

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA**



**TESIS:**

**LA EXCLUSIÓN SOCIO-ESPACIAL, UN ANÁLISIS A PARTIR DE LA MOVILIDAD  
COTIDIANA EN LOS FRACCIONAMIENTOS CERRADOS.**

**CASO DE ESTUDIO: COLONIA CUMBRES ELITE EN MONTERREY N.L.**

**POR:**

**ARQ. ALEJANDRA LÓPEZ GONZÁLEZ**

**COMO REQUISITO PARCIAL PARA OBTENER EL GRADO DE MAestrÍA EN  
CIENCIAS CON ORIENTACIÓN EN ASUNTOS URBANOS**

**MONTERREY, NUEVO LEÓN**

**MAYO 2020**

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA**

**SUBDIRECCIÓN DE POSGRADO**



**MAESTRÍA EN CIENCIAS CON ORIENTACIÓN EN ASUNTOS URBANOS**

**TÍTULO:**

**LA EXCLUSIÓN SOCIO-ESPACIAL, UN ANÁLISIS A PARTIR DE LA MOVILIDAD  
COTIDIANA EN LOS FRACCIONAMIENTOS CERRADOS.**

**CASO DE ESTUDIO: COLONIA CUMBRES ELITE EN MONTERREY N.L.**

**PARA OBTENER EL GRADO DE MAESTRÍA**

**POR:**

**ARQ. ALEJANDRA LÓPEZ GONZÁLEZ**

**DIRECTOR:**

**DR. JESÚS HUMBERTO MONTEMAYOR BOSQUE**

**MONTERREY, NUEVO LEÓN**

**MAYO 2020**

## AGRADECIMIENTOS

Agradezco al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) por la beca otorgada a lo largo de mis estudios de la Maestría en Ciencias con Orientación en Asuntos Urbanos.

Agradezco sinceramente al Dr. Jesús Humberto Montemayor Bosque, por su guía y compromiso, además de compartir sus conocimientos y experiencias al dirigir la presente investigación, así como a los lectores, el Dr. Guadalupe Gerardo Veloquio González y el Dr. Gerardo Vázquez Rodríguez por todo su apoyo.

Al Arq. Fernando López Martínez, por su cordial invitación para formar parte del programa.

A la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Nuevo León, donde logré concluir mis estudios de posgrado, especialmente quiero agradecer a Dios y a la Directora la Dra. María Teresa Ledezma Elizondo, a mis profesores y compañeros, a quienes agradezco los bonitos recuerdos de los dos años de estudios de mi Maestría.

# ÍNDICE

## **I. Naturaleza y Dimensión del Estudio**

- 1.1. Introducción
- 1.2. Palabras Clave
- 1.3. Antecedentes
  - 1.3.1. Crecimiento de la Ciudad de Monterrey
  - 1.3.2. Tipología de los fraccionamientos habitacionales
  - 1.3.3. Surgimiento de los fraccionamientos cerrados
  - 1.3.4. Características de los fraccionamientos cerrados
  - 1.3.5. La movilidad, aspecto determinante de la vida urbana
  - 1.3.6. Desigualdades sociales
- 1.4. Planteamiento del problema
- 1.5. Preguntas de investigación
- 1.6. Justificación
- 1.7. Hipótesis y variables
- 1.8. Objetivos
- 1.9. Matriz de congruencia
- 1.10. Alcances y limitantes
- 1.11. Delimitación del área de estudio
- 1.12. Marco de referencia teórico

## **II. Marco Teórico**

- 2.1. Historia y desarrollo de las ciudades en América Latina

- 2.1.1. La ciudad colonial (1550-1820)
- 2.1.2. La ciudad sectorial, primera fase de urbanización (1920)
- 2.1.3. La ciudad polarizada, segunda fase de rápida urbanización (1920-1970)
- 2.1.4. La ciudad fragmentada como génesis del fraccionamiento cerrado
- 2.2. Las ciudades a partir de la Revolución Industrial
- 2.3. Surgimiento de los fraccionamientos cerrados
  - 2.3.1. Interacción de un fraccionamiento cerrado con su entorno
  - 2.3.2. La influencia del automóvil
  - 2.3.3. La accesibilidad en el territorio y la movilidad
- 2.4. Polisemia del concepto de movilidad
  - 2.4.1. La movilidad en el territorio
  - 2.4.2. Tipos de movilidad espacial
  - 2.4.3. Movilidad urbana
  - 2.4.4. La movilidad urbana y la sociedad
  - 2.4.5. Alteración de la estructura territorial
  - 2.4.6. Alteración del modelo social de movilidad
  - 2.4.7. Movilidad cotidiana
- 2.5. El Fordismo y Postfordismo
- 2.6. La percepción del automóvil
- 2.7. Exclusión social
  - 2.7.1. La exclusión social a partir de la movilidad
  - 2.7.2. La exclusión social propiciada por las barreras urbanas de la ciudad

### **III. Metodología**

- 3.1. Perspectiva histórica cualitativa
- 3.2. Técnicas de investigación
- 3.3. Técnicas de obtención de datos cualitativos
- 3.4. Prueba piloto
- 3.5. Zona de estudio
- 3.6. Tipo de caso
- 3.7. Muestra
- 3.8. Definición de variables
- 3.9. Operacionalización de variables
- 3.10. Aplicación de encuestas y entrevistas

#### **IV. Interpretación de resultados**

#### **V. Conclusiones y reflexiones**

#### **VI. Bibliografía**

#### **VII. Listado de figuras y tablas**

7.1. Figuras

7.2. Tablas

## INTRODUCCIÓN

En la actualidad, en las ciudades se manifiesta una situación de conectividad necesaria para el desarrollo de las diversas actividades que se llevan a cabo en ella, es decir, que existen vialidades que se comuniquen unas con otras. Esta conexión forma parte de una accesibilidad entre lugares, considerando la distancia y tiempo que se estima en los traslados.

En algunas ocasiones estas vialidades pueden ser interrumpidas por ciertos obstáculos, tal es el caso de los fraccionamientos cerrados como barreras físicas en la ciudad. Los fraccionamientos cerrados (FC) son conocidos también como Barrios Cerrados en otros lugares del mundo. Son una forma especial de barrio residencial, cuyo ordenamiento y vialidad es de orden privado, contando además con un perímetro definido por muros y con entradas controladas por un servicio de seguridad. Sonia Roitman (2004) una de las autoras que define el fenómeno de los fraccionamientos cerrados, explica el surgimiento y diseño de estos desarrollos, que si bien no es un fenómeno reciente en algunos países, se ha manifestado en las ciudades más pobladas en los países en desarrollo a partir de la década de los años 80.

Prévot (2000) hace referencia al progresivo aumento de la polarización socio-espacial de las ciudades. Sus argumentos se concentran a partir del fenómeno de los fraccionamientos cerrados mexicanos, los barrios privados argentinos y los condominios brasileños.

A pesar de que el término de los fraccionamientos cerrados ha predominado en las últimas décadas sobre todo en ciudades latinoamericanas, es un fenómeno que ha existido a lo largo de la historia, es por eso que en el desarrollo del marco teórico de esta tesis, se aborda el origen de la ciudad latinoamericana en sus diversas etapas, enfatizando el desarrollo de las ciudades a partir de la

Revolución industrial, época que marcó una transformación tecnológica e innovación científica de gran impacto para la sociedad.

Se aborda la historia y desarrollo de las ciudades en América Latina, desde la ciudad colonial hasta la ciudad fragmentada como génesis de los fraccionamientos cerrados y como la sociedad ha cambiado junto con ellas. Dentro del estudio de los FC se analizan diversas características como la movilidad y las desigualdades sociales, que serán variables significativas para esta investigación.

“La desigualdad social, referida a la existencia de profundas e injustas diferencias entre los distintos grupos socioeconómicos en cuanto al acceso a recursos y oportunidades, es una de las características de las sociedades capitalistas. Ella conduce a una situación de fragmentación social, entendida como divisiones en el tejido social y el debilitamiento e incluso desaparición de lazos sociales entre los diversos grupos socioeconómicos.” (Roitman, 2003, pág. 6).

Los FC interrumpen la conectividad del desarrollo urbano y social condicionando la movilidad cotidiana a un modo de transporte: el automóvil. Para Kaufmann, Schuler, Crevoisier y Rossel (2004) existen 4 diferentes tipos de movilidad dentro de las ciencias sociales: movilidad residencial, movilidad de migración, movilidad de viajes y la movilidad cotidiana, este último tendrá un valor importante en este estudio. Al margen de este contexto, el objetivo general del estudio es analizar la exclusión social que se genera por los fraccionamientos cerrados desde la perspectiva de la movilidad cotidiana y el uso excesivo del automóvil.

Por lo tanto, los aspectos que se abordan en la presente investigación en relación a las transformaciones experimentadas por las ciudades, son la fragmentación generada por los FC, la



manera en la que se desplazan sus habitantes y el uso predominante del automóvil dentro de la movilidad cotidiana, además de las desigualdades sociales, todas ellas que se manifiestan dentro del contexto de la exclusión socio-espacial.

## **PALABRAS CLAVE**

Exclusión socio-espacial, Movilidad Cotidiana, Fraccionamientos cerrados

# **I. Naturaleza y dimensión del estudio**

## 1.1. Antecedentes

### 1.3.1. Crecimiento de la Ciudad de Monterrey

Monterrey es la capital del estado de Nuevo León, ubicado al noreste de México. De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), en el año 2010 la ciudad contaba con un total de 1,135,512 habitantes, mientras que la Zona Metropolitana estaba conformada por 4,150,000 habitantes.



Figura 1. Delimitación del Municipio de Monterrey y Municipios colindantes.

Fuente: Alex Covarrubias, 2007.

Debido al crecimiento acelerado de la ciudad por la industrialización experimentada a mediados del siglo pasado, Monterrey comenzó un proceso de metropolización entre las décadas de 1950 y 1960, con una tasa de crecimiento de 6.7% por década, así lo explica Garza (1994). En cuanto a extensión territorial entre la década de 1940 y la del 2000, el Área Metropolitana de Monterrey creció 22 veces, pasando de 3,022 hectáreas a 66,800 hectáreas. Dicho crecimiento originó alta

demanda de la tierra para desarrollos habitacionales, y provocó el aumento insólito de precios, ya que cuando crece el área urbana los valores de la tierra colindante se incrementan.

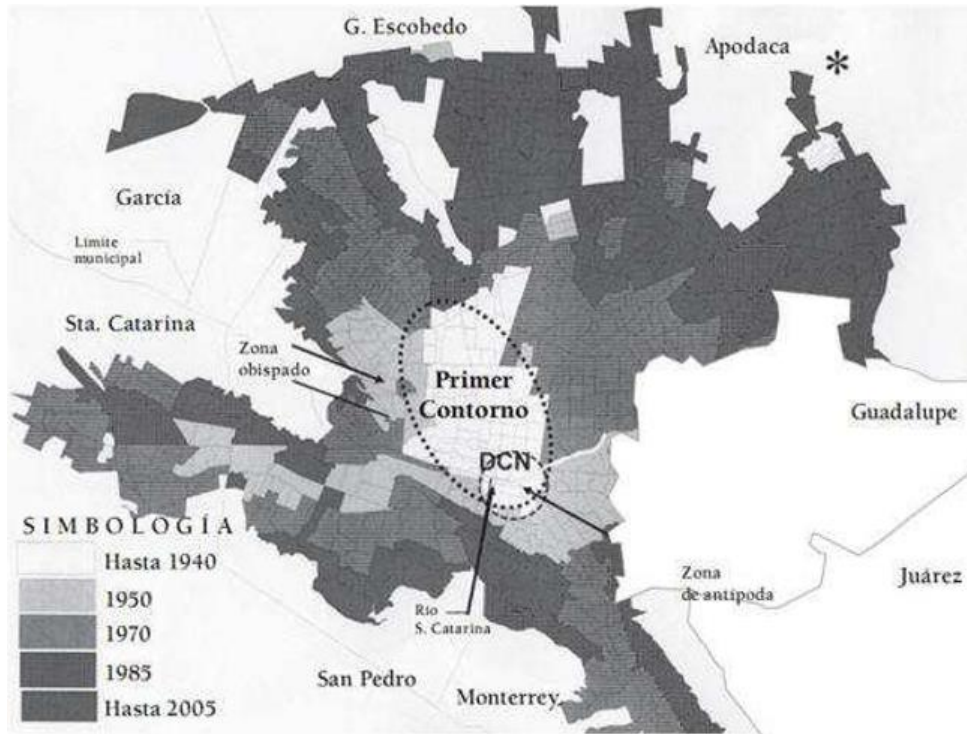


Figura 2. Crecimiento de la mancha urbana del AMM 1940-2005

Fuente: Gráfico de fondo: Generado a partir de datos del INEGI; información de población: hasta 1940, Plan de transporte Gobierno del Estado de Nuevo León, 2000; posterior a 1940, García, Roberto. (2003:64); Año 2005 INEGI.

“Como sabemos las periferias urbanas cambian todo el tiempo, de modo que la antigua periferia pasa gradualmente a consolidarse como parte del casco urbano de la ciudad en tanto que una nueva periferia va configurándose en el territorio cada vez más distante del centro de la ciudad. Es un proceso permanente de expansión y consolidación urbana.” (Bazant,J., 2010, pág. 485).

A partir de la opinión de Bazant (2010) se entiende que los desarrollos habitacionales se sitúan principalmente en las periferias urbanas, esto provoca un crecimiento acelerado de la mancha urbana, además que este tipo de desarrollos particularmente son cerrados, tendencia que ha predominado en los últimos años. A su vez el Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN) menciona que en Monterrey, el crecimiento horizontal involucro un alto costo social, problemas de contaminación, transporte público y privado más costoso, mayor inseguridad y aumento de tiempo en traslados.

### **1.3.2. Tipología de los fraccionamientos habitacionales**

Históricamente los fraccionamientos y barrios habitacionales en la ciudad de Monterrey y su área metropolitana, se proyectaron y construyeron en vecindarios de trama abierta.

De acuerdo con información del IMPLAN de la Ciudad de Torreón, se consideran distintas tipologías de fraccionamientos, estos datos se ajustan al caso de Monterrey. La organización habitacional según Benítez y Campos (2016) pueden clasificarse en:

Fraccionamientos cerrados: desarrollos habitacionales que previas a su construcción, fueron pensadas como fraccionamientos cerrados con control de seguridad, ya sea con caseta de vigilancia o portón automático.

Las colonias cerradas fueron creadas como zonas residenciales con libre tránsito, pero por motivos de seguridad y vialidad, sus accesos fueron restringidos por elementos como: rejas, macetas o postes, dejando solamente un acceso. Un claro ejemplo en la colonia Anáhuac ubicada en San Nicolás de los Garza, en Nuevo León.

Fraccionamientos semi cerrados a partir de su traza urbana en circuito, callejones, vialidades curvadas, permiten su acceso libre en limitadas vialidades. Este tipo de diseño urbano es altamente susceptible a convertirse en colonias cerradas, debido a la facilidad por clausurar y controlar sus accesos.

A partir de la clasificación anterior, y considerando el artículo 4 de la Ley del Régimen de Propiedad en Condominio para el estado de Nuevo León, este tipo de desarrollos habitacionales, los fraccionamientos cerrados, son un tipo de condominio horizontal, ya que partes del suelo y otros bienes son susceptibles de apropiación exclusiva.

### **1.3.3. Surgimiento de los fraccionamientos cerrados**

El origen de los fraccionamientos cerrados según conforman un fenómeno urbano que ha causado una gran relevancia en estas últimas décadas, a partir de los años 80's, en diferentes países latinoamericanos, principalmente en los de vía en desarrollo, así lo describe Roitman (2004).

La aparición de los fraccionamientos cerrados se pueden asociar con las siguientes causas: violencia e inseguridad urbana ya que son temas muy importantes hoy en día. “La seguridad brindada por la urbanizaciones cerradas es la característica más publicitada”. (Roitman, 2004, pág.7). Por otro lado este fenómeno ha tenido algunas consecuencias como el proceso de segregación urbana y exclusión. Dicho modelo de desarrollo habitacional se encuentra principalmente en las periferias urbanas y sectores populares, pero en los últimos años se están construyendo para clase media y alta, al convertirse en exclusivo.

Roitman (2004) indica que ha sido resultado de una tendencia impulsada por promotores urbanos, quienes son los más beneficiados al construir este tipo de desarrollos.

“La ubicación actual de los barrios cerrados en las principales ciudades del mundo está caracterizada por operaciones unitarias de adición de partes o paquetes cerrados en la mancha urbana. Sin embargo, y a pesar de la creciente fragmentación del espacio urbano que esto provoca, este tipo de barrios privados y aislados del entorno inmediato están al mismo tiempo interconectado con los servicios que presta la ciudad abierta, a través de una serie de diferentes redes urbanas.” (Pérez & Salinas, 2007, pág. 11).

De acuerdo a la opinión de Pérez y Salinas (2007) se expresa de diferentes formas este fenómeno, los fraccionamientos cerrados, principalmente que se apartan de la misma ciudad, creando unas islas dentro del tejido urbano. Cabrales Barajas y Canosa Zamora (2001) aclaran que es un tema de gran complejidad, que requiere de categorías analíticas y distintas definiciones pero que están en proceso de construcción.

#### **1.3.4. Características de los fraccionamientos cerrados**

Los fraccionamientos cerrados son un conjunto de edificios residenciales, con equipamiento, espacio libre común y servicios, desarrollado en cualquier parte de la ciudad, principalmente destinado para clases medias y medias-altas, pero extendiéndose en la actualidad a otros grupos sociales.

Es una nueva forma privatizadora del espacio público de la ciudad, una forma de ampliar los lugares privados a costa del espacio público.

Según Roitman (2003) las principales características de los FC son:

- Su perímetro está cercado y puede llegar a ser controlado o no por un servicio privado de vigilancia.
- Acceso restringido
- Por lo particular se encuentran cerca de colonias con un nivel socioeconómico bajo.
- Los residentes buscan un mejor estilo de vida o un status.
- Privatización del espacio publico
- Solución a la inseguridad y delincuencia.

A su vez se puede decir que en sus calles el tránsito de vehículos se realiza a una baja velocidad, pues con esta medida se pretende disminuir el nivel de ruidos y garantizar la seguridad.

Regularmente estas zonas residenciales tienen sus propios reglamentos y normas de convivencia relacionados con el tráfico y la vida comunitaria.

### **1.3.5. La movilidad, aspecto determinante de la vida urbana.**

A partir de la ruptura en el tejido urbano de las formas contemporáneas de la ciudad, integrando la variable de movilidad cotidiana, la cual considera si los habitantes responden de una mejor o peor manera al desplazarse para acceder a las diversas actividades, relaciones sociales y lugares de interés, en el presente estudio se aborda primordialmente el concepto de movilidad y su relación en la vida cotidiana.

Según el diccionario de la Real Academia Española, la movilidad de forma general, es la capacidad de moverse o de recibir movimiento. De acuerdo con esta definición, más



específicamente para el interés de este estudio, Mataix González (2010) relaciona el concepto de movilidad con la capacidad y/o posibilidad de moverse en la ciudad.

“La movilidad urbana es una necesidad básica y un derecho colectivo que todos los ciudadanos deben tener garantizado" (Mataix González, 2010, pág. 10) por lo tanto, “La aproximación de la inclusión, la integración y la cohesión sociales se mide, entre otros, a partir de la igualdad de oportunidades que tienen sus habitantes para participar de la vida en la ciudad.” (Avellanada, 2008, pág.16).

La movilidad cotidiana se identifica así con las prácticas habituales y reiteradas de desplazamientos de corta duración y distancia vinculadas a distintos fines, donde estadísticamente predominan los desplazamientos al trabajo y al lugar de estudio (en ocasiones englobadas como movilidad obligada), aunque existen otras motivaciones: compras, ocio, ir a comer, visitar a familiares y amigos, llevar o recoger a alguien, realizar trámites, acceder a servicios médicos, entre otras, estas últimas no se consideran necesarias u obligadas, por lo tanto, no se incluyen en la cotidianidad.

“El enfoque de movilidad cotidiana no solo hace referencia al desplazamiento físico de las personas entre un espacio y otro en la ciudad, sino que se refiere a las consecuencias sociales, culturales, económicas, físicas de este desplazamiento.” (Jirón & Mansilla, 2014, pág.12). A partir de este enfoque se entiende la relación que existe entre la sociedad, tiempo y espacio, ya que la movilidad es un componente dominante del espacio urbano contemporáneo. Además Jirón y Mansilla (2014) mencionan que la movilidad cada vez se vuelve un factor más importante dentro

de la vida urbana, que puede ser: física, virtual o imaginaria. Sin embargo dicha necesidad de movilidad crea desigualdades sociales dentro de la ciudad.

### **1.3.6. Desigualdades sociales**

Las desigualdades sociales se dividen en diferentes conceptos, un ejemplo es la exclusión, se puede entender por exclusión social el proceso mediante el cual los individuos o grupos son parcialmente o totalmente separado de una participación plena en la sociedad en la que viven.

Cebollada (2006) menciona en su artículo exclusión social en relación con el territorio y la movilidad, que el coche se ha convertido en un instrumento indispensable para tener acceso al territorio urbano, pero al mismo tiempo el uso de éste, crea consecuencias para las personas que no cuentan con un automóvil.

“Para los grupos sociales de menores ingresos el valor de la tarifa de transporte público urbano constituye un factor importante en el presupuesto familiar.” (Avellanada, 2008, pág.27). El transporte público es un elemento de gran importancia dentro de la movilidad cotidiana de las personas dentro de la ciudad. En el caso de este estudio en específico juega un rol importante para las personas que viven en las colonias cercanas e incluso algunas de las que viven dentro del FC, quienes, si bien se desplazan mayormente en vehículo privado, pueden necesitar de él en algún momento y al no dejarlo pasar podrían eventualmente tener dificultad de moverse en caso de alguna situación de emergencia.

Para Ramírez (2006) la accesibilidad es un concepto y elemento básico en la planificación y también está ligado al término de distancia que de alguna manera separa a las personas del lugar al que se necesita acceder por distintos motivos.

Teniendo en cuenta lo antes descrito, para lograr una verdadera integración del tejido urbano, es necesario realizar los estudios y análisis específicos de la zona, con el fin de identificar sus características principales así como su dinámica movilidad urbana, así lo menciona el Plan de Desarrollo Urbano del año 2014.

En este sentido, las variables empleadas para la presente investigación, forman parte de algunos de los principales planteamientos presentes en el Plan de Desarrollo Urbano, donde se identifican las características y componentes básicos que conforman la Ciudad de Monterrey. Con la intención de tomar conciencia y generar una importante reflexión sobre la situación actual y la manera de hacer ciudad que se desarrolla actualmente.

#### 1.4. Planteamiento del problema

El problema surge a partir de la construcción desmesurada de fraccionamientos cerrados en la Delegación Poniente, zona Cumbres Poniente de la Ciudad de Monterrey, como lo establece el Plan de Desarrollo Urbano de Monterrey. Esta zona ha tenido en los últimos años un aumento de ocupación de suelo, por falta de planificación y previsión, creando una expansión acelerada de la mancha urbana, trayendo consigo consecuencias en el espacio urbano y el tejido social.



Figura: 3. Situación actual de los fraccionamientos cerrados.

Fuente: <https://d.elhorizonte.mx/local/poniente-regio-es-una-bomba-de-tiempo/1790820>

La problemática socio-espacial se divide en dos partes, la primera por la fragmentación ocasionada por los FC y la segunda por la falta de accesibilidad. Este fenómeno ha tenido un importante impacto negativo ya que genera una división social en el espacio.

Como se ha mencionado, a partir del crecimiento acelerado de la ciudad sin una planeación adecuada a futuro, se crean desigualdades sociales y conflictos en la movilidad. Para Jirón M (2007) las desigualdades sociales actualmente en las ciudades son ocasionadas por la movilidad restringida, por los diferentes tipos de actividades que afectan los centros urbanos.

“Hoy en día las experiencias de movilidad reflejan una accesibilidad diferenciada a espacios de educación, empleo, salud, recreación, entre otros, además se basan en distintas condiciones sociales que también inciden en la posibilidad de encuentro o desencuentro durante la experiencia.” (Jirón M, 2007, pág.174).

Figura 4. Tráfico en la zona poniente de la ciudad de Monterrey.



Fuente: <https://d.elhorizonte.mx/local/poniente-regio-es-una-bomba-de-tiempo/1790820>

En las experiencias de la movilidad cotidiana, el automóvil ha sido utilizado de manera sobredimensionada en la ciudad, convirtiéndose en el principal modo de transporte, provocando a su vez una saturación de arterias viales y con las barreras físicas ocasionadas por los FC los desplazamientos cada vez son más largos en tiempo y distancia, mientras que existe una falta de ordenamiento de transporte público y cobertura en el área.

En este sentido, considerando los problemas ocasionados por los fraccionamientos cerrados en relación a la movilidad cotidiana en la ciudad, surge la variable dependiente de esta investigación, que es la exclusión socio-espacial, como resultado de las dinámicas urbanas, socioeconómicas y espaciales. Estos fenómenos componen un tema de gran relevancia y se ajustan al caso de estudio.

Según el Plan de Desarrollo Urbano del año 2014 la Delegación Poniente manifiesta problemas viales debido al alto índice de tenencia vehicular, sus características, topográficas y rezago en infraestructura. En esta delegación han proliferado los desarrollos habitacionales de manera importante, principalmente bajo un patrón aleatorio.

El caso de estudio cumple con las características de las variables mencionadas, que se tomaran en cuenta para la investigación y entender como este tipo de desarrollos afecta en la movilidad y cuáles son sus consecuencias sociales.

## **1.5 Preguntas de Investigación**

Pregunta General:

¿Cómo impactan los fraccionamientos cerrados en el tejido urbano?

Preguntas Específicas:

¿Qué efectos sociales tienen las barreras de los fraccionamientos cerrados?

¿Cómo impactan los fraccionamientos cerrados a la exclusión socio-espacial y a la movilidad cotidiana?

