

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN

FACULTAD DE ARQUITECTURA



TESIS

**MOVILIDAD, CRECIMIENTO DISPERSO Y CALIDAD DE VIDA EN LA
PERIFERIA NORTE DE MONTERREY**

PRESENTA

ARQ. LILIA ESMERALDA PATIÑO MARTÍNEZ

PARA OBTENER EL GRADO DE MAESTRÍA EN CIENCIAS CON
ORIENTACIÓN EN ASUNTOS URBANOS

MAYO, 2016



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN
FACULTAD DE ARQUITECTURA
SUBDIRECCION DE POSGRADO E INVESTIGACIÓN



TESIS

**MOVILIDAD, CRECIMIENTO DISPERSO Y CALIDAD DE VIDA EN LA
PERIFERIA NORTE DE MONTERREY**

PRESENTA

ARQ. LILIA ESMERALDA PATIÑO MARTINEZ

PARA OBTENER EL GRADO DE MAESTRÍA EN CIENCIAS CON
ORIENTACIÓN EN ASUNTOS URBANOS

DIRECTORA

DRA. MARÍA TERESA LEDEZMA ELIZONDO

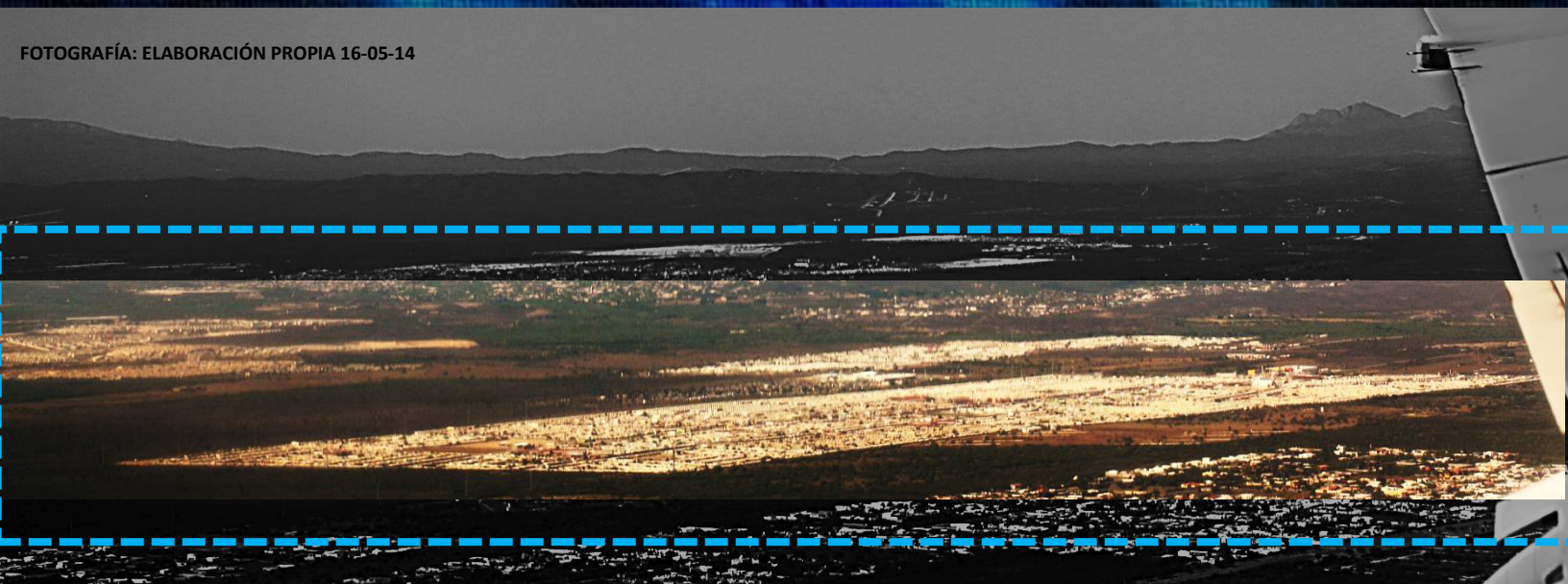
MAYO DE 2016

MOVILIDAD, CRECIMIENTO DISPERSO Y CALIDAD DE VIDA EN LA PERIFERIA NORTE DE MONTERREY.

AUTOR: ARQ. LILIA ESMERALDA PATIÑO
MARTÍNEZ

TUTOR: DRA. MARÍA TERESA LEDEZMA ELIZONDO

FOTOGRAFÍA: ELABORACIÓN PROPIA 16-05-14



FACULTAD DE ARQUITECTURA, UANL.

CD. UNIVERSITARIA, SAN NICOLÁS DE LOS GARZA, N. L.
MAYO DE 2016

A Mis Padres,

Quienes me han enseñado a nunca darme por vencida, sin importar que tan difícil se vea el panorama, con perseverancia encontraras el camino.

AGRADECIMIENTOS

En una búsqueda por la superación día a día como persona, y con un objetivo motivante, como lo es obtener el Título de Master en Ciencias ha sido un camino lleno de retos, el cual no ha sido fácil, sin embargo, todo el trabajo, sacrificio se ha recompensado. Al inicio de este estudio tuve que afrontar y aceptar la pérdida de una maravillosa persona, la Tía Rosy, quien admiro por su valentía al luchar contra el cáncer y estar a mi lado en todo momento que le fuera posible. En un esfuerzo continuo como este, se aprende a valorar más cada momento y a cada persona que toca tu vida de alguna manera, como todos aquellos que siempre estuvieron incondicionalmente a mi lado, amigos, maestros, familiares quienes me alentaron y dieron fortaleza cuando lo necesitaba.

Mis padres quienes toda mi vida han sido mi mayor apoyo, que han dedicado tiempo completo a mi formación, con el objetivo único de verme realizada, superada, preparada, pero sobretodo convertida en una mejor persona, sin olvidar la humildad y sencillez para poder afrontar los altibajos de la vida. Mi madre quien noche a noche estaba a mi lado acompañándome, escuchando mis ideales y sueños; mi padre quien me siempre dice que el mundo no está hecho para los débiles, tendrás que ser fuerte sin importar en donde estés. Con estas enseñanzas me vieron partir por primera vez en sus vidas hacia un país desconocido para ellos, pero con la firme certeza que ese viaje sería un gran aprendizaje en mi vida.

El vivir lejos de una zona de confort como lo es mi ciudad, convivir con otra cultura el día a día como España e Italia, es una experiencia que me ha dejado un gran legado, donde sea que te encuentres si tienes fe, perseverancia, actitud y lo más importante las ganas de hacer las cosas, todo tu alrededor te ayudara a lograr metas que has definido, te rodeas de personas extraordinarias que marcan tu vida de alguna manera. Sin importar la ciudad o país donde me encuentre, porto con gran orgullo el nombre de la Universidad Autónoma de Nuevo León, alma mater donde me he formado hasta el día de hoy.

Por otro lado, no puedo olvidar a quien fue la primera persona de la academia en hacerme la invitación para realizar este estudio el M.C. José Antonio Jiménez González, Coordinador de Deportes de la Facultad de Arquitectura quien siempre estuvo al tanto de mi trayectoria tanto académica como deportiva. Mención especial para quien fue más allá de un tutor en nivel de Maestría, una gran persona que con cariño llamo mi “Mamá de tesis” la Dra. María Teresa Ledezma Elizondo, Sub Directora de esta facultad, mi más grande y sincero agradecimiento por compartir sus conocimientos conmigo, pero sobretodo la vivencia de cada día, apoyo incondicional ante cualquier situación e inquietudes que ayudo a despejar en este estudio, y más allá de esto. También agradezco a la Dra. Nora Livia Rivera Herrera quien igualmente se ha ganado mi cariño y a quien llamo mi “Tía de tesis” pues apoyo en todo momento ante cualquier situación que se necesitara, gracias por todas aquellas recomendaciones para hacer de esto un mejor trabajo.

Es complicado mencionar a todas las personas, amigos que han estado en el camino para llegar a este lugar, a través de estos dos años y medio, así que, si omito a alguien, de ante mano ofrezco una disculpa. Quiero agradecer a mis compañeros de equipo representativo de esta facultad, quienes además de apoyar continuamente en competencias de natación, se convirtieron como hermanos, la Arq. Mariana Flores, Ing. Nadia Rosas y el Arq. Jesus Olazarán, entre otros. Mis amigas de carrera la Arq. Karen Castro y Arq. Rebeca Arrambide quienes desde estudios de licenciatura han estado incondicionalmente. También hago mención de mi compañera y amiga de Maestría, con quien viví una gran experiencia al descubrir Europa, persona que día a día, estuvo a mi lado en este camino sin importar la distancia, reconocimiento especial a la Ing. Josefina Olgúin, gracias por todo.

Finalizando, agradezco a Dios por esta oportunidad que me ha brindado, de ponerme en el camino a todas estas personas maravillosas con quienes he compartido un lapso de mi vida, conocimientos, entre otros. Al Consejo Nacional

de Ciencia y Tecnología por el apoyo económico para la realización de mis estudios y el fiel apoyo de esta gran institución la Facultad de Arquitectura, UANL.

RESUMEN

El desarrollo que experimentan las ciudades conlleva a un crecimiento acelerado hacia las limitantes de estas, dicho desarrollo que es generado prematuramente no cuenta con la infraestructura adecuada para sustentar las necesidades satisfactoriamente a los nuevos pobladores, teniendo como consecuencia el incremento de vehículos privados de manera notable en los últimos años. Con esto se crea una fuerte presión sobre el presupuesto a los gobiernos al tener que proveer mayor infraestructura vial entre otras, para poder realizar las conexiones diarias de un lugar otro sobre esta metrópoli.

Hoy en día, Monterrey se ha extendido más allá de los límites de los nueve municipios que conforman su área metropolitana¹. El interés de esta investigación surge por el estudio de temas importantes como la dispersión de la población hacia la periferia del Área Metropolitana de Monterrey (*AMM*). Aunado a esto, nace un interés por el estudio de la Calidad de Vida de los habitantes de los nuevos fraccionamientos en la periferia norte de la ciudad y como se refleja en la movilidad de estas personas hacia los municipios centrales. El presente estudio abordará los temas de periferia, dispersión, movilidad y calidad de vida, para posteriormente verlos reflejados en un estudio de caso de los asentamientos que se han integrado a la mancha urbana de Monterrey.

Palabras clave: periferia, dispersión, movilidad, calidad de vida.

¹ Oficialmente el área metropolitana de Monterrey está compuesta por nueve municipios, los cuales son: Monterrey, San Nicolás de los Garza, Guadalupe, San Pedro Garza García, Apodaca, General Escobedo, Juárez y García.

ABSTRACT

The development experienced by cities leads to an accelerated growth towards their boundaries; such development, generated prematurely, does not take into account adequate infrastructure to satisfactorily support newcomers' needs, causing a significant increase on private vehicles' ownership during recent years. The aforesaid generates strong pressure on government's budget, by requiring the provision of more road infrastructure (among others), in order to allow daily commute from one location to another within the city to happen.

Today, Monterrey has spread out beyond the boundaries of the nine municipalities that make up the metropolitan area. The interest of this research arises from the study of important issues such as the population's dispersion towards the peripheral portion of Monterrey's Metropolitan Area(AMM). On top of this, an interest in the study of the quality of life of the inhabitants of the new residential areas in the northern outskirts of the city is born, as reflected in the mobility of these people to the central municipalities. This study will address topics such as periphery, dispersion, mobility and quality of life, to later on embed them in a case study related to the residential areas that have been integrated into Monterrey's Metropolitan Area.

Key words: Periphery, Urban Sprawl, Mobility, Quality of Life.

Officially the Monterrey metropolitan area consists of nine municipalities, which are: Monterrey, San Nicolas de los Garza, Guadalupe, San Pedro Garza Garcia, Apodaca, General Escobedo, Juárez and Garcia.

ÍNDICE

RESUMEN	7
ABSTRACT	8
ÍNDICE DE ILUSTRACIÓN	12
ÍNDICE DE TABLAS.....	13
ÍNDICE DE GRÁFICO	16
CAPÍTULO 1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	21
1.1 INTRODUCCIÓN.....	22
1.2 DEFINICIÓN DEL PROBLEMA	23
1.3 HIPÓTESIS.....	28
1.4 PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN.....	28
1.5 OBJETIVOS.....	29
1.5.1 OBJETIVO GENERAL.....	29
1.5.2 OBJETIVO ESPECIFICO	29
1.6 JUSTIFICACIÓN.....	30
1.7 ALCANCES Y LIMITACIONES.....	31
CAPÍTULO 2. MARCO TEÓRICO	33
2.1 INTRODUCCIÓN AL MARCO TEÓRICO	33
2.2 PERIFERIA.....	33
2.2.1 PROCESO DE URBANIZACIÓN.....	33

2.2.2	ESPACIO PERIURBANOS.....	34
2.2.3	EFECTOS DE ASENTAMIENTOS ALEJADOS DE LA CIUDAD.....	35
2.3	DISPERSIÓN.....	36
2.3.1	SPRAWL	36
2.3.2	PROBLEMÁTICA DE LA CIUDAD DISPERSA.....	36
2.3.3	CIUDAD AGRUPADA.....	38
2.4	MOVILIDAD	39
2.4.1	MOVILIDAD URBANA.....	39
2.5	CALIDAD DE VIDA.....	40
CAPITULO 3. METODOLOGÍA		43
3.1	METODOLOGÍA.....	43
3.2	DEFINICIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO.....	44
3.2.1	EL CONTEXTO DEL ÁREA DE ESTUDIO.....	45
3.2.2	LOCALIZACIÓN Y MEDIO FÍSICO	46
3.2.3	ANTECEDENTES HISTÓRICOS	47
3.2.4	MEDIO SOCIOECONÓMICO	47
3.2.5	MEDIO CONSTRUIDO.....	47
3.3	ELABORACIÓN DEL INSTRUMENTO DE TRABAJO.....	48
3.3.1	MATRIZ DE CONGRUENCIA.....	48
3.3.2	DEFINICIONES	49
3.3.3	OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES.....	50
3.3.4	ESTRUCTURA DEL INSTRUMENTO DE TRABAJO.....	54
3.3.5	ÍNDICE DE NIVELES SOCIO ECONÓMICOS	56
3.4	ESTIMACIÓN DEL TAMAÑO DE LA MUESTRA.....	58
3.4.1	DESCRIPCIÓN DE LA ENCUESTA.....	60

3.4.2	APLICACIÓN DEL INSTRUMENTO DE TRABAJO	64
CAPITULO 4. RESULTADOS		66
3.5	ANÁLISIS DESCRIPTIVO, DATOS DE IDENTIFICACIÓN ENCUESTA	66
3.5.1	DATOS DE IDENTIFICACIÓN.....	66
3.5.2	PERIFERIA.....	71
3.5.3	DISPERSIÓN.....	84
3.5.4	MOVILIDAD	99
3.5.5	CALIDAD DE VIDA.....	112
3.5.6	PERFIL DEMOGRÁFICO.....	126
3.6	ANÁLISIS DESCRIPTIVO, DATOS DE IDENTIFICACIÓN.....	137
3.6.1	RESULTADO DE PREGUNTAS GENERALES.....	137
3.7	DISCUSIONES	143
3.8	CONCLUSIONES	146
ANEXOS 150		
4.1	ENCUESTA APLICADA.....	150
4.2	MAPAS GEOGRÁFICOS.....	157
BIBLIOGRAFÍA		160

ÍNDICE DE ILUSTRACIÓN

Ilustración_ 1. Mancha Urbana 2010, Fuente: Elaboración Propia, Datos Obtenidos De: Superficie _ Áreas Geoestadísticas Municipales (AGEM), Marco Geoestadístico Nacional 2010.....	26
Ilustración_ 2. ELABORACIÓN PROPIA.....	44
Ilustración_ 3. ELABORACIÓN PROPIA, Base: Instituto Nacional De Estadística Geográfica e Informática (INEGI) 2010	45
Ilustración_ 4, Fuente: Google Erth 2014.....	46
Ilustración_ 5, Fuente: Elaboración Propia, Sector Norte.....	47
Ilustración_ 6. Identificación De Sectores, Universo Real De Palmas.....	59
Ilustración_ 8, Fuente: Elaboración propia_ visita a Real de Palmas, Sector Sur, 2014	146
Ilustración_ 9, Fuente: Elaboración propia _ Nivel Grado de Marginación 2010, Área Metropolitana de Monterrey, Nuevo León.....	157
Ilustración_ 10, Fuente: Elaboración Propia _ Nivel de población Total 200, Área Metropolitana de Monterrey, Nuevo León.	158
Ilustración_ 11, Fuente: Elaboración Propia _ Nivel de población Total 2010, Área Metropolitana de Monterrey, Nuevo León.	159

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla_ 1. Mancha Urbana 2010, Fuente: Elaboración Propia, Datos Obtenidos De: Superficie _ Áreas Geoestadísticas Municipales (AGEM), Del Marco Geoestadístico Nacional 2010.....	25
Tabla_ 2. Vehículos Circulando En El Estado De Nuevo León, Fuente: Elaboración Propia, Datos Obtenidos De: Programa Estatal De Desarrollo Urbano De Nuevo León 2030	27
Tabla_ 3, Matriz de congruencia	48
Tabla_ 4, Definición de variables	49
Tabla_ 5. Variable: Periferia.....	50
Tabla_ 6, Variable: Dispersión	52
Tabla_ 7, Variable: Movilidad	52
Tabla_ 8, Variable: Calidad de Vida	53
Tabla_ 9, Criterio Para El Índice De Niveles Socio Económicos	56
Tabla_ 10, Puntuación Para Perfil Demográfico.....	57
Tabla_ 11. Nivel De Confianza Para Tamaño De Muestra.....	58
Tabla_ 12. . Identificación de Sectores, Valores de Porcentajes.....	66
Tabla_ 13. Identificación De Género Por Sector	67
Tabla_ 14. Edad De Habitantes, Universo Real De Palmas	69
Tabla_ 15. Identificación De Estado Civil Por Sector	69
Tabla_ 16. Identificación, Lugar De Nacimiento Por Sector	70
Tabla_ 17. Identificación De Municipio Donde Proviene, Por Sector	71
Tabla_ 18. Antigüedad Viviendo En El Fraccionamiento, Por Sector	73
Tabla_ 20. Número De Habitantes En El Hogar, Por Sector	75
Tabla_ 21. Propietario De La Casa, Por Sector	76
Tabla_ 22. Propietario De La Casa "Si". Costo De Venta, Universo Real De Palmas	78

Tabla_ 23. Propietario De La Casa "Si". Compra Por Crédito, Universo Real De Palmas	79
Tabla_ 24. Compra Por Crédito. Institución De Financiamiento, Universo Real De Palmas	79
Tabla_ 25. Compra Por Financiamiento. Conocimiento De Pago Final, Universo Real De Palmas	80
Tabla_ 26. Propietario, Considera Justo El Valor Pagado, Universo Real De Palmas	80
Tabla_ 27. Propietario, Como Considera El Valor Pagado Por La Casa, Universo Real De Palmas	83
Tabla_ 28. Identificación De Ocupación Por Sector	84
Tabla_ 29. Localización De Trabajo Y/O Escuela, Por Sector	85
Tabla_ 30. Nivel De Convivencia Con Vecinos De Colonias Cercanas, Por Sector	86
Tabla_ 31. Nivel De Convivencia Con Vecinos De Real De Palmas, Por Sector ..	89
Tabla_ 32. Nivel De Uso Para Las Áreas Verdes Del Fraccionamiento, Por Sector	90
Tabla_ 33. Identificación Para El Desplazamiento Hacia Áreas Recreativas Del Fraccionamiento, Por Sector	92
Tabla_ 34. Identificación De Habitantes Que Son Propietarios De Un Vehículo, Por Sector.....	93
Tabla_ 35. Propietarios De Vehículos, Comparten Traslados, Universo Real De Palmas	94
Tabla_ 36. propietarios de vehículos, frecuencia con la que comparten traslados, universo real de palmas	94
Tabla_ 37. Propietarios De Vehículo, Comparten Gastos Para Traslados, Universo Real De Palmas	95
Tabla_ 38. Identificación, Transporte Para Desplazamientos A Lugares Recurrentes, Por Sector	96
Tabla_ 39. Tiempo Que Tarda En Llegar A Zonas Recurrentes, Por Sector	98
Tabla_ 40. Nivel De Eficiencia En Vialidades De La Zona, Por Sector	100

Tabla_ 41. Identificación, Nivel De Uso En Colectivos, Por Sector	101
Tabla_ 42. Frecuencia Con La Que Se Utiliza El Colectivo, Por Sector.....	103
Tabla_ 43. Nivel De Eficiencia En Paradas Del Colectivo, Por Sector	104
Tabla_ 44. Identificación, Rutas De Transporte Urbano Que Se Utilizan, Universo Real De Palmas	105
Tabla_ 45. Identificación, Tiempo Que Tarda En Pasar El Colectivo, Por Sector	106
Tabla_ 46. Identificación, Como Son Generados Los Desplazamientos Hacia La Parada Del Colectivo, Por Sector.....	107
Tabla_ 47. Identificación, Costo Diario Generado En Traslados, Por Sector	108
Tabla_ 48. Nivel De Percepción En Servicio Del Colectivo, Por Sector	110
Tabla_ 49. Nivel De Percepción En Servicio Del Colectivo, Por Sector	110
Tabla_ 50. Nivel De Percepción En Seguridad Del Colectivo, Por Sector	111
Tabla_ 51. Nivel De Afectación En Tiempos De Traslados, Por Sector	112
Tabla_ 52. Nivel De Seguridad Que Percibe En Real De Palmas, Por Sector....	114
Tabla_ 53. Identificación De Problemas Con El Servicio De Agua, Por Sector...	115
Tabla_ 54. Identificación, Problemas Con El Servicio De Drenaje, Por Sector ...	116
Tabla_ 55. Identificación, Problemas Con Servicio De Luz, Por Sector	117
Tabla_ 56. Identificación, Problemas Con Servicio Telefónico, Por Sector.....	118
Tabla_ 57. Frecuencia De Problemática En Los Servicios Anteriores, Por Sector	120
Tabla_ 58. Identificación, Cuenta Con Servicio De Salud, Por Sector	121
Tabla_ 59, Servicio De Salud Con El Que Cuenta, Por Sector	123
Tabla_ 60. Percepción De Prioridades A Mejorar En El Fraccionamiento, Por Sector.....	124
Tabla_ 61. Perfil Demográfico, Número De Cuartos O Habitaciones, Por Sector	126
Tabla_ 62. Perfil Demográfico, Tipo De Piso, Por Sector.....	127
Tabla_ 63. Perfil Demográfico, Número De Baños, Por Sector	128
Tabla_ 64. Perfil Demográfico, Número De Regaderas, Por Sector	129
Tabla_ 65. Perfil Demográfico, Estufa De Gas, Número De Baños, Por Sector .	130
Tabla_ 66. Perfil Demográfico, Número De Focos, Por Sector	131
Tabla_ 67. Perfil Demográfico, Número De Focos, Por Sector	131

Tabla_ 68. Perfil Demográfico, Número De Automóviles, Por Sector	132
Tabla_ 69. Perfil Demográfico, Escolaridad De La Persona Que Más Aporta Económicamente Por Sector.....	133
Tabla_ 70. Perfil Demográfico, Por Sector	135
Tabla_ 71. Pregunta General 2. Tiempo En Traslados * Costo En Traslados, Por Sector.....	139
Tabla_ 72. Pregunta General 3. Perfil Demográfico, Universo Real De Palmas, Elaboración Propia, Base De Acuerdo A El Índice De Niveles Socio Económicos De La Asociación Mexicana De Inteligencia De Mercado Y Opinión Pública.....	141

ÍNDICE DE GRÁFICO

Gráfico 1. Identificación de Sectores.....	67
Gráfico 2, Identificación De Genero Por Sector.....	68
Gráfico 3. Frecuencia En Edad, Universo Real De Palmas	69
Gráfico 4, estado civil por sector	70
Gráfico 5, Lugar De Nacimiento Por Sector	71
Gráfico 6. Municipio Donde Proviene, Por Sector	72
Gráfico 7. Municipio Donde Proviene, Universo Real De Palmas	73
Gráfico 8. Número De Habitantes En El Hogar, Por Sector	75
Gráfico 9. Número De Habitantes En El Hogar, Universo Real De Palmas	76
Gráfico 10. propietario de la casa, por sector.....	77
Gráfico 11. Propietario De La Casa, Universo Real De Palmas.....	77
Gráfico 12. Propietario De La Casa "Si". Costo De Venta, Universo Real De Palmas	78
Gráfico 13. Compra Por Financiamiento. Conocimiento De Pago Final, Universo Real De Palmas	80
Gráfico 14. Propietario, Considera Justo El Valor Pagado, Universo Real De Palmas	81

Gráfico 15. Propietario, Considera Justo El Valor Pagado, "SI" ¿Por Qué? Universo Real De Palmas	81
Gráfico 16. Propietario, Considera Justo El Precio Pagado, "No" ¿Por Qué?, Universo Real De Palmas	82
Gráfico 17. Propietario, Como Considera El Valor Pagado Por Su Casa, Universo Real De Palmas	83
Gráfico 18. Identificación De Ocupación Por Sector	84
Gráfico 19. Localización De Trabajo Y/O Escuela, Por Sector.....	85
Gráfico 20. Localización De Trabajo Y/O Escuela, Universo Real De Palmas.....	86
Gráfico 21. Nivel De Convivencia Con Vecinos De Colonias Cercanas, Por Sector	87
Gráfico 22. Nivel De Convivencia Con Vecinos De Colonias Cercanas, Universo Real De Palmas	88
Gráfico 23. Nivel De Convivencia Con Vecino De Real De Palmas, Por Sector ...	89
Gráfico 24. Nivel De Convivencia Con Vecinos Del Fraccionamiento, Universo Real De Palmas	90
Gráfico 25. Nivel De Uso Para Las Áreas Verdes Del Fraccionamiento, Por Sector	91
Gráfico 26. Identificación Para El Desplazamiento Hacia Áreas Recreativas Del Fraccionamiento, Por Sector.....	92
Gráfico 27. Identificación De Habitantes Son Propietarios De Un Vehículo, Por Sector.....	93
Gráfico 28. Vehículo Propio, Comparten Traslados, Numero De Frecuencia, Comparten Gastos, Universo Real De Palmas	95
Gráfico 29. Identificación, Transporte Para Desplazamientos A Lugares Recurrentes, Por Sector.....	97
Gráfico 30. Identificación, Transporte Para Desplazamientos A Lugares Recurrentes Por Sector	98
Gráfico 31. Tiempo Que Tarda En Llegar A Zonas Recurrentes, Por Sector.....	99
Gráfico 32. Nivel De Eficiencia En Vialidades De La Zona, Por Sector.....	100

Gráfico 33. Nivel De Eficiencia En Vialidades De La Zona, Universo Real De Palmas	101
Gráfico 34. Identificación, Nivel De Uso En Colectivos, Por Sector	102
Gráfico 35. Identificación, Nivel De Uso En Colectivos, Universo Real De Palmas	102
Gráfico 36. Frecuencia Con La Que Se Utiliza El Colectivo, Por Sector	103
Gráfico 37. Nivel De Eficiencia En Paradas Del Colectivo, Por Sector	104
Gráfico 38. Identificación, Rutas De Transporte Urbano Se Se Utilizan, Universo Real De Palmas	105
Gráfico 39. Identificación, Tiempo Que Tarda En Pasar El Colectivo, Por Sector	106
Gráfico 40. Identificación, Tiempo Que Tarda En Pasar El Colectivo, Universo Real De Palmas.....	107
Gráfico 41. Identificación, Como Son Generados Los Desplazamientos Hacia La Parada De Colectivo, Por Sector.....	108
Gráfico 42. Identificación, Costo Diario Generado En Traslados, Por Sector	109
Gráfico 43. Identificación, Costo Diario Generado En Traslados, Universo Real De Palmas	109
Gráfico 44. Nivel De Percepción En Seguridad Del Colectivo, Por Sector	111
Gráfico 45. Nivel De Afectación En Tiempos De Traslados, Por Sector	112
Gráfico 46. Nivel De Afectación En Tiempos De Traslados, Universo Real De Palmas	113
Gráfico 47. Nivel De Seguridad Que Se Percibe En Real De Palmas, Por Sector	114
Gráfico 48. Nivel De Seguridad Que Se Percibe En El Fraccionamiento, Universo Real De Palmas	115
Gráfico 49. Identificación De Problemas Con El Servicio De Agua, Por Sector ..	116
Gráfico 50. Identificación, Problemas Con El Servicio De Drenaje, Por Sector ..	117
Gráfico 51. Identificación, Problemas Con Servicio De Luz, Por Sector	118
Gráfico 52. Frecuencia De Problemática En Los Servicios Anteriores, Por Sector	120

Gráfico 53. Frecuencia De Problemática En Los Servicios Anteriores, Universo Real De Palmas	121
Gráfico 54. identificación, cuenta con servicio sector salud, por sector	122
Gráfico 55. Servicio De Salud Con El Que Cuenta, Por Sector.....	123
Gráfico 56. Percepción De Prioridades A Mejorar En El Fraccionamiento, Por Sector.....	124
Gráfico 57. Percepción De Prioridades A Mejorar En El Fraccionamiento, Universo Real De Palmas	125
Gráfico 58. Perfil Demográfico, Número De Cuartos O Habitantes, Por Sector ..	126
Gráfico 59. Perfil Demográfico, Tipo De Piso, Por Sector	127
Gráfico 60. Perfil Demográfico, Número De Baños, Por Sector	128
Gráfico 61. Perfil Demográfico, Número De Regaderas, Por Sector.....	129
Gráfico 62. Perfil Demográfico, Estufa De Gas, Por Sector	130
Gráfico 63. Perfil Demográfico, Numero De Automóviles, Por Sector.....	132
Gráfico 64. Perfil Demográfico, Escolaridad De La Persona Que Más Aporta Económicamente, Por Sector.....	133
Gráfico 65. Perfil Demográfico, Por Sector	135
Gráfico 66. Pregunta General 1. Afectación En Tiempos Por Traslados, Por Sector	138
Gráfico 67. Pregunta General 2. Tiempo En Traslados * Costo En Traslados, Por Sector.....	140
Gráfico 68. Pregunta General 3. Perfil Demográfico, Universo Real De Palmas	142

*Todas las tablas y gráficos ya mencionados son elaboración propia.

CAPÍTULO 1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 INTRODUCCIÓN

El presente estudio busca identificar las consecuencias que se tiene al generar un crecimiento hacia las zonas periféricas, ya que una ciudad dispersa demanda exhaustivamente los desplazamientos entre un punto y otro dentro de la misma, lo cual es difícil de afrontar por medio de redes en el servicio de transporte público, hecho que induce al uso de vehículo privado para generar los traslados necesarios. Sin embargo, esta acción ocasiona una problemática de congestión vial, debido a los sistemas de redes viales, los cuales no están preparados para una cantidad importante de vehículos sobre una misma artera.

El tener un desarrollo urbano condiciona el territorio de un área metropolitana, misma que se es posible desarrollar o no. Sin embargo, esta decisión puede ser tomada por el sector público, donde este actúa de manera práctica para que los ciudadanos puedan adquirir un bien inmueble de una forma no compleja. El sector privado cumple un rol importante ya que sin este no se realizarían nuevos fraccionamientos.

Sin embargo, es claro que uno de los principales factores que hacen desarrollable alguna zona en específico en las periferias, son los bajos costos de los territorios, pues estos se encuentran alejados de la metrópoli, mismos que traen como consecuencia asentamientos irregulares en zonas no aptas para el desarrollo urbano, presentan deficiencia en medios de transporte, carecen en fuentes de trabajo, conlleva a un cambio en la calidad de vida, hecho que puede traer como consecuencias una marginada sociedad o bien una tendencia hacia la delincuencia.

1.2 DEFINICIÓN DEL PROBLEMA

El crecimiento disperso en continuo desarrollo ha generado transformaciones sobre la configuración del trazado urbano a lo largo de los años, como lo es el cambio en uso de suelo de lo rural a formar parte de una metrópoli, efecto que trae como consecuencia impactos ambientales, pero sobre todo cambios sociales.

La dispersión urbana tiene un origen el cual es la búsqueda de mejores condiciones ambientales, calidad de vida, y precios del suelo más reducidos. Estas situaciones que fueron los principales motores en una búsqueda hacia suelos más económicos actualmente es una contradicción ya que los nuevos fraccionamientos situados a la periferia traen como consecuencias deficiencias, tales como las conexiones en materia de vialidad, diversificación para puntos de interés como escuelas en los diferentes niveles, oportunidades de trabajo, entre otros. Mismos que resultan deficientes para satisfacer las necesidades diarias de estos nuevos habitantes.

Button (1991) afirma que debido a este desarrollo se ha tenido como resultado un incrementado notable en el uso de los vehículos privados, en especial en las últimas tres décadas.

Este crecimiento demográfico, se ha visto asociado con una movilidad intraurbana; la expansión física de la superficie urbana presenta una demanda en uso de suelo para la zonificación de viviendas y actividades relacionadas.

El impacto territorial de la expansión urbana genera una disminución de tierras agrícolas, aumentando el tráfico, como consecuencia de las nuevas zonificaciones, además del aumento en contaminación atmosférica, significativa pérdida de población en las áreas centrales, presentan tendencia a una segregación. Aunado a esto cuentan con un aumento en tiempos de viaje, producto del tendiente crecimiento periférico.

Monterrey y su área metropolitana figura como una de las tres ciudades más grandes del país, hecho que trae como consecuencia un importante aumento de la población, lo cual genera diferentes grupos sociales en las áreas urbanas. Bertonecello (1994) menciona que los crecimientos en las ciudades vienen acompañados de una necesidad primordial, tales como los desplazamientos de un punto a otro, demandando servicios de transporte colectivo, medios particulares los cuales se disputan el espacio entre las diferentes arterias viales. Una parte importante es la localización de los lugares concurridos ya que estos no se encuentran en una misma zona, como lo son puntos de residencia, trabajo, escuela, entre otras, por ello es que se generan principalmente estos desplazamientos. La movilidad de la población es uno de los mejores factores que identifican y describen a las sociedades modernas.

Como se ha mencionado antes, Monterrey es una ciudad grande, hecho que repercute con el aumento en su parque vehicular, sin embargo, esto crea una fuerte presión sobre el gobierno al tener que sustentar y adecuar las vialidades, para una mejora en tiempos de recorrido de un lugar a otro, ya que entre más grande sea el aumento de vehículos se presenta un aumento en tiempos. A pesar de las importantes obras viales realizadas en los últimos años, la realidad es que el área vial resulta insuficiente, pues no permite desfogar el tráfico de manera adecuada.

Sin embargo, se podría contar con una solución para mejora de este problema, donde se las políticas del transporte colectivo, ofreciera mejores servicios, pero sobretodo los costos que generan estos, ya que existen variaciones como las rutas periféricas y las rutas que solo están dentro del AMM. De esta manera la carga vehicular privada se verá disminuida.

Si bien es cierto el hacer que un individuo decida realizar sus recorridos por un medio público en lugar de uno privado implica realizar una comparativa, ya que se deberá tener una perspectiva económica para su bienestar general. Se tendrá que conocer las causas que influyen a la realización de los diferentes desplazamientos

en un medio determinado y bajo qué circunstancias estaría dispuesto a cambiarlas.

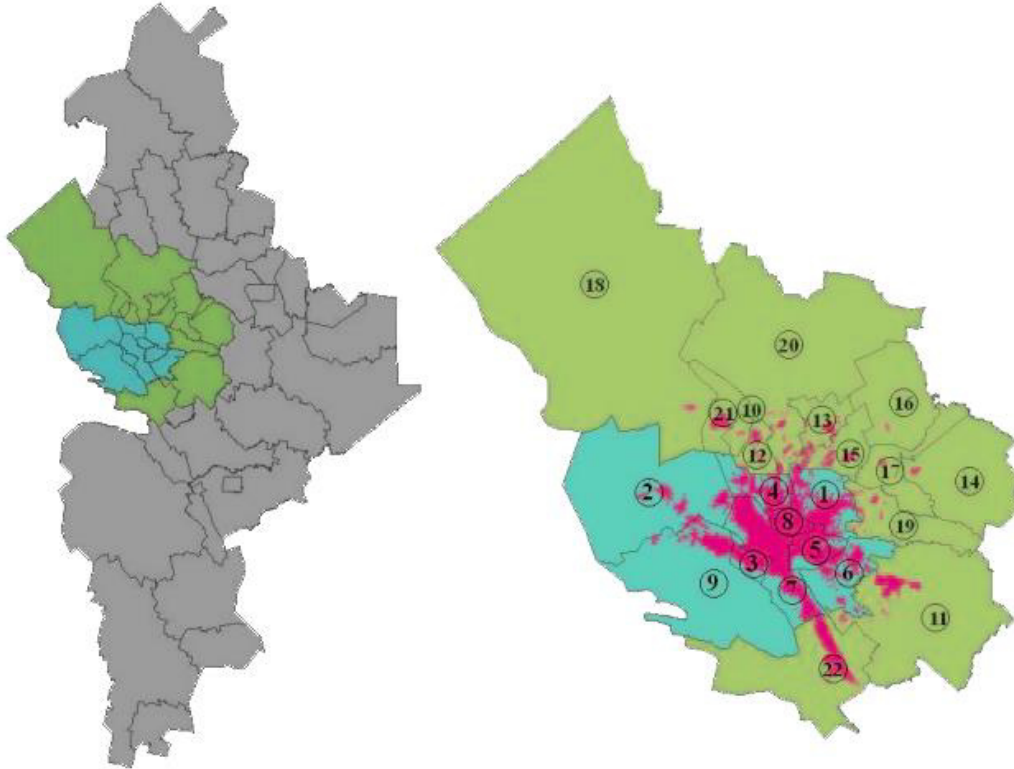
Hoy en día nos enfrentamos a un problema que con el paso del tiempo ha ido empeorando, es sorprendente la forma en la que desplazarnos de un lugar a otro pues podría llevarnos incluso horas. Con el paso del tiempo este problema se ha ido incrementando y se debe en una gran parte a la deficiencia de los servicios de transporte público, en el que muchas ocasiones los usuarios se ven expuestos a ser víctimas de la violencia, además de las malas condiciones que presentan algunas de las unidades destinadas al servicio de la comunidad, si se mejorara el transporte de manera considerable las personas podrían optar por dejar de usar el automóvil, por ende la población se verá beneficiada económicamente, ya que no se vería en la necesidad de hacer un gasto primordial como la gasolina para realizar sus trayectos.

De acuerdo con el Instituto Nacional De Estadística Geográfica e Informática (INEGI) 2010, la mancha urbana de Monterrey cuenta con 9 municipios dentro del área metropolitana (AMM) y 12 en la zona periférica.

SIMBOLOGÍA

MANCHA URBANA 2010		REGIÓN PERIFÉRICA DE MONTERREY	
ZONA METROPOLITANA DE MONTERREY			
1	Apodaca	10	Abasolo
2	García	11	Cadereyta Jiménez
3	San Pedro Garza García	12	Carmen
4	General Escobedo	13	Ciénega de Flores
5	Guadalupe	14	Doctor González
6	Juárez	15	General Zuazua
7	Monterrey	16	Hiruegas
8	San Nicolás de los Garza	17	Marín
9	Santa Catarina	18	Mina
		19	Pesquería
		20	Salinas Victoria
		21	Hidalgo
		22	Santiago

Tabla_ 1. Mancha Urbana 2010, Fuente: Elaboración Propia, Datos Obtenidos De: Superficie _ Áreas Geoestadísticas Municipales (AGEM), Del Marco Geoestadístico Nacional 2010.

