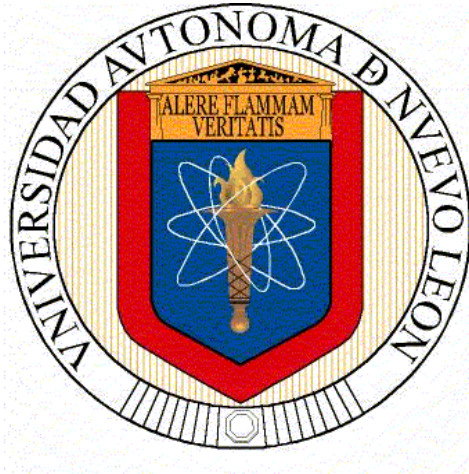


**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN.
FACULTAD DE ARQUITECTURA**



**APROXIMACIÓN A LA MOVILIDAD COTIDIANA EN LA PERIFERIA
URBANA. ANÁLISIS EN EL ÁREA METROPOLITANA DE
MONTERREY, MÉXICO Y AIX-MARSEILLE-PROVENCE, FRANCIA.**

POR

JORGE OMAR GARCÍA ESCAMILLA

**COMO REQUISITO PARCIAL PARA OBTENER EL GRADO DE
DOCTOR EN FILOSOFÍA CON ORIENTACIÓN
EN ARQUITECTURA Y ASUNTOS URBANOS**

MAYO 2015

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE NUEVO LEÓN.
FACULTAD DE ARQUITECTURA**



**APROXIMACIÓN A LA MOVILIDAD COTIDIANA EN LA PERIFERIA
URBANA. ANÁLISIS EN EL ÁREA METROPOLITANA DE MONTERREY,
MÉXICO Y AIX-MARSEILLE-PROVENCE, FRANCIA.**

Por

JORGE OMAR GARCÍA ESCAMILLA

**Como requisito parcial para obtener el Grado de
DOCTOR EN FILOSOFÍA
con Orientación en Arquitectura y Asuntos Urbanos.**

Director:

Dr. Jesús Manuel Fitch Osuna

Monterrey, Nuevo León, México.

Mayo 2015

ERSILIA**“Las Ciudades Invisibles” 1972**

“En Ersilia, para establecer las relaciones que rigen la vida de la ciudad, los habitantes tienden hilos entre los ángulos de las casas, blancos o negros o grises o blanquinegros según indiquen relaciones de parentesco, intercambio, autoridad, representación. Cuando los hilos son tantos que ya no se puede pasar entre medio, los habitantes se van: se desmontan las casas; quedan sólo los hilos y los soportes de los hilos.

Desde la ladera de un monte, acampados con sus trastos, los prófugos de Ersilia miran la maraña de los hilos tendidos y los palos que se levantan en la llanura. Y aquello es todavía la ciudad de Ersilia, y ellos no son nada.

Vuelven a edificar Ersilia en otra parte. Tejen con los hilos una figura similar que quisieran más complicada y al mismo tiempo más regular que la otra. Después la abandonan y se trasladan aún más lejos con sus casas.

Viajando así por el territorio de Ersilia encuentras las ruinas de las ciudades abandonadas, sin los muros que no duran, sin los huesos de los muertos que el viento hace rodar: telarañas de relaciones intrincadas que buscan una forma.”

ITALO CALVINO (1923-1985)

Agradecimientos

Mis estudios de Doctorado en Filosofía con orientación en Arquitectura y Asuntos Urbanos en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Nuevo León y la propia realización de este trabajo de investigación, han representado, sin duda, una gran experiencia académica, además de un importante esfuerzo y sacrificio durante estos años, no solamente para mí personalmente sino para las personas que directa o indirectamente me han brindado su apoyo de diferentes maneras.

Por lo que agradezco profundamente al Director de la Facultad de Arquitectura M.C. Francisco Fabela Bernal, el Subdirector de Posgrado M.C. Miguel Román Cárdenas, el Coordinador del Programa el Dr. Carlos Aparicio Moreno y todos mis profesores, tutores, lectores y compañeros de la Facultad de Arquitectura de la UANL.

De forma muy especial, agradezco a mi Director para este trabajo de tesis, el Dr. Jesus Fitch Osuna por sus enseñanzas, consejos y guía durante todo el periodo de mis estudios de doctorado.

Al Dr. Angelo Bertoni y al equipo del Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional de la Université Aix-Marseille, por haberme brindado un gran apoyo durante el periodo de estancia de investigación en Francia.

Al Sr. Frederique Guinieri Alcalde de Puyloubier, comuna de Aix-Marseille-Provence en Francia, por recibirme directamente en el Conseil General de Bouches du Rhone para el proceso de entrevistas parte de la investigación realizada.

Al Dr. Carlos Marmolejo Duarte, Profesor de la Universitat Politècnica de Catalunya, quien al igual que en su momento como director de mi tesis de Máster Universitario en la UPC, para este trabajo de investigación doctoral me brindó su apoyo y asesoramiento.

Agradezco infinitamente a mi familia por su comprensión, por estar siempre cerca de mí y por su apoyo en todos los sentidos durante esta etapa y a Dios por haberme permitido lograr esta meta.

ÍNDICE

1. Introducción y justificación.....	8
2. Planteamiento de la investigación.....	17
2.1 Preguntas de investigación.....	17
2.2 Hipótesis de partida.....	17
2.3 Objetivos.....	18
2.4 Conceptos clave.....	18
2.5 Alcances y limitaciones.....	19
3. Construcción teórica.....	20
3.1 La forma de la ciudad moderna.....	20
3.1.1 La ciudad tras la revolución industrial.....	20
3.1.2 Modelos de la ciudad del siglo XX.....	22
3.1.3 Ciudad compacta Vs Ciudad dispersa.....	24
3.1.4 Antecedentes del desarrollo urbano en México y Latinoamérica.....	26
3.1.5 Etapas de crecimiento de las ciudades mexicanas. Siglo XX.....	29
3.1.6 Modelo de la ciudad mexicana.....	30
3.2 La periferia urbana.....	33
3.2.1 Ocupación del territorio. Siglo XX.....	33
3.2.2 Proceso de Suburbanización y “sprawl”.....	34
3.2.3 Los asentamientos habitacionales periféricos.....	36

3.3 Movilidad cotidiana.....	37
3.3.1 Antecedentes de movilidad en la ciudad.....	37
3.3.2 El Fordismo y la movilidad en la ciudad.....	38
3.3.3 Tipos de movilidad urbana.....	39
3.3.4 La movilidad cotidiana como paradigma de la planificación urbana.....	40
3.3.5 El transporte urbano; público Vs privado.....	41
3.3.6 Movilidad cotidiana y funcionalidad de las áreas metropolitanas.....	45
3.4 Exclusión social.....	46
3.4.1 Antecedentes de la exclusión social.....	46
3.4.2 Aproximación a la exclusión social.....	47
3.4.3 Procesos de exclusión social en la ciudad moderna.....	48
4. Integración conceptual de elementos teóricos y caso de estudio.....	50
4.1 La exclusión social a partir de la movilidad cotidiana en las periferias urbanas.....	50
4.1.1 Pobreza y periferias urbanas.....	50
4.1.2 Accesibilidad e inaccesibilidad a los servicios urbanos.....	51
4.1.3 Exclusión al modelo de movilidad.....	52
4.1.4 El tiempo y la exclusión en la ciudad.....	58
4.1.5 La movilidad cotidiana y el transporte como factores determinantes de cohesión o la exclusión social.....	59

4.1.6 Los ciudadanos excluidos de la ciudad.....	61
4.2 Caso de estudio. El AMM.....	64
4.2.1 Antecedentes de desarrollo urbano en el AMM.....	64
4.2.2 Tendencia de desarrollo urbano periférico en el AMM.....	67
4.2.3 Dinámica de movilidad y transporte en el AMM.....	72
4.2.4 Aproximación a la exclusión socio-espacial en el AMM.....	78
5. Aproximación metodológica.....	80
5.1 Métodos y técnicas de investigaciones urbanas.....	80
5.1.1 La selección del método cualitativo.....	80
5.1.2 El método etnográfico.....	85
5.2 Percepción e imaginarios urbanos.....	87
5.2.1 El imaginario de movilidad cotidiana.....	89
5.3 La etnografía en los estudios urbanos.....	89
5.4 Estudio etnográfico de movilidad en la periferia del AMM.....	92
5.4.1 Introducción y justificación del estudio específico.....	92
5.4.2 Selección de la zona específica para el estudio.....	95
5.4.3 Reflexión propia sobre el objeto y sujeto de estudio.....	107
5.4.4 Estudio de observación participante del espacio y componentes.....	108
5.4.5 Encuestas y entrevistas de movilidad.....	120
5.4.6 Representaciones sociales y mapas de movilidad.....	146
5.4.7 Análisis y reflexiones de la información obtenida, AMM en México.....	187

6. Caso de estudio en Aix-Marseille-Provence, Francia.	191
6.1 Metrópolide Aix-Marseille-Provence (AMP).....	191
6.2 Puyloubier, comuna de AMP.....	193
6.3 Ejercicio de observación del espacio y componentes.....	195
6.4 La movilidad y el transporte público en la comuna de Puyloubier.....	201
6.5 Ejercicio de cuantificación y caracterización de usuario de transporte.....	204
6.6 Encuesta y entrevistas de movilidad.....	207
6.7 Mapas de movilidad.....	221
6.8 Entrevista con alcalde de Puyloubier.....	236
7. Conclusiones.....	241
7.1 Análisis y reflexiones de la información obtenida, AMP en Francia y AMM en México.....	241
8. Anexos.....	257
8.1 Análisis y mapas completos de hogares del AMM.....	257
8.2 Análisis y mapas completos de hogares del AMP.....	338
9. Bibliografía.....	365

1.-Introducción y justificación

Las personas en las ciudades viven de manera activa, es decir, no sólo habitan sus viviendas; sino que también trabajan, se divierten, se educan, compran-venden, y para ello se desplazan y usan el espacio público cotidianamente. El aumento de la necesidad de movilidad en las ciudades actuales y sus efectos directos en el modo de vida de sus habitantes, inciden en la manera como estudiamos la población en su territorio.

En vista del crecimiento urbano acelerado y la tendencia de desarrollo habitacional periférico observada en los últimos años en el Área Metropolitana de Monterrey (AMM) y otras áreas metropolitanas de características similares, nace una natural preocupación por su presente y su futuro, que sin duda está relacionada con esta necesidad de movilidad.

Con la intención de comprender el impacto social de la movilidad que se genera a partir de las zonas residenciales periféricas, se plantea que la localización residencial en la periferia urbana propicia un desajuste territorial y temporal de los patrones de movilidad cotidiana y frecuente, ligado a procesos de exclusión social.

La principal interrogante a la que se busca dar respuesta, es precisamente la relación que existe entre el lugar de residencia en la periferia urbana con los desplazamientos y el impacto social de la dinámica de movilidad a partir de este tipo de desarrollos habitacionales, sobretodo en cuanto el uso del territorio urbano y el tiempo invertido. De manera que el objetivo principal de este trabajo es generar una reflexión sobre el fenómeno estudiado y de manera general sobre la forma de hacer ciudad que se practica actualmente, mediante la realización de un trabajo de investigación comparativo en dos contextos diversos.

Para dar respuesta a la interrogante principal, se consideran como objetivos específicos, el comprender la tendencia de desarrollo habitacional periférico en el AMM y lo observado en el caso de estudio internacional, comprender la relación de la infraestructura vial y de transporte público con los patrones de desplazamientos cotidianos y frecuentes, y mostrar de manera directa la percepción de los habitantes de estas zonas en cuanto a la movilidad cotidiana como un elemento determinante en su vida en la ciudad.

El hogar se convierte en el centro de consumo y de producción doméstica, que para la satisfacción de los proyectos individuales de los miembros de la familia, se inscribe dentro de lo que Daniel Pinson (2001) llama un “sistema de lugares” complejos. Estos sistemas de lugares se refieren al conjunto de desplazamientos que, a partir del hogar como eje central, dan lugar a la movilidad cotidiana.

Para el caso específico del AMM, la distribución de los viajes entre los distintos modos de transporte, indica que en los últimos cinco años el automóvil, ha elevado su participación en 20 puntos porcentuales en contra del transporte público de autobuses, derivación de las elevadas tasas de crecimiento del parque vehicular que al finalizar el 2007 ha sobrepasado el millón 600 mil vehículos, el Plan Estatal de Transporte del año 2000, preveía esta cantidad de autos para el año 2015.

El Plan Sectorial de Transporte y Vialidad, indica que al efectuar una comparación sobre los pronósticos de saturación vial que se hicieron hace siete años, con las previsiones de crecimiento en el parque vehicular que se están elaborando en el plan actual, se observa que los niveles de saturación anunciados para el año 2010 se alcanzaron en el año 2005, y los pronosticados para el 2020 en el año 2010.

El nivel de saturación que en el año 2000 se modeló para el escenario 2020, implicaba la realización de obras para aumentar la capacidad vial por más de 7 mil millones de dólares, monto que es imposible invertir en los próximos años. (Consejo Estatal de Transporte de Nuevo León ,2008)

Si al incremento desmedido del número de vehículos se le suma la ineficiente estructura del sistema de transporte urbano la problemática se agrava considerablemente. Esto en parte debido al patrón concéntrico del sistema de transporte que resultaba racional en 1967 para un centro urbano de un millón de habitantes y el 60% de los viajes con destino en el centro de la ciudad, y que en la actualidad, con un Área Metropolitana con una población cuatro veces mayor, y con menos de un 18% de los viajes con destino en el centro resulta ineficiente (Consejo Estatal de Transporte de Nuevo León ,2008).

Con la intención de complementar datos cuantitativos como los antes mencionados, satisfechos con descripciones técnicas y socio-económicas de los desarrollos urbanos, la justificación de este estudio reside en realizar una investigación con un enfoque social en base a la utilización de técnicas cualitativas que permitan una observación y la comprensión de los fenómenos sociales que se manifiestan a partir de la localización residencial periférica y su dinámica de movilidad cotidiana en dos zonas específicas del AMM en México y el área metropolitana de Aix-Marseille-Provence (AMP) en Francia.

En este contexto esta investigación es significativa en el campo de los estudios urbanos ya que a partir de la utilización de un método alternativo de carácter social, se pretende generar una reflexión sobre el modelo de hacer ciudad que se practica actualmente en base a la realidad cotidiana de los habitantes de las zonas periféricas, con la intención de su consideración para futuras intervenciones que pongan en marcha mejores prácticas.

El trabajo comienza con una investigación documentada de los principales hechos históricos y modelos que han dado forma a la ciudad moderna a partir de la revolución industrial. El discurso sobre las ventajas y desventajas de los principales modelos que se utilizan para la construcción de las ciudades dispersas y compactas en el mundo occidental, y en este caso específicamente en Latinoamérica, se plantea como antesala al análisis de las principales etapas de crecimiento de las ciudades mexicanas y los modelos de desarrollo que se han utilizado en nuestro contexto nacional.

Para lograr una reflexión sobre los conceptos principales que se analizan en el marco teórico de este documento: “la periferia urbana”, “la movilidad cotidiana” y su relación con la “exclusión social”, se desarrolla en tres principales capítulos cada uno de estos conceptos y se genera una reflexión conjunta en un cuarto capítulo, analizando la relación de estos elementos en la ciudad moderna.

Al hablar sobre la periferia urbana, se revisa lo ocurrido en cuanto a la ocupación del territorio principalmente a partir del siglo XX, presentando los hechos más sobresalientes luego de una extensa etapa de investigación y reflexión. Se explican los procesos de suburbanización y “sprawl” que ocurren en las ciudades del continente americano, haciendo referencia a las virtudes y defectos observados en estos fenómenos y se hace énfasis finalmente en la marcada tendencia de desarrollos habitacionales periféricos que se manifiesta en los últimos años.

La movilidad cotidiana, como elemento esencial de estudio para este trabajo, se aborda de manera que el lector comprenda la evolución del fenómeno desde sus inicios en la ciudad moderna tras la revolución industrial, hasta su impacto en la ciudad actual. Luego de una revisión de los antecedentes de la movilidad en la ciudad a manera de introducción al tema, se aborda la importancia y el impacto del “fordismo” en la estructuración del espacio urbano y la manera de vivirlo de las personas.

Se genera una reflexión sobre la movilidad cotidiana como paradigma en la planificación urbana, analizando su relación con la funcionalidad de la ciudad a partir de la revisión de estudios y ejemplos empíricos de los diferentes tipos de movilidad cotidiana en la ciudad y de la comparación directa de los diferentes tipos de transporte urbano.

En cuanto a la exclusión social, se presentan los resultados de la revisión bibliográfica especializada sobre los antecedentes y los procesos de exclusión que se manifiestan en la ciudad, para dar paso a la integración de estos tres elementos. La exclusión social, estudiada en relación con la dinámica de movilidad cotidiana a partir de las periferias urbanas, se aborda contemplando elementos específicos como la pobreza, la accesibilidad e inaccesibilidad a los

servicios urbanos y el tiempo invertido para la movilidad en la ciudad. Precisamente es lo referente al análisis de la exclusión al modelo de movilidad que se realiza, lo que lleva a comprender al transporte como un elemento determinante de cohesión o exclusión social, lo cual se aborda desde un enfoque cualitativo al hacer referencia a los ciudadanos excluidos de la ciudad.

Una vez completa la revisión de la principal literatura sobre los temas que se analizan en la construcción teórica, este documento presenta lo referente a los temas estudiados para el contexto específico del Área Metropolitana de Monterrey en México. En este capítulo, se presentan los principales antecedentes del desarrollo urbano del AMM, se explica la tendencia de desarrollo periférico presentando conceptos y datos específicos, se presentan las principales características de la movilidad y el transporte, y se genera una aproximación a la exclusión socio-espacial ligada a todos estos elementos.

Con los datos del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) es posible observar que a partir de la década de 1970 hasta el año 2005 la población del AMM ha pasado de 1.2 a 3.6 millones de habitantes aproximadamente, aumentando alrededor de 3 veces, mientras que el área ocupada ha pasado de ser 13,000 a 76,000 hectáreas, aumentando el territorio ocupado en alrededor de 5 veces lo registrado en 1970. Esto se ha visto reflejado en una ocupación del territorio menos densa y una ciudad más dispersa, pasando de una densidad bruta de 95 habitantes por hectárea en 1970 a 47 habitantes por hectárea en el año 2005.

Para abordar el fenómeno estudiado de la manera que se pretende, con un enfoque social, el cual permita observar la realidad a manera directa y de la manera más oportuna, se dedica un capítulo completo a la elaboración de una importante revisión metodológica. En este sentido, los datos estadísticos presentados sobre el AMM y el caso de estudio internacional de Aix-Marseille-Provence (AMP), sirven como soporte y como plataforma de la propia elección del método.

Se presenta la revisión de diferentes técnicas y métodos de carácter cualitativo y de enfoque social para justificar la selección del método etnográfico. En este sentido, se describen las características del método etnográfico y se justifica su selección como el más indicado para la realización de esta investigación mostrando sus virtudes, alcances y limitaciones, haciendo referencia a otros ejemplos de estudios que lo han utilizado para manifestar y explicar fenómenos desde una perspectiva social.

Se considera a la etnografía como proceso metodológico o modelo de investigación heterogéneo que pone al investigador en condiciones de utilizar técnicas muy diversas (Velasco y Díaz de Rada, 1997). Este proceso metodológico parte de la antropología y tiene como una de sus fases fundamentales el trabajo de campo.

Bernard, (1998) menciona que no es un método exclusivo de antropólogos sociales, sino que es común encontrar a sociólogos, psicólogos, pedagogos y otros investigadores diversos, realizando trabajos de campo etnográficos. En este caso el trabajo de investigación sobre la movilidad cotidiana en las periferias del AMM y AMP se realiza con un enfoque socio-espacial por la propia formación en arquitectura del investigador.

Se da una introducción al estudio específico en el AMM, explicando y justificando la selección de la zona y se genera la reflexión inicial sobre el objeto de estudio en esta zona específica en la periferia urbana. Se describen cada uno de los pasos realizados en el estudio etnográfico, mostrando los resultados de la utilización de herramientas como la observación participante, la fotografía como elemento de análisis, las encuestas y entrevistas realizadas y registradas en audio y papel, la detección del discurso predominante, y la creación de las representaciones sociales en mapas de movilidad gracias a la utilización de la tabla de “formas” y “prácticas” que fue creada para la obtención de esta información.

Toda esta información se retoma en un análisis y síntesis que generan una reflexión preliminar para luego ser comparada con lo observado en el caso internacional de Aix-Marseille-Provence en Francia. De manera similar a lo observado en el caso del AMM, para Aix-Marseille-Provence se selecciona una zona específica con características de interés y se procede a realizar un estudio de corte etnográfico analizando lo referente a los temas de residencia periférica y movilidad cotidiana.

Al igual que para el caso del AMM, para AMP se describen las principales características de la zona de estudio con datos estadísticos oficiales y se representan cada uno de los pasos realizados en el estudio etnográfico. Se describe la utilización de cada uno de estos pasos y herramientas, como el ejercicio de observación participante del espacio y sus componentes, el estudio de observación y caracterización de la movilidad y el transporte en la zona, las imágenes fotográficas, las encuestas y entrevistas realizadas y registradas, y la creación de los mapas de movilidad, entre otros.

En el caso del estudio internacional en AMP, se realiza además una serie de entrevistas de manera directa con el señor alcalde de la comuna estudiada, mismas que se registran y analizan en el documento para analizar los aspectos específicos estudiados y generar una reflexión sobre los mismos.

Finalmente se presentan a manera de reflexión, algunas conclusiones importantes sobre los datos obtenidos tras la realización de este estudio internacional en el Área Metropolitana de Monterrey en México y Aix-Marseille-Provence en Francia, considerando como algunas de sus principales aportaciones la utilización de un método y una serie de herramientas de carácter social para comprender de manera directa el fenómeno estudiado.

Es importante mencionar que la ejecución de este trabajo se desarrolla en el programa de los estudios de Doctorado en Filosofía con Orientación en Arquitectura y Asuntos Urbanos, y el calendario de su realización corresponde a los tres años del programa en el periodo 2012-2014, basado también en parte en el trabajo de investigación realizado en el nivel de maestría durante los años de 2009 y 2010, por lo que tanto la revisión bibliográfica para el marco teórico y estado del arte, como la información estadística utilizada y el estudio específico realizado, se ha buscado sean lo más pertinentes posible.

En este contexto, se ha pretendido efectuar una investigación pertinente que permita una observación directa y la descripción de los fenómenos sociales que se manifiestan en relación a la localización residencial periférica y su dinámica de movilidad cotidiana, esto con la intención de generar una reflexión en base a la realidad cotidiana de los habitantes sobre el modelo de hacer ciudad que se practica en el AMM y muchas otras áreas metropolitanas en el mundo, como la analizada en el estudio internacional en Francia.

En cuanto a los alcances y las limitaciones propias del trabajo, se consideran cuatro ámbitos principales: el ámbito temático, el disciplinario, el geográfico y por supuesto, el temporal. En cuanto al ámbito temático, se considera que los temas que se abordan han sido previamente estudiados individualmente con diversos enfoques, por lo que una investigación de estas características busca aportar concretamente un análisis temático conjunto y un estudio específico de enfoque social, con una metodología que sea aplicable a la realidad metropolitana que se vive actualmente.

De manera similar, en lo referente al ámbito disciplinario, se han abordado sobretodo los enfoques social y geográfico, principalmente en la creación del marco teórico de la investigación. La intención de realizar un estudio de naturaleza social se debe al interés de observar y comprender el fenómeno estudiado de la manera más directa posible. Sin embargo ninguna investigación de carácter social está exenta del punto de vista del investigador, es decir, sus propias ideologías, orientaciones y valores. En este sentido es importante para el lector conocer la propia disciplina inicial del investigador que en este caso es la Arquitectura y considerar en este contexto, que se ha

buscado en medida de lo posible realizar una investigación académica lo más articulada y objetiva para generar un análisis crítico.

Al hablar del ámbito geográfico, es muy importante mencionar que se pretende explicar el fenómeno abordado en la periferia urbana, y gracias a la estancia de investigación en Francia, se ha logrado la realización de un estudio internacional, sin embargo para la aplicación del estudio específico de campo se han seleccionado zonas geográficas delimitadas que cumplen con las características deseadas al momento de recuperación de datos y que sirven de ejemplo del fenómeno a estudiar.

En cuanto al ámbito temporal, como se ha mencionado en lo referente al calendario de trabajo, la investigación ha sido realizada principalmente en el periodo de los estudios doctorales que comprende entre los años 2012-2014, por lo que el tiempo representa un factor determinante tanto para la revisión bibliográfica como para la realización del estudio específico de campo al recuperar datos en un periodo corto, sin embargo se ha buscado que los resultados, y las aportaciones metodológicas sean de interés para generar la reflexión que se pretende y para el desarrollo de futuras investigaciones.

2.-Planteamiento de la investigación.

-Tema de investigación:

“Aproximación a la movilidad cotidiana en la periferia urbana. Análisis en el Área Metropolitana de Monterrey, México y Aix-Marseille-Provence, Francia”.

2.1 Preguntas de investigación:

-Principal:

-¿Cuál es el impacto social de la movilidad cotidiana y frecuente que se genera a partir de las zonas habitacionales periféricas para el caso del Área Metropolitana de Monterrey en México y Aix-Marseille-Provence en Francia?

-Específicas:

-¿En qué medida están relacionados la localización residencial periférica con los desplazamientos habituales en el caso de estudio específico en el AMM en México y AMP en Francia?

-¿En qué medida es percibida la movilidad cotidiana y frecuente como un factor determinante en la vida urbana por los habitantes de estas zonas periféricas?

2.2 Hipótesis de partida:

“La localización periférica de los desarrollos habitacionales propicia un desajuste en los patrones de movilidad cotidiana y frecuente de sus habitantes ligado a los procesos de exclusión social.”

2.3 Objetivos:

-General:

Analizar mediante una aproximación de carácter social la dinámica de movilidad cotidiana y frecuente que se genera a partir de los desarrollos habitacionales periféricos en el Área Metropolitana de Monterrey en México y en el caso internacional de estudio en Aix-Marseille-Provence en Francia.

-Específicos:

-Describir la relación entre la localización residencial periférica y los desplazamientos hacia destinos habituales.

-Analizar de qué manera es percibida la movilidad cotidiana como un factor determinante en la vida urbana por los habitantes de las zonas periféricas.

-Generar una reflexión sobre el modelo de hacer ciudad que se practica actualmente en base a la realidad cotidiana de los habitantes de las zonas periféricas observada en el caso del AMM en México y AMP en Francia.

2.4 Conceptos clave:

Movilidad cotidiana, periferia urbana, exclusión social.

2.5 Alcances y limitaciones:

-Ámbito Temático: Los temas que se abordan han sido previamente estudiados individualmente con diversos enfoques, así que considerando una investigación de estas características se busca aportar concretamente al realizar un estudio específico de enfoque cualitativo, con una metodología conjunta que sea aplicable a la situación que vivimos actualmente en nuestra área metropolitana y ayude a explicar este fenómeno en nuestra sociedad y en otras con características similares.

-Ámbito Disciplinario: Se han abordado los enfoques social y geográfico, principalmente en la creación del marco teórico de la investigación. La intención de realizar un estudio de naturaleza social se debe al interés de observar y comprender el fenómeno estudiado de la manera más directa posible. Sin embargo ninguna investigación de carácter social está exenta del “punto de vista” del investigador, es decir, sus propias ideologías, orientaciones y valores. En este sentido es importante para el lector conocer la propia disciplina inicial del investigador que en este caso es la Arquitectura y considerar en este contexto, que ésta puede haber generado una limitación en el “punto de vista” y la manera de abordar el fenómeno estudiado, sin embargo se ha buscado en medida de lo posible realizar una investigación académica lo más articulada y objetiva posible para generar un análisis crítico.

-Ámbito Geográfico: Se pretende explicar el fenómeno abordado en la periferia del AMM, sin embargo para la aplicación del estudio de campo se ha seleccionado una zona geográfica delimitada que cumple con las características específicas deseadas al momento de recuperación de datos.

-Ámbito Temporal: La investigación en su totalidad ha sido realizada en el periodo de los estudios doctorales que comprende entre los años 2012-2014, por lo que el tiempo representa un factor en el momento del estudio de campo al recuperar datos en un periodo corto, sin embargo se ha buscado que los resultados, las reflexiones y las aportaciones metodológicas sean de interés para desarrollar futuras investigaciones.

3. Construcción teórica

3.1 La forma de la ciudad moderna.

3.1.1 La ciudad tras la revolución industrial.

“La ciudad es, manifiestamente, algo muy complicado” comienza escribiendo en su libro “Urbanismo y desigualdad social” el geógrafo y teórico social inglés David Harvey en 1973, y en su pensamiento, es a esta complejidad a la que las dificultades con las que nos encontramos al estudiar el fenómeno urbano pueden ser atribuidas.

Es cierto que las ciudades modernas son un fenómeno muy complejo y que se encuentra en constante movimiento. Desde la época de la revolución industrial nacida en Inglaterra, rápidamente desarrollada a las ciudades europeas continentales y posteriormente a la gran mayoría de los países alrededor del mundo, se ha vivido una explosión demográfica desmesurada que ha traído consigo grandes cambios en los asentamientos humanos y la manera de crear nuestros centros en los que por excelencia se desarrolla la sociedad; las ciudades.

En Inglaterra durante los siglos XVIII y XIX, la población de la ciudad de Manchester se disparó con el éxodo rural a la industria, convirtiéndola en la primera ciudad industrial del mundo, y un ejemplo de desarrollo para todo el mundo occidental. Este desarrollo industrial asimismo fue el catalizador de marcados efectos en el detrimento de la calidad de vida de la nueva sociedad urbana, que se enfrentó a difíciles condiciones de vida por la falta de servicios públicos, vivienda digna y sanidad entre otros; como menciona Friederich Engels (1884) en su obra “The Condition of the Working-Class in England” con sus observaciones de las lastimosas condiciones de vida de la clase obrera en la Manchester industrial.

La preocupación por la estructura de la nueva ciudad moderna y las condiciones de vida de sus habitantes, ha atraído la atención de los más grandes pensadores de los dos siglos pasados, dando inicio al pensamiento del urbanismo moderno. Desde los planes y pensamientos “utópicos” de la

ciudad moderna de Robert Owen y los “Falansterios” propuestos por Charles Fourier en el siglo XIX, la “Ciudad Lineal” de Arturo Soria y la materialización del “Eixample” de Barcelona por Ildefonso Cerdá, hasta la propuesta de la ciudad “funcionalista” de LeCorbusier en el siglo pasado; teóricos, pensadores y profesionales, han desarrollado teorías y planes para el ordenamiento de las ciudades modernas que se basan en el estudio de las actividades humanas y las formas arquitectónicas y urbanas ideales para el desarrollo integral de la sociedad.

Estas teorías y planes del urbanismo modernos han llegado a ser transformadas en proyectos tangibles, como el interesante y quizás cuestionable caso de la construcción bajo primicias de modernidad y funcionalidad de la ciudad de Brasilia, actual capital de Brasil, rodeada de comunidades de favelas y guetos en la miseria, que nos hace reflexionar una vez más en el reto del urbanismo moderno que es, como hemos mencionado, muy complejo.

Generalmente la ciudad ha sido observada y estudiada a partir de distintas disciplinas tradicionales, como la arquitectura, la geografía, la economía o más recientemente la sociología, que de manera independiente quizás no afrontan con suficiente énfasis los ámbitos emergentes de esta complejidad urbana. La planificación, la gestión de la ciudad y del territorio, y la evaluación económica, social y ambiental de las transformaciones urbanas son un ejemplo de las nuevas disciplinas emergentes, que buscan integrar estudios transdisciplinarios entre las temáticas tradicionales. Es por esto que es importante comenzar analizando la evolución y el desarrollo de nuestras ciudades desde la perspectiva de diferentes disciplinas y base a estos análisis generar un estudio más específico.

3.1.2 Modelos de la ciudad del siglo XX.

En el campo del diseño urbano y la arquitectura de la ciudad moderna del siglo XX han sido precisamente movimientos como el urbanismo progresista de los CIAM (Congres International d'Architecture Moderne) de la primera mitad del siglo XX con el urbanismo progresista de arquitectos como Tony Garnier, LeCorbusier o Walter Gropius, que se proponen los primeros principios de arquitectura y urbanismo moderno en tratados como la "Carta de Atenas" de 1943.

Para LeCorbusier "La vida moderna exige, y está a la espera de un nuevo tipo de plan, tanto para la casa como para la ciudad" (1923). Existe una ciudad modelo, con dimensiones, cantidad de población y densidad determinada, donde elementos principales como los espacios verdes, la calle, el transporte público y las unidades multifuncionales de habitación modelo determinan la funcionalidad de la ciudad. "La ciudad se está desmoronando, no puede durar mucho más; su tiempo ha pasado. Es demasiado vieja... Un pueblo bien loteado y construido en serie, daría como resultado una impresión de calma, de orden, de limpieza, impondría fatalmente la disciplina a los habitantes." (Le Corbusier ,1923).

Dentro de la corriente culturalista o naturalista del urbanismo que se desarrollo de manera paralela por los grandes arquitectos y urbanistas del siglo pasado, se deben destacar también planes y teorías que han impactado la conceptualización y el desarrollo de la forma de la ciudad actual, como la obra del militante del movimiento socialista inglés Ebenezer Howard y su libro "Tomorrow: A peaceful path to social reform" de 1898 donde expone los principios de la arquitectura y planeación de su " Garden City". Para Howard el hombre debe retornar a vivir inmerso en el campo, con las comodidades de la tecnología moderna pero sin resentir el detrimento de la calidad de vida urbana. Los planes utópicos de Howard para la realización de la Ciudad Jardin, quedan plasmados en proyectos realizados en Reino Unido y en Estados Unidos y son actualmente retomados como principios, aunque en su mayoría publicitarios, para los nuevos desarrollos urbanos.

Otro proyecto de carácter naturalista y que presenta ciertas similitudes con lo propuesto por Howard en su Ciudad Jardín, es la “Broadacre City” presentada por el Arquitecto y Urbanista norteamericano Frank Lloyd Wright. Discípulo de Luis Sullivan y de la Escuela de Chicago, F.L.Wright desarrolla e ilustra en sus tres libros “The Disappearing City” (1932), “When Democracy Builds” (1945) y “The living City” (1958), su intención de un modelo anti-urbanista en la planificación de una ciudad diseñada inmersa en el campo.

Aun y cuando los modelos y teorías de arquitectos de la ciudad, tanto de la corriente progresista, como la naturalista y culturalista, sean considerados en muchas ocasiones de carácter utópico, sus principios han sido y siguen siendo tomados como las bases para las propuestas de la forma y el ordenamiento del espacio en muchas de las ciudades actuales en las que se retoman elementos de zonificación, espacios públicos, vías de comunicación y transporte, entre otros aspectos.

Estos principios que a finales del siglo XX se desarrollaron junto a las nuevas tendencias de “sostenibilidad” que se abordan en la Cumbre de la Tierra (Río, 1992) con la Agenda 21 que se refiere al plan de acción que los estados deberían llevar a cabo para transformar el modelo de desarrollo actual, basado en una explotación de los recursos naturales como si fuesen ilimitados y en un acceso desigual a sus beneficios, en un nuevo modelo de desarrollo que satisfaga las necesidades de las generaciones actuales sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras. En lo que se ha denominado desarrollo sostenible, es decir, duradero en el tiempo, eficiente y racional en el uso de los recursos y equitativo en los beneficios, siempre con el objetivo final de buscar brindar calidad de vida a los habitantes.

3.1.3 Ciudad compacta Vs Ciudad dispersa.

Uno de los aspectos más importantes que se manifiestan en los planes y modelos de ciudad, desarrollados durante el siglo XX, es el paradigma de los modelos de Ciudad Compacta y Ciudad Dispersa. Podemos observar que la redensificación del espacio urbano es uno de los principales puntos abordados por los urbanistas del siglo XX.

Mientras la corriente progresista de LeCorbusier, quizás más altamente aceptado y estudiado en la Europa continental, hace un importante énfasis en la redensificación y compactación de la ciudad con la intención de facilitar su funcionamiento, los modelos con una influencia principalmente culturalista o naturalista, los cuales han sido mayormente aceptados en los países anglosajones optan por una ciudad dispersa (figura 1).

En este contexto, el modelo de la ciudad dispersa norteamericana ha dominado en la concepción de la mayoría de las ciudades latinoamericanas por sobre el modelo de una ciudad más densa observada principalmente dentro del mundo occidental en las grandes ciudades europeas.

Para S. Rueda (1997) la ciudad dispersa o difusa “se asienta en unos pilares falsos, o dicho de otro modo, insostenibles; se sostiene a base de un creciente coste de recursos y de tiempo y es razonable pensar que peligra su continuidad de futuro en el instante preciso que algunos de los recursos manifiesten su limitación.”

También menciona que en las ciudades dispersas los recursos se utilizan por sobre la capacidad de carga del sistema de ciudad, el cual debe de tener como objetivo principal aumentar la probabilidad de contactos, intercambios y comunicación, los cuales constituyen su esencia.

Señala que el modelo de ordenación del territorio que propone el mantenimiento de una cierta estructura y un nivel de explotación sostenible de los sistemas rurales y naturales en una ciudad compacta, es la clave del funcionamiento de nuestras ciudades que podemos entender como los ecosistemas modernos del ser humano.

La utilización de este modelo de ciudad dispersa, aunado a la explosión demográfica acelerada de los últimos años ha traído consigo grandes retos en el ordenamiento y la funcionalidad de la ciudad. Uno de los retos que se presentan con mayor frecuencia en las ciudades mexicanas, y americanas en general, es el del transporte y la movilidad cotidiana de sus habitantes.

Robert Cervero (2000) en su artículo “Efficient Urbanisation: Economic Performance and the Shape of the Metropolis” expone el debate entre las virtudes y los defectos de los modelos de ciudad dispersa y compacta adoptados en diferentes ciudades y su relación con la eficiencia económica de la ciudad, dejando entrever, entre otros resultados, que sobretodo es la infraestructura de transporte urbano que permita una movilidad cotidiana eficiente el elemento clave para la productividad económica de la ciudad, independientemente de cuál sea su modelo.

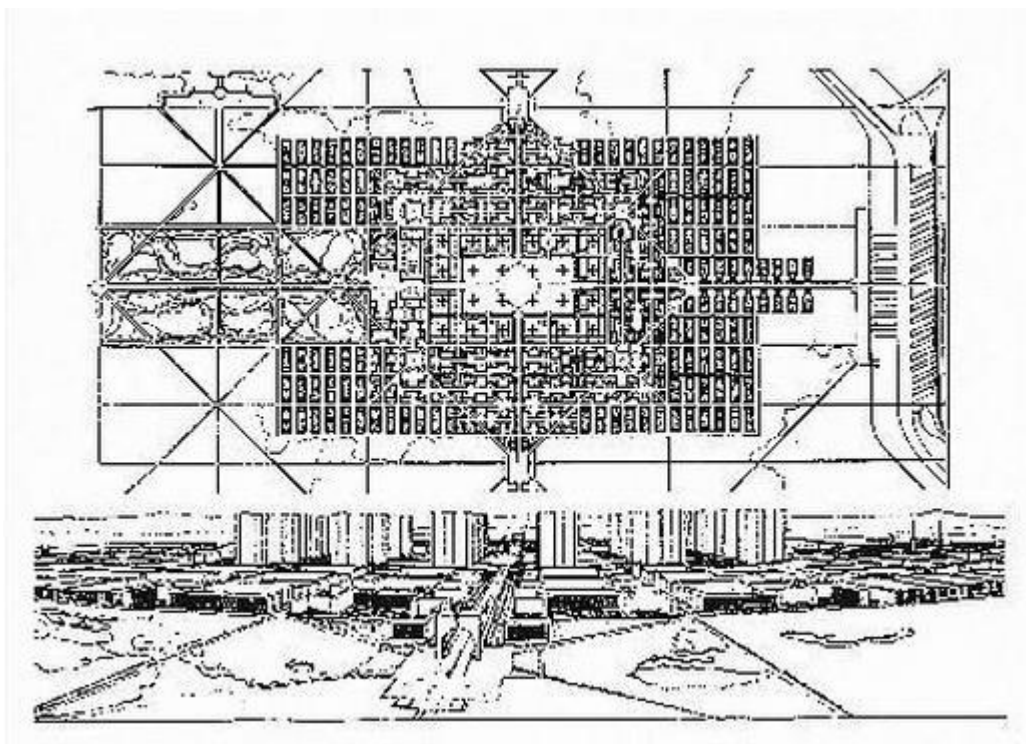


Figura 1: Propuesta de ciudad compacta y densa de LeCorbusier de mediados del siglo XX.

3.1.4 Antecedentes del desarrollo urbano en México y Latinoamérica.

Más allá del planteamiento de un modelo de ciudad ideal o de teorías que podrían considerarse utópicas de ordenamiento territorial, la geografía urbana ha estudiado la forma, el desarrollo y el comportamiento de los asentamientos humanos en base a los cambios demográficos de la población y la ocupación del territorio.

La tendencia de urbanización de la población ha continuado en la mayoría de los países desarrollados y en vías de desarrollo y es en estos últimos, debido al reto económico que manifiestan, donde podemos encontrar quizás la complejidad y las dificultades más grandes para lograr un ordenamiento de los factores que integran las ciudades y sus sociedades. (J. García Escamilla & J. Fitch, 2013)

En el caso de la mayoría de las ciudades Latinoamericanas, el gran crecimiento demográfico que ha dado forma a sus centros urbanos, se ha manifestado en un proceso de revolución industrial tardía durante el siglo XX. En el caso de las ciudades mexicanas, el crecimiento económico de México durante el siglo XX ha sido el factor determinante primordial de la transformación del país de una nación fundamentalmente rural en 1900 a otra hegemoníamente urbana en comienzos del siglo XXI. (G. Garza 2002).

Para comprender los antecedentes del desarrollo urbano en México, es posible analizar lo sucedido en la mayoría de las grandes ciudades Latinoamericanas desde su estructuración con la colonización europea en el continente americano.

Axel Borsdorf (2003) en su artículo sobre el modelo de la ciudad latinoamericana, muestra los esquemas estructurales generalizados de la ciudad en América Latina, situados siempre al final de importantes fases de la urbanización, como son la época colonial (1820), la primera fase de urbanización influida fuertemente por la inmigración europea (1920), la segunda fase de urbanización marcada por el éxodo rural y la migración interna (1970) y la ciudad contemporánea (2000). En estas etapas, la ciudad cambió desde un cuerpo muy compacto a un perímetro sectorial, desde un organismo polarizado a una ciudad fragmentada.

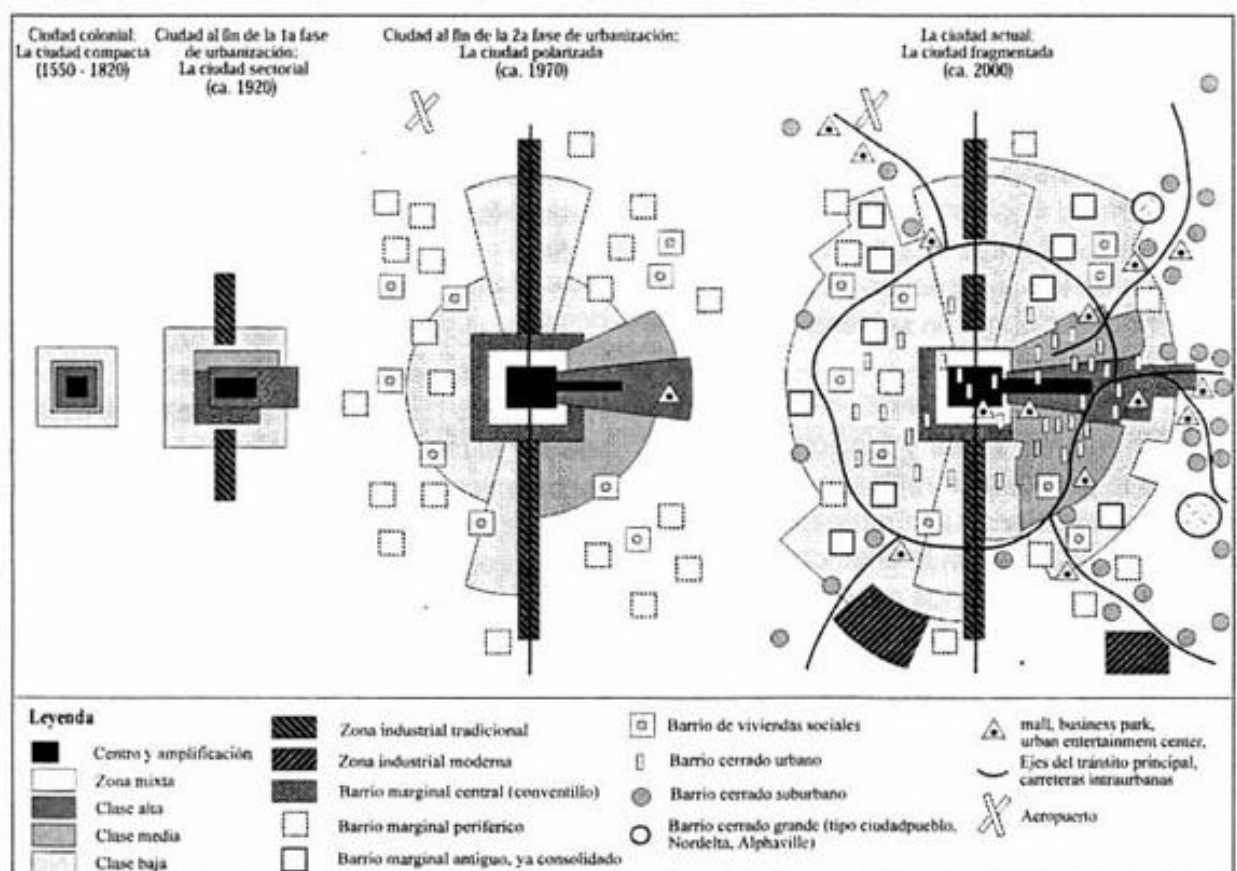


Figura 2: El modelo de desarrollo estructural de la ciudad latinoamericana. Fuente: Borsdorf, Bahr & Janoschka (2002) Adaptado por Borsdorf.

Como es posible observar en la figura anterior la etapa más significativa de cambio estructural en la ocupación del territorio de las ciudades latinoamericanas es la comprendida en la segunda mitad del siglo XX. En esta etapa es donde el rápido desarrollo demográfico en las ciudades y la falta de planificación trajeron consigo la fragmentación del espacio urbano.

Para Borsdorf (2003) “hoy en día únicamente dos principios estructurales del pasado todavía continúan vigentes: la tendencia sectorial-lineal y el crecimiento celular, pero en una forma marcadamente diferente a las fases anteriores de desarrollo”. Por su parte el ferrocarril catalizador del crecimiento lineal en el siglo XIX, y las contadas autopistas centrífugas perdieron importancia.”Exclusivamente la construcción de nuevas autopistas intraurbanas modernizadas y ampliadas con capital privado facilitó la aceleración del tránsito, y las zonas periféricas y periurbanas volvieron a ser atractivas para las clases medias y altas (Meyer & Bähr, 2001).

“Por una parte, la extensión de las autopistas acentuó las estructuras lineales, y por otra, constituyó un antecedente para la formación de estructuras de nodos fragmentados que hoy son las más notables en el perímetro urbano. Elementos celulares en la periferia, como barrios marginales y viviendas sociales, pueden ser observados en algunas ciudades, especialmente aquellas caracterizadas por un alto porcentaje de extrema pobreza” (Borsdorf 2003).

3.1.5 Etapas de crecimiento de las ciudades mexicanas. Siglo XX

Según el documento “Delimitación de las zonas metropolitanas de México” de la CONAPO (2004) en México, la primera delimitación sistemática de zonas metropolitanas la realizó Luis Unikel en 1976, quien identificó doce zonas metropolitanas en torno a ciudades mayores de 100 mil habitantes para 1960 y actualizó la delimitación de la zona metropolitana de la ciudad de México para 1970.

El mismo Unikel (1976) conviene la siguiente definición de zona metropolitana propuesta por especialistas de las Naciones Unidas en 1966: “la extensión territorial que incluye a la unidad político-administrativa que contiene a la ciudad central, y a las unidades político-administrativas contiguas a ésta que tienen características urbanas, tales como sitios de trabajo o lugares de residencia de trabajadores dedicados a actividades no agrícolas, y que mantienen una interrelación socioeconómica directa, constante e intensa con la ciudad central y viceversa”

Las grandes zonas urbanas mexicanas de hoy en día, han manifestado y siguen presentando una tendencia de rápido crecimiento urbano en el último siglo, aunque no siempre a manera de un desarrollo lineal ni en su economía o crecimiento demográfico, ni en esta mencionada transformación urbana del país. Su evolución ha estado marcada por periodos que, en base a variables de crecimiento absoluto y la tasa de urbanización, G. Garza (2002) define como 3 principales periodos duales del proceso de urbanización en México en el siglo XX: moderado-bajo (1900-1940); acelerado-medio (1940-1980); bajo-acelerado (1980-2000).

Este rápido proceso de crecimiento y urbanización de las ciudades ha provocado en muchos de los casos un uso desmedido del territorio, ocupando una superficie muy amplia y creando ciudades dispersas y poco densas. El fenómeno conocido en el mundo anglosajón como “Sprawl” en donde la mancha urbana va creciendo horizontalmente como una mancha de aceite en el territorio se observa en la mayoría de las grandes ciudades latinoamericanas que han carecido de una planificación y una gestión urbana verdaderamente organizada. (J. García Escamilla & J. Fitch, 2013)

3.1.6 Modelo de la ciudad mexicana

Como se ha mencionado anteriormente el modelo de ciudad dispersa ha sido el que se ha utilizado con mayor frecuencia en las ciudades latinoamericanas, en el caso de las ciudades mexicanas las ciudades han crecido desmedidamente de manera horizontal en los últimos años, creando ciudades muy dispersas en las que los nuevos asentamientos se extienden hacia las periferias urbanas.

Como parte de este proceso de urbanización acelerada y quizás un tanto desorganizada, recientemente los nuevos desarrollos urbanos y asentamientos habitacionales se han establecido en las periferias de las ciudades, muchas veces sin tomar en cuenta las externalidades del contexto urbano donde se localizan. El equipamiento urbano y la localización de fuentes de empleo, estudio y servicios no son considerados para la implantación de nuevos fraccionamientos habitacionales de grandes cantidades de personas.

Según el documento “Estado de las ciudades de México” de la ONU-Habitat (2011) México inicia el tercer milenio con un perfil predominantemente urbano. Actualmente cuenta con 383 ciudades, de las cuales 56 son zonas metropolitanas. Estas ciudades y zonas metropolitanas conforman lo que llaman el Sistema Urbano Nacional (SUN), el cual concentra alrededor de tres cuartas partes de la población nacional.



Figura 3: SUM 2010. Fuente: Estado de las ciudades de México. ONU Habitat (2011).

Durante el siglo XX, el desarrollo del país se caracterizó por dos grandes transiciones: la urbana y la demográfica. Ambas determinan los más grandes retos y oportunidades actuales que enfrenta el país para alcanzar un desarrollo sustentable.

Proyectando un desarrollo poblacional en el que el país contará a mediados del presente siglo con más de 20 ciudades de más de un millón de habitantes, las recomendaciones políticas elementales que en este documento la ONU menciona son dirigidas al diseño y la adopción de políticas que maximicen los beneficios de la urbanización, en aras del desarrollo social y la preservación ambiental. El modelo de estructura urbana para las ciudades de México contiene los principales elementos morfológicos que la constituyen.



Figura 4: Modelos de estructura urbana de las ciudades de México. Fuente: Estado de las ciudades de México. ONU Habitat (2011).

El hecho de no contar con una verdadera planificación urbana estratégica, ha generado en muchos casos que dentro de las ciudades y áreas metropolitanas mexicanas existan claras desigualdades en temas sociales. La organización del territorio para los asentamientos humanos debe de tomar en cuenta el desarrollo estratégico y la implementación de los equipamientos y servicios urbanos que en teoría deben acompañar a una verdadera urbanización.

En el país alrededor de un 50% de la población sufre de pobreza y gran parte de esta población reside en las ciudades y zonas metropolitanas, de tal suerte que es precisamente la planificación urbana estratégica la que debiera hacer frente a estos retos sociales.

El modelo de ciudad mexicana, se caracteriza por su evolución socioeconómica y política, donde quedan visibles en su tejido urbano los procesos de transculturación históricos. La situación macroeconómica, posición geográfica global y el precedente van enmarcando y materializando la organización urbana local bajo la consideración de las variantes del medio físico, medio socio-económico y medio urbano; lo que tiende a matizar modelos de ciudad

mexicana de frontera, de costa e interior y del sur (J. García Escamilla & J. Fitch, 2013). La dispersión de la ciudad y la falta de equipamiento estratégico que permitan accesibilidad a los servicios urbanos a los individuos se ve manifestada en una gran necesidad de desplazamientos interurbanos a lo largo del territorio. Estos desplazamientos que los habitantes de los centros urbanos realizan cotidianamente representan uno de los factores más determinantes en el funcionamiento económico y social de la vida urbana, ya que la esencia de la ciudad es precisamente aumentar la probabilidad de contactos, intercambios y comunicación (S. Rueda, 1997).

3.2 La periferia urbana.

3.2.1 Ocupación del territorio. Siglo XX

La ciudad moderna del siglo XX es un fenómeno sin precedente, la expansión demográfica que ha experimentado el mundo en los últimos años y la concentración humana en los centros urbanos han producido grandes cambios en nuestra manera de vivir y de entender el espacio que habitamos. J. Bazant (2008) manifiesta en su estudio sobre los procesos de expansión y consolidación urbana de bajos ingresos en las periferias en México, que “Las ciudades se expanden casi imperceptiblemente día a día; zonas que no han sido previstas para habitar son ocupadas, divididas, lotificadas y subdivididas; el crecimiento de las ciudades sucede de este modo; al parecer no existen límites para la expansión, no hay zona, por peligrosa que sea o por esencial para el equilibrio ambiental, que frene la expansión.”

En este estudio J. Bazant (2008) explica que el proceso de creación de las periferias urbanas es un transcurso paulatino, a veces inclusive perceptible sólo a través de los años. Que los nuevos territorios que se ocupan en la periferia de un área metropolitana no son muchas veces grandes extensiones que se incorporan repentinamente a la ciudad, sino pequeñas porciones de terreno que día a día se van aglutinando para formar nuevas periferias urbanas.

Este crecimiento urbano hacia la periferia puede ser de un origen premeditado, en el caso de los desarrollos urbanos plenamente legales, o como en el caso

antes mencionado, territorios rurales ocupados irregularmente de manera paulatina para terminar formando parte de la mancha urbana.

Este proceso dinámico, intencionado o accidentado de desarrollo periférico tiene un impacto directo en la forma de vida y el funcionamiento del área metropolitana.

En el caso de las metrópolis mexicanas en las cuales no existe una verdadera planificación estratégica, el territorio, con su variada fisiografía, es el que condiciona en gran medida el tipo de lotificación y la proximidad o lejanía a equipamientos, servicios, transporte o fuentes de empleo que la ciudad ofrece, de aquí que en muchas ocasiones cada zona de la periferia urbana se expanda y densifique a tasas diferentes, las cuales también van cambiando con el paso del tiempo, lo que le imprime gran dinamismo a los procesos de crecimiento de la ciudad. (J.Bazant, 2008).

3.2.2 Proceso de Suburbanización ó “sprawl”.

La urbanización periférica está lejos de definirse como una simple tendencia a la menor densificación de las ciudades, una apertura espacial que sería la condición progresista de una mejor adecuación del individuo con la ciudad. Se trata más bien de un proyecto que involucra la idea de la casa, el automóvil, la familia y el patrimonio (D. Pinson, 2001).

En el caso de países como los EUA y de gran parte de América Latina, durante el siglo XX y XXI se ha experimentado el proceso de suburbanización conocido en inglés como “sprawl” que se refiere al crecimiento periférico o suburbanización, en parte en búsqueda de una vida alejada de los aspectos negativos de la ciudad densa; como la contaminación, el tráfico, el ruido etc., a un bajo costo de suelo.

Esta tendencia de convertir zonas periféricas en áreas habitacionales donde el costo del suelo es menor y en teoría se puede aprovechar el aspecto positivo de poseer mayor espacio cerca de áreas naturales, se ve también reflejado en una dispersión de la ciudad que genera eventualmente grandes costes, tanto sociales como públicos.

Ken Snyder y Lori Bird (2008) en su estudio “Paying the Costs of Sprawl: Using Fair-Share Costing to Control Sprawl” analizan los altos costes sociales y económicos que representa para la ciudad moderna este modelo de desarrollo urbano. Se menciona que en los últimos 50 años, los centros de las 168 principales metrópolis de los EUA, han pasado a albergar de un 60 a un 30 por ciento de sus habitantes aproximadamente, y que esto genera un muy alto costo económico y energético al momento de abastecer los servicios y fomentar la dependencia al automóvil.

Si bien como plantea Duncan Timms (1976), el atractivo por el interior de la ciudad parece residir en un conjunto complejo de consideraciones y el atractivo hacia los suburbios o nuevas periferias parece explicable en términos de un conjunto claro y dominante de preferencias de estilo de vida; los desarrollos habitacionales producidos en el proceso de suburbanización ó “sprawl” generalmente en su búsqueda de alejarse de los aspectos negativos de la ciudad, terminan por alejarse de las actividades urbanas necesarias para la vida cotidiana, con lo que exponen a sus habitantes a grandes desplazamientos cotidianos para acceder a estas actividades.

Es posible observar el impacto de esta tendencia de suburbanización en grandes metrópolis norteamericanas como el caso del área metropolitana de Nueva York , que entre el año 1960 y el año 1985 experimentó un aumento en su población del 8 por ciento, mientras su territorio ocupado aumentó en un 65 por ciento (K.Snyder & L. Bird 2008). Este tipo de incrementos territoriales acelerados ha llevado a la búsqueda de implementación de políticas públicas que generen impuestos especiales para costear las inversiones en estos equipamientos.

En el caso de las metrópolis mexicanas el proceso de suburbanización ha provocado que los servicios y los equipamientos urbanos sean mal o ineficientemente abastecidos a través de los territorios dispersos, teniendo un alto costo social y reflejándose en la calidad de vida de los habitantes.

3.2.3 Los asentamientos habitacionales periféricos.

La frontera entre lo urbano y lo rural es una línea imaginaria que sólo existe en teoría en los planos oficiales (J. Bazant 2008). La realidad es que la ciudad actúa como un imán y atrae día con día nuevos territorios perimetrales a la mancha urbana. Los lotes rurales periféricos se convierten rápidamente en parcelas urbanas disponibles de manera casi natural, aunado a esto los desarrolladores urbanos extienden los proyectos habitacionales hacia las periferias, y esto hace que la dotación de equipamientos y servicios urbanos se vuelva una tarea muy difícil, sobre todo en las ciudades de países en vías de desarrollo y subdesarrollados.

Al no contar con una planificación estratégica, es decir un proceso sistemático de desarrollo e implementación de planes para alcanzar propósitos u objetivos a nivel urbano, este crecimiento acelerado no permite abastecer de servicios y equipamiento eficientes a las regiones periféricas de la ciudad, donde la pobreza y la falta de acceso a la vida urbana forman parte de un difícil ciclo social.

En el caso de las metrópolis mexicanas que no cuentan con un sistema de transporte colectivo eficiente a nivel local ni regional, es la infraestructura ya establecida, principalmente la vial, como carreteras y avenidas, las que actúan como catalizadores del desarrollo de asentamientos periféricos, permitiendo en teoría una movilidad y un acceso a los servicios urbanos; sin embargo está claro que en muchos de los casos la consolidación de la integración social con el área metropolitana es un proceso parcial (O, Terrazas, 2005).

La dificultad de ofrecer servicios de manera local a los nuevos asentamientos es generalmente un proceso largo y paulatino, ya que en teoría el gobierno busca hacer eficientes los beneficios de las intervenciones urbanas a manera de beneficiar a la mayor cantidad de personas. Si un territorio rural crece y se une a la mancha urbana, será la demanda de los servicios que paulatinamente debiera reflejarse en inversiones urbanas.

La consolidación de un territorio periférico es importante para la realización de inversiones urbanas, ya que al momento de realizarse una intervención urbana, especialmente de movilidad en el caso de las periferias, se está incentivando precisamente este tipo de crecimiento urbano (J. Bazant 2008).

En el caso de los nuevos fraccionamientos habitacionales periféricos, a priori planeados para su integración correcta con las actividades urbanas, los equipamientos y servicios tendrían que ser dotados de manera estratégica. Sin embargo en muchos casos se permite un uso desmedido del territorio para fines de desarrollos habitacionales sin planificación estratégica, que se refleja en una fragmentación espacial en la cual los individuos se ven forzados a realizar largos desplazamientos para acceder a los centros de salud, educación, ocio y empleo.

3.3 Movilidad cotidiana.

3.3.1 Antecedentes de movilidad en la ciudad.

A través de la mayor parte de la historia de la humanidad, la movilidad se centraba en el movimiento de personas o bienes a la velocidad en la que un ser humano podía desplazarse caminando, un caballo galopando o tirando de un carruaje, o las velas de un bote podían aprovechar el viento marítimo. No fue hasta el siglo XIX que la humanidad logró dominar la tecnología de la máquina de vapor y la utilizó para el movimiento de personas y mercancías a una velocidad significativamente más acelerada. La invención del motor de combustión en base al petróleo al final del siglo XIX y la invención del aeroplano al comienzos del siglo XX trajeron consigo grandes adelantos en la posibilidad de la movilidad, incrementando las velocidades de traslado y la flexibilidad de los trayectos. Las calles podían ir a donde las vías férreas en ocasiones no llegaban y los aviones solamente necesitaban líneas de despegue y aterrizaje.

Como resultado de estas innovaciones, el siglo XX fue la “Era dorada” de la movilidad. El volumen de desplazamientos humanos y de mercancías se incrementó de una manera sin precedente. Para finales del siglo, individuos

que hubieran pasado sus vidas enteras sin desplazarse fuera de un perímetro de algunos kilómetros de su lugar de nacimiento, se estarían desplazando de un centro urbano a otro, de un país y de un continente a otro sin mayores inconvenientes, por negocios o placer (Y. Nitta y B. Onnavong ,2005).

A pesar de que quizás sea esta movilidad de grandes distancias, en veces inclusive intercontinentales, la que ha propiciado fenómenos de globalización económica y cultural en el mundo, el fenómeno de movilidad y sobretodo la movilidad intraurbana cotidiana de los habitantes de los centros urbanos es la que permite el funcionamiento y éxito de las ciudades no sólo en el terreno económico sino que en todas las actividades de la sociedad.

3.3.2 El Fordismo y la movilidad en la ciudad.

El término “fordismo” se refiere a una estructura de la producción industrial dirigida al consumo en masas, basada en una nueva forma de gestión y manufactura de la fuerza laboral. El fordismo nace simbólicamente en 1914, cuando Henry Ford introduce la jornada laboral de ocho horas diarias y cinco dólares de paga, para los trabajadores de la línea de montaje en el estado de Michigan, U.S.A.

Sin embargo el patrón social de acumulación fordista es un fenómeno que ha marcado a la ciudad moderna más allá de la producción económica, ya que la estructura espacial está implicada en la estructura social y no puede desarrollarse una sin la otra pues la manera en que se articulan las acciones del capital inmobiliario con las del Estado son fuertes determinantes de la estructura urbana (A. Cignoli 1997).

La producción en serie de vehículos motorizados durante la época del fordismo, permite a las personas una libertad de desplazamiento sin precedentes. Las implicaciones de esta movilidad libre y a una velocidad considerablemente más rápida que la natural o a la antes presente, da pie a que el espacio urbano cambie y se desarrolle rápidamente hacia una ocupación más extendida y dispersa.

Carme Miralles-Guasch y Àngel Cebollada (2009) explican que en la etapa fordista, la movilidad se asocia casi meramente al trabajo y a la utilización de los medios de transporte mecánicos donde los peatones pierden el protagonismo. En esta etapa, los desplazamientos son de forma pendular y pautada en el espacio y en el tiempo, con franjas horarias y recorridos fijos, y los realizan los “commuters”, es decir, aquellos que van del lugar de residencia al de trabajo y a la inversa.

Enmarcado en la historia de la movilidad en la ciudad moderna durante la segunda mitad del siglo XX, al modelo de movilidad fordista basado en los desplazamientos homogéneos y colectivos masivos, se le sobrepone posteriormente un modelo postfordista. En este modelo la importancia reside en el individuo y en el cual la movilidad no es sólo el desplazamiento físico, sino que se convierte en una propiedad imprescindible para sobrevivir en la nueva ciudad extendida y difusa (Miralles-Guasch et al., 2009).

En este contexto los modelos de movilidad son a su vez modelos territoriales (Wiel, 1999), de tal suerte que el paso de una estructura fordista a una postfordista, y con ello la transformación de las estructuras económicas y territoriales, alteran los desplazamientos cotidianos de las personas y ciertamente su forma de vivir el fenómeno urbano.

3.3.3 Tipos de movilidad urbana.

Hoy en día la movilidad se manifiesta dentro del marco de lo que llamamos “nuevos paradigmas” de la planificación urbana y territorial, precisamente por la gran importancia que tiene en el funcionamiento general de la ciudad, es por ello que investigadores y teóricos del urbanismo se han dedicado con especial interés a analizar este tema.

Kaufmann (2006) define cuatro tipos de movilidad espacial: movilidad cotidiana, movilidad residencial, viaje y migración. Como reconoce Kaufmann la interrelación entre las diferentes formas de movilidad es compleja, depende de la elección de los individuos, fundamentalmente dentro de un contexto familiar,

como se observa en la decisión del lugar de residencia, ligada a factores culturales, familiares y económicos.

Kaufmann explica la movilidad cotidiana como de alta frecuencia dentro del espacio de frecuentación cotidiana, la movilidad residencial es una movilidad de baja frecuencia dentro del espacio de frecuentación cotidiana, el viaje tiene una frecuencia alta y una larga distancia y la migración como baja frecuencia y larga distancia.

En este estudio, se busca desarrollar específicamente el tema de la movilidad cotidiana, al considerarla la más frecuente dentro del espacio urbano y tener un impacto directo en la forma de vivir y percibir la vida urbana por parte de los individuos.

3.3.4 La movilidad cotidiana como paradigma de la planificación urbana.

La “movilidad cotidiana” como propiamente llama Miralles-Guasch en su libro “Ciudad y transporte, el binomio imperfecto” (2002) se puede definir como un nuevo elemento urbano que hace posible que las personas tengan acceso a los lugares donde se desarrollan actividades cotidianas o puntuales. 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 (J.M. Casado Izquierdo 2008).

Como lo menciona Ciuffini (1993) “El movimiento forma parte de la vida cotidiana de los ciudadanos como uno de los factores potencialmente más favorables y a la vez, más condicionantes”. Miralles-Guasch (2002) explica que en las ciudades contemporáneas, en las que los desplazamientos están directamente ligados con la utilización de los medios de transporte, se produce una nueva, y muy fuerte, fuente de desigualdad social; ya que las personas con acceso a algún medio de transporte mecánico se desplazan en

teoría con mayor facilidad, teniendo de esta forma, más acceso a cualquier actividad urbana, mientras que los otros individuos pueden ser relegados a lo que Vittadini (1991) define como “prisioneros” de la ciudad moderna.

3.3.5 El transporte urbano; Público Vs privado.

El aumento de la “necesidad” de movilidad en las ciudades y sus efectos, en cuanto a congestión y saturación del sistema viario, hacen imprescindible que las administraciones públicas realicen un importante esfuerzo para la mejora y el desarrollo de la red de transporte público.

El sistema de transporte privado ha sido utilizado de una manera sobredimensionada en muchas de las ciudades mexicanas, el aumento desmedido del parque vehicular causa saturación de las arterias viales de las áreas metropolitanas e impacta directamente en la calidad de vida de los habitantes al negar a muchos individuos el derecho de la movilidad.

Una de las principales causas por las que muchos centros urbanos no han sido equipados con un eficiente sistema de transporte público es el hecho de las importantes inversiones económicas que esto representa para los gobiernos. Sin embargo existen modelos de financiamiento del sistema de transporte público que han sido aplicados en los países más desarrollados con el objetivo de mejorar el funcionamiento integral de sus centros urbanos.

En general, en las grandes ciudades coexisten sistemas de financiamiento del sistema de transporte colectivo, por medios privados y públicos. Como se menciona en el Manual para la planificación, financiación e implementación de sistemas de transporte urbano del consorcio de transportes de Madrid, es un hecho probado que no puede cubrirse totalmente la financiación de la actividad del transporte público, y aún menos la inversión, con los ingresos obtenidos por la venta de billetes. Esto no quiere decir que el transporte público sea ineficaz o inviable, simplemente pone de manifiesto que el nivel de servicio y las tarifas se han establecido teniendo en cuenta una política con objetivos específicos, distintos de los puramente comerciales. (J. García Escamilla, 2010)

El apoyo financiero al transporte público se justifica plenamente considerando:

- Una compensación al desequilibrio competitivo entre transporte público y el vehículo privado (el uso casi libre del vial, las externalidades: contaminación, consumo de energía, ruido, congestión, accesibilidad, etc.) a favor de la demanda del primero y en detrimento del uso del vehículo privado
- Una facilidad para el acceso a los servicios básicos (compras, educación, sanidad, etc.) a quienes no disponen de automóvil.

A priori, el principal recurso de las empresas operadoras de transporte debería ser la venta de billetes de transporte. Sin embargo, la cobertura de los ingresos por tarifas no alcanza el 50% en la mayor parte de las grandes ciudades desarrolladas del mundo, el funcionamiento del transporte público depende en gran parte de las subvenciones.

Si bien las aportaciones de las administraciones públicas son imprescindibles para brindar un buen servicio de transporte colectivo urbano a tarifas accesibles, existen otros recursos extra tarifarios para financiar redes de transporte como financiamiento a través de otro tipo de productos comerciales, ligados a actividades complementarias de los transportes colectivos urbanos, como pueden ser la concentración de servicios o el desarrollo inmobiliario ligado a un determinado proyecto.

Algunos ejemplos de estos recursos extra-tarifarios, ya sea por impuestos de peaje, aportaciones directas de promotores inmobiliarios interesados en la construcción, o la integración de actividades y servicios sociales más rentables, se presentan en los Estados Unidos de América, Alemania, Reino Unido, Japón o Dinamarca, entre otros países. En el caso específico de Copenhague, al inicio de esta década se proyectó que el 70% del coste (1.500 millones de Euros) para una línea de 22 km sería financiado con las plusvalías inmobiliarias que genera, estando previsto que el 30% restante se financiará con beneficios de explotación; aunque hay que recalcar que estos son casos específicos que valdría la pena analizar en cuestión de viabilidad en otros estudios.

La financiación de los transportes colectivos urbanos y metropolitanos tiene grandes dificultades prácticamente en la totalidad de los países. Las soluciones que se plantean, como podemos observar, son muy diversas de un país a otro, e inclusive, en un país determinado, de una ciudad a otra, sin embargo hay que destacar que:

- En cualquier sistema de transporte colectivo, cualquiera que sea su modo de gestión y el estatuto jurídico operador, hay un concepto de servicio público que justifica algún grado de control del sector público, así como su participación financiera.
- La organización de los transportes públicos responde a una voluntad política, ya que está estrechamente ligada a la organización de la vida urbana.
- En general la tendencia en los países occidentales es hacia una mayor participación de las entidades locales, aunque esta “descentralización” es a menudo parcial, en cuanto los fondos que sirven para subvencionar los transportes públicos provienen de transferencias de la Administración Central del Estado.
- Hay que aprovechar al máximo las posibilidades que existen para optimizar la gestión de las redes, que son, principalmente: aumentar los ingresos, mediante una modulación del sistema tarifario, luchar contra el fraude, aumentar la productividad y la gestión de las empresas.
- Dada la amplitud de los problemas surgidos en las haciendas públicas por el casi constante aumento de las asignaciones presupuestarias de los distintos servicios públicos, y en particular al transporte, es natural que se busquen soluciones alternativas.

Como se ha mencionado todos tenemos derecho a la movilidad dentro de la ciudad, desgraciadamente el sistema económico contemporáneo y la situación que se presenta en la mayoría de las ciudades actuales a nivel mundial, es bastante desalentadora en el tema de la movilidad de sus habitantes.

Son sobre todo las ciudades en vías de desarrollo y no desarrolladas las que presentan las situaciones más complicadas en el tema de infraestructura para la movilidad. El transporte urbano en las ciudades emergentes presenta un coste *per cápita* cada vez más proporcionalmente significativo, y las limitadas posibilidades de la inversión pública proyectan un panorama desalentador en tema de transporte público, principalmente en las áreas periféricas de las ciudades, que por su dispersión, baja densidad y situación de pobreza de sus habitantes casi generalizada, presentan grandes dificultades para cubrir los costes de servicio de transporte (J. García Escamilla, 2010).

La implementación de un buen sistema de transporte urbano colectivo representa no sólo una manera ambientalmente más sostenible de transporte que el uso del coche privado, que es incapaz de absorber la demanda de movilidad en la ciudad, sino que también brinda un servicio socialmente más equitativo y más accesible a los ciudadanos, sobre todo a aquellos individuos que no tienen la posibilidad de utilizar el vehículo privado.

Es importante encontrar nuevas fórmulas de financiamiento complementarias a las tarifas que permitan crear una oferta adecuada y brindar un buen servicio de transporte en las ciudades contemporáneas, sobre todo en las zonas periféricas que se ven principalmente afectadas por la falta de transporte colectivo.

En las ciudades latinoamericanas que han adoptado el modelo de ciudad dispersa y de transporte en base al automóvil privado existe la necesidad inmediata de buscar estas nuevas alternativas de políticas de gestión e incentivación del modelo de transporte urbano colectivo que permita una integración del territorio y la población urbana.

3.3.6 Movilidad cotidiana y funcionalidad de las áreas metropolitanas.

La movilidad tiene también una actuación directa en la organización de las ciudades. Como afirma Campos Venuti (1983), una elevada posibilidad de movimiento garantiza la eficiencia funcional y productiva del mecanismo de ciudad, y es por esto que se ha convertido en una de las primeras condiciones que se deben garantizar en el sistema social para que la ciudad sea digna y habitable. Ciuffini (1993) llama a este fenómeno el binomio “ciudad-movilidad” en el que la estructura de los centros urbanos y la movilidad de los mismos son dos dimensiones inseparables.

En los grandes centros urbanos de hoy en día de varios millones de habitantes, reflejos de un acelerado crecimiento urbano, la movilidad cotidiana es un tema primordial para procurar el buen funcionamiento de la actividad económica, social y cultural, dentro de la ciudad, que es, como dice J. Mausset I Puxeu (1988) donde hoy en día por excelencia tiene lugar la sociedad.

Las personas no sólo residen en las ciudades, sino que también trabajan, se desplazan y usan el espacio público diariamente. Por ello, también existen formas de segregación en materia de la localización de los puestos de trabajo, de la movilidad y del uso del territorio público. Esta segregación puede darse simplemente por una desconexión cotidiana entre los grupos socioeconómicos que, además de vivir separados, podrían carecer de espacios de trabajo compartidos, rutas o trayectorias comunes o ámbitos físicos de encuentro en la ciudad (J. Rodríguez Vignoli, 2008). Igualmente la dinámica de movilidad cotidiana en los centros urbanos forma parte directa en la actividad económica y su ineficacia constituye una de las mayores fuentes de conflicto y creación de deseconomías actualmente en las ciudades. (A. Zarate 1996).

3.4 Exclusión social.

3.4.1 Antecedentes de la exclusión social.

El término exclusión se refiere a quedar fuera de algo, en contraposición a los que están dentro. Esta imagen de dentro y fuera en ciencias sociales la propuso Touraine (1991), para explicar una nueva realidad de las relaciones sociales en las que habitantes de un centro urbano pueden quedar excluidos de la actividad social. La exclusión permite explicar los procesos de fractura social que aparecen en las sociedades occidentales como consecuencia del retroceso del estado de bienestar (Lemkow, Tejero y Torradabella, 2000).

Por su parte la aproximación a la inclusión, la integración y la cohesión social se mide, entre otros, a partir de la igualdad de oportunidades que tienen sus habitantes para participar en la vida de la ciudad.

Desde el punto de vista territorial, esta participación, que en definitiva es el derecho a la ciudadanía, sólo es posible permitiendo y garantizando el acceso de todas las personas a las diferentes partes de la ciudad (Miralles, 2002).

Generalmente se ha observado y estudiado la exclusión social como un proceso directamente relacionado a la pobreza, lo cual no es incorrecto pero a su vez no es absoluto; es decir, la relación entre la exclusión social y la pobreza es muy directa sin embargo existen otros elementos en la vida urbana que deben ser estudiados para comprender sus dimensiones. En este sentido, buscando no caer en especificaciones no deseadas en uso de términos, se ha decidido trabajar con el concepto de exclusión por sobre conceptos como la marginalización y segregación, pero sin dejarlos de lado ya que todos ellos son fenómenos que desde un punto de vista social se trastocan y relacionan ampliamente.

“La segmentación social y económica de la movilidad urbana ha adquirido creciente atención por la notabilidad que ha tomado el transporte en las grandes ciudades. Se trata de un asunto central para la ciudad en su conjunto, porque incide de manera decisiva en su funcionamiento cotidiano y en su proyección estratégica, tanto para empresas e instituciones, como para los ciudadanos, que destinan una parte de sus ingresos y de su tiempo a moverse

dentro de ella y usan estos traslados, entre otras cosas, para generar ingresos o buscar trabajo” (Figueroa, 2005; Rojas, Cuadrado-Roura y Güell, 2005).

En un gran número de centros urbanos de hoy en día, existe un desajuste territorial entre los lugares de trabajo, estudio y actividades respecto a los lugares de residencia, lo que incide en el sentido de los flujos desde las comunas pobres típicamente pericentrales o periféricas al centro de la elite condicionando la vida de las personas y el funcionamiento de la ciudad. (J. Rodríguez Vignoli, 2008).

3.4.2 Aproximación a la exclusión social

La relación entre el uso del territorio periférico de la ciudad para los nuevos asentamientos habitacionales y la localización de las actividades cotidianas de empleos y servicios es un factor determinante en la exclusión social, ya que la dinámica de movilidad de los habitantes de estas zonas periféricas se vuelve muy desgastante en distancia, tiempo y esfuerzo.

En la ciudad dispersa encontramos una gran fuente de desigualdad social, especialmente en las ciudades subdesarrolladas que no cuentan con la infraestructura básica para el bienestar social. Como menciona Kevin Lynch en “La buena forma de la ciudad” de 1981, “los teóricos modernos han considerado que el transporte y la comunicación son la principal ventaja de una zona urbana, y la mayoría de las teorías sobre el génesis de la ciudad y su función dan esto por sentado.” Sin embargo, partiendo de esta premisa, la realidad de muchas de las zonas urbanas del mundo moderno sufre de dificultades para solventar un sistema de transporte eficiente y que genere una eficiencia económica en sus territorios.

Es claro que el acceso a ciertas actividades humanas ha adquirido en la ciudad moderna una gran importancia y para la mayoría de las personas estas actividades son la de residencia y el trabajo, aunque se deben incluir también otros servicios importantes como los médicos, recreativos, educativos, comerciales y religiosos. Sin embargo quizás el acceso más elemental dentro de la ciudad es el acceso a la demás gente, a la familia, a los amigos, a la

pareja potencial y una variedad de conocidos circunstanciales, es decir a la sociedad; y por básico que parezca, a muchos ciudadanos este acceso se les ha sido negado por la falta de planeación y el crecimiento desmedido de nuestras ciudades (K.Lynch 1981).

3.4.3 Procesos de exclusión social en la ciudad moderna.

Como menciona María Cristina Bayón (2008) en su estudio sobre la concentración socio-espacial de la desigualdad y los procesos de exclusión social en la Ciudad de México y Buenos Aires; la ciudad moderna ha experimentado profundos cambios socioeconómicos los cuales han marcado el agotamiento del modelo de desarrollo urbano vigente durante las últimas décadas. Estos cambios socioeconómicos trajeron consigo un importante desgaste de los principios que alimentaban las expectativas de un mejor futuro, afectando particularmente a los sectores más desfavorecidos.

El espacio urbano ha experimentado grandes cambios en los cuales el mercado de trabajo y la localización espacial urbana han constituido los principales mecanismos generadores de exclusión social. La polarización social ha adquirido su expresión espacial en los procesos de localización residencial segregada, que junto a la inequidad en el acceso a los servicios sociales como la educación, el empleo y la salud, ha incrementado de manera dramática las distancias sociales entre los grupos más y menos desfavorecidos en los centros urbanos.

Ha sido quizás principalmente en las ciudades latinoamericanas en donde estos procesos se han manifestado y han contribuido a consolidar una estructura social de desigualdad y segregación. La concentración espacial de la pobreza se ha manifestado principalmente en las áreas periféricas de los centros metropolitanos, en los cuales las oportunidades de acceso al empleo son generalmente menores, contribuyendo a la concentración y crecimiento de los grupos vulnerables a experimentar procesos de exclusión social.

La distribución espacial y la concentración de la población desfavorecida y vulnerable llevan a procesos de desigualdad y exclusión, sobre todo cuando los espacios públicos y de servicio social como las escuelas, hospitales, plazas y el acceso al sistema de transporte son desiguales para los diversos grupos. La segregación residencial y la segmentación de los servicios reducen los espacios urbanos de encuentros socialmente heterogéneos, y con ello debilitan la base estructural que respalda la empatía y el compromiso

moral, aumentando la capacidad de tolerancia a la desigualdad (Kaztman, 2001; Bayón, 2008).

En América Latina la dimensión espacial de la exclusión social adquiere una particular relevancia, las transformaciones en la experiencia de la vida cotidiana en la comunidad que se relacionan con procesos de aislamiento y debilitación de las redes sociales, tienen un vínculo directo con la configuración del espacio urbano. La relación entre la presencia de violencia e inseguridad, así como el consumo de drogas en muchos de los sectores desfavorecidos en la ciudad actual, puede comprenderse debido a la concentración de desventajas espaciales y estructurales que caracterizan esos espacios (Wacquant, 1999).

Massey (1996) al hablar sobre la concentración de la pobreza en el siglo XXI, destaca la emergencia de una nueva estructura geográfica de desigualdad caracterizada por una intensificación espacial sin precedentes tanto del privilegio como de la pobreza, particularmente en las grandes áreas urbanas, en donde las divisiones de clase crecen y se hacen más rígidas mediante un proceso de concentración geográfica. Power (2000) advierte que los barrios desfavorecidos tienden a agruparse y a conformar amplias franjas urbanas dominadas por problemas de exclusión. En el caso de los asentamientos urbanos periféricos, generalmente con una situación económica difícil, hablamos sobre procesos de exclusión en términos no solamente de pobreza sino de accesibilidad espacial a los servicios sociales y urbanos.

4. Integración conceptual de elementos teóricos y caso de estudio.

4.1 La exclusión social a partir de la movilidad cotidiana en las periferias urbanas.

4.1.1 Pobreza y periferias urbanas.

Debido a la gran expansión demográfica y territorial de los centros urbanos modernos, la ocupación de territorio ha experimentado grandes cambios en los últimos años. Especialmente en las metrópolis que se han inclinado hacia un modelo de desarrollo territorial disperso y expandido, podemos observar importantes conflictos sociales y urbanos en sus periferias.

Uno de los aspectos más claros al hablar de la periferia urbana es la situación de dificultad económica en la que se encuentran la mayoría de sus habitantes. En el caso de los centros urbanos de países en desarrollo la decisión de localización residencial está vinculada fuertemente a la baja capacidad de renta del ciudadano, que tiene opciones restringidas de adquirir residencias primordialmente hacia los nuevos desarrollos periféricos. Es por esto que Gakenheimer (1998) manifiesta que la mayoría de estos grandes centros urbanos presentan problemas “más serios de movilidad que sus contrapartes del mundo desarrollado” y que es precisamente en América Latina donde acontecen los desplazamientos más prolongados.

Generalmente las más importantes inversiones en infraestructura y servicios urbanos se hacen en los centros de las áreas urbanas buscando un equilibrio espacial y una accesibilidad equitativa. Estas inversiones de infraestructura y servicios se deben realizar también de manera estratégica al momento de desarrollar nuevos conjuntos habitacionales para mantener un equilibrio social y el funcionamiento adecuado del territorio. Sin embargo en la mayoría de las ciudades mexicanas los nuevos desarrollos habitacionales se han extendido hacia la periferia sin tomar en cuenta la planificación estratégica, dejando de lado muchos de los servicios urbanos básicos necesarios.

Al no estar equipados con la infraestructura y servicios necesarios, los fraccionamientos periféricos se ofertan a precios generalmente más accesibles para la población de ingresos medios y bajos. Este fenómeno crea anillos periféricos de pobreza urbanos expuestos a un fuerte ciclo de pobreza y exclusión social, ya que su acceso a la actividad urbana es limitado.

4.1.2 Accesibilidad e inaccesibilidad a los servicios urbanos.

En las ciudades de América Latina donde, debido a la marcada distancia que separa las distintas funciones urbanas, la accesibilidad viene determinada fundamentalmente por las posibilidades de uso de medios de transporte motorizados, el nivel de renta es sin duda alguna, una de las principales variables que condicionan la forma de desplazarse de los ciudadanos (Vasconcellos, 2005). Como indica Ávila Gomide (2003), existe una asociación muy estrecha entre movilidad urbana y renta familiar siendo ésta un importante elemento modulador de la movilidad urbana.

G. Avellaneda (2008) menciona que la situación de pobreza condiciona la dinámica de movilidad de los sectores populares de la población. Del mismo modo, la posibilidad de integrar la movilidad a la vida cotidiana modula los procesos de integración y cohesión social. Así, entre ambas variables se establece una relación en la que una y otra interactúan directamente.

Si bien existen diferentes formas de desplazarse ello no significa que el uso de los distintos medios de transporte sea homogéneo entre los diversos grupos sociales. La utilización de los medios de transporte está relacionada con un amplio abanico de variables territoriales y sociales tales como el entorno urbano, la oferta de transporte, el nivel de renta, el género, la edad, el nivel educativo, el tamaño y la estructura del hogar, las capacidades físicas y mentales, las normas culturales, etc. (Vasconcellos, 2001; Miralles, 2002).

Entre estas variables es quizás la más determinante en el caso de las ciudades dispersas latinoamericanas, la capacidad de renta, es decir el estrato socioeconómico al que se pertenece. Como se ha mencionado anteriormente en las ciudades que han adoptado un modelo de ordenamiento disperso y que han manifestado un crecimiento demográfico acelerado, las zonas periféricas de la ciudad han sido ocupadas por los nuevos asentamientos habitacionales de nivel socioeconómico bajo y medio-bajo, este desarrollo hacia las periferias de la ciudad representa una problemática urbana y se manifiesta como un factor de detrimento de la calidad de vida cuando no va de la mano del desarrollo planificado que prevea de infraestructura y servicios urbanos, como el transporte eficiente, centros de educación, salud , ocio y empleo entre otros.

4.1.3 Exclusión al modelo de movilidad

Como subraya Gakenheimer (1998) el problema de la movilidad en las grandes ciudades del mundo en desarrollo está directamente ligado a su gran dimensión poblacional y a una creciente motorización frente a un incremento más lento de la infraestructura vial y el equipamiento urbano. A lo que se le debe agregar la tendencia de las políticas de vivienda social y las regulaciones urbanas, que tienen efectos directos sobre la localización de los nuevos asentamientos periféricos en la ciudad y se reflejan en las distancias y los tiempos de traslado, con independencia de las preferencias de sus habitantes en materia de movilidad. Estimulando un fenómeno de “monocentrismo extendido” que provoca una movilidad más intensa de los pobres y favorece el encapsulamiento de los ricos. (J. Rodríguez Vignoli, 2008).

En este contexto, la dificultad primordial de los habitantes de los asentamientos en zonas periféricas en materia de movilidad, es que muchos de sus desplazamientos cotidianos son obligados hacia lugares de trabajo o estudio que no se encuentran necesariamente cerca de su lugar de residencia, y que combinados con la generalizada situación económica de pobreza en estos asentamientos, conduce a desplazamientos largos y altamente costosos en términos de tiempo, ya que muchas veces dependen de sistemas de transporte público de mala calidad. Tal como destaca Figueroa (2005) sobre la crisis permanente en que se encuentran los sistemas de transporte urbano en las ciudades latinoamericanas, así como los importantes problemas que experimentan sus transportes públicos como la informalidad, bajos estándares de calidad y degradación física de la flota vehicular.

