupos que tuvieron un crecimiento, lo cual podría asociarse a que este grupo de población sigue un crecimiento normal de acuerdo a una tasa de crecimiento natural por el número de nacimientos en la entidad ajeno al fenómeno de migración.

**Figura 14. Composición de la población de Ciudad del Carmen (2005-2010)**



Fuente: elaboración propia con base a INEGI 2005 y 2010.

### Grado de urbanización

Después de los años 70 del siglo pasado como resultado de la explotación petrolera en Ciudad del Carmen se inicia el proceso de urbanización desorganizada tanto, que la explosión demográfica se intensificaba, y por lo que pasó a ser la segunda mayor zona urbana del estado de Campeche, solo después de la capital estatal que alberga una población de 169,466 habitantes, registrando una concentración de población representada por un 75% y la rural solo un 25%.

El área urbana correspondiente a Ciudad del Carmen abarca una superficie de 237 km<sup>2</sup> (2,737.17 has de las más de 11,500has correspondientes solo a la isla) la concentración de esas tres cuartas partes de la población municipal, ha originado una situación que tiene gran impacto sobre el frágil ecosistema en el que se construyó, cabe recordar aquí que la totalidad de la isla pertenece al Área Natural Protegida de Laguna

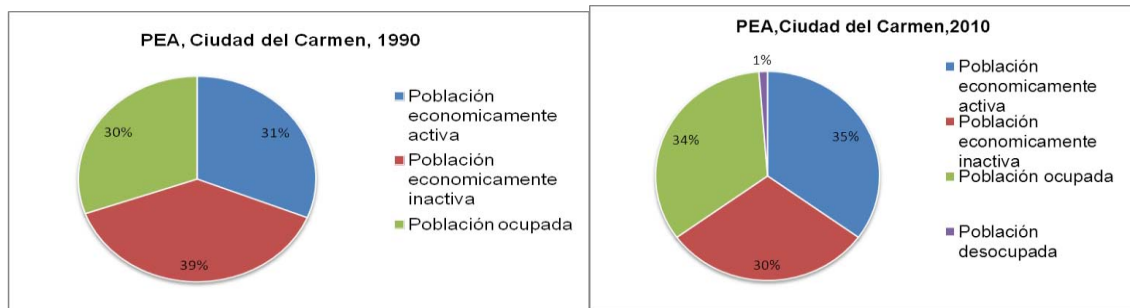
de Términos sobre la que se halla la ciudad y sus alrededores; por ello el Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN) promueve el desarrollo integral y a largo plazo para lograr una ciudad más limpia -sustentable- mediante la creación de políticas por áreas y acciones de conservación, mejoramiento y crecimiento, tomando en cuenta el desarrollo urbano sobre la estructura vial, transporte, infraestructura y los servicios públicos.

### Población y ocupación

El desarrollo histórico y económico existente en Ciudad del Carmen, que en sus principios se basaba en las actividades económicas primarias (principalmente la pesca y la explotación forestal), mismas que han orientado de manera particular a la ocupación de la población, además de que la industria petrolera ha creado una demanda de servicios para la población que vive y labora principalmente en los sectores que más han desarrollado empleos son el secundario y el terciario.

Para mostrar mejor la evolución de la población y su ocupación, se hace un comparativo con la información obtenida de dos censos nacionales de población, uno correspondiente a 1990 y otro al 2010 respecto a la Población Económicamente Activa (PEA) (figura 15).

**Figura 15. Comparativo PEA de Ciudad del Carmen 1990 y 2010.**

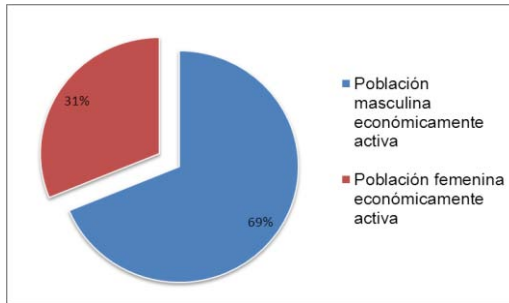


Fuente: elaboración propia con base a INEGI 1990 y 2010.

En el gráfico de evolución de la ocupación de la población se observa que en el sector de la PEA se incrementó en un 4% durante los últimos 20 años, reflejo del aumento de población en edad joven y con potencial laboral como principalmente aquella proveniente de afuera, sin embargo, curiosamente en el sector de la Población Económicamente Inactiva (PEI) se aumentó un 9%, y que da un efecto contrario y mayor al incremento en la Población Económicamente Activa, asociado al crecimiento en los sectores de población menores a 15 años y a los grupos de adultos mayores al cohorte de 60-65 años.

En tanto que el de población ocupada ha aumentado en un 4%, lo que se puede interpretar es resultado de un aumento en las oportunidades de empleo, a pesar del crecimiento de población y la demanda. En lo que se refiere a la distribución por sexo de la población económicamente activa, según el censo 2010 y como se muestra en la figura 16 es del 35% del total la PEA respecto al municipio, el 69% corresponde al sexo masculino y el 31% restante corresponde al femenino, lo cual no tiene una relación directa con el porcentaje del total de hombres y mujeres en la ciudad, que está equilibrado en porcentaje.

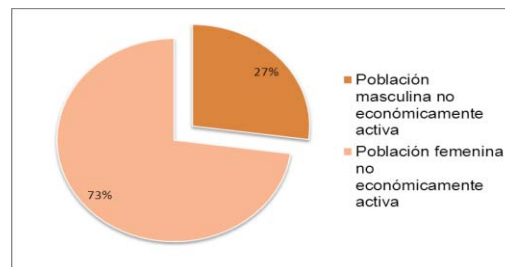
**Figura 16. PEA por sexo, Ciudad del Carmen, 2010.**



Fuente: elaboración propia con base a INEGI, 2010.

De acuerdo al censo 2010, en Ciudad del Carmen el principal grupo trabajador es la población masculina (figura 17). Debido a la diversificación de actividades en Ciudad del Carmen existe una amplia variedad de trabajos en los que se puede desempeñar la PEA, que se distribuye en los diferentes sectores económicos.

**Figura 17 . PNEA por sexo, Ciudad del Carmen, 2010.**

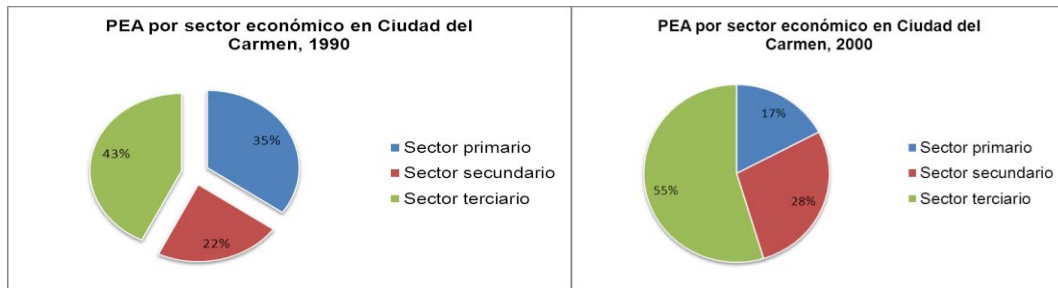


Fuente: elaboración propia con base a INEGI, 2010.

De acuerdo con la figura 18 y al hacer un comparativo la información censal de dos años censales (1990 y 2010), se observa que en los últimos veinte años ocurrió un importante cambio en la orientación de la población en su ocupación por sector, principalmente con la reducción en más de un 15% en la población dedicada al sector primario (el segundo sector con mayor población ocupada por debajo del sector

terciario), en tanto que para el 2010 más de la mitad de la población estaba ocupada en la industria petrolera.

**Figura 18. Comparativo de PEA por sector económico, Ciudad del Carmen 1990 y 2010.**



Fuente: elaboración propia con base a INEGI 1990 y 2010.

Cabe enfatizar que esta actividad económica relacionada con la explotación del petróleo es la de mayor importancia para la isla y la ciudad, por la cantidad de eslabones con actividades como las del sector terciario. Los datos censales permiten evidenciar la importancia que ha adquirido el sector secundario sobre los otros dos sectores de la economía, al ser el que mayor crecimiento ha logrado en relación a la disminución del sector primario, lo que indica una tercerización de la economía local acompañada por una industria de gran importancia, sustento del resto de actividades.

## Migración

Campeche por su importancia económica industrial petrolera, y tener a Ciudad del Carmen como la base más importante, se posiciona como un centro de atracción de población no solo de procedencia intermunicipal, sino que va más allá de la entidad federativa. De acuerdo al cuadro, son principalmente los estados más cercanos a Campeche, sin embargo el alcance se extiende hasta entidades del centro y centro occidente del país, destacándose a la población del estado de Tabasco como la que más migra hacia esta entidad, seguido por Veracruz, Chiapas y Yucatán con más de 20 mil migrantes por entidad; mientras que de las más lejanas con mayor cantidad de migrantes se encuentra el estado de Michoacán.



Por otro lado, se destaca la presencia de población nacida en países extranjeros que supera al total de migrantes de estados como Oaxaca, Michoacán, Puebla y Tamaulipas; no obstante, en este fenómeno, el que no se puede ser preciso, se tiene un cifra importante de población no especificada en su procedencia, quizá por la privacidad que intentan tener en este dato al temer ser expulsado de la ciudad por ser externos.

**Cuadro 8. Población proveniente de otra entidad residente en Campeche, 2010**

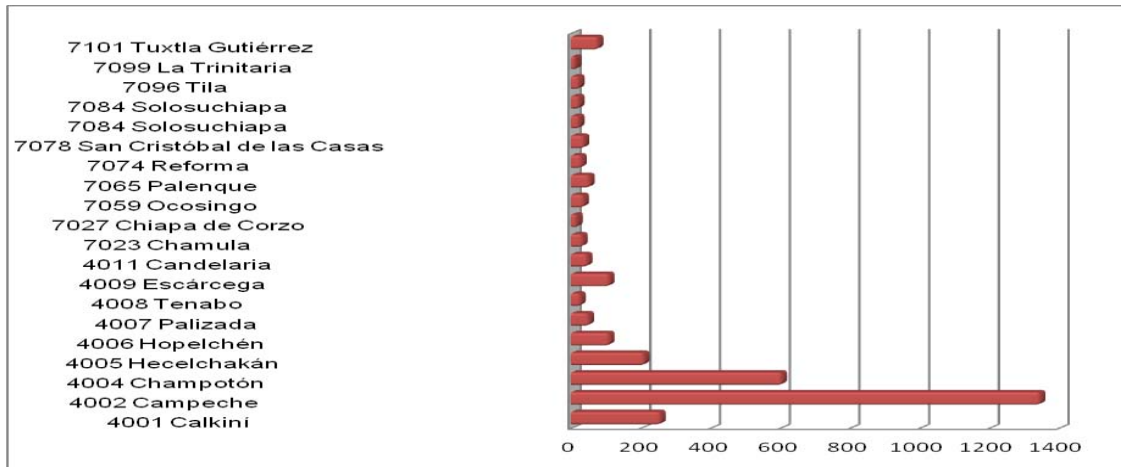
Entidad de Procedencia	Total de Población
Tabasco	55,746
Veracruz	31,738
Chiapas	24,035
Yucatán	20,303
Distrito Federal	8,698
Quintana Roo	7,023
Oaxaca	4,773
Michoacán	3,718
Puebla	3,297
Tamaulipas	3,066
No especificado	13,732
De otro país	6,450

Fuente: elaboración propia con base a CONAPO, 2010.c.

En cuanto a la migración hacia el municipio del Carmen, según la base de datos sobre migración interna obtenida de CONAPO, 2010 se destaca que las mayores cifras de población migrante provienen de los municipios pertenecientes a la misma entidad federativa, destacando la población proveniente de Campeche (con más de 1, 200 personas), Champotón y Calkiní, seguido por municipios del estado de Chiapas (encabezado por el municipio de Tuxtla Gutiérrez y Palenque) y Tabasco (figura 19).

De acuerdo al IMPLAN, en el Plan de Desarrollo Urbano (PDU) 2012-2015 se proyecta un importante incremento de aproximadamente 2,500 personas por año, principalmente en el grupo de población entre los 20 y 35 años de edad, y que se interpreta como un impulso al crecimiento económico, por la oferta de opciones laborales que se esperan incrementen en la región.

Figura 19. Lugares de origen de población móvil laboral al municipio el Carmen, 2010.



Fuente: elaboración propia con base a CONAPO, 2010.c.

### Marginación y Desarrollo Humano

Entre las muchas problemáticas existentes en las sociedades y principalmente en las urbanas, dada su gran concentración poblacional y diferencia en la distribución y cobertura de servicios, se halla la marginación social. La marginación como índice puede servir políticamente durante la toma de decisiones y asignación de recursos por área en el municipio y principalmente en Ciudad del Carmen, sin dejar por detrás que permite un mayor y mejor conocimiento del territorio.

Cuadro 9. Índice de marginación por municipio y localidades, Campeche, 2006

Municipio	Localidad	Grado de Marginación
Calkiní	Calkiní	Bajo
Campeche	Campeche	Muy bajo
Carmen	Ciudad del Carmen	Muy bajo
Champotón	Champotón	Bajo
Hecelchakán	Hecelchakán	Bajo
Palizada	Palizada	Bajo
Tenabo	Tenabo	Bajo
Escárcega	Escárcega	Bajo
Calakmul	Xpujil	Alto
Candelaria	Candelaria	Medio

Fuente: elaborado con base a PDU, TI 2012-2015 y CONAPO 2006.

El municipio el Carmen junto con el de Campeche tienen una marginación en grado Muy Bajo, en gran medida debido al bajo rezago, en general, existente en los aspectos de vivienda, educación y salud; sin embargo existen algunas zonas, en el caso de Ciudad del Carmen, que tienen marcado rezago, en donde las viviendas no cuentan con agua entubada dentro de casa ni drenaje y energía eléctrica (cuadro 9). En cuanto al Desarrollo Humano, de acuerdo con la información obtenida del Consejo Nacional de Población (CONAPO, 2010) y del Índice de Desarrollo Humano elaborado con diferentes variables, entre las que destacan la esperanza de vida al nacer (74,7 años a nivel estatal), alfabetismo (de más del 82% en población mayor a 5 años a nivel estatal), acceso a educación (aquel porcentaje de población de 6 a 24 años que va a la escuela y que para el estado corresponde al 64%) (cuadro 10), donde se presentan las entidades del país que cuentan con el más alto Índice de Desarrollo Humano, entre las que se incluye el estado de Campeche, con las ciudades de Campeche y Carmen en un nivel de desarrollo humano alto, sin embargo es necesaria la mejora en el desempeño del gobierno municipal y elaboración de políticas públicas, programas y recursos que permitan un mejor desarrollo e inclusión social.

**Cuadro 10. Índice y grado de Desarrollo Humano, Campeche, 2010.**

Entidad federativa	Índice de desarrollo humano (IDH)	Grado de desarrollo humano	Lugar
Distrito Federal	0,871	Alto	1
Nuevo León	0,842	Alto	2
Coahuila	0,828	Alto	3
Baja California	0,822	Alto	4
Aguascalientes	0,820	Alto	5
Quintana Roo	0,820	Alto	6
Chihuahua	0,819	Alto	7
Sonora	0,818	Alto	8
Baja California Sur	0,817	Alto	9
Campeche	0,815	Alto	10

Fuente: elaboración propia con base a CONAPO, 2010.b.

### **Educación**

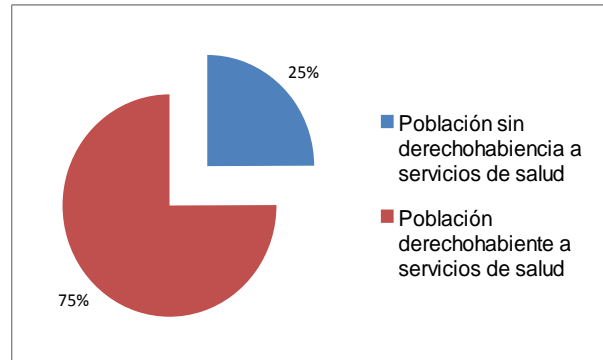
El servicio de educación tiene un papel importante para Ciudad del Carmen, el municipio, el estado e incluso la región, ya que tiene un amplio alcance por educación en todos los niveles y contar con una de las universidades más importantes de la región (la Universidad Autónoma del Carmen, UNACAR).

Este sector junto al de la industria petrolera es uno de los atractivos de la ciudad; representa para el gobierno una posibilidad de incrementar el capital humano, disminuir la marginación social y elevar el desarrollo humano de su población y así lograr los objetivos de desarrollo municipales. Debido a que Ciudad del Carmen es la ciudad más importante del municipio, y según los estadísticos de INEGI (2010) el porcentaje de población mayor a 3 años que no asiste a la escuela es del 20.19 %, menor al de la población de entre 15 y 24 años que si asiste a la escuela que es del 26% del total municipal y el 7.85% del total estatal, porcentaje que además indica que este grupo de edad, además de ser el grupo de población económicamente activa, también es el grupo que mayor población asistente a escuela tiene con demanda de los servicios educativos de nivel medio, medio superior y superior, los valores correspondientes a población sin instrucción académica son de hasta 18% en población del municipio mayor a 8 años con un mayor porcentaje en mujeres analfabetas que hombres, situación que representa el logro del estado en su tarea de cobertura y acceso al servicio educación al ser únicamente el 2.7 % de la población estatal, la mayor cantidad de población analfabeta corresponde a aquella mayor a 35 años y disminuye en el grupo de población de más de 50 años.

### **Salud**

Como parte de aquellos servicios que dan solución, coordinación y mejoran la calidad de vida de la población el gobierno, es mediante el sistema de salud que se brinda atención pública de atención médica, con 117 unidades médicas distribuidas y concentradas principalmente en la cabecera municipal -Ciudad del Carmen-, lugar que posee la mayor cantidad de infraestructura, dada su gran concentración poblacional a la cual atender, su centralidad y la función que cubre esta ciudad como foco de oferta y demanda de servicios, a ello se suma que personas externas al municipio viajen únicamente a recibir atención médica especializada. De acuerdo al censo del 2010 (figura 20) aun siendo que la mayor cantidad de unidades médicas se hallan en Ciudad del Carmen, existe un 25% de población que no tiene derecho a algún servicio de salud, ya sea del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), el Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado (ISSTE) o bien del Seguro Popular (SP), este grupo de población es el principal cliente de los centros medico privados, principalmente de las famosas clínicas similares y particulares.

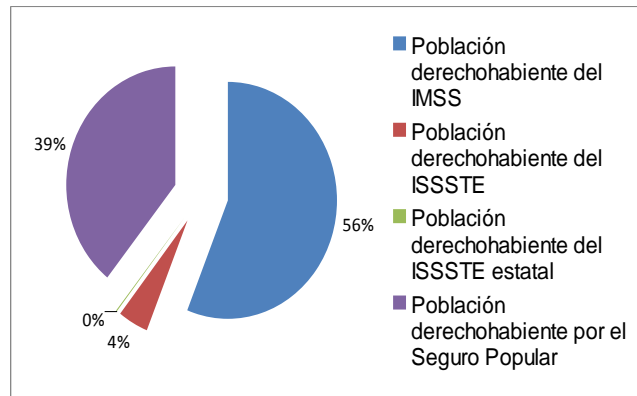
Figura 20. Derecho a servicios de salud en Ciudad del Carmen, 2010.



Fuente: elaboración propia con base a INEGI, 2010

Como se mencionó, es el servicio médico nacional el que atiende al mayor número de población derechohabiente, sobresaliendo la participación del IMSS (figura 21), quien atiende a más del 56% de la población registrada, que incluye a empleados de la industria y el sector terciario; mientras que de manera paralela, el 39% de la población únicamente cuenta con atención medica mediante el sistema de Seguro Popular, con un contexto diferente y un apoyo parcial de la atención.

Figura 21. Derechohabencia por institución ó programa en Ciudad del Carmen, 2010



Fuente: elaboración propia con base a INEGI, 2010.

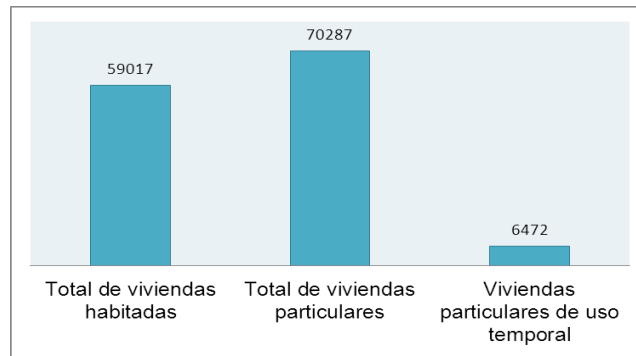
### Vivienda

El elemento vivienda, como parte de la infraestructura y mobiliario existente en los espacios urbanos se conforma como una de las necesidades básicas de cualquier individuo. De acuerdo a la Teoría de las Necesidades Humanas propuesta por Abraham Maslow (1943) y su pirámide de necesidades básicas, el techo o cobijo se ubica en un segundo nivel de la pirámide que consta de cinco niveles (solo por encima de la seguridad física y de propiedad privada). Por otro lado el Instituto Nacional de Ecología (INE, 2013)

considera a la vivienda como aquel recinto, separado e independiente, construido o adaptado para el albergue de personas, las cuales se clasifican en particulares, colectivas, teniendo en cuenta el tipo de hogar que las ocupa. En tanto que la Secretaria de Desarrollo Social (SEDESOL) marca algunas características de dichas viviendas donde se demanda que no estar deterioradas, deben contar con elementos particulares como el agua entubada en el interior, drenaje y energía eléctrica, aspectos fundamentales que faciliten la vida de los ocupantes.

El municipio del Carmen encabezado en urbanidad por Ciudad del Carmen, presenta una elevada demanda de suelo para el desarrollo inmobiliario residencial, de acuerdo a INEGI (2010) el total de viviendas particulares existentes en la isla fue de 70,287 unidades, de las cuales solo el 83.96 % se halla habitado, no obstante se tiene un registro de 6,472 viviendas particulares que únicamente son de uso temporal, esto es el 16% del total de viviendas (figura 22), es de resaltarse la proliferación de fraccionamientos cerrados especialmente creados por compañías que ofrecen servicios a PEMEX y para los trabajadores de PEMEX.

**Figura 22. Total de viviendas en Ciudad del Carmen, Campeche, 2010.**



Fuente: elaboración propia con base a INEGI, 2010.

Los estadísticos obtenidos en consulta a la base de INEGI 2010 registran ( cuadro 11) que del total de vivienda ocupadas, respecto a los servicios disponibles en las viviendas en general más del 80% dispone de energía eléctrica, de las habitadas más del 77% dispone de drenaje y solo un 21.25% de las viviendas no cuenta con agua potable entubada al interior del hogar, ese es uno de los más grandes e importantes problemas a solucionar en la isla dado que el agua potable para consumo humano e industrial es abastecida desde el continente, ya que la isla no posee un cuerpo de agua dulce que provea de tan valioso recurso.

**Cuadro 11. Porcentaje de cobertura de servicios disponibles en viviendas particulares en Ciudad del Carmen, 2010**

Viviendas particulares de uso temporal	Viviendas particulares que disponen de luz eléctrica	No disponen de luz eléctrica	disponen de agua entubada en el ámbito de la vivienda	No disponen de agua entubada en el ámbito de la vivienda	disponen de excusado o sanitario	disponen de drenaje	no disponen de drenaje	disponen de luz eléctrica, agua entubada de la red pública y drenaje
16.03	80.29	1.51	60.38	21.25	79.94	77.38	4.16	58.41

\*V.P.H : viviendas particulares habitadas  
Fuente: elaboración propia con base a INEGI, 2010

Los elementos anteriores, considerados importantes para el bienestar social familiar, indican una buena cobertura de los mismos a nivel local; sin embargo los porcentajes muestran una parte de la población que no cuenta con toda la disponibilidad de servicios, indispensable para la reducción de su condición de pobreza, desarrollo y bienestar social. Otro elemento importante en el estudio de la situación de la población de Ciudad del Carmen, asociado con la búsqueda del desarrollo social y bienestar social, son los bienes por vivienda, que indican entre otras cosas el nivel de vida, poder adquisitivo y hábitos familiares en el hogar. Esto se observa a través del censo poblacional 2010 (cuadro 12) que existe un porcentaje muy bajo de viviendas sin ningún tipo de bien, aun considerado aquellas que son habitadas temporalmente, por otro lado se destaca la importancia y predominio de los bienes de comunicación y entretenimiento, donde más del 75% cuenta con televisor en sus hogares, un 5% más de aquellas viviendas que poseen refrigerador; sin embargo se observa un porcentaje menor al 50 % de las viviendas con servicios de internet y telefonía fija, asociados a la posesión de un computador, por otro lado si hay un uso y preferencia por los teléfonos móviles, ya que casi un 65% de las viviendas tienen al menos un equipo.

**Cuadro 12 Disposición de bienes en viviendas particulares habitadas en Ciudad del Carmen, 2010**

	sin ningún bien	radio	televisor	refrigerador	lavadora	automóvil o camioneta	línea telefónica fija	computadora	teléfono celular	internet
<b>TOTAL</b>	1339	39961	53279	49620	45220	21904	18755	20087	45613	15293
<b>%</b>	1.90	56.85	75.80	70.59	64.33	31.16	26.68	28.57	64.89	21.75

Fuente: elaboración propia con base a INEGI, 2010.

En el Plan Municipal de Desarrollo del 2009-2012 se destaca la demanda potencial de vivienda, ya que de acuerdo al Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores (INFONAVIT) y al Instituto de Vivienda de Campeche (INVICAM) ahora Comisión Estatal de Desarrollo de Suelo y Vivienda (2011), la demanda se estima en 20,000 familias, sin embargo la condición en los costos de la tierra, los insumos de construcción y de mano de obra limitan e influyen en el desarrollo de las mismas, problemática en la que tanto el gobierno estatal como municipal están colaborando para dar solución.

#### **2.4 Perfil económico**

El municipio del Carmen cuenta con dos regiones económicas importante: la de la Costa y la de los Ríos. En la Región de la Costa, localizada en parte de la Sonda de Campeche, se ubica Isla del Carmen cuyas actividades principales son la captura de especies marinas, la fabricación de lanchas y barcos y la explotación de la costa y el turismo. Mientras que la Región de los Ríos debe su nombre a que en ella se ubican la mayoría de los ríos de Campeche y está situada al suroeste del estado. Ciudad del Carmen se considera la capital económica del Estado dado su aporte al PIB Estatal de 56.9 % (de acuerdo con INEGI) y del 0.7% del PIB Nacional, posicionándose como el centro de actividad productiva y crecimiento económico en todos los niveles, medio para el desarrollo y bienestar social, sin embargo las consecuencias de ello son muy drásticas y notables en el entorno ambiental y en el poco beneficio directo en la población.

#### **Estructura sectorial**

Históricamente, la economía del municipio y Ciudad del Carmen ha pasado por diversas modificaciones, tanto en su estructura como en su función económica. En un principio isla del Carmen, al estar poco urbanizada, tenía una importante economía orientada en el sector primario con la práctica de la pesca (de gran importancia dado el amplio mercado con el que cuenta la explotación del camarón) y con la agricultura. Es hasta la década de los 70`s que con el descubrimiento del recurso petrolero que se modifica la orientación económica de la isla y de la población; la industria petrolera encabezada por Petróleos Mexicanos resulta en conflictos que a la vez implicaban un reto de superación, mejora organizacional y social, sin dejar de ser una opción de crecimiento económico. A partir de los estudios realizados por economistas, geógrafos y profesionales a fines, la implantación de una actividad industrial, si bien crea escasos eslabonamientos productivos con la economía, impulsa el desarrollo de actividades comerciales y de servicios más orientadas a dar respuesta a la demanda de empresarios y a la población que depende



directa o indirectamente de ella, no obstante es la actividad motor. El sector comercial y de servicios en Ciudad del Carmen no sólo impulsa el crecimiento urbano de la isla en respuesta al crecimiento poblacional, sino que motiva fenómenos de alcance regional y nacional como la movilidad de población.

El gobierno municipal mediante el Reporte de Inversión Pública realizada por sector económico (cuadro 13) y el INEGI a través del censo económico, 2009 (cuadro 14) proporciona información respecto a los establecimientos (unidades económicas) y las diversas actividades económicas agrupadas por sectores de actividad.