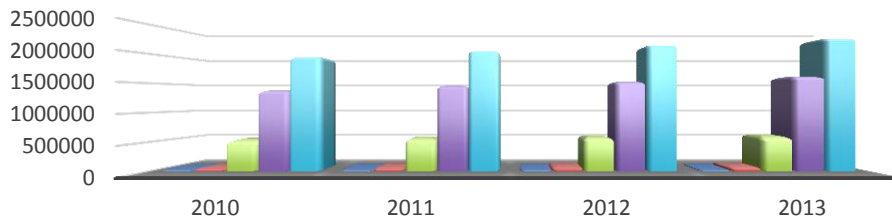


Ilustración_ 1. Mancha Urbana 2010, Fuente: Elaboración Propia, Datos Obtenidos De: Superficie _ Áreas Geoestadísticas Municipales (AGEM), Marco Geoestadístico Nacional 2010.

INEGI (2010) En el estado de Nuevo León existen 4,653,458 habitantes, siendo Monterrey la capital del estado y cabecera de esta Zona Metropolitana cuenta con 1,135,550 solo en este municipio. La Zona Conurbada de Monterrey cuenta con 3,921,118 habitantes, su Región Periférica tiene 310,952, por lo tanto, si se suman estas últimas dos se tiene 4.2 millones de habitantes, lo que quiere decir que el 91% del total de los habitantes en el estado se encuentran en estas dos zonas, datos que han sido recopilados de acuerdo al programa estatal de desarrollo urbano 2030.

El estado ya mencionado para el año 2010 se contó con un total de parque vehicular de 1,975,586 motores registrados, sin embargo, para el año 2013 mostro un aumento con un total de 2, 297,43 motores, mismos que haciendo una comparativa presenta un claro aumento contra el total de la población del municipio de Monterrey, donde esto quiere decir que por cada dos personas aproximadamente se tienen la posibilidad de poseer un automóvil.

VEHÍCULOS CIRCULADO, 2010 a 2013



	2010	2011	2012	2013
■ CAMIONES PARA PASAJEROS	15660	16129	16443	16896
■ MOTOCICLETAS	39390	44301	50604	56745
■ VEHICULOS DE CARGA	530705	553529	571223	589328
■ AUTOMOVILES	1389831	1470592	1545344	1634474
■ TOTAL	1975586	2084551	2183614	2297443

Tabla_ 2. Vehículos Circulando En El Estado De Nuevo León, Fuente: Elaboración Propia, Datos Obtenidos De: Programa Estatal De Desarrollo Urbano De Nuevo León 2030

Del total del parque vehicular en el año 2010, el 70% son automóviles, 27% vehículos de carga, 2% motocicletas y solo el 1% camiones para pasajeros. Para el año 2013 se registró un aumento de todos los vehículos motorizados del 16% en comparación con el año 2010.

Por otro lado, el AMM y el comercio exterior, se encuentran relacionadas, ya que ambas hacen uso de las arterias viales dentro de la metrópoli. Teniendo como ejemplo la gran demanda el uso de la carretera N° 85 Monterrey- Nuevo Laredo, misma que cumple una doble función, ya que sobre esta se realiza diariamente un importante índice de tránsito vehicular, sumando a esto los grandes volúmenes de carga y transportes para pasajeros, con ello se eleva el tráfico motorizado, teniendo como consecuencia un aumento en tiempos de traslado.

Como se ha mencionado esta carretera cumple un papel importante por lo que se ve frecuente por todo tipo de motores, pues sobre ella se logra llegar hacia los municipios periféricos de la zona norte del AMM los cuales son Salinas Victoria, Ciénega de Flores, General Zuazua.

Sobre la misma se encuentra el Aeropuerto del Norte, entre diversas Industrias, además cuenta con la carretera alterna N° 85 D (carretera de cuota) hacia la

ciudad de Nuevo Laredo, Tamaulipas la cual inicia en el kl 13 de la carretera N° 85.

Queda claro que más que agilizar el tráfico metropolitano e interregional, los proyectos que son generados con el objetivo de mejorar las vialidades continúan con un patrón de urbanización desordenado, con efectos adversos en la calidad ambiental metropolitana, afectando directamente a los habitantes de las zonas urbanas, tanto dentro de la metrópoli como en regiones periféricas.

1.3 HIPÓTESIS

Hi. La accesibilidad y el cambio que se ha presentado en la calidad de vida en los habitantes, condiciona de manera eficiente la relación entre nuevas centralidades en el AMM y los nuevos desarrollos residenciales en territorios fuera del área urbana.

Ho. La accesibilidad y el cambio que se ha presentado en la calidad de vida en los habitantes, no condiciona de manera eficiente la relación entre nuevas centralidades en el AMM y los nuevos desarrollos residenciales en territorios fuera del área urbana.

1.4 PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

¿Los largos trayectos afectan la calidad de vida de los habitantes de zonas conurbadas?

¿Cómo impacta en los habitantes el costo del transporte colectivo en las zonas periféricas?

¿Cómo se interpreta la calidad de vida en las personas que viven en zonas periféricas?

1.5 OBJETIVOS

1.5.1 OBJETIVO GENERAL

- Analizar la accesibilidad y el cambio que se ha presentado en la calidad de vida en los habitantes, como elemento que condiciona la relación entre nuevas centralidades en el AMM y los nuevos desarrollos residenciales en territorios fuera del área urbana.

1.5.2 OBJETIVO ESPECIFICO

- Analizar el cambio de la calidad de vida de los nuevos municipios conurbados en el AMM, debido a distancias más prolongadas con el centro o sub centro próximo de esta metrópoli.
- Evaluar el grado de la accesibilidad en zonas de crecimiento disperso, por situaciones de tráfico vehicular en estas zonas. Teniendo como factor la alta demanda de nuevas viviendas.
- Identificación y caracterización de nuevas centralidades de usos de suelo y empleos, en la región metropolitana.
- Caracterizar los patrones de cambio residencial, por estrato socioeconómico, en la región Metropolitana.

1.6 JUSTIFICACIÓN

Como ya se ha mencionado antes es alarmante el crecimiento que presenta el AMM, a esto se suma su región periférica la cual es el tema central para las investigación , ya que en los últimos años se ha visto desarrollada con los ambiciosos proyectos de mega fraccionamientos, mismos que a corto, mediano y largo plazo generan un cambio importante en la calidad de vida de los habitantes , pues los municipios periféricos no están preparados apropiadamente para recibir un incremento importante de población y satisfacer las necesidades básicas diarias de los nuevos habitantes.

Resulta preocupante ver como aumenta la necesidad de construir vialidades o mayores capacidades de ya las existentes, con el fin de mejorar la velocidad promedio para los desplazamientos, sin embargo, estas inversiones al poco tiempo resultan insuficientes, cayendo en un círculo constante de tener que realizar inversiones para las arterias viales, por lo que esto es una alternativa costosa desde un punto de vista social.

Es importante aclarar las condiciones que hacen desarrollables los territorios alejados, pues no solo se deberá tener el objetivo de ir consumiendo y transformando zonas rurales para facilitar viviendas a la población, pues este crecimiento genera grandes cambios sociales, ambientales , demanda mayores requerimientos de recursos públicos necesarios para proveer las nuevas infraestructuras y mantenimientos adecuados en las diversas vialidades que conectan el AMM con el resto de las zonas periféricas, como también las salidas del estado de Nuevo León hacia otros estados de la República para mantener el continuo comercio que se genera en este estado.

1.7 ALCANCES Y LIMITACIONES

La investigación pretende comprender en qué nivel de satisfacción se encuentra la población de los fraccionamientos que han sido desarrollados en las periferias, específicamente en la norte, para el municipio de General Zuazua, ya que dicho municipio ha sido participe en los últimos años para la transformación de zonas rurales, las cuales fueron dedicadas al campo, como agricultura y/o ganadería; mismas que hoy en día albergan un importante número de habitantes en una misma zona como lo es el Fraccionamiento Real de Palmas (RP).

El estudio considera analizar la estabilidad o inestabilidad de los habitantes, por efecto a los patrones de movilidad, ya que se juega un rol importante desafiando la distancia recorrida diariamente, esto dependiendo de las actividades que realicen, además de identificar si estos nuevos pobladores anteriormente habitaron en el AMM y que lo llevo a generar este cambio.

Se espera que con esta información se puedan mejorar los nuevos fraccionamientos, que estos antes de ser habitados cuenten con todos los recursos necesarios para una buena y satisfactoria forma de vida. Así como también tomar en cuenta el impacto social que esto ocasiona en los habitantes.

Es importante determinar los factores que causan el uso de un medio de transporte, como las magnitudes de cambio que serían necesarias para lograr el objetivo de reducir el número de viajes en vehículos privados, o bien que determina la movilidad en colectivos y que ayudaría a la mejora de este, para el bien de los usuarios.

Teniendo en cuenta el ambicioso estudio, todos los temas ya mencionados es claro que se generan derivaciones de estos, tales como: cambios en uso de suelo, transformaciones ambientales, gestión de proyectos, política pública, entre otros. Mismos que se es necesario mencionar, sin embargo, no se entrara a detalle con estos temas, ya que el estudio está enfocado a los cambios en la calidad de vida

de las personas, generando una continua movilización de habitantes por efecto del crecimiento disperso en la zona periférica.

CAPÍTULO 2. MARCO TEÓRICO

*Conceptos operativos: periferia, dispersión,
Calidad de vida, movilidad,*

2.1 INTRODUCCIÓN AL MARCO TEÓRICO

Hoy en día, Monterrey se ha extendido más allá de los límites de los nueve municipios que conforman su área metropolitana. El interés de esta investigación surge por el estudio de temas importantes como la dispersión de la población hacia la periferia del AMM. Aunado a esto, nace un interés por el estudio de la calidad de vida de los habitantes de los nuevos fraccionamientos en la periferia norte de la ciudad y como se refleja en la movilidad de estas personas hacia los municipios centrales.

El presente estudio abordará los temas de periferia, dispersión, movilidad y calidad de vida, para posteriormente verlos reflejados en un estudio de caso de los asentamientos que se han integrado a la mancha urbana de Monterrey.

2.2 PERIFERIA

Stren (1995) menciona que las dinámicas del crecimiento de las ciudades intermedias hay que relacionarlas con su posición en el sistema urbano, tanto como sus relaciones económicas y demográficas. Vivienda, servicios urbanos y planeamiento urbano necesitan especial atención en este contexto.

2.2.1 PROCESO DE URBANIZACIÓN

Bazant S. (2009) afirma que debido a los procesos de urbanización estos conllevan a un cambio para el desarrollo económico y la modernización del país; debido a las transformaciones de las políticas económicas que impulsan a la industrialización en las ciudades, las cuales dan crecimiento a estas.

Sexto (2000), menciona que los procesos de urbanización posindustrial generan movimientos centrífugos desde la ciudad hacia su periferia, con esto se generan movimientos migratorios de campo-ciudad y viceversa; lo que genera un declive urbano en el centro de la ciudad y un renacer en las zonas rurales inmediatas hacia la urbanización.

Bazant (2000), indica en su estudio que conforme las zonas céntricas se saturan, de manera gradual las nuevas familias se van alejando de esta zona, estableciéndose así hacia las periferias, lugares en los cuales el equipamiento de infraestructura es prematuro.

Según Dematteis (1996) en los últimos años el modelo anglosajón ha influido en las formas de la expansión urbana, ya que esta se extiende rápidamente como el derrame de aceite que ocasiona una mancha, la cual gana terreno de manera significativa.

2.2.2 ESPACIO PERIURBANOS

Frediani (2009) comenta que la población hacia la periferia se traduce en un aumento de la ocupación de nuevas superficies en los límites físicos de la ciudad, concretamente en el espacio periurbano.

Es evidente el cambio que ha surgido en el suelo agrícola, debido a la pérdida de territorio por el surgimiento de complejos industriales, teniendo como resultado masivas urbanizaciones formales e informales.

El sector privado como las constructoras buscan grandes terrenos económicos lo que conlleva al desarrollo de viviendas en zonas rural-urbanas, de diferentes clases sociales; lo que ha concebido a estos lugares como área dormitorio.

2.2.3 EFECTOS DE ASENTAMIENTOS ALEJADOS DE LA CIUDAD

El crecimiento acelerado de las ciudades en los últimos años desarrolla zonas de vivienda alejadas de los centros y estos a su vez con menor número de pobladores. Estas ciudades intermedias afrontan un alto índice de problemas relacionados con las redes de servicios e infraestructuras urbanas.

Sassen (1991), indica que las ciudades han ido volviéndose cada vez más periféricas, estos asentamientos alejados de la ciudad han ido quedando excluidos de los procesos económicos en la ciudad.

Connolly (1988), alude a los procesos de transformación económicas en las ciudades, quienes dan lugar al crecimiento territorial de estas. Vinuesa (1991), refiere que durante estos procesos de desarrollo se generan zonas de confort y marginación para otros habitantes.

Por lo tanto, es claro que en los límites de una mancha urbana crecen con exceso diversas clases sociales mostrando una tendencia hacia la vivienda individual, aislada o en hilera, debido a su rápido crecimiento estos asentamientos no cuentan con los suficientes servicios de transporte público ya que la accesibilidad en estas zonas es deficiente, efecto que provoca el aumento la adquisición de vehículos privados para los habitantes de las periferias, lo que hace a estos lugares sean dependientes del automóvil, generan trastornos viales a diferentes horas del día, diariamente.

Es evidente que ante este crecimiento de los nuevos asentamientos se generan efectos en las formas de vida de los habitantes, pues estos buscarán la manera más práctica para realizar sus desplazamientos diarios, en el menor tiempo y costo posible.

2.3 DISPERSIÓN

2.3.1 SPRAWL

Jans B (2009) indica que el crecimiento urbano conocido como “sprawl” es definido como crecimiento disperso, mono funcional, que separa el uso residencial con otras actividades, el cual crea zonas dependientes del automóvil para poder lograr la conexión con estas actividades.

Sin duda los habitantes de cualquier ciudad optarían por invertir menos horas en un caos vial; tiempo que usarían en disfrutar de sus familias en la ciudad, áreas verdes, etc. Este crecimiento que tendrá la capacidad de ofrecer ciudades saludables, con viviendas accesibles y cercanas al trabajo y a servicios.

El planteamiento convencional produce una separación de los usos forzando a los habitantes a conducir para ir al trabajo, servicios, equipamientos, creando congestión vehicular y utilizando un diseño hostil para los peatones, áreas residuales y poco seguras, imagen que se repite en innumerables áreas de nuestra ciudad, entro otras ciudades.

2.3.2 PROBLEMÁTICA DE LA CIUDAD DISPERSA

Sexto (2000), menciona que la ciudad dispersa conlleva contradicciones, como generador de grandes desigualdades pues polariza territorialmente la separación

entre ricos y pobres. La ciudad dispersa trae como consecuencia serios problemas de desjerarquización de los sistemas de asentamientos, la ineficiencia funcional y el impacto ambiental, alta dependencia del automóvil, desplazamientos masivos diarios. De este modo, las nuevas formas de urbanización dispersa constituyen un desafío para el ordenamiento y la planificación del territorio.

Queda claro que una ciudad dispersa se caracteriza por el uso extensivo del territorio a través de la separación de funciones en el espacio. En ella, el urbanismo se estructura en torno a las viviendas de baja densidad, en las grandes superficies y espacios comerciales, y en las grandes vías de circulación, mediante transporte privado. La ciudad difusa se convierte en una ciudad para transitar y no para vivir, en la cual desaparecen los componentes esenciales de la ciudad, la calle y/o vialidad es sólo un medio de comunicación, las plazas y espacios públicos pierden su función como lugares de relación. Se vive en la medida que se transita. La ciudad difusa se extiende a diferencia de una ciudad compacta, pues esta además de posicionarse rápidamente de grandes terrenos destruye las conexiones de interacción de un punto a otro.

Pires (2007), identifica en la ciudad de Sao Paulo que el espacio público es el más vacío, el uso de las calles, calzadas y plazas paradójicamente es donde existe mayor inseguridad. “Las calles son para los automóviles y la circulación de peatones se vuelve una experiencia desagradable”.

De esta misma manera ocurre en nuestra ciudad; en algunas zonas del AMM caminar se convierte en un estigma de que el peatón es pobre y sospechoso, como las personas de clase media y alta circulan en sus propios automóviles, los otros caminan o usan transporte público, existe poco contacto entre personas de clases sociales diferentes, no hay espacios comunes que los reúna.

Koolhaas (2006) menciona que todo tiene un inicio y un fin, las ciudades presentan una muerte, ya que las redes de conexión se pueden estirar tanto en exceso, que envejecen, quedan obsoletas, las poblaciones se duplican, triplican y de pronto desaparecen.

La dispersión según la antropóloga Pires (2007) en la actualidad las ciudades son dispersas en lugar de ser concentradas; las clases sociales viven distanciadas unas de las otras en el espacio de la ciudad.

Pires (2007), asegura que las clases media y alta residen en los lugares centrales, legalizados y bien equipados; los pobres viven en la periferia, la adquisición de casa propia se vuelve la regla para la mayoría de los residentes de la ciudad, ricos y pobres; el sistema de transporte se basa en el uso de autobús para clases trabajadoras y automóviles para la clase media y alta.

En los últimos años se ha experimentado la dispersión en las personas y acontecimientos que se produce cuando hay muchos caminos paralelos en vez de un sistema de calles compacto. En los espacios públicos los pasos elevados y el acceso por galerías dispersan a las personas y los acontecimientos, mientras que las escaleras de acceso hacen que los habitantes se junten en la calle.

2.3.3 CIUDAD AGRUPADA

Gebli (2006) en su estudio menciona que es más fácil agrupar acontecimientos que dispersarlos, las líneas de desarrollo urbanístico han establecido una fuerte inclinación hacia la dispersión en nuevas zonas, buscando los límites de la ciudad.

Los proyectos urbanos producen una dispersión efectiva de personas y acontecimientos cuando las viviendas, los servicios públicos, industrias y las funciones comerciales se colocan por separado en vastas extensiones de terreno aisladas, con una estructura urbana funcionalmente segregada que depende del automóvil como medio de transporte entre las partes.

La dispersión de acontecimientos y personas es un fenómeno habitual en casi todas las zonas suburbanas del mundo entero según Gebli (2006), pues la ciudad dispersa genera una división del uso residencial con las actividades cotidianas,

hecho que hace a estas zonas dependientes vehículos privados. Por tal efecto que se estudiara la movilidad para el desplazamiento de periferia-ciudad y viceversa.

2.4 MOVILIDAD

De acuerdo con la Declaración Universal de los Derechos Humanos, en el artículo 13° menciona que “Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado”.

Wright (1998) expresa que en las grandes ciudades el tráfico es un problema del tiempo donde este quiere decir el tiempo es dinero. Este problema ocasiona una gran presión sanguínea de las venas y arterias del entramado de las calles de la ciudad en la que habitamos, lo que lo hace más insoportable para habitar en ella.

Las maneras actuales de acceder y movernos por la ciudad deben de ser óptimas para que los desplazamientos entre diferentes redes de conexión garanticen una buena y óptima calidad de vida con la ciudad.

La movilidad se ha convertido en una necesidad para los habitantes de la ciudad y su área metropolitana, la cual deberá ser óptima para la mejora del desarrollo económico, educativo, cultural, etc. De todos los habitantes que residen en una una misma ciudad.

2.4.1 MOVILIDAD URBANA

Jans (2009) asegura que el mejoramiento de la calidad de vida pasa por una reestructuración de la forma de hacer ciudad y donde la manera más efectiva de transportar determinada cantidad de personas claramente no es incentivando a el uso de un automóvil, sino mejorando los sistemas de transporte colectivo.

En general la movilidad urbana ésta referida a los diversos desplazamientos que se generan dentro de la ciudad a través de las redes de conexión locales, lo cual exige el máximo uso de los distintos tipos de transporte colectivo, que no sólo incluyen el sistema público de buses y metro sino también taxis, colectivos, etc. Los cuales tienen vital trascendencia en la calidad de vida, movilidad y uso del espacio público.

2.5 CALIDAD DE VIDA

Ferullo (2006) en su estudio describe la idea de Amartya Sen quien estableció el concepto de “brecha de pobreza”, midiendo la diferencia entre los ingresos reales de los pobres y la línea que se define como de pobreza o estándar mínimo para que la gente pueda sostener y reproducir sus condiciones de vida e integrarse a la sociedad. Agrega que para Sen (2006) la pobreza no constituye exclusivamente un fenómeno económico que sea medible sólo con la variable del ingreso o renta de la gente, sino un tema mucho más complejo que tiene otras dimensiones relacionadas con equidad, políticas sociales, derechos económicos, sociales y culturales.

Otro concepto que se maneja dentro del tema Calidad de Vida es el de la “Capacidad y Bienestar” escrito por Sen (1999) donde la “capacidad” es utilizada en sus propuestas teóricas sobre el bienestar, como la ventaja que posee una persona para efectuar actos valiosos.

El enfoque extendido al caso de una ventaja social considera entonces los conjuntos de capacidades individuales como si constituyeran una parte indispensable y central de la base de información pertinente de tal evaluación.

Este enfoque difiere de otros que utilizan distintos tipos de información, por ejemplo, como la utilidad personal, el cual se concentra en los placeres, la felicidad, etc.; el de la opulencia absoluta, que considera paquetes de bienes, ingreso real o riqueza real, o el de la comparación de la tenencia de recursos como base de una igualdad justa.

Para Sen (1999) existen tres variables importantes para un individuo, las cuales son Funcionamientos, capacidades y valores, donde los funcionamientos corresponden a partes del estado de una persona, en especial aquello que ésta logra hacer o ser al vivir. La capacidad de un individuo muestra combinaciones alternativas de estos funcionamientos que puede alcanzar; así, la calidad de vida deberá evaluarse en términos de la capacidad para lograr funcionamientos valiosos. El autor ejemplifica estas ideas señalando que algunos funcionamientos son muy elementales, como estar bien nutrido, poseer buena salud, etc. a los cuales se les puede dar evaluaciones altas por razones evidentes.

En algunos tipos de análisis social en que se trata de pobreza extrema para las economías en desarrollo, se puede avanzar mucho en su comprensión al considerar un número relativamente pequeño de funcionamientos, como la habilidad para estar nutrido en forma adecuada, tener buena vivienda, posibilidades de escapar de la mortalidad evitable y de la mortalidad prematura.

Lindenboim (2000) describe que la calidad de vida es una noción plural, ajustada a cada contexto, constituida por múltiples factores inscriptos en diversas dimensiones temáticas de la realidad. Calidad de vida afecta a cada individuo frente a sus contextos micro y macro comunitarios de articulación social y es determinado por: 1) las modalidades ponderadas de asociación entre las necesidades objetivas y las demandas subjetivas específicas de la vida urbana, y 2) las potencialidades, condiciones y niveles relativos de accesibilidad a la satisfacción de las mismas”.

Avanzando ya sobre sobre este tema como herramienta del diseño urbano, Oballos (1998) la define como: el grado de satisfacción de la demanda de necesidades y/o aspiraciones por parte de individuos que ocupan un espacio urbano, obteniendo mediante estrategias ordenadoras que actúan directamente sobre el componente físico-espacial del área considerada, e indirectamente sobre los componentes social, económico, político y cultural; estableciendo relaciones de calidad entre los mismos

CAPITULO 3. METODOLOGÍA

3.1 METODOLOGÍA.

“Las ciudades de las cuales somos ciudadanos son ciudades en las cuales queremos construir, reformar, criticar y transformar”. (Pires, 2007)

En este trabajo se ha buscado plantear y explicar los cambios en la “Calidad de vida por efecto de la movilidad en la periferia norte” de nuestra ciudad esto como consecuencia de la acelerada “dispersión” en el AMM. Se ha analizados el estudio en la historia del área urbana de Monterrey, su crecimiento acelerado ha sido resultado de cambios en las políticas de nuestro país, quienes impulsan y fomentan dichos desarrollos.

Esta investigación tendrá un enfoque principalmente cuantitativo, que se caracteriza por ser secuencial y probatorio; cada etapa precede la siguiente, y no se deben eludir pasos. Fundamentalmente, parte de una idea, que se basa de una idea, de donde se derivan objetivos y preguntas de investigación, se revisa la investigación y se construye un marco teórico.

En este desarrollo metodológico cuenta con los apartados de muestras de estudio, elaboración del instrumento de trabajo y sus aplicaciones.

Mediante un esquema se mostrar dicho proceso.



Ilustración_2. PROESO METODOLOGICO_ELABORACIÓN PROPIA

3.2 DEFINICIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

Para realizar el estudio es necesario delimitar una zona del Área Metropolitana de Monterrey (AMM) la cual cumpla con las siguientes características: vivienda o zona habitacional ubicada en la periferia norte del AMM y no tener más de 10 años de haberse zonificado, fraccionamiento realizado por alguna constructora.

Esta investigación será de tipo mixto; esto para comparación de los procesos que se tienen de ambos enfoques. En el área cuantitativa serán utilizadas las cifras y estadísticas proporcionadas por el INEGI. En lo cualitativo, serán utilizadas las cifras arrojadas del muestreo realizado

En este capítulo se inicia el trayecto para hacer contacto con las personas que viven en la zona de a estudiar, que será la colonia Real de Palmas; mostrando así la delimitación de universo, tamaño y zona a realizar la muestra.

3.2.1 EL CONTEXTO DEL ÁREA DE ESTUDIO

Se elige el municipio de General Zuazua, el cual está localizado en la región periférica Norte del AMM. Sus límites son al Norte con Ciénega de Flores, al Sur con Apodaca, al Oriente con Higuera, Marín, en el Poniente se encuentra Salinas Victoria.

El municipio tiene una altitud de 360 msnm (*Metros Sobre El Nivel Del Mar*), cuenta con una superficie continental de 184.87 kilómetros cuadrados, su población total es de 55,213 habitantes, según el censo INEGI 2010.



Ilustración_ 3. UNICACION DEL AREA DE ESTUDIO, ELABORACIÓN PROPIA, Base: Instituto Nacional De Estadística Geográfica e Informática (INEGI) 2010

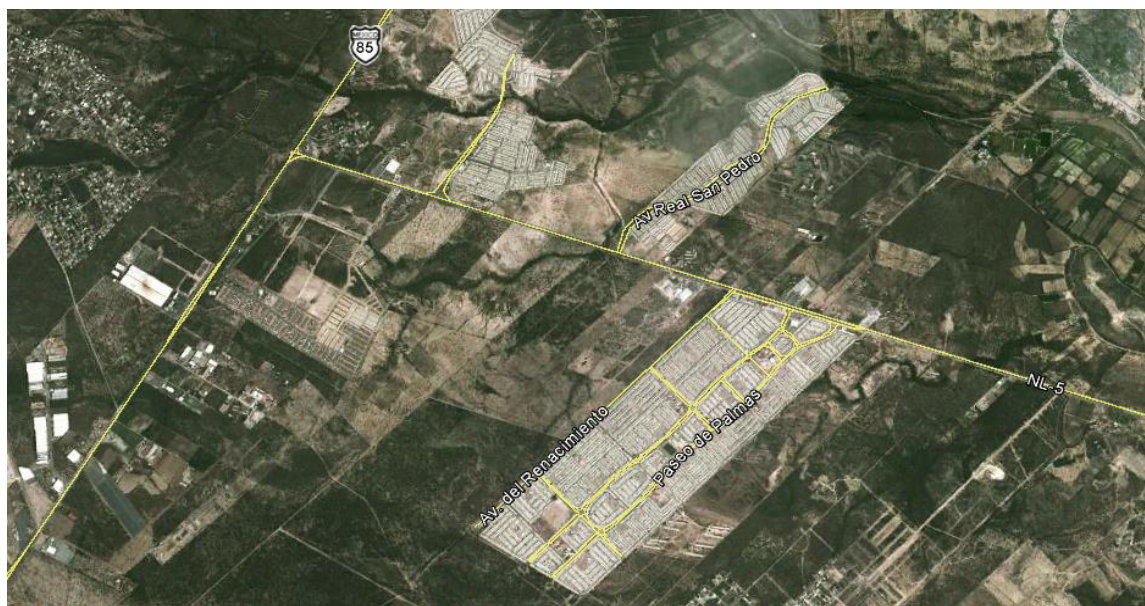
3.2.2 LOCALIZACIÓN Y MEDIO FÍSICO

Este municipio cuenta con clima seco, se presentan temperaturas máximas de 42 °C y una mínima de 4 °C los meses más calurosos

Entre los ríos más importantes del estado se encuentran el río Salinas que cruza a General Zuazua de oriente a poniente. El Terreno de este municipio se encuentra en una zona plana.

Las arterias principales hacia la periferia norte de AMM son la carretera 85 con dirección hacia Ciénega de Flores; esta principal vía conecta con la carretera Salinas Victoria, carretera de pago 85 D dirección Nuevo Laredo, Tamaulipas y carretera estatal Número 5 con dirección hacia General Zuazua.

La zona a estudiar será en la colonia Real de Palmas, lugar donde se realizará el muestreo. Este fraccionamiento está localizado a 4 km de la carretera 85, los accesos principales de ella están sobre la carretera estatal Número 5, esta colonia cuenta con dos arterias principales, Av. Real de palmas dirección norte-sur y Av. Paseo de Palmas dirección sur- norte, mismas que tienen una longitud de 2.85 kl cada una.



Ilustración_ 4, LOCALICAZION DE AREA DE ESTUDIO, Fuente: Google Erth 2014

3.2.3 ANTECEDENTES HISTÓRICOS

El municipio de General Zuazua fue fundado en el año de 1630 con el nombre de Hacienda de Abajo, cambia su nombre en 1650 al de Hacienda Santa Elena, que es la patrona del municipio, en 1863 cambia el municipio con el nombre de Villa del General Zuazua, en honor al General Juan Zuazua, héroe de la Reforma.

3.2.4 MEDIO SOCIOECONÓMICO

De acuerdo a los resultados que presento el II Censo de Población y Vivienda en el 2010, en el municipio cuentan con un total de 14,677 viviendas. En el municipio habitan un total de 93 personas que hablan alguna lengua indígena. Las principales actividades económicas del municipio son agricultura, ganadería, industria, comercio, turismo.

3.2.5 MEDIO CONSTRUIDO

En el fraccionamiento Real de Palmas ha tenido una distribución modular, misma que se presenta en diversas ocasiones sobre todo el fraccionamiento.

Este módulo cuenta con una plaza principal en la cual las casas giran en torno a ella. Los primeros sectores de la colonia son casas de 2 plantas, se tiene un proceso de disminución en distribución de estas hasta llegar a casas de 1 planta sin pasillo.



Ilustración_ 5, fraccionamiento real de palmas, Fuente: Elaboración Propia, Sector Norte

3.3 ELABORACIÓN DEL INSTRUMENTO DE TRABAJO

3.3.1 MATRIZ DE CONGRUENCIA

TÍTULO				
MOVILIDAD, CRECIMIENTO DISPERSO Y CALIDAD DE VIDA EN LA PERIFERIA NORTE DE MONTERREY				
PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN	¿Los largos trayectos afectan la calidad de vida de los habitantes de zonas conurbadas?	¿Qué estrategias han utilizado los habitantes de la zona periférica para adaptarse al crecimiento disperso?	¿Cómo impacta en los habitantes el costo del transporte colectivo en las zonas periféricas?	¿Cómo se interpreta la calidad de vida en las personas que viven en zonas periféricas?
OBJETIVO GENERAL	Determinar cómo impacta en la movilidad y en la calidad de vida el crecimiento disperso en la periferia norte de monterrey			
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	Analizar el cambio de la calidad de vida de los habitantes de la periferia del AMM debido a su lejanía del centro de monterrey.	Conocer las estrategias utilizadas por los habitantes de la periferia para adaptarse al crecimiento disperso.	Identificar el impacto que genera el costo de transporte en la movilidad intermunicipal.	Identificar los elementos de calidad de vida que genera el habitar la zona periférica.
HIPÓTESIS	Los nuevos habitantes de los municipios conurbados en la periferia norte de Monterrey aprenden a adaptar sus prácticas cotidianas minimizando sus traslados hacia el núcleo de la ciudad.			
VARIABLES	Periferia	Dispersión	Movilidad	Calidad de vida

Tabla_ 3, Matriz de congruencia

3.3.2 DEFINICIONES

VARIABLES

PERIFERIA	Asentamientos alejados del núcleo de la ciudad, caracterizados por la cercanía con carreteras.
DISPERSIÓN	Urbanización hacia el campo en zonas rurales inmediatas, separando el uso residencial de las actividades cotidianas.
MOVILIDAD	Desplazamiento que se genera dentro y fuera de la ciudad.
CALIDAD DE VIDA	Capacidad que tiene un individuo para satisfacer sus necesidades fundamentales, tales como materiales, psicológicas, sociales, entre otras.

Tabla_ 4, Definición de variables

3.3.3 OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES

<i>VARIABLE</i>	<i>DIMENSIÓN</i>	<i>INDICADOR</i>	<i>ÍTEM</i>
PERIFERIA	CIUDADES INTERMEDIAS	TRANSFORMACIÓN DE RURAL A URBANO.	- ¿Dónde nació? -Lugar de residencia anterior
		DENSIDAD DE POBLADORES	- ¿Cuánto tiempo tiene viviendo aquí? -Cuántas personas viven aquí -es propietario de la casa
	CRECIMIENTO ACELERADO	-lejanía del centro	- Ocupación -Localización de trabajo -Nivel de ingresos

Tabla_ 5. Variable: Periferia

<i>VARIABLE</i>	<i>DIMENSIÓN</i>	<i>INDICADOR</i>	<i>ÍTEM</i>
DISPERSIÓN	SEGREGACIÓN URBANA	-Segregación espacial	socio -convive con vecinos de colonias cercanas -convive con habitantes de esta colonia
		-Separación de actividades diarias	Que actividades realiza durante el día Cuánto tiempo se toma en cada una
	FRAGMENTACIÓN URBANA	-Uso del espacio publico	-utiliza parques u otras áreas recreativas - ¿cómo se desplaza a zonas recreativas?
		-Conexión entre actividades cotidianas	-como se desplaza entre sus diferentes actividades
		-Dependencia del automóvil	- ¿Tiene vehículo propio?
		-Tiempo de traslados.	- ¿Cuánto tiempo tarda en llegar a su trabajo?

<i>VARIABLE</i>	<i>DIMENSIÓN</i>	<i>INDICADOR</i>	<i>ÍTEM</i>
MOVILIDAD	Desplazamiento	-Redes de conexión	¿Sobre qué avenida Transita? ¿Considera eficiente las vialidades en la zona? -¿considera eficientes las paradas de colectivos?
	Sistema de transporte	- Colectivos	¿Cómo llega a la parada del camión urbano? -¿cuánto gasta diariamente en traslados?
		-Privado	¿Comparte traslados?

Tabla_ 6, Variable: Dispersión

Tabla_ 7, Variable: Movilidad

<i>VARIABLE</i>	<i>DIMENSIÓN</i>	<i>INDICADOR</i>	<i>ÍTEM</i>
CALIDAD DE VIDA	ASPIRACIONES AL ESPACIO URBANO	-Servicios públicos	-tiempo que tarda en pasar el colectivo ¿Considera seguros los colectivos? -considera eficiente el servicio colectivo ¿qué le resulta más eficiente al trasladarse, colectivo privado?
	GRADO DE SATISFACCIÓN DE NECESIDADES	-Servicios primarios	-eficiencia de la seguridad en su colonia y áreas recreativas. Cuenta con los servicios básicos como agua, drenaje, luz, teléfono.

Tabla_ 8, Variable: Calidad de Vida

3.3.4 ESTRUCTURA DEL INSTRUMENTO DE TRABAJO

Para el instrumento de serán utilizadas 4 variables, las cuales son periferia, dispersión, movilidad y calidad de vida. Para esta última se tomará el apoyo del perfil demográfico, donde este indica el índice de Niveles Socio Económicos utilizado por la Asociación Mexicana de Inteligencia de Mercado y Opinión Pública.

-La primera variable que es periferia, se dividió en dos segmentos los cuales son Ciudades intermedias en el cual se tiene el indicador de transformación de lo rural a urbano, este fon el fin de identificar que procedencia tiene la persona, como lo es su lugar de nacimiento.

En esta misma variable se cuenta con otro indicador el cual es densidad de pobladores, en este segmento buscamos el tiempo que tiene residiendo en la zona, número de habitantes en el hogar y si es propietario de la casa o no.

El segundo indicador de la variable Periferia cuenta con Crecimiento acelerado, en el cual surge el indicador de lejanía al centro, del cual se deriva las preguntas como, ocupación, lugar de trabajo, con el fin indagar sobre los costos que le son generados.

-La segunda variable es dispersión de la cual se derivan dos dimensiones, la primera es segregación socio espacial, donde se interesa saber qué nivel de convivencia se genera entre los vecinos de este fraccionamiento y si existe interacción con colonias aledañas a esta. El segundo indicador que se genera es separación de actividades diarias, las cuales se busca saber qué tipo de actividades hacen durante el día y que tiempo les lleva realizarlas.

En esta misma variable se genera una segunda dimensión la cual genera la dimensión de fragmentación urbana, donde este presenta cuatro indicadores. El primero es uso del espacio público, preguntando si hace uso de áreas recreativas con las que cuenta la zona. El segundo indicador es conexión entre actividades cotidianas, como el desplazamiento a zonas recurrentes. El tercer indicador es

dependencia de automóvil, el cual cuestiona si es propietario de algún vehículo. Cuarto indicador, tiempos de traslados, donde se busca saber el tiempo que invierten para desplazarse a puntos de interés con frecuencia y que tanto les genera una problemática.

-La tercera variable movilidad, quien genera 2 dimensiones, siendo el primero Desplazamiento, quien genera el indicador de redes de conexión, el cual busca la percepción que tienen los habitantes por las vialidades en la zona y paradas de colectivos.

La segunda dimensión de esta variable es sistema de transporte, el cual cuenta con dos indicadores, siendo del primero Colectivos, este cuestiona desde cómo llega a la parada para transporte urbano y cuando gasta diariamente en traslados. El segundo indicador es vehículo privado, donde es utilizado únicamente para encuestados que son propietarios de algún vehículo, y se les cuestiona si comparten traslados, con el fin de saber si estos aportan para los gastos como gasolina y/o combustible.

-Cuarta variable y ultima es calidad de vida, donde esta se divide en dos dimensiones, siendo la primera Aspiraciones al espacio urbano, quien genera un indicador, el cual hace referencia a los servicios públicos, con este se pregunta desde que tiempo tarda en pasar el colectivo, si lo considera seguro, percibe eficiente el servicio, etc.

La segunda dimensión de esta variable es el grado de satisfacción de necesidades, surgiendo el indicador de Servicios primarios, el cual se pregunta por la eficiencia que percibe en la seguridad de la colonia y áreas recreativas. Si cuenta con los servicios básicos y si estos le han presentado alguna problemática.

-En lo que respecta al indicador de perfil demográfico, este se basa en una serie de preguntas como el número de cuartos o habitaciones con las que cuenta la propiedad, tipo de piso que tiene, número de baños, número de regaderas, si ha adquirido estufa de gas, número de focos, si es propietario de algún vehículo, de ser así, cuántos son y nivel de escolaridad de la persona que más aporta en la

casa. Con esto, de acuerdo a las respuestas que se hayan generado nos da un valor en puntos el cual generara una suma total donde podremos ubicar el Nivel Socioeconómico de cada familia.

3.3.5 ÍNDICE DE NIVELES SOCIO ECONÓMICOS

Como ya se mencionó antes, este índice será utilizado como apoyo para la variable de Calidad de Vida, a continuación, se mostrarán los criterios sobre los cuales se basa la Asociación Mexicana de Inteligencia de Mercado y Opinión Pública.