Para Lowdon Wingo (1961) en su obra "Transportation and Urban Land" son los costes en el transporte los que determinan las rentas, las densidades y la utilización del suelo. En consecuencia, éstos son los factores que explican la organización interna de la ciudad. Wingo elabora los fundamentos para una teoría económica espacial a partir de los costes que se producen en materia de transportes a consecuencia de los desplazamientos de los trabajadores desde su lugar de residencia al trabajo. Los postulados de Wingo han sido incluidos por otros autores en sus análisis económicos, entre los que destaca a William Alonso (1964) con el modelo que somete a distintas fases hasta llegar a establecer la formulación matemática del equilibrio espacial.

Según J. Antonio Módenes (2006) la creciente difusión de la movilidad espacial, específicamente la cotidiana, incide en la manera como estudiamos la población en su territorio. La revisión a la literatura sobre movilidad espacial sugiere algunas vías nuevas para la investigación ya que es un fenómeno sensible a las particularidades demográficas. Recientemente el enfoque científico está siendo desplazado desde la descripción territorial de los flujos (de dónde a dónde van las personas móviles habituales, qué municipios atraen desplazamientos, qué municipios tienen una vocación eminentemente residencial) hacia la descripción y el análisis de los comportamientos diferenciales de movilidad, es decir, quién y por qué se desplaza más o menos lejos, qué opciones de movilidad están disponibles en función de las

características personales, etc., lo que nos permite acercamientos a la previsión de su dinámica futura.

Para Le Breton (2006) la movilidad espacial se puede dividir, según su función en la organización de la vida cotidiana, en una movilidad estratégica (aquella que tiene que ver con la localización de la residencia), movilidad habitual (la que satisface diferentes tareas de frecuencia cotidiana) y la movilidad incorporada, que más bien se refiere a la potencialidad técnica, física y cultural.

Para un análisis de relación entre la localización residencial y movilidad cotidiana como el que se pretende, es importante observar al individuo como objeto de análisis y también cambiar el objeto de estudio desde el individuo hacia el hogar, en el que cada miembro tiene un comportamiento individual, más o menos dependiente del resto (Kaufmann, Flamm, 2002).

Es importante mencionar a la exclusión ligada a la movilidad como un fenómeno que no se manifiesta necesariamente de manera total en todos los casos, si no que existen diferentes niveles y tipos de exclusión en función a diversos factores. Como mencionan A. Church, M. Frost y K. Sullivan (2000) en su estudio sobre la relación del transporte y la exclusión social en la ciudad de Londres, es importante comprender los distintos procesos de exclusión social relacionados con el tema de la movilidad y el transporte. En este caso podemos mencionar la exclusión social de manera específica en función de factores como: exclusión física, exclusión geográfica, exclusión al equipamiento y servicios urbanos, exclusión económica, exclusión basada en los tiempos y exclusión basada en el miedo, entre otras.

La “exclusión física” se encuentra directamente relacionada con la naturaleza del sistema del transporte y el ambiente construido que permite o no la accesibilidad a ciertos grupos de individuos con dificultades físicas o psicológicas. Estas barreras físicas tienen un amplio rango de efectos en grupos de personas que incluyen a los niños pequeños, gente de edad avanzada, individuos con una movilidad limitada o con necesidades especiales (Imrie, 1996).

En cuanto a la “exclusión geográfica” podemos mencionar que no existen estudios sistemáticos para identificar la relación formal que existe entre exclusión e inaccesibilidad (A. Church, M. Frost y K. Sullivan, 2000). La mayoría de los estudios latinoamericanos y europeos (Bartley, 1998) indican que un pobre servicio de transporte en las periferias urbanas, resultando en inaccesibilidad, contribuye directamente a la exclusión urbana. Sin embargo se ha argumentado que la inaccesibilidad no siempre representa un impacto negativo.

En el caso de algunas ciudades europeas el aislamiento espacial ha llevado algunas comunidades locales a desarrollar fuertes redes informales de beneficio para la cohesión de la comunidad. Como por ejemplo en el caso de la ciudad de Londres donde algunas comunidades del Este del área metropolitana han desarrollado mercados laborales locales a manera de la situación de exclusión geográfica. (Vrychea & Golemis, 1998).

En el caso de las metrópolis latinoamericanas y países en desarrollo está claro que el contexto urbano es distinto al de los países más desarrollados en cuanto al equipamiento urbano y los servicios, es por esto que es importante hacer mención a un siguiente tipo de exclusión relacionado directamente con la “exclusión al equipamiento y los servicios urbanos”.

Los residentes de áreas con altos niveles de exclusión generalmente no cuentan con acceso a equipamientos de mercado, educación, salud, esparcimiento e inclusive de empleo, ya que el tiempo y el ingreso se ven directamente reflejados en su capacidad de movilidad y uso del transporte.

La desigualdad en el uso del territorio y el crecimiento poblacional acelerado en las periferias urbanas puede dificultar el acceso a los servicios principalmente a los individuos que no cuentan con un medio de transporte privado.

La inaccesibilidad a los servicios urbanos se ve reflejada directamente en la calidad de vida de los habitantes, tocando aspectos tan variados como la alimentación, la educación, la salud, etc. Tomando en cuenta que generalmente las comunidades con mayores necesidades económicas son las que se encuentran más aisladas y faltas de servicios y de equipamiento

urbano, está claro que es necesario intervenir en las políticas públicas que busquen mejorar la situación.

Al hablar sobre la movilidad cotidiana y el sistema del transporte urbano en relación con la exclusión social es importante mencionar lo que A. Church, M. Frost y K. Sullivan (2000) denominan como la “exclusión económica”, la cual se refiere a las dificultades económicas que pueden experimentar ciertos grupos de individuos al pagar el coste de un sistema de transporte público o privado.

El ingreso y las redes de transporte se reflejan directamente en la capacidad de tener acceso al mercado laboral, relegando a grupos económicamente sensibles a quedar excluidos de las redes sociales que los conectan con las fuentes de empleo.

Se han realizado estudios (Meadows et al; 1988) en donde la gente ha sido entrevistada para encontrar su disposición a realizar desplazamientos largos en distancias y tiempos con tal de obtener un empleo. Los resultados de estos estudios revelan que la gente que busca un empleo se encuentra psicológicamente preparada para realizar largos viajes, el problema reside en que estas intenciones personales no concuerdan con las largas jornadas laborales a las que frecuentemente se ven expuestos.

La “exclusión basada en el tiempo” se refiere a la dificultad de tener acceso a actividades cotidianas que requieren desplazamientos temporales altos. La evidencia sugiere que la dificultad de obtener y mantener un empleo está directamente ligada con el tiempo gastado en la movilidad, e indica que las decisiones y oportunidades de participar en el mercado laboral están influidas por situaciones familiares y el tiempo que se le puede dedicar a estas en relación con el tiempo de trabajo y sus debidos desplazamientos (Bryson et al; 1997).

Otro importante tipo de exclusión que se relaciona con la movilidad y que ha sido poco tratada es la “exclusión basada en el miedo”. Sin duda la situación actual de violencia y de inseguridad en México y otros países con características similares, es un elemento importante de cómo la gente utiliza el espacio y los servicios públicos en la ciudad. En el caso del transporte considerado como un servicio público, se pueden destacar los riesgos y miedos a los que los individuos se ven expuestos al utilizar un medio de transporte colectivo. A. Church, M. Frost y K. Sullivan, en su estudio para la ciudad de Londres mencionan que el miedo influye fuertemente en la negación de utilizar el transporte colectivo, sobre todo en los casos de grupos vulnerables como las mujeres y los adultos de edad avanzada. Esto puede reflejarse también en la creciente tendencia de la utilización del automóvil privado en búsqueda de más alto estado de seguridad y protección.

Los diferentes tipos de exclusión social relacionados con el transporte y la movilidad en la ciudad contemporánea, son importantes al momento de la creación de política pública, ya que es importante entender el rol y el valor de las intervenciones urbanas en materia de movilidad y las redes de transporte tratando de abarcar y comprender el alcance que tiene. Es decir buscar que las intervenciones e inversiones en este tema se realicen de la manera más estratégica posible. Por ejemplo crear una línea de transporte entre dos áreas con altos índices de pobreza y exclusión social no tendría un impacto positivo si no se conecta también esas áreas con los equipamientos urbanos y los servicios antes mencionados, como el empleo, la salud, la educación, etc.

4.1.4 El tiempo y la exclusión en la ciudad

En el interés particular de la temática que se aborda en esta investigación se retoma el concepto del “tiempo” como uno de los factores determinantes en la vida cotidiana y la exclusión social. Como menciona Francois Ascher (1997) profesor del Institut Francais d’Urbanisme, en su estudio sobre el “Chrono-urbanismo”, la historia de las sociedades occidentales está profundamente marcada por un aprovechamiento económico del espacio y del tiempo.

Desde los comienzos del sistema económico capitalista se ha desarrollado una dinámica de búsqueda de control del tiempo de producción por medio de la utilización de las máquinas y el empleo de la fuerza de trabajo. Los grupos sociales y las actividades que alguna vez se mantuvieron al margen en este proceso han ido poco a poco integrándose a estas dinámicas de uso del territorio y el tiempo, en el que los ritmos de actividades urbanas y los desplazamientos se han acelerado.

Los sistemas de transporte colectivo no sólo se encuentran generalmente mal adaptados a las demandas territoriales de los desplazamientos para las fuentes de empleo, sino también a las dinámicas temporales que se generan por las exigencias de la economía global. Es decir que no solamente existe un desajuste territorial entre los lugares de residencia y empleo que genera patrones de desplazamiento largos y desgastantes, sino que también se puede observar una tendencia a la sobrecarga en el horario laboral, que junto a los factores mencionados, generan una configuración de la vida altamente estructurada en base a la utilización del tiempo como elemento determinante.

Los límites de la movilidad en la ciudad actual se manifiestan en función de su capacidad de gestionar el territorio y el uso del tiempo. En esta nueva configuración temporal de la sociedad los desplazamientos cotidianos son un elemento que juega un rol central como factor de inclusión o exclusión a las actividades urbanas.

De esta forma el tiempo dedicado a la movilidad se manifiesta sin duda como un factor esencial que la gente toma en cuenta al momento de construir sus actividades cotidianas, mientras se manifiestan patrones de organización espacial de la sociedad en base a los lugares destino, el tiempo invertido en la movilidad y la flexibilidad de los mismos (Vilhelmson, 2000).

4.1.5 La movilidad cotidiana y el transporte como factores determinantes de cohesión o la exclusión social.

Los estudios de movilidad cotidiana y transporte han alcanzado recientemente una progresiva importancia en las grandes ciudades. Se trata de una cuestión esencial para la ciudad en su conjunto, ya que incide de manera decisiva en su funcionamiento cotidiano y en su proyección estratégica en materia de eficiencia urbana, y a su vez se trata de un argumento de impacto directo en la calidad de vida de sus habitantes.

En el contexto de segregación social y de desigualdad en la disposición territorial de los servicios y las actividades, la movilidad se convierte en un importante elemento articulador de la vida de las personas, principalmente de aquellas en situación de pobreza, en tanto que permite romper las barreras que esta segregación impone (Vega-Centeno, 2004).

Ya que la mayor parte de las oportunidades de empleo y los servicios necesarios para el desarrollo de sus actividades cotidianas se encuentran lejos de sus lugares de residencia, la población de bajos recursos se ve obligada a realizar múltiples desplazamientos para obtener buena parte de los servicios necesarios para desarrollar su vida cotidiana (Avellaneda, 2007).

Se observa que con frecuencia las personas que se encuentran en situación de pobreza se ven obligadas a vivir en las áreas periféricas de la ciudad, a menudo lejos de las oportunidades de empleo y de los servicios básicos. Ello les obliga a realizar importantes desplazamientos para realizar sus actividades cotidianas y les convierte en dependientes de un sistema de movilidad y

transporte motorizado, público o privado, que indiferentemente representa también un alto costo personal y económico.

Baja esta situación, las posibilidades de realizar estos desplazamientos dependen también, en gran parte de su capacidad para solventar el coste de dichos desplazamientos. Manifestando al nivel de renta como una de las principales variables que condicionan las posibilidades de desplazamiento de estos sectores y convirtiéndose en un importante elemento modulador de la movilidad urbana.

En un gran número de las ciudades de América Latina, las políticas de transporte desarrolladas durante las últimas décadas, consisten fundamentalmente en la promoción de la movilidad individual y en la liberalización del transporte colectivo. Estas políticas y acciones han tendido a potenciar el transporte privado invirtiendo en él grandes insumos y a abandonar la regulación, la gestión, y sobre todo, el subsidio del transporte colectivo; obligando de tal suerte a las empresas prestadoras del servicio a internalizar todos los costes de operación (Avellaneda, 2004). Debido a esto, el sector del transporte ha tendido a incrementar progresivamente las tarifas para hacer frente a los costes de explotación del servicio y la calidad del mismo se ha visto afectado directamente por el manejo administrativo de compañías privadas, reflejándose en una disparidad de precios y calidad en el servicio, incluyendo una mala distribución de líneas de camiones que provoca tanto saturación como aislamiento de zonas.

Como menciona Pau G. Avellaneda (2008) en su estudio de movilidad cotidiana, pobreza y exclusión social en la ciudad de Lima, debido a la falta de equipamiento urbano estratégico y la localización periférica de muchos de los asentamientos en situación de pobreza en las áreas metropolitanas, la necesidad de desplazarse para salir del espacio residencial y la elevada carga que suponen los gastos de desplazamiento para sus habitantes hacen que el coste del transporte sea considerado un elemento de suma importancia en la toma de decisiones de movilidad cotidiana. Los escasos recursos económicos con que cuentan las personas que viven en situación de pobreza hacen que el

coste del transporte esté presente en todos los procesos de toma de decisión que requieran de un desplazamiento.

Dado que las escasas funciones urbanas presentes en los espacios residenciales de los sectores populares obligan a las personas que allí residen, a desplazarse hacia otros lugares de la ciudad para realizar la mayor parte de sus actividades cotidianas, el coste del transporte, (sin considerar la eficiencia del mismo) será un elemento que condicionará sus posibilidades de acceso a los servicios, las actividades y las oportunidades que ofrece la comprometiendo sus posibilidades de superar la situación de pobreza y exclusión social en la que se encuentran.

El transporte colectivo representa fundamentalmente un importante elemento de inclusión social para la población en situación de pobreza al brindar accesibilidad a las actividades urbanas ,sin embargo, si este es insuficiente como se observa en el caso de muchos de los asentamientos urbanos periféricos , su función como elemento integrador se ve sesgada. Además en muchas ocasiones los elevados costes derivados de su uso cotidiano constituyen un determinante factor de freno a las potenciales virtudes de inclusión y cohesión social de este sistema de transporte urbano, obstaculizando tanto el acceso a las oportunidades de empleo como a los distintos servicios necesarios para el desarrollo de la vida cotidiana.

4.1.6 Los ciudadanos excluidos de la ciudad.

La parte fundamental de la realización de una investigación de carácter social que busca observar de forma directa y comprender la situación y la percepción de un sector de individuos desfavorecidos en la ciudad, es precisamente buscar al máximo ponerse en los zapatos del mismo.

Es muy importante reflexionar y no dejar nunca de lado la premisa de que en este caso, el objeto de estudio no son números o letras que forman palabras, sino personas que viven y se desenvuelven en la realidad de la ciudad moderna, económica, social y espacialmente fragmentada.

Pierre Bourdieu (1999) menciona en su ensayo sobre los “Efectos del lugar” del libro “La miseria del mundo” , “Hablar hoy de suburbio problemático o de gueto es evocar casi automáticamente, no realidades -por otra parte ampliamente desconocidas por quienes hablan de ellas con la mayor naturalidad-, sino fantasmas, alimentados por experiencias emocionales suscitadas por palabras o imágenes más o menos incontroladas, como las que vehiculan la prensa sensacionalista y la propaganda o el rumor políticos. Para romper con las ideas recibidas y el discurso común no basta, como a veces se quiere creer, con ir a ver qué pasa. En efecto, la ilusión empirista nunca se impone tanto como en estos casos, en los que el enfrentamiento directo con la realidad no deja de presentar algunas dificultades, sino algunos riesgos, y por lo tanto algún mérito. Y sin embargo todo hace pensar que lo esencial de lo que se vive y se ve sobre el terreno, es decir, las evidencias más sorprendentes y las experiencias más dramáticas, tiene su origen en un lugar completamente distinto.”

Hoy en día las ciudades son precisamente los hogares del mañana. En el año 2003 alrededor de un 48% de la población mundial vivía ya en áreas urbanas, estimándose que para el año 2030 esta cifra se incremente al 61%. (UN, 2004). Por su parte la mayoría de los seres humanos que habitan en los países desarrollados y en vías de desarrollo viven en sus áreas metropolitanas, como en el caso de México donde tras un siglo XX de grandes cambios, la población urbana se encuentra cerca del 80%.

En los últimos cincuenta años del siglo XX la población urbana de México experimentó un aumento sin precedente de alrededor de 40 puntos porcentuales, pasando de ser de alrededor del 40% al 80% a groso modo. Con estos cambios drásticos de los asentamientos humanos sobre el territorio, los conflictos y paradigmas urbanos se han multiplicado. Millones de personas sufren permanentemente de una pobre calidad de vida urbana.

En el contexto de la ciudad moderna mexicana, cada día con más desigualdades sociales, económicas y espaciales, se fomenta la individualidad y la indiferencia a las necesidades de los demás, ya que cada uno de nosotros ocupamos un distinto espacio y vivimos una realidad social distinta dentro de un mismo centro metropolitano. Es por esto que Bourdieu (1999) reitera que “Sólo es posible romper con las falsas evidencias y los errores inscritos en el pensamiento sustancialista de los lugares si se efectúa un análisis riguroso de las relaciones entre las estructuras del espacio social y las del espacio físico.”

La creciente acumulación y concentración territorial de desventajas sociales han iniciado un proceso de segregación urbana y amenazan día con día a más habitantes de ciertos sectores urbanos vulnerables con la exclusión (Saraví 2004).

Si bien la pobreza es quizás el elemento más determinante al condicionar el acceso a los servicios urbanos; no es el único factor que interviene en los procesos de exclusión social. La inaccesibilidad al espacio urbano y a la actividad social por la ocupación accidentada o irresponsable del territorio es también un elemento muy significativo en los procesos de exclusión social.

La preocupación lleva a cuestionarnos sobre las perspectivas y expectativas de vida de estos ciudadanos que se encuentran, parcial o quizás completamente fuera de una dinámica urbana y social de calidad.

Con el objetivo de intervenir positivamente en las políticas públicas que rigen el desarrollo futuro de nuestras ciudades, es fundamental buscar comprender la relación entre los principales elementos que consideramos en los procesos de exclusión social. En este caso en la relación de factores como la localización periférica en el territorio y la dinámica de movilidad cotidiana, considerando también las dificultades económicas; todo directamente desde la perspectiva de las personas que viven estas situaciones.

4.2 Caso de estudio. El AMM.

4.2.1 Antecedentes de desarrollo urbano en el AMM.

Carlos Aparicio Moreno (2011) en su artículo que estudia la segregación socio-espacial en la ciudad de Monterrey a lo largo de su proceso de metropolización, menciona que el desarrollo urbano de la ciudad de Monterrey se puede analizar desde cuatro etapas de crecimiento fundamentales.

En este caso el autor analiza a la ciudad de Monterrey desde su fundación hasta la época actual, estableciendo que esta división se basa en que Monterrey presenta rasgos propios en cada una de las etapas señaladas. En la primera etapa (desde la fundación de la ciudad, en 1596, hasta mediados del siglo XIX) era una ciudad colonial que buscaba consolidarse en el noreste del territorio mexicano. En la segunda (de 1890 al inicio de 1940) estaba ligada a las relaciones comerciales entre México y Estados Unidos, que atraía la mano de obra. En la tercera (de 1940 a finales de los años ochenta) se produjo una expansión territorial que se une con las poblaciones vecinas, mientras que en la actualidad (desde 1990 hasta hoy) es una ciudad competitiva dentro de las dinámicas económicas globales.

Fue la etapa correspondiente al final del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX que presencié las más importantes transformaciones que definieron la vocación industrial de la ciudad de Monterrey y sus municipios alrededores. Durante este periodo fueron promovidas, entre otras, las industrias de la fundición, el vidrio, cemento y la cerveza. Dando paso a la creación de barrios de obreros en las cercanías de las plantas industriales, y comenzó el fenómeno de conurbación de los municipios de Monterrey y San Nicolás de los Garza (C. Aparicio et al. 2011).

La modernidad y la vocación industrial adoptada por la ciudad de Monterrey provocaron la ruptura de la disposición ortogonal del primer cuadro de la ciudad, proveniente de la ciudad colonial, y promovieron la discontinuidad espacial y la fragmentación del territorio.

En la etapa de comienzos del siglo XX, el Estado se vio forzado a obedecer los intereses de los empresarios para los cuales el factor principal del ordenamiento de la ciudad se basaba en el acceso a los centros de trabajo, multiplicándose rápidamente las zonas habitacionales obreras, así como las áreas residenciales planeadas por los mismos empresarios; lo que Reyes (2007) menciona, “contribuirá a aumentar la asimetría entre un desarrollo económico vigoroso y un desarrollo urbano caótico”.

Como parte del proceso de industrialización que se vive a nivel nacional, el desarrollo industrial de la ciudad durante este periodo estimuló a su vez la migración de campesinos provenientes de distintos lugares del país, provocando un acelerado crecimiento demográfico y la ocupación de nuevos territorios.

A mediados del siglo XX, en el contexto de industrialización nacional, México experimenta un importante desarrollo económico y esto se ve directamente ligado a la consolidación de sus grandes áreas metropolitanas, incluyendo por supuesto el AMM. Como parte de este crecimiento económico se mejoró la red de caminos internos y de acceso a la ciudad con el objetivo de facilitar la comunicación y el traslado de mercancías y personas a nivel nacional e internacional.

En este periodo se produjo una expansión de la mancha urbana hacia el norte de la ciudad con el incremento de los barrios obreros y las zonas industriales, así como el comienzo de la conurbación desordenada de las cabeceras municipales de los municipios de Santa Catarina, Guadalupe y San Nicolás con Monterrey. Mientras que el municipio San Pedro Garza García recibió población de altos ingresos (García y Ortiz 1995).

Durante esta etapa surgieron diversas zonas habitacionales en la periferia de Monterrey ya que los dueños de las industrias más importantes incitaron la creación de barrios para sus obreros, tanto en el municipio de Monterrey, en la periferia norte de San Nicolás de los Garza y hacia el este, en el municipio de Santa Catarina (C. Aparicio et al. 2011). Según Reyes (2007) “todos eran proyectos bien planeados, los cuales además de contar con su área residencial, estaban dotados de edificios públicos como iglesias, escuelas y espacios recreativos; influidos por corrientes urbanísticas que proponían la existencia de espacios saludables, ventilados y soleados”.

En la década de 1960, como parte de la tendencia de crecimiento urbano acelerado, se crearon nuevos fraccionamientos residenciales notoriamente en las zonas periféricas y aparecieron los conjuntos de vivienda progresiva en el AMM. Mientras que en la década de 1970 floreció de manera desordenada, la ocupación de los terrenos libres en el noreste de la ciudad de Monterrey y las clases proletarias que no entraron en las importantes industrias ocuparon la periferia poco atractiva y peor equipada (C. Aparicio et al. 2011).

Según C. Aparicio et al. (2011) fue a partir de la década de 1970 que “la creación de zonas residenciales para las clases altas, acentuó la segregación social, geográfica económica de la población”, las clases medias ocuparon las zonas centrales, después del abandono de las altas, que se mudaron a zonas periféricas bien comunicadas y equipadas”. A su vez, surgieron sub-centros comerciales y de servicios para las clases altas como Valle, Anáhuac y Tecnológico, en San Pedro Garza García, San Nicolás de los Garza y al sur de Monterrey respectivamente (García y Ortiz 1995).

Debido a este crecimiento urbano acelerado vivido durante el siglo XX, finalmente en la década de 1980 se decretó oficialmente la integración del AMM por nueve municipios: Monterrey, San Pedro Garza García, Guadalupe, San Nicolás de los Garza, Santa Catarina, General Escobedo, Apodaca, Juárez y García.

4.2.2 Tendencia de desarrollo urbano periférico en el AMM.

Durante las últimas décadas del siglo XX y el comienzo del siglo XXI se ha manifestado en el AMM un aumento significativo en la ocupación del territorio y una dispersión notable de la ciudad, conformando en la actualidad espacios que evidencian la fragmentación territorial y provocan desigualdad y exclusión social.

Según González (2005) la expansión actual del AMM se caracteriza por el desarrollo de zonas residenciales cerradas, promoviendo la privatización del espacio público y acentuando la segregación social y espacial en la ciudad. Por su parte un gran número de los barrios pobres se han integrado al área metropolitana creando guetos o zonas aisladas en un espacio urbano desigual.

Según el Plan de Desarrollo Urbano de la Zona Conurbada de Monterrey (2008), la tendencia demográfica de la ciudad de Monterrey y los municipios conurbados manifiesta que para el año 2030 la población total metropolitana se acerca a los 6 millones de habitantes. Esto seguramente provocará a futuro nuevos retos y toma de decisiones para la ocupación del territorio urbano.

La tendencia ocupacional se ha caracterizado por el desarrollo de grupos habitacionales en los sectores periféricos que han ido transformando la mancha y la forma urbana.

ZCM	2007	2010	2020	2030
ZCM	3,793,752	4,092,427	4,988,068	5,711,772
Apodaca	432,281	456,587	555,111	664,806
García	69,111	106,154	330,980	537,045
San Pedro Garza García	130,317	141,864	167,277	171,300
General Escobedo	343,692	404,113	549,790	664,518
Guadalupe	707,348	720,958	732,548	743,619
Juárez	176,183	230,430	414,904	549,972
Monterrey	1,129,871	1,134,967	1,152,120	1,169,532
San Nicolás de los Garza	495,461	517,178	538,485	546,623
Santa Catarina	309,488	380,176	546,853	664,357

Figura 7; Tendencia de crecimiento demográfico de la ciudad de Monterrey y municipios conurbados. Fuente Plan de Desarrollo Urbano de la ZCM.

De manera general la forma urbana del AMM, al igual que gran parte de las metrópolis a nivel mundial, se manifiesta por la geografía del territorio; es decir, en este caso se explica por las montañas, valles, arroyos y ríos que la conforman. Estos elementos geográficos naturales condicionan la distribución de la estructura vial y la ocupación del territorio permitiendo el desarrollo de nuevos asentamientos periféricos en zonas definidas.

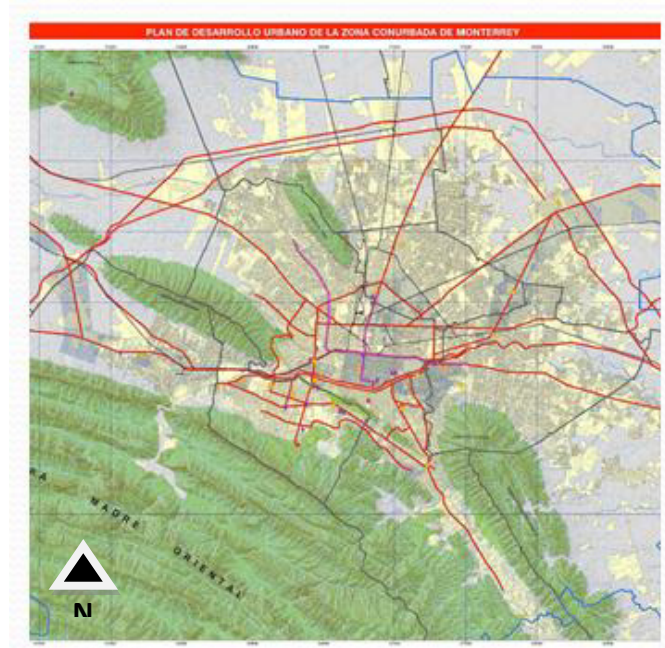


Figura 6: Mapa de los principales ejes viales del AMM y de la tendencia de ocupación del territorio condicionada por elementos naturales. Fuente: Plan de Desarrollo Urbano de la ZCM.

De manera desafortunada, gran parte de los proyectos de nuevos fraccionamientos están orientados a la construcción de viviendas; y en general, no contemplan los equipamientos y servicios urbanos complementarios que requiere la población.

Con los datos del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) es posible observar que a partir de la década de 1970 hasta el año 2005 la población del AMM ha pasado de 1.2 a 3.6 millones de habitantes aproximadamente, aumentando alrededor de 3 veces, mientras que el área ocupada ha pasado de ser 13,000 a 76,000 hectáreas, aumentando el territorio ocupado en alrededor de 5 veces lo registrado en 1970. Esto se ha visto

reflejado en una ocupación del territorio menos densa y una ciudad más dispersa, pasando de una densidad bruta de 95 habitantes por hectárea en 1970 a 47 habitantes por hectárea en el año 2005.

La dispersión de la ciudad hacia las áreas periféricas en el AMM está caracterizada en los últimos años por la tendencia de los nuevos desarrollos habitacionales periféricos para las clases medias y bajas, los cuales generalmente no se encuentran dotados con algunos de los servicios urbanos básicos necesarios.

Año	Población	Área (Has)	Densidad Bruta (Hab/Ha)
1970	1,232,043	13,000	95
1980	1,988,012	22,000	90
1990	2,988,081	40,000	75
2000	3,243,466	54,000	60
2005	3,598,597	76,000	47

Figura 8: Evolución de la población, el área y la densidad del AMM. Fuente: Plan de Desarrollo Urbano de la ZCM.

En este contexto la periferia del área metropolitana se ve no sólo afectada por distancias y tiempos, sino por una clara segregación espacial en la que las clases desfavorecidas ocupan estos territorios.

Como podemos observar en la siguiente gráfica y siguiente mapa obtenido del Plan de Desarrollo Urbano de la Zona Conurbana de Monterrey (2008), únicamente el 2% de la población pertenece al estrato alto; sin embargo representan el 10% de la ocupación del área total, lo que implica que sus hogares en promedio ocupan un área considerablemente mayor al del resto. Según este Plan, el promedio de un hogar de estrato alto es de 850 metros cuadrados y tan sólo de 125 en el estrato bajo.

Cabe mencionar que estos son datos que muestran solamente el promedio del tamaño de los hogares según el estrato socio-económico, y específicamente para el caso de los nuevos hogares en los fraccionamientos de interés social que se distribuyen en la periferia del AMM, el tamaño de los terrenos no llega muchas veces a 90 metros cuadrados.

Gráficamente, la distribución del estrato bajo se ha concentrado principalmente en los municipios periféricos de García y Juárez, en Apodaca; General Escobedo y el norte del municipio de Monterrey se presenta la ocupación de este mismo estrato económico, pero en menor proporción.

En cuanto a lo que refiere al estrato medio bajo, éste se agrupa en el municipio de San Nicolás de los Garza y en las zonas céntricas de la ciudad de Monterrey. El estrato socio-económico medio alto se ha ido definiendo muy claramente en las zonas del Sur y al Noreste del municipio de Monterrey. Finalmente es posible observar que en lo referente al estrato alto se localiza principalmente en el municipio de San Pedro y en la zona denominada Cañón del Huajuco.

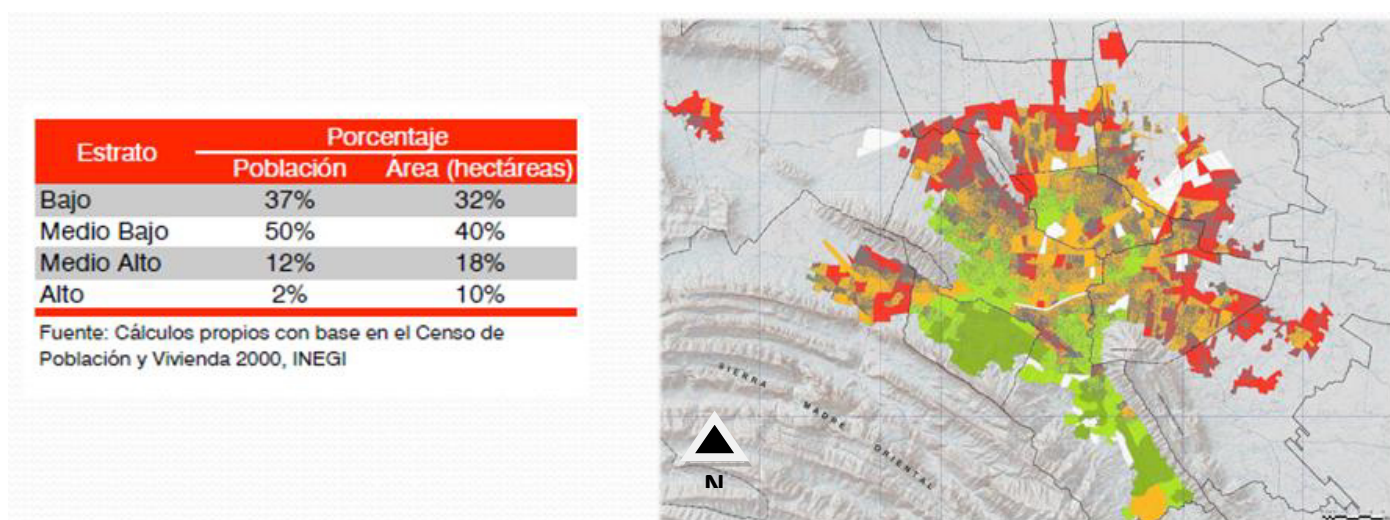


Figura 9: Ocupación del territorio del AMM según estrato socio-económico. Fuente: Plan de Desarrollo Urbano de la ZCM.

El desarrollo habitacional en el área metropolitana de Monterrey, depende de factores macroeconómicos a nivel nacional, desde el punto de vista de la evolución y la distribución del ingreso, así como de la oferta de suelo urbano para construcción de viviendas, la producción por parte del mercado inmobiliario, y especialmente en las políticas públicas en temas de suelo, vivienda y equipamiento.

Entidad	VIVIENDAS PARTICULARES HABITADAS							
	Número de viviendas por quinquenio				Crecimiento del número de Viviendas			% de viviendas aportadas a la ZCM 2005
	1990	1995	2000	2005	90-95	95-2000	2000-2005	
Apodaca	24194	49,245	64,998	98,740	103.5%	32.0%	51.9%	11.79%
García	2626	5,622	6,808	12,256	114.1%	21.1%	80.0%	1.46%
General Escobedo	20092	39,513	53,699	69,299	96.7%	35.9%	29.1%	8.27%
Guadalupe	106921	133,042	149,774	159,223	24.4%	12.6%	6.3%	19.01%
Juárez	5777	11,136	15,488	33,401	92.8%	39.1%	115.7%	3.99%
Monterrey	224012	242,244	255,873	263,556	8.1%	5.6%	3.0%	31.46%
San Nicolás de los Garza	91288	108,485	113,908	114,462	18.8%	5.0%	0.5%	13.66%
San Pedro Garza García	23429	26,889	28,187	28,271	14.8%	4.8%	0.3%	3.37%
Santa Catarina	33224	42,824	49,577	58,549	28.9%	15.8%	18.1%	6.99%
ZCM	531,563	659,000	738,312	837,757	24.0%	12.0%	13.5%	100.00%

Figura 10: Viviendas particulares habitadas en municipios Conurbanos a la ciudad de Monterrey de 1990 a 2005. Fuente: Plan de Desarrollo Urbano de la ZCM.

Durante la última década del siglo XX y la primera década del siglo XXI se ha observado un importante aumento en el número de viviendas y fraccionamientos habitacionales en municipios aledaños a la ciudad de Monterrey, como Apodaca, García, General Escobedo y Juárez. Este incremento en el número de viviendas se relaciona directamente con el fenómeno de dispersión urbana y las políticas públicas de vivienda que han permitido una expansión territorial desmedida hacia las periferias.

4.2.3 Dinámica de Movilidad y transporte en el AMM.

Según el Plan Sectorial de Transporte y Vialidad 2008-2030 del Consejo Estatal de Transporte de Nuevo León, en el Área Metropolitana de Monterrey actualmente habitan alrededor de 4 millones de personas que hacen 8.2 millones de viajes por día cuya longitud y velocidad promedian 15 km y 23 km/h. Del total de los viajes en el 2005 un 41.18% se hacían en 1.3 millones de autos y un 45.28% en alrededor de 5,000 unidades de transporte público, por lo que contextualizando al presente, muy posiblemente existe el mismo número de viajes en 1.6 millones de autos que en 5,000 autobuses urbanos.

La distribución de los viajes entre los distintos modos de transporte, indica que en los últimos cinco años el automóvil, ha elevado su participación en 20 puntos porcentuales en contra del transporte público de autobuses, derivación de las elevadas tasas de crecimiento del parque vehicular que al finalizar el 2007 ha sobrepasado el millón 600 mil vehículos, el Plan Estatal de Transporte del año 2000, preveía esta cantidad de autos para el año 2015.

El Plan Sectorial de Transporte y Vialidad, indica que al efectuar una comparación sobre los pronósticos de saturación vial que se hicieron hace siete años, con las previsiones de crecimiento en el parque vehicular que se están elaborando en el plan actual, observamos que los niveles de saturación anunciados para el año 2010 se alcanzaron en el año 2005, y los pronosticados para el 2020 en el año 2010.

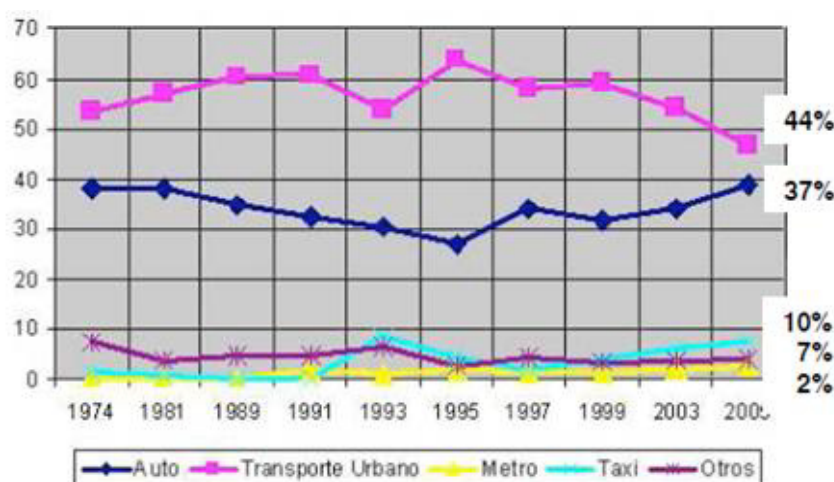
El nivel de saturación que en el año 2000 se modeló para el escenario 2020, implicaba la realización de obras para aumentar la capacidad vial por más de 7 mil millones de dólares, monto que es imposible invertir en los próximos años. (Consejo Estatal de Transporte de Nuevo León ,2008)

Si al incremento acelerado del número de vehículos se le suma la ineficiente estructura del sistema de transporte urbano la problemática se agrava considerablemente. Esto debido al patrón concéntrico del sistema de transporte que resultaba racional en 1967 para un centro urbano de un millón de habitantes y el 60% de los viajes con destino en el centro de la ciudad, y que en la actualidad, con un Área Metropolitana con una población cuatro veces mayor, y con menos de un 18% de los viajes con destino en el centro resulta ineficiente (Consejo Estatal de Transporte de Nuevo León ,2008).

El Plan Sectorial de transporte y Vialidad menciona que cada vez la ciudad es más dispersa, en 1967, al momento que la ciudad tenía un millón de habitantes, existía una concentración de aproximadamente 100 habitantes por hectárea, mientras que los últimos 500 mil habitantes asentados en el Área Metropolitana ocupan 35 habitantes por hectárea, es decir actualmente se tiene un crecimiento aproximadamente con un tercio de la densidad que se tenía hace 40 años.

La dispersión del Área Metropolitana ha provocado en el transporte urbano una reducción del índice de pasajeros por kilómetro (IPK) de 4.04 en 1967, hasta 2.47 en 2003, y que hoy se sitúe probablemente por debajo de 2.20. Representando que de mantenerse la tendencia de menor densificación y descenso del IPK, y si se aspira a un sistema de transporte público de calidad, cada vez se requieren tarifas reales más altas y subsidiadas (Consejo Estatal de Transporte de Nuevo León ,2008).

Según el Consejo Estatal de Transporte de Nuevo León (2008), la complicación aumenta al observar que las familias de estratos Medio-Alto y Alto tan sólo representan el 15% de la población, y si la tendencia a incrementar el uso del auto de los estratos Medio-Bajo y Bajo se mantiene, entonces el parque vehicular podría una vez más duplicarse en siete años como lo observado el periodo del 2000 al 2007. Lo cual produce el fenómeno de “Círculo vicioso del desarrollo urbano basado en vialidad”; el reto radica en “escapar” de este círculo y generar otro círculo virtuoso.



Año	Modalidad		Total
	Privado	Público	
1997	34.3%	65.7%	100.0%
1999	36.0%	64.0%	100.0%
2003	42.0%	58.0%	100.0%
2004	42.6%	57.4%	100.0%
2005	43.2%	56.8%	100.0%

Figura 11: Gráfica y tabla que muestran un descenso en la preferencia de transporte público y un constante incremento de la población que se mueve en vehículos privados, en parte por la ineficiencia del transporte público y la cultura del automóvil como un elemento de estatus social. Fuente: Consejo Estatal de Transporte y Vialidad de N.L.

La problemática de movilidad en el AMM es un tema complejo que involucra muchos factores de ordenamiento y gestión de la ciudad. Uno de los principales problemas es el crecimiento demográfico y territorial acelerado de la ciudad en los últimos 40 años. El AMM ha incrementado su población en 3 veces y su área ocupada en 6 veces lo que ha creado una ciudad más dispersa y de menos densidad.

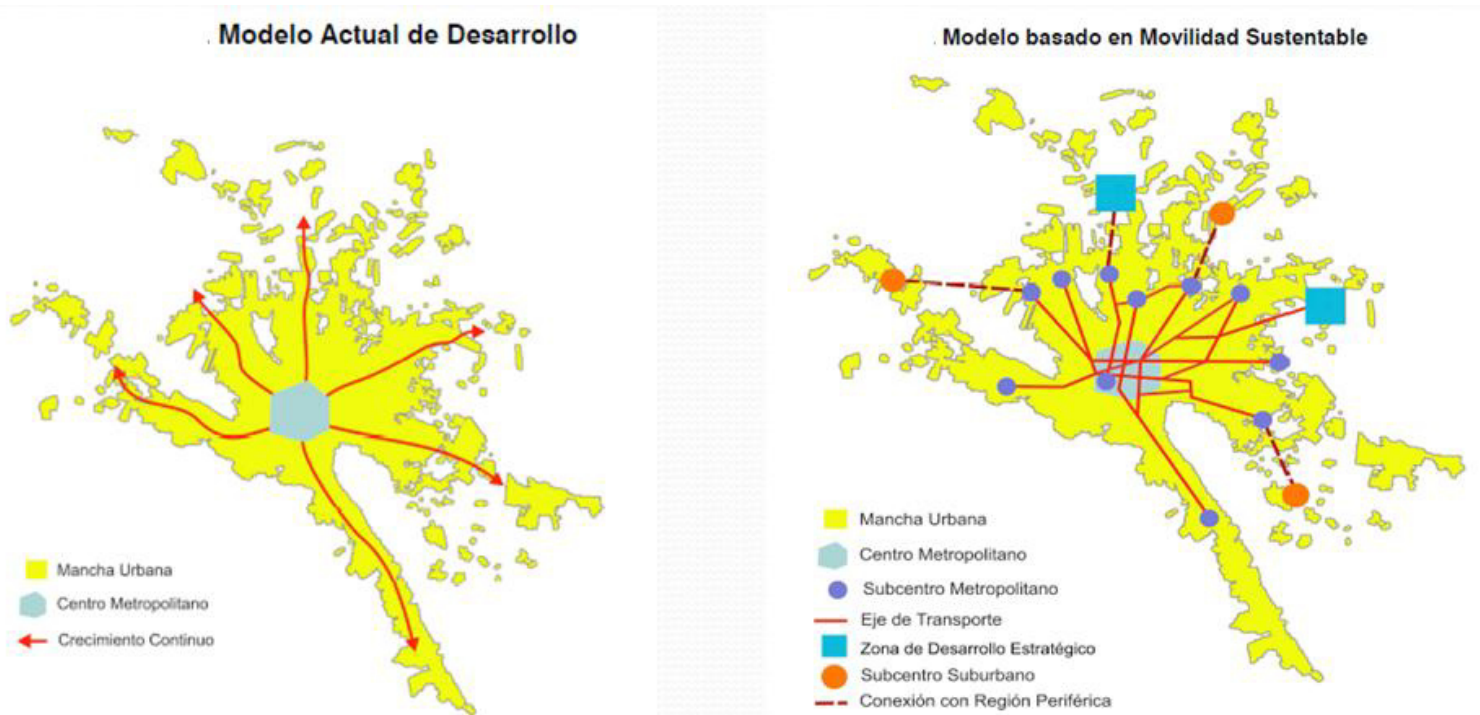


Figura 12: Comparativa del modelo de desarrollo urbano actual y otro basado en una movilidad sustentable. Fuente: Consejo Estatal de Transporte y Vialidad de N.L.

Por lo que se refiere al Área Metropolitana de Monterrey, Larralde (1997), utilizando datos correspondientes a una Encuesta Origen Destino realizada en 1990 y analizando 15 distritos, concluye en el carácter esencialmente mono-céntrico de esta área metropolitana. Según Larralde los distritos 1 y 2, ambos en el municipio de Monterrey, son el destino del 47% de los desplazamientos inter-zonales, lo que le lleva a deducir que la subordinación de la ciudad a su centro original continúa, hablándose más que de una descentralización, de una extensión del centro original hacia la región contigua, con únicamente un sub-centro de actividad importante en el municipio de San Nicolás. (J.M. Casado Izquierdo 2008). Si bien estos datos estadísticos se encuentran en constante cambio, nos presentan una tendencia importante.

En cuanto a la distribución del empleo y su relación con los viajes domicilio-trabajo, se observa que de los municipios conurbados a Monterrey, es precisamente éste el que tiene una mayor retención con alrededor del 82% de los desplazamientos dentro del mismo municipio. En la tabla de distribución de viajes domicilio-trabajo podemos observar que el municipio de Monterrey es seguido por los municipios de Santiago y García en retención de empleo en los datos del año 2000.

<i>Municipio de residencia</i>	<i>Municipio de trabajo</i>						
	<i>Mismo municipio</i>	<i>Monterrey</i>	<i>Santa Catarina</i>	<i>San Nicolás</i>	<i>Apodaca</i>	<i>Garza García</i>	<i>Guadalupe Otro</i>
Apodaca	49.9	20.0		15.6			
García	67.6	7.1	17.9				
San Pedro							
Garza García	59.7	23.4					
General Escobedo	41.6	23.9	15.1				
Guadalupe	54.3	23.9		6.4			
Juárez	35.4	22.1					27.2
Monterrey	81.9			4.4			
Salinas Victoria	56.6	12.7		7.0			13.0
San Nicolás							
de los Garza	51.5	25.1			7.9		
Santa Catarina	53.1	18.7				17.2	
Santiago	79.9	13.8					

Figura 13: Distribución de viajes domicilio-trabajo, según municipio de residencia y destinos relevantes, (porcentaje). Fuente: Consejo Estatal de Transporte y Vialidad de N.L.

En los escenarios futuros es posible observar la tendencia de deterioro en la dinámica de movilidad, el crecimiento demográfico y la ocupación acelerada del territorio en el AMM. Existe una clara relación entre el desarrollo habitacional acelerado hacia la región periférica del AMM y el lento desarrollo del equipamiento y servicios urbanos estratégicos, provocando una dinámica de movilidad cotidiana que genera un impacto negativo en la calidad de vida de los habitantes.

Indicadores básicos de escenarios tendenciales de movilidad en el AMM

Indicador / Año	2005	2010	2015	2020	2025	2030
Población total en el AMM	3,565,119	4,011,392	4,379,565	4,697,585	4,958,577	5,168,225
Área considerada disponible en el AMM (Has)	77,000	128,000	128,000	128,000	128,000	128,000
Suelo consumido (Hectáreas)	25,060	28,172	31,028	33,544	36,021	38,403
Viajes totales en hora de máxima demanda	448,551	514,284	599,642	682,039	767,916	876,361
Viajes en auto particular	37.50%	39.37%	40.20%	42.45%	43.88%	45.04%
Viajes en transporte público	42.50%	39.63%	37.80%	34.55%	32.12%	29.96%
Tiempo medio de viaje todo medio (minutos)	59	76	84	97	115	124
Longitud media del viaje (km)	13.00	13.96	13.93	13.90	13.72	13.37
Km. recorridos en auto en hora pico	1,610,408	1,870,287	2,097,844	2,411,265	2,689,459	3,019,319
Km. recorridos en transporte en hora pico	228,417	279,366	295,218	315,461	340,797	356,874
Velocidad media en autos (km/hr)	29.80	25.18	22.66	20.30	16.75	15.98
Velocidad comercial transporte público (km/hr)	14.49	11.46	9.99	8.32	6.43	5.67

Figura 14: Indicadores básicos de escenarios tendenciales de movilidad en el AMM.

Fuente: Consejo Estatal de Transporte y Vialidad de N.L.

4.2.4 Aproximación a la exclusión socio-espacial en el AMM.

Para C. Aparicio (2011) es posible constatar que la expansión urbana de Monterrey ha llevado consigo una clara división social del espacio, ya que la separación entre las áreas residenciales de las clases populares y las clases altas de Monterrey es una constante a lo largo de su historia.

La exclusión social en Monterrey ha pasado en los últimos siglos de ser de carácter étnico con el caso de los indígenas y el poblado español, a una segregación socio-económica de la época de la industrialización en el siglo XX, con el establecimiento de los principales barrios obreros y zonas residenciales de la clase empresarial.

En la situación actual del AMM, que se ostenta como una de las ciudades económicamente más activas de Latinoamérica, son en parte “las fuerzas macroeconómicas que consienten a las clases privilegiadas acceder a las ventajas del consumo global, a los avances tecnológicos, a una educación de calidad y a buenas oportunidades de trabajo, mientras que existen grupos sociales que han sido marginados de dichas ventajas” (C. Aparicio et al. ,2011).

Estos grupos marginados o excluidos son generalmente aquellos que se encuentran en situaciones de pobreza y ocupan los sectores periféricos de la ciudad, donde carecen de servicios que les permitan el desarrollo y la integración a la vida urbana.

Son estos sectores sociales desfavorecidos y espacialmente segregados, que para acceder a los servicios de la vida urbana tienen que realizar largos y desgastantes desplazamientos en un sistema de transporte ineficiente, los que desgraciadamente se ven envueltos con mayor frecuencia en un círculo vicioso de exclusión social, que los convierte en prisioneros de la ciudad moderna (Vittadini ,1991).

Sin embargo de igual manera en el AMM existen sitios, donde los ricos viven a un lado de los pobres, separados por elementos físicos de protección, como bardas y casetas de vigilancia, o simplemente por elementos limitantes como avenidas o ríos que pueden ser definidos como lugares de contraste residencial que fomentan la exclusión social.

De igual manera puede observarse una suerte de “micro segregación” dentro de un mismo sector residencial, ya sea de carácter abierto o cerrado, con el tipo de vivienda o con mejoras a la misma, para distinguir el nivel socio-económico de un vecino a otro.(C. Aparicio et al. ,2011).

Está claro que en una ciudad que manifiesta grandes disparidades socio-económicas en su población, será siempre difícil promover la equidad social y el equitativo acceso a la vida urbana. Sin embargo también se debe tener claro que al motivar la ocupación desmedida y fragmentada del territorio, sin considerar las necesidades sociales básicas de los sectores más desfavorecidos, estamos promoviendo una exclusión y fragmentación social cada día más marcada. Lo cual se refleja no solamente en el detrimento de la calidad de vida de los sectores desfavorecidos, sino en grandes problemas sociales y urbanos como la violencia e inseguridad, entre otros.

5. Aproximación Metodológica.

5.1 Métodos y técnicas de investigación

5.1.1 La selección del método cualitativo.

La selección del método se inscribe en una estrategia de investigación. No es posible aislar los métodos, abstraerlos, ni de las vías abiertas por los intereses del propio investigador, ni de las características de la información accesible. El método guía en el camino de la investigación, pero no necesariamente define el propio camino. Para la decisión del método, como regla fundamental, hay que considerar atentamente a lo que se pretende llegar en la investigación y la información que se tiene disponible (Bachelard, 1934).

En este sentido, para la realización del estudio se ha considerado el hecho de que la información cuantitativa disponible en tema de movilidad, si bien nos permite observar la generalidad de la situación en el AMM, no es suficiente para manifestar la realidad cotidiana de los habitantes que se estudian. La intención de esta investigación es estudiar de manera directa la situación real de los habitantes de las zonas periféricas del AMM en tema de movilidad cotidiana a partir de una observación y análisis del fenómeno social estudiado, y por lo tanto se ha determinado pertinente la utilización de técnicas de carácter cualitativo.

En estudios urbanos y sociales es recurrente la realización de estudios que pretenden describir los fenómenos que se manifiestan en nuestras sociedades en base a la observación. Ninguna investigación de carácter social está exenta del “punto de vista” del investigador, es decir sus propias ideologías, orientaciones y valores; sin embargo al plantear la articulación de los objetivos, las preguntas de investigación y la hipótesis de partida se pretende lograr la mayor objetividad posible para llegar a un análisis crítico (G. Bachelard, 1934).

En este caso, ya que se realiza una investigación que tiene por objetivo principal observar de manera directa y analizar las manifestaciones sociales presentes en el tema de la movilidad cotidiana, se aborda primordialmente una perspectiva social, y por ello, con métodos de investigación de carácter cualitativo que procuran una fase de investigación teórica y un período de observación exploratoria.

Al tratarse de un estudio primordialmente social la intención es que la investigación tome en cuenta el contexto social y las personas que se desenvuelven en él desde una perspectiva holística. Como afirma Pau G. Avellaneda (2008) “En este sentido, y partiendo de la idea que son sus interpretaciones y definiciones de la situación lo que determina sus acciones y no normas, valores, roles o metas, se debe buscar comprender a las personas y su comportamiento dentro del marco de referencia de ellas mismas enmarcándolos en su contexto social, económico, político, cultural y territorial pasado y presente.”

En muchas ocasiones la utilización de metodologías de investigación cualitativas permite la comprensión detallada de los puntos de vista de las personas objeto de estudio entendiendo que todas las perspectivas son igualmente valiosas, como identifican Taylor y Bogdan (1994), “observando a las personas en su vida cotidiana, escuchándolas hablar sobre lo que tienen en mente, y viendo los documentos que producen, el investigador cualitativo obtiene un conocimiento directo de la vida social, no filtrado por conceptos, definiciones operacionales y escalas clasificatorias”.

Como menciona Pau G. Avellaneda (2008) en la parte metodológica de su tesis doctoral, que analiza la relación entre la pobreza, la localización residencial y la dinámica de movilidad en los procesos de exclusión social en la ciudad de Lima Perú, existen diversas técnicas de recuperación de información y datos en las investigaciones científicas de carácter primordialmente cualitativo, entre las que se pueden destacar: la observación científica, la entrevista de investigación social y la investigación documental.

La primera de ellas, la observación científica, es una técnica que consiste en observar atentamente el fenómeno que se quiere estudiar tomando la información que se crea relevante y registrándola para su posterior análisis. Se trata de percibir activamente la realidad exterior con el propósito de obtener los datos que previamente han sido definidos de interés para la investigación (Alonso, 1998). Dicha observación se puede desarrollar mediante dos técnicas fundamentales: la observación exploratoria, también llamada pasiva, y la observación activa, utilizando técnicas tanto de observación participante como de observación no participante.

La segunda de las técnicas de investigación mencionadas, la entrevista de investigación social, es una técnica en la que indica se establece una interacción entre dos personas una de las cuales, el investigador, formula determinadas preguntas relativas al tema de investigación mientras que la otra, el investigado, proporciona verbalmente o por escrito la información que le es solicitada. Mediante esta técnica se obtiene información de primera mano sobre los hechos o fenómenos objeto de investigación (Taylor & Bogdan, 1994).

También puntualiza que dentro de la técnica de entrevistas de investigación social se pueden destacar tres técnicas diferenciadas: entrevistas exploratorias, entrevistas en profundidad y entrevistas o conversaciones informales. Cada una de las cuales aporta información diversa y complementaria que permite profundizar en el conocimiento del objeto de estudio de la investigación propuesta.

La tercera técnica sugerida que Pau G. Avellana aborda en su trabajo de investigación, la investigación documental, conocida también como observación indirecta, consiste en la revisión de aquellos documentos escritos, audiovisuales o de otra naturaleza que permitan al investigador obtener información recopilada, procesada y sistematizada por otros investigadores que pueda ser útil a los fines de la investigación (Del Rincón et al., 1995). Habitualmente esta técnica se ha basado fundamentalmente en la revisión de libros, publicaciones diarias y periódicas, series estadísticas, informes técnicos, estudios académicos y documentos oficiales de las administraciones públicas, entre otros.

Pau G. Avellana propone que en una investigación de carácter cualitativo transversal con el fin de obtener una información directa, variada y fiable se debe buscar utilizar de manera conjunta las diferentes técnicas de recogida de datos ahora mencionadas, permitiendo a la investigación protegerse de las tendencias e ideas predeterminadas del mismo investigador y de confrontar y someter a control la información revelada por los diferentes informantes. Esta estrategia, a la que Taylor y Bogdan, (1994) han llamado “triangulación”, también permite obtener una comprensión más profunda y clara del escenario y de las personas estudiadas. En este sentido, para estudios de esta naturaleza, tal como muestra la Figura , el investigador ha de utilizar las diversas técnicas señaladas, la observación científica, la entrevista de investigación social y la investigación documental, de forma coordinada y complementaria aproximándose progresivamente a la realidad social objeto de investigación.

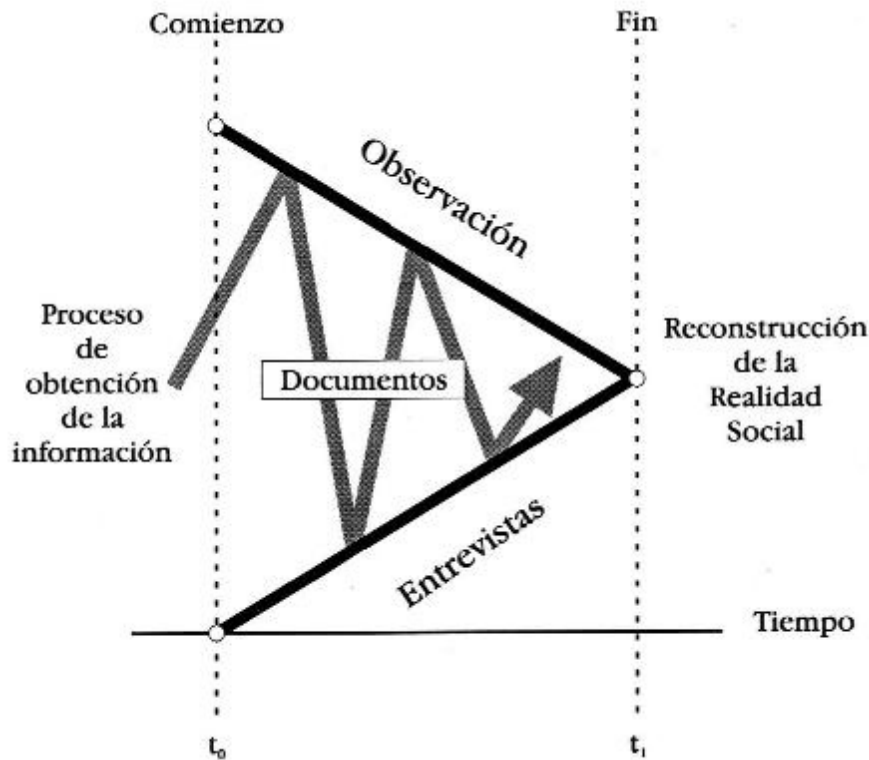


Figura 15: Fuente: Del Rincón et al., 1995, adaptado de Werner & Schoepfle, 1987

Como se menciona en el libro de “Modelos de demanda de transporte” de la universidad católica de Chile, para medir el comportamiento de movilidad de los usuarios de un sistema de transporte, se han ocupado tradicionalmente técnicas basadas en la observación del comportamiento real de los individuos, es decir, el medio de transporte utilizado, el tiempo de viaje medido entre un par de origen-destino, la tarifa cancelada por el servicio, etc.; este conjunto de información constituye lo que se denomina “preferencias reveladas” (PR). Sin embargo las PR presentan problemas serios si se desea utilizarlas en el análisis de opciones que no estén presentes en el año base (por ejemplo, la introducción de un nuevo servicio) o cuando se intenta determinar el efecto de atributos relativamente subjetivos o difícilmente medibles como la seguridad o la comodidad.

Para modelar la demanda y la planeación de los sistemas de movilidad en los últimos años, ha surgido con fuerza un conjunto alternativo de técnicas, las “preferencias declaradas” (PD), que consisten en obtener respuestas de los individuos respecto a cómo actuarían en determinadas situaciones de elección hipotéticas. Por construcción, estas técnicas no poseen las desventajas de las PR, pero están sujetas a la indeterminación que significa no tener la seguridad si los individuos actuaran realmente como lo han declarado cuando se presente la ocasión. Es precisamente por casos como el de estas técnicas que se debe de buscar el análisis transversal de la información al realizar una investigación utilizando métodos complementarios.

5.1.2 El método etnográfico.

Considerando que cada hecho observado es único e irrepetible, la adopción de los métodos y técnicas de investigación depende en gran medida de lo que se busque estudiar y del observador mismo. En este sentido se reitera que la parte fundamental de una investigación de carácter social es buscar comprender la realidad de vida de los individuos estudiados, por lo que se debe buscar al máximo ponerse en los zapatos de los mismos.

Es precisamente en esta búsqueda del conocimiento a profundidad de los fenómenos sociales que la etnografía toma central importancia como alternativa de investigación. La etnografía forma parte de un gran conjunto de métodos y herramientas que se han desarrollado en el ámbito de las ciencias humanas, y que han tomado carta de presencia en la actualidad como una reacción ante una excesiva confianza en los datos medibles y cuantificables (Narváez, 2011).

Velasco y Díaz de Rada (1997) expresan que la etnografía es un proceso metodológico general que caracteriza a la antropología social, siendo el trabajo de campo la “situación metodológica” central de la etnografía. Otros autores como Hammersley y Atkinson (1994) entienden la etnografía como un método o conjunto de métodos fundamentalmente cualitativos, en los que el etnógrafo participa en la vida cotidiana de las personas que se está investigando. En su opinión, podría inclusive decirse que la etnografía es “la forma más básica de investigación social” al ser lo más semejante a la rutina de vivir.

Willis y Trondman (2000) proponen tres características básicas para la etnografía: 1) La importancia de la teoría como precursora, medio y consecuencia del estudio y escritura etnográficos; 2) la importancia de la “cultura” en el proceso de investigación; y 3) la necesidad de un talante crítico en la investigación y la escritura etnográfica.

La inmersión en el campo, obliga al etnógrafo a desarrollar y alimentar un tipo de mirada sobre la realidad específica que Willis y Trondman (2000) han llamado “imaginación etnográfica”, la cual mantiene la perspectiva global sobre los temas y problemas estudiados.

La etnografía no es por lo tanto un modelo de investigación cerrado, sino un modelo tan heterogéneo como los objetos de estudio, una práctica ecléctica y reflexiva que permite al investigador utilizar técnicas muy diversas, ajustándolas y modulándolas al propio entorno de la investigación (Velasco y Díaz de Rada, 1997; Bernard 1998).

5.2 Percepción e imaginarios urbanos

Manuel Castells (2009), al hablar sobre los imaginarios y la percepción del sujeto en su entorno, menciona en su libro “Comunicación y Poder” que el cerebro y el cuerpo constituyen un organismo conectado por redes neuronales que se activan por medio de señales químicas que circulan en el flujo sanguíneo y señales electroquímicas que se envían a través de los nervios. La mente es un proceso, no un órgano. Es un proceso que se produce en el cerebro al interactuar con el cuerpo. Dependiendo del nivel de alerta, atención y conexión con el yo, las imágenes mentales que constituyen la mente son o no conscientes.

En la entrevista realizada en 2007 por Alicia Lindón a Néstor García Canclini con la intención de conocer lo que son los imaginarios y cómo actúan en la ciudad, García Canclini expresa que “en términos muy generales podemos decir que imaginamos lo que no conocemos, o lo que no es, o lo que aún no es. En otras palabras, lo imaginario remite a un campo de imágenes diferenciadas de lo empíricamente observable. Los imaginarios corresponden a elaboraciones simbólicas de lo que observamos o de lo que nos atemoriza o deseamos que existiera”.

El mismo García Canclini en esta entrevista, menciona que si se habla del tema del imaginario en la cuestión urbana, surgen algunas observaciones e interrogantes importantes. Por una parte, nos encontramos con un objeto de estudio particular “la ciudad” en una perspectiva semejante a lo planteado anteriormente se cuestiona: ¿Qué podemos conocer de una ciudad, y especialmente de una gran ciudad? ¿Sólo fragmentos, parcialidades o podemos hacer afirmaciones de un cierto grado de generalidad?

En este sentido, expresa que actualmente nos encontramos en una etapa distinta a la de los estudios urbanos de hace unas décadas, los cuales se sentían más satisfechos con simples descripciones socio-económicas de los desarrollos urbanos. Actualmente, se comienza a dar gran relevancia a lo cultural, a lo simbólico, a la complejidad y la heterogeneidad de lo social en la ciudad.

Es ahora que lo imaginario aparece como un componente muy significativo en los estudios sobre lo urbano. “Una ciudad siempre es heterogénea, entre otras razones, porque hay muchos imaginarios que la habitan. Estos imaginarios no corresponden mecánicamente ni a condiciones de clase, ni al barrio en el que se vive, ni a otras determinaciones objetivables” (Lindón 2007).

Los imaginarios urbanos, es decir la manera en que se perciben los fenómenos de nuestro entorno urbano, se generan al igual que la identidad social, a partir de la interacción, del flujo de información que recibimos y que ofrecemos al entorno en un proceso en el que los vínculos de interacción social son los que permiten el desarrollo del grupo (Luhmann 1998). Para autores como Luhmann (1998) y Mataruna (1976), los sistemas sociales, están abiertos a su medio porque intercambian todo tipo de materia, energía e información. Es precisamente en estos sistemas sociales que se generan los imaginarios urbanos en base a las imágenes que se perciben del entorno.

Ya en los años sesentas, con su libro “la imagen de la ciudad”, Kevin Lynch (1960) muestra aproximaciones a métodos de investigación con carácter social en los que estudia la percepción del espacio urbano, planteando la importancia de ciertos elementos de la imagen urbana que dan sentido y seguridad al sujeto. El autor plantea que la elaboración de esta imagen es el resultado de un proceso bilateral entre observador y su medio ambiente. El medio ambiente propone distinciones y relaciones, mientras que el observador escoge, organiza y da significado a lo que ve.

La imagen que se desarrolla de esta manera restringe y acentúa lo que es observado, en tanto que la imagen misma se contrarresta con la percepción y se filtra en un constante proceso de interacción. Así, la imagen de una realidad determinada puede variar considerablemente entre diferentes observadores. Cada sujeto genera y posee su propia imagen. Sin embargo existen coincidencias fundamentales entre los miembros de un grupo, dando lugar a las imágenes colectivas. (Lynch1960).

En este sentido es posible identificar el imaginario urbano colectivo de un grupo sobre un determinado fenómeno en base a una observación participativa de la interacción de los sujetos con su entorno.

5.2.1 El imaginario de movilidad

La mayoría de las ciudades en desarrollo, dispersas e inaccesibles han sido las más afectadas en su desarrollo urbano, al sobre incentivar el uso del transporte privado y promover la expansión territorial desmedida. Como afirma J. Oliva (2010) “La ciudad posmoderna es el resultado de un modelo urbano sobredimensionado por una auto-movilidad privada intensiva y organizado como un sistema socio-técnico que configura ciudadanías desiguales, nuevas formas de exclusión y mecanismos de dominación social.”

La acentuación en el uso del transporte privado para la movilidad cotidiana y el claro confinamiento de la movilidad por medios no motorizados, se remonta a “el imaginario social del cambio de siglo XIX al XX que aparece dominado por la velocidad, la modernidad y la ciudad”.

La dinámica de movilidad está directamente ligada a la infraestructura de transporte de la ciudad y a la percepción del mismo, reflejando un imaginario de movilidad urbana, sobretodo en el caso de las grandes ciudades subdesarrolladas, hacia la motorización, la auto-movilidad y la aparente modernidad; Todo esto con secuelas de impacto negativo en la calidad de vida de los habitantes al relegarlos a “individuos aislados juntos” (G. Debord 1968).

5.3 La etnografía en el estudio de los imaginarios urbanos

Para la etnografía el conocimiento depende de las condiciones de lo real y del ser humano como vinculo transformador de su mundo. Es decir, asume que el conocimiento no sólo depende del objeto que se conoce, sino que también depende del sujeto que lo conoce, el cual posee una historia, una educación, y se encuentra inmerso en un lugar y un momento determinado. Esta idea de la interrelación del objeto y el sujeto se ha desarrollado ya hace muchos siglos y

se anuncia claramente en el “Mito de la Caverna” de Platón que trata de manera metafórica sobre la percepción de la naturaleza a partir de las imágenes en el contexto propio de los observadores.

Al tratarse de un método cualitativo la investigación etnográfica aplicada al estudio de los imaginarios urbanos debe tomar en cuenta el contexto social y las personas que se desenvuelven en él desde una perspectiva participativa y abierta. Como afirma Pau G. Avellaneda (2007) “En este sentido, y partiendo de la idea que son sus interpretaciones y definiciones de la situación lo que determina sus acciones y no normas, valores, roles o metas, se debe buscar comprender a las personas y su comportamiento dentro del marco de referencia de ellas mismas enmarcándolos en su contexto social, económico, político, cultural y territorial pasado y presente.”

En muchas ocasiones la utilización de metodologías de investigación cualitativas como la etnografía permiten la comprensión detallada de los puntos de vista de las personas con el objeto de estudio, entendiendo que todas las perspectivas son igualmente valiosas en la generación del imaginario urbano, como identifican Taylor y Bogdan (1994), “observando a las personas en su vida cotidiana, escuchándolas hablar sobre lo que tienen en mente, y viendo los documentos que producen, el investigador cualitativo obtiene un conocimiento directo de la vida social, no filtrado por conceptos, definiciones operacionales y escalas clasificatorias”.

García Canclini (2007) explica que en relación con el uso de métodos cuantitativos y cualitativos, “la encuesta es indispensable, así como los otros recursos cuantitativos más objetivables: los censos, las estadísticas, los datos duros. Gran parte de la sociología urbana se sigue haciendo con esos recursos y se ignoran las representaciones, los procesos culturales, y por lo tanto, los imaginarios”. Continua manifestando que “resulta indispensable trabajar en las dos dimensiones” y expresa en términos que considera un poco extremos que: “históricamente hemos tenido frente a nosotros extremos de los dos lados: los planificadores urbanos basados en la economía urbana, el estudio del desarrollo físico-espacial de la ciudad, han tomado decisiones acerca de qué

se puede construir, por dónde debe trazarse el transporte, si se debe impulsar el Metro o el Metrobus, cuánto se puede tolerar el transporte individual o cuándo estimularlo. En general se decide según criterios cuantitativos y de una pretendida objetividad, sin tomar en cuenta la experiencia vivida de los que viajan, de los que trabajan, de los que habitan la ciudad”.

De esta forma y como se ha mencionado ya, es de gran importancia la utilización de técnicas y herramientas cualitativas participantes que, sin dejar de lado necesariamente los términos cuantitativos, permitan una comprensión profunda de los fenómenos sociales observados y percibidos dentro del entorno urbano. La observación participante, es una técnica que consiste en observar atentamente el fenómeno que se quiere estudiar tomando la información que se crea relevante y registrándola para su posterior análisis. Se trata de percibir activamente la realidad exterior con el propósito de obtener los datos que previamente han sido definidos de interés para la investigación (Alonso, 1998).

Otra de las técnicas de investigación de carácter etnográfico para el estudio de los imaginarios es la entrevista de investigación social, la cual es una técnica en la que se establece una interacción entre dos personas una de las cuales, el investigador, formula determinadas preguntas relativas al tema de investigación mientras que la otra, el investigado, proporciona verbalmente o por escrito la información que le es solicitada. Mediante esta técnica se obtiene información de primera mano sobre los hechos o fenómenos objeto de investigación y se permite al investigador desarrollar la comprensión de las imágenes que el sujeto tiene de su entorno (Taylor & Bogdan, 1994).

Con lo antes mencionado es posible observar la importancia de la utilización de técnicas y herramientas metodológicas que busquen la observación y el análisis de la manera más directa los procesos sociales y culturales de la ciudad actual. Con el objetivo de intervenir positivamente en las políticas públicas que rigen el desarrollo futuro de nuestras ciudades, es fundamental buscar comprender la relación entre los principales elementos que consideramos en los procesos sociales. En este sentido habrá que considerar la utilización de metodologías abiertas a incluir la perspectiva de las personas que viven determinadas situaciones en el contexto urbano, buscando siempre conocer más a fondo las realidades sociales de nuestras ciudades, y así intervenir apropiadamente por un futuro urbano más prometedor.

5.4 Estudio etnográfico de movilidad en la periferia del AMM.

5.4.1 Introducción y justificación del estudio específico

Para el AMM se ha decidido utilizar una metodología etnográfica buscando, como se ha planteado anteriormente, observar a profundidad y comprender el fenómeno de la movilidad cotidiana a partir de sus asentamientos residenciales periféricos.

Si bien la realización de un estudio de esta naturaleza, con las limitaciones propias del investigador, no podrá nunca abarcar la dimensión geográfica total donde se manifiestan los fenómenos sociales estudiados, sí sirve de ejemplo directo del fenómeno evitando los altos costos económicos de estudios de movilidad que habitualmente se realizan en los países desarrollados.

En Francia, se realizan periódicamente encuestas de movilidad a nivel nacional y local en comunidades de más de cien mil habitantes, dichas encuestas cuentan con una metodología que permite observar el fenómeno de movilidad cotidiana en las zonas urbanas del país, sin embargo el costo económico para la realización de estas encuestas se eleva a millones de euros.

En el caso de México y específicamente del AMM, si bien se cuenta con alguna información estadística en materia de movilidad, como se ha observado antes, se ha considerado la realización de una investigación social por medio del método etnográfico, como la más adecuada para cumplir con los objetivos de investigación planteados.

Se ha definido ya que la etnografía es un proceso metodológico o modelo de investigación heterogéneo y que pone al investigador en condiciones de utilizar técnicas muy diversas (Velasco y Díaz de Rada, 1997). Igualmente hemos mencionado que este proceso metodológico parte de la antropología y que tiene como una de sus fases fundamentales el trabajo de campo.

Bernard, (1998) menciona que no es un método exclusivo de antropólogos sociales, sino que es como un encontrar a sociólogos, psicólogos, pedagogos y otros investigadores diversos, realizando trabajos de campo etnográficos. En este caso el trabajo de investigación sobre la movilidad cotidiana en las periferias del AMM se realiza con un enfoque socio-espacial por la propia formación en arquitectura del investigador. Antecedentes de estudios de esta naturaleza pueden referirse a investigaciones realizadas por la Escuela de Chicago en las primeras décadas del siglo XX (Bryman, 2001).

Dentro de la intención al proponer la realización de este estudio de campo sobre movilidad en las zonas periféricas, se ha considerado también poner en manifiesto los aspectos contrastantes, positivos y negativos, del modo de habitar y hacer ciudad que hoy en día se practica en nuestra área metropolitana.

Se ha tomado como base el pensamiento de que existe una relación directa entre el lugar de residencia y los desplazamientos cotidianos que se realizan a partir de la residencia.

Para este estudio de campo se ha considerado que la residencia o la elección del lugar de residencia forma parte de un proyecto familiar complejo en el que la creación de un hogar juega un rol central. La formación de un hogar es un proyecto familiar que marca el paso de la vida individual o en pareja a la familiar.

Como parte de las políticas y tendencias de desarrollo habitacional, hemos mencionado ya que el AMM ha experimentado un acelerado crecimiento que se extiende horizontalmente en el territorio formando día con día nuevas periferias. Este modelo de crecimiento va de la mano del imaginario propio del proyecto de creación del hogar, en el cual la propiedad de una vivienda se convierte casi indispensable.

En este sentido, se considera que la influencia de los medios de comunicación en los procesos de identificación cultural, crean la concepción dominante de la importancia de la propiedad para la construcción del hogar, reflejo de la vida familiar ideal que constituye la identidad del modelo de la felicidad de la familia.

De tal suerte, el hogar se convierte en el centro de consumo y de producción doméstica, que para la satisfacción de los proyectos individuales de los miembros de la familia, se inscribe dentro de lo que Daniel Pinson (2001) llama un “sistema de lugares” complejos. Estos sistemas de lugares se refieren al conjunto de desplazamientos que, a partir del hogar como eje central, dan lugar a la movilidad cotidiana.

Pinson (2001) habla sobre el concepto del “peregrinaje” el cual se refiere a la gestión de la multiplicidad de desplazamientos, fundados sobre la combinación óptima de trayectos y de paradas entre destinos, de los cuales uno invariablemente será el lugar de residencia. Este peregrinaje está formado por los desplazamientos que se generan a partir del hogar y que a su vez forman los sistemas de lugares antes mencionados.

En el estudio que realiza este investigador francés Pinson (2001) se pretende analizar estos sistemas de lugares que se generan en los núcleos familiares en las periferias urbanas, pero al mismo tiempo se dejan entrever las grandes diferencias entre el concepto mismo de periferia urbana en la metrópoli analizada con el AMM.

En su estudio donde se analizan los hogares que se localizan en zonas periurbanas de la metrópoli de Aix-Marseille-Provence, la segunda más grande de Francia, se observa que la elección de habitar en estas zonas periféricas parte de la idea de alejarse de los aspectos negativos de la ciudad congestionada y poder tener un mayor espacio inmerso en el campo. Si bien este proyecto de vivir inmerso en el campo sin tener que necesariamente aislarse de la ciudad parece un tanto utópico, es cierto que en muchas regiones Europeas es hasta cierto punto posible y los habitantes consiguen una serie de características de confort positivas por el hecho de habitar en la periferia.

En el caso del AMM parece bastante claro que no es precisamente la idea de una vida más desahogada de la ciudad o la inmersión en el campo lo que motiva a las personas a habitar en las periferias. Al hablarse de una ciudad con una economía en desarrollo en la cual muchos de sus habitantes presentan dificultades económicas, la ocupación de las residencias periféricas se debe a que no se presentan otras opciones económicamente viables.

En este sentido, la justificación de este trabajo reside en buscar comprender a lo que sucede en tema de movilidad cotidiana con los habitantes que ocupan estas residencias periféricas y generar una verdadera reflexión sobre la manera de hacer ciudad que se practica actualmente en el AMM.

5.4.2 Selección de la zona específica para el estudio

Los investigadores que trabajan con metodologías etnográficas se encuentran generalmente y de manera intensa cara a cara en contextos sociales de tamaño reducido (Ferrándiz 2011). Es precisamente por esto que para la realización de este estudio ha sido necesario, a pesar de tratar una problemática un tanto generalizada en el AMM, hacer una elección de una zona específica que cumpla con las características que nos permitan ejemplificar y comprender el fenómeno estudiado.

Uno de los factores determinantes en el diseño de la investigación es seleccionar el lugar donde se realice el trabajo de campo, ya que los estudios etnográficos, se tiñen de las características y procesos del lugar en el cual tocan tierra (Ferrándiz 2011).

Hammersley y Atkinson (1994) sostienen que la propia selección del campo para la realización del estudio puede cambiar de manera sustancial aspectos de diseño previo, y que a manera de retroalimentación, el diseño de la investigación ayuda a acotar y reajustar el campo.

Bernard (1995) al referirse a la selección del sitio, considera a su vez que no hay razón para seleccionar un sitio problemático o difícil de abordar si se puede encontrar uno equivalente mucho más sencillo, al menos que el investigador busque precisamente un lugar de conflicto donde se manifiesten intensamente tensiones que se pretendan investigar.

En este sentido es importante enfatizar que para la selección del campo para la realización de este estudio se ha tomado en cuenta además de los elementos propios de interés para el estudio, la situación particular de violencia que se vive en el AMM, es decir, se ha buscado no sólo una zona que cumpla con las características deseadas para el estudio de zona habitacional periférica y de interés en tema de movilidad, sino que también se ha buscado tomar las mayores precauciones al no seleccionar una zona problemática en cuestiones de violencia e inseguridad que pongan en riesgo la seguridad del investigador.

En cuanto a la duración del trabajo de campo es muy importante mencionar que este depende de la investigación propia. Los estudios de campo profesionales pueden durar entre pocos meses y décadas, dependiendo de cada caso (Scheper-Hughes, 1997). Generalmente para profesores o investigadores de muchas universidades no es imposible planificar trabajos de campo largos y continuados, así que la estrategia de la investigación puede variar y estructurarse en estancias más cortas durante temporadas más largas (Ferrándiz 2011).

En este caso, teniendo la limitación del tiempo para la realización de la investigación durante los estudios doctorales y tomando en cuenta lo invertido en la formación doctoral, en la documentación y la elaboración del marco teórico y estado del arte del documento, además de la estancia de investigación en el extranjero, se ha dedicado parte del último año de los estudios doctorales al estudio de campo en la zona seleccionada. Igualmente el tiempo para la realización del estudio, las características específicas buscadas para la zona de estudio de interés y las limitaciones propias del investigador en términos de medios humanos de recolecta de información, de disponibilidad, de seguridad y de familiarización con el espacio socio-geográfico han sido tomados en cuenta para la determinación de la zona específica de estudio.

Para el estudio específico en México, y como se verá más adelante en el caso estudiado en Francia se ha buscado seleccionar zonas periféricas con características de movilidad interesantes para el estudio por mostrar una importante relación de movilidad con otros municipios de la misma área metropolitana y principalmente de estrato socio-económico medio, según cada contexto.

-Municipio de Apodaca

Ya que se trata de una investigación que busca ejemplificar la situación en un área metropolitana de grandes dimensiones y que se compone de varios municipios metropolitanos, inicialmente se han analizado los datos demográficos y en materia de desarrollo habitacional y de movilidad de sus municipios para seleccionar el de mayor interés particular y posteriormente poder seleccionar una zona específicamente dentro de este municipio. Analizando los datos y las características que se explicarán más detalladamente a continuación, se ha seleccionado en una primera escala el municipio de Apodaca.

Apodaca es un municipio del estado de Nuevo León, que forma parte del Área Metropolitana de Monterrey, se localiza en el noreste del área metropolitana, con una superficie de 23,803 hectáreas (238.03 kilómetros cuadrados: INEGI, 2005) y limita con los municipios metropolitanos de San Nicolás de los Garza, Guadalupe y General Escobedo, así como con Pesquería y General Zuazua.

Según el Plan de Desarrollo Urbano de la Zona Conurbada de Monterrey (2008), para el año 2010 Apodaca fue el 4to. Municipio más poblado del AMM, con una población de 456,587 habitantes y para el año 2020 se prevé que sea el tercer municipio más habitado con una población de 555,111 habitantes, sólo detrás de los municipios de Monterrey y Guadalupe.

Igualmente se observa que durante el periodo de los años 2000-2005 el crecimiento porcentual de viviendas en el municipio de Apodaca fue de un 51.9%, segundo municipio con más crecimiento porcentual, tan sólo detrás del municipio de García. Este crecimiento de casi 52% representa cerca del 12% del crecimiento total de las viviendas del área metropolitana.

En cuanto a la movilidad cotidiana, según el Plan Sectorial de Vialidad y Transporte del Consejo Estatal de Transporte de Nuevo León (2008), Apodaca es el 3er. municipio del AMM que menor retención de los viajes domicilio-trabajo manifiesta dentro del mismo municipio, tan sólo detrás de los municipios de Juárez y Escobedo. Los viajes domicilio-trabajo de Apodaca se distribuyen principalmente en un 49.9% dentro del mismo municipio, 20% hacia el municipio de Monterrey y 15.6% al municipio de San Nicolás.

Otro punto importante de la selección del municipio de Apodaca, además de su localización, su alto crecimiento demográfico, su desarrollo de viviendas y sus características de desplazamientos cotidianos, es el hecho de que es un municipio en el cual la mayoría de su población es de los estratos socioeconómicos medio y medio-bajo (Plan de Desarrollo Urbano de la ZCM, 2008), lo cual genera un interés particular, ya que como hemos mencionado en el marco teórico, es la población económicamente más desfavorecida la que presenta las mayores dificultades y es más vulnerable a los procesos de exclusión social en la ciudad contemporánea.

A su vez, en los últimos años el municipio de Apodaca se ha convertido en uno de los centros industriales más importantes del estado y del país. Actualmente este municipio es la sede de numerosas industrias mexicanas y extranjeras, además del Aeropuerto Internacional de Monterrey.



Figura 16: Imágenes del Monumento Apodaca “Motor de Nuevo León” y el Aeropuerto internacional de Monterrey en el municipio de Apodaca Fuente: Google.

En cuanto a su infraestructura vial el municipio de Apodaca está comunicado con el resto del AMM principalmente por vías como la carretera Miguel Alemán, carretera Apodaca, carretera Laredo y el Anillo Periférico que se conecta con la carretera Nacional. Igualmente por el municipio de Apodaca atraviesan vías férreas utilizadas para el transporte de mercancías y que a su vez fueron hasta principios de siglo utilizadas como transporte de pasajeros.

Precisamente en este contexto de cambios de infraestructura y desarrollo industrial, es importante mencionar que el Municipio de Apodaca ha presenciado un gran desarrollo principalmente a partir de la segunda mitad del siglo XX, pasando de ser una comunidad primordialmente rural a una comunidad urbana integrada al AMM.

-Colonias Santa Rosa y Paseo de los Nogales.

Como explica Jean Bazant (2008) la frontera entre lo urbano y lo rural es una línea imaginaria y que además se encuentra en constante movimiento. Generalmente la ciudad actúa como un imán que atrae constantemente nuevos territorios a la mancha urbana. No son siempre grandes extensiones de terreno que se incorporan rápidamente a la ciudad sino pequeñas porciones que se aglutinan día con día en un proceso paulatino.

En el caso de Apodaca el proceso de urbanización presenta algunas particularidades interesantes al momento de la creación de nuevas periferias, propias de una ciudad que ha visto su desarrollo económico y transformación urbana en los últimos años. Como parte de este aglutinamiento paulatino de terrenos de nuevos fraccionamientos se han integrado y de alguna manera transformado históricos asentamientos agrícolas que anteriormente se encontraban fuera de la mancha urbana.

La institución de Apodaca como municipio se da en el año de 1851 y no es sino hasta el año de 1981 que se le da el rango de Ciudad. Originalmente el territorio de Apodaca estaba constituido por siete haciendas principales: las Haciendas de San Francisco en la actual cabecera municipal, Agua Fría, Huinalá, San Miguel, El Mezquital, La Encarnación y Santa Rosa.

La Hacienda de Santa Rosa fue hasta principios del siglo XX una relativamente prolífica localidad productora de productos agrícolas, localizada fuera de la mancha metropolitana inmersa en el campo.

Paulatinamente los terrenos rurales de la Hacienda Santa Rosa han sido ocupados, principalmente por nuevos desarrollos habitacionales, respetando sólo el centro histórico de alrededor de cuarenta manzanas, atravesadas por el Río Pesquería y entre las cuales se encuentran aún la plaza central, la iglesia y construcciones de adobe que datan de más de un siglo.

Ha sido sobre todo en los últimos años que las políticas públicas han permitido el desarrollo acelerado de los asentamientos habitacionales provocando la creación de estas nuevas periferias urbanas.

Si bien el interés de este estudio no es investigar específicamente ni la transformación del espacio urbano, la pérdida del patrimonio o los contrastes del mundo rural y urbano, la heterogeneidad propia de este sitio específico con diferentes tipos de asentamientos es particularmente interesante para analizar el fenómeno de residencia periférica y la movilidad cotidiana, ya que puede presentar una perspectiva distinta entre los vecinos habitantes de esta zona.

Por lo tanto la zona específica seleccionada para el estudio es precisamente la zona de la histórica Hacienda Santa Rosa, ahora colonia Santa Rosa y el fraccionamiento colindante privado Paseo de los Nogales.