**Cuadro 13. Inversión pública realizada por sector económico en municipio del Carmen, Campeche, 2006**

Sector	Estatal	Municipal (total y %)	
Total	5,039,473.4	1,557,228.6	100%
Desarrollo industrial	1,512,966.8	734,192.7	47.14
Salud y asistencia social	705,491.7	288,721.0	18.54
Comunicaciones y transportes	911,831.7	252,632.9	16.22
Desarrollo rural	514,001.6	88,142.4	5.66
Obras públicas	379,853.6	50,090.0	3.21
Pesca	135,369.5	47,848.6	3.07
Educación, cultura y deporte	232,438.2	44,933.2	2.88
Agua potable y alcantarillado	19,001.7	24,815.9	1.59
Electrificación	211,920.1	14,286.0	0.91
Turismo	86,747.8	847.9	0.05
Seguridad y orden público	77,402.0	0.0	0

Fuente: PMD 2009-2012

Esta información reporta, que el sector económico que recibe la mayor inversión pública es el orientado al desarrollo industrial, ocupando un 47% del total del presupuesto asignado al municipio y que se concentra en la Ciudad del Carmen junto con el sector especializado en Salud y asistencia social dada la concentración poblacional y la infraestructura existente en la misma, que gracias al sector de las comunicaciones y transportes se ha conectado al resto del territorio. Por otro lado, la actividad económica que tiene un mayor número de establecimientos es el comercio al por menor (abarrotes, papelerías, aseo y limpieza, textiles, bisutería, accesorios de vestir y calzado, entre otros) sector que representa el 50 % del total de unidades económicas registradas en el municipio, en segundo lugar por importancia se hallan las actividades asociadas con los servicios de alojamiento temporal y de preparación de alimentos y bebidas y que representa el 16% del total de las unidades económicas. La industria manufacturera ocupa el tercer lugar, pero no es importante en comparación con el total de unidades por estado. Un sector de las actividades significativo, es el del comercio al por mayor (maquinaria, equipo y mobiliario para actividades

agropecuarias, industriales, de servicios y comerciales, y otra maquinaria y equipo de uso general) actividades con presencia en Ciudad del Carmen, principalmente por el apoyo que dan a la industria del petróleo en puerto y en plataforma; debe aclararse que la posición que juega cada actividad económica por el número de establecimientos no es el mismo que se tiene por el total de producción e ingresos que ofrecen las mismas en términos económicos, es decir, que el ser muchas no representa que generen el mayor número de ganancias o viceversa. Estudiar estos elementos permite identificar aquellas áreas hacia las cuales se mueve la población en términos de empleo y, corrobora que los sectores de mayor predominio económico, en este caso el sector comercial y el de servicios, tanto para el municipio como para Ciudad del Carmen como cabecera municipal y principal núcleo poblacional.

**Cuadro 14. Actividades económicas por total de establecimientos estatales en Ciudad del Carmen, 2009**

Actividad Económica	Unidades económicas		
	Campeche	Carmen	
Comercio al por menor	13603	3641	26.7 %
Servicios de alojamiento temporal y de preparación de alimentos y bebidas	3567	1162	32.5 %
industrias manufactureras	3405	620	18.2 %
Comercio al por mayor	875	280	32 %
Agricultura, aprovechamiento forestal, pesca	920	279	30.3 %
Servicios de apoyo a los negocios y manejo de desechos y servicios de remediación	740	224	30.2 %
Servicios profesionales, científicos y técnicos	628	204	32.4 %
Servicios de salud y de asistencia social	982	203	20.6 %
Servicios inmobiliarios y de alquiler de bienes muebles e intangibles	541	188	34.7 %
Servicios educativos	316	127	40.1 %
Servicios de esparcimiento culturales y deportivos, y otros servicios recreativos	277	78	28.1 %
Construcción	280	68	24.2 %
transportes, correos y almacenamiento	146	59	40.4 %
Servicios financieros y de seguros	174	50	28.7 %
Información en medios masivos	123	35	28.4 %

Fuente: elaboración propia con base a censo económico INEGI, 2009

### Pesca

De las actividades primarias que se han desarrollado a lo largo de la historia económica de Ciudad del Carmen, la que ha logrado sobrevivir es la pesca, dado que el recurso forestal y el recurso suelo (que además es pobre para el desarrollo de actividades agrícolas) ya han sido agotados. Esta actividad es superada por el petróleo, el comercio y los servicios, que además concentran el mayor número de

población empleada, actividades que han crecido en número de unidades económicas especializadas en ellas y en personal ocupado, razón que ha generado un comportamiento negativo en la producción y generación de empleos en el sector pesquero (cuadro15), sector que ha perdido dos terceras partes de su flota (pesquera y camaronesa), debido al crecimiento de la actividad industrial, situación que ha sido de impacto en la económica local, con lo que esta actividad se ha vuelto tradicional y de importancia regional.

**Cuadro 15. Evolución de la flota marina por tipo de tráfico de Ciudad del Carmen, Campeche 1990-2009**

Tipo de tráfico	1990		2009	
	Número de embarcaciones	Número de empleados	Número de embarcaciones	Número de empleados
Embarcaciones ribereñas	1790	5370	686	2058
Sector altura camaronesa	384	850	34	170
Sector altura escamero	ND	ND	2	10
<b>Total</b>	2174	6220	72	2238

Fuente: PMD 2009-2012 con base en datos de la SAGARPA, Ciudad del Carmen, Campeche, 2010.

La Secretaria de Agricultura, Ganadería, Desarrollo Rural, Pesca y Alimentación (SAGARPA) mediante sus reportes de producción pesquera para el 2010, indican que a nivel estatal (cuadro 16) se destaca por la explotación del caracol, el pulpo, el jurel y el camarón, este último se extrae principalmente en la Laguna de Términos por habitantes pesqueros de Ciudad del Carmen y es la especie de mayor explotación del municipio con más de 8,000 toneladas de peso vivo para el 2010 y, que además ha tenido un importante incremento en el total de toneladas extraídas comparado con las del 2005 que eran una cuarta parte del último registrado.

**Cuadro 16. Productos pesqueros de Campeche, 2010  
(peso vivo en toneladas)**

Especie	2005	2010
Camarón	2730	8155
Jurel	3808	6937
Pulpo	4098	5718
Caracol	6091	4435
Robalo	2017	3175
Sierra	2484	2840
Jaiba	2197	2180
otras	22107	21093
<b>Total</b>	45532	54533

Fuente: elaboración propia con base a SAGARPA, 2010

### **Industria**

Este sector está encabezado por la industria petrolera establecida en la Sonda de Campeche y que es considerada la de mayor importancia en su tipo a nivel nacional, fue la causante del rezago y casi desaparición de la industria camaronera, anterior sustento de la economía local. La actividad petrolera ha permitido un mayor crecimiento y derrama económica con una serie de beneficios, como oportunidades de empleo, turismo de negocios, la diversidad económica de la isla y una importante participación gubernamental, parte de ello se refleja después de los años 80`s y 90`s cuando esta zona petrolera del país proporciona más del 70% de la producción nacional de crudo y un 30% de gas natural. De acuerdo al Programa Directo Urbano del Centro de Población Ciudad del Carmen, Campeche (PDU) el complejo Cantarell se constituye por 166 plataformas marinas y seis ampos, estos son: Nohoch, Chac, akal, Kuts y Shil, donde el más importante es Akal, ya que de él se obtiene cerca del 90% de la extracción total. Las producciones reportadas oficialmente por PEMEX indican que para 2005, de esta zona se extrajeron 11,492 millones de barriles de petróleo crudo y 4,691 millones de millones de pies cúbicos de gas natural.

### **Servicios**

Algunos servicios públicos facilitados por la municipalidad son los mercados, centros deportivos y recreativos, rastros, vialidades, centrales de abasto, panteones, agua, parque, jardines, y alumbrado que se distribuyen homogéneamente en el territorio, concentrados principalmente en la localidad de Ciudad del Carmen, con una cobertura de más del 80% del territorio, no obstante, dada la concentración poblacional y urbana sea complicado la planeación y gestión de los mismos, haciendo ineficientes y obsoletos. Sin embargo, es en esta localidad es donde se concentra la mayor cantidad de servicios de toda la entidad municipal, por lo que la oferta de empleos es mayor, un gran número de personas provenientes de otros municipios que cambian su residencia o de población de localidades cercanas que viajan diario hacia la ciudad para ejercer sus labores, y también es un sector atractivo para la población de otras entidades federativas, esto explicado en los próximos capítulos.

En el ámbito de la seguridad y la vialidad, los delitos a nivel municipal representan el 36.8% del total estatal; en cuanto a los que refiere al tránsito y accidentes dentro del territorio municipal, de acuerdo con la información obtenida por el municipio para los años 2000 a 2006, se incremento en poco más del 65.3% del total estatal, siendo representativas las colisiones con vehículo (73.1% del total estatal) y las colisiones con objetos fijos (46.4% del total estatal).

El sector de servicios turísticos en Ciudad de Carmen ha logrado tener una mayor importancia a nivel regional e incluso nacional, como actividad económica representa más del 60% del turismo estatal, destacando la visita de población nacional a las festividades de la Virgen del Carmen y el turismo asociado a los negocios y a la visita de familiares; en este ámbito el gobierno municipal se ha preocupado y ocupado en fortalecer la promoción de los atractivos turísticos de la ciudad y la isla, tanto naturales como culturales y urbanos los cuales se hallan en procesos de protección, remodelación y mejora; la seguridad, tranquilidad y la facilidad a los visitantes tanto en comunicaciones como en alojamientos.

## CAPÍTULO III. FACTORES FACILITADORES DE LA MOVILIDAD TERRITORIAL DE LA POBLACIÓN

En concordancia con las posiciones teóricas asumidas para el abordaje analítico de esta investigación, citadas en el primer capítulo, partiendo de la *Teoría de la Localización*, que explica la ubicación de Ciudad del Carmen como el lugar de la logística para la zona de explotación de petróleo que se lleva a cabo en la denominada Sonda de Campeche, asimismo se apoya en la *Teoría de la Movilidad Espacial*, en relación a la cual Connolly (2010) supone que los movimientos son una componente esencial de la organización de los espacios por las sociedades, en su acepción más frecuente, la movilidad es un desplazamiento, una transferencia, de un lugar a otro, este desplazamiento puede involucrar personas, bienes materiales e inmateriales o informaciones (en este caso telecomunicaciones y transportes asociados con el traslado de las personas y evidentemente con la accesibilidad del lugar) ambas teorías conectadas con la *Teoría de la Interacción Espacial* por involucrar una acción y una reacción. Además se consideran adicionalmente algunos elementos de la *Geografía de la Percepción* para explicar las encuestas aplicadas y adicionalmente se considera la *exclusión social* en el territorio, y considerando las condiciones y características físicas propias del territorio sobre el que se enmarca Ciudad del Carmen, se desarrolla este capítulo, donde se identifican aquellos elementos que han servido como atractivo para la ciudad, elevando su nivel de desarrollo y fenómenos asociados con las actividades económicas y sociales, interacciones internas y externas, así como las complicaciones que han tenido.

### **3.1. Telecomunicaciones y transporte: relación con la movilidad de la población en búsqueda de oportunidades de trabajo**

La tecnología, la cultura y las políticas económicas conformaron la historia de las telecomunicaciones y el transporte del siglo XX, en ese contexto uno de los temas que requieren atención es el papel que desempeñan estos elementos en la dinámica de los lugares (Lewis, 2002). Ambos son fundamentales para el alcance del desarrollo y del comercio e inciden de manera significativa en la movilidad de la población, la dinámica entre ellos se orienta a lograr mayor coordinación, seguridad y eficiencia, ya que una adecuada conectividad logística en las telecomunicaciones es vital para alcanzar un desarrollo equilibrado y hacer accesibles los lugares y facilitar el traslado a los mismos en la búsqueda de oportunidades de trabajo. Por

lo que la red de telecomunicaciones y la infraestructura de transporte se hace indispensable como insumo estratégico para las actividades productivas y la mejora del bienestar de la población <sup>1</sup>. De lo anterior deriva el interés de asociar la conectividad logística y espacial y la movilidad territorial de la población. A manera de recorte metodológico, se hace mención de las actualmente denominadas telecomunicaciones, sin embargo se enfatiza especialmente en el transporte. Cabe mencionar que en los últimos tiempos se ha puesto de moda hablar de la “movilidad” haciendo referencia al transporte (Connolly, *op cit*). Respecto al concepto de movilidad, Connolly contempla no sólo la oferta de los medios de transporte para satisfacer necesidades predeterminadas, sino que admite la posible injerencia en la generación de la demanda, así como la respuesta a las necesidades diferenciadas de ésta, donde podrá identificar a los beneficiados distingue entre tres fases del proceso de producción de los medios de movilidad: la infraestructura, los medios móviles o vehículos y el aprovisionamiento del servicio.

Por otro lado, de acuerdo a los objetivos de planeación urbana que existen a nivel mundial, concurren una serie de elementos que se requieren o favorecen el funcionamiento y la sustentabilidad, que aunque siendo de carácter indirecto, impulsan el crecimiento poblacional y la dinámica de una ciudad, con el fin de sustentar los espacios que la componen: entre ellos destacan las telecomunicaciones y el transporte, que dan pauta para esa movilidad de la población, y que han sido factores de respuesta a tal crecimiento, para favorecer relaciones entre los individuos y dentro del espacio urbano, así como el reconocimiento de su territorio. Todo ello derivado de los paradigmas del transporte y la movilidad (CDHDF, 2013) mostrados en el cuadro 17.

Cabe señalar, que la creciente movilidad intra e inter de la población de una ciudad está asociada a un patrón urbano cada vez más disperso, con mezcla de usos del suelo y actividades diversificadas, lo que propicia un desorden territorial que amenaza las reservas territoriales del suelo de conservación, como sucede en Ciudad del Carmen

---

<sup>1</sup> En México, el Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes 2013-2018, aborda, entre otros aspectos, las políticas y progresos en materia de transporte y su alineación con los objetivos de los ejes de política pública del Programa Nacional de Desarrollo 2013-2018 y el Programa Nacional de Infraestructura 2013-2018, así como las estrategias y líneas de acción en materia de: infraestructura carretera, autotransporte federal, sistema ferroviario nacional, sistema marítimo portuario, transporte multimodal, medicina preventiva en el transporte, investigación científica e innovación tecnológica, entre otras (Gobierno de la República, 2013-2018).

**Cuadro 17. Comparativo entre los paradigmas de transporte y de movilidad CDHDF/CIAD/ITDP 2013**

<b>Transporte</b>	<b>Movilidad</b>
Movimiento de vehículos	Movimiento de personas
Se expresa en términos de número de viajes, desplazamientos y pasajes.	Está determinado por la posibilidad de relaciones, oportunidades y satisfacción de necesidades
Se determina por la eficacia, rapidez y fluidez de los vehículos.	Se determina por la accesibilidad de las personas a lugares y por la satisfacción de sus necesidades de bienes, productos y servicios}}
El movimiento como medio.	El movimiento tiene un valor en sí mismo.
Las personas son vistas como un grupo heterogéneo de moléculas que se desplazan.	Se hace mayor énfasis en la condición, género y edad de las personas.

Fuente: CDHDF/CIADH/ITDP (2013) *Informe Especial sobre el Derecho a la Movilidad en el Distrito Federal 2011-2012*, cuadro 2.1, p.21.

Acorde con la tendencia a una creciente expansión de las ciudades latinoamericanas esa movilidad tiene conexiones al interior y el exterior, ya que se dice que en ellas se han modificado los patrones de movilidad como señalan (Cadena-Roa, *et. al*, 2012) incrementando la interacción espacial a partir de la modificación de los espacios que se han transformado por las actividades económicas y/o sociales y los lugares de residencia, complejizando la dinámica de los desplazamientos y de los mismos lugares, Ciudad del Carmen no se sustrae de tal situación. A partir de lo expuesto, con el fin de identificar a los actores que intervienen en la zona de estudio en cuanto a movilidad, se distingue entre: las infraestructuras de las tecnologías de telecomunicación y las de los transportes y la población que se ha movilizó hacia Ciudad del Carmen, esta última información obtenida a través de los resultados de la aplicación de encuestas.

### **Tecnologías de telecomunicaciones**

Las telecomunicaciones, han cobrado cada vez mayor auge, al grado de ser una de las claves para la prestación de servicios a nivel mundial. Las modernas telecomunicaciones son un elemento esencial y recurso fundamental para el crecimiento, desarrollo y manejo de gran parte de los servicios, comercio y transportes, el control de tráfico aéreo, del tránsito carretero, de trenes, de autobuses, comunicación móvil y servicios bancarios entre otros, según el área de aplicación que tengan. Existen otras de carácter masivo que permiten el intercambio de información al interior y exterior de las ciudades mediante el auxilio de aparatos como el fax, el teléfono ó celular, la televisión, el radio y actualmente internet. También las



### CAPITULO III. Factores facilitadores de la movilidad territorial de la población

---

tecnologías de la información y la comunicación (TICs) tienen un papel importante en la reducción de las divisiones sociales, incrementando la calidad de vida y creando una sociedad global de la información, donde los países en desarrollo y menos adelantados sean participantes totales de la "sociedad electrónica" (ONU, s/f).

De forma indirecta las telecomunicaciones se asocian la movilidad de población al mantener a la ciudad identificada y reconocida en el exterior, ya que cualquier persona desde cualquier punto del planeta puede obtener información de ella mediante internet, en el caso de Ciudad del Carmen, servicio que se brinda en conjunto con el telefónico vía cable y celular a cargo de compañías como Teléfonos de México (TELMEX), UPC CABLECOM (operador de cable de banda ancha) y Telefónica Movistar, facilitando el uso de los teléfonos públicos, teléfonos celulares y computadores para mantener comunicación entre personas que visitan la isla y aquellos que llegan.

El gobierno municipal y las empresas privadas han respondido mediante la implementación del acceso a internet libre en ciertos espacios públicos como plazas, parques, restaurantes, aeropuerto y terminales de buses. La comunicación establecida a partir de medios visuales como televisores en la ciudad está organizada mediante la televisora nacional TELEVISA y una televisora local TELESUR. Las comunicaciones vía radio se hacen mediante estaciones locales de radio como "Radio Delfín", que mantienen al tanto sobre lo sucedió en la ciudad en tiempo real; además se cuenta con señal de las estaciones EXA (99.7 fm), Los 40 Principales (100.5 fm) y Radio Formula (950 fm). Existe también la comunicación por correo o mensajería; preexisten distintas empresas en este servicio: UPS, ESTAFETA, MEXPOST, DHL y otras de servicio más reducido como el servicio postal; ambos servicios tienen la posibilidad de realizarse de modo terrestre o aéreo gracias a la existencia de estos medios de transporte hacia y desde la ciudad. El sector de telecomunicaciones asociado al de transporte en Ciudad del Carmen se relaciona con la existencia del amplio sistema motivado por la industria petrolera y las industrias auxiliares conexas, que en conjunto demandan de comunicación tecnológica en el interior y exterior de la isla, tanto para el manejo y operación y de transporte para el intercambio de materiales, productos e incluso trabajadores, ya que la ciudad actúa de centro logístico, como ya se mencionó anteriormente. Por su localización geográfica y condiciones favorables a la navegación, desde finales de los años setentas del siglo pasado, Ciudad del Carmen y el puerto ubicado en ella fueron seleccionados para fungir como la

principal base de apoyo logístico a las actividades de exploración, perforación, desarrollo de infraestructura marina y producción de hidrocarburos de Petróleos Mexicanos en la región de la Sonda de Campeche y dentro de ella principalmente de la Región Marina Suroeste. Cabe recordar, que de acuerdo con la teoría de la insularidad presentada anteriormente, los espacios insulares poseen una accesibilidad mala o limitada, y que aumenta aun mas su aislamiento, no así, isla del Carmen por su ubicación y recursos estratégicos que han permitido el crecimiento económico y el desarrollo industrial, ha logrado conectarse físicamente con el continente, aumentando el número de habitantes y actividades económicas, logrando la construcción de importante infraestructura de comunicaciones y transportes.

#### Tipos de Transporte

Los diferentes modos de transporte vinculan a las personas con las diversas actividades y funciones de una ciudad de manera inter e intra, potenciando las condiciones de accesibilidad, mismas que permiten a su vez la movilidad de la población, para lo cual se requiere una infraestructura adecuada terrestre, aérea y marítima en Isla del Carmen (figura 23).

Figura 23. Infraestructura de transporte en Ciudad del Carmen, Campeche



Fuente: elaboración propia con base a INEGI, 2010 e IMPLAN, 2015

- **Transporte Maritimo**

El empleo del medio marítimo había sido, principalmente, para el control comercial y en segundo término para la comunicación y contacto intercultural. La conexión de la isla con el continente se llevó a cabo con lo que se conocía como “panga”<sup>2</sup> (**Imagen 1**). En su inicio el puerto de Laguna azul (**Imagen 2**), el principal puerto de la isla, del Carmen se diseñó y construyó para la actividad pesquera tradicional y para el transporte de mercancías (principalmente los recursos naturales forestales) que eran dirigidos en embarcaciones desde y hacia puertos nacionales e internacionales y de aquellos con provisiones para el sustento diario de la población isleña, con lo que se favoreció la comunicación y desarrollo de la isla (PDU T1, 2009). Sin embargo, décadas después Laguna Azul modificó su función y se le incorporaron los servicios de todo tipo para dar atención a las plataformas petroleras costa afuera (API Isla del Carmen, 2015) y de manera adicional brindar apoyo para el resguardo de embarcaciones que se empleaban para el transporte de materiales, equipo y personal a las plataformas y terminales costa afuera (Cayo Arcas, Yum Káan Náab y Ta Kuntah).

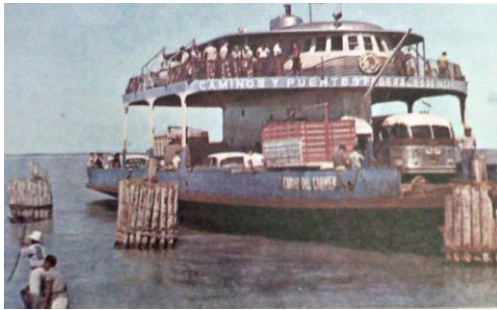
Actualmente ya existen de manera paralela dos puertos; uno es el puerto empleado básicamente para el servicio de atención a la industria petrolera, este se encuentra bajo el control del Administración Portuaria Integral (API) de Isla del Carmen, este es el original puerto de Laguna azul y que fue construido en 1978 y ahora cuenta con una superficie en tierra de 157,627 m<sup>2</sup> y una superficie de agua de 209,871 m<sup>2</sup>; alberga alrededor de 83 empresas que cuentan con instalaciones que van desde bodegas, talleres, restaurantes, ferreterías y hasta oficinas, además hay 20 agencias consignatarias de buques, 184 embarcaciones abastecedoras, lanchas de pasajes remolques, chalanes, una terminal de pasajeros (con un pasaje diario de personal de alrededor de 1,800 a 2,000 personas (API Isla del Carmen, 2015) y el centro de asistencia radar, el cual depende de la Subdirección de la Coordinación de Servicios Marinos de Pemex Exploración y Producción<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Panga: lanchón que se usa para transportar pasajeros, carga o vehículos de un lado a otro de un río.

<sup>3</sup> Que funciona para vigilar y controlar el tráfico marino, el posicionamiento de embarcaciones, emisiones de avisos de seguridad, la coordinación de apoyos a plataformas y embarcaciones, incidentes, fugas y derrames de hidrocarburos, rescates de naufragos o barcos, reporte de plataformas sin señalamiento y boletín meteorológico, entre otros (SEMAR, 2015). Esto representa un gran número de oportunidades y plazas laborales en distintas áreas que van más allá de solo las orientadas a la ingeniería y técnica industrial petrolera, y que se manifiestan en el gran número de personas que acuden a la isla, generando distintos flujos de población provenientes de diferentes partes del país y con perfiles distintos.

**Imagen 1. La panga, medio marítimo de  
Conexión continente-isla**



**Imagen 2. Puerto de La Laguna Azul,  
principal puerto de llegada y salida  
Isla del Carmen.**



Fuente: UNACAR, 2013.

El segundo puerto, que comparte algunas áreas con el puerto industrial, es más bien un puerto tradicional, donde solo se embarcan y desembarcan botes empleados para la pesca tradicional (**Imagen 3**) orientada a un comercio local; se localiza junto al puerto industrial, aledaño al Arroyo La Caleta y tiene algunos muelles pequeños auxiliares, uno de ellos se halla frente al mercado municipal Alonso Felipe de Andrade (**Imagen 4**), lugar en el que se oferta la pesca diaria al lado del puerto directamente se desembarca el producto pescado y se pone en venta; en este mercado colaboran familias pescadoras que generación tras generación se han dedicado a la misma actividad, situación que no implica una condición general de pobreza o rezago económico en las mismas, inclusive, se refleja la importancia y riqueza generada por este sector económico, ya que en la isla existen espacios residenciales en lotes de más de 100m<sup>2</sup> con residentes propiamente pescadores.

Otro uso particular que se da al puerto, es el traslado de personas empleadas en las plataformas petroleras, pero que se hallan en vigilancia de los barcos que en temporadas de nortes e inestabilidad en el tiempo, requieren estar resguardadas en el puerto y que salen de ellos a la ciudad para abastecerse de algunos productos o para que terminan sus turnos de trabajo, los barcos hacen viajes ida y vuelta durante todo el día, arribando justo a un costado del muelle turístico recién construido, esto en lanchas pequeñas con capacidad para 4 a 6 pasajeros y 2 operadores.

**Imagen 3. Muelle pesquero**



Fuente: trabajo de campo, 2014.

**Imagen 4. Mercado Alonso Felipe de Andrade**



Fuente: trabajo de campo, 2014.

- **Aéreo**

Este tipo de transporte está encabezado por aeropuerto de conexión nacional e internacional, territorialmente se configura como un parteaguas físico de la isla al ser construido de manera transversal a la isla con una superficie de 192 hectáreas (PDUT1, 2009); este se utiliza para el transporte de pasajeros trabajadores, turistas y visitantes; el servicio aéreo es brindado por tres aerolíneas nacionales y una internacional (Interjet, Aeroméxico, Aeromar y United), los flujos aéreos se presentan en la figura 24.

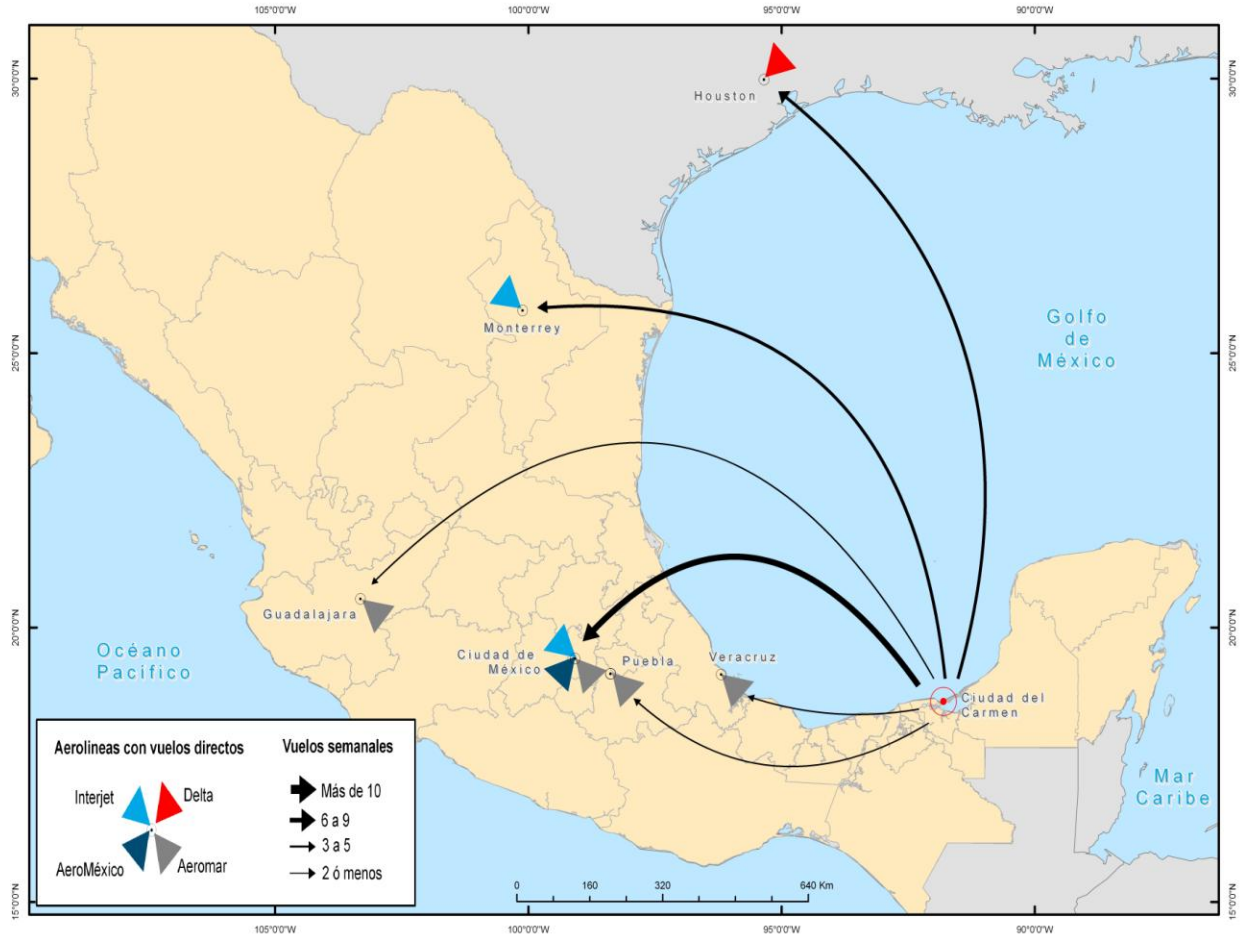
Este tipo de transporte fue el último que se instala en la isla, y con un gran número de flujos aéreos con la Ciudad de México, destino que funciona como conexión para otras ciudades del país y con el extranjero; en segundo lugar e importancia se encuentra la ciudad de Houston, Texas (Estados Unidos de América) que es la única conexión internacional de la ciudad, pero de gran importancia por que funciona como sitio de conexión con otros países, y en tercer lugar los vuelos hacia la ciudad de Monterrey. Sin embargo, la importancia económica de la ciudad se ha incrementado a tal punto que en 2014 se abrió espacio a una aerolínea más, AEROMAR, que ofrece vuelos ejecutivos a ciudades del país, como Guadalajara Puebla y Veracruz.