¿Cómo afecta el uso predominante del automóvil en las actividades diarias?

## **1.6 Justificación**

La presente investigación se enfoca en estudiar en primer lugar los fraccionamientos cerrados con relación al territorio, en segundo lugar, la movilidad cotidiana que son los desplazamientos que se realizan dentro del territorio y en tercer lugar la exclusión socio-espacial como resultados de los dos anteriores. La comprensión profunda de estos fenómenos permitirá aclarar esta vinculación.

Así el presente trabajo pretende mostrar la evolución que la sociedad ha desarrollado para adaptarse a nuevas circunstancias dentro de la ciudad, interacciones sociales, cambios en la morfología y diseño de la ciudad entre otras características. De esta manera este estudio contribuye a generar conocimientos significativos, realizando una reflexión en busca de alternativas pertinentes que favorezcan la ciudad.

De acuerdo con descripciones del Plan de Desarrollo Urbano de Monterrey, es posible mencionar que existe un problemática significativa la cual se enfrenta la ciudad, en relación al esquema de movilidad que privilegia a los vehículos automotores individuales. En este sentido, el desarrollo urbano dirigido al automóvil, por encima del sistema del transporte público colectivo, reduce la oportunidad de realizar actividades, tiempo, dinero y salud de los habitantes. Por lo tanto es necesario plantear nuevas y más pertinentes alternativas de diseño urbano y de movilidad. Este proyecto de investigación pretende participar en este cambio paradigmático, clarificando el problema y exponiendo los desaciertos del desarrollo de los fraccionamientos cerrados.

### 1.7. Hipótesis y variables

La exclusión social es determinada por los fraccionamientos cerrados y el monopolio del automóvil en la movilidad cotidiana.

Tabla 1. Variables empleadas en la investigación

<b>Variable</b>	<b>Tipo</b>
Exclusión Socio-Espacial	Dependiente
Movilidad Cotidiana	Independiente
Fraccionamiento Cerrado	Independiente

Fuente: Elaboración Propia



## 1.8. Objetivos

- General:

Demostrar la exclusión social que es determinada por los fraccionamientos cerrados desde la perspectiva de la movilidad cotidiana.

- 

- Particulares:

Explicar la relación entre las variables de movilidad cotidiana, exclusión socio-espacial y fraccionamientos cerrados.

Identificar los factores que propician la exclusión social.

Identificar los factores que propician el monopolio del automóvil en la movilidad cotidiana.

## 1.9. Matriz de Congruencia

Para sintetizar lo anterior, se elaboró una matriz de congruencia con la intención de definir las variables incluyendo: el problema, preguntas de investigación, objetivos, justificación e hipótesis.

Tabla 2. Matriz de congruencia, donde se identifica de manera concreta la problemática de la investigación.

Problema	La fragmentación ocasionada por los <u>fraccionamientos cerrados</u> , sus formas y como rompen en el tejido urbano, teniendo una menor accesibilidad, convirtiendo al automóvil como principal modo de transporte dentro de la <u>movilidad cotidiana</u> , causando todo esto una <u>exclusión socio-espacial</u> .			
Preguntas de Investigación	¿Cómo impactan los fraccionamientos cerrados en el tejido urbano?	¿Qué efectos sociales tienen las barreras de los fraccionamientos cerrados?	¿Cómo impactan los fraccionamientos cerrados a la exclusión socio-espacial y la dinámica de movilidad cotidiana?	¿Cómo afecta el uso predominante del automóvil en las actividades diarias?
Objetivo General	Demostrar la exclusión social que es determinada por los fraccionamientos cerrados desde la perspectiva de la movilidad cotidiana.			
Objetivos Específicos	Explicar la relación entre las variables de movilidad cotidiana, exclusión socio-espacial y fraccionamientos cerrados.	Identificar los factores que propician la exclusión social.	Identificar los factores que propician el monopolio del automóvil en la movilidad cotidiana.	
Justificación	Es apropiada esta investigación porque el fenómeno de los <u>fraccionamientos cerrados</u> ha tenido un mayor aumento de ocupación de suelo en los últimos años en la ciudad, afectando el tejido urbano y se está convirtiendo en algo normal, cuando en realidad es un gran problema de accesibilidad, urbano y social, el uso del automóvil es predominante y existe una falta de ordenamiento del transporte público dentro del sistema de <u>movilidad cotidiana</u> y el resultado es la <u>exclusión social</u> . El caso de estudio cumple las características de las variables, la elaboración de este trabajo servirá para generar una nueva perspectiva y reflexionar sobre ello.			
Hipótesis	La exclusión social es determinada por los fraccionamientos cerrados y el monopolio del automóvil en la movilidad cotidiana.			
Variables	Exclusión Social	Fraccionamientos Cerrados	Movilidad Cotidiana	

## **1.10. Alcances y Limitantes**

El procedimiento es aplicable en el área poniente de la Ciudad de Monterrey, Zona Cumbres, ya que en los últimos 10 años se han otorgado permisos para desarrollar hasta 13,000 hectáreas, ocupadas por complejos habitacionales construidos por inmobiliarias provocando una saturación en el sector. Sin embargo, este estudio sirve también de modelo de análisis de un fenómeno global y que se puede aplicar en otras áreas de la ciudad, partiendo desde las variables de movilidad cotidiana y fraccionamiento cerrados.

Área temática: las variables consideradas para esta investigación han sido estudiadas por separado, enfocado en un campo determinado, para después realizar una vinculación entre ellas a partir de un enfoque cualitativo y explicar el fenómeno, existe teoría con una gran variedad de documentos orientados al tema, con distintos enfoques y opiniones, lo que servirá como complemento esencial para este trabajo.

Lugar de Estudio: El fraccionamiento que se analiza es Cumbres Elite, ya que cuenta con las características de un fraccionamiento cerrado. Además se considera la movilidad como parte integral del tejido urbano y como los fraccionamientos cerrados interrumpen en ella. De esta manera, las actividades diarias incluyen valores económicos, sociales, culturales etc., y por medio de encuestas y otras herramientas, se estudiara las necesidades principales, formas de pensar de los residentes y vecinos, así como las dinámicas en la colonia del estudio, para comprender la realidad de vida urbana que se desarrolla en ella.

Tiempo: El período de tiempo de la investigación comprende entre los años 2018 y 2019, años en los que se han recolectado datos, aportaciones teóricas, etc., con el fin de que con dicha información obtenida, en el futuro se puedan desarrollar distintas investigaciones.

### **1.11. Delimitación del área de estudio**

Se consideró el fraccionamiento de Cumbres Elite ya que cumple con algunos requisitos especificase interés para el estudio, como la necesidad urgente de contar con otra alternativa de transporte en el sector, para mejorar la movilidad y brindarle servicio de transporte a todos los residentes de la zona y vecinos de colonias colindantes, además de ser un fraccionamiento delimitado por barreras físicas y de entrada restringida.

El caos vial es uno de los efectos negativos que ha provocado el otorgamiento de permisos, quizás de forma desmedida, para la construcción en el municipio de nuevos barrios habitacionales, de tal forma que el uso del automóvil se ha convertido en el principal modo de transporte, por la falta de un planeación estratégica que considere de manera integral, no solo el desarrollo de vivienda, si no de los diversos servicios urbanos y equipamientos complementarios que son necesarios para brindar calidad de vida en la ciudad.

En la tabla siguiente, se puede mostrar la cantidad de nuevos fraccionamientos habitacionales cerrados aprobados durante el periodo administrativo 2003-2006 en diversos municipios que forman parte del área metropolitana, precisamente el Municipio de Monterrey es el que tiene mayor cantidad de permisos otorgados, es por eso que se consideró un fraccionamiento de dicho municipio.

Tabla 3. Fraccionamientos Cerrados aprobados en el Área Metropolitana de Monterrey

Municipio	Cantidad
Monterrey	59
San Pedro	38
Guadalupe	31
Apodaca	16
Escobedo	14
San Nicolás	6
García	3
Santa Catarina	3
Total	170

Fuente: [www.elnorte.com](http://www.elnorte.com)

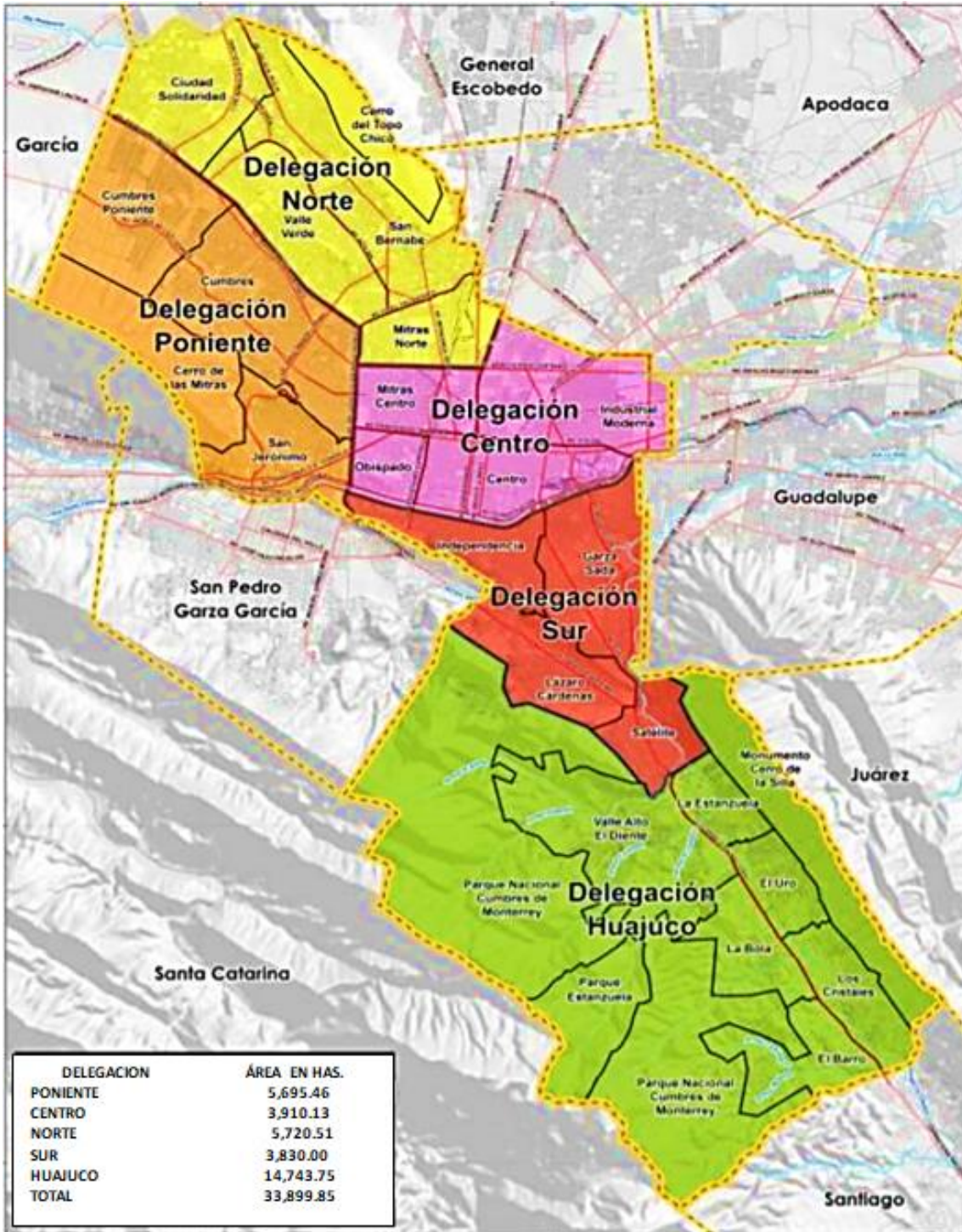
El Municipio de Monterrey está dividido en unidades territoriales que se denominan Delegaciones y que a su vez se subdividen en Distritos. El fraccionamiento de Cumbres Elite, está ubicado en la Delegación Poniente, en el Distrito Cumbres Poniente.

Tabla 4. Municipio de Monterrey: Delimitación por Delegaciones y sus características 2010.

Delegación	Distritos	Población en 2010	Superficie (Has)	Dens.(Hab./Ha.)
Centro	Centro, Industrial Moderna, Mítras Centro y Obispado	143,860	3,910.13	37
Poniente	Cumbres, Cumbres Poniente, Cerro de las Mítras y San Jerónimo.	184,065	5,695.46	32
Norte	Ciudad Solidaridad, Cerro del Topo Chico, Mítras Norte, San Bernabé y Valle Verde.	514,803	5,720.51	90
Sur	Independencia, Garza Sada, Lázaro Cárdenas y Satélite.	251,091	3,830.00	67
Huajuco	El Barro, El Uro, La Bola, La Estanzuela, Los Cristales, Monumento Cerro de la Silla, Parque Estanzuela, Parque Nacional Cumbres de Monterrey y Valle Alto El Diente.	41,731	14,743.75	3
<b>TOTAL</b>		<b>1,135,550</b>	<b>33,899.85</b>	<b>34</b>

Fuente: Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología e Instituto Municipal de Planeación Urbana y Convivencia de Monterrey, con base en el Censo General de Población y Vivienda 2010 INEGI.

Figura 5.. Municipio de Monterrey, dividido por delegaciones y distritos.



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano de Monterrey 2013-2025, pág. 13

## **II. Marco teórico**

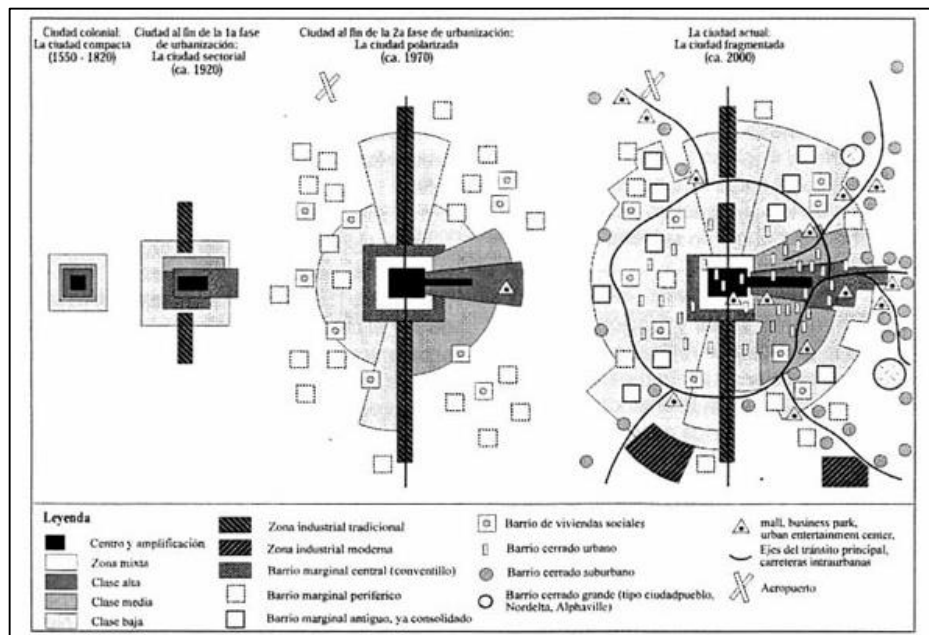


## 2.1. Historia y Desarrollo de las ciudades en América Latina

A lo largo de la historia, las ciudades han sido consideradas como contextos de relaciones sociales en donde se desarrollan actividades, además de diferentes tipos de trabajos en distintos espacios, denominados espacios urbanos, que van configurando la ciudad con el tiempo.

Específicamente para el caso de las ciudades latinoamericanas, el autor Borsdorf (2003) explica cómo fue la evolución de las ciudades desde la época colonial hasta la actualidad, a la que hoy llama la ciudad fragmentada. Más adelante se detallan sus características y el impacto que ha tenido este tipo de desarrollo. Se puede decir que las ciudades en América Latina han presentado cuatro etapas principales de desarrollo tienen cuatro modelos de desarrollo, que según Borsdorf (2003) se explican de la siguiente forma:

Figura 7. El modelo del desarrollo estructural de la ciudad latinoamericana



Fuente: (Borsdorf, Como modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana, 2003)

La ciudad cambió desde un elemento compacto a un perímetro sectorial, desde un organismo polarizado a una ciudad fragmentada.

A continuación se describe la evolución de los cuatro modelos de ciudad, tomando en cuenta lo más relevante de cada una para esta investigación.

### **2.2.1. La Ciudad Colonial (1550-1820)**

Durante esta etapa las ciudades estaban reglamentadas por ordenanzas de descubrimiento y población. Al centro de la ciudad se ubicaban las plazas principales o mayores, de ella partían la red de calles urbanas. La posición social de los ciudadanos se determinaba según la distancia de su casa respecto a la plaza principal. Tenía un crecimiento natural, lo que causaba un crecimiento lento o moderado y su orientación era hacia un centro. Se caracterizaba por ser una ciudad-fortaleza, debido a las guerras que existían por la ocupación del territorio. En 1820 el ferrocarril llega a Estados Unidos.

### **2.2.2. La Ciudad Sectorial, primera fase de rápida urbanización (1920)**

El desarrollo sectorial cambio la estructura de lo que fue el modelo durante la etapa colonial. Comenzó la inmigración de europeos que aportaron nuevas tendencias de urbanización, como el boulevard conocido también como alameda. El diseño espacial era a base de estructuras lineales. Surge el crecimiento de los sectores de clase alta orientándose al boulevard principal junto con el desarrollo de las zonas industriales.

### **2.2.3. La Ciudad Polarizada, segunda fase de rápida urbanización (1920-1970)**

“Entre 1920 y 1930, el objetivo del “desarrollo hacia fuera” en América Latina comenzó a ser desplazado por el paradigma del “desarrollo hacia adentro” (Borsdorf, 2003, pág.42).

Mientras los barrios de clase baja se trasladaban al centro en vecindades, la clase alta se alejaban del centro de la ciudad hacia barrios exclusivos con casas y calles grandes y áreas verdes, esto lo caracterizaba como barrio de clase alta, después llegaron construcciones como torres de departamentos protegidas y los contry clubs con el concepto de vida campestre dentro de la ciudad.

### **2.2.4. La ciudad fragmentada como génesis del fraccionamiento cerrado**

La nueva manera de separar los elementos socio-espaciales da pie a la fragmentación del tejido urbano. Diversos autores lo describen como el retorno a la edad medieval principalmente a que se utilizan los muros como elementos para delimitar el espacio, con el fin de estar en una zona segura y protegerse de los barrios marginales y de la inseguridad. Varias ciudades latinoamericanas han sufrido una transformación urbana traumática por su celeridad, ocasionando deterioros en el entorno y desigualdades sociales.

Las autopistas y carreteras tuvieron una extensión en las ciudades lo que marco un antecedente para la formación de nodos fragmentados, más destacados en el perímetro urbano, al ser una ciudad más extensa donde ocuparan más sistemas de transporte. Figura 8. Donde se aprecia el cambio de un modelo territorial a un sistema de redes.

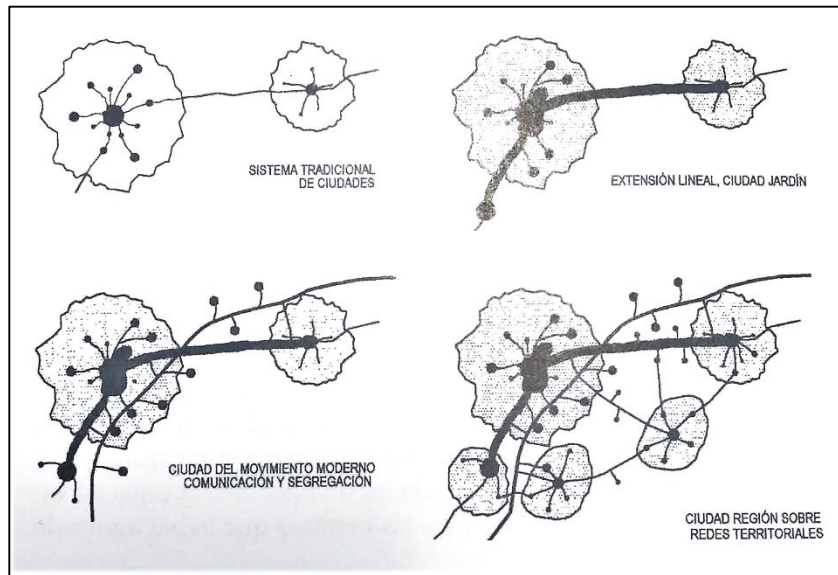


Figura 8. El cambio de un modelo territorial de asentamientos a un sistema de redes.

Fuente: (Herce, 2009, pág. 16)

Continuando con la postura de Borsdorf (2003), se considera que la tendencia de segregación y separación tiene una tradición en América Latina. Y así lo menciona también ONU Habitat (2012) explicando que dicha tendencia se debe a los barrios cerrados y urbanizaciones periurbanas, que son modelos enfocados en corto plazo a la ganancia, reforzando la segregación espacial generando nuevas formas urbanas. “La expansión urbana ha hecho que muchas ciudades desborden los límites administrativos de sus municipios y absorban otros núcleos urbanos en un proceso de conurbación”. (Onu Habitat, 2012, pág. XIV).

Referente a lo anterior se puede entender que la expansión de las ciudades actualmente, ha sido ocasionada, además de factores como el aumento poblacional y la migración del campo a la ciudad, en parte también por la fragmentación que generan los fraccionamientos cerrados, al estar localizados principalmente en la periferia de la metrópoli, lo que a su vez genera la necesidad de

ampliar las redes de infraestructura destinada a la movilidad motorizada, provocando nuevas formas de exclusión socio-espacial ligadas a la movilidad.

Todo esto como resultado de la ausencia de una verdadera planificación pertinente a partir del estudio del contexto y las necesidades reales de los habitantes mediante la reflexión sobre los modos de vida y las costumbres de las personas, como lo menciona Ledezma Morales (2013).

## **2.2. Las ciudades después de la Revolución Industrial**

Se considera a la Revolución Industrial como una era de transformación tecnológica e innovación científica muy importante en la historia de la humanidad, ya que tuvo un gran impacto en la sociedad global. Dicha revolución tecnológica comenzó a finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX, en Reino Unido y posteriormente se extendió por todo el mundo.

La morfología de las ciudades ha sido configurada por las actividades económicas desde los barrios de artesanos en las ciudades antiguas hasta las ciudades modernas con su ordenación de áreas urbanas destinada a la industria masiva, así lo menciona Layuno Rosas (2013). Por otra parte Munizaga Vigil (2000) menciona que la funcionalidad y racionalidad en la arquitectura de la ciudad moderna se cambia por una estratificación social y un formalismo urbano acentuado.

Se puede decir que algunas de las características de esta revolución son las siguientes:

- Surgieron nuevos movimientos migratorios desde el campo a las ciudades
- Desarrollo de comercio internacional
- Creación de mercados financieros
- Desarrollo de Industrias
- Nace el proletariado

- El ferrocarril

Para Layuno Rosas (2013) el concepto de ciudad industrial es una estructura urbana afectada por sistemas de producción mecanizada y procesos capitalistas creando cambios políticos, económicos y sociales, además de la planificación de alojamientos y equipamientos para el desarrollo de la vida diaria.

El urbanista Héctor Quiroz Rothe (2003) hace una crítica sobre la ciudad industrial donde menciona que la industria es considerada una actividad relacionada con el contexto urbano. Se entiende que dicha época pasó por una crisis por los cambios en las ciudades por los enfrentamientos de la sociedad, la tecnología y la cultura, en base a esto, surgen nuevas ideologías urbanas, creando nuevas teorías y modelos de desarrollo urbano.

### **2.3. Surgimiento de los fraccionamientos cerrados**

A este fenómeno de fragmentación se le conoce al día de hoy como: Barrios Cerrados o *gatted communities* en varios lugares del mundo, y en México como Fraccionamientos Cerrados (FC), tendencia que ha predominado por el cierre de los conjuntos habitacionales en las últimas décadas, interrumpiendo el tejido urbano al estar amparados por la demanda social de la seguridad, ubicados principalmente en áreas suburbanas pero al mismo tiempo se encuentran próximas a vías importantes de alta velocidad y gran capacidad para facilitar el desplazamiento.

La mayoría de los estudios dicen que el surgimiento de estos fraccionamientos son por causa de la inseguridad por estar ubicados en las periferias urbanas particularmente, y dichos conjuntos habitacionales están conformados por personas con un nivel socioeconómico medio alto y alto, porque sus lotes son lo suficientemente amplios y tienen diferentes amenidades dentro del sector, como: gimnasios, piscinas, terrazas, palapas, canchas, juegos para niños, por mencionar algunas.

“Arquitecturas autónomas y franjas urbanas confluyen en el aprovechamiento de las ventajas de aglomeración. Ambas configuran vecindarios defensivos que evitan el libre acceso, consagrando la exclusividad de un espacio así convertido en fragmento de ciudad, evidenciando una fractura social incorporada sin más a la vida cotidiana naturalizada”. (Méndez, 2004, pág.2).

Estos complejos normalmente cuentan con un sistema de seguridad, como: cámaras, caseta de vigilancia, plumas de acceso etc. Entre otras, los cuales impiden el libre acceso a aquellos que no son residentes.

Los vecindarios defensivos como los llama Méndez (2004) tienden a tener comportamientos de exclusión social, falta de conectividad, problemas de movilidad y estos mismos propician su aislamiento, privatizando el espacio público, impidiendo que las calles y lugares de recreación sean utilizados por cualquier persona, así lo menciona Roitman (2003). “El tema de la segregación urbana se define como una concentración de tipos de población dentro de un territorio dado”. (Ledezma Morales, 2013, pág. 76).

