



HAL
open science

Covid-19: ¿el fin de la geografía de la hipermovilidad?

Gérard-François Dumont

► **To cite this version:**

Gérard-François Dumont. Covid-19: ¿el fin de la geografía de la hipermovilidad?. Les Analyses de Population & Avenir, 2020, pp.1-16. halshs-02566454

HAL Id: halshs-02566454

<https://shs.hal.science/halshs-02566454>

Submitted on 30 May 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les analyses



de **POPULATION
& AVENIR**

Avril
2020



Publication dirigée par
Gérard-François Dumont

La revue des populations et des territoires

<https://www.population-et-avenir.com/les-analyses-de-population-avenir/>

Covid-19 : ¿el fin de la geografía de la hipermovilidad ?

por

Gérard-François DUMONT

Professeur à Sorbonne Université

Covid-19 : ¿el fin de la geografía de la hipermovilidad ?

Gérard-François Dumont

Resumen

Con el progreso de los transportes aéreos (y, sobre todo, la fuerte disminución de las escalas) y el incremento de la globalización en la década de 1990, el mundo entró en una era de hipermovilidad. Los partidarios de un planeta nómada, despreciando aquellos que a pesar de tener intereses en disfrutar del mundo permanecieron atados a una determinada identidad territorial, estaban encantados. De hecho, el aumento del derecho a la movilidad, acentuado en la década de 2000 por el desarrollo de aerolíneas de bajo costo, reveló ventajas, por ejemplo, para los países que sabían cómo desarrollar sus activos económicos y turísticos. Sin embargo, la pandemia de Covid-19 reveló que la hipermovilidad también tiene sus inconvenientes

Palavras-chave

Covid-19, China, globalização, hipermobilidade, geografia

Abstract

Covid-19: the end of the geography of hypermobility?

With the progress of air transport (which includes the strong diminution of stopovers) and the increase of globalization in the nineties, the world has entered into an era of hypermobility. Supporters of a nomadic planet, disdainful of those who remained tied to a certain territorial identity even enjoying the world, were delighted with it. Indeed, the right to mobility intensified by low-cost enterprises in the 2000's show some benefices for countries who knew how to value its touristic and economic advantages.

Keywords

covid-19; virus; mobility; health; pandemic; epidemic; China; Wuhan; Asia; Italy; Europe; France; Taiwan; World Health Organization; Aids ; telework; containment; geography; pollution; floating population; internal migration ; international migration; risk; vulnerability; repatriation; circular economy; value chains; transport; territories; economy; cities; telecommunications; urban economy; economic geography; local development

Résumé

Le covid-19 : la fin de la géographie de l'hypermobilité ?

Depuis le progrès des transports aériens et notamment la très forte diminution du besoin d'escalades techniques, puis l'essor de la globalisation dans les années 1990, le monde était entré dans une ère d'hypermobilité. Les thuriféraires d'une planète nomade, dédaigneux de ceux qui, tout en aimant le monde, demeuraient attachés à une identité territoriale, s'en réjouissaient. Effectivement, le droit accru à la mobilité, ensuite accentué dans les années 2000 par le développement des compagnies aériennes à bas coût, décelait des avantages, par exemple pour les pays sachant valoriser leurs atouts économiques et touristiques. Mais la pandémie de covid-19 a révélé que l'hypermobilité avait également des inconvénients.

Mots-clés

covid-19 ; virus ; mobilité ; santé ; pandémie ; épidémie ; Chine ; Wuhan ; Asie ; Italie ; Europe ; France ; Taiwan ; Organisation mondiale de la santé ; sida ; télétravail ; confinement ; géographie

Resumo

Covid-19 : fim da geografia da hiper mobilidade?

Com o progresso dos transportes aéreos (e, sobretudo, a forte diminuição das escalas) e o incremento da globalização nos anos noventa, o mundo entrava em uma era de hiper mobilidade. Os partidários de um planeta nômade, desdenhosos daqueles que mesmo apreciando o mundo permaneciam atados a certa identidade territorial, se deleitavam. De fato, o direito adquirido à mobilidade, impulsionado nos anos dois mil pelo desenvolvimento das companhias aéreas low cost, evidenciava vantagens, por exemplo, para países que sabiam desenvolver seus ativos econômicos e turísticos. Entretanto, a pandemia da Covid-19 revelou que a hiper mobilidade também tem seus inconvenientes.

Palabras claves

Covid-19, China, globalización, hiper mobilidade, geografia

To cite this version :

Pour citer cette publication :

Dumont, Gérard-François, **Covid-19 : ¿el fin de la geografía de la hiper movilidad ?**, *Les analyses de Population & Avenir*, avril 2020, p. 1-16. [ISSN 2552-2078]

Covid-19 : ¿el fin de la geografía de la hipermovilidad ?