El área del aeropuerto esta compartida con un helipuerto, donde operan varias compañías que laboran mediante contratos para PEMEX, la principal de ellas es Transportes Aéreos Pegaso, dedicada al servicios de vuelos costa afuera a plataformas, transporte ejecutivo y de carga. El helipuerto tiene viajes diarios con



intervalos de entre 10 y 15 minutos de traslado de personas entre las plataformas y la isla; e incluso realizan viajes largo, también privados, entre Ciudad del Carmen y Villahermosa y Dos Bocas (Imagen 5).

**FIGURA 24. Conexiones aéreas hacia Ciudad del Carmen, Campeche**



Fuente: elaboración propia con base a trabajo de gabinete (página Web de aerolíneas) y campo, 2014.

**Imagen 5. Aeropuerto internacional de Ciudad del Carmen y helicópteros varando en helipuerto de Ciudad del Carmen**



Fuente: airports\_mexico.com

- **Terrestre intermunicipal**

Un acontecimiento importante en el transporte de la Isla y Ciudad del Carmen, derivado del flujo de personas, vehículos y mercancías, aunado al interés por conectar y desarrollar la porción peninsular al sur del país, sucedió en el año de 1980 el presidente en turno José López Portillo inaugurara el puente que facilitaría la conexión entre Isla Aguada y Puerto Real (en la porción terrestre de la isla) el que conectaría la isla con el continente, el puente “La Unidad” (**Imagen 6**), con una longitud de 3,228 metros de largo. Con su construcción no solo se conecto la isla al territorio. Es hasta 1994 que se logra unir por completo la isla con el continente mediante la creación de un segundo puente, “El Zacatal” (imagen 7), construido bajo el gobierno de Carlos Salinas de Gortari, uniendo la isla con la Península de Atasta, haciendo mucho mejor la conectividad y acceso a la isla y al resto de la península de Yucatán.

Imagen 6. Puente La Unidad.

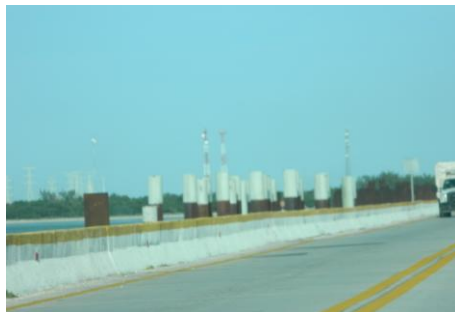


Imagen 7. Puente El Zacatal.



Fuente: fotografías propias capturadas durante el trabajo de campo de Dic-2014.

Posterior a la construcción del puente Zacatal se llevo a cabo un importante desarrollo de la comunicación terrestre, se conctruyó la carretera federal 180 que conecta ambos puentes y toda la isla de extremo a extremo, creada principalmente para reducir los costos y tiempo para llegar a las ciudades de Campeche, Mérida y Cancún por la vía terrestre, por lo que esta carretera hace obligatorio el paso por ciudad del Carmen para poder llegar a ellas, siendo sitio de paso y conexión importante en esta región; localmente existe un número importante de población carmelita que no vive en Ciudad del Carmen, empleada en ella pero viven fuera y que realizan viajes diarios, para lo que se han creado rutas de autobuses que realizan corridas diarias a localidades relativamente cercanas a la ciudad (como se muestra en el cuadro 18).

### CAPITULO III. Factores facilitadores de la movilidad territorial de la población

Los autobuses salen en la terminal de segunda clase ubicada en la entrada de la isla, por el lado del puente El Zacatal: hay líneas con conexiones con municipios del mismo estado y con otros estados, destacando la líneas SUR, ATS (solo viajes a Campeche, Escárcega y Villahermosa), TRT (solo a Mérida), ECONOMICO (Campeche, Escárcega y Villahermosa); entre las que SUR posee el mayor numero de rutas en esta categoría. La terminal de segunda, según la información arrojada por las encuestas realizadas durante el trabajo de campo en 2014, es el lugar principal de arribo de población foránea que no puede costear tarifas de autobuses de primera clase como Autobuses de Oriente (ADO), Autobuses de Oriente Gran Lujo (ADO GL) y Ómnibus Cristóbal Colón (OCC).

**Cuadro 18. Rutas de transporte terrestre (segunda clase)  
Ciudad del Carmen, Campeche 2013**

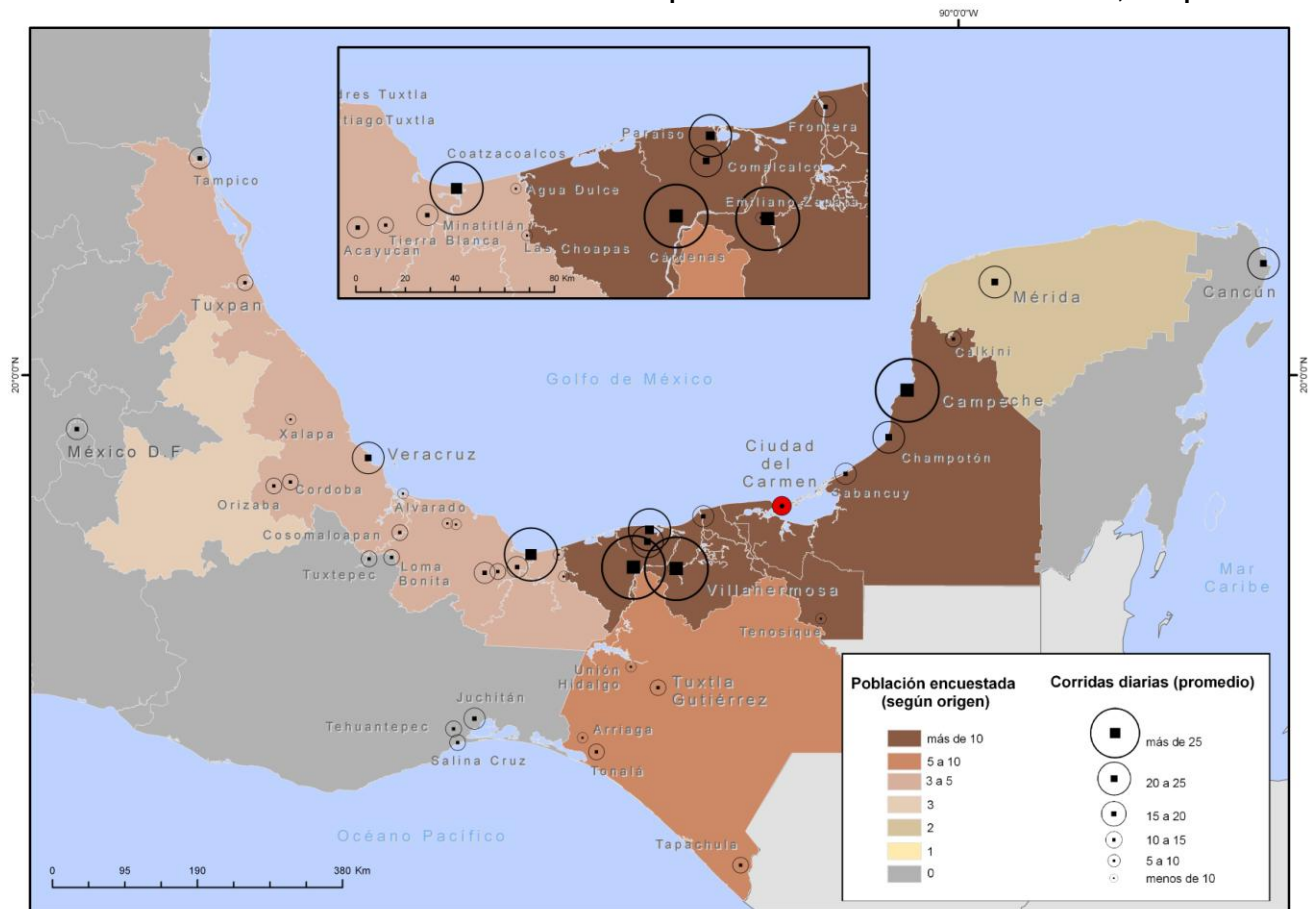
Localidades	
Allende	Guerrero
Amiltepec	Jalapita
Atasta	Los Tanques
Calkiní	Paraíso
Campeche	Puerto Ceiba
Champotón	Sabancuy
Ejido Blanco	Santa Cruz
El Baluarte	Serdán
Ezel Chakan	Zaragoza

Fuente: elaboración propia con base a trabajo de campo realizado en Mayo-2013

ADO y sus filiales (ADO GL, ADO PLATINO, OCC) poseen sus propias terminales de autobuses en distintos puntos de la ciudad, uno de ellos junto a la terminal de autobuses de segunda clase y 3 más en el resto de la isla. (figura 23). Esta línea es clave para la ciudad por su alcance e importancia, ya que conecta a la ciudad con gran parte del país, principalmente porque la mayoría de las personas que viajan a la ciudad en busca de empleo o a visitar a algún familiar, lo hacen por el medio más económico y seguro. ADO posee conexiones directas en autobús desde la ciudad de México, Tampico, Tuxtla Gutiérrez y Cancún, como se aprecia en la figura 25.



FIGURA 25. Conexiones terrestres en autobús de primera clase hacia Ciudad del Carmen, Campeche



Fuente: elaboración propia con base a encuesta sobre movilidad, 2014 y a trabajo de gabinete y campo, 2014.

Los autobuses de primera clase son los que tienen el mayor alcance en distancia y que conectan a Ciudad del Carmen con algunas de las más importantes ciudades del país. Como se muestra, es la primera clase que tiene una importante cantidad de corridas diarias, en la tabla anterior también se observa que el principal flujo de autobuses, y por tanto de población, es hacia las ciudades de Villahermosa y Mérida, seguidas de Veracruz, Cancún, Cárdenas y Tampico, o bien a ciudades de estados fronterizos o más cercanos a Campeche y de las que 4 son ciudades petroleras, fenómeno asociado a un posible flujo de mano de obra especializada contratada en algunas compañías de la industria petrolera y que viajan de sus ciudades para laborar temporalmente, o bien puede ser un flujo de familiares o amigos que acuden de visita. Además de las líneas de primera y segunda clase, existen otras compañías de autobuses que brindan servicios de transporte de personas, pero que están asociadas a compañías que ofrecen servicios a Petróleos Mexicanos (PEMEX) o que bien solo hacen viajes entre Ciudad del Carmen y algún destino

particular, las compañías que se identificaron con este servicio son COTEMAR, MARINSA, Kidde Fenwall (KIDDE), Servicio de Lujo y ECOBUS Express (de la compañía ADO).

- **Terrestre Urbano**

La dinámica urbana de Ciudad del Carmen, los niveles de pobreza y el transporte público, dificultando el traslado de la población a los lugares de trabajo, de manera que como afirma Connolly (*op cit*) la accesibilidad en los movimientos internos, además de la dimensión territorial, posee una dimensión individual relacionada con las opciones para cumplir su actividad laboral. Aun cuando la ciudad esta comunicada vía terrestre al interior con la carretera federal numero 180, interiormente hay gran cantidad de avenidas principales que articulan la isla de Este a Oeste y de Norte a Sur, como las avenidas Aviación, Concordia, la Periférica Norte, 10 de Julio y Nardos; también hay algunos bulevares como el Costero Playa Norte y el boulevard Sur; todos con carril de doble sentido, mientras que el resto de las calles poseen un solo sentido, debido a que son estrechas, y que en conjunto con el importante crecimiento en la cantidad de automóviles en la ciudad, el casi nulo espacio de estacionamiento y la cultura vial que se observa existe en la población local, hacen de las calles un estacionamiento, reduciendo y complicando el tránsito vehicular, sumado a ello el ineficiente transporte público, que en horarios pico hace que cruzar la ciudad de un extremo demande más de 30 minutos de viaje, siendo menor con libre transito; otro elemento considerado causa del tránsito lento es tener que rodear el aeropuerto para poder llegar al otro lado de la isla, razón por la que se ha discutido la creación de un puente por debajo del mismo o de crear una avenida que cruce la ciudad paralelamente a Playa Norte.

A pesar de tener una buena articulación del territorio, las condiciones de algunas calles, es precaria al tener baches o ser bloqueados por charcos de agua estancada, problema al que se enfrenta la población año con año, y que de acuerdo a los residentes y sus comentarios realizados mediante entrevistas y encuestas hace que la ciudad colapse, se detengan algunas de sus operaciones, el transporte público se complique y que muchas de las personas prefieren no salir de sus casas y en casos extremos entidades gubernamentales y negocios suspenden labores. La precariedad y el mal servicio del transporte público urbano al interior de la ciudad han permitido un auge en el servicio de TAXI. Este se ha organizado mediante el Sindicato Único de Trabajadores del Volante de Ciudad del Carmen, Campeche el cual opera en unidades que brindan servicio colectivo donde las tarifas no son fijas, estas se establecen a priori por el

taxista y algunos optan por utilizar taxímetros, servicio que en ocasiones suele ser más económico que usar el transporte público, principalmente si se viaja en grupo.

En la cuestión del transporte al exterior y al interior de la isla, se hace evidente la relación sociedad - naturaleza, especialmente en el urbano, ya que aunado a que además la isla al hallarse formada por material calcáreo, donde no es posible la construcción de un drenaje profundo para el manejo de aguas residuales y el nivel freático está cercano a la superficie, durante la temporada de lluvias y nortes, es seguro que muchas calles y avenidas sufran de inundación, empeorando con ello la situación de movilidad al interior de la ciudad. De manera que las disparidades producidas en esta interacción, producen desequilibrios territoriales y sociales, en donde se ven afectadas las relaciones que permiten al individuo interactuar en las actividades propias de la sociedad (trabajo, salud, recreación estudios etc.) dando lugar a la *exclusión social*, en este caso en especial de aquella población que se ha movilitado a la localidad desde otros municipios u otros estados.

El concepto de *exclusión social* se puede definir a partir de la propuesta por Levitas *et al.* (2007), quienes especifican que: “la exclusión social es un proceso complejo y multidimensional, lo que implica la falta o la negación de los recursos, derechos, bienes y servicios, y la imposibilidad de participar en las relaciones y actividades normales, disponibles para la mayoría de las personas en una sociedad, ya sea en los ámbitos económicos, sociales, culturales o políticos”, esto afecta tanto la calidad de vida de las personas, la equidad y la cohesión de la sociedad en su conjunto. Desde el punto de vista de la relación con el transporte, la importancia de esta definición radica en que los modos de transporte deben ser capaces de vincular a las personas con las diversas actividades de la ciudad, potenciando las condiciones de accesibilidad para que esto ocurra. La discusión de esta problemática para las ciudades latinoamericanas ha sido escasa, concentrándose en destacar aspectos económicos para acceder al transporte público (Connally *op cit*), y que en este caso por el costo del transporte, la falta de empleo, y la mala distribución del mismo, afecta a la población con mayores carencia, originando *exclusión social*.

Como corolario a este apartado puede decirse que a partir de las características de Ciudad del Carmen, en coexistencia con el transporte y la tecnología introducidos y desarrollados en ella e indispensables para el funcionamiento de una ciudad, son resultado de la importancia económica que ha logrado a partir de la

industria petrolera, que además con la reducción de su condición de insularidad permitió el fácil acceso y flujo continuo mediante la vía terrestre y con ello un notable flujo de población, el motor del crecimiento urbano y poblacional aun en aumento, mediante la innovación de transportes, ampliación de terminales de autobuses, aeropuerto e incluso del puerto, inclusive mediante la introducción de tecnologías de comunicación modernizadas, lo cual reduce el aislamiento de la población y las actividades, a tal grado que gran parte de la misma, incluyendo a los visitantes, no perciben a la ciudad como parte de un espacio insular, sin embargo como se mencionó al interior si existe fallas especialmente en el transporte local dando lugar a la exclusión social.

#### **3.2 Competitividad: elemento para atraer y retener inversión y talento**

El término competitividad se utiliza con frecuencia en distintos ámbitos de la economía y de la vida cotidiana, siendo más común en las empresas, industrias, países, estados, ciudades, regiones e incluso personas competitivas<sup>4</sup> (Garduño, Ibarra y Dávila, 2013). En los últimos 10 años han surgido en México se busca medir la competitividad utilizando diferentes unidades de análisis, conceptos de competitividad y métodos de medición de la misma. Tema de Ciudad del Carmen aun con deficiencias internas este es uno de los aspectos a destacar. A nivel estatal registra la mayor proporción de aporte al PIB nacional, derivado de su relación con la industria petrolera, por lo que se encuentra entre las entidades con mayor porcentaje en competitividad.

De acuerdo al Centro de Investigación y Docencia Económicas (CIDE, 2013) en una investigación sobre ciudades mexicanas competitivas, se menciona que estas se refieren a aquellas que logran participar en el mercado nacional e internacional, mediante tres aspectos generales mostrados en la figura 26.

Estos elementos permiten dar cierta particularidad a las ciudades con los que se desarrolla su competitividad en función a sus ventajas en determinados aspectos sociales y económicos, por lo que siempre habrá alguna que tenga mejores condiciones en determinadas áreas que otras.

---

<sup>4</sup> Es conveniente tener en mente una distinción fundamental entre medición y explicación de la competitividad; la primera implica el uso de indicadores e índices que cuantifican el desempeño económico relativo de las unidades de análisis, es meramente descriptivo; por su parte, la segunda radica en el estudio de las variables que la determinan, es decir, los factores o ventajas competitivas de la unidad de análisis en cuestión (Sobrino, 2005 citado por Garduño, Ibarra y Dávila, 2013)

**Figura 26. Aspectos para la competitividad.**



Fuente: elaboración propia con base a CIDE, 2013.

El concepto de competitividad en principio se aplicó a empresas que generaban competitividad a partir de su presencia internacional; algunos autores como Krugman (2005) consideran que realmente son las empresas y no el territorio lo que da la competitividad; Albuquerque (2011) por su parte critica que esa competitividad más bien se asocia con la manera en que los recursos (humanos, físicos, económicos, tecnológicos) son empleados; mientras que Mallart, (1999:239, Lever y Turok (citados por Garcia, 2008) consideran que esta competitividad no solo depende de los aspectos económicos sino que hay una gran e importante influencia del territorio y su capacidad de facilitar las actividades económicas, aspecto en el que la ciudad si puede ser considerada como competitiva, resultado del trabajo organizado y conjunto entre los actores del gobiernos, los económicos, los sociales, los políticos sobre su territorio administrado buscando generar un ambiente propicio para el desarrollo de toda actividad económica.

La competitividad se convierte, entonces, en pilar fundamental y quizá en el elemento principal que impulsa un desarrollo económico de las ciudades, y es por ello que las políticas y acciones empleadas sobre el territorio urbano se orientaran a este aspecto. La competitividad urbana y su relación con los procesos económicos globales y el espacio presentan un papel importante, que va mas allá de solo el ámbito urbano local, este es más amplio en los límites físicos y político administrativos de la ciudad e incluso del municipio, como es el caso de Ciudad del Carmen, que aun cuando el territorio urbano pertenece a un territorio insular lejano a las otras localidades, tiene una importancia mayor a su espacio, con influencia en todo el municipio e incluso en el estado, razón por la que existe una importante movilidad de población y mercancía hacia ella.

Las localidades, como Ciudad del Carmen, logran su competitividad a partir de factores de atracción llamados ventajas competitivas, y que pueden ser los siguientes:

## CAPITULO III. Factores facilitadores de la movilidad territorial de la población

- Localización y concentración geográfica.
- Disponibilidad de infraestructura (edificaciones, sistemas de comunicaciones y transporte).
- Estándares medioambientales aceptables.
- Recursos humanos calificados (universidades, centros de investigación, etc.).
- Costo de fuerza de trabajo (capacitado, productivo).
- Capacidad de innovación tecnológica y empresarial.
- Capacitación inter empresarial.
- Gobiernos locales promotores del desarrollo.
- Entorno institucional propicio.
- Pertenencia a redes de cooperación entre ciudades y gobiernos.

El CIDE realizó la evaluación de la competitividad urbana en ciudades mexicanas mediante el método de análisis factorial aplicada a cuatro componentes, económico, socio demográfico, urbano-espacial e institucional para los cuales se seleccionaron las variables presentadas en la figura 27. Esta evaluación se aplicó a 60 ciudades, en función a la información existente del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), el Consejo Nacional de Población (CONAPO) y la revista MERCAMETRICA, entre otras.

**Figura 27. Componentes del Índice de Competitividad, CIDE, 2003.**

Económico	Socio-demográfico	Urbano-espacial	Institucional
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riqueza</li> <li>• Nivel salarial</li> <li>• Densidad de capital</li> <li>• Índice de especialización</li> <li>• Depósitos bancarios per capita</li> <li>• Participación de sectores modernos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ingreso promedio</li> <li>• Índice de marginación</li> <li>• PEA primaria</li> <li>• PEA secundaria</li> <li>• PEA terciaria</li> <li>• Tasa de crecimiento poblacional</li> <li>• PEA con ingresos de menos 2 salarios</li> <li>• IDH</li> <li>• Asegurados al IMSS</li> <li>• Desempleo</li> <li>• Nivel de criminalidad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tamaño de la ciudad</li> <li>• Servicios públicos en vivienda</li> <li>• Infraestructura de servicios comerciales</li> <li>• Infraestructura de servicios financieros</li> <li>• Infraestructura de servicios educativos</li> <li>• Infraestructura de servicios hospitalarios</li> <li>• Calidad ambiental</li> <li>• Seguridad pública</li> <li>• Infraestructura de telecomunicaciones</li> <li>• Infraestructura industrial</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Capacidad financiera</li> <li>• Dependencia financiera</li> <li>• Deuda pública</li> <li>• Ingreso per capita</li> <li>• Inversion per capita</li> </ul>

Fuente: IMCO, 2003.

Por su parte el Instituto Mexicano para la Competitividad A.C (IMCO), en el año 2012 realizó una propuesta para la gestión profesional de las ciudades, el cual parte de la competitividad que cada ciudad tenga; en este documento se presenta el panorama de competitividad de las ciudades del país, por tamaño de ciudad y su grado de competitividad para el 2010, explicando que el Índice de Competitividad, mide la capacidad de las ciudades para atraer y retener inversiones y talento, ligado al nivel de productividad tanto de

### CAPITULO III. Factores facilitadores de la movilidad territorial de la población

personas como de empresas; lo cual se resume en que una ciudad competitiva será aquella que permita una máxima productividad y el bienestar de sus habitantes (IMCO, 2012).

La metodología empleada por el IMCO para medir dicha índice se realizó a partir de 60 indicadores, 10 subíndices, cada cual investiga una dimensión distinta de la competitividad; los resultados de las ciudades en los indicadores y subíndices presentan en una escala numérica (0-100) y se asigna un grupo de competitividad de acuerdo a su desempeño general y en cada subíndice, esto en 6 grupos (alta, adecuada, media alta, media baja, baja, muy baja); sin embargo, en el cuadro 19 se presentan aquellas ciudades más cercanas a Ciudad del Carmen, las de mayor relación y algunas ciudades petroleras, con el fin de comparar la competitividad regional existente. Ambas metodologías destacan elementos valiosos e importantes mencionados por las teorías con que se aborda este estudio, la localización industrial, la disponibilidad de recursos, las condiciones ambientales, la accesibilidad vista como el costo y la capacidad e innovación y transporte y las redes de cooperación entre ciudades y gobiernos, en un modo de dependencia e integración.

**Cuadro 19. Grado de competitividad de algunas ciudades mexicanas, 2012.**

Tamaño de ciudad (población)	Grado de competitividad			
	Alta	Adecuada	Media Alta	Media Baja
Más de 1 millón	1. Monterrey	2. Valle de México		
de 500 mil a 1 millón		7. Tampico-Pánuco	16. Veracruz 17. Mérida 23. Villahermosa	39. Tuxtla Gutiérrez 60. Oaxaca
De 250 mil a 500 mil		12. Campeche	25. Coatzacoalcos	48. Minatitlán 64. Tapachula
Menos de 250 mil		5. Ciudad del Carmen		

**Nota:** el número que antecede a la localidad es el que ocupa en el grado de competitividad en relación a las 60 ciudades consideradas.

Fuente: elaboración propia con base a IMCO, 2012.

La situación de competitividad de Ciudad del Carmen en el ámbito nacional, se debe, naturalmente, a su importante actividad industrial, al ser la capital nacional de la industria petrolera, a partir del descubrimiento y explotación de la Sonda de Campeche, a cargo de PEMEX y que ha generado una importante cantidad de empleos y prosperidad, ya que posee en alto nivel de ingresos, pero que demanda el desarrollo de otras ventajas competitivas que diversifiquen su economía, principalmente mediante la innovación y el conocimiento, dado que como economía petrolera se halla muy sensible a cualquier crisis por la reducción

### CAPITULO III. Factores facilitadores de la movilidad territorial de la población

de reservas petroleras. Ciudad del Carmen posee una posición de competitividad adecuada, similar a la de la zona urbana del Valle de México y la ciudad de Campeche, la segunda ciudad con más competitividad de la región y que a diferencia de Ciudad del Carmen, sus finanzas dependen de transferencias federales y estatales, con ingresos propios menores al 15% y con niveles muy bajos de inversión extranjera directa. Ciudad del Carmen destaca por que cuenta con una posición muy superior a la de la ciudad más cercana a ella y capital de la misma entidad federativa a la cual pertenecen ambas ciudades, Campeche; además, en el entorno regional presenta mayor competitividad que sus ciudades vecinas, Villahermosa y Mérida, que son las ciudades, junto con Campeche, de mayor vínculo social y económico y competencia regional. Ciudad del Carmen y su nivel de competitividad juegan un papel fundamental para la atracción de inversiones, crecimiento económico y aumento de población, principalmente por los fenómenos de movilidad en torno a las oportunidades de empleo, bienestar y calidad de vida ofertados. Como ciudad industrial petrolera, su competitividad es superior a las ciudades de Villahermosa y Veracruz.

Para tener un mejor panorama de la competitividad, la cual permite una identificación más precisa de las fortalezas y debilidades sobre cada ámbito de la competitividad, las ciudades se agrupan de acuerdo con su tamaño por número de habitantes permitiendo, así, la comparación entre ciudades similares, aquí de respecto al entorno en el que se encuentra Ciudad del Carmen, para ello se desglosan y consideran los subíndices del Índice de Competitividad (IMCO) que más relación puedan tener con la movilidad de población hacia esta ciudad se presentan a continuación y resumidos en el cuadro 20.

**Cuadro 20. Subíndices del Índice de Competitividad en Ciudad del Carmen, 2012**

Subíndice	Posición
Sociedad	23
Economía estable	73
Mercado	6
Infraestructura	-
Gobiernos eficientes	46
Relaciones Internacionales	19

Fuente: elaboración propia con base a IMCO, 2012.