A lo largo del tiempo el fenómeno de los FC han tenido algunos cambios, es decir se ha perdido su esencia original, ya que estudios anteriores los describen como sectores donde los predios y las viviendas son lo suficientemente amplias, porque eran dirigidos específicamente para personas con

un nivel socioeconómico alto, hoy en día han proliferado rápidamente desarrollos cerrados que incluyen a personas con un nivel socioeconómico medio, en donde los predios son más reducidos para lograr un mejor aprovechamiento del suelo, lo que implica tener más familias aisladas de la ciudad, más automóviles y más problemas sociales dentro y fuera del área. Figura 9. Evolución de los Fraccionamientos Cerrados.

Figura 9. Fraccionamientos Cerrados explicando su evolución.



Fuente: Elaboración propia a partir de <https://www.milenio.com/estados/fraccionamientos-cerrados-antitesis-del-urbanismo-moderno>



### **2.3.1. Interacción de un fraccionamiento cerrado con su entorno**

La experiencia de una persona con su entorno comienza a partir de la comprensión de sus estructuras básicas que le dan sentido a su experiencia cotidiana, a través de su identificación y orientación. Son muy pocos los habitantes que viven su ciudad, así lo menciona Guzmán (2014), por otro lado, Ledezma Morales (2013) describe que la relación de ciudad, entorno y traza urbana pueden ser un motivo de fragmentación, utilizadas como barreras donde termina lo público y comienza lo privado. Se debe encontrar la forma de que la construcción desmesurada de los FC no sea tan agresivo en el tejido urbano.

Dejando a un lado el tema de la inseguridad y la violencia, que son unas de las características principales del surgimiento de los FC, es necesario describir otros factores que estos ocasionan diariamente, creando problemas en la ciudad y la sociedad, por ejemplo: la dependencia del automóvil y la falta de relación colectiva en el entorno, estas dos serán de relevante importancia para esta investigación. “Además de la fragmentación, la movilidad constituye otro de los rasgos distintivos de la ciudad de fines del siglo XX”. (Quiroz Rothe, 2003).

### **2.3.2. La influencia del automóvil**

El uso general del automóvil tiene una gran influencia en la configuración de la ciudades, usos sociales y crean condiciones para que se produzcan innovaciones, que pueden resultar aceptables o no así lo menciona Abejón (1981).

Para Ledezma Morales (2013) parte de la problemática sobre movilidad son las causas que inducen a desarrollarse las necesidades de desplazamientos, cada vez con mayor frecuencia y más distantes.

“La importancia de la movilidad se percibe en el crecimiento que se ha dado a lo largo de las vías de comunicación, conformando auténticas ciudades lineales en donde se diluye el límite entre lo urbano y lo suburbano” (Quiroz Rothe, 2003).

De acuerdo con lo anterior, el autor Quiroz Rothe (2003) menciona que la movilidad se aprecia en el crecimiento de vías de comunicación, esto se refleja en la relación de la ciudad, el entorno, la traza urbana convirtiéndose en características detonantes que pueden fragmentar la ciudad, es decir utilizándose como límites donde termina lo público y comienza lo privado. Al estar las viviendas, más alejadas de los centros donde se realizan las actividades diarias, (que normalmente se sitúan en el centro de las ciudades) aumenta la demanda del transporte público y privado.

La mayoría de las personas que viven dentro de un fraccionamiento cerrado cuentan por lo menos con dos automóviles por vivienda, ya que para poder salir del desarrollo son muy extensas las distancias a recorrer y sumando además la distancia por recorrer al centro de la ciudad.

En la figura 10. Se demuestra el impacto que han tenido los (FC) y los problemas que han tenido a partir de sus distancias, la dependencia del automóvil y sus consecuencias sociales.

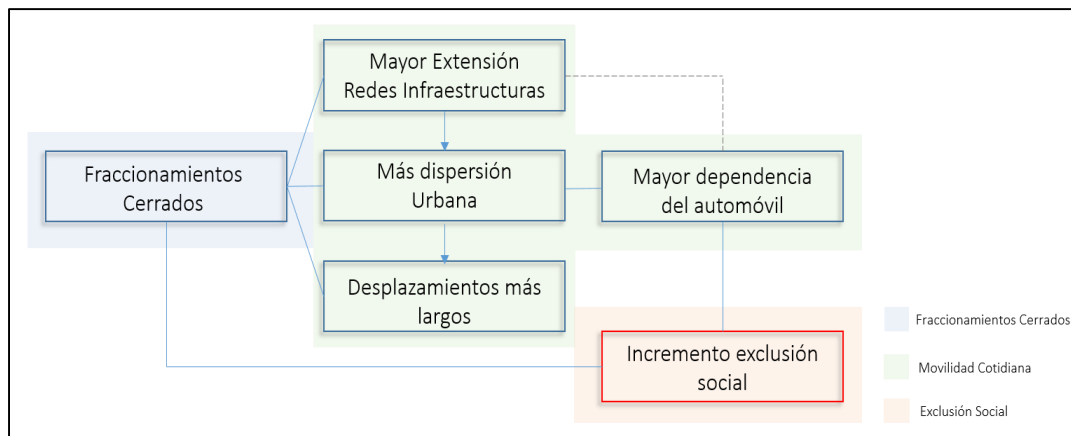


Figura 10. El impacto de los fraccionamientos cerrados en el modelo territorial de expansión continuada de la ciudad y sus consecuencias.

Fuente: Elaboración propia a partir de (Herce, 2009, pág. 17).

El espacio urbano ocupado por el uso del automóvil y transporte motorizado en general representa en los nuevos desarrollos urbanos porcentajes superiores al 50%. (Martinez & Borja, 2014, pág.5) Existen diferentes alternativas para disminuir el uso del automóvil, en distintas ciudades en el mundo han optado por utilizar bicicletas, o el auto compartido entre otras, pero en algunas ciudades mexicanas todavía el automóvil tiene predominio como modo de transporte, en parte por la falta de cultura en la movilidad y por la deficiencia de los sistemas de transporte, además las urbes están diseñadas y planeadas para el automóvil.

### **2.3.3. La Accesibilidad en el territorio y en la movilidad**

El concepto de accesibilidad tiene relación con los lugares, hace referencia a la facilidad con que los individuos de una comunidad puedan llegar a un lugar. Esta se divide en dos partes fundamentales:

- a) Micro-accesibilidad: Se refiere a los edificios, vehículos, etc.
- b) Macro-accesibilidad: Se refiere a zonas, equipamientos, complejos etc.

Jirón y Mansilla (2010) mencionan que la accesibilidad se puede distinguir por diferentes barreras, como por ejemplo desde el punto de vista de la movilidad cotidiana y las condiciones socioculturales:

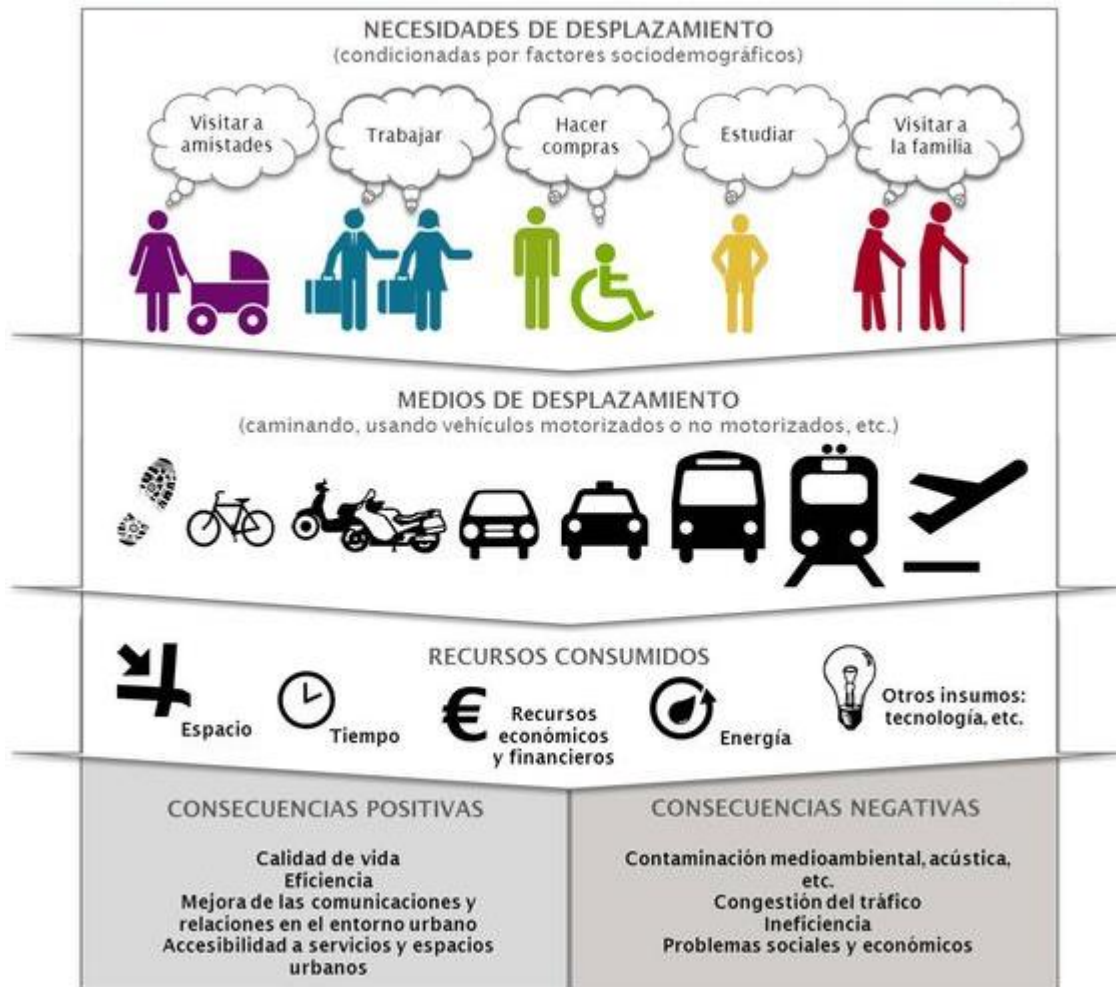


Figura 11. Accesibilidad para motorizados y no motorizados

Fuente: <https://www.pinterest.com.mx/pin/338192253245162973/>

Existen diversos tipos de accesibilidad, y algunos autores que lo describen de forma diferente, para

Mataix (2010) existen dos tipos de accesibilidad:

1. Accesibilidad con facilidad de desplazamiento: se presenta cuando el lugar es eficiente y el transporte pueda circular sin problema.

2. Accesibilidad con proximidad: cuando el desplazamiento pueda ser autónomo sin usar vehículos motorizados y lograr satisfacer las necesidades.

## **2.4. La movilidad**

El concepto de movilidad puede presentarse de diversos modos. De manera general, la palabra “movilidad” es un componente esencial de la organización de los espacios por las sociedades y a su vez se relaciona con ciertas características urbanas. Movilidad se define como desplazamientos y transferencias de un lugar a otro, así lo menciona Palma Calorio (2013).

Desde el punto de vista de la sociología urbana y de la geografía crítica ambas con un pensamiento orientado en la desigualdad socio territorial del transporte, la movilidad fue una pieza central de los años setenta. Para Gutiérrez (2012) a partir del año 2000 la movilidad se instala progresivamente como un ejemplo vinculado a la llegada de nuevas tecnologías, el fin de la sociedad industrial y la conexión con cambios en la estructura y morfología urbana.

Herce (2009) emplea el término “movilidad”, refiriéndose a algunas elecciones dentro de la gama de posibles modos de transporte.

De esta manera es posible considerar que a partir de la definición de movilidad, nacen nuevos conceptos ligados a esta, como es la movilidad espacial y la movilidad urbana por mencionar

algunas ambas esenciales para esta investigación, la primera con un enfoque territorial y la segunda como la capacidad de moverse por la ciudad.

### **2.4.1. La movilidad en el territorio**

Este concepto se refiere a entender la movilidad como una práctica social de desplazamiento en el territorio. Gutiérrez (2012) define este tipo de movilidad en dos aspectos:

1. Se refiere a una frecuencia o pauta de comportamiento.
2. La práctica social que es integrada al contexto social, al espacio y el tiempo.

Para Módenes (2008) la movilidad espacial es un fenómeno complejo, integrado por diferentes dimensiones habitual, residencial, migratoria, vacacional etc. Es difícil analizarlas por separado por que existe una relación entre ellas.

Además, la movilidad espacial permite entender la experiencia territorial real de los componentes de poblaciones y aplicar enfoques demográficos, consiente en aprovechar las metodologías de proyección demográfica para imaginar cómo puede evolucionar la relación entre poblaciones y territorios.

Desde la perspectiva de Zelinsky (1971) menciona que dentro de la movilidad espacial se desglosan dos tipos importantes de movilidad: migración y circulación, la primera

caracterizándose por la modificación permanente del lugar de residencia y la segunda por referirse a desplazamientos cortos y cíclicos, que también es conocida como movilidad cotidiana para otros autores, uno de ellos es Kaufmann (2008) que explica el concepto de movilidad en la sociedad.

Una de la hipótesis que menciona Kaufmann (2004) es que las sociedades son cada vez más “móviles”. Dicha hipótesis nace de la observación de los estilos de vida contemporáneos, donde han evolucionado la relación del espacio y el tiempo, permitiendo el aumento de las distancias recorridas y la aparición de nuevas formas de desplazamiento.

### 2.4.2. Tipos de movilidad espacial

Kaufmann, Schuler, Crevoiser y Rossel (2004) definen la movilidad espacial como los desplazamientos físico-territoriales y describe cuatro tipos:

	<b>Residencial</b>	<b>Migración</b>	<b>Viajes</b>	<b>Cotidiana</b>
<i>Definición</i>	Refiriéndose al curso residencial	Movimientos Internacionales Interregionales Migración	Turismo	Movimientos en la vida diaria.
<i>Dimensión</i>	Demografía	Sociología	Antropología	Geografía

Tabla 5. Tipos de movilidad espacial, definición y dimensión.

Fuente: Elaboración propia a partir de (Kaufmann, Schuler, Crevoisier, & Rossel, 2004, pág. 17)

El estudio de la movilidad cotidiana está cada vez más presente en la producción científica de los geógrafos, desde avances conceptuales, contribuciones metodológicas y casos de estudio (Albertos, 2007).

Barreras/ Dimensiones de Accesibilidad Cotidiana	Condiciones socioculturales					
	Financieras	Físicas	Habilidades	Temporales	Organizacionales	Tecnológicas
Actividades (empleo, educación, salud, recreación ...)						
Relaciones Sociales (redes)						
Lugares (móviles, fijos, transientes)						

Tabla 6. Condiciones Socioculturales

Para esta investigación se tomará en cuenta la movilidad cotidiana como variable independiente del estudio, donde se utiliza el adjetivo “cotidiano” para restringir el concepto a aquellas formas que se distinguen por su habitualidad, diferenciándose así de los otros tipos de movilidad como menciona Salerno (2012).

Estos tipos de movilidad espacial también son clasificados en dos dimensiones: la temporalidad, que puede ser por largo o corto tiempo y el espacio, refiriéndose al espacio interno o externo a la sala de estar. (Kaufmann, Schuler, Crevoisier, & Rossel, 2004).

	Temporalidad Corta	Temporalidad Larga
Espacio Interno	Movilidad Cotidiana	Movilidad Residencial
Espacio Externo	Viajes	Migración

Tabla 7. Los cuatro tipos principales de movilidad espacial

Fuente: (Kaufmann, Schuler, Crevoisier, & Rossel, 2004, pág. 18)



De acuerdo con la tabla anterior, se entiende que la movilidad cotidiana es de corta duración ya que los desplazamientos que se realizan con frecuencia durante el día se cumplen dentro de la misma ciudad.

### **2.4.3. Movilidad Urbana**

Para comenzar el tema, se toma la siguiente cita como punto de partida:

“La movilidad urbana, entendida como la necesidad o el deseo de los ciudadanos de moverse, es por tanto, un derecho social que es necesario preservar y garantizar de forma igualitaria”. (Mataix González, 2010, pág. 7)

Actualmente las ciudades carecen de diseño y visión, resulta muy complicado adaptarse a las necesidades cotidianas, acceder a diferentes lugares y en general es difícil moverse por toda la ciudad, este fenómeno debería cambiar para que la movilidad sea compatible y garantizada con un nivel de calidad de vida adecuado.

En este sentido Manuel Herce (2009) toma el concepto de movilidad urbana como un derecho social, donde explica también que movilidad y transporte son conceptos con diferentes alcances, ya que el concepto de movilidad es la necesidad de moverse y el transporte es el instrumento con el que se mueven las personas.

#### **2.4.4. La movilidad urbana y la sociedad**

En los últimos años, se puede observar en las ciudades distintos modos y sistemas de transporte para desplazarse, como: a pie, transporte público, automóvil, bicicleta entre otros, pero no todos están al alcance de algunas personas por diferentes características como la edad, capacidades físicas, nivel de renta entre otros, generando diferencias sociales.

Por otro lado Gutierrez (2010) en su artículo “movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial” menciona que el uso del transporte individual ha crecido rápidamente, al igual que los tiempos de viaje y es acompañado de diversos conflictos como el tráfico, excluyendo principalmente a los peatones y a los transportes no motorizados que son de gran importancia en las políticas de movilidad.

La movilidad urbana se presenta de dos maneras, así lo menciona (Mataix González, 2010):

- a) Movilidad accesible: Donde las personas tienen la posibilidad de escoger la forma de desplazamiento que más se ajuste a sus necesidades. Se trasladan con mayor facilidad y acceden a diferentes lugares de la ciudad.
- b) Movilidad restringida: Cuando las personas por alguna circunstancia tienen mayores dificultades para realizar sus actividades cotidianas y el acceso a lugares es limitado.

Manuel Herce (2009) explica en su libro: “Sobre la movilidad en la ciudad” que entre mayor sea la accesibilidad para los modos de transporte motorizados implica menos accesibilidad para los no motorizados, y lo clarifica con el siguiente diagrama:

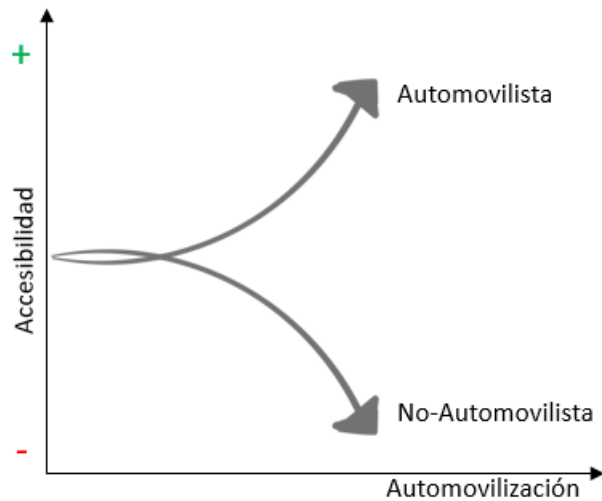


Figura 11. Accesibilidad para motorizados y no motorizados

Fuente: Elaboración propia a partir (Herce, 2009, pág. 26)

#### 2.4.5. Alteración de la estructura territorial

Actualmente las ciudades siguen creciendo de manera horizontal, hay más población y menos espacios, más automóviles y poca cobertura de transporte público. Mataix (2010) menciona que la cultura del auto ha predominado en las últimas décadas, generando mayores necesidades y conflictos que influyen en el desarrollo económico, social, ambiental y la calidad de vida.

Continuando con la opinión de Mataix (2010) en su artículo “movilidad urbana sostenible: un reto energético y ambiental” comenta sobre la congestión del tráfico que se vive día con día en las ciudades es ocasionada principalmente por el auto, tiene numerosas consecuencias negativas como pérdida de tiempo, implica un alto riesgo de accidentes, entorpecimiento en la circulación pero

sobre todo una alteración en la estructura territorial por la construcción de autopistas, avenidas y carreteras.

“La relación motorización – incremento del espacio viario, lleva a una espiral de dependencia del coche que implica costes energéticos y sociales de difícil asunción por una sociedad democrática” (Herce, 2009, pág. 25)

Como se muestra en la Figura 12, existe un ciclo de dependencia del automóvil, una de las principales razones es que el diseño y planificación de las ciudades están orientadas a este y cada vez el desarrollo de la metrópoli es mas disperso.

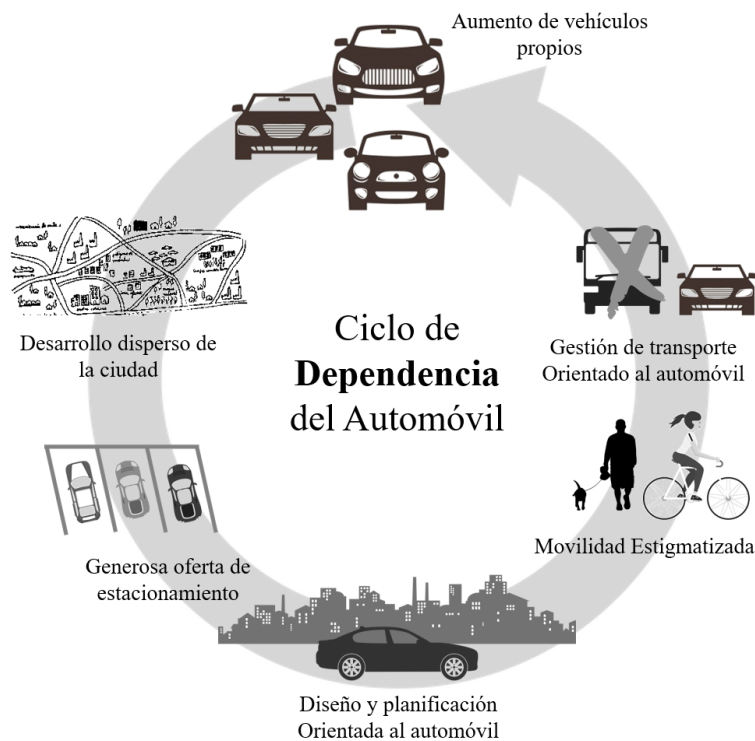


Figura 12. Relación entre la motorización y la dependencia del automóvil el sistema de transporte.

Fuente: Elaboración propia a partir de: (Newman, Kosonen, & Kenworthy, 2016)

Así mismo Gabriel Dupuy (1995) citado también por (Herce, 2009) explica en su libro “*les territoires de l’automobile*” que la dependencia del auto crece, ocasionando una exclusión social. Es decir, al momento en el que la ciudad es diseñada orientada al automóvil, se excluye a toda persona que no cuente con uno, por lo que sus traslados los realiza con otro modo de transporte o simplemente a pie y sus recorridos pueden llegar a ser más largos y costosos.

#### **2.4.6. Alteración del modelo social de movilidad**

Existen diversos cambios sociales en la sociedad que han afectado continuamente en la movilidad. Herce (2009) resume comportamientos presentes en las políticas de atención a la movilidad y cómo un derecho de la sociedad, donde se pueden identificar las siguientes:

Incremento del trabajo autónomo y diversificación de los lugares de trabajo.
Tendencia al equilibrio en la distribución de los viajes a lo largo del día.
Tendencia a puntas de utilización del vehículo privado los fines de semana.
Encarecimiento de los viajes en vehículo privado.
Mayor conciencia social sobre el coste energético y medioambiental.

Tabla 8. Alteraciones del modelo social de la movilidad

(Herce, 2009, pág. 27)

Existe una gran diferencia comparando la tabla anterior con las actividades que se realizan actualmente, como por ejemplo:

Incremento del trabajo autónomo y diversificación de los lugares de trabajo.
No hay un equilibrio en la distribución de los viajes a lo largo del día.
El automóvil es utilizado toda la semana, los fines de semana sobre todo el domingo se puede ver un menor uso.
La mayoría de los viajes se realizan en vehículo privado y no en transporte público.
Menor conciencia social sobre el coste energético y medioambiental.

Tabla 9. Alteraciones del modelo social de la movilidad en la actualidad.

Fuente: Elaboración propia

#### **2.4.7. Movilidad Cotidiana**

Como mencionan los autores Kaufmann, Schuler, Crevoiser y Rossel (2004) la movilidad cotidiana se refiere a los movimientos en el espacio o mejor dicho los desplazamientos habituales dentro del espacio así lo explica Miralles Guash y Cebollada (2009).

“Las actuales dinámicas territoriales de los espacios urbanizados son el resultado de estos dos procesos paralelos, de dispersión de las actividades y de la población en entornos urbanos y metropolitanos y a la vez de concentración y aproximación donde las vecindades ganan valor social.” (Miralles-Guasch & Cebollada, 2009, pág. 198).

La movilidad cotidiana se comprende como las prácticas frecuentes o habituales de desplazamientos de corta duración, es decir que se realizan a partir de un lugar como la residencia (origen) hacia el trabajo o escuela (destino), también se le conoce como movilidad obligada ya que son las que se hacen más veces durante el día. Además de este tipo de viajes existen otros con

diferentes causas como lo que son: visitar a familiares, ir al médico, compras, ir a restaurantes entre otras.

Miralles-Guasch & Cebollada (2009) señalan que los desplazamientos están relacionados con lo social y distribución de actividades económicas y además explican que la movilidad se caracteriza por: tiempos, motivos y medios de transporte, mientras que la estructura urbana ha tenido una gran evolución.

“La predominancia de los modos de transporte motorizados, especialmente, el automóvil privado, supone la ocupación creciente del espacio público para circulación y aparcamiento, espacio que se resta a otros usos y funciones urbanas” (Mataix González, 2010, pág. 35)

Existen diversos problemas al utilizar con exceso el automóvil, como los recorridos cotidianos como los traslados de la casa hacia el trabajo, Mataix (2010) explica que la mayor parte del tiempo este modo de transporte se encuentra estacionado, y las avenidas ocupan mayor espacio creando un “efecto barrera”, donde el peatón se ve limitado al realizar sus actividades.

“En la etapa fordista la movilidad se asocia casi exclusivamente al trabajo, y a la utilización de los medios de transporte mecánicos. Son desplazamientos pendulares muy pautados en el espacio y en el tiempo, con franjas horarias y recorridos fijos, y los protagonizan los commuters, aquellos que van del lugar de residencia al de trabajo y a la inversa”. (Miralles-Guasch & Cebollada, 2009, pág. 199).