Gérard-François Dumont

Sumário

Wuhan, una ciudad vulnerable	6
El sistema específico de migración interna, factor agravante de la propagación del covid-19 en China.....	7
Movilidad y difusión del virus en China.....	9
Movilidad asiática y difusión	10
La lógica de la movilidad en Europa.....	11
La interrupción de la hipermovilidad.....	12
Un nuevo tipo de migración, los « corona-migrantes ».....	13
El derecho a la movilidad digital	14
Bibliographie.....	15

Desde el progreso del transporte aéreo y, en particular, la fortísima disminución de la necesidad de escalas técnicas, y después el auge de la globalización en la década de 1990, el mundo entró en una era de hipermovilidad¹. Los adúladores de un planeta nómada, se alegraban despreciando a los que, mientras amaban el mundo, permanecían ligados a una identidad territorial. Efectivamente, el mayor derecho a la movilidad, acentuado posteriormente en la década de 2000 por el desarrollo de las compañías aéreas de bajo coste, mostraba ventajas, por ejemplo, para países que sabían cómo valorizar sus activos económicos y turísticos. Pero la pandemia covid-19 reveló que la hipermovilidad también tenía inconvenientes.

El 23 de enero de 2020, China dio marcha atrás en su discurso oficial al reconocer la transmisión del coronavirus de persona a persona y recomienda la realización de pruebas de detección a la salida de los aeropuertos. Finalmente se reconoce el riesgo epidémico vinculado a la movilidad humana. Ciertamente, Taiwán² ya lo había detectado al decidir, el 31 de diciembre de 2019, controlar a los pasajeros que llegaban de Wuhan tan pronto como sus aviones aterrizaran para detectar la presencia de fiebre y síntomas similares a la neumonía. Pero Taiwán no es un Estado reconocido internacionalmente y, por consiguiente, no es miembro de la Organización Mundial de la Salud (OMS), por lo que su palabra no fue escuchada, aunque Taiwán es probablemente el territorio mejor informado sobre la realidad de la situación en China. Su clarividencia, lamentablemente se ha ignorado, ya que la Isla solo se considera « una provincia de China ». A finales de 2019, la complicidad diplomática todavía tenía prioridad sobre los imperativos militares. Estábamos a años luz de los robos de mascarillas entre los países occidentales que tuvieron lugar solo tres meses después, en marzo de 2020.

1 Cf. por ejemplo : Moriniaux, Vincent (direction), *Les mobilités*, Paris, Éditions Sedes, 2010.

2 Donde el covid-19 se llama la « neumonía de Wuhan », denominación muy anterior a la elección de covid-19 para nombrar este coronavirus.

Pero, a medida que pasaban las semanas, uno tras otro los dirigentes de los diferentes países del mundo han reconocido el vínculo entre la movilidad y la propagación del coronavirus que se produce cuando las personas portadoras se encuentran con otros. Por lo tanto, se adoptaron decisiones de restricción de la movilidad con arreglo a modalidades diferentes: parcial ya que solo se aplica a las personas infectadas en países que se someten a pruebas de detección; temporal en países – en particular africanos – que han implantado un toque de queda ante las dificultades para imponer una contención más generalizada; total en los demás, con excepción de las personas cuya actividad es esencial para garantizar la alimentación, la higiene pública y la salud de la población.

Cualquiera que sea la variedad de decisiones tomadas y los calendarios adoptados según los países, la epidemia muestra una invariable, la correlación entre su propagación y la geografía de la movilidad, dentro de China primero, fuera de ella después.

Wuhan, una ciudad vulnerable

La aparición del coronavirus en Wuhan ya no es solo fruto del hazar. Ciertamente, el comercio de animales salvajes, para la alimentación, para la práctica de la medicina tradicional china o para beneficios atribuidos – a menudo erróneamente – a su consumo, no es exclusivo de esta ciudad. Pero Wuhan tiene un nivel particularmente alto de contaminación atmosférica en China. Esto se explica, como en otras ciudades chinas, por el desarrollo del uso del automóvil y la importancia de utilizar energías contaminantes, especialmente para producir electricidad. Sus necesidades han aumentado considerablemente ya que la población de la aglomeración de Wuhan se ha estimado en 8,4 millones de habitantes en 2020 frente a los 2,4 millones en 1979, año en que China inició su política de apertura económica. Este aumento de la población, que se ha multiplicado por 2,4 en medio siglo, es sin duda ligeramente inferior al de Shanghai, la aglomeración más poblada⁴, o Pekín (Beijing)⁵, la segunda aglomeración

³ United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2018). World Urbanization Prospects: The 2018.

⁴ Una población de 27,0 millones de habitantes estimada en 2020, lo que supone un aumento de 3,7 veces la población desde 1979.

⁵ Una población de 20,5 millones de habitantes estimada en 2020, lo que supone un aumento de 2,9 veces la población desde 1979.

más importante del país, pero se trata la primera de una gran ciudad portuaria que se ha beneficiado, desde 1979, de su condición de zona económica especial⁶, y, la segunda, es la capital política, que pretende ser un escaparate del régimen y cabeza de la red económica y turística.