NIVEL	DESCRIPCIÓN	PUNTOS
E	Es el segmento con menos calidad de vida o bienestar. Carece de todos los servicios y bienes satisfactorios.	Hasta 60
D	Caracterizada por haber alcanzado una propiedad, pero carece de la mayoría de los servicios y bienes satisfactorios	Entre 61 y 101
D+	Este segmento tiene cubierta la mínima infraestructura sanitaria de su hogar.	Entre 102 y 156
C	Alcanza un nivel de vida práctica y con ciertas comodidades. Cuenta con una infraestructura básica en entretenimiento y tecnología	Entre 157 y 191
C+	Cubiertas todas las necesidades de calidad de vida, sin embargo tiene limitantes para invertir y ahorrar para el futuro.	Entre 192 y 241
A/B	Cubiertas todas las necesidades de bienestar y es el único nivel que cuenta con recursos para invertir y planear para el futuro.	Entre 242 y más

Tabla_ 9, Criterio Para El Índice De Niveles Socio Económicos

PERFIL DEMOGRÁFICO							
1	Número de cuartos o habitaciones	Variable	1 a 4	5 a 6	7 o más		
		Puntos	0	8	14		
2	Tipo de piso	Variable	Tierra o cemento		Otro tipo de material		
		Puntos	0		11		
3	Número de baños	Variable	0	1	2	3	4 o más
		Puntos	0	16	36	36	52
4	Número de regaderas	Variable	No tiene		Tiene		
		Puntos	0		10		
5	Estufa de gas	Variable	No tiene		Tiene		
		Puntos	0		20		
6	Número de focos	Variable	0 a 5	6 a 10	11 a 15	16 a 20	21 o más
		Puntos	0	15	27	32	46
7	Número de automóviles	Variable	0	1	2	3 o más	
		Puntos	0	32	41	58	
8	Escolaridad de la persona que más aporta	Variable	Menos de primaria completa	Primaria o secundaria	Preparatoria o carrera técnica	Licenciatura	Posgrado
		Puntos	0	22	38	52	72

Tabla_ 10, Puntuación Para Perfil Demográfico

3.4 ESTIMACIÓN DEL TAMAÑO DE LA MUESTRA

El cálculo de la muestra es indispensable para conocer la cantidad de encuestas necesarias para la obtención de resultados. Utilizando los datos que nos proporciona INEGI 2010, tenemos un universo (N) de 13,566 viviendas, de las cuales solo 9,148 se encuentran habitadas en el fraccionamiento Real de Palmas, mismo donde se realizara el estudio. Sin embargo, para poder identificar mejor las diferencias entre la colonia, entre la misma, se ha optado por dividir el Universo Real de Palmas, mismo que será mostrado en tres etapas. Iniciando con Sector Norte el cual cuenta con 479 viviendas construidas, Sector Centro 314 viviendas construidas y finalmente Sector Sur 209 viviendas construidas.

Así de esta manera podremos observar las diferencias entre ellas, sustituyendo el factor (N) donde este es igual al total de viviendas por sector. Obteniendo así tres grupos que conforman el Universo Real de Palmas.

TABLA DE APOYO AL CALCULO DEL TAMAÑO DE UNA MUESTRA

NIVEL DE CONFIANZA	CERTEZA	80%
	Z	1.28
	Z ²	1.64
	e	0.20
	e ²	0.04

Tabla_ 11. Nivel De Confianza Para Tamaño De Muestra

Se utiliza un margen de error del 20% (e=0.20), un valor de desviación estándar (σ) de 0.5 y un nivel de confiabilidad (Z) de 80%.

Utilizando la siguiente fórmula para calcular el tamaño de la muestra por niveles de confianza

$$n = \frac{N \sigma^2 Z^2}{(N - 1) e^2 + \sigma^2 Z^2}$$

Sustituyendo, los valores la fórmula queda de la siguiente manera:

Sector Norte: 479 viviendas (N)

$$n = \frac{479 (0.5)^2 (1.28)^2}{(479 - 1) (0.20)^2 + (0.5)^2 (1.28)^2}$$

$$n = \frac{479 (0.25) (1.64)}{(478) (0.04) + (0.25)(1.64)}$$

$$n = \frac{196.39}{19.12 + 0.41}$$

$$n = \frac{196.39}{19.53}$$

$$n = 10.05$$

Sector Centro: 314 viviendas (N)

$$n = \frac{314 (0.5)^2 (1.28)^2}{(314 - 1) (0.20)^2 + (0.5)^2 (1.28)^2}$$

$$n = \frac{314 (0.25) (1.64)}{(313) (0.04) + (0.25)(1.64)}$$

$$n = \frac{128.74}{12.52 + 0.41}$$

$$n = \frac{128.74}{12.93}$$

$$n = 9.95$$

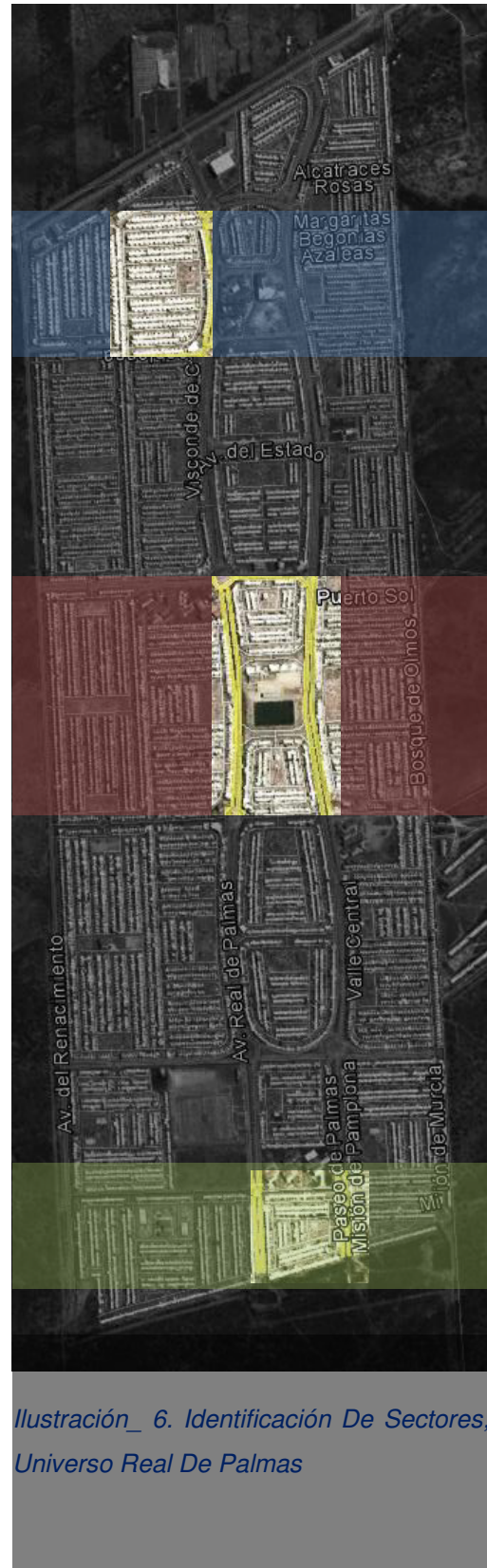
Sector Sur: 209 viviendas (N)

$$n = \frac{209 (0.5)^2 (1.28)^2}{(209 - 1) (0.20)^2 + (0.5)^2 (1.28)^2}$$

$$n = \frac{209 (0.25) (1.64)}{(208) (0.04) + (0.25)(1.64)}$$

$$n = \frac{85.69}{8.32 + 0.41}$$

$$n = \frac{85.69}{8.73} = 9.81$$



Ilustración_ 6. Identificación De Sectores, Universo Real De Palmas

3.4.1 DESCRIPCIÓN DE LA ENCUESTA

En esta etapa se mostrarán las preguntas a realizar para el muestreo, con el fin de identificar las diferencias entre sectores como preferencias y desacuerdos con la vivienda que han adquirido, la zona donde se localizan, entre otros. Posterior a esto se analizarán los datos recolectados.

La encuesta utilizada está compuesta por 53 preguntas, distribuidas en cinco secciones, donde la primera etapa está diseñada para la identificación de los encuestados, en los cuales se presentan datos generales.

DATOS DE IDENTIFICACIÓN

1. Sector
2. Genero
3. Edad
4. Estado Civil
5. Lugar de nacimiento

PERIFERIA

La segunda etapa comprende de 11 preguntas las cuales son referentes al concepto de Periferia, en el cual se cuestiona todo lo referente a su propiedad.

1. ¿De qué municipio y/o estado proviene?
2. ¿Cuánto tiempo tiene viviendo aquí?
3. Número de habitantes en la casa
4. ¿Es propietario de la casa?

5, 6, 7, 8, 9, 10 Y 11 SOLO PARA LOS QUE CONTESTARON "SI" EN PREGUNTA ANTERIOR

5. Costo que ha pagado por su casa, (costo de venta) más de:
6. ¿La compra de la casa ha sido por medio de algún crédito? ***SI LA RESPUESTA ES “NO” PASAR A LA PREGUNTA 9**
7. ¿Qué institución ha otorgado el crédito para su casa?
8. ¿Conoce el monto final que pagara por su casa?
9. ¿Considera que el precio que ha pagado por su casa ha sido justo?
10. ¿Por qué?
11. ¿Cómo considera el valor que ha pagado por su casa?

DISPERSIÓN

La tercera etapa se dedica al saber el rol que realizan los habitantes, medio por el cual se desplazan a zonas recurrentes, nivel de interacción con otros vecinos, etc. Tasta comprende de 11 preguntas.

12. Ocupación
13. Localización de trabajo y/o escuela
14. ¿Convive con vecinos de colonias cercanas?
15. ¿Convive con vecinos de esta colonia?
16. ¿Utiliza áreas verdes del sector?
17. ¿Cómo se desplaza a zonas recreativas?
18. ¿Tiene vehículo propio?,

SI LA RESPUESTA ES “NO” PASAR A LA PREGUNTA 22

19. ¿Comparte sus traslados con otras personas? (Conocidas para usted)
20. ¿Con que frecuencia comparte su traslado?

21. Sus acompañantes comparten los gastos del traslado
22. ¿Cuál es el medio de transporte que utiliza para llegar a su trabajo?
23. ¿Cuánto tiempo tarda en llegar a su trabajo y/o escuela?

MOVILIDAD

Siendo esta la cuarta etapa se indaga exclusivamente al saber el medio de transporte que se utiliza diariamente, costo que le genera, como considera las vialidades, seguridad en los colectivos, etc. Comprende de nueve preguntas en las cuales se general los siguientes indicadores.

24. ¿Qué tanto considera eficiente las vialidades en la zona?
25. ¿Utiliza el colectivo?

26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33 SOLO PARA LOS QUE CONTESTARON "SI" EN PREGUNTA ANTERIOR

26. ¿Con que frecuencia lo utilizas?
27. ¿Consideras eficientes las paradas del colectivo?
28. Rutas de transporte que utiliza
29. ¿Tiempo que tarda en pasar el colectivo?
30. ¿Cómo llega a la parada del colectivo?
31. ¿Cuánto gasta diariamente en traslados?
32. ¿Cómo consideras la seguridad en el colectivo?
33. ¿Cómo consideras la seguridad en el colectivo?

CALIDAD DE VIDA

La quinta etapa se dedica a detectar la calidad de vida de las personas que habitan en este fraccionamiento, comprendiendo así de seis indicadores, de los cuales se les realizan las siguientes preguntas. Anudando a esto se agrega una sexta etapa, utilizando un cuestionario extra el cual contiene 8 indicadores, para obtener el perfil demográfico de: Asociación Mexicana de Inteligencia de Mercado y Opinión Pública.

34. ¿Qué tanto le afecta en sus actividades diarias el tiempo invertido en traslados?
35. En escala del 1 al 5, siendo más alto 5 y más bajo 1, ¿Qué nivel de seguridad percibes en la colonia?
36. ¿Ha tenido problema con alguno de los siguientes suministros? (Agua, luz, drenaje, teléfono)
37. ¿Con que frecuencia ha tenido alguna problemática con estos servicios?
38. ¿Cuenta con servicio de salud?
39. ¿Con cuál servicio cuenta?
40. Numera las prioridades a mejorar en la colonia

PERFIL DEMOGRÁFICO

1. Número de cuartos o habitaciones
2. Tipo de piso
3. Número de baños
4. Número de regaderas
5. Estufa de gas

6. Número de focos
7. Número de automóviles
8. Escolaridad de la persona que más aporta

3.4.2 APLICACIÓN DEL INSTRUMENTO DE TRABAJO

La encuesta se aplica a una persona por hogar. En base a una serie de preguntas, en su mayoría son de opción múltiple, otras con preguntas completamente abiertas que nos permiten conocer el punto de vista de las personas hacia la problemática tratada y la percepción que tienen sobre su entorno.

El cuestionario fue aplicado en dos días, a distintas horas. Realizando el primer levantamiento con 18 encuestas, 10 para el Sector Norte y 8 en el Sector Centro, la hora en la que fue realizada es entre las 15:00 a 17:00 h. En su mayoría se encontraron personas del sexo femenino, mismas que mostraban interés, al igual que otras molestias, debido a las condiciones en las que habitan. A grandes rasgos se detectó que en especial el sexo femenino se encuentra en estado ocupacional en “ama de casa”, sin embargo, algunas de ellas no salen del fraccionamiento por cuestiones económicas, ya que es un costo elevado el trasladarse con su familia y terminan optando por vivir en su propia “ciudad”, aunque esta no les parezca satisfactoria.

El segundo levantamiento se realizó con diferencia de una semana en comparación con el primero ya realizado. Se optó por llegar la zona en una hora donde probablemente se encontrarán más personas del sexo masculino, con el fin de obtener diferentes puntos de vista, siendo realizada esta visita entre las 18:00 a 20:00 h. con un total de 12 encuestas restantes, dos para el Sector Centro y 10 para el Sector Sur en efecto se localizaron más hombres a esta hora, mismo que mostraron más interés y determinación en cuanto a sus opiniones del fraccionamiento , condiciones en la que está la propiedad y en algunos casos, permitieron la entrada a la vivienda.

Cabe mencionar que la percepción se tuvo en ambas citas, las condiciones de las áreas verdes no son óptimas, carece de seguridad en general y sobre todo en el último levantamiento restante que se realizó principalmente para el Sector Sur, carece de luz mercurial, hecho que propicia a ser punto estratégico para la delincuencia.

CAPITULO 4. RESULTADOS

3.5 ANÁLISIS DESCRIPTIVO, DATOS DE IDENTIFICACIÓN ENCUESTA

En este capítulo se mostrarán los resultados obtenidos de la encuesta realizada en el fraccionamiento Real de Palmas. Dicho análisis se verá reflejado los resultados mediante tablas de contingencia y gráficos de barras agrupadas.

3.5.1 DATOS DE IDENTIFICACIÓN

En la primera etapa de la encuesta se muestran datos como el género, edad, estado civil, lugar de nacimiento, esto para efectos de identificación general al entrevistado.

Tomando en cuenta la división por sectores que se ha realizado, esto para detectar las diferencias que se tienen entre uno y otro, dentro del mismo fraccionamiento.

1. Sector

VALORES

		FRECUENCIA	PORCENTAJE UNIVERSO_RP	PORCENTAJE POR SECTOR
SECTOR	NORTE	10	33.33%	100%
	CENTRO	10	33.33%	100%
	SUR	10	33.33%	100%
UNIVERSO_RP	<i>Nº PERSONAS</i>	<i>30</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>

Tabla_ 12. . Identificación de Sectores, Valores de Porcentajes

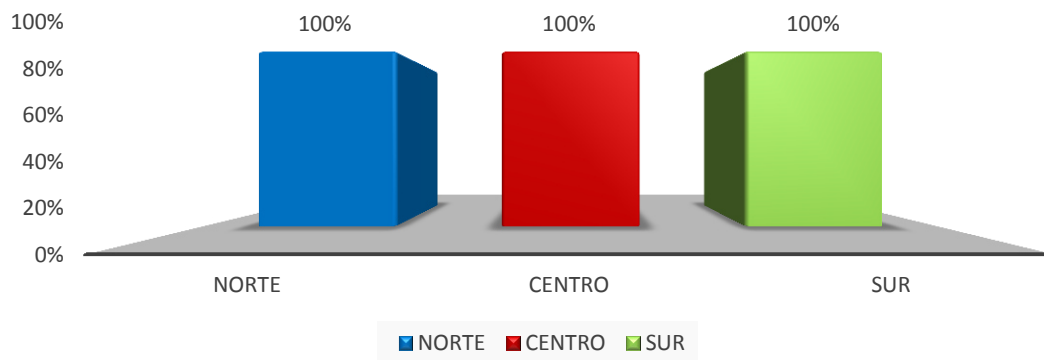


Gráfico 1. Identificación de Sectores

Teniendo en cuenta la división del fraccionamiento para análisis de resultados, podemos observar en el Gráfico 1 que cada sector comprende de 10 encuestados, mismos que en porcentajes representan un 100% en cada sector. Para el Universo Real de Palmas (*UNIVERSO_RP*) se tienen un valor del 33.3% por zona, ya que es el equivalente de una tercera parte del 100% del universo del fraccionamiento. Siendo identificados como Norte, Centro y Sur, con un total de 30 habitantes encuestados.

2. Género

GÉNERO

	MASCULINO	FEMENINO	Total
SECTOR			
NORTE	40%	60%	100%
CENTRO	30%	70%	100%
SUR	60%	40%	100%
UNIVERSO_RP	43%	57%	100%

Tabla_ 13. Identificación De Género Por Sector

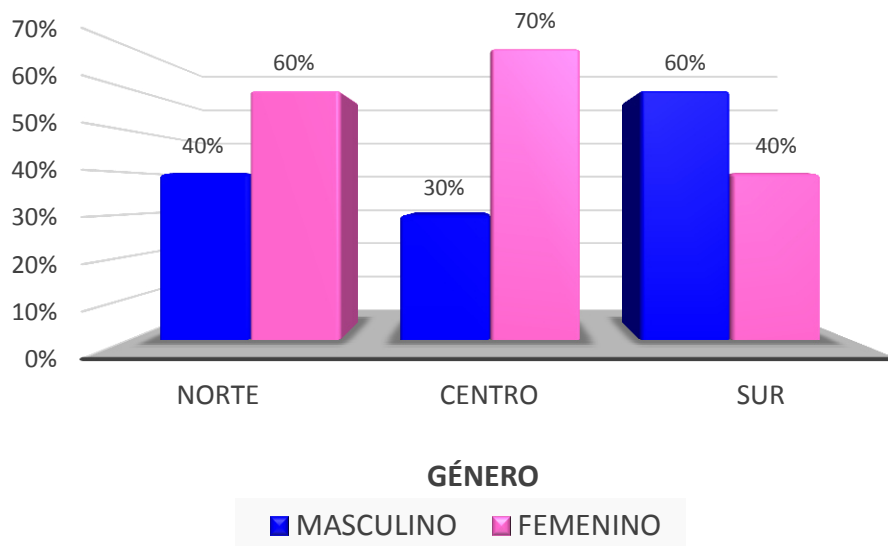


Gráfico 2, Identificación De Genero Por Sector

Al realizar la recaudación de datos en general el universo Real de Palmas se presentó mayor población del sexo femenino en la zona, siendo el 43% “Masculino” y 57% “Femenino”. Así como se puede observar en el Gráfico 2.

EDAD EN HABITANTES

UNIVERSO_RP	EDAD	PORCENTAJE	FRECUENCIA
	20	3.30%	1
	21	3.30%	1
	22	3.30%	1
	24	3.30%	1
	31	13.30%	4
	32	3.30%	1
	33	6.70%	2
	34	3.30%	1
	35	6.70%	2
	36	6.70%	2
	37	10%	3
	38	3.30%	1
	40	3.30%	1
	44	6.70%	2
	45	3.30%	1
	50	6.70%	2
	54	6.70%	2
	58	3.30%	1

	71	3.30%	1
TOTAL		100.00%	30
3. Edad			

Tabla_ 14. Edad De Habitantes, Universo Real De Palmas

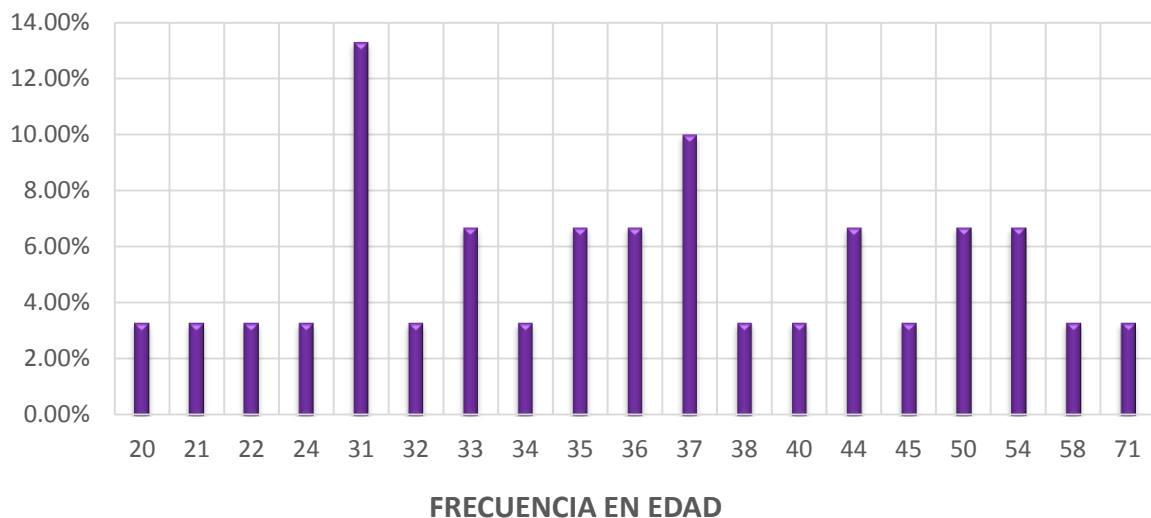


Gráfico 3. Frecuencia En Edad, Universo Real De Palmas

De acuerdo a la Tabla _14 se presentó la moda en edad de 31 años con un 13.3%, seguido por 37 años con 10%. Las edades de 33, 35, 36, 44, 50 y 54 se presentaron con un 6.7% cada una. Finalmente, con un 3.3% han sido edades de 20, 21, 22, 24, 32, 34, 38, 40, 45, 58, 71. Tomando en cuenta la cantidad de personas que frecuentaron una misma edad, podemos decir que el fraccionamiento en general es habitado por ciudadanos jóvenes que rondan entre los 31 y 37 años de edad.

Tabla_ 15. Identificación De Estado Civil Por Sector

	SOLTERO	CASADO	VIUDO	TOTAL
SECTOR				
NORTE	20%	80%	0%	100%
CENTRO	10%	80%	10%	100%
SUR	10%	90%	0%	100%
UNIVERSO _RP	13%	83%	3%	100%

4. Estado Civil

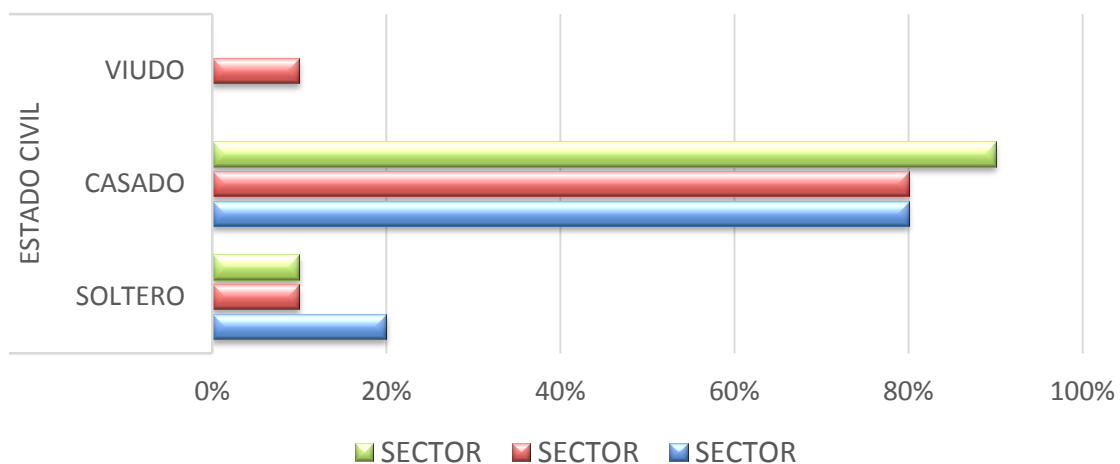


Gráfico 4, estado civil por sector

El universo Real de Palmas como se observa en la Tabla_ 15 está caracterizado por habitantes en estado civil “casado” con un total del 83%, seguido por el 13% en calidad de “solteros”. Solo el 3% es “viudo”.

5. Lugar de nacimiento

LUGAR DE NACIMIENTO

		MONTERREY	AMM	MUN_NL_F_ AMM	FUERA _NL	Total
SECTOR	NORTE	50%	10%	10%	30%	100%
	CENTRO	80%	0%	0%	20%	100%
	SUR	40%	0%	10%	50%	100%
UNIVERSO _RP		57%	3%	7%	33%	100%

Tabla_ 16. Identificación, Lugar De Nacimiento Por Sector

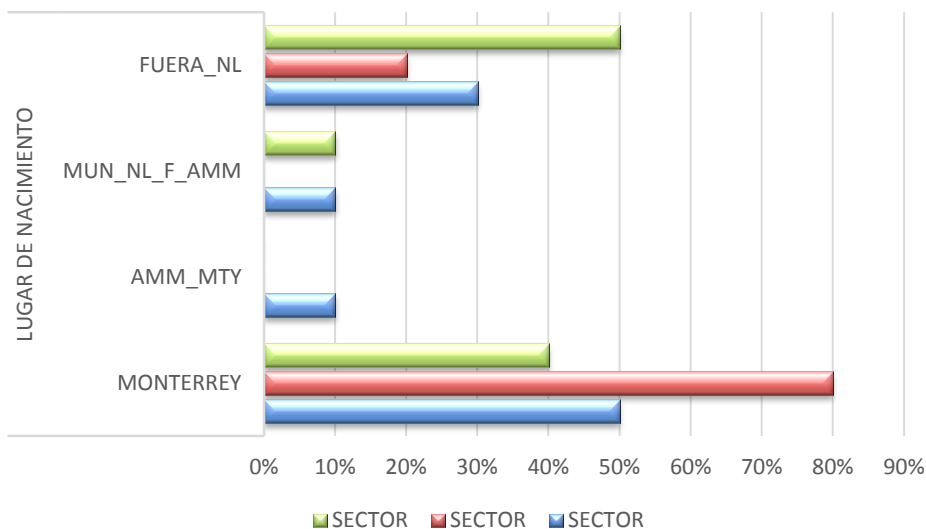


Gráfico 5, Lugar De Nacimiento Por Sector

Se ha detectado en la Tabla _16 que el universo _ RP que residen en el fraccionamiento actualmente son Nacidos en el municipio de Monterrey contando con el 57%, seguido por el 33% de personas foráneas, las cuales son mexicanas, pero provienen de otro estado de la República. EL 7% son del estado de N.L. nacidos en municipios fuera del AMM. Solo el 3% es procedente de algún municipio dentro del AMM, sin embargo, fuera del municipio de Monterrey.

3.5.2 PERIFERIA

1. ¿De qué municipio y/o estado proviene?

SECTOR * MUNICIPIO DONDE PROVIENE

SECTOR	MUNICIPIO DONDE PROVIENE				Total
	MONTERREY	AMM_MTY	MUN_NL_F_AMM	FUERA_NL	
NORTE	20%	20%	30%	30%	100%
CENTRO	10%	70%	0%	20%	100%
SUR	20%	40%	10%	30%	100%
UNIVERSO _RP	17%	43%	13%	27%	100%

Tabla_ 17. Identificación De Municipio Donde Proviene, Por Sector

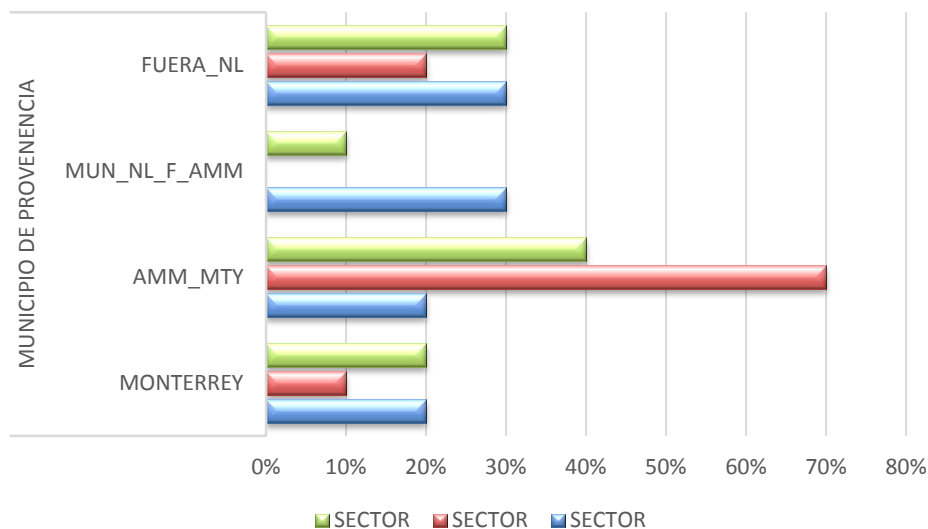


Gráfico 6. Municipio Donde Proviene, Por Sector

Para la facilitación de interpretación y descripción de esta pregunta será necesario observar la Tabla _17 y Gráfico 6

Sector Norte presentó el 20% de la población proveniente del municipio de Monterrey, 20% dentro del AMM, 30% de municipios del estado de N.L. pero fuera del AMM y 30% de diferentes estados de la República Mexicana ajenos al estado de N.L.

Sector Centro se caracterizó con el 70% de su población proveniente de municipios dentro del AMM, seguido con el 20% de habitantes originarios fuera del estado de N.L. EL 10% de ellos residió en el municipio de Monterrey.

Sector Sur al igual que el Sector Centro fue distinguido por presentar mayor población proveniente de AMM, contando con el 40% del total encuestado. Habitantes que residieron fuera del estado de N.L. fueron detectados con el 30%, contando con el 20% aquellos que residieron en el Municipio de Monterrey, el 10% de ellos originarios de estados fuera de N.L.

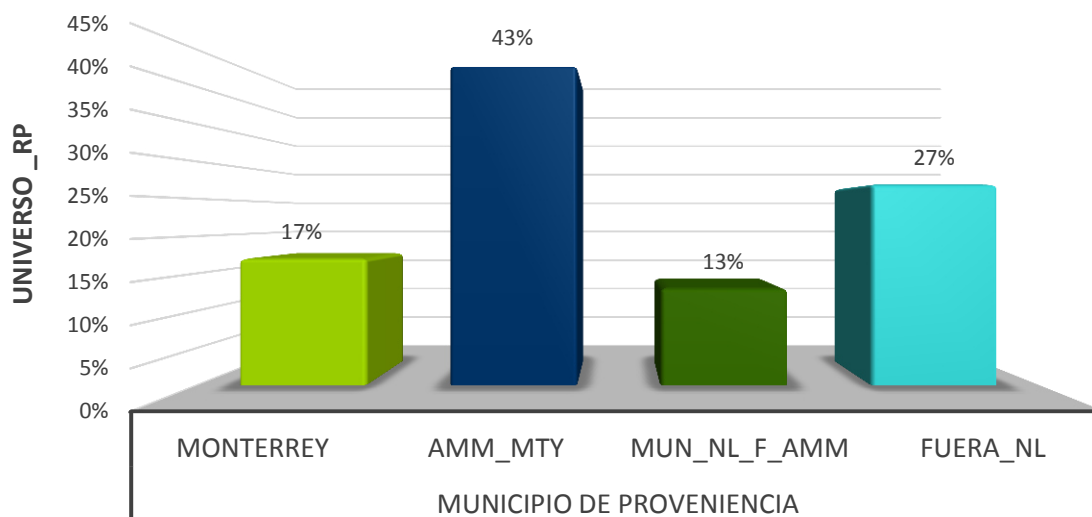


Gráfico 7. Municipio Donde Proviene, Universo Real De Palmas

Analizando el Gráfico 7 en general el universo es del 43% de la población proviene de municipios dentro del AMM, el 27% son originarios de estados fuera de N.L. El 17% de habitantes que residieron en el municipio de Monterrey, el 13% proviene de municipios fuera de AMM, que pertenecen al estado de Nuevo León.

2. ¿Cuánto tiempo tiene viviendo aquí?

SECTOR * TIEMPO QUE TIENE VIVIENDO EN LA ZONA

SECTOR	TIEMPO QUE TIENE VIVIENDO EN LA ZONA				Total
	1 A 3 AÑOS	4 A 6 AÑOS	7 AÑOS EN ADELANTE		
NORTE	30%	30%	40%	100%	
CENTRO	0%	60%	40%	100%	
SUR	20%	10%	70%	100%	
UNIVERSO_RP	17%	33%	50%	100%	

Tabla_ 18. Antigüedad Viviendo En El Fraccionamiento, Por Sector

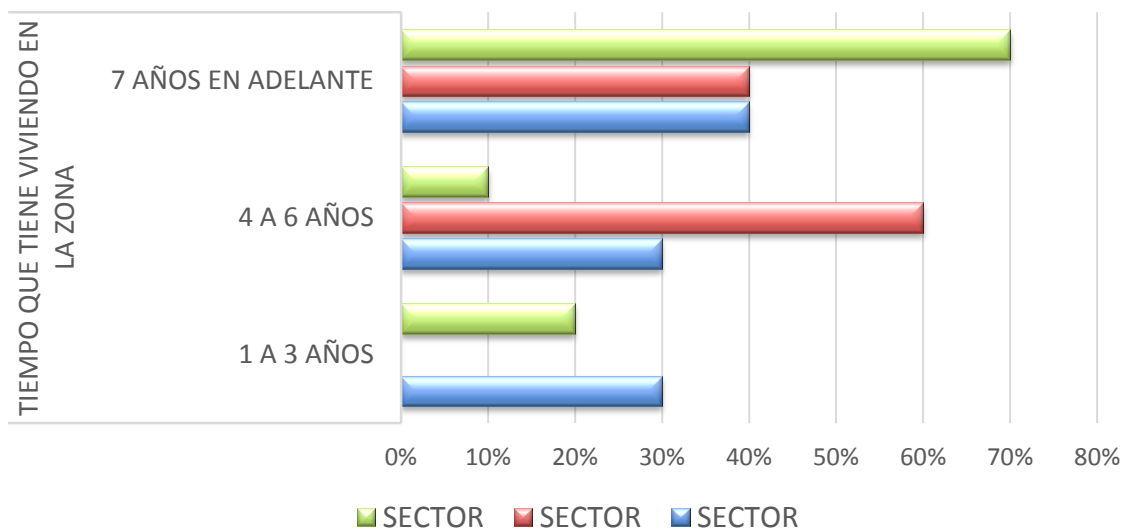


Gráfico 8. Antigüedad viviendo en el fraccionamiento por sector

Para comprensión de datos, es necesario identificar la Tabla _18 y Gráfico 8

Sector Norte se distinguió con el 40% de la población que más tiempo tiene residiendo en el fraccionamiento Real de Palmas (7 años en adelante). Seguido con el 30% la antigüedad de 4 a 6 años, igualmente contando con 30% de 1 a 3 años de vivir en mencionado lugar.

Sector Centro es la zona en general que tiene mayor antigüedad en el fraccionamiento ya que tiene un 60% de la población de 4 a 6 años de residir y un 40% de 7 años en adelante.

Sector Sur a diferencia de las ya mencionadas cuenta con un 70% de personas con mayor tiempo habitando la zona siendo así de 7 años en adelante, el 20% tiene una antigüedad de 1 a 3 años, el 10% de 4 a 6 años residiendo.

El 50% de la población que reside en la colonia Real de Palmas tiene más de 7 años viviendo en el sector, el 33% de los habitantes tiene de 4 a 6 años habitando la zona, con el 17% se identifica la población más reciente de 1 a 3 años de antigüedad.

3. Número de habitantes en la casa

SECTOR * NUMERO DE HABITANTES EN EL HOGAR

SECTOR	NUMERO DE HABITANTES EN EL HOGAR							Total
	1	2	3	4	5	6		
NORTE	10%	10%	40%	20%	10%	10%	100%	
CENTRO	0%	10%	30%	30%	10%	20%	100%	
SUR	0%	10%	20%	40%	10%	20%	100%	
UNIVERSO _RP	3%	10%	30%	30%	10%	17%	100%	

Tabla_ 19. Número De Habitantes En El Hogar, Por Sector

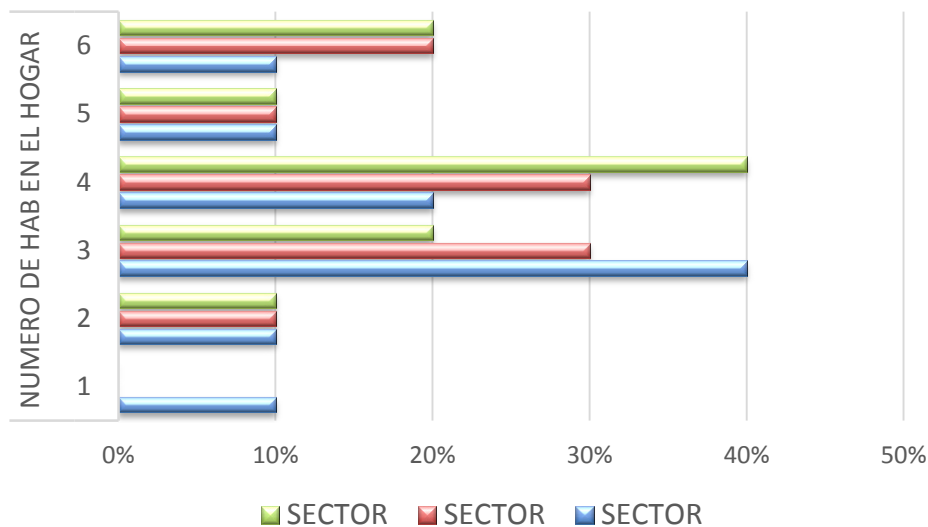


Gráfico 9. Número De Habitantes En El Hogar, Por Sector

De acuerdo a la Tabla _ 20 se han obtenido los siguientes datos:

Sector Norte presenta mayor diversidad en número de habitantes por casa, contando con un 40% de hogares habitados por 3 personas, 20% de hogares habitados por 4 personas, con un 10% por igual para casas habitadas de 1, 2, 5 y 6 personas.

Sector Centro cuenta con un 30% de hogares habitados por 3 personas, 30% habitado por 5 personas, 20% habitado por 6 personas, igualmente con un 10% para casas habitadas con 2 y 5 habitantes.

Sector Sur se diferencia con un 40% de hogares habitados por 4 personas, 20% ocupadas por 6 personas, 20% con 3 personas, 10% para casas habitadas con 2 y 5 personas por casa.