Figura 13. Diagrama general de la movilidad, formas y tipos.



Fuente: Elaboración propia

## 2.5. El fordismo y postfordismo

Miralles-Guasch & Cebollada (2009) mencionan que surgieron cambios en la forma de producción a partir de la crisis de los años 70, transformándose de una estructura fordista a una postfordista, donde tuvo algunas causas la movilidad.

El termino fordismo se refiere al modo de producción industrial en serie, que se llevó a la práctica por Henry Ford, quien fue fabricante de automóviles en Estados Unidos.

El periodo de este sistema fue en el siglo XX, el objetivo consistía en la transformación del esquema industrial y la reducción de costos, creando una estrategia de expansión en el mercado bajo la idea de la “cultura de masas” que se entiende como la sociedad de consumo, es decir: la creación de automóviles en serie permitiendo a las personas desplazarse con libertad. Dicha propuesta causo transformaciones sociales, culturales y urbanas.

Actualmente uno de los mayores problemas en las ciudades es el uso excesivo del automóvil, no solamente es utilizado para trasladarse a lugares lejanos, también se utiliza para realizar recorridos cortos. Mataix (2010) menciona que la demanda de la movilidad es más dispersa y difícil por el transporte público, por eso ha aumentado la dependencia del auto.

“El modelo socio-económico y territorial incierto, evolutivo y multiforme de la etapa postfordista, incrementa los desplazamientos y con ellos los motivos que los inducen y los modos de transporte utilizados”. (Miralles-Guasch & Cebollada, 2009, pág. 199).

El post-fordismo se puede encontrar en la actualidad en grandes ciudades y países. Se caracteriza por ser un sistema de producción de nuevas tecnologías de información y servicios, teniendo una

producción limitada y flexible donde se aplica un rediseño de productos diferenciados, consecuencias sociales y espaciales. Las actividades económicas y las transformaciones de los estilos de vida hoy en día se ven reflejados como la justificación de intervenciones, donde existe una carencia de espacio urbano. (Díaz Orueta & Lourés Seoane, 2003).

<b>Modelos de producción en la ciudad</b>	
Fordismo	Post-fordismo
Disminución de tiempo de producción y costos.	Nuevas tecnologías de información y comunicación.
Producción en serie	La producción responde a la demanda.

Tabla 10.. Diferencias del Fordismo y Post-fordismo.

Fuente: Elaboración propia

## **2.6. La percepción del automóvil**

La percepción del automóvil a partir de del usuario ha ido evolucionando con el paso del tiempo. En los últimos años el auto ha sido un producto de gran posicionamiento en el mercado. Ahora, se enfrenta a un cambio de apreciación debido a la revolución de la movilidad y a la restricción al tráfico en las grandes ciudades.

Según Aaker (1982), se distinguen 6 tipos de acciones o alternativas que hay que considerar para posicionar un producto o marca:

1. Posicionamiento por atributo
2. Posicionamiento por precio/calidad
3. Posicionamiento por uso del producto
4. Posicionamiento respecto a su aplicación o uso
5. Posicionamiento con respecto a la clase de producto

## 6. Posicionamiento con respecto a los competidores

El posicionamiento por el uso del automóvil en el mercado, es un símbolo de estatus social en las ciudades Mexicanas. las personas buscan poner en concordancia la elección de un modo de transporte con sus aspiraciones sociales e individuales. “Desde la década de los noventa, en las ciudades latinoamericanas ha aumentado hasta la saturación el uso del automóvil debido al crecimiento económico.” (Capron & Pérez López, pág. 11). Dicha saturación se demuestra en las arterias viales de las áreas metropolitanas, debido al predominio de este modo de transporte las personas que no cuentan con un auto propio pierden derecho a la movilidad.

Los automovilistas describen de manera precisa su experiencia con el tráfico, donde la mayoría son comentarios negativos. “El tráfico produce ansiedad, angustia, enojo, desesperación, estrés, frustración, cansancio y nervios, entre otros sentimientos.” (Capron & Pérez López, 2016, pág. 13). Otros efectos por causa del automóvil, son los accidentes viales.

Sin embargo estos sentimientos y efectos se olvidan cuando se habla de un nivel socioeconómico, en este sentido los individuos prefieren tener un auto propio para mantener una posición en la sociedad sin importar los embotellamientos que incrementan los tiempos de circulación. “Hacerse de un coche nuevo, a lo largo de los años, tiene menos que ver con atender una “necesidad”.” (Capron & Pérez López, 2016, pág. 17). En este sentido el automóvil pasó de ser una necesidad a un lujo que se ajuste más a su posición social actual. Esto se relaciona con el tema de poseer una casa dentro de un fraccionamiento cerrado.

## 2.7. Exclusión social

Mataix (2010) en su artículo movilidad urbana sostenible: un reto energético y ambiental, menciona que existe un fenómeno relacionado con la movilidad urbana: la exclusión social. Esta se genera a partir del uso predominante del automóvil que propicia el ciudadano que carezca de este hace perder autonomía, además de originar un riesgo de marginación en distintos grupos sociales.

“El término exclusión social ha cobrado especial relevancia en las últimas décadas, tanto en el debate sociológico como en la agenda política, para referirse a la aparición de nuevas formas de desigualdad que van más allá de las viejas clases sociales en un contexto de profundas transformaciones económicas y sociales a escala global”. (Sánchez Alías & Jiménez Sánchez, 2013, pág. 134).

Como se menciona anteriormente las desigualdades se han manifestado de diferentes maneras, algunos análisis de enfoque cualitativo han corroborado que en distintas ciudades de Latinoamérica existen situaciones donde se presenta la exclusión social a partir de la movilidad, un ejemplo es la dificultad de desplazarse las personas en la ciudad, sobre todo grupos sociales de menores ingresos.

Los espacios residenciales de sectores de un nivel socioeconómico bajo tienen escasas funciones urbanas, por lo que los habitantes se ven obligados a desplazarse por la ciudad para realizar sus actividades diarias teniendo que realizar recorridos más frecuentes y extendidos, esto propicia un detrimento en su movilidad y accesibilidad. Avellanada (2008) menciona que el costo del transporte es un elemento principal que condiciona la accesibilidad a diferentes servicios, actividades y oportunidades. La longitud de los trayectos que se recorren para realizar diferentes

actividades diarias obliga a las personas a trasladarse con medios de transporte motorizados. (Avellanada & Lazo, 2011).

Avellanada (2008) también señala que el transporte colectivo es representado como un elemento de inclusión social para las personas de bajos recursos, pero en la realidad actual se puede observar en la ciudad, la falta de conectividad entre avenidas lo que hace que los recorridos sean más largos, la mayoría de las veces el recorrido de la ruta del transporte público es extensa y se pierde tiempo en la espera y el traslado.

“Para las poblaciones pobre urbanas estos elevados costes del transporte significan una reducción de sus posibilidades de desplazamiento en medios de transporte motorizados. En este sentido, la incapacidad de hacer frente a los gastos derivados de sus necesidades de desplazamiento conlleva una restricción de sus posibilidades de movilidad”. (Avellanada, 2008, pág. 29).

Estos grupos sociales se ven sometidos a diferentes problemas diarios incrementando la exclusión social.

### **2.7.1. La exclusión social a partir de la movilidad**

Actualmente el uso del vehículo privado es el principal elemento conector del conjunto del territorio en las ciudades aunque su uso no es universal por dos motivos, el primero por no contar con una licencia de conducir y el segundo a contar con uno. (Cebollada Frontera, 2006)

Existen diferentes problemas de movilidad, Avellanada (2008) menciona algunos principalmente para población de rentas bajas donde la mayoría no cuenta con auto propio y se desplaza en transporte público, por ejemplo:

- Desplazamientos para el trabajo y búsqueda de empleo
- Acceso a diferentes centros y equipamientos
- Visitas a familiares y amigos
- Actividades culturales y recreativas

Las actividades anteriores son parte de la movilidad cotidiana según Kaufmann, Schuler, Crevoisier, & Rossel (2004).

Cebollada (2006) resume en una lista diferentes tipo de exclusion:

- Exclusión a partir de la movilidad por no poder utilizar el vehiculo privado en un lugar que se caracteriza por la ausencia de transporte publico.
- Exclusión al acceso, uso y disfrute de bienes y servicios por la falta de accesibilidad territorial.
- Exclusión social que es el proceso de separacion de un persona de un grupo de perosnas respecto a posibilidades laborales, economicas, culturales, etc.

También Cebollada (2006) establece tres categorías de formas de desplazamientos según territorios, extraído de Kaufmann (2000):

<b>Áreas urbanas</b>	<b>Forma de desplazamiento</b>
Incluyentes	No motorizado y transporte de uso colectivo
Semiincluyentes	Vehículo privado y transporte de uso colectivo
Excluyentes	Vehículo privado Vehículo privado y no motorizado

Tabla 11.. Formas de desplazamiento según territorios

Fuente: (Cebollada Frontera, 2006)

Los incluyentes se refieren a la elevada oferta de transporte público. Presenta un morfología urbana compacta que reduce las distancias a recorrer para resolver actividades cotidianas.

Los semiincluyentes, se demuestran ausencias en la oferta de transporte público. Se ubican en una morfología urbana casi compacta pero la cantidad de funciones es menor que las que se presentan en las áreas incluyentes.

Las excluyentes presentan una falta de transporte público, localizadas en áreas suburbanas de baja densidad, no satisfacen las necesidades cotidianas de la población.

Partiendo de la exploración de los vínculos entre las variables de esta investigación, el enfoque a este tipo de población es decir, los que están fuera, es fundamental ya que viven cerca de zonas residenciales privadas.

“El término exclusión se refiere a que alguna cosa o alguien quedan fuera de algo, en contraposición a los que están dentro”. (Cebollada Frontera, 2006, pág. 107).



Los fraccionamientos cerrados y el surgimiento de estos fueron por la inseguridad y para separarse de diferentes clases sociales, pero esto es un análisis a partir de la perspectiva desde adentro, y ¿Qué pasa con los de afuera?, es allí donde surge el problema de esta investigación.

### **2.7.2. La exclusión social propiciada por las barreras urbanas de la ciudad**

Las barreras físicas se refieren a las condiciones de los espacios por los que se viaja. Como anteriormente se mencionaba el tema de los fraccionamientos cerrados, se presentan como barreras físicas que limitan la movilidad cotidiana y crean una exclusión.

“Las dimensiones físicas pueden estar relacionadas con la distancia recorrida, con el aspecto físico o condición de los espacios con los que se interactúa, como por ejemplo calles, aceras, paraderos de buses, buses, metros, andenes, caminos para bicicletas o parques, o con la facilidad de orientación que ofrece el espacio, entre otros”. (Jirón & Mansilla, Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile, 2013, pág. 60).

La experiencia del espacio-temporal es comprendida por el análisis de las barreras de accesibilidad y se puede observar las actividades cotidianas. Dichas experiencias se dividen en dos, la primera (Jirón & Mansilla, Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile, 2013).

## **III. METODOLOGÍA**

## **Metodología**

Cantú Hinojosa (2008) en su libro “Memorias de Investigación” menciona que la metodología aporta herramientas para acceder al desarrollo y elaboración para todo tipo de investigaciones.

“Generar conocimiento implica conocer y saber seleccionar el método de investigación apropiado según el tipo de estudio o investigación que se pretende realizar.” (Cantú Hinojosa, 2008, pág. 143). De acuerdo a lo anterior, la generación de conocimientos surge a partir de un tema de interés, que llama la atención pero no se conoce del todo, por lo que hay que investigar, analizar, sintetizar, pero sobre todo entender su enfoque para poder seleccionar el tipo de investigación que se desea realizar.

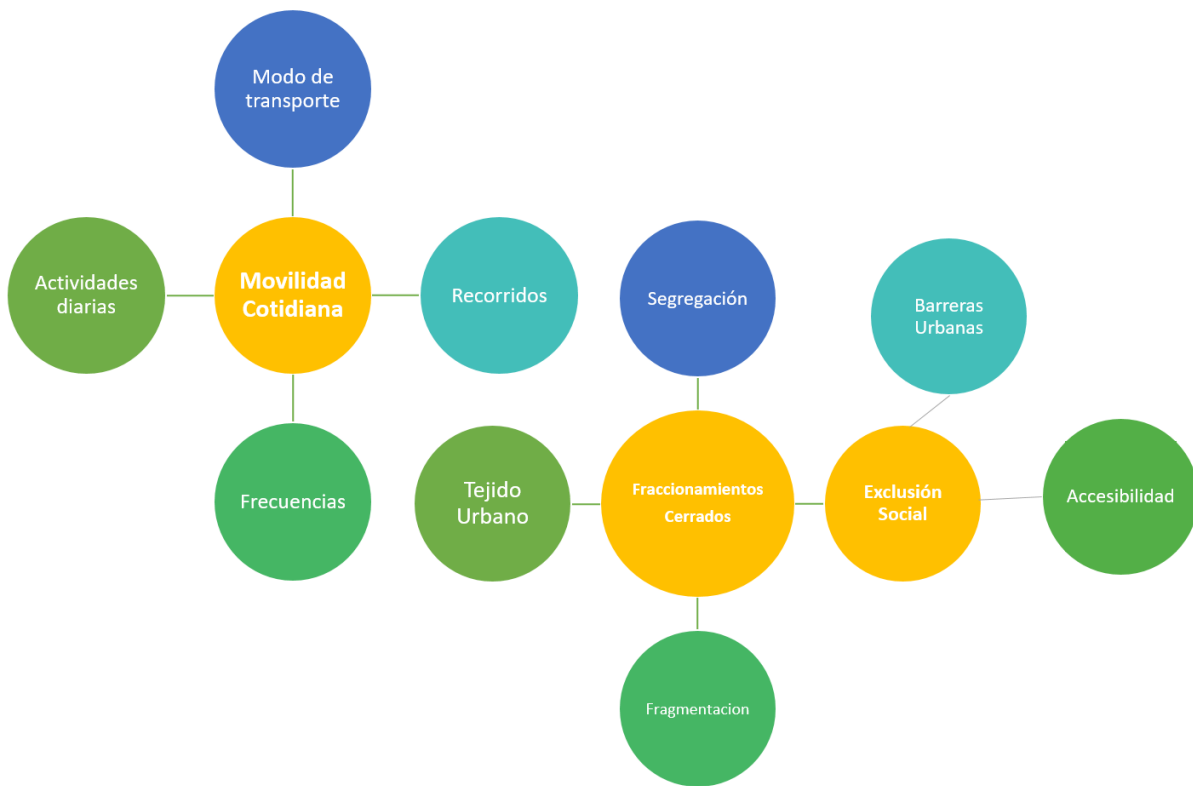


Figura 14. Diagrama de variables y términos relacionados

Fuente:

### 3.1.Perspectiva Histórica Cualitativa

Para entender un poco sobre los efectos sociales dentro de las ciudades, es importante saber que a través de los años, distintos sociólogos han tenido diferentes perspectivas sobre su disciplina. Uno

de ellos era el sociólogo Max Weber. Él tenía una palabra que empleaba en todas sus investigaciones de la sociología contemporánea: *Verstehen*, que significa: comprensión.

“Esta constituye un acercamiento especial a la comprensión e interpretación de los escritos publicados. Su objetivo era comprender el pensamiento del autor, así como la estructura básica del texto.” (Ritzer, Rodríguez, & Barbado, 2001, pág. 252)

En el desarrollo de este trabajo, se demuestran las variables empleadas donde se pueden distinguir que son dependientes e independientes, es decir que tienen causas y efectos. Es por eso que se relaciona dicho proyecto con el pensamiento de Weber ya que el mencionaba el concepto de causalidad y lo dividía de la siguiente manera:

1. Nomotético: Busca la comprensión del significado de los fenómenos.
2. Idiográfico: Se preocupa por la medición de los hechos.

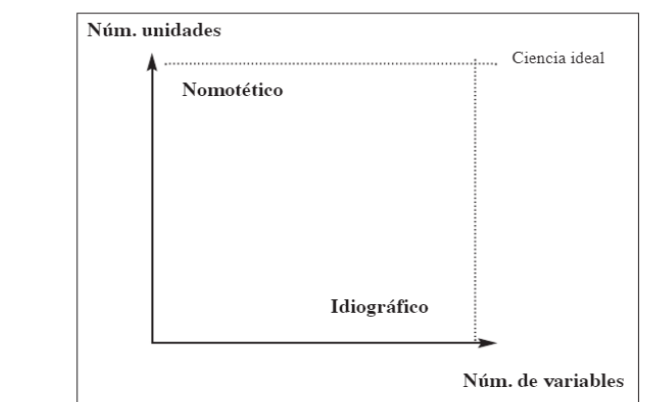


Figura 15. Formas de acercamiento a la realidad

Fuente: (Penalva Verdú, Alaminos Chica, Francés García, & Santacreu Fernández, 2015, pág.

Existen disciplinas como la sociología dentro del concepto Nomotético. La psicología y la antropología se distinguen por ser idiográficas.

El objetivo principal de las investigaciones cualitativas permite enfocar cuestiones subjetivas, es decir aquello que no se puede medir pero si describir como:

- Sentimientos
- Afectos
- Percepciones
- Representaciones simbólicas
- Experiencias

En este sentido, la siguiente investigación es de enfoque cualitativo ya que trata de abordar principalmente la experiencia cotidiana de la movilidad, así como las percepciones espacio-temporales que se generan al viajar.

Ambos enfoques se utilizan para logran identificar las barreas físicas como los fraccionamientos cerrados que afectan la accesibilidad de los que viven fuera, es un caso de estudio donde se presentan distintos niveles socioeconómicos dentro de la colonia cumbres elite, ubicada al poniente de la ciudad.

Permitiendo la descripción y la comprensión del fenómeno, sin dejar a un lado explicación que los individuos dan a su comportamiento.

“La subjetividad entra, por tanto, dentro del objeto de estudio de lo cualitativo. Eso es posible por la diferente definición de la realidad social de la que se parte.” (Penalva Verdú, Alaminos Chica, Francés García, & Santacreu Fernández, 2015, pág. 17)

La metodología empleada para esta investigación será dividida en dos partes:

El enfoque de la investigación es aumentar el conocimiento sobre los temas de interés, aquí se pueden encontrar dos tipos diferentes: el cuantitativo y el cualitativo.

La primera con un enfoque cuantitativo, tiene como propósito entender y conocer el contexto, realizar encuestas de origen-destino para determinar las causas de movilidad cotidiana en el área de estudio, con los siguientes indicadores: tiempos, distancias, propósitos de viaje y modos de transporte utilizados con mayor frecuencia, con el objetivo de realizar comparaciones y correlaciones.

La segunda con un enfoque cualitativo haciendo un análisis etnográfico dentro del caso de estudio, para encontrar las situaciones en las que viven y como es su movilidad cotidiana, a partir de experiencias y percepciones.

Lo anterior ayudará a identificar los criterios de realidad y verdad.

- a) La realidad: Se refiere a lo que una persona cree que es real a pesar de cualquier lógica que se use o de lo que se razone.
- b) La verdad: Depende de la creación mental del hombre. “lógica”.



### 3.2. Técnicas de Investigación

La técnica es indispensable dentro de la investigación científica, ya que integra la estructura por medio de la cual se va organizando la investigación, sus objetivos son:

1. Ordenación de etapas
2. Utilización de instrumentos adecuados para el manejo de la información
3. Control y administración de datos.
4. Orientación de conocimientos

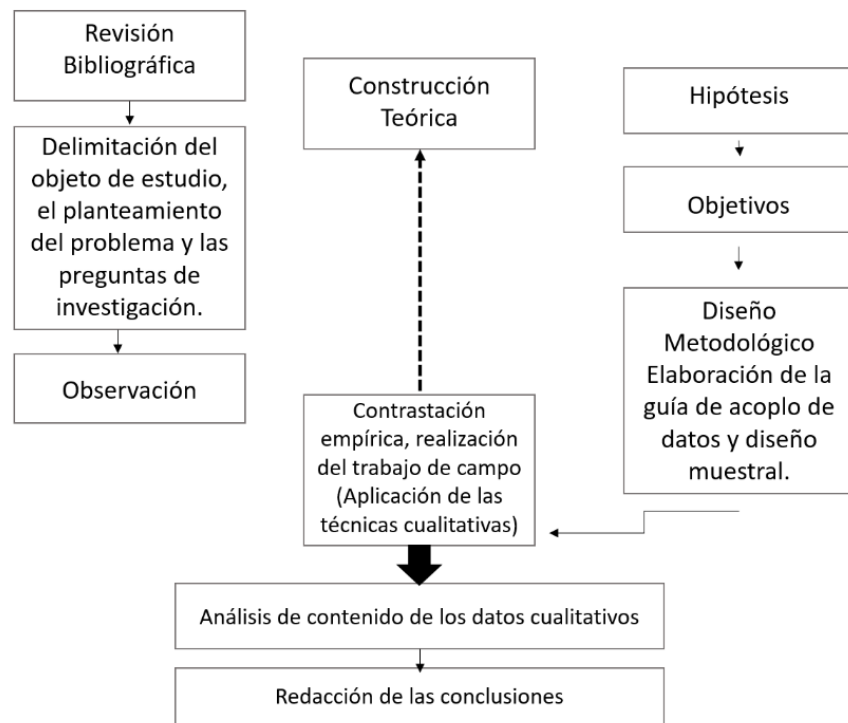


Figura 16. El proceso indagativo de la investigación cualitativa

Fuente: (Izcara Palacios, 2014, pág. 33)

### **3.3. Técnicas de obtención de datos cualitativos**

Dentro de las técnicas para obtener datos cualitativos, sobresalen tres:

#### *1. Prácticas discursivas (Entrevistas)*

“Los datos obtenidos de las entrevistas son citas literales de la persona o grupo de personas participantes en la interacción conversacional, sobre sus experiencias, opiniones o conocimientos específicos sobre un tema particular.” (Izcara Palacios, 2014, pág. 134)

#### *2. La observación directa*

“Son descripciones detalladas y precisas de actividades, conductas y acciones humanas.” (Izcara Palacios, 2014, pág. 134)

#### *3. Documentos escritos*

“Pueden ser: diarios personales, cartas, documentos oficiales, informes, biografías escritas, testimonios, narraciones personales y también datos de archivos históricos.” (Izcara Palacios, 2014, pág. 135)

La tarea del investigador que realiza en la recolección de datos es llamada también “trabajo de campo” en donde dicha persona debe pasar un periodo de tiempo en un lugar o entorno social, donde pueda observar interacciones, conductas, características de las personas y al mismo tiempo

aplicar entrevistas y conversar con los actores sociales y recopilar información de mayor interés para la investigación.

Se hará en un tiempo determinado por lo que es transversal. Se harán entrevistas y algunas preguntas de control, para realizar estadística cualitativa para esta investigación, para categorizar y realizar los ítems, reglas y dimensiones de cada variable.

Para esta investigación las técnicas más importantes utilizadas son: la observación, fotografías, la encuesta y la entrevista. Para llevar a cabo la investigación se realizó primeramente una prueba piloto para tener un acercamiento a la realidad. La encuesta se elaboró primero, con un orden de preguntas considerando las variables y para complementar la información se realizó la entrevista, para conocer más allá sobre los pensamientos y opiniones de las personas entrevistadas.

A continuación se puede observar en la figura 23 las características y diferencias de cada uno de los instrumentos.

<b>Encuesta</b>	<b>Entrevista</b>
El formato es un cuestionario hermético	El formato es una guía abierta
Todos los participantes deben responder a las mismas preguntas, en la misma secuencia	No existe una secuencia lógica para la preguntas, y estas varían en función del contexto, las experiencias y conocimientos del entrevistado
La secuencia, dirección y ritmo de la encuesta aparece controlado por el encuestador	el entrevistado desempeña un papel activo en la determinación de la secuencia, ritmo y dirección de la entrevista
El papel del encuestador es formular las preguntas que hay escritas en el cuestionario y anotar las respuestas.	El papel del entrevistador es guiar al entrevistado hacia una exploración exhaustiva de sus experiencias y perspectivas, y evitar que la entrevista se desvíe de los objetivos del estudio.
El tono de la encuesta tiende a ser frío y distante	Es muy importante que el entrevistador mantenga un tono cordial y empático.
El encuestado se siente maniatado, manipulado e incómodo, por lo que desea que la entrevista sea lo más breve posible.	El entrevistado ve en la entrevista un medio que le da la palabra para expresar sus ideas. A medida que avanza suele sentirse más cómodo, y no es infrecuente que demande que se alargue la conversación
Las respuestas son predecibles	Las respuestas son impredecibles
Las respuestas son anotadas en el cuestionario	Las respuestas deben ser grabadas y transcritas
La aplicación de cada cuestionario tiene una misma duración	La duración de la entrevista depende de la riqueza de información facilitada por el entrevistado

Todos los cuestionarios aplicados tienen el mismo valor	El valor de la entrevista depende de la riqueza de informativa contenida en la misma
Busca la producción de datos métricos	No busca producir algún dato métrico

Tabla 12. Diferencias entre la encuesta y la entrevista

Fuente: (Izcara Palacios, 2014, pág. 136)

**3.4.Prueba piloto**

Se realizó una prueba piloto, utilizando las técnicas de la encuesta y la entrevista. Se aplicó a diferentes personas, mayores de edad, y que vivieran en diferentes zonas de Monterrey, fueron 40 encuestas exactamente.

La intención de esta prueba es conocer la tipología de fraccionamiento en el que viven, proporcionando características y elementos del lugar donde radican, además de identificar como se desplazan cotidianamente. Asimismo, se pretende observar si hacen alusión de manera directa o indirecta, de las variables que se abordan en este trabajo, que son las siguientes: Movilidad Cotidiana, Fraccionamientos Cerrados y Exclusión Socio-Espacial.