El alto nivel de contaminación en Wuhan se ve acentuado por otro elemento, la considerable proporción de industrias. Por supuesto, Shanghai o Pekín también tienen muchos establecimientos industriales, pero la participación del sector terciario es mucho mayor. A menudo, el resultado en Wuhan, en los últimos años, más que en las otras metrópolis chinas, ha sido un aumento de las enfermedades respiratorias y, por lo tanto, en promedio, un debilitamiento del sistema inmunológico frente a lo que, a finales de 2019, se consideraba una neumonía atípica.

Además, las condiciones higiénicas y sanitarias de gran parte de las poblaciones urbanas chinas no pueden considerarse satisfactorias ya que se trata de poblaciones « flotantes »⁷. Trabajan y están en la ciudad, pero sin un permiso de residencia permanente, y por lo tanto sin seguridad de protección social.

El sistema específico de migración interna, factor agravante de la propagación del covid-19 en China

En China, las reformas económicas iniciadas en 1979 se traducen en una relajación del control de la migración interna que da lugar a una emigración rural masiva que evoca el proverbio chino : « El agua fluye hacia abajo; el hombre, en cambio, busca lugares altos ». Esta emigración rural se traduce por la aparición de lo que se ha convenido en llamar « población flotante », es decir, personas que, según su permiso de residencia (Hukou), deberían habitar en el campo pero quienes, en

⁶ Por lo tanto, es atractiva para inversiones extranjeras que se benefician de incentivos fiscales, aranceles aduaneros favorables, procedimientos aduaneros simplificados y regulaciones menos restrictivas que las del resto del país.

⁷ Dumont, Gérard-François, Yiliminuer, Tuerxun, « Les migrations internes accentuent l'inégalité historique du peuplement de la Chine », *Informations sociales*, n° 185, septembre-octobre 2014, p. 24-32.

realidad, viven en la ciudad. Según el último censo, en 2010⁸, esta población flotante puede estimarse en 300 millones, es decir, casi uno de cada cinco chinos.

La pobreza es uno de los principales factores que explica esta emigración rural a zonas urbanas con mayor nivel de desarrollo y que puede ofrecer oportunidades de empleo o formación a personas sin cualificación o poco cualificadas.

La población flotante⁹ pertenece a las categorías socioprofesionales menos favorecidas. Incluye en primer lugar a los trabajadores migrantes estacionales, llamados *min gong*. Se asemejan a las aves migratorias, que se desplazan según los meses del año para encontrar trabajo; por ejemplo, pueden estar empleadas en una región durante la temporada de recolección del algodón, luego en otra para la temporada de cosechas agrícolas, y luego en una ciudad en el período más intenso de construcción de edificios. Otro componente de la población flotante trabaja en oficios de baja cualificación en la construcción o la industria, en pequeñas actividades comerciales o en actividades de servicios como la reparación de bicicletas, peluquerías, restaurantes y hoteles, la limpieza o el cuidado de niños.

Las condiciones sociales de la población flotante son peores que las de los residentes urbanos. A menudo no la aceptan bien, la hacen responsable del aumento de la criminalidad o de la sobrecarga de las infraestructuras urbanas que no pueden seguir el ritmo del rápido crecimiento de la tasa de urbanización. También se suele culpar a la población flotante de tener una alta prevalencia del sida, vinculada al uso de jeringuillas para el consumo de drogas, o la práctica de la prostitución.

En 2003, el gobierno central chino lanzó el « nuevo paradigma para el desarrollo », una política destinada a mejorar el bienestar de los inmigrantes rurales que viven en las ciudades. Pero la mayoría de los gobiernos locales están lejos de implementar plenamente esta política. Así,

⁸ Sabiendo que China realiza un censo cada diez años, el gobierno chino ha anunciado que el séptimo censo de población se realizará el 1 de noviembre de 2020.

⁹ Su movilidad residencial jurídicamente ilegal, pero de hecho admitida, explica los bajos costes laborales en China y contribuye a la competitividad de sus exportaciones. El gobierno ha anunciado periódicamente el fin del hukou, pero aún está vigente.

aunque la ley prevé mejorar el acceso a la salud y a la vivienda, el seguro de trabajo y el derecho a la jubilación de la población flotante, estos objetivos no se han alcanzado, sobre todo porque hay poco control o evaluación de la aplicación de esta nueva política.

Ilustramos la situación de la población flotante de trabajadores migrantes que vinieron a trabajar a las fábricas de Wuhan por salarios bajos, a pesar de ser superiores a los ingresos que podían obtener de la tierra. Todo subraya la dureza de sus condiciones de trabajo : bajo salario, largo tiempo de trabajo, cortas vacaciones anuales, trabajo en cadena, repetitivo y muy agotador. Y, sobre todo, la mayoría de los trabajadores de la población flotante residen dentro de los límites de su empresa, en dormitorios hacinados y mal aislados..., lo que da lugar a gran promiscuidad y, por tanto, a una alta posibilidad de propagación de epidemias.