**Sociedad:** En este subíndice se mide el bienestar y las capacidades de la fuerza laboral y de la población en general, esto es una aproximación a la calidad del capital humano. Este subíndice considera la



cobertura y calidad de la educación y las condiciones generales de salud, equidad de género, distribución de ingreso y condiciones de vida (vivienda) (IMCO, 2012). Ciudad del Carmen ocupa la posición número 23 de 77 zonas urbanas del país evaluadas, con una competitividad Media alta, inferior a Campeche y a Villahermosa, que ocupan los puestos 4 y 6 , respectivamente; pero superior a la ciudad de Mérida que ocupa el puesto número 38.

**Economía estable:** Este subíndice hace referencia a que tan propicio y estable es el clima para los inversionistas, empresas e individuos para planear y tomar decisiones de corto y largo plazo. Este considera el dinamismo de la economía local y regional, el desempeño de los mercados crediticios e hipotecarios, y la tasa de desempleo (IMCO, 2012). De acuerdo con el Índice de competitividad del IMCO, en el subíndice económico Ciudad del Carmen tiene una competitividad Baja, con una posición en el lugar 73 a nivel nacional de 77; sin embargo presenta una competitividad en el aspecto económico respecto a ciudad de Campeche, pero inferior a Villahermosa (puesto número 9) que tiene una competitividad Adecuada y a Mérida con competitividad Media Alta ubicada en el sitio 15.

**Mercado Laboral:** Este subíndice evalúa los costos y la productividad de la fuerza laboral y la armonía en las relaciones laborales, que es el factor de producción más importante de la competitividad de las ciudades, y que no implica forzosamente salarios bajos, sino que a partir de una productividad alta el nivel salarial es mayor (IMCO, 2012). Ciudad del Carmen ocupa un buen sitio en este subíndice, el numero 6 de 77, con una competitividad Adecuada, similar a la de Villahermosa y superior a Mérida y Campeche que poseen una competitividad Media baja, con los puestos 36 y 48 respectivamente.

**Infraestructura:** Este se refiere a la cantidad y estado de la infraestructura de telecomunicaciones y de transporte, así como el acceso de la población a las tecnologías de la información y comunicación; lo cual es fundamental para el impulso al crecimiento económico, la inversión y la generación de empleos.

Este subíndice considera la disponibilidad de teléfonos, computadoras en el hogar, las redes carreteras, la existencia de aeropuerto y el numero de destinos aéreos directos (IMCO, 2012). En este subíndice Ciudad del Carmen tiene una competitividad Media alta similar a Mérida y a Campeche, pero en lugares más abajo, dado que su condición de isla prevalece respecto a las otras dos ciudades que están en continente. Sin duda, el desarrollo y enfoque gubernamental estatal y federal en esta área ha sido pilar fundamental del desarrollo actual en la ciudad, dado que sin esta infraestructura los costos, acceso y desarrollo de

actividades económicas en general sería posible, lo que además a facilitado el ingreso de mano de obra nueva, mas fácil y a menor costo, sin embargo ha sido en demasía.

**Gobiernos eficientes:** En este subíndice se evalúa la capacidad de los gobiernos locales para elevar la competitividad y calidad de vida en la ciudad a partir de las políticas públicas eficaces y responsables que fomenten el desarrollo local. Pretende medir la eficacia con la que las ciudades obtienen sus recursos, la gestión fiscal y financiera, el grado de transparencia y la rendición de cuentas; que se refleja en la economía formal y el desarrollo urbano ordenado (IMCO, 2012). La situación de Ciudad del Carmen en este subíndice es de competitividad Media baja, ocupando el sitio 46 de 77, similar al de Villahermosa pero superior al de Campeche, siendo Mérida la ciudad que tiene el mayor nivel de competitividad (Adecuada) ocupando el sitio numero 4.

**Relaciones internacionales:** Con este subíndice que califica la medida en que las ciudades capitalizan su relación con el exterior a través del turismo, la inversión extranjera directa y el comercio internacional; este indicador destaca la competitividad de aquellas ciudades que cuentan con acceso a puertos marítimos y zonas fronterizas; en este subíndice se considera la inversión extranjera neta, el flujo de pasajeros desde y hacia el extranjero, la comunicación con el extranjero (en mercancías movidas) y su condición portuaria fronteriza (IMCO, 2012).

Evidentemente tiene ventajas en este aspecto, principalmente la existencia de su espacio portuario, y que le permite ubicarse en el puesto número 19 de 77, con una competitividad Media alta, similar a la de Veracruz, Villahermosa y Campeche y superior a Mérida que tiene una competitividad Media baja. De tal modo, que la competitividad se ve favorecido por las condiciones de desarrollo de infraestructura creadas en torno y a partir del crecimiento de la industria petrolera, que ha impulsado además los vínculos internacionales, el desarrollo de telecomunicaciones, la conectividad nacional e internacional y que oferta una gran cantidad de empleos en diferentes sectores de la economía, desde el primario hasta el terciario.

Por otro lado, el hecho de que Ciudad del Carmen sea la cabecera municipal brinda una gran ventaja, dado que gran parte de los recursos económicos municipales se concentran en ella, además dado que es el centro urbano de mayor población del municipio, en él se congrega la mayor cantidad de servicios médicos generales y especializados, sumando los particulares y los correspondientes a PEMEX; también es el

### CAPITULO III. Factores facilitadores de la movilidad territorial de la población

centro urbano con el mayor número de entidades bancarias, y por si fuera poco el sitio que oferta el mayor número de espacios de residencia en formato vivienda, con la mejor cobertura de servicios, aunque no siempre de la mejor calidad.

En Ciudad del Carmen se registran los mejores ingresos salariales del estado, creando una importante circulación de recursos económicos, que impulsan el desarrollo de comercios y servicios especializados que de alguna manera diversifican la economía. La segunda particularidad de la isla (después de la existencia del recurso fósil), la existencia de un puerto industrial de alcance nacional e internacional, elemento clave en la competitividad urbana regional.

Los elementos anteriores facilitarán un ambiente propicio no sólo para la inversión económica en los diferentes sectores de la economía, sino que además se convierte en un atractivo para la población foránea que busca una mejora en su calidad de vida o situación laboral, representado por flujos de población de diferentes procedencias y perfiles sociales, académicos y económicos, lo cual genera diferentes e interesante dinámicas al interior de la ciudad. Ciudad del Carmen, se ha transformado en el motor de la economía de Campeche, debido a que en la porción marítima frente a la isla donde se ubica, se produce la mayor parte del petróleo que exporta México, en este contexto el puerto desarrolla un rol notable (cuadro 21).

**Cuadro 21. Comparativo de producción del estado de Campeche y del municipio del Carmen (miles de pesos)**

Unidad Territorial	Total de la Economía	
Estado de Campeche	720,980,407	= 52.4 millones de dolares
Participación en el total	100%	
Municipio del Carmen	704,160,934	97.7% del total estatal de producción
Participación en el total	100%	

Fuente: García de Leon, 2013

De manera que en el contexto nacional el municipio del Carmen desempeña un papel relevante al compararse con otras unidades político administrativas del país cuya actividad económica en diversos rubros es también de relevancia (cuadro 22).

**Cuadro 22. Unidades Politico Administrativas de México con mayor producción, 2013.**

Lugar Nacional	Unidades Politico Administrativas		Valor de producción (miles de pesos)
	Municipio o Delegación Política y Entidad de pertenencia		
1	Carmen Campeche		704.160.934
2	Miguel Hidalgo	Distrito Federal	498,656,965
3	Cuauhtémoc	Distrito Federal	438,606.92
4	Monterrey	Nuevo León	323,301.34
5	Benito Juárez	Distrito Federal	218,708.71
6	Paraíso	Tabasco	208,348.38
7	Álvaro Obregón	Distrito Federal	206,276.63
8	Guadalajara	Jalisco	204,738.11
9	Toluca	México	189,694.39
10	Coatzacoalcos	Veracruz	151,094.56
11	San Luis Potosí	San Luis Potosí	149,262.38

Nota: 704.2 mil millones de pesos= 51.2.mil millones de dólares  
Fuente: García de Leon, 2013

### 3.3 Principal atracción de movilidad de Ciudad del Carmen: PEMEX

Con sustento desde la perspectiva de *la Teoría de la Interacción Espacial* y de acuerdo a Propin (2003) la dinámica de interacción entre dos lugares mediante un funcionamiento tipo red genera en cada uno ciertas características, cada lugar funcionara como punto de origen y o como destino, por ejemplo, se puede considerar a Ciudad del Carmen punto B o lugar destino/intercambio de población. En el apartado anterior dedicado a la competitividad, se dijo que el Carmen reúne algunos elementos de gran interés para la población externa y genera patrones de movilidad tipo atracción favorecidos por la comunicación y accesibilidad existente entre las localidades inter y extra estatal y las comunidades rurales de personas que viajan a la ciudad bajo un contrato con alguna compañía que brinda servicios a PEMEX, como es el caso de COTEMAR ( empresa mexicana principal servidora de PEMEX y con el mayor número de empleados contratados) o SLUMBERGUER (empresa americana de importancia para el servicio a PEMEX en plataforma), por mencionar algunas. También hay personas que tienen familiares trabajando en alguna de las áreas de PEMEX o compañía y que no tienen algún tipo de contrato, pero que creen posible la apertura

de vacantes en alguna área para las cuales se oferta un empleo, en el cuadro 23 se enlistan algunas de las áreas en la compañía COTEMAR.

**Cuadro 23. Áreas de empleo en COTEMAR, 2015**

Abastecimiento y logística	Ayudantes generales
Contabilidad y Finanzas	Compras
Administración	Call Center
Comercial	Auditoría
Comunicación	Legal
IT/Tecnología	Ingeniería
Construcción (costa fuera)	Licitaciones
Recursos Humanos	Soporte Técnico
Ingeniería y Producción	Calidad
Logística	Aduana
Operaciones marinas	Seguridad
Mantenimiento	Almacén
Gastronomía/Cocina	Otros

Fuente: elaboración propia con base a sección de empleo en página web de COTEMAR, 2015.

La manera en que funciona el lograr un empleo se inicia cuando la población interesada se presenta en las oficinas de cada compañía, regularmente de lunes a viernes por la mañana a hacer la famosa entrega de currículo; sin embargo, es muy reducido el número de vacantes ofertado para personas que no son llevadas bajo contrato, por lo que en la mayoría de los casos los interesados deben esperar más de un día para recibir respuesta de aceptación o rechazo, de lo cual parece interesante conocer por qué no se tiene un conocimiento fijo de vacantes deseadas u ofertadas por las compañías, dado que se abren sin previo aviso.

Por otro lado, el interesado en laborar en PEMEX directamente o por medio de una compañía debe llevar a cabo el trámite de un permiso de acceso a plataforma, mejor conocido como “pasaporte o libreta de mar”. La libreta de mar es una identificación que se solicita para poder trabajar en plataformas fijas y semifijas y barcasas en aguas nacionales, es un documento obligatorio para poder desarrollar costa afuera e indispensable para cualquier persona que aborde (ya sea vía aérea o marítima) en dichas instalaciones,

### CAPITULO III. Factores facilitadores de la movilidad territorial de la población

tiene un costo de \$1,600 y se tramita en las Capitanías de Puerto de ciudades petroleras como Coatzacoalcos, Salina Cruz, Tampico y Ciudad del Carmen; de esta existen cuatro tipos diferentes (A, B, C y D), de los cuales, el tipo D "Plataformas y Barcazas" , la cual permite el acceso a las plataformas y barcazas, las otras se asignan más bien dependiendo el oficio que se realice, por ejemplo el de maquinista; la libreta de mar es un requisito para la obtención del empleo y para poder obtenerla se solicitan ciertos requisitos entre los que destaca un curso "Básico de Seguridad en Plataformas y Barcazas", que debe ser expedido por una institución educativa aprobada por la SCT, estos son impartidos por el Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional (FIDENA) y tienen una duración de 2 días (8 hrs por día).

**Cuadro 24. Oferta académica en universidades en Ciudad del Carmen**

<b>Universidad Autónoma del Carmen UNACAR</b>	<b>Universidad Tecnológica de Campeche UTCAM</b>	<b>Centro de Estudios Superiores Isla del Carmen CESIC</b>
Derecho	Tecnologías de la información y comunicación	Ingeniería industrial
Administración de empresas	Mecatrónica	Ingeniería Mecatrónica
Contaduría	Metalmecánica	Ingeniería petrolera
Administración turística	Mantenimiento industrial	Licenciatura en derecho
Mercadotecnia	Contaduría	Licenciatura en mercadotecnia
Negocios internacionales	Energías Renovables	
Educación	Plantilla docente	
Lengua inglesa		
Ingeniería química		
Ingeniería petrolera		
Computación		
Sistemas computacionales		
Diseño de multimedia		
Ingeniería mecatrónica		
Ingeniería civil		
Ingeniería en mecánica		
Ingeniería geofísica		
Ingeniería electrónica		
Ingeniería en energía		
Arquitectura sustentable		

Fuente: elaboración propia con base en páginas web de cada universidad., 2014.

Otro modo más “sencillo” de poder ingresar a compañías, es mediante la realización de servicios sociales, prácticas profesionales y estadías universitarias, donde las más importantes y vinculadas son la Universidad Tecnológica de Campeche (UTCAM), el Centro de Estudios Superiores isla del Carmen (CESIC), ambas tienen ciertos convenios con las compañías y con PEMEX de manera que algunas de sus carreras están específicamente orientadas para generar mano de obra para las mismas, esto particularmente en las áreas pesadas, como las ingenierías, mecánicas entre otras, en el cuadro 24 se muestran las diferentes carreras en cada universidad.

El listado del cuadro 24 revela la peculiar orientación de los programas educativos orientados en general al sector industrial e ingenierías petroleras, aunque se evidencia una importante preparación administrativa en la UNACAR. Después de la realización del servicio social de los universitarios o técnicos, cuando la compañía o la empresa optan por firmar contrato con ellos; esta es una de las razones por las que existe una importante movilidad de población joven de hombres y mujeres de rango de edad de entre 15 y 25 años que son enviados por sus padres a esta localidad incluso a cursar desde la secundaria y preparatoria para posteriormente conseguir un lugar en alguna de las universidades ya mencionadas; esta población es originaria de localidades cercanas a Ciudad del Carmen, como Atasta, Isla Aguada que realizan viajes diarios, aunque algunos cambian su residencia a la ciudad y pueden provenir incluso de estados como Tabasco, Yucatán y Quintana Roo.

Expuesto lo anterior, se identifica que es a partir del desarrollo y crecimiento de la infraestructura y sistemas de comunicación de la ciudad que existen factores incidentes en el nivel de atracción que posee la ciudad con el resto del país, y que generan entre otras cosas, las dinámicas poblacionales internas en la ciudad y que al mismo tiempo, sin estos elementos la importancia de la ciudad sería menor la percepción de la población, y de malas condiciones para impulsar los procesos de movilidad de población, aspectos que se abordan en el próximo capítulo.

## **CAPITULO VI. MOVILIDAD TERRITORIAL DE LA POBLACIÓN HACIA CIUDAD DEL CARMEN, CAMPECHE: PERCEPCION DE LA POBLACIÓN MOVIL ACERCA DE SU CALIDAD DE VIDA**

La movilidad espacial es uno de los fenómenos más visibles en las poblaciones contemporáneas, y complejos e influyentes sobre el resto de actividades humanas, tiene muchas vertientes, algunas de ellas no podrán ser analizadas aquí. El objeto de este capítulo está constituido por el estudio de la movilidad por motivos básicamente laborales, que incluso han afectado la localización de la vivienda. Este fenómeno tiene un evidente interés para la geografía y la demografía, más allá de la sola descripción de los flujos de origen-destino. Asimismo, este tipo de movilidad le da a la población el protagonismo que permite comprender que forman parte de la comprensión de estos procesos (Módenes, 2006). Sin embargo debe señalarse la tradicional falta de datos estadísticos adecuados que ha provocado un cierto divorcio entre las realidades observables y el conocimiento científico que se ha podido generar y acumular, por lo que las entrevistas resultan un recurso de gran utilidad para complemento de este estudio.

Inicialmente se presentan la estadísticas, acerca de las cuales cabe destacar la dificultad para obtener información de los datos oficiales, ya que es necesario obtenerla indirectamente; como apoyo a esta información aleatoriamente se realizaron entrevistas, lo cual resulto un aporte, porque permiten apreciar el fenómeno desde la perspectiva de los principales actores del fenómeno migratorio en el espacio de estudio y la percepción que tienen acerca de sus diferentes aspectos. La aplicación de entrevistas permite la conjugación de técnicas de investigación de la sociedad, afines con las nuevas tendencias de la investigación cualitativa en Geografía, conducentes a investigar las motivaciones de hechos socio espaciales y explicar sus significados, valores e interpretaciones a través de la experiencia directa (Ballesteros, 1998a, citada por Padilla), ya que en espacios como Ciudad del Carmen, en donde los recursos naturales se han visto afectados, debido a que su explotación, sin embargo ha sido el principal factor para el desarrollo de las actividades económicas que constituyen un sistema complejo y dinámico de interrelaciones ecológicas, sociales, económicas y culturales de carácter histórico-social. En el proceso de modificación y transformación del espacio que sufre bajo la acción humana, se establecen formas de relación con la naturaleza y entre los hombres, se crean así cultura, modos de hacer, pensar y percibir el mundo (Bayón, 2002), y tomando en cuenta la posición teórica arriba citada, los movimientos de la



población son una componente esencial de la organización de los espacios por las sociedades, tal como se cita en las posiciones teóricas que sustentan la investigación.

### **4.1 La movilidad de la población en el municipio del Carmen**

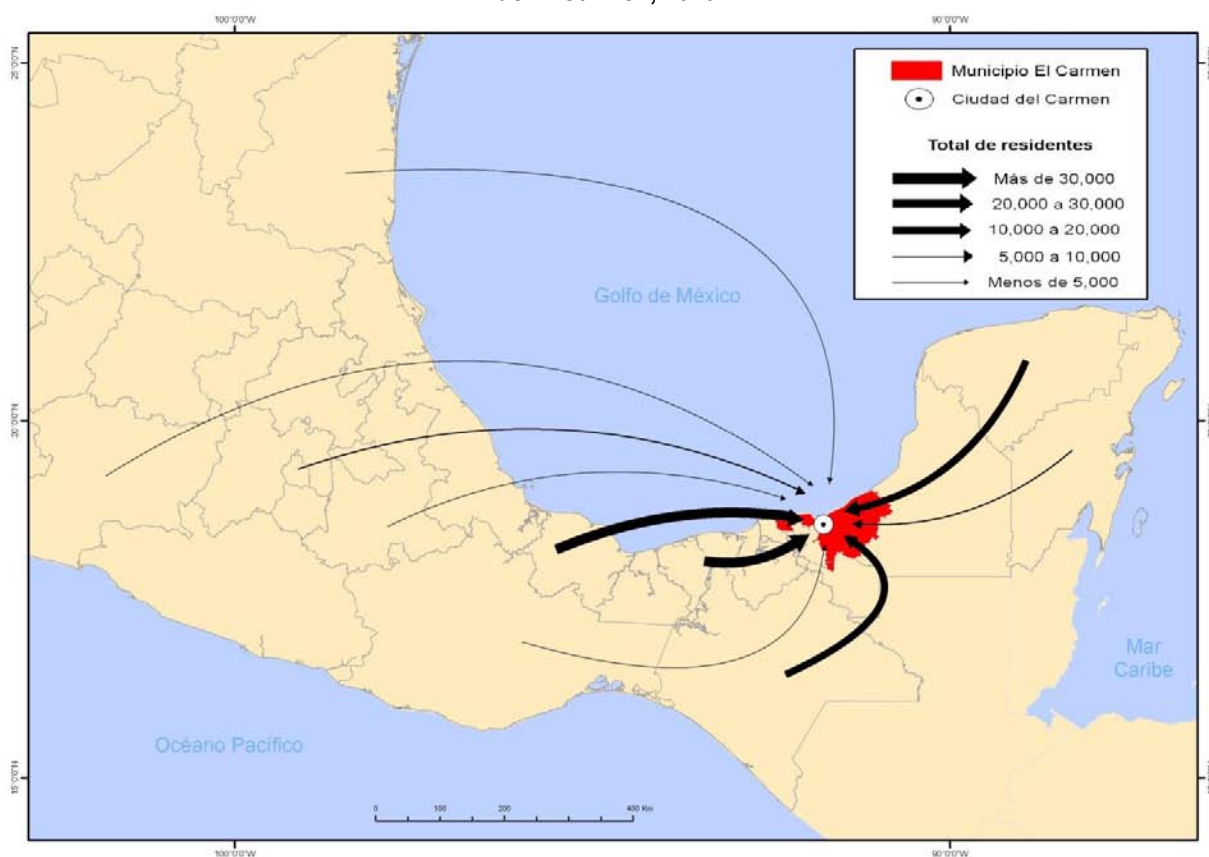
Evidentemente, la descripción territorial de los flujos tiene y seguirá teniendo una importancia por las aplicaciones inmediatas en varios ámbitos como la planificación territorial y la redefinición de las vinculaciones territoriales de la población. De igual modo, el análisis de la movilidad de los individuos en función de sus características personales y contextuales es fase imprescindible en la comprensión de los mecanismos explicativos de los fenómenos de movilidad (Módenes, 2006). De ello la importante contribución de este capítulo al utilizar entrevistas directas con la población que se ha movilizó hacia Ciudad del Carmen. Considerando las premisas de lo expuesto por la *Teoría de la Movilidad Espacial* (véase capítulo 1), se puede hacer un análisis a diversas escalas, inicialmente a través de las estadísticas de 2010 de migración proveniente de municipios de otros estados de México, que muestra los totales de población que reside en un municipio, pero que proceden de otros estados del país.

A *escala interestatal* se identifica que los principales flujos corresponden a personas originarias de los estados más cercanos al estado de Campeche, encabezados por Tabasco con 55,746 habitantes residentes en la localidad, si se traduce a porcentaje es cercano al 25% de la población total; también destacan aquellos provenientes del estado de Veracruz con 31,378 habitantes; ambas entidades federativas, al igual que la de Campeche, poseen zonas de actividades asociadas con la explotación y/o industria petrolera; después se encuentran Chiapas con 24,035 habitantes, Yucatán con 20,303 habitantes; entidades que no poseen actividad industrial petrolera, pero la población sabe de la importancia económica y oferta laboral en Ciudad del Carmen, lo cual incide en su traslado, aunque hay que mencionar que existe un perfil diferente en la población proveniente de las dos entidades, destacando que la mayoría de la población chiapaneca es indígena o con niveles de escolaridad bajos y se dedican a la artesanía o a sectores informales, mientras que la del estado de Yucatán se asocia más con población que cuenta con perfiles académicos más altos que buscan mejorar su calidad de vida o que migran a la ciudad para realizar sus estudios universitarios y poder colocarse en alguna dependencia de PEMEX o servicios complementarios (figura 28).

## CAPITULO IV. Movilidad territorial de la población hacia Ciudad del Carmen.

En contraste, de entidades como el Distrito Federal, Quintana Roo, Oaxaca, Michoacán, Puebla y Tamaulipas, la cantidad de residentes en Ciudad del Carmen es inferior a los 10,000 habitantes respectivamente, del resto de las entidades del país se registran totales menores a 3,000 residentes, en este sentido cabe destacar al respecto que más del 50% provenientes de ellas, la población residente en la localidad Carmen es mínima, esto es, inferior a los 100 residentes y, más aún de los estados del norte se tiene cifras inferiores a 10 habitantes, lo cual se puede entender por las mejores condiciones de trabajo que registran por su cercanía con Estados Unidos de Norteamérica y a la lejanía con el estado de Campeche.

**FIGURA 28. Escala Interestatal: flujos de población provenientes de otros estados residente en el municipio de El Carmen, 2010.**



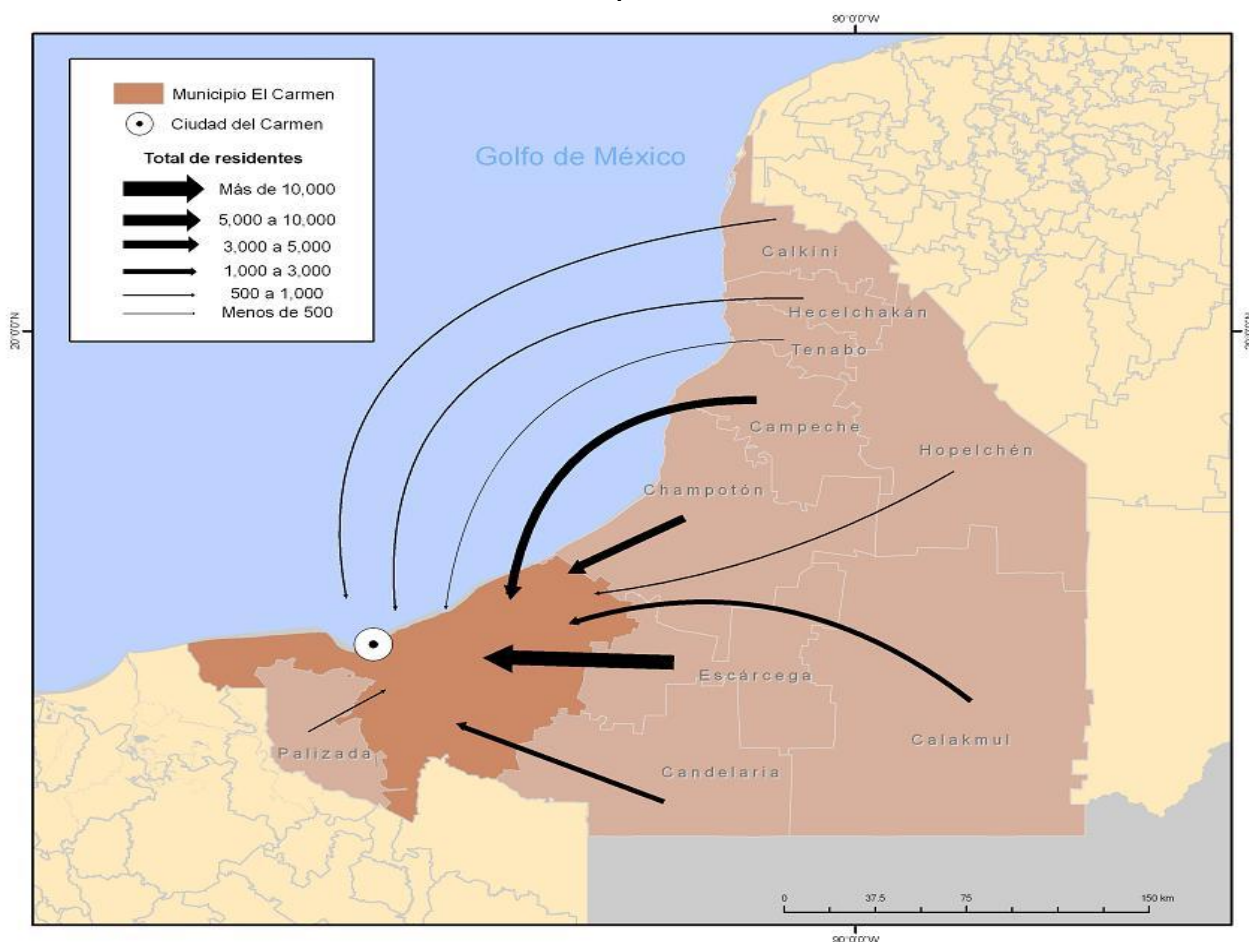
Fuente: elaboración propia con base a CONAPO, 2010.

Por otro lado, es importante mencionar los flujos de población extranjera, que de acuerdo a los datos oficiales para el 2010, se encontraba en 6,454 habitantes, cifra superada solo por la población del Distrito Federal, Yucatán y Chiapas, y relacionada principalmente con aquella que viene a laborar en PEMEX o las

empresas complementarias, aunque con presencia importante en el sector servicios, comercial e incluso informal.

La siguiente escala es la *intermunicipal* (figura29) de los flujos de población dentro del mismo estado. Es interesante mencionar el importante movimiento de población hacia Ciudad del Carmen desde todos los municipios del estado, destacando el de Escárcega (fronterizo con el de El Carmen) que históricamente ha tenido mucha relación debido a que de ambos municipios se extraía el palo de tinte que se exportaba desde el antiguo puerto de la isla y actualmente es parte de una de las vías obligadas para conectar el municipio de El Carmen con el estado de Yucatán; el otro municipio es Campeche, que es el municipio capital de la entidad federativa.

