Heterogeneidad regional en la movilidad de las personas al trabajo en México

Extracto del Reporte sobre las Economías Regionales Octubre – Diciembre 2025, Recuadro 4, pp. 49-51, documento publicado el 12 de marzo de 2026.

Nota: En la versión electrónica de este documento se puede obtener la información que permite generar todas las gráficas y tablas que contiene dando clic sobre ellas, con excepción de aquella que no es producida ni elaborada por el Banco de México.

1. Introducción

Los tiempos de traslado al trabajo inciden sobre el bienestar de las personas, ya que condicionan el uso del tiempo, generan estrés y tienen consecuencias para la salud física y mental.[1] Asimismo, podrían influir el funcionamiento de los mercados laborales locales, pues repercuten en la puntualidad, la rotación del empleo y la productividad. Entre los principales determinantes del tiempo de traslado se encuentra el medio de transporte empleado, la infraestructura vial y la disponibilidad de transporte público, los cuales pueden variar entre localidades y regiones.[2] El presente Recuadro documenta las discrepancias en los tiempos de traslado al trabajo y en las modalidades de transporte utilizados por la población ocupada en las regiones de México.

Los resultados muestran diferencias importantes entre regiones, destacando los elevados tiempos de traslado al trabajo en la región centro, particularmente en la zona metropolitana de la Ciudad de México. Se observa también un uso más frecuente del automóvil en las regiones norte y centro norte, mientras que el transporte público predomina en el centro y caminar es la forma más común de trasladarse en el sur. Los tiempos de traslado varían considerablemente según el medio de transporte y el tipo de localidad. Asimismo, se observa que la modalidad de desplazamiento al trabajo difiere según la posición ocupacional, lo que contribuye a explicar las desigualdades observadas en los tiempos de traslado.

2. Heterogeneidad regional en los tiempos de traslado

Para analizar los tiempos de traslado se utilizan los microdatos de la muestra que respondió el cuestionario ampliado del Censo de Población y Vivienda 2020 (INEGI).[3] Esta base de datos permite obtener el tiempo que tarda cada persona censada en ir de su casa al trabajo. Se seleccionaron aquellas personas de 15 años o más que asistieron a trabajar la semana anterior a la aplicación del cuestionario y que proporcionaron información sobre sus tiempos de traslado al lugar de trabajo. De acuerdo con esta fuente, 56% de las personas mayores de 15 años reportaron trabajar y, de estas, un 89% proporcionó información sobre su medio de transporte en 2020.

La Gráfica 1 muestra los tiempos de traslado al centro de trabajo de acuerdo con el rango de tiempo por regiones, tanto para hombres como mujeres. Se identifica que en todas las regiones los hombres se concentran en los rangos de tiempo de traslado más prolongados (barras naranja, amarillo y rojo) en comparación con las mujeres, y este resultado se mantiene en todas las regiones. Al comparar las regiones, el centro destaca por su mayor proporción de personas con traslados al centro laboral superiores a 30 minutos tanto para hombres (45%) como

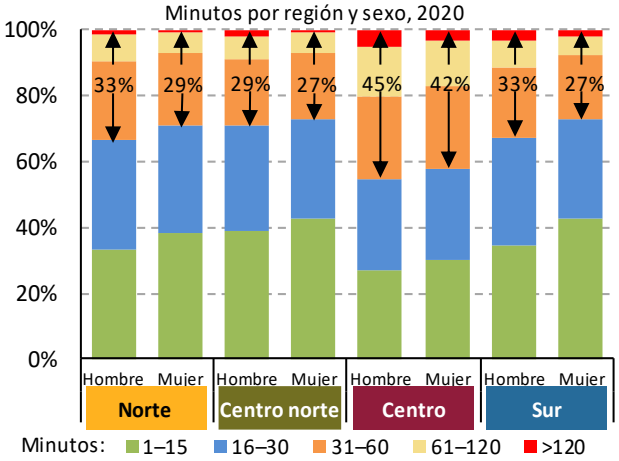
[1] Diversos estudios documentan el impacto negativo de tiempos de traslado prolongados sobre el bienestar. Christian (2012) señala que 30 minutos adicionales de traslado al trabajo se asocian con una reducción en actividades relacionadas con la salud. Para una revisión de la literatura sobre traslado al trabajo y bienestar, véase Chatterjee et al. (2020).

[2] Véase Sobrino (2024) para una discusión de los factores que influyen en los tiempos de traslado al trabajo en México.