Por lo particular, este tipo de pruebas se realizan con la finalidad de acercarse al objetivo de la investigación, en la encuesta se desarrollan las preguntas y sirve para identificar si alguno de los cuestionamientos es repetitivo o redundante, existe algún error ortográfico, así como para corregir palabras que el usuario no logre comprender. Mientras que con la entrevista se logró identificar las experiencias relatadas por las personas entrevistadas, y así se logró recolectar los datos necesarios.

De esta manera con el primer cuestionario que se elaboró, si se encontraron distintos errores, y por lo tanto se tuvo la precaución de no volverlos a cometer en la prueba final.

A continuación se muestra el cuestionario aplicado en la prueba piloto:

Universidad Autónoma de Nuevo León  
Facultad de Arquitectura  
Posgrado  
Maestría en Ciencias con Orientación en Asuntos Urbanos

Encuesta/Entrevista **Fraccionamientos** Folio \_\_\_\_\_

Género:  F  M Edad: \_\_\_\_\_ Ocupación: \_\_\_\_\_ Estado Civil: \_\_\_\_\_

Cantidad de habitantes en la vivienda \_\_\_\_\_ Ubicación del Fracc: \_\_\_\_\_

1. ¿Tipo de fraccionamiento en donde vive?

- Abierto
- Cerrado
- Otro \_\_\_\_\_

2. ¿Cuál es la manera de acceso a su colonia o fraccionamiento?

\_\_\_\_\_

3. ¿Cuánto tiempo tarda en llegar a su casa, a partir del acceso principal de la colonia?

\_\_\_\_\_

4. ¿Por qué decidió vivir en dicho lugar?

\_\_\_\_\_

5. ¿Cuánto tiempo tiene viviendo en este lugar?

\_\_\_\_\_

6. ¿Cuál es el costo su vivienda aproximadamente? \_\_\_\_\_

7. ¿Con qué amenidades cuenta su fraccionamiento o colonia?

\_\_\_\_\_

8. ¿Cuáles son los problemas más frecuentes en su colonia o sector?

\_\_\_\_\_

9. ¿Usted ha sido víctima de algún delito últimamente? \_\_\_\_\_

10. Si la respuesta fue "si", mencionar cual: \_\_\_\_\_

11. Del 1 al 5, ¿convive con sus vecinos?

	1	2	3	4	5	
Poco	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Mucho

Figura 17. Encuesta aplicada en la prueba piloto

Fuete: Elaboración Propia

12. ¿Considera seguro caminar por las noches dentro de su colonia?

	1	2	3	4	5	
Poco Seguro	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Muy Seguro

13. ¿considera que su colonia es segura? ¿Por qué? \_\_\_\_\_

14. ¿Qué modo de transporte utiliza con mayor frecuencia en sus actividades diarias?

- Automóvil
- Transporte Público Masivo
- Taxi, Uber, etc.
- Bicicleta
- A pie
- Otro. \_\_\_\_\_

15. ¿Su fraccionamiento cuenta con servicio de transporte público? \_\_\_\_\_

16. ¿Cuántas manzanas recorre de su casa al trabajo o escuela? \_\_\_\_\_

17. ¿Cuánto tiempo realiza de su casa al trabajo o escuela? \_\_\_\_\_

18. ¿Considera que su fraccionamiento tiene una buena ubicación respecto a sus actividades diarias? \_\_\_\_\_

#### Movilidad Cotidiana

19. ¿Cuántos autos hay en su vivienda? \_\_\_\_\_

20. ¿Planifica su recorrido antes de llegar a su destino? ¿por qué?

21. ¿Acostumbra a realizar el mismo recorrido diariamente para llegar a su trabajo? ¿por qué? |

22. ¿Cambia el tipo de transporte con frecuencia? \_\_\_\_\_

23. Municipio donde se encuentra su trabajo: \_\_\_\_\_

24. ¿En qué horario inicia su viaje los días laborales? \_\_\_\_\_

25. ¿con cuánto tiempo de anticipación sale de su casa? \_\_\_\_\_

26. ¿Cuántas alternativas tiene para salir de su fraccionamiento? \_\_\_\_\_

27. ¿Con que obstáculos se encuentra diariamente en sus viajes? \_\_\_\_\_

28. ¿Qué actividades realiza fuera de su fraccionamiento? \_\_\_\_\_

29. ¿Con que frecuencia se realiza esa actividad? \_\_\_\_\_

30. ¿Cuál es la intención de su viaje o recorrido? \_\_\_\_\_

31. ¿Con que frecuencia se realiza ese recorrido? \_\_\_\_\_

NOTAS:



### **3.5. Zona de Estudio**

La zona de estudio seleccionada es la colonia Cumbres Elite, por contar con una representativa cantidad de fraccionamientos cerrados construidos en la última década. Esta se delimita al norte por la avenida Paseo de los Leones, al sur por el cerro de las Mitras, al este con la colonia Paseo de Cumbres y al oeste con terrenos baldíos. Esta zona cuenta con 3 sectores, y dentro de estos 3 hay fraccionamientos privados, ya que cuentan con acceso restringido.

foto

El crecimiento de la zona poniente de Monterrey se ha dado en dirección al municipio de García. Sin embargo, se puede observar que la infraestructura vial cuenta con mayores faltas al no contar con vialidades secundarias ni terciarias de acceso público.

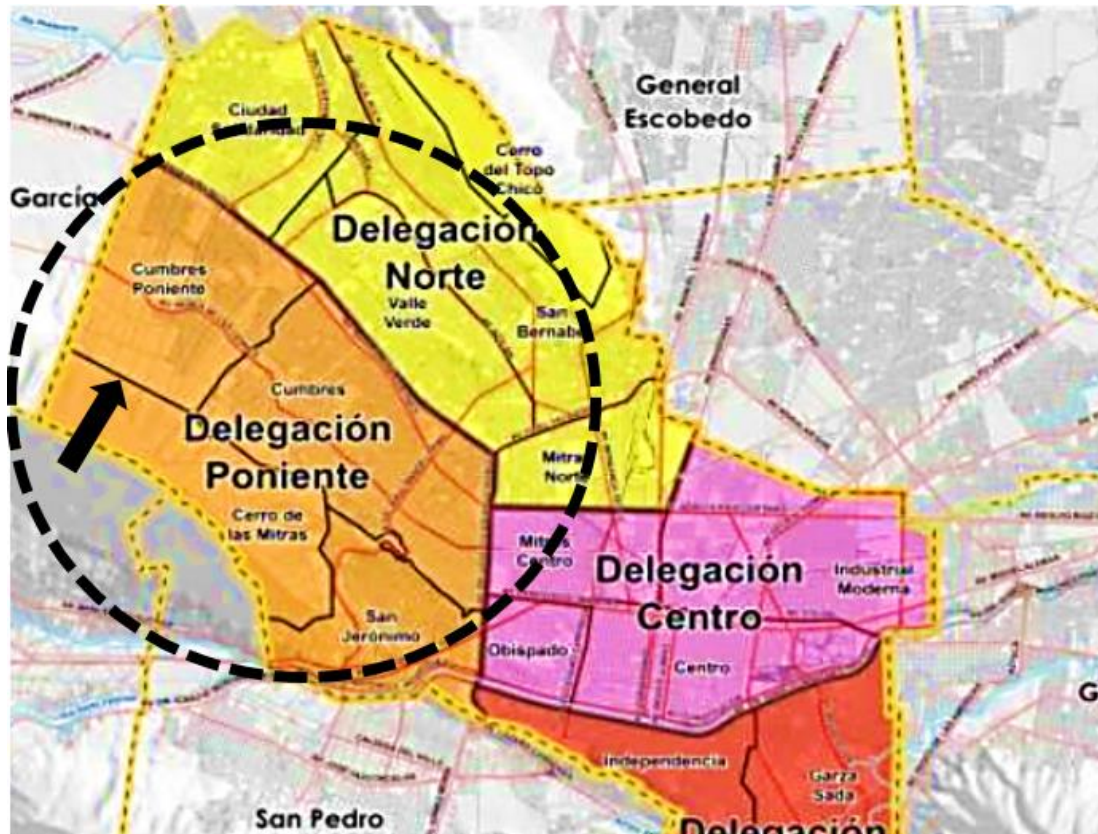


Figura 18. Mapa de la Delegación Poniente, ubicando el Distrito Cumbres Poniente.

Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Desarrollo Urbano

Ya que la zona Cumbres Poniente ha tenido una construcción considerable de fraccionamientos cerrados, se decide hacer el estudio en uno de ellos. Cumbres Elite es uno de los sectores que se encuentra en esta zona, con el paso del tiempo ha tenido diferentes tipos de construcciones, además de una distribución territorial aleatoria.



Figura 19. Fotografía de la colonia Cumbres Elite

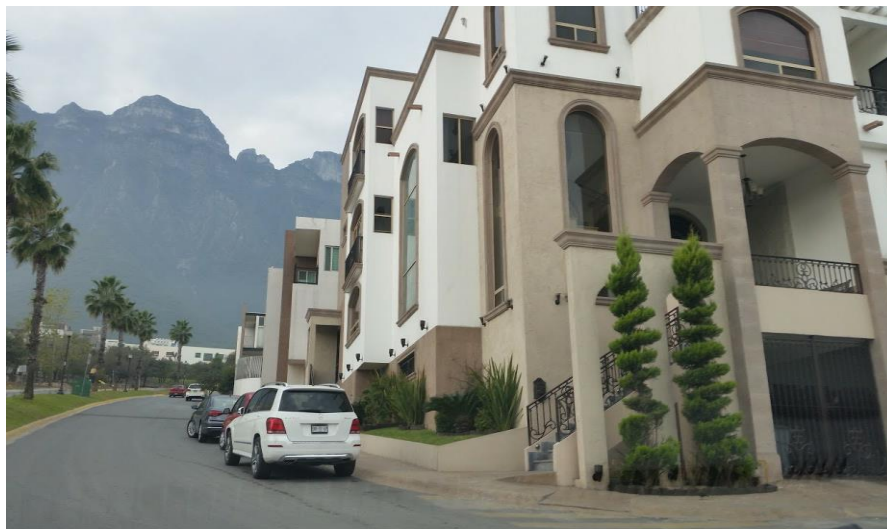


Figura 20. Fotografía de la colonia Cumbres Elite



Figura 21. Mapa de la zona de estudio

Fuete: Elaboración Propia

Se decidió dividir la zona en tres áreas de acuerdo con la tipología de fraccionamientos. El área de color amarillo se distingue por ser un fraccionamiento semi cerrado: debido a su traza urbana en circuito, callejones, vialidades curvadas, permiten su acceso libre en limitadas vialidades y solo tiene un acceso. El color morado fue concebido como fraccionamiento cerrado con control de seguridad, ya que cuenta con caseta de vigilancia y el color azul cuenta con las mismas características que el fraccionamiento en color morado pero se localiza dentro del color morado, es decir que se tiene que pasar por dos casetas de vigilancia para poder acceder al sector.(Fig. 26).

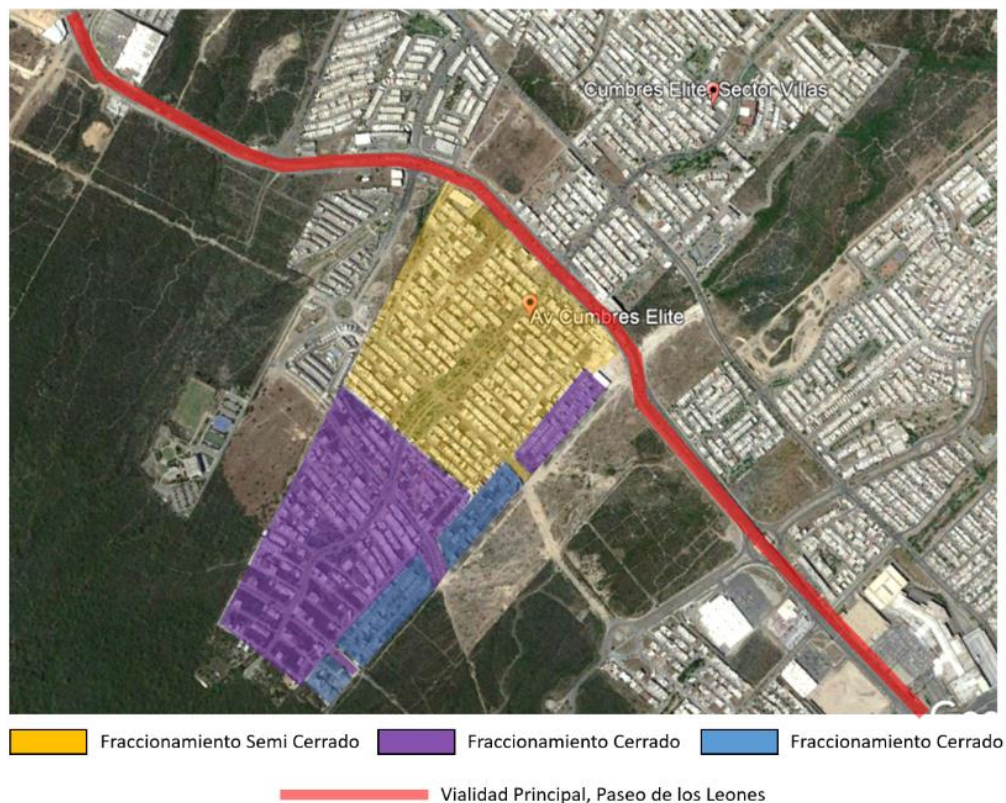


Figura 22. Mapa de la zona de estudio clasificando los tipos de fraccionamientos

Fuente: Elaboración Propia



Figura 23. Mapa de la zona de estudio, Fraccionamiento Semi Cerrado  
Fuente: Google Earth



Figura 24. Mapa de la zona de estudio, Fraccionamiento Cerrado  
Fuente: Google Earth



Figura 25. Mapa de la zona de estudio, fraccionamiento cerrado dentro de otro fraccionamiento cerrado

Fuente: Google Earth

### **3.6.Tipo de Caso**

Descriptiva: Es una investigación orientada a conclusiones, que surgen de las descripción de las características de dicho caso de estudio.

### **3.7.Muestra**

**No probabilística**, por ser una investigación cualitativa y por qué se seleccionaran las personas a participar, en el muestreo intencional el investigador escoge de forma voluntaria (conveniencia) los elementos que conformarán la muestra, dando por supuesto que esta será representativa de la población de referencia, la selección se realizara a partir de la accesibilidad de fuentes y el contexto. Para la confiabilidad se elaborara la distribución normal estándar.



### 3.8. Definición de variables

A partir del marco teórico, se puede sintetizar las definiciones de las variables empleadas de la siguiente manera:

Variable	Definición
Fraccionamientos Cerrados	Son áreas residenciales cerradas por muros y barreras que cuentan con vigilancia las 24 horas del día. Los vigilantes impiden el libre acceso a personas que no viven en el lugar.
Movilidad Cotidiana	Se define como desplazamientos diarios dentro del espacio geográfico. Es un componente esencial de la organización de los espacios por las sociedades.
Exclusión Socio-espacial	La exclusión es una situación de segregación que afecta a grupos específicos de la sociedad. Socio-espacial Hace referencia a la proximidad espacial o conjunto territorial de un grupo social. Por lo tanto la exclusión socio-espacial son las diferencias sociales en un lugar determinado.

Fuente: Elaboración Propia

### 3.9.Operacionalización de Variables

Variable: Fraccionamientos Cerrados

Variable	Dimensión	Categoría	Ítem
Fraccionamientos cerrados	Perfil del encuestado	Perfil del encuestado	1. Género
			2. Edad
			3. Ocupación
			4. Estado civil
			5. Cantidad de habitantes en la vivienda
	Nivel Socioeconómico	Posición económica	6. ¿Cuenta con personal doméstico?
			7. En caso de tener personal doméstico. ¿Cómo se desplaza para llegar o salir de su casa?
	Tipología de Fraccionamiento	Accesibilidad	8. ¿Cuál es la manera de acceso a su fraccionamiento?
			9. ¿Cuántas cuadras recorre a partir del acceso principal del fraccionamiento?
	Diferencias Sociales	Segregación Social	10. ¿Usted es propietario o inquilino de la vivienda?
			11. ¿Por qué decidió vivir en dicho lugar?
			12. ¿Consideró la cuestión de movilidad antes de vivir en este lugar?
			13. ¿Cuánto tiempo tiene viviendo en este lugar?
	Seguridad	Convivencia	14. ¿Qué actividades realiza dentro del fraccionamiento?
			15. ¿Cuáles son los problemas más frecuentes en el lugar donde vive?
			16. ¿Convive con sus vecinos?
			17. ¿Considera seguro caminar por las noches dentro de su colonia?
			18. ¿Por qué?

Variable: Movilidad Cotidiana

Variable	Dimensión	Categoría	Ítem
Movilidad Cotidiana	Equidad	Accesibilidad	19. ¿Qué modo de transporte utiliza con mayor frecuencia en sus actividades diarias?
	Ubicación	Distancia	20. ¿Cuánto tiempo realiza de su casa al trabajo?
			21. ¿Considera que su fracc. Tiene una buena ubicación respecto a sus actividades diarias?
			22. ¿Cuántos autos hay en su vivienda?
			23. ¿Planifica su recorrido antes de llegar a su destino? ¿Por qué?
			24. Municipio donde se encuentra su trabajo:
	25. ¿En qué horario inicia sus viajes los días laborales?		
	Seguridad	Problemas Viales	26. ¿Con que obstáculos se encuentra diariamente en sus viajes?
	Diferencias Sociales	Segregación Social	27. ¿Usted cambiaría su lugar de residencia por uno más cercano a sus actividades diarias?
			28. ¿Cree que es indispensable usar el automóvil para acceder a su fraccionamiento?
Distancia	Tiempo	29. A cuantas cuadras se encuentra la estación de camión más cercana?	
Frecuencia	Cantidad de veces	30. frecuencia con el que realizan sus actividades cotidianas.	

### **3.10. Aplicación de encuestas y entrevistas**

La presente investigación tiene un enfoque cualitativo, a partir de la matriz de operacionalización de variables se obtienen los ítems para elaborar las encuestas y entrevistas, y así, obtener la información pertinente, para procesarla, y posteriormente, establecer la situación real y la percepción que tienen los habitantes de su fraccionamiento como un entorno aislado.

La encuesta y la entrevista se aplicaron a los residentes del fraccionamiento Cumbres Elite. En primer lugar, se desea conocer las características básicas del entrevistado: género, edad, ocupación, entre otras. Ulteriormente se busca conseguir la información concerniente a las características y percepción que tiene los propios residentes de los fraccionamientos cerrados. Por último, se indaga sobre la movilidad cotidiana. Con estos testimonios se pretende primero, identificar si se presentan dinámicas de exclusión socio-espacial y segundo, si estas se derivan de una limitada y particular movilidad. Partiendo del caso de estudio, se realizó la encuesta con el fin de obtener estadística descriptiva, comenzando con una serie de preguntas básicas para el entrevistado desde género, edad, ocupación, etc. Siguiendo de preguntas enfocadas a los fraccionamientos cerrados, hasta preguntas que dieran respuestas concretas sobre movilidad cotidiana, para poder así, describir las dinámicas de exclusión socio-espacial.

La encuesta se realizó a través de la plataforma de *Google Forms*, por motivos de practicidad y dinamismo para el entrevistado.

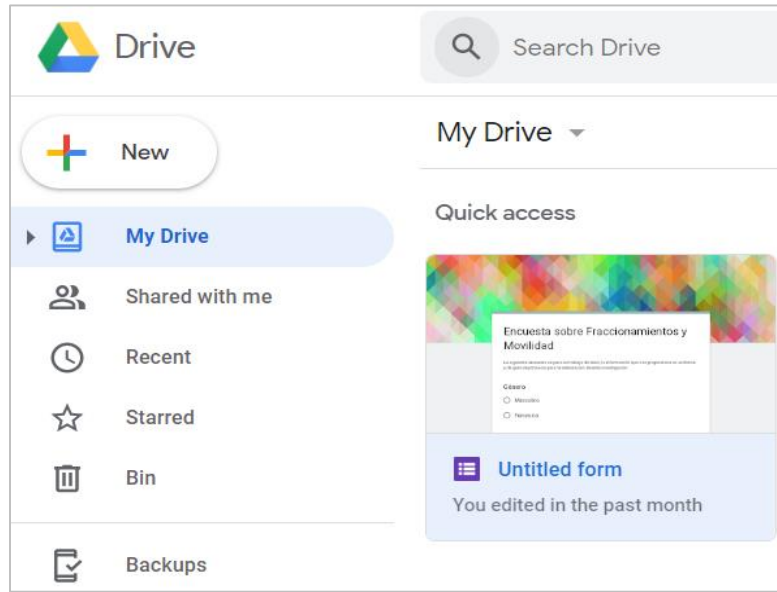


Figura 26. Acceso virtual a la encuesta

Fuente: Elaboración Propia

El 50% de las encuestas fueron aplicadas personalmente con los propietarios de la vivienda mientras que el otro 50% se envió a un grupo de vecinos de whatsapp por medio de un link contestaban las preguntas.

Un segundo programa utilizado en línea fue el de la nube de palabras, llamado *Word Clouds*, <https://www.wordclouds.com/>. Éste se utilizó con el fin de obtener una representación visual de las respuestas que aparecen con mayor frecuencia o más repetitivas, con el objetivo de visualizar las ideas principales del tema de investigación.

Figura X. Página web para representar las respuestas

A continuación se muestra el formato de encuestas aplicadas, seguido de las respuestas obtenidas.

## Encuesta sobre Fraccionamientos y Movilidad

La siguiente encuesta es para un trabajo de tesis, la información que nos proporcione es anónima y de gran importancia para la elaboración de esta investigación.

### 1. Género

Mark only one oval.

- Masculino  
 Femenino

### 2. Edad

\_\_\_\_\_

### 3. Ocupación

Mark only one oval.

- Empleado  
 Jubilado  
 Estudiante  
 Ama de Casa  
 Other: \_\_\_\_\_

### 4. Estado Civil

Mark only one oval.

- Soltero  
 Casado  
 Divorciado  
 Viudo  
 Other: \_\_\_\_\_

### 5. Cantidad de habitantes en la vivienda

Mark only one oval.

- 1  
 2  
 3  
 4  
 5  
 6  
 7 o más

### 6. ¿Cuenta con personal doméstico?

Mark only one oval.

- Si  
 No

7. \* **En caso de tener personal doméstico. ¿Cómo se desplaza para llegar o salir de su casa?**

---

---

---

---

---

8. **¿Cual es la manera de acceso a su fraccionamiento?**

*Tick all that apply.*

- Caseta de Vigilancia
- Pluma
- Portón

9. **¿Cuántas cuerdas recorre a partir del acceso principal del fraccionamiento?**

*Mark only one oval.*

	1	2	3	4	5	
cerca	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	lejos

10. **¿Usted es propietario o inquilino de la vivienda?**

*Mark only one oval.*

- Propietario
- Inquilino

11. **¿Por que decidió vivir en dicho lugar?**

---

---

---

---

---

12. **¿Consideró la cuestión de movilidad antes de vivir en este lugar?**

---

---

---

---

---

**13. ¿Cuanto tiempo tiene viviendo en este lugar?**

*Mark only one oval.*

- 1-3 años
- 3-6 años
- 6-9 años
- 9-12 años
- 12 años o más

**14. ¿Qué actividades realiza dentro del fraccionamiento?**

---

---

---

---

---

**15. ¿Cuáles son los problemas más frecuentes en el lugar donde vive?**

---

---

---

---

---

**16. ¿Convive con sus vecinos?**

*Mark only one oval.*

- |      |                       |                       |                       |                       |                       |       |
|------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-------|
|      | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     |       |
| Poco | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | Mucho |

**17. ¿Considera seguro caminar por las noches dentro de su colonia?**

*Mark only one oval.*

- Si
- No

**18. ¿Por qué?**

---

---

---

---

---



19. **¿Que modo de transporte utiliza con mayor frecuencia en sus actividades diarias?**

*Mark only one oval.*

- Automóvil
- Transporte público masivo
- Taxi
- Uber
- Bicicleta
- A pie

20. **¿Cuanto tiempo realiza de su casa al trabajo?**

*Mark only one oval.*

- menos de 20 minutos
- 30 minutos
- 45 minutos
- 1 hora
- más de 1 hora

21. **¿Considera que su fracc. tiene una buena ubicación respecto a sus actividades diarias?**

*Mark only one oval.*

	1	2	3	4	5	
Buena ubicación	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Mala ubicación

22. **¿Cuantos autos hay en su vivienda?**

*Mark only one oval.*

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5 o más

23. **¿Planifica su recorrido antes de llegar a su destino?¿Por qué?**

---

---

---

---

---

**24. Municipio donde se encuentra su trabajo:**

*Mark only one oval.*

- Monterrey
- San Nicolás
- San Pedro
- Santa Catarina
- Guadalupe
- Juárez
- García

**25. ¿En que horario inicia sus viajes los días laborales?**

*Mark only one oval.*

- 6:00 a.m.
- 7:00 a.m.
- 8:00 a.m.
- 9:00 a.m.
- 10:00 a.m.
- Other: \_\_\_\_\_

**26. ¿Con que obstáculos se encuentra diariamente en sus viajes?**

---

---

---

---

---

**27. ¿Usted cambiaría su lugar de residencia por uno más cercano a sus actividades diarias?**

---

---

---

---

---

**28. A cuantas cuadras se encuentra la estación de camión más cercana?**

---

---

---

---

---

## 29. ¿Cree que es indispensable usar el automóvil para acceder a su fraccionamiento?

*Mark only one oval.*

- Sí
- No
- Tal vez

## 30. En la siguiente tabla, se muestra el número de frecuencia con el que realizan sus actividades cotidianas.

*Tick all that apply.*

	LUNES	MARTES	MIERCOLES	JUEVES	VIERNES	SABADO	DOMINGO
Escuela	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Trabajo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
SuperMercado	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Restaurantes/Cafeterías	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Parque	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Plazas comerciales, cines etc	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Actividades o Clases extracurriculares	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Powered by



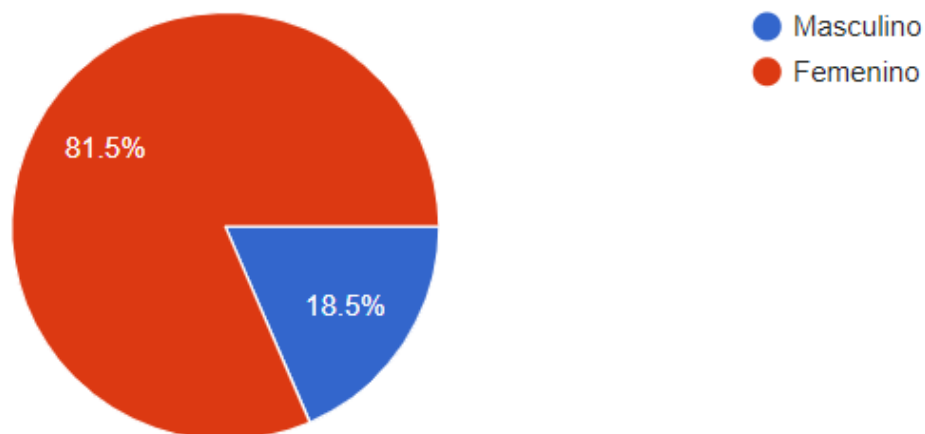
## **IV. Interpretación de Resultados**

## 1. Género

La primera gráfica hace referencia a los resultados de las encuestas donde se aprecia que la mayoría eran mujeres ya que se encontraban en sus hogares realizando distintas actividades. Mientras que con los hombres, fue un poco más complicado, ya que se encontraban en horario laboral.