**FIGURA 29. Escala intermunicipal: flujos de población provenientes de municipios del estado de Campeche residentes en el municipio de El Carmen, 2010.**



Fuente: elaboración propia con base a CONAPO,2010.

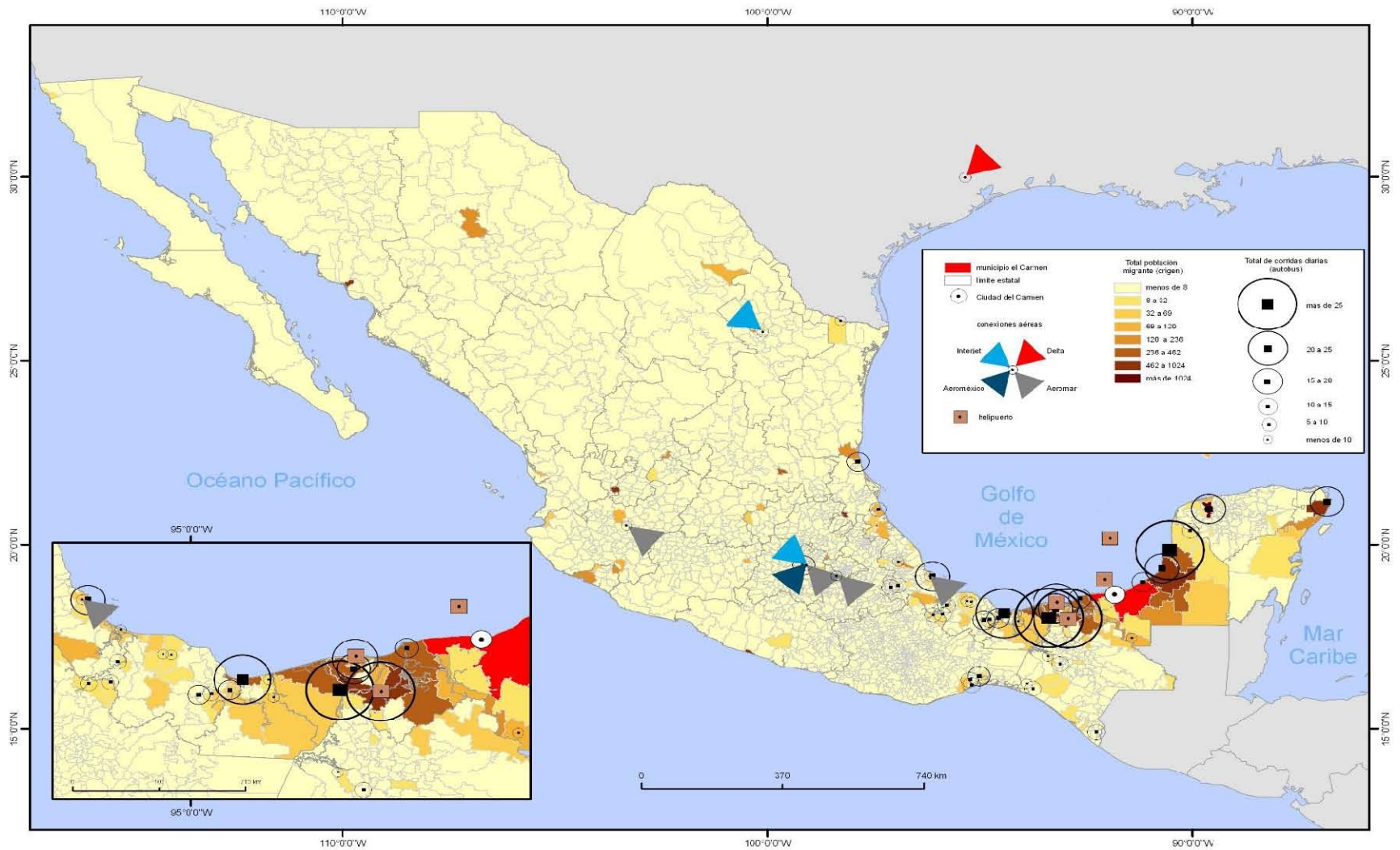
No obstante, Campeche expulsa a importante cantidad de población, ya que se registró que alrededor de 4,189 personas provenientes del mismo residen en El Carmen, estas dedicadas principalmente a los servicios y el comercio; también destaca el municipio de Champotón con alrededor de 3225 habitantes provenientes de él, este municipio también se halla aledaño al de El Carmen, su orientación económica es propiamente la pesca, el turismo y un poco de agricultura, que no absorben a la cantidad de población en edad laborar, por lo que se convierte en expulsor de población, además también sirve de conexión entre El Carmen y Campeche. Los municipios restantes, Candelaria, Calakmul, Calkiní, Hecelchakán, Hopelchen, Palizada y Tenabo, en realidad no tienen un flujo importante de población residente en el municipio de El Carmen, los residentes provenientes de estos no superan las 1,000 personas para cada municipio, debe señalarse que existe un importante flujo de población móvil que realiza movilidad cotidiana por cuestiones laborales o movilidad temporal y/o de viajes, principalmente de los municipios de Palizada, Champotón y Campeche (figura 29).

La Comisión Nacional de Población (CONAPO) (2010) ha generado una base de datos respecto a la población migrante residente por municipios identificada como migración intermunicipal. Mediante esta base de datos se identifica el flujo de población por municipio que labora en El Carmen. La información obtenida ha servido para saber cuáles son los municipios que registran población residente en este, los municipios con un mayor porcentaje de población en Ciudad del Carmen son Mérida (Yucatán) con un 20% del total de población migrante en el municipio correspondiente a 13,901 personas, Champotón (Campeche) con el 7.4% y Centro (Tabasco) con el 7% del total de población migrante; en general, la mayoría de los municipios con un porcentaje superior al 1% del total de población migrante son nacidos en estados cercanos al estado de Campeche, con la particularidad de que municipios como Benito Juárez (delegación del Distrito Federal) con el 3.9% del total y Puebla (Puebla), Altamira (Tamaulipas), Gral. Escobedo (Nuevo León) y Manzanillo (Colima), entidades mucho más lejanas espacialmente, pero con buena conectividad. Con la misma base de datos se logró elaborar la figura 30 en la que se representa a nivel nacional aquellos estados que tienen un mayor número de municipios con presencia de población en Ciudad del Carmen, así como las conexiones terrestres y áreas con la misma, lo cual permite inferir la importancia de estos medios respecto al origen de la población.

Evidentemente el alcance regional que ha logrado Ciudad del Carmen en el resto del país, ya que, además de los municipios previamente mencionados existe población que procede de municipios de Baja California, como Rosarito, y de otros estados como Chihuahua, Coahuila, Nayarit y Querétaro. Asimismo se observan mayores flujos y número de personas provenientes de aquellos lugares donde se tienen los diferentes tipos de transporte, aéreo y terrestre (ver capítulo 3 apartado tipos de transporte), como es el caso de los estados de Jalisco, Nuevo León, Veracruz, Distrito Federal, Oaxaca, Chiapas, Tabasco, Campeche, Yucatán y Quintana Roo, de los cuales, se destaca, tanto por el número de municipios involucrados, como por el total de población residente y las conexiones existentes a los estados de Veracruz y Tabasco que son los más cercanos al estado de Campeche.



FIGURA 30. Migración intermunicipal y conectividad hacia Ciudad del Carmen, Campeche



Fuente: elaboración propia en base a INEGI, CONAPO, IMPLAN y trabajo de gabinete y campo, 2014

## 4.2 La movilidad de la población a través de las encuestas

A partir de las anteriores connotaciones anteriores, en este capítulo el objetivo principal está orientado a caracterizar la percepción de la población de Ciudad del Carmen acerca de la movilidad de personas que llegan a la localidad, para lo cual se aplicó un instrumento de indagación (encuestas) que puede ser aplicado de manera generalizada en un lapso corto y comprendido por diferentes sectores de la población (ver ANEXO).

### Metodología para la selección y aplicación de encuestas

De acuerdo a Mallart, (1999:239), dado que la Geografía se trata de una disciplina que puede y debe teorizar y practicarse sobre el terreno, y quienes la practican deben percibir y relacionar fenómenos y sucesos directa o indirectamente plasmados en el territorio. La Geografía de la Percepción propicia revelar la existencia de dos tipos de espacio, uno absoluto y otro relativo; el primero es objetivo, reflejado en la cartografía oficial, los datos estadísticos; el segundo es subjetivo, que nace de la palabra (la percepción, la opinión, las preferencias, la valoración, la descripción) y de los hechos (los desplazamientos y el comportamiento) de los ciudadanos, de quienes viven diariamente ese mismo espacio, situaciones que pueden ser analizadas a través de las encuestas. La Geografía de la Percepción ofrece posibilidades de análisis del espacio subjetivo, ya que permite conocer qué piensan los usuarios de un lugar; además, con un enfoque geográfico analiza el objeto (espacio) que tiene relación con el sujeto (hombre); así, la percepción del segundo acerca del primero se jerarquiza de acuerdo a los sectores vividos; por tanto, la riqueza de este enfoque en que el espacio-objeto, al transformarse por el sujeto-hombre, está ligado a lo simbólico, lo afectivo, lo vivido y lo subjetivo, que se denomina "espacio percibido" (Bora *et al.*, 1994:85, citados por Padilla y Luna, 2007), que en este caso se registra a partir de las encuestas.

Independientemente de la información estadística, mencionada con anterioridad, mediante la realización de trabajos de campo se obtuvo información de gran valor a partir de encuestas. Para la elaboración de estas se llevó a cabo una exploración de acuerdo a Padilla y Luna (2007) en la que se seleccionó un esquema cuyo contenido se sustenta sobre la base de un examen piloto en trabajo de campo previo en la zona de estudio, a través del que se detectó la necesidad de caracterizar la percepción en cuanto a movilidad de la población.

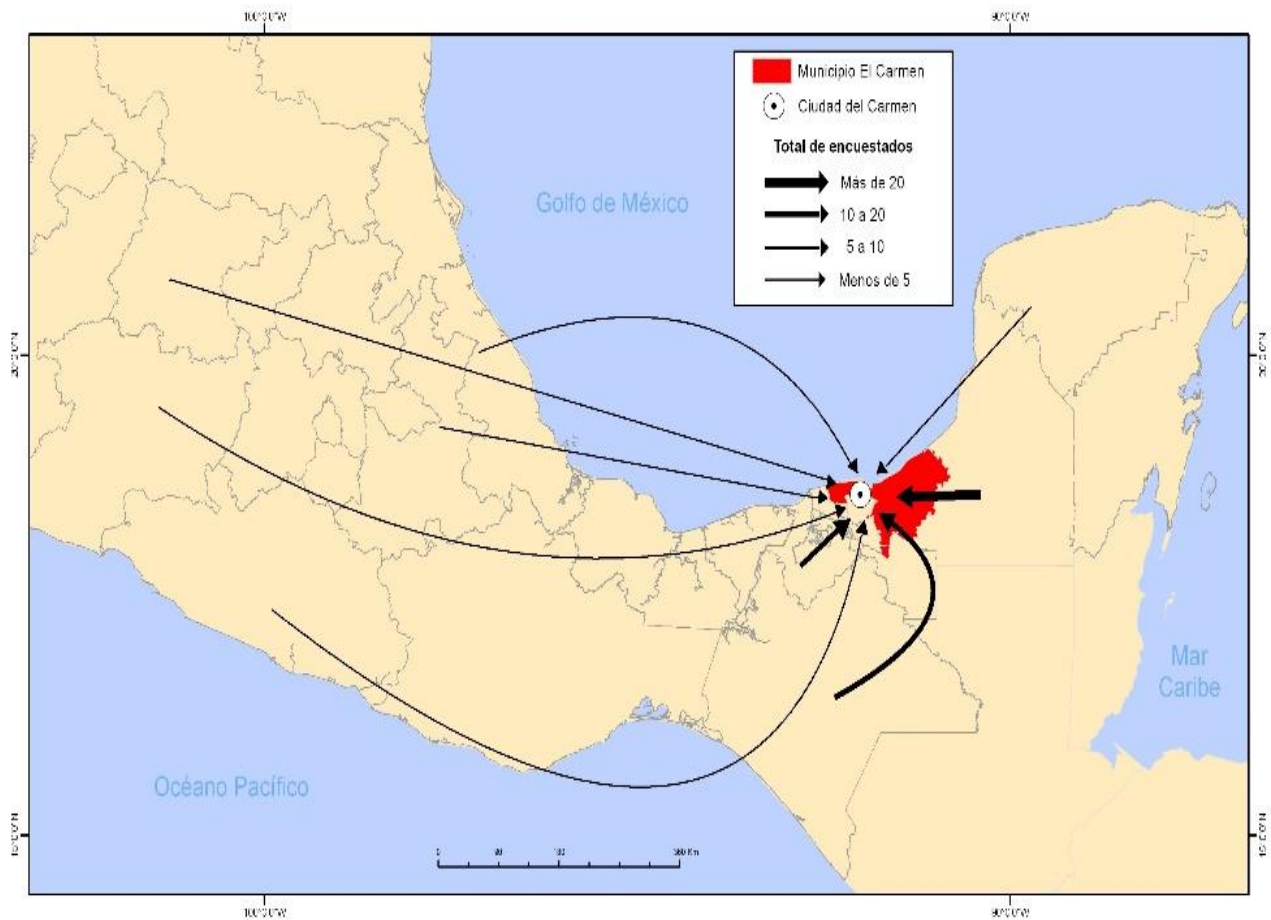
Para esta caracterización se aplicaron encuestas, las personas consideradas candidato a la aplicación de encuesta debían hallarse en la localidad de estudio para así identificar los problemas que más resaltaban al respecto, es decir el *cómo*, *el quién* y *el dónde*, denominados *indexicales* que permiten la elaboración de patrones de interacción social de la vida cotidiana por que permiten transitar hacia planos de mayor concreción social, ya que son modos colectivos característicos de comportamientos de conducta que emergen a partir del obrar de múltiples acciones individuales, sin que los individuos que los ponen en juego hayan acordado consciente y explícitamente -aunque si tácita e implícitamente- dejar constituido el curso de su obrar (Sotolongo, 2001), quien dijo que en las diferentes sociedades no existe un solo patrón de interacción social o sea *-indexicalidad-*, sino que son numerosos y de diversa índole: laborales, familiares recreativos de salud, de educación, de género, de raza, de etnia etcétera en articulación mutua, que permiten su caracterización, por lo que esta metodología resulta una útil herramienta de interpretación social. Otro de los elementos a considerar fue el criterio de selección para aplicación de las encuestas, es decir, a "cuántos" y a quiénes se les iba aplicar. En lo que se refiere a "cuántos", el número de personas con que se trabajó fue de 66, con el fin de que fuera un número representativo. Por el hecho de que se recabaron más de 30 encuestas, este estudio cumple con el nivel de significancia que establece la inferencia estadística.

### **4.3. Lo que dicen las encuestas aplicadas a la población móvil.**

Recientemente el interés científico se está desplazando desde la *descripción territorial de los flujos* (de dónde a dónde van las personas móviles habituales, qué municipios atraen desplazamientos, qué municipios tienen una vocación eminentemente residencial) hacia la *descripción y el análisis de los comportamientos diferenciales de movilidad* (quién y por qué se desplaza más o menos lejos, qué opciones de movilidad están disponibles en función de las características personales, etcétera. La mejor manera de tratar la complejidad de las modalidades de movilidad es asumir su interdependencia y considerar cómo los individuos combinan diferentes comportamientos de movilidad para cumplir sus fines a corto y largo plazo (Modenes, 2006).



FIGURA 31. Entidad de procedencia de la población encuestada, 2014



Fuente: elaboración propia con base a encuestas 2013 y 2014.

De acuerdo a la investigación realizada en gabinete y en trabajo de campo se identificó en primera instancia la procedencia de la población originaria de varios estados del país, destacándose los más cercanos al estado de Campeche y municipio del Carmen, los de los estados de Tabasco, Chiapas y Veracruz (PUD T1, 2009) que se presenta en la figura 31 . Evidentemente el flujo principal se constituye por la población proveniente de municipios del mismo estado de Campeche cercanos a Ciudad del Carmen, dado el corto tiempo de traslados, donde incluso la población realiza movimiento diarios de más de 1 hora para emplearse en la ciudad; partiendo de los resultados obtenidos en la aplicación de la encuesta sobre movilidad, presentada en el cuadro 25.

**Cuadro 25. Procedencia por estado y municipio de encuestados, 2014**

PROCEDENCIA			
TOTAL	ESTADO	MUNICIPIO	
21	Campeche	Carmen	(19)
		Champotón	(1)
		Campeche	(1)
6	Tabasco	Villahermosa	(1)
		Tenosique	(1)
		Balankán	(1)
		Centro	(2)
		Cárdenas	(1)
3	Veracruz	Isla	(1)
		Agua dulce	(1)
		San Andrés	(1)
6	Chiapas	Chamula	(1)
		Tiopizca	(1)
		San Cristóbal	(1)
		Palenque	(1)
		San Juan Chauna	(2)
1	Guanajuato	Yuriria	(1)
1	Guerrero	-	
1	Puebla	Tepeaca	(1)

Nota: el número entre paréntesis indica el total de personas encuestadas con procedencia de tal sitio.  
Fuente: elaboración propia con base a encuesta de movilidad, 2014.

Se identificó que los flujos de población provienen de Champotón y Campeche por parte del mismo estado; mientras que del vecino estado de Tabasco, la población es principalmente de la capital Villahermosa y después de Tenosique y del Centro, en tercer lugar, la población proveniente del estado de Chiapas es de los municipios de San Juan Chauna, San Cristóbal y Palenque. Las razones dadas por los encuestados para llevar a cabo el movimiento hacia Ciudad del Carmen se muestra en el cuadro 26, en la que se precisa que la razón principal, representada por más del 50% de los encuestados, se debe a aspectos económicos por el deseo de mejorar su calidad de vida, aun teniendo empleos en sus lugares de origen y, en otros casos por que la retribución económica de su mismo empleo en este sitio es mucho más ventajosa. La segunda razón de movilidad hacia ciudad del Carmen representada por el 21% de los encuestados es el estudio, que como ya se mencionó, en la región la UNACAR es la mejor universidad en las carreras de ingeniería y técnicas, además de la ventaja que se tienen al poder relacionarse en el ámbito laboral a partir de la realización de servicio social, prácticas profesionales o búsqueda directa por parte de las empresas y compañías.

**Cuadro 26. Razones de movilidad de los encuestados**

Razón	%
económica	51
estudio	21
modo de vida	10
relacional (familiar)	8
empleo	5
desempleo	3

Fuente: elaboración propia con base a resultados de encuestas, 2014.

De manera directa, la razón de partida de la población móvil está asociada en algunos o muchos casos a las características del lugar, de acuerdo a Ares y Mikkelsen (2009) detrás de aquellos nodos o puntos de atracción y dispersión que generan la interacción espacial y que desencadena en movimientos de población existen razones o aspectos que despiertan la curiosidad o interés que motivan el desplazamiento, y que varían de persona a persona y de lugar en lugar, estas pueden agruparse en económicas, emocionales y de modo de vida; de acuerdo con los resultados obtenidos, la mayoría de los encuestados seleccionaron viajar a Ciudad del Carmen principalmente por razones familiares, conocieron y recibieron información de la ciudad mediante un pariente o conocido cercano que los motivó y apoya durante su recorrido y estancia en la ciudad, algunos otros revelaron que se debió al modo de vida que aprecian mucho más fácil en Ciudad del Carmen, dada la oferta de servicios básicos y el empleo.

En casos muy particulares, la elección de residir o laborar en esta ciudad es ajena a las personas, sobre todo para aquellos empleados que son rotados de una ciudad a otra y que laboran bajo contrato para compañías que ofrecen servicios a PEMEX y que en muchas ocasiones son personas de distintas procedencias, de gran alcance tanto nacional como internacional, para las cuales se ofrece, en muchos casos, la posibilidad de rentar viviendas y de mover a sus familias de lugar durante el tiempo de su contratación, o bien, pueden pasar solo algunos días dentro de la ciudad, durante el tiempo de su contrato. Debe mencionarse que la información obtenida de la aplicación de encuestas permitió el análisis de los tres apartados siguientes, en los cuales se hacen entrecruzamientos de preguntas, ya que si bien se mencionan las principales en esquemas, existen algunos rubros de cada conjunto de preguntas que complementan a las seleccionadas como prioritarias para el tema en cuestión (**ANEXO 1**).

#### 4.4 Perfil socioeconómico de la población móvil encuestada

Este se realizó a partir de la población encuestada durante el trabajo de campo de diciembre 2014, el interés radica en conocer el perfil de aquella población proveniente de otros municipios y estados, a partir del cual se deduce y relaciona el tipo de movilidad que la población efectúa hacia Ciudad del Carmen. La población que lo hace de manera individual, muestra un perfil y mecanismos de llegada que dependen del lugar de origen, grupo de edad, estado civil, nivel de estudios y la ocupación previa. De la encuesta aplicada para este apartado se tomaron en cuenta preguntas que dieron cinco tipos de información respecto a la identidad del encuestado, su empleo, educación, ingresos y gastos y aspectos de vivienda.

- **Identificación**

Considerando solo a los encuestados que no nacieron en el municipio de el Carmen, el 80% son del sexo masculino y 20% de sexo femenino; del total el 34% se halla en estado soltero, mientras que el 17% en situación de compromiso mediante matrimonio y un 5% en unión libre. Un elemento importante para determinar el perfil de la población es el grupo o rango de edad al cual pertenecen; de la población encuestada cerca del 20%, se encuentra en el rango de edad de 20 a 30 años y casi el 16% se halla en el rango de 15 a 20 años; lo cual indica que la mayor parte de la población pertenece al sector joven y además, se halla en el sector de la población económicamente activa, indicando la demanda actual de empleo entre este grupo de población; conjuntamente se enfatiza la prevalencia del sexo masculino sobre el femenino en términos de migración, efecto que se observa en las calles, negocios y espacios de la isla, donde el género más observado es el masculino, dado que el sector industrial requiere en su mayoría empleados con esta característica. La situación civil de los encuestados, en general, es de un 67% de ellos en estado soltero, mientras que un 27 % se encuentra en condición civil de unión legal mediante el matrimonio.

- **Educación**

De acuerdo con el cuadro 27 más del 55% mantiene un perfil de estudios en el nivel superior, en contraste el menor porcentaje corresponde a la población en un nivel medio superior, haciendo que los resultados no se alteren tanto, aunque existe una importante grupo que cuenta con el nivel básico.

**Cuadro 27. Nivel de estudios de los encuestados, 2014.**

NIVEL	TOTAL	%
Básico	11	28.9
Medio superior	6	15.8
Superior	21	55.3

Fuente: elaboración propia con base a encuesta sobre movilidad, 2014.

En tanto a la condición de estudios que presentan los encuestados, considerando únicamente a aquellos que respondieron sobre esto y que no son nacidos en el municipio del Carmen, en el cuadro 28 se muestra que el mayor porcentaje de la población encuestada (40%) únicamente cuenta con estudios básicos hasta el nivel primaria, en su mayoría los encuestados fueron hombres provenientes de Chiapas, Tabasco y Veracruz, dedicados principalmente al comercio al por menor, en algunos parques y plazas de la ciudad, en general, y a empleos temporales con ingresos inferiores a los \$2,500 mensuales; por otro lado, el 27% de los encuestados tienen un nivel de estudios de preparatoria y un 23% estudios universitarios, que sumados forman el 50% de la población encuestada, lo que refleja que es más el número de personas que van a la ciudad con un nivel de estudios medio superior y superior, y que también es principalmente de hombres y no de mujeres, aunque este se iguala en el nivel de universidad

**Cuadro 28. Grado de escolaridad y sexo de los encuestados**

Grado	Hombres	Mujeres	%
primaria	8	1	40
secundaria	1	0	5
preparatoria	5	1	27
universidad	3	2	23
Maestria	0	1	5
Ninguno	0	0	0
TOTAL	17	5	100

Fuente: elaboración propia con base a encuesta de movilidad, 2014

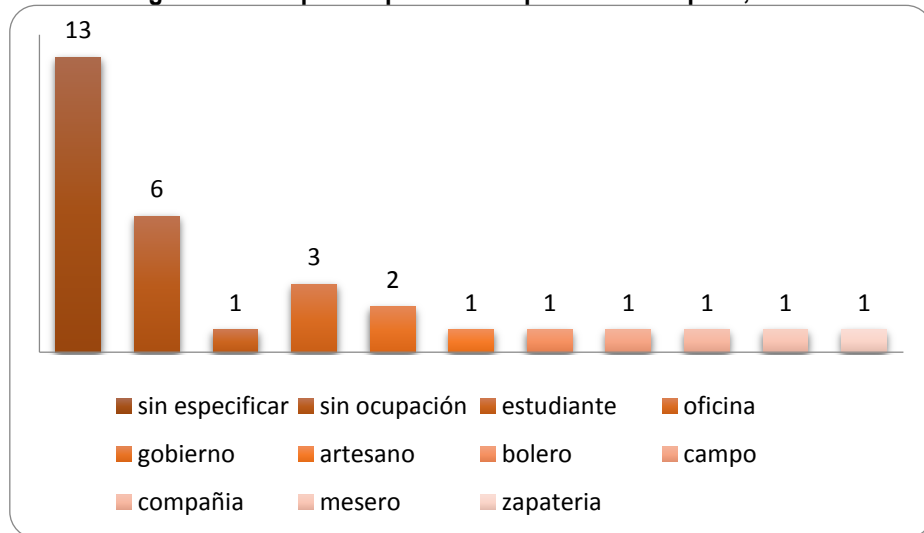
La población en nivel universitario de escolaridad, en general es de municipios del estado de Campeche, pero hay caso muy específicos de población de entidades federativas lejanas al estado como Guanajuato, Puebla y Guerrero y este sector de población particularmente se mueve a la ciudad básicamente por dos razones, una de ellas es por que realiza sus estudios en Ciudad del Carmen, y otra, porque llegan

mediante bajo contratos de alguna compañía, empresa o gobierno desde sus lugares de origen, laborando para el sector industrial y el de servicios, siendo el grupo son mejores ingresos, los cuales pueden ser superiores a los \$5,000.

- **Empleo**

Los cuestionamientos de "a qué se dedica", con la descripción de su actividad laboral; "qué produce o qué servicio ofrece" en dependencia de la primera respuesta, "en qué lugar ofrece sus servicios"; "con quiénes se relaciona en su actividad cotidiana", sirvieron para precisar los indexicales referentes a este rubro que indican un patrón de interacciones sociales (PIS), de un quién, en cierto lugar, momento y manera (Sotolongo, 2001:14). Aquí lo que se describió de la población móvil hacia Ciudad del Carmen fue la ocupación previa a su llegada a la ciudad; según los resultados presentados en la figura 32, una gran parte de los encuestados no respondieron respecto a estas preguntas, sin embargo, los que dieron una respuesta, dicen no haber tenido ocupación alguna antes de ocuparse en Ciudad del Carmen, lo cual indica que su condición previa era de desempleo, y que este sitio se presentó como una oportunidad para ellos.

**Figura 32. Ocupación previa de la población ocupada, 2014.**



Fuente:elaboración propia con base a encuesta de movilidad, 2014.

Por otro lado, el resto de las ocupaciones, encabezadas por el trabajo en oficinas, gobierno y compañía están asociadas con aquellas personas que fueron movidas por sus empresas o compañías desde sus ciudades originarias hacia Ciudad del Carmen para laborar con el mismo contrato, mientras que el resto de los encuestados decidieron dejar sus ocupaciones de tipo comercial y de servicios para cambiar su forma de vida, con la esperanza de conseguir una mejor oportunidad en el sector industria y de servicios en Ciudad del Carmen. Hablando del tiempo de estancia/residencia en la ciudad, a partir de los resultados obtenidos mediante las encuestas, la respuesta acerca del número de meses que lleva la población residiendo hasta el día de la aplicación, indica que el 34.1% de personas ya han residido en la ciudad durante la mayor parte de su vida, pero no son originarios; el 17.1% de la población no especificó su tiempo en ella, y el resto provenía recientemente de otro lugar.