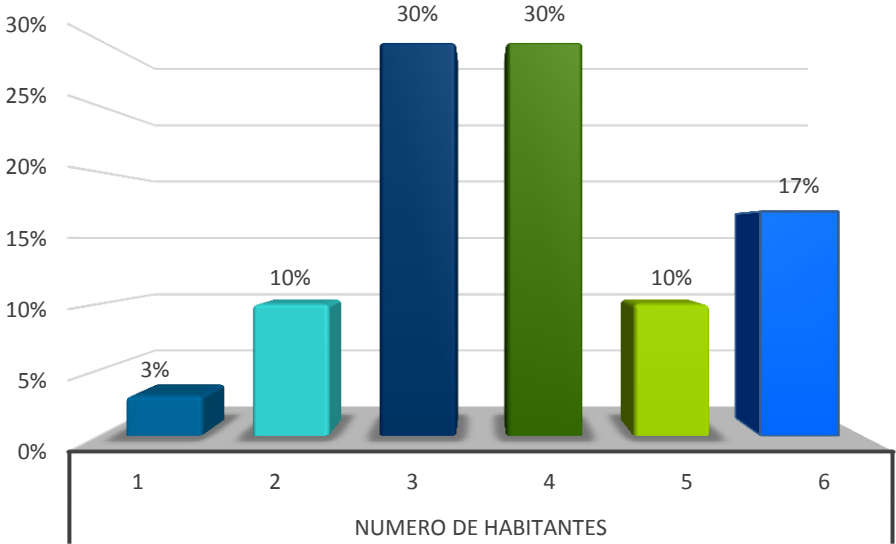


Gráfico 10. Número De Habitantes En El Hogar, Universo Real De Palmas

Observando el Gráfico 10 en general el fraccionamiento presenta dos punteros del 30% en hogares habitados por 4 personas y 30% en familias de 3 miembros en el hogar. Con el 17% se detectaron familias conformadas por 6 residentes. De manera equitativa por del 10% en cada una para casas conformadas por 5 y 2 miembros. Solo el 3% se presentó con 1 habitante.

4. ¿Es propietario de la casa?

SECTOR * PROPIETARIO DE LA CASA				
SECTOR	PROPIETARIO DE LA CASA			Total
		SI	NO	
NORTE		80%	20%	100%
CENTRO		60%	40%	100%
SUR		80%	20%	100%
UNIVERSO _ RP		73%	27%	100%

Tabla_ 20. Propietario De La Casa, Por Sector



Gráfico 11. Propietario de la casa, por sector

Sector Norte y Sector Sur presentaron una igualdad en porcentajes, contando con el 80% de la población en cada uno como propietarios del inmueble, mientras que el 20% de ellos no son dueños del lugar, esto de acuerdo al Gráfico 11.

Según el Gráfico 11 y tabla _ 21 el Sector Centro se mostró con el 60% de propietarios del inmueble, el 40% del sector no es dueño del hogar.

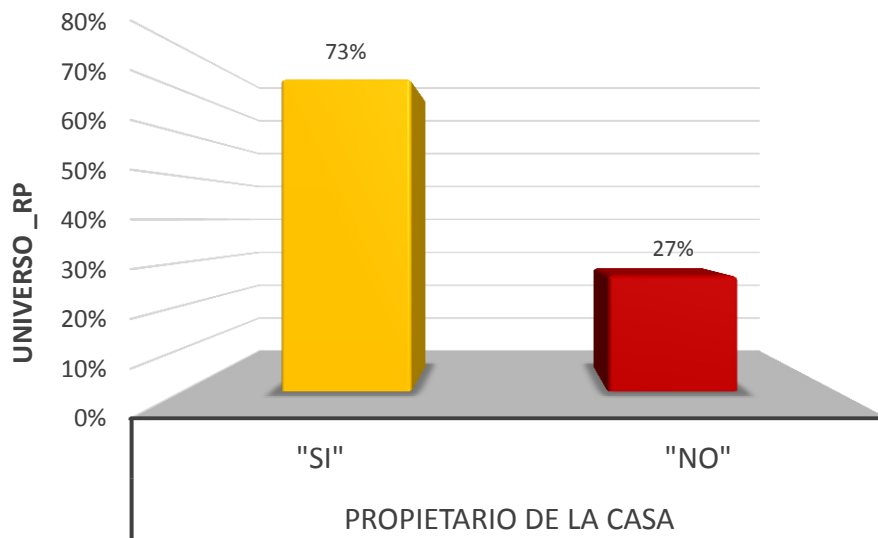


Gráfico 12. Propietario De La Casa, Universo Real De Palmas

Recopilando los datos anteriores respecto al Gráfico 12 el universo del fraccionamiento el 73% de los habitantes de la colonia Real de Palmas “SI” son propietarios del inmueble. 27% restante “NO” son dueños del inmueble.

Solo el 27% de estos residentes no son propietarios.

PREGUNTA 5, 6, 7, 8, 9, 10 Y 11 SOLO PARA LOS QUE CONTESTARON "SI" EN PREGUNTA ANTERIOR

5. Costo que ha pagado por su casa, (costo de venta) más de:

PROPIETARIO DE LA CASA, "SI" * COSTO DE VENTA POR SU CASA

	COSTO DE VENTA POR SU CASA				Total
	MAS DE 150 MIL	MAS DE 250 MIL	OTRA CANTIDAD		
PROPIETARIO DE LA CASA, "SI"	43%	23%	7%	73%	

Tabla_ 21. Propietario De La Casa "Si". Costo De Venta, Universo Real De Palmas

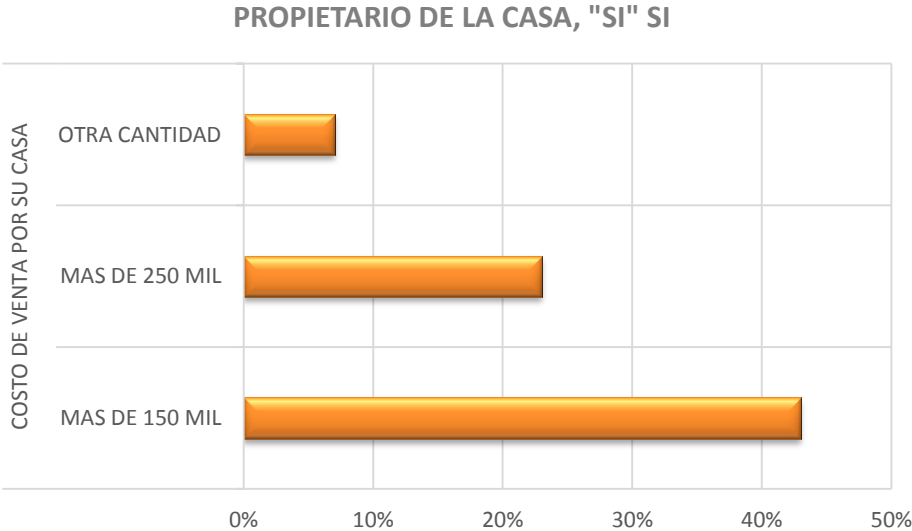


Gráfico 13. Propietario De La Casa "Si". Costo De Venta, Universo Real De Palmas

Tomando en cuenta los datos de la Tabla _22 y Gráfico 13, el 73% de la población es propietario del inmueble, de los cuales el 43% ha mencionado que su casa ha tenido un costo superior a los 150 mil pesos, el 23% ha tenido un precio mayor a los 250 mil pesos, 7% pago diferentes cantidades a las ya mencionadas.

6. ¿La compra de la casa ha sido por medio de algún crédito? *SI LA RESPUESTA ES “NO” PASAR A LA PREGUNTA P9

PROPIETARIO DE LA CASA, "SI" * LA CASA HA SIDO COMPRADA POR ALGÚN CRÉDITO, "SI"

	LA CASA HA SIDO COMPRADA POR ALGÚN CRÉDITO, "SI"		
	SI	Total	
PROPIETARIO DE LA CASA, "SI"	73%	73%	

Tabla_ 22. Propietario De La Casa "Si". Compra Por Crédito, Universo Real De Palmas

Según la Tabla_ 23 el 73% de los habitantes que mencionaron ser dueños de la propiedad, aseguraron haber utilizado créditos de financiamiento para la compra del inmueble.

7. ¿Qué institución ha otorgado el crédito para su casa?

LA CASA HA SIDO COMPRADA POR ALGÚN CRÉDITO, "SI" * INSTITUCIÓN QUE OTORGO CRÉDITO

	INSTITUCIÓN QUE OTORGO CRÉDITO		
	INFONAVIT	Total	
LA CASA HA SIDO COMPRADA POR ALGÚN CRÉDITO, "SI"	73%	73%	

Tabla_ 23. Compra Por Crédito. Institución De Financiamiento, Universo Real De Palmas

Los habitantes que aseguraron haber utilizado algún crédito de financiamiento para el inmueble el 73% le fueron otorgados por medio de INFONAVIT. Esto de acuerdo a la Tabla _24.

8. ¿Conoce el monto final que pagara por su casa?

LA CASA HA SIDO COMPRADA POR ALGÚN CRÉDITO, "SI" * CONOCIMIENTO DE PAGO FINAL POR LA CASA CROSSTABULATION

	CONOCIMIENTO DE PAGO FINAL POR LA CASA		
	SI	NO	Total
LA CASA HA SIDO COMPRADA POR ALGÚN CRÉDITO, "SI"	33%	40%	73%

Tabla_ 24. Compra Por Financiamiento. Conocimiento De Pago Final, Universo Real De Palmas

LA CASA HA SIDO COMPRADA POR ALGUN CREDITO, "SI" SI

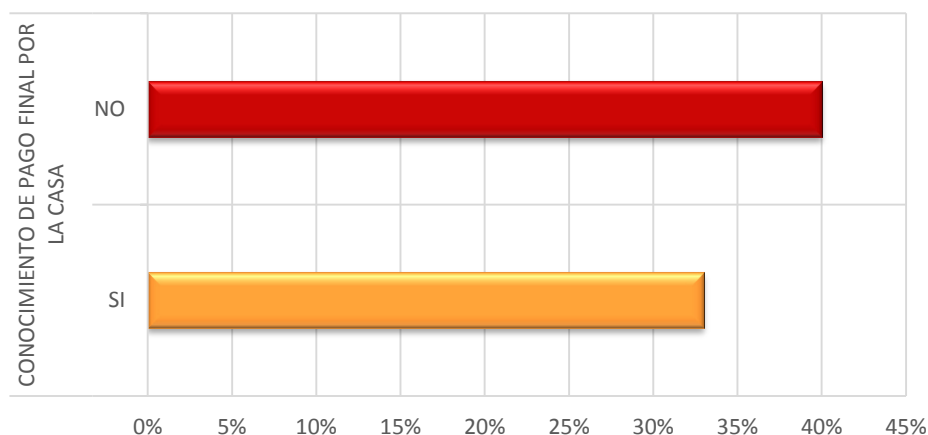


Gráfico 14. Compra Por Financiamiento. Conocimiento De Pago Final, Universo Real De Palmas

De acuerdo a la Tabla _25 del 73% de habitantes que son dueños del inmueble, el 40% menciona no tener conocimiento el monto total que pagara por su propiedad. El 33% de esta población aseguro conocer el precio final de su casa.

9. ¿Considera que el precio que ha pagado por su casa ha sido justo?

PROPIETARIO DE LA CASA, "SI" * CONSIDERA JUSTO EL PRECIO PAGADO POR SU CASA

	CONSIDERA JUSTO EL PRECIO PAGADO POR SU CASA, "SI"		
	SI	NO	Total
PROPIETARIO DE LA CASA, "SI"	20%	53%	73%

Tabla_ 25. Propietario, Considera Justo El Valor Pagado, Universo Real De Palmas

PROPIETARIO DE LA CASA, "SI" SI

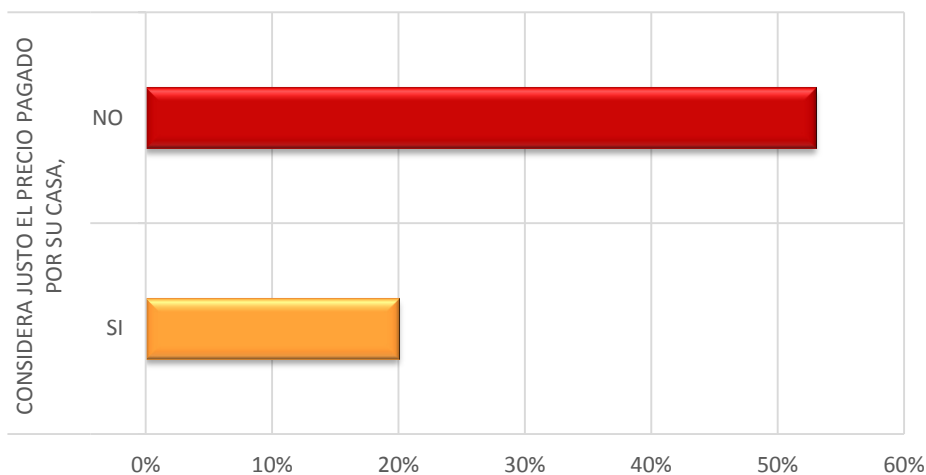


Gráfico 15. Propietario, Considera Justo El Valor Pagado, Universo Real De Palmas

Según el Gráfico 15 y Tabla _ 26 los habitantes de Real de Palmas que son dueños de la propiedad el 53% han presentado inconformidad con el inmueble, mientras que el 20% de ellos, dice estar conforme con su vivienda.

10. ¿Por qué?

CONSIDERA JUSTO EL PRECIO PAGADO POR SU CASA, "SI" ¿POR QUÉ?

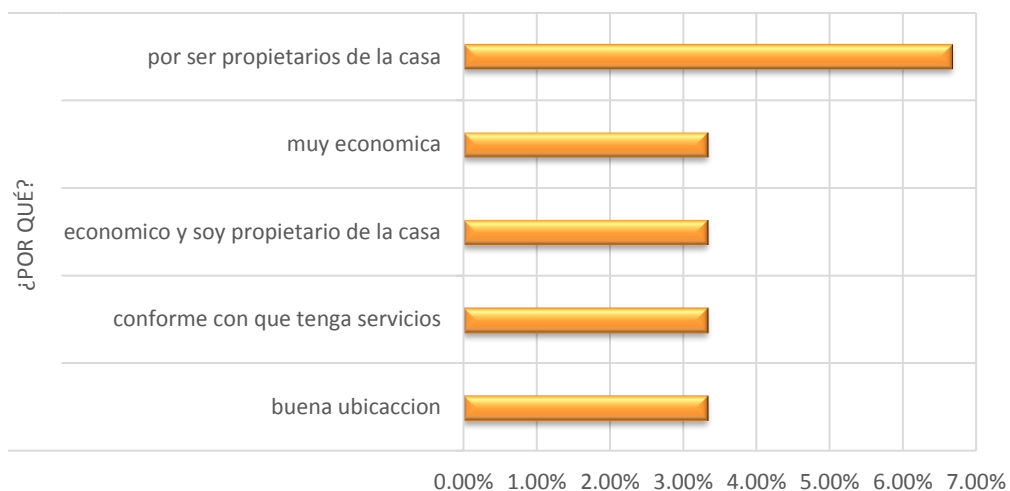


Gráfico 16. Propietario, Considera Justo El Valor Pagado, "SI" ¿Por Qué? Universo Real De Palmas

Observando el Gráfico 16 el 20% de la población que se manifestó conforme con su vivienda menciona diversas causas del porqué. El puntero se mostró con el 6.66% el cual considera justo el precio por el “ser propietarios de la casa”. De manera equitativa con el 3.33% en cada uno de sus motivos, menciona conformidades tales como: “muy económica”, “económico y soy propietario de la casa”, “conforme con que tenga servicios”, “buena ubicación”.

CONSIDERA JUSTO EL PRECIO PAGADO POR SU CASA, "NO"

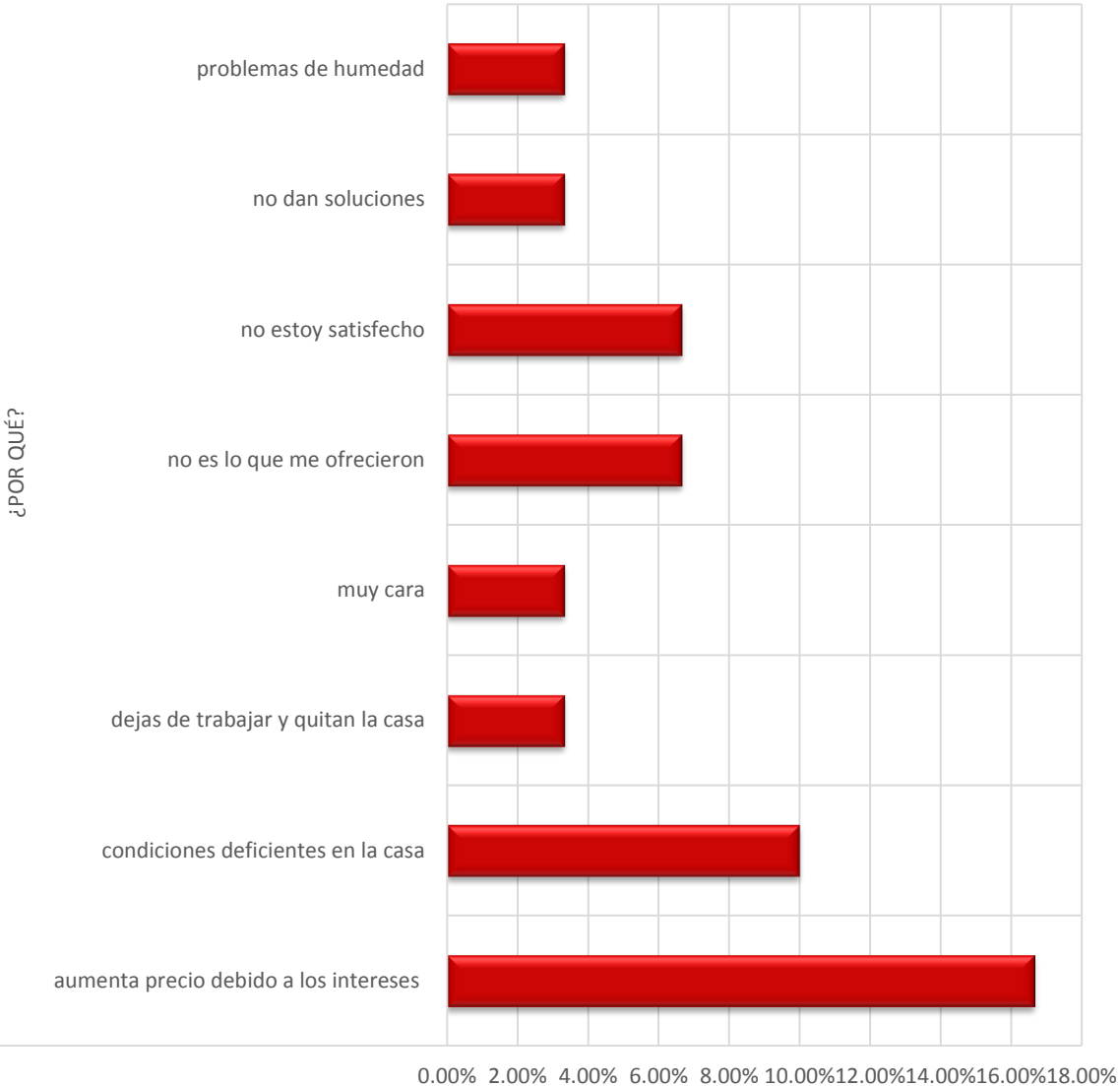


Gráfico 17. Propietario, Considera Justo El Precio Pagado, "No" ¿Por Qué?, Universo Real De Palmas

Del 53% de la población que menciona no estar conforme con su vivienda el 16.65% justifico su insatisfacción debido al aumento de precio por los intereses, el 9.99% mostro inconformidades debido a las deficientes condiciones en la casa. Con un 6.66% equitativamente en cada una se mostraron insatisfechos, otros comentaron que la casa no fue lo que se les había ofrecido. Igualmente, con el 3.33% en cada una mostraron problemas de humedad, no se les da soluciones, alto costo de la casa, se deja de trabajar y quitan el hogar. Esto según el Gráfico 17.

11. ¿Cómo considera el valor que ha pagado por su casa?

PROPIETARIO DE LA CASA, "SI" * COMO CONSIDERA EL VALOR PAGADO POR SU CASA

	COMO CONSIDERA EL VALOR PAGADO POR SU CASA				
		BUENO	REGULAR	MALO	Total
PROPIETARIO DE LA CASA, "SI"	SI	13%	33%	27%	73%

Tabla_26. Propietario, Como Considera El Valor Pagado Por La Casa, Universo Real De Palmas

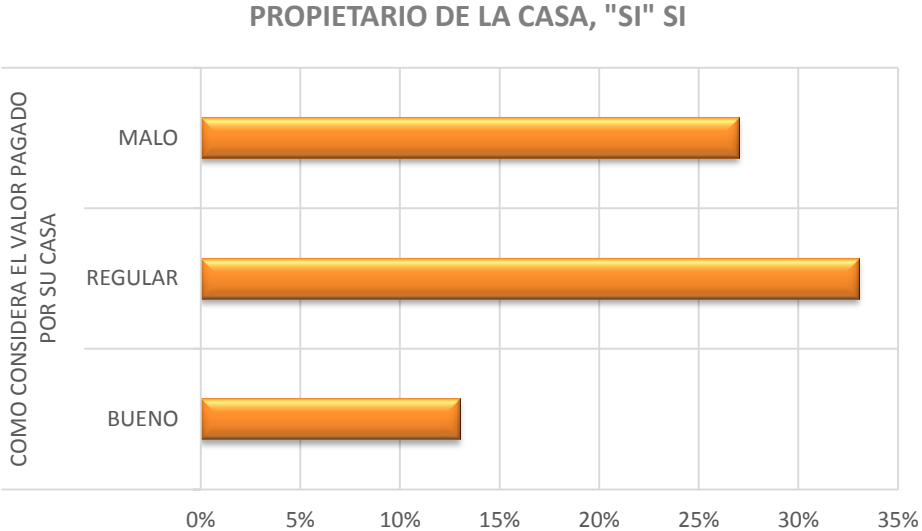


Gráfico 18. Propietario, Como Considera El Valor Pagado Por Su Casa, Universo Real De Palmas

De acuerdo con los resultados de la Tabla _27 del 73% de propietarios, un 33% considera que el valor de su casa es regular, mientras que el 27% lo identifica como malo y un 13% comento que ha sido bueno el valor de su propiedad.

3.5.3 DISPERSIÓN

12. Ocupación

SECTOR * OCUPACIÓN

	OCUPACIÓN			Total
	AMA DE CASA	EMPLEADO		
SECTOR	NORTE	40%	60%	100%
	CENTRO	50%	50%	100%
	SUR	20%	80%	100%
UNIVERSO_RP		37%	63%	100%

Tabla_27. Identificación De Ocupación Por Sector



Gráfico 19. Identificación De Ocupación Por Sector

Sector Norte presenta un 60% de empleados y un 40% en situación ama de casa.

Sector Centro mostró una igualdad en porcentajes con un 50% para empleados y otro 50% para amas de casa.

Sector Sur se diferencia de los ya mencionados con una distinción del 80% para empleados y 20% amas de casa.

En general los habitantes del fraccionamiento Real de Palmas presentan un 63% de empleados y un 37% de amas de casa. Esto de acuerdo a la Tabla _28.

13. Localización de trabajo y/o escuela

SECTOR * LOCALIZACIÓN TRABAJO Y/O ESCUELA

		LOCALIZACIÓN TRABAJO Y/O ESCUELA				
		APODACA	ZUAZUA	CIÉNEGA DE FLORES	GARCÍA	Total
SECTOR	NORTE	30%	30%	30%	10%	100%
	CENTRO	30%	70%	10%	0%	100%
	SUR	60%	10%	20%	0%	100%
UNIVERSO _RP		40%	37%	20%	3%	100%

Tabla_ 28. Localización De Trabajo Y/O Escuela, Por Sector



Gráfico 20. Localización De Trabajo Y/O Escuela, Por Sector

De acuerdo los datos obtenidos de la Tabla _29 el Sector Norte para su localización de trabajo y/o escuela muestra una equivalencia del 30% para el municipio de Zuazua. 30% Apodaca, 30% Ciénega de Flores y 10% García N.L.

Sector Centro difiere con un 70% en el Zuazua, 30% Apodaca y 10% Ciénega de Flores.

Sector Sur presenta un 60% en Apocada, 20% Ciénega de Flores y un 10% en el municipio de Zuazua N.L.

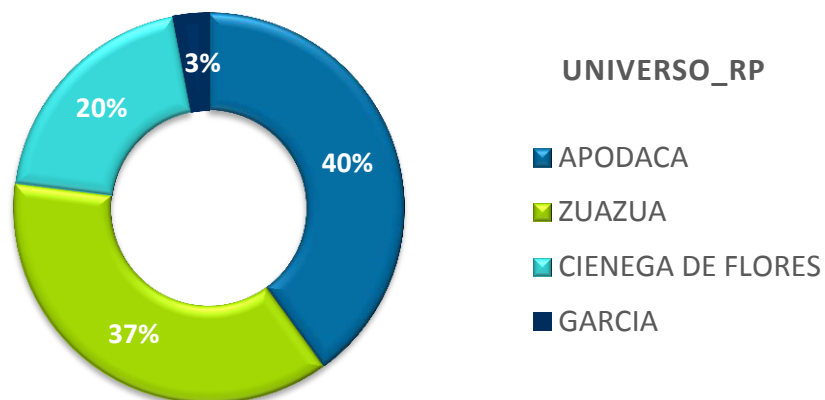


Gráfico 21. Localización De Trabajo Y/O Escuela, Universo Real De Palmas

Observando el Gráfico 21 la localización de trabajo y/o escuela el fraccionamiento Real de Palmas tiene como principal al municipio de Apodaca N.L. con un 40%, seguido por Zuazua con el 37%, Ciénega de Flores con un 20% y en García N.L. con un 3%.

14. ¿Convive con vecinos de colonias cercanas?

CONVIVE CON VECINOS DE COLONIAS CERCANAS							
		SIEMPRE	CASI SIEMPRE	REGULAR	CASI NUNCA	NUNCA	Total
SECTOR	NORTE	0%	20%	0%	10%	70%	100%
	CENTRO	10%	10%	30%	20%	30%	100%
	SUR	0%	0%	0%	50%	50%	100%
UNIVERSO _RP		3%	10%	10%	27%	50%	100%

Tabla_ 29. Nivel De Convivencia Con Vecinos De Colonias Cercanas, Por Sector



Gráfico 22. Nivel De Convivencia Con Vecinos De Colonias Cercanas, Por Sector

Se requiere de observar la Tabla _30 y Gráfico 22 para mejor interpretación de los datos obtenidos, de acuerdo la encuesta realizada.

Sector Norte muestra un 70% de “nunca” se convive con vecinos de colonias aledañas a Real de Palmas, 20% mencionaron “casi siempre” conviven con personas ajenas a su fraccionamiento y un 10% “casi nunca”.

Sector Centro tiene una diversificación a diferencia del sector anterior, siendo puntero con el 30% de residentes que “nunca” conviven con vecinos de colonias cercanas, seguido con igualdad de los 20% en cada uno, habitantes que se identificaron en “casi nunca”, “regular” y “siempre”. El 10% aseguro tener contacto “casi siempre” con vecinos ajenos a su colonia.

Sector Sur presenta una igualdad del 50% para habitantes que aseguraron “nunca” convivir con personas ajenas al fraccionamiento y un 50% que se identificaron en “casi nunca”. Por lo tanto, de los anteriores sectores mencionados este es quien se muestra con menos convivencia.

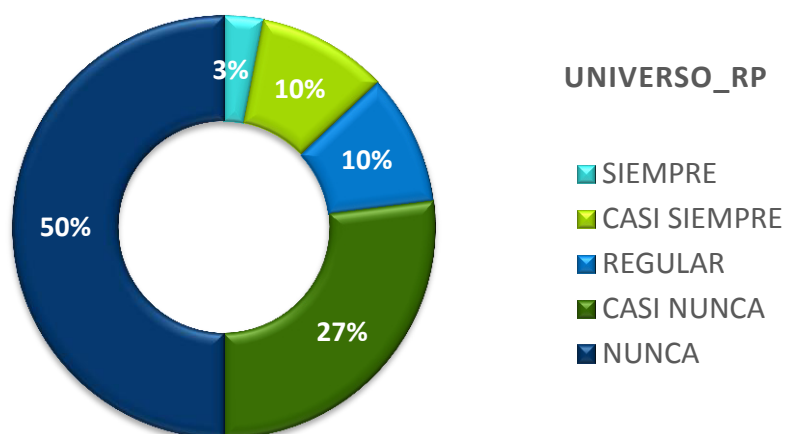


Gráfico 23. Nivel De Convivencia Con Vecinos De Colonias Cercanas, Universo Real De Palmas

Con los resultados obtenidos del Gráfico 23 se muestra que el 50% de la población del fraccionamiento “nunca” conviven con personas ajenas a Real de Palmas, el 27% se identificó como “casi nunca”, de manera equitativa con el 10% cada uno, como “regular” y “casi siempre”. Solo el 3% afirma “siempre” interactuar con personas ajenas a su colonia.

15. ¿Convive con vecinos de esta colonia?

SECTOR * CONVIVE CON VECINOS DE ESTA COLONIA

SECTOR	CONVIVE CON VECINOS DE ESTA COLONIA						Total
	SIEMPRE	CASI SIEMPRE	REGULAR	CASI NUNCA	NUNCA		
NORTE	30%	20%	30%	20%	0%	100	%
CENTRO	20%	0%	30%	40%	10%	100	%
SUR	20%	0%	30%	50%	0%	100	%

UNIVERS	23%	7%	30%	37%	3%	100
O_RP						%

Tabla_ 30. Nivel De Convivencia Con Vecinos De Real De Palmas, Por Sector

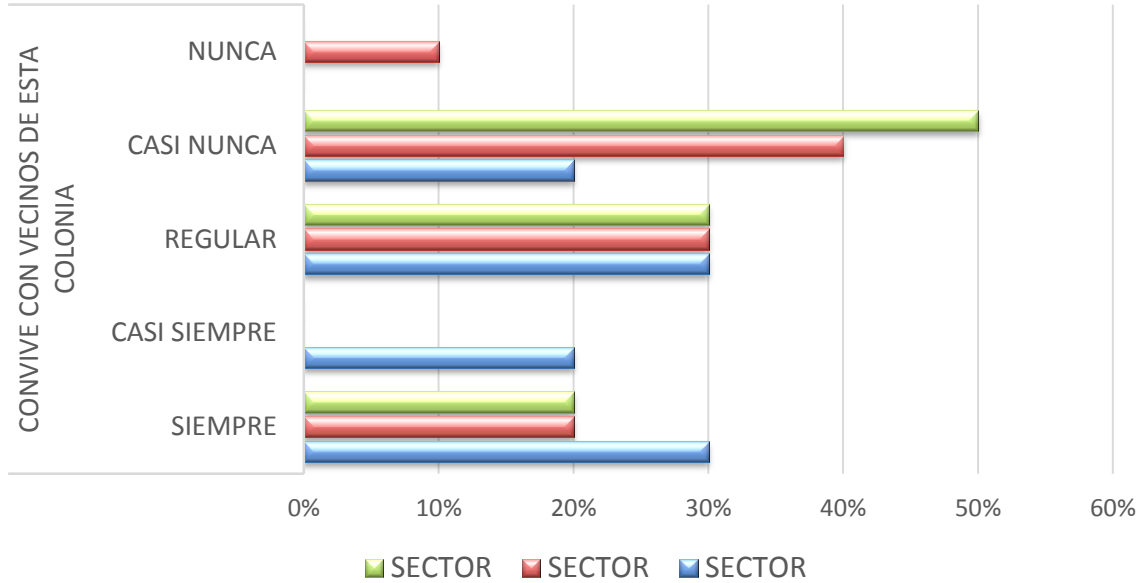


Gráfico 24. Nivel De Convivencia Con Vecino De Real De Palmas, Por Sector

Sector Norte del total de su población el 30% menciona “regularmente” convivir con vecinos del mismo fraccionamiento, 30% se identificó como “siempre”, 20% “casi siempre”, 20% “casi nunca”.

Sector Centro muestra en sus habitantes un 40% que se identifican como “casi nunca” convivir con vecinos del fraccionamiento, el 30% se caracteriza como “regular”, 20% “siempre” y el 10% “nunca”.

Sector Sur se encontró con el 50% de su población la cual dice “casi nunca” interactuar con habitantes del sector, el 30% se identifica como “regular” y el 20% asegura “siempre” convivir con sus vecinos.

Valores obtenidos de acuerdo a la Tabla_31 y Gráfico 24.

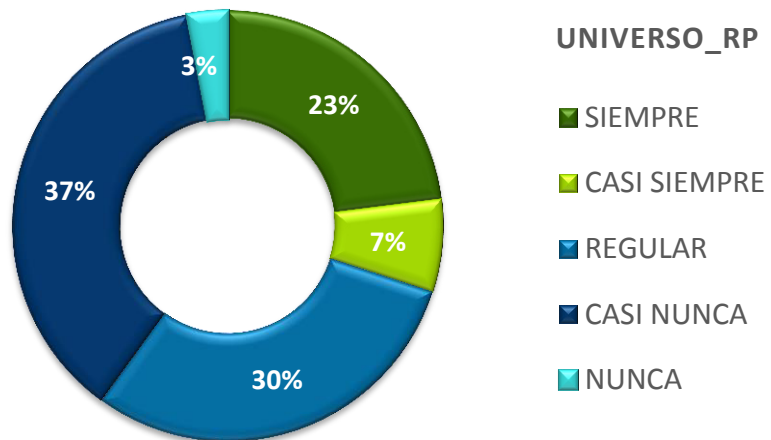


Gráfico 25. Nivel De Convivencia Con Vecinos Del Fraccionamiento, Universo Real De Palmas

Analizando el Gráfico 25 el fraccionamiento cuenta con una tendencia del 37% de la población que “casi nunca” conviven con vecinos, seguido por el 30% que se considera como “regular”, el 23% se identifica en “siempre”, el 7% en “casi siempre”, solo el 3% menciona “nunca” interactuar con personas del sector.

16. ¿Utiliza áreas verdes del sector?

SECTOR * UTILIZA ÁREAS VERDES DEL SECTOR

SECTOR	UTILIZA ÁREAS VERDES DEL SECTOR				Total
	REGULAR	CASI NUNCA	NUNCA		
NORTE	20%	70%	10%		100%
CENTRO	30%	50%	20%		100%
SUR	0%	90%	10%		100%

Tabla_ 31. Nivel De Uso Para Las Áreas Verdes Del Fraccionamiento, Por Sector



Gráfico 26. Nivel De Uso Para Las Áreas Verdes Del Fraccionamiento, Por Sector

Analizando el Gráfico 26 el Sector Norte del total de su población el 70% se identificaron en “casi nunca” utilizan las áreas verdes del sector, 20% se catalogan como “regulares” y el 10% dice “nunca” utilizar estas áreas.

Sector Centro se muestra un 50% de su población que “casi nunca” utilizan las áreas verdes, 30% de ella la utilizan “regular”, 20% “nunca” acude a estas zonas.

Sector Sur a diferencia de los anteriores sectores presenta gran ausencia para utilizar áreas verdes, identificándose en “casi nunca” contando con el 90% de esta población, el 10% de ella “nunca” acude.

17. ¿Cómo se desplaza a zonas recreativas?

COMO SE DESPLAZA A ZONAS RECREATIVAS

		CAMINANDO	BICICLETA	VEHÍCULO PRIVADO	TAXI	COLECTIVO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	Total
SECTOR	NORTE	90%	0%	0%	0%	0%	10%	100%
	CENTRO	90%	0%	0%	0%	0%	10%	100%
	SUR	80%	0%	0%	0%	10%	10%	100%
UNIVERSO_RP		87%	0%	0%	0%	3%	10%	100%

Tabla_ 32. Identificación Para El Desplazamiento Hacia Áreas Recreativas Del Fraccionamiento, Por Sector

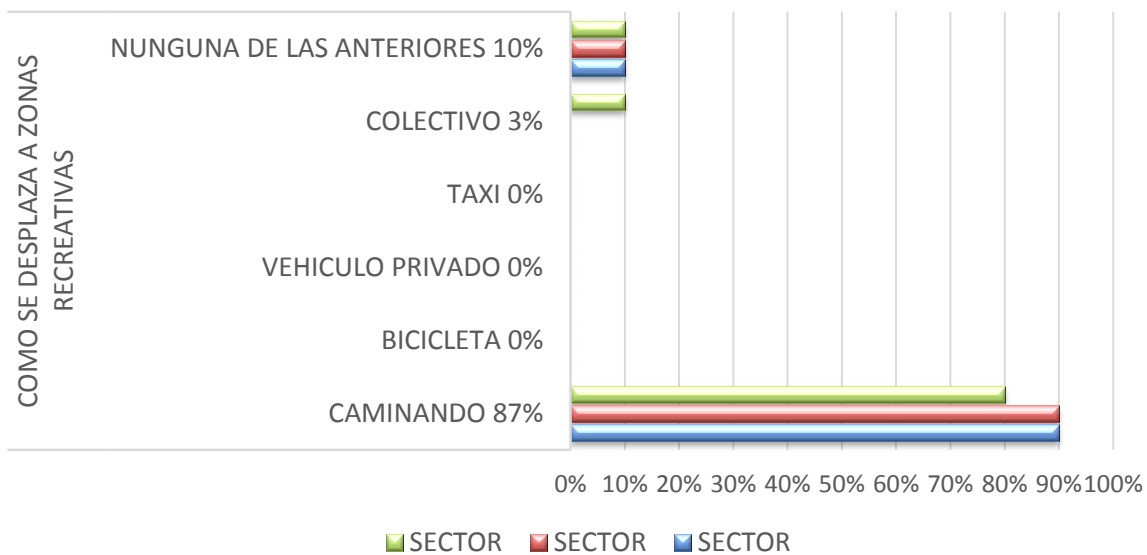


Gráfico 27. Identificación Para El Desplazamiento Hacia Áreas Recreativas Del Fraccionamiento, Por Sector

Sector Norte y Sector Centro mostraron una igualdad para desplazamientos a zonas recreativas; contando cada una con un 90% de su población que se dirigen “caminando”. El 10% se identificó en “ninguna de las anteriores”.

Sector Sur se presentó con un 80% de sus habitantes quienes realizan la movilidad “caminando”, el 10% utiliza el “colectivo”, 10% se localizaron en “ninguna de las anteriores”.

En general el Universo de Real de Palmas muestra una preferencia del 87% para realizar sus desplazamientos a zonas recreativas “caminando”. El 10% se identificó en “ninguna de las anteriores”, debido a que este porcentaje de habitantes dicen no frecuentar estas zonas. Solo con un 3% se localizaron personas que utilizan el “colectivo” para llegar a estos puntos de interés. Datos obtenidos de la Tabla _33.

18. ¿Tiene vehículo propio?, SI LA RESPUESTA ES “NO” PASAR A LA PREGUNTA 22

TIENE VEHÍCULO PROPIO

	SI	NO	Total	
SECTOR	NORTE	10%	90%	100%
	CENTRO	40%	60%	100%
	SUR	20%	80%	100%
UNIVERSO _ RP		23%	77%	100%

Tabla_ 33. Identificación De Habitantes Que Son Propietarios De Un Vehículo, Por Sector

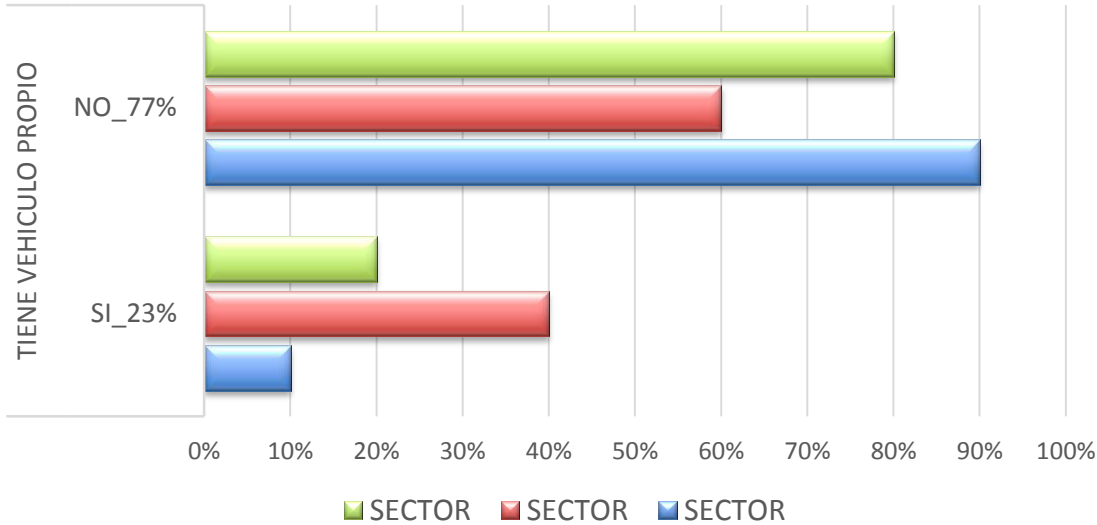


Gráfico 28. Identificación De Habitantes Son Propietarios De Un Vehículo, Por Sector

Sector Norte presenta un 90% de habitantes que no cuentan con vehículo propio, el 10% de este, cuentan con algún vehículo.