Así que con el resultado obtenido se puede observar un total de 81.5% de mujeres entrevistadas y 18.5% de hombres encuestados.

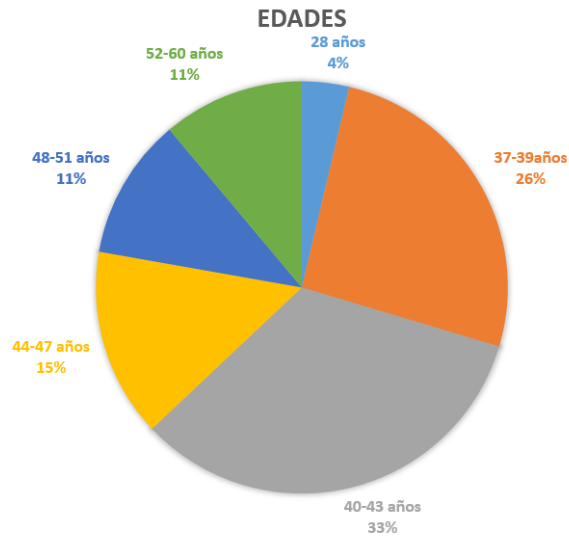
Gráfica 1: Gráfica de género de las personas encuestadas.



## 2. Edad

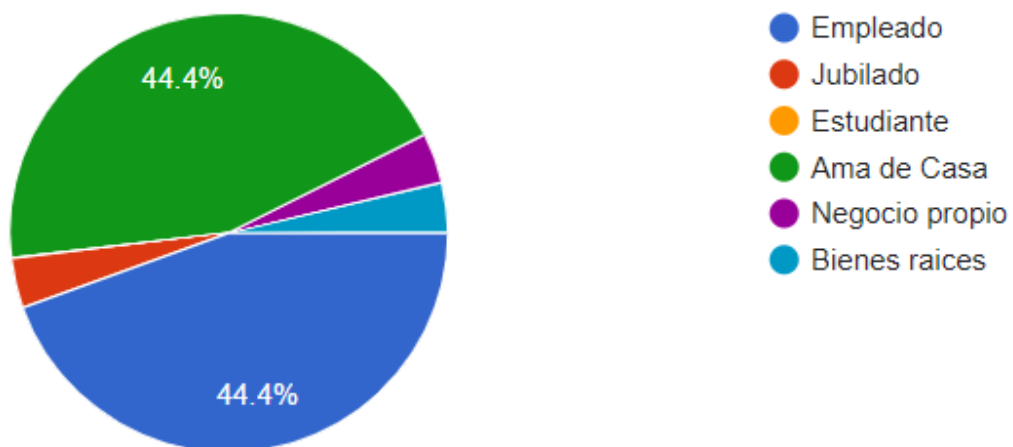
En cuanto a la distribución de las edades de las personas encuestadas, en el rango de edad de 26-28 son personas que viven con sus padres, pero cuentan con auto propio y un trabajo características fundamentales para poder ser parte de la investigación. En el rango de 29 en adelante, cuentan con vivienda propia, por lo que fue más fácil obtener información de primera mano.

Grafica 2: Grafica de Edad de las personas encuestadas



### 3. Ocupación

Para resumir un poco la ocupación de los entrevistados, se determinó de manera general las categorías de ocupación. Con un 44.4% porcentaje representativo, fueron las amas de casa y los empleados, una persona es jubilada, por lo que ocupa el 3.7%. Además se dejó un apartado con la

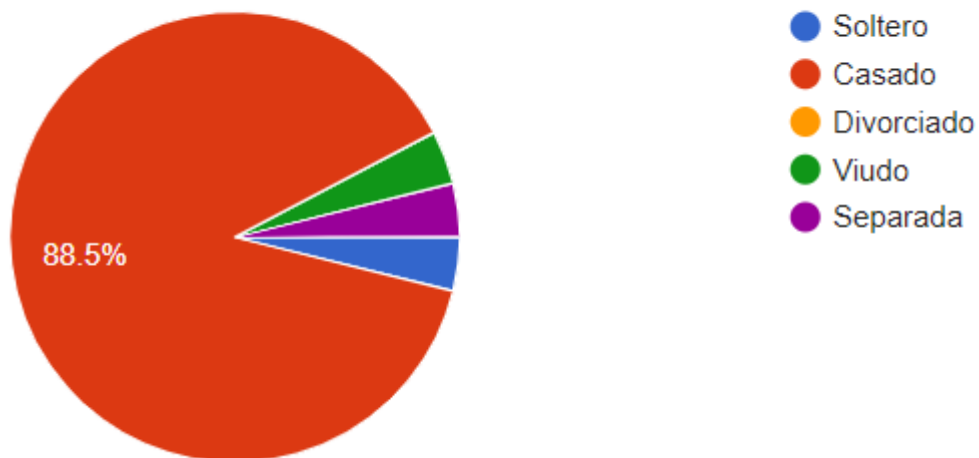


opción “otro” por si había una respuesta diferente a las que ya estaba determinadas, y con esto surgieron 2 respuestas mencionando que tenían negocio propio ocupando el 7.4%.

#### 4. Estado Civil

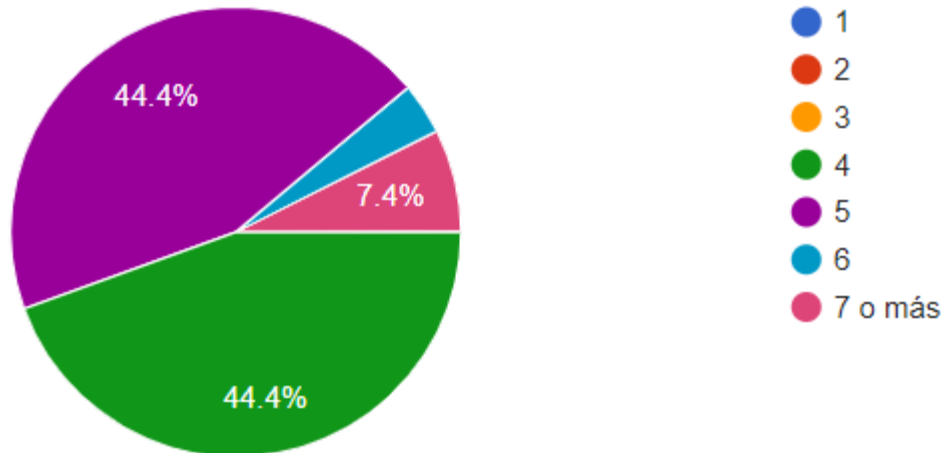
Fue necesario identificar el estado civil de las personas encuestadas para analizar el tipo de vida y actividades diarias que realizan dentro del territorio. El 88.5% de los encuestados están casados. Por ejemplo las mujeres desposadas dedicadas al hogar se encargan de las tareas como ir al supermercado, llevar y recoger a los niños de la escuela, llevarlos a actividades por las tardes etc. Los solteros ocupando el 3.8%, viven con sus padres. En el caso de la persona viuda tiene dos tareas: el trabajo y atender su casa y por ultimo tuvimos una respuesta de una persona separada.

Grafica 3: Grafica de estado civil



## 5. Cantidad de habitantes por vivienda

Grafica 4: Cantidad de Habitantes por vivienda



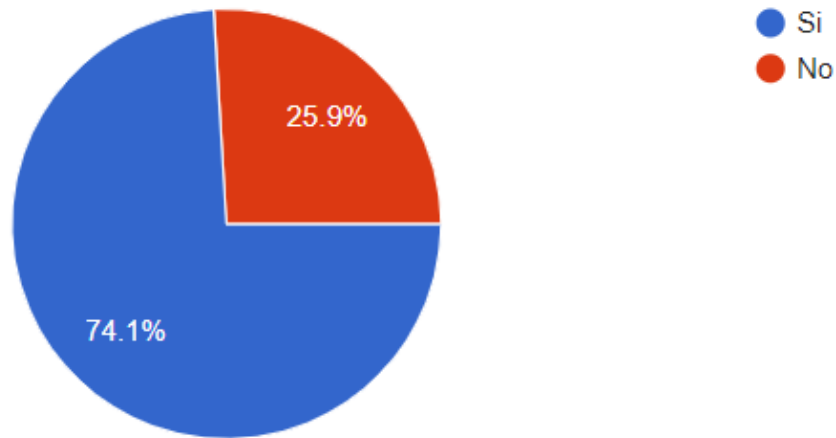
Por lo particular y como se observó en la gráfica de edades, son familias jóvenes los que habitan este fraccionamiento, la cantidad de habitantes más representativa son entre 4 y 5 por vivienda ocupando un porcentaje de 44.4% cada uno. Pero hay una excepción de 3 casos que viven entre 6, 7 o más dentro de la vivienda.

## 6. ¿Cuenta con personal doméstico?

La ubicación del área de estudio se encuentra en la zona cumbres poniente. Sector de nivel medio-alto y alto. Es por eso que se realizó la siguiente pregunta: ¿Cuenta con personal doméstico? con el fin de tener una aproximación del status socioeconómico y a su vez si la mayoría cuenta con personal doméstico y no se cuenta con transporte público cercano, conocer los problemas que se enfrentan día a día para llegar a su trabajo.



Gráfica 5: viviendas que cuentan con personal domestico



El 74.1% de los entrevistados cuenta con personal doméstico, este apartado sirvió para analizar las trayectorias laborales y sociales con las que se enfrentan estas personas diariamente, es decir, como son sus desplazamientos cotidianos para llegar y salir de su trabajo ya que no se cuenta con una estación de camión cercana, por lo cual llegar a ese sitio a pie es algo complicado.

#### **7. En caso de tener personal doméstico. ¿Cómo se desplaza para llegar o salir de su casa?**

En caso de tener personal doméstico. ¿Cómo se desplaza para llegar o salir de su casa?, con las respuestas proporcionadas y algo variadas, se logró realizar una nube de palabras con el fin de categorizar dichas respuestas. Se contempló al servicio doméstico como parte de los individuos que recorren diariamente este fraccionamiento. Al momento de analizarlos, se entiende que la mayoría se traslada a pie, o en otros casos son llevadas a la parada de camión para después trasladarse a su casa. Muy pocos casos respondieron que se trasladan en taxi, y de ser así son pagados por sus patrones.

A continuación se observa la nube de palabras con las respuestas obtenidas por los encuestados.



Figura 27. Nube de ideas  
Elaboración propia a partir de Word Clouds

El proceso de urbanización acelerado ha exigido una fuerza de trabajo determinado para la reproducción de hogares de distintos estratos sociales en la ciudad. Dichos estratos se logran reflejar en los fraccionamientos cerrados, por las circunstancias en las que viven los residentes. Una de las características esenciales de estos estratos, es que el 74.1% cuentan con personal doméstico. El personal doméstico tiene diferentes actividades durante sus horas laborales y pueden ser de dos tipos: Las que trabajan de planta y las que van de entrada por salida, es decir que van medio día. Sus experiencias para trasladarse a su hogar al trabajo o viceversa se ven afectadas por diferentes razones como el transporte donde realizan sus viajes.

Una de las respuestas mencionada con mayor frecuencia fue:

Caminando: Aquí la empleada se traslada en camión, se baja en la estación más cercana y después accede al fraccionamiento caminando. En otros casos los patrones la llevan y la traen a la parada de camión. Y otros toman taxi.

## **8. ¿Cuál es la manera de acceso a su fraccionamiento?**

El área de estudio se dividió en tres partes dependiendo su tipología:

- La sección de color amarilla se distingue por ser un fraccionamiento Semi Cerrado, cuenta con una caseta de acceso.
- La sección de color morada se distingue por ser un fraccionamiento cerrado que cuenta con caseta de vigilancia y pluma de acceso.
- La sección de color azul también cumple con la tipología de fraccionamiento cerrado, pero este se localiza dentro del área morada, es decir, que existen dos filtros para poder acceder a este, además cuenta con caseta de vigilancia, pluma de acceso y portón automático.

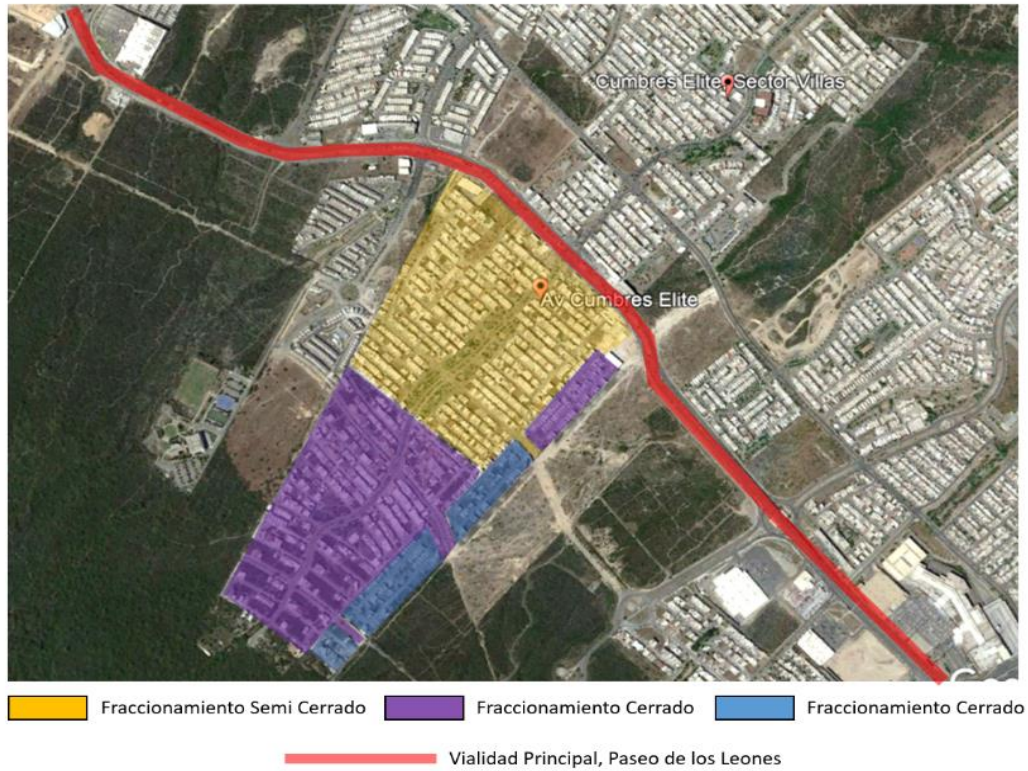
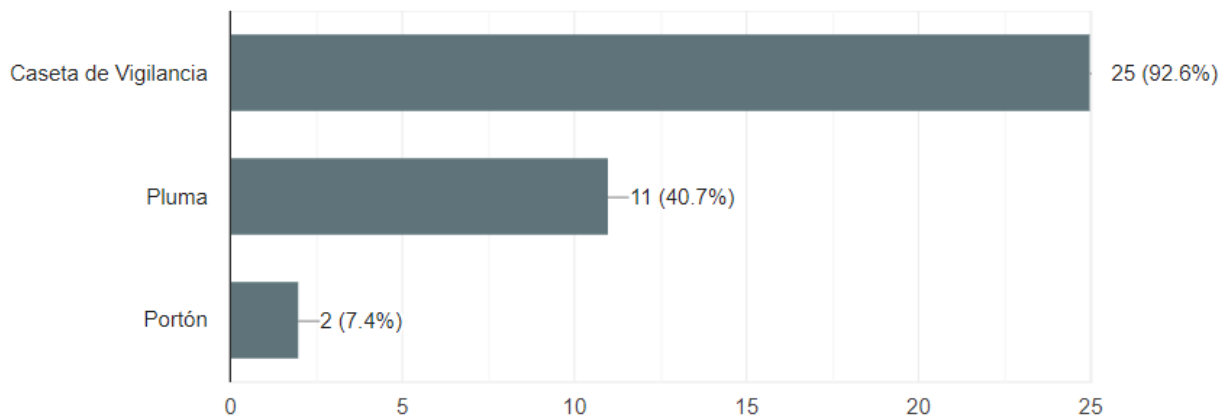


Figura 28. Mapa de la zona de estudio con divisiones

Elaboración propia

En la siguiente grafica se demuestra que la caseta de vigilancia se convierte en un icono fundamental en el área de estudio, ya que para la percepción del individuo es un elemento de gran significación de seguridad.

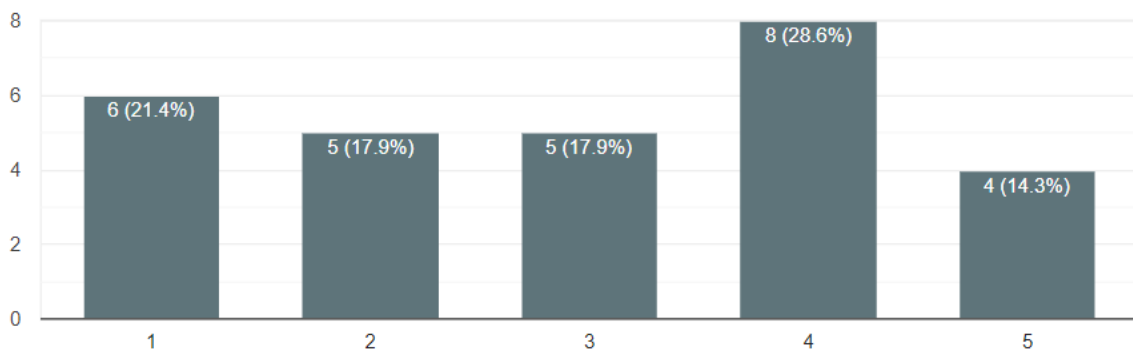


Grafica 6. Elemento de seguridad en el sector

### 9. ¿Cuántas cuadras recorre a partir del acceso principal del fraccionamiento?

La siguiente pregunta corresponde a las cuadras que recorre a partir del acceso principal del fraccionamiento, para conocer la distancia que recorre y el tiempo que invierte en desplazarse individuo para llegar a su casa.

¿Cuántas cuadras recorre a partir del acceso principal del fraccionamiento?



Grafica 7. Cuadras que recorre a partir del acceso principal

Elaboración Propia

Las personas encuestadas dieron un número aproximado de las cuadras que recorren diariamente, como no fue el número exacto, se dibujó en el mapa las vialidades principales y los accesos por los que pasan.

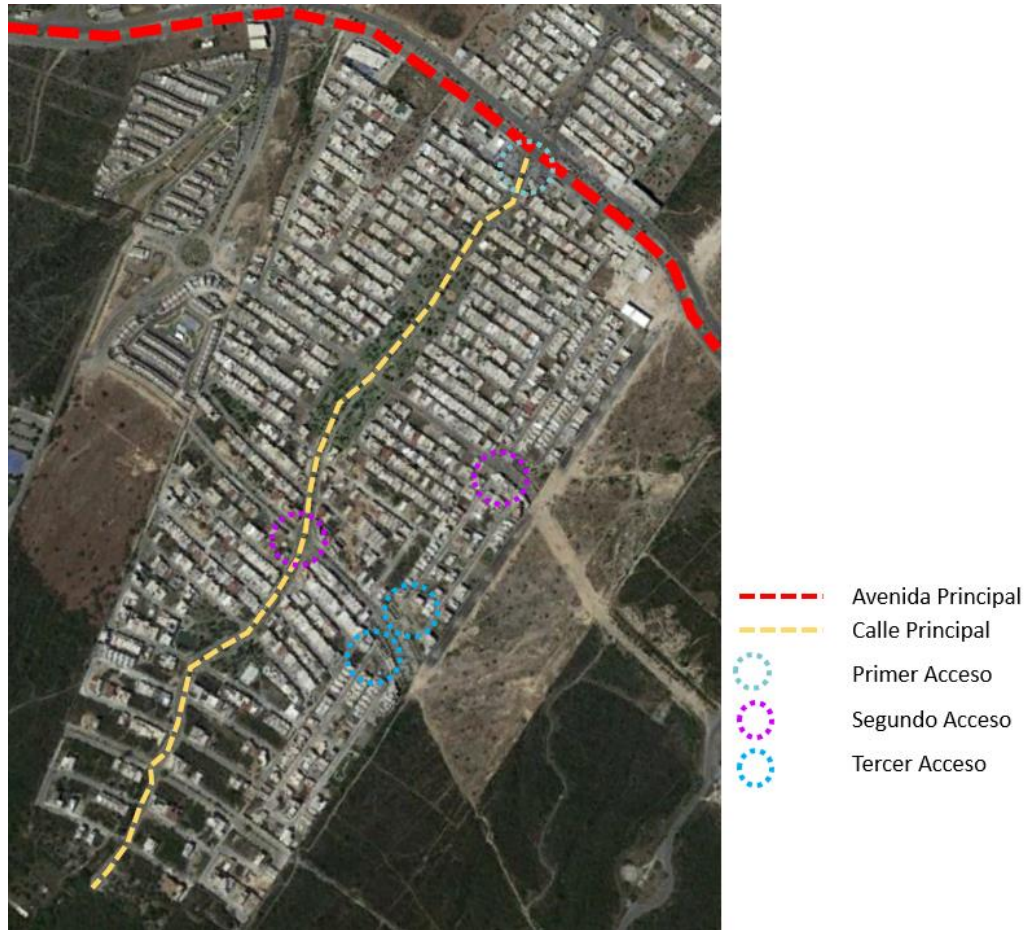
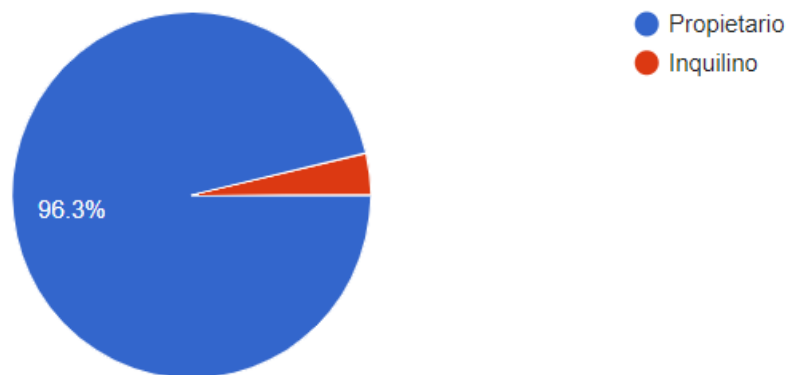


Figura 29. Puntos de acceso y vialidades principales

Elaboración propia

**10. ¿Usted es propietario o inquilino de la vivienda?**



Grafica 8. Propietario o inquilino de la vivienda encuestada

El 96.3% de las personas encuestadas son propietarios de la vivienda mientras que el 3.7% rentaba la vivienda. El propósito era conocer el por qué decidió vivir en dicho lugar.

### 11. ¿Por qué decidió vivir en dicho lugar?

Las respuestas obtenidas fueron las siguientes:



Figura 30. Nube de ideas

Elaboración propia a partir de Word clouds.

Elegir donde vivir es una decisión que no se debe dejar al azar. Con la ayuda de la nube de palabras se logró categorizar lo siguiente:

Ubicación	Cercanía	Familiares, Amistades
	Lugares	Comercio, escuelas
	Espacio	Calidad de los servicios
Seguridad	Privacidad	espacios confidenciales
	Accesos	Restringidos
	Cerrada	Bardas
Diseño	Buen gusto	Arquitectura
	Parque	áreas recreativas
	Limpieza	Calidad ambiental

Uno de los objetivos de esta pregunta era conocer si alguien había considerado el tema de movilidad como característica fundamental para la elección de vivir en esa zona. Con la tabla anterior se logró entender las respuestas de los entrevistados, pero ninguno menciona temas de movilidad o desplazamientos. Por eso se estableció la siguiente pregunta de manera directa:

### 12. ¿Consideró la cuestión de movilidad antes de vivir en este lugar?

De acuerdo con la pregunta anterior se dio a conocer la razón por la que decidieron vivir allí las personas, pero para ligarlo con el tema de movilidad, se les preguntó lo siguiente:

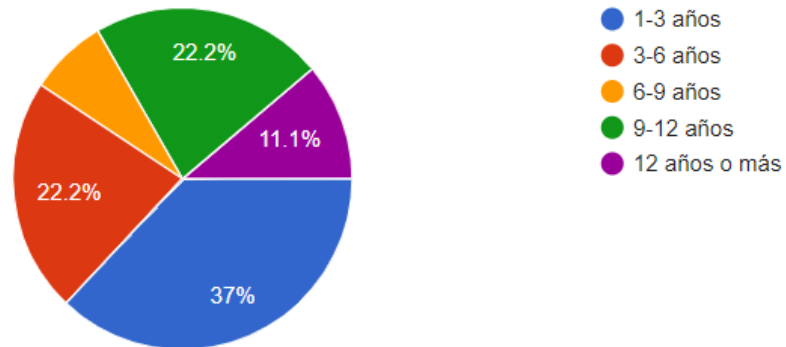
¿Consideró la cuestión de movilidad antes de vivir en este lugar?