Además, como estas poblaciones flotantes no se consideran residentes permanentes, el subequipamiento hospitalario es indiscutible, y las estructuras del sistema chino de salud – hospitales y dispensarios y muy pocos médicos generalistas dispersos – ofrece prioritariamente sus servicios solamente a poblaciones con certificado de residencia.

La combinación del alto nivel de vulnerabilidad en la transmisión humana del virus, de una gran población flotante y de un suministro médico insuficiente hizo que Wuhan fuera una ciudad de alto riesgo frente a dicho virus. Esa vulnerabilidad y la forma en que los diferentes niveles del Partido Comunista Chino controlan la difusión de la información hacen que las estadísticas oficiales chinas parezcan muy poco creíbles, sobre todo en comparación con las de otros Estados afectados por la epidemia¹⁰.

Movilidad y difusión del virus en China

¹⁰ En lugar de los 3. 305 muertos en toda la China continental y 2.500 en Wuhan según las cifras oficiales del gobierno chino, algunas estimaciones sugieren unos 60. 000 muertos para Wuhan y cerca de 100. 000 para China ; cf. www.caijinglengyan.com

También, era inevitable que la movilidad dentro de la provincia de Hubei propagara la pandemia nacida en Wuhan. En efecto, la movilidad siempre ha sido el vector de las pandemias que la humanidad ha conocido anteriormente, ya se trate de la gran peste del siglo XIV o el modo como el sida se ha difundido en Africa¹¹.

Además, Wuhan es una ciudad vinculada a China y al mundo. Su aeropuerto contabilizó 25 millones de pasajeros en 2018, así pues probablemente más de 3 millones entre el principio de la epidemia y el confinamiento impuesto el 23 de enero. La importancia de su estación de tren de alta velocidad, inaugurada en 2009, puede estimarse por el hecho de que dispone de 20 vías para trenes de alta velocidad que unen las principales ciudades del país: Pekín, Guangzhou (Canton)... Como el primer caso sospechoso se declaró oficialmente el 8 de diciembre de 2019, y data probablemente del 17 de noviembre, y el inicio del confinamiento en Wuhan y en la provincia de Hubei no fue efectivo hasta el 23 de enero de 2020, el virus se ha propagado durante semanas en China y más allá.

Movilidad asiática y difusión

Este más allá afectó en primer lugar a los países cercanos cuyas relaciones con China son intensas.

El 20 de enero de 2020, Corea del Sur confirmó el primer caso de una mujer china¹². El 21 de enero de 2020, Taiwán detecta un primer caso confirmado en una mujer empresaria taiwanesa con sede en Wuhan de regreso a la isla. Al mismo tiempo, en Asia se han visto afectados Japón, Hong Kong y Singapur, con alta vulnerabilidad ya que la ciudad-estado era el primer destino aéreo procedente de Wuhan.

La OMS no reconoció la existencia de la transmisión del virus de persona a persona hasta el 23 de enero de 2020, cuando éste no había dejado de acompañar la movilidad de las personas infectadas durante

¹¹ Amat-Roze, Jeanne-Marie, Dumont, Gérard-François, « Le Sida et l'avenir de l'Afrique », *Ethique*, n° 12, 1994, p. 37-60.

¹² A esto le siguió, a finales de enero, una movilización de la población para prohibir la entrada de todos los viajeros chinos, con una petición firmada por unos 540. 000 surcoreanos,

varias semanas. Y, después del 23 de enero, muchas movildades han continuado como antes en la mayoría de los países del mundo, ya que la OMS, cuyas directrices son útiles porque los países pueden justificar sus acciones sobre la base de sus directivas, no declaró una pandemia, lo que no hizo hasta el 11 de marzo de 2020.

La lógica de la movilidad en Europa

El virus no podía seguir siendo asiático ya que Asia, y en particular China, mantiene múltiples relaciones con los demás continentes. Es lógico que Italia del Norte haya sido la primera región de Europa que se viera particularmente afectada, habida cuenta de la importancia de las diásporas chinas y de la movilidad entre Milán y China. En cambio, Italia del Sur, mucho más alejada de la globalización, se ha visto en cierto modo protegida.

Por parte de Francia, la lógica de la movilidad como factor de difusión del covid-19 también está atestiguada. Evidentemente, es Île-de-France la que registra más movilidad aérea con Wuhan, ciudad donde se han instalado numerosas empresas francesas como Renault, PSA, de ahí, hasta principios del primer trimestre de 2020, las conexiones aéreas diarias entre Roissy-Charles de Gaulle y la capital de Hubei.

Pero otra difusión se produjo debido a una reunión internacional (autorizada) de rezos de 2.300 fieles en Mulhouse pertenecientes a la iglesia evangélica « Puerta abierta cristiana». Esta reunión se presentó como una oportunidad doble para el devastador virus. En primer lugar, la duración de la reunión, del 17 al 24 de febrero, favoreció una amplia difusión. En segundo lugar, las personas que volvieron a casa, en Francia y Alemania, reportaron, por supuesto sin saberlo, el virus. Es así como Córcega, a priori relativamente aislada en el periodo invernal, se encontró muy pronto gravemente afectada por dos personas que habían participado en la reunión¹³.