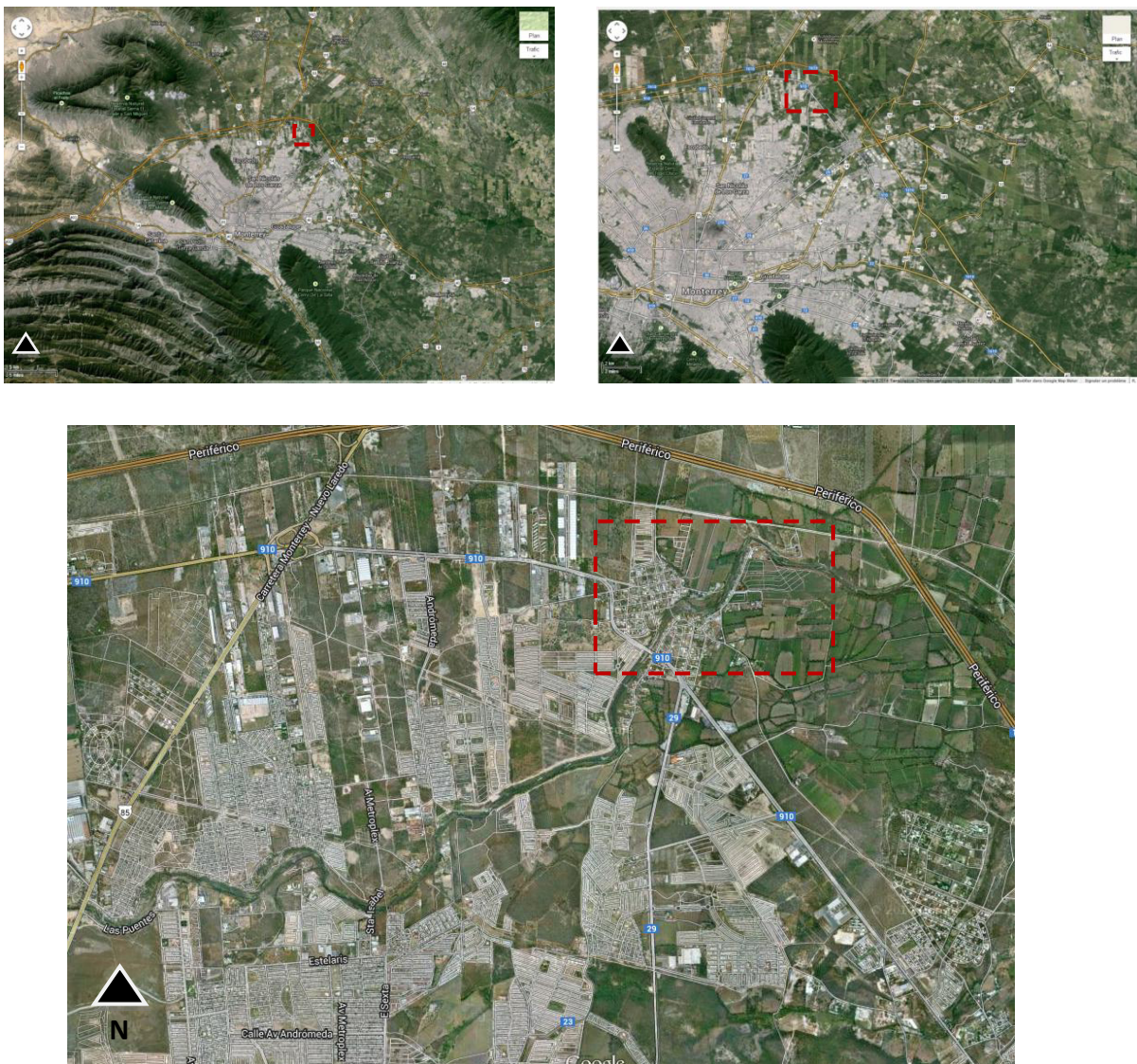


Figura 17: Localización de la zona seleccionada para el estudio específico dentro del AMM. Fuente: Google Maps.

En las imágenes se muestra inicialmente la localización general de la zona de estudio en relación con la mancha metropolitana y posteriormente más específico ambas colonias a analizar.

Por un lado la estructura tradicional de la colonia Santa Rosa correspondiente a la antigua Hacienda de alrededor de 40 Manzanas y en otro cuadro la zona correspondiente, al fraccionamiento privado Paseo de los Nogales (aun sin construir en esta imagen satelital), colindante a la zona tradicional de la Hacienda.

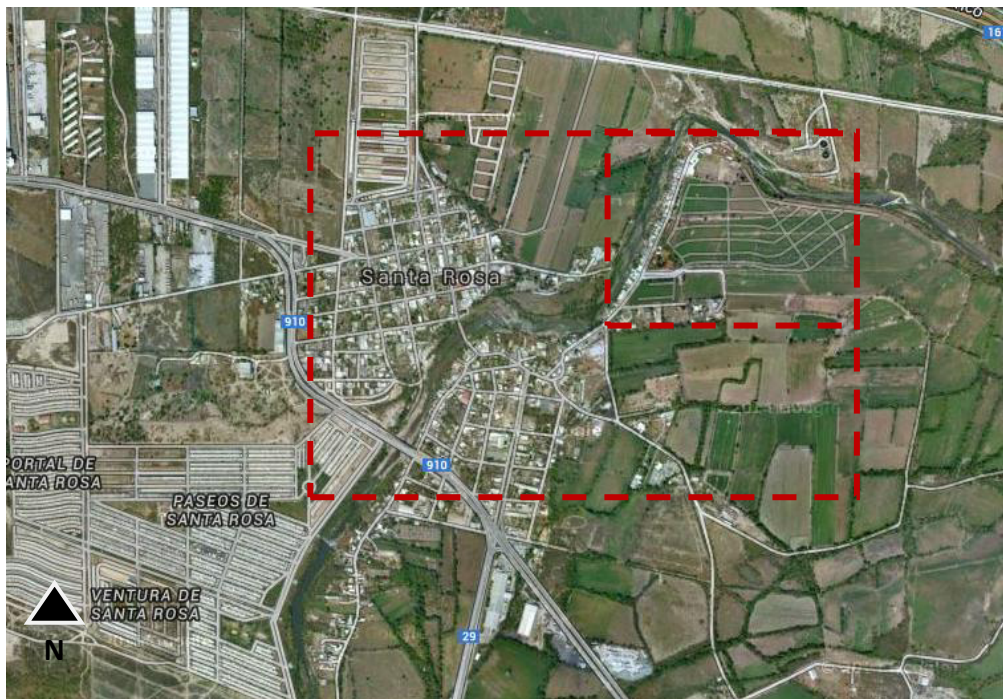


Figura 18: Localización de la zona seleccionada para el estudio específico dentro del AMM.

Fuente: Google Maps.

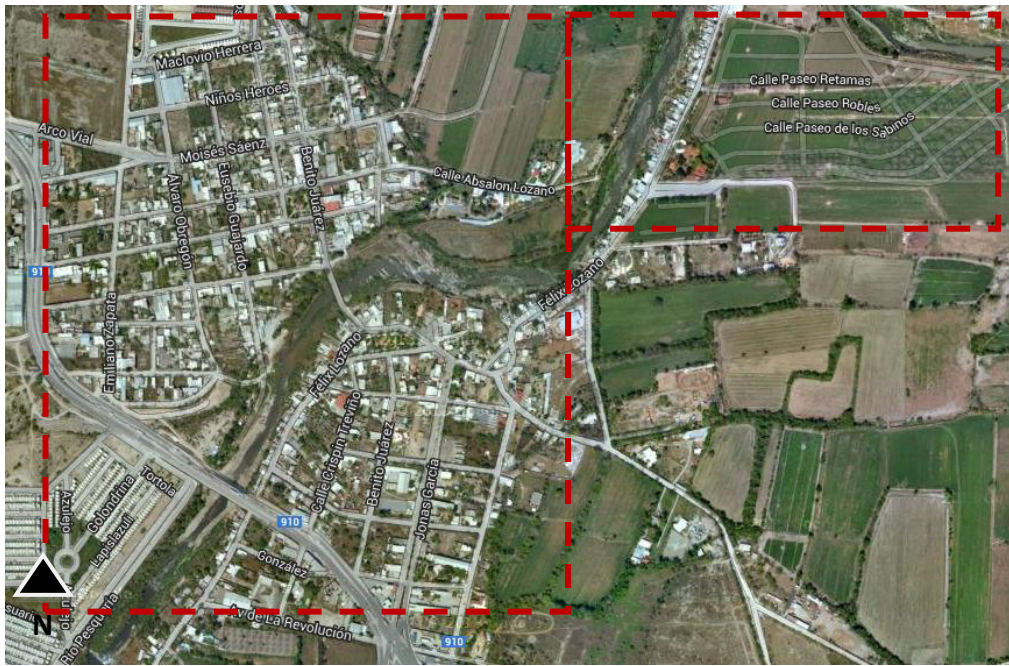


Figura 19.: Localización de la zona seleccionada para el estudio específico dentro del AMM.

Fuente: Google Maps.

La zona de la histórica Hacienda Santa Rosa y el nuevo fraccionamiento habitacional Paseo de los Nogales seleccionado para el estudio se encuentran aproximadamente entre los 20 y 23 km de distancia recorriendo las vías que conectan con el centro de la Ciudad de Monterrey y las principales zonas de empleo del municipio de San Nicolás, ambos considerados los principales destinos de los viajes cotidianos domicilio-trabajo saliendo del municipio de Apodaca.

El servicio de transporte urbano colectivo con el que cuenta a relativa proximidad la zona seleccionada se ve reducido a los autobuses de tres líneas: la ruta R-117, la R-213 y R-527.

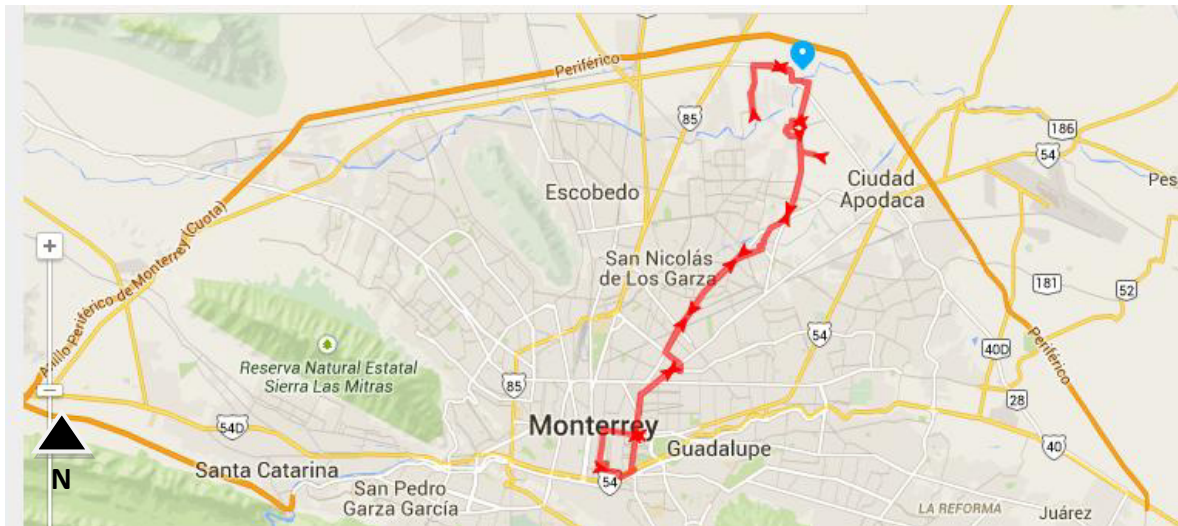


Figura 20: .Recorrido de la línea de transporte de autobuses urbanos R-117 Santa Rosa.

Fuente: mty.rutadirecta.com.

La ruta R-117 de transporte colectivo por medio de autobuses urbanos se subdivide en 2 diferentes líneas: R-117 Santa Rosa y R-117 Paseo de Santa Rosa, con recorridos que tienen como punto común de destino áreas dentro del centro de la Ciudad de Monterrey. La longitud promedio de las líneas es de 60 km de recorrido total y en teoría intersectan en recorrido de otras líneas para realizar conexión y llegar a otros puntos del AMM.



Figura 21: Recorrido de la línea de transporte de autobuses urbanos R-117 Paseo de Santa Rosa. Fuente: mty.rutadirecta.com.

La ruta R-213 tiene una longitud aproximada de 55 kilómetros y conecta la zona de Santa Rosa con la Universidad Autónoma de Nuevo León. Esta línea pasa por la zona del centro de la ciudad de San Nicolás y conecta con algunos de los principales puntos comerciales de este municipio.

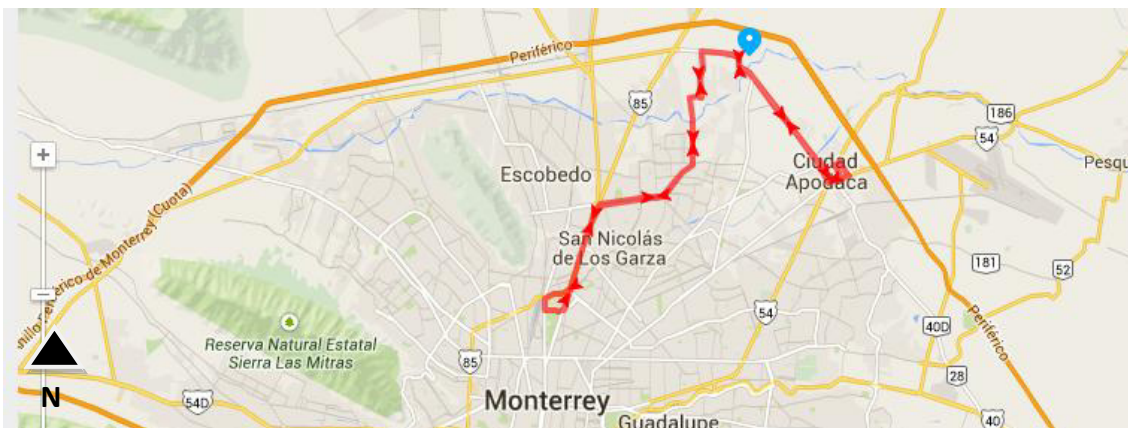


Figura 23: Recorrido de la línea de transporte de autobuses urbanos R-213 Apodaca-UANL. Fuente: mty.rutadirecta.com.



Figura 22: Recorrido de la línea de transporte de autobuses urbanos R-527 Apodaca-Directo.

Fuente: mty.rutadirecta.com.

Por su parte la ruta R-527 es una línea intramunicipal de aproximadamente 68 kilómetros de recorrido que conecta la cabecera municipal del municipio de Apodaca con la zona norte de Santa Rosa y la zona sur del mismo municipio, donde igualmente se intersecta con otras líneas de autobuses urbanos.



Figura 24: Imágenes de los autobuses urbanos de las rutas R-213 y R-527.

Fuente: mty.rutadirecta.com y Google Maps.

5.4.3 Reflexión propia sobre el objeto y sujeto de estudio

Como se ha mencionado en la primera parte de este documento al hablar sobre las limitaciones del estudio mismo, ninguna investigación de carácter social está exenta del “punto de vista” del investigador, es decir sus propias ideologías, orientaciones y valores. En este sentido con la intención de realizar una investigación académica lo más articulada y objetiva posible para generar un análisis crítico, resulta importante hacer una reflexión propia del punto de vista que se tiene sobre el objeto y el sujeto de estudio previo al ejercicio de observación participante.

La importancia de esta breve reflexión reside en comprender la raíz misma de la investigación, ya que esta nace de la preocupación real por la realidad cotidiana de los habitantes de las zonas periféricas del AMM.

En base a la reflexión propia del investigador previa a este estudio específico a profundidad, se puede resumir el hecho de que las zonas periféricas del AMM, especialmente aquellas económicamente desfavorecidas, presentan importantes problemas de exclusión social. Son zonas mal dotadas de servicios básicos urbanos, con una infraestructura y servicio de transporte público de muy baja calidad que dificulta su integración con las fuentes de empleo, educación y ocio del Área Metropolitana, poniendo en evidencia el fracaso del modelo de hacer ciudad que se practica actualmente en nuestra metrópoli.

A pesar de que estas observaciones puedan parecer razonables o incluso evidentes no sólo para la opinión profesional de investigadores del tema sino para algunos sectores de la opinión pública, retomando lo mencionado por Pierre Bourdieu (1999), “Hablar hoy de suburbio problemático o de gueto es evocar casi automáticamente, no realidades por otra parte ampliamente desconocidas por quienes hablan de ellas con la mayor naturalidad...sólo es posible romper con las falsas evidencias y los errores inscritos en el pensamiento sustancialista de los lugares si se efectúa un análisis riguroso de las relaciones entre las estructuras del espacio social y las del espacio físico.”

Es precisamente aquí que nace una investigación de esta naturaleza, para obtener un conocimiento más amplio sobre el objeto y el sujeto estudiado y poder reafirmar o contrarrestar estas imágenes negativas prejuizadas.

5.4.4 Estudio de observación participante y caracterización

De entre los distintos grados de implicación posibles es la llamada observación participante, la más extendida en la disciplina antropológica. Esta observación participante puede entenderse como un proceso metodológico de estructura flexible por medio del cual el investigador toma parte en las actividades cotidianas, en las interacciones y los sucesos del grupo estudiado (Paul, 1953).

La propia naturaleza de los estudios etnográficos en ocasiones puede poner en sospecha la validez de los datos obtenidos y del conocimiento construido a partir de estos datos, en comparación con otras técnicas de carácter cuantitativo. A pesar de las dudas que puedan plantearse sobre la validez de los estudios de campo etnográficos, principalmente en los que priorizan la observación participante, Bernard (1995) los defiende en base a las siguientes razones:

1. El trabajo de campo de observación participante permite al investigador utilizar un alto número de técnicas y por lo tanto recoger una gran variedad de datos de distinta naturaleza.
2. La propia presencia en el campo reduce el problema de la reacción ante la presencia del investigador como un extraño, normalizando así sus acciones de investigación como la elaboración de censos, entrevistas, videos, fotografías, etc.
3. La presencia directa en el campo durante un tiempo determinado es de gran ayuda para que el investigador logre entender la propia situación que se investiga y consecuentemente se plantee las preguntas adecuadas a responder en la investigación.

4. Sólo la presencia en el campo proporciona el conocimiento intuitivo del fenómeno estudiado, pudiendo así el investigador atribuir los significados adecuados a las acciones sociales observadas.
5. Existen muchos problemas que solamente pueden ser estudiados y comprendidos mediante la estancia y la inmersión en el campo.

Precisamente tomando en cuenta las razones por las cuales un estudio que proponga que la observación directa es importante, se considera de gran importancia el recurso de la fotografía como medio de difusión de esta realidad.

El mismo Bourdieu (1965) en su ensayo sobre los usos sociales de la fotografía “Essai sur les usages sociaux de la photographie” menciona que es una importante herramienta de análisis social, que presenta un instante o momento decisivo para luego ser observado, interpretado y analizado, y que la relación entre la sociología y la fotografía se manifiesta en lo que podemos denominar el ojo sociológico, es decir una perspectiva social en la fotografía como instrumento de análisis.

A continuación se muestran algunas imágenes que proyectan la tipología de viviendas y equipamientos de los barrios analizados y que ayudan mediante la observación a comprender los componentes y los patrones de comportamiento e interacción en la zona del estudio.

Inicialmente las fotografías muestran las características arquitectónicas y urbanas de la zona correspondiente al barrio antiguo de Santa Rosa. En ellas es posible observar una tipología de construcción característica de desarrollos de su época, donde entre otras cosas resaltan equipamientos como la iglesia y la plaza principal. Además se observa el tipo de calle y su uso como elemento integrador de la sociedad.



Imagen 1: La iglesia frente a la plaza principal.



Imagen 2: Imagen que muestra la tipología de viviendas tradicionales de la zona de la colonia Santa Rosa.



Imagen 3: Imagen que muestra la utilización del espacio público de la calle tradicional como elemento integrador, entre la arquitectura clásica de la colonia.



Imagen 4: Imagen que muestra la utilización del espacio público de la calle tradicional como elemento integrador, entre la arquitectura clásica de la colonia.



Imagen 5: Imagen que muestra la colindancia entre ambas colonias analizadas en el estudio



Imagen 6: Imagen que muestra la entrada principal a la colonia privada Paseo de los Nogales.

A continuación se muestran las fotografías del nuevo fraccionamiento privado colindante a Santa Rosa, el fraccionamiento Paseo de los Nogales.

En estas fotografías es posible observar que el fraccionamiento Paseo de los Nogales muestra una clara diferencia en la tipología de viviendas con respecto a lo observado en las de la zona colíndate de la colonia Santa Rosa.



Imagen 7: Imagen que muestra la entrada principal con la caseta de seguridad que regula el acceso y la salida a la colonia privada Paseo de los Nogales.



Imagen 8: Imagen de la calle principal de acceso a la colonia privada Paseo de los Nogales.

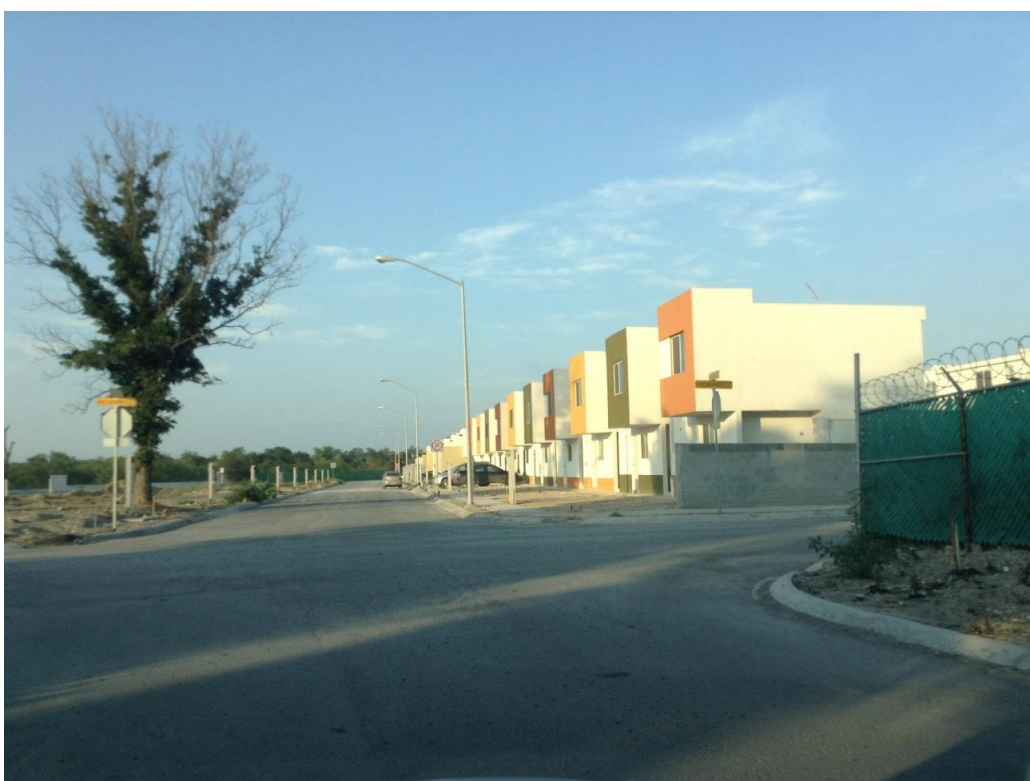


Imagen 9: Tipología de viviendas y espacios de la colonia privada.



Imagen 10: Imagen que muestra lotes abandonados dentro del fraccionamiento privado.



Imagen 11: Tipología de viviendas ocupadas dentro del fraccionamiento.

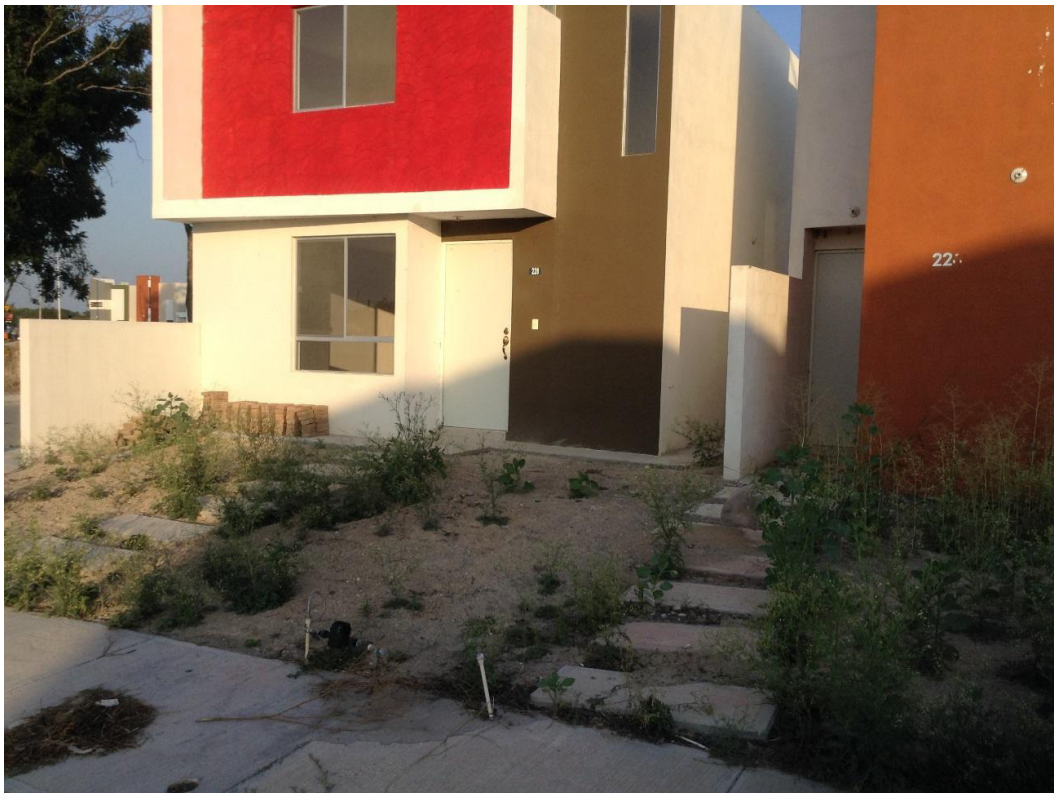


Imagen 12: Imagen que muestra viviendas abandonadas dentro del fraccionamiento.



Imagen 13: Viviendas ocupadas y ocupación de la calle con los vehículos privados.



Imagen 14: Imagen de viviendas y lotes abandonados a un costado.



Imagen 15: Imagen de parque del fraccionamiento.



Imagen 16: Imagen de parque del fraccionamiento con juegos infantiles.



Imagen 17: Imagen de parque del fraccionamiento con cancha deportiva.



Imagen 18: Imagen de viviendas construidas y viviendas en proceso de construcción.

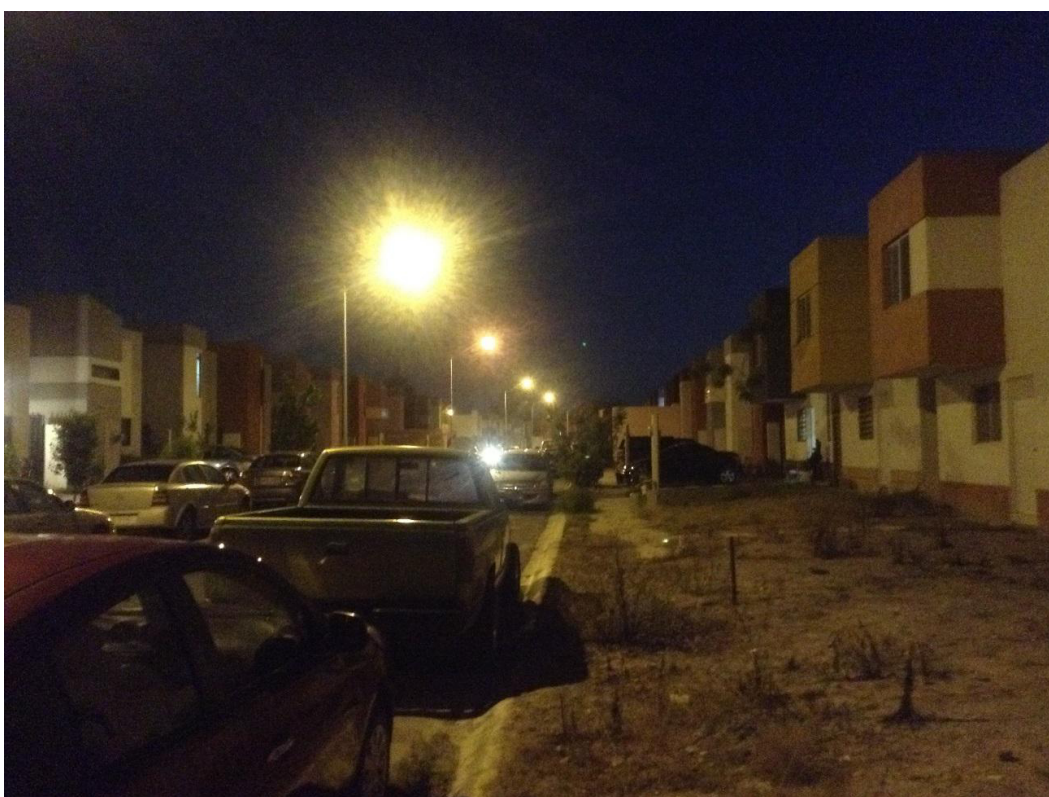


Imagen 19: Imagen nocturna del fraccionamiento, entre viviendas ocupadas y abandonadas,

5.4.5 Encuestas y entrevistas de movilidad

Como se ha señalado antes, la intención de este estudio es la de realizar una investigación cualitativa que utilice diversas técnicas y que nos permita aproximarnos a comprender el fenómeno de la movilidad a partir de las periferias urbanas.

Para obtener la información de la percepción directamente de los individuos se utilizan principalmente dos técnicas que son las entrevistas y las encuestas. En el caso del procedimiento de las entrevistas, Francisco Ferrándiz (2011) menciona que, como regla general, suele ser más efectivo hacer preguntas del tipo descriptivo que no puedan ser contestadas con monosílabas o con una palabra específica. Ferrándiz hace hincapié en el hecho de que “cuanta mayor oportunidad tengan las personas entrevistadas de expresar sus experiencias, sensaciones y puntos de vista, con sus propias palabras, imágenes y metáforas, más rica y matizada será la entrevista”. Igualmente menciona que es posible realizar una sola entrevista o varias por individuo y que hay que evitar que estas entrevistas se conviertan en una especie de interrogatorio o examen.

Precisamente para el caso de este estudio específico se ha decidido realizar una serie de entrevistas generales previas con los informantes que se ha tenido primer acceso en la zona seleccionada. Posteriormente en base a los discursos predominantes de estas entrevistas previas se ha procedido a la elaboración de una encuesta bien definida para obtener datos más concretos y desarrollables posteriormente.

En este caso se ha buscado generar una encuesta que permita obtener la mayor información posible de cada encuestado de la manera más práctica y facilitar así su posterior desarrollo para el estudio.

Precisamente la creación de la encuesta para este estudio se considera uno de los elementos metodológicos más importantes ya que representa una estructura alternativa a las encuestas tradicionales. La estructura de la encuesta creada se puede explicar en dos partes generales, la primera donde

se interroga al individuo de manera consciente con preguntas de opinión sobre el tema estudiado y una segunda parte donde se pretende obtener información sobre los patrones de movilidad del individuo.

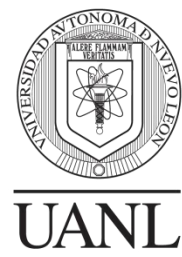
El cuestionario comienza con una serie de preguntas simplificadas sobre los datos generales de la persona encuestada y la percepción sobre lo relacionado a su lugar de residencia, así como lo ligado a la movilidad y el transporte a partir de él.

Estas preguntas se consideran de respuestas conscientes, es decir que la persona encuestada responde tras reflexionar con su opinión a determinados interrogantes lo cual sin duda es muy importante para el estudio.

A continuación se muestra el cuestionario aplicado a los habitantes de la zona, mismo cuestionario que fue utilizado en el proceso de encuestas para el caso de estudio internacional, traducida al idioma francés y adaptada en pequeños detalles del contexto local.



Facultad de Arquitectura
Universidad Autónoma de Nuevo León
Doctorado en Arquitectura y Asuntos Urbanos
Encuesta sobre residencia y movilidad



Género: F M **Edad:** _____

Ocupación:

Estudiante Empleado/a Desempleado/a Ama de casa Jubilado/a

Situación familiar:

Soltero/a Casado/a Viudo/a

Cantidad de hijos: _____

1.- ¿Hace cuánto tiempo es usted vecino de este fraccionamiento?

Menos de 1 año Entre 1 y 2 años Entre 2 y 3 años Más de 3 años
 (¿Cuántos años?) _____

2.- ¿Es usted propietario o renta su vivienda?

Propietario Renta

3.- De ser propietario, ¿Por qué medio adquirió usted su vivienda?

Crédito bancario o financiero Crédito INFONAVIT (Programas de gobierno)
 Ahorros personales
 Otro o combinación de varias de estas opciones: _____

4.- ¿Cuál es la razón principal por la que usted ha decidido habitar en este fraccionamiento?

Familia Precio Seguridad Localización Tipos de casas
 Equipamientos y servicios
 Otros: _____

5.- ¿Principalmente qué medio de transporte utiliza para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?

Auto propio Transporte público A pie Otro: _____

6.- ¿Considera usted que su fraccionamiento cuenta con un buen servicio de transporte público?

Sí No No sé ¿Por qué?: _____

7.- ¿Considera usted que sus desplazamientos cotidianos y frecuentes representan una dificultad en cuanto al esfuerzo y tiempo invertido?

Sí No ¿Por qué?: _____

8.- ¿Generalmente cuánto tarda en llegar a sus destinos cotidianos y frecuentes (trabajo, escuela, etc.)?

Menos de 15 minutos Entre 15 y 30 minutos Entre 30 y 45 minutos

Entre 45 y 60 minutos

Más de 60 minutos

9.- ¿Considera usted que la localización de su residencia le es conveniente para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?

Sí No No sé ¿Por qué?: _____

10.- ¿Considera usted que su fraccionamiento se encuentra bien integrado al resto de los fraccionamientos vecinos y a su municipio?

Sí No No sé ¿Por qué?: _____

11.- ¿De ser posible cambiaría usted su lugar de residencia por uno más cercano a sus destinos cotidianos y frecuentes aunque esto representara habitar en una vivienda más pequeña o un departamento?

Sí No No sé ¿Por qué?: _____

Posteriormente se ha creado una tabla matriz donde se incluyen las “prácticas” y las “formas” de movilidad de cada individuo encuestado. La intención principal de esta tabla matriz es obtener la mayor información posible para comprender los patrones de movilidad cotidiana y frecuente de cada individuo analizado en los hogares específicos y a partir de ella desarrollar las representaciones sociales en lo que llamamos mapas de movilidad.

Se considera que la tabla matriz desarrollada tiene varias virtudes, a nivel de la aplicación de la encuesta la virtud principal es que representa un importante avance en cuanto a la practicidad de recolecta de mucha información en poco tiempo y con la mayor naturalidad posible, de forma que la persona encuestada no se ve absorbida por una encuesta larga en la que sus repuestas finales pueden ser condicionadas por el tedio de una entrevista larga y repetitiva.

La segunda gran virtud de la tabla matriz de “prácticas” y las “formas” de movilidad desarrollada se manifiesta en la gran cantidad de información que se puede obtener con ella, ya que se interroga al individuo sobre la frecuencia, el lugar, el medio de transporte y el tiempo, es decir las “formas” con las que realiza cada una de las principales “prácticas” de movilidad, arrojando un importante número de datos adicionales específicos que complementan las preguntas iniciales de la encuesta para comprender el fenómeno estudiado. Las respuestas que da cada persona entrevistada a esta serie de cuestionamientos de la tabla matriz son a priori directas y con menor reflexión que las preguntas tradicionales y nos ayudan a de una manera simplificada a obtener mucha información sobre los patrones que componen la dinámica de movilidad de cada persona y por supuesto de cada hogar.

A continuación se muestra la tabla matriz de “prácticas” y las “formas” de movilidad desarrollada para el estudio.

PRÁCTICAS			TRABAJO	ESTUDIOS	COMPRAS	ACT. OCIO	VISITAS FAM/AMIGOS	ACT. NIÑOS
FORMAS	F R E C U E N C I	Diario	Cotidiano					
		Varios por semana	Frecuente					
		Una vez por semana						
		Menos de una vez por semana	Ocasional					
LUGAR								
FRACCIONAMIENTO (BARRIO) Y BARRIOS VECINOS	¿Dónde?							
MUNICIPIO	¿Dónde?							
ÁREA METROPOLITANA (OTRO MUNICIPIO)	¿Cuál municipio?							
Comentarios y otros lugares	MEDIO DE TRANSPORTE							
	- Auto propio							
	- Transporte urbano							
	- Caminando							
	- Otro: _____							
	TIEMPO							
	Menos de 15 minutos							
	De 15 a 30 minutos							
	De 30 a 45 minutos							
	De 45 a 60 minutos							
Más de 60 minutos								

Haciendo referencia al método de entrevistas para recolectar información utilizado por Daniel Pinson y Sandra Thomann (2011), profesores de L'Institut d'Urbanisme et Aménagement Régional de la Universidad Aix-Marseille, en su obra "La Maison en ses Territoires", para este estudio de campo específico en la periferia del AMM se ha considerado también que el hogar juega el rol central en la movilidad cotidiana, como punto de destino o anclaje final del desplazamiento. Si bien el hogar forma parte de un proyecto de vida familiar, cada miembro de la familia tiene características individuales y proyectos propios que generan sus desplazamientos y que caracterizan su propia movilidad cotidiana a partir de este mismo punto de residencia.

En su estudio realizado en Área Metropolitana de la Ciudad de México Navarro & Guevara, (2000) analizan en base a encuestas en colonias populares, como los roles y relaciones de parentesco entre los diferentes miembros del hogar desempeñan un papel esencial en los motivos, amplitud y destinos de los traslados, así como en el uso de determinados modos de transporte y apropiación del espacio urbano.

Las mujeres, muchas veces dedicadas a tareas domésticas, ven restringido su ámbito espacial de vida cotidiana al terreno de la colonia o barrio de residencia, en desplazamientos como ir de compras o llevar y traer a los niños a la escuela, aunque su horizonte se amplía de manera sucesiva en el caso de las mujeres trabajadoras. (Salazar, 1999). El porcentaje de amas de casa, reportado por Navarro (1988), que declaran no utilizar comúnmente ningún modo de transporte resulta, no obstante, sorprendentemente alto de un 46%.

Por otro lado, la movilidad del hombre, en su rol de jefe y proveedor de la familia, es geográficamente más extensa y se encuentra condicionada principalmente por las oportunidades laborales disponibles y no tanto por la necesidad de proximidad al hogar, lo que le convierte en el mayor usuario de modos de transportación motorizados (Navarro 1988).

En este sentido, para este estudio en la periferia del AMM se ha decidido tomar el hogar como punto de referencia para las entrevistas y encuestas de movilidad, así como para el posterior ejercicio complementario de creación de mapas de movilidad en el territorio. Es importante tomar en cuenta que en el

contexto actual del Área Metropolitana de Monterrey donde se presentan altos índices de inseguridad y violencia no ha sido precisamente sencillo lograr una gran participación de los individuos en el estudio en los términos más favorables en cuanto a cantidad de encuestas y entrevistas realizadas y el propio acceso a la información personal, sin embargo se ha buscado en medida de lo posible, desarrollar un estudio de la manera más seria y completa, que permita una aproximación cualitativa y una observación directa del fenómeno que se estudia.

Entre las particularidades fundamentales del método de entrevistas y encuestas utilizado, sobresale el hecho de que se han hecho directamente a domicilio. Tanto para la realización de las entrevistas previas a los informantes, como las encuestas y las entrevistas posteriores a los casos de estudio seleccionados, se ha buscado que sean registradas sistemáticamente y que en la mayoría de las ocasiones todos los miembros de la familia se encontraran en el hogar para entrevistarlos de manera grupal o individual.

A su vez, se ha buscado tomar en cuenta los detalles descriptivos sobre la calidad de los lugares, los medios de transporte utilizados, los motivos, las distancias y los tiempos entre otros relativos a los desplazamientos realizados de manera cotidiana o frecuente. De tal suerte, se ha logrado caracterizar los desplazamientos que forman parte de la movilidad cotidiana y frecuente de los miembros de la familia como individuos y como un núcleo en el espacio territorial y en el tiempo.

Finalmente, tomando como base el método de entrevistas y encuestas antes mencionado, se ha pedido a las personas entrevistadas citar lugares o destinos importantes para ellos. Este ejercicio se realizó con la intención de observar los lugares o destinos que no habían sido mencionados durante la entrevista y contribuir en base a esta información a la reflexión sobre los procesos de exclusión social relacionados a la movilidad.

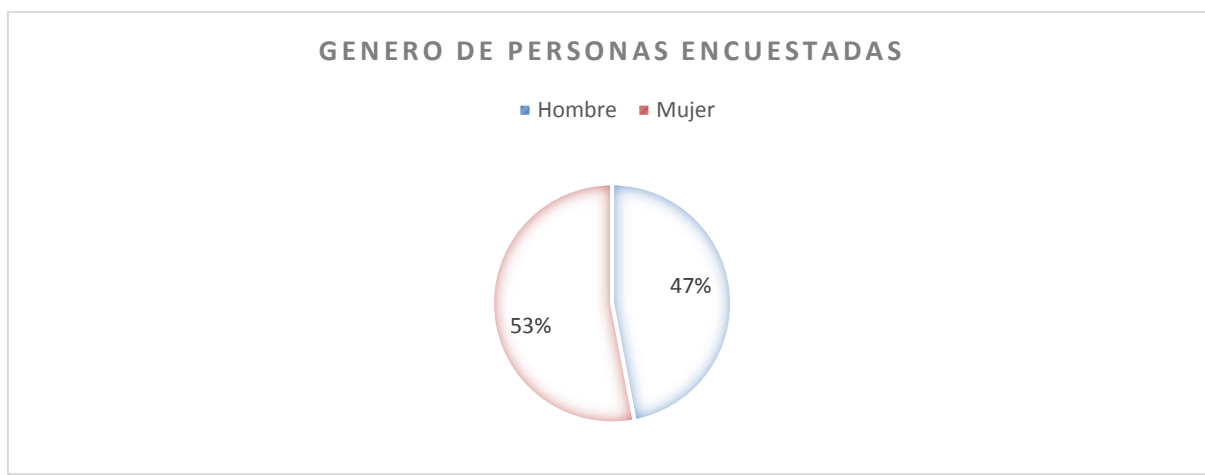
En lo referente a los criterios de cantidad de individuos entrevistados o encuestados en un estudio etnográfico, Ferrándiz (2011) menciona que el propio número de encuestas y entrevistas depende de los objetivos y alcances planteados en el estudio específico, y por el propio carácter del método etnográfico, el número de personas no es necesariamente estadísticamente significativo, sino que representa tendencias particulares basadas en los intereses del estudio.

En este sentido, de manera similar que en la selección del sitio basándonos en lo descrito por Bernard (1995) sobre el hecho que no hay razón para seleccionar un sitio problemático o difícil de abordar si se puede encontrar uno equivalente mucho más sencillo, al menos que el investigador busque precisamente un lugar de conflicto donde se manifiesten intensamente tensiones que se pretendan investigar, la cantidad de encuestas realizadas en base a las limitaciones propias del investigador, se ha determinado en 30 para cada uno de los lugares analizados en México y Francia y el número de hogares específicos a analizar a profundidad en seis en el caso Mexicano, por las características de los fraccionamientos analizados y tres en el caso francés.

A continuación se muestran los resultados de la primera parte de las 30 encuestas realizadas en el caso del AMM. Es muy importante recalcar que estas encuestas se realizaron, no para obtener números estadísticamente significativos, sino para utilizar como referencia a manera de ejemplo cualitativo y observar como casos de estudio de opinión directa de los habitantes y su percepción del fenómeno estudiado.

Igualmente importante es mencionar que considerando la simplicidad y practicidad en la comprensión de los resultados para el lector de este estudio de aproximación, si bien se trata de un número estadísticamente significativo, no se ha optado por la utilización de gráficas y números porcentuales para representar los resultados de las encuestas realizadas.

En la primera gráfica referente a los resultados de las encuestas es posible observar que se buscó una distribución relativamente equilibrada en cuanto a género para obtener información lo más útil posible a manera de ejemplo de percepción en los puntos analizados. En este caso observamos que de las 30 personas encuestadas el 47% fueron de sexo masculino y el 53% de sexo femenino.



Gráfica 1: Gráfica de género de las personas encuestadas.

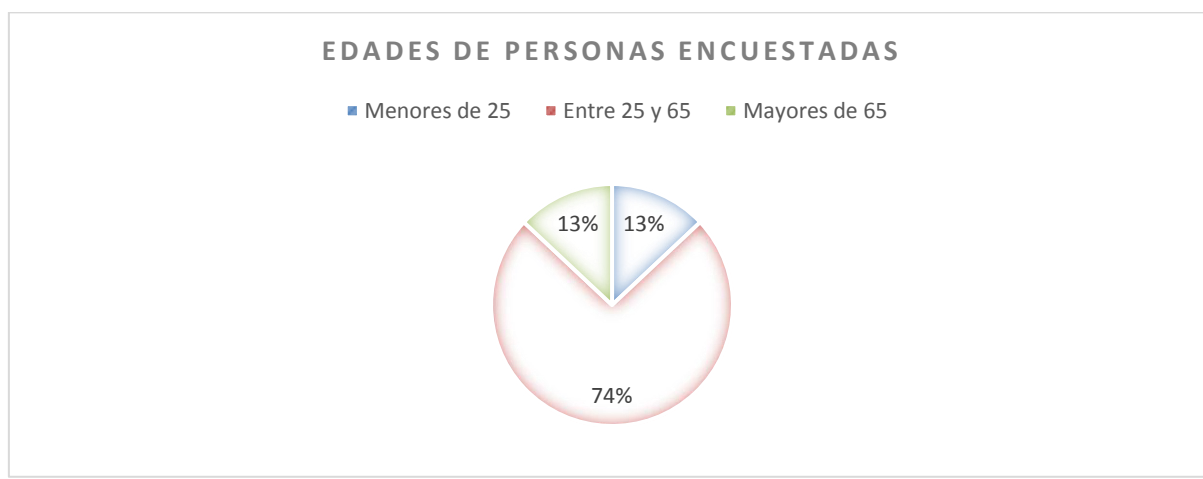
En cuanto a la distribución de las edades de las personas encuestadas, se representan los resultados considerando lo mencionado anteriormente en cuanto a tres grandes grupos de edad generales: el primer grupo para los usuarios menores de 25 años, considerando que es la edad de los estudiantes que principalmente se desplazan a actividades relacionadas con los estudios y el ocio, el segundo grupo de entre los 26 y 65 años, considerando que en este grupo se encuentran generalmente las personas económicamente activas que muy posiblemente generan desplazamientos hacia lugares de trabajo o mercado, y un tercer y último grupo de las personas mayores a los 65 años tomando en cuenta que ésta es la edad de retiro generalmente y que estas personas en teoría realizan desplazamientos relacionados a actividades de ocio.

En este caso particular se realizaron más de un 70% de las encuestas a personas que se encuentran en el grupo de edad entre los 25 y 65 años, es decir, del grupo que se considera económicamente activo. Si bien esta tendencia a tener un mayor número de personas encuestadas de estas edades

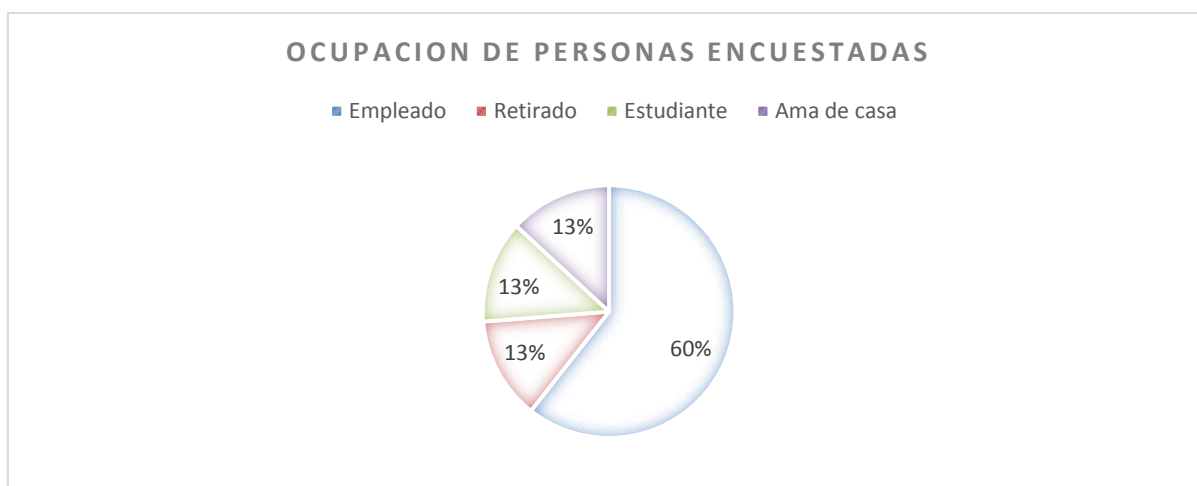
podría ser considerada una cuestión totalmente aleatoria, es más bien desde el punto de vista del investigador un resultado que responde a la propia tendencia demográfica que caracteriza los asentamientos periféricos del AMM y específicamente de la zona estudiada.

Es posible observar que los residentes de las zonas de los nuevos desarrollos habitacionales se encuentran generalmente en el proceso de la creación del hogar y su decisión de habitar en estas zonas reside precisamente en este proyecto familiar que se desarrolla generalmente en esta edad activa que se considera entre los 25 y 65 años.

En cuanto a las personas entrevistadas del fraccionamiento que podría considerarse más antiguo, lo que corresponde a la antigua hacienda Santa Rosa, es allí donde encontramos algunos adultos mayores residentes por muchos años de la zona. Sin embargo el número no se representa tan claramente en la estadística creada ya que algunos de ellos se encuentran aún en la parte superior del grupo económicamente activo, es decir entre los 55 y 65 años.



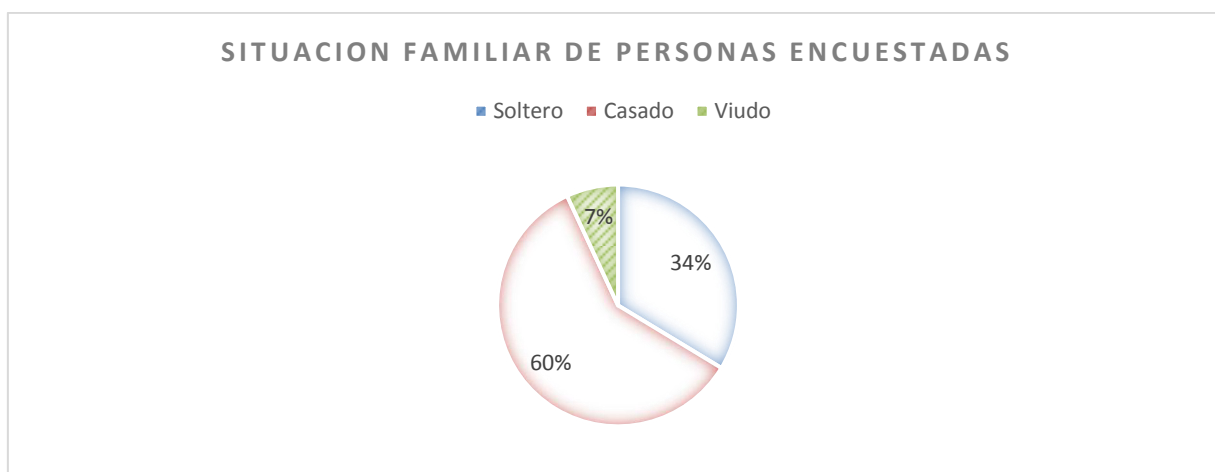
Gráfica 2: Gráfica de grupos de edades de las personas encuestadas.



Gráfica 3: Gráfica de ocupación de las personas encuestadas.

Como resultado esperado tras haber realizado las encuestas a más de un 70% de personas en edad activa, se obtuvieron resultados en los que un 60% de las personas encuestadas tienen como ocupación el ser empleados, es decir que son económicamente activos. Mientras que un 13% de las personas encuestadas respondió ser ama de casa, otro 13% estar en retiro laboral y el restante 13% tener los estudios como principal ocupación.

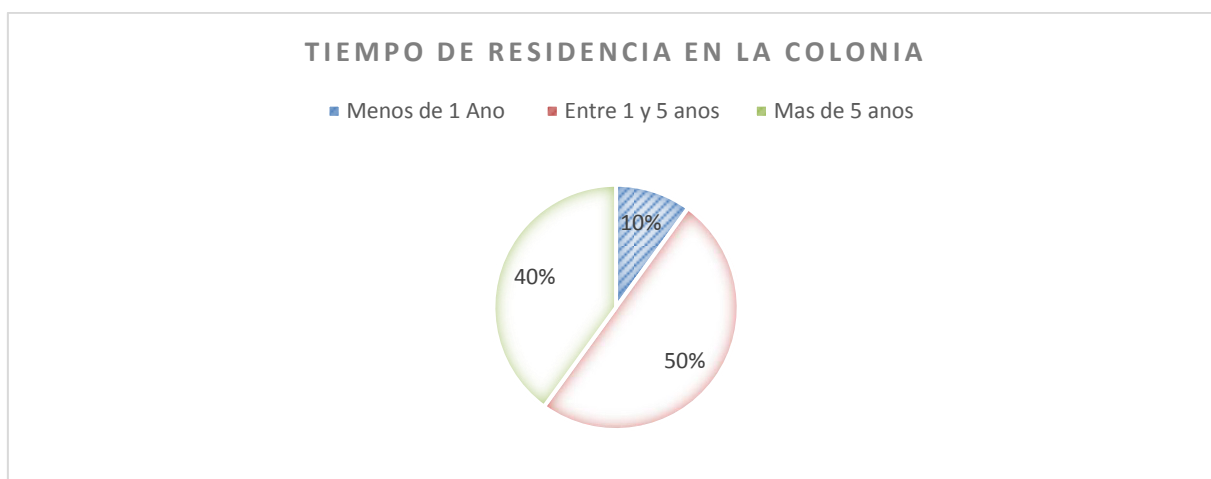
Si bien estos datos sólo indican lo obtenido de las encuestas realizadas y no, como se ha mencionado antes, una tendencia demográfica real, son muy útiles para ir comprendiendo los resultados que se presentarán más adelante y a su vez las representaciones sociales que se observarán en los mapas de movilidad cuando se analicen los casos de estudio específico en los hogares. En este sentido, son la metodología y la manera alternativa de analizar la información las que hacen posible esta aproximación al fenómeno de movilidad cotidiana en la periferia del AMM.



Gráfica 4.: Gráfica de ocupación de las personas encuestadas.

Con el propio interés de seleccionar posteriormente los hogares de los casos de estudio específicos y por supuesto comprender el tipo de vida cotidiana y los motivos de uso del territorio, se cuestionó a las personas sobre su situación familiar.

En este caso el 60% de las personas encuestadas respondieron estar casadas, corroborando el planteamiento que se ha expuesto sobre el proyecto de creación del hogar al momento de decisión de compra o renta de una residencia del tipo analizado. Por su parte un 34% de las personas encuestadas declararon estar solteras, en este grupo se incluyen mayoritariamente los jóvenes y algunos casos específicos, como las personas que viven en pareja sin estar casadas o las personas divorciadas, que sin embargo son o fueron parte también de este proyecto de hogar.



Gráfica 5: Gráfica de tiempo de residencia en la comuna de las personas encuestadas.

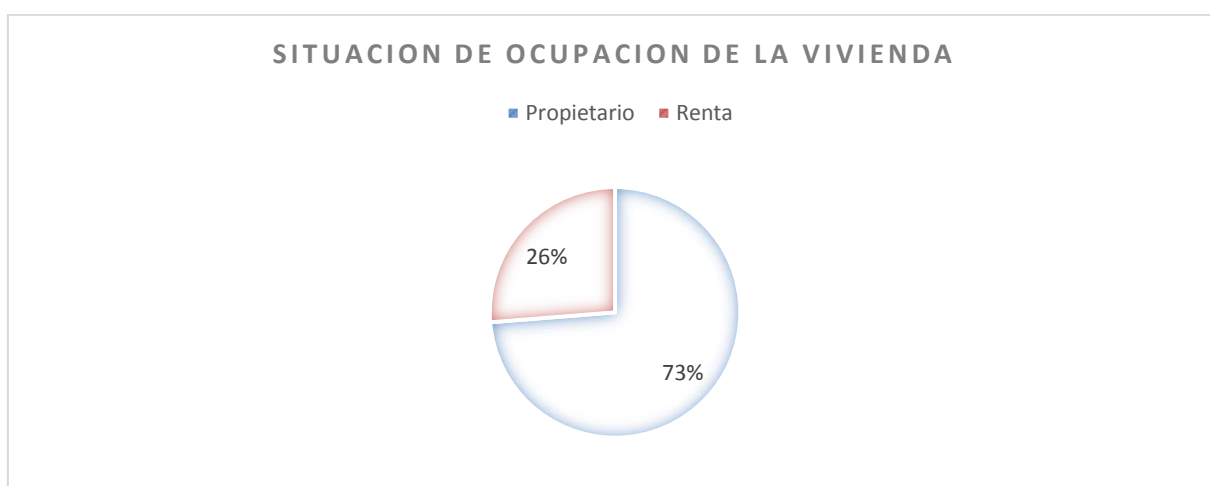
En cuanto al tiempo de residencia en la comuna, es muy importante recalcar los pormenores de los resultados que se muestran en la gráfica anterior. Las encuestas fueron realizadas en lo que se considera un mismo territorio vecinal, sin embargo este territorio es de tejido urbano diverso y se encuentra caracterizado por dos grandes tipologías distintas que se están integrando en el estudio.

Por un lado se encuentra el territorio de los desarrollos antiguos correspondientes a la antigua hacienda de Santa Rosa, con una tipología de viviendas características de su tiempo y un perfil de habitantes más antiguos. Por otro lado se analiza y se gráfica junto a esta misma información lo observado en el nuevo desarrollo habitacional Fraccionamiento Paseo de los Nogales, el cual tiene las características de los nuevos desarrollos del AMM.

Los ocupantes de este nuevo fraccionamiento son los que se encuentran en las respuestas principalmente de residencia menor a un año y de entre 1 y 5 años, mientras el 40% correspondiente a los residentes de más de 5 años en la zona se encuentra en su totalidad representado por residentes de la zona antigua del pueblo.

Al realizar este estudio y al presentar los propios resultados se han considerado estos aspectos, las diferencias y la posible dificultad de tratar estos resultados en conjunto cuando se trata de una tipología habitacional diferente; sin embargo precisamente ya que se está tratando el tema de la residencia periferia y se ha observado que esta interacción en un mismo territorio vecino de creación de nuevas periferias con tejidos diversos está muy presente en el AMM, se ha decidido trabajar de esta forma.

De aquí que se ha considerado importante en el desarrollo del documento ir generando especificaciones como ésta, de los resultados obtenidos. Más especificaciones se harán al momento de tratar los casos de estudio específicos para el tema de las representaciones sociales en los mapas de movilidad.

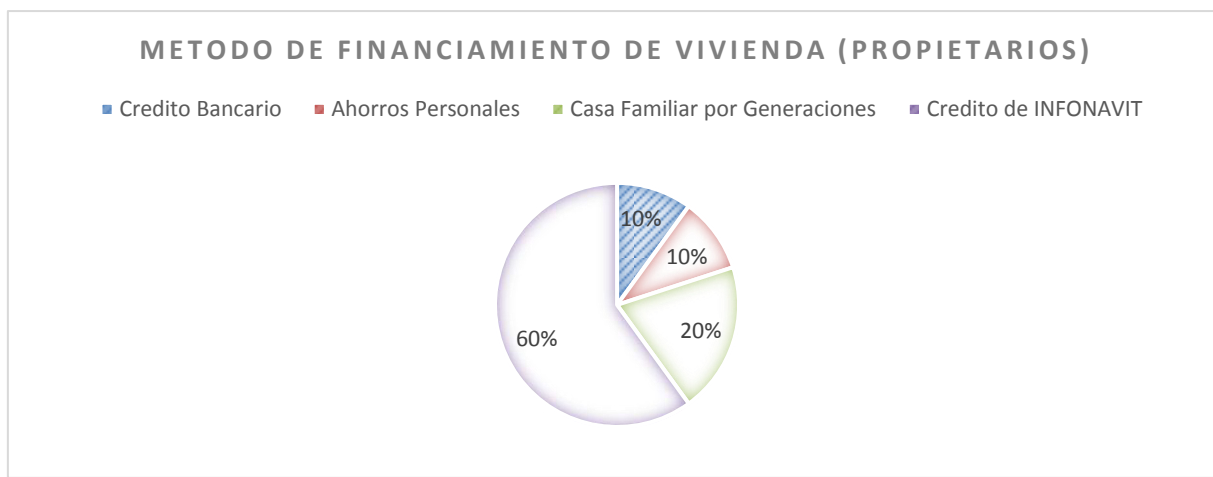


Gráfica 6: Gráfica de situación de ocupación de la vivienda de las personas encuestadas.

Es precisamente en los resultados de esta pregunta realizada a las personas encuestadas, referente a la situación de ocupación de su vivienda, en que los datos arrojados comienzan a ser aún más interesantes para lo referente a la localización periférica de sus residencias.

Es posible observar que más del 70% de las personas declaró ser propietaria de su vivienda, lo cual se debe analizar en conjunto con los resultados de la siguiente gráfica, referente al método de financiamiento para la adquisición de la vivienda, los cuales muestran que el 60% de las personas utilizó un crédito

de INFONAVIT para la compra de su vivienda. Es decir que han aprovechado lo que se ha entendido en estas políticas como el derecho a la vivienda y la oportunidad de tener un apoyo económico para acceder a ella. Sin embargo, como se observará en los resultados de preguntas siguientes, es posible cuestionarse la efectividad de estas políticas de vivienda una vez que se analiza desde una aproximación cualitativa y se observa la opinión de los residentes de habitar en estas zonas periféricas del área metropolitana.



Gráfica 7: Gráfica de financiamiento de la vivienda de las personas encuestadas.

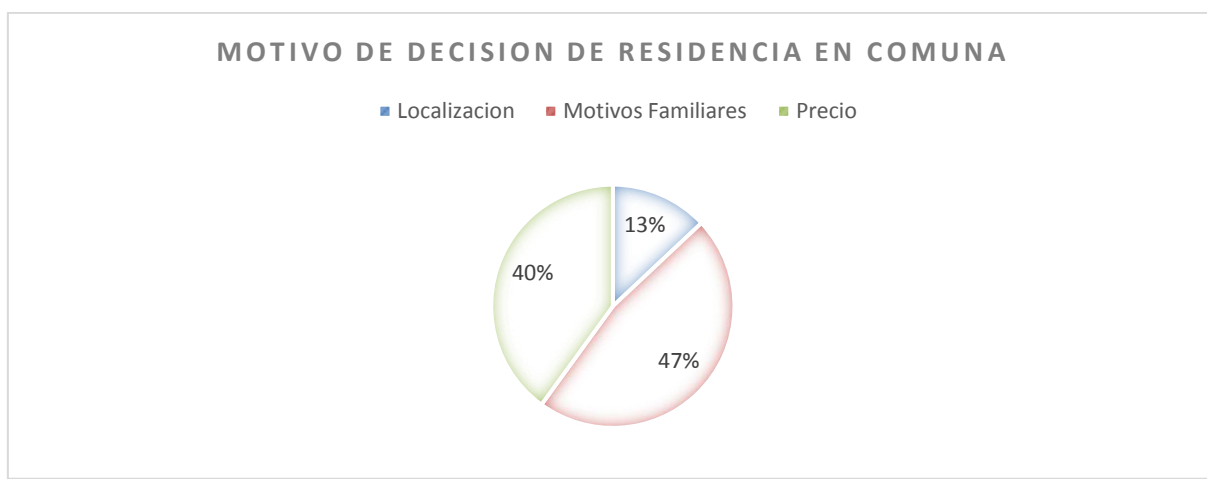
Es posible observar que existen dos factores dominantes en cuanto a la decisión de localización de la residencia, si bien no representan ninguna sorpresa, comienzan ya a generar una reflexión de la forma de hacer ciudad que se está promoviendo en el AMM. Si bien el principal motivo declarado para la decisión de residencia con más de un 40% se encuentra relacionado a la familia, en ello se incluyen aquellas personas que no tomaron una verdadera decisión de residencia, sino que han sido herederos de casas familiares principalmente en la zona antigua del pueblo. Alrededor de un 40% de las personas declaró que el precio es el factor determinante de su decisión de residencia, mencionando frases como “es lo que me alcanzaba” y “de las opciones que tenía creo que era la mejor”, refiriéndose al crédito del INFONAVIT al que tuvieron acceso.

Pocas fueron las respuestas, que al analizar los resultados se refirieron a la toma de decisión debido a un gusto personal o a un deseo propio de habitar en esa zona en específico. Si bien algunas personas encuestadas mencionaron la calma, el tipo de casas, la seguridad de estar en un fraccionamiento cerrado, como elementos convenientes de su residencia, no lo mencionaron como factores bases al momento de su decisión de residencia, sino como elementos complementarios y de aceptación de una decisión por opciones reducidas.

Más adelante en el documento se analiza el caso de estudio internacional en una comuna periférica metropolitana en Francia, en este estudio se pueden observar a esta altura de la encuesta importantes diferencias en cuanto a la toma de decisión de residencia. Por supuesto sin dejar de lado el contexto social y económico que difiere entre los países, es posible observar claramente la diferencia que existe en la utilización de un crédito bancario en el caso francés muy por encima de un crédito ligado a organismos gubernamentales.

En este sentido en el caso francés, parece existir una tendencia a una elección más libre del lugar de residencia, ya que el crédito mismo es una decisión libre y no un “derecho” como en el caso analizado en el AMM, donde la gente aprovecha este derecho a la vivienda pero se ve forzado a tomar decisiones de residencia que no necesariamente concuerdan con sus gustos, ni sobre todo con sus necesidades reales de vida urbana.

Mientras que en el caso analizado en Francia, el precio ha sido manifestado tan sólo en un 10% como la razón principal de la decisión de localización de residencia. En México presenta un elemento considerablemente más importante ya que las virtudes de calma y naturaleza de la periferia urbana y quizás incluso los factores familiares, se ven rebasados por elementos negativos como la falta de equipamientos y servicios urbanos y los largos desplazamientos que se producen para acceder a las actividades urbanas.



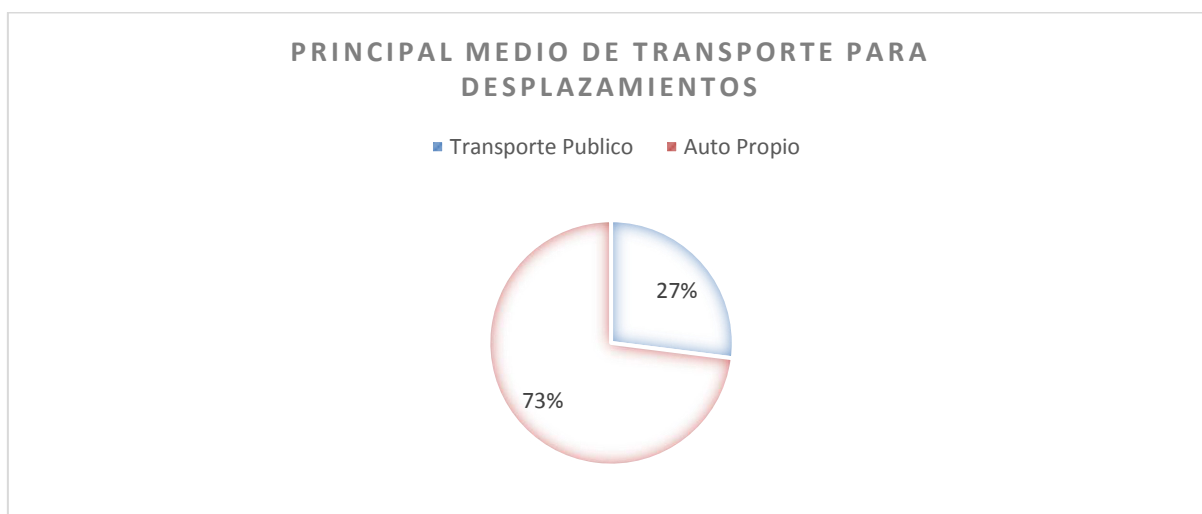
Gráfica 8: Gráfica de financiamiento de la vivienda de las personas encuestadas.

Precisamente en este sentido de los desplazamientos que se generan a partir del lugar de residencia se formularon principalmente preguntas consideradas claves para comprender el rol de la movilidad de las personas como un elemento determinante en sus vidas.

De esta forma se cuestionó a las personas encuestadas sobre el principal medio de transporte que utilizan para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes. Considerando los datos cuantitativos de movilidad que se han mencionado ya para el AMM, en donde se ha priorizado el uso del automóvil privado, y sobre todo tomando en cuenta que se trata de una zona periférica de la ciudad y donde el desarrollo habitacional se ha manifestado fuertemente apenas en los años más recientes, es comprensible observar un alto índice del uso del automóvil privado sobre el transporte público, no obstante es interesante observar que más de un 70% de las personas entrevistadas mencionen el auto propio como medio de transporte ya que esta cifra simbólica se encuentra cerca de 25 puntos porcentuales de los datos reales del AMM.

Es decir que en este muestra de aproximación es posible observar que se manifiesta una dependencia considerablemente mayor al automóvil que estaría directamente ligada a la localización periférica del lugar de residencia. Lo cual se confirma y se detalla en los casos de estudio de los hogares analizados más profundamente posteriormente. Declarando que el uso del automóvil no es tanto una decisión libre, sino que es percibida como una alternativa única para buscar combatir, en medida de lo posible, los tiempos de desplazamiento cotidianos que se generan a partir de la localización periférica.

Igualmente hay que considerar que si bien esta distribución de más de un 70% del uso del automóvil privado es bastante marcada, existe también un importante número de personas que se ven forzados a utilizar el transporte público como única alternativa. Este grupo de personas son principalmente aquellos que se encuentran económicamente más desfavorecidos o grupos de alguna manera vulnerables o dependientes, como las mujeres y los jóvenes estudiantes.



Gráfica 9: Gráfica de medio de transporte utilizado por las personas encuestadas.

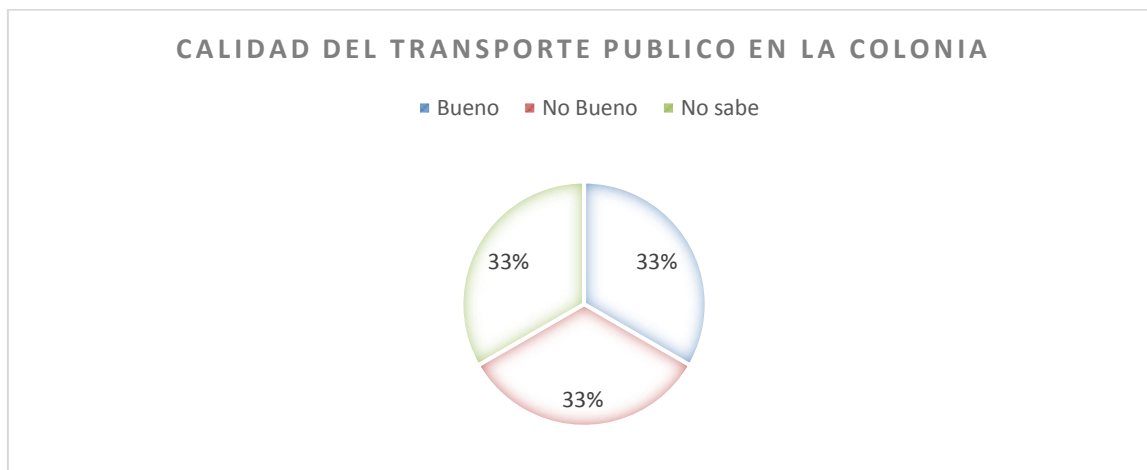
En lo que se refiere a la calidad del transporte público en su colonia de residencia se cuestionó a las personas de tal manera que se les pidió respondieran si consideran que su colonia tiene un buen servicio de transporte. Los resultados arrojados a esta pregunta consistieron en algo interesante ya que se observa una distribución equitativa en las respuestas. Un 33% de las personas consideró que el servicio de transporte en su colonia es de buena calidad y mencionó factores como la buena frecuencia y la practicidad. Otro 33% de los encuestados respondió que su colonia no cuenta con un buen servicio de transporte público, mencionando precisamente la mala frecuencia de los autobuses que genera mucho tiempo de espera, la mala condición de las unidades de transporte, el hecho de que se tarda mucho en llegar a su destino y de que no entra al fraccionamiento cerrado.

Además un 33% de las personas encuestadas respondió no saber si su colonia tiene un buen sistema de transporte, a pesar de que esta respuesta no se tenía contemplada en la encuesta, y sus comentarios fueron encaminados al hecho de que nunca lo han utilizado. Esta respuesta de desconocimiento del sistema de transporte público se considera de mucha importancia, no sólo por su espontaneidad, sino porque responde ya quizás no sólo a una dependencia física y real al automóvil propio, sino a una dependencia psicológica, como se ha descrito antes en el texto al hablar sobre la idea de modernidad en la ciudad contemporánea.

Esta idea pone de manifiesto, aunque claro sólo a manera de aproximación cualitativa, lo que se ha tratado antes de manera teórica y con datos cuantitativos en el estudio, sobre la tendencia al uso del automóvil privado y explica quizás el gran incremento en el número de automóviles privados de los últimos años en el área metropolitana.

Ahora bien, adelantando algunos de los resultados que se observarán más adelante en el caso internacional de la zona periférica metropolitana analizada en Francia, es posible constatar que el número de usuarios del transporte privado y público es muy similar al observado en esta zona periférica del AMM, sin embargo la percepción de la calidad del transporte público es bastante distinta.

Por un lado en el caso francés ningún entrevistado mencionó desconocer la calidad del transporte urbano, es decir que se encuentran más familiarizados con el mismo y más de un 75% de los encuestados mencionaron que el sistema de transporte es de buena calidad, a diferencia de un 33% en el caso analizado en México.



Gráfica 10: Gráfica de opinión de las personas encuestadas sobre el servicio de transporte público de la comuna.

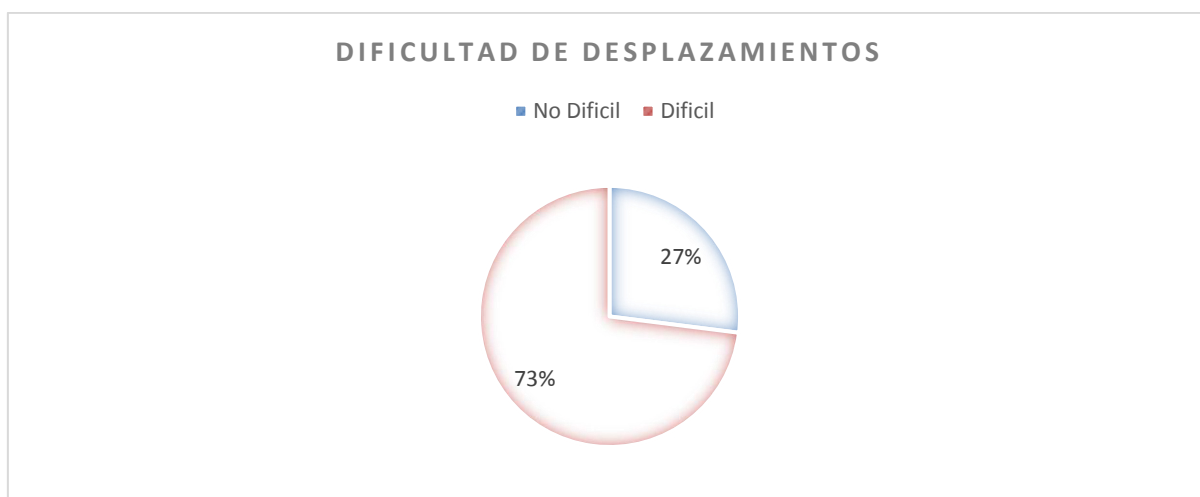
Precisamente relacionado al servicio de transporte y a los desplazamientos cotidianos, se buscó indagar a lo que podría relacionarse más con temas de exclusión de los que se ha tratado antes en las aproximaciones teóricas. En este sentido se demandó a las personas entrevistadas sobre su percepción en cuanto a si sus desplazamientos cotidianos representan una dificultad o una molestia en su vida cotidiana.

A pesar de manifestar una intención de optimización del tiempo y de los desplazamientos cotidianos para las actividades forzadas y de ocio, más de un 70% de las personas entrevistadas respondieron que el hecho de tener que desplazarse de la manera en la que lo hacen a partir de su lugar de residencia en la periferia urbana representa una dificultad o un factor de molestia.

Como es posible observar a manera de referencia el porcentaje de personas que mencionan sentir molestia o dificultades en sus desplazamientos cotidianos es significativamente alto. Más específicamente las personas encuestadas revelaron que esta molestia o dificultad de desplazarse la sienten debido al tráfico, al estrés, a factores ambientales como el calor y el gran tiempo que invierten, entre otras cosas.

Como es posible observar el tiempo juega un factor determinante al momento de considerar molestias y dificultades al desplazarse, en este contexto podemos asociar este tiempo invertido en los desplazamientos a lo que se ha mencionado sobre la “exclusión basada en el tiempo”. Es posible observar que las personas al hablar de “está muy lejos” generalmente hace una relación directa con frases como “me tardo 50 minutos mínimo”, es decir la distancia para el usuario de cualquier medio de transporte motorizado se mide generalmente en tiempo, no precisamente en distancia real, de allí la reflexión que se genera sobre no sólo la ocupación del territorio sino los patrones y la dinámica de movilidad asociados a los medios de transporte.

Una vez más adelantando algunos resultados comparativos, en el caso analizado en Francia alrededor de un 85% de las personas respondió no sentir dificultad o molestia por sus desplazamientos cotidianos gracias a los equipamientos de la comuna de necesidades básicas y a un servicio de transporte público de buena calidad que mencionaron utilizar incluso los propietarios de vehículo propio cuando se les organiza bien el tiempo. Esto representa una de las grandes diferencias con el caso analizado en México, donde como se ha mencionado, hasta un 33% de las personas desconoce el servicio de transporte público, es decir que no representa de ninguna manera una alternativa real para ellos.



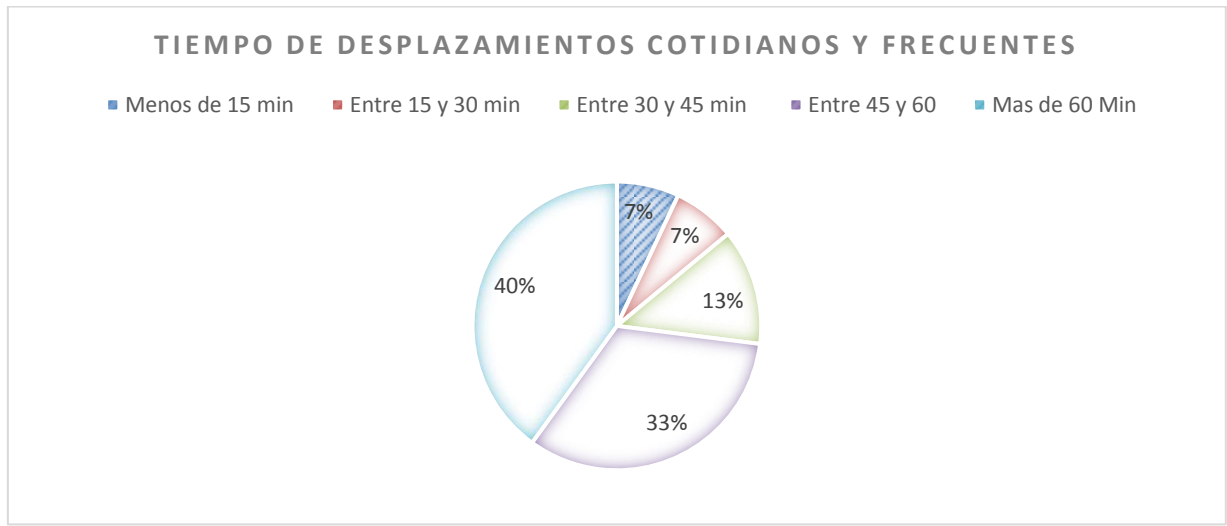
Gráfica 11: Gráfica sobre la dificultad de los desplazamientos cotidianos.

Continuando con lo referente a la exclusión basada en el tiempo, se ha considerado muy importante cuestionar a las personas en un primer acercamiento sobre el tiempo que invierten precisamente en sus desplazamientos principales. En esta pregunta se ha buscado de manera deliberada observar la tendencia en las respuestas al considerar sólo la actividad más cotidiana o significativa para las personas encuestadas y el tiempo invertido. Será más adelante en la tabla matriz de “prácticas” y “formas” donde se desarrollarán cada uno de sus desplazamientos y sus pormenores.

Se ha mencionado antes en la teoría que es precisamente en los países en desarrollo donde se presentan los desplazamientos más largos en tiempo y desgastantes. En el caso francés a esta misma interrogación la respuesta arrojó que un 90% de las personas utilizan menos de 45 minutos para llegar a su destino habitual a partir de una comunidad que se encuentra a alrededor de 20KM de distancia del centro urbano.

En el caso analizado en el AMM donde se presenta una distancia algo más corta, podemos observar que más de un 70% de las personas respondieron invertir más de 45 minutos en su desplazamiento de origen destino habitual, y alrededor del 40% incluso respondió invertir más de una hora. No es sorpresa que un gran número de personas consideren que sus desplazamientos representen un factor determinante en sus actividades cotidianas.

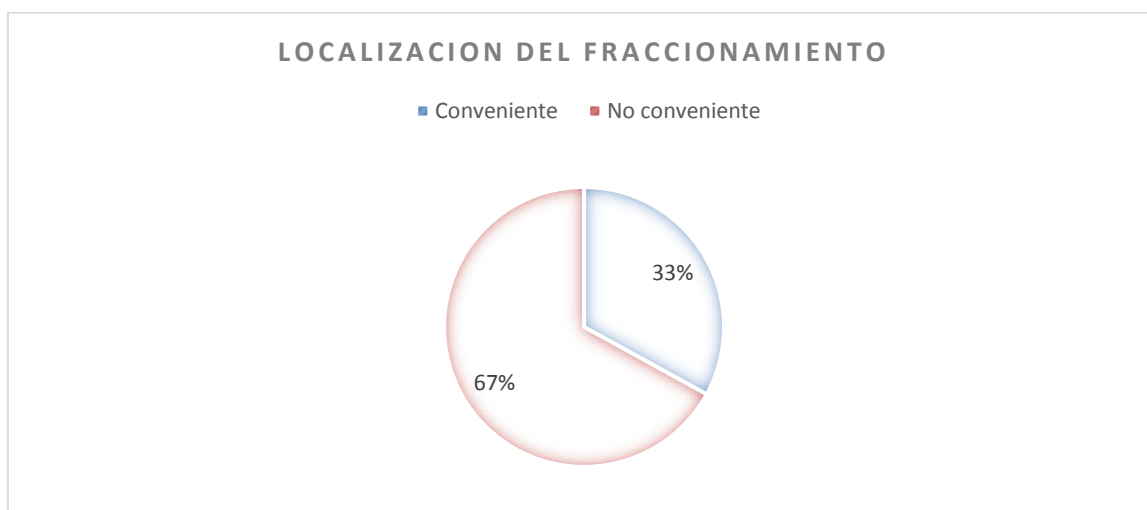
De esto a manera de aproximación cualitativa puede observarse que a pesar de utilizar el auto propio la gente que habita en estas zonas tienen que invertir mucho tiempo en sus desplazamientos y en consecuencia perciben este tiempo invertido como un elemento que podemos vincular a los procesos de exclusión relacionados con la movilidad.



Gráfica 12: Gráfica sobre el tiempo invertido en desplazamientos cotidianos de origen destino.

Si bien la relación entre estos desplazamientos a priori largos y que representan dificultades y molestias con el lugar de residencia parece bastante evidente, se cuestionó a los propios residentes sobre su percepción personal de este factor de localización con su movilidad.

En este sentido hay que recordar que a las personas encuestadas se les está preguntando sobre su hogar, sobre su casa, su propiedad, es decir en teoría tendría que existir un sentimiento de arraigo y realización personal por el logro de haber adquirido una casa para establecer su proyecto de hogar. No obstante más de un 65% de las personas respondieron que su fraccionamiento no se encuentra convenientemente localizado para su dinámica de movilidad cotidiana y frecuente, aunque, como actitudes que podrían considerarse de resiliencia tanto física como psicológica mencionaron que “organizan sus vueltas”, está un poco lejos pero ya están acostumbrados”, “no están tan lejos de la familia”, etc.



Gráfica 13: Gráfica sobre percepción de la localización del fraccionamiento.

Finalmente, antes de pasar a completar la tabla diseñada para comprender las prácticas y las formas de la movilidad de los habitantes, y en base a esta realizar las representaciones de los hogares de casos de estudios en mapas de movilidad, se cuestionó de manera directa a las personas sobre su disposición o su deseo de cambiar de lugar de residencia a uno más cercano a su lugar de trabajo o actividad principal que genera sus desplazamientos cotidianos y frecuentes; aun y que éste fuera un lugar de residencia más pequeño, y en lugar de casa un departamento, en propiedad o incluso en renta.

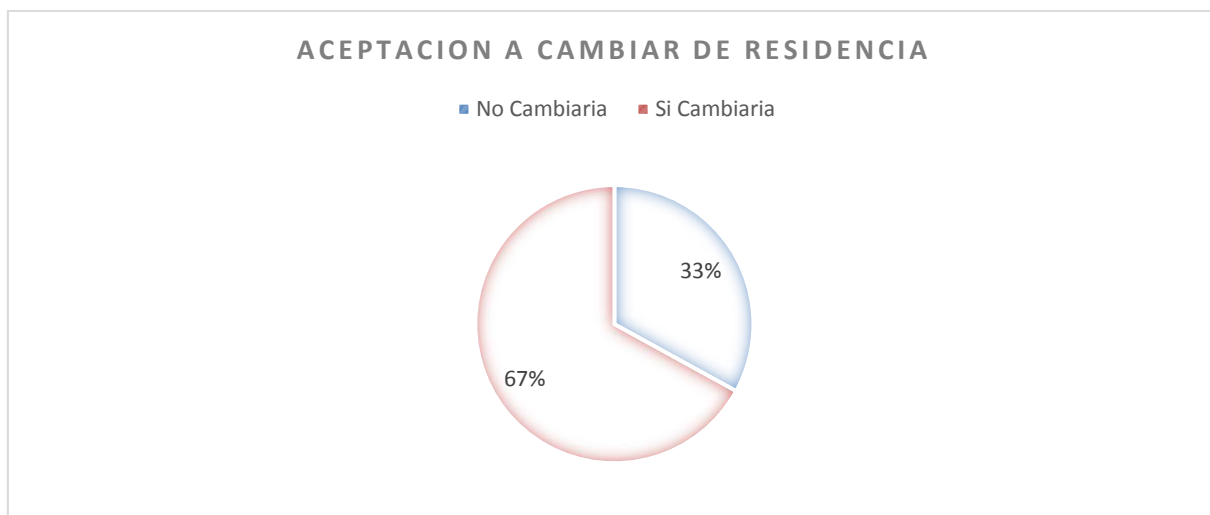
Esta pregunta se considera determinante en la aproximación cualitativa que se ha planteado para el estudio desde su inicio. Hemos mencionado que las personas analizadas son en gran parte nuevos propietarios, beneficiarios de créditos que se basan en el derecho a la propiedad, que a priori se instalan en lo que se ha denominado un proyecto familiar de la creación de un hogar, y que sin duda buscan la mejor calidad de vida e inclusión en las actividades y servicios urbanos.

Poniendo en duda crítica la supuesta idea predominante cultural de la casa propia, del rechazo al departamento, y del derecho a la propiedad, aunque sea a manera de aproximación cualitativa directa y no estadísticamente significativa; se obtuvieron los interesantes resultados de que alrededor de un 70% de las personas encuestadas estarían dispuestas a vivir en un lugar más pequeño, casa o departamento, propio o en renta, si éste le brindara un mejor acceso a la actividad social y urbana.

Este 70% de las personas encuestadas, lo que luego se desarrolla en la representación de los mapas de movilidad directamente trasladados gráficamente al territorio urbano, y en entrevistas directas, respaldaron su respuesta de aceptación o deseo de cambiar de residencia con comentarios como: “si, porque no necesitamos mucho espacio”, “si, por la distancia”, “si, porque es mucho tiempo”, “si, por practicidad”, “si, de hecho estamos buscando, aunque sea más chico, un depa o lo que sea , pero más cerquita”.