De acuerdo con la clasificación de tipos de movilidad propuesta por Kauffman (2006), el principal tipo de movilidad realizada por la población encuestada hacia Ciudad del Carmen es la movilidad cotidiana, que implica la repetitiva, un importante porcentaje de la población realiza movimientos repetitivos de viaje, principalmente porque es la población empleada en compañías de servicios a PEMEX, bajo los esquemas de empleo donde las jornadas de trabajo que pueden ser de hasta 20 horas por 14 días o 28 días de empleo y el mismo tiempo de días en descanso, de manera general, no implica un cambio de residencia, más bien genera un patrón de retorno, principalmente porque los trabajadores de este tipo no tiene un sitio fijo de trabajo, esto es, son rotatorios entre las diferentes ciudades donde sus compañías laboran; la movilidad cotidiana no genera desarraigo de la población que va a Ciudad del Carmen, dado que en sus días de descanso viajan hasta sus ciudades de origen, aunque en muchos casos no lo hacen inmediatamente al salir de las plataformas, sino que demoran algunos días mientras reciben el pago de sus nóminas; esta población no busca tener lazos con la ciudad, pero mientras están en ella generan una demanda de servicios muy particular y a la par una derrama económica importante, principal dinámica generadora de ingresos en la ciudad.; en algunos casos esta se puede convertir en una multi residencia, dado que algunas personas adquieren residencias en la ciudad y residen en ellas mientras laboran, pero también frecuentan sus residencias de origen, en varios casos traen a su familia residir con ellos, pero se alternan la estancia en ambas viviendas, no obstante algunos las rentan en aquellos periodos en los que se muestran ausentes.

Es posible que se lleve a cabo la movilidad residencial, por parte de las personas contratadas en compañías, aunque depende del área de trabajo, nivel de estudios y/o lejanía a sus ciudades de origen, son establecidos en barrios o colonias de vivienda creados por PEMEX y compañías como la colonia 18 de Marzo, donde reside un importante grupo de “población petrolera” como le llama la población local a aquella población que vive en esos barrios durante el tiempo que esté trabajando en la ciudad. Además de la población nacional, existen importantes grupos de población extranjera provenientes de países como, Alemania, Brasil, Estados Unidos, Francia, Israel, Japón y Venezuela, que residen en la ciudad, concentrados principalmente en el barrio Pléyades, esto por periodos mayores a los 6 meses, y puede implicar una migración permanente, que en general está más representada por aquella población ha logrado una residencia temporal bajo contratos en PEMEX o compañías, sin descartar a la población indocumentada empleada en el sector informal, a diferencia del resto de la población móvil que en búsqueda de empleo son rechazados por su perfil. De los encuestados se identificaron personas haciendo una movilidad pendular de muy larga distancia asociada con una movilidad temporal, en el que por motivos, principalmente de negocios o empleo, y que llegan vía aérea y terrestre desde distintos lugares para brindar servicios en PEMEX o compañías, y únicamente están por unos cuantos días.

A partir de la información obtenida en la encuesta y en el trabajo de campo respecto a las ocupaciones de los encuestados, se presentan en el cuadro 29 aquellas áreas o sectores de empleo; donde se agudiza una importante inclinación por los empleos en el sector de los servicios (lo cual incluye el trabajo en hoteles, restaurantes, tiendas comerciales y/o departamentales, alimentos y bebidas, dependencias gubernamentales, administración pública/privada, entidades académicas, y seguridad pública y/o privada). De manera interesante, en este sector de la economía la población ocupada, tiene un perfil amplio en su nivel de escolaridad, sin embargo el mayor porcentaje, quizá de más del %70 es población que cuenta con grado de preparatoria y de universidad y que lleva residiendo en la ciudad más de medio año, lo que indica una estabilidad laboral lograda a partir de su posición educativa y de su experiencia previa.

Por otro lado, la población empleada en el sector comercial, aun cuando solo se logró una muestra muy reducida en el levantamiento de encuestas y asociando la información con la del censo económico 2010 y el número de unidades económicas por tipo de actividad, se destaca que está en el comercio al por menor, después de aquellas orientadas a los servicios de alojamiento y de alimento, Esto se evidencia en la presencia de persona dispuestas en parques, avenidas, accesos a plazas, centros comerciales, incluso a



hoteles y restaurantes que se dedican al comercio y venta de dulces, golosinas, bisutería, frutas, verduras, ropa, y algunos alimentos, que además pertenecen al comercio informal, en donde se destaca una importante presencia de artesanos indígenas provenientes del estado de Chiapas, que han llevado a cabo una cobertura casi total de la isla mediante la implantación de puestos de venta de artesanías, un fenómeno muy particular en la ciudad y que se hace evidente en casi todos los espacios públicos de la ciudad.

**Cuadro 29. Sectores de ocupación de la población encuestada, 2014**

Sector	Empleados
servicios	19
comercio	14
ninguna	2
pesca	1
construcción	1
estudio	1
agricultura	0
TOTAL	38

Fuente: elaboración propia con base a encuesta sobre movilidad, 2014.

En algunos casos los comerciantes trabajan bajo el mando de algún “jefe” que los transporta y alterna los espacios de día a día, incluso en otras ciudades, aspecto negativo en términos de gasto público para el gobierno local, dada la no recepción de impuestos por ello. Existe también un importante número de sitios de tipo comercio al por menor en algunas casas que son convertidas a un uso mixto, es decir, se comparte la casa con algún comercio como abarrotes, papelerías, bisuterías, lavanderías, paqueterías, jugueterías, farmacias, entre otros, que no demandan un nivel alto de estudios, siendo donde fácilmente puede incorporarse la población móvil que no es originaria ni del municipio ni del estado de Campeche (**Imágenes 8 y 9**). Respecto a las otras actividades, se destaca que siendo la movilidad por estudios una de las principales en la ciudad, algunos de los encuestados informaron no dedicarse a otra cosa que implique una remuneración económica de por medio.

Como bien se sabe, la segunda actividad de importancia para la ciudad y la más importante hasta que se llevó a cabo el descubrimiento del recurso petrolero, era la actividad pesquera, que aún tiene una importante presencia de población trabajadora, sin embargo, en ese sector es muy raro encontrar población proveniente de otras ciudades, dado que se ha convertido en una actividad generacional, de herencia familiar y que además, por ser una actividad bien remunerada, a dada la reducida cantidad de pescadores y la importante demanda local y nacional de los productos pesqueros.

### Imagen 8.y 9. Vendedores ambulantes en los alrededores de instituciones gubernamentales e industriales



Fuente: Fotografías propias capturadas durante trabajo de campo, 2014.

- **Ingresos y gastos**

De la misma manera en que el perfil de la población orienta su ocupación, esta misma tiene relación con los ingresos. Ciudad del Carmen es considerada como una de las ciudades con los mejores ingresos en la región sur del país, debido a los ingresos obtenidos por la población e la industria petrolera, donde por las complejas condiciones del empleo en las plataformas y a las jornadas de trabajo de 14 por 14 o 28 por 28 días (trabajo/descanso) los pagos suelen ser muy altos, sin embargo, no toda la población se emplea en este sector; las encuestas realizadas demuestran que una gran parte de la población empleada y económicamente activa (cerca del 75%) tiene ingresos menores a \$5,000, de los que el 51.9% tiene un ingreso menor a \$3000 pesos mensuales.

La mayor parte de los encuestados comentó que sus ingresos no son fijos ni estables a lo largo del mes, dado que el comercio y los servicios tienen temporadas altas y bajas y varían día a día; por otro lado, la situación geográfica de ciudad del Carmen, la insularidad, que a pesar de tener una excelente conexión con el exterior por diferentes medios de comunicación, resulta interesante que el costo de la importación de productos para el consumo y la demanda de los mismos, aun teniendo un buen surtido y abastecimiento, mantiene costos elevados, por un lado por la dificultad de entrada ya mencionada y por otro lado por el hecho de que la ciudad sea un territorio de orden industrial petrolero, lo que eleva los costos, sin existir un hecho que motive su aumento de precios mas que la creencia de los comerciantes y vendedores que todas las familias y personas que están en la isla tienen ingresos elevados y sin problema pueden pagar lo que sea por productos o servicios, razón que genera complicaciones para la población que no esta empleada ni en PEMEX ni en las compañías que brinda servicios, la cual es mayor en porcentaje que la que recibe ingresos superiores a los \$5,000 mensuales.

En uno de los apartados de la encuesta sobre movilidad de población, se cuestiono sobre los gastos realizados y en que eran mayores, y se obtuvo el resultado presentado en el cuadro 30.

**Cuadro 30. Gastos de la población encuestada, 2014**

Elemento	Total	%
Transporte	13	27.1
Vivienda	11	22.9
educación	9	18.8
Alimento	7	14.6
Vestido	4	8.3
recreación	3	6.3
Salud	1	2.1
TOTAL	48	100

Fuente: elaboración propia con base a encuesta sobre movilidad, 2014.

Se muestran aquellos gastos para la realización de actividades diarias y sustento de la población destacándose con el 27.1% el gasto en el servicio de transporte, evidentemente se pudo observar durante los recorridos a lo largo de la ciudad que este de manera interna es muy costoso, precario e ineficiente, por lo que la población debe realizar recorridos empleando dos o hasta tres servicios de transporte que pueden incluso incluir el servicio de taxi, como tercero, o hay personas que solo emplean el servicio de taxi, dado que no hay transporte público o por la reducción del tiempo invertido; incluso es más costoso para aquellas personas que se trasladan diariamente desde Palizada o desde Isla Aguada y Sabancuy para laborar en Ciudad del Carmen. La problemática asociada con el servicio de transporte sumada con la gran cantidad de vehículos automotores particulares en el interior de la isla genera malestar y estrés en la ciudad, donde todo mundo se queja de este servicio y lo considera el mayor problema al interior, principalmente por los largos periodos de tiempo que se invierten en traslados de un sitio a otro, razón por la que varias personas han optado por moverse de residencia a algún sitio más cercano a su lugar de empleo o bien caminar hasta ellos o utilizar bicicleta.

- **Vivienda**

Otro elemento en el que más se invierten los ingresos, es la vivienda, principalmente porque la mayor parte de la población (60%) reside en una vivienda privada de alto costo, en general de tipo condominio y en condiciones precarias; mientras que un 36% tiene problemas para la adquisición de una vivienda y rentan,

pero dado sus bajos ingresos e inversión en otros gastos como el transporte y alimento o bien por la dificultad de créditos de vivienda y el alto costo de las mismas, este servicio no solo se da para la población que decide vivir en la ciudad, sino para aquellos empleados temporales que solo pasan algunas noches en cuarterías, casas de renta o en posadas. Los encuestados en general se presentan entre los grupos que habitan en viviendas con condiciones precarias, reportan que las viviendas poseen menos de 3 habitaciones y que además vive en condiciones de hacinamiento, ya que casi el 80% se ubica en habitaciones compartidas entre 3 y hasta 6 personas, incluso en algunos casos hay más de 10 personas viviendo en una sola habitación, reduciendo en gran medida la tranquilidad, privacidad y libertad de cada individuo, creando cierta inestabilidad, sin embargo, estos casos se dan en viviendas donde las personas son conocidas por tener el mismo lazo sanguíneo, por ser amigos muy cercanos o por solidaridad, ya que muchos solo comparten el mismo origen, esto es, son personas que proveniente de las mismas ciudades o pueblos.

Es importante destacar, que dada la gran demanda de vivienda que existe en Ciudad del Carmen, a que ya casi no existen espacios para su crecimiento, y el poco que existe es para fraccionamientos con residencias tipo condominios de alto valor, la población opta por tener un espacio donde residir a costos económicos al compartir los gastos entre varias personas y sin importar las condiciones de la vivienda, como el acceso y disposición de agua potable, falta de fosas sépticas, vulnerabilidad a fenómenos naturales, inundaciones, e incluso inseguridad y aislamiento. Como corolario a este grupo de elementos considerados para el análisis de los encuestados hay aspectos que no se pueden integrar en los rubros considerados se tiene entre los encuestados a dos personas que registraron un tipo de movilidad del tipo viaje, para visita de familiares entre la población residente en la ciudad, principalmente para visitar a aquellas personas empleadas en PEMEX y que desean pasar las vacaciones o fines de semana con sus familiares, aunque también, por ser Ciudad del Carmen una localidad intermedia, en el recorrido hacia la ciudad de Mérida y de Cancún, algunas personas se detienen para observarla y conocerla. Además, en Ciudad del Carmen se halla un icono religioso de gran importancia nacional, la *Virgen del Carmen*, la cual tiene una semana de celebración y a la que se le creó un monumento que hace a este punto destino por parte de un turismo religioso. Lo anterior ha impulsado a organismos gubernamentales a apostar por el desarrollo de la actividad turística en la Ciudad, a lo cual se ha respondido mediante la mejora del malecón y creación de espacios de recreo como plazas comerciales, bares e incluso clubes de descanso y Spa.

En general, en Ciudad del Carmen de acuerdo con Blanco (2000) y su clasificación sobre migración se aprecian algunos de los tipos que él considera, los cuales son: a) por temporalidad el tipo de población que migra lo hace ya sea estacionalmente, por una temporalidad reiterada o incluso por varios años; b) por el modo de vida se hace por preferir una mejora en la forma de vida y por pasar de un modo de vida rural a uno urbano; c) asimismo destaca la importante migración por la demanda de necesidades profesionales por población que busca mejorar sus status profesional y por aspectos intelectuales asociados, en este caso a la industria petrolera; d) en cuanto a la migración según la edad, esta se da particularmente por población adulta motivada por la responsabilidad de mejorar su calidad de vida y la de sus familiares y d) según el grado de libertad, la migración es principalmente en ocasiones forzada por la condición previa de pobreza o de inestabilidad económica y en otras es voluntaria, dada su contratación previa en algunas compañías, que si bien no depende del individuo, no es desagradable ni rechazada.

Los elementos que representan, según los encuestados, un gasto importante para la población residente en Ciudad del Carmen, son la educación y el alimento, el primero principalmente porque aunque las escuelas son de gobierno, estudiar implica un gasto importante y mas porque gran parte de ello es por transporte y alimento de los estudiantes. En tanto que a las condiciones del empleo en las plataformas de PEMEX, área particular de empleo de la población móvil y principal oferta en la ciudad, se observa que las condiciones de vida de los trabajadores no son adecuadas, ya que, las jornadas son de hasta de 20 horas diarias. De manera paralela a estas situaciones, dado que en las plataformas ingresa a laborar hombres y mujeres, aunque predominan los hombres, se ha identificado mediante las denuncias, que varias de las trabajadoras de plataformas petroleras son víctimas de violencia laboral y hostigamiento.

### **4.5 Manifestaciones socio-espaciales de la movilidad territorial**

El fenómeno de la movilidad, dado que se lleva a cabo sobre un territorio e implica dinámicas paralelas relacionadas con el mismo, tendrá impactos sobre el espacio en el que se ejecute, tanto en el atractor como en el expulsor, siendo esta la manera en que este fenómeno se hace espacialmente visible, en particular en la organización social y espacial del territorio, esto se puede apreciar en la manera en que se distribuyen geográficamente y en la desigualdades en el entorno por lo que se han generado nuevas estructuras espaciales que modifican las relaciones sociales, debido a la modificación de las demandas de servicios y satisfactores.

De la encuesta aplicada para este apartado se tomaron en cuenta las preguntas realizadas en la encuesta respecto a la movilidad y al ocio y tiempo libre. Dado que la actividad económica y social en Ciudad del Carmen se halla dirigida por la industria petrolera, eslabonada con el sector de los servicios, tanto al productor como consumidor, las dinámicas sociales mantienen un patrón general asociado a ellas.

Durante el trabajo de campo se logró observar una serie de manifestaciones particulares en la ciudad y que se asocian con la movilidad de población, como las siguientes:

➤ *Población flotante y empleo de espacios públicos:* La población flotante está representada por aquellas personas que andan por la ciudad en búsqueda de oportunidades de inserción en el medio laboral y que durante su búsqueda, tramites de contratación o liberación del pasaporte para laborar en plataformas o la instalación en un sitio para residir, únicamente rentan alguna habitación o cama en espacios tipo cuartería o posada, donde no hay espacios de recreación u ocio y optan por mantenerse fuera de estos sitios de renta, o están en los parques, avenidas principales o centros comerciales para pasar el tiempo sin hacer prácticamente nada; también se considera a los empleados de PEMEX y de plataforma que dadas las jornadas de trabajo que tienen, previo a ser transportados a plataforma se hallan en distintos puntos de la ciudad con sus maletas y equipo de trabajo en espera de ser transportados de la isla a las embarcaciones y/o plataforma; de igual manera sucede algo similar en los días en los que regresan y están en espera de realizar sus cobros, días durante los cuales se alojan en espacios de renta de camas, como los ya mencionados y tiempo en el que se dispersan en los diferentes espacios de la ciudad, principalmente en los parques y plazas, aunque también en algunos restaurantes y bares, entre otras actividades que generan ciertos servicios especiales para ellos, como el servicio de cuidado de maletas. Otro caso particular es en el que familias viajan hasta la ciudad para encontrarse con sus familiares empleados en Ciudad del Carmen o plataforma y emplean las plazas comerciales como puntos de reunión y distracción, pero en los casos de empleados que aun teniendo jornadas de trabajo de 14 x 14, por ejemplo, son instalados en alguna vivienda en la ciudad durante el periodo de su contrato y compran en diversos comercios (**Imagen 10 y 11**). Por comentarios de la población encuestada se advirtió que existen actividades de algunos de exempleados, rechazados y jubilados que se dedican a la pequeña empresa como: oferta de platillos típicos de otras entidades; derivado de ello existen negocios/comercios, principalmente de alimentos típicos de alguna región, estado o ciudad del país, por ejemplo tortas ahogadas, tacos norteños, comida sinaloense, comida veracruzana, etc; o bien negocios con un nombre que hace referencia a algún pueblo o ciudad de donde provienen los comerciantes, que de acuerdo con

los encuestados, estos son creados por personas que llegan a Ciudad del Carmen con la finalidad de crecer económicamente en este sector de la economía, o que no encontraron otra oportunidad de empleo dentro del sector industrial o bien son trabajadores, familiares o ex empleados de la industria petrolera, que siendo originarios de otras entidades del país y que observando la presencia de sus paisanos en la ciudad ven este sector como potencial para su sustento económico.

**Imágenes 10 y 11. Trabajadores de plataformas de PEMEX saliendo de jornada laboral cerca adquiriendo alimentos Imagen y Población móvil en la porción trasera a la iglesia de la Virgen del Carmen**



Fuente: trabajo de campo, 2014.

Por otro lado, aun cuando existen espacios públicos donde hipotéticamente la población tiene cierta interacción, esta es somera, ya que en general son hombres de edad joven y adulta y que como solo están ciertos días o semanas en la isla, no les parece necesaria la creación de lazos familiares o amistosos con las demás personas y/o la población local, o bien debido a que tiene temor a ser violentados; a esto, el gobierno municipal se está dando a la tarea de fortalecer, crear e impulsar el desarrollo de actividades culturales que permitan la mayor y mejor integración y cohesión social, que desarrolle identidad con la ciudad y la isla para así reducir, entre otras cosas, la empatía e indiferencia.

➤ *Marginación social.* Se considera una manifestación de la movilidad de población por que no solo refleja la pobreza y carencia existente, sino la focalización de las personas que se movilizan hacia Ciudad del Carmen y que registra situación precaria durante su instalación. Territorialmente esta situación se manifiesta en las condiciones de vivienda, servicios y accesibilidad, en las que se halla una porción de la población móvil a lo largo de diferentes barrios de la isla y que además revelan información clave respecto al tipo de población residente y perfil de la misma. Los barrios pobres como la Manigua (al Sureste de la ciudad) y Tierra y Libertad (al Noroeste) han sido creados por autoconstrucción, esto es, con materiales precarios y por los mismos habitantes, sin contratos de albañiles o arquitectos y que en una primera etapa se implantaron como invasiones irregulares; la población que reside en esas colonias, en general,



proveniente de otras entidades y tienen problemas como un tamaño pequeño, un bajo número de habitaciones menor al total de personas, generando una hacinamiento.

Por otra parte, las condiciones ambientales en las que se encuentran es vulnerable e insalubre, principalmente por que estas se encuentran en zonas ganadas al manglares o en la cercanía a el arroyo la Caleta que funciona como canal de aguas residuales, ambos sensibles a inundaciones causadas por las lluvias e incremento del nivel del mar; el acceso a los servicios es muy malo al no contar con agua potable disponible dentro del hogar y que a la energía eléctrica la obtienen de manera ilegal (colgados a los postes ), estos habitantes tiene difícil acceso a transporte público, aunque este es un problema al que se enfrenta toda la población de Ciudad del Carmen, lo cual ha generado una cultura por la posesión de un vehículo propio o gastar en transporte tipo taxi (**Imágenes 12 y 13**).

➤ *Grupos indígenas y extranjeros:* Aunque desde un principio Ciudad del Carmen fue habitada por población externa, tanto del estado de Campeche como de otros del país, durante los últimos años ha sobresalido y crecido la población de orígenes, estilo y vida indígena, que debido a su perfil, se dedica al comercio de artesanías o al mendigue, ubicándose principalmente en algunas plazas/parques, avenidas principales, semáforos e incluso en el mercado de artesanías, espacios donde ofertan sus productos.

**IMAGEN 12.**Marginación en barrio Tierra y libertad. **IMAGEN 13.** Condiciones de vivienda en fraccionamiento Residencial San Miguel.



Fuente: trabajo de campo 2014.

También se aprecian grupos de población extranjera de diferentes nacionalidades, se observan grupos de árabes, asiáticos, europeos, latinos, entre otros, que si bien, conforman parte del grupo de la población trabajadora de PEMEX y compañías que viajan bajo contratos en la ciudad o en plataformas, poseen una situación ventajosa en cuanto al resto de la población, por su nivel de estudios y situación económica que les permite tener una mejor calidad de vida, evidenciando el alcance territorial que ha logrado la ciudad tanto a nivel nacional como internacional.



Como corolario este apartado puede decirse que existen dos aspectos significativos en Ciudad del Carmen, que afecta no solo a los encuestados sino a toda la población:

1. *Clases sociales muy distantes*: Esta situación se da debido a la existencia de diferentes tipos de empleo e ingresos de acuerdo con los mismos, desde aquellos para ingenieros muy calificados, empresarios, o agentes comerciales, que poseen altos ingresos económicos por su trabajo, y que espacialmente es observada en la existencia y demanda de espacios de ocio de alta categoría, como bares y restaurantes de cadenas internacionales en áreas que socialmente han sido percibidas como de alto nivel, por los costos de los productos, las instalaciones, calidad y tipo de infraestructura y su lejanía al centro de la ciudad, o bien se manifiesta socialmente mejor en la presunción de objetos de alto valor como vehículos (hay una importante matrícula de vehículos tipo camionetas 4x4, Jeep, y autos Mini Copper, Camaro, etc), teléfonos y ropas, situaciones que han impactado y modificado la cultura, forma de vida e intereses de la población local.

2. *Cohesión social frágil*. De acuerdo con lo observado durante los trabajos de campo 2013 y 2014 se observa que debido a la diferencia de perfiles socioeconómicos y al origen, no existe una buena relación entre la población, principalmente por las diferencias, el acceso a los servicios y el desconocimiento entre los mismos; además del rencor existente por parte de los carmelitas (población nacida en la isla de padres carmelitas) hacia aquella población foránea que en teoría se emplea en la ciudad más fácil, gozando de los privilegios y preferencia que ellos deberían merecer al ser población local, sin dejar de considerar una mejora en su calidad de vida.

### **4.6 Distribución espacial de la población encuestada**

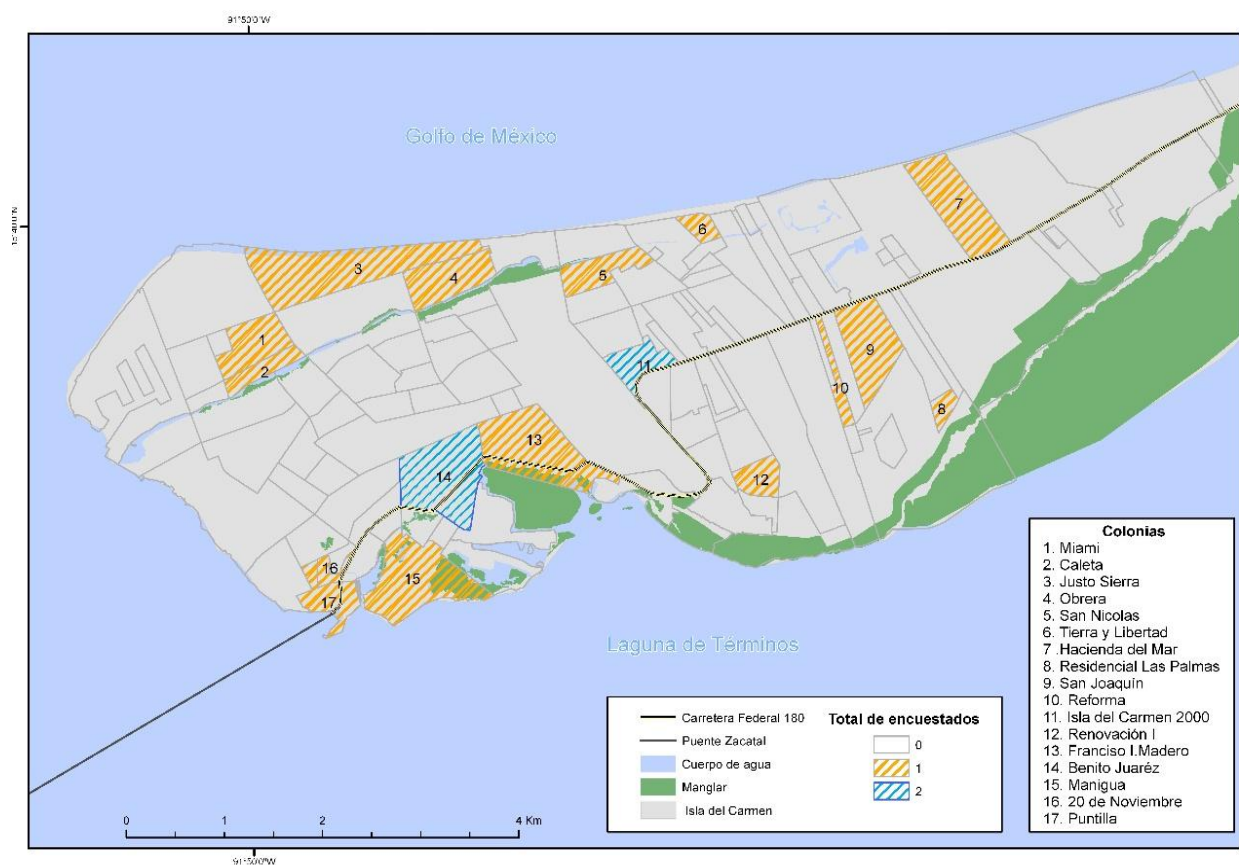
A partir de la postura de Díaz (2007) respecto a los impactos generados por los flujos de la población, éstos tendrán implicaciones sobre la redistribución espacio-temporal de los usos de suelo y la demanda de bienes y servicios en el territorio, lo que en muchos casos llega a tener impactos sobre el medio ambiente, dado que cada territorio tiene cierta capacidad de carga a partir de aquella población que puede soportar, lo cual se intensifica aún más cuando el territorio es una isla y tiene límites y recursos físicos limitados, aunado a la baja y mala accesibilidad a la misma; espacio en el que la población flotante y móvil, que utiliza y se desenvuelve en un territorio ajeno a su residencia genera un aumento en la demanda de recursos y servicios; por lo que la movilidad espacial se ha llegado a considerar como un fenómeno influyente sobre el resto de actividades humanas en el territorio, al repercutir en otros movimientos y en la distribución espacial de centros comerciales en una ciudad, afectando la localización de los nuevos centros.

La movilidad en Ciudad del Carmen, ha tenido importantes impactos territoriales, uno de ellos ha sido el crecimiento urbano y desacelerado, que sobrepasa el límite físico del aeropuerto en los últimos años, con la creación de un sin fin de espacios de residencias de tipo fraccionamiento para personas contratadas, o población de altos ingresos, además de una cantidad importante de espacios de autoconstrucción en terrenos de invasión ganados a la zona de manglar y de playa al Norte y al Sur de la isla, como es el caso de las colonias de San Nicolás y Tierra y Libertad, muy cercanos a los cuerpos de agua y sobre terreno de mangle, que precariza sus condiciones, sumadas al tipo de construcción que son, ambos barrios residencia de población móvil principalmente.

Por otro, la redensificación del espacio en el área urbana más antigua, que se encuentra del lado este del aeropuerto, ha tendido importantes crecimientos de población, también en los espacios de manglares, donde se ha ganado espacio para la construcción de viviendas precarias de paracaidistas, generalmente también de otras entidades y que se hallan en la porción Sureste de la isla, principalmente en las colonias de Reforma, Benito Juárez y La Manigua, espacios de mucha segregación social, y carencia en calidad y cobertura de servicios básicos, que en conjunto han tenido un gran impacto ambiental por la desaparición de las áreas de manglar, elemento biológico que regula las mareas y protege a la isla de inundaciones en temporadas de marea alta y huracanes y que da vulnerabilidad ante estos fenómenos naturales.