Sector Centro muestra un 60% de personas que carecen de un vehículo particular, el 40% de esta población cuenta con alguno.

Sector Sur muestra un 80% de residentes que no han adquirido un vehículo, 20% aseguran ser propietarios de alguno.

Con los resultados obtenidos de la Tabla _34 el mayor porcentaje de la población de Real de Palmas no cuenta con vehículo propio, siendo así un 77% de ella. Solo el 23% son propietarios de algún automóvil.

19. ¿Comparte sus traslados con otras personas? (Conocidas para usted)

COMPARTE SUS TRASLADOS CON OTRAS PERSONAS, "SI"

		Frecuencia	Porcentaje	Total
VEHÍCULO PROPIO	SI	1	3%	23%

Tabla_ 34. Propietarios De Vehículos, Comparten Traslados, Universo Real De Palmas

De acuerdo a la Tabla _35 el 23% de la población que es propietaria de un vehículo solo el 3% aseguro compartir traslados.

20. ¿Con que frecuencia comparte su traslado?

FRECUENCIA CON LA QUE COMPARTE TRASLADOS, "SI"

		No. De Ocasiones	Frecuencia	Porcentaje	Total
VEHÍCULO PROPIO	SI	1 a 3 veces por semana	1	3%	23%

Tabla_ 35. propietarios de vehículos, frecuencia con la que comparten traslados, universo real de palmas

Tomando en cuenta la Tabla _36 el 3% de propietarios de vehículos que comparten traslados, mencionan que lo realizan con una frecuencia de 1 a 3 veces por semana.

ACOMPAÑANTES COMPARTEN GASTOS DE TRASLADO, "SI"

VEHÍCULO PROPIO	Comparten gastos		Frecuencia	Porcentaje	Total
	SI	NO			
			1	3%	23%

21. Sus acompañantes comparten los gastos del traslado

Tabla_ 36. Propietarios De Vehículo, Comparten Gastos Para Traslados, Universo Real De Palmas

Del 3% de la población que comparte traslados y es propietario de un vehículo, aseguran “no” recibir apoyo para los gastos de transportación. datos de acuerdo a la Tabla _37.

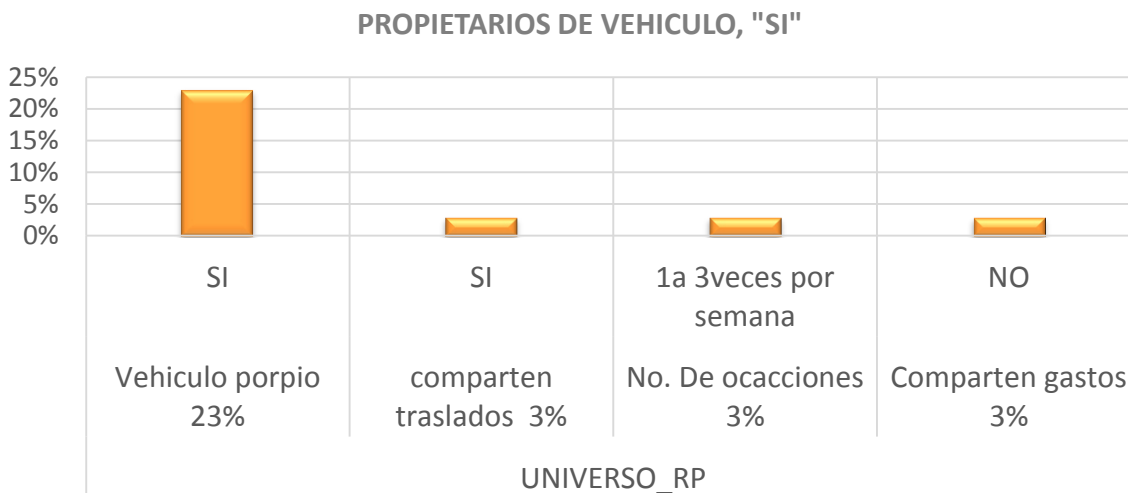


Gráfico 29. Vehículo Propio, Comparten Traslados, Numero De Frecuencia, Comparten Gastos, Universo Real De Palmas

Analizando la tabla _37 y Gráfico 29, la cual conforma las preguntas 18, 19,20 y 21, solo el 23% de la población de Real de Palmas es “propietaria” de algún vehículo, de los cuales únicamente el 3% “comparten traslados”, mismos que son generados de “1 a 3 veces” por semana. Los acompañantes de estos “no” dan apoyo para gastos de traslado.

22. ¿Cuál es el medio de transporte que utiliza para llegar a su trabajo y/o zonas

TRANSPORTE UTILIZADO PARA LLEGAR AL TRABAJO Y/O ZONAS RECURRENTES

		CAMINANDO	VEHÍCULO PRIVADO	TAXI	COLECTIVO	TRANSPORTE DEL TRABAJO	NINGUNA DE LAS	Total
SECTOR	NORTE	20%	10%	10%	40%	10%	10%	100%
	CENTRO	40%	20%	10%	30%	0%	0%	100%
	SUR	10%	0%	0%	50%	30%	10%	100%
	UNIVERSO _ RP	23%	10%	7%	40%	13%	7%	100%

recurrentes?

Tabla_ 37. Identificación, Transporte Para Desplazamientos A Lugares Recurrentes, Por Sector

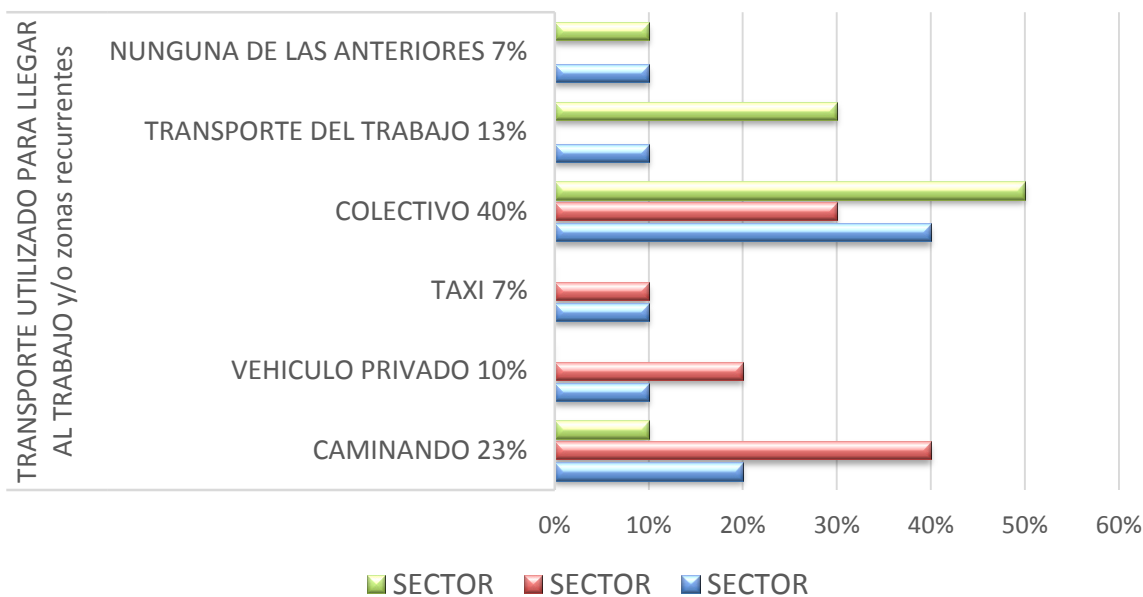


Gráfico 30. Identificación, Transporte Para Desplazamientos A Lugares Recurrentes, Por Sector

De acuerdo a la Tabla _38 y Gráfico 30, se obtuvieron los siguientes datos, mismos que serán descritos a continuación.

Sector Norte, el 40% de su población utiliza el “colectivo” para llegar a su trabajo y/o zonas recurrentes. El 20% lo realiza “caminando”. Con el 10% equitativo para cada uno son realizados en “vehículo propio”, “taxi”, “transporte del trabajo”. Adicional a este otro 10% menciona “ninguna de las anteriores”.

Sector Centro muestra un 40% de personas que realizan sus traslados “caminando”, 30% en “colectivos”, 20% se generan en “vehículo privado”, 10% son realizados en “taxi”.

Sector Sur cuenta con el 50% de sus habitantes que generan sus desplazamiento diario en “colectivo”. El 30% lo realizan por “transporte del trabajo”, 10% “caminando”, 10% se identificó en “ninguna de las anteriores”.

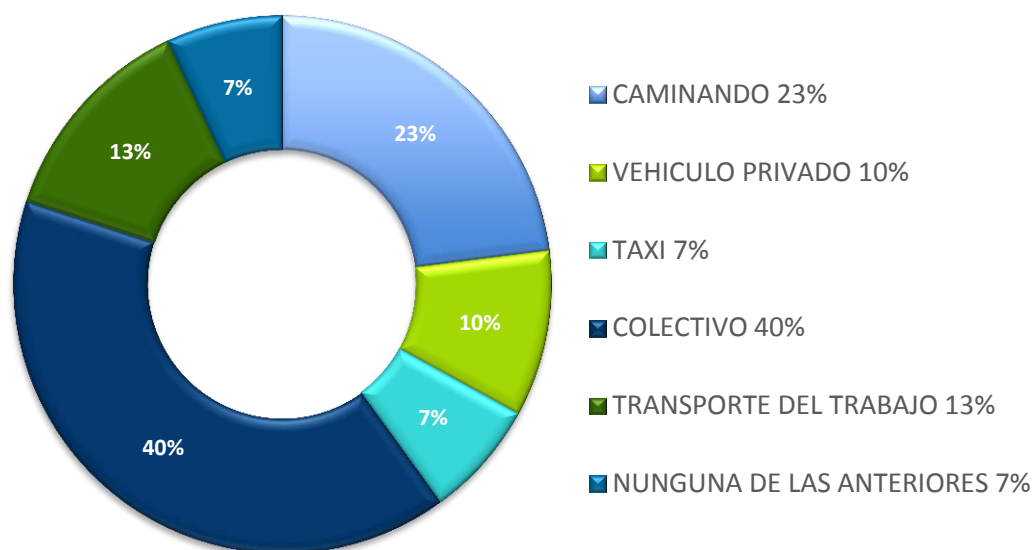


Gráfico 31. Identificación, Transporte Para Desplazamientos A Lugares Recurrentes Por Sector

Tomando en cuenta el Gráfico 31 el universo de Real de Palmas muestra un alta del 40% de sus habitantes, los cuales generan sus desplazamientos diarios por medio de “colectivos”. Seguido con el 23% que es realizado “caminando”. El 13% utiliza “transporte del trabajo”, 10% “vehículo privado”, un 7% lo hace por medio de “taxi”, el 7% restante se identificó en “ninguna de las anteriores”.

23. ¿Cuánto tiempo tarda en llegar a su trabajo y/o zonas recurrentes?

TIEMPO QUE TARDA EN LLEGAR A SU TRABAJO Y/O ZONAS RECURRENTE					
		15 a 30 min	1 a 2 h	más de 2 h	Total
SECTOR	NORTE	90%	10%	0%	100%
	CENTRO	50%	50%	0%	100%
	SUR	40%	60%	0%	100%
UNIVERSO _ RP		60%	40%	0%	100%

Tabla_ 38. Tiempo Que Tarda En Llegar A Zonas Recurrentes, Por Sector



Gráfico 32. Tiempo Que Tarda En Llegar A Zonas Recurrentes, Por Sector

Sector Norte de acuerdo a la Tabla _39 fue quien presento mayor porcentaje en tiempos de traslado de “15 a 30 min” contando con el 90% de su población. El 10% de ella se mencionó hacer de “1 a 2 h”.

Sector Centro a diferencia del anterior se muestra equitativo con un 50% para su población que realizan traslados en tiempo de “15 a 30 min” y 50% de “1 a 2 h”.

Sector Sur es quien tiene un alta del 60% de sus habitantes que realizan trayectos de “1 a 2 h”, el 40% de esta tardan de “15 a 30 min”.

Observando la Tabla _39 el universo de Real de Palmas presenta una tendencia a realizar traslados de “15 a 30 min” contando así con el 60% de su población. El 40% restante realizan desplazamientos a sus zonas recurrentes con tiempo estimado de “1 a 2 h”. Ningún habitante del fraccionamiento aseguro hacer más de 2 h en trasladarse a puntos de interés.

3.5.4 MOVILIDAD

24. ¿Qué tanto considera eficiente las vialidades en la zona?

NIVEL DE EFICIENCIA EN LAS VIALIDADES DE LA ZONA

	EFICIENTE	REGULAR	DEFICIENTE	Total
SECTOR NORTE	10%	40%	50%	100%

	CENTRO	20%	50%	30%	100%
	SUR	10%	30%	60%	100%
UNIVERSO_RP		13%	40%	47%	100%

Tabla_ 39. Nivel De Eficiencia En Vialidades De La Zona, Por Sector



Gráfico 33. Nivel De Eficiencia En Vialidades De La Zona, Por Sector

Sector Norte presenta un alta del 50% de su población que se muestran inconformes con las vialidades en la zona, ubicándolo como “deficiente”, el 40% lo percibe como “regular” y el 10% como “eficiente”.

Sector Centro se muestra con el 50% de residentes quienes perciben son “regulares” las vialidades, el 30% está inconforme de modo que lo catalogan como “deficiente”. El 20% dice le es “eficiente”.

Sector Sur tiene un alta del 60% de sus habitantes, quienes presentan una inconformidad sobre estas vialidades las ubican como “deficientes”, el 30% le parece “regular”. Solo al 10% le parece “eficiente”.

Datos obtenidos según la Tabla _40 y Gráfico 33.

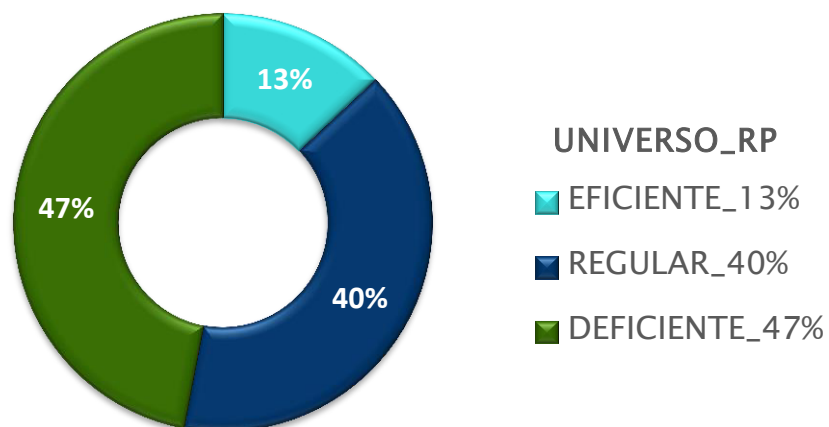


Gráfico 34. Nivel De Eficiencia En Vialidades De La Zona, Universo Real De Palmas

Apreciando el Gráfico 34 el universo Real de Palmas el 43% de sus habitantes perciben las vialidades de la zona como “deficientes”, el 40% como “regular”. Solo el 13% de la población total lo perciben como “eficiente”.

25. ¿Utiliza el colectivo?

SECTOR * UTILIZA EL COLECTIVO

		SI	NO	Total
SECTOR	NORTE	90%	10%	100%
	CENTRO	90%	10%	100%
	SUR	70%	30%	100%
UNIVERSO_RP		83%	17%	100%

Tabla_ 40. Identificación, Nivel De Uso En Colectivos, Por Sector

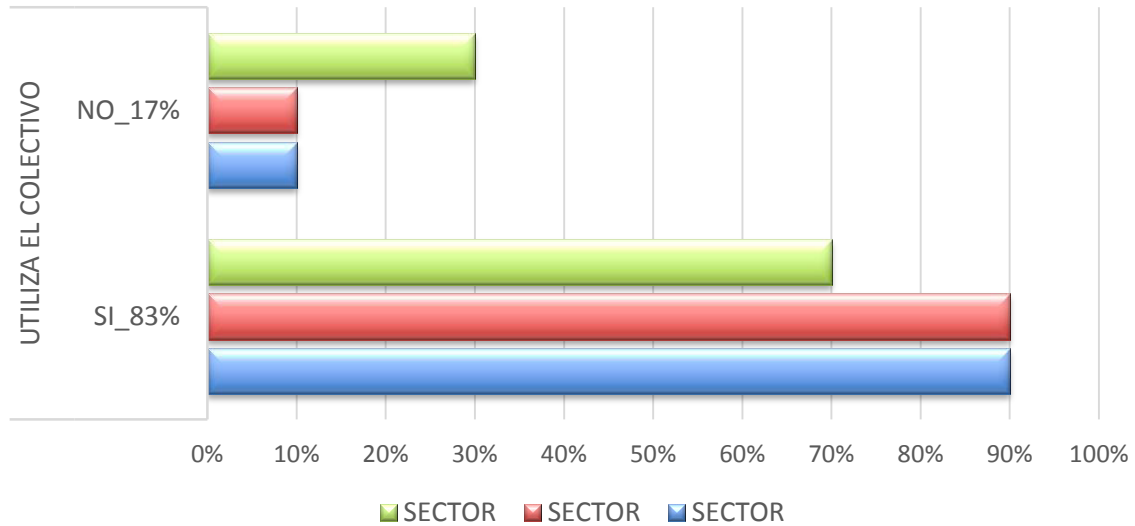


Gráfico 35. Identificación, Nivel De Uso En Colectivos, Por Sector

Sector Norte, el 90% de sus habitantes hacen uso de colectivos, el 10% de este no lo utiliza.

Sector Centro y Sector Sur muestran que el 80% de su población frecuenta el uso de transporte urbano, el 20% no. Datos obtenidos de la Tabla _41.

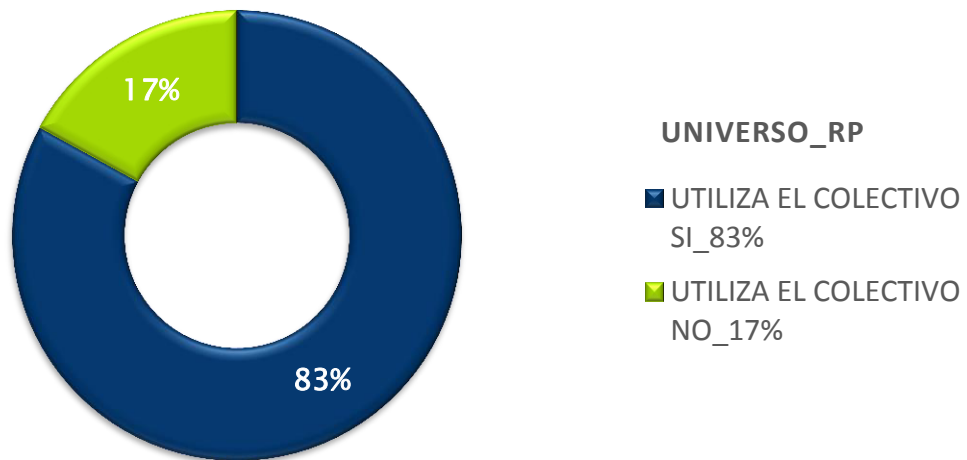


Gráfico 36. Identificación, Nivel De Uso En Colectivos, Universo Real De Palmas

En general y observando el Gráfico 36 el 83% del universo Real de Palmas utiliza el transporte colectivo, solo el 17% del total no lo frecuenta.

PREGUNTAS 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33 SOLO PARA LOS QUE CONTESTARON "SI" EN PREGUNTA ANTERIOR

26. ¿Con que frecuencia lo utilizas?

CON QUE FRECUENCIA LO UTILIZAS

		SIEMPRE	CASI SIEMPRE	REGULAR	CASI NUNCA	Total
SECTOR	NORTE	40%	20%	30%	0%	90%
	CENTRO	30%	20%	0%	40%	90%
	SUR	30%	20%	20%	0%	70%
UNIVERSO_RP		33%	20%	17%	13%	83%

Tabla_ 41. Frecuencia Con La Que Se Utiliza El Colectivo, Por Sector

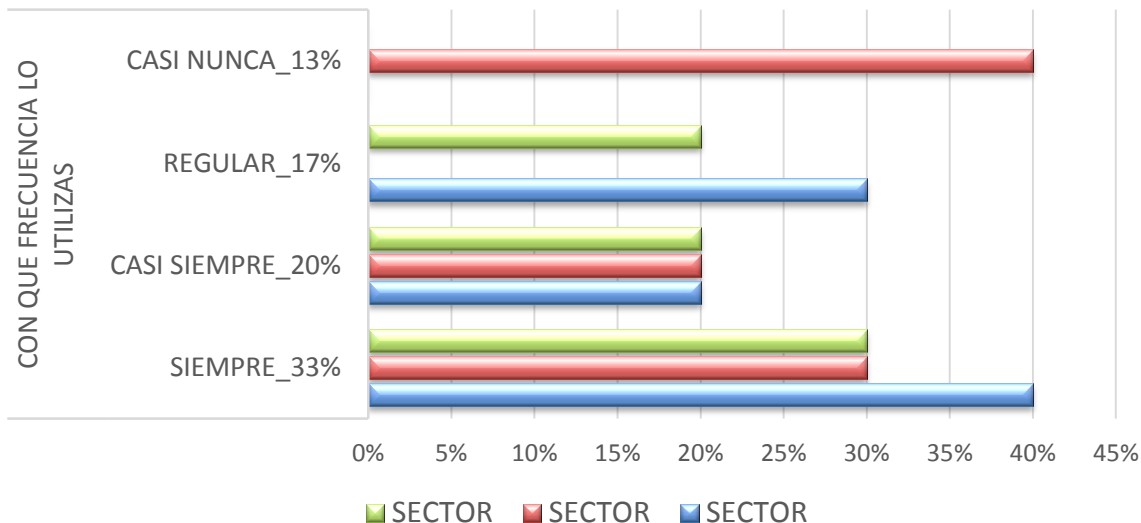


Gráfico 37. Frecuencia Con La Que Se Utiliza El Colectivo, Por Sector

Sector Norte, el 40% de su población utiliza el colectivo “siempre”, “20% “casi siempre”, 30% “regular”.

Sector Centro presenta un 40% de habitantes que “casi nunca” utilizan el transporte urbano, el 30% “siempre”. El 20% se identificó en “casi siempre”.

Sector Sur utiliza el colectivo “siempre” con un 30% de sus habitantes, el 20% “casi siempre” e igualmente se identificó como “regular”. Datos de acuerdo al Gráfico 37.

Ubicando el universo Real de Palmas en la Tabla _42 el 33% de su población “siempre” utiliza el colectivo, el 20% lo hace “casi siempre”. El 17% por lo “regular”, el 13% se identificó en “casi nunca” hacer uso de este.

27. ¿Consideras eficientes las paradas del colectivo?

CONSIDERAS EFICIENTES LAS PARADAS DEL COLECTIVO

	MUY POCO	POCO	REGULAR	APROPIADAS	Total
SECTOR					
NORTE	0%	40%	40%	10%	90%
CENTRO	20%	30%	40%	0%	90%
SUR	0%	50%	20%	0%	70%
UNIVERSO_RP	7%	40%	33%	3%	83%

Tabla_ 42. Nivel De Eficiencia En Paradas Del Colectivo, Por Sector

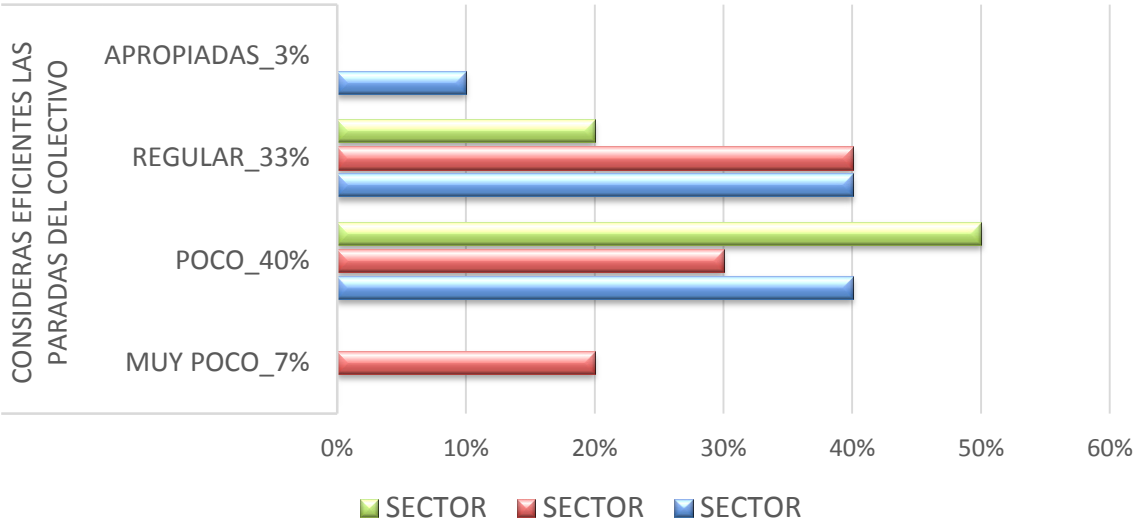


Gráfico 38. Nivel De Eficiencia En Paradas Del Colectivo, Por Sector

Tomando encuenta la Tabla _43 y Gráfico 38, el Sector Norte considera con un 40% que las paradas del colectivo les son “poco” eficientes, igualmente con un 40% les parecen “regular”, solo al 10% de esta población las identifico como “apropiadas”.

Sector Centro siendo con el 40% de sus habitantes consideran “regular” la eficiencia de las paradas para el colectivo, el 30% las identifico como “poco” eficientes, 20% “muy poco”.

Sector Sur a diferencia de los dos anteriores con el 50% de su población considera “poco” eficiente estas instalaciones, el 20% como “regular”.

El universo Real de Palmas de acuerdo a la Tabla _43 anterior el 40% considera que las instalaciones les son “poco” eficientes, un 33% de esta la percibe como “regular”, 7% se muestra inconforme identificándola como “muy poco” y solo el 3% del total les son “apropiadas”.

28. Rutas de transporte que utiliza

RUTAS DE TRANSPORTE QUE UTILIZA

	RUTAS URBANAS	DIRECCIÓN	PORCENTAJE	FRECUENCIA
UNIVERSO_RP	R-111 Real de Palmas	Apodaca	27%	8
	R-104 Real de Palmas	Apodaca	23%	7
	R-88 Real de Palmas	San Nicolás	27%	8
	R-7 Real de Palmas	San Nicolás	13%	4
	SENDA	Carretera Laredo	7%	2
	Transporte de empresa	García	3%	1
TOTAL			100%	30

Tabla_ 43. Identificación, Rutas De Transporte Urbano Que Se Utilizan, Universo Real De Palmas

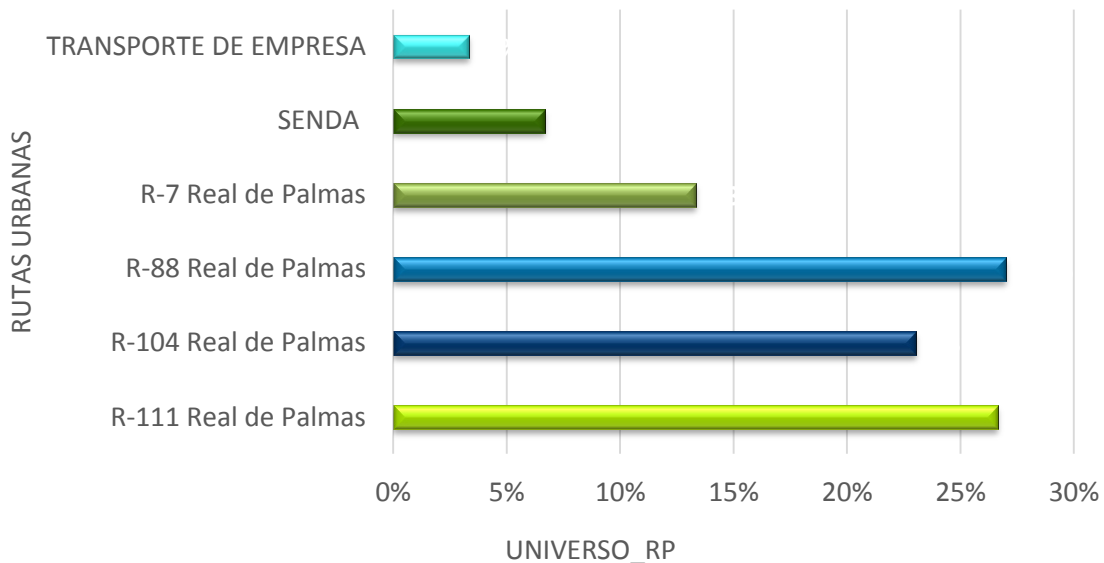


Gráfico 39. Identificación, Rutas De Transporte Urbano Se Se Utilizan, Universo Real De Palmas

El universo del fraccionamiento según la Tabla _44 muestra una equivalencia del 27% para las rutas R-88 Real de Palmas y R-111 Real de Palmas, las cuales son las más frecuentadas por los habitantes de esta zona. El 23% de los habitantes utilizan la ruta R-104 Real de Palmas. 13% R-7 Real de palmas. El 7% utiliza transporte “senda” y solo el 3% “transporte de empresa”

29. ¿Tiempo que tarda en pasar el colectivo?

TIEMPO QUE TARDA EN PASAR EL COLECTIVO

	5 a 10 min	15 a 20 min	más de 30 min	Total
SECTOR				
NORTE	30%	50%	10%	90%
CENTRO	10%	50%	30%	90%
SUR	0%	20%	50%	70%
UNIVERSO_RP	13%	40%	30%	83%

Tabla_ 44. Identificación, Tiempo Que Tarda En Pasar El Colectivo, Por Sector

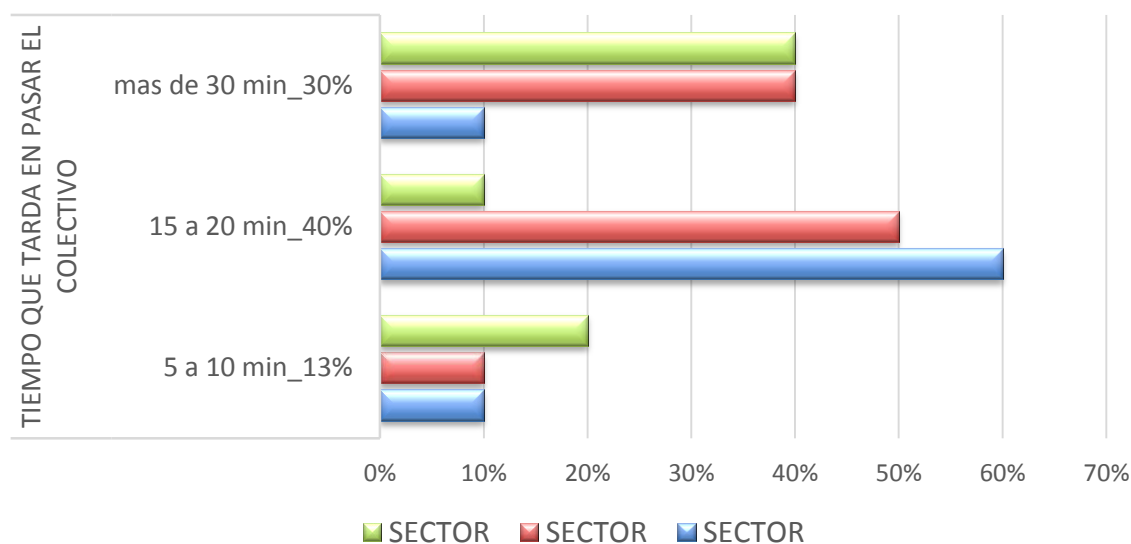


Gráfico 40. Identificación, Tiempo Que Tarda En Pasar El Colectivo, Por Sector

Sector Norte cuenta con un alta del 50% de su población que espera de “15 a 20 min” por el transporte urbano, el 30% de “5 a 10 min” y el 10% “más de 30 min”.

Sector Centro el 50% de sus habitantes permanece de “15 a 20 min”, el 30% le demora en “más de 30 min”, solo el 10% lo hace entre “5 a 10 min”

Sector sur a diferencia de los anteriores, con el 50% es quien espera “más de 30 min” por el transporte urbano, el 20% tarda entre “15 a 20 min”.

Datos obtenidos de la Tabla _45 y Gráfico 40.

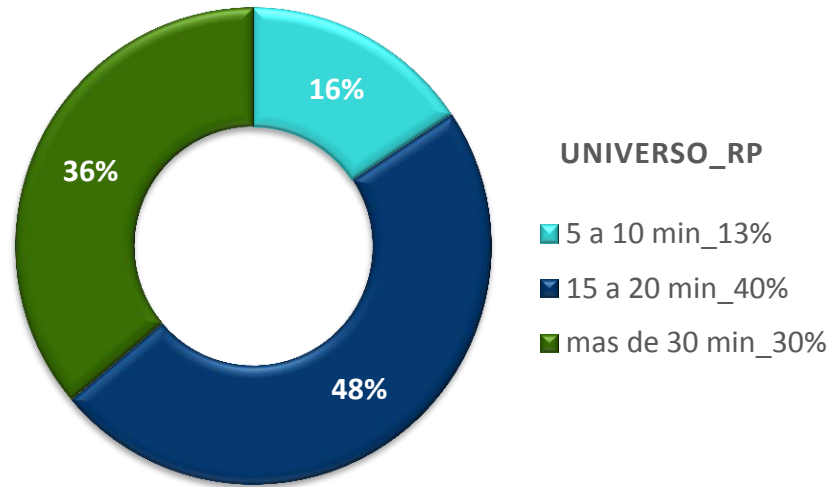


Gráfico 41. Identificación, Tiempo Que Tarda En Pasar El Colectivo, Universo Real De Palmas

En el Gráfico 41 podemos apreciar que el universo Real de Palmas en general espera de “15 a 20 min” por el colectivo, un 30% tarda “más de 30 min”. Un 13% de esta población entre “5 a 10 min”:

30. ¿Cómo llega a la parada del colectivo?

COMO SE DESPLAZA HACIA LA PARADA DEL COLECTIVO

	CAMINANDO	BICICLETA	VEHÍCULO PRIVADO	TAXI	OTRO	Total
SECTOR						
NORTE	90%	0%	0%	0%	0%	90%
CENTRO	90%	0%	0%	0%	0%	90%
SUR	70%	0%	0%	0%	0%	70%
UNIVERSO_RP	83%	0%	0%	0%	0%	83%

Tabla_ 45. Identificación, Como Son Generados Los Desplazamientos Hacia La Parada Del Colectivo, Por Sector

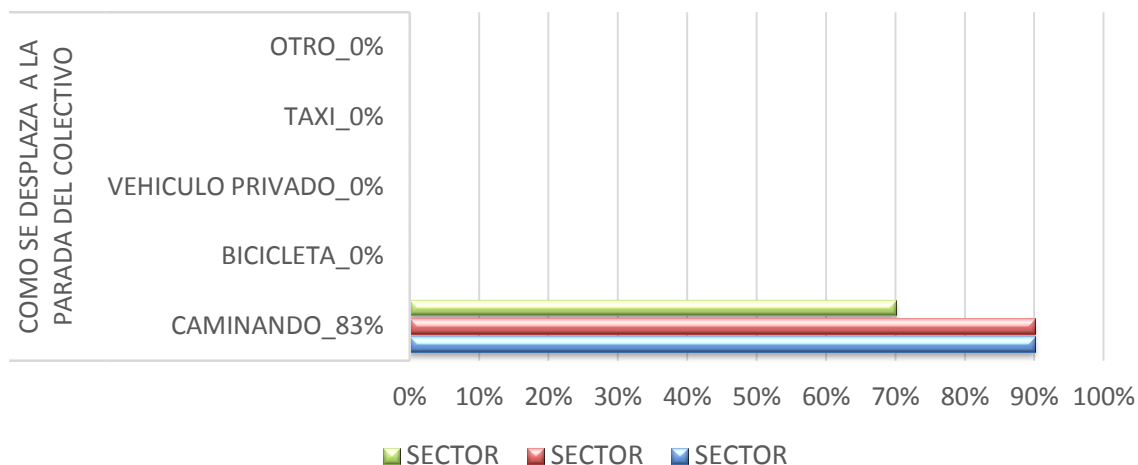


Gráfico 42. Identificación, Como Son Generados Los Desplazamientos Al Colectivo, Por Sector

Según la Tabla _46 en este caso para todos los sectores como lo son, Norte con un 90%, Centro 90% y Sur 70% generan sus desplazamientos a las diferentes paradas del colectivo “caminando”, siendo así con un universo del 83%.

31. ¿Cuánto gasta diariamente en traslados?

COSTO DIARIO EN TRASLADOS

		20 a 40 pesos	40 a 60 pesos	más de 60 pesos	Total
SECTOR	NORTE	40%	10%	40%	90%
	CENTRO	30%	10%	50%	90%
	SUR	0%	40%	30%	70%
UNIVERSO _RP		23%	20%	40%	83%

Tabla_ 46. Identificación, Costo Diario Generado En Traslados, Por Sector



Gráfico 43. Identificación, Costo Diario Generado En Traslados, Por Sector

Se requiere de observar la Tabla _47 y Gráfico 43 para la interpretación se ha realizado. Sector Norte cuenta con dos punteros equitativos siendo el 40% de la población que gasta “más de 60 pesos” diarios en traslados, otro 40% asegura invertir de “20 a 40 pesos”, el 10% de “40 a 60 pesos”.

Sector Centro el 50% de su población genera un gasto “mayor de 60 pesos” diarios, el 30% paga entre “20 a 40 pesos”, 10% de “40 a 60 pesos”.

Sector Sur presenta un alta del 40% en personas que gasta de “40 a 60 pesos” diarios, el 30% genera un costo de “más de 60 pesos” al día en traslados.