Si
No
No
Si
Si 100%

El 80% respondió que sí habían considerado el tema de la movilidad como parte de la decisión de vivir en dicho lugar. Sin embargo no lo contestaron en la pregunta anterior. La que más se aproxima al tema de movilidad en la cercanía ya que mencionaron que las escuelas y centros comerciales estaban próximos a sus viviendas. Sin embargo nadie menciona la ubicación respecto a la oficina, más adelante se harán preguntas respecto a las distancias que realizan hacia su lugar de trabajo.



### 13. ¿Cuánto tiempo tiene viviendo en este lugar?



Grafica 9. Tiempo en el que lleva viviendo en dicho lugar

Elaboración propia

Respecto al tiempo de residir en el fraccionamiento, se destaca que el la mayor parte de los encuestados, es decir el 37% tienen viviendo en el fraccionamiento ente 1 y 3 años por lo cual se entiende que son familias jóvenes, también en el rango de 3 a 6 años que equivale al 22.2% se consideran familias jóvenes, a partir de los 6 años en adelante, se observa familias más variadas con hijos adolescentes y adultos.

#### 14. ¿Qué actividades realiza dentro del fraccionamiento?



Figura 30. Nube de ideas

Elaboración propia a partir de Word clouds.

Se utilizó la nube de palabras en esta pregunta para poder categorizar las definiciones que nos proporcionaron los entrevistados.

Una de las amenidades más utilizadas por los vecinos del sector es el parque, ya que allí realizan la mayoría de sus actividades como: hacer ejercicio, pasear a sus mascotas, los niños juegan, se divierten, entre otras. Para definir la problemática del lugar se realizó la siguiente pregunta:

15. ¿Cuáles son los problemas más frecuentes en el lugar donde vive?



Figura 31. Nube de ideas

Elaboración propia a partir de Word clouds.

El objetivo de preguntar por los problemas frecuentes en su fraccionamiento, es con el fin de acercarse a los conflictos de movilidad, los que se destacan en esta categoría son:

- Velocidad
- Accesibilidad
- Estacionamiento

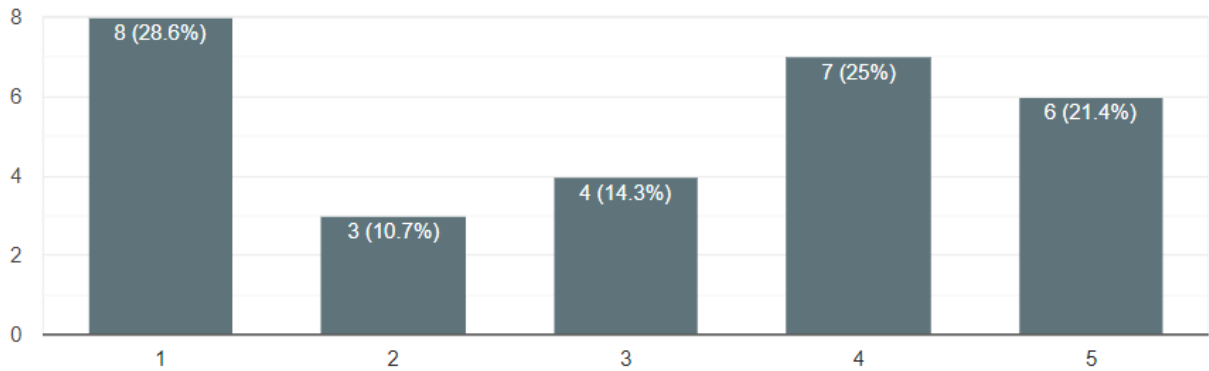
Se entiende que al ser un fraccionamiento cerrado, cuenta con reglamentos establecidos por la administración del sector, dentro de este reglamento existen normas sobre la velocidad mínima

para transitar por las calles, que se convierte en un gran problema ya que no se respeta esta regla a pesar de que es un lugar controlado.

En cuanto a la accesibilidad, los mismos vecinos se quejan de que sus invitados tienen problemas para acceder al fraccionamiento, esto se debe al sistema de seguridad que tienen los fraccionamientos cerrados. Para poder entrar al sector, solicitan una identificación oficial con fotografía para verificar que sea la misma persona que está conduciendo, anotan el número de placa del automóvil, además de la hora de entrada, entre otras características. Esta situación se convierte en una pérdida de tiempo para el invitado ya que se generan unas largas filas de espera para poder acceder y en ocasiones los mismos guardias son muy exigentes. En este sentido ya y analizando esta situación, se comienzan a observar problemas de exclusión para los que no viven en el sector.

Otro problema es la falta de estacionamiento para los residentes, aproximadamente un 85% de casas están diseñadas para 2 automóviles en la cochera, pero al momento de realizar las encuestas y las entrevistas la mayoría respondieron que cuentan con más de 2 automóviles, esto quiere decir que, tienen que estacionarse afuera de su casa, muchas veces hasta en la banqueta del vecino, ocasionando problemas cotidianos sociales, por el espacio. A partir de este problema, se determina que es un factor dentro de la exclusión socio-espacial.

### 16. ¿Convive con sus vecinos?

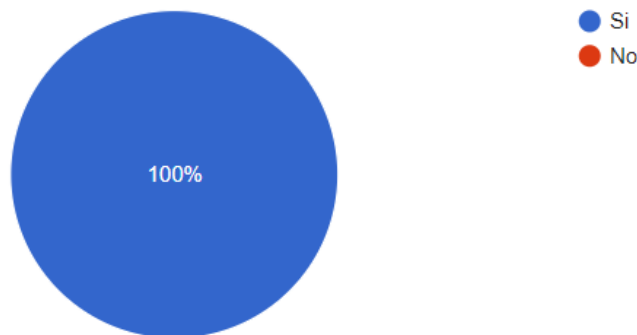


Grafica 10. Convivencia con vecinos

Elaboración propia

El fin de esta pregunta era si había una interacción entre vecinos para obtener información ligada a la seguridad. Se realizó una gráfica donde el numero 1 quiere decir poco y el 5 mucho, por lo tanto la mayoría no convive con sus vecinos. Otra pregunta ligada a la seguridad es la siguiente:

### 17. ¿Considera seguro caminar por las noches dentro de su colonia?



Grafica 11. Seguridad al caminar por las noches

## 18. ¿Por qué?



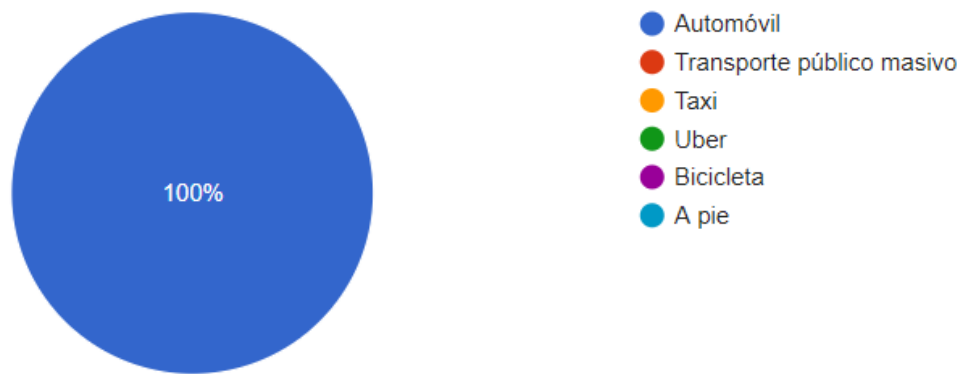
Figura 32. Nube de ideas

Elaboración propia a partir de Word clouds.

El 100% de los encuestados respondieron que si era seguro caminar por las noches dentro de su fraccionamiento, las razones se plasmaron en la nube de palabras para poder así categorizar cada respuesta. Las zonas habitacionales cada vez exigen mejores equipos y soluciones para mejorar la seguridad y obtener mejores resultados, seguridad, vigilancia y privado son las palabras más notorias dentro de la nube, sin embargo diversos estudios han demostrado que, no porque el fraccionamiento tenga elementos de seguridad quiere decir que ya no existan robos o diferentes

tipos de problemas. Además de que no existe una gran convivencia con vecinos, esto crea un problema de desconfianza e inseguridad.

### 19. ¿Qué modo de transporte utiliza con mayor frecuencia en sus actividades diarias?



Gráfica 12. Modo de transporte que utiliza con mayor frecuencia

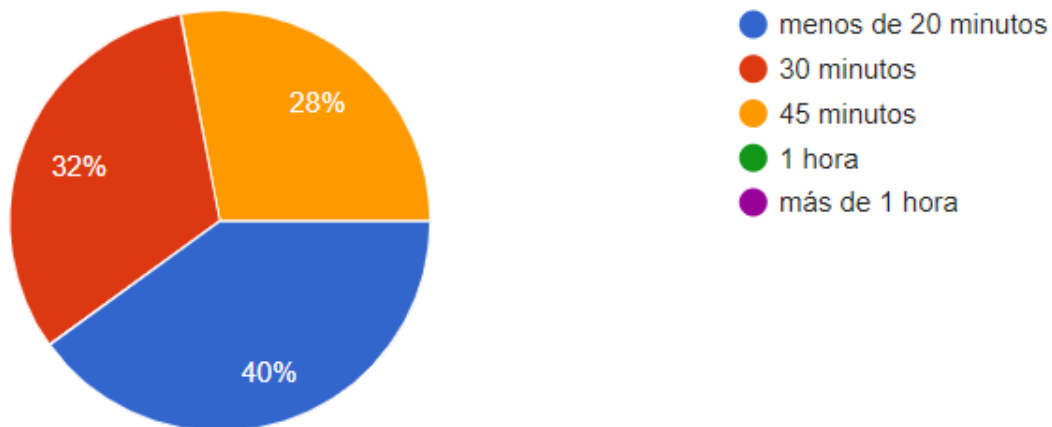
Elaboración propia.

El uso excesivo del automóvil tiene muchas consecuencias negativas; no sólo a nivel ambiental, sino también a nivel urbano y social. El 100% de los entrevistados respondieron que utilizan el automóvil, cuando se considera proponer más espacio para el automóvil se crean barreras físicas que segregan zonas de la ciudad y además hay una reducción del espacio público. Es decir como los traslados se realizan en auto, se requieren más espacios de estacionamientos, lo cual repercute en la disminución de áreas de interacción. Se puede decir además que el uso fenomenal de este, crea problemas sociales como exclusión ya que los que no cuentan con un auto propio están limitados en el aspecto de movilidad ya que invierten mas tiempo en los traslados y no les es

posible realizar las mismas actividades. Por ejemplo para las empleadas domésticas es muy difícil acceder al fraccionamiento.

Considerando las distancias que realizan los entrevistados para llegar a su trabajo fue necesario preguntar el tiempo que realizan en sus traslados, lo que se encontró fue lo siguiente:

### 20. ¿Cuánto tiempo realiza de su casa al trabajo?



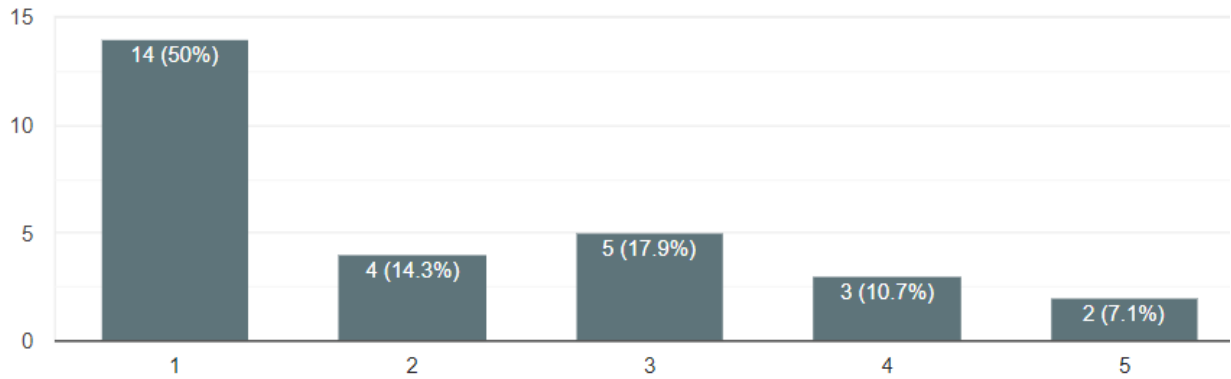
Gráfica 13. Tiempo que realiza de su casa al trabajo

Elaboración propia

El 40% tarda menos de 20 minutos para llegar a su trabajo, lo que quiere decir que está cerca de su vivienda y de alguna manera se consideró esta característica para vivir en dicho lugar. El 32% tarda media hora y el 28% alrededor de 45 minutos, lo que quiere decir que se enfrentan con problemas de tráfico vial o que el lugar de trabajo se encuentre en otro municipio.



**21. ¿Considera que su fraccionamiento tiene una buena ubicación respecto a sus actividades diarias?**

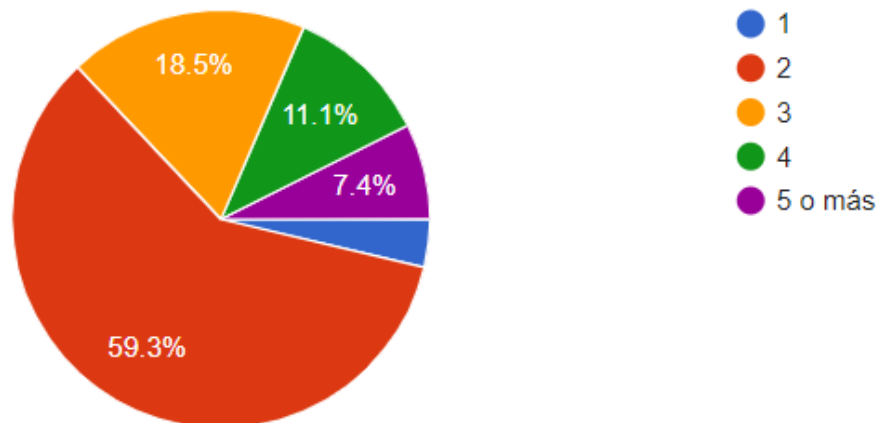


Gráfica 14. Ubicación del fraccionamiento con respecto a sus actividades diarias.

Elaboración propia.

El 50% contestó que su vivienda tiene buena ubicación donde realizan sus actividades diarias

**22. ¿Cuántos autos hay en su vivienda?**



Gráfica 15. Cantidad de autos por vivienda

Elaboración propia

El color rojo y amarillo de la gráfica corresponde al mayor número de respuestas repetitivas, en donde el usuario menciona que tienen entre 2 y 3 autos por vivienda, al tener una cifra alta de autos en el hogar, se convierte en un factor importante e indispensable dentro de la movilidad, esto provoca una saturación vial diaria y un desarrollo urbano dirigido hacia los automóviles.

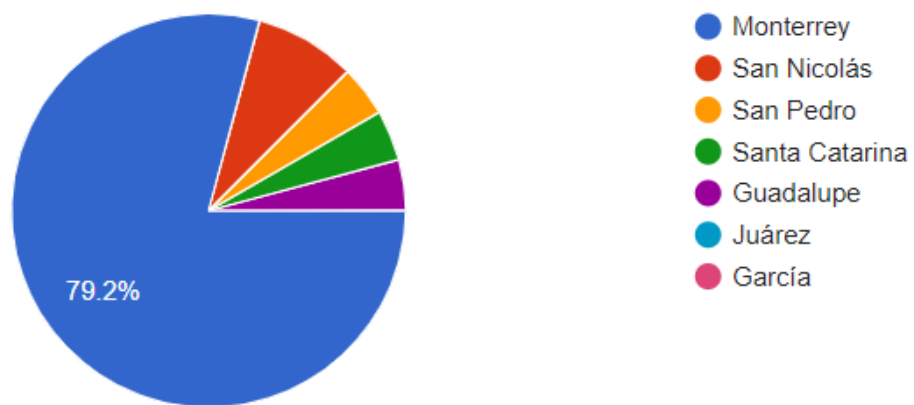
### 23. ¿Planifica su recorrido antes de llegar a su destino? ¿Por qué?

No
Si
Si por el tráfico
Por el trafico
Si, para ver el tiempo que tardo en llegar al destino
Si, para evitar tráfico y tiempo
Si, por el tráfico de la ciudad
Si, para saber que ruta tomar
No
Si, para seguro la ruta más rapida
Para evitar congestionamientos
Si, para evitar el tráfico
Si para evitar el tráfico
Si, para ahorrar gasolina
Si, por el tráfico
Para checar tráfico

Grafica 16. Planificación de recorrido

Elaboración propia

**24. Municipio donde se encuentra su trabajo:**



Gráfica 17. Ubicación de trabajo

Monterrey es el municipio donde se encuentran la mayor parte de los trabajos, negocios etc. Según las respuestas de los usuarios. En el siguiente mapa se ubican los municipios que abarcan la mancha urbana.

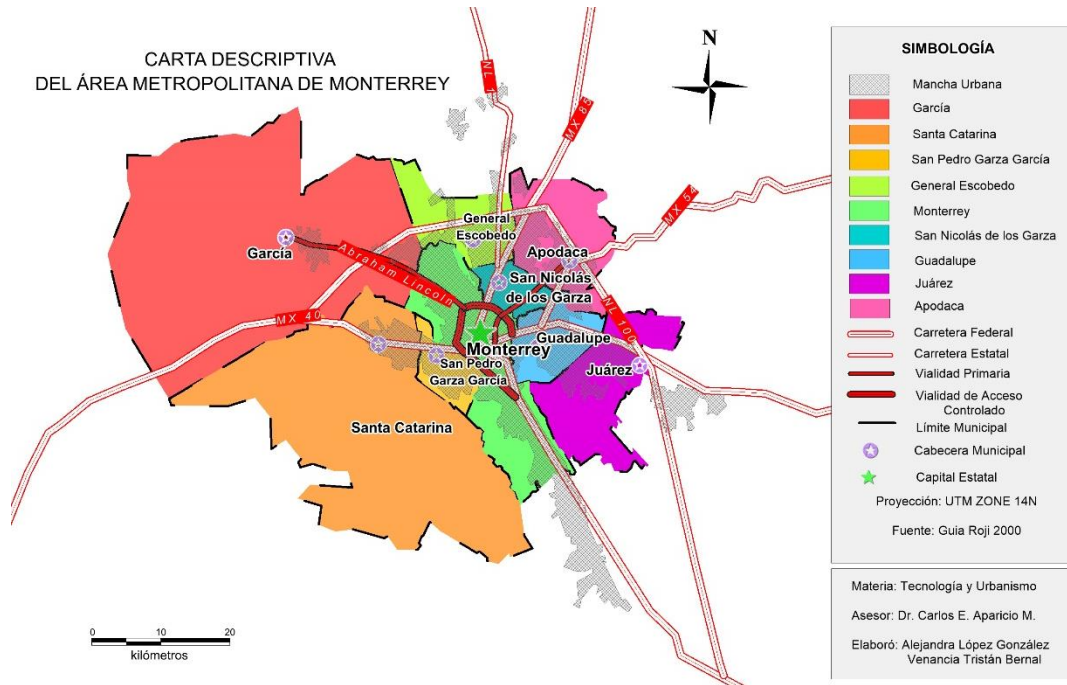
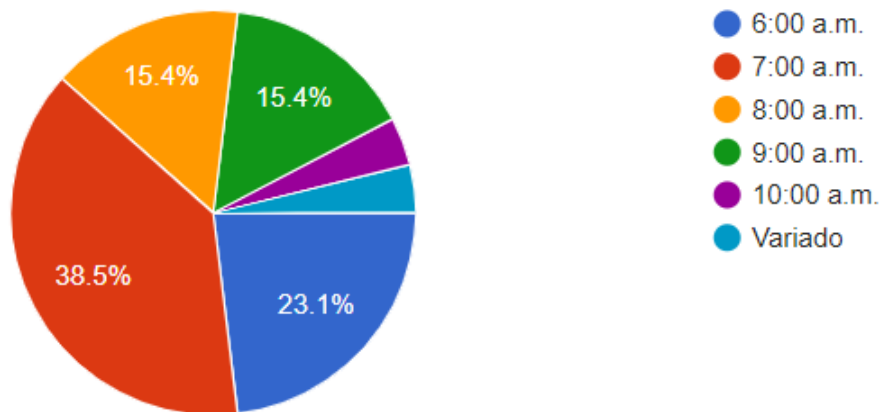


Figura 33. Mapa de la mancha urbana

Elaboración propia

**25. ¿En qué horario inicia sus viajes los días laborales?**



Gráfica 18. Horario en el que inician los viajes

6:00 a.m.

7:00 a.m. —————> Horarios donde inician los viajes los entrevistados

8:00 a.m.

9:00 a.m.

Con los horarios anteriores se contempla que en el horario de 6 a 9 comienza una saturación vehicular. Para esto se aplicó un carril de contraflujo al poniente de la ciudad con el objetivo de disminuir la circulación de la avenida Paseo de los Leones, permitiendo el traslado directo hacia el centro de la ciudad, aun con esas alternativas de movilidad para la ciudad sigue el tráfico constantemente.

**26. ¿Con que obstáculos se encuentra diariamente en sus viajes?**

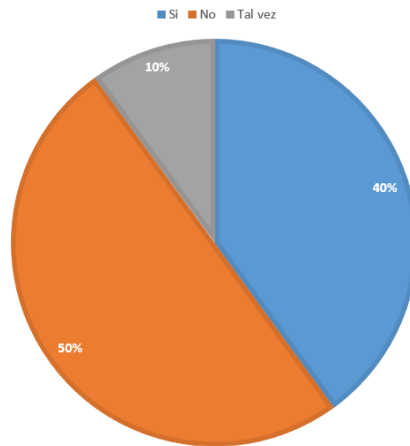


Figura 34. Nube de ideas

Elaboración propia a partir de Word clouds.

A pesar de que se han tomado medidas para reducir el tráfico en la ciudad de Monterrey En las palabras dentro de la nube de ideas, se puede observar que la palabra “tráfico” sigue siendo el problema para los usuarios.

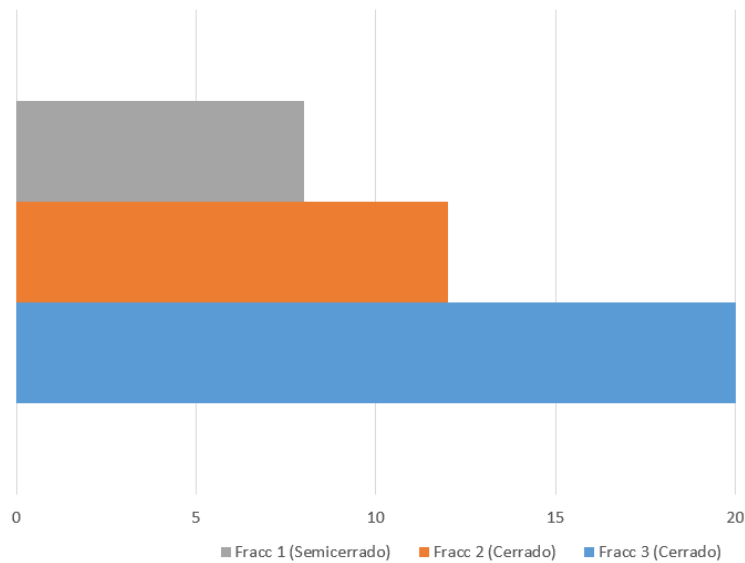
**27. ¿Usted cambiaría su lugar de residencia por uno más cercano a sus actividades diarias?**



Gráfica 19. Cambio de residencia  
Elaboración propia

Sin embargo se les pregunto a los entrevistados que si se cambiarían de casa a un lugar más cercano de sus actividades diarias y el 50% contestó que no, el 40% contesto que sí y un 10% contestó un tal vez.

## 28. A cuantas cuadras se encuentra la estación de camión más cercana?

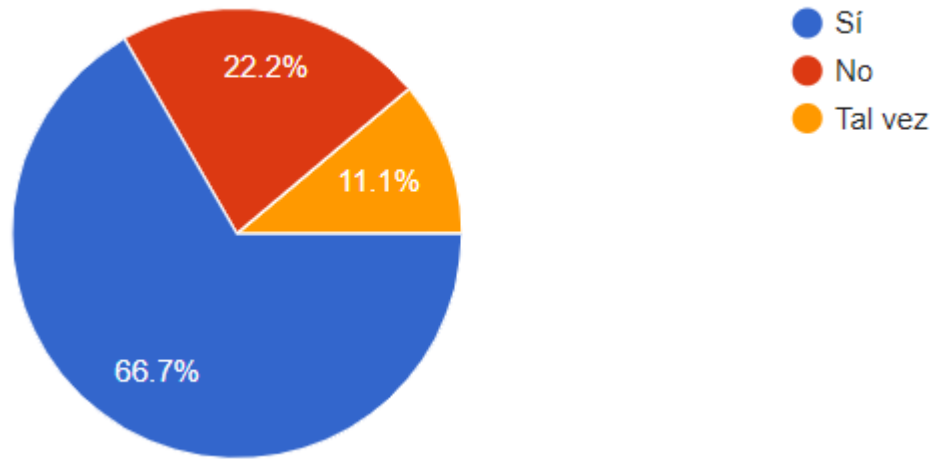


Gráfica 20. Cuadras que recorre a la estación más cercana.