[3] El Censo de Población y Vivienda 2020 se levantó del 2 al 27 de marzo de 2020, mientras que el inicio de la fase 2 de la contingencia por el COVID-19 inició el 23 de marzo. Como referencia, el porcentaje de "estadía residencial" del *Global Mobility Report* de Google reportaba para el 27 de marzo un incremento mínimo de entre 2.76 y 4.01 puntos porcentuales arriba del periodo de referencia (enero-febrero 2020).

para mujeres (42%). En contraste, las mujeres en el centro norte y sur registran mayores aglomeraciones en rangos con menores tiempos de traslado (colores verde y azul).

Gráfica 1
Distribución porcentual de los tiempos de traslado al trabajo
Minutos por región y sexo, 2020



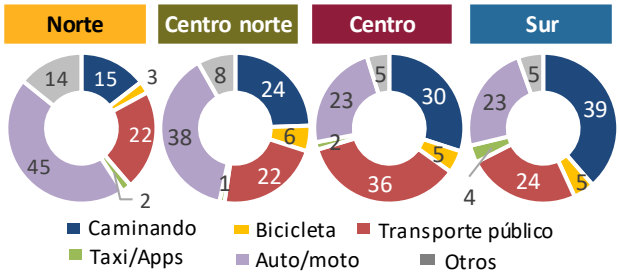
Nota: personas ocupadas mayores de 15 años.
Fuente: elaborado por el Banco de México con base en el Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI.

El uso diferenciado de medios de transporte en las regiones podría ayudar a explicar parte de las discrepancias en los tiempos de traslado al trabajo. La Gráfica 2 evidencia la heterogeneidad en el uso de distintos medios de transporte. Se observa que el uso del automóvil en 2020 mostró una mayor concentración en las regiones norte y centro norte (45% y 39%, respectivamente) en relación con su uso en las regiones centro y sur (ambas con 23%). Por el contrario, el caminar al lugar de trabajo es más recurrido en el sur y centro. Destaca también que el transporte público es el principal medio de traslado al lugar de trabajo en la región centro.

Además de las diferencias regionales en el uso de medios de transporte, la duración del trayecto asociado con cada medio varía según el tipo de localidad. La Gráfica 3 presenta la distribución porcentual de los tiempos de traslado por medio de transporte, distinguiendo entre zonas metropolitanas (ZM) y el resto de los asentamientos poblacionales.[4] Se observa que el transporte público es el medio con mayor proporción de usuarios que tardan más de 60 minutos en llegar a su trabajo, particularmente en las ZM, donde esta cifra alcanza 27%. En contraste, medios como la bicicleta y caminar se asocian predominantemente con traslados de menor duración, principalmente fuera de las ZM. En el caso del automóvil, los tiempos son notoriamente mayores en las ZM que en el resto del país, lo cual es consistente con la mayor congestión vial y las distancias más largas en estas ciudades.

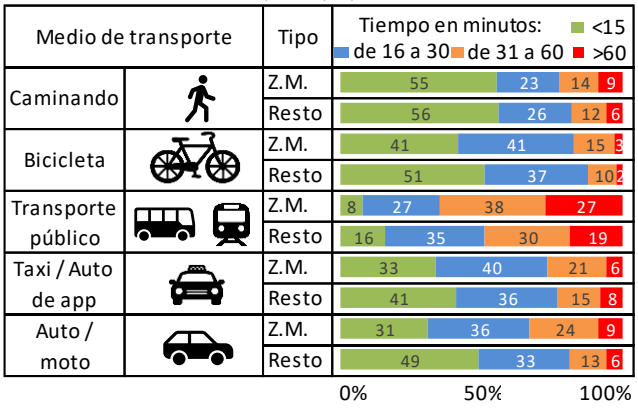
[4] La definición de zona metropolitana se tomó de la SEDATU-CONAPO-INEGI (2023). Los demás municipios corresponden a aquellos que no forman parte de estas zonas y comprenden ciudades medias, metrópolis municipales y zonas rurales.

Gráfica 2
Distribución de la modalidad de transporte al trabajo
Porcentajes por región, 2020



Nota: personas ocupadas mayores de 15 años.
Fuente: elaborado por el Banco de México con base en el Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI.

Gráfica 3
Distribución porcentual de la población por medio de transporte en cada categoría de tiempo
Por medio de transporte y tipo de localidad, 2020



Nota: personas ocupadas mayores de 15 años. La definición de zona metropolitana (ZM) proviene de SEDATU-CONAPO-INEGI (2023). "Resto" se refiere a municipios no incluidos en las ZM.
Fuente: elaborado por el Banco de México con base en el Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI.