Si bien existieron respuestas negativas al cambiar de residencia, principalmente por el apego y por cuestiones familiares, sobre todo en aquellos residentes de la zona antigua del pueblo de Santa Rosa, es posible observar que gran parte de los habitantes, sobretodo de la nueva zona residencial, se encuentran claramente afectados por la localización de su residencia y la dinámica de movilidad que se genera en ella.

Los resultados de este estudio de aproximación, si bien como se ha mencionado no es estadísticamente representativo, arrojan resultados muy interesantes a nivel cualitativo y de información directa.



Gráfica 14: Gráfica de disposición a cambiar de domicilio.

5.4.6 Representaciones sociales y creación de mapas de movilidad

En la década de los 60s Serge Moscovici propuso el concepto de Representación Social. Al momento que las personas referencian los objetos sociales, clasificándolos, explicándolos y evaluándolos, lo hacen ya que tienen una representación social de ese objeto. Jodelet (1984) expone que representar es hacer un equivalente y que un objeto se representa cuando está mediado por una figura. En este sentido, las personas conocen la realidad mediante explicaciones que extraen de los procesos de comunicación y pensamiento social.

La construcción de la realidad social es una idea fundamental en los estudios sociológicos y se manifiesta en el análisis de las representaciones sociales.

Una de las escuelas iniciadoras del análisis de las representaciones sociales es precisamente la escuela de Aix-en-Provence en Francia, desarrollada a partir de 1976 por Jean Claude Abric y se centra en el análisis de los procesos cognitivos que construyen las representaciones sociales desde un enfoque estructural.

Para completar el análisis y poder estructurar y dimensionar espacialmente la información obtenida en relación a los desplazamientos que forman parte de la movilidad cotidiana y frecuente de los hogares entrevistados, se elaboraron “mapas de movilidad”, a manera de representaciones sociales, inspirados además en los trabajos realizados en la obra “La imagen de la ciudad” de Kevin Lynch (1960).

La intención de la representación de estos “mapas de movilidad” es mostrar de una manera cartográfica los territorios recorridos en los desplazamientos cotidianos de los miembros de los hogares analizados. Esta representación cartográfica pretende ser una indispensable herramienta de medición espacial de la movilidad y del uso de territorio que muestre la continuidad y discontinuidad de los desplazamientos dentro de un mismo núcleo familiar y a su vez ayude a comprender los procesos de exclusión social relacionados a la movilidad.

Como mencionan Daniel Pinson y Sandra Thomann (2011) en su estudio en territorios de Aix-en-Provence, esta herramienta es indispensable para comprender y comparar las prácticas de movilidad de cada miembro de una familia, de una familia con otra y de un miembro de una familia con un miembro de otra. Sin embargo esta tarea de cartografiar la información revelada implica una gran precisión al momento de la extracción de información y al momento de la utilización de técnicas gráficas para la representación bien elaborada de los mapas familiares e individuales.

Es muy importante el hecho de que la creación de estos mapas de movilidad permite también mostrar la utilización del tiempo en los desplazamientos cotidianos y su relación con el uso del territorio urbano. Es esta creación de mapas del tiempo la que nos permite precisamente mostrar que la tendencia de localización residencial en la periferia urbana propicia un desajuste territorial y temporal de los patrones de movilidad cotidiana y frecuente, ligado a procesos de exclusión social.

Existen estudios asociados al tiempo invertido en los diferentes tipos de desplazamientos, realizados en la llamada Escuela de Estocolmo en Suecia. Específicamente en el método utilizado en la investigación de Bertil Vilhelmson (2000) del Department of Human and Economic Geography, Göteborg University, Göteborg, Suecia, presenta una clasificación y el análisis de los patrones de movilidad en base a la flexibilidad de lugares y momentos de desplazamientos.

El autor define que los desplazamientos pueden clasificarse en cuatro categorías. Aquellos que se realizan en un lugar fijo y en un momento fijo, como los destinados generalmente al empleo, los efectuados en un lugar fijo pero en un momento flexible, como las visitas a familiares y amigos, los que se realizan en un lugar flexible pero en un tiempo determinado, como la comida, y los desplazamientos en lugares y momentos flexibles como las actividades de ocio o el ir de compras, cuando existen varias opciones de estos servicios urbanos.

En este estudio específico se han considerado seis principales prácticas para analizar las formas de los desplazamientos producidos por cada miembro de los hogares analizados y por cada hogar en su conjunto.

Las principales practicas generadoras de desplazamientos que se consideraron para el análisis a específico fueron el trabajo, los estudios, las compras, las actividades de ocio, las visitas a familiares y amigos, y las actividades relacionadas a los niños, en los casos en los que se presentaron este tipo de desplazamientos.

Los hogares seleccionados como casos de estudio específico, fueron elegidos en base a perfiles de interés para el análisis y por supuesto en base al acceso a la información disponible.

Los perfiles buscados para el análisis a específico en la periferia del AMM fueron, por un lado, un grupo de hogares cuyos miembros fueran nuevos residentes en esta zona periférica, y por otro, hogares con una cierta antigüedad de residencia en esta zona.

El primer grupo de análisis de nuevos residente, se conformó con el análisis de tres hogares de la colonia privada Paseo de los Nogales, mientras que el segundo grupo de análisis específico está conformado por tres hogares de la zona vecina de la Colonia Santa Rosa, con una antigüedad de residencia más considerable.

También dentro de estos dos perfiles generales relacionados al tiempo de residencia, se buscaron perfiles de hogares específicos considerando los miembros y sus características específicas. En este sentido, se analizan hogares en los cuales se observan diversas particularidades, como el hecho de ser hogares de familias jóvenes con hijos, hogares de parejas sin hijos, hogares de un solo miembro, hogares de residentes mayores con practicas propias de su edad; así como la utilización de diferentes medios de transporte, lugares de destino y tiempo invertido, entre otras.

La información es presentada de manera individual mostrando los resultados de las encuestas realizadas, las tablas de prácticas y formas de movilidad, y los mapas de movilidad explicando cada una de las formas en las que se realiza cada práctica.

Posteriormente se analiza en la creación de mapas acumulativos de movilidad, el uso del tiempo y el territorio de cada miembro del hogar y del hogar en su conjunto. Estos mapas de uso del tiempo y territorio que se generan a partir de cada hogar, permiten observar gráficamente y una mejor comprensión de las tendencias de los patrones de movilidad cotidiana y frecuente.

Para el caso de estos mapas han sido considerados solamente los desplazamientos que se realizan de manera cotidiana y frecuente con el fin de observar, en los ejemplos de hogares seleccionados, precisamente los patrones más habituales de movilidad.

El tiempo juega un papel muy significativo en los patrones de movilidad, ya que es uno de los elementos más indicadores al momento de considerar el esfuerzo y la dificultad que los desplazamientos cotidianos y frecuentes representan para las personas. Incluso el tiempo es generalmente utilizado por las personas, más allá que la distancia recorrida, como el elemento de medida de sus desplazamientos habituales.

En este sentido, se considera que la creación de mapas de manera conjunta del tiempo y el territorio utilizados para los desplazamientos a partir de las zonas periféricas es de gran interés en el estudio específico de campo que se ha realizado.

Si bien lo observado en estos hogares no representan una realidad absoluta del fenómeno de movilidad en la periferia urbana, al no ser estadísticamente significativos, sirve de importante referencia cualitativa directa de los patrones de movilidad que se manifiestan a partir de este tipo de zonas residenciales.

A continuación se presenta a manera de ejemplo el análisis completo del primer miembro del primer hogar analizado en el AMM, como referencia de lo realizado para cada uno de los miembros de los hogares analizados en el AMM y AMP.

Se muestran la encuesta y tabla de formas y prácticas de movilidad de este primer miembro del hogar, así como los mapas individuales de cada una de sus prácticas de movilidad y el mapa de conjunto de uso del territorio y el tiempo. Para el segundo miembro se sintetizan los patrones de movilidad cotidiana y frecuente en un solo mapa individual y un mapa final del hogar en su conjunto en lo referente al uso del territorio y el tiempo para la movilidad cotidiana y frecuente. Para el resto de los hogares analizados se exponen de manera similar, por ser considerados los resultados más importantes, tan sólo los mapas de uso del territorio y el tiempo de cada miembro y de cada hogar en su conjunto. El resto de la información detallada se muestra en los anexos del documento para su revisión más profunda.

Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.

Hogar # 1

Nombre Fam. : Villareal-Campos

Perfil del hogar:

- Pareja de reciente residencia en la zona (entre 2 y 3 años)
- Número de miembros del hogar: 4
- Número de miembros analizados para prácticas de movilidad: 2 Adultos
- Pareja joven de 33 y 34 años de edad con 2 hijos menores.
- Ambos miembros del hogar adultos son empleados.
- Propietarios de la vivienda adquirida por medio de crédito INFONAVIT y crédito bancario.
- Motivo principal de la decisión de compra de residencia: precio.
- Medio de transporte utilizado mayormente: automóvil propio.
- Ambos miembros adultos declaran disponibilidad a cambiar de lugar de residencia debido a la distancia a sus destinos cotidianos y frecuentes.

Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.**Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campos Miembro # 1****Género:** F M **Edad:** 33**Ocupación:**
Estudiante Empleado/a Desempleado/a Ama de casa Jubilado/a **Situación familiar:**
Soltero/a Casado/a Viudo/a **Cantidad de hijos:** 2**1.- ¿Hace cuánto tiempo es usted vecino de este fraccionamiento?**Menos de 1 año Entre 1 y 2 años Entre 2 y 3 años Más de 3 años
(¿Cuántos años?) _____**2.- ¿Es usted propietario o renta su vivienda?**Propietario Renta **3.- De ser propietario, ¿Por qué medio adquirió usted su vivienda?**Crédito bancario o financiero Crédito INFONAVIT (Programas de gobierno)
Ahorros personales Otro o combinación de varias de estas opciones: INFONAVIT & Crédito bancario**4.- ¿Cuál es la razón principal por la que usted ha decidido habitar en este fraccionamiento?**Familia Precio Seguridad Localización Tipos de casas
Equipamientos y servicios
Otros: _____**5.- ¿Principalmente qué medio de transporte utiliza para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?**Auto propio Transporte público A pie Otro: _____**6.- ¿Considera usted que su fraccionamiento cuenta con un buen servicio de transporte público?**Sí No No sé ¿Por qué?: No lo uso

7.- ¿Considera usted que sus desplazamientos cotidianos y frecuentes representan una dificultad en cuanto al esfuerzo y tiempo invertido?

Sí No ¿Por qué?: Porque es mucho el tiempo perdido

8.- ¿Generalmente cuánto tarda en llegar a sus destinos cotidianos y frecuentes (trabajo, escuela, etc.)?

Menos de 15 minutos Entre 15 y 30 minutos Entre 30 y 45 minutos

Entre 45 y 60 minutos

Más de 60 minutos

9.- ¿Considera usted que la localización de su residencia le es conveniente para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?

Sí No No sé ¿Por qué?: Porque está muy lejos

10.- ¿Considera usted que su fraccionamiento se encuentra bien integrado al resto de los fraccionamientos vecinos y a su municipio?

Sí No No sé ¿Por qué?: Porque es privado y los demás no

11.- ¿De ser posible cambiaría usted su lugar de residencia por uno más cercano a sus destinos cotidianos y frecuentes aunque esto representara habitar en una vivienda más pequeña o un departamento?

Sí No No sé ¿Por qué?: Si por la comodidad de la distancia

Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México. Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campo Miembro # 1

PRÁCTICAS			TRABAJO	ESTUDIOS	COMPRAS	ACT. OCIO	VISITAS FAM/AMIGOS	ACT. NIÑOS
FORMAS	FRECUENCIA	Diario	Cotidiano					
		Varios por semana	Frecuente					
		Una vez por semana						
		Menos de una vez por semana	Ocasional					
LUGAR								
FRACCIONAMIENTO (BARRIO) Y BARRIOS VECINOS	¿Dónde?							
MUNICIPIO	¿Dónde?							
ÁREA METROPOLITANA (OTRO MUNICIPIO)	¿Cuál municipio?		Monterrey	Monterrey	Monterrey	Monterrey	Monterrey Gpe. & San Pedro	Mty. Gpe.
MEDIO DE TRANSPORTE								
- Auto propio								
- Transporte urbano								
- A pie								
- Otro: _____								
TIEMPO								
Menos de 15 minutos								
De 15 a 30 minutos								
De 30 a 45 minutos								
De 45 a 60 minutos								
Más de 60 minutos								

	Lugar de residencia
	Lugar de trabajo
	Lugar de estudios
	Lugar de compras
	Actividades de ocio
	Visitas familiares y amigos
	Actividades niños

Simbología de prácticas

	Desplazamientos cotidianos
	Desplazamientos frecuentes
	Desplazamientos ocasionales

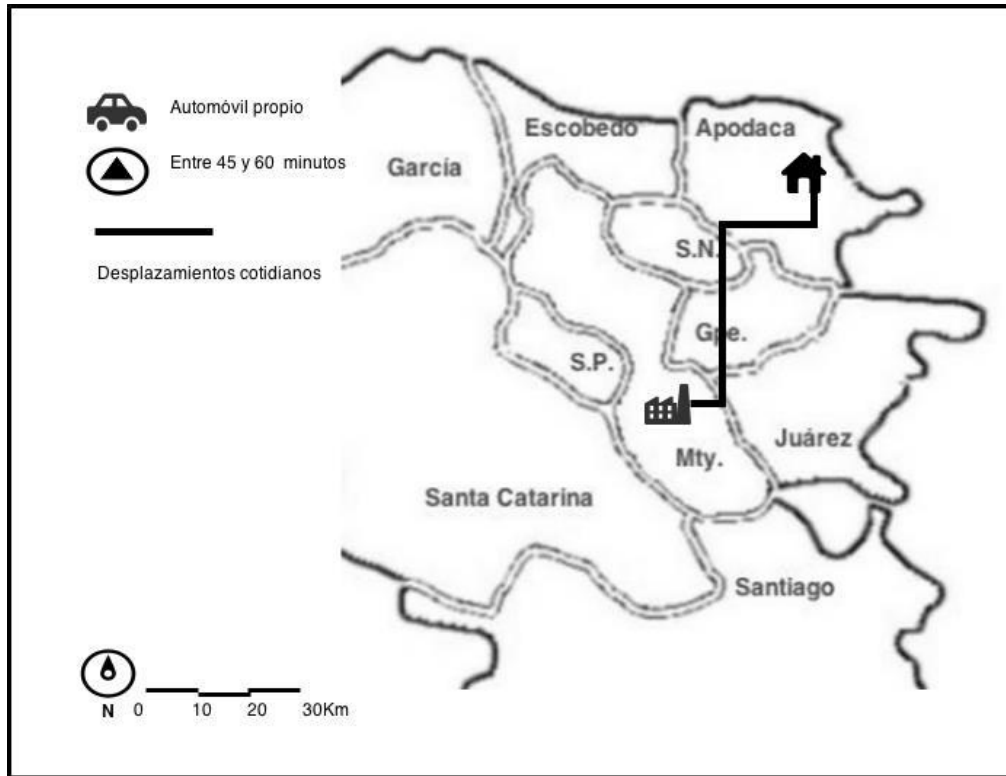
Simbología de frecuencia

	Automóvil propio
	Transporte urbano
	A pie
	Otro

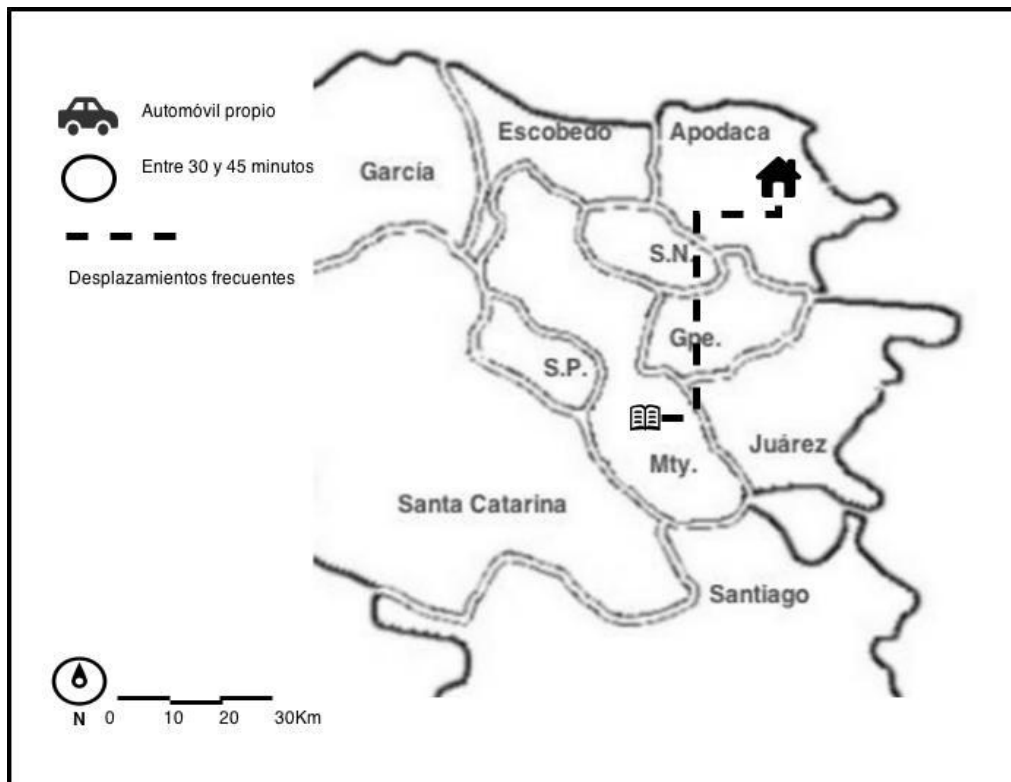
Simbología de formas

	Menos de 15 minutos
	Entre 15 y 30 minutos
	Entre 30 y 45 minutos
	Entre 45 y 60 minutos
	Mas de 60 minutos

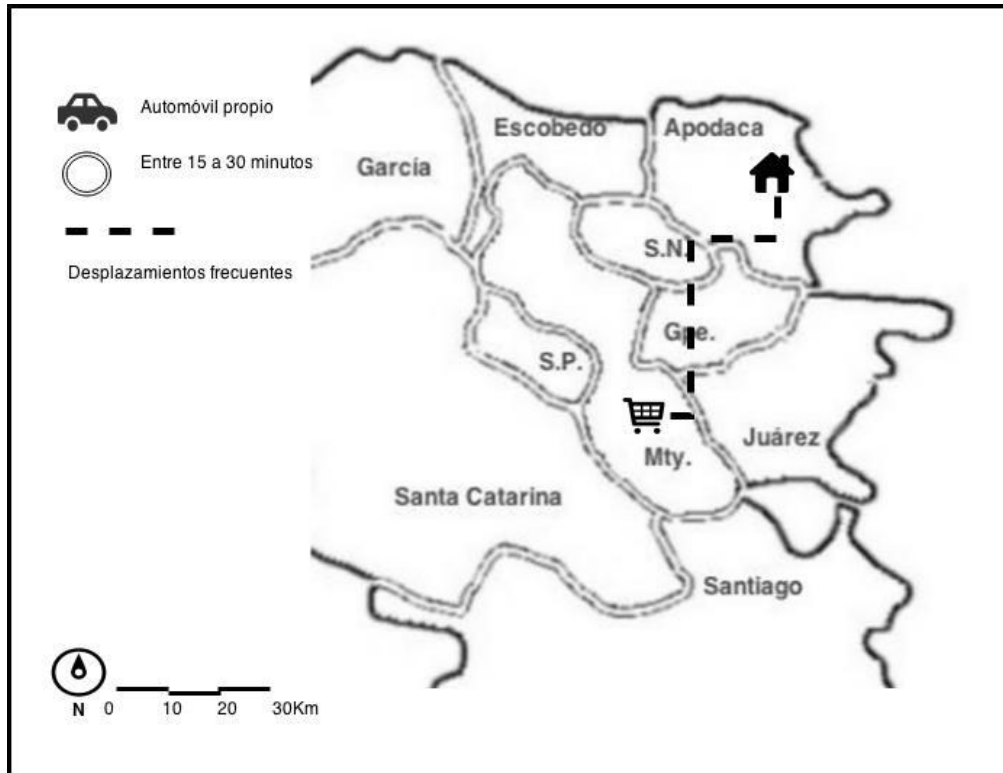
Simbología de tiempo



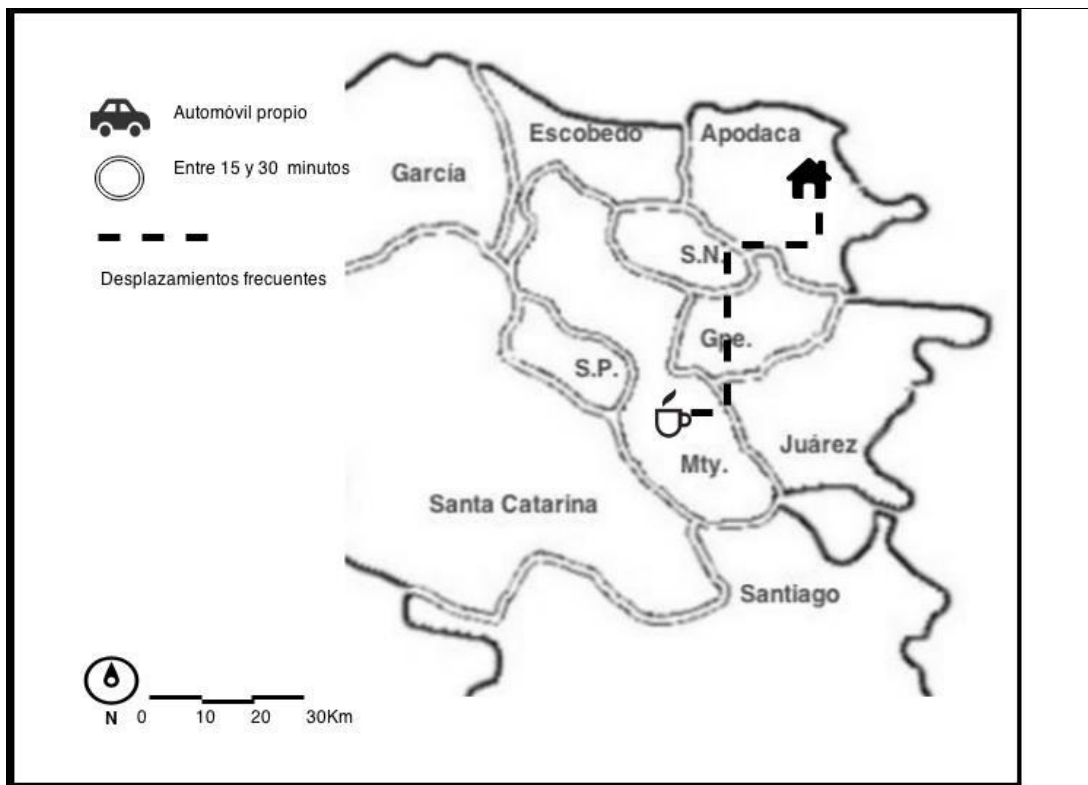
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Trabajo”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campos Miembro # 1
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



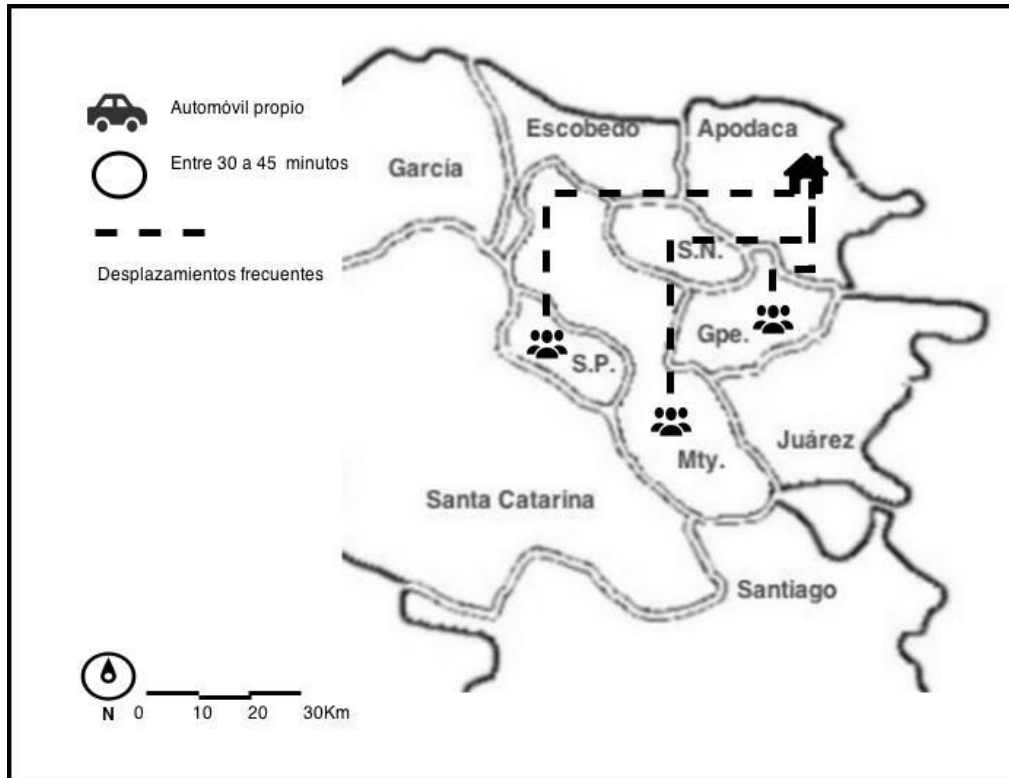
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Estudios”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campos Miembro # 1
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



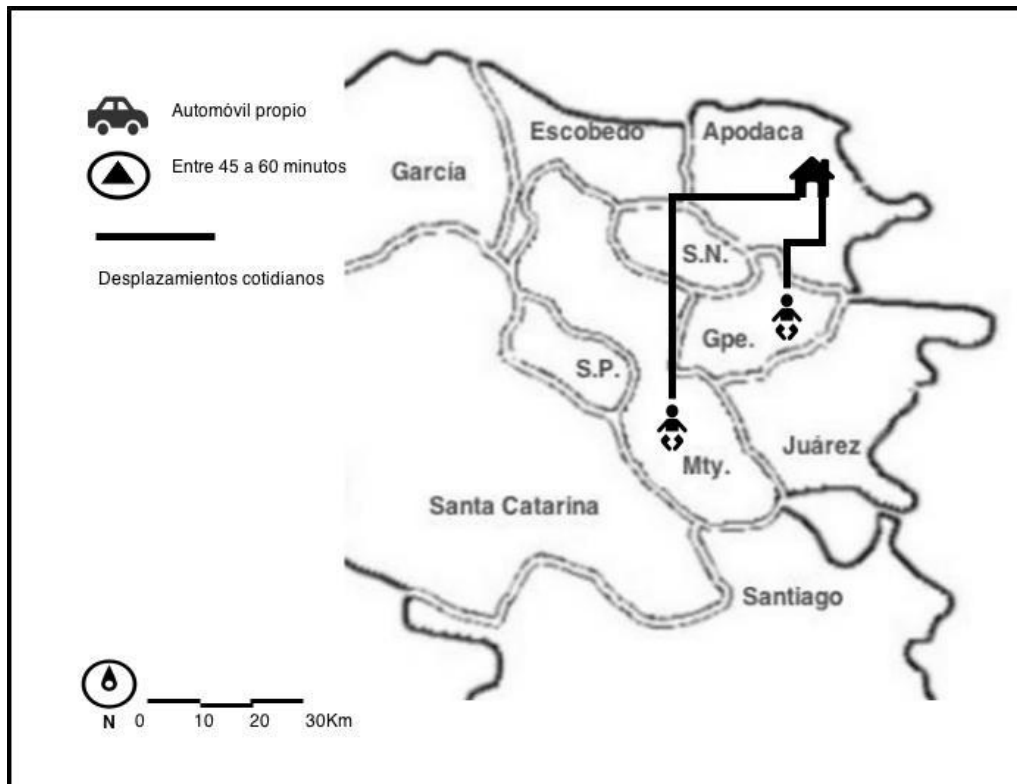
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Compras”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campos Miembro # 1
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



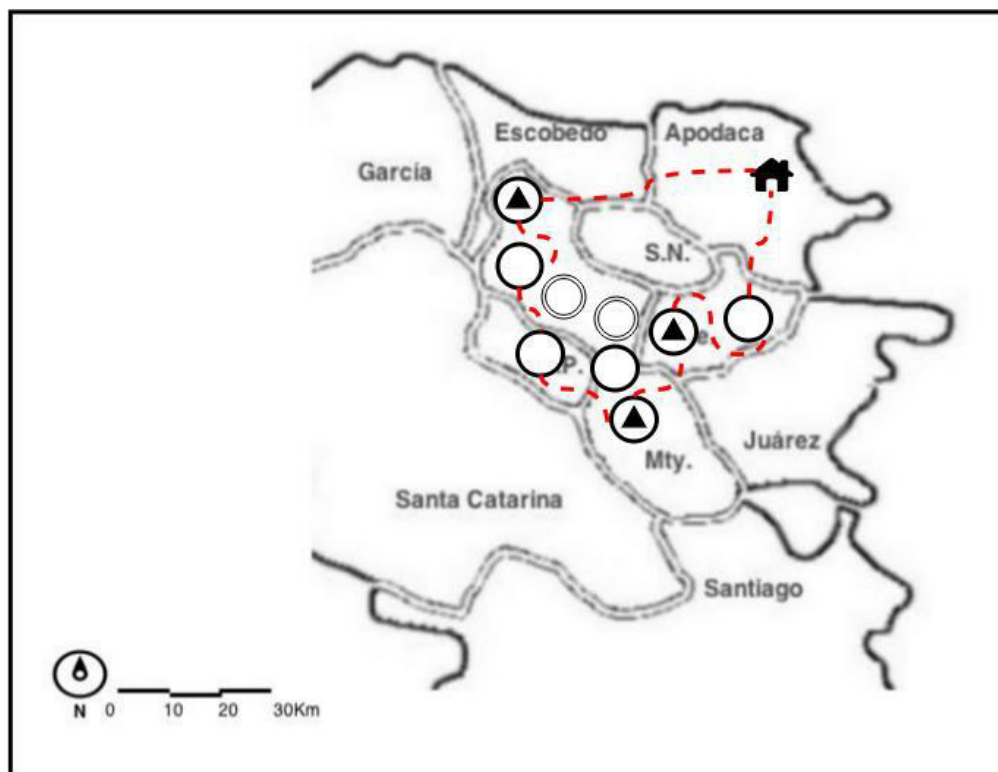
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Actividades de ocio”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campos Miembro # 1
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Visitas a familiares y amigos”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campos Miembro # 1
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Actividades de los niños”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campos Miembro # 1
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



“Mapa de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”
Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campos Miembro # 1
Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.

Como se ha mencionado anteriormente, para la creación de mapas acumulativos de movilidad, se ha tomado en cuenta el uso del tiempo y el territorio de cada miembro del hogar y del hogar en su conjunto. Estos mapas de uso del tiempo y territorio que se generan a partir de cada hogar, permiten observar gráficamente y brindar una mejor comprensión de las tendencias de los patrones de movilidad cotidiana y frecuente.

Para el caso de estos mapas han sido considerados solamente los desplazamientos que se realizan de manera cotidiana y frecuente con el fin de observar, en los ejemplos de hogares seleccionados, precisamente los patrones más habituales de movilidad.

Se observa que el miembro # 1 del primer hogar analizado en la colonia Paseo de los Nogales, presenta por si solo nueve lugares destino de prácticas cotidianas y frecuentes y que estas generan una serie de desplazamientos que representan un importante tiempo invertido. Esto es analizado para cada miembro de los hogares estudiados y se generan mapas por miembro y por hogar de manera conjunta posteriormente.

Se describe brevemente cada uno de los mapas generados de manera conjunta de cada hogar estudiado para complementar lo observado de manera grafica.

A continuación se muestran los mapas de uso del territorio y el tiempo del segundo miembro del hogar y de manera conjunta de los dos miembros mayores de edad de la familia Villareal-Campos.

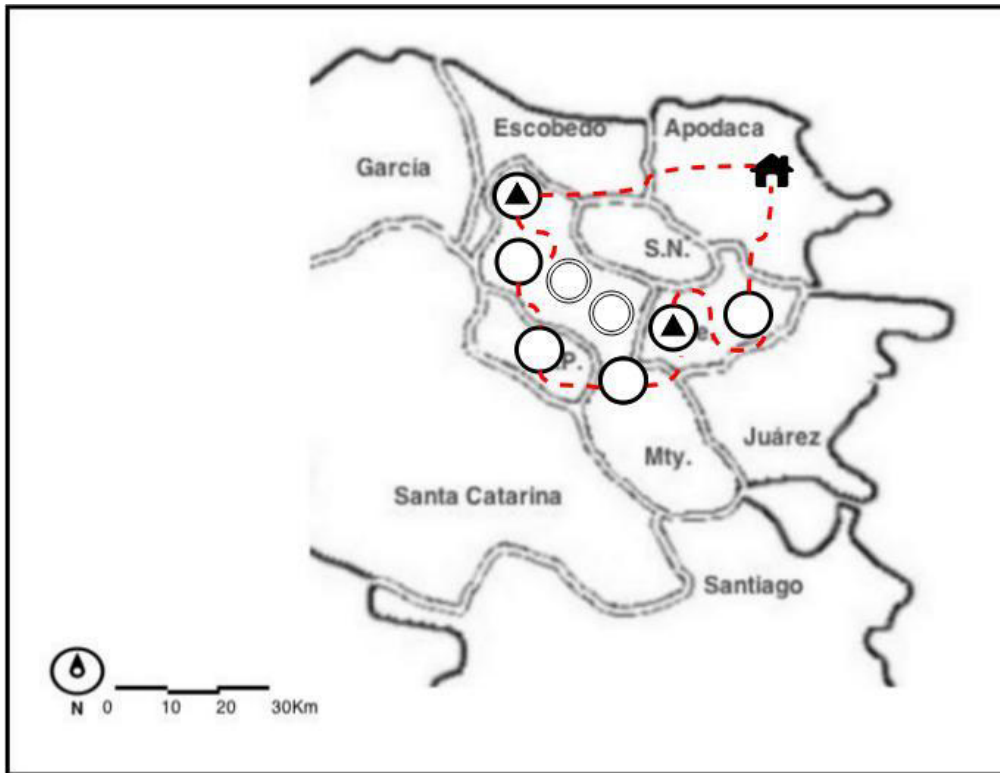
Es posible observar que de manera conjunta este hogar presenta diez lugares de destinos cotidianos y frecuentes en base a sus prácticas urbanas. Estos lugares de destino se encuentran localizados en tres diferentes municipios del AMM.

El municipio de Monterrey es el lugar destino principal de este hogar ya que siete de sus principales prácticas urbanas se desarrollan en el, por su parte el municipio de Guadalupe es receptor de dos de sus destinos cotidianos y frecuentes y el municipio de San Pedro de uno de ellos, ninguna de las prácticas habituales fuera del hogar se desarrollan en el mismo municipio de residencia.

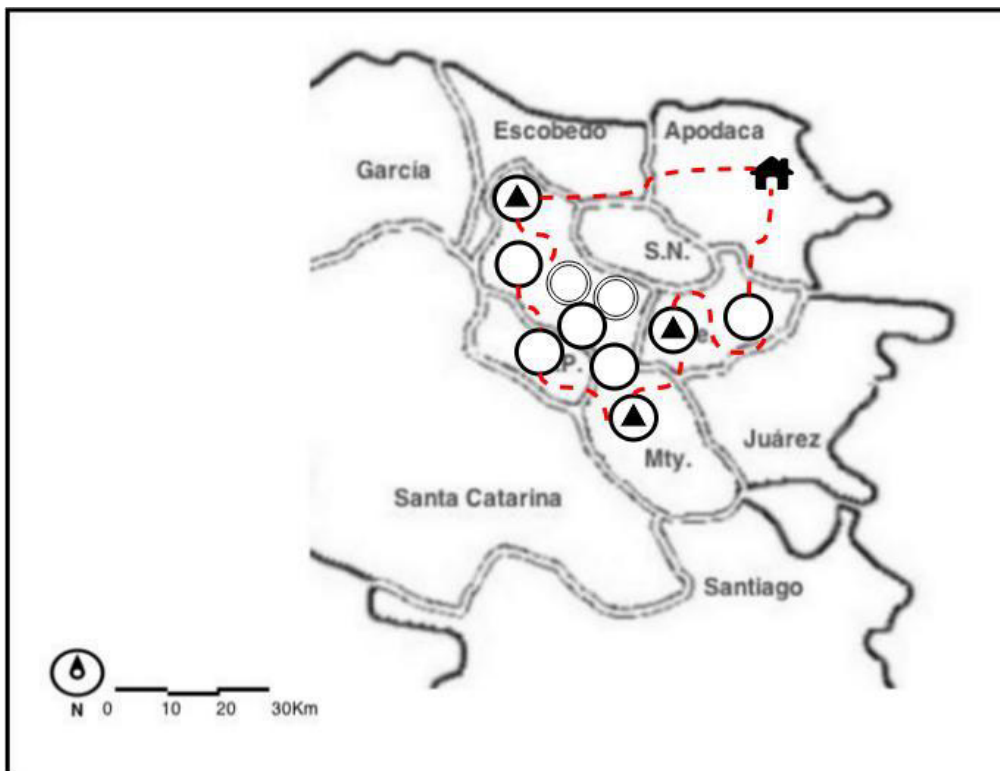
Es remarcable sin duda el hecho que de ninguna de las principales actividades o prácticas del hogar se realicen en el mismo municipio de residencia. Esto habla de la posible falta de una serie de servicios e infraestructura urbana a nivel local.

De aquí que el primer hogar analizado Villareal-Campos manifieste una ocupación del territorio metropolitano muy amplia en sus desplazamientos y un uso del tiempo muy importante para estos desplazamientos que se presentan en su mayoría entre los 30 y 45 minutos origen destino y en varios casos entre los 45 y 60 minutos.

Sin duda este desajuste del uso del territorio y el tiempo en los patrones de movilidad impacta la organización y la calidad de la vida cotidiana del hogar como se ha manifestado también en las encuestas y entrevistas.



“Mapa de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campos Miembro # 2
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



“Mapa familiar de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”

Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campos
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.

Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.

Hogar # 2

Nombre Fam. : Cuevas

Perfil del hogar:

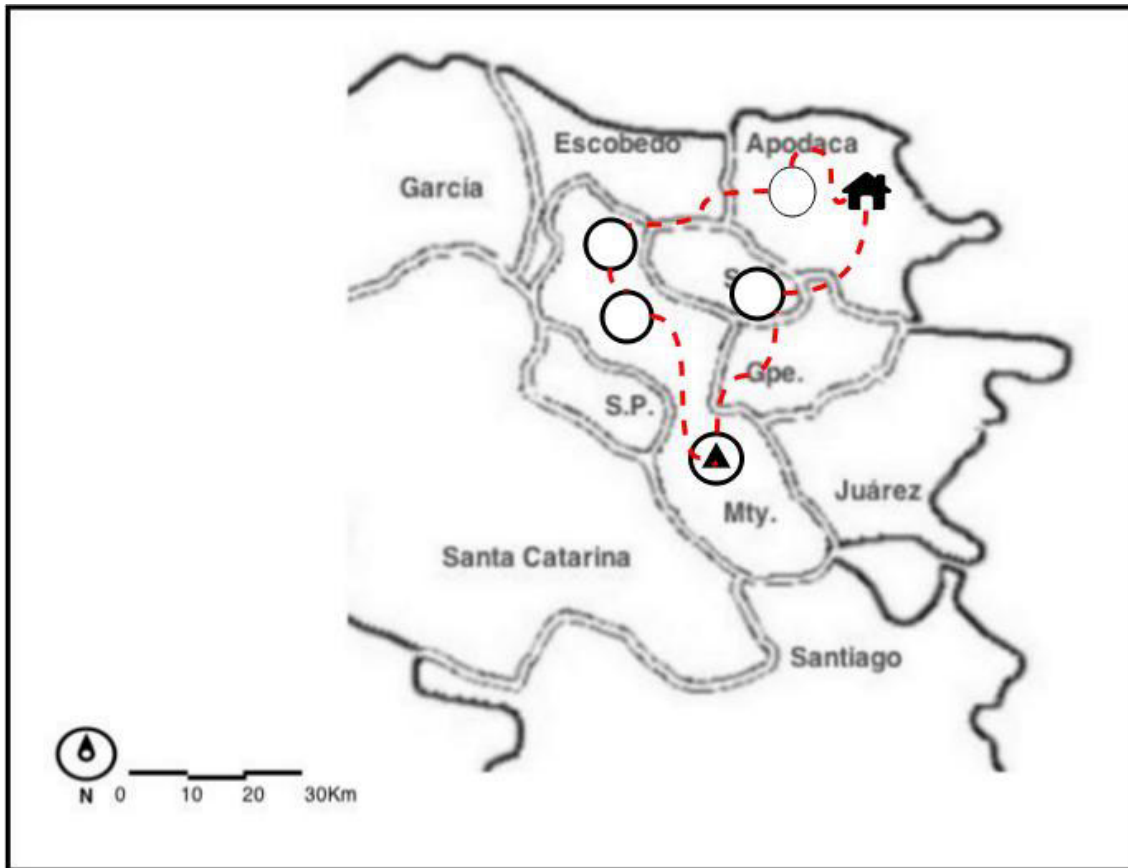
- Reciente residencia en la zona (entre 2 y 3 años)
- Número de miembros del hogar: 1
- Número de miembros analizados para prácticas de movilidad: 1 Adulto
- Joven de 29 años de edad.
- Ocupación: empleada.
- Propietario de la vivienda adquirida por medio de crédito INFONAVIT y apoyo económico de sus padres.
- Motivo principal de la decisión de compra de residencia: proximidad al hogar de sus padres.
- Medio de transporte utilizado mayormente: automóvil propio.
- Residente declara disponibilidad a cambiar de lugar de residencia debido al tiempo invertido en sus desplazamientos a destinos cotidianos y frecuentes.

El segundo lugar analizado en la colonia Paseo de los Nogales corresponde a un hogar de un solo miembro. Es posible observar que este hogar genera cinco principales lugares de prácticas urbanas cotidianas y frecuentes, tan sólo uno de los desplazamiento de estas prácticas se genera hacia el mismo municipio de residencia, mientras que el resto de las prácticas tienen como destino los municipios de Monterrey y San Nicolás. En este caso son tres las prácticas que se dirige en el municipio de Monterrey lo cual corresponde con la lógica observada en los datos cuantitativos del AMM.

Se observa que el tiempo promedio de los desplazamientos para este hogar es en su mayoría de entre 30 y 45 minutos mientras que los desplazamientos que se generan hacia el destino del trabajo son de entre 45 y 60 minutos y se localizan en el municipio de Monterrey.

De manera similar al observado para el hogar estudiado anteriormente, no existe una lógica clara en nivel territorial y en el uso del tiempo en los patrones de movilidad a partir de este hogar. Son principalmente los desplazamientos forzados como el empleo los que generan el mayor tiempo y la mayor utilización del territorio del único miembro de este hogar en la zona periférica del AMM.

Si bien los lugares de destino en las prácticas urbanas que se generan a partir de este hogar no son tan representativos como lo manifestado en el hogar anterior, igualmente podría hablarse de un desajuste en el uso del territorio y el tiempo debido a que la mayoría de sus desplazamientos cotidianos y frecuente se dirigen fuera de su municipio de residencia y el tiempo promedio invertido oscila entre los 45 minutos para cada desplazamiento de origen destino.



“Mapa Familiar de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”

Hogar# 1 Nombre Fam. : Cuevas
Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.

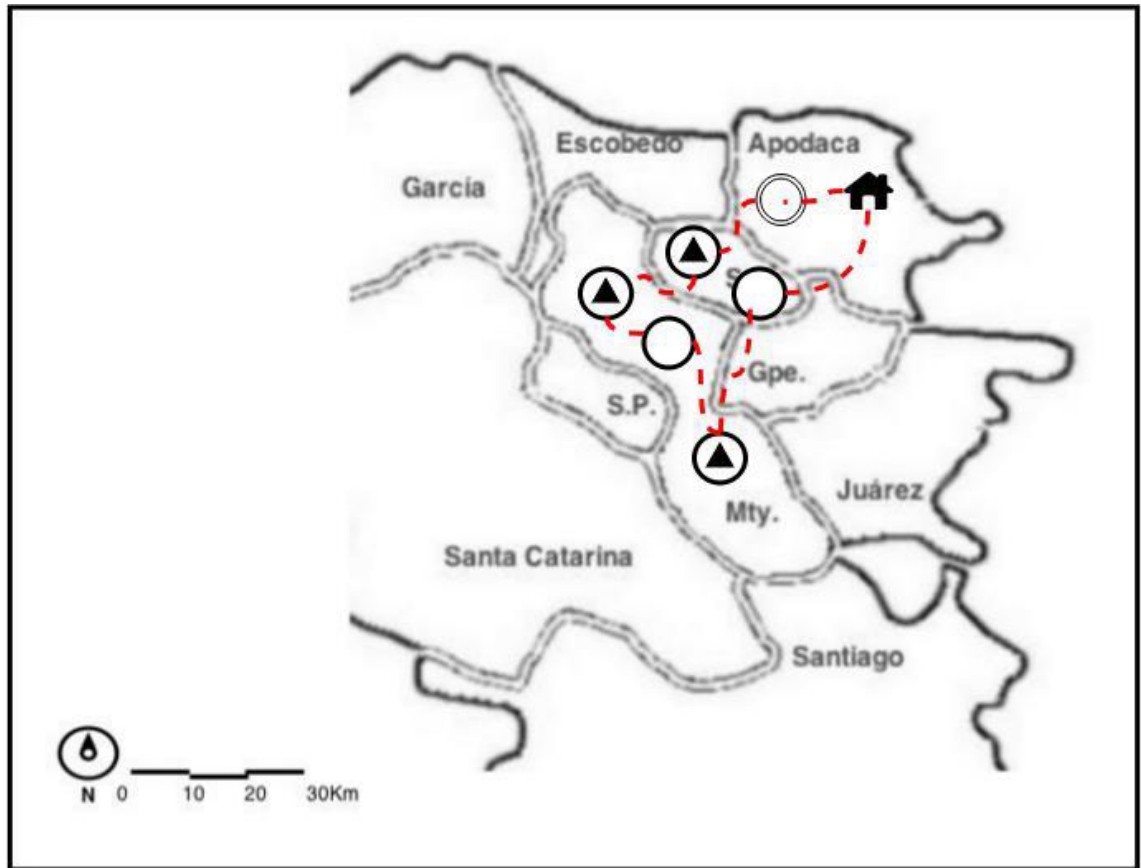
Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.

Hogar # 3

Nombre Fam. : Treviño

Perfil del hogar:

- Reciente residencia en la zona (entre 2 y 3 años)
- Número de miembros del hogar: 2
- Número de miembros analizados para prácticas de movilidad: 2 Adultos
- Adultos de 40 y 32 años de edad.
- Ambos miembros del hogar son empleados.
- Propietarios de la vivienda adquirida por medio de crédito INFONAVIT.
- Motivo principal de la decisión de compra de residencia: precio, localización y tipo de viviendas.
- Medio de transporte utilizado mayormente: automóvil propio.
- La particularidad de este hogar es el hecho de encontrarse en proceso de rentar un departamento en el centro de la ciudad de Monterrey, debido al largo tiempo y distancia que tienen que recorrer desde su vivienda en la Colonia Paseo de los Nogales hasta sus destinos cotidianos y frecuentes.
- Los miembros del hogar mencionan la distancia y tiempo invertido como un elemento determinante el cual vuelve molesta, estresante y difícil su movilidad.
- Precisamente en el momento de la realización del estudio y la recuperación de datos con este hogar específico se presentó el hecho del abandono de su vivienda en la Colonia Paseo de los Nogales, para dejarla como vivienda de fines de semana.



“Mapa de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Treviño Miembro # 1
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.

Es posible observar para el caso del primer miembro analizado de este tercer hogar de la colonia Paseo de los Nogales en Apodaca Nuevo León que se generan seis principales lugares destino de las prácticas urbanas cotidianas y frecuentes. Estos lugares destino se encuentran principalmente en el municipio de Monterrey, siendo tres los destinos en este municipio, mientras que en el municipio de San Nicolás se observan dos lugares destino y tan sólo uno en el mismo municipio de residencia.

Quizás el lugar destino relacionado con el empleo es el más significativo ya que se considera un destino que genera un desplazamiento forzado u obligatorio en el cual no es posible seleccionar ni el lugar ni el momento del desplazamiento. Para el caso de este miembro analizado en lugar destino del trabajo se encuentra en el municipio de Monterrey y genera un desplazamiento de entre 45 y 60 minutos.

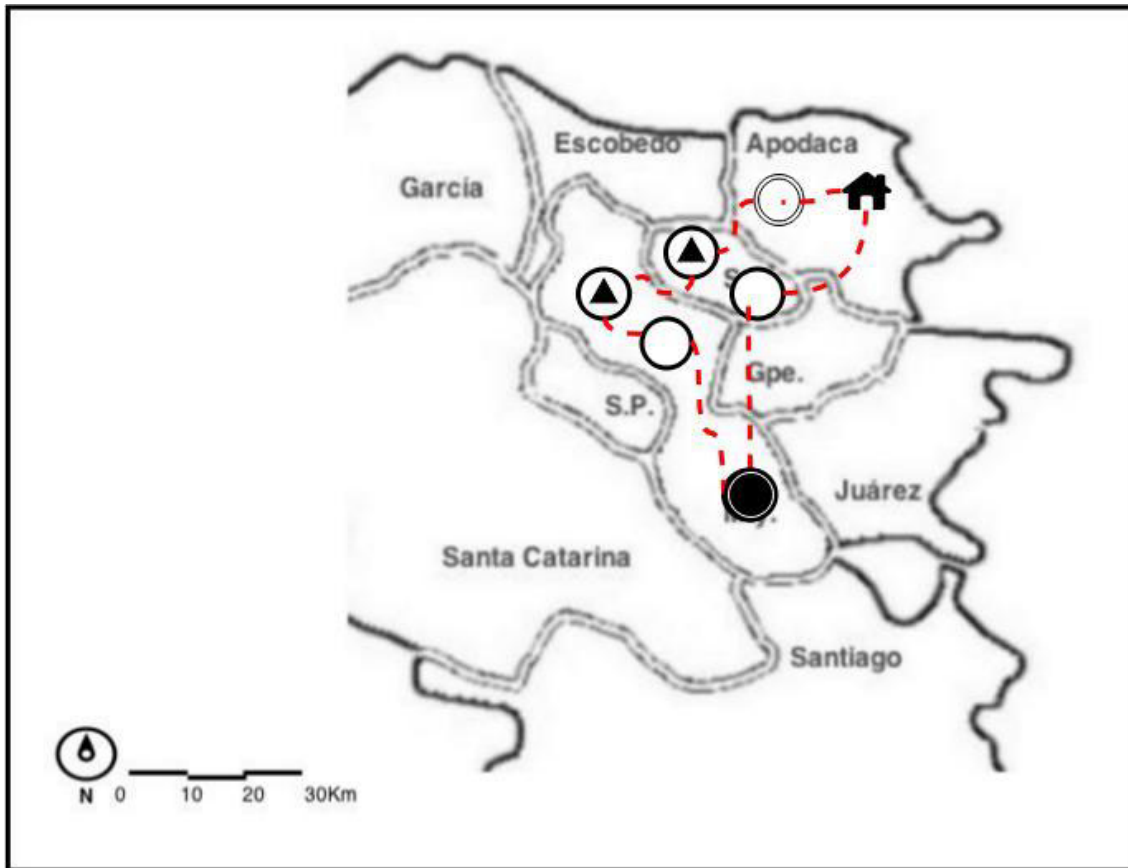
Finalmente es posible observar que el promedio de los desplazamientos generados por este miembro del hogar oscila entre los 45 minutos para cada uno de los desplazamientos hacia su destino, lo cual sin duda impacta la dinámica de su vida cotidiana.

Es precisamente este hogar en el que los miembros mostraron una mayor inconformidad por su lugar de residencia periférico y que han decidido en el periodo de este estudio buscar un nuevo lugar de residencia más conveniente para sus desplazamientos.

Este primer miembro de la familia manifestó haber adquirido su vivienda con la ilusión de tener un patrimonio y la decisión del lugar de residencia se basó sobre todo en la capacidad económica y los puntos de su crédito de INFONAVIT, por lo que una vez adquirido el compromiso de la compra de la residencia y la ocupación de la misma, el sentimiento de frustración por la dificultad de desplazamiento y el gran tiempo invertido en la movilidad cotidiana y frecuente se hizo presente.

Retomando lo mencionado por el propio miembro del hogar en la entrevista a profundidad se hace referencia al deseo de abandonar su vivienda la cual le parece muy difícil de habitar debido a su localización.

Por otro lado, debido al dinero invertido para equipar la vivienda, considera que buscar rentarla no es la mejor opción, por lo que la vivienda estaría siendo pagada con un largo crédito y estaría en desuso.

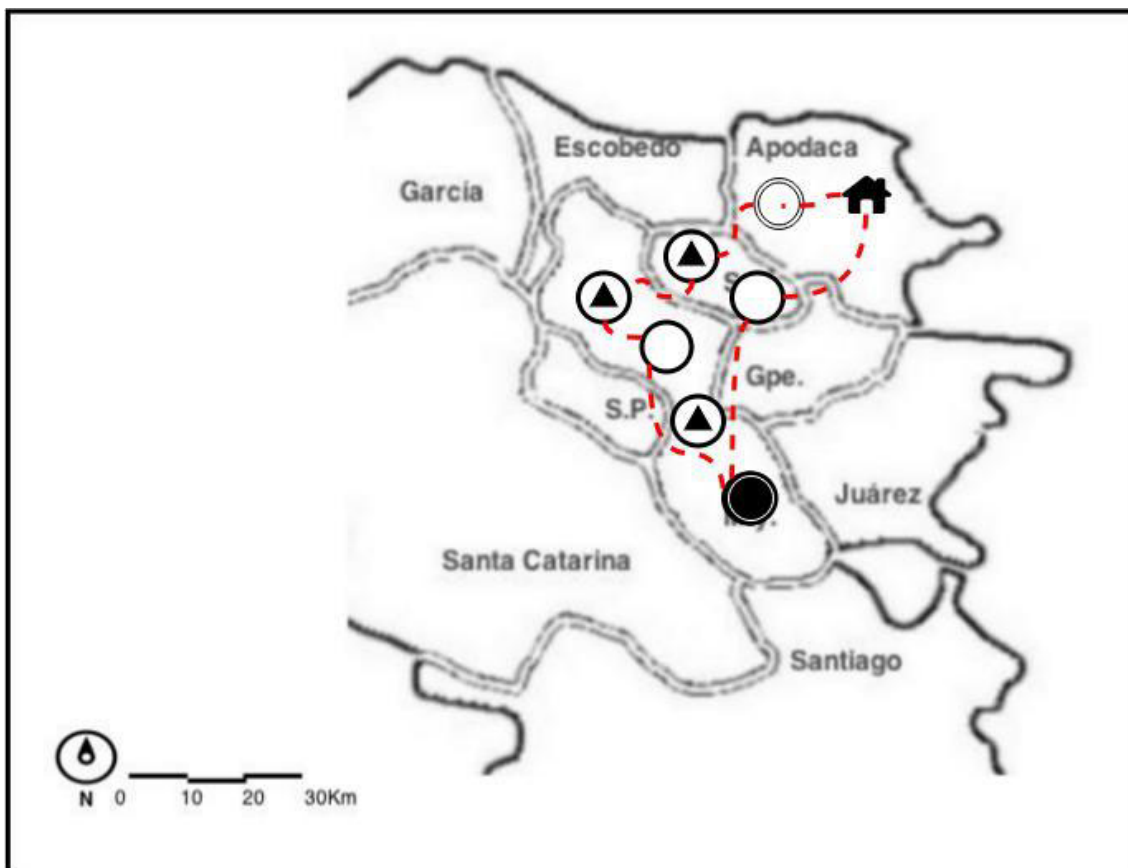


“Mapa de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Treviño Miembro # 2
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.

Lo observado para el segundo miembro del hogar correspondiente a la familia Treviño es muy similar al observado en el primer miembro analizado. Los desplazamientos que se generan a partir del lugar de residencia para las prácticas realizadas por este miembro son principalmente hacia el municipio Monterrey, el cual recibe tres de las prácticas cotidianas y frecuentes, por su parte el municipio de San Nicolás es destino de dos estas prácticas y tan sólo una de estas prácticas se realice en el mismo municipio de residencia.

Una vez más los desplazamientos más significativos son los que se generan a partir del hogar hacia el lugar de trabajo y del lugar de trabajo hacia el hogar, ya que son desplazamientos que se encuentran en otro municipio y tiene que atravesar municipios intermedios, además de que implican un uso del tiempo mayor a los 60 minutos para cada desplazamiento de origen destino.

En cuanto a lo que se manifiesta en el mapa de uso del territorio y el tiempo en los desplazamientos cotidianos y frecuentes del hogar en conjunto, es posible observar que existen siete principales lugares de destino relacionados a los principales prácticas que genera este hogar. Igualmente el municipio de Monterrey recibe la mayoría de estos desplazamientos presentando cuatro de ellos. Sin duda es difícil encontrar un considerable ajuste en el uso del territorio y el tiempo invertido estos desplazamientos ya que usan un amplio territorio del área metropolitana y manifiestan un muy importante uso del tiempo de la vida urbana de los habitantes de este hogar en la periferia metropolitana.



“Mapa Familiar de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”

Hogar# 3 Nombre Fam. :Treviño
Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.

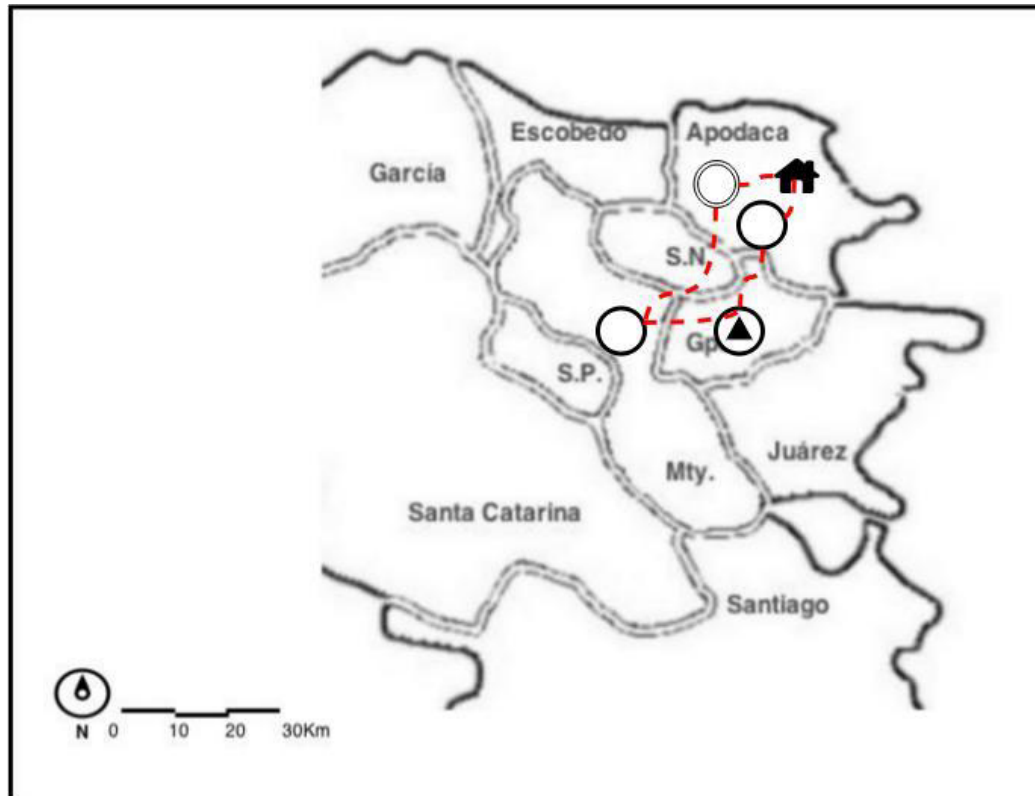
Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.

Hogar # 1

Nombre Fam. : Guajardo-Martínez

Perfil del hogar:

- Antigüedad de residencia en la zona: más de 15 años
- Número de miembros del hogar: 2
- Número de miembros analizados para prácticas de movilidad: 2 Adulto
- Adultos de 63 y 45 años.
- Ambos miembros del hogar adultos son empleados.
- Propietario de la vivienda adquirida por medio de herencia familiar.
- Medio de transporte utilizado mayormente: automóvil propio.
- Residentes declara no tener la intención de cambiar de lugar de residencia debido al apego familiar y a la calma de la zona.



“Mapa de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Guajardo-Martínez Miembro # 1
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.

Para el caso de los desplazamientos cotidianos y frecuentes del primer miembro del hogar analizado en la colonia Santa Rosa vecino al fraccionamiento privado paseo de los Nogales, se manifiesta un considerable menor número de destinos.

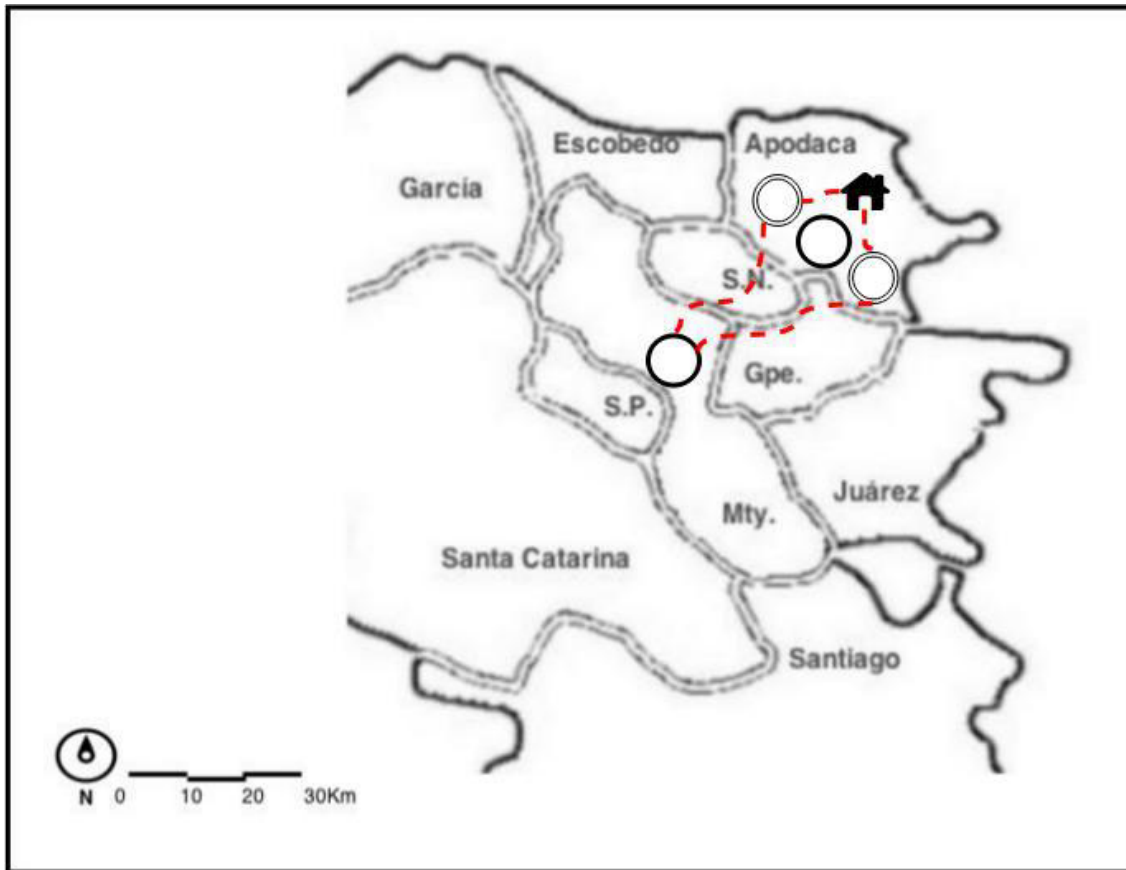
Los desplazamientos que genera este miembro del hogar se dirigen principalmente el mismo municipio de residencia que presenta dos de los cuatro principales destinos de prácticas urbanas mientras que el municipio de Guadalupe recibe uno de estos destinos y el municipio Monterrey el restante.

Si bien este miembro del hogar no genera tantos desplazamientos como lo que se ha observado en los hogares analizados en el fraccionamiento privado Paseo de los Nogales, posiblemente por sus propias características de ser un hogar con una antigüedad más considerable, los principales desplazamientos como el del trabajo se realizan fuera del propio municipio de residencia, en este caso en el municipio de Guadalupe y generan un uso del tiempo bastante considerable de entre los 45 y los 60 minutos.

Como se ha mencionado anteriormente ya en este estudio, es importante recordar que lo que se maneja como un desajuste en el uso del territorio y el tiempo invertido en los desplazamientos, no se debe confundir con una aparente libertad de desplazamiento.

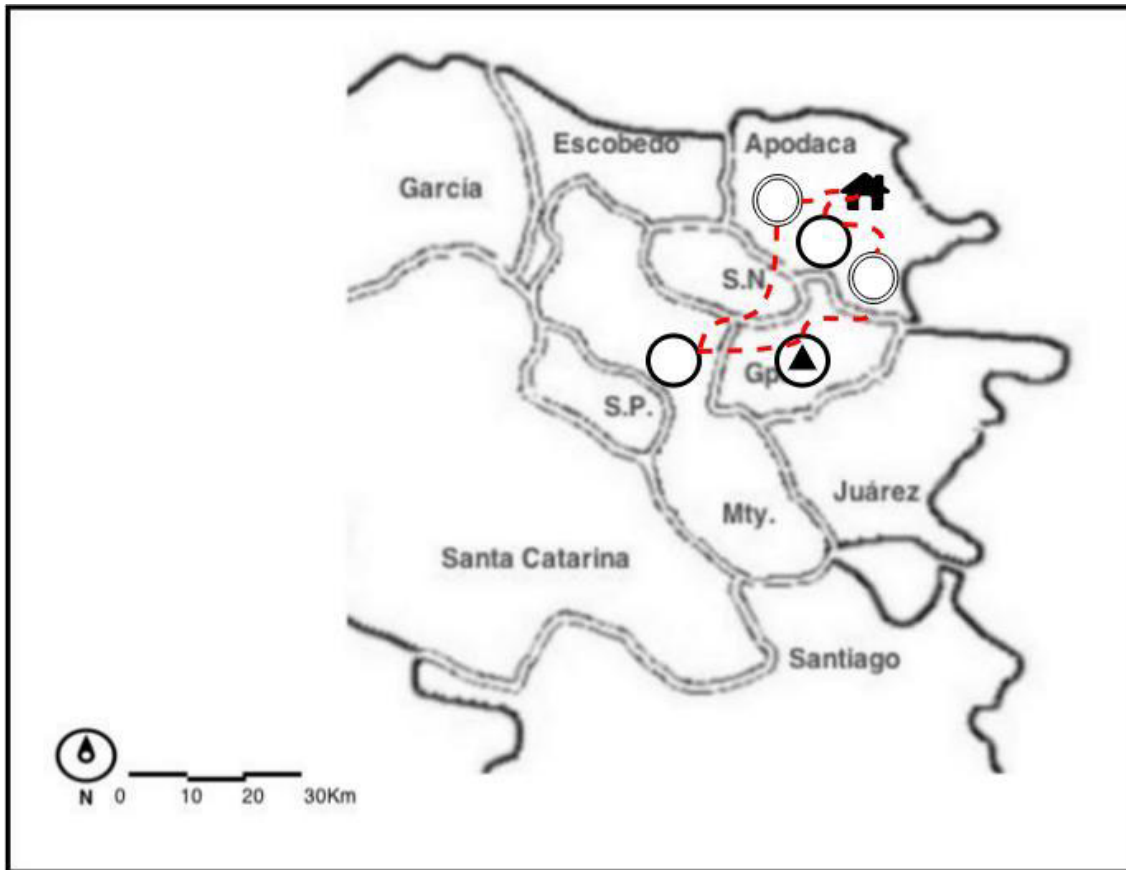
Si bien en muchos de los casos analizados el uso del territorio podría explicarse por una posible libertad de movimiento, responde más bien a una serie de desplazamientos forzados hacia lugares destino fuera de los territorios de proximidad. Esto se manifiesta claramente al hacer la comparación de estos lugares destino con el uso del tiempo invertido a cada desplazamiento y con las especificaciones de las prácticas realizadas a cada lugar, así como el medio de transporte utilizado.

De aquí que este análisis, con la creación y la presentación meticulosa al lector de cada uno de los mapas de movilidad, es de suma importancia para este estudio que busca ejemplificar el fenómeno de la movilidad cotidiana a partir de las zonas residenciales periféricas.



“Mapa de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Guajardo-Martínez Miembro # 2
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.

El segundo miembro de este primer lugar analizado en la colonia Santa Rosa manifiesta un uso del territorio en los desplazamientos cotidianos y frecuentes más reducido al observado anteriormente. En este caso tres de los cuatro destinos de actividades urbanas se presentan dentro del mismo municipio de residencia y por lo tanto manifiestan un uso del tiempo considerablemente menor al observado en los casos anteriores. Tan sólo uno de los lugares destino de desplazamientos cotidianos y frecuentes se genera fuera del propio municipio residencia y en este caso el lugar de destino de este desplazamiento es el municipio de Monterrey.



“Mapa familiar de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”

Hogar# 1 Nombre Fam. : Guajardo-Martínez
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.

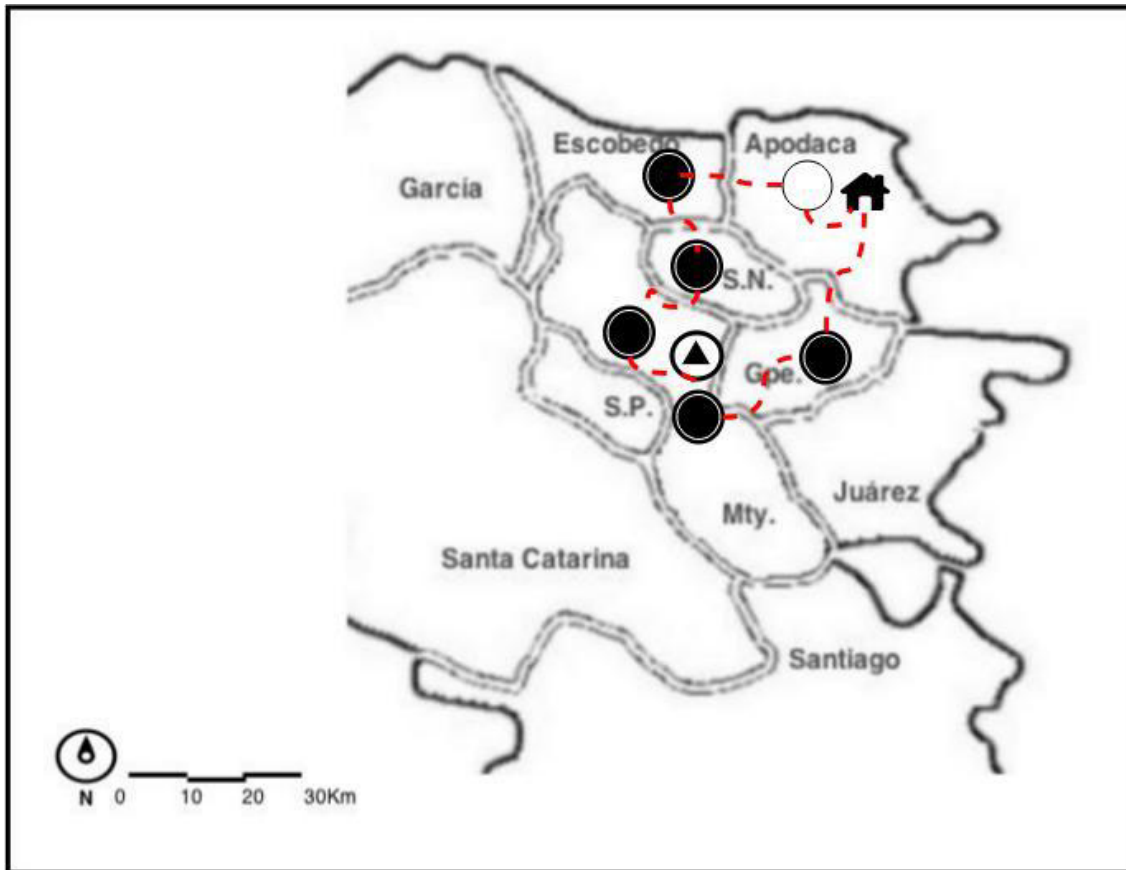
Una vez analizando de manera conjunta los desplazamientos que se generan a partir de este hogar por ambos miembros es posible notar que el uso del territorio y el tiempo es considerablemente menor al de otros hogares sin embargo también existen destinos fuera del municipio de residencia y es precisamente en ellos en los que se presenta un mayor uso del tiempo. Para este caso específico quizás no es posible hablar propiamente de un claro desajuste territorial y de uso del tiempo a partir de este hogar analizado en la colonia Santa Rosa ya que por su propia naturaleza de hogar con una considerable antigüedad, no es tan manifiesto como en otros casos, Sin embargo permite por supuesto observar patrones de movilidad interesantes al momento de comparar con otros hogares analizados.

**Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.
Hogar # 2**

Nombre Fam. : Tamez-Arévalo

Perfil del hogar:

- Antigüedad de residencia en la zona: más de 15 años
- Número de miembros del hogar: 2
- Número de miembros analizados para prácticas de movilidad: 2 Adulto
- Adultos de 51 y 50 años de edad con 3 hijos mayores que no residen en la vivienda.
- Ambos miembros del hogar adultos son empleados.
- Propietarios de la vivienda adquirida por medio de ahorros personales.
- Medio de transporte utilizado mayormente: transporte urbano público.
- Ambos miembros declaran realizar desplazamientos sus desplazamientos habituales en un tiempo origen-destino mayor a 60 minutos.
- Uno de los miembros del hogar declara no tener disponibilidad de cambiar de lugar de residencia ya que le gusta mucho su casa, mientras el segundo miembro declara disposición a cambiar de residencia para estar más cerca de su familia y sus destinos cotidianos y frecuentes.



“Mapa de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”
 Hogar# 2 Nombre Fam. : Tamez-Arévalo Miembro # 1
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.

En el mapa de uso de territorio y tiempo en los desplazamientos cotidianos y frecuentes para este primer miembro del segundo hogar realizado en la colonia Santa Rosa Apodaca, es posible observar particularidades muy importantes, quizás la principal es el hecho de que los desplazamientos de ambos miembros mayores habitantes este hogar se realiza por medio de transporte público lo cual genera un impacto directo en el tiempo invertido para estos desplazamientos.

Si bien por un lado esto no evita que los desplazamientos a sus destinos de prácticas urbanas se realicen, se manifiesta como un factor determinante en la organización del tiempo cotidiano de sus vidas.

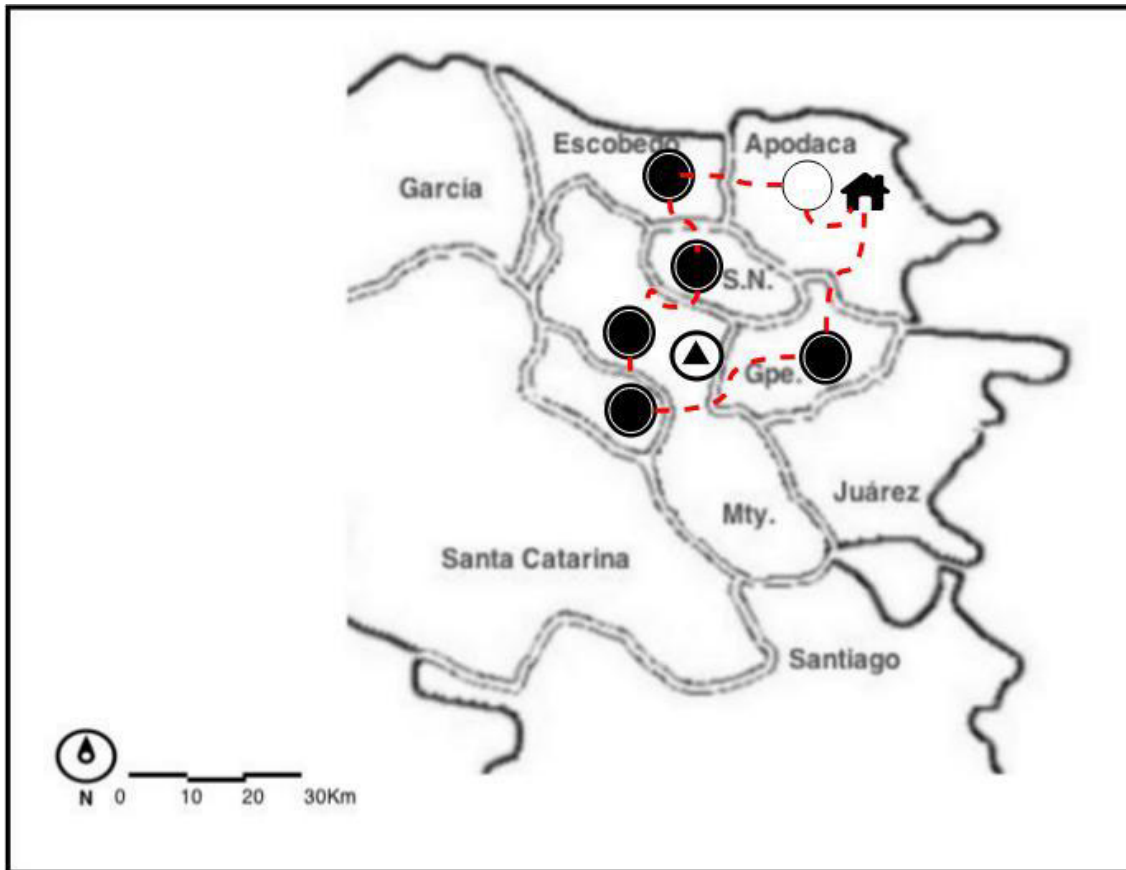
Se presentan para este primer miembro siete distintos lugares en cinco distintos municipios del área metropolitana, donde solamente uno de ellos tiene como destino el mismo municipio. El municipio de Monterrey recibe tres de los destinos cotidianos y frecuentes, el municipio de Escobedo uno de ellos, el municipio de San Nicolás otro, y finalmente el municipio de Guadalupe recibe otro de sus destinos desplazamientos cotidianos frecuentes.

En lo referente al tiempo invertido en los desplazamientos, cinco de estos desplazamientos origen destino son de más de 60 minutos, y sólo uno de ellos en menor a los 15 minutos, el que se realiza dentro del mismo municipio.

De esta manera se entiende que la relación entre el medio de transporte utilizado y el lugar de destino de los desplazamientos cotidianos y frecuentes impacta de manera directa el tiempo invertido en estos desplazamientos.

Una vez más se observa que el hecho de no contar con un vehículo privado y el hecho de invertir un importante tiempo en cada uno de los desplazamientos no evita que los desplazamientos se realicen, es aquí donde el tiempo se considera, como se ha hablado anteriormente en el estudio, como un elemento que impacta la organización de las actividades cotidianas urbanas de los habitantes de estas son las periféricas.

Muchas de las actividades realizadas en los mayores tiempos invertidos se relacionan con aquellas que no tienen un lugar de destinos flexible, es decir los lugares de estudio, trabajo, visitas familiares o incluso las compras cuando los servicios urbanos de esta naturaleza no se encuentran bien dotados en determinadas áreas.

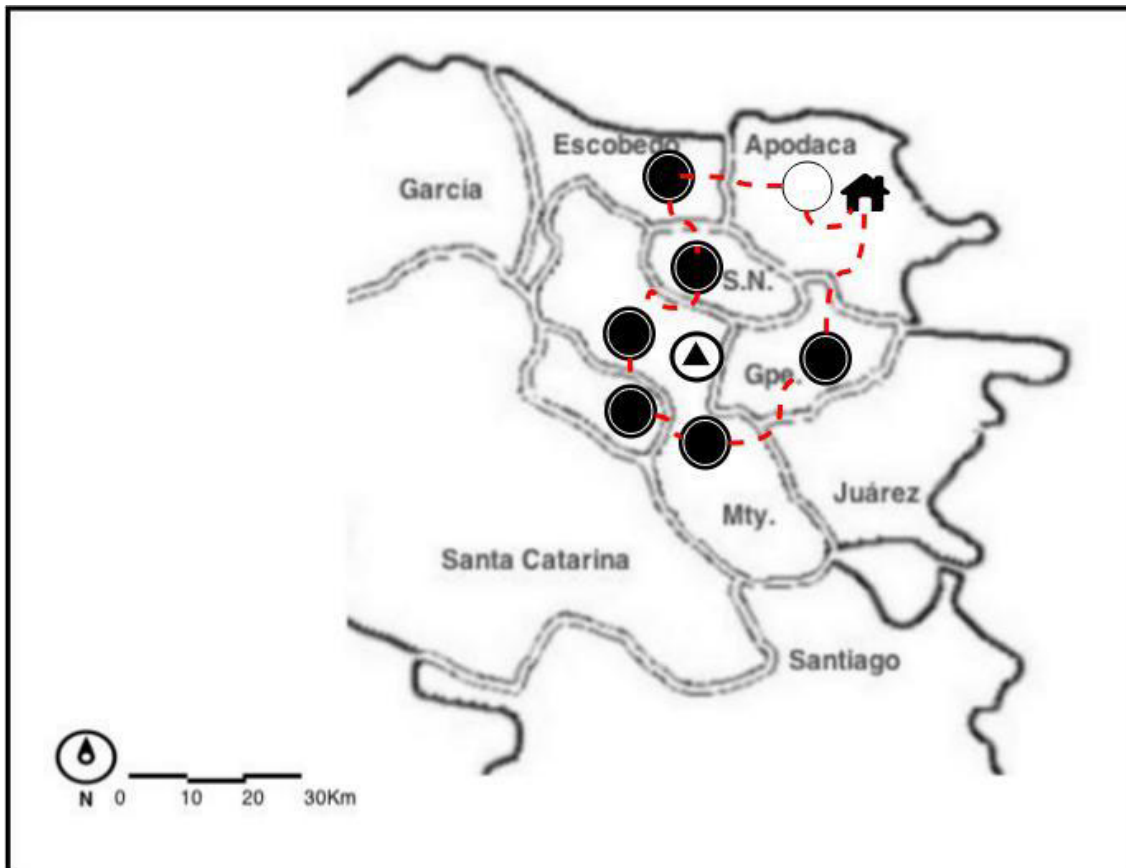


“Mapa de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”
 Hogar# 2 Nombre Fam. : Tamez-Arévalo Miembro # 2
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.

Para el caso del segundo miembro de este segundo hogar analizado en la colonia Santa Rosa se manifiesta que la movilidad se realiza igualmente por medio del transporte público, lo cual impacta directamente en el tiempo invertido en los desplazamientos que son en su mayoría de más de 60 minutos en el trayecto de origen destino.

Por otro lado en este caso se generan no sólo siete lugares destino de las prácticas de movilidad sino que se dirigen a seis municipios distintos del área metropolitana. Se observa que el uso del territorio y el tiempo invertido no corresponden a una lógica territorial clara que en teoría debería de observarse a partir del lugar de residencia.

Quizás una vez más el desplazamiento más significativo por ser de origen forzado u obligatorio es el desplazamiento que se genera hacia el lugar de trabajo, en este caso con destino en el municipio de San Pedro para el cual hay que atravesar varios municipios desde lugar de residencia, no es de extrañarse que este destino genere desplazamientos mayores a los 60 minutos.



“Mapa Familiar de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”

Hogar# 2 Nombre Fam. : Tamez-Arévalo
Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.

En cuanto al mapa generado con los lugares destino de las prácticas cotidianas y frecuentes de este segundo hogar de la Colonia Santa Rosa en Apodaca Nuevo León, se manifiestan ocho lugares de destino de prácticas urbanas.

Estos ocho lugares de destino cotidiano y frecuente generan desplazamientos que en promedio tienen un tiempo mayor a los 60 minutos ya que se realizan en transporte público y se encuentran en seis diferentes municipios del área metropolitana de Monterrey, tan sólo uno de ellos se encuentra en el mismo municipio de residencia.

Posiblemente es este uno de los ejemplos más claros del uso desmedido del territorio y del tiempo cotidiano que se genera a partir de la localización periférica del lugar de residencia. El desajuste territorial y de uso del tiempo es muy evidente al momento de observar la representación gráfica de estos elementos en los mapas conjuntos de uso del territorio el tiempo.

Está claro que si esta familia realiza sus desplazamientos cotidianos y frecuentes en el transporte público no es por la elección personal de no realizarlos en un automóvil propio, sino porque no tienen la capacidad económica de tener un automóvil, por lo tanto este caso en específico de hogar analizado muestra la realidad de muchos de los hogares que se encuentran en las periferias del Área Metropolitana de Monterrey y que por ser de un estrato socioeconómico medio-bajo o bajo, no tienen acceso al automóvil privado y se encuentran en la situación más difícil y más desgastante al momento de realizar sus desplazamientos más habituales buscando acceder a la actividad y a la vida urbana.

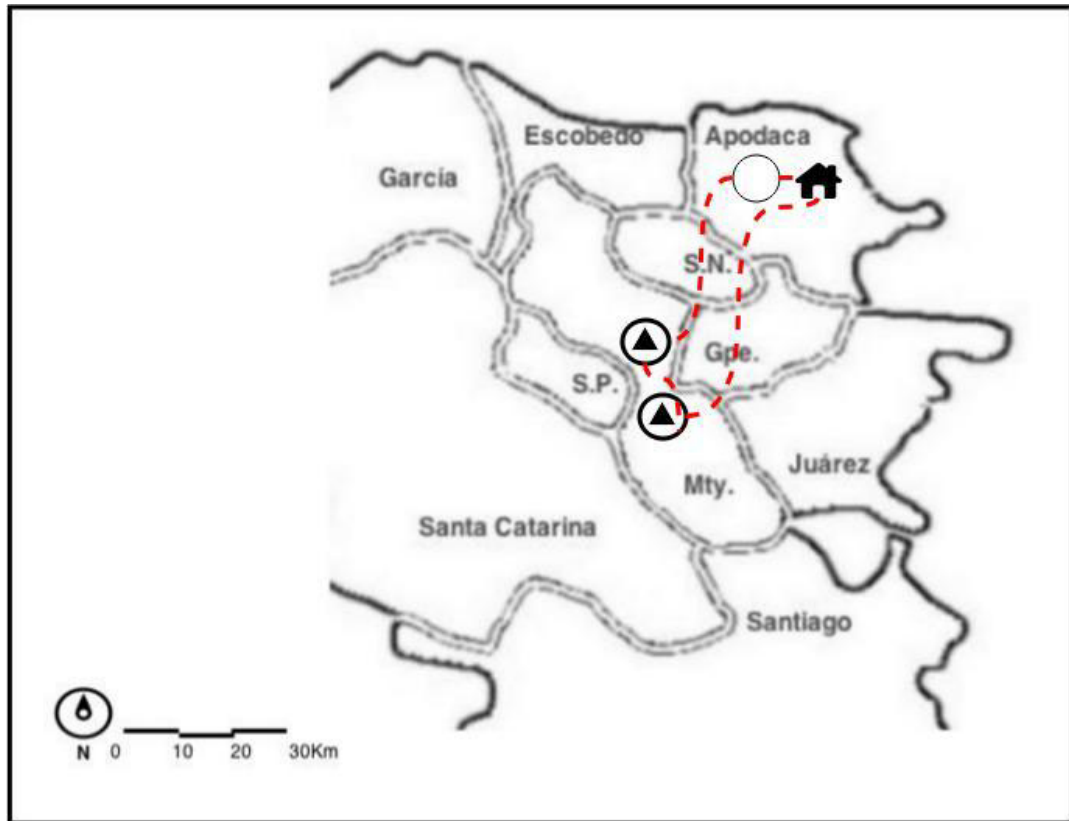
Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.

Hogar # 3

Nombre Fam. : Alemán-Montoya

Perfil del hogar:

- Antigüedad de residencia en la zona: más de 3 años
- Número de miembros del hogar: 5
- Número de miembros analizados para prácticas de movilidad: 2 Adulto
- Pareja joven de 32 años de edad con 3 hijos menores.
- La ocupación del hombre del hogar es empleado y la mujer es ama de casa.
- Vivienda en Renta.
- La razón principal de la decisión de localización de residencia es la cercanía con la familia.
- Medio de transporte utilizado mayormente: automóvil propio.
- Ambos miembros declara no tener la intención de cambiar de residencia debido a la cercanía con a familia en la que se encuentran actualmente.