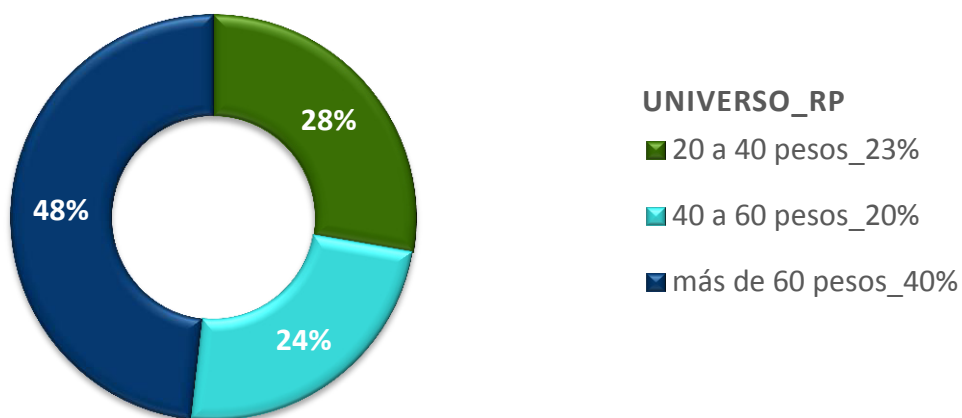


Gráfico 44. Identificación, Costo Diario Generado En Traslados, Universo Real De Palmas

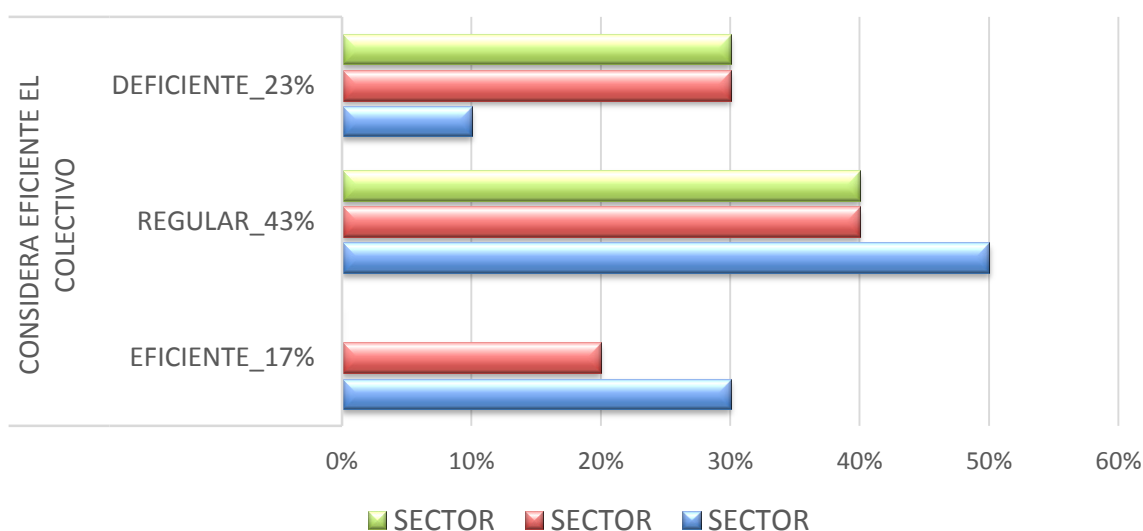
Observando el Gráfico 44 para el universo del sector el 40% de esta población tiene un costo diario de “más de 60 pesos”, seguido con el 23% el cual paga entre “20 a 40 pesos”. El 20% invierte de “40 a 60 pesos” por día para desplazarse a sus puntos de interés.

32. ¿Consideras efectivo el servicio del colectivo?

CONSIDERA EFICIENTE EL COLECTIVO

	EFICIENTE	REGULAR	DEFICIENTE	Total
SECTOR				
NORTE	30%	50%	10%	90%
CENTRO	20%	40%	30%	90%
SUR	0%	40%	30%	70%
UNIVERSO_RP	17%	43%	23%	83%

Tabla_ 47. Nivel De Percepción En Servicio Del Colectivo, Por Sector



Tabla_ 48. Nivel De Percepción En Servicio Del Colectivo, Por Sector

Sector Norte el 40% de la población de este, considera “regular” la eficiencia del transporte colectivo, el 30% lo identifica como “eficiente” y el 30% como “deficiente”.

Sector Centro presenta un alta del 40% de habitantes quienes consideran “regular” la efectividad del colectivo, el 30% de esta se muestra inconforme localizando el servicio como “deficiente”. El 20% lo percibe como “eficiente”.

Sector Sur, el 40% de sus residentes perciben “regular” el servicio del colectivo, 30% lo identifica como “deficiente”.

Tomando en cuenta la Tabla _48 el universo de Real de Palmas presenta un alta del 43% de su población quienes consideran “regular” el servicio del transporte urbano, el 23% lo percibe como deficiente y solo el 17% lo considera eficiente.

33. ¿Cómo consideras la seguridad en el colectivo?

COMO CONSIDERA LA SEGURIDAD DEL COLECTIVO

	EFICIENTE	REGULAR	DEFICIENTE	Total
SECTOR				
NORTE	20%	40%	30%	90%
CENTRO	10%	50%	30%	90%
SUR	0%	40%	30%	70%
UNIVERSO_RP	10%	43%	30%	83%

Tabla_ 49. Nivel De Percepción En Seguridad Del Colectivo, Por Sector

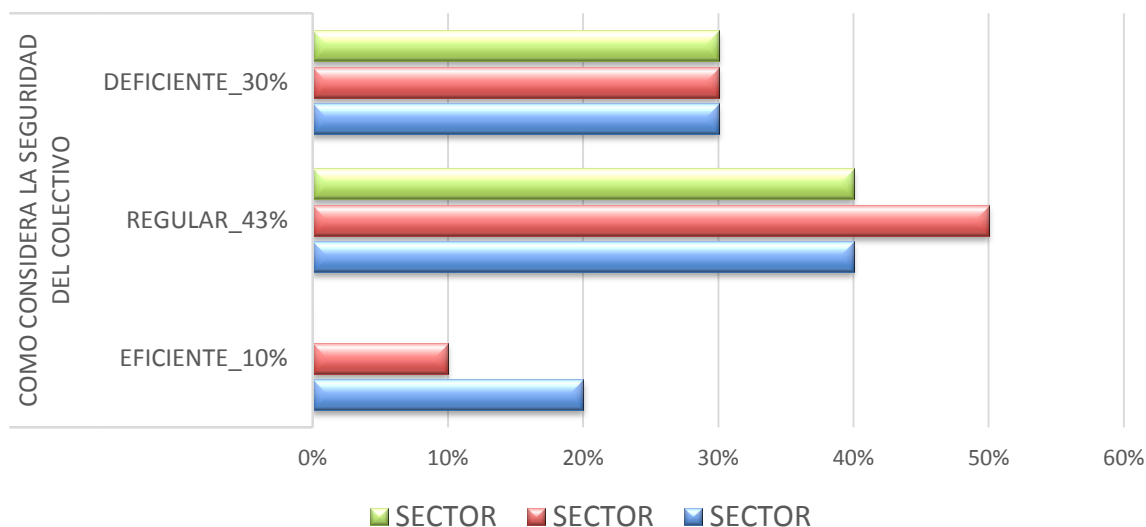


Gráfico 45. Nivel De Percepción En Seguridad Del Colectivo, Por Sector

Sector Norte considera con el 40% de su población que la seguridad del colectivo es “regular”, el 30% la identifica como “deficiente”. 20% tiene una percepción de que le es “eficiente”.

Sector Centro presenta el 50% de sus habitantes consideran “regular” la seguridad del transporte, 30% asegura es “deficiente”, solo el 10% lo percibe como “eficiente”.

Sector Sur, el 40% lo identifica como “regular”, el 30% “deficiente”.

De acuerdo a la tabla _50, el 43% del universo en el fraccionamiento considera es “regular” la seguridad del colectivo, 30% lo percibe como “deficiente”, el 10% se muestra satisfecho localizándolo como “eficiente”.

3.5.5 CALIDAD DE VIDA

34. ¿Qué tanto le afecta en sus actividades diarias el tiempo invertido en traslados?

AFECTACIÓN EN TIEMPO POR TRASLADOS

		POCO	REGULAR	MUCHO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	Total
SECTOR	NORTE	40%	30%	20%	10%	100%
	CENTRO	10%	30%	60%	0%	100%
	SUR	20%	30%	40%	10%	100%
UNIVERSO_RP		23%	30%	40%	7%	100%

Tabla_ 50. Nivel De Afectación En Tiempos De Traslados, Por Sector

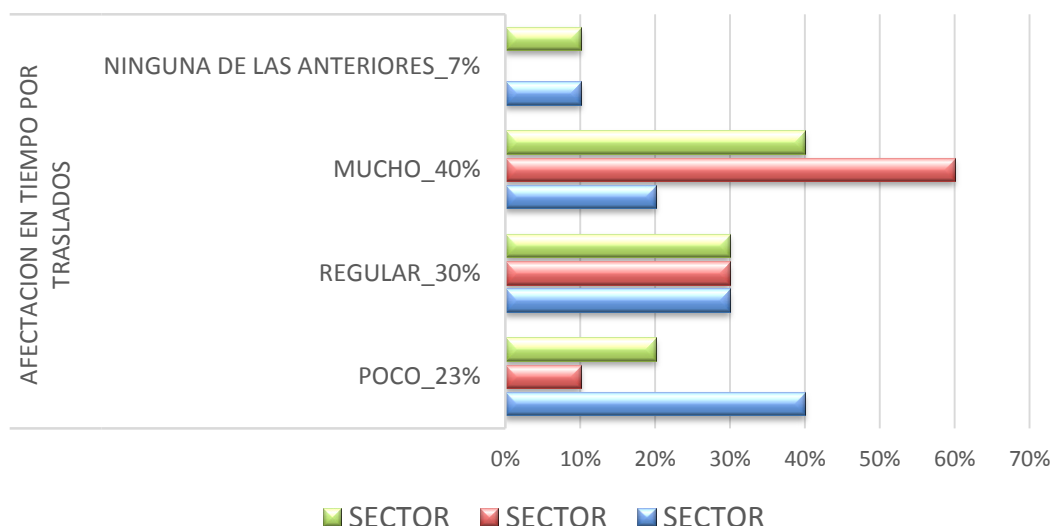


Gráfico 46. Nivel De Afectación En Tiempos De Traslados, Por Sector

Sector Norte con el 40% de sus habitantes asegura le es “poco” la afectación en tiempos de traslados, 30% lo considera como “regular”, el 20% dice ser “mucho”, el 10% no se identificó con “ninguna de las anteriores”.

Sector Centro presenta un alto índice del 60% que se ve afectado por el tiempo invertido en trasladarse, identificándose en “mucho”. El 30% de esta población se ubica en “regular”, 10% de ella percibe que es “poco” el tiempo generado.

Sector Sur se muestra con el 40% de sus residentes a quienes los tiempos para desplazarse les afecta “mucho”, el 30% lo considera “regular”, 20% asegura le es “poco” la afectación que le genera el desplazo hacia puntos recurrentes. El 10% se identificó en “ninguna de las anteriores”.

Datos obtenidos de acuerdo a la Tabla _51 y Gráfico 46.

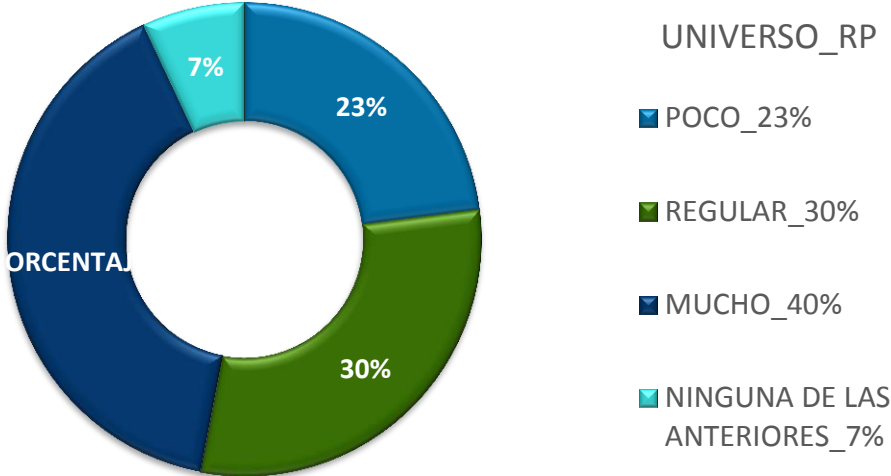


Gráfico 47. Nivel De Afectación En Tiempos De Traslados, Universo Real De Palmas

Observando el gráfico el cual muestra el universo de este fraccionamiento muestra un alta del 40% de su población la cual se ve afectada por el tiempo invertido en traslados, el 30% lo considero como “regular”. Un 23% se mencionó ser “poco” la afectación que le genera y un 7% se localizó en “ninguna de las anteriores”.

35. En escala del 1 al 5, siendo 1 como “Zona segura” y 5 como “Inseguridad grave”, ¿Qué nivel de seguridad percibes en la colonia?

NIVEL DE SEGURIDAD QUE SE PERCIBE, DEL 1 AL 5

		1	2	3	4	5	Total
SECTOR	NORTE	0%	0%	20%	40%	40%	100%

	CENTRO	0%	0%	10%	10%	80%	100%
	SUR	0%	0%	0%	20%	80%	100%
UNIVERSO_RP		0%	0%	23%	10%	67%	100%

Tabla_ 51. Nivel De Seguridad Que Percibe En Real De Palmas, Por Sector

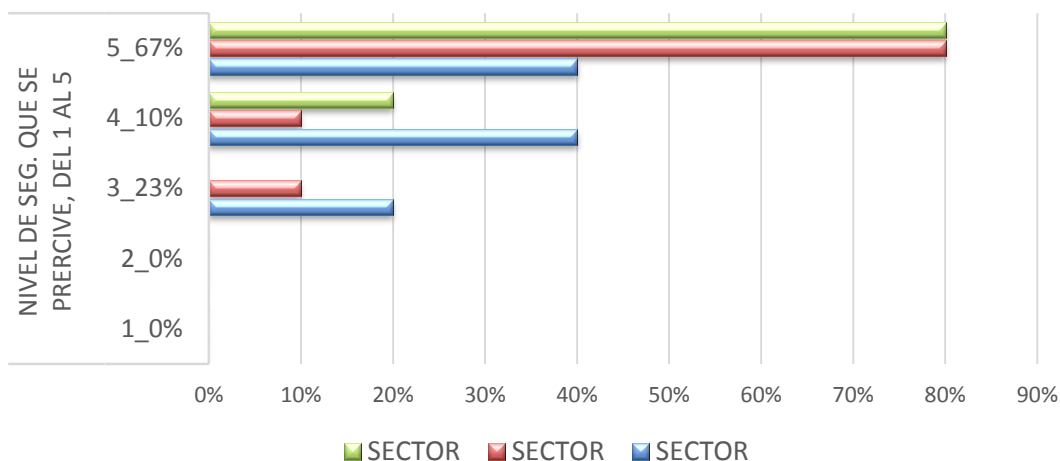


Gráfico 48. Nivel De Seguridad Que Se Percibe En Real De Palmas, Por Sector

Observando la Tabla _52 y Gráfico 48 el Sector Norte, el 40% de su población localizo su sector en el “Numero 5” de la escala, otro 40% fue ubicado en el “Numero 4”, el 20% lo posiciono en el “Numero 3”.

Sector Centro se detectó un alta del 80% quienes ubicaron a dicha zona en el “Numero 5”, un 10% localizo en el “Número 4” y otro 10% lo ubicó en el “Numero 3” de la escala.

Sector Sur conto con el 80% de sus habitantes quienes posicionaron la zona en el “Numero 5”, el 20% restante fue ubicado en el “Numero 4” de la escala.

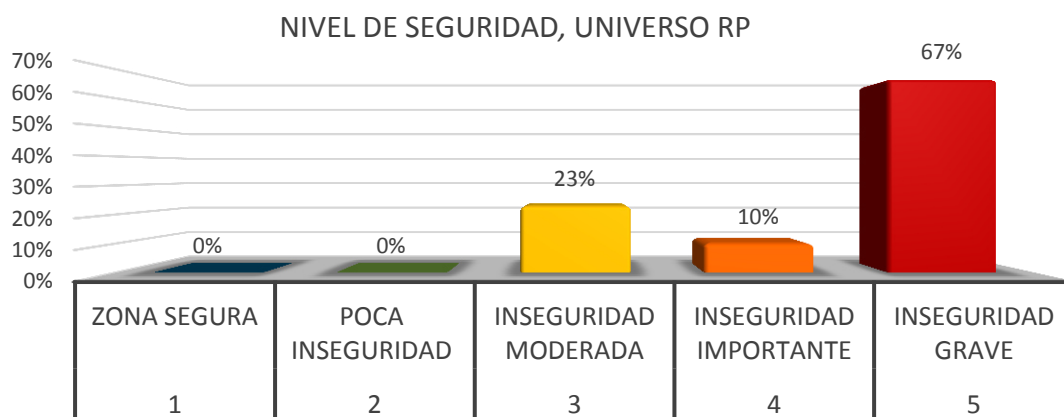


Gráfico 49. Nivel De Seguridad Que Se Percibe En El Fraccionamiento, Universo Real De Palmas

Según el Gráfico 49 en general el universo de este fraccionamiento se ubica en el “Numero 5”, con un 67% del total de la población, siendo este catalogado en la escala como “Inseguridad Grave”. El 23% de la población considero la colonia en el “Numero 3” que es “Inseguridad Moderada” en la escala. El 10% restante lo situó en el “Numero 4” como “inseguridad importante”. En ninguno de los tres sectores se ubicaron en la posición “Numero 1” y “Numero 2” de la escala.

36. ¿Ha tenido problema con alguno de los siguientes suministros? (Agua, luz, drenaje, teléfono)

PROBLEMAS CON EL SUB. DE AGUA

	SI	NO	Total
SECTOR			
NORTE	20%	80%	100%
CENTRO	20%	80%	100%
SUR	40%	60%	100%
UNIVERSO_RP	27%	73%	100%

Tabla_ 52. Identificación De Problemas Con El Servicio De Agua, Por Sector

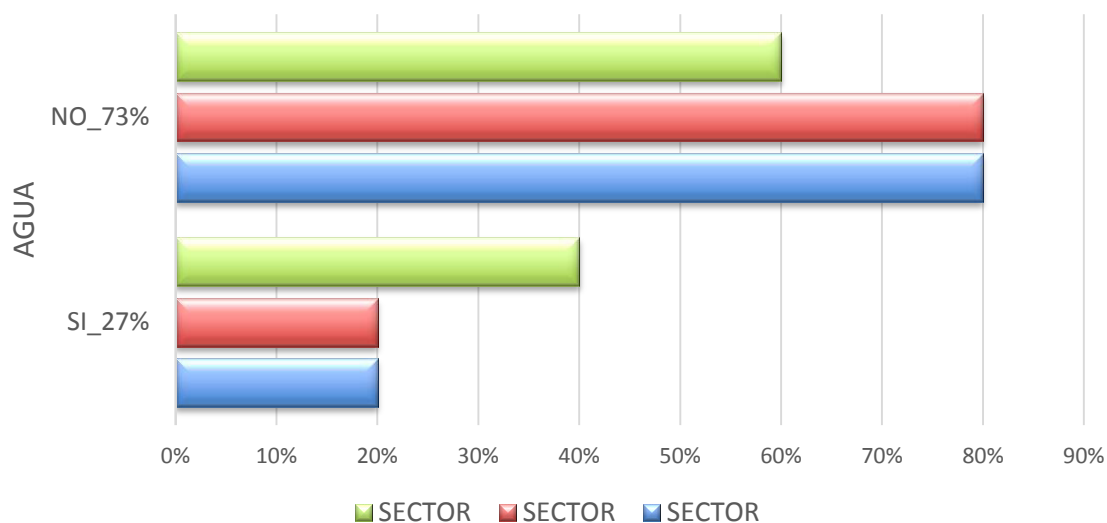


Gráfico 50. Identificación De Problemas Con El Servicio De Agua, Por Sector

Sector Norte y Sector Centro se han detectado igual, cada una con un 80% de su población que aseguran “NO” tener problemas con el subministro de agua, igualmente con el 20% se reportaron casos que “SI” han tenido problemas con este servicio.

Sector Sur muestra una diferencia respecto a los dos anteriores, contando con el 60% de habitantes que “NO” han tenido problemas con este sistema, el 40% de ellos “SI” han tenido inconvenientes con este subministro.

Respecto a la Tabla _53 el universo de Real de Palmas en general no presenta altos reportes de problemáticas con el servicio de agua, contando con el 73% de su población. Solo el 27% si ha tenido problemas con el sistema de agua.

PROBLEMAS CON EL SUB. DE DRENAJE

	SI	NO	Total
SECTOR			
NORTE	30%	70%	100%
CENTRO	10%	90%	100%
SUR	40%	60%	100%
UNIVERSO_RP	27%	73%	100%

Tabla_ 53. Identificación, Problemas Con El Servicio De Drenaje, Por Sector

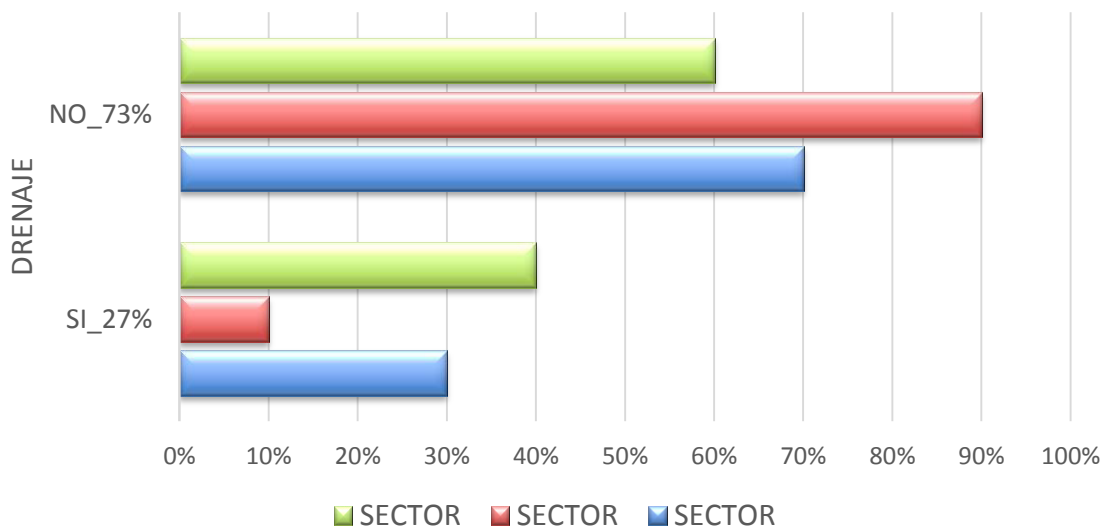


Gráfico 51. Identificación, Problemas Con El Servicio De Drenaje, Por Sector

Sector Norte, el 70% de este no presenta problemas con el servicio de drenaje, 10% de esta población “SI” ha presentado inconvenientes con este sistema.

Sector Sur es quien se muestra más beneficiado, ya que el 90% de sus habitantes “NO” han presentado problema alguno con este subministro. El 10% “SI” ha tenido problemas con este servicio.

Sector Centro revela un 60% de problemática que “SI” ha tenido en la zona con dicho servicio. El 40% no ha presentado problemas.

Observando la Tabla _54 el universo del fraccionamiento muestra un alta del 73% que no presenta problemas con el sistema de drenaje, solo el 27% de su población ha sufrido inconvenientes.

PROBLEMAS CON EL SUB. DE LUZ

	SI	NO	Total
SECTOR			
NORTE	60%	40%	100%
CENTRO	30%	70%	100%
SUR	80%	20%	100%
UNIVERSO _ RP	57%	43%	100%

Tabla_ 54. Identificación, Problemas Con Servicio De Luz, Por Sector

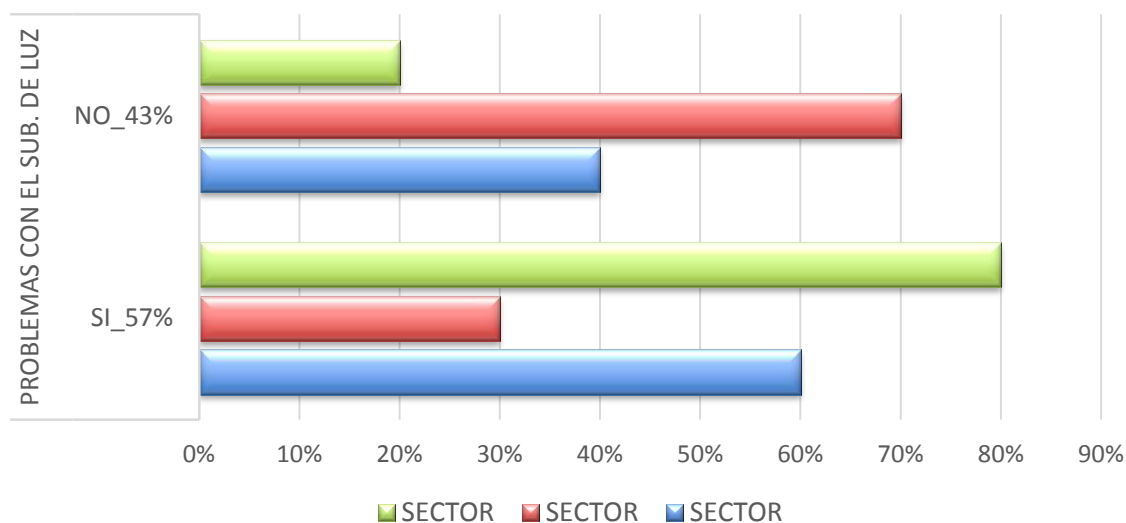


Gráfico 52. Identificación, Problemas Con Servicio De Luz, Por Sector

Sector norte tiene un alta del 60% de su población que “SI” ha tenido problemas con el servicio de luz, el 40% no ha presentado inconvenientes con este servicio.

Sector Centro, con el 70% de sus habitantes asegura “NO” tener problemas con este servicio. El 30% “SI” ha presentado inconvenientes.

Sector Sur es quien tiene un alto porcentaje de problemática con el servicio de luz, contado con el 80% de su población. El 20% “NO” ha presentado problemas con este servicio.

En general y de acuerdo a la Tabla _55 el universo Real de Palmas tiene un 57% de problemática con el servicio de luz, siendo el Sector Sur quien se ha visto más afectado. El 43% “NO” ha sufrido inconvenientes con este sistema.

PROBLEMAS CON EL SUB. DE TELÉFONO

	SI	NO	Total
SECTOR			
NORTE	10%	90%	100%
CENTRO	0%	100%	100%
SUR	20%	80%	100%
UNIVERSO_RP	10%	90%	100%

Tabla_ 55. Identificación, Problemas Con Servicio Telefónico, Por Sector

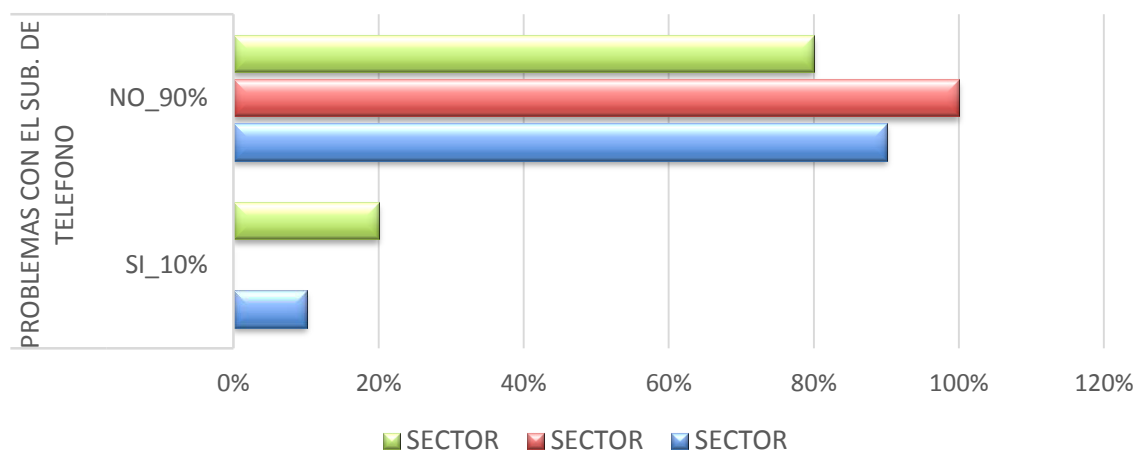


Gráfico 52. Identificación, Problemas Con Servicio Telefónico, Por Sector

Sector Norte “NO” se ve afectado con el servicio telefónico, ya que el 90% de sus habitantes se muestran conformes, EL 10% de ellos si ha presentado alguna problemática.

Sector Centro se muestra 100% conforme con este servicio, “NO” se han presentado inconvenientes.

Sector Sur, el 80% de su población “NO” han tenido problemas con el subministro telefónico, solo el 20% “SI” ha tenido inconvenientes.

Analizando la tabla _ 56 el universo del fraccionamiento cuenta con un 90% de su población total la cual no ha presentado problema son el servicio telefónico. Solo el 10% en general ha tenido algún inconveniente con este servicio.

37. ¿Con que frecuencia ha tenido alguna problemática con estos servicios (*agua, drenaje, luz, teléfono*)?

FRECUENCIA DE ESTA PROBLEMÁTICA

		SIEMPRE	CASI SIEMPRE	CASI NUNCA	NUNCA	Total
SECTOR	NORTE	10%	50%	20%	20%	100%
	CENTRO	0%	20%	20%	60%	100%
	SUR	50%	30%	10%	10%	100%
UNIVERSO _RP		20%	33%	17%	30%	100%

Tabla_ 56. Frecuencia De Problemática En Los Servicios Anteriores, Por Sector



Gráfico 53. Frecuencia De Problemática En Los Servicios Anteriores, Por Sector

Analizando la Tabla _57 el Sector Norte muestra una frecuencia de “casi siempre” tener una problemática con estos servicios con un 50% de habitantes en el sector. 20% “casi nunca”, otro 20% “nunca” y solo el 10% “siempre”.

Sector Centro asegura con un 60% “nunca” presentar problemática con mencionados servicios. El 20% “casi nunca”, otro 20% “casi siempre”.

Sector Sur con el 50% de su población asegura tener problemas “siempre” con estos servicios, el 30% de los habitantes se identifican en “casi siempre”, 10% en “casi nunca” y otro 10% en “nunca”.

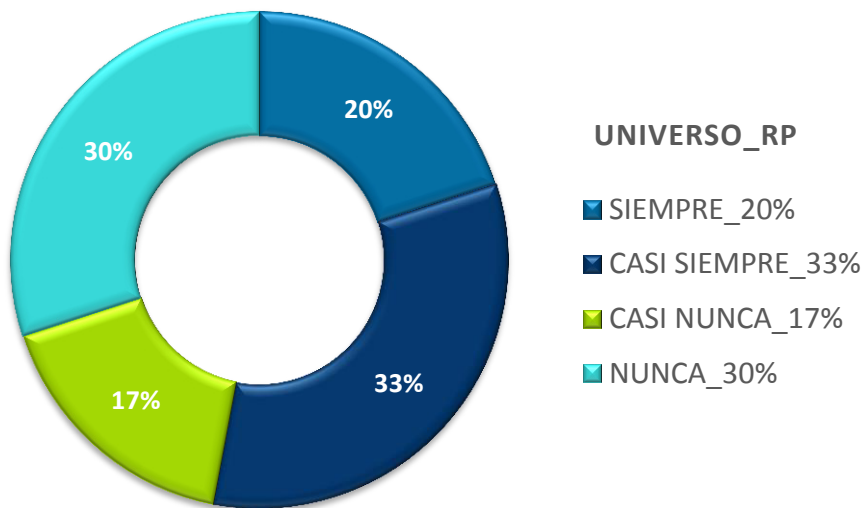


Gráfico 54. Frecuencia De Problemática En Los Servicios Anteriores, Universo Real De Palmas

En general y respecto al Gráfico 54 anterior el universo del fraccionamiento tiene un indicador principal del 33% de su población que presentan una problemática con estos servicios “casi siempre”. Por otra parte, se muestra un 30% de habitantes quienes aseguran “nunca” presentar problemas, el 20% de ellos dice “siempre” tener inconvenientes con estos suministros, el 17% “casi nunca” presenta dificultad con los servicios.

38. ¿Cuenta con servicio de salud?

CUENTA CON SERVICIO DE SALUD

	SI	NO	Total
SECTOR			
NORTE	90%	10%	100%
CENTRO	80%	20%	100%
SUR	100%	0%	100%
UNIVERSO_RP	90%	10%	100%

Tabla_ 57. Identificación, Cuenta Con Servicio De Salud, Por Sector

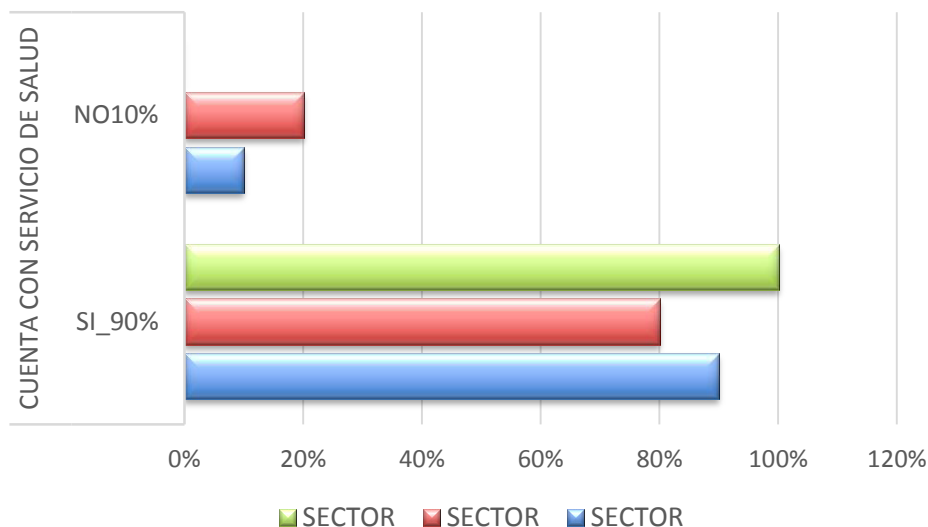


Gráfico 55. identificación, cuenta con servicio sector salud, por sector

Sector Norte el 90% de su población “SI” cuenta con servicio de salud, el 10% de este “NO” cuenta con algún servicio.

Sector Centro tiene un 80% de sus habitantes que si cuentan son servicios de salud, el 20% de ellos no.

Sector Sur el 100% de sus residentes se encuentran asegurados.

El universo Real de Palmas tiene un 90% de sus habitantes con seguro para la salud, solo el 10% no está asegurado.

Datos obtenidos de acuerdo a la Tabla _58 y Gráfico 55.

39. ¿Con cuál servicio cuenta?

CON CUAL SERVICIO CUENTA

		IMSS	SEGURO POPULAR	NINGUNO DE LOS ANTERIORES	Total
SECTOR	NORTE	60%	30%	10%	100%
	CENTRO	50%	30%	20%	100%
	SUR	70%	30%	0%	100%

UNIVERSO_RP		60%	30%	10%	100%
--------------------	--	-----	-----	-----	------

Tabla_ 58, Servicio De Salud Con El Que Cuenta, Por Sector



Gráfico 56. Servicio De Salud Con El Que Cuenta, Por Sector

Sector Norte el 60% de su población cuenta con seguro de salud por parte del IMSS, 30% seguro popular, 10% menciona “ninguno de los anteriores”.

Sector Centro el 50% de esta zona están asegurados por el IMSS, 30% cuenta con el seguro popular, 20% se identificó en ninguno de los anteriores.

Sector Sur presenta el 70% de sus habitantes quienes se encuentran con seguro por parte del IMSS, 30% seguro popular.

Dentro del universo Real de Palmas según la Tabla_59 el 60% de su población se encuentran asegurados por medio del IMSS, el 30% cuenta con seguro popular y el 10% “ninguno de los anteriores”.

40. Numera las prioridades a mejorar en la colonia

PRIORIDADES A MEJORAR EN LA COLONIA

	SEGURIDAD	ÁREA RECREATIVA	ALUMBRADO	OTRO	Total
SECTOR					
NORTE	50%	0%	40%	10%	100%
CENTRO	60%	0%	30%	10%	100%
SUR	70%	10%	20%	0%	100%
UNIVERSO	60%	3%	30%	7%	100%

Tabla_59. Percepción De Prioridades A Mejorar En El Fraccionamiento, Por Sector

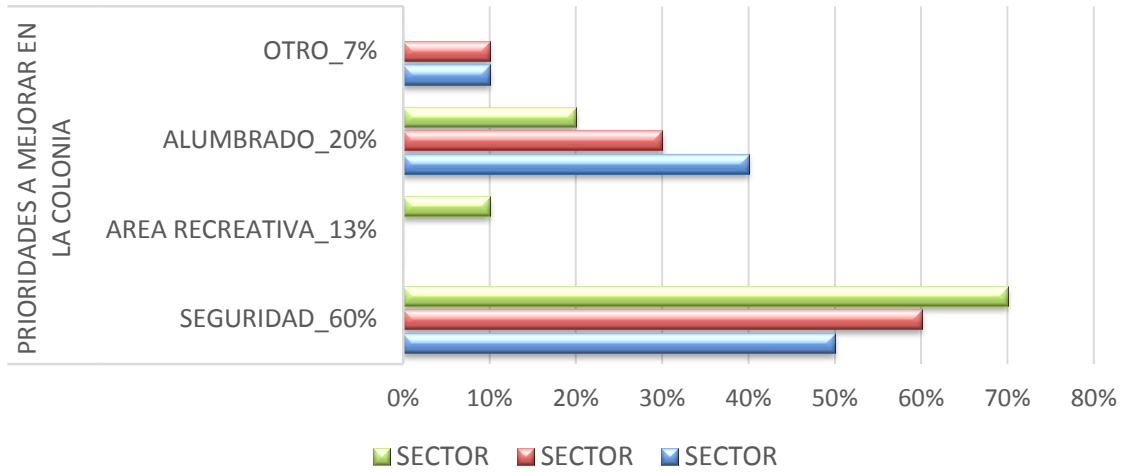


Gráfico 57. Percepción De Prioridades A Mejorar En El Fraccionamiento, Por Sector

Observando la Tabla_57 y Gráfico 57 el Sector Norte el 50% considera como prioridad la “seguridad” en la colonia, 40% sugirió “alumbrado” público, 10% se identificó en “ninguna de las anteriores”

Sector Centro con el 60% de su población siguen mayor “seguridad” en la zona, un 30% “alumbrado”, 10 “ninguna de las anteriores”.

Sector Sur muestra el 70% de sus habitantes quienes dan prioridad a la mejora de “seguridad” en el fraccionamiento, 20% sugirió “alumbrado” público, 10%, “áreas recreativas”.

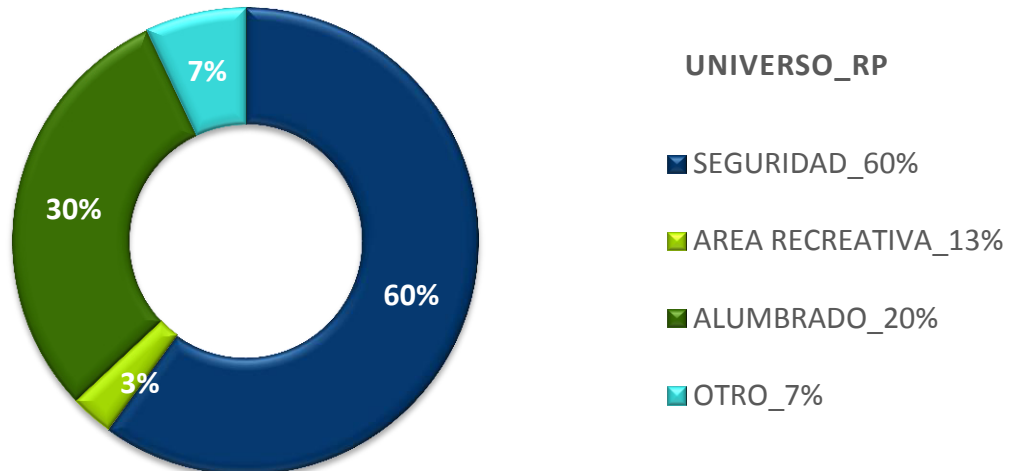


Gráfico 58. Percepción De Prioridades A Mejorar En El Fraccionamiento, Universo Real De Palmas

El universo de Real de Palmas de acuerdo al Gráfico 58 muestra un alto porcentaje del 60% de su población que sugieren la mejora de “seguridad” en el fraccionamiento, 20% “alumbrado”, 7% “ninguna de las anteriores”, 3% “áreas recreativas”.