3. Análisis de tiempos de traslado mayores de 60 minutos

Diversos estudios han enfatizado el deterioro en la salud por tiempos de traslado mayores de 60 minutos, lo que implica mayores costos en términos de bienestar y restricciones de tiempo para otras actividades, como el cuidado personal y el descanso.[5] En el Cuadro 1 se presentan los porcentajes de la población que tarda más de 60 minutos en llegar a su centro de trabajo condicionado al medio de transporte que utilizan, tanto para las ZM como para otro tipo de asentamientos poblacionales. La información indica que 34% de las personas que se trasladan en transporte público en las ZM de la región centro tardan más de 60 minutos en llegar a su trabajo. Resalta en color rojo que, en todas las regiones, el uso del transporte público concentra los mayores porcentajes de personas con tiempos de traslado al trabajo superiores a 60 minutos. Asimismo, se observa que estos

[5] Ver Christian (2012) para estudios sobre efectos en la salud por traslados mayores de 60 minutos.

porcentajes son mayores en las ZM que en otro tipo de asentamientos, con excepción de la región sur. En contraste, se identifican menores proporciones de personas con traslados superiores a 60 minutos entre quienes utilizan la bicicleta como medio de transporte, principalmente en las poblaciones distintas a las ZM.

Cuadro 1
Porcentaje de población con duración de trayecto al trabajo mayor a 60 minutos
Por región, medio de transporte y tipo de localidad, 2020

Medio de transporte		Tipo	Norte	Centro norte	Centro	Sur
Caminando		Z.M.	6.2	3.7	11.4	5.4
		Resto	2.6	2.4	5.6	8.6
Bicicleta		Z.M.	2.1	2.3	3.5	3.2
		Resto	1.9	1.4	1.6	3.2
Transporte público		Z.M.	19.8	18.9	34.0	15.5
		Resto	11.3	12.7	26.7	21.2
Taxi / Auto de app		Z.M.	7.0	2.8	7.8	3.6
		Resto	4.2	2.5	8.6	10.0
Auto / moto		Z.M.	5.5	5.9	14.2	4.6
		Resto	4.2	4.8	9.7	7.1

Escala de color por región: min — max

Nota: personas ocupadas mayores de 15 años. La definición de zona metropolitana (ZM) proviene de SEDATU-CONAPO-INEGI (2023). "Resto" se refiere a municipios no incluidos en las ZM.
Fuente: elaborado por el Banco de México con base en el Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI.

Por su parte, la Gráfica 4 muestra las principales ZM que concentran altos porcentajes de población con traslados mayores de 60 minutos. Particularmente, la ZM de la Ciudad de México encabeza el listado (27%), seguida de la ZM de Monterrey (15.4%), la de Toluca (14.9%) y la de Guadalajara (14.8%).

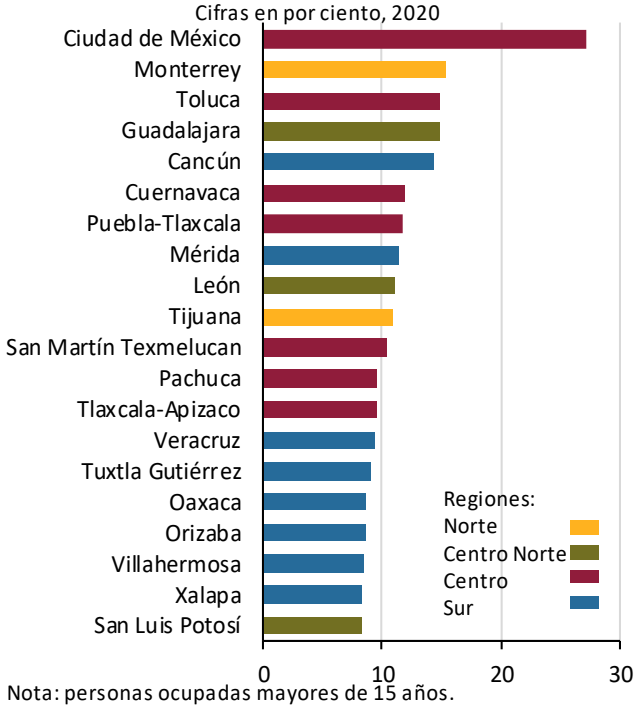
El Censo de Población y Vivienda también permite identificar la posición del trabajador en los centros de trabajo. Al cruzar esta información con los tiempos de traslado es posible calcular el porcentaje de trabajadores que realizó traslados superiores a 60 minutos dentro de cada categoría ocupacional y región. El Cuadro 2 muestra que, en comparación con otras ocupaciones, los patrones o empleadores presentan el menor porcentaje de personas que tardan más de 60 minutos en trasladarse a su centro laboral. En contraste, los jornaleros o peones registran los porcentajes más elevados en las regiones norte y centro norte; los empleados u obreros en el centro; y los trabajadores sin pago en el sur.