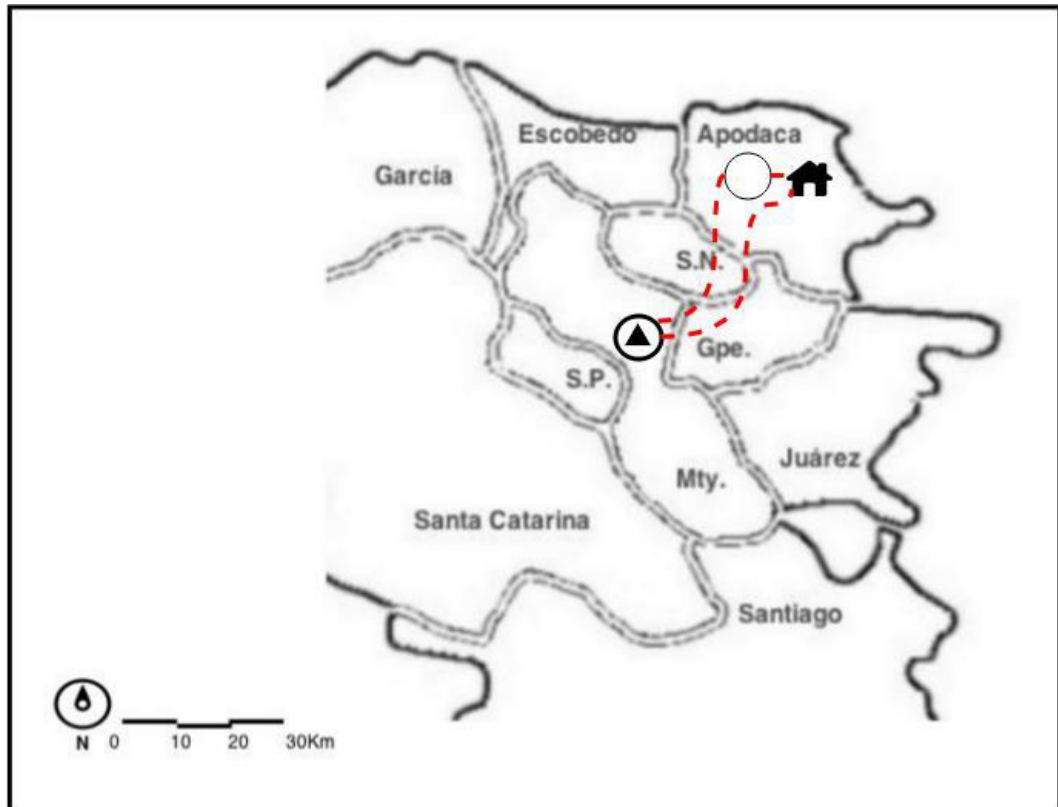
“Mapa de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Alemán-Montoya Miembro # 1
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.

Los mapas mostrados del uso del territorio y el tiempo de este tercer hogar analizado en la Colonia Santa Rosa muestran algunas particularidades interesantes. Para el caso del primer miembro de este hogar que corresponde al padre de familia se manifiesta que los lugares destino cotidianos y frecuentes que se generan a partir del lugar de residencia periférica son sólo tres, uno de ellos se encuentra dentro del mismo municipio y se refiere a las visitas familiares, los otros dos lugares destino corresponden al lugar de trabajo y a las actividades de los niños que encuentran el municipio de Monterrey.

Ambos municipios de destino no son sorpresa al tratarse de un hogar que ha seleccionado su lugar de residencia en base a factores familiares, es decir en este caso al lugar de residencia de los padres de la madre de familia de este hogar.

Por otra parte los lugares de destino de las actividades referentes al trabajo del padre de familia y las actividades de los niños responden a la misma lógica que se ha observado interiormente donde el municipio de Monterrey recibe la mayor parte de los desplazamientos cotidianos. Monterrey, como municipio central del AMM, cuenta con la mayor oferta de servicios urbanos y es sin duda uno de los destinos principales de los desplazamientos de los hogares del resto AMM, pero esto no quiere decir que estos desplazamientos sean elegidos sino que es muchas veces el municipio de Monterrey, como centro económico del Área Metropolitana, el que genera la mayor cantidad de oportunidades de empleo.

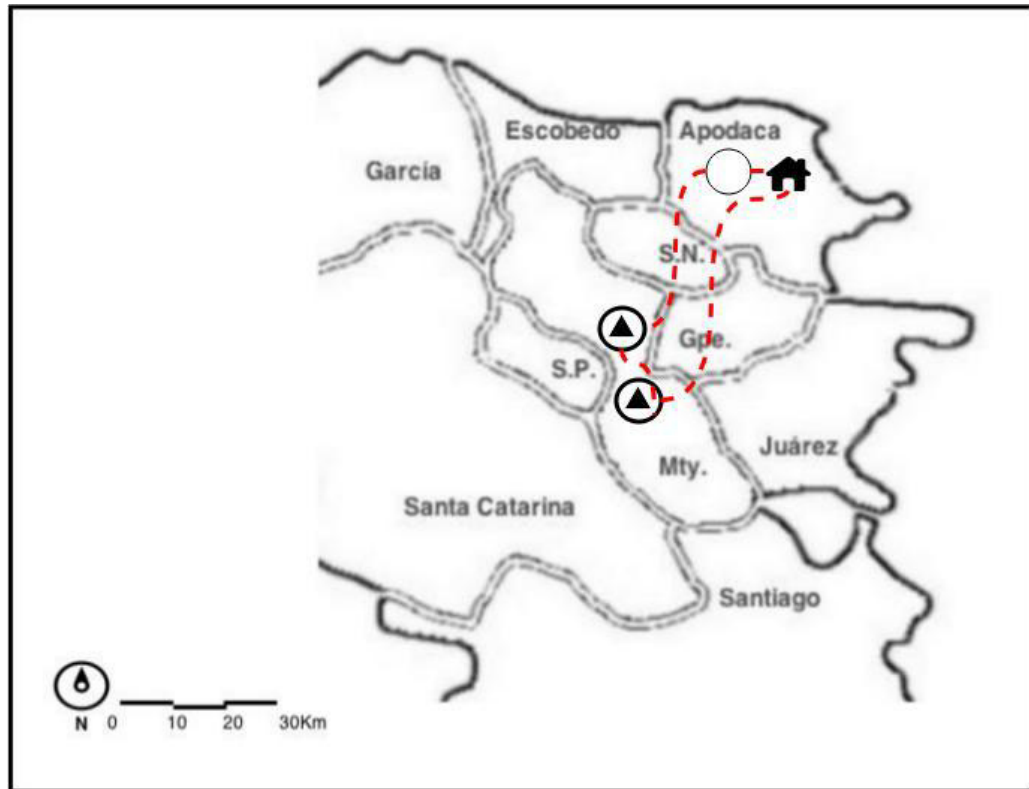
Para el caso de este hogar es importante mencionar que las actividades de los niños se realiza en el municipio Monterrey como una búsqueda de aprovechar los desplazamientos que se efectúan para el lugar de trabajo de manera forzada y generar patrones más lógicos de los desplazamientos cotidianos y frecuentes que representen menor desgaste e impacten lo menos posible de forma negativa la vida cotidiana de los miembros de este hogar.



“Mapa de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Alemán-Montoya Miembro # 2
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.

Como se ha planteado anteriormente, para el caso del miembro número uno de la Colonia Santa Rosa, igualmente para miembro número dos que corresponde a la madre de familia se generan pocos lugares de destino de los desplazamientos para las prácticas urbanas más habituales.

El segundo miembro de este hogar de la familia Alemán-Montoya tiene sólo dos lugares destino de estas prácticas urbanas cotidianas y frecuentes. Una de las prácticas urbanas se genera dentro del municipio y corresponde a las visitas familiares, las cuales son precisamente la razón principal de la toma de decisión de habitar en esta zona. La otra práctica corresponde a las actividades relacionadas con los niños y su destino es el municipio de Monterrey.



“Mapa familiar de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”

Hogar# 3 Nombre Fam. : Alemán-Montoya
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.

Quizá sea este el primer hogar analizado en la periferia del Área Metropolitana de Monterrey que a nivel gráfico presenta una clara lógica en el uso del territorio y el tiempo invertido en los desplazamientos. Si bien los desplazamientos considerados forzados como el empleo y las prácticas relacionadas a los niños dentro de las cuales en este caso se engloban los estudios, son los que manifiestan el mayor tiempo invertido que oscila entre los 45 y 60 minutos, el desplazamiento restante relacionado a las visitas familiares y amigos se desarrolla dentro del mismo municipio y ocupa un tiempo invertido menor a los 15 minutos.

De tal suerte que a partir de este hogar analizado se generan tan sólo tres lugares de destino para las prácticas urbanas cotidianas y frecuentes que generan desplazamientos y se utilizan tan sólo dos municipios del área metropolitana y para estas actividades urbanas.

Una vez más y municipio de Monterrey se manifiesta como el destino de la mayoría de los desplazamientos cotidianos y frecuentes, y para llegar a él desde el municipio de Apodaca en el cual se encuentra el hogar, es necesario hacer un trayecto atravesando otros municipios como San Nicolás y Guadalupe, por lo que estos desplazamientos representan una ocupación importante y considerable del territorio metropolitano.

Finalmente se puede mencionar que si bien existe en este hogar una cierta lógica en sus patrones de movilidad esto no implica que los desplazamientos que se generan no sean desgastantes en lo referente al esfuerzo y el tiempo invertido en ellos, como podemos observar en los desplazamientos de Monterrey que son en promedio entre 45 y 60 minutos.

5.4.7 Análisis y reflexiones de la información obtenida, AMM en México.

Haciendo un análisis preliminar de algunos de los principales resultados obtenidos en el estudio realizado en la periferia del AMM, es posible observar que la mayoría de los hogares analizados generan largos desplazamientos en territorio y tiempo, principalmente en los desplazamientos que se refieren a los lugares de trabajo.

Los desplazamientos cotidianos y frecuentes que se generan a partir de estos hogares en la periferia urbana, los cuales han sido seleccionados para ejemplificar el fenómeno estudiado, tienen como lugares de destino en la mayoría de los casos otros municipios del área metropolitana, siendo pocos aquellos que se presentan dentro del mismo barrio o municipio. En este sentido es posible observar que no existe una verdadera relación entre el lugar de residencia y los lugares destino de las actividades cotidianas y frecuentes de los miembros de estos hogares.

Es principalmente en los mapas que muestran la ocupación del territorio y el uso del tiempo para los desplazamientos en los que se muestra que existe un desajuste territorial y temporal en los patrones de movilidad de los residentes de estas áreas periféricas.

Ya que se ha decidido mostrar gráficamente en los mapas de movilidad y tiempo solamente los desplazamientos cotidianos y frecuentes de cada individuo y de cada hogar en conjunto, se presenta que este desajuste o esta falta de relación entre los lugares destino con el lugar de residencia es un fenómeno que impacta directamente la vida cotidiana y la calidad de la misma de los habitantes de estas zonas.

A su vez sin duda este uso desmedido del territorio y del tiempo para los desplazamientos urbanos termina por afectar toda la dinámica de la ciudad, generando no solamente dificultades de acceso a los servicios urbanos relacionadas a los procesos de exclusión social para este tipo de hogares periféricos, sino que termina por impactar al resto del sistema urbano generando altos índices de congestionamiento vial entre otras cosas.

Como se ha mencionado anteriormente, al hacer referencia a la toma de decisión del lugar de residencia en la periferia del AMM, los habitantes han declarado su decisión principalmente basada en factores económicos y de oferta de viviendas, sin haber considerado previamente la dificultad de desplazamiento y de acceso a las actividades urbanas, que vivir en estas zonas representaría.

Por otro lado es posible observar que tanto para los nuevos residentes del fraccionamiento cerrado como para los residentes considerados de más antigüedad, correspondientes a la zona de la antigua hacienda, los patrones de desplazamiento a partir de sus hogares muestran una importante ocupación del territorio metropolitano y un considerable uso de su tiempo diario.

El tiempo invertido en aquellos desplazamientos que se consideran forzados u obligatorios, en los cuales no pueden elegir ni el lugar de destino ni el momento del desplazamiento, como en el caso del empleo y los estudios, es generalmente mayor al tiempo invertido en los desplazamientos que se realizan durante el tiempo libre, de ocio, o simplemente en aquellos donde existe una cierta libertad de elección del lugar de destino y del momento de realizar el desplazamiento, como en el caso de las compras o las visitas a familiares y amigos.

Otra particularidad que es posible observar a manera de ejemplo es que la mayoría de los desplazamientos de estos hogares analizados se realizan a municipios más centrales como Monterrey y San Nicolás, sin duda municipios con una oferta de servicios urbanos mayor a la del municipio analizado en este estudio, por ser municipios con una historia urbana considerablemente más larga.

Esto se corrobora con los datos oficiales que se han mencionado, en los que es posible constatar que el municipio de Monterrey es aun el que recibe la mayor parte de desplazamientos del área metropolitana, y el municipio de Apodaca es uno de los que menor retención de desplazamientos domicilio trabajo presenta.

En cuanto a la movilidad cotidiana y frecuente del municipio de Apodaca, según el Plan Sectorial de Vialidad y Transporte del Consejo Estatal de Transporte de Nuevo León (2008), Apodaca es el 3er. municipio del AMM que menor retención de los viajes domicilio-trabajo manifiesta dentro del mismo municipio, solamente detrás de los municipios de Juárez y Escobedo. Los viajes domicilio-trabajo de Apodaca se distribuyen principalmente en un 49.9% dentro del mismo municipio, 20% hacia el municipio de Monterrey y 15.6% al municipio de San Nicolás.

Es importante no confundir la posible libertad de desplazamientos y el amplio uso del territorio metropolitano con lo que se observa en estos casos de estudio, donde si bien podría parecer que los individuos y los hogares en conjunto presentan una gran utilización del territorio ligada a una cierta libertad de movilidad, la realidad es que estos desplazamientos en su gran mayoría son desplazamientos forzados y que implican un importante esfuerzo y tiempo invertido, por lo que se habla del desajuste territorial y temporal en los patrones de movilidad.

Al momento de cuestionar a las personas habitantes de estas zonas sobre su disponibilidad o su deseo, en relación a este esfuerzo y tiempo invertido para sus desplazamientos, de mudarse a una vivienda más cercana o más práctica para sus destinos habituales, se obtuvieron mayormente respuestas afirmativas que revelan un considerable impacto negativo en su vida por el hecho de habitar en estas zonas habitacionales periféricas que no cuentan con suficientes servicios urbanos y un modelo de transporte que garantice su integración a las actividades urbanas.

6. Caso de estudio en Aix-Marseille-Provence, Francia

Como parte de los estudios doctorales se realizó una estancia de investigación por un periodo de un año en el Instituto de Urbanismo y Ordenamiento Regional (IUAR) de la Universidad de Aix-Marseille en Francia.

Este periodo de estancia de investigación sirvió no solamente para la integración en los proyectos y cursos del Instituto y el Laboratorio Interdisciplinar LIEU, sino también para tener una asesoría directa con los especialistas internacionales en el tema estudiado, y aprovechar el periodo para la realización a manera de ejemplo internacional de un estudio similar al realizado en el AMM en el contexto local de la Metrópoli Aix-Marseille-Provence.

Es importante mencionar que si bien el contexto de los lugares analizados en este estudio internacional puede ser considerablemente diferente al del AMM, en cuanto a aspectos económicos, demográficos, geográficos, etc., no se pretende realizar una comparación directa del fenómeno, sino que sirva como ejemplo y referencia de lo que se presenta en esta línea de investigación precisamente en contextos distintos, y de esta manera enriquecer la visión y la comprensión de fenómeno estudiado.

6.1 Metrópolis de Aix-Marseille-Provence (AMP).

Según el sitio oficial del Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE) de Francia, la Metrópolis Aix-Marseille-Provence (AMP), la cual se prevé su creación institucional oficial para el 1 enero de 2016, tiene un vasto territorio de 3,173km² con más de 1.8 millones de habitantes en el año 2010. Esto la coloca como el Área metropolitana más grande de Francia, la cual es 4.5 veces más grande que la Región de Grand-Paris, aunque con una población 3.5 veces menor. Sin embargo en superficie el AMP es más bien comparable con zonas urbanas como las grandes extensiones latinoamericanas.

El AMP ha experimentado en los últimos 50 años un crecimiento demográfico importante provocando un fenómeno de suburbanización y dispersión de las actividades urbanas en su territorio, lo cual genera un alto índice de movilidad y desplazamientos en su territorio.

El proyecto del AMP integra un total de 93 comunas distribuidas en seis intercomunalidades. Los dos principales centros urbanos que integran el AMP son precisamente Marseille con una población de alrededor de 850,000 habitantes, siendo por sí misma la segunda región intercomunal más grande de Francia y Aix-en-Provence con alrededor de 140, 000 habitantes, que a su vez forma parte de la región intercomunal del Pays d' Aix que se encuentra formada por 34 comunas del territorio aglomerado de Aix-en-Provence con una población en el año 2010 de alrededor de 355, 000 habitantes según la Agence d'Urbanisme Pays d'Aix-Durance.

Si bien la economía francesa comparada a la de los países en vías de desarrollo se podría decir que es bastante sólida, el AMP como cualquier región del mundo se enfrenta a problemas sociales como los altos niveles de desempleo y la pobreza sobretodo en ciertos sectores específicos de la población. Es precisamente por esto que el territorio del AMP prevé los futuros retos urbanos y se plantea la integración en busca de una mayor solidaridad y un mayor bienestar social.

Para ejemplificar en el contexto francés lo que se observa en materia de movilidad cotidiana a partir de las periferias urbanas, se buscó escoger un territorio periférico en este caso a los grandes centros de Aix-en-Provence o Marseille, y que a pesar de un considerablemente escaso sistema de transporte público, por su actividad económica y social se encontrara altamente vinculado a alguno de los dos polos urbanos importantes de la región.

6.2 Puylobier, Comuna de AMP

De esta forma para este estudio se escogió la commune de Puylobier localizada a 20 kilómetros del centro de Aix-en-Provence y 50 Kilómetros de Marseille. La actividad social de Puylobier, que forma parte al igual que Aix-en-Provence de la intercomunalidad del Paysd'Aix, es una comuna con una superficie de 40 km² y una población de alrededor de 1,500 habitantes, se encuentra muy ligada a Aix-en-Provence, hacia donde se realizan muchos desplazamientos cotidianos con motivos de estudio, ocio y trabajo.

La comuna de Puylobier es un pueblo inmerso en la naturaleza, a las faldas de la montaña Sainte-Victoire y que no cuenta con ninguna vía de acceso de los grandes ejes carreteros de la región, sin embargo tiene el servicio de acceso a rutas secundarias como la que comunica con Aix-en-Provence y otras comunas vecinas.

El origen de los asentamientos en esta comuna se remontan a más de mil años, sin embargo los importantes asentamientos en la época moderna se registran a partir de la segunda mitad del siglo XX y con un característico incremento en la primera década del siglo XXI durante la cual se realizaron importantes proyectos de urbanización y regeneración urbana, atrayendo consigo nuevos desarrollos habitacionales y la ocupación de antiguos lotes.



Figura 25: imagen aérea del territorio donde se localizan las comunas de Marseille, Aix-en-Provence y Puylobier.



Figura 26: imagen aérea del territorio de la comuna de Puylobier. Fuente: Página oficial de Catastro en Francia, www.cadastre.gouv.fr

En la imagen anterior se muestra la ocupación del territorio de la comuna de Puylobier en tres principales etapas y tipologías de vivienda. Arriba a la izquierda se presenta el centro de la comuna con un tejido habitacional aglomerado, denso y continuo. Arriba a la derecha se muestra el territorio con las principales extensiones del siglo XIX en un tejido de habitación mixto. Y finalmente, debajo se muestra lo considerado como nuevos desarrollos habitacionales de un tejido de habitación individual y discontinuo. Se observan las plazas principales del pueblo, siendo la plaza mayor la que se observa en la segunda imagen de arriba a la derecha.

6.3 Ejercicio de observación del espacio y componentes

La primera parte del ejercicio realizado en la comuna de Puylobier consistió en una observación participante del espacio urbano, para identificar sus componentes y sus características principales. Desde el punto de vista del investigador, esta comuna manifiesta una vida tranquila y apacible, donde se observa una calma quizás típica de un pueblo pequeño. En la parte central del pueblo, donde se encuentran gran parte de las viviendas ocupadas más antiguas, se encuentra también la plaza principal del pueblo con amplios espacios de descanso y el palacio municipal que sirve también como centro de reunión.

Las calles internas del pueblo son calles estrechas y poco prácticas para el uso de vehículos, de allí que sean calles de carácter semi-peatonal donde la principal circulación es la de los paseantes a pie y en bicicleta. Los automóviles que se utilizan en la comuna son estacionados en zonas de estacionamiento no necesariamente a un lado de la casa de los propietarios que a partir del estacionamiento acceden a pie a sus casas.

Entre las callejuelas del pueblo se pueden observar espacios con pequeñas plazas y plazoletas de descanso que se forman a partir de espacios residuales de la propia naturaleza arquitectónica de las antiguas casas. Sin embargo en la parte antigua, como se mencionó anteriormente existen también nuevos

edificios de vivienda social que se desarrollaron y rehabilitaron en la primera década del siglo XXI.

Es posible observar que el pueblo cuenta con buenos equipamientos de servicios urbanos de cercanías, lo cual parece facilitar una movilidad dentro del pueblo para acceder a los servicios. Entre otros equipamientos y servicios importantes, Puylobier cuenta dentro de una superficie de proximidad con el servicio de correos, servicios de restaurantes y cafés, despachos de médicos y consultorios, escuela primaria y secundaria, súper mercado, y una gran área deportiva, entre otras cosas.

La calle principal que conecta con Aix-en-Provence cruza precisamente en donde se encuentra la plaza principal del pueblo y es allí donde el autobús de la Línea 110 de transporte público realiza una de las principales paradas.



Imagen 20: Vista general de la comuna de Puylobier.



Imagen 21: Calles semi-peatonales en la parte vieja del pueblo.



Image 22: Café y Restaurante en la parte vieja del pueblo.



Imagen 23: Palacio Municipal y Plaza principal de la comuna de Puylobier.



Imagen 24: Imagen de estacionamiento de autos en la parte antigua del pueblo.



Imagen 25: Calles semi-peatonales.



Imagen 26: Súper mercado en la parte central de la comuna, como parte del equipamiento estratégico de cercanías.



Imagen 27: Tipología de viviendas en la parte antigua de la comuna de Puylobier.



Imagen 28: Tipología de nuevas viviendas y desarrollos en la comuna de Puylobier.

6.4 La movilidad y El transporte público en la comuna de Puyloubier

La única línea de transporte público con la que cuenta Puyloubier es la línea L110 que comunica a la comuna con Aix-en-Provence. La L110 de transporte forma parte del sistema de transporte colectivo del Pays d'Aix mismo que proporciona el servicio a la comuna de Aix-en-Provence.

La ruta de transporte de la L110 se compone de un recorrido de alrededor de 20km dividido en 13 estaciones de las cuales 6 son en el territorio de Aix y otras 2 son en el otro extremo en el territorio de Puyloubier, las estaciones intermedias son principalmente estaciones dirigidas a zonas de ocio relacionadas con actividades de campaña en la montaña Sainte-Victoire y sus sitios naturales, así como algunas pequeñas comunidades intermedias.

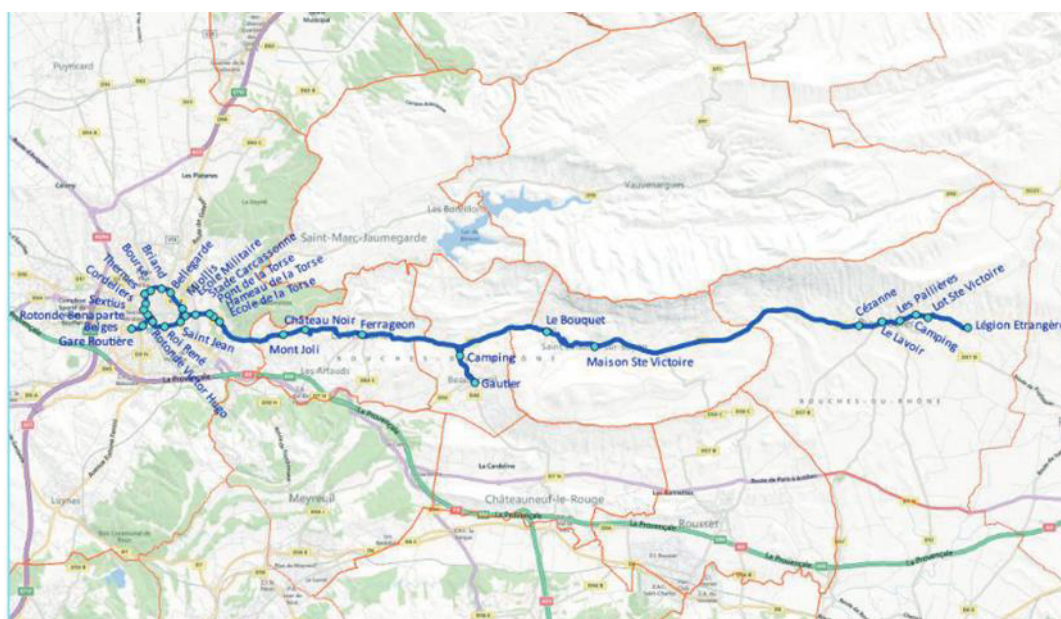


Figura 27: Recorrido de la Línea L110 que conecta la comuna de Puyloubier con Aix-en-Provence. Fuente: www.autocars-cap.fr

El tiempo aproximado del recorrido de la L110 de transporte urbano de un extremo a otro es de 50 min y se realiza en autobuses de talla mediana con una capacidad en promedio de 35 personas. Desde el punto de vista del investigador, estos autobuses cuentan con todos los sistemas de seguridad y comodidades para los usuarios. Entre los más notables son los cinturones de seguridad, los asientos acolchonados, el acceso para personas con discapacidad, la climatización del autobús, maleteros, cámaras de seguridad y pantalla digital para información, entre otros.

Quizás el único inconveniente de este medio de transporte se relaciona con los horarios de servicio, ya que la línea brinda un servicio que abarca un Horario de 7:00 am hasta las 20:15hrs de Puylobier a Aix y de 7:50 am a 19:20hrs, con intervalos de espera de alrededor de una hora entre la pasada de un bus y otro.



Imagen 29: Vista de la parada de autobús L110 a la entrada de la comuna de Puylobier.



Imagen 30: La plaza principal y el autobús L110 aproximándose por la vía principal del pueblo, observación a partir de la parada de autobús.



Imagen 31: .Imagen exterior del autobús genérico de la L110.

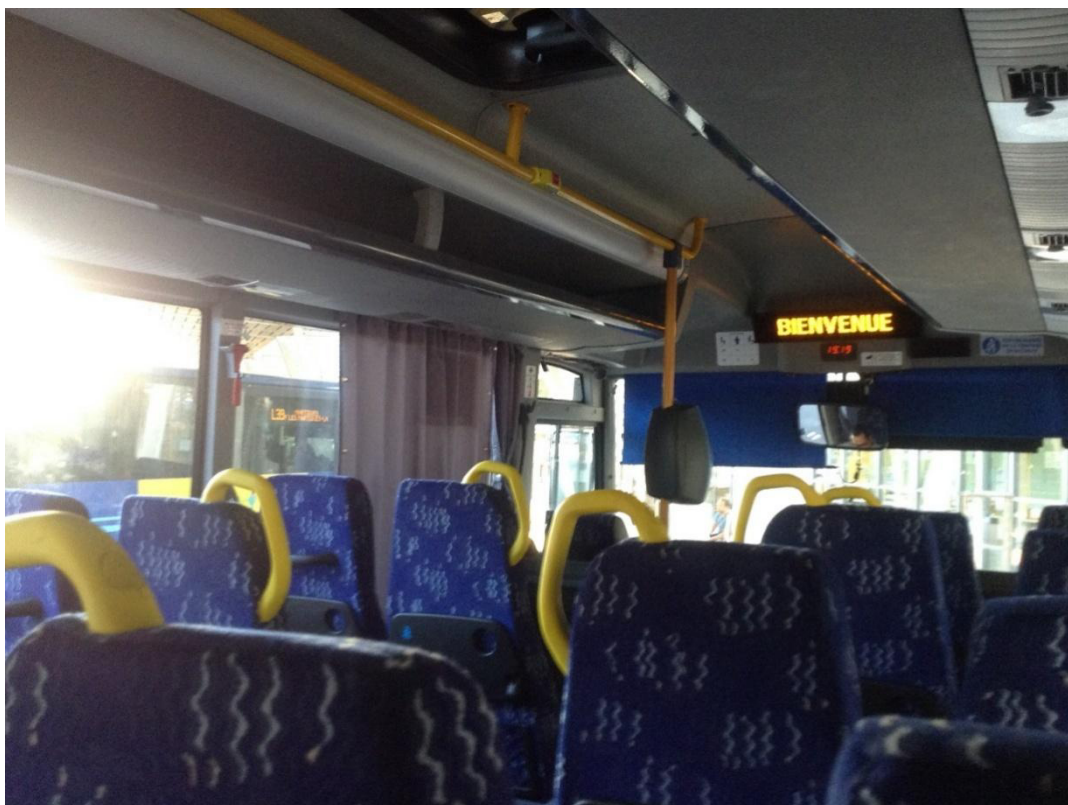


Imagen 32: Imagen interior del autobús genérico de la L110

6.5 Ejercicio de cuantificación y caracterización de usuario de transporte

Como parte del ejercicio de observación de la movilidad en la comuna de Puylobier, se realizó un estudio de observación participante en el transporte público, este ejercicio consistió en realizar 16 viajes en ambos sentidos de la L110. Estos viajes se realizaron deliberadamente de manera un tanto aleatoria pero buscando abarcar la mayor parte de las franjas horarias del servicio y los días de la semana en su totalidad, de tal manera que se pudiera tener una observación directa no sólo de la calidad del servicio y sus características, sino que también de las características de los usuarios del transporte.

En este ejercicio se pudo constatar a manera de ejemplo, que el número de viajeros promedio totales por trayecto es tan sólo de alrededor de 6 usuarios. El mayor número de usuarios registrados en un trayecto fue de 10 y corresponde al último trayecto de Aix-en-Provence hacia Puylobier el día lunes a las 19:20hrs. Asimismo durante el día sábado se registró en el trayecto de las 11:15 am de Puylobier a Aix-en-Provence el menor número de usuarios con solamente 3.

Por otro lado, cabe mencionar que si bien el número de usuarios parece tener variaciones importantes, como por ejemplo pasar de 3 a 10 usuarios en ciertos trayectos observados, en realidad esto no puede considerarse un cambio tan radical ya que el mismo máximo registrado de 10 usuarios es bastante bajo para la capacidad real del autobús de 35 personas y el recorrido del trayecto de aproximadamente 20km. Es por esto que es principalmente el promedio de pasajeros registrados en los trayectos observados que se toma en cuenta para cuantificar los usuarios de la L110.

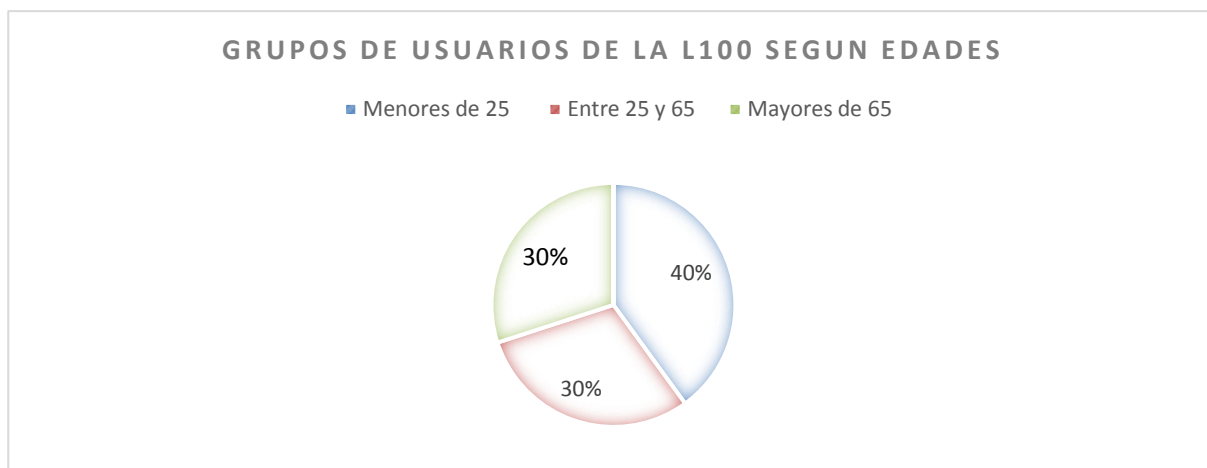
Día de trayectos	Horario trayecto Puylobier a Aix	Num. Personas Totales trayecto	Horario trayecto Aix a Puylobier	Num. Personas Totales trayecto
Lunes	9:06h	7	11:15h	4
Martes	8:06h	8	16:40h	5
Miércoles	7:06h	5	9:15h	4
Jueves	17:36h	4	19:20h	8
Viernes	13:26h	5	14:15h	6
Sábado	11:15h	3	12:30h	5
Domingo	14:11h	4	17:30h	7
Lunes	10:11h	6	19:20h	10

Figura 28: Tabla de cuantificación de viajeros de la L110 en los trayectos y horarios observados.

Algunos de los datos importantes que se pudieron identificar en este ejercicio de cuantificación y caracterización del usuario, fue no sólo el darse cuenta que la línea tiene un uso, muy por debajo de su capacidad y muy posiblemente ingresos por medio de los usuarios, muy bajos para su mantenimiento; sino que son precisamente las 6 estaciones que se encuentra en el territorio de Aix-en-Provence y las 2 estaciones en el territorio de Puyloubier las que más movimientos de subidas y bajadas de pasajeros presentan, es decir que es un trayecto que tiene claramente el principal uso de conectar estas dos comunas.

Igualmente este ejercicio permitió caracterizar demográficamente a los usuarios, para esto se crearon tres posibles grupos de edad generales: el primer grupo para los usuarios menores de 25 años, considerando que es la edad de los estudiantes que principalmente se desplazan a actividades relacionadas con los estudios y el ocio, el segundo grupo de entre los 26 y 65 años, considerando que en este grupo se encuentran generalmente las personas económicamente activas que muy posiblemente generan desplazamientos hacia lugares de trabajo o mercado, y un tercer y último grupo de las personas mayores a los 65 años tomando en cuenta que esta es la edad de retiro generalmente y que estas personas, en teoría, realizan desplazamientos relacionados a actividades de ocio.

Está claro que hay que tener en consideración que estas categorías de edades se realizaron a manera de referencia general , ya que dentro de estos grupos existen por supuesto variedad de motivos de desplazamientos , además de que la categorización de las edades se realizó según la observación propia del investigador, de cualquier modo como referencia general, se considera una información importante en la investigación, ya que arrojó los resultados de que entre los usuarios de la L110 cerca del 40% son los jóvenes menores de 25 años, el 30% son adultos de entre 26 y 65 años y el 30% restante son adultos Mayores.



Gráfica 15: Gráfica de caracterización por edades de los usuarios de la L110.

Estos números muestran que la distribución de los usuarios de la L110 no es necesariamente cargada hacia un grupo en particular, salvo un poco los estudiantes que por razones obvias no poseen un auto propio y tienen que desplazarse a la comuna de Aix-en-Provence donde se encuentran las principales escuelas secundarias y superiores.

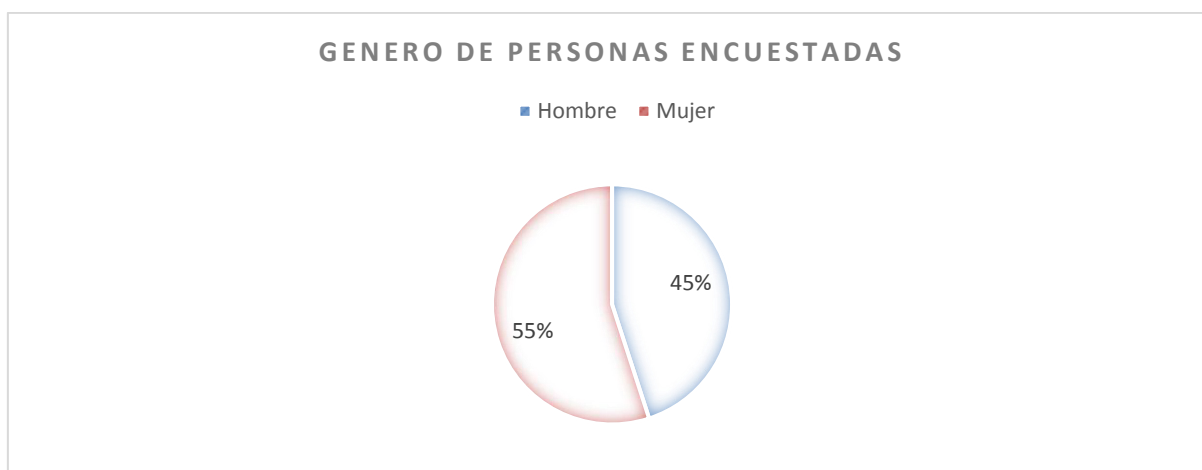
6.6 Encuesta y entrevistas de Movilidad

Para complementar el estudio de movilidad realizado en la comuna de Puylobier, luego de la observación de las características urbanas del sitio, sus equipamientos, su servicio de transporte público y los usuarios del mismo, se procedió a la realización de 20 encuestas a los habitantes de la comuna para conocer su percepción sobre su lugar de residencia, el transporte público y su dinámica de movilidad, entre otros aspectos.

Al igual que en el caso del Área Metropolitana de Monterrey en México, las encuestas se diseñaron en función a la información que se buscó obtener en cuanto a la movilidad a partir de los territorios periféricos. La encuesta realizada se compone de una parte de preguntas generales sobre los conceptos analizados y una tabla de movilidad para caracterizar las prácticas y las formas de desplazamientos cotidianos y frecuentes, incluyendo información como el tiempo invertido en el desplazamiento, el medio de transporte, los lugares de origen y destino, etc. Esta tabla tiene como objetivo el análisis más profundo de la movilidad de las personas y la información obtenida se utiliza para desarrollar más adelante los ejemplos de mapas de movilidad.

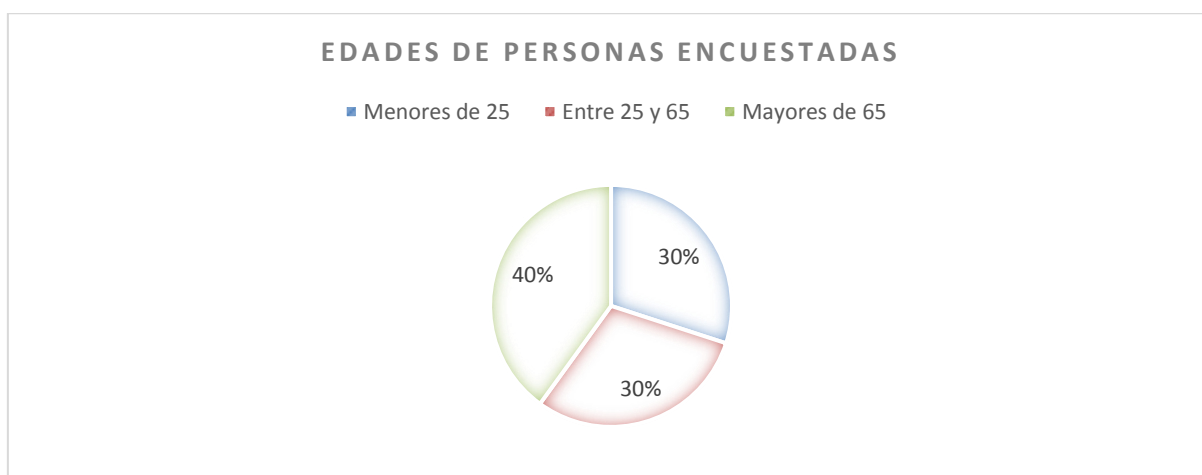
También en este caso, es importante recordar que estas encuestas se realizaron, no para obtener números estadísticamente significativos, sino para utilizar como referencia a manera de ejemplo cualitativo y observar como casos de estudio de opinión directa de los habitantes y su percepción del fenómeno estudiado. Igualmente considerando éste, un muestreo por conveniencia, se decidió que el número de preguntas de la encuesta fuera conciso y práctico para no agobiar a las personas entrevistadas y obtener la mayor cantidad de información posible para ejemplificar lo estudiado y posteriormente poder desarrollarlo más claramente con casos específicos de estudio.

De esta manera, se realizaron entrevistas a habitantes de la comuna con casos específicos y que accedieron a recibir en su hogar al investigador y a realizar entrevistas registradas en audio. De estas entrevistas se complementaron algunos elementos cualitativos importantes que se analizaron en las encuestas de movilidad realizadas. A continuación se muestran los resultados de las encuestas realizadas.



Gráfica 16: Gráfica de género de las personas encuestadas.

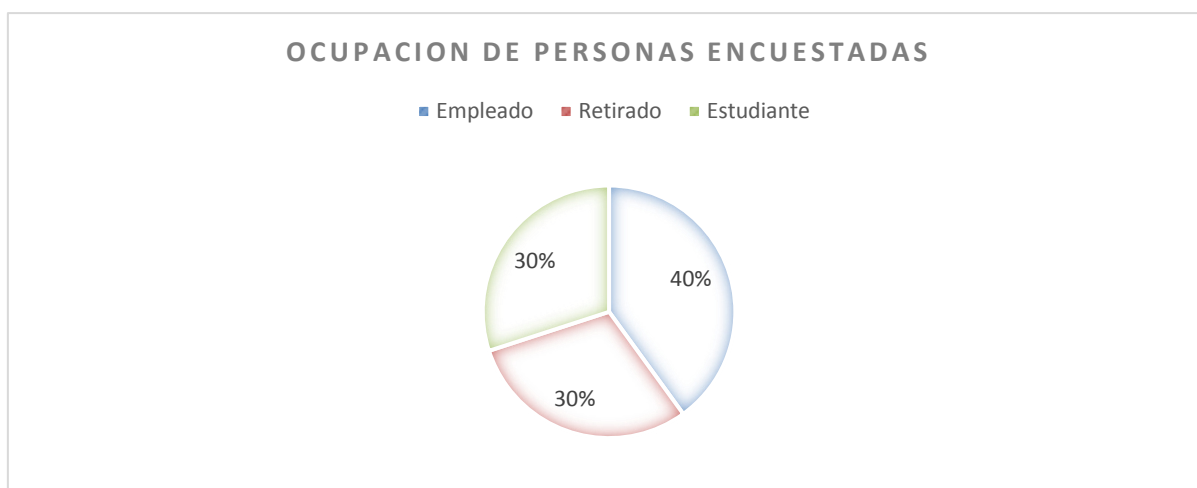
La gráfica anterior se presenta principalmente para mostrar que al igual que en el caso del AMM, en las encuestas se buscó una distribución relativamente equilibrada en cuanto a género y así obtener información lo útil posible a manera de ejemplo de percepción en los puntos analizados relativos a los temas de habitación y movilidad entre otros.



Gráfica 17: Gráfica de grupos de edades de las personas encuestadas.

De la misma manera que se buscó que los grupos de género encuestados fueran balanceados, se buscó realizar las encuestas a cantidades de personas relativamente equitativas entre los tres grupos de edades antes mencionados para el estudio de caracterización del transporte público en la comuna.

De esta forma, se encuestaron a un 40% de personas mayores de 65 años, y 30% para cada uno de los grupos restantes de menores de 25 años y de entre 25 y 65 años.

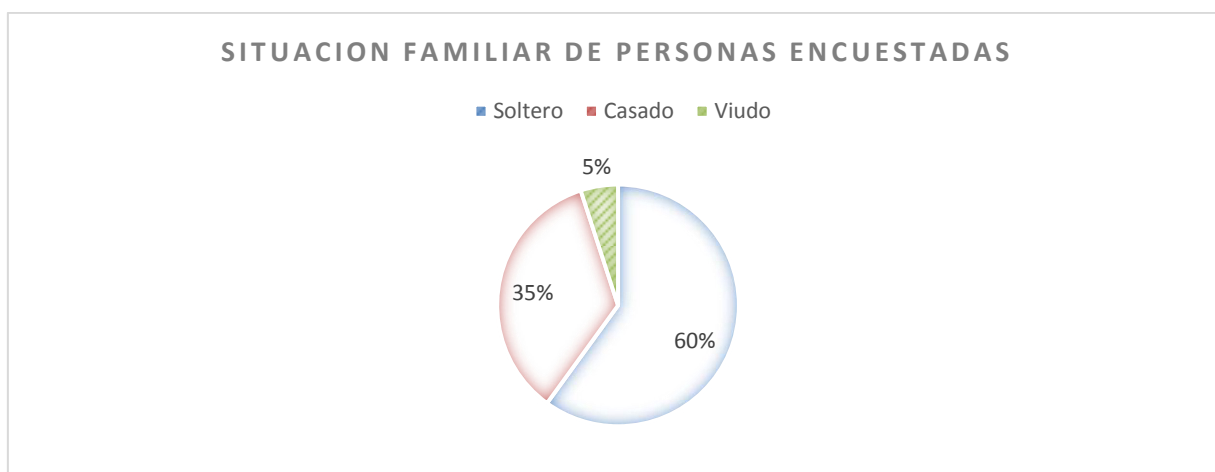


Gráfica 18: Gráfica de ocupación de las personas encuestadas.

Habiendo buscado un equilibrio en género y edades, como resultado se obtuvo una respuesta bastante equilibrada en cuanto a la ocupación de los habitantes de la comuna que fueron encuestados.

Los resultados muestran un 40% de personas en estado activo como empleados o trabajadores y un 30% para cada una de las ocupaciones de estudiante y retirado respectivamente.

El hecho de que el resultado de las personas que se encuentran en una actividad laboral, sea mayor porcentualmente al de las edades que se consideraron activas, se debe principalmente al hecho de que se encontró que varias personas mayores de 65 años se encontraban aun desempeñando alguna actividad laboral, sobre todo como propietarios de su propio negocio, generalmente relacionado con la industria vinícola, predominante en la comuna.



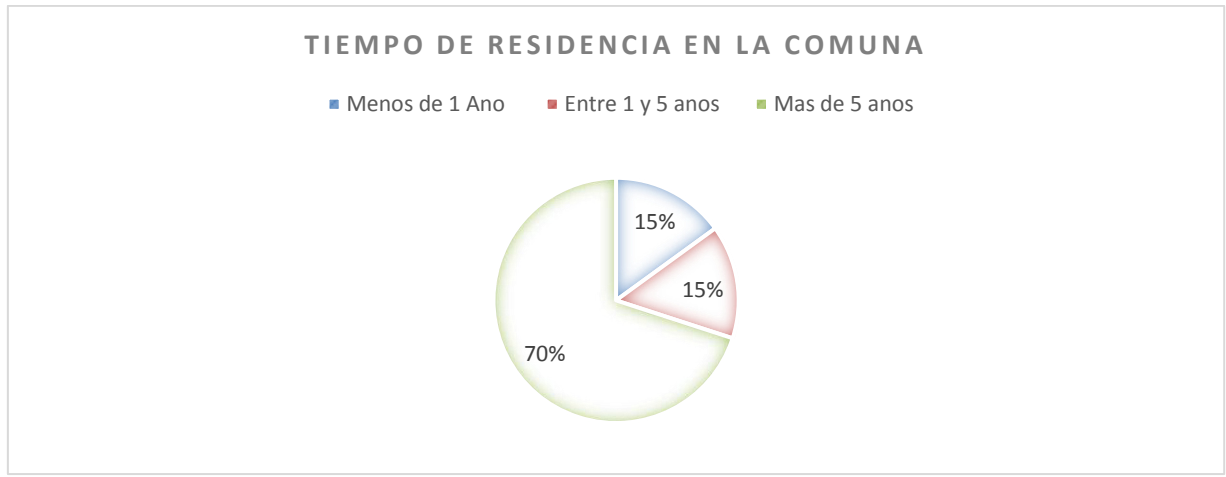
Gráfica 19: Gráfica de ocupación de las personas encuestadas.

Otro dato interesante de las personas encuestadas, fue que en cuanto a la situación familiar, el grupo predominante con un 60% resultó ser el de personas solteras, seguido por un 35% de personas casadas y un 5% de personas viudas.

Es importante recalcar este 60% de personas solteras, ya que es de alguna manera determinante para comprender el comportamiento demográfico y la tendencia habitacional de la comuna.

A diferencia de lo que se presenta en países en vías de desarrollo, con posiblemente una cultura más tradicional, como es sabido los países europeos y desarrollados económicamente, presentan generalmente tasas menores de matrimonios o presentan matrimonios a edades más adultas. Sin embargo esto no quiere decir que no se viva con la pareja o se tenga inclusive familia con la pareja.

De tal suerte que este resultado de 60% de personas solteras, se presenta por un lado, por el número de personas menos de 25 años encuestadas consideradas en su mayoría estudiantes y dependientes, y por el número de parejas jóvenes no necesariamente casadas que existen en la comuna.

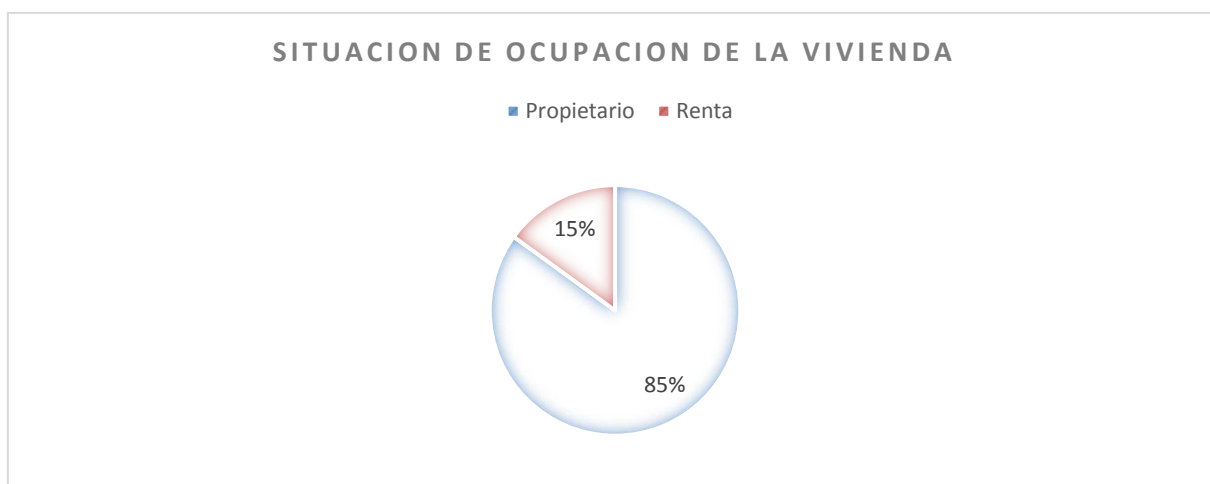


Gráfica 20: Gráfica de tiempo de residencia en la comuna de las personas encuestadas.

En cuanto al tiempo de residencia en la comuna, gracias al estudio, fue posible constatar que, si bien la comuna se ha desarrollado en los últimos años en el tema habitacional y ha experimentado un importante crecimiento demográfico, la mayoría de las personas siguen siendo residentes antiguos.

De aquí que el 70% de las personas encuestadas tuvieran más de 5 años de residencia en la comuna y que varias de las personas entrevistadas mencionaran tener más de 50 años viviendo en la comuna de Puylobier e incluso también otras personas mencionaran vivir allí desde varias generaciones. Particularmente estas respuestas de familias de varias generaciones en el pueblo, son de importancia toda vez que se busca analizar elementos de residencia y movilidad, ya que expresan un alto sentimiento de arraigo y explican muchas veces las decisiones del lugar de residencia aun y que no concuerden con sus lugares de empleo o actividades cotidianas.

Estos ejemplos de arraigo, los hemos observado igualmente en el estudio del caso mexicano, específicamente en el Área Metropolitana de Monterrey, de allí que es considerado importante la realización de este estudio internacional a manera de ejemplo para observar las similitudes y diferencias según los contextos internacionales distintos de un mismo concepto estudiado.



Gráfica 21: Gráfica de situación de ocupación de la vivienda de las personas encuestadas.

Es precisamente en los resultados de esta pregunta, realizada a las personas encuestadas, referente a la situación de ocupación de sus vivienda, en que los datos arrojados comienzan a ser aún más interesantes en lo referente a la localización periférica de sus residencias.

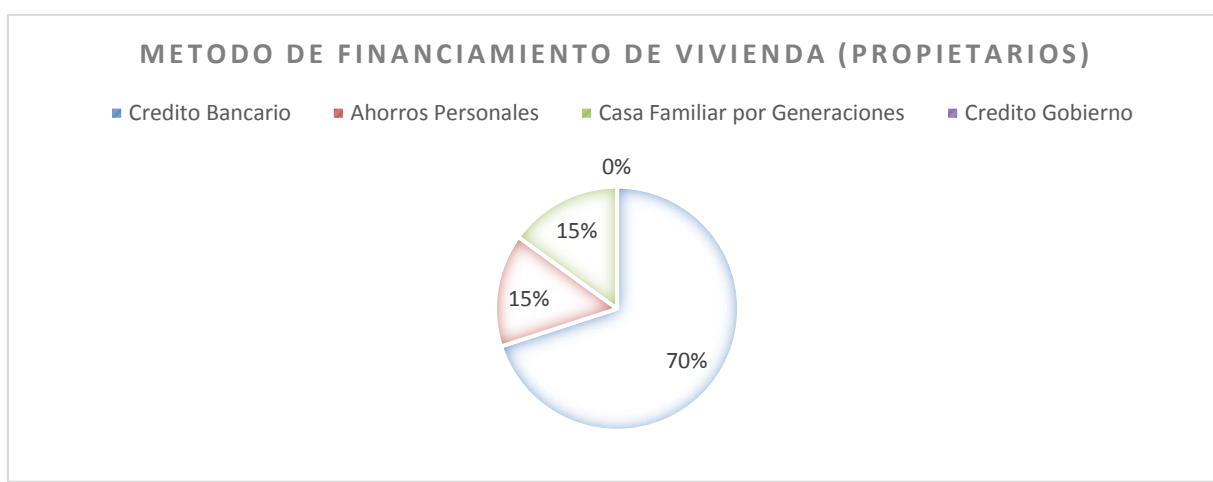
En este sentido el 85% de las personas entrevistadas, respondió ser propietario de su vivienda por tan sólo un 15 de personas que se encuentran viviendo en la comuna y rentan su vivienda. Mientras que en lo referente a los datos de ocupación de la intercomunalidad de Paysd'Aix, según la Agence d'Urbanisme Pays d'Aix-Durance la ocupación de vivienda en la intercomunalidad es de un 53% propietarios, 43% en renta y un 4% de habitación gratuita para el año 2009.

Igualmente los resultados de la siguiente gráfica, referente al método de financiamiento para la adquisición de la vivienda, muestran que el 70% de las personas utilizó un crédito bancario para su compra.

Aquí una diferencia importante del contexto francés con el presentado en México, en México como se ha observado los créditos de financiamiento vienen por parte de instituciones como el INFONAVIT ligados a las funciones del gobierno y considerado de alguna manera como un servicio que se ofrece al ciudadano por su derecho a ser propietario de su vivienda.

En el caso de Francia, específicamente en esta región y esta comuna, es posible observar que son los créditos bancarios privados los que se utilizan en su mayoría para complementar los ahorros personales y adquirir una vivienda.

De aquí que, siendo el crédito bancario quizás más encaminado a una decisión personal y no un derecho relativamente impuesto, como sucede quizás con créditos como el INFONAVIT en el caso mexicano, que la decisión de localización de la vivienda adquirida sea más libre y verdaderamente en función del gusto y las necesidades de cada individuo o familia.



Gráfica 22: Gráfica de financiamiento de la vivienda de las personas encuestadas.

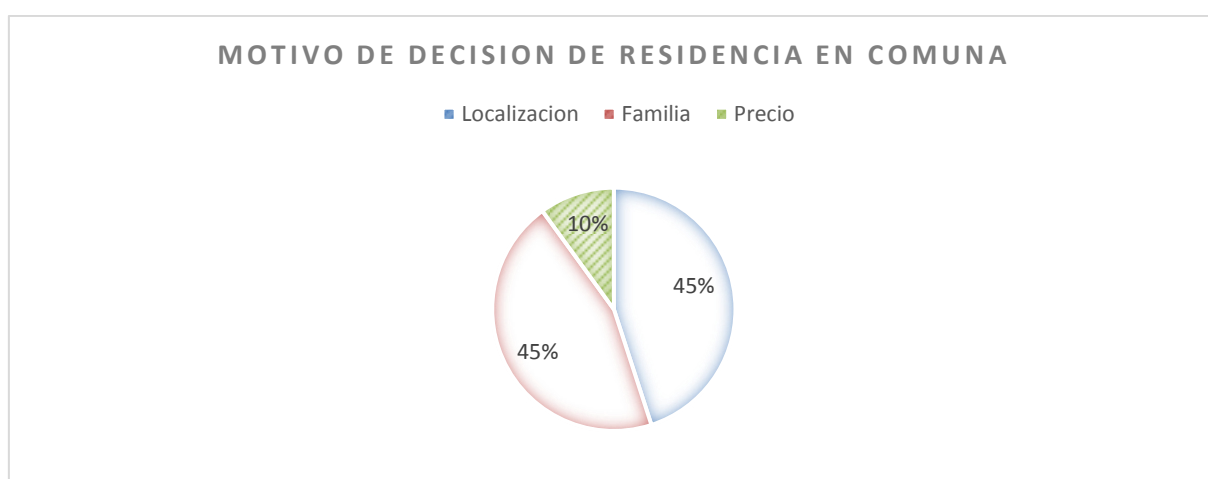
En este sentido de la decisión de residencia para el caso de la comuna de Puylobier, en la siguiente gráfica es posible observar que un 45% de las personas respondió que es precisamente la localización la que tuvo el papel más importante en la decisión del lugar de residencia. Esta localización se ve asociada principalmente, según revelaron los habitantes de la comuna encuestados, a factores como la “calma”, la “naturaleza”, la “tranquilidad” y la “belleza” de la comuna.

Estos resultados y estos ideales específicos buscados al momento de decidir habitar en la comuna de Puylobier no son ninguna sorpresa ya que como se ha mencionado anteriormente, esta es precisamente la imagen de esta tranquila comuna inmersa en la naturaleza de la periferia del AMP.

A este 45% de personas que respondieron haber tomado la decisión de residencia en la comuna en base a la localización y los ideales de la vida en la periferia urbana, hay que sumar otro 45% de personas que han respondido que la decisión de localización de su vivienda es debido a la familia, que vive en las cercanías de la comuna, o simplemente que la casa que habitan es la casa de familia, que han habitado sus padre o generaciones anteriores.

En este punto es posible observar que al igual que en el caso analizado del AMM en México existen algunas similitudes en cuanto a la búsqueda de la cercanía a la familia y en cuanto a la búsqueda de la calma y la naturaleza al decidir habitar en la periferia del área metropolitana, sin embargo, como se ha observado en el caso mexicano esta decisión se debe principalmente a la capacidad de renta y a las pocas opciones de acceso a la propiedad.

Mientras que en el caso analizado en Francia, el precio ha sido manifestado tan sólo en un 10% como la razón principal de la decisión de localización de residencia. En México presenta un elemento considerablemente más importante ya que estas virtudes de calma y naturaleza de la periferia urbana se ven rebasadas por elementos negativos como la falta de equipamientos y servicios urbanos y los largos desplazamientos que se producen para acceder a las actividades urbanas.

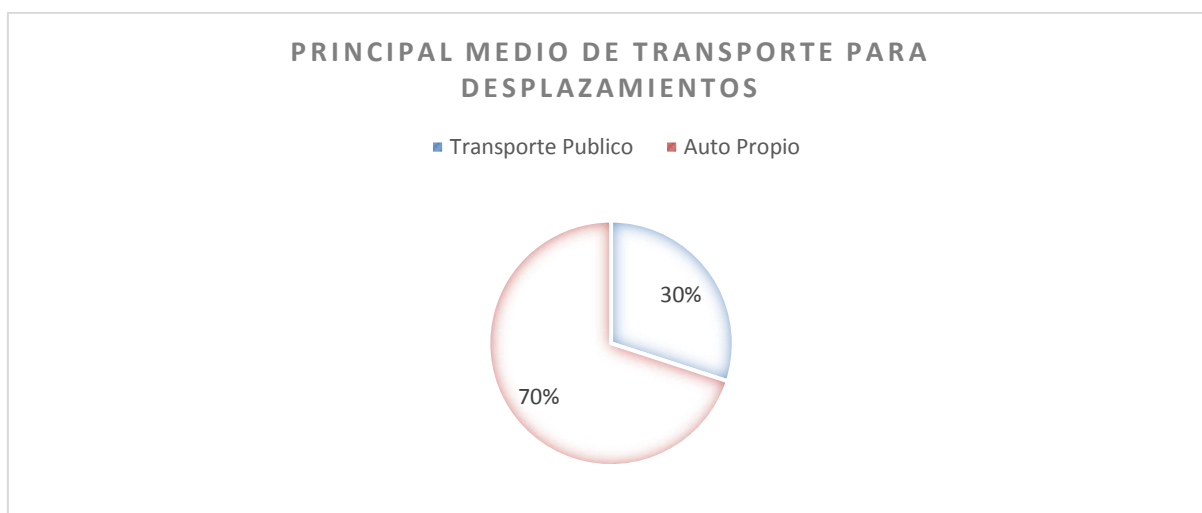


Gráfica 23: Gráfica de financiamiento de la vivienda de las personas encuestadas.

De la misma manera que lo realizado para el caso de la periferia del AMM, en este sentido de los desplazamientos que se generan a partir del lugar de residencia, se formularon preguntas claves para comprender la movilidad de las personas de la comunidad y la percepción de la misma como un elemento de exclusión o un elemento negativo en sus vidas.

Primeramente se les preguntó a las personas encuestadas sobre el principal medio de transporte que utilizan para sus desplazamientos cotidianos. Al ser una comuna que se encuentra en la periferia del área metropolitana, y como ya se ha mencionado antes, en un mundo urbano moderno donde se ha priorizado el uso del automóvil privado, no es sorpresa que los resultados arrojen que el 70% de las personas encuestadas lo utilicen como principal medio de transporte. Sin embargo hay que considerar que esta distribución de la utilización del medio de transporte público o privado está directamente ligada a los grupos de edades; es decir, es comprensible que las personas comprendidas entre los grupos de adultos económicamente activos (entre 25 y 65 años) y una importante parte de los adultos mayores, puedan tener acceso al automóvil por los ingresos que generan o han generado. Mientras que el grupo de los jóvenes menores de 25 años que se pueden considerar dependientes económicos sean los que se ven forzados a utilizar con mayor frecuencia el transporte público, tal como se observó en el ejercicio de caracterización.

Estos datos de un alto uso del vehículo privado se ven reflejados también de manera similar en los datos obtenidos de la Agence d'Urbanisme Paysd'Aix-Durance que manifiesta que en la intercomunalidad el 61% de los desplazamientos cotidianos se realizan en auto propio además de un 4% de desplazamientos en auto de manera compartida (Covoiturage).

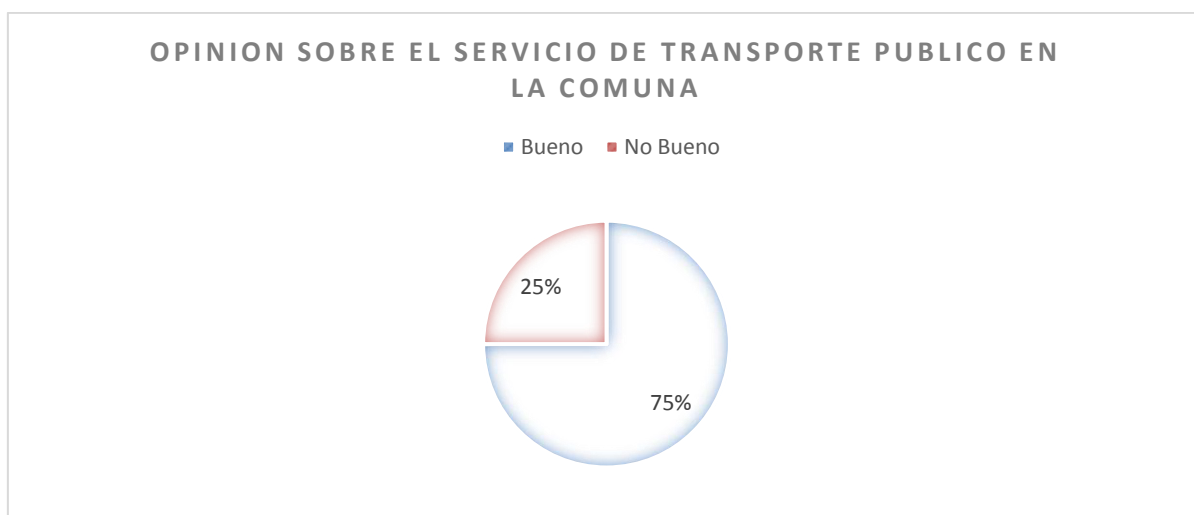


Gráfica 24: Gráfica de medio de transporte utilizado por las personas encuestadas.

En cuanto a la opinión sobre el servicio de transporte público de la comuna, se preguntó a las personas encuestadas de manera simplificada si consideraban que el servicio del transporte es bueno o no, y posteriormente se les dio la oportunidad de desarrollar su respuesta con los motivos por los cuales lo consideraban de esta manera.

En este sentido el 75% de las personas de esta encuesta de aproximación respondió que el transporte de la comunidad era de buena calidad y daba un buen servicio, mencionando principalmente que para ser un pueblo pequeño las frecuencias eran suficientes y el servicio era bastante práctico, además de que la calidad de los autobuses era bastante buena.

Sin embargo el 25% de las personas que mencionaron que el servicio de transporte público de la comuna es malo, recalcaron que las frecuencias eran insuficientes, y el horario restringido, razón principal por la que consideraron de mala calidad el servicio.

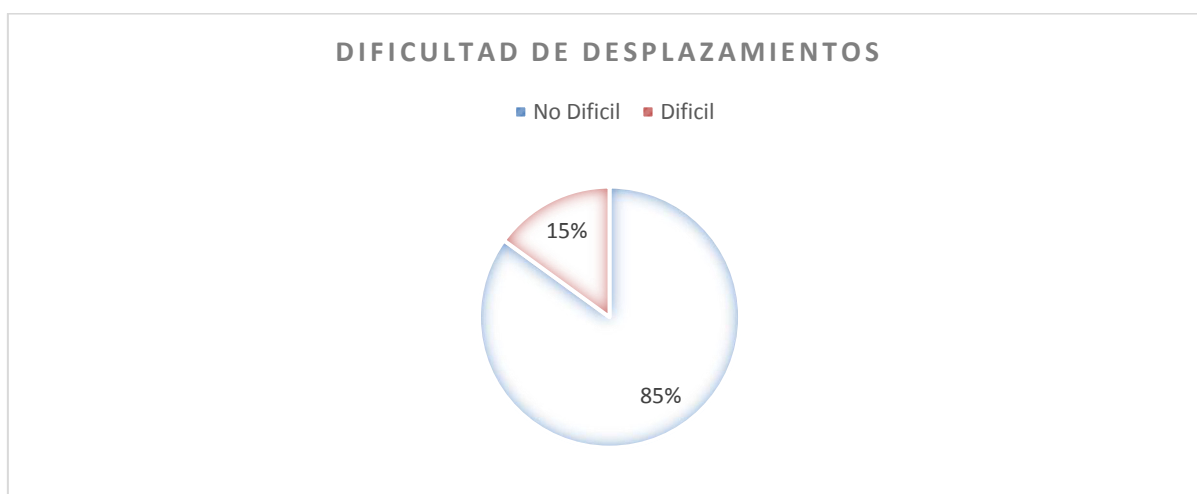


Gráfica 25: Gráfica de opinión de las personas encuestadas sobre el servicio de transporte público de la comuna.

Relacionado al servicio de transporte y a los desplazamientos cotidianos, se buscó indagar a lo que podría relacionarse más con temas de exclusión de los que se ha tratado antes en las aproximaciones teóricas. En este sentido se demandó a las personas entrevistadas sobre su percepción en cuanto a si sus desplazamientos cotidianos representan una dificultad o una molestia.

El 85% de las personas encuestadas respondieron que sus desplazamientos cotidianos no representan una dificultad ni una molesta para ellos, ya que tienen bien organizados sus trayectos y que la comuna está bien equipada para las necesidades básicas en cercanías y los desplazamientos más largos los realizan por un lado en su mayoría en auto propio o en el autobús cuando se acomoda bien el tiempo.

El restante 15% de las personas que respondieron que los desplazamientos representaban una molestia o una dificultad fueron las personas que anteriormente respondieron que el transporte era insuficiente y es grupo representado por jóvenes que mencionaron un dificultad de acceder a los lugares de destino, claramente no por su propia capacidad física de desplazarse, sino por la frecuencia del transporte público que representa su principal medio de transporte.

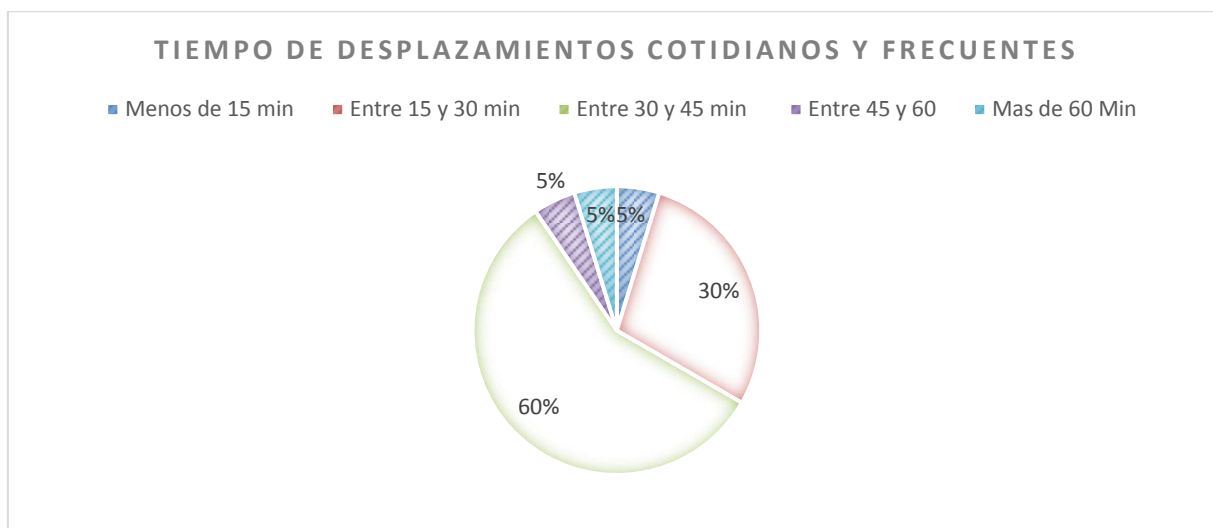


Gráfica 26: Gráfica de sobre la dificultad de los desplazamientos cotidianos.

Se ha hablado ya antes en las aproximaciones teóricas que mencionan la exclusión en el transporte basada en el tiempo que se invierte en los desplazamientos. Para el caso de estudio específico realizado en la comuna de Puylobier se demandó a las personas entrevistadas sobre el tiempo invertido en llegar a sus destinos cotidianos o frecuentes. Es posible observar que la mayoría de las respuestas se encaminaron hacia un tiempo invertido menor a los 45 minutos. El 60% de las personas encuestadas respondió que sus desplazamientos cotidianos tienen una duración en promedio de origen destino entre 30 y 45 minutos, mientras que el 30% de las personas respondió que el tiempo invertido para llegar a su destino oscila entre los 15 y 30 minutos.

Solamente el 5% de las personas, es decir una cantidad de respuestas muy poco significativa mencionó que invierte más de 60min en llegar a sus destinos habituales. De aquí que quizás a pesar de ser Puylobier una comuna que se encuentra en la periferia a 20 km de Aix-en-Provence, no manifieste características de exclusión social ligadas a la movilidad. Por un lado el medio de transporte público parece ser percibido en su mayoría como eficiente y justo para las necesidades del pueblo, aunado a que en realidad la mayoría de los desplazamientos se realizan en auto propio, acortando significativamente el tiempo invertido y por otro lado la infraestructura y equipamientos urbanos del

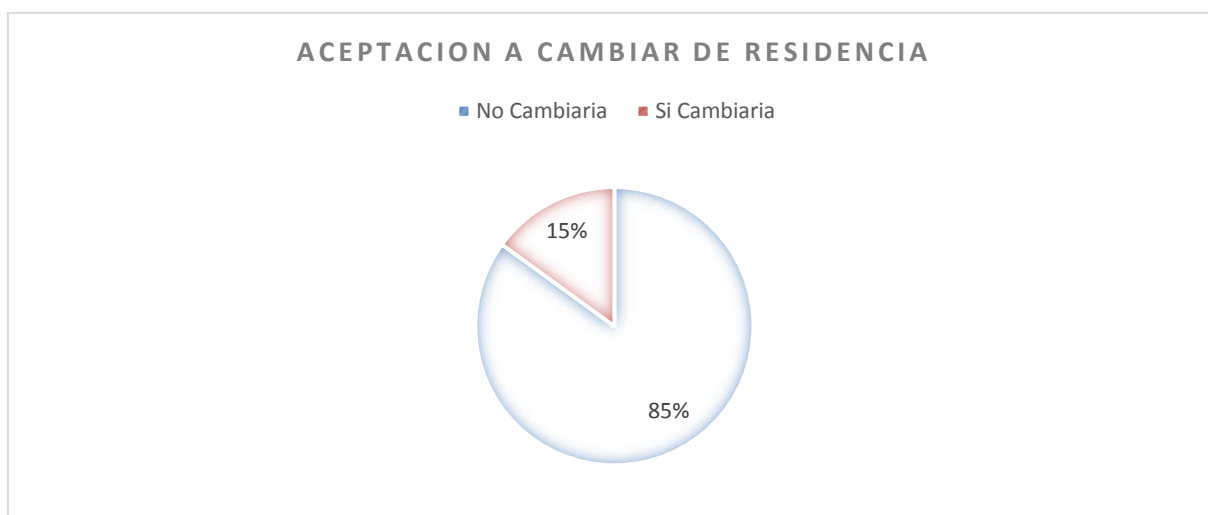
pueblo antes ya mencionados facilitan la dinámica de movilidad que se genera en él. Esto sin duda marca una importante diferencia a lo observado en el caso analizado en el AMM en México.



Gráfica 27: Gráfica sobre el tiempo invertido en desplazamientos cotidianos de origen destino.

Finalmente, antes de pasar a completar la tabla diseñada para comprender las prácticas y las formas de la movilidad de los habitantes, y en base a esta realizar ejemplos de mapas de movilidad, se cuestionó a las personas sobre su disposición o su deseo de cambiar de lugar de residencia a uno más cercano a su lugar de trabajo o actividad principal que genera sus desplazamientos cotidianos y frecuentes.

Los resultados de este estudio de aproximación, si bien como se ha mencionado no estadísticamente representativo, arrojan resultados muy interesantes a nivel cualitativo y de información directa, ya que se observa que el 85% de las personas entrevistadas menciona que no cambiaría su lugar de residencia por uno más cercano a sus destinos habituales. Esta respuesta se debe principalmente, como desarrollaron en sus repuestas las personas encuestadas, a la calma que se tiene en la comuna donde residen, igualmente al sentimiento de arraigo que manifiestan por el lugar, ya sea por los años de residencia en él o por factores familiares, además de que los servicios que hay en la comuna les permiten mantener una vida agradable.



Gráfica 28: Gráfica de disposición a cambiar de domicilio.

6.7 Mapas de movilidad

Como se ha mencionado anteriormente, una de las escuelas iniciadoras del análisis de las representaciones sociales es precisamente la escuela de Aix-en-Provence en Francia, y se centra en el análisis de los procesos cognitivos que construyen las representaciones sociales desde un enfoque estructural.

De manera similar a lo realizado para el caso del Área Metropolitana de Monterrey en México, para completar el análisis de la zona urbana periférica seleccionada en AMP, y lograra estructurar y dimensionar espacialmente la información obtenida en relación a los desplazamientos que forman parte de la movilidad cotidiana y frecuente de los hogares entrevistados, se elaboraron “mapas de movilidad”, a manera de representaciones sociales, inspirados además en los trabajos realizados en la obra “La imagen de la ciudad” de Kevin Lynch (1960).

La intención de la representación de estos “mapas de movilidad” es mostrar de una manera cartográfica los territorios recorridos en los desplazamientos cotidianos de los miembros de los hogares analizados. Esta representación cartográfica pretende ser una indispensable herramienta de medición espacial y temporal de la movilidad y del uso de territorio que muestre la continuidad y discontinuidad de los desplazamientos dentro de un mismo núcleo de hogar.

La creación de estos mapas de movilidad muestra la utilización del tiempo en los desplazamientos cotidianos y su relación con el uso del territorio urbano. Es esta creación de mapas de uso del territorio y el tiempo para el caso del AMP la que permite analizar si la tendencia de localización residencial en la periferia urbana propicia un desajuste territorial y temporal de los patrones de movilidad en la zona específica seleccionada para el estudio internacional.

De la misma manera que en el caso mexicano, para este estudio específico se han considerado seis principales prácticas para analizar las formas de los desplazamientos producidos por cada miembro de los hogares analizados y por cada hogar en su conjunto. Las principales prácticas generadoras de desplazamientos que se consideraron para el análisis a específico fueron el trabajo, los estudios, las compras, las actividades de ocio, las visitas a familiares y amigos, y las actividades relacionadas a los niños, en los casos en los que se presentaron este tipo de desplazamientos.

Los hogares seleccionados como casos de estudio específico, fueron elegidos en base a perfiles de interés para el análisis y en base al acceso a la información disponible. Debido a la particularidad del contexto de la zona analizada, los perfiles básicos para el análisis específico fueron, por un lado hogares cuyos miembros fueran nuevos residentes en esta zona periférica, y por otro, hogares con una cierta antigüedad de residencia en esta zona. Posteriormente se analizaron perfiles referentes a los miembros del hogar, prácticas y al estado de residencia en referencia a propiedad o renta.

Para la realización de los mapas de movilidad de la comuna de Puylobier se seleccionaron tres hogares como casos de estudio específico a profundidad de los cuales se ha desarrollado la información.

De forma similar a lo presentado para el caso en el AMM en México, con la intención de dar la mayor uniformidad posible, la información obtenida en AMP es presentada de manera individual mostrando los resultados de las encuestas realizadas, las tablas de prácticas y formas de movilidad, y los mapas de movilidad explicando cada una de las formas en las que se realiza cada práctica.

Posteriormente se analiza en la creación de mapas acumulativos de movilidad, el uso del tiempo y el territorio de cada miembro del hogar y del hogar en su conjunto. Estos mapas de uso del tiempo y territorio que se generan a partir de cada hogar, permiten observar gráficamente y una mejor comprensión de las tendencias de los patrones de movilidad cotidiana y frecuente. Para el caso de estos mapas han sido considerados solamente los desplazamientos que se realizan de manera cotidiana y frecuente con el fin de observar, en los ejemplos de hogares seleccionados, precisamente los patrones más habituales de movilidad.

El tiempo juega un papel muy significativo en los patrones de movilidad, ya que es uno de los elementos más indicadores al momento de considerar el esfuerzo y la dificultad que los desplazamientos cotidianos y frecuentes representan para las personas. Incluso el tiempo es generalmente utilizado por las personas, más allá que la distancia recorrida, como el elemento de medida de sus desplazamientos habituales.

En este sentido, se considera que la creación de mapas de manera conjunta del tiempo y el territorio utilizados para los desplazamientos a partir de las zonas periféricas es de gran interés en el estudio específico de campo que se ha realizado.

Al igual que en el caso del AMM en México, para estos hogares estudiados a específicamente en la comuna de Puylobier de AMP en Francia, lo observado no representan una realidad absoluta del fenómeno de movilidad en la periferia urbana al no ser estadísticamente significativos, sin embargo sirve de importante referencia cualitativa de los patrones de movilidad que se manifiestan a partir de este tipo de zonas residenciales.

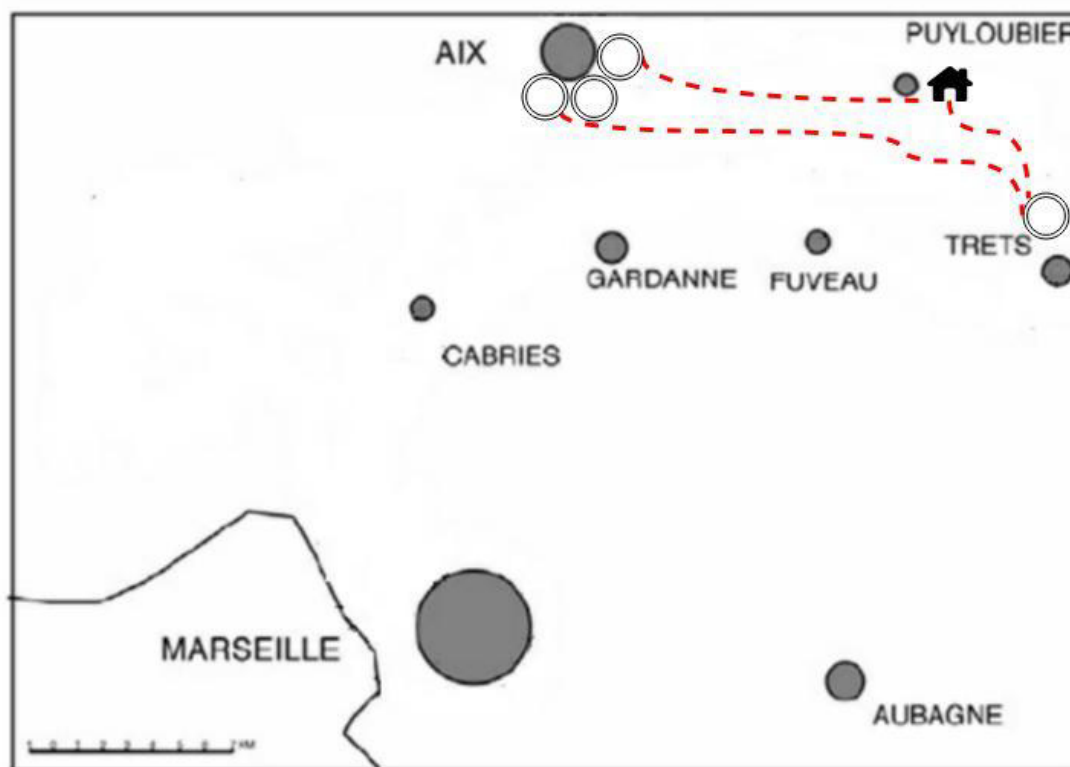
Comuna de Puyloubier, Aix-Marseille-Provence, Francia.

Hogar # 1

Nombre Fam. : Bertoni

Perfil del hogar:

- Residencia en la zona de más de 3 años.
- Número de miembros del hogar: 1
- Número de miembros analizados para prácticas de movilidad: 1 Adulto
- Adulto de 42 años de edad.
- Ocupación: empleado.
- Propietario de la vivienda adquirida por medio de crédito bancario.
- Motivo principal de la decisión de compra de residencia: localización, calma y contacto con la naturaleza.
- Medio de transporte utilizado mayormente: automóvil propio.
- Residente declara no tener intención de cambiar de lugar de residencia debido a la comodidad que siente en su residencia actual.



“Mapa familiar de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”

Hogar# 1 Nombre Fam. : Bertoni
Comuna de Puylobier, Aix-Marseille-Provence, Francia.

El primer hogar analizado en la comuna de Puylobier es un hogar de un solo miembro que genera cuatro lugares distintos de prácticas urbanas cotidianas y frecuentes.

Los desplazamientos que corresponden a una frecuencia cotidiana se refieren a los que se efectúan hacia el destino de trabajo en la comuna Aix-en-Provence. Por su parte los desplazamientos que se realizan de manera frecuente corresponden a aquellos que tienen como prácticas urbana las compras, las actividades de ocio, y las visitas a familiares y amigos, y éstas se dirigen también principalmente a la comuna de Aix-en-Provence, a excepción de las compras que el único miembro de este hogar realiza en Aix-en-Provence y en la comuna vecina Trets.

Por ser este hogar estudiado compuesto de un solo miembro, es normal que los desplazamientos que se generen hacia los lugares de destino de las prácticas urbanas más habituales sean pocos. Lo interesante al momento de observar estos lugares de destino y los desplazamientos que se generan hacia ellos es el hecho de que se efectúan hacia lugares muy definidos. Tres de estos desplazamientos cotidianos y frecuentes tienen como destino la comuna de Aix-en-Provence y uno de ellos que es el correspondiente a las compras que tiene como destino habitual la comuna vecina de Trets.

Los desplazamientos que tienen como destino la comuna de Aix responden a la lógica que se ha mencionado anteriormente al momento de señalar el rol que juega la comuna de Puyloubier en relación con las dos comunas más grandes de AMP como lo son Aix-en-Provence y Marseille, y el hecho de que gran número de los desplazamientos se generen estadísticamente a la comuna de Aix-en-Provence, por su mayor oferta de servicios urbanos, por su relativa cercanía y por las vías de comunicación que existen.

Visualmente está muy claro que la lógica los patrones de uso del territorio que se genera en estos desplazamientos del hogar analizado es muy uniforme y de manera aún más importante se observa que el tiempo invertido para estos desplazamientos es solamente de entre 15 a 30 minutos en promedio, lo cual es mucho menor a lo observado para el caso analizado en el AMM en México.

Esta primera diferencia en el tiempo invertido en los desplazamientos entre el caso mexicano y el caso francés, comienza a dar una pauta para pensar que no es una situación de distancia en el territorio recorrido en los desplazamientos el único elemento importante, ya que la distancia en el caso francés es igual o mayor a la mayoría de las distancias recorridas en el caso mexicano, sino que el tiempo que se invierte para estos desplazamientos es principalmente lo que condiciona en un momento determinado la integración social y la vida urbana de los habitantes de estas zonas periféricas.

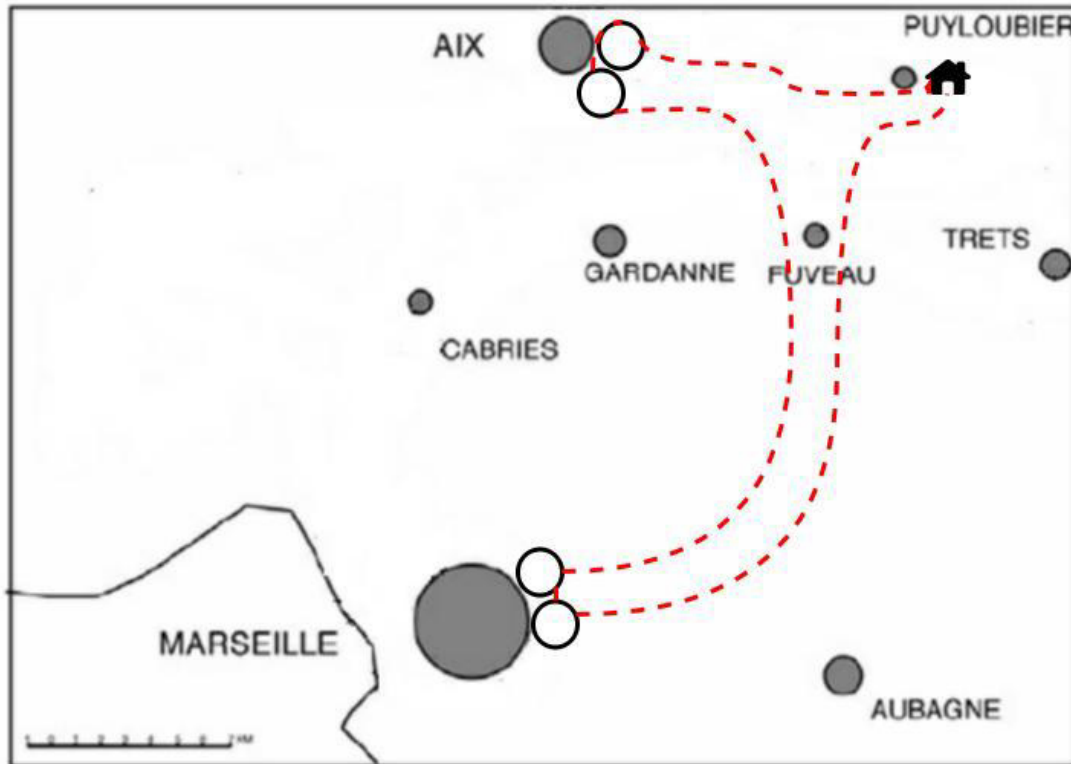
Comuna de Puyloubier, Aix-Marseille-Provence, Francia.