3.5.6 PERFIL DEMOGRÁFICO

1. Número de cuartos o habitaciones

NO. DE CUARTOS O HABITACIONES

	1 a 4	7 o mas	Total
SECTOR			
NORTE	100%	0%	100%
CENTRO	90%	10%	100%
SUR	100%	0%	100%
UNIVERSO_RP	97%	3%	100%

Tabla_ 60. Perfil Demográfico, Número De Cuartos O Habitaciones, Por Sector

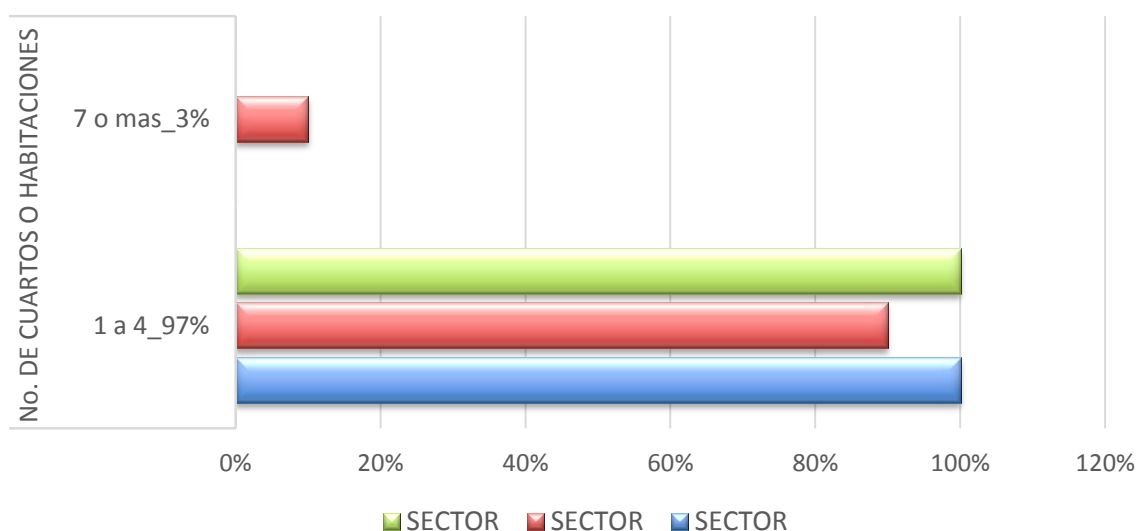


Gráfico 59. Perfil Demográfico, Número De Cuartos O Habitantes, Por Sector

Sector Norte y Sector Sur, el 100% de su población cuenta un número de cuartos de “1 a 4”.

Sector Centro, el 90% de sus habitantes cuentan con un número de habitaciones de “1 a 4”, el 10% entre “7 o más” cuartos.

El universo de Real de palmas tiene un 97% de su población quienes cuentan con un número entre “1 a 4 habitaciones, solo el 3% tiene “7 o más” cuartos.

Datos obtenidos de la Tabla _61 y Gráfico 59.

2. Tipo de piso

TIPO DE PISO

	TIERRA O CEMENTO	OTRO TIPO DE MATERIAL	Total	
SECTOR	NORTE	90%	10%	100%
	CENTRO	50%	50%	100%
	SUR	100%	0%	100%
UNIVERSO_RP		80%	20%	100%

Tabla_ 61. Perfil Demográfico, Tipo De Piso, Por Sector

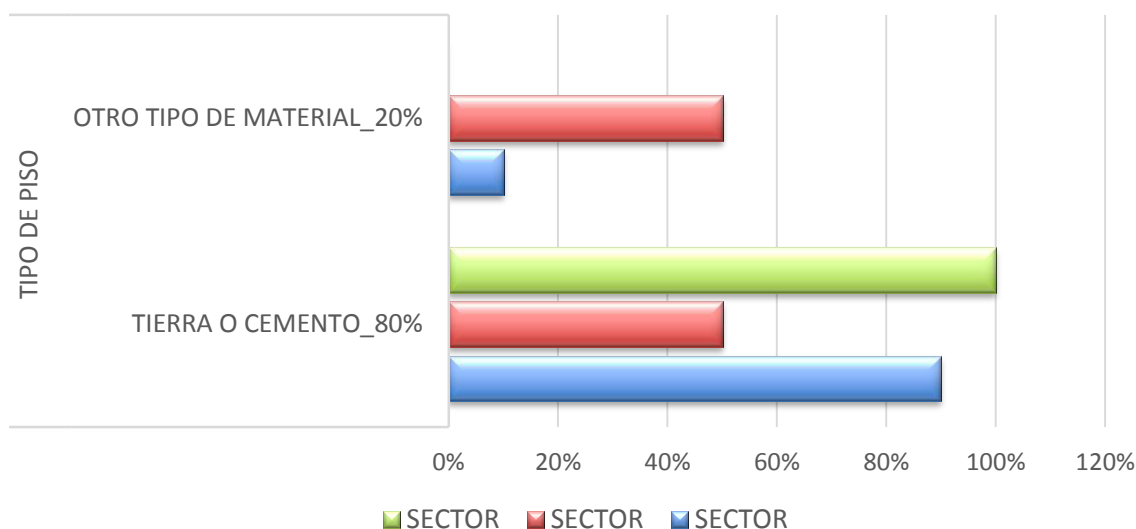


Gráfico 60. Perfil Demográfico, Tipo De Piso, Por Sector

Sector Norte el 90% de sus residentes cuentan con un tipo de piso de “tierra o cemento”, el 10% tiene “otro tipo de material”.

Sector Centro el 50% de su población tiene un tipo de piso de “tierra o cemento”, el 50% restante cuenta con “otro tipo de material”.

Sector Sur el 100% de sus habitantes tienen de piso el material de “tierra o cemento”:

Analizando la Tabla _ 62 anterior el universo del fraccionamiento cuenta con el 80% de sus habitantes quienes cuentan con un tipo de material de “tierra o cemento”, el 20% tiene “otro tipo de material”

3. Número de baños

NO. DE BAÑOS

	1 BAÑO	2 BAÑOS	Total
SECTOR			
NORTE	90%	10%	100%
CENTRO	100%	0%	100%
SUR	90%	10%	100%
UNIVERSO_RP	93%	7%	100%

Tabla_ 62. Perfil Demográfico, Número De Baños, Por Sector

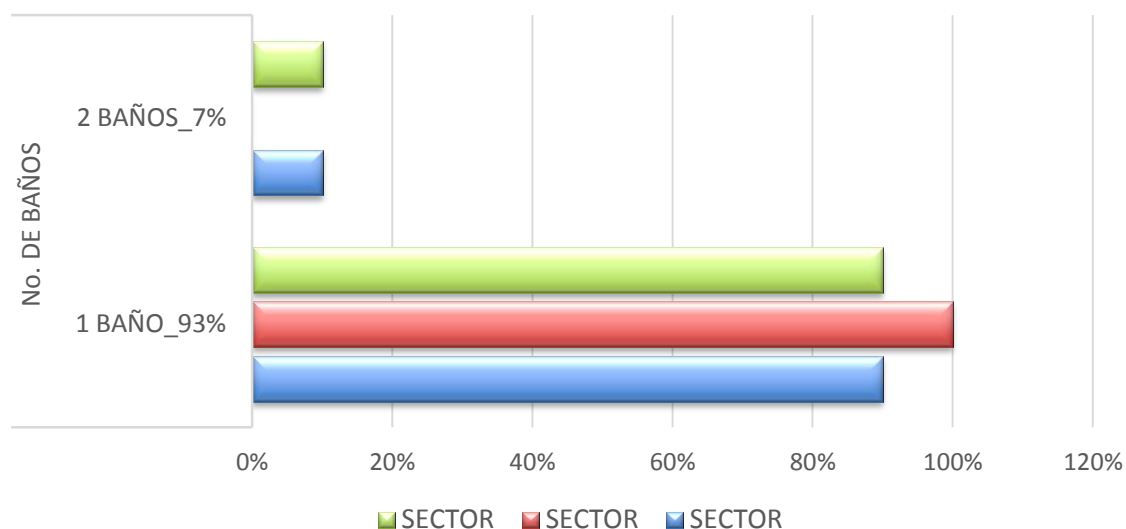


Gráfico 61. Perfil Demográfico, Número De Baños, Por Sector

Observando el Gráfico 61 el Sector Norte y Sector Sur presentan un alto índice del 90% de las casas construidas, las cuales cuentan con “1 baño” en su vivienda, el 10% asegura tener “2 baños”

Sector Centro EL 100% de estas viviendas cuentan con “1 baño” por propiedad.

Observando el total del universo Real de Palmas según la Tabla _63 el 93% de las viviendas cuentan con “1 baño” por cada una de ellas. Solo el 7% tiene “2 baños” por cada una.

4. Número de regaderas

NO. DE REGADERAS

	NO TIENE	TIENE	Total	
SECTOR	NORTE	10%	90%	100%
	CENTRO	0%	100%	100%
	SUR	10%	90%	100%
UNIVERSO_RP	7%	93%	100%	

Tabla_ 63. Perfil Demográfico, Número De Regaderas, Por Sector

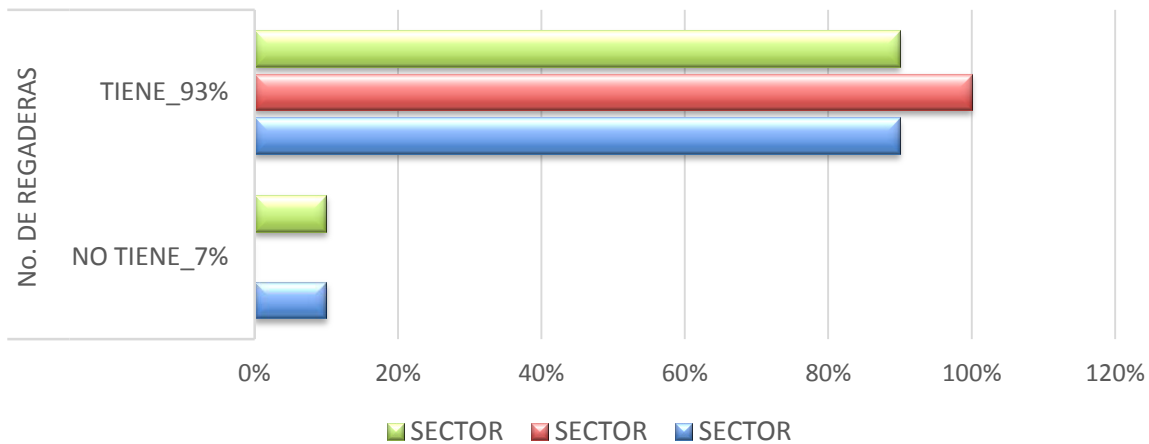


Gráfico 62. Perfil Demográfico, Número De Regaderas, Por Sector

Sector Norte y Sector Sur, muestran un 90% de viviendas que “SI” cuentan con regaderas. Se detectó que el 10% de estas “NO” cuentan con esta instalación.

Sector Centro, el 100% de estas casas “SI” cuentan con regaderas.

Se detectó que el universo de este fraccionamiento el 93% cuenta con instalación de regaderas. Mientras que un 7% de estas viviendas carecen de dicha instalación.

Datos obtenidos de la Tabla _64 y Gráfico 62.

5. Estufa de gas

ESTUFA DE GAS

	NO TIENE _23%	TIENE _77%	Total
SECTOR			
NORTE	40%	60%	100%
CENTRO	10%	90%	100%
SUR	20%	80%	100%
UNIVERSO_RP	23%	77%	100%

Tabla_ 64. Perfil Demográfico, Estufa De Gas, Número De Baños, Por Sector

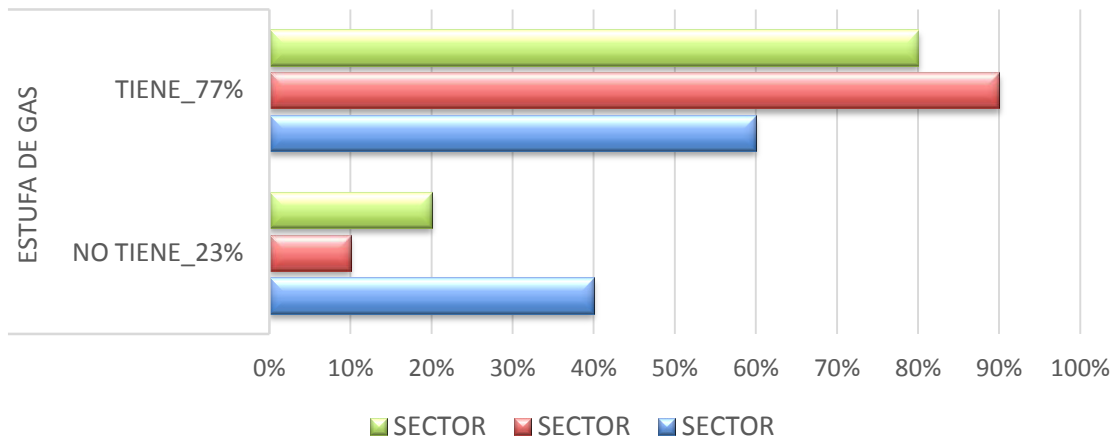


Gráfico 63. Perfil Demográfico, Estufa De Gas, Por Sector

Sector Norte presenta un 60% de sus viviendas las cuales cuentan con “estufa de gas”. El 40% “no tiene” este servicio.

Sector Centro, el 90% si cuenta con “estufa de gas”, solo el 10% carece de ella.

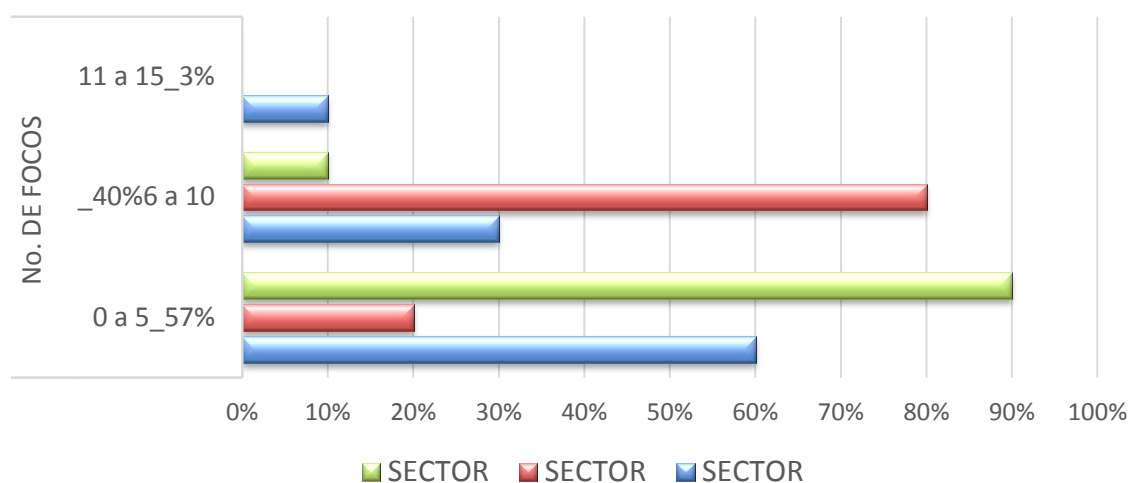
Sector Sur el 80% de su población aseguro contar con este servicio, el 20% no lo tiene.

El universo de este fraccionamiento cuenta con un 77% de viviendas que si cuentan con “estufa de gas. Mientras que un 23% carece de esto. Según la Tabla _65.

6. Número de focos

SECTOR	NO. DE FOCOS			Total
	0 a 5	6 a 10	11 a 15	
NORTE	60%	30%	10%	100%
CENTRO	20%	80%	0%	100%
SUR	90%	10%	0%	100%
UNIVERSO_RP	57%	40%	3%	100%

Tabla_ 65. Perfil Demográfico, Número De Focos, Por Sector



Tabla_ 66. Perfil Demográfico, Número De Focos, Por Sector

Observando la Tabla _66 el Sector Norte muestra un alta del 60% de sus habitantes quienes aseguran contar de “0 a 5” focos en su casa, el 30% de “6 a 10”. Solo el 10% de “11 a 15” luminarias para el hogar.

Sector Centro, del 80% cuenta con una cantidad de “6 a 8” focos en su hogar, el 20% de “0 a 5” focos por vivienda.

Sector Sur contando con el más elevado porcentaje en escasos de numero de luminarias de “0 a 5” por vivienda con un 90% del total de esta zona. El 10% cuenta con un número de focos de “6 a 10” por hogar.

Generalizando el universo del fraccionamiento el 57% de las viviendas cuentan con un total de luminarias de “0 a 5” por cada una. El 40% de “6 a 10” y el 3% de “11 a 15” focos por vivienda”:

7. Número de automóviles

NO. DE AUTOMÓVILES

		0	1	2	Total
SECTOR	NORTE	80%	10%	10%	100%
	CENTRO	50%	50%	0%	100%
	SUR	80%	20%	0%	100%
UNIVERSO_RP		70%	27%	3%	100%

Tabla_ 67. Perfil Demográfico, Número De Automóviles, Por Sector

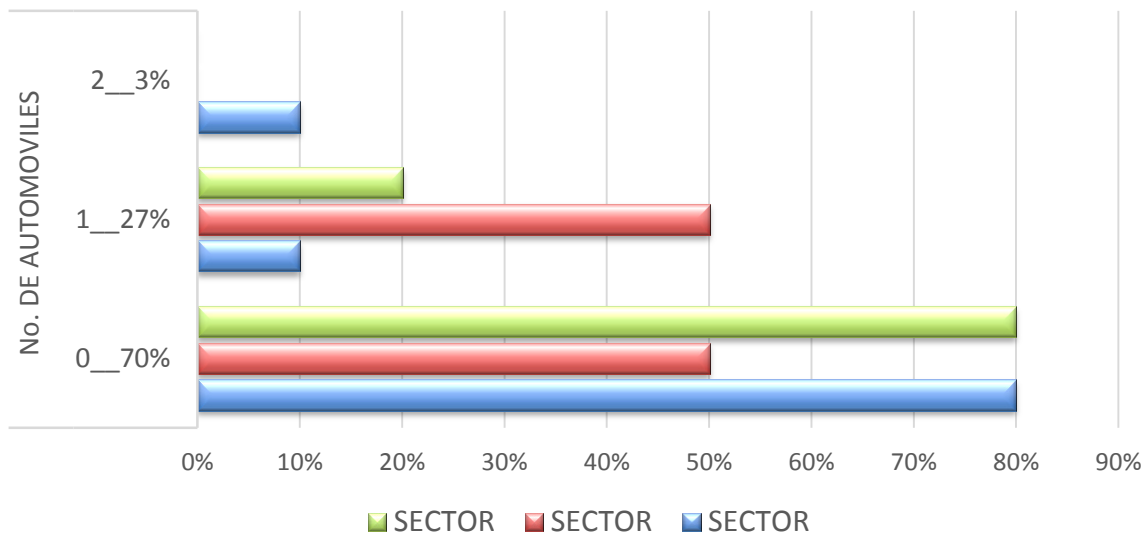


Gráfico 64. Perfil Demográfico, Numero De Automóviles, Por Sector

Sector Norte muestra un alta del 80% de personas que “NO” cuentan con vehículo propio, el 10% son propietarios de “1”, el otro 10% han adquirido “2” automóviles.

Sector Centro presenta una equivalencia del 50% para habitantes que han comprado “1” vehículo, otro 50% quienes son propietarios de “2” carros.

Sector Sur, el 80% de sus habitantes no han comprado carros. El 20% es propietario de “1” automóvil.

El universo Real de Palmas de acuerdo a la Tabla _68 presenta un alta del 70% de sus residentes quienes no han adquirido vehículos, el 27% son propietarios de “1” automóvil, solo el 3% cuneta con “2” carros.

8. Escolaridad de la persona que más aporta

ESCOLARIDAD DE LA PERSONA QUE MAS APORTA

		MENOS DE PRIMARIA COMPLETA	PRIMARIA O SECUNDARIA	PREPARATORIA O CARRERA TÉCNICA	Total
SECTOR	NORTE	30%	50%	20%	100%
	CENTRO	0%	70%	30%	100%
	SUR	40%	60%	0%	100%
UNIVERSO_RP		23%	60%	17%	100%

Tabla_ 68. Perfil Demográfico, Escolaridad De La Persona Que Más Aporta Económicamente Por Sector

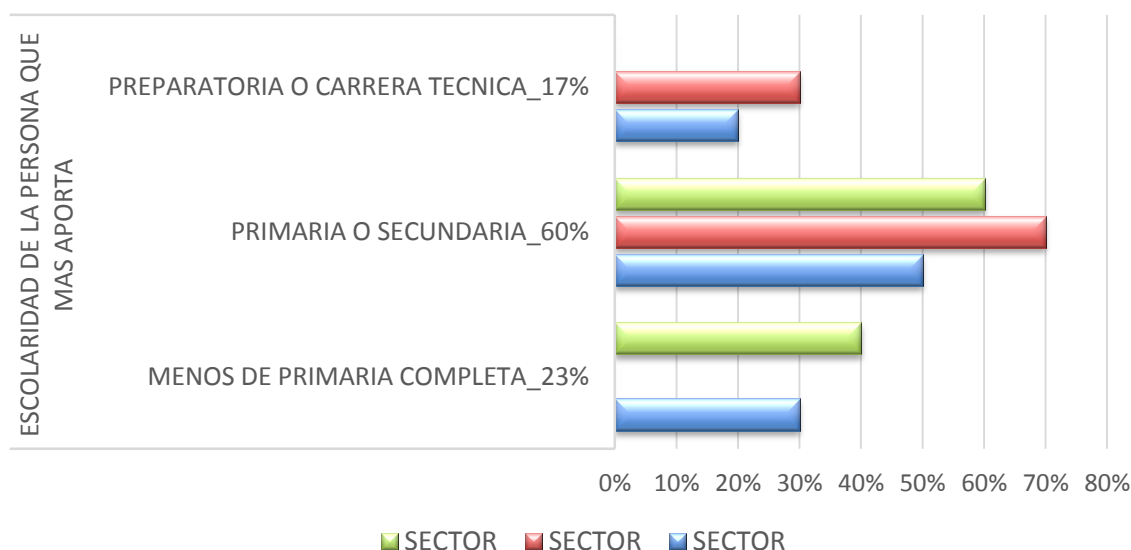


Gráfico 65. Perfil Demográfico, Escolaridad De La Persona Que Más Aporta Económicamente, Por Sector

Analizando la Tabla _69 y Gráfico 65 el Sector Norte, su nivel de escolaridad más alto fue de “primaria o secundaria” contando con el 50%. Seguido con el 30% en personas que estudiaron “menos de la primaria completa”. El 20% cuenta con “preparatoria o carrera técnica”.

Sector Centro presenta un alta del 70% de sus pobladores quienes han estudiado “primaria o secundaria”. El 30% cuenta con “preparatoria o carrera técnica”.

Sector Sur, el 60% de estos habitantes tienen “primaria o secundaria”. El 40% y siendo el nivel más alto en porcentaje entre los tres sectores cuenta con “menos de primaria completa”.

El grado de escolaridad del universo en el fraccionamiento según la Tabla _69 tiene un alta del 60% en personas que solo cuentan con “Primaria o Secundaria” terminada. El 23% “menos de la Primaria completa”. Solo un 17% ha podido alcanzar estudios de “preparatoria o carreta técnica”. Ninguno de los encuestados cuenta con una Carrera Universitaria o un Posgrado.

3.5.6.1 RECOPIACIÓN DE DATOS, PERFIL DEMOGRÁFICO

Con la recaudación de los datos anteriores se expone el perfil general de cada sector en la siguiente tabla, con el fin de ubicar el nivel en el que se encuentra cada uno, incluyendo el universo Real de Palmas.

PERFIL DEMOGRÁFICO

	HASTA 60	ENTRE 61 Y 101	ENTRE 102 Y 156	TOTAL
SECTOR	NIVEL "E"	NIVEL "D"	NIVEL "D+"	
NORTE	50%	30%	20%	100%
CENTRO	10%	40%	50%	100%
SUR	30%	70%	0%	100%
UNIVERSO_RP	30%	47%	23%	100%

Tabla_ 69. Perfil Demográfico, Por Sector

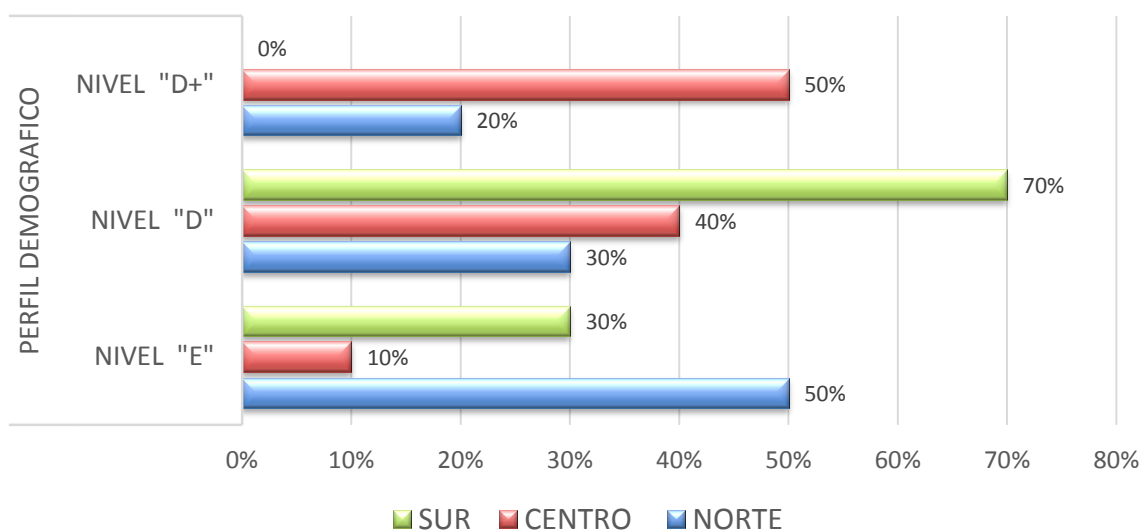


Gráfico 66. Perfil Demográfico, Por Sector

Para identificar la descripción de cada nivel demográfico es necesario acudir a la Tabla _10, la cual se encuentra en el CAPÍTULO 3, sección 3.3.5 ÍNDICE DE NIVELES SOCIOECONÓMICOS.

Observando la Tabla 70 el Sector Norte cuenta con el 50% de su población la cual está localizada en el nivel “E” de esta escala la cual cuenta con menos calidad de vida o bienestar. Carece de todos los servicios y bienes satisfactoros. El 30% se ubica en nivel “D” que es caracterizada por haber alcanzado una propiedad, pero carece de la mayoría de los servicios y bienes satisfactoros. 20% está en el nivel “D+” el cual tiene cubierta la mínima infraestructura sanitaria de su hogar.

Sector Centro cuenta con el 50% de su población que se ubica en nivel “D+” los cuales cubren la mínima infraestructura sanitaria de su hogar. 40% de ella se encuentra en nivel “D” la cual se caracteriza por haber alcanzado una propiedad, pero carece de la mayoría de los servicios y bienes satisfactoros. 10% en nivel “E” donde es el segmento con menos calidad de vida o bienestar. Carece de todos los servicios y bienes satisfactoros, esto de acuerdo a la Tabla _67 para identificación de niveles entre los sectores.

Analizando a la tabla _67 el Sector Sur muestra un alta del 70% de su población la cual se encuentra en la posición “D+” quienes han alcanzado una propiedad, pero carece de la mayoría de los servicios y bienes satisfactoros. 30% del sector se ubica en nivel “E” de la escala el cual cuenta con menos calidad de vida o bienestar. Carece de todos los servicios y bienes satisfactoros.

En conclusión y De acuerdo a la tabla _70 el Universo Real de Palmas presenta un alta del 47% el cual está situado en la posición “D” donde esta población está caracterizada por haber alcanzado una propiedad, pero carece de la mayoría de los servicios y bienes satisfactoros. El 30% se localiza en el nivel “E” el cual es el segmento con menos calidad de vida o bienestar. Carece de todos los servicios y bienes satisfactoros. Con el 23% restante de los habitantes, se ubican en el nivel “D+” donde es el segmento que tiene cubierta la mínima infraestructura sanitaria de su hogar.

3.6 ANÁLISIS DESCRIPTIVO, DATOS DE IDENTIFICACIÓN

Comprobación de hipótesis

Después de analizar los resultados estadísticos se llega a la conclusión de aceptar la hipótesis de investigación siguiente:

Hi. La accesibilidad y el cambio que se ha presentado en la calidad de vida en los habitantes, condiciona de manera eficiente la relación entre nuevas centralidades en el AMM y los nuevos desarrollos residenciales en territorios fuera del área urbana.

En este apartado se analizan las variables de identificación realizados en el cuestionario. Dichos análisis se verán reflejados mediante resultados en tablas de contingencia y gráficos de barras agrupadas, para facilitar la interpretación de estas.

3.6.1 RESULTADO DE PREGUNTAS GENERALES

1. ¿Los largos trayectos afectan la calidad de vida de los habitantes de zonas conurbadas?

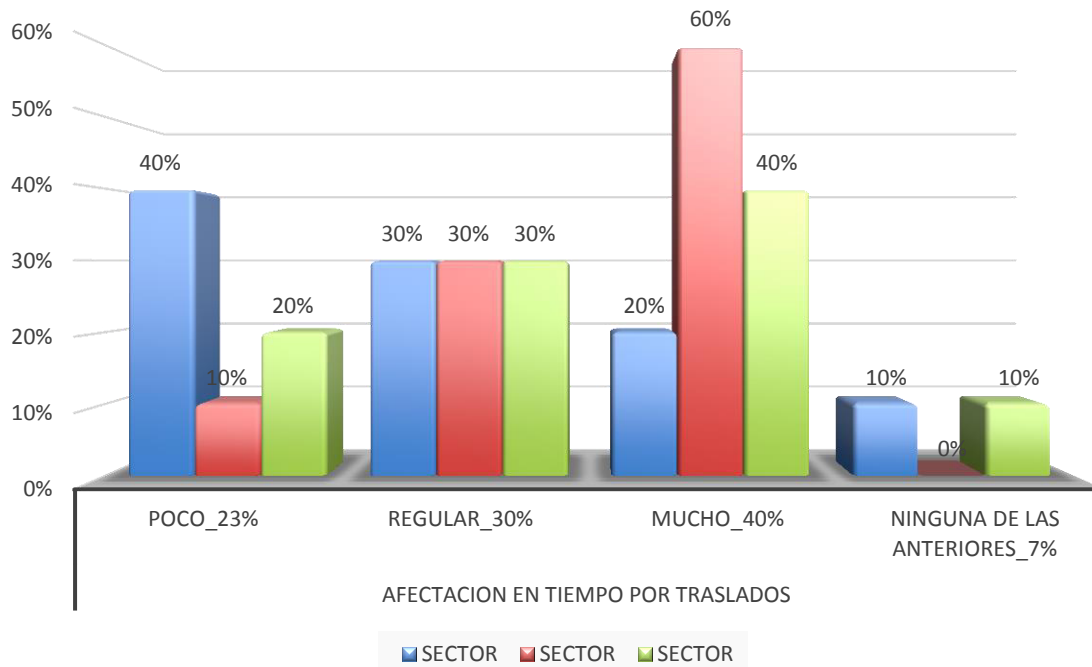


Gráfico 67. Pregunta General 1. Afectación En Tiempos Por Traslados, Por Sector

De acuerdo al Gráfico 67 la zona centro es la más afectada en tiempos de traslado obteniendo un 60% en su población. Seguido con el 40% en sector Sur y el 20% para el Sector Norte.

La zona menos afectada es el Sector Norte, ya que el 40% de su población se identificó en “poco”. Con el 20% se localizó Sector Sur, el 10% restante fue para el Sector Centro.

2. ¿Cómo impacta en los habitantes el costo del transporte colectivo en las zonas periféricas?

SECTOR * TIEMPO QUE TARDA EN LLEGAR A SU TRABAJO * COSTO DIARIO EN TRASLADOS

COSTO DIARIO EN TRASLADOS		TIEMPO QUE TARDA EN LLEGAR A SU TRABAJO		
		15 a 30 min	1 a 2 h	Total
20 A 40 PESOS	SECTOR NORTE	40%	0%	40%
	CENTRO	10%	20%	30%
<i>UNIVERSO_RP</i>		<i>17%</i>	<i>7%</i>	<i>23%</i>

40 A 60 PESOS	SECTOR	NORTE	10%	0%	10%
		CENTRO	10%	0%	10%
		SUR	0%	40%	40%
		<i>UNIVERSO_RP</i>	7%	13%	20%
MÁS DE 60 PESOS	SECTOR	NORTE	30%	10%	40%
		CENTRO	30%	20%	50%
		SUR	20%	10%	30%
		<i>UNIVERSO_RP</i>	27%	13%	40%
NINGUNA DE LAS ANTERIORES	SECTOR	NORTE	10%	0%	10%
		CENTRO	0%	10%	10%
		SUR	20%	10%	30%
		<i>UNIVERSO_RP</i>	10%	7%	17%

*Tabla_ 70. Pregunta General 2. Tiempo En Traslados * Costo En Traslados, Por Sector*

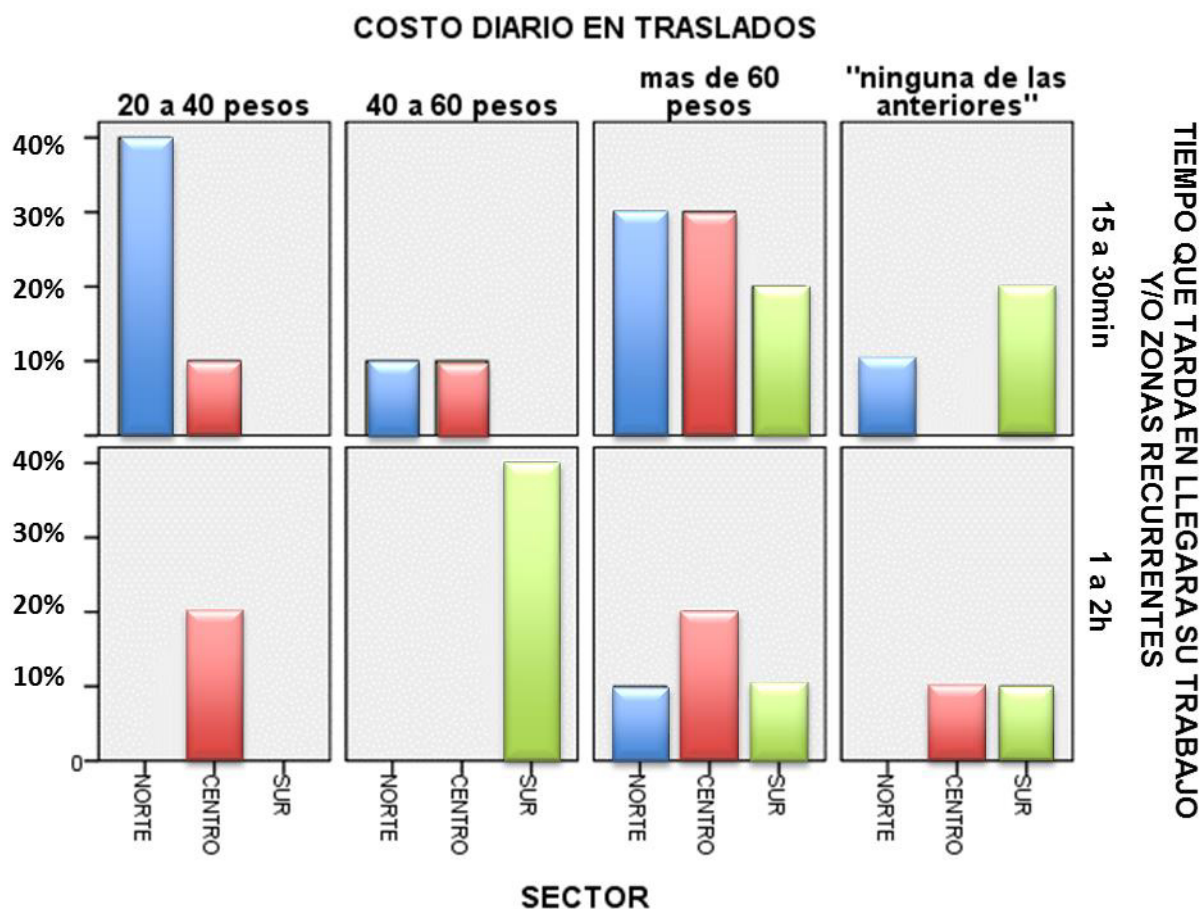


Gráfico 68. Pregunta General 2. Tiempo En Traslados * Costo En Traslados, Por Sector

Para el análisis de esta pregunta se es necesario acudir a la Tabla _68, con una interpretación en el Grafico 67.

El sector Norte es el más favorecido en cuestión de costo sobre tiempo, ya que el 40% de su población genera entre los 20 a 40 pesos diarios, con un tiempo invertido en traslados entre los 15 a 30 min.

El sector Sur es el más desfavorecido, pues muestra un alta del 40% de sus habitantes quienes hacen un gasto diario de 40 a 60 pesos en el lapso de 1 a 2 horas.

Sector Norte y Centro cuentan con el 30% cada uno de su población quienes hacen un gasto en más de 60 pesos diarios, sin embargo, el traslado se genera entre los 15 a 30 min. Seguido por el sector Sur con un 20%.

Para los habitantes que se ubicaron en “ninguna de las anteriores”, cuentan con un alta del 20% en sector Sur, estos invierten de 15 a 30 min, sin embargo, de acuerdo a la tabla anterior y tomando en cuenta el 17% del universo Real de Palmas no respondieron a los costos que se generan para sus traslados.

Cabe recordar que en la Tabla_ 13 el 57% de la población su género es femenino, del cual el 37% se localiza en ocupación como “ama de casa”. El 43% restante del universo Rea de Palmas es masculino y se encuentran en situación de “empelado”, esto de acuerdo a la Tabla_ 28. Identificación de ocupación por sector.

Con los resultados ya analizados, es claro que la afectación en costos de traslado y tiempo **SI** generan un impacto en esta población contando con el 40% de su población quienes invierten de 1 a 2 h en desplazaos, el 60% traslada en un tiempo de 15 a 30 min en llegar a sus puntos de interés.

3. ¿Cómo se interpreta la calidad de vida en las personas que viven en zonas periféricas?

Para obtener el resultado de esta pregunta, como se ha mencionado anteriormente se utilizó un cuestionario independiente, mismo que se localiza en la Tabla _10, el cual se basa en el Índice de Niveles Socio Económicos, utilizado por la Asociación Mexicana de Inteligencia de Mercado y Opinión Publica.

PERFIL DEMOGRÁFICO

UNIVERSO _RP	NIVEL	PUNTOS	NUMERO DE FRECUENCIA	PORCENTAJE
	E	HASTA 60	9	30%
	D	ENTRE 61 Y 101	14	47%
	D+	ENTRE 102 Y 156	7	23%
TOTAL			30	100%

Tabla_ 71. Pregunta General 3. Perfil Demográfico, Universo Real De Palmas, Elaboración Propia, Base De Acuerdo A El Índice De Niveles Socio Económicos De La Asociación Mexicana De Inteligencia De Mercado Y Opinión Pública.