¹³ Cabe señalar que, en Corea del Sur, se produjo un fenómeno similar, pero jurídicamente diferente, con una difusión vinculada a una reunión en febrero de 2020 de la secta Shincheonji, sospechosa de haber transmitido el virus a centenares de personas en la ciudad de Daegu. El 1 de marzo de 2020, el gobierno municipal de Seúl presentó una

En consecuencia, desde entonces, el gobierno francés y los medios de comunicación han asumido la importancia de la epidemia en la región « Gran Este ». Afortunadamente esto es en gran parte erróneo. Aún en el momento en que escribimos, los únicos departamentos de esta región afectados con gran intensidad son los que han conocido más movilidad, debido al foco inicial en Mulhouse, y decenas de miles de trabajadores fronterizos, es decir, el Alto Rin, Bajo-Rin, Alsacia y Mosela. Para los otros siete departamentos de esta nueva y vasta región creada, mediante la fusión de tres antiguos, el 1 de enero de 2016, las cifras son similares a las del suroeste de Francia, en un contexto donde la movilidad socio-económica es muy diferente. Más en general, el mapa de la geografía de la epidemia en Francia distingue muy claramente, como territorios más afectados, las regiones fronterizas, incluida Île-de-France, que, por sus conexiones aéreas y ferroviarias internacionales, es la primera región fronteriza de Francia.

Así, al 28 de marzo de 2020, catorce departamentos franceses¹⁴ no contaban con ningún fallecimiento debido al covid-19 : los Alpes de Alta Provenza, las Ardenas¹⁵, Ariège, Cantal, Creuse, Dordoña, las Landas, Lot, Lozère, Nièvre, Puy-de-Dôme, la Guayana, Reunión y Mayotte. La mayoría de estos departamentos no tienen aeropuerto o cuando lo tienen¹⁶, la intensidad de sus conexiones aéreas internacionales es limitada.

La interrupción de la hipermovilidad

La geografía de la movilidad explica pues claramente la difusión inicial del covid -19 en China, luego su intensidad internacional variable según los territorios, y ésto a todas las escalas geográficas. Justifica las políticas de aislamiento de las personas infectadas¹⁷, en países donde se efectúa un número significativo de pruebas, o el confinamiento sistemático en países donde las pruebas siguen siendo insuficientes.

denuncia penal contra el jefe de la secta Shincheonji, por asesinato y violación de la Ley de control de enfermedades.

¹⁴ Geodes, Salud pública. Francia.

¹⁵ Departamento fronterizo, pero cuya movilidad con la vecina Bélgica es baja debido a las múltiples movilidades entre el Mosela, el Sarre y sobre todo Luxemburgo.

¹⁶ Como el aeropuerto Bergerac Dordogne Périgord.

¹⁷ Cuya relevancia también ha sido confirmada por Jacques Gonzales, « Covid-19 : las cifras », Société de Géographie, 26 marzo 2020.

La interrupción de la hipermovilidad, y a menudo de la movilidad en general, genera un desarrollo inédito del teletrabajo, como si, bajo la presión del covid-19, la proximidad prevaleciera sobre la movilidad¹⁸. La geografía de la movilidad se reduce a su mínimo vital. Lo atestiguan esos miles de hoteles (y restaurantes) cerrados. Y, lo más importante, es que se han proporcionado miles de habitaciones de hoteles desocupados a cuidadores que viven lejos de los hospitales.

Un nuevo tipo de migración, los « corona-migrantes »

Además, dentro de la movilidad, la migración internacional está, en cierto modo, congelada bajo las consecuencias del covid-19. Los que estaban pensando en cambiar de país, ya sea para salir de su país de nacimiento, para regresar, o para ir a otro país, ya no pueden hacerlo. Ha habido incluso situaciones particulares de personas que realmente disponían de visado para un país de destino, que, al encontrarse bloqueadas en un aeropuerto de tránsito, no han podido sino constatar que su visado había caducado. Las migraciones internacionales más espectaculares son las organizadas por países, del Norte o del Sur, como Senegal, que se organizan para repatriar a sus nacionales¹⁹.

En resumen, los « corona-migrantes », término que proponemos para los migrantes internacionales en la época del covid-19, son mucho menos numerosos que los migrantes por todas las causas del período anterior. Cabe incluso preguntarse si no va a disminuir el número de inmigrantes en el mundo²⁰ habida cuenta de las repatriaciones.

¹⁸ Farinelli, Bernard, « Territoires : préférer la mobilité ou la proximité ? », *Population & Avenir*, n° 728, mai-juin 2016.

¹⁹ Por ejemplo, entre los primeros países que se movilizaron, el 31 de enero de 2020, Corea del Sur evacuó a 700 ciudadanos surcoreanos de Wuhan, para acogerlos en dos centros de aislamiento.