En la figura 33 se presenta una visión general de la distribución espacial de las personas encuestadas, ya que algunos no quisieron mencionar su ubicación y/o no la sabían, únicamente se consideran aquellas que no son nacidas en Ciudad del Carmen, ni en el municipio del mismo nombre, representando solo a aquellas personas que llegaron a la ciudad por cualquier tipo de movilidad territorial. Se puede interpretar que no existe un patrón particular; en donde se concentre principalmente la población externa, más bien se distribuye de manera dispersa en el territorio. Se observa que de acuerdo al perfil de la población y a su disposición general en espacios de arriendo de cuartos, posadas u hoteles de bajo costo, en donde más se detecta más, es en los barrios centrales como el caso de la colonias Benito, Isla del Carmen 2000 y Francisco I. Madero, en donde la dinámica de movilidad se asocia a este tipo de arriendo o a la vivienda compartida entre familiares que llegaron previamente a la ciudad; aunque también en zonas donde ya existe invasión de terrenos ganados al mar o al manglar, pero con la precariedad en los servicios.

FIGURA 33. Distribución de la población móvil encuestada, 2014

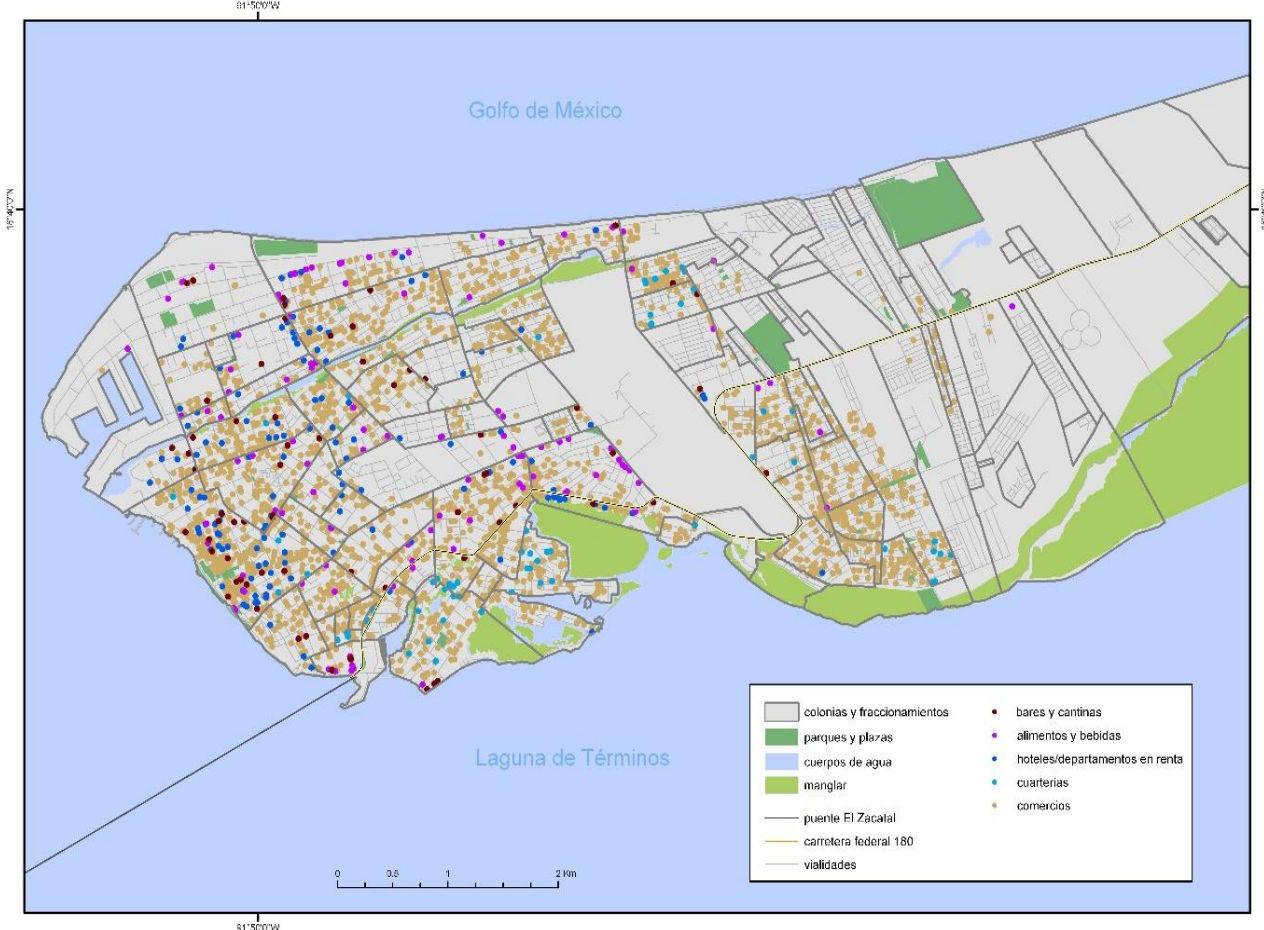


Fuente: elaboración propia a partir de encuesta sobre movilidad aplicada en trabajo de campo, 2014.

Es importante mencionar el crecimiento urbano y poblacional de Ciudad del Carmen, en el cual ha tenido que ver de manera intensa la población móvil, ha sido aprovechado por las empresas privadas y comerciales para la generación e implantación de servicios a lo largo de la isla, como es el caso de la amplia cobertura de negocios tipo minisúper y la construcción de nuevas plazas comerciales, principalmente en el lado oriente del aeropuerto, la zona de mayor crecimiento, aunque con sectores de la población muy particulares, pero que con el apoyo de políticas de modernización y desarrollo establecidas por el gobierno, logran fomentar el desarrollo de empleos y la dispersión de actividades a realizar; ya que también existe un importante aumento de establecimiento de comercios, principalmente, por que se ha convertido en una de las maneras en las que la población local y la que ha llegado a la ciudad, logra desarrollarse económicamente, que incluso es una de las áreas de mayor empleo en la ciudad, que de acuerdo con la figura 34 se hallan dispersos en casi toda la porción Este del aeropuerto, hacia el centro antiguo y comercial de la ciudad, donde existe una importante presencia de comercios en viviendas de

usos mixto y en calles principales solo de estos giros, mientras que en el lado poniente de la ciudad y del aeropuerto, únicamente se hallan el crecimiento de comercios en los barrios pobres del Noroeste, en aquellos barrios informales y de paracaidistas, y en el Sur, donde las colonias, aun siendo de tipo popular, tienen condiciones de carencia y marginación de acceso y calidad de servicios, muy inferiores a las zonas residenciales del Noroeste; por otro lado, la concentración de comercios se asocia con la presencia de los hoteles, restaurante, bares y cantinas, así como de las cuarterías y de los parques, siendo más cercanos y de fácil acceso a las dinámicas poblacionales asociadas con la movilidad y con los espacios de mayor uso por parte de la población local. Se aprecia de manera marcada la gran proliferación de comercios.

FIGURA 34. Distribución por colonias de usos de suelo relacionados con la población móvil, Ciudad del Carmen, Campeche.



Fuente: elaboración propia con base a IMPLAN, 2014.

El desarrollo de los giros de cuarterías y renta de departamentos ha sido uno de los tipos de usos de suelo que presenta mayor crecimiento y dispersión a lo largo del territorio urbano, concentrándose principalmente en el Este de la isla, y en particular en la parte central y central comercial de la ciudad, mientras que, de acuerdo con la encuesta realizada durante el trabajo de campo del 2014, uno de los habitantes de la ciudad empleado en el sector de la construcción, reiteró haber realizado negocio mediante la renta de habitaciones en una de sus propiedades, giro que le ha presentado muchos beneficios económicos, y en el cuál, muchas personas, de diferente perfil pero con ingresos económicos considerables, deciden acumular sus ganancias, comprar lotes, dividirlos y construir poco a poco casas de arriendo o cuarterías, dinámica que ha tenido repercusiones muy particulares en el uso de suelo, ya que genera dinámicas secundarias en torno a ella, como la importante implantación de servicios de alimentos y bebidas y de bares y cantinas, demandados por la población móvil del género masculino, donde estos últimos, de acuerdo a la figura 34 se hallan siempre junto a un hospedaje o cuartería; lo cual refleja la poca participación de las entidades gubernamentales para la orientación del crecimiento y desarrollo de actividades en la ciudad, siendo la dinámica poblacional la que va marcando su futuro y sobrevivencia.

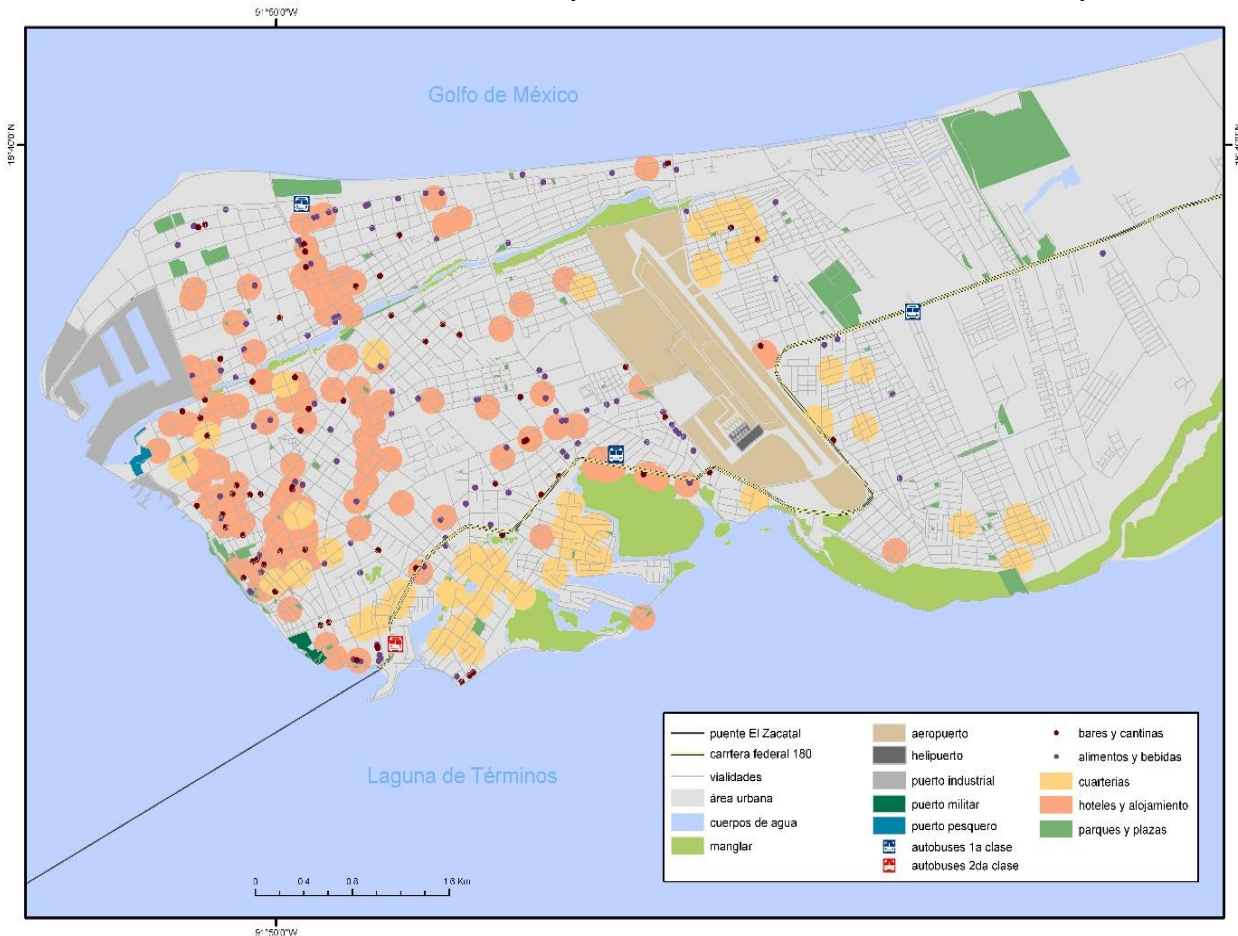
Partiendo de la premisa de que es necesario y fundamental conocer la distribución de la demanda en el territorio a través del tiempo, lo cual es una herramienta fundamental para la toma de decisiones por parte de los gobiernos locales y los agentes económicos que tienen acción en las decisiones y acciones en la isla, se presenta en la figur 35, a partir del análisis espacial de aquellos servicios empleados por la población móvil, en muchos casos, orientados particularmente a su uso y puntos de concentración de la misma, principalmente los espacios de hospedaje, alojamiento y renta, así como los puntos de alimentación y bebidas y los bares y cantinas. Esto se realizo mediante el apoyo del programa cartográfico Arcgis un buffer de 100 metros a las cuarterías, hoteles, casas de renta, puntos de alimentos y bebidas con la finalidad de encontrar un patrón de concentración y distribución de la población móvil en el espacio de Ciudad del Carmen, y así conformar una área de influencia de estos negocios en conexión con la población móvil. Se identifica que, los espacios donde se concentra principalmente la población móvil serán los sitios cercanos a las terminales de autobuses, avenidas principales y a los lugares de alojamiento que también se hallan cercanos a los últimos mencionados.



## CAPITULO IV. Movilidad territorial de la población hacia Ciudad del Carmen.

La distribución general se concentra principalmente en la porción Este de la isla, en lo que es considerado el área antigua y área comercial. Destaca un fenómeno particular, que hay una importante concentración de cuarterías en la parte sureste de la ciudad, que se encuentra muy cercana a la entrada a la isla/ciudad, viniendo del centro del país y en la que se hallan varias viviendas de autoconstrucción y espacios desordenados de terreno ganado al manglar, pero donde se ha invertido en este sector, porción en la que se incluye las colonias el Limonar, la Estrella y Miguel de la Madrid, y particularmente, ausencia de hoteles en la porción oriente de la ciudad, pero presencia de cuarterías, de manera particular en las colonias San Nicolás, Puente de la unidad, al Nororiente, y en el centro y suroriente en las colonias Belisario Domínguez, Compositores, Arcila, La Ribera y en Solidaridad urbana y Renovación II.

**FIGURA 35. Sitios de concentración de la población móvil en Ciudad del Carmen, Campeche**



Fuente: elaboración propia con base a IMPLAN, 2014.

Por otro lado la distribución de los sitios de alimentos, bebidas y cantinas, no tiene un patrón de distribución homogéneo, al no existir una zona rosa o área de concentración, tales giros han tenido importantes modificaciones e impactos en el cambio de uso de suelo, sobretodo, a partir de la cercanía que tiene el área de influencia a los lugares de alojamiento por ser espacios donde la población decide pasar tiempo de sus ratos libres o los momentos de espera de empleo o confirmación del mismo, siendo los de mayor concentración de población móvil.

Es así como se nota que la dinámica móvil tiene una manifestación y presencia en casi el 70% del territorio urbano, dada la distribución de los servicios previamente mencionados, y los cuales generan otras dinámicas en torno a ello, por ejemplo, el uso y apropiación de parques para la recreación y/u ocio y la introducción de comercios formales e informales en sus alrededores, sin descartar que es en estos sitios donde se observan las mayores dinámicas sociales, esto es, comercio, recreación, interacción, incluso de mayor flujo de personas a pie; espacios donde el gobierno local ha intervenido mediante la inversión e impulso de actividades culturales, tanto entre semana como fines de semana, además, de la mejora de las avenidas, y elementos urbanos, aunque, en muchos casos las condiciones de las instalaciones tanto de alojamientos como de negocios de alimentos, bebidas y bares, no son de buena calidad, dado que no son de cadenas nacionales o internacionales, de acuerdo a su giro, sino que son más bien de inversión tipo microempresas, generadas por población local. Socialmente, este ha sido uno de los elementos de mayor dispersión de las ofertas y sitios de empleo, que si bien, ha desarrollado económicamente casi toda la isla, también es el elemento de la gran segmentación social y marginación en toda la ciudad, que no permite llevar a cabo, la aplicación de políticas que permitan un desarrollo sectorial por colonias, dado que una colonia puede tener diferentes condiciones y perfiles tanto sociales como económicos y territoriales; pero que pueden permitir, mediante su ubicación, una mejora, aun cuando el fenómeno de la movilidad no permite un desarrollo pronto, dada su especulación y variabilidad día a día.

Entre las diversas actividades económicas que se identificaron como claves durante el proceso de la movilidad de población y el desarrollo o manifestación de la misma, está el comercio informal y la prostitución. Ambas actividades tienen conocimiento por parte de la sociedad, no en el modo que sean aceptadas por la población como un tipo de desarrollo laboral, sino más bien, se tiene certeza de su existencia, incluso de los sitios donde se desarrollan y el tipo de personas que las realizan. El comercio informal en Ciudad del Carmen, evidentemente es realizado por personas que no son originalmente de la

ciudad, dado que la mayoría de los encuestados que se dedicaban a este sector, principalmente eran encontrados en puestos móviles en parques, plazas y entradas de instituciones, con procedencia principalmente de los estados de Tabasco, Veracruz, Chiapas y Puebla (como se mencionó), incluso algunos de ellos realizan su trabajo en caminatas y no solo es espacios determinados, por otro lado, existen algunos casos de población indígena que se han establecido en diferentes puntos de la ciudad para vender sus productos, principalmente de Chiapas.

Por otro lado, se identificaron diferentes puntos de la ciudad donde población indígena y migrantes se han dedicado a la limpieza de vehículos en los semáforos y/o a pedir limosna, varios de ellos mencionan al hacerlo que provienen de otros estados y que no tienen sustento alguno, estos se disponen en pensiones o en cuarterías y son de alguna manera vigilados por personas de sus mismos lugares de origen que les hacen un cobro por el permiso de laborar en ello, además de vivir bajo condiciones de hacinamiento y carencia y mala calidad de servicios.

En Ciudad del Carmen, existen algunos espacios donde se llevan a cabo la instalación de mercados sobre ruedas o tianguis, en los cuales si participa la población local, dado que aun siendo informal tiene una mayor relación con los entes gubernamentales, tanto para el uso de suelo como por el pago de cuota de renta del mismo, aunque hay población proveniente de los pueblos cercanos a Ciudad del Carmen a ofertar sus productos (imágenes 14 y 15).

**IMAGENES 14 y 15. Artesanos indígenas y agricultores vendiendo sus productos en el parque del malecón.**



Fuente: Fotografías propias capturadas durante trabajo de campo, 2014.

La prostitución en Ciudad del Carmen se ha convertido en una de las actividades económicas y de gran impacto, oficialmente no existe una zona de tolerancia. Durante el trabajo de campo, tanto de 2013 como 2014 se identificó que existe un importante grupo de población dedicada a esta actividad, concentradas



principalmente en las cercanías a las terminales de autobuses, lugares de pernocta de empleados y trabajadores y principalmente en las plazas y parques públicos de la ciudad, destacando el parque Antón de Alaminos, ubicado junto a la presidencia municipal, la iglesia de la Virgen del Carmen (detrás de esta) junto al teatro principal, el parque del Malecón y el parque Benito Juárez, sitio donde a lo largo del día se encuentran mujeres y hombres dedicados a esta actividad, quienes aprovechan estos espacios de concentración para la población móvil y para los trabajadores de plataforma que pasan sus ratos de ocio y que saben que aquí encuentran este servicios. Por la noche esto toma mayor interés al sumársele la oferta de prostitución de hombres gay y transexuales; también se reporta la existencia de trabajadores sexuales pero para otro tipo de población, esto ofrecido en los bares y discotecas, orientadas a una población de mayores ingresos y status social. De acuerdo con la población encuestada dedicada a esta actividad, se logró accidentalmente encuestar en el trabajo de campo de 2013, dos trabajadoras sexuales en el parque Benito Juárez, quien afirmaron ser conocidos por la población, y mencionaron que sus servicios tiene demanda a lo largo de todo el día.

Además, se identificó mediante la visita a algunos bares y discotecas, que existe una importante población de trabajadores sexuales extranjeros, destacándose grupos de venezolanos, colombianos, estadounidenses y un grupo de mexicanos provenientes de otros estados del país, y que de manera extraordinaria no brindan servicios únicamente a personas de sexos opuestos, ya que se destaca por la población local y se evidencio en el trabajo de campo, existe una importante demanda de hombres trabajadores sexuales por hombres. Esta situación se ha convertido en un problema grave para las entidades gubernamentales, dado que , de acuerdo a estudios realizados por la alcaldía y la UNACAR, así como por los organismos descentralizados como el IMPLAN, se ha identificado que ya existe un importante número de la población con enfermedades de transmisión sexual, principalmente de población con VIH, que se asocia con esta dinámica y que además, en una charla con uno de los habitantes de la isla, muchos de los servidores sexuales, que en ocasiones son clientes de personas empleados en la industria y con buenos ingresos, son contratados, y dada su precaria economía aceptan con la finalidad de obtener mejores ingresos, que les permita subsistir; lo que ha generado grades conflictos sociales, entre ellos la repetición de esta práctica en la ciudad, como una manera fácil y pronta de obtener un ingreso.

#### **4.7 Percepción de la población móvil acerca de sus condiciones de vida a través de las encuestas**

De la misma manera en que la aplicación de las encuestas ha servido para la generación de información y mejor conocimiento del fenómeno de la movilidad territorial, el perfil y condiciones de vida de la población móvil en ciudad del Carmen, se ha optado por emplearlas para saber que es lo que piensan del sitio las personas, vistas como usuarios del espacio y a partir de su forma de vida en la ciudad. Para realizar este análisis particular, se han considerado las preguntas abordadas en la encuesta respecto al apartado de vivienda, especialmente en la pregunta sobre el número de personas con las que comparte habitación, la cual se complementó con la pregunta abierta sobre con quienes se compartía casa; también se consideran las preguntas acerca de la ocupación previa, pero principalmente las de la percepción de la cobertura de servicios y una autoevaluación sobre su forma de vida.

La existencia de población de diferentes espacios genera una importante desestructura de la población, dado que no existe una cohesión entre ellos; este es uno de los problemas que reporta la población carmelita respecto a la población móvil, en esta se genera un sentimiento de no pertenencia a la ciudad, por lo que evitan tener lazos sentimentales e incluso sociales con la población local, además de no preocuparse por los impactos de sus actividades en la ciudad, como el incremento en el costo de los productos, al hacer de la alimentación el elemento de mayor demanda pero que al mismo tiempo tiene la mayor cobertura (cuadro 31), en tanto que el crecimiento poblacional) complica la cobertura de servicios como el transporte, la salud, la educación y el empleo, principalmente porque aumenta la capacidad de carga de la ciudad.

**Cuadro 31. Percepción del abasto en la cobertura de servicios, Ciudad del Carmen, Campeche.**

<b>Cobertura de servicios</b>	
<b>servicio</b>	<b>%</b>
alimento	26.6
todos	24.5
empleo	18.5
salud	10.2
educación	10.2
transporte	10

Fuente: elaboración propia con base a encuesta sobre movilidad aplicada en trabajo de campo, 2014.

Considerando lo anterior y que las ganancias de la industria petrolera no se reflejan en el territorio, y si lo poco que hay es de inversión privada y para un mercado particular, el 52.94% de la población encuestada, como muestra del total de Ciudad del Carmen, considera que a pesar de lo complicado que es el subsistir en la isla, dadas sus carencias y demandas, su forma de vida es buena (Cuadro 32), el 44.12% indica que es regular; lo cual muestra que la forma de vida es grata para la población, elemento que sirve para que se continúe llevando a cabo la movilidad de población, las recomendaciones que hace la población local sobre la ciudad; elemento que, además del empleo es clave para que se de dicho fenómeno y que refleja la lucha del gobierno por la mejora en la calidad e inclusión de la población en sus políticas de desarrollo urbano y calidad de vida.

**Cuadro 32. Modo de vida de la población encuestada, 2014**

EVALUACION DE MODO DE VIDA	
evaluación	%
muy malo	.0
malo	.0
regular	44.12
bueno	52.94
muy bueno	2.94

Fuente: elaboración propia con base a encuesta de movilidad aplicada en trabajo de campo, 2014

Los resultados han mostrado que generalmente, de un 35.1% a un 40.5% de la población móvil total encuestada (Cuadro 33), comparte habitación con alrededor de 3 a 6 personas, esto considerado hacinamiento, ello deriva, además en precariedad, marginación y desigualdad social, en la generación de conflictos por el espacio privado, elemento que crea en la población cierta percepción de inestabilidad emocional, social y una sensación de tener una mala forma o manera de vivir, culpando a la ciudad y a su economía por ello, al ser muy elevados los costos de vivienda, de servicios o a los ingresos que el empleo en ella se genera. Paradójicamente en parte de los encuestados, este elemento de hacinamiento indica que existe una mayor integración social en estos grupos de población, ya que mencionan que es con familiares o amigos cercanos de la misma región, estado o localidad de procedencia con quienes se comparte el espacio, lo cual permite un mejor apoyo, organización y donde no importa reducir los costos de gasto de arriendo de vivienda o las condiciones de hacinamiento con la intención de ahorrar más dinero o apoyar a estas personas que necesitan espacio para residir; lo cual puede reducir en la población la

sensación de inestabilidad social y económica y su percepción de interrelación con el entorno en el cual viven.

**Cuadro 33. Porcentaje de personas residentes por vivienda.**

VIVIENDA		
PERSONAS	TOTAL	%
1 a 2	4	10.8
3 a 4	15	40.5
5 a 6	13	35.1
6 a 10	4	10.8
más 10	1	2.7

Fuente: Elaboración propia a partir de encuestas y trabajo de campo, 2014.

El empleo también se percibe como uno de los elementos que la ciudad no logra cubrir en su totalidad; considerando el nivel de estudios de la población encuestada, y partiendo de que más del 28% de los mismos poseen un nivel de estudios básicos, y que en general la industria petrolera demanda en general personas con una capacitación académica de media superior a superior, es que la población percibe que no hay un empleo suficiente para toda la población, además de que PEMEX lleva a cabo las contrataciones de manera previa desde otras ciudades industriales y es únicamente mediante las empresas complementarias que se puede tener un empleo, donde las posibilidades son reducidas y la competencia es mucha. En este aspecto, actualmente, con las reformas energéticas, la introducción de empresas y personal extranjero, se supone que se verán reducidas de una manera importante, incrementando la percepción de desempleo y carencia de oportunidades de desarrollo en toda la ciudad, aun cuando también se observa el importante aumento de población con niveles educativos superior entre esa población interesada y necesitada de un empleo; se podría elevar el nivel de inseguridad, de comercio informal y de presión social, economía y política, que hoy día incluso ya es perceptible mediante la marginación y vulnerabilidad social. Estas condiciones son complejas de entender y observar a simple vista, mientras se elaboró un trabajo de campo en la ciudad, sin embargo ha sido mediante la aplicación y generación de encuestas, que se facilita el conocimiento y amplía la idea de aquello que la población residente vive y pasa diariamente en ciudad del Carmen, y que como observadores y estudiosos del territorio no se aprecia o entiende; por lo que gracias a esta metodología podemos entrar en el conocimiento de las razones que hacen que se tenga un descontento social y la calidad de vida de la población residente así como la externa ya se inmigrante, migrante o simplemente población móvil.