La Gráfica 5 muestra la modalidad de transporte utilizada por quienes tardan más de 60 minutos, según su posición ocupacional. Se observa que los patrones o empleadores se trasladan predominantemente en automóvil; los empleados u obreros dependen en mayor medida del transporte público, y los jornaleros y trabajadores sin pago se desplazan al trabajo principalmente caminando. Lo anterior sugiere que las desigualdades en los tiempos de traslado se asocian, en parte, con diferencias en el acceso a medios de transporte según la posición ocupacional.

Gráfica 4

Las 20 ZM con mayor proporción de personas con traslados al trabajo mayores a 60 minutos

Cifras en por ciento, 2020



Nota: personas ocupadas mayores de 15 años.

Fuente: elaborado por el Banco de México con base en el Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI.

Cuadro 2

Porcentaje de población con traslados al trabajo mayores a 60 minutos

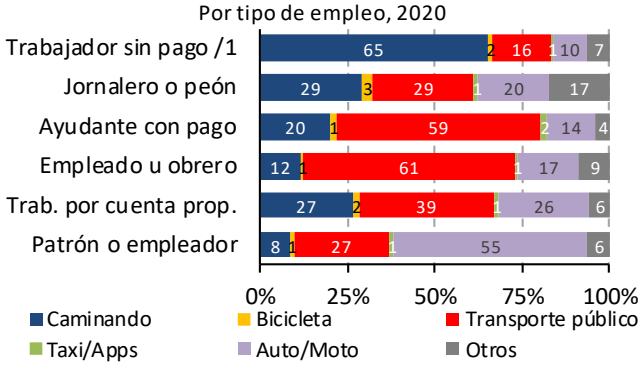
Por región y posición en el trabajo, 2020

Posición en el trabajo	Norte	Centro norte	Centro	Sur
Trabajador sin pago 1/	8.0	7.5	10.2	14.2
Jornalero o peón	10.8	8.7	11.5	11.0
Ayudante con pago	9.3	6.8	16.2	8.8
Empleado u obrero	8.5	8.5	21.7	9.8
Trabajador por cuenta propia	6.1	5.9	11.5	9.9
Patrón o empleador	4.4	4.2	9.6	5.6
Escala de color por región	min			max

Nota: personas ocupadas mayores de 15 años. 1/ Según INEGI, un trabajador sin pago es una persona que ayudó en negocios o labores agrícolas de familiares o no familiares sin recibir pago.

Fuente: elaborado por el Banco de México con base en el Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI.

Gráfica 5
Distribución porcentual de la modalidad de transporte con traslados al trabajo mayores a 60 minutos
Por tipo de empleo, 2020



Nota: personas ocupadas mayores de 15 años. 1/ Según INEGI, un trabajador sin pago es una persona que ayudó en negocios o labores agrícolas de familiares o no familiares sin recibir pago.
Fuente: elaborado por el Banco de México con base en el Censo de Población y Vivienda 2020 del INEGI.

4. Consideraciones Finales

Este Recuadro documenta una marcada heterogeneidad regional en los tiempos de traslado al trabajo, con niveles relativamente más elevados en la región centro. Asimismo, se identifica un mayor uso del automóvil para acudir al trabajo en las regiones norte y centro norte, mientras que en las regiones centro y sur es más frecuente el uso del transporte público y los traslados a pie, respectivamente. Los resultados revelan que una proporción significativa de la población ocupada destina más de 60 minutos diarios en trasladarse a su centro de trabajo. Adicionalmente, indican que el medio de transporte utilizado difiere según la posición ocupacional, lo que sugiere que los tiempos prolongados de traslado no se distribuyen de manera homogénea entre la población. En conjunto, estos resultados subrayan la relevancia de incorporar un enfoque que considere las características específicas de cada asentamiento poblacional en el diseño de políticas públicas orientadas a mejorar la movilidad de la población en las distintas regiones, dada su incidencia sobre el bienestar, el uso del tiempo y, potencialmente, el funcionamiento de los mercados laborales regionales.

5. Referencias

Chatterjee, K., Chng, S., Clark, B., Davis, A., De Vos, J., Handy, S., Martin, A., & Reardon, L. (2020). Commuting and wellbeing: A critical overview of the literature with implications for policy and future research. Transport Reviews, 40(1), 5–34.

Christian, T.J., (2012), Trade-offs between commuting time and health-related activities. J Urban Health. Oct-89(5).

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), Consejo Nacional de Población (CONAPO) e Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), (2023), “Metrópolis de México 2020”.

J. Sobrino. (2024). “Movilidad por motivo de trabajo en zonas metropolitanas de México, 2000-2020”. Documentos de Proyectos (CEPAL: LC/TS.2024/72), Santiago.