Hogar # 2

Nombre Fam. : Solomides

Perfil del hogar:

- Residencia en la zona de 1 año.
- Número de miembros del hogar: 1
- Número de miembros analizados para prácticas de movilidad: 1 Adulto
- Adulto de 51 años de edad.
- Ocupación: empleado (trabaja desde su hogar).
- Vivienda en renta.
- Motivo principal de la decisión de compra de residencia: localización, calma y belleza del entorno.
- Medio de transporte utilizado mayormente: automóvil propio.
- Residente declara no tener intención cambiar de lugar de residencia debido a la comodidad que siente en su residencia actual.
- La principal particularidad de este hogar es el hecho de generar pocos desplazamientos cotidianos y frecuentes ligados a actividades laborales ya que realiza su trabajo desde el hogar.



“Mapa familiar de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”

Hogar# 2 Nombre Fam. : Solomides
Comuna de Puylobier, Aix-Marseille-Provence, Francia.

La particularidad de este segundo hogar del cual se han analizado las prácticas de movilidad, es el hecho de que el único miembro de este hogar trabaja precisamente desde su propio hogar. En este sentido aquí se retoma de alguna manera lo manifestado en la tendencia que se ha observado en los resultados cualitativos y cuantitativos analizados previamente para el caso de la comuna de Puylobier en AMP, donde la elección del lugar de residencia en este contexto responde realmente a una libertad de elección personal inclina hacia los elementos de tranquilidad y calma que proporciona la vida en la periferia urbana inmersa en la naturaleza.

Cabe recalcar que el encontrar otro hogar con un solo miembro no es en el contexto francés particularmente extraño ya que la percepción de la familia y de la independencia de los adultos en los países europeos es distinta a la que se tiene en el contexto mexicano.

Ya que este hogar, que también es de un solo miembro como el primero analizado, no presenta desplazamientos para el empleo, que generalmente son los más largos y los más forzados u obligatorios debido a que generalmente no tienen ninguna flexibilidad de horario y lugar; los principales desplazamientos que se generan a partir de este hogar con localización residencial periférica se refiere a aquellos elegidos libremente y que por lo tanto presentan una libertad flexibilidad en horarios y lugares de destino.

Estos destinos de prácticas urbanas que generan desplazamientos habituales se refieren para este hogar a las actividades de ocio y a las visitas de familiares y amigos y se efectúan en la comuna de Aix-en-Provence y la comuna de Marseille , lo cual parece tener un sentido claro ya que son las comunas que mayor oferta de actividades de ocio presentan en la región.

Si bien las distancias recorridas para desplazarse a la comuna de Aix-en-Provence y Marseille son considerablemente más largas que las distancias recorridas en lo analizado para la ciudad de Monterrey en México, podemos observar que el tiempo invertido oscila tan sólo entre los 30 y 45 minutos en ambos casos, considerablemente menor a la mayoría de los desplazamientos que se analizaron en los hogares del AMM en el caso mexicano, esto a pesar de que la distancia entre Marseille y Puyloubier es de 50 km aproximadamente y la distancia entre Puyloubier y Aix-en-Provence es de alrededor de 20Km .

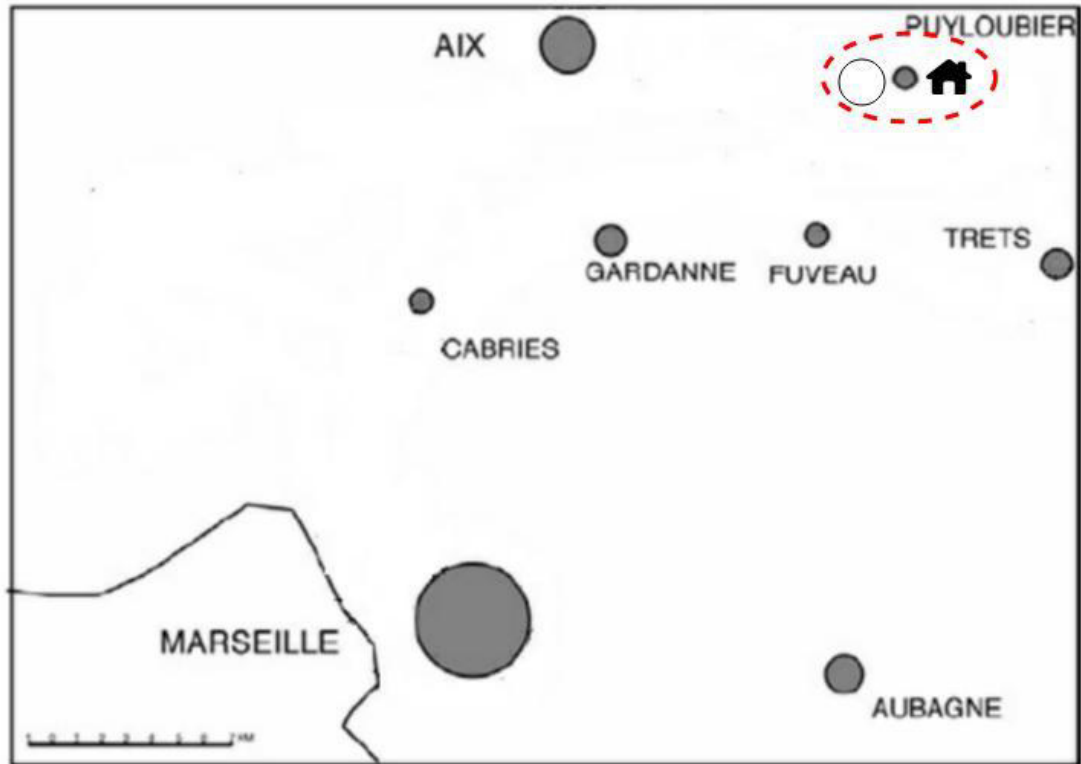
Comuna de Puyloubier, Aix-Marseille-Provence, Francia.

Hogar # 3

Nombre Fam. : Mognetti

Perfil del hogar:

- Residencia en la zona de más de 50 años.
- Número de miembros del hogar: 2
- Número de miembros analizados para prácticas de movilidad: 2 Adultos
- Pareja de 68 y 66 años de edad.
- La ocupación de uno de los miembros es empleado y el otro miembro es ama de casa retirada de su empleo.
- Propietario de la vivienda adquirida por herencia familiar.
- Motivo principal de la decisión de compra de residencia: familia.
- El medio de transporte utilizado mayormente es el automóvil propio y eventualmente el transporte público urbano.
- Ambos residentes declaran no tener intención de cambiar de lugar de residencia debido a la comodidad que siente en su residencia actual por los buenos servicios urbanos con los que cuentan y por el apego familiar principalmente.



“Mapa de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Mognetti Miembro # 1
 Comuna de Puylobier, Aix-Marseille-Provence, Francia.

Finalmente para el caso de la comuna de Puylobier se analiza un hogar de dos miembros de la tercera edad. El primer miembro realiza una serie de desplazamiento hacia distintos destinos dentro del área metropolitana y más allá de ella sin embargo la mayoría de ellos son solamente ocasionales.

El único desplazamiento que esté primer miembro de la familia, correspondiente al hombre, genera de manera cotidiana es el desplazamiento hacia un lugar de trabajo, y para este caso particular su lugar el trabajo se encuentra dentro de la misma comuna analizada de Puylobier.

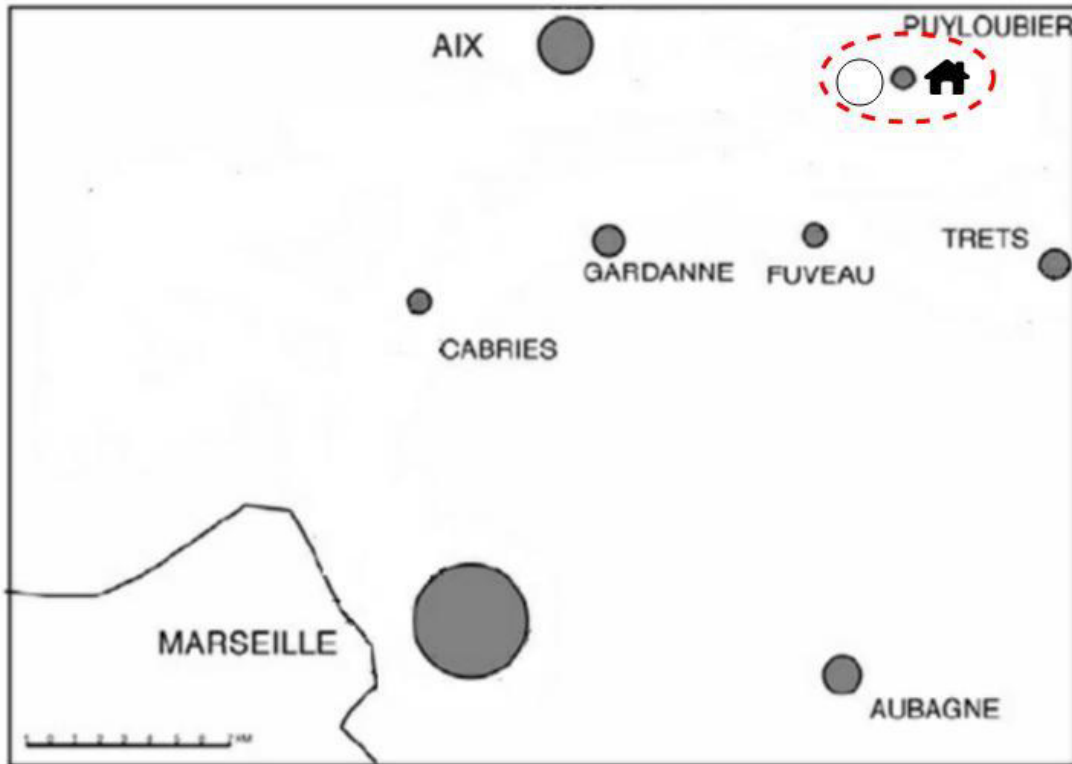
Como ha sido analizado ya, la comuna de Puylobier no es sólo un lugar con un importante atractivo natural y de actividades de ocio, sino que también es un lugar que cuenta con una buena cantidad de servicios e infraestructura urbana, además de ser una comuna con un considerable índice de empleos locales gracias a los viñedos que se encuentran en la localidad.

Se muestra en el mapa general de uso del territorio y el tiempo para los desplazamientos cotidianos y frecuentes para este primer miembro del hogar, que de manera habitual sólo se genera el desplazamiento local dentro de la comuna donde se encuentra el lugar de su trabajo. Por lo tanto la movilidad de este miembro de la familia, al menos la que corresponde a los desplazamientos más habituales es muy poco significativa.

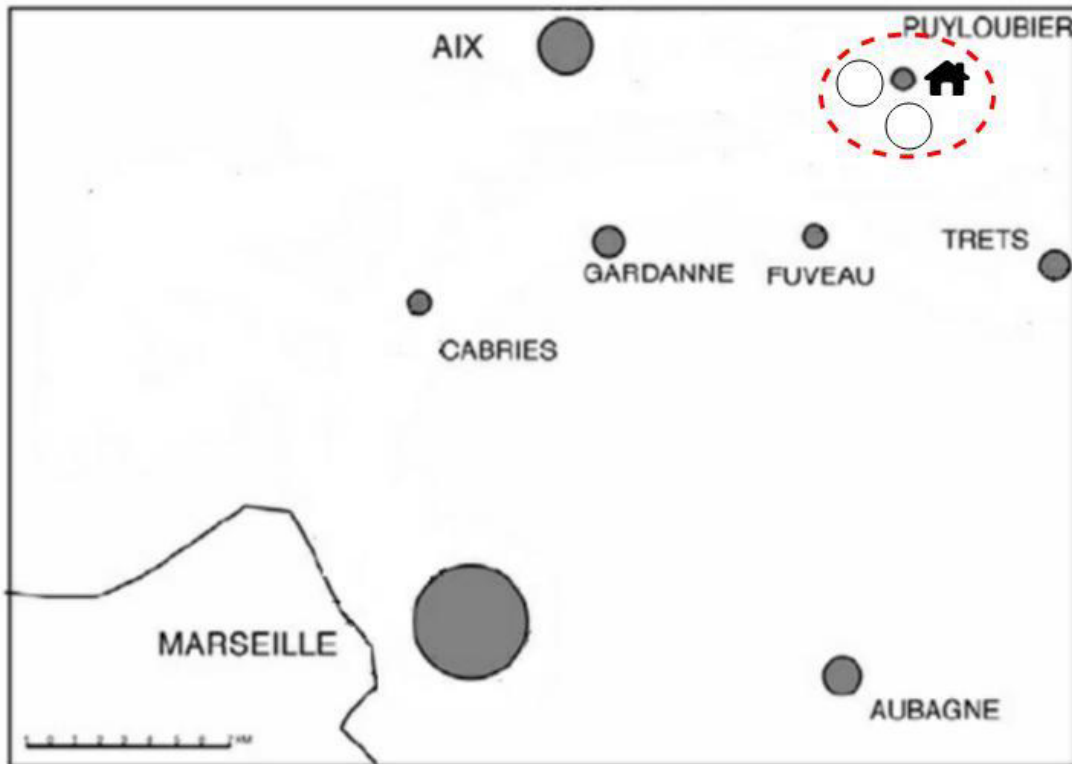
El segundo miembro de este tercer lugar que se analiza en la comuna de Puylobier realiza en total tres prácticas urbanas que generan desplazamientos, sin embargo dos de ellas se realizan tan sólo de manera ocasional y son las que se relacionan con las compras y las visitas a familiares y amigos.

Los desplazamientos que genera para la práctica que realiza de manera cotidiana corresponden a las actividades de ocio. Y estas actividades de ocio las efectúa dentro de la misma comuna de Puylobier, desplazándose generalmente, gracias a la proximidad de las actividades, a pie. Por lo cual de manera muy similar a lo que sucede el primer miembro de este hogar, el segundo miembro genera una movilidad cotidiana y frecuente muy poco significativa a partir del hogar. Esto sin duda responde a las características propias del hogar al estar conformado por dos adultos mayores.

Cabe recalcar que este tipo de hogares formados por adultos mayores son bastante comunes en la comuna analizada por ser una zona antigua y con características que promueven la calma y la tranquilidad, sin duda elementos apreciados y muy agradables para los adultos mayores.



“Mapa de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”
Hogar# 3 Nombre Fam. : Mognetti Miembro # 2
Comuna de Puylobier, Aix-Marseille-Provence, Francia.



“Mapa familiarde uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”
Hogar# 3 Nombre Fam. : Mognetti
Comuna de Puylobier, Aix-Marseille-Provence, Francia.

Ya que los desplazamientos que generan cada uno de los miembros de este hogar a nivel cotidiano son muy poco significativos debido a que se generan sólo en el caso del miembro del hogar que trabaja hacia su lugar de empleo que es dentro de la misma comuna, y en el caso del segundo miembro del hogar en lo referente a las actividades que realiza también dentro de la misma comuna; el mapa conjunto de los desplazamientos cotidianos y frecuentes que se realizan a partir de este hogar muestra un uso del territorio muy reducido y una utilización del tiempo invertido en los desplazamiento también muy reducida.

El hecho de que el uso del territorio sea poco significativo en este contexto al igual que el tiempo utilizado para los desplazamientos más habituales, no quiero de ninguna manera decir que sea debido al hecho de no tener la capacidad o la accesibilidad para desplazarse a otros lugares, y de tal suerte se encuentren inmersos en procesos de exclusión social, sino que tienen precisamente la alta capacidad de elegir como, cuando y donde realizan sus actividades urbanas.

Por lo tanto este tipo de hogares son precisamente los que se encuentran con más libertad de decidir sus patrones de movilidad y de esta manera decidir la organización de su tiempo y de las actividades que realizan en el territorio urbano.

Esto lo podemos observar ya que en los desplazamientos ocasionales que realiza este hogar se encuentran aquellos que son los más considerables en el tiempo invertido y en el territorio utilizado, pero estos son aquellos desplazamientos en los que los miembros del hogar tienen la capacidad de decisión de al menos el factor temporal o el lugar de destino, o ambos.

Una vez más este tipo de conductas relacionadas a la movilidad y que generan estos patrones desplazamientos permiten una comparación, aunque no de manera directa por el contexto diverso, pero si a manera de reflexión con lo estudiado en el caso mexicano en la periferia del AMM, donde es posible observar un desajuste considerable en los patrones de movilidad a nivel de uso del territorio y del tiempo, lo cual sin lugar a duda genera un impacto directo en la vida de los habitantes de estas zonas periféricas

6.8 Entrevista con alcalde de Puyloubier.

Como parte importante del estudio internacional, para complementar la información obtenida directamente de los habitantes de Puyloubier, se realizó una entrevista de forma directa y personal con el alcalde de la comuna en el Conseil General de Bouches-du-Rhone.

El Sr. Frederique Guinieri alcalde de la comuna de Puyloubier quien tiene ya más de 20 años de ser alcalde de la comuna, es además ingeniero consejero en función en el Conseil Général des Bouches-du-Rhône y vicepresidente de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix-en-Provence. Es considerado sin duda un especialista en temas de urbanismo gracias a su larga experiencia como ingeniero consejero del consejo general departamental y como funcionario público en la comuna de Puyloubier.

El alcalde de la comuna fue cuestionado sobre los principales elementos analizados en el estudio referentes al desarrollo habitacional en su comuna y al transporte público.

La entrevista fue cuidadosamente registrada en audio en idioma original francés y a continuación se transcriben alguno de los puntos que se consideran más relevantes para completar la información observada en el estudio específico internacional en Francia y motivar la reflexión comparativa con lo observado también en el caso mexicano.

Frederique Guinieri explica que el rol de Puylobier en el contexto metropolitano es sobre todo preservar su identidad de zona periférica natural y agrícola, con atracciones naturales como la montaña Saint Victoire, los viñedos, y los paisajes naturales que permiten actividades de ocio como la escalada y el paracaidismo, entre otros. Sin embargo, por supuesto la comuna es también un significativo centro de empleos, vivienda y actividades varias de la vida urbana a nivel local, gracias a las industrias agrícolas y vinícolas locales y a la buena cantidad de equipamientos urbanos de proximidad que hay en ella.

Considera que la comuna de Puylobier es un territorio atractivo gracias sus características particulares que permiten a sus habitantes alejarse de los elementos negativos de la ciudad, por lo que ha tenido la necesidad de aumentar la cantidad de habitación y recibir una buena cantidad de gente, pero gracias a una buena planificación a una buena gestión se ha logrado brindar y mantener una buena calidad de vida a sus habitantes, y esto radica esencialmente en el hecho de la moderación del espacio consumido para los desarrollos urbanos que se han realizado en la comuna.

Si bien el incremento demográfico de la comuna es alrededor del doble del promedio del Pays d'Aix y el aumento en la población entre el año de 1999 y el año 2006 es de un 25%, el territorio consumido para la construcción habitacional prácticamente no aumentado desde lo definido en el año 1981. El hecho de moderar y no aumentar el espacio de construcción a nivel territorial en la comuna no quiere decir que propiamente las construcciones se hayan detenido sino que los límites del encuadramiento actual se basa en el principio de proteger los espacios naturales y agrícolas, con el objetivo último de mantener la calidad de vida de los habitantes de la comuna.

En cuanto al control de la ocupación de uso de suelos el alcalde menciona que desde el año 1981 en el plan de ocupación se definió una zona habitacional difusa la cual él personalmente suprimió en su primer mandato para volver estas zonas las naturales o agrícolas y preservar de esta manera los elementos principales que hacen a esta como una atractiva y agradable para vivir.

Sin embargo el alcalde menciona de igual forma que hay que ser lo más permisibles en la zona central de la comuna en cuanto a la construcción, ya que es precisamente ahí donde ya se cuenta con los servicios urbanos, y no se tiene que abastecer de nuevos servicios y por lo tanto generar un mayor gasto público.

La transformación de las leyes, al momento de suprimir las zonas habitacionales difusas y generar predios naturales y agrícolas protegidos han permitido una densificación de la zona en un perímetro definido ya desde hace más de 30 años, de tal suerte que las nuevas edificaciones habitacionales se han generado en su gran mayoría en la parte central más antigua de la comuna.

El alcalde de Puylobier hace énfasis en el hecho de que gracias al control del uso del territorio para las construcciones habitacionales, la comuna ha podido ahorrar una importante suma de dinero al no tener que construir más equipamientos urbanos excedentes, entre ellos los de movilidad y servicios, gracias al control de densidad, pudiendo así abastecer con más y mejores servicios e infraestructura urbana de proximidad a los habitantes de la comuna. En referencia a la sustentabilidad, el alcalde recalca que mediante el control de la cantidad de gente en la comuna y el uso del territorio para edificaciones habitacionales se promueve una sustentabilidad a nivel urbano y social, y esto se refleja en muchos niveles, incluyendo la movilidad del transporte urbano. En este sentido, por medio de la concentración y la aglomeración de la población se promueve una movilidad más sencilla para los habitantes.

En lo referente directamente la movilidad y transporte, el alcalde de la comuna menciona que la línea de transporte público que da servicio a esta zona es en términos generales muy satisfactoria y su frecuencia es suficiente ya que es una línea que ha sido concebida en inicio como una línea turística la cual daba servicio sólo los fines de semana, y posteriormente debido precisamente al buen servicio ofrecido y al aumento en la demanda de transporte público pronto se han dado cuenta que la línea podría servir a los habitantes de la zona y de esta manera facilitar hasta cierto punto los cotidianos y frecuentes, incluso

aquellos de los estudiantes que principalmente se dirigen a la comuna de Aix-en-Provence.

El alcalde hace especial mención a la importancia de la buena planificación para el financiamiento público, evocando el plan de desplazamientos gracias al cual el transporte público ha sido mejorado últimos años, y gracias precisamente a la creación de la comunidad del Pays d'Aix es que se ha dado pie a la creación de esta línea de transporte. Sin embargo considera que será siempre muy difícil brindar un servicio de movilidad eficaz tan sólo por medio de transporte público, lo más importante es controlar el incremento del número de viviendas, del uso del territorio y poder brindar así los servicios equipamientos urbanos adecuados a los habitantes.

Concluye con la reflexión del hecho que desgraciadamente la situación a nivel metropolitano en relación a la movilidad es bastante difícil ya que se ha promovido un territorio disperso y en el pasado se ha cometido el error de no planificar el ordenamiento territorial y el transporte de manera conjunta. De allí que los esfuerzos recientes hacia la creación de la metrópolis Aix-Marseille-Provence sean en gran parte para buscar resolver los problemas de transporte y movilidad que se presentan en el territorio.

El transporte público será siempre una muy importante herramienta al momento de comunicar , integrar y mover a la población en el territorio, sin embargo el transporte privado por medio de automóviles será siempre la primer opción de los habitantes ya que pesar de los esfuerzos, el transporte público no podrá responder que a una parte de las necesidades de la población, por lo que una planificación urbana conjunta en la ocupación del territorio moderada y el sistema de transporte público será la única manera de garantizar el funcionamiento de las grandes metrópolis.

Sin duda las reflexiones generadas en la entrevista directa por el Sr. Frederique Guinieri alcalde de la comuna de Puylobier, sobre las acciones que se han llevado a cabo en su comuna para buscar mantener la calidad de vida en Puylobier, comuna de AMP, son contrastantes con la planificación territorial que se practica en el AMM, donde observamos una ocupación del territorio desmedida hacia zonas habitacionales periféricas y muy poca consideración al momento de proveer la infraestructura y los servicios urbanos que busquen evitar los procesos de exclusión social, promuevan la integración y la calidad de vida de los habitantes de estas zonas.

7. Conclusiones.

7.1 Análisis y reflexiones de la información obtenida, AMP en Francia y AMM en México.

Es importante retomar que la ciudad moderna del siglo XX es un fenómeno sin precedente, la expansión demográfica que ha experimentado el mundo en los últimos años y la concentración humana en los centros urbanos han producido grandes cambios en nuestra manera de vivir y de entender el espacio que habitamos.

Jean Bazant (2008) manifiesta que “Las ciudades se expanden casi imperceptiblemente día a día; zonas que no han sido previstas para habitar son ocupadas, divididas, lotificadas y subdivididas; el crecimiento de las ciudades sucede de este modo; al parecer no existen límites para la expansión, no hay zona, por peligrosa que sea o por esencial para el equilibrio ambiental, que frene la expansión.” El mismo autor explica que el proceso de creación de las periferias urbanas es un transcurso paulatino, a veces inclusive perceptible solamente a través de los años. Que los nuevos territorios que se ocupan en la periferia de un área metropolitana no son muchas veces grandes extensiones que se incorporan repentinamente a la ciudad, sino pequeñas porciones de terreno que día a día se van aglutinando para formar nuevas periferias urbanas.

Estas definiciones parecen ser adecuadas para lo que sucede en el caso de las metrópolis mexicanas y otras Latinoamericanas con características sociales y económicas similares, sin embargo para el caso analizado en Francia donde, como ha mencionado el propio alcalde de la comuna de Puyloubier estudiada específicamente, se realizan importantes acciones de control del desarrollo urbano y de uso de suelo para construcciones habitacionales y zonas agrícolas, la urbanización periférica está lejos de definirse como una simple tendencia de crecimiento a la menor densificación de las ciudades, se trata más bien de un proyecto que involucra la idea de la casa, el automóvil, la familia y el patrimonio (D. Pinson, 2001).

No obstante en ambos casos sin duda se observa lo que Daniel Pinson (2001) menciona sobre el hogar que se convierte en el centro de consumo y de producción doméstica, que para la satisfacción de los proyectos individuales de los miembros de la familia, se inscribe dentro de un “sistema de lugares” complejos, y que estos sistemas de lugares se refieren al conjunto de desplazamientos que, a partir del hogar como eje central, dan lugar a la movilidad cotidiana. A diferencia de lo observado en el AMM en México, para el estudio realizado en el AMP en Francia, los resultados muestran que existe una relativa mayor relación entre el lugar de residencia y los lugares destino de las prácticas urbanas cotidianas y frecuentes de los hogares analizados.

Por un lado, desde un principio es posible observar que la toma de decisión de habitar en esta zona periférica estudiada se relaciona con una verdadera libertad de elección y el deseo de vivir alejado de los factores negativos de la ciudad y contar con elementos como la calma y la naturaleza, además se manifiesta claramente que los patrones de desplazamientos que se generan a partir de estos hogares en la periferia metropolitana, ocupan un territorio y un tiempo invertido considerablemente menor a lo que se observa en el caso mexicano.

Para este caso de estudio en Francia, los hogares analizados muestran una ocupación del territorio para sus desplazamientos más habituales que se concentran principalmente dentro del mismo municipio o hacia los dos municipios más grandes del AMP, que son Aix-en-Provence y Marseille, los cuales cuentan con la mayor oferta de equipamientos y servicios urbanos.

Si bien la comuna de Puyloubier analizada en este estudio internacional se encuentra a una distancia aproximada de 20 kilómetros del centro de Aix-en-Provence y 50 Kilómetros de Marseille, lo cual es incluso mayor a la distancia de la zona analizada en la periferia del AMM al centro de la ciudad de Monterrey en México, los habitantes de los hogares estudiados manifestaron invertir, un menor tiempo en sus desplazamientos cotidianos y frecuentes.

Esto por un lado parece deberse al hecho de que la comuna, además de la zona habitacional, cuenta con una buena oferta de servicios urbanos como centros de recreación, de estudios, de compras e incluso de empleo, y por otro

lado al hecho de contar con un considerablemente buen sistema de transporte público y un buen sistema vial de rutas secundarias que lo comunican principalmente con Aix-en-Provence y otras comunas vecinas.

Por su parte la periferia México genera largos y desgastantes desplazamientos ligados a la falta de servicios urbanos estratégicos y a la falta de un buen equipamiento de movilidad, mientras la periferia analizada en Francia parece cumplir de una mejor manera con su rol de periferia urbana, relajada, inmersa en la naturaleza y alejada de los aspectos negativos de la ciudad.

En el caso de la comuna de Puyloubier, las calles internas del pueblo son calles estrechas y poco prácticas para el uso de vehículos, de allí que sean calles de carácter semi-peatonal donde la principal circulación es la de los paseantes a pie y en bicicleta. Los automóviles que se utilizan en la comuna son estacionados en zonas de estacionamiento no necesariamente a un lado de la casa de los propietarios que a partir del estacionamiento acceden a pie a sus casas.

Entre las callejuelas del pueblo se pueden observar espacios con pequeñas plazas y plazoletas de descanso que se forman a partir de espacios residuales de la propia naturaleza arquitectónica de las antiguas casas. Sin embargo en la parte antigua, como se mencionó anteriormente, existen también nuevos edificios de vivienda social que se desarrollaron y rehabilitaron en la primera década del siglo XXI.

El pueblo cuenta con buenos equipamientos de servicios urbanos de cercanías, lo cual parece facilitar una movilidad dentro del pueblo para acceder a los servicios. Entre otros equipamientos y servicios importantes, Puyloubier cuenta dentro de una superficie de proximidad con el servicio de correos, servicios de restaurantes y cafés, despachos de médicos y consultorios, escuela primaria y secundaria, súper mercado, y una gran área deportiva, entre otras cosas.

La calle principal que conecta con Aix-en-Provence cruza precisamente en donde se encuentra la plaza principal del pueblo y es allí donde el autobús de transporte público realiza una de las principales paradas.

La línea de transporte público con la que cuenta Puyloubier es la línea L110 que comunica a la comuna con Aix-en-Provence forma parte del sistema de transporte colectivo a nivel intercomunal del Paysd'Aix mismo que proporciona el servicio a la comuna de Aix-en-Provence.

Los habitantes encuestados y entrevistados de esta comuna revelaron no sentir un deseo explícito o una necesidad de mudarse a otra residencia en el AMP, ya que sus patrones de movilidad cotidiana y frecuente generalmente no representan una importante dificultad ni una molestia en su vida cotidiana. El tiempo invertido para sus desplazamientos es considerablemente menor a lo observado en el caso del AMM en México y se observa un uso del territorio más ajustado, con lugares de destino más definidos o más frecuentados en el conjunto de los hogares analizados.

Como menciona J. Antonio Módenes (2006) la creciente difusión de la movilidad espacial, específicamente la cotidiana, incide en la manera como estudiamos la población en su territorio. Para este estudio se ha buscado complementar la información documentada cuantitativa y estadística con datos cualitativos obtenidos directamente de la población habitante estas zonas estudiadas.

García Canclini (2007) explica en relación con el uso de métodos cuantitativos y cualitativos que, “la encuesta es indispensable, así como los otros recursos cuantitativos más objetivables: los censos, las estadísticas, los datos duros. Gran parte de la sociología urbana se sigue haciendo con esos recursos y se ignoran las representaciones, los procesos culturales”. Continúa manifestando que “resulta indispensable trabajar en las dos dimensiones” y expresa en términos que considera un poco extremos que: “históricamente hemos tenido frente a nosotros extremos de los dos lados: los planificadores urbanos basados en la economía urbana, el estudio del desarrollo físico-espacial de la ciudad, han tomado decisiones acerca de qué se puede construir, por dónde debe trazarse el transporte, si se debe impulsar el Metro o el Metrobus, cuánto se puede tolerar el transporte individual o cuándo estimularlo. En general se decide según criterios cuantitativos y de una pretendida objetividad, sin tomar

en cuenta la experiencia vivida de los que viajan, de los que trabajan, de los que habitan la ciudad”.

La información que se ha obtenido directamente al realizar encuestas y entrevistas en los casos seleccionados entre los habitantes de esta zona en ambos contextos ha pretendido obtener información que se considera relevante sobre su realidad cotidiana y sobre su nivel de satisfacción por el hecho de vivir en estas zonas periféricas en relación a sus desplazamientos urbanos habituales. Con estos datos obtenidos se ha buscado también, en medida de lo posible, generar a su vez reflexiones iniciales no sólo relacionadas a la movilidad cotidiana, sino también a otros conceptos como el hecho del derecho a la propiedad y la utilización excesiva de un modelo habitacional de casas individuales en el caso mexicano, sustentado supuestamente en parte por la cultura o la preferencia local, sobre un modelo más denso por medio de departamentos.

Es precisamente por esto que para el estudio comparativo realizado en el contexto del AMM en México y AMP en Francia, se ha decidido utilizar una metodología etnográfica, buscando como se ha planteado anteriormente, observar de manera directa y comprender el fenómeno de la movilidad cotidiana a partir de sus asentamientos residenciales periféricos.

Si bien la realización de un estudio académico de esta naturaleza, no podrá nunca abarcar la dimensión total donde se manifiestan los fenómenos sociales estudiados, se pretende sirva de ejemplo directo del fenómeno para generar reflexiones basadas en herramientas como la observación participante, fotografía, la encuesta, la entrevista y las representaciones sociales en los mapas de movilidad generados a partir de cada uno de los hogares analizados, en los que se ha buscado mostrar de forma gráfica y clara el territorio y el tiempo utilizado para cada una de las prácticas más cotidianas y frecuentes que se realizan en el núcleo familiar y que generan desplazamientos en el territorio.

Es precisamente en los mapas de uso del territorio y el tiempo generados donde se observa que el número de desplazamientos cotidianos y frecuentes que genera cada hogar analizado en la periferia de AMP en Francia, es

considerablemente menor al del caso mexicano y que son tan sólo los desplazamientos ocasionales los que manifiestan mayores distancias y en ocasiones mayor tiempo invertido para las actividades que se relacionan principalmente al ocio y a las visitas de familiares y amigos, considerados como desplazamientos elegidos ó no forzados.

Para el caso del estudio realizado en la periferia del AMM en México, es posible observar que la mayoría de los hogares analizados generan largos desplazamientos en territorio y tiempo, principalmente en los desplazamientos que se refieren a los lugares de trabajo.

Esto representa un ejemplo de lo observado en muchos de los casos de los centros urbanos de países en desarrollo donde la decisión de localización residencial está vinculada fuertemente a la baja capacidad de renta del ciudadano, que tiene opciones restringidas de adquirir residencias primordialmente hacia los nuevos desarrollos periféricos. Es por esto que Gakenheimer (1998) manifiesta que la mayoría de estos grandes centros urbanos presentan problemas “más serios de movilidad que sus contrapartes del mundo desarrollado” y que es precisamente en América Latina donde acontecen los desplazamientos más prolongados.

Los desplazamientos cotidianos y frecuentes que se generan a partir de estos hogares analizados en la periferia urbana en el AMM en México, tienen como lugares de destino en la mayoría de los casos otros municipios del área metropolitana, siendo pocos aquellos que se presentan hacia dentro del mismo barrio o municipio. En este sentido es posible observar que no existe una verdadera relación entre el lugar de residencia y los lugares destino de las actividades cotidianas y frecuentes de los miembros de estos hogares.

Como subraya Gakenheimer (1998) el problema de la movilidad en las grandes ciudades del mundo en desarrollo está directamente ligado a su gran dimensión poblacional y a una creciente motorización frente a un incremento más lento de la infraestructura vial y el equipamiento urbano. A lo que se le debe agregar la tendencia de las políticas de vivienda social y las regulaciones urbanas, que tienen efectos directos sobre la localización de los nuevos asentamientos periféricos en la ciudad y se reflejan en las distancias y los

tiempos de traslado, con independencia de las preferencias de sus habitantes en materia de movilidad.

Estimulando un fenómeno de “monocentrismo extendido” que provoca una movilidad más intensa de los pobres y favorece el encapsulamiento de los ricos. (J. Rodríguez Vignoli, 2008).

Es principalmente en los mapas conjuntos que muestran la ocupación del territorio y el uso del tiempo para los desplazamientos en los que se considera se manifiesta que existe un desajuste territorial y temporal en los patrones de movilidad de los residentes de estas áreas periféricas en el caso del AMM en México.

Ya que se ha decidido mostrar gráficamente en los mapas de movilidad y tiempo únicamente los desplazamientos cotidianos y frecuentes de cada individuo y de cada hogar en conjunto, se habla de que este desajuste o esta falta de relación entre los lugares destino con el lugar de residencia es un fenómeno que impacta directamente la vida cotidiana y la calidad de la misma de los habitantes de estas zonas.

En este caso particular se observa claramente lo manifestados por Vilhelmson, (2000) sobre el hecho que el tiempo dedicado a la movilidad se manifiesta sin duda como un factor esencial que la gente toma en cuenta al momento de construir sus actividades cotidianas, mientras se manifiestan patrones de organización espacial de la sociedad en base a los lugares destino, el tiempo invertido en la movilidad y la flexibilidad de los mismos.

De igual forma, es posible corroborar con este estudio que ya que la mayor parte de las oportunidades de empleo y los servicios necesarios para el desarrollo de sus actividades cotidianas se encuentran muchas veces lejos de sus lugares de residencia, la población se ve obligada a realizar múltiples desplazamientos para obtener buena parte de los servicios necesarios para desarrollar su vida cotidiana (Avellaneda, 2007).

A su vez se considera que este uso desmedido del territorio y del tiempo para los desplazamientos urbanos, termina por afectar toda la dinámica del área metropolitana, generando no sólo dificultades de acceso a los servicios urbanos relacionadas a los procesos de exclusión social para este tipo de hogares periféricos, sino que termina por impactar al resto del sistema urbano generando altos índices de congestión vial entre otras cosas. Como afirma Campos Venuti (1983), una elevada posibilidad de movimiento garantiza la eficiencia funcional y productiva del mecanismo de ciudad, y es por esto que se ha convertido en una de las primeras condiciones que se deben garantizar en el sistema social para que la ciudad sea digna y habitable. Ciuffini (1993) llama a este fenómeno el binomio “ciudad-movilidad” en el que la estructura de los centros urbanos y la movilidad de los mismos son dos dimensiones inseparables.

También, observando la dificultad con la que se desplazan y el tiempo que invierten en sus desplazamientos cotidianos y frecuentes, principalmente en los relacionados al empleo los miembros de los hogares analizados en el AMM, es lógico considerar la observación de A. Zarate (1996) a cerca de la movilidad cotidiana en los centros urbanos como un factor directo en la actividad económica y su ineficacia constituye una de las mayores fuentes de conflicto y creación de deseconomías en las ciudades actuales.

Al hacer referencia a la toma de decisión del lugar de residencia en la periferia del AMM, los habitantes han declarado su decisión principalmente basada en factores económicos y de oferta de viviendas, sin haber considerado previamente la dificultad de desplazamiento y de acceso a las actividades urbanas, que vivir en estas zonas representaría. Esto corrobora lo mencionado por Vasconcellos (2005) sobre el hecho que en las ciudades de América Latina donde, debido a la marcada distancia que separa las distintas funciones urbanas, la accesibilidad viene determinada fundamentalmente por las posibilidades de renta y de uso de medios de transporte, el nivel de renta es sin duda alguna, una de las principales variables que condicionan la forma de desplazarse de los ciudadanos. Como indica Ávila Gomide (2003), existe una

asociación muy estrecha entre movilidad urbana y renta familiar siendo ésta un importante elemento modulador de la movilidad urbana.

Por otro lado, en el caso analizado en la periferia del AMM en México, es posible observar que tanto para los nuevos residentes del fraccionamiento cerrado como para los residentes considerados de más antigüedad, correspondientes a la zona de la antigua hacienda, los patrones de desplazamiento a partir de sus hogares muestran una importante ocupación del territorio metropolitano y un considerable uso de su tiempo diario.

El tiempo invertido en aquellos desplazamientos que se consideran forzados u obligatorios, en los cuales no pueden elegir ni el lugar de destino ni el momento del desplazamiento, como en el caso del empleo y los estudios, es generalmente mayor al tiempo invertido en los desplazamientos que se realizan durante el tiempo libre, de ocio, o simplemente en aquellos donde existe una cierta libertad de elección del lugar de destino y del momento de realizar el desplazamiento, como en el caso de las compras o las visitas a familiares y amigos.

En este sentido, se ha mencionado ya los estudios realizados por Meadows (1998) en donde la gente ha sido entrevistada para encontrar su disposición a realizar desplazamientos largos en distancias y tiempos con tal de obtener un empleo. Los resultados de estos estudios revelan que la gente que busca un empleo se encuentra psicológicamente preparada para realizar largos viajes, el problema reside en que estas intenciones personales no concuerdan con las largas jornadas laborales a las que frecuentemente se ven expuestos, como sucede frecuentemente en el caso de áreas metropolitanas en desarrollo como el AMM.

Retomando la “exclusión basada en el tiempo” que se refiere a la dificultad de tener acceso a actividades cotidianas que requieren desplazamientos temporales altos, la evidencia sugiere que la dificultad de obtener y mantener un empleo está directamente ligada con el tiempo gastado en la movilidad, e indica que las decisiones y oportunidades de participar en el mercado laboral están influidas por situaciones familiares y el tiempo que se le puede dedicar a

estas en relación con el tiempo de trabajo y sus debidos desplazamientos (Bryson et al; 1997).

Otra particularidad que es posible observar a manera de ejemplo es que la mayoría de los desplazamientos de estos hogares analizados se realizan a municipios más centrales como Monterrey y San Nicolás, sin duda municipios con una oferta de servicios urbanos mayor a la del municipio analizado en este estudio, por ser municipios con una historia urbana considerablemente más larga.

Esto se corrobora con los datos oficiales que se han mencionado, en los que es posible constatar que el municipio de Monterrey es aun el que recibe la mayor parte de desplazamientos del área metropolitana, y el municipio de Apodaca es uno de los que menor retención de desplazamientos domicilio trabajo presenta.

En cuanto a la movilidad cotidiana y frecuente del municipio de Apodaca, según el Plan Sectorial de Vialidad y Transporte del Consejo Estatal de Transporte de Nuevo León (2008), Apodaca es el 3er. municipio del AMM que menor retención de los viajes domicilio-trabajo manifiesta dentro del mismo municipio, solamente detrás de los municipios de Juárez y Escobedo. Los viajes domicilio-trabajo de Apodaca se distribuyen principalmente en un 49.9% dentro del mismo municipio, 20% hacia el municipio de Monterrey y 15.6% al municipio de San Nicolás.

Es muy importante no confundir la aparente libertad de desplazamientos y el amplio uso del territorio metropolitano con lo que se observa en estos casos de estudio, donde si bien podría parecer que los individuos y los hogares en conjunto presentan una gran utilización del territorio ligada a una cierta libertad de movilidad, la realidad es que estos desplazamientos en su gran mayoría son desplazamientos forzados y que implican un importante esfuerzo y tiempo invertido, por lo que se habla del desajuste territorial y temporal en los patrones de movilidad.

Al momento de cuestionar a las personas habitantes de esta zona periférica del AMM en México, sobre su disponibilidad o su deseo, en relación a este esfuerzo y tiempo invertido para sus desplazamientos, de mudarse a una vivienda más cercana o más práctica para sus destinos habituales, se obtuvieron mayormente respuestas afirmativas que revelan un considerable impacto negativo en su vida por el hecho de habitar en estas zonas habitacionales periféricas que no cuentan con suficientes servicios urbanos y una infraestructura de transporte que garantice su integración a las actividades urbanas.

Si bien como señala Kevin Lynch (1981) en “La buena forma de la ciudad”, los teóricos modernos han considerado que el transporte y la comunicación son la principal ventaja de una zona urbana, y la mayoría de las teorías sobre el génesis de la ciudad y su función dan esto por sentado”, en el AMM este principio urbano parece no tomarse muy en cuenta.

Como se ha mencionado, la problemática de movilidad en el AMM es un tema complejo que involucra muchos factores de ordenamiento y gestión de la ciudad. Uno de los principales problemas en el AMM es el crecimiento demográfico y territorial desmedido de la ciudad en los últimos 40 años, incrementando su población en 3 veces y su área ocupada en 6 veces lo que ha creado una ciudad más dispersa y de menor densidad. Precisamente en la ciudad dispersa encontramos una gran fuente de desigualdad social, especialmente en las ciudades subdesarrolladas que no cuentan con la infraestructura básica para el bienestar social.

Lo observado en los mapas de uso del territorio y el tiempo para la movilidad del AMM representan de una forma clara lo sugerido por Ciuffini (1993) sobre que “el movimiento forma parte de la vida cotidiana de los ciudadanos como uno de los factores potencialmente más favorables y a la vez, más condicionantes”. Miralles-Guasch (2002) explica que en las ciudades contemporáneas, en las que los desplazamientos están directamente ligados con la utilización de los medios de transporte se produce una nueva, y muy fuerte, fuente de desigualdad social, considerando que desde el punto de vista

territorial, la participación en la vida urbana, que en definitiva es el derecho a la ciudadanía, sólo es posible permitiendo y garantizando el acceso de todas las personas a las diferentes partes de la ciudad.

En este sentido, “La segmentación social y económica de la movilidad urbana ha adquirido creciente atención por la notabilidad que ha tomado el transporte en las grandes ciudades. Se trata de un asunto central para la ciudad en su conjunto, porque incide de manera decisiva en su funcionamiento cotidiano y en su proyección estratégica, tanto para empresas e instituciones, como para los ciudadanos, que destinan una parte de sus ingresos y de su tiempo a moverse dentro de ella y usan estos traslados, entre otras cosas, para generar ingresos o buscar trabajo” (Figueroa, 2005; Rojas, Cuadrado-Roura y Güell, 2005).

Es posible observar, al menos de manera tendencial en base a lo analizado, que en el AMM, quizás al igual que en un gran número de centros urbanos en desarrollo de hoy en día, existe un desajuste territorial entre los lugares de trabajo, estudio y actividades urbanas respecto a los lugares de residencia, lo que incide en el sentido de los flujos desde las comunas periféricas al centro de la elite, impactando la vida de las personas que tienen que realizar largos y desgastantes desplazamientos, y condicionando el funcionamiento de la ciudad misma (J. Rodríguez Vignoli, 2008).

En cuanto a los objetivos planteados para este trabajo de investigación, se considera que se ha logrado dar respuesta a las interrogantes principales planteadas inicialmente. Si bien de manera parcial y a manera de ejemplo, gracias al enfoque del estudio, se piensa que se ha conseguido describir la relación entre la localización residencial periférica y los desplazamientos hacia destinos habituales para los casos estudiados en el Área Metropolitana de Monterrey en México y Aix-Marseille-Provence en Francia.

Se cree que se ha conseguido también analizar la manera en que es percibida la movilidad cotidiana como un factor determinante en la vida urbana por los habitantes de las zonas periféricas en ambos casos de contextos internacionales, y a partir de esto se espera que el trabajo sea de interés para lograr generar una reflexión sobre la forma de hacer ciudad que se practica actualmente y para el desarrollo de futuras investigaciones en el campo de los estudios urbanos y sociales.

En base a los resultados obtenidos en esta investigación de carácter social con un método etnográfico, se ha pretendido generar una reflexión para impulsar una verdadera planeación al momento de generar nuevos fraccionamientos habitacionales en el área metropolitana. Se están generando constantemente nuevos desarrollos habitacionales periféricos mal equipados de servicios urbanos y de la infraestructura necesaria para integrar a sus habitantes con las actividades urbanas. Se piensa que más allá de brindar la satisfacción a las personas de poseer una propiedad, un lugar donde vivir y la posibilidad de crear un hogar, se está generando una problemática social muy profunda a nivel metropolitano.

Se considera que la aproximación de carácter social y de representaciones sociales específicas de este trabajo de investigación, no hubiera sido posible mediante la utilización de métodos que no abordaran la flexibilidad propia en cuanto al uso de diversas herramientas y técnicas del método etnográfico.

Precisamente gracias al enfoque de este estudio se piensa ha sido posible validar parcialmente la hipótesis de partida de este trabajo de investigación que plantea que “La localización periférica de los desarrollos habitacionales propicia un desajuste en los patrones de movilidad cotidiana y frecuente de sus habitantes ligado a los procesos de exclusión social” al menos para el caso del Área Metropolitana de Monterrey, donde esta localización periférica aparentemente se conjuga con la falta de equipamiento urbano y de movilidad.

Para el caso estudiado en el área metropolitana de Aix-marseille-Provence, es posible observar que no existe necesariamente un desajuste claro en el uso del territorio y el tiempo en los patrones de movilidad cotidiana. Esto se presenta debido a las características propias y la estructura urbana de la zona analizada en Francia.

La comuna de Puyloubier, como se ha mencionado en la evolución de este trabajo de investigación, es una comuna en la periferia de AMP que cuenta con buenos equipamientos urbanos de cercanía y un sistema de transporte público y vías de comunicación eficientes que permiten considerablemente menos tardados y menos desgastantes desplazamientos.

De tal forma que se considera que la hipótesis ha sido parcialmente validada y que existen factores de ordenamiento y planeación urbana mas allá de la localización periférica que intervienen en los patrones de movilidad. Sin embargo es posible observar que en el caso analizado en la periferia del AMM, no existe una verdadera relación con el lugar de residencia y lugares destino de las actividades cotidianas frecuentes de los habitantes de estas zonas habitacionales periféricas aparentemente poco equipadas, ni existe una importante relación con la toma decisión del lugar de residencia periférico más allá del factor económico.

Sin mayor pretensión que observar de manera directa y buscar así una mejor comprensión de los fenómenos sociales que se producen en relación a la movilidad cotidiana y la localización periférica, a lo largo de todo este trabajo de investigación se ha buscado presentar un tema interesante y pertinente, considerando que el análisis de la movilidad urbana nos lleva a tocar diferentes dimensiones de la vida familiar e individual de los habitantes de los grandes centros urbanos.

Se está consciente de que los resultados de este trabajo son parciales y están sujetos a ser profundizados y desarrollados en futuras investigaciones, y en este sentido, se cree que esto es precisamente parte de la naturaleza de un trabajo académico, que si bien se ha buscado realizar una investigación lo más articulada y objetiva posible para generar una aproximación y un análisis crítico del fenómeno estudiado, forma parte de un proceso de aprendizaje y formación académica del investigador y se espera sirva de plataforma para mejores investigaciones futuras. Por lo que se agradece la comprensión y el interés del lector, y se espera en su opinión haber cumplido con los objetivos y las expectativas para este trabajo.

Finalmente, está claro que en un área metropolitana que manifiesta grandes disparidades socio-económicas en su población, será siempre difícil promover la equidad y el equilibrado acceso a la actividad social. Sin embargo también se debe tener claro que al motivar la una ocupación desmedida y fragmentada del territorio, sin considerar las necesidades sociales básicas de sectores desfavorecidos, se está promoviendo una exclusión y fragmentación social cada día más marcada. Lo cual se refleja no solamente en el detrimento de la calidad de vida de estos sectores, sino en grandes problemas sociales y urbanos generalizados.

A pesar que los resultados obtenidos en el caso mexicano y en el caso francés no deben de ser comparados de manera meramente directa debido al contexto socioeconómico diverso en el que se encuentran la zonas de análisis, se busca que el observar los resultados obtenidos en ambos casos de estudio, permita generar una importante reflexión basada en la realidad cotidiana de los habitantes de las zonas periféricas que se desarrollan día con día.

A diferencia de lo observado en el caso de AMP en Francia, para el AMM en México, los patrones de desplazamientos cotidianos y frecuentes que se generan a partir de estas zonas periféricas no presentan una lógica clara, son largos en tiempo y distancia, y representa un fuerte esfuerzo y una condicionante muy importante en la vida de sus habitantes, que buscan un lugar de residencia donde formar un hogar y desarrollarse como ciudadanos y que terminan por ser relegados a lo que Vittadini (1991) define como “prisioneros” de la ciudad moderna.

En este sentido, a todos los actores políticos, económicos y sociales les corresponde emprender una verdadera reflexión sobre la forma de hacer ciudad que se está promoviendo en el AMM, buscar alternativas estratégicas de movilidad y de desarrollo urbano de densificación socialmente más pertinentes, si queremos una ciudad digna y habitable para nuestro futuro y las próximas generaciones.

8. Anexos

8.1 Análisis y mapas completos de hogares del AMM

Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.

Hogar # 1

Nombre Fam. : Villareal-Campos

Perfil del hogar:

- Pareja de reciente residencia en la zona (entre 2 y 3 años)
- Número de miembros del hogar: 4
- Número de miembros analizados para prácticas de movilidad: 2 Adultos
- Pareja joven de 33 y 34 años de edad con 2 hijos menores.
- Ambos miembros del hogar adultos son empleados.
- Propietarios de la vivienda adquirida por medio de crédito INFONAVIT y crédito bancario.
- Motivo principal de la decisión de compra de residencia: precio.
- Medio de transporte utilizado mayormente: automóvil propio.
- Ambos miembros adultos declaran disponibilidad a cambiar de lugar de residencia debido a la distancia a sus destinos cotidianos y frecuentes.

Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.**Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campos Miembro # 1****Género:** F M **Edad:** 33**Ocupación:**
Estudiante Empleado/a Desempleado/a Ama de casa Jubilado/a **Situación familiar:**
Soltero/a Casado/a Viudo/a **Cantidad de hijos:** 2**1.- ¿Hace cuánto tiempo es usted vecino de este fraccionamiento?**Menos de 1 año Entre 1 y 2 años Entre 2 y 3 años Más de 3 años
(¿Cuántos años?) _____**2.- ¿Es usted propietario o renta su vivienda?**Propietario Renta **3.- De ser propietario, ¿Por qué medio adquirió usted su vivienda?**Crédito bancario o financiero Crédito INFONAVIT (Programas de gobierno)
Ahorros personales Otro o combinación de varias de estas opciones: INFONAVIT & Crédito bancario**4.- ¿Cuál es la razón principal por la que usted ha decidido habitar en este fraccionamiento?**Familia Precio Seguridad Localización Tipos de casas
Equipamientos y servicios
Otros: _____**5.- ¿Principalmente qué medio de transporte utiliza para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?**Auto propio Transporte público A pie Otro: _____**6.- ¿Considera usted que su fraccionamiento cuenta con un buen servicio de transporte público?**Sí No No sé ¿Por qué?: No lo uso

7.- ¿Considera usted que sus desplazamientos cotidianos y frecuentes representan una dificultad en cuanto al esfuerzo y tiempo invertido?

Sí No ¿Por qué?: Porque es mucho el tiempo perdido

8.- ¿Generalmente cuánto tarda en llegar a sus destinos cotidianos y frecuentes (trabajo, escuela, etc.)?

Menos de 15 minutos Entre 15 y 30 minutos Entre 30 y 45 minutos

Entre 45 y 60 minutos

Más de 60 minutos

9.- ¿Considera usted que la localización de su residencia le es conveniente para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?

Sí No No sé ¿Por qué?: Porque está muy lejos

10.- ¿Considera usted que su fraccionamiento se encuentra bien integrado al resto de los fraccionamientos vecinos y a su municipio?

Sí No No sé ¿Por qué?: Porque es privado y los demás no

11.- ¿De ser posible cambiaría usted su lugar de residencia por uno más cercano a sus destinos cotidianos y frecuentes aunque esto representara habitar en una vivienda más pequeña o un departamento?

Sí No No sé ¿Por qué?: Si por la comodidad de la distancia

Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México. Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campo Miembro # 1

PRÁCTICAS			TRABAJO	ESTUDIOS	COMPRAS	ACT. OCIO	VISITAS FAM/AMIGOS	ACT. NIÑOS
FORMAS	FRECUENCIA	Diario	Cotidiano					
		Varios por semana	Frecuente					
		Una vez por semana						
		Menos de una vez por semana	Ocasional					
LUGAR								
FRACCIONAMIENTO (BARRIO) Y BARRIOS VECINOS	¿Dónde?							
MUNICIPIO	¿Dónde?							
ÁREA METROPOLITANA (OTRO MUNICIPIO)	¿Cuál municipio?		Monterrey	Monterrey	Monterrey	Monterrey	Monterrey Gpe. & San Pedro	Mty. Gpe.
MEDIO DE TRANSPORTE								
- Auto propio								
- Transporte urbano								
- A pie								
- Otro: _____								
TIEMPO								
Menos de 15 minutos								
De 15 a 30 minutos								
De 30 a 45 minutos								
De 45 a 60 minutos								
Más de 60 minutos								

	Lugar de residencia
	Lugar de trabajo
	Lugar de estudios
	Lugar de compras
	Actividades de ocio
	Visitas familiares y amigos
	Actividades niños

Simbología de prácticas

	Desplazamientos cotidianos
	Desplazamientos frecuentes
	Desplazamientos ocasionales

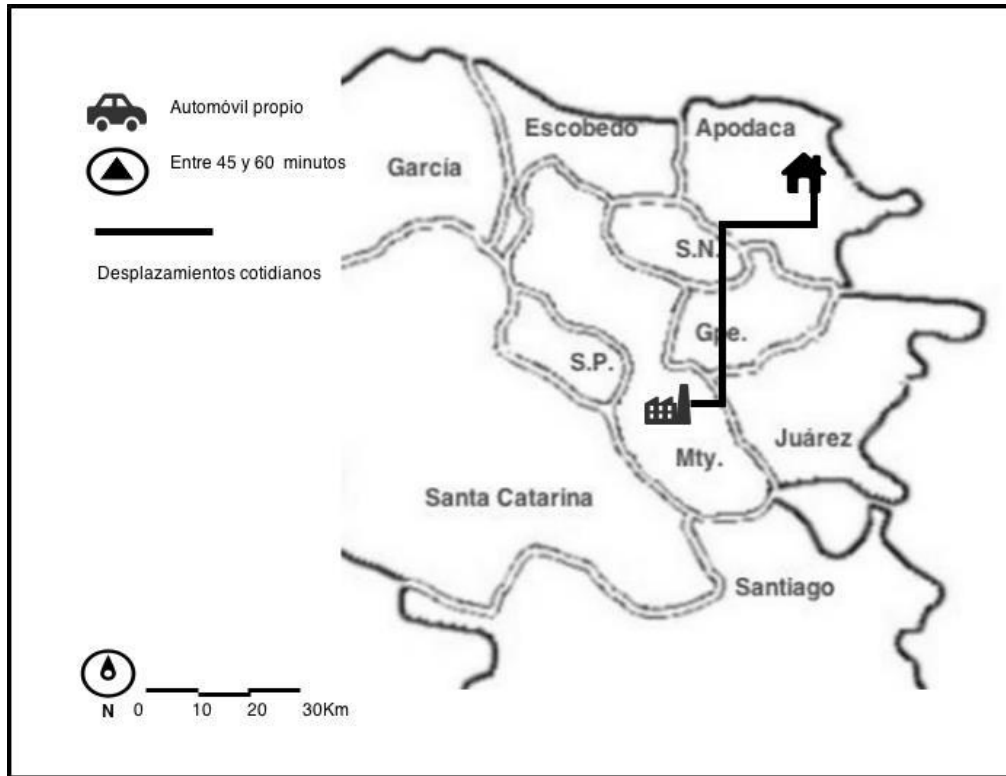
Simbología de frecuencia

	Automóvil propio
	Transporte urbano
	A pie
	Otro

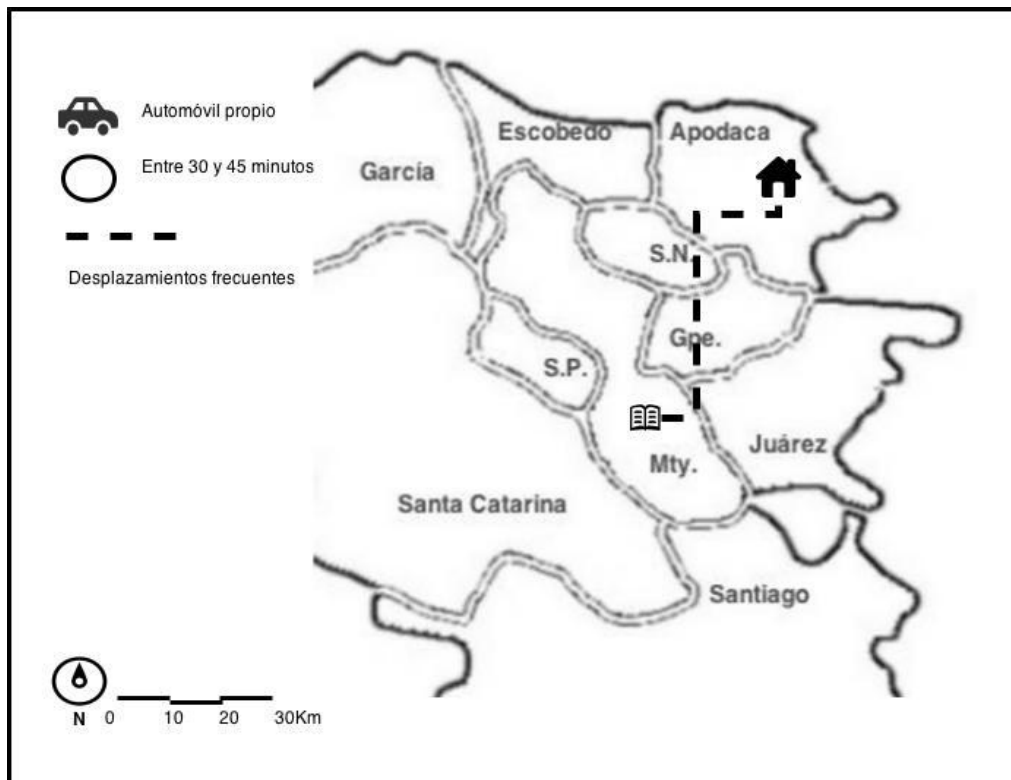
Simbología de formas

	Menos de 15 minutos
	Entre 15 y 30 minutos
	Entre 30 y 45 minutos
	Entre 45 y 60 minutos
	Mas de 60 minutos

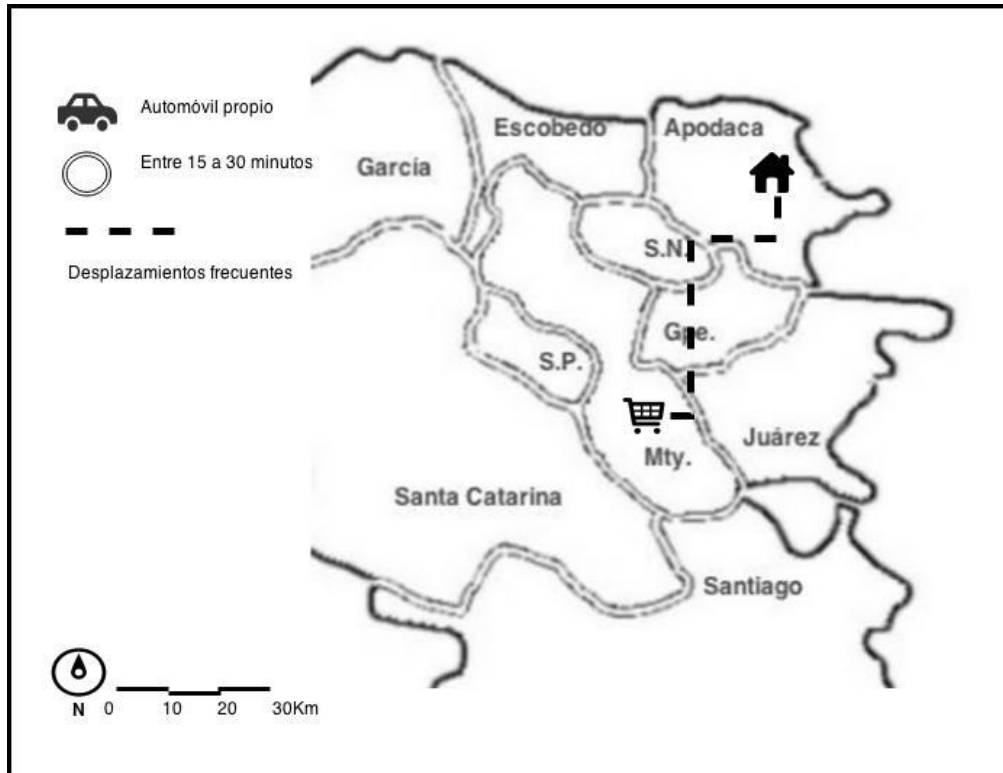
Simbología de tiempo



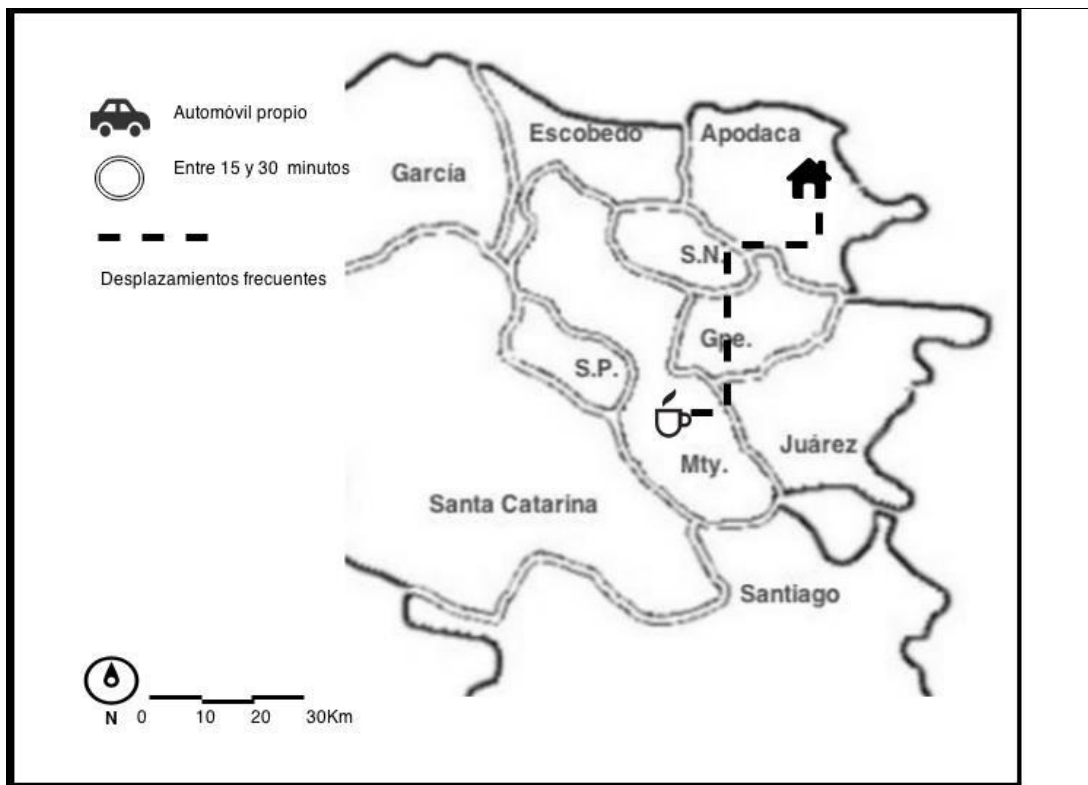
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Trabajo”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campos Miembro # 1
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



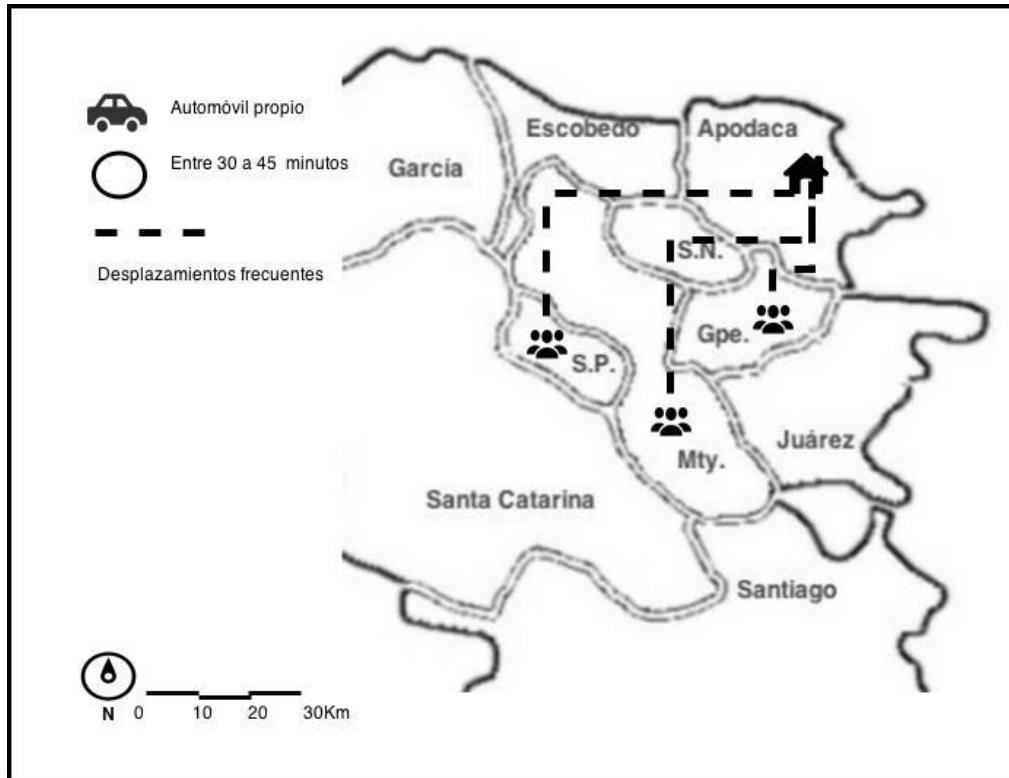
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Estudios”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campos Miembro # 1
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



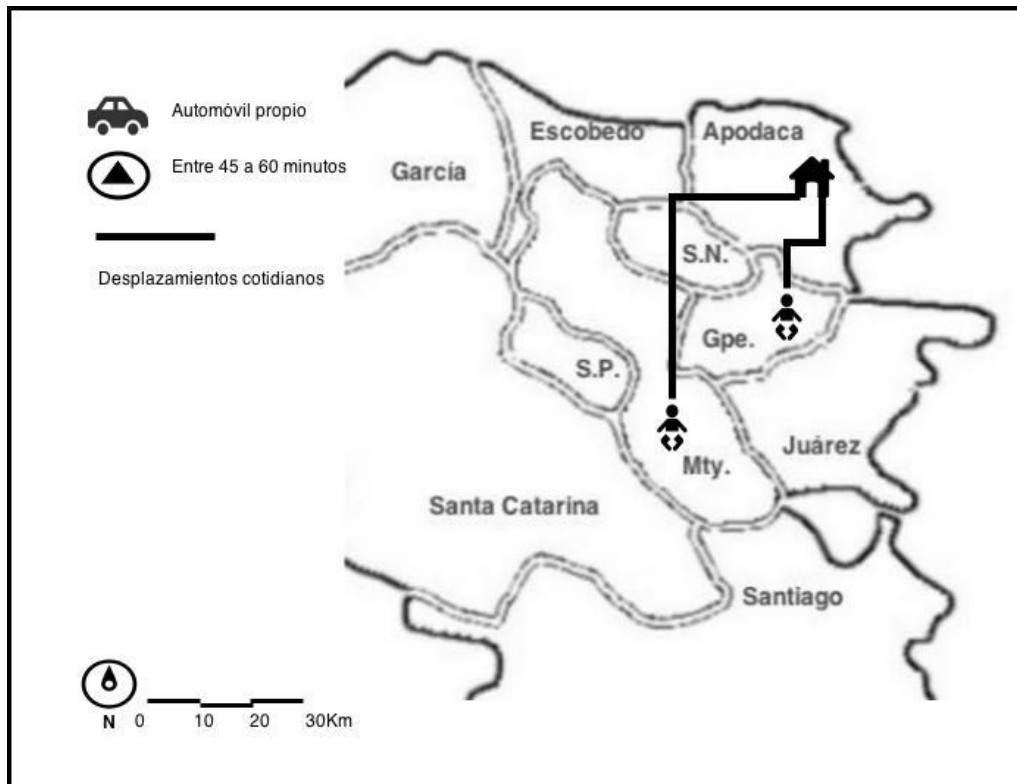
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Compras”
Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campos Miembro # 1
Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



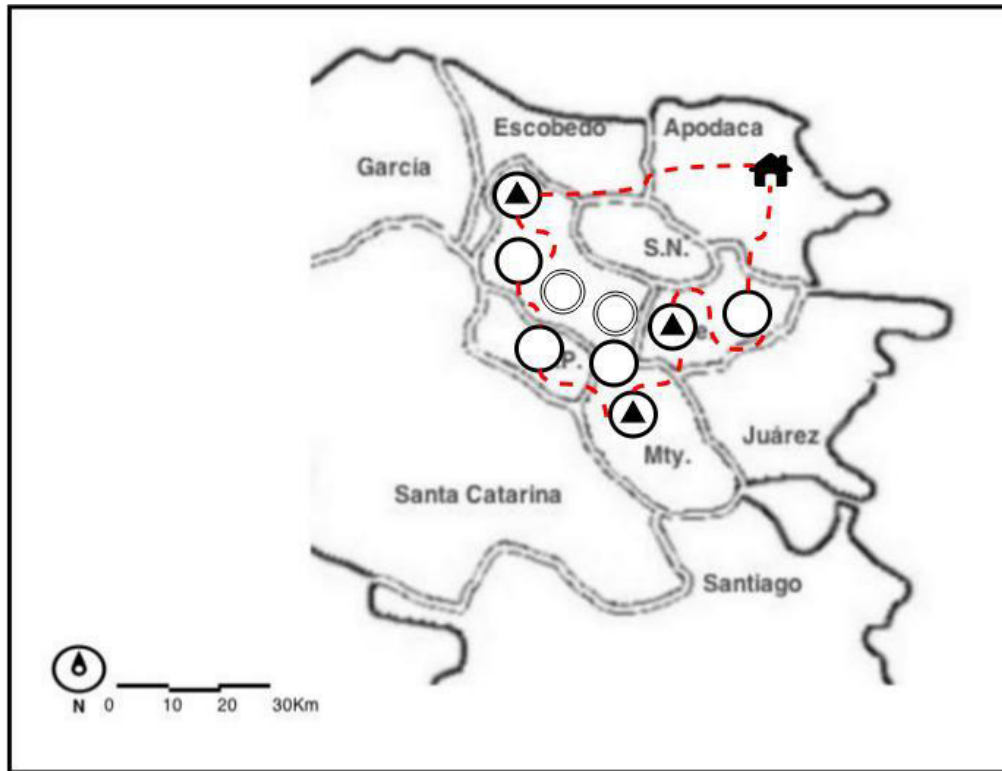
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Actividades de ocio”
Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campos Miembro # 1
Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Visitas a familiares y amigos”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campos Miembro # 1
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Actividades de los niños”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campos Miembro # 1
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



“Mapa de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”

Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campos Miembro # 1

Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.

Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.**Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campos Miembro # 2****Género:**

M

Edad: **Ocupación:**

Estudiante

Desempleado/a

Ama de casa

Jubilado/a

Situación familiar:

Soltero/a

Viudo/a

Cantidad de hijos: **1.- ¿Hace cuánto tiempo es usted vecino de este fraccionamiento?**

Menos de 1 año

Entre 1 y 2 años

Más de 3 años

(¿Cuántos años?) _____

2.- ¿Es usted propietario o renta su vivienda?

Renta

3.- De ser propietario, ¿Por qué medio adquirió usted su vivienda?

Crédito bancario o financiero

Crédito INFONAVIT (Programas de gobierno)

Ahorros personales

Otro o combinación de varias de estas opciones: bancario**4.- ¿Cuál es la razón principal por la que usted ha decidido habitar en este fraccionamiento?**

Familia

Seguridad

Localización

Tipos de casas

Equipamientos y servicios

Otros: _____

5.- ¿Principalmente qué medio de transporte utiliza para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?

Transporte público

A pie

Otro: _____

6.- ¿Considera usted que su fraccionamiento cuenta con un buen servicio de transporte público?

Sí

No

¿Por qué?: No lo utilizo

7.- ¿Considera usted que sus desplazamientos cotidianos y frecuentes representan una dificultad en cuanto al esfuerzo y tiempo invertido?

Sí No ¿Por qué?: Es mucho tiempo utilizado

8.- ¿Generalmente cuánto tarda en llegar a sus destinos cotidianos y frecuentes (trabajo, escuela, etc.)?

Menos de 15 minutos Entre 15 y 30 minutos Entre 30 y 45 minutos
 Entre 45 y 60 minutos
 Más de 60 minutos

9.- ¿Considera usted que la localización de su residencia le es conveniente para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?

Sí No No sé ¿Por qué?: Por la distancia

10.- ¿Considera usted que su fraccionamiento se encuentra bien integrado al resto de los fraccionamientos vecinos y a su municipio?

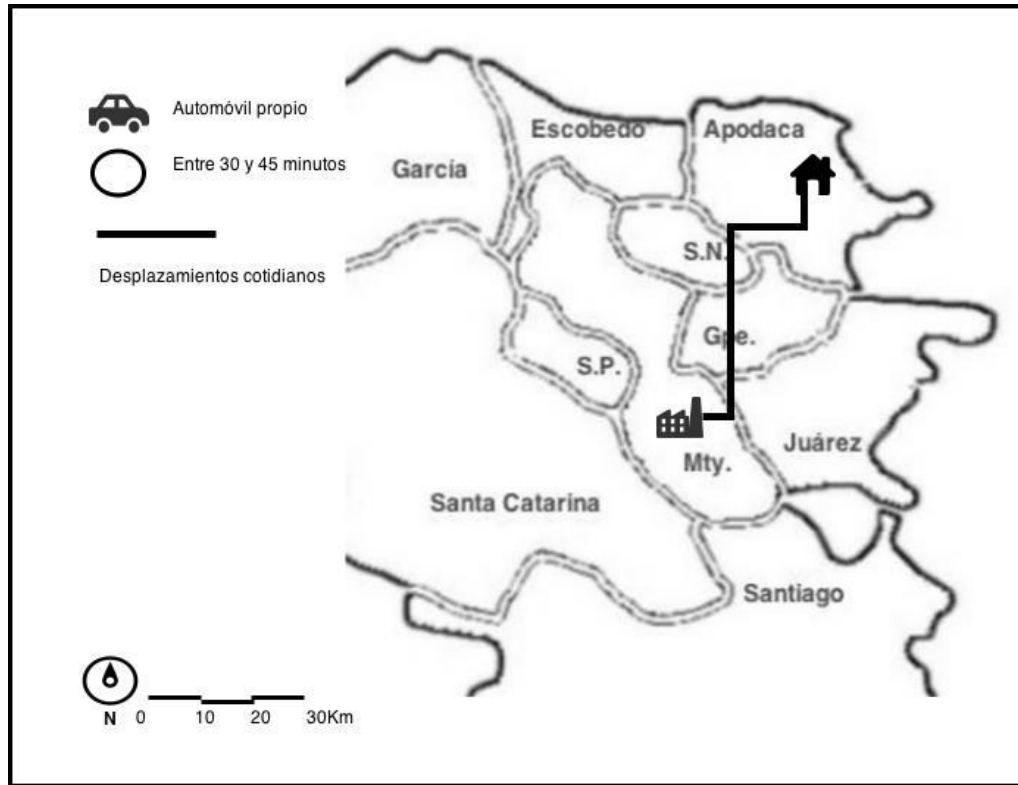
Sí No No sé ¿Por qué?: Porque es muy diferente

11.- ¿De ser posible cambiaría usted su lugar de residencia por uno más cercano a sus destinos cotidianos y frecuentes aunque esto representara habitar en una vivienda más pequeña o un departamento?

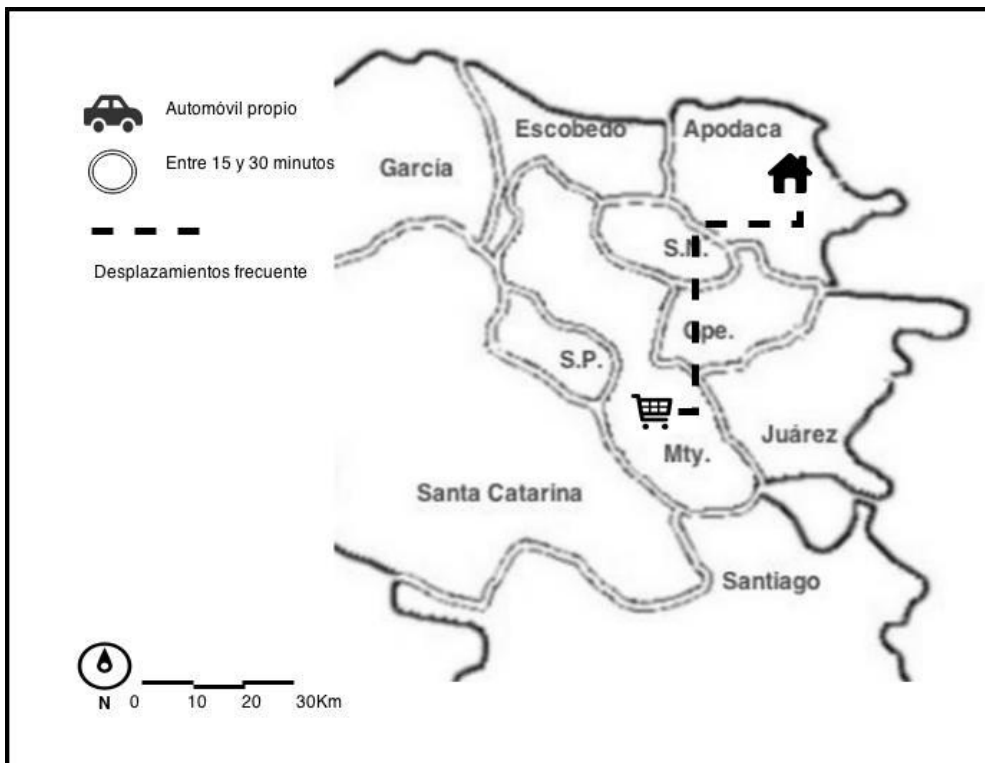
Sí No No sé ¿Por qué?: Si por la distancia a la ciudad

Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México. Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campos Miembro # 2

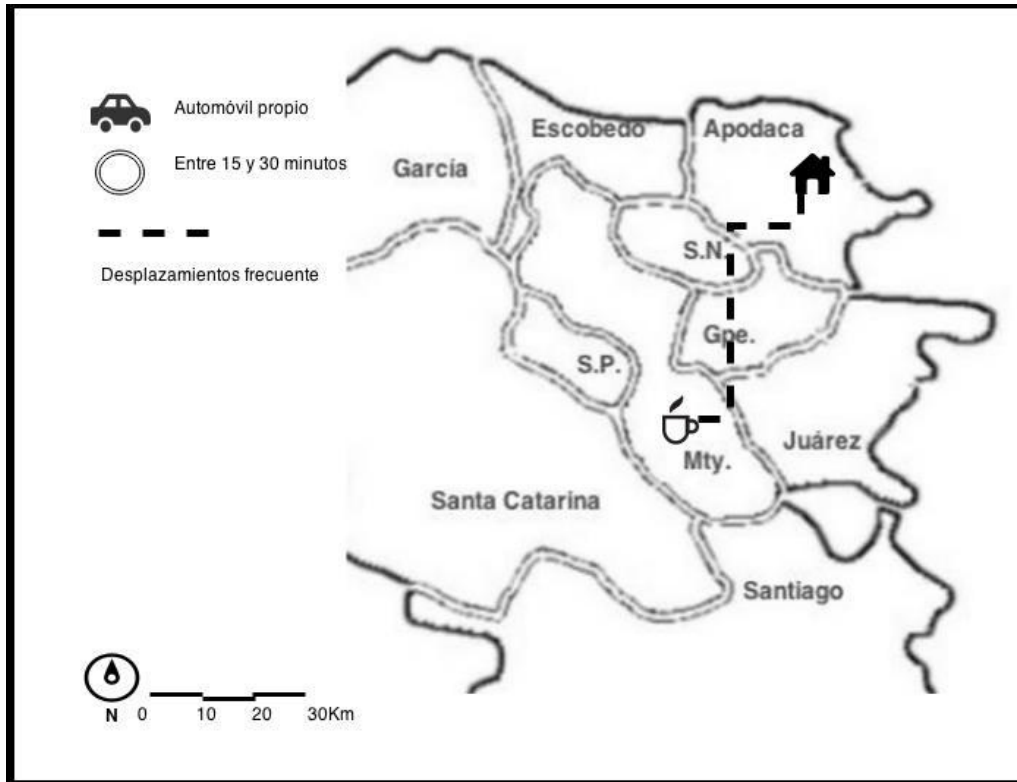
PRÁCTICAS			TRABAJO	ESTUDIOS	COMPRAS	ACT. OCIO	VISITAS FAM/AMIGOS	ACT. NIÑOS
FORMAS	FRECUENCIA	Diario	Cotidiano		N/A			
		Varios por semana	Frecuente					
		Una vez por semana						
		Menos de una vez por semana	Ocasional					
LUGAR								
FRACCIONAMIENTO (BARRIO) Y BARRIOS VECINOS	¿Dónde?							
MUNICIPIO	¿Dónde?							
ÁREA METROPOLITANA (OTRO MUNICIPIO)	¿Cuál municipio?		Monterrey		Monterrey	Monterrey	Monterrey Gpe. & San Pedro	Mty. Gpe.
MEDIO DE TRANSPORTE								
- Auto propio								
- Transporte urbano								
- A pie								
- Otro: _____								
TIEMPO								
Menos de 15 minutos								
De 15 a 30 minutos								
De 30 a 45 minutos								
De 45 a 60 minutos								
Más de 60 minutos								



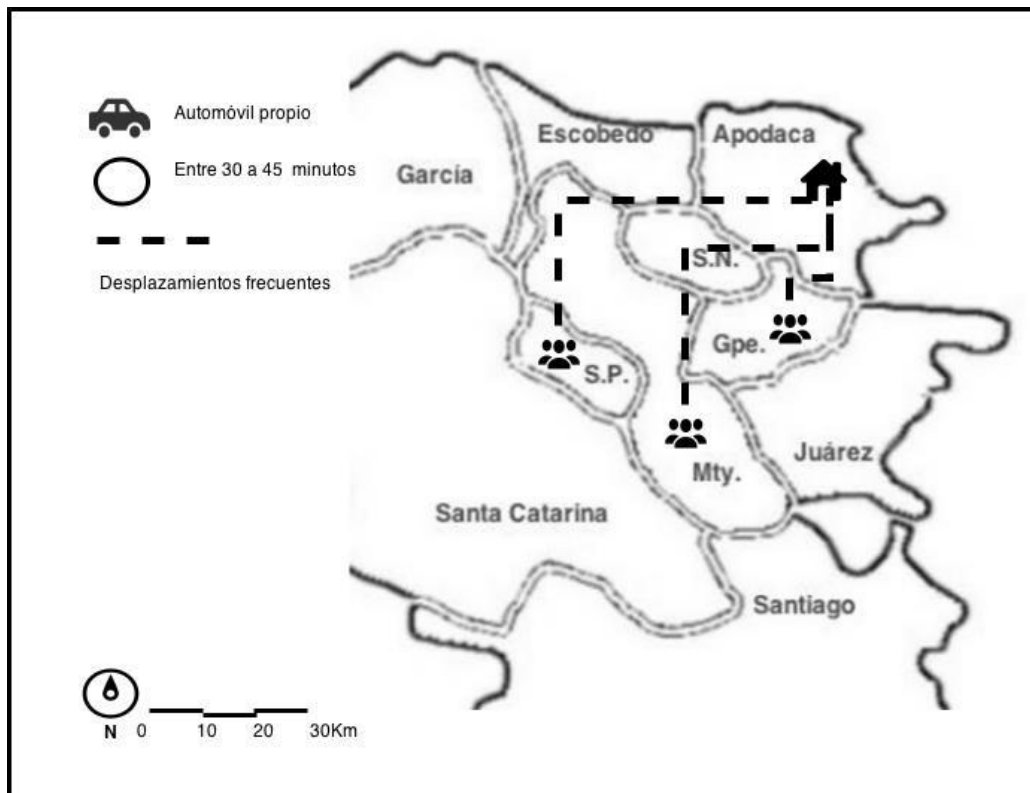
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Trabajo”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campos Miembro # 2
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



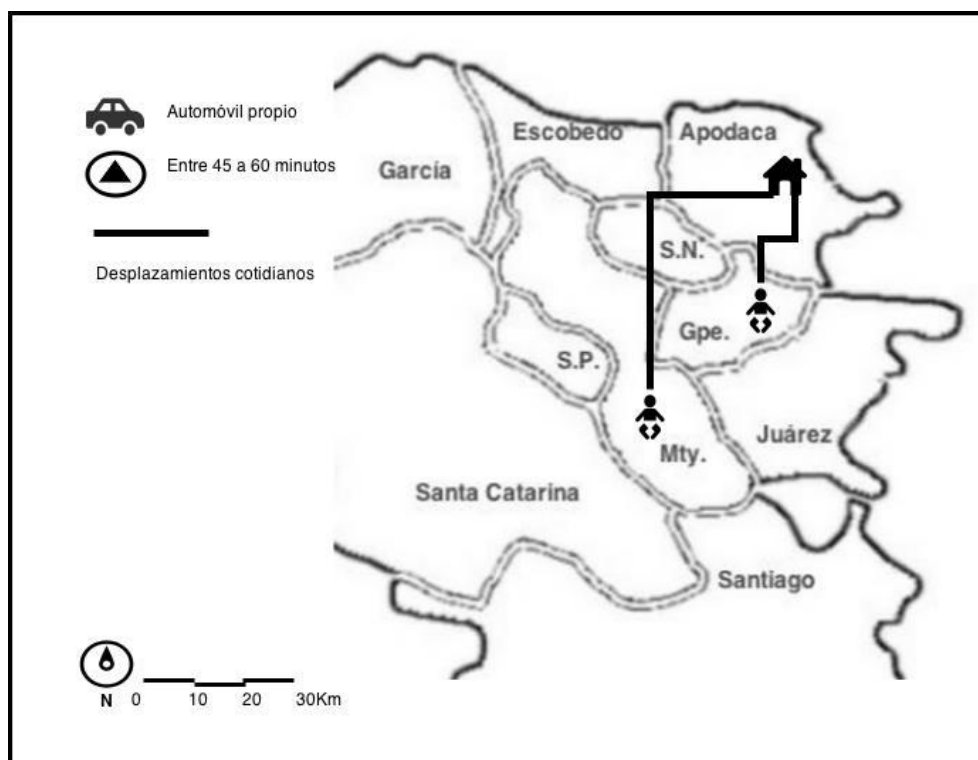
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Compras”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campos Miembro # 2
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



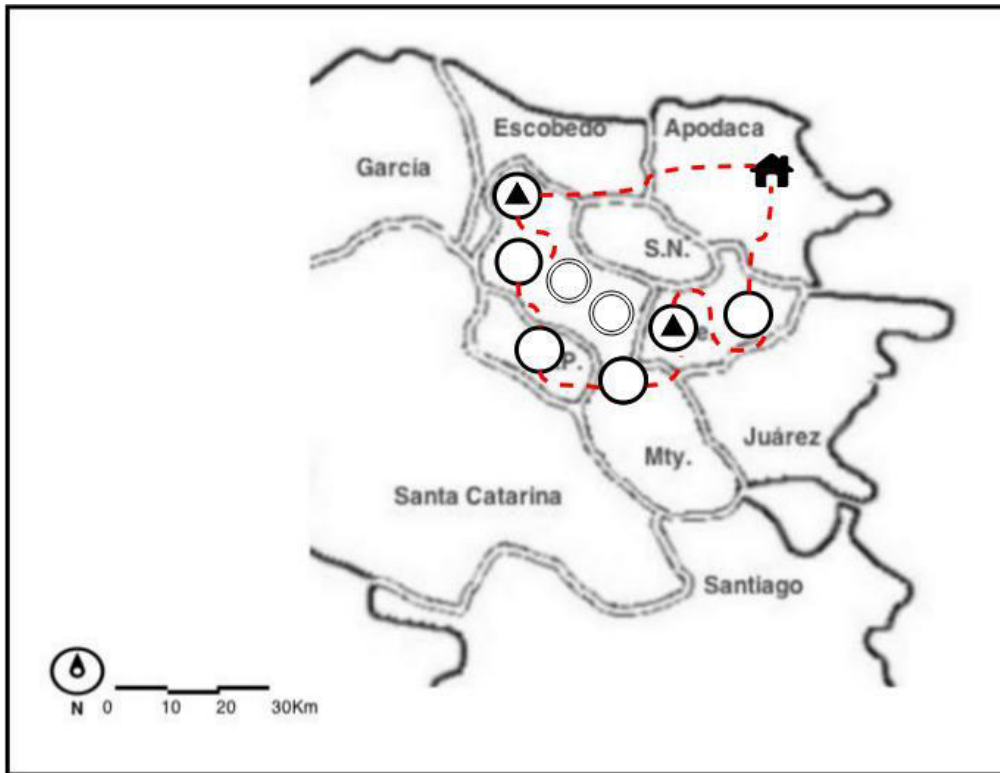
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Actividades de ocio”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campos Miembro # 2
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



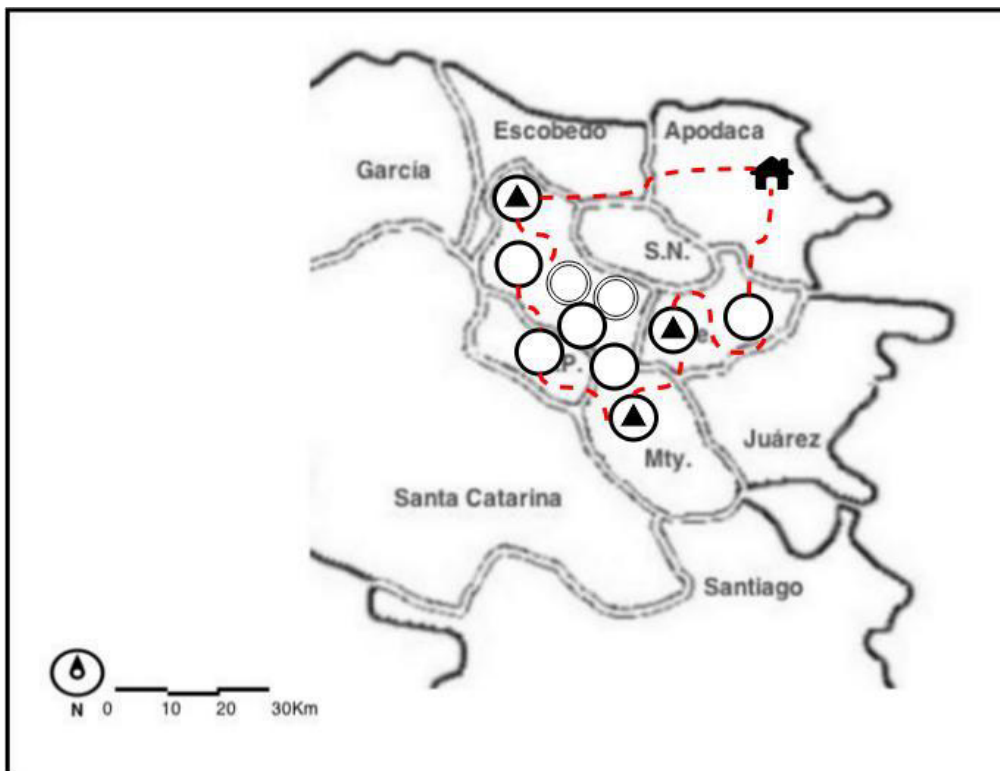
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Visitas a familiares y amigos”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campos Miembro # 2
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Actividades de los niños”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campos Miembro # 2
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



“Mapa de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campos Miembro # 2
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



“Mapa familiar de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”

Hogar# 1 Nombre Fam. : Villareal-Campos
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.

Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.

Hogar # 2

Nombre Fam. : Cuevas

Perfil del hogar:

- Reciente residencia en la zona (entre 2 y 3 años)
- Número de miembros del hogar: 1
- Número de miembros analizados para prácticas de movilidad: 1 Adulto
- Joven de 29 años de edad.
- Ocupación: empleada.
- Propietario de la vivienda adquirida por medio de crédito INFONAVIT y apoyo económico de sus padres.
- Motivo principal de la decisión de compra de residencia: proximidad al hogar de sus padres.
- Medio de transporte utilizado mayormente: automóvil propio.
- Residente declara disponibilidad a cambiar de lugar de residencia debido al tiempo invertido en sus desplazamientos a destinos cotidianos y frecuentes.

Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.**Hogar# 2 Nombre Fam. : Cuevas Miembro # 1****Género:**

M

Edad: **Ocupación:**

Estudiante

Desempleado/a

Ama de casa

Jubilado/a

Situación familiar:

Casado/a

Viudo/a

Cantidad de hijos: **1.- ¿Hace cuánto tiempo es usted vecino de este fraccionamiento?**

Menos de 1 año

Entre 1 y 2 años

Más de 3 años

(¿Cuántos años?) _____

2.- ¿Es usted propietario o renta su vivienda?

Renta

3.- De ser propietario, ¿Por qué medio adquirió usted su vivienda?

Crédito bancario o financiero

Ahorros personales

Otro o combinación de varias de estas opciones:

4.- ¿Cuál es la razón principal por la que usted ha decidido habitar en este fraccionamiento?

Precio

Seguridad

Localización

Tipos de casas

Equipamientos y servicios

Otros: **5.- ¿Principalmente qué medio de transporte utiliza para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?**

Transporte público

A pie

Otro: _____

6.- ¿Considera usted que su fraccionamiento cuenta con un buen servicio de transporte público?

Sí

No

¿Por qué?:

7.- ¿Considera usted que sus desplazamientos cotidianos y frecuentes representan una dificultad en cuanto al esfuerzo y tiempo invertido?

Sí No ¿Por qué?: Por el estrés del tráfico y el calor, además está muy lejos

8.- ¿Generalmente cuánto tarda en llegar a sus destinos cotidianos y frecuentes (trabajo, escuela, etc.)?

Menos de 15 minutos Entre 15 y 30 minutos Entre 30 y 45 minutos

Entre 45 y 60 minutos

Más de 60 minutos

9.- ¿Considera usted que la localización de su residencia le es conveniente para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?

Sí No No sé ¿Por qué?: Está muy lejos

10.- ¿Considera usted que su fraccionamiento se encuentra bien integrado al resto de los fraccionamientos vecinos y a su municipio?

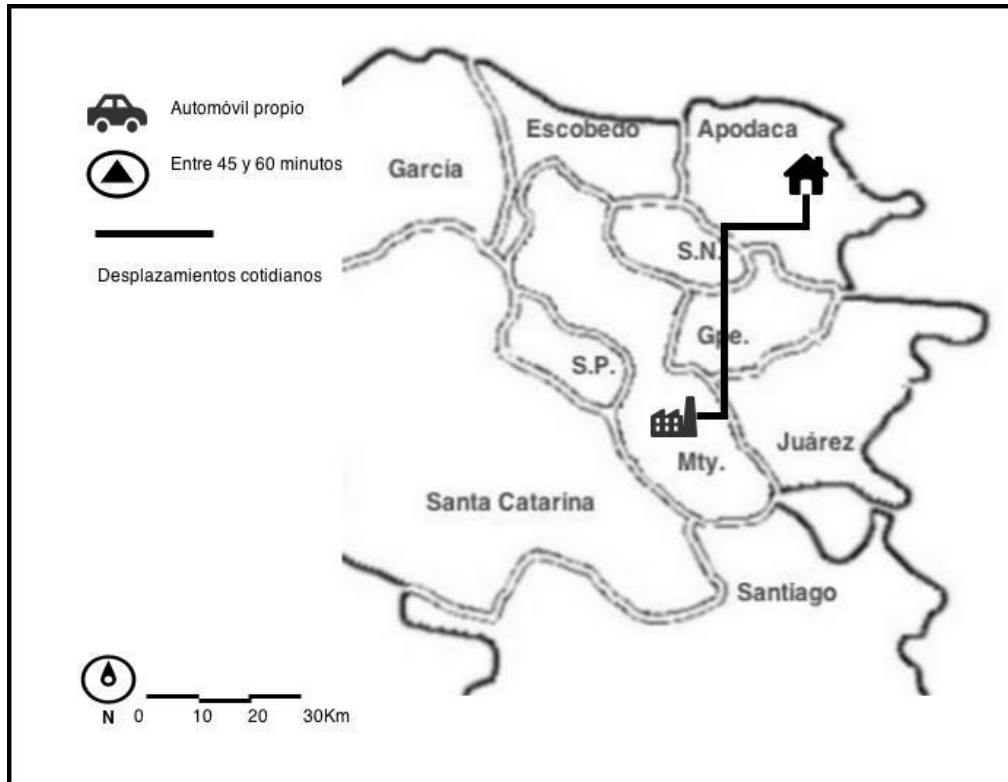
Sí No No sé ¿Por qué?: Tipo de fraccionamiento y casas

11.- ¿De ser posible cambiaría usted su lugar de residencia por uno más cercano a sus destinos cotidianos y frecuentes aunque esto representara habitar en una vivienda más pequeña o un departamento?

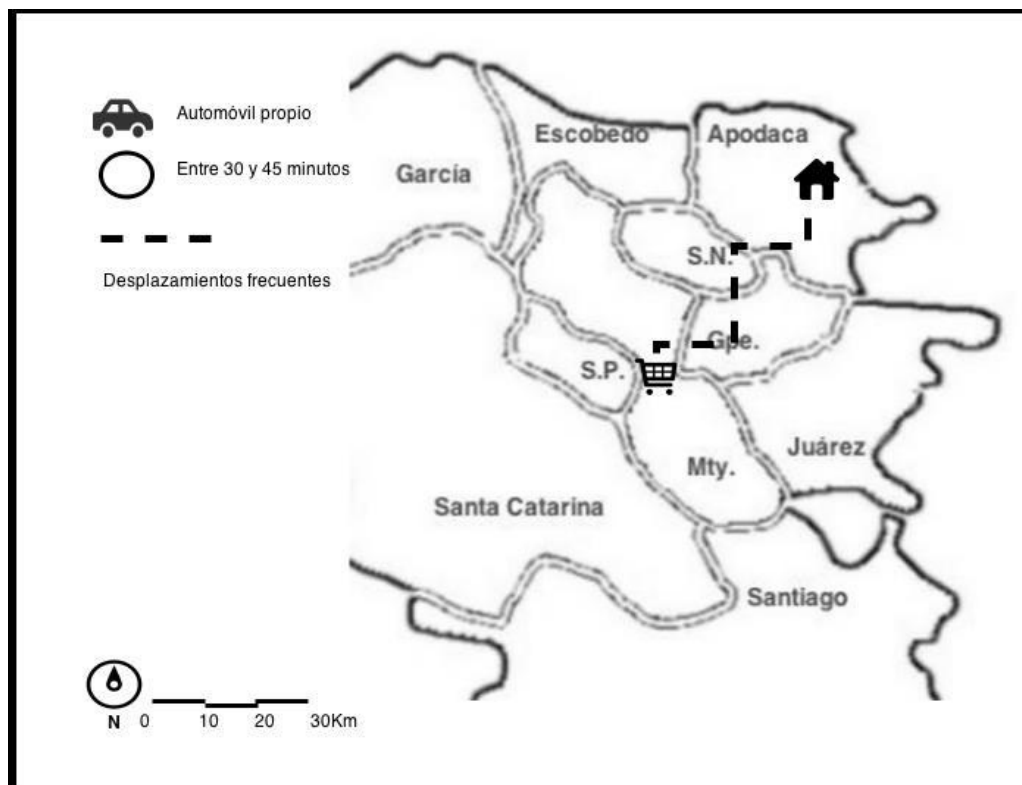
Sí No No sé ¿Por qué?: Si porque desde mi casa hago mucho tiempo

Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México. Hogar # 2 Nombre Fam. : Cuevas Miembro # 1

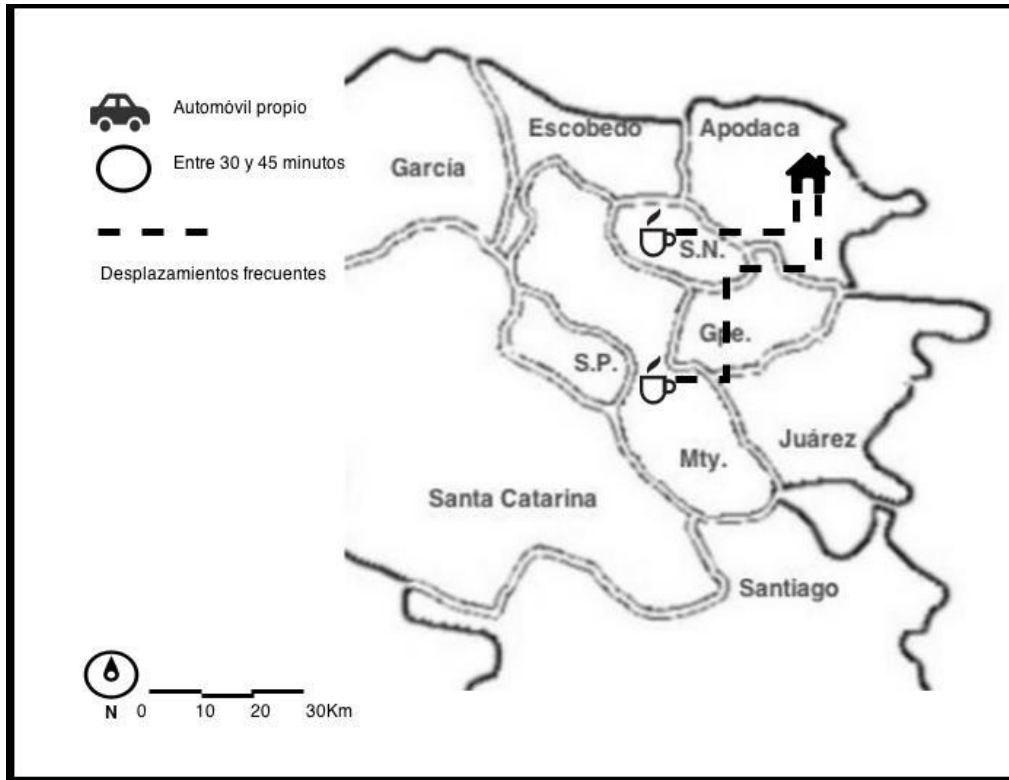
PRÁCTICAS			TRABAJO	ESTUDIOS	COMPRAS	ACT. OCIO	VISITAS FAM/AMIGOS	ACT. NIÑOS
FORMAS	F R E C U E N C I A	Diario	Cotidiano		N/A			N/A
		Varios por semana	Frecuente					
		Una vez por semana						
		Menos de una vez por semana	Ocasional					
LUGAR								
FRACCIONAMIENTO (BARRIO) Y BARRIOS VECINOS	¿Dónde?							
MUNICIPIO	¿Dónde?							
ÁREA METROPOLITANA (OTRO MUNICIPIO)	¿Cuál municipio?		Monterrey		Monterrey	Monterrey & San Nicolás		
MEDIO DE TRANSPORTE								
- Auto propio								
- Transporte urbano								
- A pie								
- Otro: _____								
TIEMPO								
Menos de 15 minutos								
De 15 a 30 minutos								
De 30 a 45 minutos								
De 45 a 60 minutos								
Más de 60 minutos								



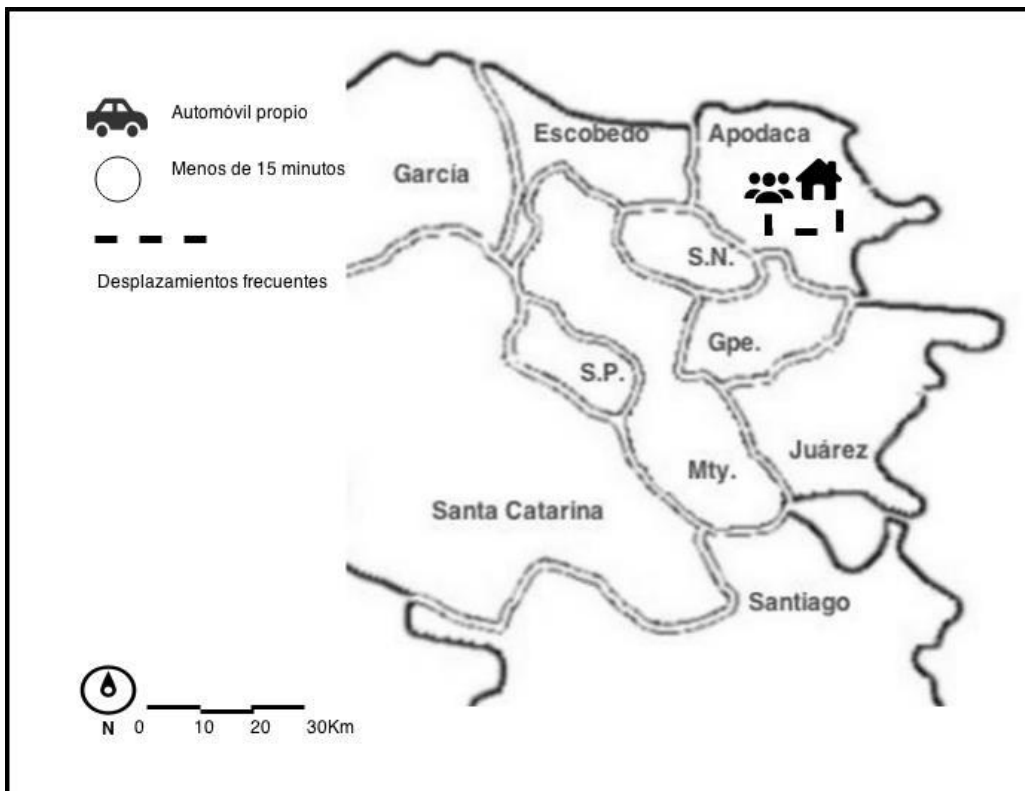
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Trabajo”
 Hogar# 2 Nombre Fam. : Cuevas Miembro # 1
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



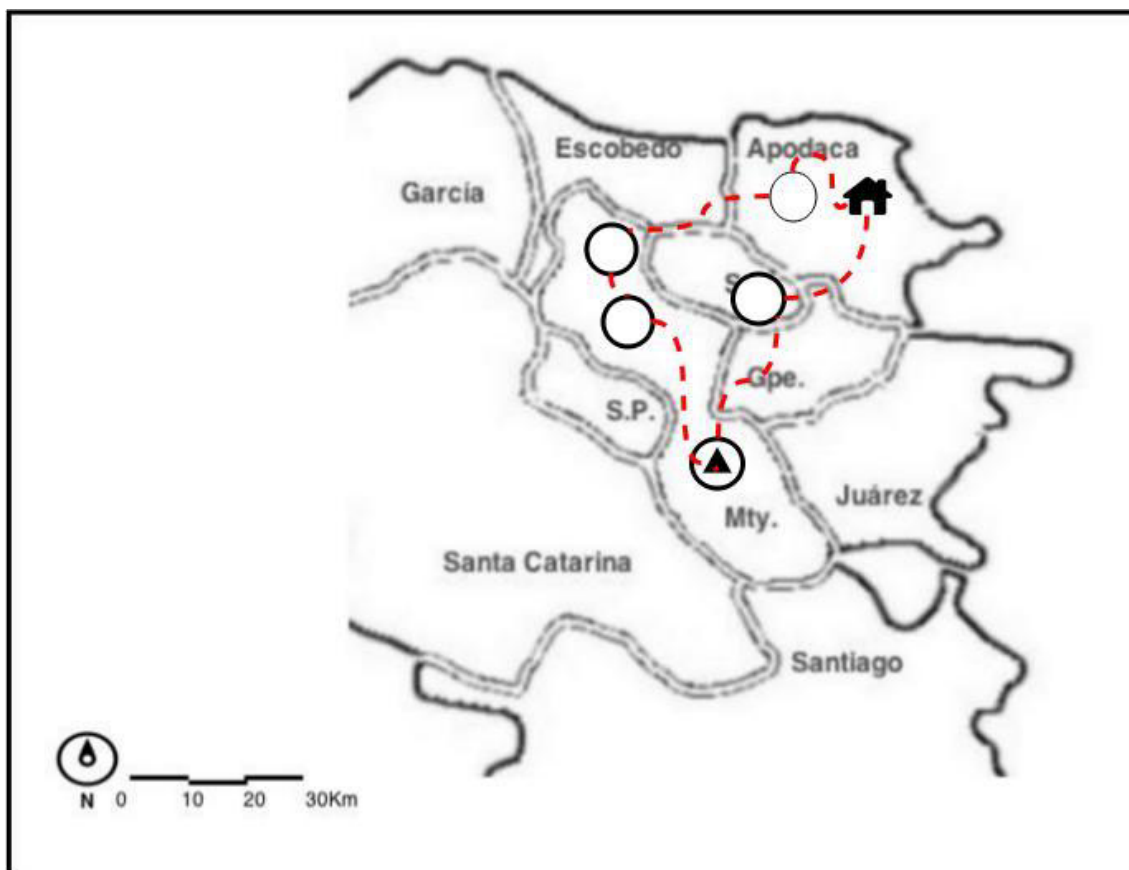
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Compras”
 Hogar# 2 Nombre Fam. : Cuevas Miembro # 1
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Actividades de ocio”
 Hogar# 2 Nombre Fam. : Cuevas Miembro # 1
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Visitas a familiares y amigos”
 Hogar# 2 Nombre Fam. : Cuevas Miembro # 1
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México



“Mapa Familiar de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”

Hogar# 1 Nombre Fam. : Cuevas
Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.

Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.

Hogar # 3

Nombre Fam. : Treviño

Perfil del hogar:

- Reciente residencia en la zona (entre 2 y 3 años)
- Número de miembros del hogar: 2
- Número de miembros analizados para prácticas de movilidad: 2 Adultos
- Adultos de 40 y 32 años de edad.
- Ambos miembros del hogar son empleados.
- Propietarios de la vivienda adquirida por medio de crédito INFONAVIT.
- Motivo principal de la decisión de compra de residencia: precio, localización y tipo de viviendas.
- Medio de transporte utilizado mayormente: automóvil propio.
- La particularidad de este hogar es el hecho de encontrarse en proceso de rentar un departamento en el centro de la ciudad de Monterrey, debido al largo tiempo y distancia que tienen que recorrer desde su vivienda en la Colonia Paseo de los Nogales hasta sus destinos cotidianos y frecuentes.
- Los miembros del hogar mencionan la distancia y tiempo invertido como un elemento determinante el cual vuelve molesta, estresante y difícil su movilidad.
- Precisamente en el momento de la realización del estudio y la recuperación de datos con este hogar específico se presentó el hecho del abandono de su vivienda en la Colonia Paseo de los Nogales, para dejarla como vivienda de fines de semana.

Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.**Hogar# 3 Nombre Fam. : Treviño Miembro # 1****Género:** F M **Edad:** 40 **Ocupación:**
Estudiante Empleado/a Desempleado/a Ama de casa Jubilado/a**Situación familiar:**
 Soltero/a Casado/a Viudo/a**Cantidad de hijos:** 0 **1.- ¿Hace cuánto tiempo es usted vecino de este fraccionamiento?**Menos de 1 año Entre 1 y 2 años Entre 2 y 3 años Más de 3 años
(¿Cuántos años?) _____**2.- ¿Es usted propietario o renta su vivienda?** Propietario Renta**3.- De ser propietario, ¿Por qué medio adquirió usted su vivienda?**Crédito bancario o financiero Crédito INFONAVIT (Programas de gobierno)
Ahorros personales
Otro o combinación de varias de estas opciones:**4.- ¿Cuál es la razón principal por la que usted ha decidido habitar en este fraccionamiento?**Familia Precio Seguridad Localización Tipos de casas
Equipamientos y servicios
Otros: _____**5.- ¿Principalmente qué medio de transporte utiliza para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?** Auto propio Transporte público A pie Otro: _____**6.- ¿Considera usted que su fraccionamiento cuenta con un buen servicio de transporte público?**Sí No No sé ¿Por qué?: No sé, no lo uso nunca

7.- ¿Considera usted que sus desplazamientos cotidianos y frecuentes representan una dificultad en cuanto al esfuerzo y tiempo invertido?

Sí No ¿Por qué?: Me tardo mucho tiempo

8.- ¿Generalmente cuánto tarda en llegar a sus destinos cotidianos y frecuentes (trabajo, escuela, etc.)?

Menos de 15 minutos Entre 15 y 30 minutos Entre 30 y 45 minutos
Entre 45 y 60 minutos

Más de 60 minutos

9.- ¿Considera usted que la localización de su residencia le es conveniente para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?

Sí No No sé ¿Por qué?: Por lo lejos

10.- ¿Considera usted que su fraccionamiento se encuentra bien integrado al resto de los fraccionamientos vecinos y a su municipio?

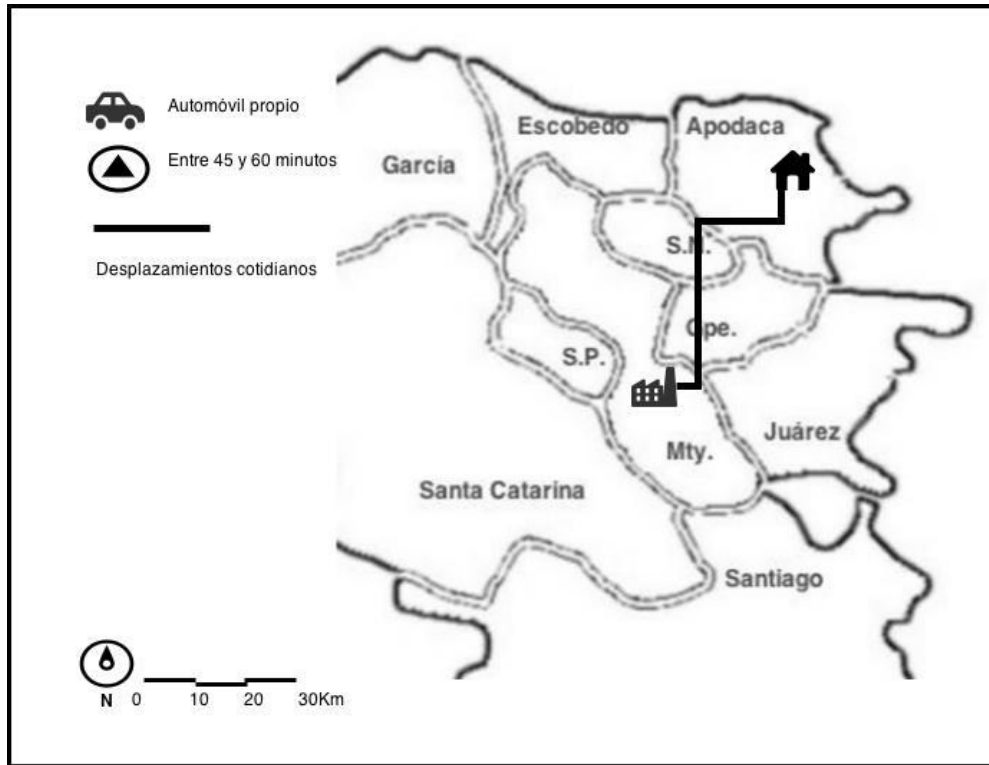
Sí No No sé ¿Por qué?: _____

11.- ¿De ser posible cambiaría usted su lugar de residencia por uno más cercano a sus destinos cotidianos y frecuentes aunque esto representara habitar en una vivienda más pequeña o un departamento?

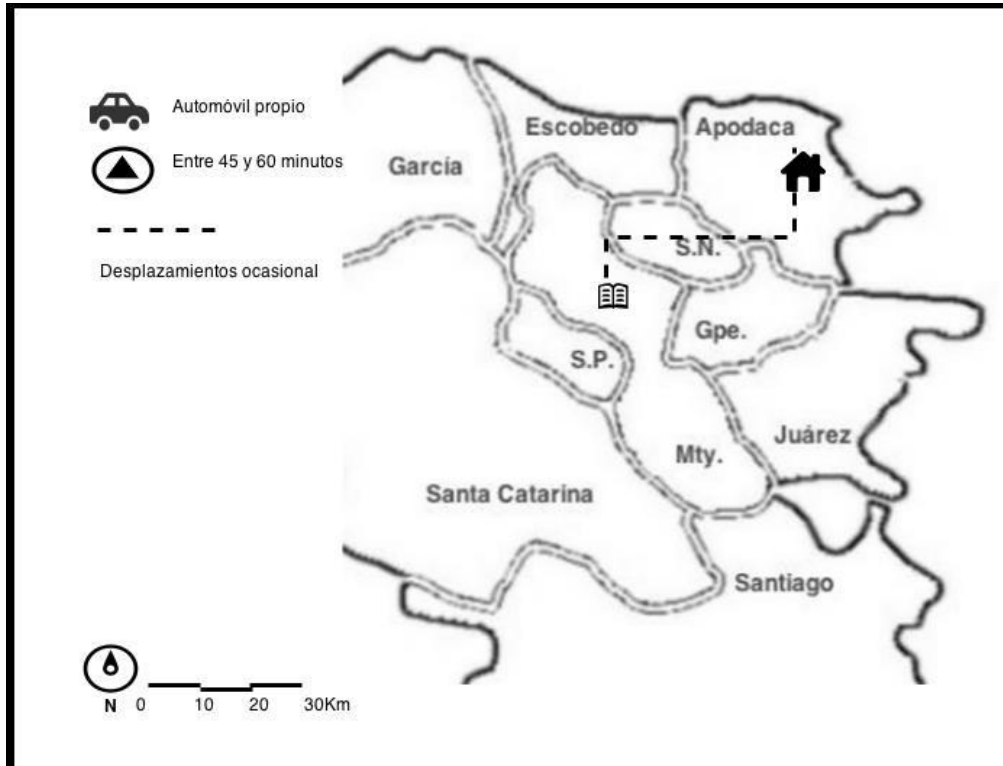
Sí No No sé ¿Por qué?: De hecho ya lo estoy haciendo

Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México. Hogar# 3 Nombre Fam. : Treviño Miembro # 1

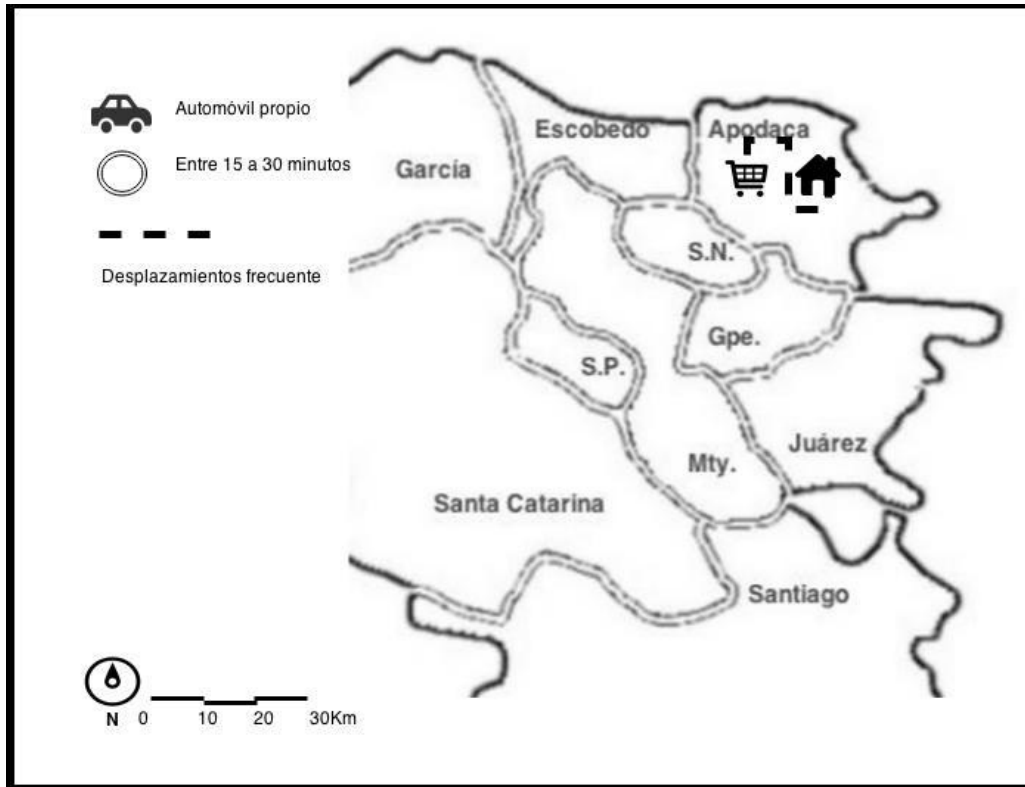
PRÁCTICAS			TRABAJO	ESTUDIOS	COMPRAS	ACT. OCIO	VISITAS FAM/AMIGOS	ACT. NIÑOS
FORMAS	FRECUENCIA	Diario	Cotidiano					N/A
		Varios por semana	Frecuente					
		Una vez por semana						
		Menos de una vez por semana	Ocasional					
LUGAR								
FRACCIONAMIENTO (BARRIO) Y BARRIOS VECINOS		¿Dónde?						
MUNICIPIO		¿Dónde?			varios			
ÁREA METROPOLITANA (OTRO MUNICIPIO)		¿Cuál municipio?		Monterrey	Monterrey	Monterrey & S. Nicolas	Monterrey San Nicolas	
MEDIO DE TRANSPORTE								
- Auto propio								
- Transporte urbano								
- A pie								
- Otro: _____								
TIEMPO								
Menos de 15 minutos								
De 15 a 30 minutos								
De 30 a 45 minutos								
De 45 a 60 minutos								
Más de 60 minutos								



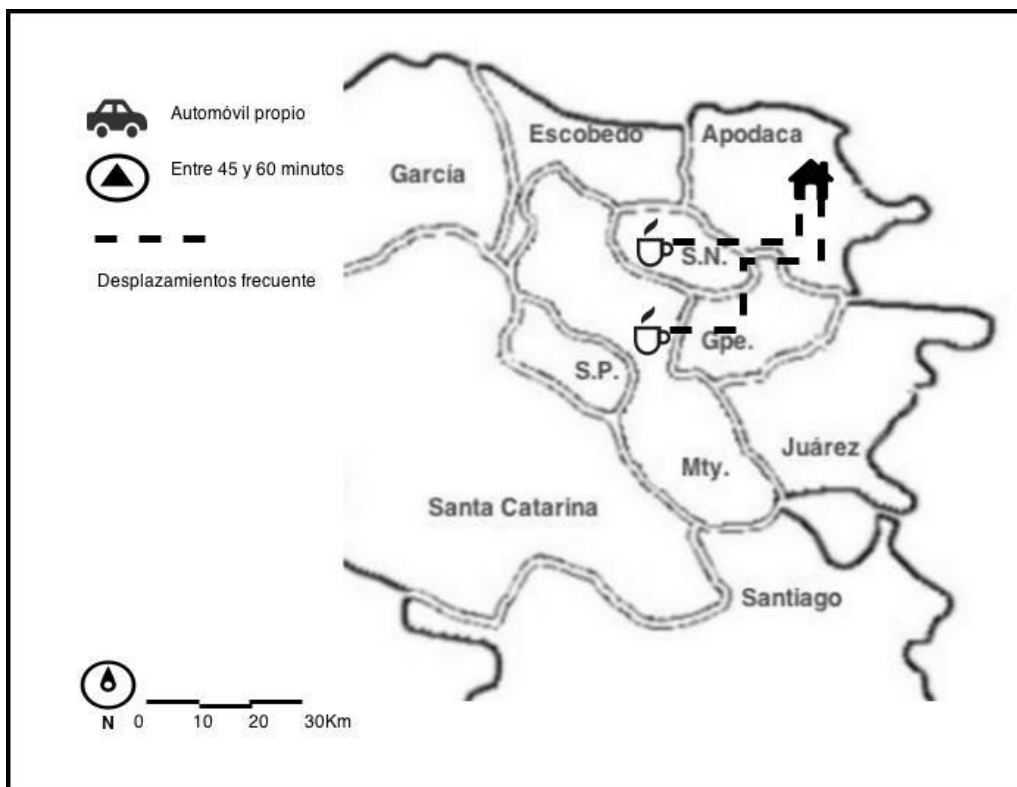
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Trabajo”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Treviño Miembro # 1
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



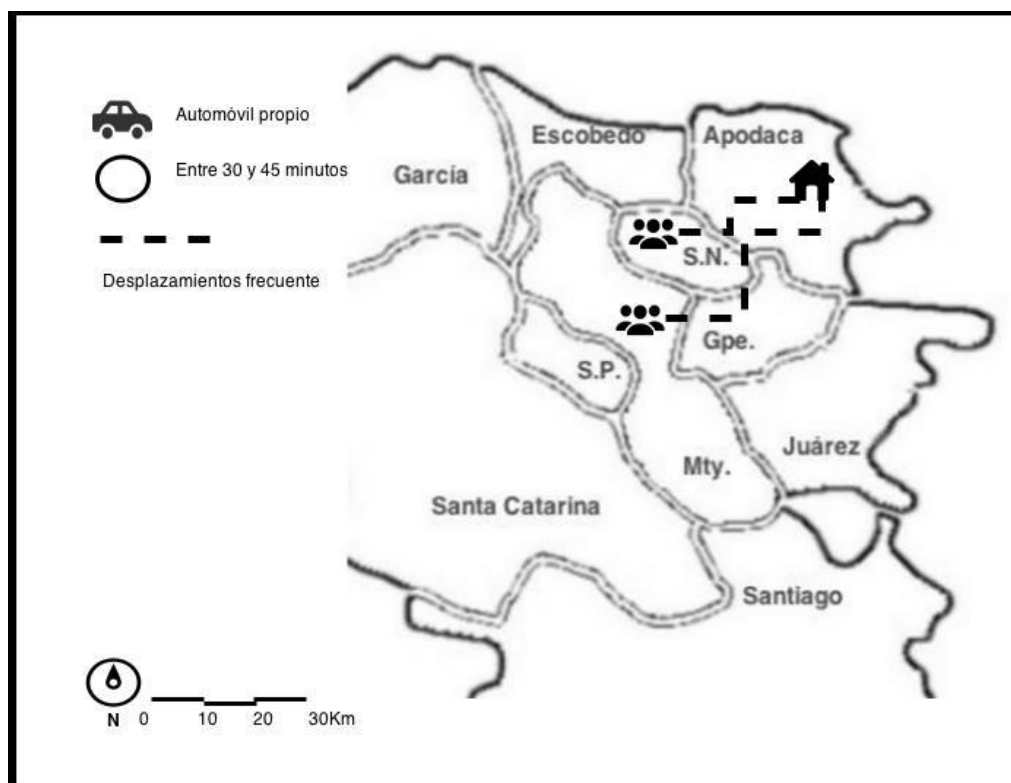
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Estudios”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Treviño Miembro # 1
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



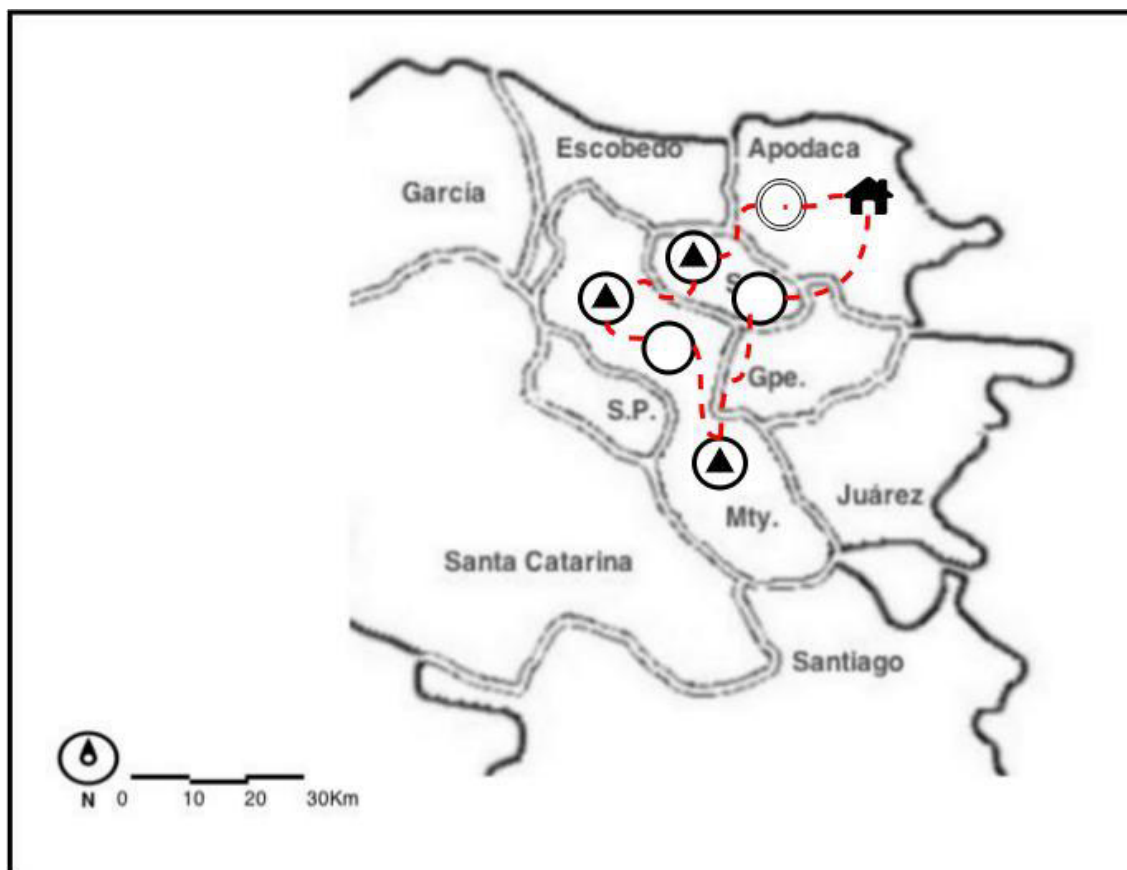
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Compras”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Treviño Miembro # 1
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Actividades de ocio”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Treviño Miembro # 1
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Visitas a familiares y amigos”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Treviño Miembro # 1
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



“Mapa de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”
Hogar# 3 Nombre Fam. : Treviño Miembro # 1
Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.

Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.**Hogar# 3 Nombre Fam. : Treviño Miembro # 2****Género:** F M **Edad:** 32 **Ocupación:**
Estudiante Empleado/a Desempleado/a Ama de casa Jubilado/a**Situación familiar:**
 Soltero/a Casado/a Viudo/a**Cantidad de hijos:** 0 **1.- ¿Hace cuánto tiempo es usted vecino de este fraccionamiento?**Menos de 1 año Entre 1 y 2 años Entre 2 y 3 años Más de 3 años
(¿Cuántos años?) _____**2.- ¿Es usted propietario o renta su vivienda?** Propietario Renta**3.- De ser propietario, ¿Por qué medio adquirió usted su vivienda?**Crédito bancario o financiero Crédito INFONAVIT (Programas de gobierno)
Ahorros personales
Otro o combinación de varias de estas opciones:**4.- ¿Cuál es la razón principal por la que usted ha decidido habitar en este fraccionamiento?**Familia Precio Seguridad Localización Tipos de casas
Equipamientos y servicios
Otros: _____**5.- ¿Principalmente qué medio de transporte utiliza para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?** Auto propio Transporte público A pie Otro: _____**6.- ¿Considera usted que su fraccionamiento cuenta con un buen servicio de transporte público?**Sí No No sé ¿Por qué?: _____

7.- ¿Considera usted que sus desplazamientos cotidianos y frecuentes representan una dificultad en cuanto al esfuerzo y tiempo invertido?

Sí No ¿Por qué?: Mucha distancia

8.- ¿Generalmente cuánto tarda en llegar a sus destinos cotidianos y frecuentes (trabajo, escuela, etc.)?

Menos de 15 minutos Entre 15 y 30 minutos Entre 30 y 45 minutos
Entre 45 y 60 minutos

Más de 60 minutos

9.- ¿Considera usted que la localización de su residencia le es conveniente para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?

Sí No No sé ¿Por qué?: _____

10.- ¿Considera usted que su fraccionamiento se encuentra bien integrado al resto de los fraccionamientos vecinos y a su municipio?

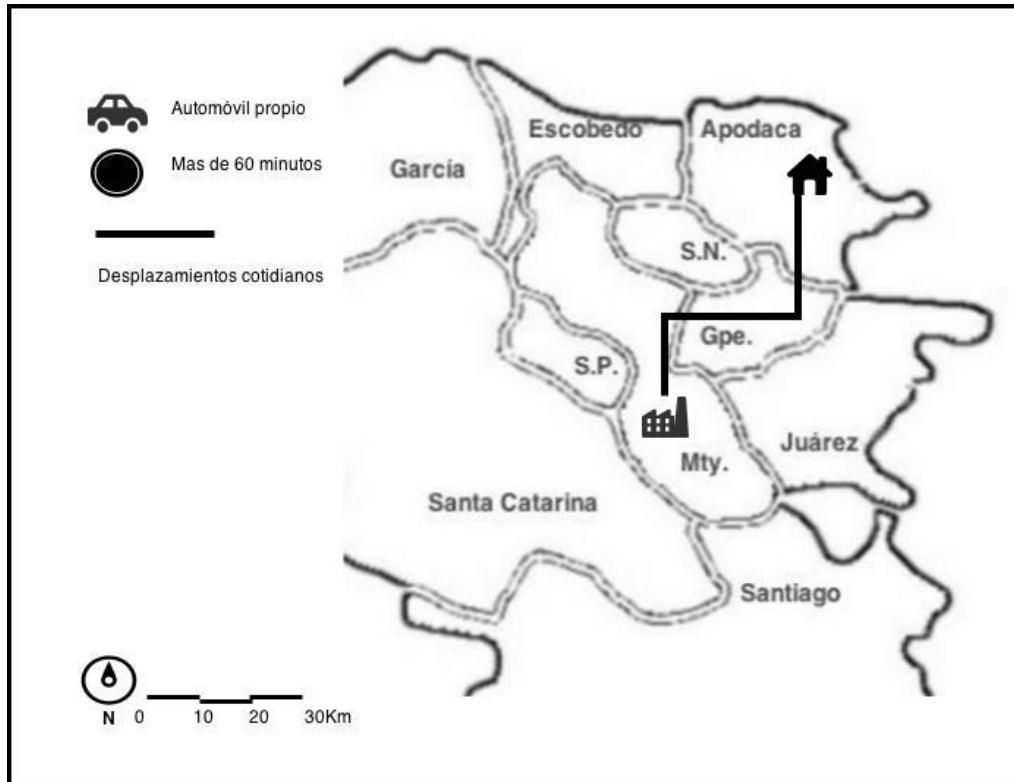
Sí No No sé ¿Por qué?: _____

11.- ¿De ser posible cambiaría usted su lugar de residencia por uno más cercano a sus destinos cotidianos y frecuentes aunque esto representara habitar en una vivienda más pequeña o un departamento?

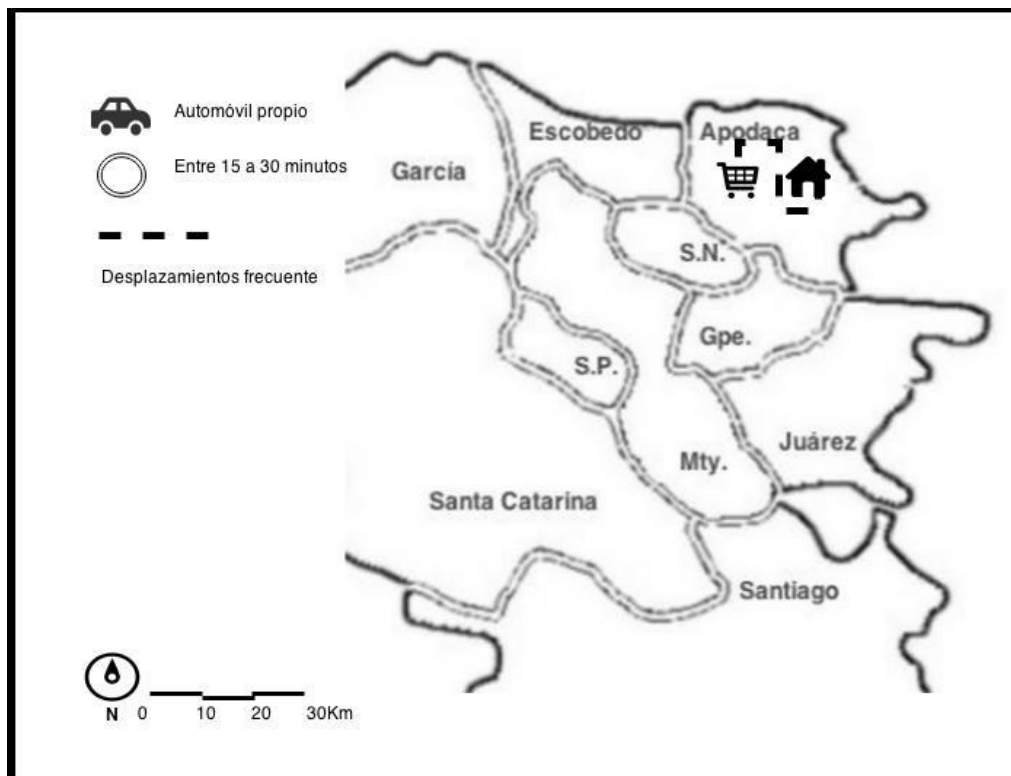
Sí No No sé ¿Por qué?: Ya lo estamos haciendo porque estaba muy lejos del trabajo

Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México. Hogar# 3 Nombre Fam. : Treviño Miembro # 2

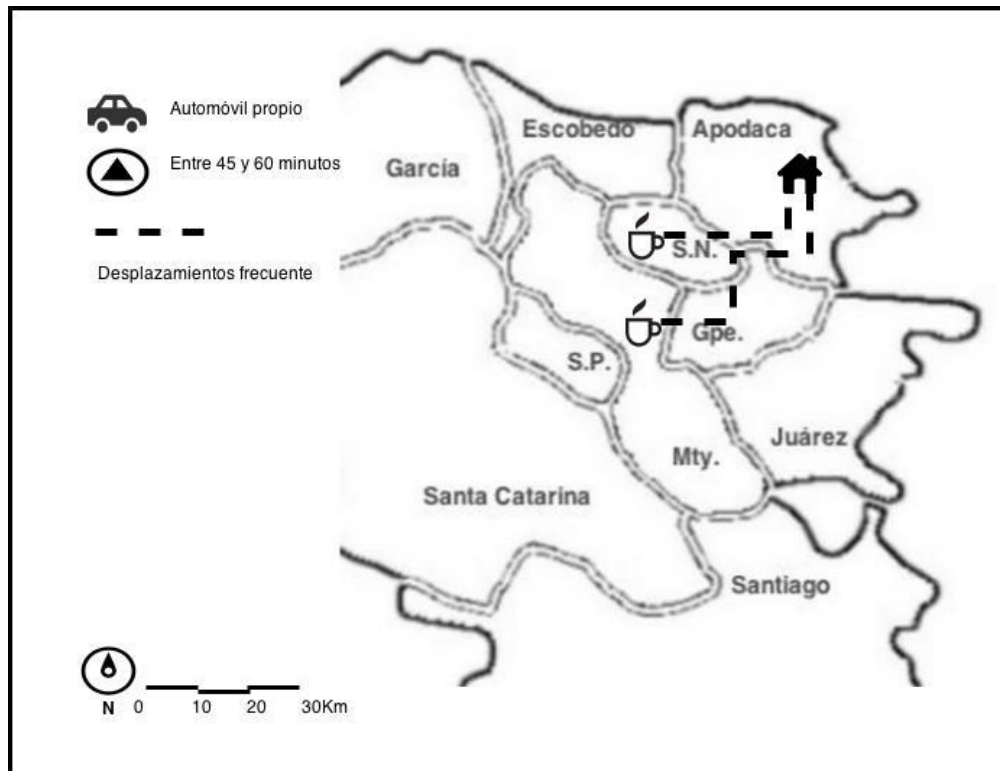
PRÁCTICAS			TRABAJO	ESTUDIOS	COMPRAS	ACT. OCIO	VISITAS FAM/AMIGOS	ACT. NIÑOS
FORMAS	F R E C U E N C I A	Diario	Cotidiano		N/A			N/A
		Varios por semana	Frecuente					
		Una vez por semana						
		Menos de una vez por semana	Ocasional					
LUGAR								
FRACCIONAMIENTO (BARRIO) Y BARRIOS VECINOS	¿Dónde?							
MUNICIPIO	¿Dónde?				varios			
ÁREA METROPOLITANA (OTRO MUNICIPIO)	¿Cuál municipio?		Monterrey			Monterrey & S. Nicolas	Monterrey San Nicolas	
MEDIO DE TRANSPORTE								
- Auto propio								
- Transporte urbano								
- A pie								
- Otro: _____								
TIEMPO								
Menos de 15 minutos								
De 15 a 30 minutos								
De 30 a 45 minutos								
De 45 a 60 minutos								
Más de 60 minutos								



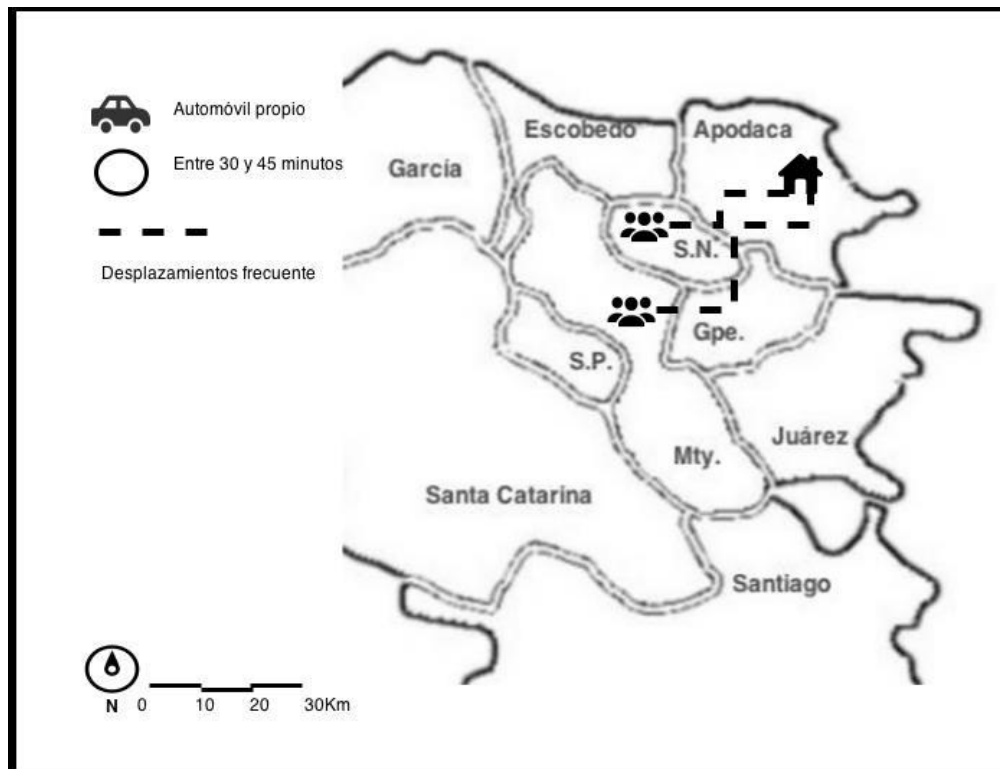
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Trabajo”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Treviño Miembro # 2
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



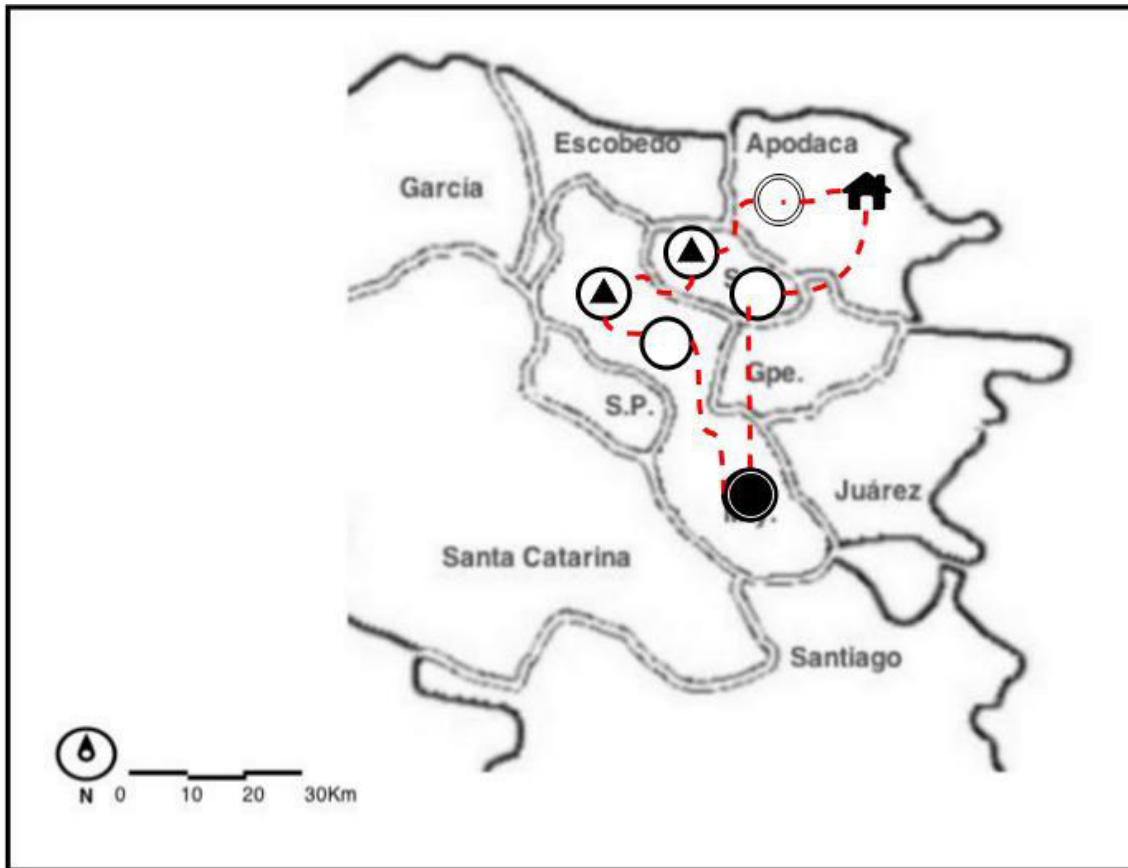
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Compras”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Treviño Miembro # 2
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



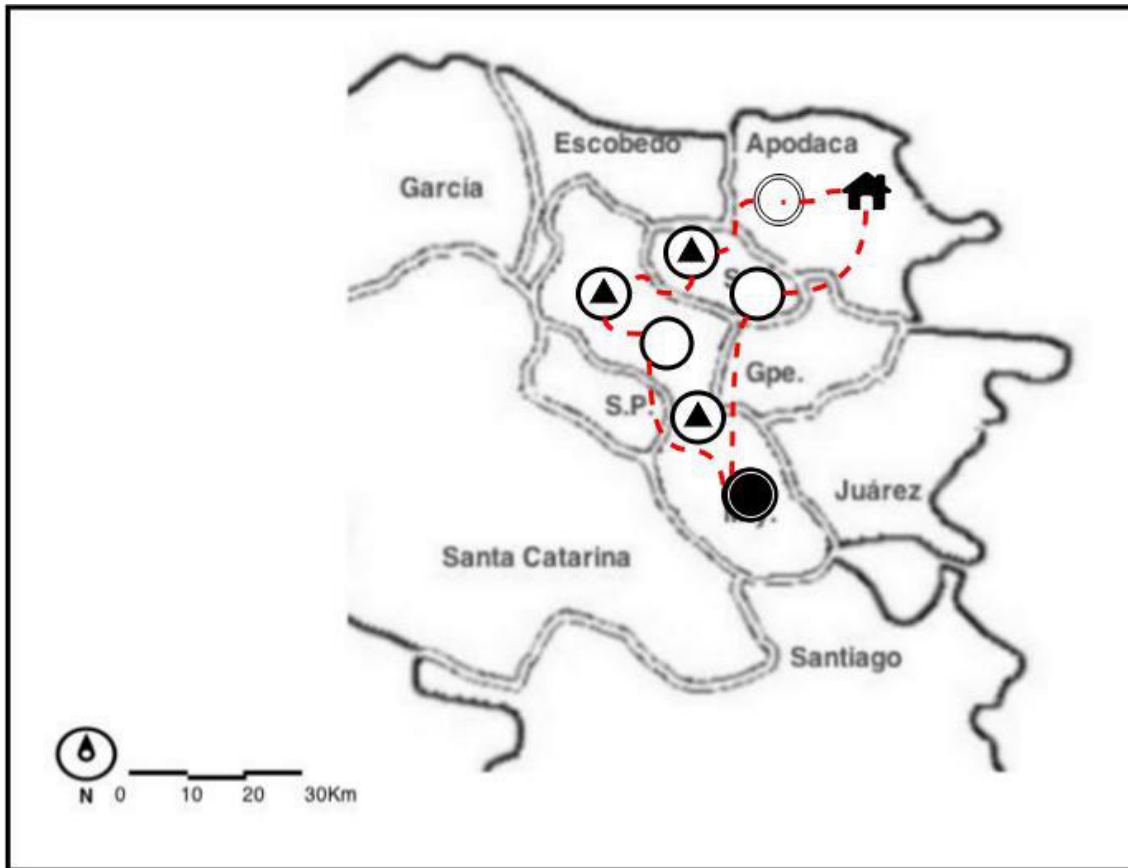
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Actividades de ocio”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Treviño Miembro # 2
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Visitas a familiares y amigos”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Treviño Miembro # 2
 Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



“Mapa de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”
Hogar# 3 Nombre Fam. : Treviño Miembro # 2
Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.



“Mapa Familiar de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”

Hogar# 3 Nombre Fam. :Treviño
Colonia Paseo de los Nogales, Apodaca N.L., México.

Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.

Hogar # 1

Nombre Fam. : Guajardo-Martínez

Perfil del hogar:

- Antigüedad de residencia en la zona: más de 15 años
- Número de miembros del hogar: 2
- Número de miembros analizados para prácticas de movilidad: 2 Adulto
- Adultos de 63 y 45 años.
- Ambos miembros del hogar adultos son empleados.
- Propietario de la vivienda adquirida por medio de herencia familiar.
- Medio de transporte utilizado mayormente: automóvil propio.
- Residentes declara no tener la intención de cambiar de lugar de residencia debido al apego familiar y a la calma de la zona.

Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.**Hogar# 1 Nombre Fam. : Guajardo-Martínez****Miembro # 1****Género:**

F

M

Edad: 63**Ocupación:**

Estudiante

 Empleado/a

Desempleado/a

Ama de casa

Jubilado/a

Situación familiar:

Soltero/a

 Casado/a

Viudo/a

Cantidad de hijos: 3**1.- ¿Hace cuánto tiempo es usted vecino de este fraccionamiento?**

Menos de 1 año

Entre 1 y 2 años

Entre 2 y 3 años

 Más de 3 años(¿Cuántos años?) 25**2.- ¿Es usted propietario o renta su vivienda?** Propietario

Renta

3.- De ser propietario, ¿Por qué medio adquirió usted su vivienda?

Crédito bancario o financiero

Crédito INFONAVIT (Programas de gobierno)

Ahorros personales

Otro o combinación de varias de estas opciones: Herencia familiar**4.- ¿Cuál es la razón principal por la que usted ha decidido habitar en este fraccionamiento?**

Familia

Precio

Seguridad

 Localización

Tipos de casas

Equipamientos y servicios

Otros: Porque es la casa de mi familia**5.- ¿Principalmente qué medio de transporte utiliza para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?** Auto propio

Transporte público

A pie

Otro: _____

6.- ¿Considera usted que su fraccionamiento cuenta con un buen servicio de transporte público? Sí

No

No sé

¿Por qué?: Pasan los camiones frecuentemente**7.- ¿Considera usted que sus desplazamientos cotidianos y frecuentes representan una dificultad en cuanto al esfuerzo y tiempo invertido?**

Sí

 No¿Por qué?: Porque le tomo buen tiempo

8.- ¿Generalmente cuánto tarda en llegar a sus destinos cotidianos y frecuentes (trabajo, escuela, etc.)?

Menos de 15 minutos Entre 15 y 30 minutos Entre 30 y 45 minutos

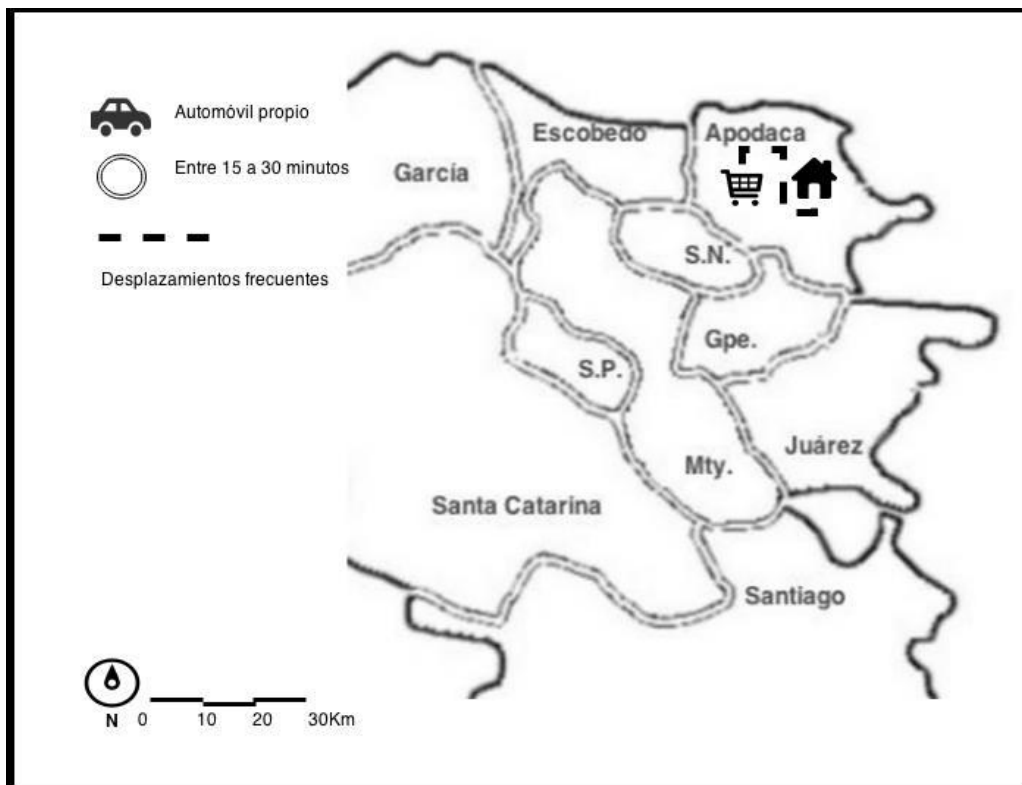
 Entre 45 y 60 minutos Más de 60 minutos**9.- ¿Considera usted que la localización de su residencia le es conveniente para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?**Sí No No sé ¿Por qué?: Está un poco lejos**10.- ¿Considera usted que su fraccionamiento se encuentra bien integrado al resto de los fraccionamientos vecinos y a su municipio?**Sí No No sé ¿Por qué?: _____**11.- ¿De ser posible cambiaría usted su lugar de residencia por uno más cercano a sus destinos cotidianos y frecuentes aunque esto representara habitar en una vivienda más pequeña o un departamento?**Sí No No sé ¿Por qué?: Porque es un calmado y tranquilo y por el apego familiar

Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México. Hogar# 1 Nombre Fam. : Guajardo-Martínez
 Miembro # 1

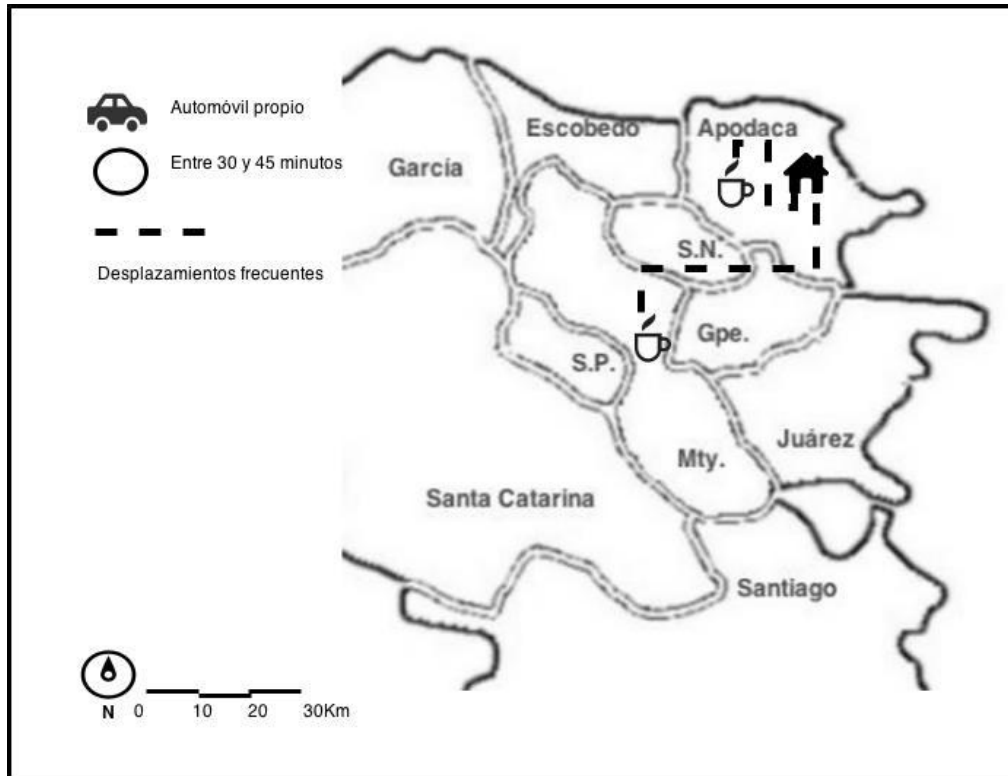
PRÁCTICAS			TRABAJO	ESTUDIOS	COMPRAS	ACT. OCIO	VISITAS FAM/AMIGOS	ACT. NIÑOS
FORMAS	FRECUENCIA	Diario	Cotidiano		N/A			N/A
		Varios por semana	Frecuente					
		Una vez por semana						
		Menos de una vez por semana	Ocasional					
LUGAR								
FRACCIONAMIENTO (BARRIO) Y BARRIOS VECINOS	¿Dónde?							
MUNICIPIO	¿Dónde?							
ÁREA METROPOLITANA (OTRO MUNICIPIO)	¿Cuál municipio?		Guadalupe			Mty. Apodaca	Mty, Apodaca San Nicolás	
MEDIO DE TRANSPORTE								
- Auto propio								
- Transporte urbano								
- A pie								
- Otro: _____								
TIEMPO								
Menos de 15 minutos								
De 15 a 30 minutos								
De 30 a 45 minutos								
De 45 a 60 minutos								
Más de 60 minutos								



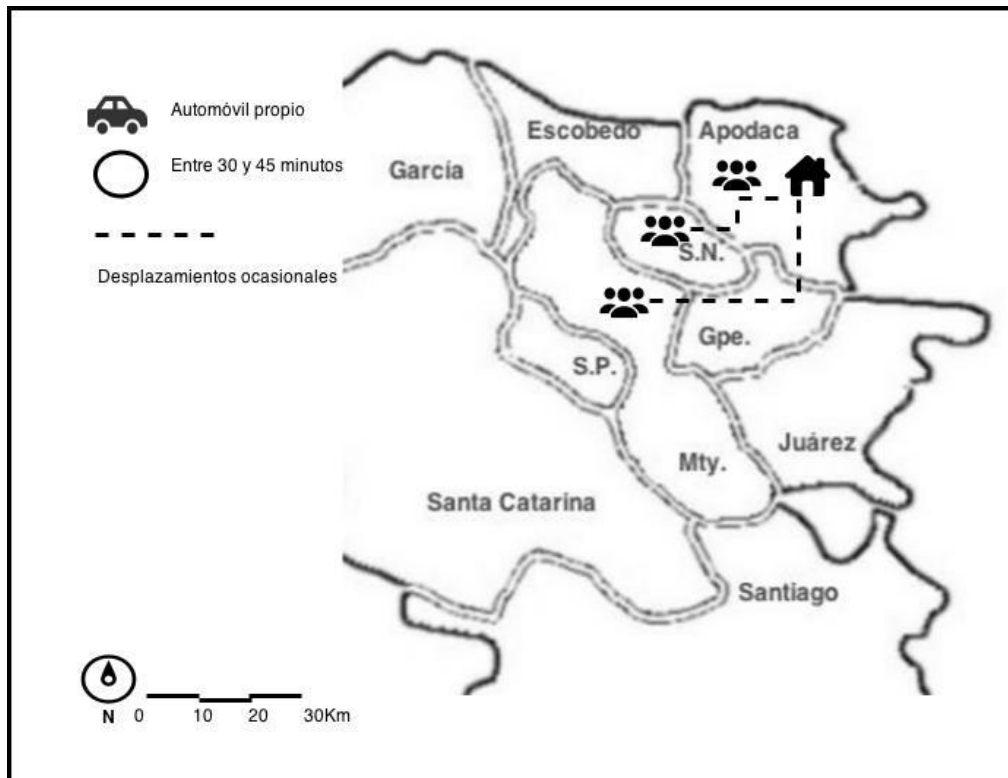
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Trabajo”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Guajardo-Martínez Miembro # 1
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.



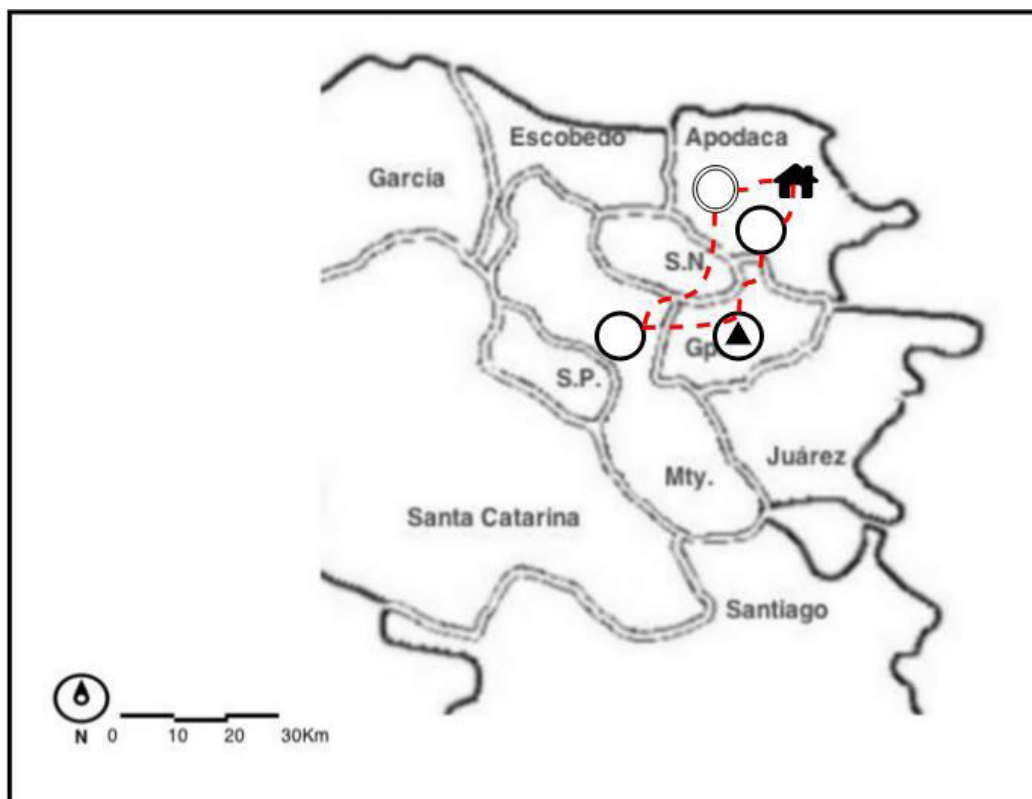
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Compras”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Guajardo-Martínez Miembro # 1
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.



“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Actividades de ocio”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Guajardo-Martínez Miembro # 1
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.



“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Visitas a familiares y amigos”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Guajardo-Martínez Miembro # 1
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.



“Mapa de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”
Hogar# 1 Nombre Fam. : Guajardo-Martínez Miembro # 1
Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.

Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.**Hogar# 1 Nombre Fam. : Guajardo-Martínez****Miembro # 2****Género:**

F

M

Edad: 45**Ocupación:**

Estudiante

 Empleado/a

Desempleado/a

Ama de casa

Jubilado/a

Situación familiar:

Soltero/a

 Casado/a

Viudo/a

Cantidad de hijos: 3**1.- ¿Hace cuánto tiempo es usted vecino de este fraccionamiento?**

Menos de 1 año

Entre 1 y 2 años

Entre 2 y 3 años

 Más de 3 años(¿Cuántos años?) 25**2.- ¿Es usted propietario o renta su vivienda?** Propietario

Renta

3.- De ser propietario, ¿Por qué medio adquirió usted su vivienda?

Crédito bancario o financiero

Crédito INFONAVIT (Programas de gobierno)

Ahorros personales

Otro o combinación de varias de estas opciones: Herencia familiar de mimarido**4.- ¿Cuál es la razón principal por la que usted ha decidido habitar en este fraccionamiento?**

Familia

Precio

Seguridad

 Localización

Tipos de casas

Equipamientos y servicios

Otros: Porque es la casa de mi familia de mi esposo**5.- ¿Principalmente qué medio de transporte utiliza para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?** Auto propio

Transporte público

A pie

Otro: _____

6.- ¿Considera usted que su fraccionamiento cuenta con un buen servicio de transporte público?

Sí

 No

No sé

¿Por qué?: Se tardan los camiones y están muy feos**7.- ¿Considera usted que sus desplazamientos cotidianos y frecuentes representan una dificultad en cuanto al esfuerzo y tiempo invertido?**

Sí

 No¿Por qué?: Porque mi trabajo está cerca

8.- ¿Generalmente cuánto tarda en llegar a sus destinos cotidianos y frecuentes (trabajo, escuela, etc.)?

Menos de 15 minutos Entre 15 y 30 minutos Entre 30 y 45 minutos
Entre 45 y 60 minutos
Más de 60 minutos

9.- ¿Considera usted que la localización de su residencia le es conveniente para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?

Sí No No sé ¿Por qué?:

10.- ¿Considera usted que su fraccionamiento se encuentra bien integrado al resto de los fraccionamientos vecinos y a su municipio?

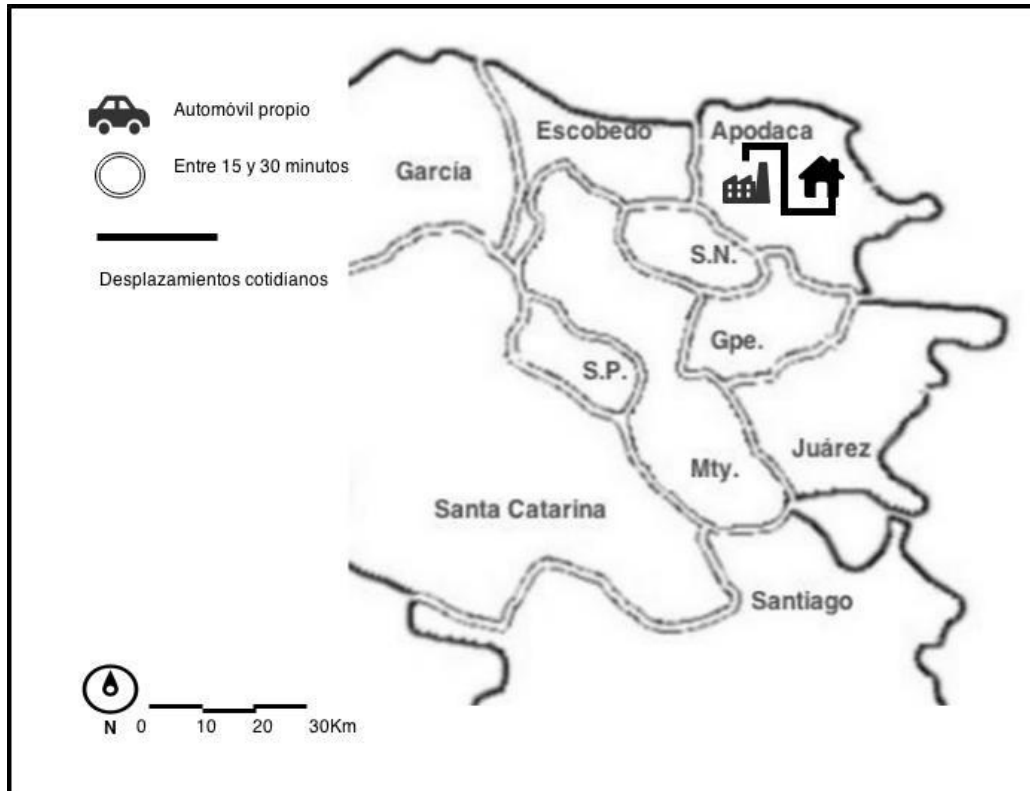
Sí No No sé ¿Por qué?: _____

11.- ¿De ser posible cambiaría usted su lugar de residencia por uno más cercano a sus destinos cotidianos y frecuentes aunque esto representara habitar en una vivienda más pequeña o un departamento?