²⁰ Recordemos la definición de la ONU : un inmigrante es una persona que vive en un país distinto del de su nacimiento por un período de al menos un año.

El derecho a la movilidad digital

Aparte de eso, el covid-19 muestra nuevas posibilidades para el teletrabajo, fomenta la regionalización de las cadenas de valor²², pide un mayor desarrollo de la economía circular y la soberanía territorial sobre bienes esenciales como la salud: es necesaria una verdadera revolución de la geografía de la movilidad. En Francia, es lo contrario de las políticas de «reubicación» del territorio implementadas, de las que el gran Paris Express es uno de los símbolos por los considerables medios financieros (38 mil millones de euros como mínimo) que representa en relación con lo que se ofrece a otros territorios franceses. Una proporción significativa de los residentes de Île de France, sabiendo que todos ellos piden un mejor funcionamiento del transporte público existente, no piden más movilidad en Île-de-France, pero desean abandonar Île-de-France²³. Esta revolución de la movilidad requiere, más que nunca, lograr la igualdad digital para todos los territorios²⁴ y, por tanto, el derecho a la movilidad digital, con el objeto de permitir que todos se comuniquen por igual y haciendo posible al mismo tiempo un mejor arraigo territorial.

21 Un riesgo epidémico que la prospectiva conducía a no ignorar como se escribe en : Dumont, Gérard-François, *Géographie des populations. Concepts, dynamiques, prospectives*, Paris, Armand Colin, 2018, p. 89: "Las causas de insuficiencia sanitaria resumidas anteriormente existirán también en el futuro, sin olvidar epidemias hoy desconocidas que el mundo no sabrá o lo suficiente controlar». Luego se profundiza ésta hipótesis en la parte del libro sobre prospectiva del envejecimiento.

22 Por ejemplo, la producción de automóviles eléctricos por empresas europeas significa que casi la mitad de su coste de fabricación proviene de baterías importadas de China.

23 Aspiraciones y proyectos de movilidad residencial de los residentes de Île de France (franciliens), estudio del foro vidas móviles realizado por el Obsoco, abril 2018. Esta intención no solo se muestra, porque el saldo migratorio de la región Île-de-France es deficitario desde la década de 1990 a razón de 50.000 personas al año, diferencia negativa entre las personas que vienen a vivir a esta región y las que la abandonan. En otras palabras, el crecimiento demográfico de l'Île-de-France (la Isla de Francia) solo se explica por el crecimiento natural, es decir el excedente de nacimientos sobre defunciones en un contexto en el que la composición por edades del sistema migratorio de la región contribuye a su rejuvenecimiento y, por tanto, a una elevada proporción de personas en edad fértil, ya que los inmigrantes tienen en promedio una fecundidad claramente superior a la media nacional.

24 Dumont, Gérard-François, « Quel aménagement du territoire ? Face aux enjeux du développement durable, de la décentralisation et de la mondialisation », *Les analyses de Population & Avenir*, n° 27, mai 2020. DOI : 10.3917/lap.027.0001

El mito de la hipermovilidad d un mundo de nómadas desvinculado de toda identidad territorial, es decir, de una humanidad cuyo avance solo es posible a través del desarrollo de una movilidad cada vez mayor, está fundamentalmente cuestionado. ¿Sabremos hacer de esta necesidad coyuntural una virtud estructural ? Porque menos desplazamientos entre y dentro de territorios cada vez más densos, es un riesgo más limitado de pandemias pero también una de las palancas de la reducción de las emisiones de partículas finas y de gas efecto invernadero. El Covid-19, al final, ¿será, un mal puntual para un bien duradero ?

Gérard-François Dumont
(traducción: María Carmen Faus-Pujol)

Bibliographie

Amat-Roze, Jeanne-Marie, Dumont, Gérard-François, « Le Sida et l'avenir de l'Afrique », *Ethique*, n. 12, p. 37-60, 1994.

Dumont, Gérard-François, « Les quatre vérités du Covid-19 », *Population & Avenir*, n° 748, mai-juin 2020. <https://doi.org/10.3917/popav.748.0003>

Dumont, Gérard-François, « Les épidémies : de multiples effets sur les populations et les territoires », *Population & Avenir*, n° 748, mai-juin 2020. <https://doi.org/10.3917/popav.748.0004>

Dumont, Gérard-François, « Quel aménagement du territoire ? Face aux enjeux du développement durable, de la décentralisation et de la mondialisation », *Les analyses de Population & Avenir*, n° 27, mai 2020. <https://doi.org/10.3917/lap.027.0001>

Dumont, Gérard-François, *Géographie des populations. Concepts, dynamiques, prospectives*, Paris, Armand Colin, 2018. DOI : [10.3917/arco.dumon.2018.02](https://doi.org/10.3917/arco.dumon.2018.02)

Dumont, Gérard-François, Yiliminuer, Tuerxun, « Les migrations internes accentuent l'inégalité historique du peuplement de la Chine », *Informations sociales*, n° 185, septembre-octobre, p. 24-32, 2014.