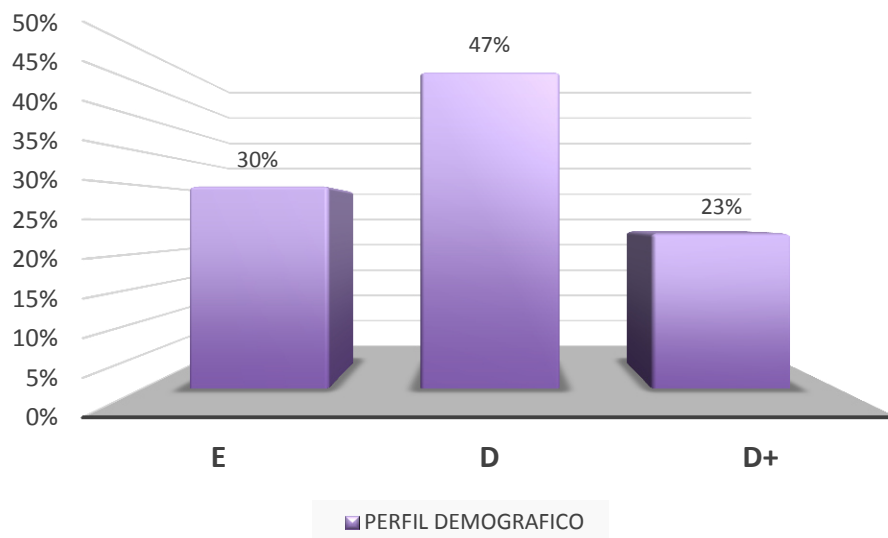


Gráfico 69. Pregunta General 3. Perfil Demográfico, Universo Real De Palmas, Elaboración Propia

Se es necesario acudir a la Tabla _72 y Gráfico 69 para el análisis de esta pregunta.

De acuerdo al Gráfico 69 el 47% la colonia Real de Palmas está situada en la posición “D” donde este es el segundo segmento la cual se caracteriza por haber **alcanzado una propiedad**, pero **carece de la mayoría de los servicios** y bienes satisfactorios.

El 30% del universo de este fraccionamiento se localiza en la posición “E”, el cual es el segmento **con menos calidad de vida** o bienestar. **Carece de todos los servicios** y bienes satisfactorios.

El 23% de esta población es la más favorecedora en comparación de las dos anteriores, ya que esta se sitúa en la posición “D+”, este segmento **tiene cubierta la mínima infraestructura sanitaria** de su hogar.

3.7 DISCUSIONES

La investigación tiene como propósito identificar como repercute en su vida cotidiana a los habitantes de zonas periféricas, tales como los colonos del fraccionamiento Real de Palmas, que maneras estratégicas generaron para que les resulte más eficiente sus trayectos, en su vida día a día en este sector. Esto como resultado donde las nuevas familias se van alejando de zonas céntricas, estableciéndose así hacia estos sectores, donde estos lugares tienen una infraestructura prematura para satisfacer adecuadamente las necesidades de estas personas (Bazant, 2000).

Los resultados y sobretodo la observación que se realizó es evidente que estos movimientos migratorios hacia las zonas fuera del AMM, tienen un impulso por parte del sector privado, tal como lo menciona Sexto (2000). siendo Nuevo León un estado Industrial resulta atractivo traer nuevas industrias las cuales se posicionan en áreas periféricas, lo que conlleva a una zonificación habitacional masiva, teniendo como atractivo la vivienda de bajo costo, además de tener la posibilidad de ingresar a una de estas empresas a las nuevas y jóvenes familias.

Es un hecho que el modelo anglosajón ha influido de manera importante en las formas la zonificación urbana pues Dematteis (1996) este crecimiento se extiende rápidamente, para el año 2000 de acuerdo al censo de población de INEGI, la población total en el estado de Nuevo León fue de 3,834,141 habitantes, solo en 10 años se tuvo un aumento de 4,653,458 habitantes según el censo de INEGI 2010.

Resulta evidente que el AMM presente una transformación, así como se menciona Frediani (2009) pues la población hacia la periferia es traducida como un aumento de ocupación hacia los límites físicos de una ciudad. Teniendo como consecuencia la perdida de suelo agrícola. Sassen (1991) menciona que las ciudades con el paso del tiempo se encuentran más alejados y tanto excluidas de procesos económicos en la ciudad, lo que evidentemente es una realidad, además de esto ya mencionado se presenta una cierta segregación social, pues las

personas que habitan en estos fraccionamientos las convierten en sus pequeñas ciudades, sin enterarse que es lo que sucede fuera de estos lugares, pues su objetivo primordial es el sentir ser dueños de una propiedad, un patrimonio que ofrezcan a sus familias.

Jans (2009) afirma que este tipo de crecimiento en las áreas metropolitanas separa las zonas residenciales con el resto de otras actividades, que en efecto así es en Real de Palmas, sin embargo, a diferencia de lo que el autor menciona donde se crea dependencia de un automóvil, en el caso de este fraccionamiento no es así, pues el 83% los habitantes de esta colonia realizan sus trayectos en colectivos, pues no se tiene los recursos suficientes para la adquisición de un bien inmueble como un automóvil, tal como se ve reflejado en la Tabla _34, donde solo el 23% de la población es propietario de vehículo. Aunque si se es necesario realizar estas conexiones para logara las actividades diarias.

Es evidente que en este fraccionamiento se presenta una diferenciación entre la misma, pues a medida que se va a alejando de la carretera la cual es la principal vía de acceso al lugar se presenta una deficiencia en los espacios públicos como las calles, banquetas y sobretodo iluminación mercurial, así como lo menciona la antropóloga Pires (2007), además de crear una distancia entre las clases sociales, pues las que se encuentran en un nivel socioeconómico bajo habitan en las periferias, sin embargo dentro de estas zonas se presenta un mismo efecto, ya que los sectores son divididos unos de otros, generando así una limitante, como si esta fuese una muralla utilizada siglos atrás.

El común de todas las ciudades como lo es Monterrey y su Área Metropolitana son transformadas en zonificaciones grandes que como lo expresa Wright (1998) estas ocasionan un problema de trafico donde este es tiempo invertido en traslados y el tiempo es igual a dinero. Las formas de trasladarse deberán estar en óptimas condiciones, donde estas conexiones garanticen a los usuarios una buena y eficiente calidad de vida con la ciudad, el no vivir de una manera hostil con ella.

Es claro que un buen mejoramiento hacia la calidad de vida de las personas para por una restructuración de hacer una ciudad, la cual resulta favorecedor el renovar los sistemas transportes colectivos tal como lo comenta Jans (2009). Sin embargo, para esta situación en particular radica de manera significativa los costos que se generen, pues como se ha mencionado antes, el nivel socio económico que se presenta en el fraccionamiento no es equitativo con los costos que se presentan en estos medios de transporte debido a la lejanía que se tiene con algún sub centro más próximo.

Oballos (1998) en su estudio define la calidad de vida como el el grado de satisfacción de la demanda de necesidades y/o aspiraciones por parte de individuos que ocupan un espacio urbano, que en efecto estos espacios se convierten en parte primordial para los habitantes pues, es donde generan sus actividades cotidianas

Sin embargo, como menciona Sen (2006) la pobreza no constituye exclusivamente un fenómeno económico que sea medible sólo con la variable del ingreso o renta de la gente, sino es un tema mucho más complejo que tiene otras dimensiones relacionadas con equidad, políticas sociales, derechos económicos, sociales y culturales.

3.8 CONCLUSIONES

Una de las problemáticas en la zona es la distribución sobre los lotes fraccionados, debido a esto los propietarios de las casas han modificado el uso de las limitantes, creando accesos fáciles y rápidos hacia la Avenida Real de Palmas la cual tiene una longitud de 2.85 Km siendo esta la principal vialidad del sector. Las viviendas que están sobre mencionada vialidad, y solo en las primeras tres manzanas de Norte a Sur han sido modificadas para comercio en su mayoría.



Ilustración_ 7, Fuente: Elaboración propia_ visita a Real de Palmas, Sector Sur, 2014

Este lugar carece de equipamiento urbano como paradas de camiones, banquetas eficientes, etc. El fraccionamiento ha sido creado con una forma rectangular, aislado de otras colonias aledañas, lo cual propicia en los sectores más alejados a la carretera inseguridad, ya que se ha presentado alto nivel de abandono debido a

inundaciones en la zona, con esto las viviendas solas se convierten en puntos clave para delincuencia.

El fraccionamiento solo se cuenta con 1 ruta de camión que pasa dentro del lugar, la ruta No. 7 Real de Palmas, mismo que transita por la Av. principal del lugar, con una concurrencia de cada 30 min aproximadamente. El resto de las rutas son R-7, R- 88, R- 104, R- 111 las cuales solo transitan sobre la carretera Número 5 estatal, las ya mencionadas rutas tienen dirección a San Nicolás de los Garza y Apodaca Nuevo León.

Es claro que para este alto índice de personas que residen en un mismo punto es un desafío día a día el desplazarse de su zona habitacional hacia sus trabajos, centros de recreación, entre otros. Tomando en cuenta que todos los días se presenta una salida y entrada a una misma zona, ya sea por medio de transporte privado o colectivo; creando así trastorno vehicular sobre la carretera No. 85 dirección sur, la cual es la principal vía que conecta San Nicolás de los Garza siendo este el primer Sub centro directo para los habitantes de Real de Palmas. Aunado a esto hay que tomar en cuenta los costos que generan los desplazamientos. En su mayoría la población de Real de Palmas se encuentra en la posición “D” la cual es caracterizada por haber alcanzado una propiedad, pero carece de la mayoría de los servicios y bienes satisfactorios, mismos que si traducimos, son personas que tiene un ingreso cercano al mínimo que se paga en la región.

De acuerdo con la Secretaria De Trabajo y Prevención Social (STPS) el salario mínimo para el año 2015 es de 70.10 pesos solo para aquellos que laboran dentro de los municipios que estén dentro del área geográfica “A” los cuales son: Apodaca, San Pedro Garza Garcia, General Escobedo, Guadalupe, Monterrey, San Nicolás De Los Garza y Santa Catarina. Recordando la Tabla _29 el Universo de Palmas solo 40% trabaja en el municipio de Apodaca, 37% de la población labora en el municipio de Zuazua, 20% Ciénega de Flores, 3% Garcia; por lo tanto,

solo EL 40% de la población Real de Palmas puede aspirar a este salario ya que los municipios restantes del estado de Nuevo León están catalogados en el área geográfica “B” los cuales tienen un ingreso mínimo de 66.45 pesos diarios, por lo tanto, no resulta costeable hacer traslados masivos, ya que para el año 2015 el costo del colectivo según la Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León un colectivo radial el cual genere un trayecto de una zona periférica a un sub centro como lo es la R-104 Real de Palmas tiene un costo de 17 pesos, lo que quedaría como ganancia diaria de 32 pesos diarios poco menos del 50% del salario mínimo ya mencionado, además si se requiere de un transporte urbano (dentro del AMM) este generara un costo de 12 pesos que en dos viajes es igual a 24 pesos, de ser requerido así se tiene un gasto de 58 pesos con un margen de ganancia de 8.45 pesos diarios.

Con esto es claro que la vivienda de bajo costo en las zonas periferias, tiene como resultado un elevado costo para habitar, debido a la falta de equipamientos concurrentes necesarios como zonas de ocio, trabajo, escuela de nivel superior, entre otras, además que los precios en el transporte público hacia las periferias son elevados, comparado con los ingresos que tienen estas familias. Hecho que repercute de manera significativamente en la calidad de vida de las personas por falta de mencionados equipamientos, provocando el desplazamiento diario solo principalmente para trabajadores de este fraccionamiento, ya que el 37% de la población se identifica en ocupación como “ama de casa”, de los cuales se presentaron casos donde estas personas optan por no salir del fraccionamiento ya que les genera un alto costo realizar el trayecto, tomando en cuenta que solo tiene una entrada económica al hogar.

4.1 ENCUESTA APLICADA

Perfil

F1	Nombre:			
	Sector			
	1	Norte	1	V1
	2	Centro	2	
3	Sur	3		

F2	Género			
	1	M	1	V2
2	F	2		

F3	Edad		
	1		V3

F4	Estado Civil			
	1	soltero	1	V4
	2	casado	2	
	3	divorciado	3	
4	viudo	4		

F5	Lugar de nacimiento		
	1		V5

P1	¿De que municipio y/o estado proviene?		
	1		V6

P2	¿Cuánto tiempo tiene viviendo aqui?		
	1	1 a 3 años	V7
	2	4 a 6 años	V8
	3	7 años en adelante	V9

P3	Número de habitantes en la casa		
	1		V10

P4	¿Es propietario de la casa?		
	1	Sí	V11
	2	No	V12

P5,P6, P7, P8, P9, P10 Y P11 SOLO PARA LOS QUE CONTESTARON "SI" EN PREGUNTA ANTERIOR	
---	--

P5	Costo que ha pagado por su casa, (costo de venta) mas de:		
	1	100 mil	1
	2	250 mil	2
	3	450 mil	3
	4	Otra cantidad	4

P6

¿La compra de la casa ha sido por medio de algun credito?

1	Sí	1	V14
2	No	2	V15

P7

¿Qué institucion ha otorgado el credito para su casa?

1	FOVISSSTE	1	V16
2	INFONAVIT	2	
3	BANCARIO	3	
4	Otro, ¿Cuál?	4	

P8

¿Conoce el monto final que pagara por su casa?

P9

¿Considera que el precio que ha pagado por su casa ha sido justo?

		P8				P9	
1	Sí	1	V17	1	V18		
2	No	2		2		V19	

P10

¿Por qué?

1		1	V20
---	--	---	-----

P11

¿Cómo considera el valor que ha pagado por su casa?

1	Bueno	1	V21
2	Regular	2	
3	Malo	3	

P12

Ocupación

1	Ama de casa	1	V22
2	Empleado	2	
3	Profesionista	3	
4	Estudiante	4	
5	Otro, ¿Cuál?	5	

DISPERSIÓN

P13

Localizacion de trabajo y/o escuela

1	Monterrey	1	V23
2	San Nicolas	2	
3	Escobedo	3	
4	Apodaca	4	
5	Guadalupe	5	
6	Juarez	6	
7	Santa Cat.	7	
8	San Pedro	8	
9	otro	9	

P14

¿Convive con vecinos de colonias cercanas?

P15

¿Convive con vecinos de esta colonia?

P16

¿Utiliza áreas verdes del sector?

		P14				P15				P16	
1	Muy poco	1	V24	1	V25	1	V26				
2	Poco	2		2		2					
3	Regular	3		3		3					
4	Mucho	4		4		4					
5	Bastante	5		5		5					

P17

¿Cómo se desplaza a zonas recreativas?

1	Caminando	1	V27
2	Bicicleta	2	
3	vehículo privado	3	
4	Taxi	4	
5	Colectivo	5	

P18

¿Tiene vehículo propio?

PASAR A P22

1	Sí	1	V28
2	No	2	V29

P19

¿Comparte sus traslados con otras personas? (Conocidas para usted)

1	Sí	1	V30
2	No	2	V31

P20

¿Con que frecuencia comparte su traslado?

1	Diario	1	V32
2	1 a 3 veces por semana	2	
3	1 a 3 veces por mes	3	

P21

Sus acompañantes comparten los gastos del traslado

1	Sí	1	V33
2	No	2	

P22

¿Cuál es el medio de transporte que utiliza para llegar a su trabajo?

1	Caminando	1	V34
2	Bicicleta	2	
3	vehículo privado	3	
4	Taxi	4	
5	Colectivo	5	
6	Otro, ¿Cuál?	6	

P23

¿Cuánto tiempo tarda en llegar a su trabajo y/o escuela?

1	30 min	1	V35
2	1 a 2 hr	2	
3	mas de 2hr	3	

MOVILIDAD

P24

¿Qué tanto considera eficiente las vialidades en la zona?

1	Eficiente	1	V36
2	Regular	2	
3	Deficiente	3	

P25

¿Utiliza el colectivo?

PASAR A P34

1	Sí	1	V37
2	No	2	V38

P26

¿Con que frecuencia lo utilizas?

P27

¿Consideras eficientes las paradas del colectivo?

P26			P27		
1	Muy poco	1	V39	1	V40
2	Poco	2		2	
3	Regular	3		3	
4	Mucho	4		4	
5	Bastante	5		5	

P28

Rutas de transporte que utiliza

1		V41
---	--	-----

P29

¿Tiempo que tarda en pasar el colectivo?

1	5 a 10 min	1	V42
2	15 a 20 min	2	
3	mas de 30min	3	

P30

¿Cómo llega a la parada del colectivo?

1	Caminando	1	V43
2	Bicicleta	2	
3	vehículo privado	3	
4	Taxi	4	
5	Otro, ¿Cuál?	5	

P31

¿Cuánto gasta diariamente en traslados?

1	20 a 40 pesos	1	V44
2	40 a 60 pesos	2	
3	mas de 60 p.	3	

P32

En general, ¿Considera eficiente el sistema de transporte colectivo que utiliza?

P33

¿Como consideras la seguridad en el colectivo?

P32			P33		
1	Bueno	1	V45	1	V46
2	Regular	2		2	
3	Malo	3		3	

P34

¿Qué tanto le afecta en sus actividades diarias el tiempo invertido en traslados?

1	Poco	1	V47
2	Regular	2	
3	Mucho	3	

CALIDAD DE VIDA

P35

En escala del 1 al 5, siendo mas alto 5 y mas bajo 1, ¿Qué nivel de seguridad persives en la

1		1	V48
2		2	V49
3		3	V50
4		4	V51
5		5	V52

P36

¿Ha tenido problema con alguno de los siguientes suministros?

1	Agua	1	V53
2	Drenaje	2	V54
3	Luz	3	V55
4	Teléfono	4	V56

P37

¿Con que frecuencia ha tenido alguna problemática con estos servicios?

Agua			
1	Siempre	1	V57
2	Casi siempre	2	
3	Nunca	3	

P38

¿Cuenta con servicio de salud?

1	Sí	1	V61
2	No	2	V62

P39

¿Con cual servicio cuenta?

1	IMSS	1	V63
2	ISSSTE	2	
3	Seguro Popular	3	
4	SEDENA	4	
5	Otro, ¿Cuál? _____	5	

P40

Numera las prioridades a mejorar en la colonia

1	Seguridad		V64
2	Robo		V65
3	Alumbrado		V66
4	Transporte		V67
5	otro _____		V68

PERFIL DEMOGRÁFICO						
1	Número de cuartos o habitaciones	V120	1 a 4	5 a 6	7 o más	
		Puntos	0	8	14	
2	Tipo de piso	V121	Tierra o cemento		Otro tipo de material	
		Puntos	0		11	
3	Número de baños	V122	0	1	2	3
		Puntos	0	16	36	36
4	Número de regaderas	V123	No tiene		Tiene	
		Puntos	0		10	
5	Estufa de gas	V124	No tiene		Tiene	
		Puntos	0		20	
6	Número de focos	V125	0 a 5	6 a 10	11 a 15	16 a 20
		Puntos	0	15	27	32
7	Número de automóviles	V126	0	1	2	3 o más
		Puntos	0	32	41	58
8	Escolaridad de la persona que más aporta	V127	Menos de primaria completa	Primaria o secundaria	Preparatoria o carrera técnica	Licenciatura
		Puntos	0	22	38	52

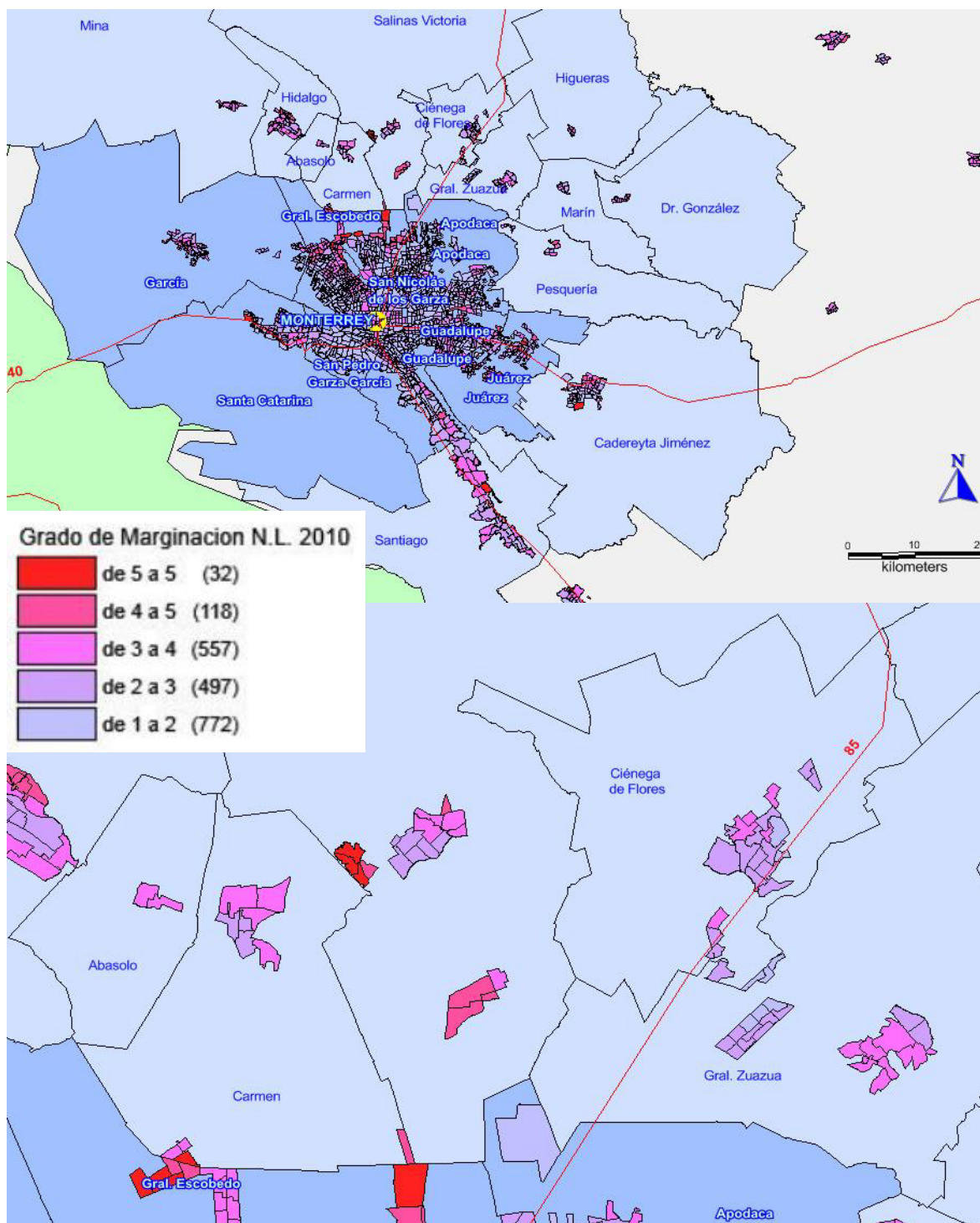
TABLA DE PUNTOS POR NIVEL			
	NIVEL	PUNTOS	
1	E	Hasta 60	V128
2	D	Entre 61 y 101	V129
3	D+	Entre 102 y 156	V130
4	C	Entre 157 y 191	V131
5	C+	Entre 192 y 241	V132
6	A/B	Entre 242 y más	V133

Aviso de privacidad

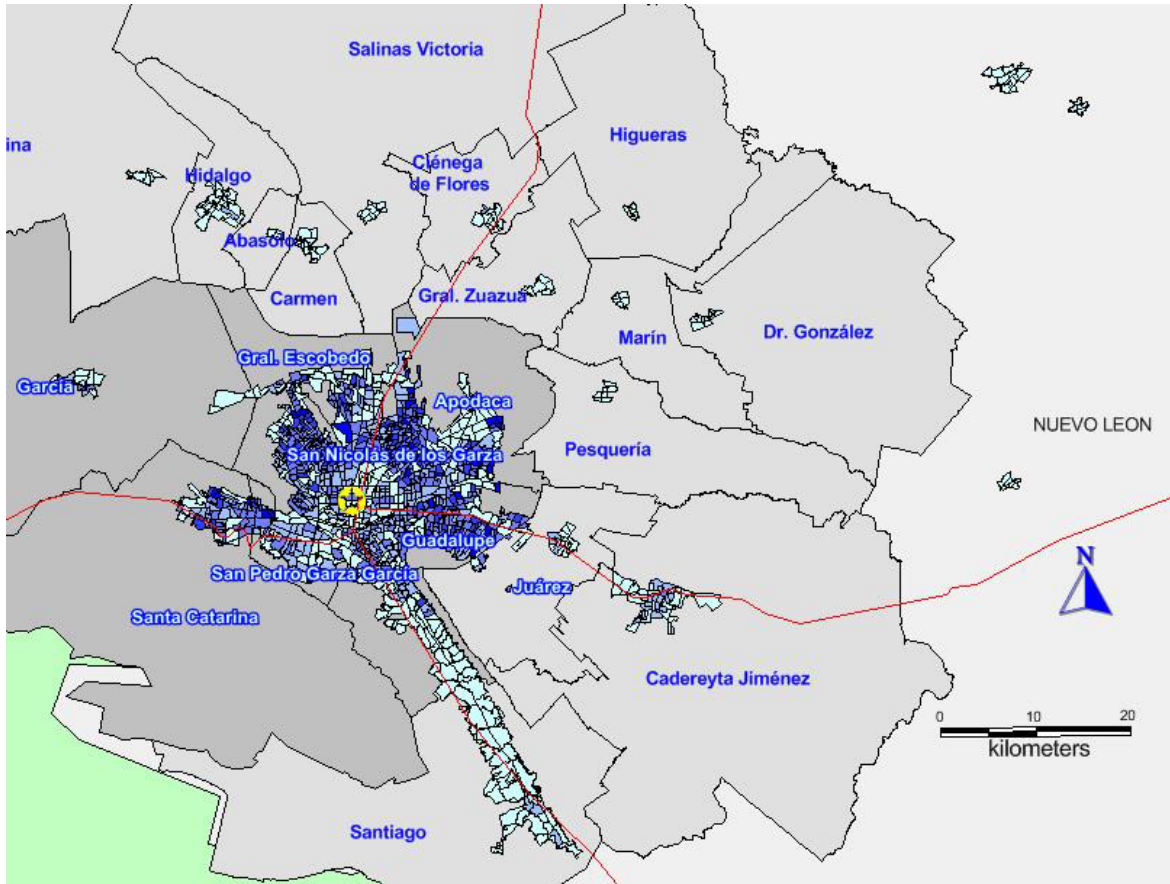
Siendo parte de un grupo de investigación del crecimiento urbano (Esmeralda Patiño) soy responsable del tratamiento de sus datos personales, garantizando que los datos que se recaban serán utilizados únicamente para las siguientes finalidades:

- * Método de comprobación de que en realidad se llevó a cabo la encuesta
- * Comprobar que la persona localizada sea en realidad quien contestó la encuesta

4.2 MAPAS GEOGRÁFICOS

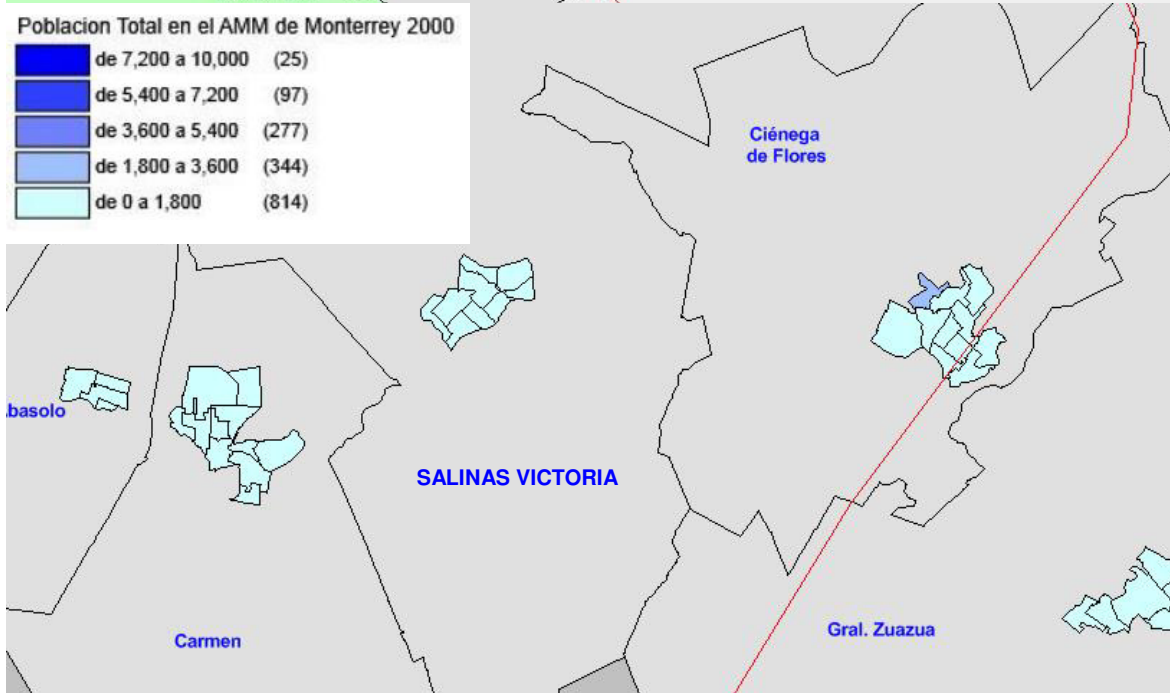


Ilustración_ 8, Fuente: Elaboración propia _ Nivel Grado de Marginación 2010, Área Metropolitana de Monterrey, Nuevo León.

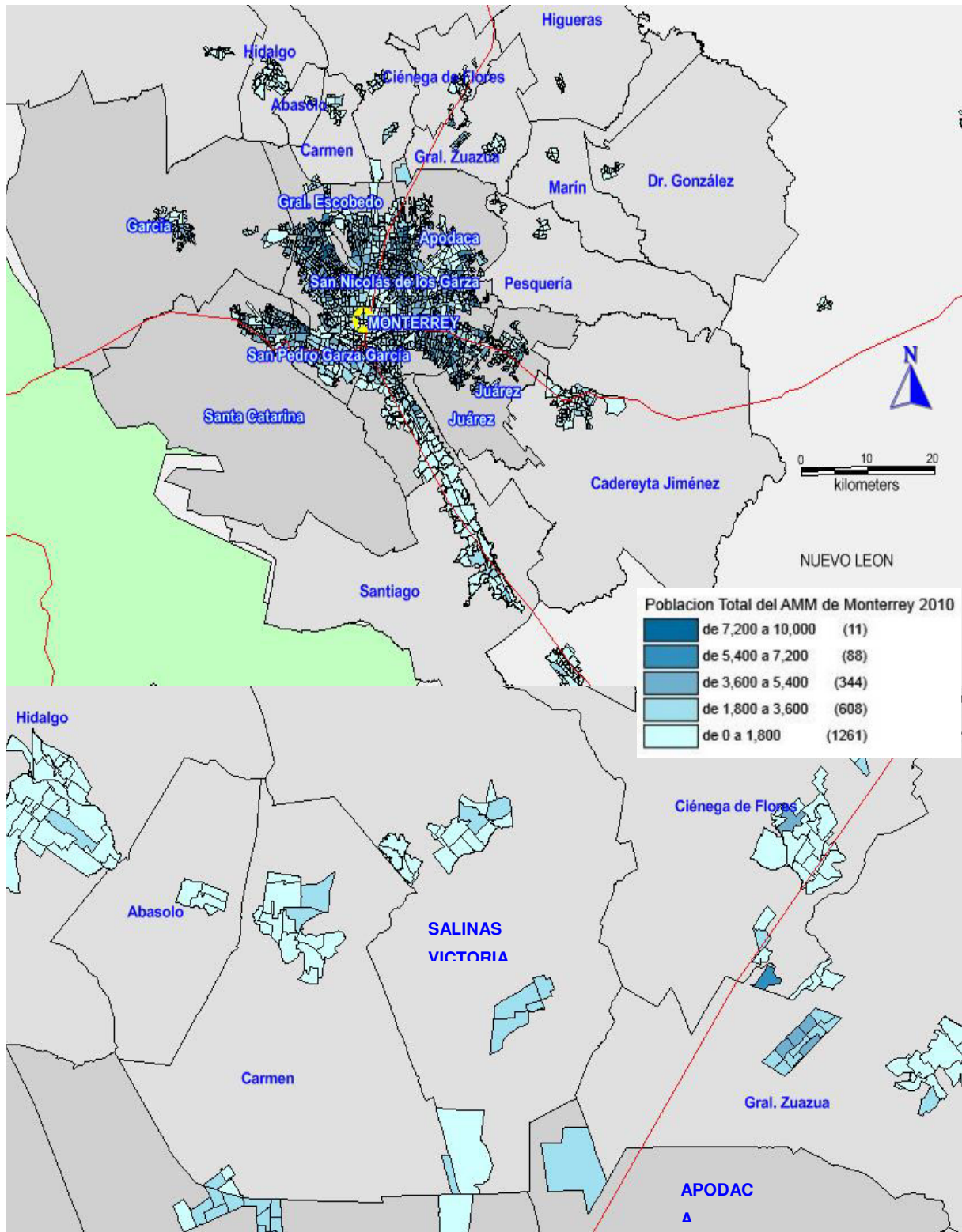


Población Total en el AMM de Monterrey 2000

de 7,200 a 10,000	(25)
de 5,400 a 7,200	(97)
de 3,600 a 5,400	(277)
de 1,800 a 3,600	(344)
de 0 a 1,800	(814)



Ilustración_ 9, Fuente: Elaboración Propia _ Nivel de población Total 200, Área Metropolitana de Monterrey, Nuevo León.



Ilustración_ 10, Fuente: Elaboración Propia _ Nivel de población Total 2010, Área Metropolitana de Monterrey, Nuevo León.

BIBLIOGRAFÍA

Agencia para la Racionalización y Modernización del Sistema de Transporte Público de Nuevo León. Información De: Gobierno Ciudadano, Nuevo León, Contacto: 2020- 7331 Tomado de http://archivo.nl.gob.mx/?P=aet_mapa_rutas_interactivo

Aguilar, A. G., & Escamilla, I. (2009). *Periferia urbana: deterioro ambiental y reestructuración metropolitana*. Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Geografía.

Áreas Geoestadísticas Municipales (AGEM), Marco Geoestadístico Nacional 2010.

ARTEAGA, I. (2005). De periferia A Ciudad Consolidada, estrategias para la transformación de zonas urbanas Marginales. [En línea]. *Revista Bitácora. Universidad nacional de Colombia. Agosto de*.

Ávila Sánchez, H. (2009). Periurbanización y espacios rurales en la periferia de las ciudades. *Estudios agrarios*, 15(41), 93-123.

Bazant, J. (2011). Procesos de expansión y consolidación urbana de bajos ingresos en las periferias. *Bitácora Urbano Territorial*, 2(13), 117-132.

Beuf, A. (2011). Nuevas centralidades y acceso a la ciudad en las periferias bogotanas. *Bulletin de l'Institut français d'études andines*, (40 (1)), 147-178.

Barrows, A. S. (2010). Transformaciones socio-territoriales en la periferia metropolitana: la ciudad periurbana, estrategias locales y la gobernanza en Santiago de Chile. *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, (14), 47.

Caldeira, T. P. D. R. T., & do Rio Caldeira, P. (2007). *Ciudad de muros* (No. Sirsi) i9788497841917).

Colín, N. P. LA SEGREGACIÓN RESIDENCIAL EN CIUDADES MEXICANAS, UN ANÁLISIS ESPACIAL.

de los Derechos Humanos, D. U. (2003). Declaración Universal de los Derechos humanos. Tomado de <http://www.aprodeh.org.pe>.

Delgado, J., & GALINDO, C. (2006). Los espacios emergentes de la dinámica rural-urbana. *Problemas del Desarrollo*, 37(147).

Ferullo, H. (2006). El concepto de pobreza en Amartya Sen. *Cultura económica*, (66), 10-16.

Frediani, J. C. (2009). Las nuevas periferias en el proceso de expansión urbana. El caso del partido de La Plata. *Geograficando*, 5(5), 103-125.

Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios* (Vol. 9). Reverté.

Gaviria-Gutiérrez, Z. (2014). La expansión urbana sobre las periferias rurales del entorno inmediato a la ciudad metropolitana.

Índice De Niveles Socio Económicos, Asociación Mexicana De Inteligencia De Mercado Y Opinión Pública.

Jans, M. (2009). Movilidad urbana: en camino a sistemas de transporte colectivo integrados. *AUS (Valdivia)*, (6), 6-11.

Instituto Nacional De Estadística Geográfica e Informática (INEGI) 2010

Instituto Nacional De Estadística Geográfica e Informática (INEGI) 2010, México cifras, información nacional, por entidad federativa y municipios, General. Zuazua, Nuevo Leon. Tomado de <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/mexicocifras/?e=19&mun=039>

Koolhaas, R., & Avia, J. S. (2006). *La ciudad genérica*. Barcelona: Gustavo Gili.

Pérez, M. A. V. (1999). Amartya Kumar Sen: notas para pensar la pobreza y la desigualdad social. *Sociológica*, 14(39), 175-181.

Perfil estatal Nuevo León 2013. Tomado de http://www.conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Observatorio/Perfiles/19_Nuevo_Leon.pdf

Perfil sociodemográfico Nuevo León XII Censo General de Población y Vivienda 2000, Instituto Nacional De Estadística Geográfica e Informática INEGI, Tomado de:

http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/censos/poblacion/2000/perfiles/perfil_nl_2.pdf

Plan Estatal De Desarrollo 2010-2015, Nuevo León. Tomado De http://www.nl.gob.mx/sites/default/files/genl_ped_2010_2015_0_1.pdf

Programa Estatal De Desarrollo Urbano Nuevo León 2030, Secretaria De Desarrollo Sustentable 2012

Rueda, S. (1996). La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa. *Ciudades para un futuro más sostenible*, 69-80.

Rodríguez, S. (2008). Cómo Determinar el Tamaño de una Muestra aplicada a la investigación Archivística.

Sánchez, B., & Bazant, J. J. (2001). *Periferias urbanas expansión urbana incontrolada de bajos ingresos y su impacto en el medio ambiente* (No. 307.764 B3).

Secretaria De Trabajo Y Prevención Social STPS, Salarios Minimos 2015. Tomado de http://www.conasami.gob.mx/pdf/tabla_salarios_minimos/2015/01_01_2015.pdf

Sousa, E. (2009). El proceso expansivo en la territorialidad metropolitana. Fundamento teórico y génesis procesal: los espacios no ciudad en la sobremodernidad. México, UANL: libro 400 páginas: ISBN: 978-607-433-019-9.

Troncoso, J. C. (2007). *La Expansión urbana discontinua analizada desde el enfoque de accesibilidad territorial: aplicación a Santiago de Chile* (Doctoral dissertation, Universitat Politècnica de Catalunya. Escola Tècnica Superior

d'Arquitectura de Barcelona. Departament de Construccions Arquitectòniques I, 2007 (Màster en Gestió i Valoració Urbana)).

Valdés, E. (2007). Fragmentación y segregación urbana. Aportes teóricos para el análisis de casos en la ciudad de Córdoba. *Revista Digital Alfilo*, 18.

Wright, F. L. (1998). *Autobiografía: 1867-[1943]* (Vol. 7). El Croquis.

Ziccardi, A., Fernández, D. S. R. A. J., Spagnolo, L. J. K. G. L., María, D. M. S. L. L., Pereira, G. H. L. D. M., Boris, L. M. D. P. C., ... & Arbona, E. M. C. J. M. (2008). Procesos de urbanización de la pobreza y nuevas formas de exclusión social. *Los retos de las políticas sociales de las ciudades latinoamericanas del siglo XXI. Bogotá: Siglo del Hombre Editores, Clacso-Crop. Recuperado de <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/clacso/clacso-crop/20120504120512/ziccardi.pdf>. [Links].*