Elaboración propia

Dentro del fraccionamiento cerrado, se obtuvieron dichas respuestas, representadas en la grafican anterior, aproximándose a la distancia que tardan en recorrer a la estación de camión más cercana. Por lo que el transporte público no alcanza a resolver el problema de movilidad interurbana. Son grandes distancias para llegar a la parada de camión caminando. Estos problemas surgen a partir del diseño de las rutas, los precios de los pasajes y los habitantes de sectores alejados como es la colonia Cumbre Elite se enfrentan día con día al momento de utilizar el transporte público.

**29. ¿Cree que es indispensable usar el automóvil para acceder a su fraccionamiento?**



Gráfica 21. Uso del automóvil indispensable para el fraccionamiento

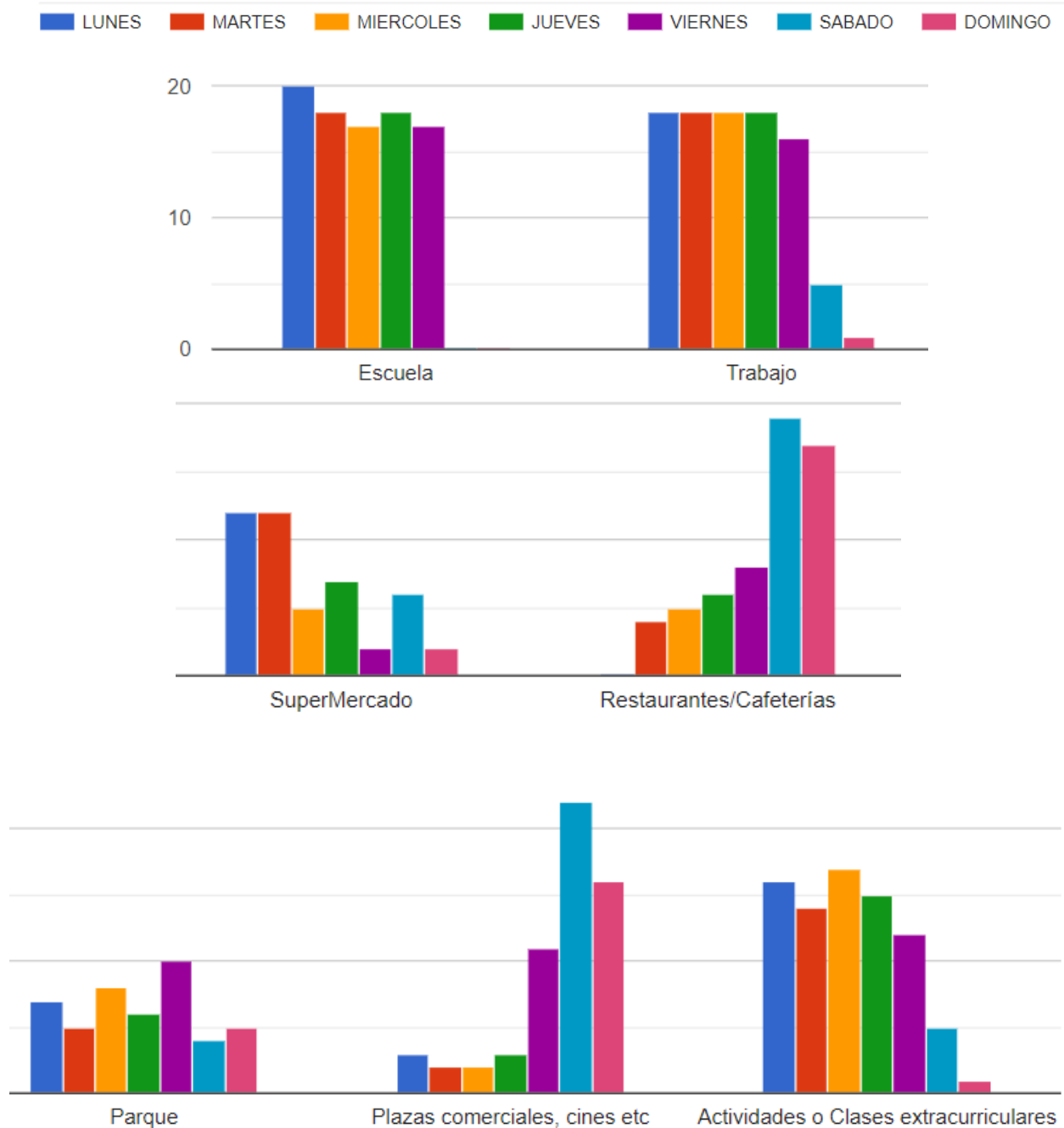
Elaboración propia.

El automóvil se ha vuelto indispensable para moverse en la ciudad ya que las distancias son muy extensas. Además en los últimos años los fraccionamientos cerrados están diseñados dándole un lugar importante al auto, por ejemplo, en el acceso principal al FC, cuenta con caseta de vigilancia dos carriles para autos, el primero para el visitante, en donde el guardia pide una identificación y anota los datos de la persona y el segundo queda solamente para los habitantes de la zona, ellos cuentan con una tarjeta inalámbrica para que la pluma les dé acceso automáticamente.

Dicho fraccionamiento cuenta con varias casetas de vigilancia y la configuración del terreno es ascendiente por lo que es necesario utilizar el automóvil.



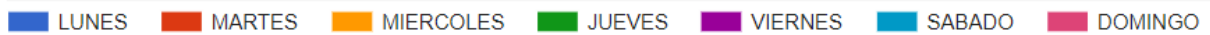
30. En la siguiente tabla, se muestra el número de frecuencia con el que realizan sus actividades cotidianas.



Gráfica 22. Frecuencia de actividades diarias

Elaboración propia

En las gráficas anteriores se observan los días de la semana con distintos colores:



Después en cada grafica se colocó el lugar al que iban con más frecuencia, es decir por ejemplo:

- La escuela: Las escuelas y universidades laboran de lunes a viernes (5 días de la semana). La variación está en los horarios de entradas y salidas de cada uno y en el caso de las universidades son más flexibles los horarios ya que pueden no ir a la escuela uno o dos días de la semana.
- El trabajo: los encuestados mencionaron que, una parte trabaja en empresas que trabajan de lunes a viernes (5 días) otros de lunes a sábado (6 días) y otros laboran en Domingo, pero la mayoría de los que trabajan en fin de semana lo hacen desde sus casas por lo que se mueven menos por así decirlo.
- Supermercado: esta actividad es más variada, en la gráfica se observa que los días lunes y martes son los días más concurrido para ir de compras a este sitio.
- Restaurantes y Cafeterías: normalmente el día para salir a pasear son los fines de semana, así se demuestra en la gráfica, ya que son los días que hay menos trabajo.



Figura 35. Comercio en la zona poniente

Fuente: <http://puntaterra.com/invierte/park-point/>

- Parque: el fraccionamiento cerrado cuenta con gran cantidad de parques, los viernes es cuando se ve más movimiento de personas en el ya sean adultos realizando ejercicio y niños jugando.



Figura 36. Fotografía de parque en cumbres Elite.

- Plazas comerciales, cines etc: cerca del fraccionamiento existen varios “shopping malls” uno de ellos es plaza cumbres que le da servicio a la zona poniente. Los fines de semana es cuando se ve más saturado este comercio.



Figura 37. Fotografía de parque en cumbres Elite.



Figura 38. Fotografía de plaza comercial ubicada al poniente de la ciudad.

- Actividades o clases extracurriculares: las personas lo aprovechan para visitar a sus familiares, amistades o simplemente realizar pendientes semanales, pago de servicios entre otros. Además de que los niños a parte de ir a la escuela por las tardes hacen algún deporte o actividad. Por lo que en la gráfica se ven los días entre semana con mayor frecuencia.

## **V. Conclusiones y Reflexiones**

## **Conclusiones y reflexiones.**

En los últimos años se han visto diversos factores negativos por la alta concentración demográfica debido a la gran cantidad de fraccionamientos cerrados que se han construido, dicho fenómeno va acompañado de los problemas de movilidad que se vive en la Ciudad de Monterrey, principalmente en las periferias urbanas.

Como se ha mencionado anteriormente, en este caso de estudio, el área poniente de la ciudad, la zona cumbres, también se ha visto afectada por esta situación. Lugar que se identifica por el impacto de estos desarrollos habitacionales, que en su interior pretenden protegerse de la violencia, inseguridad, contaminación etc., estas son algunas de las características que los residentes describieron al momento de responder las encuestas y entrevistas. Se presupone que en los fraccionamientos se debe manifestar un ambiente de convivencia e interacción social, se distinguen por ser cada vez más independientes, donde su trayecto se realiza de su casa al acceso principal o viceversa en vehículo privado, esto provocando una sociedad fragmentada.

Para ello, se realizó un estudio sobre las posibles desigualdades socio-espaciales existentes en ese sector de la ciudad. Se realizó un análisis específico del fraccionamiento Cumbres Elite, ubicado al poniente de la ciudad considerando especialmente el cómo se manifiesta la movilidad cotidiana dentro y fuera de este lugar.

Dicha movilidad cotidiana se caracteriza por el acceso indiferente ya sea peatonal o con vehículo y el tráfico, que impide desplazarse a tiempo a distintos sitios de la ciudad por dos circunstancias:

1. La caseta de vigilancia, pluma o portón por la que se distingue el acceso a estos fraccionamientos, se vuelve muy lento la entrada y salida por el control de seguridad.
2. El fraccionamiento cerrado como complejo habitacional es una interrupción en el tejido urbano de la ciudad, creando una isla y condicionando el trayecto de las colonias adyacentes.

En este sentido la sociedad se ve obligada a utilizar el automóvil como principal modo de transporte, contribuyendo a la saturación del sistema de movilidad de la ciudad y hasta cierto punto convirtiéndose en dependientes de este medio de transporte y prisioneros de la metrópoli.

Partiendo de la hipótesis de este trabajo: “La exclusión social es propiciada, determinada o generada por los fraccionamientos cerrados y el monopolio del automóvil en la movilidad cotidiana”, se confirma la existencia de un proceso de exclusión socio-espacial a partir del uso excesivo del automóvil para poder desplazarse no solo dentro de los fraccionamientos cerrados, también al exterior, pues ya que se localizan en las periferias urbanas y es necesario trasladarse a diferentes partes de la ciudad también por falta de cobertura de transporte público en la zona.



El estudio específico presentado en este trabajo sirve de ejemplo para generar una importante reflexión sobre el fenómeno de exclusión socio-espacial en los fraccionamientos cerrados a partir de la movilidad, en esta y muchas otras ciudades y centros urbanos que presentan características similares.

Como se ha mencionado, en las grandes ciudades modernas que han adoptado el modelo de ciudad dispersa, ocupando un territorio muy extenso, y el modo de transporte más utilizado es el automóvil privado, existe la necesidad inmediata de buscar nuevas alternativas de gestión e incentivación del modelo de transporte urbano colectivo de calidad que permita la integración del territorio, donde éste no se vea interrumpido por diversas barreras en calles y avenidas que generan los complejos habitacionales por su complicado diseño ya que no se adaptan a la ciudad actual ni a la población en sus diversas actividades de la vida social.

De esta manera nos corresponde a todos emprender una profunda reflexión en busca de alternativas estratégicas como:

- La movilidad sostenible por medio del transporte público de calidad y de desarrollo urbano de densificación socialmente más adecuados.
- Que dicha movilidad tenga un enfoque hacia una dirección planificada para tratar de evitar recorridos más largos.

- Los desarrollos habitacionales cerrados que en su mayoría generan una fragmentación, tengan una visión de planeación por lo menos de 15 años ya que lo que se diseña el día de hoy se convierte en el problema del mañana.

Todo esto si queremos una ciudad digna y habitable para nuestro presente y futuro, tomando en cuenta desde ahora todo tipo de costumbres, modos de vida, interacciones sociales, pero sobre todo hacer una análisis amplio del contexto, para lograr que en los próximos años la ciudad tenga una serie de redes vehiculares sin barreras ni obstáculos para llegar a sus destinos específicos a tiempo y que las distancias no sean demasiado extensas.

## **VI. Bibliografía**

## Bibliografía

- Abejón, M. (1981). *El transporte en la sociedad actual*. Barcelona: SALVAT EDITORES.
- Avellanada, P. (2008). Movilidad cotidiana, pobreza y exclusion social en la ciudad de Lima. *Anales de Geografía*, 10-35.
- Avellanada, P., & Lazo, A. (2011). Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia de dos ciudades latinoamericanas. Los casos de Lima y Santiago de Chile. *Revista de Transporte y Territorio No 4*, 47-58.
- Bazant S, J. (Septiembre de 2010). Expansión urbana incontrolada y paradigmas de la planeación urbana. *Espacio Abierto*, 19(3), 475-503.
- Benítez, T., & Campos, L. (20 de Octubre de 2016). *IMPLAN TORREÓN*. Obtenido de IMPLAN TORREÓN: <http://www.trcimplan.gob.mx/blog/fraccionamientos-cerrados-antitesis-del-urbanismo-moderno.html>
- Bettin, G. (1982). *Los sociólogos de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Borsdorf, A. (2003). Como modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana. *EURE*, 37-49.
- Borsdorf, A. (2003). Hacia la ciudad fragmentada, tempranas estructuras segregadas en la ciudad latinoamericana. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales [En línea]*.
- Cantú Hinojosa, I. L. (2008). *Memorias de Investigación 2007: Educación para la arquitectura y el diseño*. Monterrey: Universidad Autónoma de Nuevo León .

- Capron, G., & Pérez López, R. (2016). La experiencia cotidiana del automóvil y del transporte público en la zona metropolitana del Valle de México. *Scielo*, 11-21.
- Cebollada Frontera, Á. (2006). Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 105-121.
- Demajo Meseguer, L. (2011). Barrios cerrados en ciudades latinoamericanas. *URBS, Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 151-160.
- Díaz Orueta, F., & Lourés Seoane, M. L. (2003). La ciudad postfordista: Economía cultural y recualificación urbana. *Revista de Economía Crítica n°2*, 105-121.
- Dureau, F., Gouëset, V., & Le Roux, G. (2012). Movilidad cotidiana, prácticas del espacio urbano y desigualdades socioterritoriales en dos periferias populares de Bogotá: Soacha y Madrid (1993-2009) . *ACIUR (Asociación Colombiana de Investigadores Urbano Regionales)*, 1-22.
- Fuandación de Arquitectura COAM. (2011). *Accesibilidad Universal y diseño para todos*.
- García Escamilla, J. O. (2018). Aproximación al uso del territorio y el tiempo a partir de la periferia urbana en dos casos de estudio internacionales de México y Estados Unidos. *Planur-e*, 1-6.
- Gutierrez, A. (2010). Movilidad, Transporte y Acceso: Una Renovación Aplicada al Ordenamiento Territorial. *Scripta Nova*, 1-15.
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? *Dossier Central*, 61-74.
- Guzmán, A. (2014). De la ciudad collage a la megalópolis. *Revista Legado de Arquitectura y Diseño*, 73-83.

- Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: Propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona: Reverté.
- Ibañez, J. (1986). Perspectivas de la investigación social: el diseño en las tres perspectivas. El análisis de la realidad social. Métodos y Técnicas de Investigación. En J. Ibañez, *Perspectivas de la investigación social: el diseño en las tres perspectivas. El análisis de la realidad social. Métodos y Técnicas de Investigación*. (págs. 1-31). Madrid : Alianza Universidad.
- Izcara Palacios, S. P. (2014). *Manual de investigación cualitativa* . D.F.: Fontamara.
- Jans B, M. (2009). Movilidad Urbana: En camino a sistemas de transporte colectivo integrados. 6-11.
- Jirón M, P. (2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista Venezolana de estudios de la mujer*, 173-197.
- Jirón M, P., Lange, C., & Bertrand, M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: retrato desde la movilidad cotidiana. *Invi*, 25-68.
- Jirón, P., & Mansilla, P. (2013). Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, 53-74.
- Jirón, P., & Mansilla, P. (Septiembre de 2014). Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. *EURE*, 40(121), 5-28.
- Kaufmann, V., Schuler, M., Crevoisier, O., & Rossel, P. (2004). *Mobilite et motilite de l'intention a l'action*. Cahier du LASUR, No.4.

- Layuno Rosas, Á. (2013). Las primeras "ciudades de la industria": Trazados Urbanos, efectos territoriales y dimension patrimonial. La experiencia de Nuevo Baztán (Madrid). *Scripta Nova. revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea].
- Ledezma Morales, L. L. (2013). Interaccion de un fraccionamiento privado con su entorno. *Revista Legado de Arquitectura y Diseño*, 73-84.
- López González, A., & Montemayor Bosque, J. H. (2019). La exclusión socio-espacial en los fraccionamientos cerrados a partir de la movilidad cotidiana. *Políticas Sociales Sectoriales*, 1057-1074.
- Martínez, O., & Borja, M. (21 de Mayo de 2014). *Fundación de la energía de la comunidad de Madrid*. Obtenido de Fundación de la energía de la comunidad de Madrid:  
[https://www.fenercom.com/pages/pdf/formacion/21-05-14\\_Movilidad/01\\_Accesibilidad\\_movilidad\\_y\\_transporte\\_sostenible\\_OSCAR%20MARTINEZ\\_TRANSyT](https://www.fenercom.com/pages/pdf/formacion/21-05-14_Movilidad/01_Accesibilidad_movilidad_y_transporte_sostenible_OSCAR%20MARTINEZ_TRANSyT)
- Mataix González, C. (2010). Movilidad urbana sostenible: un reto energetico y ambiental. *Argumentos para la cultura*, 1-73.
- Mataix González, C. (2010). *Movilidad Urbana Sostenible: Un reto energético y ambiental*. Madrid: Fundación de la energía de la comunidad de Madrid.
- Méndez, E. (2004). Vecindarios defensivos latinoamericanos. Los espacios prohibitorios de la globalizacion. *Perspectivas Urbanas*, 1-17.

- Miralles-Guasch, C., & Cebollada, Á. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 193-216.
- Módenes, J. A. (2008). Movilidad espacial, habitantes y lugares: retos conceptuales y metodológicos para la geodemografía. *Estudios Geográficos*, 157-178.
- Munizaga Vigil, G. (2000). *Diseño Urbano: Teoría y Método*. Chile: ALFAOMEGA.
- Newman, P., Kosonen, L., & Kenworthy, J. (2016). Theory of urban fabrics: planning the walking. transit/public transport and automobile/motor car cities for reduced car dependency. *Town Planning Review*, 429-458.
- ONU Habitat. (2011). Estado de las ciudades de México. *ONU Habitat*, 14-38.
- Onu Habitat. (2012). Estado de las ciudades de America Latina y el caribe. *Onu Habitat*, 1-196.
- ONU Habitat. (2012). Estado de las ciudades de America Latina y el caribe. *ONU Habitat*, 1-196.
- Palma Calorio, P. (26 de Julio de 2013). Capitulo Movilidad Espacial y Movilidad Residencial. *Capitulo Movilidad Espacial y Movilidad Residencial*. Santiago de Chile, Santiago de Chile, Chile.
- PDU. (2014). *Plan de Desarrollo Urbano del Municipio de Monterrey*. Monterrey.
- Penalva Verdú, C., Alaminos Chica, A., Francés García, F., & Santacreu Fernández, Ó. A. (2015). *La investigación cualitativa: Técnicas de investigación y análisis con atlas .ti*. Ecuador: PYDLOS Ediciones .



- Pérez, L., & Salinas, E. (2007). Crecimiento Urbano y Globalización: transformaciones del área metropolitana de Concepción, Chile. *Scripta Nova: Revista de Geografía y Ciencias Sociales*, 11.
- Prévot Schapira, M.-F. (2000). América Latina: la ciudad fragmentada. *Revista de Occidente*(230-231), 25-46.
- Quiroz Rothe, H. (2003). *El malestar por la ciudad*. México D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Ramirez, L. (2006). La accesibilidad y la movilidad espacial. *Cuadernos de Ideas No.2*, 1-13.
- Ritzer, G., Rodríguez, M., & Barbado, A. (2001). *Teoría sociológica clásica*. Madrid: McGraw-Hill.
- Roitman B., S. (2004). Urbanizaciones cerradas: estado de la cuestión hoy y propuesta teórica. *Revista de Geografía Norte Grande*, 53-57.
- Roitman, S. (2003). Barrios Cerrados y Segregación Urbana. *Scripta Nova*.
- Salerno, B. (2012). Un viaje por la movilidad cotidiana. El espacio entre el transporte y el individuo. *Perspectiva Geográfica*, 213-232.
- Sánchez Alías, A., & Jiménez Sánchez, M. (2013). Exclusión social: fundamentos teóricos y de la intervención. *Revista de investigaciones en intervención social*, 133-156.
- Serrano Martínez, J. M. (2008). Reseña de "La ciudad fragmentada. Nuevas formas de hábitat" de Gabino PONCE HERRERO (Ed.). *Papeles de Geografía* , 265-269.
- Sousa González, E. (2009). *El proceso expansivo en la territorialidad metropolitana*. Monterrey: UANL.

Vidal-Koppmann, S. (2005). La ciudad privada: nuevos actores, nuevos escenarios ¿nuevas políticas urbanas? *Scripta Nova*, 1-15.

## **VII. Listado de Figuras y Tablas**

## Listado de Figuras

Figura 1. Delimitación del municipio de Monterrey en el AMM

Figura 2. Crecimiento de la mancha urbana del AMM 1940-2005

Figura: 3. Situación actual de los Fraccionamientos Cerrados.

Figura 4. Tráfico en la Zona Poniente de la Ciudad de Monterrey.

Figura 5. Municipio de Monterrey, dividido por Delegaciones y Distritos.

Figura 6: Esquema de Marco de Referencia

Figura 7. El modelo del desarrollo estructural de la ciudad Latinoamericana

Figura 8. El cambio de un modelo territorial de Asentamientos a un Sistema de Redes.

Figura 9. Fraccionamientos Cerrados explicando su evolución.

Figura 10. El impacto de los fraccionamientos cerrados en el modelo territorial de expansión continuada de la ciudad y sus consecuencias.

Figura 11. Accesibilidad para motorizados y no motorizados

Figura 12. Relación entre la motorización y la dependencia del automóvil el sistema de transporte.

Figura 13. Movilidad, formas y tipos.

Figura 14. Diagrama de variables y términos relacionados.

Figura 15. Formas de acercamiento a la realidad.

Figura 16. El proceso indagativo de la investigación cualitativa.

Figura 17. Encuesta aplicada en la prueba piloto.

Figura 18. Mapa de la Delegación Poniente, ubicado en el Distrito Cumbres Poniente.

Figura 19. Fotografía de cumbres Elite.

Figura 20. Fotografía de cumbres Elite.

Figura 21. Mapa de la zona de estudio.

Figura 22. Mapa de la zona de estudio, clasificando los tipos de fraccionamientos.

Figura 23. Mapa de la zona de estudio, Fraccionamiento semi-cerrado.

Figura 24. Mapa de la zona de estudio, Fraccionamiento cerrado.

Figura 25. Mapa de la zona de estudio, fraccionamiento cerrado dentro de otro fraccionamiento cerrado.

Figura 26. Encuesta

Figura 27. Nube de ideas.

Figura 28. Mapa de la zona de estudio con divisiones.

Figura 29. Puntos de acceso y vialidades principales.

Figura 30. Nube de ideas.

Figura 31. Nube de ideas.

Figura 32. Nube de ideas

Figura 33. Mapa de la mancha urbana.

Figura 34. Nube de ideas

Figura 35. Fotografía comercio en la zona poniente de la ciudad.

Figura 36. Fotografía de Cumbres Elite.

Figura 37. Fotografía de Cumbres Elite.

Figura 38. Fotografía de plaza comercial ubicada al poniente de la ciudad.

## **Listado de Tablas**

Tabla 1. Variables empleadas en la investigación

Tabla 2. Matriz de congruencia, donde se identifica de manera concreta la problemática de la investigación.

Tabla 3. Fraccionamientos Cerrados aprobados en el área metropolitana de Monterrey.

Tabla 4. Municipio de Monterrey: Delimitación por Delegaciones y sus características 2010.

Tabla 5. Tipos de movilidad espacial, definición y dimensión.

Tabla 6. Condiciones Socioculturales

Tabla 7. Los cuatro tipos principales de movilidad espacial

Tabla 8. Alteraciones del modelo social de la movilidad

Tabla 9. Alteraciones del modelo social de la movilidad en la actualidad.

Tabla 10. Diferencias del Fordismo y Post-fordismo.

Tabla 11. Formas de desplazamiento según territorios.

Tabla 12. Diferencias entre la Encuesta y la Entrevista.

## **Listado de Graficas**

Gráfica 1. Género de las personas encuestadas.

Gráfica 2. Edad de las personas encuestadas

Gráfica 3. Estado civil.

Gráfica 4. Cantidad de habitantes por vivienda.

Gráfica 5. Viviendas que cuentan con personal doméstico.

Gráfica 6. Elemento de seguridad en el sector.

Gráfica 7. Cuadras que recorre a partir del acceso principal.

Gráfica 8. Propietario o inquilino de la vivienda encuestada.

Gráfica 9. Tiempo en el que lleva viviendo en dicho lugar.

Gráfica 10. Convivencia con vecinos.

Gráfica 11. Seguridad al caminar por las noches.

Gráfica 12. Modo de transporte que utiliza con mayor frecuencia.

Gráfica 13. Tiempo que realiza de su casa al trabajo.

Gráfica 14. Ubicación del fraccionamiento con respecto a las actividades diarias.

Gráfica 15. Cantidad de autos por vivienda

Gráfica 16. Planificación de recorrido

Gráfica 17. Ubicación del trabajo.

Gráfica 18. Horario en el que inician sus viajes.

Gráfica 19. Cambio de residencia.

Gráfica 20. Cuadras que recorre a la estación más cercana.

Gráfica 21. Uso del automóvil indispensable para el fraccionamiento.

Gráfica 22. Frecuencia en la que realizan las actividades.