Farinelli, Bernard, « Territoires : préférer la mobilité ou la proximité ? », *Population & Avenir*, n° 728, mai-juin, 2016. <https://doi.org/10.3917/popav.728.0014>

Insee, Nombre de décès quotidiens par département.

Moriniaux, Vincent (direction), *Les mobilités*, Paris, Éditions Sedes, 2010.

Sardon Jean-Paul, « De la longue histoire des épidémies au Covid-19 », *Les analyses de Population & Avenir*, n° 26, mai 2020. <https://doi.org/10.3917/lap.026.0001>

United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2018). *World Urbanization Prospects: The 2018 revision*.

Verluise, Pierre, Woessner, Raymond, « Quels changements dans le transport aérien civil mondial avant, pendant et après la crise COVID-19 ? », *Diploweb.com : la revue géopolitique*, 24 mai 2020.

Les analyses de Population & Avenir

35 Avenue Mac Mahon
75017 Paris
tel. (0)1 47 70 53 81 Fax : (0)1 73 02 00 64
courriel e-mail : revuepopulationetavenir@gmail.com
ISSN 2552-2078
Directeur de la publication : Gérard-François Dumont

La publication *Les analyses de Population & Avenir* a vocation à contribuer au débat public sur les questions de populations et de territoires. Les opinions exprimées dans ce texte n'engagent que la responsabilité des auteurs.
© Population & Avenir. Droits de reproduction partielle sous réserve de conserver l'indication des sources.

www.population-et-avenir.com

La publication

Les analyses de Population & Avenir

[ISSN 2552-2078]

a pour objet de diffuser des analyses sur des thèmes diversifiés (fécondité, pauvreté, migration, immigration, intégration, politique familiale, logement, logement social, francophonie, géopolitique, frontière, méthodologie...), et sur des territoires variés précisés dans le titre de la publication (Europe, Union européenne, Afrique, Arabie saoudite, Casamance, Chine, Gambie, Sénégal, France, régions françaises, Corse,...) ou étudiés au sein du thème considéré (Brésil, Maroc, Venezuela...).

Toutes ***Les analyses de Population & Avenir*** sur :
<https://www.population-et-avenir.com/les-analyses-de-population-avenir/>

Les analyses de Population & Avenir

Liste des publications

« Le coût de l'enfant et le capital humain », *Les analyses de Population & Avenir*, avril 2020.

Quel aménagement du territoire ? Face aux enjeux du développement durable, de la décentralisation et de la mondialisation, *Les analyses de Population & Avenir*, mars 2020.

« Roland Pressat, un démographe éminent de l'équipe d'Alfred Sauvy ? », *Les analyses de Population & Avenir*, mars 2020.

« Le nouveau recensement français : un déficit de jeunes enfants ! », *Les analyses de Population & Avenir*, janvier 2020.

« Trois scénarios pour l'avenir de l'Union européenne », *Les analyses de Population & Avenir*, décembre 2019.

« Les retraites en Europe : quelles perspectives ? », *Les analyses de Population & Avenir*, décembre 2019.

« Alfred Sauvy's Working Method », *Les analyses de Population & Avenir*, juin 2019.

« La frontière Sénégal-Gambie dans le contexte du conflit en Casamance : mobilités, flux transfrontaliers et géopolitique », *Les analyses de Population & Avenir*, juin 2019.

« La francophonie, bilan et perspectives à l'aune des rapports Graddol », *Les analyses de Population & Avenir*, 2019.

« Les migrations internationales et l'Afrique : des logiques Sud-Nord ou Sud-Sud ? », *Les analyses de Population & Avenir*, 2019.

« Observations sur le Dictionnaire de démographie et des sciences de la Population », *Les analyses de Population & Avenir*, 2019.

« La reprise de la fécondité au milieu des années 1930, phénomène non perçu des observateurs du temps ? », *Les analyses de Population & Avenir*, 2019.

« Immigration : la question de l'intégration dans un contexte fondamentalement nouveau », *Les analyses de Population & Avenir*, 2017.

« La pauvreté dans le monde : réponses inopérantes et solutions efficaces », *Les analyses de Population & Avenir*, 2016.

« China : a sustainable model ? », *Les analyses de Population & Avenir*, 2016.

« Chine : un modèle durable ? », *Les analyses de Population & Avenir*, 2016.

« Régions françaises : des géants géographiques aux attributions minuscules », *Les analyses de Population & Avenir*, décembre 2015.

« Family policies & Europe's demographic future », *Les analyses de Population & Avenir*, 2015.

« Politiques familiales et avenir démographique de l'Europe », *Les analyses de Population & Avenir*, 2015.

« La « crise » des migrants, l'opération anti-passeurs « Sophia » de l'UE et l'ONU », *Les analyses de Population & Avenir*, 2015.

« Europe : des disparités considérables dans les évolutions démographiques », *Les analyses de Population & Avenir*, juillet 2015.