---

## CONCLUSIONES

- La ubicación estratégica de isla del Carmen, desde sus inicios, ha sido un elemento fundamental para el desarrollo de infraestructura tanto portuaria como urbana, pero que ha sido gracias a la demanda de mano de obra que ha necesitado para el sustento de sus actividades, dando pie al importante núcleo poblacional que actualmente alberga, y que es el más grande en cuerpos insulares a nivel nacional; donde el sustento económico principal ha sido el auge camaronero y actualmente el petrolero, también gestadas estratégicamente por las reservas de ambos recursos únicamente en este punto, existentes por algunas características físicas ya mencionadas en este texto.
- Las características físicas de isla del Carmen aun no siendo condiciones favorables para el desarrollo de una ciudad con las dimensiones actuales de Ciudad del Carmen y el grado de insularidad en las que se originó, no fueron obstáculo para el desarrollo de un núcleo poblacional mayor a 150,000 habitantes, logrado principalmente por el desarrollo e inversión realizado en infraestructura para la integración del territorio con el continente a partir de la conexión vía marítima (en un principio) mediante los puertos pesquero e industrial; la vía terrestre con la creación de dos puentes que unen la isla por el lado Este y el Oeste, y la vía aérea, con la creación del aeropuerto y helipuerto para vuelos chárter entre ciudades y puertos cercanos a ciudad del Carmen y el área de plataformas en el Golfo de México.
- El desarrollo de infraestructura y el crecimiento económico a partir de la explotación de recursos estratégicos ha permitido que Ciudad del Carmen logre un importante alcance nacional e internacional y la reducción de la insularidad impulsaron el desarrollo de diferentes interacciones económico-sociales como la migración, la movilidad, el intercambio de recursos, la actividades económicas y sociales, todas influenciadas agentes externos e internos asociados a su producción industrial haciendo a la isla un sitio atractivo generador de oportunidades para población local y externa
- Ciudad del Carmen, dada su importante actividad industrial petrolera, ha logrado cierta importancia regional en la península de Yucatán, en la que además de las dinámicas resultado de la demanda de servicios y recursos naturales provenientes de ciudades como Mérida y Villahermosa, existe una oferta de empleo que atrae población de municipios de los estados de Yucatán, Tabasco, Chiapas, Veracruz, Oaxaca y el mismo Campeche. Ciudad del Carmen recibe aprovisionamiento de ciudades importantes como las ya mencionadas, pero también es punto de abastecimiento para lugares rurales y urbanos pequeños cercanos; por lo que la cantidad de población dependiente y según la teoría de localización,

el aumento de su área de influencia o de alcance, sea manifestado en el total de destinos de conexión directa vía terrestres y aérea y la diversidad en el origen de la población residente empleada en las diferentes actividades económicas, tanto en el sector industrial, servicios y comercial.

- Con la reducción de la insularidad y la mejora en la accesibilidad, se disminuyeron los costos de productos básicos y servicios en la ciudad y motivo a que empresas y compañías crearan dentro de la isla algunos almacenes y bodegas de mercancía con la finalidad de abaratar los costos de producción al tener mejor acceso de materia prima y mano de obra, la conexión con los puntos de distribución y la mano de obra barata; esta aglomeración se convirtió en un elemento estratégicamente potencial para el crecimiento urbano debido a la implantación proximidad de diferentes empresas de servicios a la industria, o eslabonamientos económicos, la implantaciones de economías complementarias y la apertura de servicios particulares, con la finalidad de reducir entre otras cosas los gastos por abastecimiento. Sin embargo, aun las reducciones en precios y costos, algunos servicios y productos de consumo básico se halla a precios aun elevados pero debido a la alta demanda y la percepción de los comerciantes que creyendo que todos los trabajadores industriales tienen altos ingresos pueden pagar lo que sea, situación que genera conflicto para la población de ingresos bajos dedicada a otras actividades como los servicios, el comercio e incluso para la población flotante.
- En ciudad del Carmen, la diversidad y orientación industrial, servicios y/o comercio complementario permitieron la existencia de una importante variedad de actividades económicas y opciones de empleo para la población local y foránea con un variado tipo de perfiles de población en edad, procedencia, nivel de estudios y área de empleo, creando territorialmente una segmentación de la ciudad en bloques marcados a partir del perfil académico, ingresos de la población, relaciones previas con la ciudad , es decir, si tenían o no algún contacto para ubicarse en la ciudad, al uso de suelo actual de la isla, la distribución espacial de los servicios, condiciones de vivienda y la accesibilidad.
- La dinámica de circulación de población hacia ciudad del Carmen representada principalmente por población de perfil joven (25 a los 30 años) y que representa cerca del 50% del total de población, permite que la situación de la población se encuentre en una constante regeneración al ser población en edad productiva y económicamente activa, elemento importante para la inversión local, ya que el haber mayor oferta de mano de obra las empresas pueden ofrecer salarios más reducidos y realizar contrataciones temporales sin una comprometida renovación.

- La movilidad de población migrante con permanencia mayor a 6 meses se ha convertido en un determinante y director de la organización espacial de la ciudad, en particular por la demanda de usos de suelo, extendidos desde el ámbito formal e informal; y por la demanda de vivienda, cubierto mediante la generación de proyectos en vivienda de interés social tipo INFONAVIT creadas para la población que cuenta con empleo formal y prestaciones de vivienda, y por otro lado la instalación a partir de asentamientos irregulares vulnerables, que se convierten en una carga para el gobierno por la marginación y conflictos sociales asociados con la seguridad y la imagen urbana.
- La movilidad territorial ha tenido manifestaciones o impactos negativos y positivos en la mejora de la calidad de vida de las personas, por una lado la población migrante proveniente de otros estados que logra emplearse en la ciudad logra una mejora en su calidad de vida, vista en su lugar de origen al que va después de trabajar su jornada (si trabaja por contratos) o bien en su forma de vida en la ciudad (si es que decide cambiar su residencia); sin embargo, negativamente, en Ciudad del Carmen como en los sitios de origen de la población móvil donde se tiene relación directa de empleo con la industria petrolera en esta ciudad, los precios de los productos, servicios y comercios se elevan y vuelven mas caros, no solo para quienes tienen buenos ingresos, sino para la población en general.
- En general, la población que realiza movilidad hacia ciudad del Carmen proviene de ciudades pequeñas cercanas, aunque en algunos casos, debido a la contratación previa hecha por las compañías o la realización de transferencias de personal puede ser de lugares lejanos; en todos los casos la población puede llegar sin ningún vínculo con la ciudad, pero si un conocimiento sobre la oferta laboral que tiene. Por otro lado, se identifico que el principal sector de población que realiza movilidad hacia la ciudad es el de familiares de personas ya empleadas en la ciudad, en este grupo se incluyen mujeres en edad productiva y en edad mayor que se emplean generalmente en los sectores servicios y comercio; existiendo un tercer y menor grupo por el total que este representa y es el de población universitaria, que migra a ciudad del Carmen desde otros municipios del mismo u otro estado, como por ejemplo Veracruz, Tabasco, Yucatán y Quintana Roo.
- Los tipos de movilidad territorial realizados hacia ciudad del Carmen, según las encuestas y los trabajos de campo hechos, son la movilidad cotidiana, la movilidad pendular ligada a la movilidad residencial y la migración. La primera de ellas debido a la importante actividad económica comercial y de servicios en la ciudad donde participan personas que provienen de las localidades cercanas a la ciudad (como isla

aguada y Sabancuy), mientras que el segundo y tercero están más ligados a la industria petrolera por los tipos de contrataciones que esta industria realiza y al perfil de población que demanda.

- La situación general vivida en Ciudad del Carmen, es de completa incertidumbre, debido a lo complicado que se ha vuelto el encontrar empleo, por consecuencia de la gran demanda que esto tiene, al grado que la población local guarda cierto resentimiento a la población externa que llega con contratos o que bien encuentra donde posicionarse, cuando para ellos suele ser más complicado. Por otro lado, despierta cierto temor para algunas personas el hecho de la nueva reforma energética realizada en este año, por la preocupación de la reducción en el número de contrataciones a personas nacional, mientras que otro grupo de población cree que es positivo para la ciudad y la industria por impulsar las inversiones extranjeras y desarrollo del sector, que puede traer con ello la creación de cientos de empleos, cuestión dudable después de los últimos cientos de despidos que ha tenido este sector en algunas de sus compañías. Para lo que se considera importante la intervención municipal e incluso estatal en la regulación de los fenómenos económicos, y orientar la economía local hacia otros sectores, como el comercio y el turismo como posible sostén de la economía, y realizar la regulación de viviendas y crecimiento urbano por infraestructura, ya que la capacidad de carga de la isla se ha superado y promete crecer aún más, resultando en conflictos ambientales, económicos y sociales de gran preocupación.



## BIBLIOGRAFÍA

- Abler, R., Adams, J., y Gould, P. (1971). *Organización espacial, la mirada del geógrafo del mundo*. Englewood Cliffs, NJ. Prentice-Hall. Nueva York. Estados Unidos de Norteamérica.
- Aguilar, A. G. (coord.). (2003). *Urbanización, cambio tecnológico y costo social. El caso de la región centro de México*. IG-UNAM. CONACYT. Miguel Ángel Porrúa Editores
- Aguilar, A. (2004). *Procesos metropolitanos y grandes ciudades. Dinámicas recientes en México y otros países*. H. Cámara de Diputados. LIX Legislatura/Universidad Nacional Autónoma de México/Conacyt/. Miguel Ángel Porrúa. México.
- Ajenjo, M. (2005). *Evolucio i caracteristiques de la mobilitat habitual per treball a Catalunya (1986-2001). L'accésibilitat com a variable intermedia*. Tesis doctoral. Departamento de Geografía, Universidad Autonomía de Buenos Aires.
- Alburquerque, F. (2011). *Desarrollo económico Local redes empresariales o redes de productores y ordenes productivas*. Lima. Perú.
- Allemand, D., Payan, P., Borelli, G., Bouchot, a., Durand I., et.al. (2004). *Ion transport and biomineralization: inferences from coral an fish otolh studies*. In: Kobayashi, H. Ozawa (eds), *Bimineralization: formation, diversity, volution and application*. Proc. 8th Int. Symp. Biomineralizations. Tokai University Press. Niigata. pp. 115-122
- Álvarez, L. y Sánchez, C. y San Juan, C. (2010). *La gestión incluyente en las grandes ciudades?*. Juan Pablos Editores, Universidad Autónoma Metropolitana/Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto Nacional de Antropología e Historia/ Consejo Nacional de Ciencias y Tecnología. México, D.F.
- Área Portuaria Integral (API) *Ciudad del Carmen, Campeche*. EN LINEA:  
[[http://www.puertoisladelcarmen.com/sitioweb/index.php?option=com\\_content&view=article&id=103&Itemid=109](http://www.puertoisladelcarmen.com/sitioweb/index.php?option=com_content&view=article&id=103&Itemid=109), 10 de Agosto de 2014]
- Ares, S. y Mikkelsen, C. (2009). *Dime dónde vives y sabré por qué llegaste. Movilidad territorial y poblamiento de localidades pequeñas del partido de General Pueyrredon (Buenos Aires)*. Universidad Nacional de Mar del Plata. Argentina.
- Ballesteros, F.(1998). Quality of life: the differential conditions. *Psichologyian Spain*. Vol.2. No. 1. Autonom Universit of Madrid. Spain. pp. 57-65
- Bankirer, M. (2000). Nuevas formas de movilidad de la población. Avances teóricos y metodológicos para su estudio. *Serie materiales didácticos*. Documento no.16. Universidad Nacional de Buenos Aires. Argentina.
- Baños O. (2005). *Población y territorio en la Península de Yucatán, México*, Universidad Autónoma de Yucatán. Yucatán, México.

- Baxin Martínez, J. (2010). *La isla de Cedros en el contexto insular del Pacífico mexicano: un estudio de geografía cultural*. Tesis de licenciatura. Facultad de Filosofía y Letras. UNAM. Ciudad de México.
- Bayón, P. (2002). *El enfoque geoecológico preliminary en el tratamiento de la disciplina Geografía Física General con premise para los studios medioambientales locales*. Revista electronic ORBITA CIENTIFICA. No. 27. Volumen 8.
- Bayón, P. (2003). *Los estudios geoecológicos preliminaries- de los polígoos de práctica de campo- en la formación de profesores de Geografía: una premise para la planificación de actividades de E.A. Caso boca de Jaruco*. (en CD-rom, VI Congreso Iberoamericano de EA, Cuba.
- Bell M. y Ward G. (2000). *Comparing temporary mobility with permanent migration*. Tourism Geographies Australia.
- Bell, M. (2004). *Measuring temporary Mobility: dimensions and issues*. Queensland Centro for Population Research School of Geography. Planning and Architecture. University of Queensland. Australia.
- Blanco, C. (2000). *Las migraciones contemporáneas*. Ciencias Sociales, Alianza Editorial, Madrid, España.
- Boadas, A. (2011). Islas en insularidad geográfica. Terra Nueva Etapa, Vol. XXVII. Núm, 41. Enero-Junio. Universidad Central de Venezuela. Venezuela. pp. 147-154.
- Bogue, D. (1975) *Migración interna, El estudio de la población*. Centro Latinoamericano y caribeño de de Demografía (CELADE), Chile.
- Bolívar, J. (2006) *Compendio de historia de Ciudad del Carmen, Campeche*. Universidad Autónoma del Carmen (UNACAR). Ciudad del Carmen. Campeche. México.
- Cabrero, E., Orihuela, I., Ziccardi, A. (2003). *Ciudades competitivas-ciudades cooperativas: Conceptos claves y construcción de un índice para ciudades mexicanas*. Centro de Investigación y Docencia Económicas (CIDE). México, D.F.
- Cadena-Roa, J., M. Luna, and C. Puga. 2012. *Associational Performance: The Influence of Cohesion, Decision-Making, and the Environment*. Voluntas. International Journal of Voluntary and Nonprofit Organizations 23 (4): 993-1013.
- Casado, J. y Feria, J. (2007). *Transformaciones sociales y territoriales en el incremento de la movilidad por razón de trabajo*. Cuadernos de Geografía. Universitat de Valencia. Valencia.
- Castro G. (1995). *Naturaleza y Sociedad en la Historia de América Latina*. Centro de Estudios de Latino América (CELA), Panamá.

- Consejo Nacional de Población (CONAPO, 2010.) *Índice de marginación por localidad 2010*. México. EN LINEA [[http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Indice\\_de\\_Marginacion\\_por\\_Localidad\\_2010](http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Indice_de_Marginacion_por_Localidad_2010) 25 Octubre de 2015]
- Consejo Nacional de Población (CONAPO, 2010.b). *Indicadores Demográficos Básicos por Entidad Federativa. 1990-2010*. [México. ENLINEA:[http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/De\\_las\\_Entidades\\_Federativas\\_1990-2010](http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/De_las_Entidades_Federativas_1990-2010) ]
- Consejo Nacional de Población (CONAPO, 2010.c). *Matriz de Movilidad Intermunicipal y movilidad laboral*. México. [En línea: <http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Descargas>, 7 de Enero de 2015]
- Connolly, P. y Duhau, E.(2010). *Las movilidades en las grandes ciudades. ¿Globalización o automovilización?*. Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT). México, D.F.
- Delgado, J. (2003). *Transición rural-urbana y oposición campo-ciudad*. IG-UNAM. CONACYT. pp.73-118
- Díaz F. del Olmo y M. Fernández F. (2002). *Huella ecológica y presión turística socio-ambiental. Aplicación en Canarias*. Departamento de Geografía Física y Análisis Geográfico Regional. Universidad de Sevilla.
- Dosso, R. (2005). Centralidades territoriales. Aportes y Transferencias. Red de revistas científicas de América Latina, El Caribe, España y Portugal. Vol.9. Num. 2. Universidad Nacional de Mar del Plata. Argentina. pp. 27-48
- Duch, B. (2010). *La teoría de la localización*. Universitat de Barcelona. España. 73 p.
- Duhau, E. (2003). *División social del espacio metropolitano y movilidad residencial*. Papeles de Población, abril-junio. Universidad Autónoma del Estado de México. México.
- García, R. (2009). Reseña de "Turismo, urbanización y estilos de vida. Las nuevas formas de movilidad residencial "de Tomas Mazón, Raquel Huete y Alejandro Mantecón. (Eds.). Cuadernos de turismo. Num. 24. Universidad de Murcia, España.
- Garrocho, C. (2011). *Población flotante, población en movimiento: conceptos clave y métodos de análisis exitosos*. Consejo Nacional de Población (CONAPO). El Colegio Mexiquense, A. C. México. 266 p.
- Garrocho, C. (2012). *Estructura funcional de la red de ciudades en México*. El Colegio Mexiquense, Consejo Nacional de Población, Fondo de Población de las Naciones Unidas. México.
- Geyer, H. y Kontuly T. (2003). *A theoretical Foundation for the Concept of Differential Urbanization*. International Regional Science Review. No.15. Drexel University. California.

- Godenau, D. y Hernández R. (1996). *Insularidad: ¿Un concepto de relevancia analítica?* Estudios regionales No. 45. Universidad de La Laguna. España. pp.177-192
- Gordón W. y Sánchez R. (2005). *Provisión e infraestructura de transporte en América Latina: experiencia reciente y problemas observados*. Serie de Recursos Naturales e infraestructura. No. 94. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Graizbord, B. y Santilla, M. (2005). *Dinámica demográfica y generación de viajes al trabajo en el Area Metropolitana de la Ciudad de México: 1994-2000*. Estudios Demográficos y Urbanos, enero-abril. Colegio de México. México. pp. 70-101.
- García, M. (2008). *Los determinantes de la Competitividad nacional. Análisis y reflexiones a partir de un marco teórico conceptual*. Temas de Ciencia y Tecnología. Vol. 12. No. 36. septiembre – diciembre. Universidad del Mar, Huatulco.México.
- García de León, A. (2013) Municipio del Carmen Campeche: ¿caso de desarrollo o ejemplo de dependencia económica? En XV Encuentro Internacional Humboldt del 6 al 10 de septiembre, Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México, México.
- Garduño R., Ibarra D. et.al. (2013). *La medición de la competitividad en México: ventajas y desventajas de los indicadores*. Realidad, datos y espacio. Revista internacional de Estadística y Geografía. Vol.4. Núm. 3. México.
- Gobierno de la Republica. (2014). *Plan Nacional de Desarrollo, 2013-2018*. Programa Sectorial de Comunicaciones y Transportes.  
En línea:  
[http://www.sct.gob.mx/fileadmin/banners/Programa\\_Sectorial\\_de\\_Comunicaciones\\_y\\_Transportes.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/banners/Programa_Sectorial_de_Comunicaciones_y_Transportes.pdf)  
(23 de Agosto, 2014)
- Hernández, D. (2013). *Alcance regional de los puertos de Ensenada y Cedros, Baja California*. Tesis de licenciatura. Facultad de Filosofía y Letras (FFyL). UNAM. México.
- Herrera, R. (2006). *La perspectiva teórica en el estudio de las migraciones*. Siglo XXI Editores. México, D.F.
- Hiernaux, D. (1995). *La región insoslayable*. Revista Eure, Vol. XXI. No. 63. Instituto de Estudios Urbanos. Pontificia Universidad Católica de Chile (PUC). Santiago de Chile.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2010). *Conteo Nacional de población y vivienda 2010*. México.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEG, 2011). *Censo General de Población y Vivienda 2010* [En línea: <http://www.censo2010.org.mx/>, 4 de Noviembre de 2013]
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2013). *Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas*, [Disponible en: <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/mapa/denue/default.aspx>, 6 de noviembre 2014]

- Instituto Mexicano para la Competitividad A.C (IMCO, 2012). *Índice de Competitividad Urbana. El municipio: una institución diseñada para el fracaso*. Propuesta para la gestión profesional de las ciudades, México. EN LINEA:  
[http://porciudad.comparadondevives.org/archivos/libro/Indice\\_de\\_Competitividad\\_Urbana\\_2012.pdf](http://porciudad.comparadondevives.org/archivos/libro/Indice_de_Competitividad_Urbana_2012.pdf)
- Instituto Mexicano para la Competitividad A.C (IMCO, 2012). *Índice de Competitividad Estatal 2012*. EN LINEA: [http://imco.org.mx/indice\\_de\\_competitividad\\_estatal\\_2012/](http://imco.org.mx/indice_de_competitividad_estatal_2012/)
- Instituto Municipal de Planeación Carmen (IMPLAN) (2009). *Carta síntesis. Programa Director Urbano 2009, Ciudad del Carmen, Campeche*. Campeche. México.
- Instituto Municipal de Planeación Carmen (IMPLAN) (2009). Programa Director Urbano del Centro de Población Ciudad del Carmen, Campeche. *Por una ciudad bella, competitiva, sustentable e incluyente. Tomo 1. Antecedente y Diagnóstico*. Campeche. México.
- Instituto Municipal de Planeación Carmen (IMPLAN) (2009). Programa Director Urbano del Centro de Población Ciudad del Carmen, Campeche. *Por una ciudad bella, competitiva, sustentable e incluyente. Tomo 2. Diagnóstico, estrategias, normatividad e implementación*. Campeche. México.
- Kauffmann, V. (2006). *Motilité, latence de mobilité et modes de vie urbains*. La ville aux limites de la mobilité. Paris. pp. 223-233.
- Krugman, P. (2005). *El internacionalismo moderno. La economía internacional y las mentiras de la competitividad*. Edit. Critica. colección Biblioteca de Bolsillo. 2ª edición. Barcelona. 171p.
- Le Breton. (2006). *Des chiffres et des hommes*. Bretagne, terre dinmigration en devenir. No. 1260, Mars-Avril. France. pp.41-49.
- Levitas, R., Pantazis, C., Fahmy, E., et.al. (2007). *The multidimensional analysis of exclusión*. Bristol Institute for Public Affairs, University of Bristol.
- Lewis, C. (2002). Transporte y Comunicaciones. Nueva historia argentina. Academia Nacional de Historia. Buenos Aires, Argentina.
- López, C., Calderón, G. y López F. (2011). *La industria hotelera y el medio ambiente. El caso de la Isla de Ciudad del Carme, Campeche*. Universidad Autónoma del Carmen, Campeche, 16 pp.
- Massiris, A. (2009). *Geografía y territorio. Procesos territoriales y socio espaciales, aproximación desde Iberoamérica*. Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia. Tunja. Colombia.
- Mateo, J. (2002). *La dimensión espacial del desarrollo sostenible: una visión desde América Latina*. Editorial Científico-Técnica. La Habana, Cuba, 293 pp.
- Mateo, J. (2005). *La concepción sobre los paisajes desde la geografía*. Boletín de Geografía. Facultad de Geografía. Universidad de la Habana. Cuba.

- Mena, R. (2007). *La expectable ubicación geográfica de Venezuela*. Geo-venezuela. Fundación Polar. Caracas. Venezuela.
- Micol, A. (2005). *Teorías y conceptos asociados al estudio de las migraciones internacionales*. Revista del Departamento de Trabajo Social. No.7. Facultad de Ciencias Humanas. Universidad Nacional de Colombia. pp. 59-76
- Módenes, J. (2007). *Movilidad espacial: Uso temporal del territorio y poblaciones vinculadas*. X Congreso de la Población Española: Migraciones, movilidad y territorio. Centre d'Estudis Demogràfics.. Pamplona. España.
- Módenes, J. (2008). *Movilidad espacial, habitantes y lugares: retos conceptuales y metodológicos para la geodemografía*. Revista Estudios Geográficos. Vol. 69. No. 264. España. pp. 157-178.
- Municipio del Carmen, Campeche. (2009). *Plan Municipal de desarrollo 2009-2012*. México.
- Municipio del Carmen, Campeche. (2012). *Plan municipal de desarrollo 2012-2015*. México.
- Ortiz, P. (1998). *La movilidad territorial de la población en los contextos rurales. Una visión teórica*. Universidad Nacional de Tucumá. Colombia.
- Padilla, L. y Luna, A. (2007). *Territorio y ambiente: desde el enfoque de la complejidad de Geografía*. Investigaciones geográficas. Num.64. Instituto de Geografía. UNAM. México. pp. 179-182
- Pelletier, P. (1991). *Le oignement insulaire dans la mer Interieure japonaise. Territoires et societes insulaires*. Brest. France. pp. 323-328.
- Propín, E. (2003). *Teorías y métodos en Geografía Económica*. Colección: Temas selectos de Geografía de México. Instituto de Geografía. UNAM. Mexico. 162p.
- Sánchez, J. y Zofío, J. (2009). *Espacio, distancia y localización: Hacia la nueva economía geográfica*. Aspectos territoriales del Desarrollo: Presente y Futuro. Mayo-Junio. No. 848. Madrid. España.
- Sanguín, André-Louis (1981). *Geografía política*. Barcelona: Oikos Tau.
- Santos, M. (1995). *Metamorfosis del espacio habitado*. Oikos-Tau. Barcelona.
- Salguero, J. (2006). *Enfoques sobre teorías referentes al desarrollo regional*. Conferencia Estatutaria para posesionarse como Miembro de la Sociedad Geográfica de Colombia. Bogotá. 20 p.
- Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural (SAGARPA, 2010). *Anuario Estadístico de acuacultura y pesca*. Comisión Nacional de acuacultura y pesca. México. 289 p.
- Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT, 2010) *Anuario Estadístico de los Puertos de México*, México.

Secretaría de Marina (SEMAR, 2015), *Isla del Carmen, Campeche*.

EN LINEA: <http://digaohm.semar.gob.mx/cuestionarios/cnarioCddelcarmen.pdf>

Secretaría de Marina (SEMAR) (2015). *Cayo Arcas, Campeche*.

En línea: <http://digaohm.semar.gob.mx/cuestionarios/cnarioCayoarcas.pdf>

Sobrino, J. (2003). Zonas metropolitanas en 2000: conformación territorial y movilidad de la población ocupada. *Estudios Demográficos y Urbanos*. Vol.18. Núm.3. El Colegio de México. México.

Sotolongo, P. L. (2001). *Nuevas Tendencias de la Sociología Contemporánea*, Informe técnico en el Instituto de Filosofía del Consejo de Ciencias Sociales del CITMA-Cuba. La Habana. Cuba.

Susino, J. y Martínez-Resendíz J. (2010). *Movilidad cotidiana por trabajo en el análisis de la estructura territorial: Andalucía y centro de México*. Universidad de Granada/Universidad Nacional Autónoma de México. España.

Wengleski, S. (2002). *Parcours effectif a l'emploi versus acces potentiel a l'emploi une mesure des contraintes des actifs dans la metropole pariseienne*. XXXVIII eme Colloque annuel del Trois-Rivieres. Canada.



## 1. ENCUESTA SOBRE MOVILIDAD DE POBLACIÓN, 2014

Fecha:

Lugar:

### 1. Datos generales del encuestado

1.1 Edad: 1.2 Estado Civil

1.3 Escolaridad

1.4 Lugar de nacimiento: Entidad:

Municipio:

### 2. Movilidad

1.5 Razón de partida: a) económica b) relacional (familiar) c) modo de vida d) desempleo e) conflicto político/narco  
f) estudios

1.6 Forma de llegada a la ciudad:

1.7 Conocimiento y elección del sitio:

1.8 Motivo de permanencia:

1.9 Tiempo de vivir en esta ciudad

### 3. Salud y seguridad social

2.1 Lugar de atención médica:

2.2 Tipo de enfermedades frecuentes: a) parasitarias b) gastrointestinales c) respiratorias d) accidentes laborales

2.3 Considere suficiente el servicio médico: a) Si b) No

### 4. Empleo

3.1 Actividad económica de empleo: a) agricultura b) pesca c) industria d) minería e) servicios  
e) comercio f) ninguna

3.2 Lugar de trabajo:

3.3 Lugar de residencia:

3.4 Ingreso mensual: \$

3.5 Gasto diario (transporte, comida): \$

3.6 Porcentaje de ingreso gastado en alimento: a) educación: b) vestido: c) vivienda:

d) transporte: e) salud: f) recreación:

3.7 Tiempo de viaje al trabajo:

3.8 Modo de traslado:

3.9 Ocupación previa:

3.9 Ambiente de trabajo: a) estimulante b) insoportable c) agradable d) divertido e) relajado  
f) competitivo g) difícil h) abrumador

### 5. Alimentación

4.1 Considera tener una buena alimentación: a) Si b) No

4.2 Abastece toda su canasta básica dentro de la ciudad: a) Si b) No

4.3 Lugares donde acude para su abasto fuera de la ciudad:

### 6. Vivienda

5.1 Tipo de vivienda: a) propia b) rentada c) prestada d) casa de huéspedes e) otro

5.2 Numero de cuartos en la vivienda:

5.3 Total de personas que habitan la vivienda (incluido)

5.4 Servicios con los que cuenta: a) drenaje b) energía eléctrica c) piso diferente a tierra d) baño

e) toma de agua f) teléfono fijo/internet

### 7. Educación

6.1 Suficientes escuelas en la localidad para la población: a) Si b) No

6.2 Lugar de estudio para sus hijos después de la secundaria:

### 8. Ocio y Tiempo libre

7.1 Lugar de realización de últimas vacaciones: a) casa b) localidad \_\_\_\_\_  
c) otro estado \_\_\_\_\_ d) otro país \_\_\_\_\_

7.2 Hay lugares de esparcimiento familiar en la localidad: a) Si b) No

7.3 Está satisfecho con el uso de su tiempo libre: a) Si b) No

### 9. Percepción

8.1 Elementos que cubre la localidad: a) alimentos b) empleo c) salud d) educación e) transporte

8.2 En la escala del 1 al 10 como evalúa su modo de vida: a) muy malo b) malo c) regular d) bueno e) muy bueno