« Le logement et le logement social en France : éléments de diagnostic », *Les analyses de Population & Avenir*, juin 2015.

« Territoires : un fonctionnement radial ou réticulaire ? », *Les analyses de Population & Avenir*, mai 2015.

« General de Gaulle, Alfred Sauvy and the French Institute for population studies (INED) (1945-1962) », », *Les analyses de Population & Avenir*, may 2014.

« Le général de Gaulle, Alfred Sauvy et l'Institut national d'études démographiques (1945-1962) », », *Les analyses de Population & Avenir*, mai 2014.

« Women and « Human Rights » in Saudi Arabia », *Les analyses de Population & Avenir*, septembre 2012.

« Le nouveau recensement de la population de la France et les améliorations nécessaires », *Les analyses de Population & Avenir*, 2008.

« Pourquoi la Corse a-t-elle voté « non » au référendum portant sur une collectivité territoriale unique ? », *Les analyses de Population & Avenir*, 2003.

« The french higher educational system : demographic and economic aspects », *Les analyses de Population & Avenir*, octobre 2002.

« Le système français d'enseignement supérieur : aspects démographiques et économiques », *Les analyses de Population & Avenir*, octobre 2002.



Pour suivre la revue ***Population & Avenir*** :

<https://www.population-et-avenir.com/abonnement-annuel/abonnement-revue-population-avenir/>

Population & Avenir est la seule revue française et européenne se consacrant exclusivement aux questions géodémographiques et à leurs impacts territoriaux, économiques et sociaux.

Son objet consiste à présenter les évolutions en France, en Europe et dans le monde sous l'éclairage révélateur de la géographie de la population et de la science démographique.

Dans ce dessein, cinq fois par an, *Population & Avenir* présente clairement à ses lecteurs le privilège d'informations, d'analyses, de réflexions et d'argumentaires, illustrés par des cartes, des graphiques, des schémas...

En outre, chaque numéro de *Population & Avenir* propose un exercice pédagogique, conforme aux programmes de l'enseignement, amplement illustré, et comprenant un corrigé des questions traitées. Cet exercice s'adresse aux professeurs d'histoire-géographie et de sciences économiques et sociales, ainsi qu'aux élèves et aux étudiants devant préparer des examens ou des concours. Il est également fort apprécié de tous les lecteurs qui y voient une sorte de *trivial pursuit* enrichissant les connaissances tout en stimulant les capacités d'analyse et de synthèse de chacun.



Pour suivre la revue **Population & Avenir** :

<https://www.population-et-avenir.com/abonnement-annuel/abonnement-revue-population-avenir/>

La **recherche** d'un thème ou d'un espace géographique traité dans la revue *Population & Avenir* peut s'effectuer sur les sites :

www.population-et-avenir.com

<http://population-et-avenir.cairn.info>

Une partie des articles et dossiers publiés dans la revue *Population & Avenir* peuvent être acquis selon un **format numérique** sur le site de Cairn info :

<https://www.cairn.info/revue-population-et-avenir.htm>

Les sommaires de la revue *Population & Avenir* en langue anglaise et quelques articles en **anglais (english)** sont accessibles à l'adresse :

<https://www.cairn-int.info/journal-population-et-avenir.htm>

Pour suivre les publications de l'

ASSOCIATION Alfred SAUVY

Pour l'étude, la diffusion et la prolongation de l'œuvre d'Alfred Sauvy

Cf. <http://www.fourastie-sauvy.org>

Mieux comprendre les dynamiques territoriales et les évolutions géopolitiques, économiques et sociales sous l'éclairage révélateur de la démographie.



Population & Avenir, revue indépendante alliant rigueur et pédagogie, vous présente une analyse originale des enjeux actuels. Vous y trouverez une source d'informations, de réflexions et d'argumentaires amplement illustrés par des cartes, des graphiques, des tableaux, des schémas...



www.population-et-avenir.com

POPULATION & AVENIR
La revue des populations et des territoires

Bulletin d'abonnement

✓ **Je m'abonne**
pour 1 an (5 numéros)

France 35 €
 Dom/Tom ... 40 €
 Étranger 46 €

Je règle par :

- chèque bancaire ou postal à l'ordre de Population & Avenir
- virement sur le CCP Paris 152-17W
- carte bancaire sur notre site www.population-et-avenir.com (paiement sécurisé)

À retourner à :
POPULATION & AVENIR
35, av. Mac-Mahon - 75017 Paris

Offre valable jusqu'au 31 mars 2020.
Conformément à l'article 27 de la loi Informatique et Libertés,
vous disposez d'un droit d'accès et de rectification
des données vous concernant.



Mes coordonnées

Mme M.

Nom _____

Prénom _____

Organisme _____

Adresse _____

Code postal _____ Ville _____

Tél. : _____ Fax : _____

Mél : _____

J'accepte de recevoir des offres de Population & Avenir : OUI NON

RUR19

J'accepte de recevoir des offres des partenaires de Population & Avenir : OUI NON

Adresse de facturation si différente de l'adresse de livraison