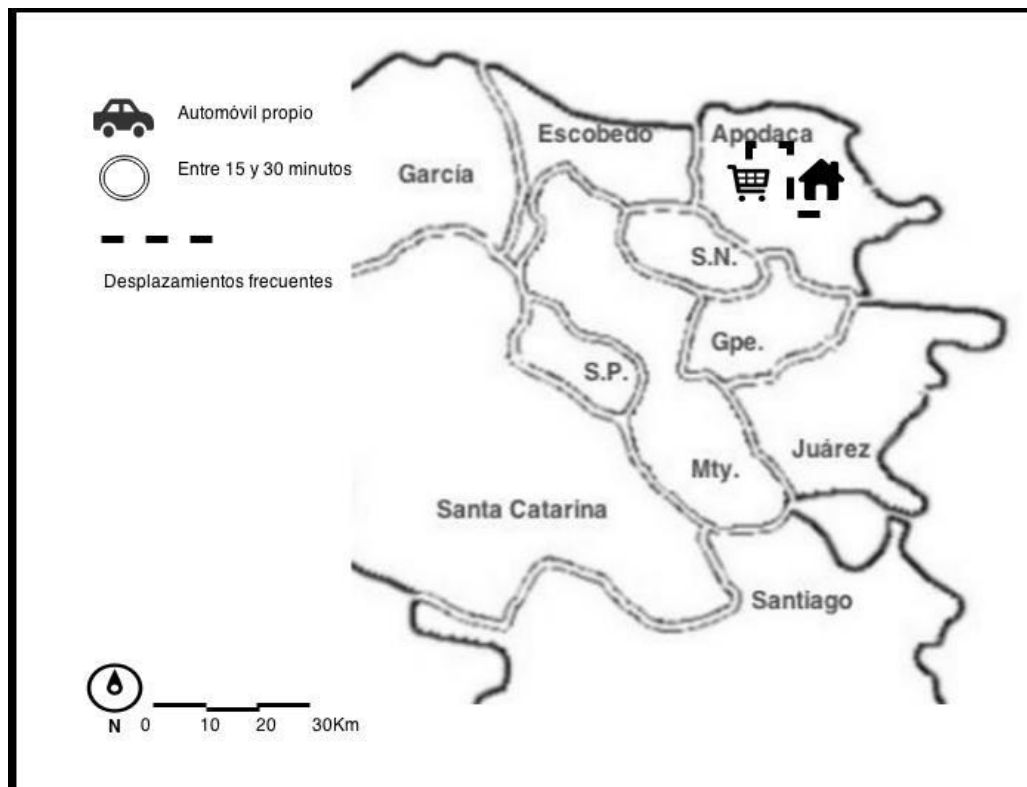
Sí No No sé ¿Por qué?: No porque me queda muy cerca del trabajo

Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México. Hogar# 1 Nombre Fam. : Guajardo-Martínez
 Miembro # 2

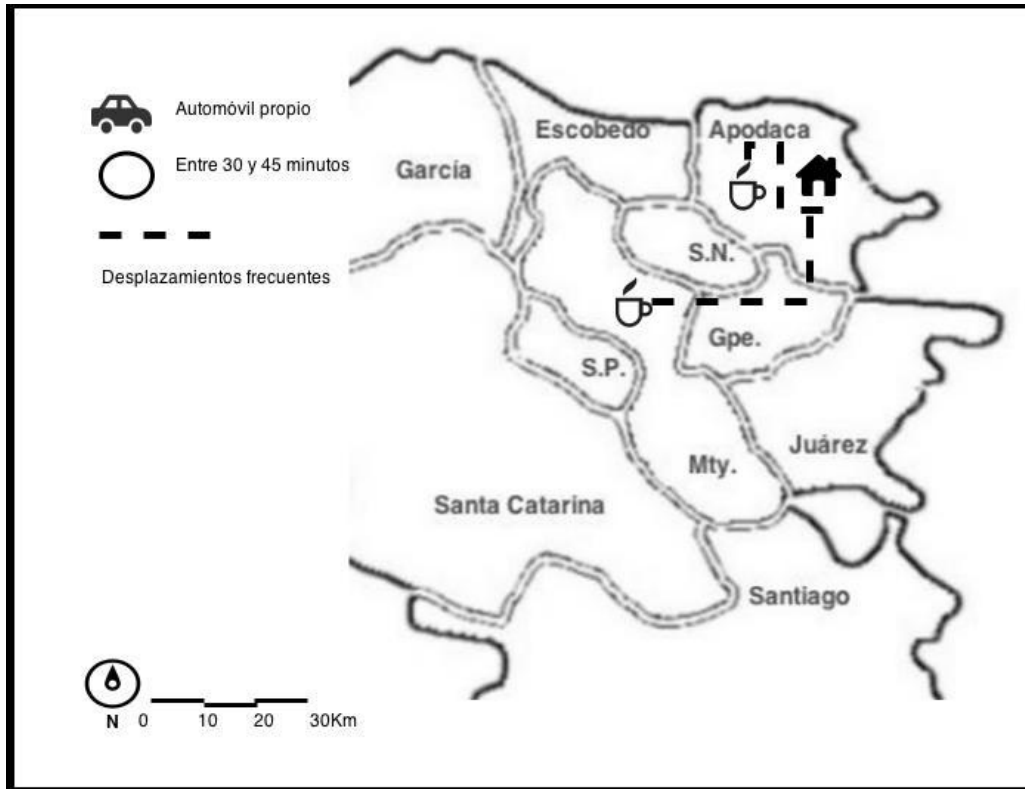
PRÁCTICAS			TRABAJO	ESTUDIOS	COMPRAS	ACT. OCIO	VISITAS FAM/AMIGOS	ACT. NIÑOS
FORMAS	FRECUENCIA	Diario	Cotidiano		N/A			N/A
		Varios por semana	Frecuente					
		Una vez por semana						
		Menos de una vez por semana	Ocasional					
LUGAR								
FRACCIONAMIENTO (BARRIO) Y BARRIOS VECINOS	¿Dónde?							
MUNICIPIO	¿Dónde?							
ÁREA METROPOLITANA (OTRO MUNICIPIO)	¿Cuál municipio?					Mty. Apodaca	Mty, Apodaca San Nicolás , Guadalupe	
MEDIO DE TRANSPORTE								
- Auto propio								
-Transporte urbano								
- A pie								
- Otro: _____								
TIEMPO								
Menos de 15 minutos								
De 15 a 30 minutos								
De 30 a 45 minutos								
De 45 a 60 minutos								
Más de 60 minutos								



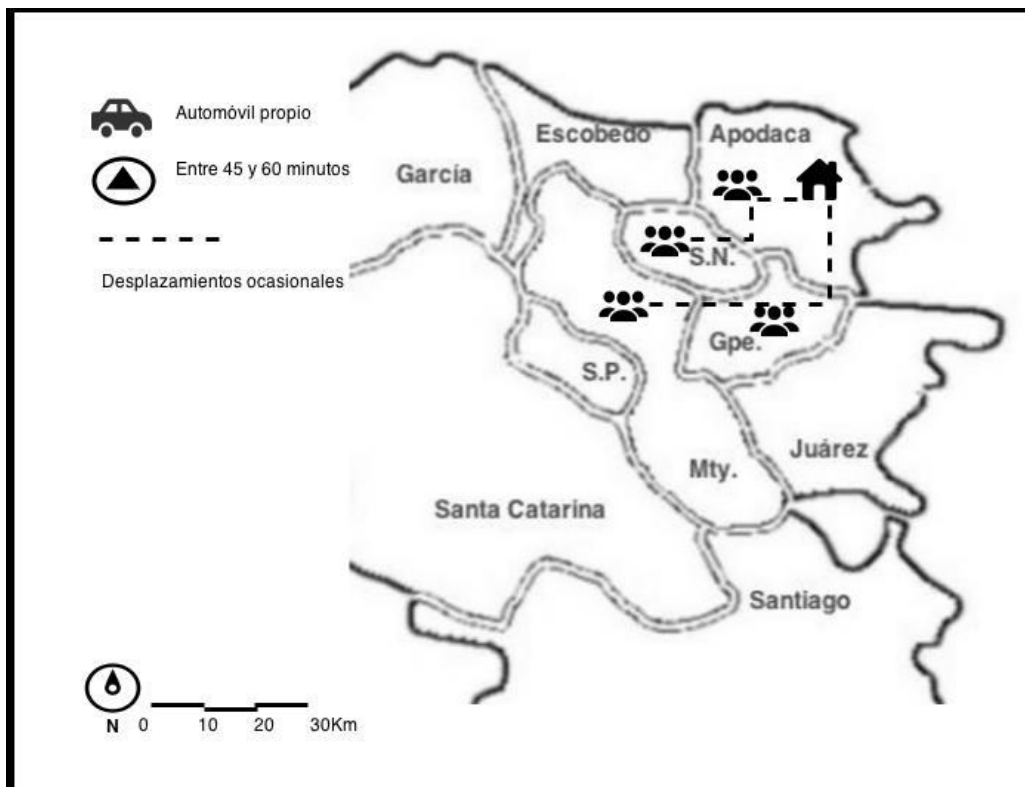
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Trabajo”
Hogar# 1 Nombre Fam. : Guajardo-Martínez Miembro # 2
Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.



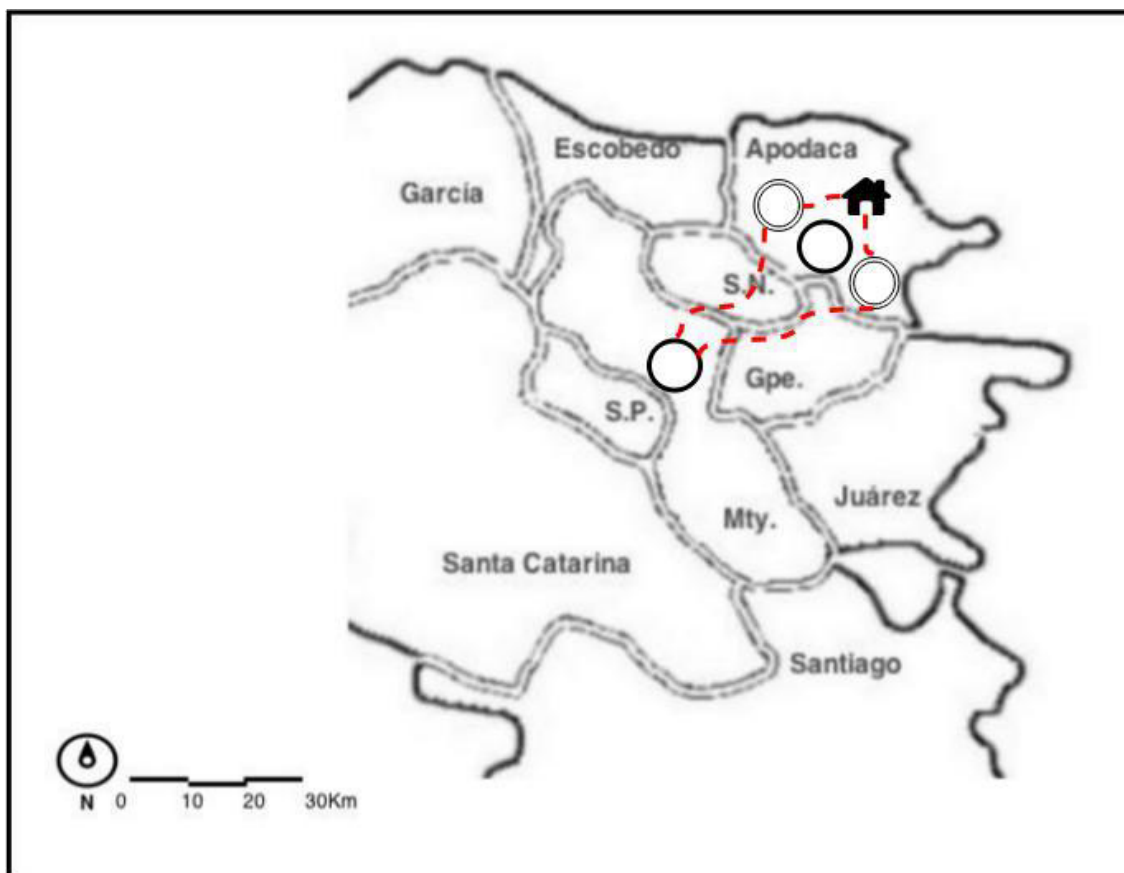
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Compras”
Hogar# 1 Nombre Fam. : Guajardo-Martínez Miembro # 2
Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.



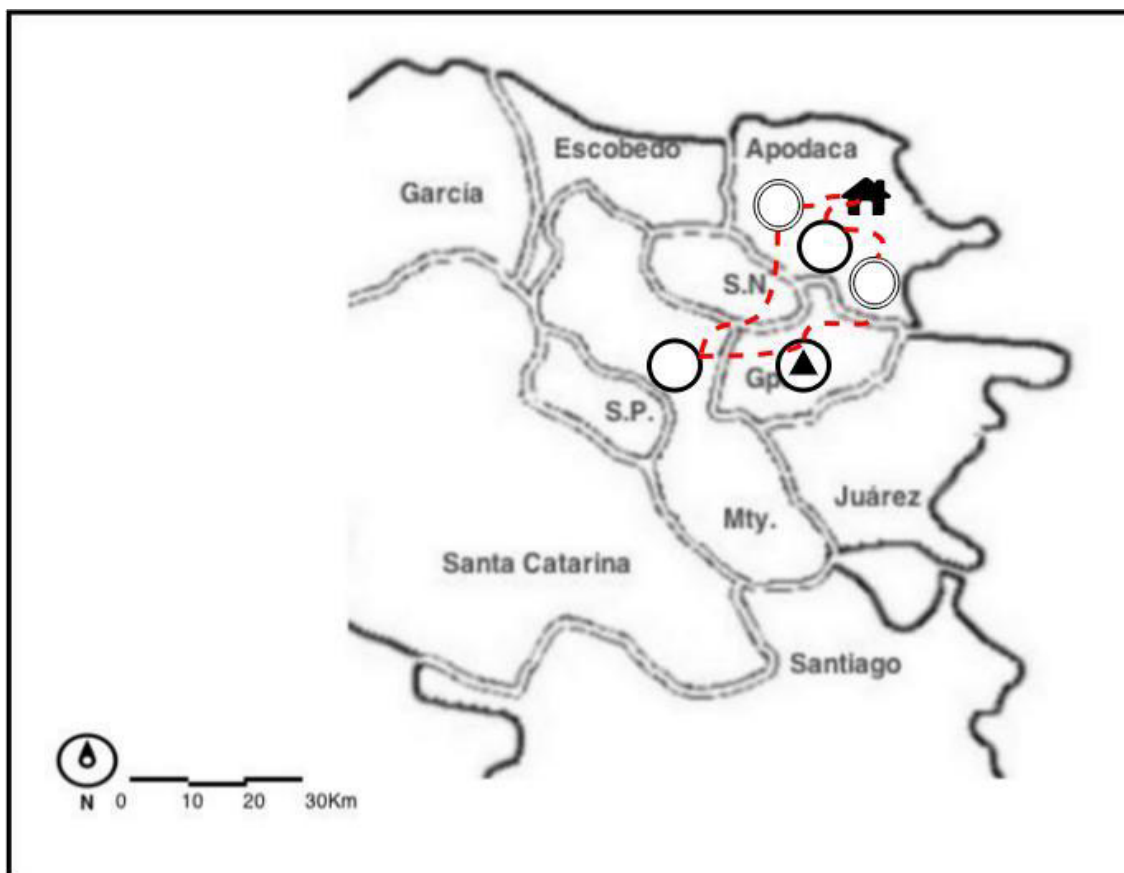
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Actividades de ocio”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Guajardo-Martínez Miembro # 2
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.



“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Visitas a familiares y amigos”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Guajardo-Martínez Miembro # 2
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.



“Mapa de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”
Hogar# 1 Nombre Fam. : Guajardo-Martínez Miembro # 2
Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.



“Mapa familiar de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”

Hogar# 1 Nombre Fam. : Guajardo-Martínez
Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.

**Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.
Hogar # 2**

Nombre Fam. : Tamez-Arévalo

Perfil del hogar:

- Antigüedad de residencia en la zona: más de 15 años
- Número de miembros del hogar: 2
- Número de miembros analizados para prácticas de movilidad: 2 Adulto
- Adultos de 51 y 50 años de edad con 3 hijos mayores que no residen en la vivienda.
- Ambos miembros del hogar adultos son empleados.
- Propietarios de la vivienda adquirida por medio de ahorros personales.
- Medio de transporte utilizado mayormente: transporte urbano público.
- Ambos miembros declaran realizar desplazamientos sus desplazamientos habituales en un tiempo origen-destino mayor a 60 minutos.
- Uno de los miembros del hogar declara no tener disponibilidad de cambiar de lugar de residencia ya que le gusta mucho su casa, mientras el segundo miembro declara disposición a cambiar de residencia para estar más cerca de su familia y sus destinos cotidianos y frecuentes.

Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.**Hogar# 2 Nombre Fam.: Tamez-Arévalo Miembro # 1****Género:** F M **Edad:** 51**Ocupación:**
Estudiante Empleado/a Desempleado/a Ama de casa Jubilado/a**Situación familiar:**
Soltero/a Casado/a Viudo/a**Cantidad de hijos:** 3**1.- ¿Hace cuánto tiempo es usted vecino de este fraccionamiento?**Menos de 1 año Entre 1 y 2 años Entre 2 y 3 años Más de 3 años

(¿Cuántos años?)

Más de 20**2.- ¿Es usted propietario o renta su vivienda?** Propietario Renta**3.- De ser propietario, ¿Por qué medio adquirió usted su vivienda?**

Crédito bancario o financiero Crédito INFONAVIT (Programas de gobierno)

 Ahorros personales

Otro o combinación de varias de estas opciones:

4.- ¿Cuál es la razón principal por la que usted ha decidido habitar en este fraccionamiento?Familia Precio Seguridad Localización Tipos de casas

Equipamientos y servicios

Otros:

5.- ¿Principalmente qué medio de transporte utiliza para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?Auto propio Transporte público A pie Otro: _____**6.- ¿Considera usted que su fraccionamiento cuenta con un buen servicio de transporte público?** Sí No No sé ¿Por qué?:**7.- ¿Considera usted que sus desplazamientos cotidianos y frecuentes representan una dificultad en cuanto al esfuerzo y tiempo invertido?**Sí No ¿Por qué?: Está cerca la parada

8.- ¿Generalmente cuánto tarda en llegar a sus destinos cotidianos y frecuentes (trabajo, escuela, etc.)?

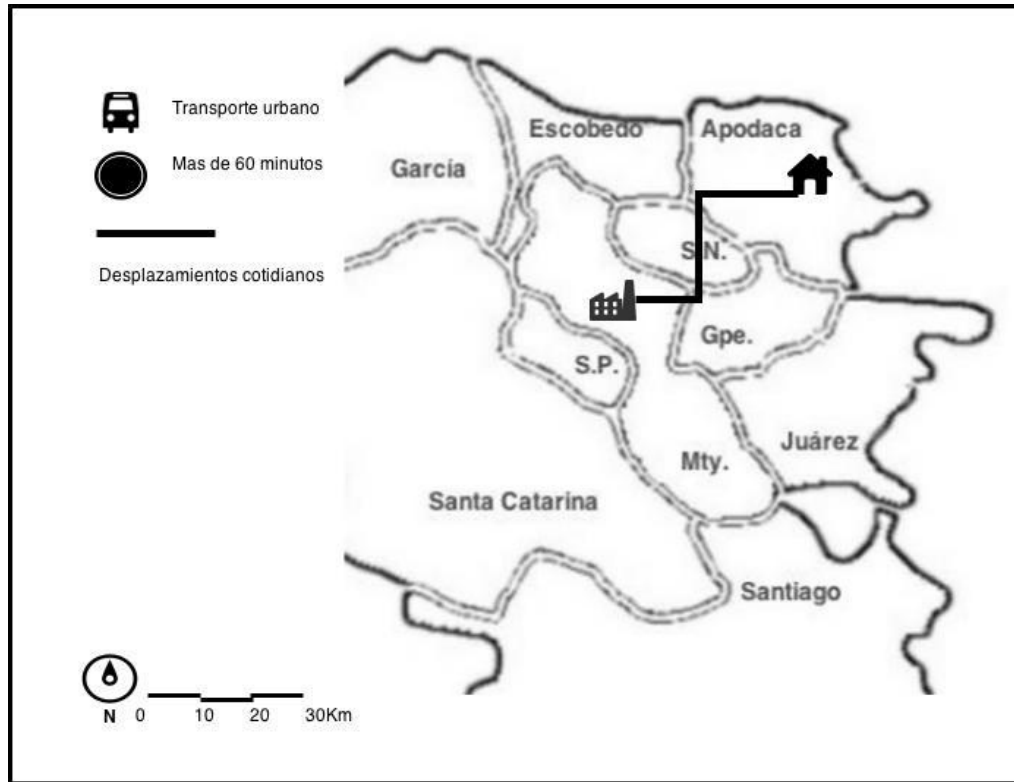
Menos de 15 minutos Entre 15 y 30 minutos Entre 30 y 45 minutos

Entre 45 y 60 minutos

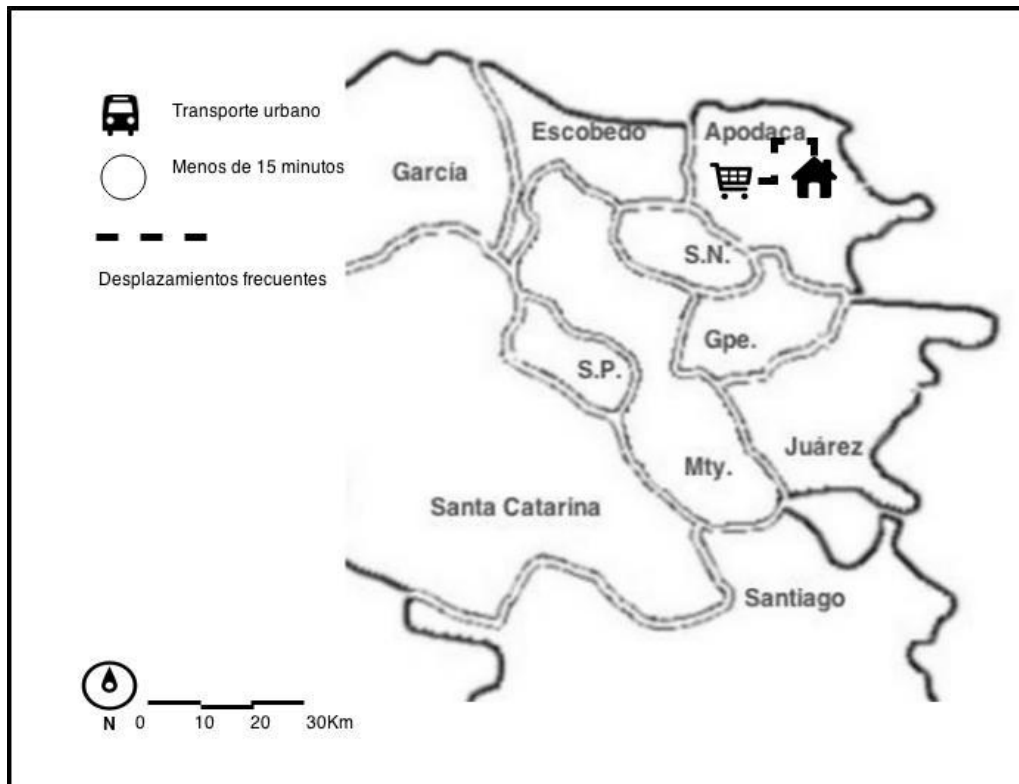
 Más de 60 minutos**9.- ¿Considera usted que la localización de su residencia le es conveniente para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?** Sí No No sé ¿Por qué?: Ya estoy acostumbrado**10.- ¿Considera usted que su fraccionamiento se encuentra bien integrado al resto de los fraccionamientos vecinos y a su municipio?** Sí No No sé ¿Por qué?: _____**11.- ¿De ser posible cambiaría usted su lugar de residencia por uno más cercano a sus destinos cotidianos y frecuentes aunque esto representara habitar en una vivienda más pequeña o un departamento?**Sí No No sé ¿Por qué?: No porque me gusta mucho mi casa

Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México. Hogar# 2 Nombre Fam. : Tamez-Arévalo Miembro # 1

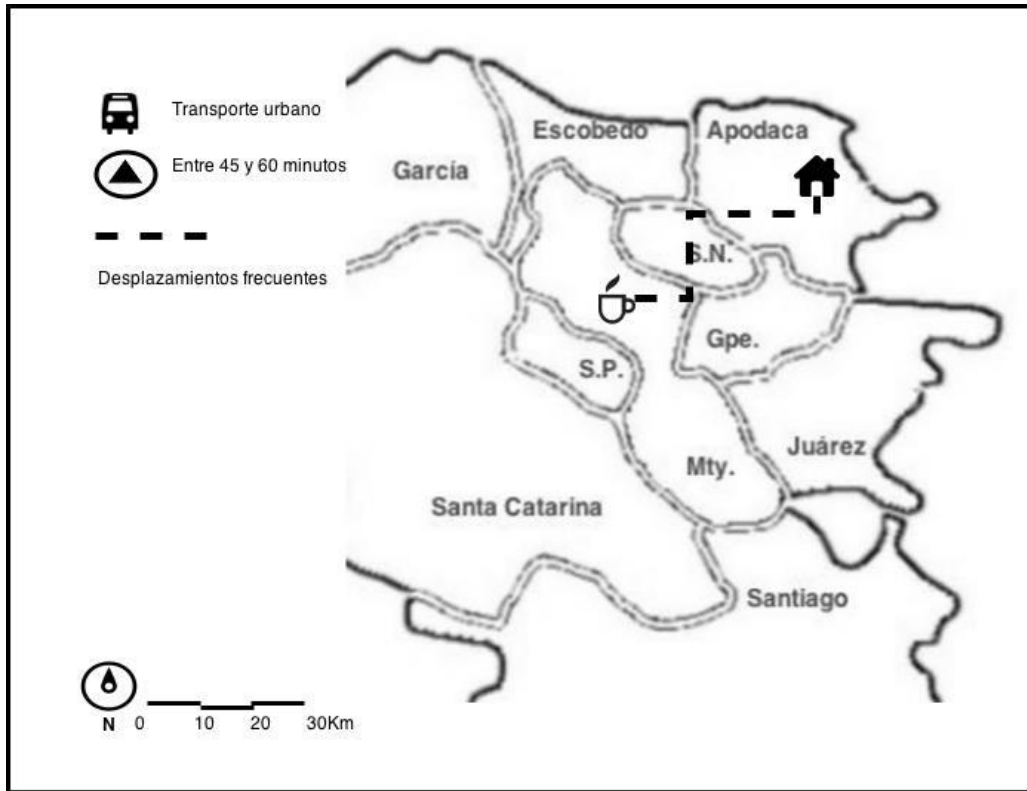
PRÁCTICAS			TRABAJO	ESTUDIOS	COMPRAS	ACT. OCIO	VISITAS FAM/AMIGOS	ACT. NIÑOS
FORMAS	FRECUENCIA	Diario	Cotidiano		N/A			N/A
		Varios por semana	Frecuente					
		Una vez por semana						
		Menos de una vez por semana	Ocasional					
LUGAR								
FRACCIONAMIENTO (BARRIO) Y BARRIOS VECINOS	¿Dónde?							
MUNICIPIO	¿Dónde?							
ÁREA METROPOLITANA (OTRO MUNICIPIO)	¿Cuál municipio?		Monterrey			Mty.	Mty, Escobedo San Nicolás , Guadalupe	
MEDIO DE TRANSPORTE								
- Auto propio								
- Transporte urbano								
- A pie								
- Otro: _____								
TIEMPO								
Menos de 15 minutos								
De 15 a 30 minutos								
De 30 a 45 minutos								
De 45 a 60 minutos								
Más de 60 minutos								



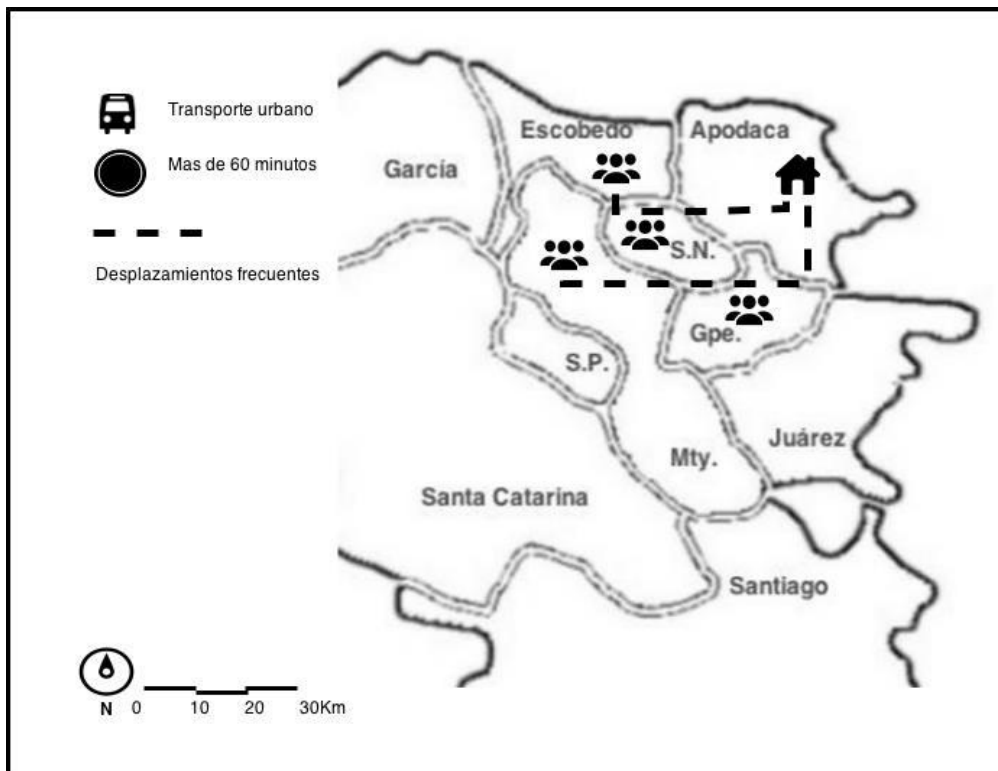
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Trabajo”
 Hogar# 2 Nombre Fam. : Tamez-Arévalo Miembro # 1
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.



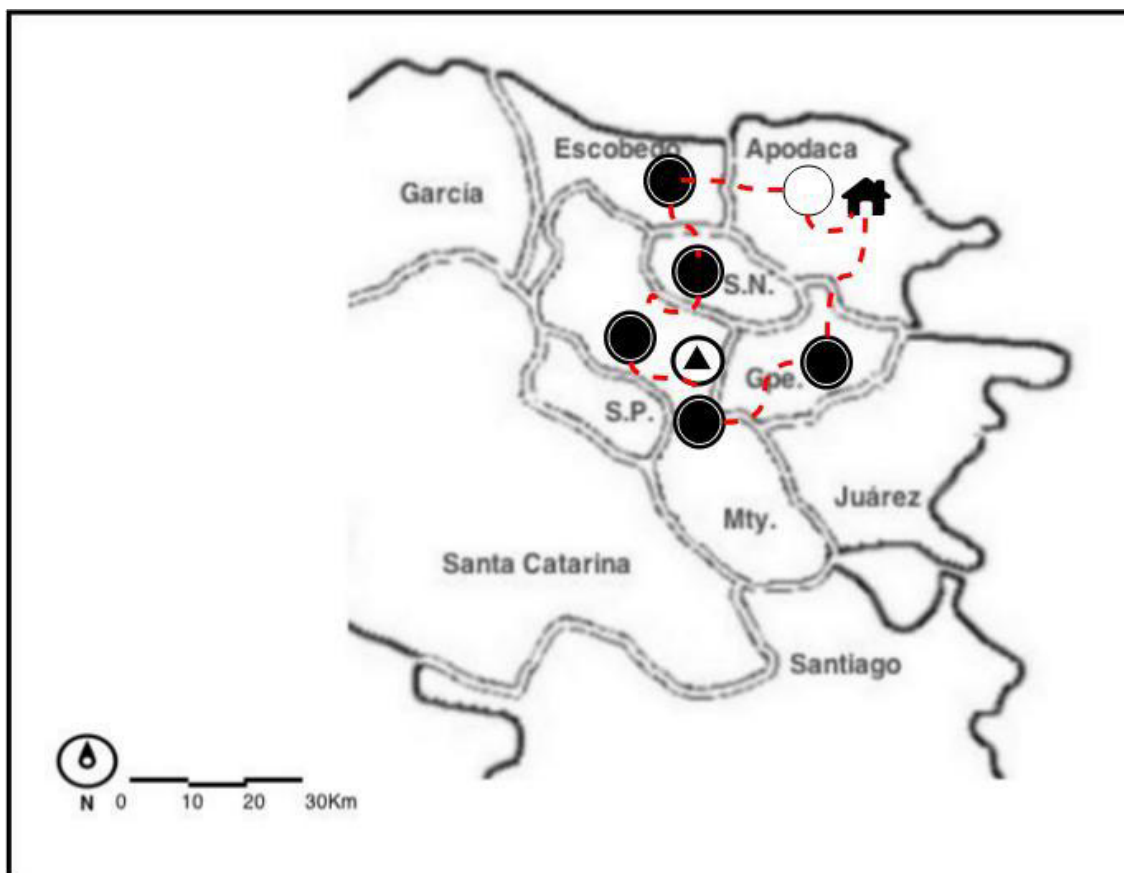
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Compras”
 Hogar# 2 Nombre Fam. : Tamez-Arévalo Miembro # 1
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.



“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Actividades de ocio”
 Hogar# 2 Nombre Fam. : Tamez-Arévalo Miembro # 1
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.



“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Visitas a familiares y amigos”
 Hogar# 2 Nombre Fam. : Tamez-Arévalo Miembro # 1
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.



“Mapa de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”
 Hogar# 2 Nombre Fam. : Tamez-Arévalo Miembro # 1
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.

Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.**Hogar# 2 Nombre Fam.: Tamez-Arévalo Miembro # 2****Género:** M **Edad:** 50**Ocupación:**
Estudiante Desempleado/a Ama de casa Jubilado/a**Situación familiar:**
Soltero/a Viudo/a**Cantidad de hijos:** 3**1.- ¿Hace cuánto tiempo es usted vecino de este fraccionamiento?**Menos de 1 año Entre 1 y 2 años Entre 2 y 3 años
(¿Cuántos años?) 25**2.- ¿Es usted propietario o renta su vivienda?** Renta**3.- De ser propietario, ¿Por qué medio adquirió usted su vivienda?**Crédito bancario o financiero Crédito INFONAVIT (Programas de gobierno)

Otro o combinación de varias de estas opciones:

4.- ¿Cuál es la razón principal por la que usted ha decidido habitar en este fraccionamiento?Familia Precio Seguridad Tipos de casas
Equipamientos y servicios
Otros:**5.- ¿Principalmente qué medio de transporte utiliza para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?**Auto propio A pie Otro: _____**6.- ¿Considera usted que su fraccionamiento cuenta con un buen servicio de transporte público?** No No sé ¿Por qué?: Si porque la casa está cerca de los camiones**7.- ¿Considera usted que sus desplazamientos cotidianos y frecuentes representan una dificultad en cuanto al esfuerzo y tiempo invertido?**Sí ¿Por qué?:

8.- ¿Generalmente cuánto tarda en llegar a sus destinos cotidianos y frecuentes (trabajo, escuela, etc.)?

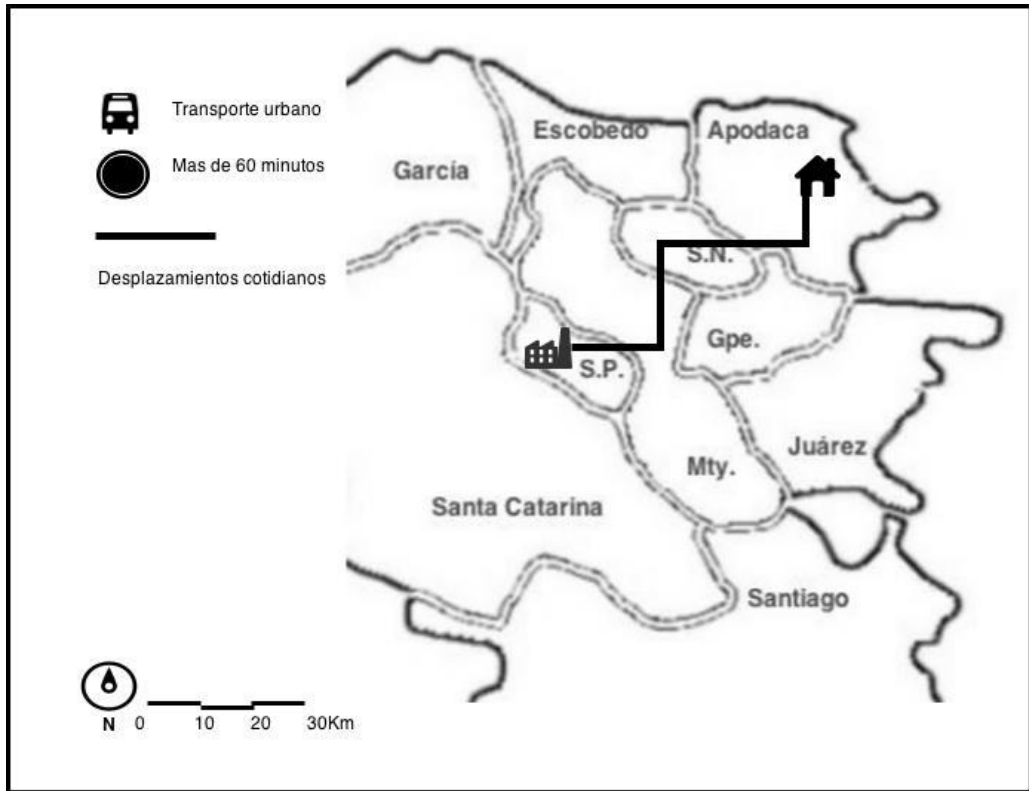
Menos de 15 minutos Entre 15 y 30 minutos Entre 30 y 45 minutos

Entre 45 y 60 minutos

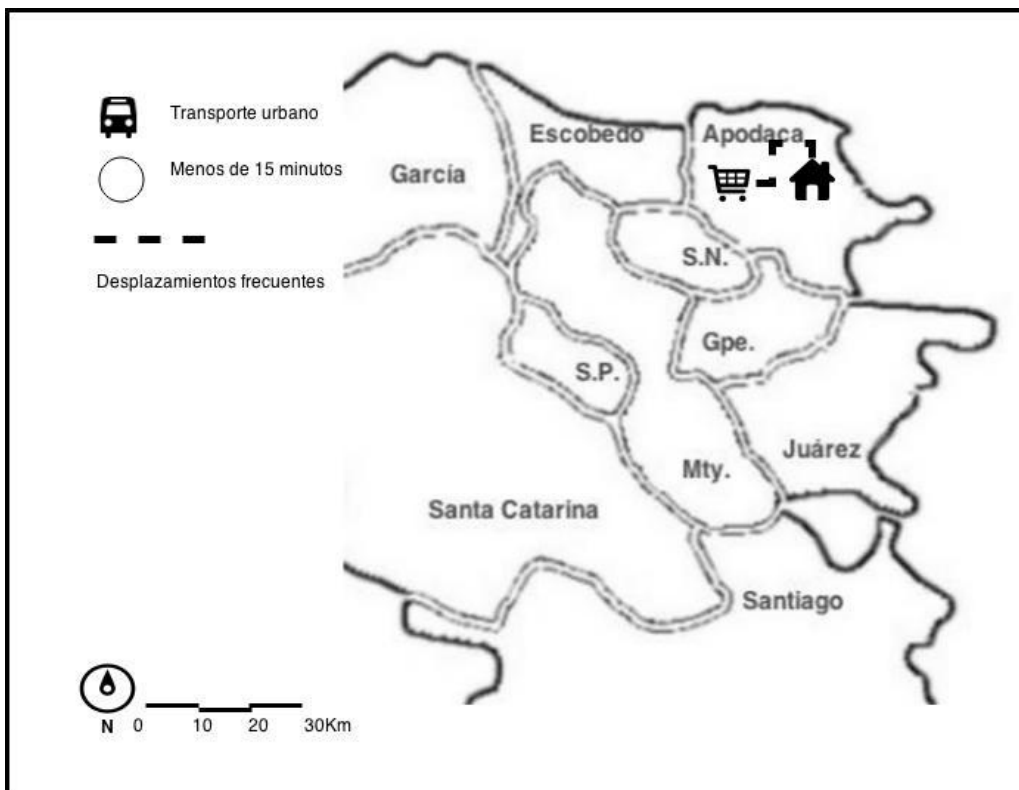
 Más de 60 minutos**9.- ¿Considera usted que la localización de su residencia le es conveniente para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?** Sí No No sé ¿Por qué?: _____**10.- ¿Considera usted que su fraccionamiento se encuentra bien integrado al resto de los fraccionamientos vecinos y a su municipio?** Sí No No sé ¿Por qué?: _____**11.- ¿De ser posible cambiaría usted su lugar de residencia por uno más cercano a sus destinos cotidianos y frecuentes aunque esto representara habitar en una vivienda más pequeña o un departamento?** Sí No No sé ¿Por qué?: Por la familia y por practicidad

Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México. Hogar# 2 Nombre Fam. : Tamez-Arévalo Miembro # 2

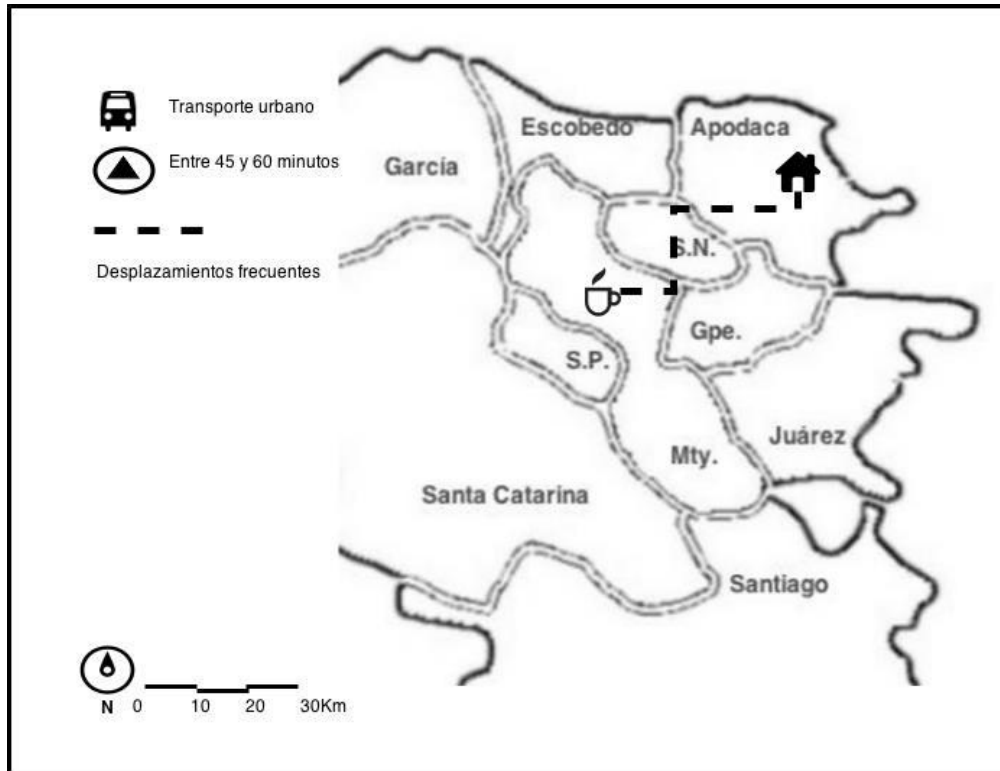
PRÁCTICAS			TRABAJO	ESTUDIOS	COMPRAS	ACT. OCIO	VISITAS FAM/AMIGOS	ACT. NIÑOS
FORMAS	F R E C U E N C I A	Diario	Cotidiano		N/A			N/A
		Varios por semana	Frecuente					
		Una vez por semana						
		Menos de una vez por semana	Ocasional					
LUGAR								
FRACCIONAMIENTO (BARRIO) Y BARRIOS VECINOS	¿Dónde?							
MUNICIPIO	¿Dónde?							
ÁREA METROPOLITANA (OTRO MUNICIPIO)	¿Cuál municipio?		San Pedro			Mty.	Mty, Escobedo San Nicolás , Guadalupe	
MEDIO DE TRANSPORTE								
- Auto propio								
-Transporte urbano								
- A pie								
- Otro: _____								
TIEMPO								
Menos de 15 minutos								
De 15 a 30 minutos								
De 30 a 45 minutos								
De 45 a 60 minutos								
Más de 60 minutos								



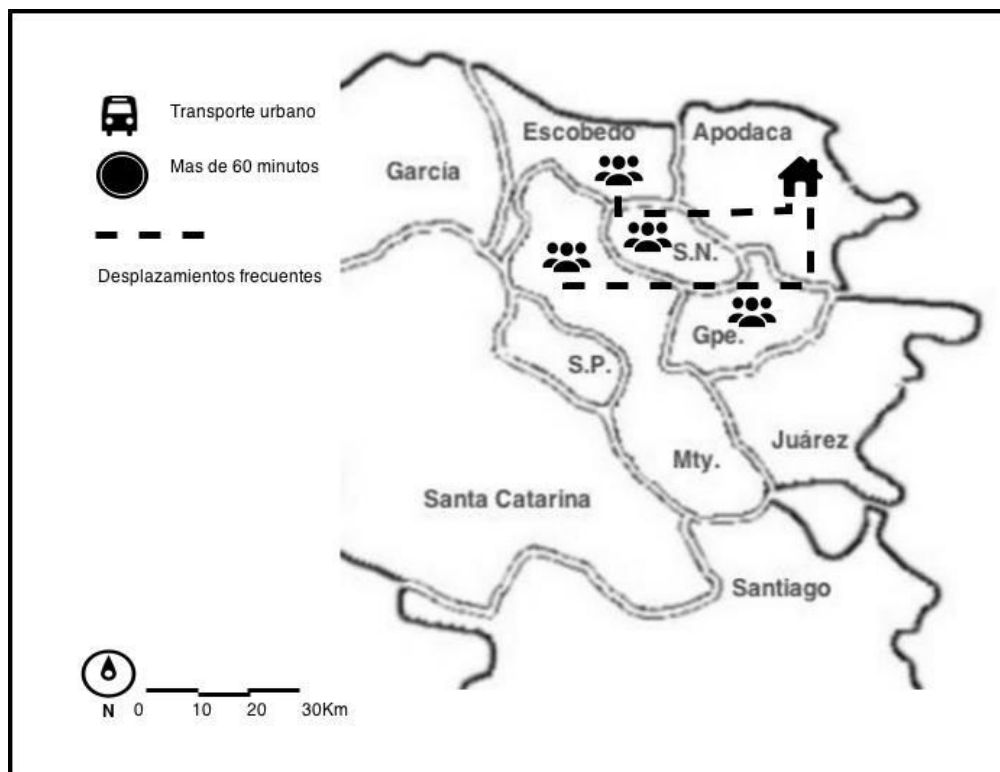
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Trabajo”
 Hogar# 2 Nombre Fam. : Tamez-Arévalo Miembro # 2
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.



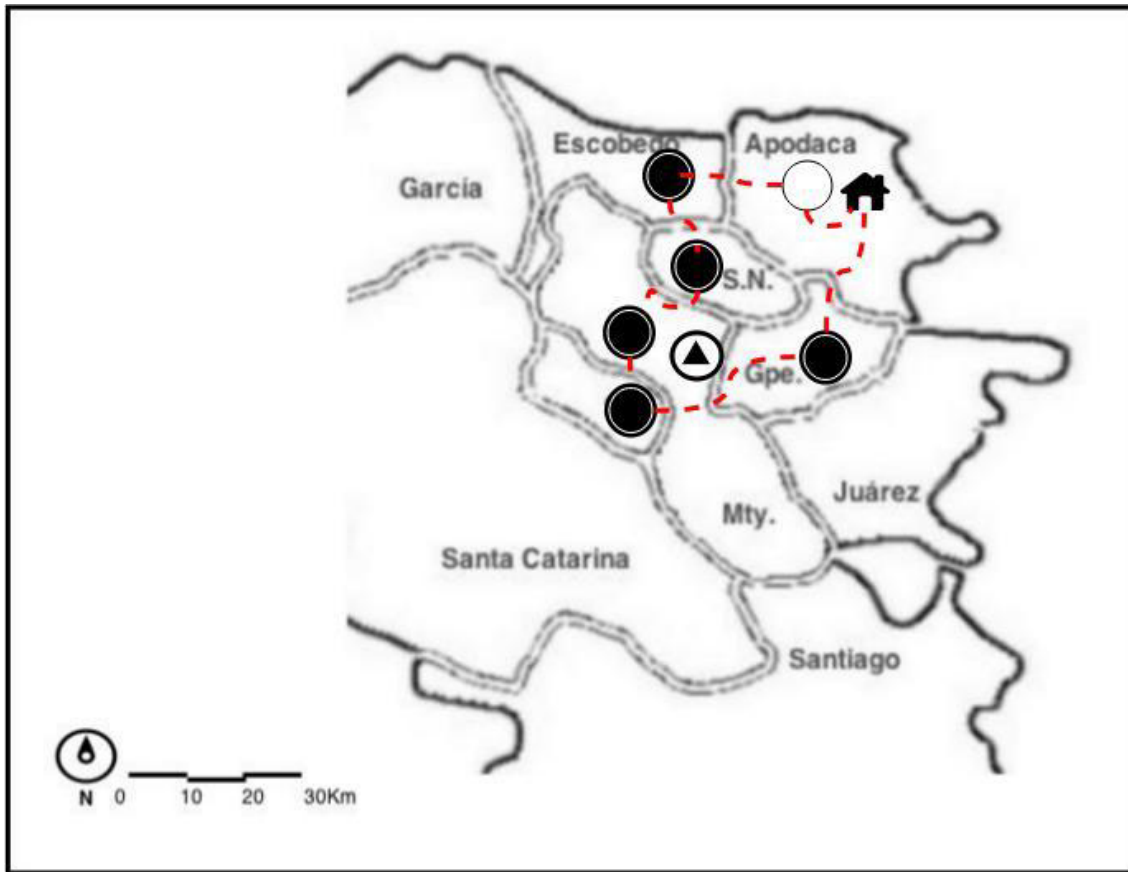
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Compras”
 Hogar# 2 Nombre Fam. : Tamez-Arévalo Miembro # 2
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.



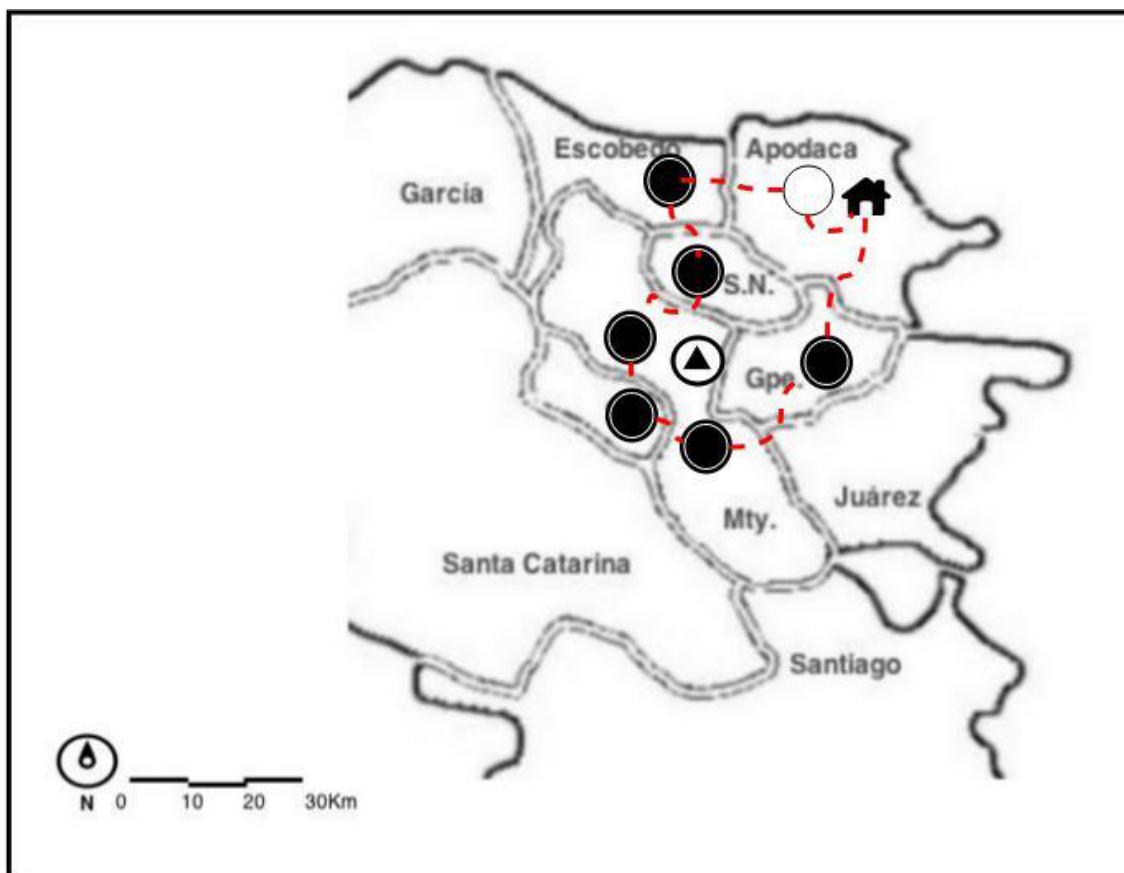
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Actividades de ocio”
 Hogar# 2 Nombre Fam. : Tamez-Arévalo Miembro # 2
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.



“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Visitas a familiares y amigos”
 Hogar# 2 Nombre Fam. : Tamez-Arévalo Miembro # 2
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.



“Mapa de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”
Hogar# 2 Nombre Fam. : Tamez-Arévalo Miembro # 2
Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.



“Mapa Familiar de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”

Hogar# 2 Nombre Fam. : Tamez-Arévalo
Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.

Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.

Hogar # 3

Nombre Fam. : Alemán-Montoya

Perfil del hogar:

- Antigüedad de residencia en la zona: más de 3 años
- Número de miembros del hogar: 5
- Número de miembros analizados para prácticas de movilidad: 2 Adulto
- Pareja joven de 32 años de edad con 3 hijos menores.
- La ocupación del hombre del hogar es empleado y la mujer es ama de casa.
- Vivienda en Renta.
- La razón principal de la decisión de localización de residencia es la cercanía con la familia.
- Medio de transporte utilizado mayormente: automóvil propio.
- Ambos miembros declara no tener la intención de cambiar de residencia debido a la cercanía con a familia en la que se encuentran actualmente.

Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.**Hogar# 3 Nombre Fam.: Alemán-Montoya Miembro # 1****Género:** F M **Edad:** 32**Ocupación:**
Estudiante Empleado/a Desempleado/a Ama de casa Jubilado/a **Situación familiar:**
Soltero/a Casado/a Viudo/a **Cantidad de hijos:** 3**1.- ¿Hace cuánto tiempo es usted vecino de este fraccionamiento?**Menos de 1 año Entre 1 y 2 años Entre 2 y 3 años Más de 3 años
(¿Cuántos años?)**2.- ¿Es usted propietario o renta su vivienda?**Propietario Renta **3.- De ser propietario, ¿Por qué medio adquirió usted su vivienda?**Crédito bancario o financiero Crédito INFONAVIT (Programas de gobierno)
Ahorros personales
Otro o combinación de varias de estas opciones: _____**4.- ¿Cuál es la razón principal por la que usted ha decidido habitar en este fraccionamiento?**Familia Precio Seguridad Localización Tipos de casas
Equipamientos y servicios
Otros: _____**5.- ¿Principalmente qué medio de transporte utiliza para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?**Auto propio Transporte público A pie Otro: _____**6.- ¿Considera usted que su fraccionamiento cuenta con un buen servicio de transporte público?**Sí No No sé ¿Por qué?: _____**7.- ¿Considera usted que sus desplazamientos cotidianos y frecuentes representan una dificultad en cuanto al esfuerzo y tiempo invertido?**Sí No ¿Por qué?: Si porque me tardo mucho tiempo, 50 minutos mínimo

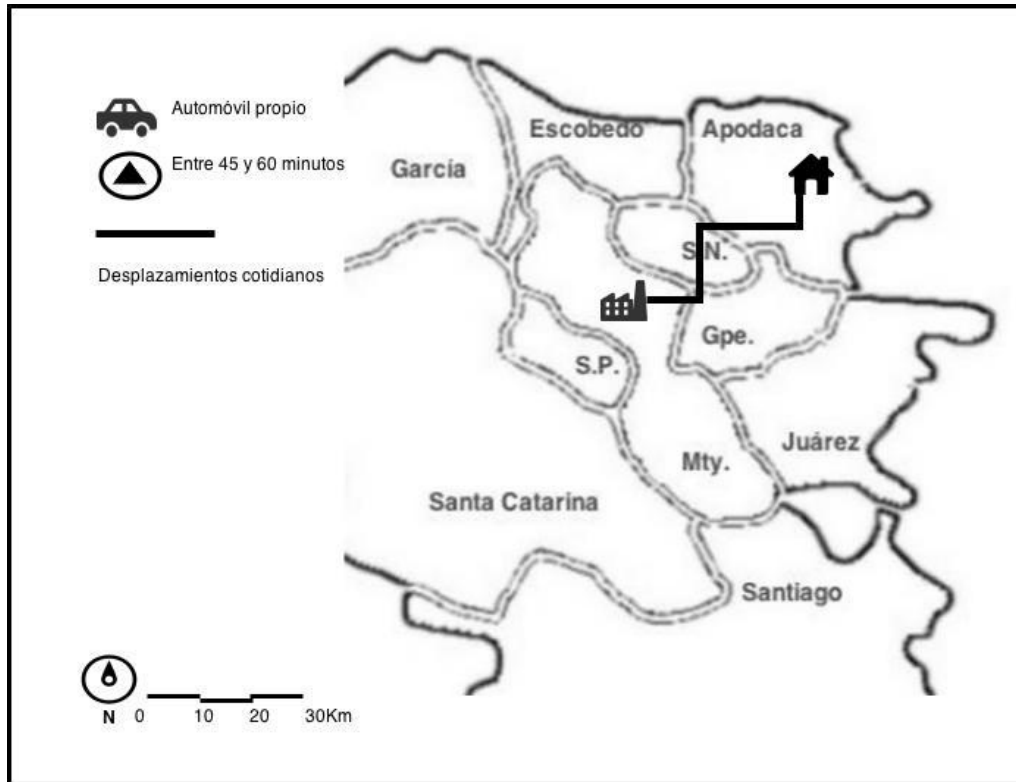
8.- ¿Generalmente cuánto tarda en llegar a sus destinos cotidianos y frecuentes (trabajo, escuela, etc.)?

Menos de 15 minutos Entre 15 y 30 minutos Entre 30 y 45 minutos

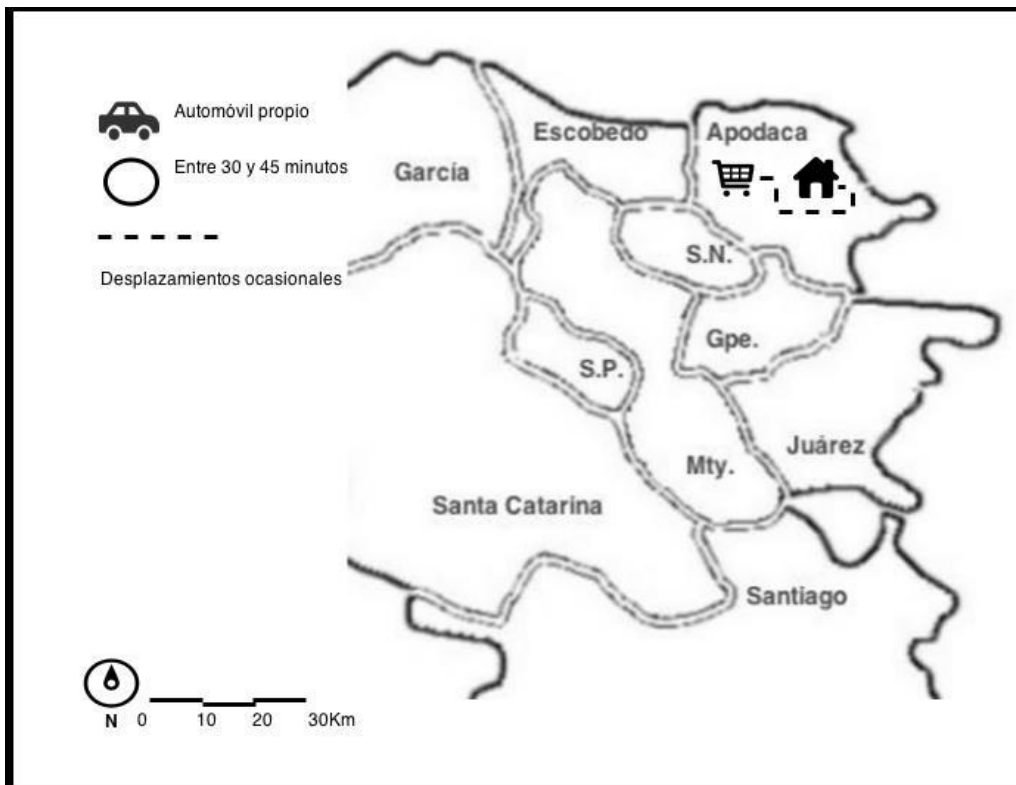
 Entre 45 y 60 minutos Más de 60 minutos**9.- ¿Considera usted que la localización de su residencia le es conveniente para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?** Sí No No sé ¿Por qué?: Porque por aquí tengo vueltas y las que no, ya estoy adaptado**10.- ¿Considera usted que su fraccionamiento se encuentra bien integrado al resto de los fraccionamientos vecinos y a su municipio?** Sí No No sé ¿Por qué?: _____**11.- ¿De ser posible cambiaría usted su lugar de residencia por uno más cercano a sus destinos cotidianos y frecuentes aunque esto representara habitar en una vivienda más pequeña o un departamento?** Sí No No sé ¿Por qué?: Por la familia de mi mujer que por aquí vive

Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México. Hogar# 3 Nombre Fam. : Alemán-Montoya
 Miembro # 1

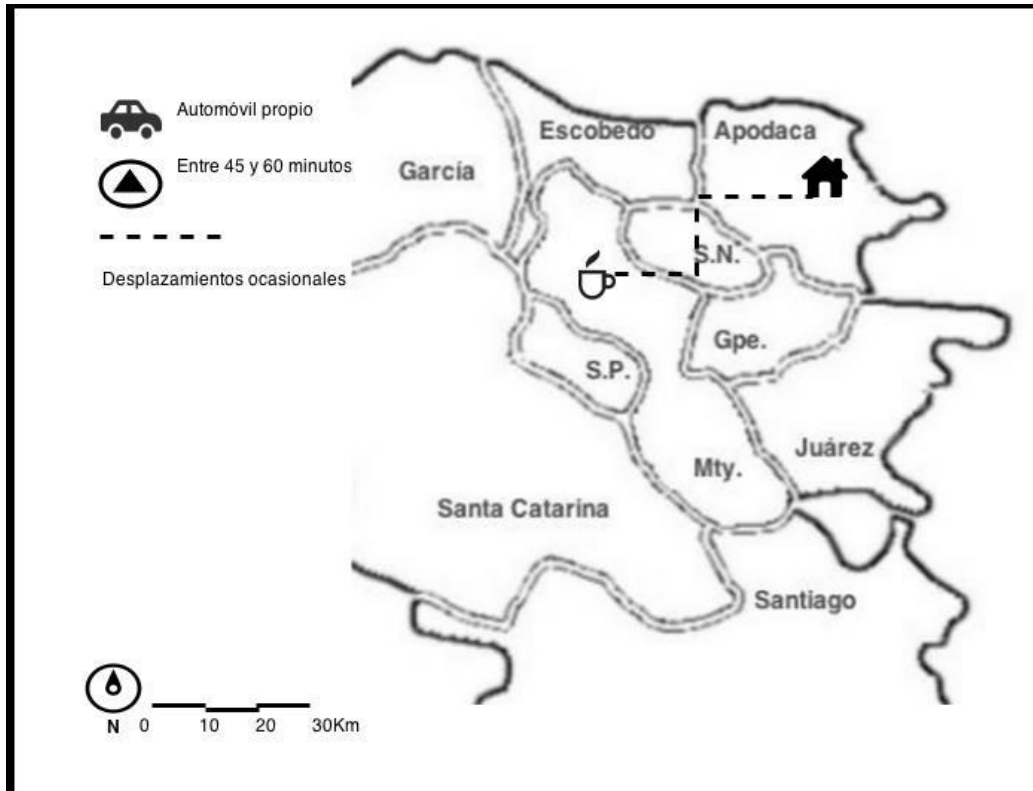
PRÁCTICAS			TRABAJO	ESTUDIOS	COMPRAS	ACT. OCIO	VISITAS FAM/AMIGOS	ACT. NIÑOS
FORMAS	FRECUENCIA	Diario	Cotidiano		N/A			
		Varios por semana	Frecuente					
		Una vez por semana						
		Menos de una vez por semana	Ocasional					
LUGAR								
FRACCIONAMIENTO (BARRIO) Y BARRIOS VECINOS	¿Dónde?							
MUNICIPIO	¿Dónde?							
ÁREA METROPOLITANA (OTRO MUNICIPIO)	¿Cuál municipio?		Monterrey			Mty.	Mty.	
MEDIO DE TRANSPORTE								
- Auto propio								
- Transporte urbano								
- A pie								
- Otro: _____								
TIEMPO								
Menos de 15 minutos								
De 15 a 30 minutos								
De 30 a 45 minutos								
De 45 a 60 minutos								
Más de 60 minutos								



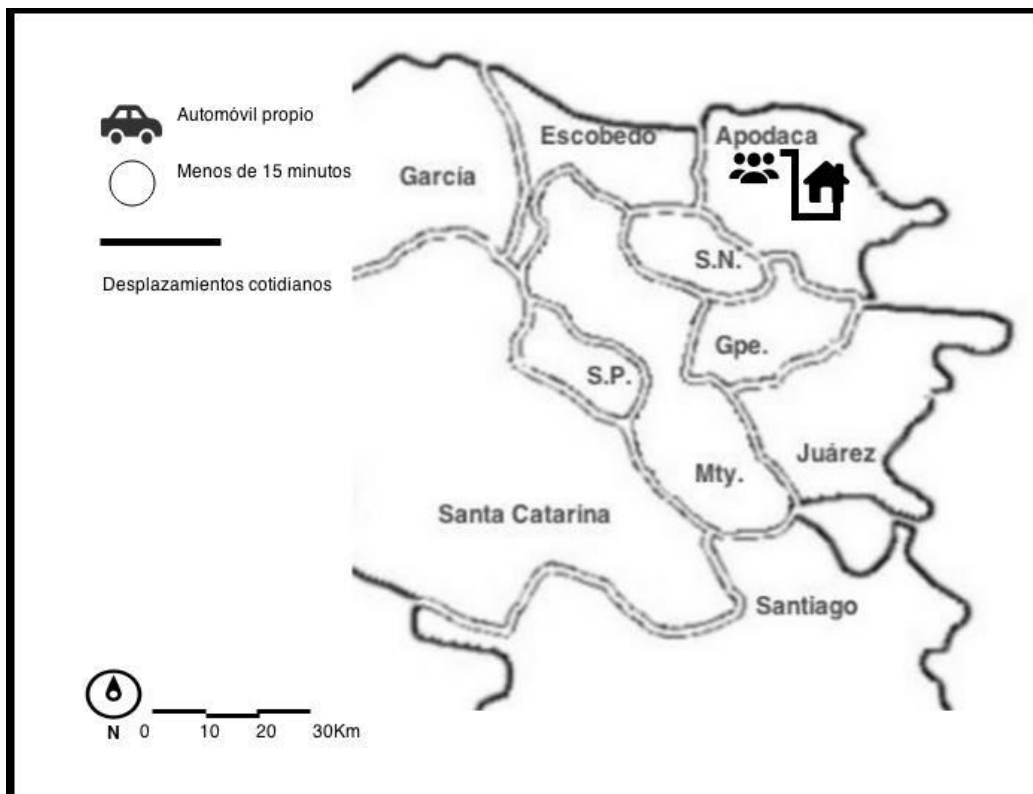
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Trabajo”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Alemán-Montoya Miembro # 1
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.



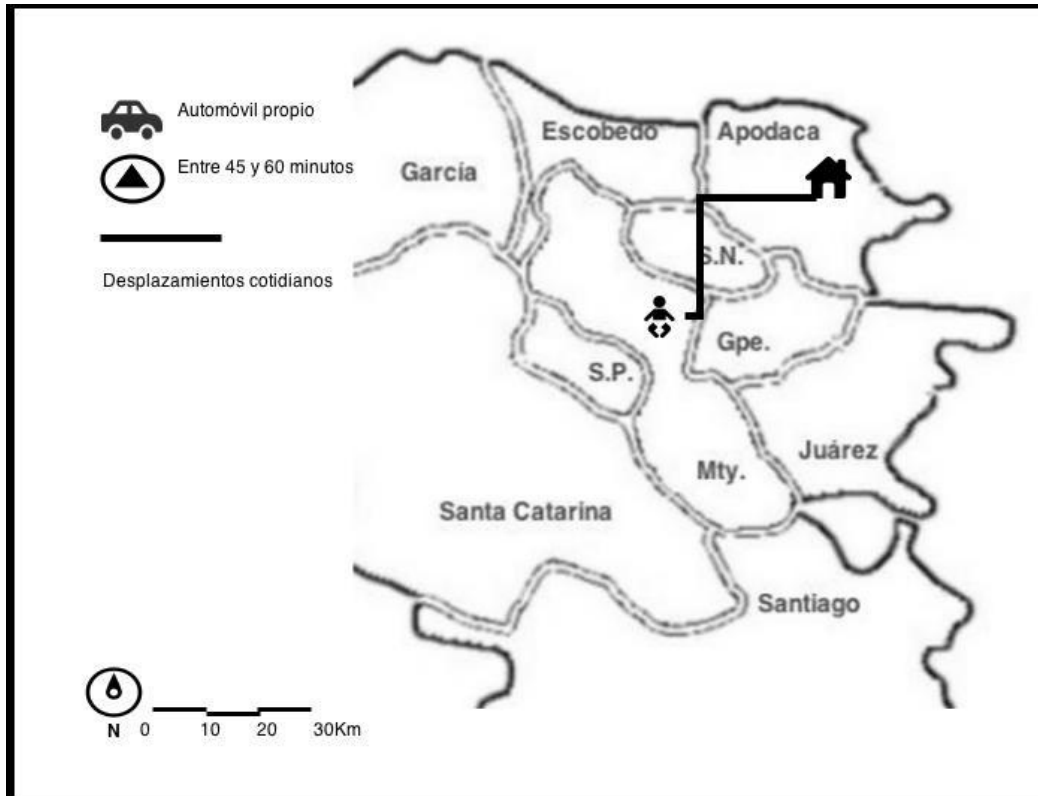
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Compras”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Alemán-Montoya Miembro # 1
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.



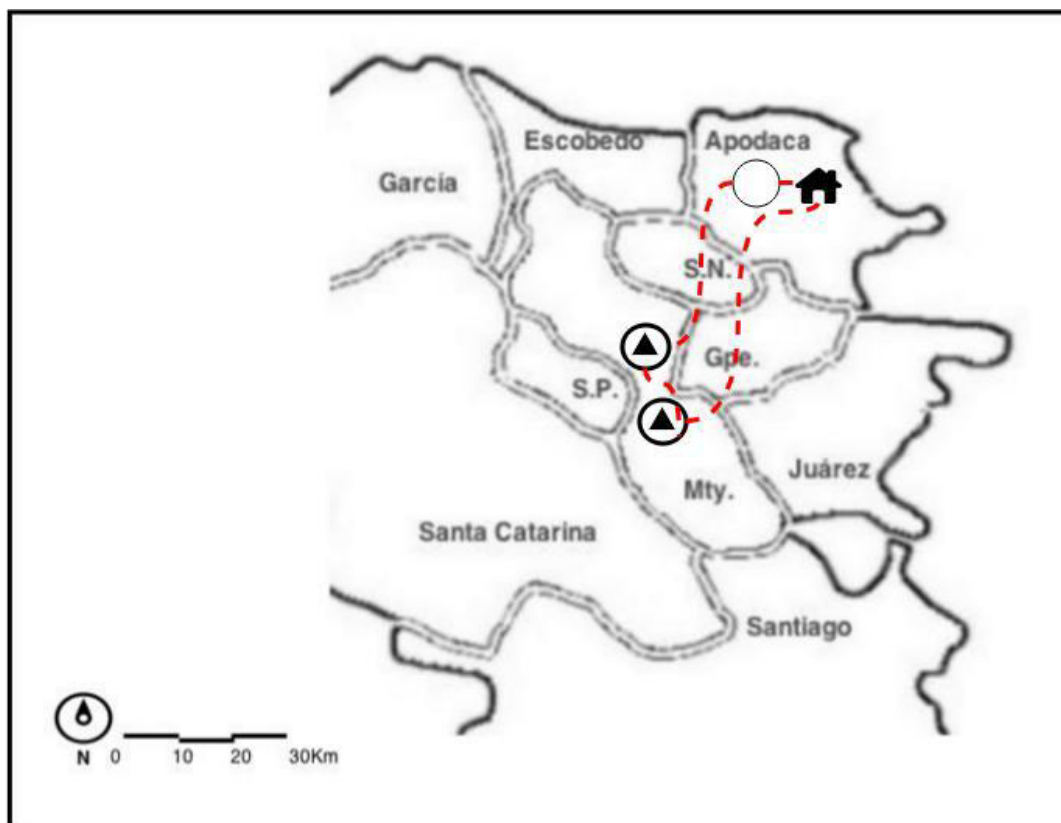
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Actividades de ocio”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Alemán-Montoya Miembro # 1
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.



“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Visitas a familiares y amigos”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Alemán-Montoya Miembro # 1
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.



“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Actividades de los niños”
Hogar# 3 Nombre Fam. : Alemán-Montoya Miembro # 1
Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.



“Mapa de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”
Hogar# 3 Nombre Fam. : Alemán-Montoya Miembro # 1
Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.

Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.**Hogar# 3 Nombre Fam.: Alemán-Montoya Miembro # 2****Género:** M **Edad:** 32**Ocupación:**
Estudiante Empleado/a Desempleado/a Jubilado/a**Situación familiar:**
Soltero/a Viudo/a**Cantidad de hijos:** 3**1.- ¿Hace cuánto tiempo es usted vecino de este fraccionamiento?**Menos de 1 año Entre 1 y 2 años Entre 2 y 3 años
(¿Cuántos años?)**2.- ¿Es usted propietario o renta su vivienda?**Propietario **3.- De ser propietario, ¿Por qué medio adquirió usted su vivienda?**Crédito bancario o financiero Crédito INFONAVIT (Programas de gobierno)
Ahorros personales
Otro o combinación de varias de estas opciones:**4.- ¿Cuál es la razón principal por la que usted ha decidido habitar en este fraccionamiento?**Familia Precio Seguridad Tipos de casas
Equipamientos y servicios
Otros: Por mi familia**5.- ¿Principalmente qué medio de transporte utiliza para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?** Transporte público A pie Otro: El de mi esposo**6.- ¿Considera usted que su fraccionamiento cuenta con un buen servicio de transporte público?** No No sé ¿Por qué?: _____**7.- ¿Considera usted que sus desplazamientos cotidianos y frecuentes representan una dificultad en cuanto al esfuerzo y tiempo invertido?** No ¿Por qué?: Porque no siempre tengo el carro y a veces tengo que caminar

8.- ¿Generalmente cuánto tarda en llegar a sus destinos cotidianos y frecuentes (trabajo, escuela, etc.)?

Menos de 15 minutos Entre 15 y 30 minutos Entre 30 y 45 minutos
 Entre 45 y 60 minutos
 Más de 60 minutos

9.- ¿Considera usted que la localización de su residencia le es conveniente para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?

Sí No No sé ¿Por qué?: Porque mi familia aquí vive cerca

10.- ¿Considera usted que su fraccionamiento se encuentra bien integrado al resto de los fraccionamientos vecinos y a su municipio?

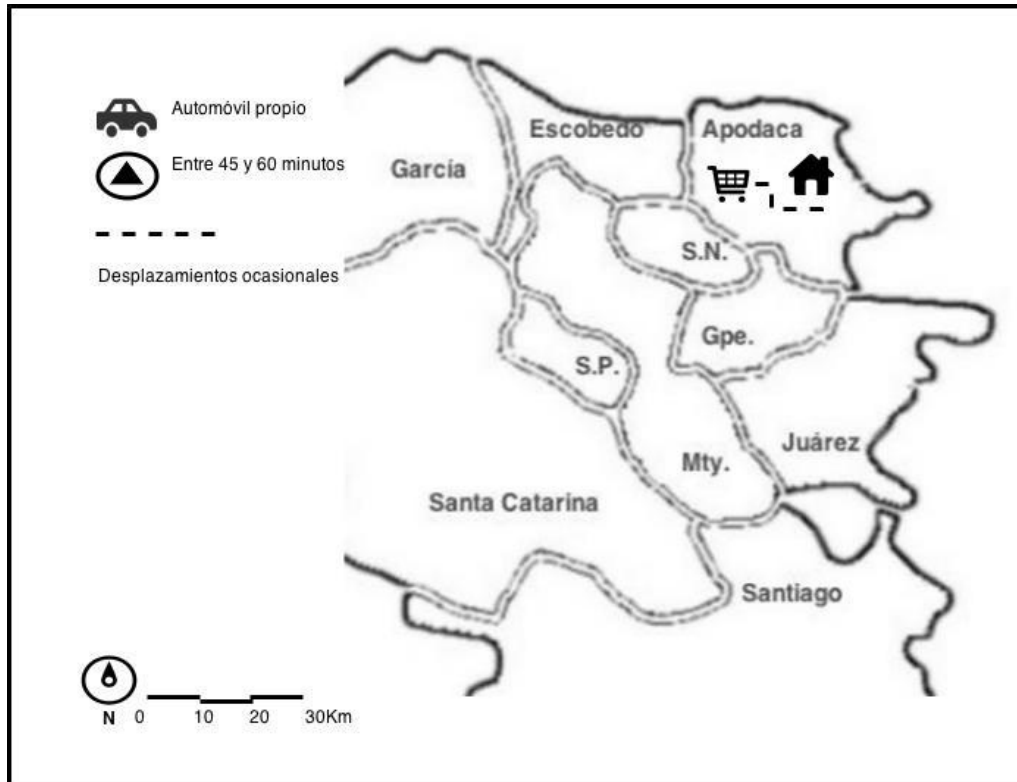
Sí No No sé ¿Por qué?: _____

11.- ¿De ser posible cambiaría usted su lugar de residencia por uno más cercano a sus destinos cotidianos y frecuentes aunque esto representara habitar en una vivienda más pequeña o un departamento?

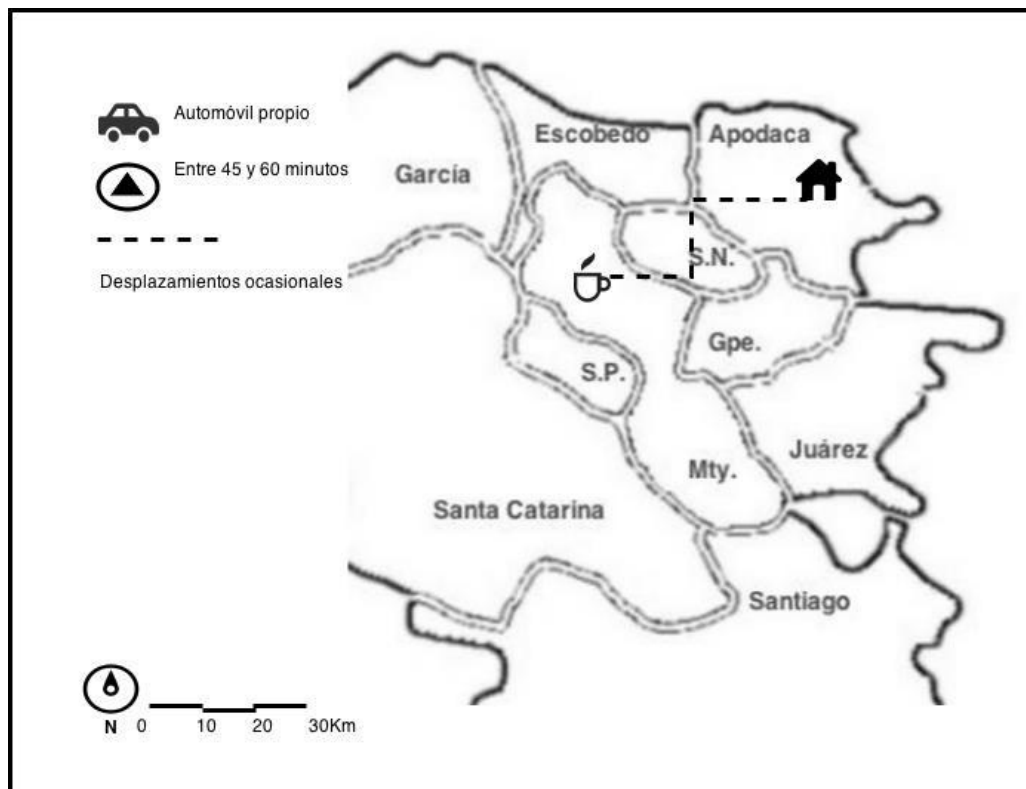
Sí No No sé ¿Por qué?: Por mi familia

Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México. Hogar# 3 Nombre Fam. : Alemán-Montoya
 Miembro # 2

PRÁCTICAS			TRABAJO	ESTUDIOS	COMPRAS	ACT. OCIO	VISITAS FAM/AMIGOS	ACT. NIÑOS
FORMAS	F R E C U E N C I A	Diario	Cotidiano	N/A	N/A			
		Varios por semana	Frecuente					
		Una vez por semana						
		Menos de una vez por semana	Ocasional					
LUGAR								
FRACCIONAMIENTO (BARRIO) Y BARRIOS VECINOS	¿Dónde?							
MUNICIPIO	¿Dónde?							
ÁREA METROPOLITANA (OTRO MUNICIPIO)	¿Cuál municipio?					Mty.		Mty.
MEDIO DE TRANSPORTE								
- Auto propio								
- Transporte urbano								
- A pie								
- Otro: _____								
TIEMPO								
Menos de 15 minutos								
De 15 a 30 minutos								
De 30 a 45 minutos								
De 45 a 60 minutos								
Más de 60 minutos								



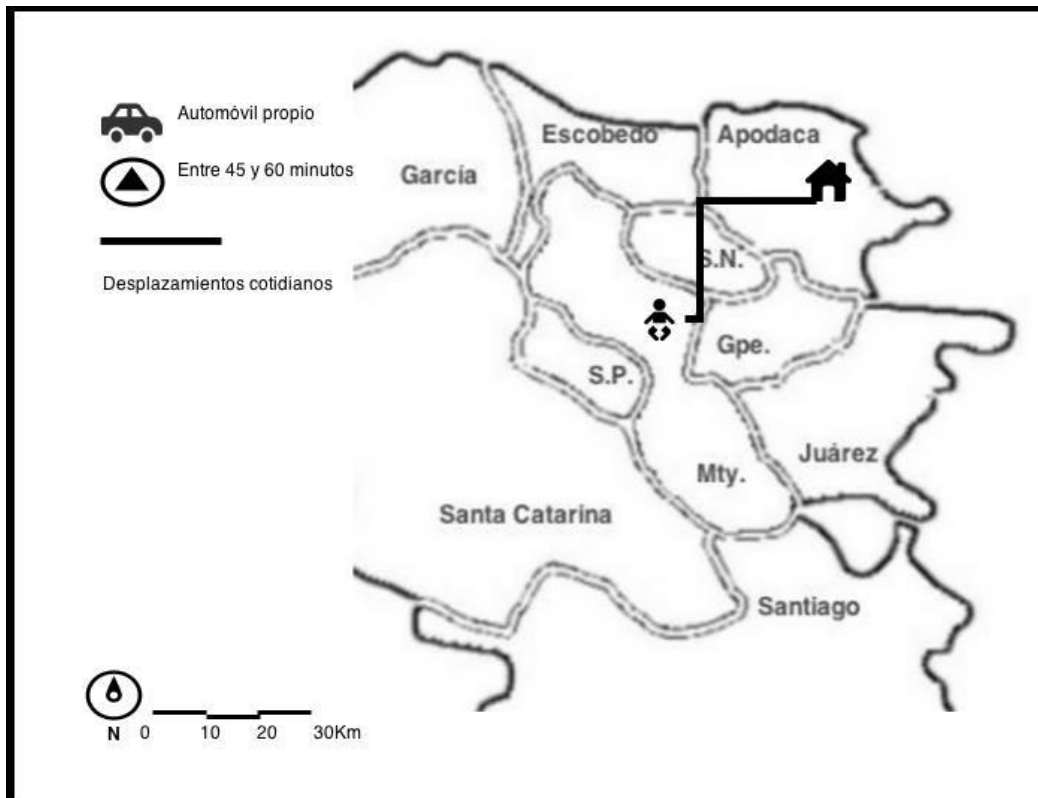
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Compras”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Alemán-Montoya Miembro # 2
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.



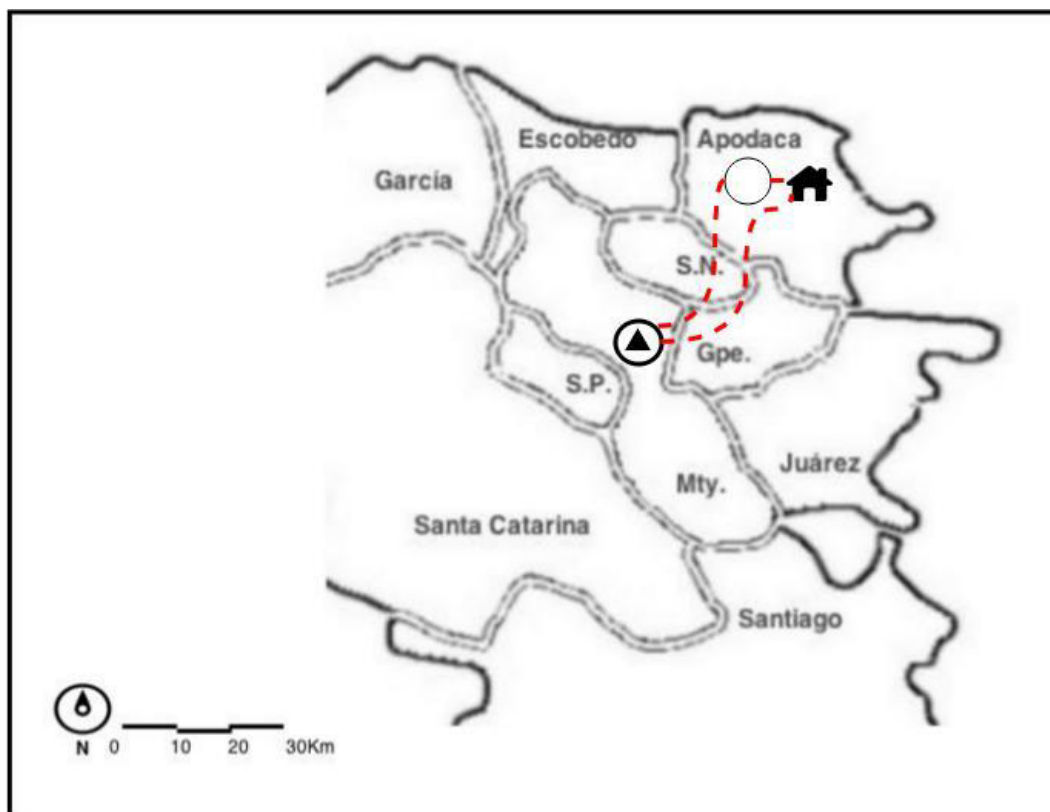
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Actividades de ocio”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Alemán-Montoya Miembro # 2
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.



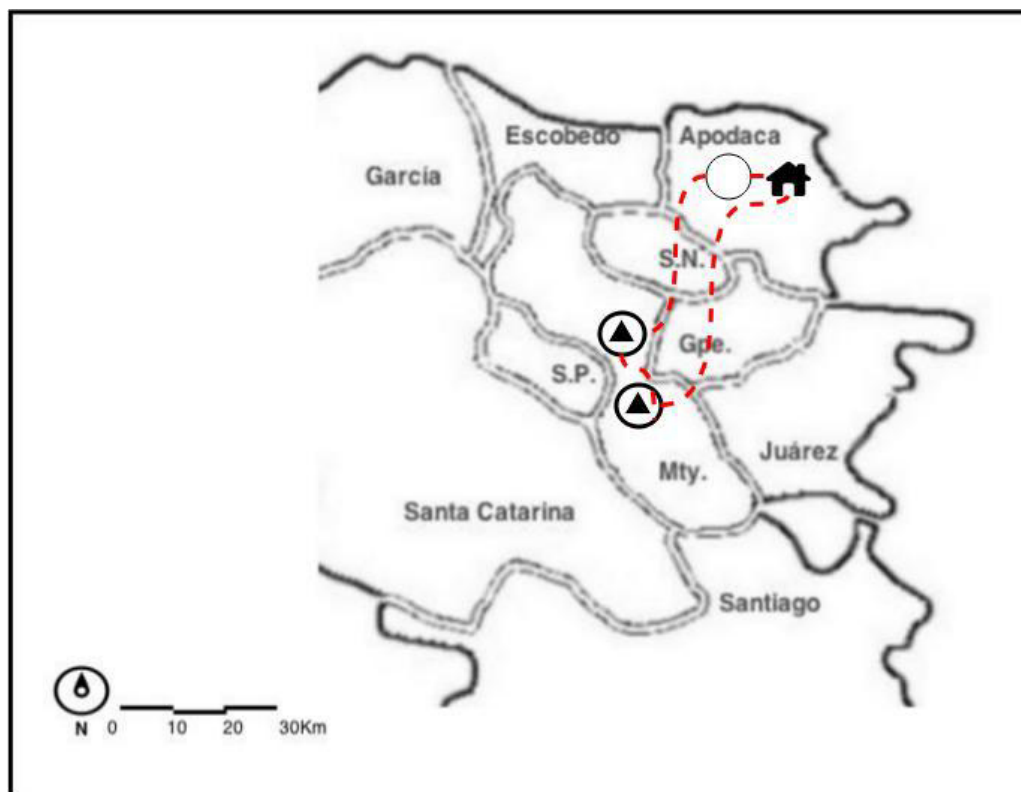
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Visitas a familiares y amigos”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Alemán-Montoya Miembro # 2
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.



“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Actividades de los niños”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Alemán-Montoya Miembro # 2
 Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.



“Mapa de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”
Hogar# 3 Nombre Fam. : Alemán-Montoya Miembro # 2
Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.



“Mapa familiar de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”

Hogar# 3 Nombre Fam. : Alemán-Montoya
Colonia Santa Rosa, Apodaca N.L., México.

8.2 Análisis y mapas completos de hogares del AMP

Comuna de Puyloubier, Aix-Marseille-Provence, Francia.

Hogar # 1

Nombre Fam. : Bertoni

Perfil del hogar:

- Residencia en la zona de más de 3 años.
- Número de miembros del hogar: 1
- Número de miembros analizados para prácticas de movilidad: 1 Adulto
- Adulto de 42 años de edad.
- Ocupación: empleado.
- Propietario de la vivienda adquirida por medio de crédito bancario.
- Motivo principal de la decisión de compra de residencia: localización, calma y contacto con la naturaleza.
- Medio de transporte utilizado mayormente: automóvil propio.
- Residente declara no tener intención de cambiar de lugar de residencia debido a la comodidad que siente en su residencia actual.

Comuna de Puyloubier, Aix-Marseille-Provence, Francia.**Hogar# 1 Nombre Fam.: Bertoni****Miembro # 1****Género:**

F

 M**Edad:** 42**Ocupación:**

Estudiante

 Empleado/a

Desempleado/a

Ama de casa

Jubilado/a

Situación familiar: Soltero/a

Casado/a

Viudo/a

Cantidad de hijos: 0**1.- ¿Hace cuánto tiempo es usted vecino de este fraccionamiento?**

Menos de 1 año

Entre 1 y 2 años

Entre 2 y 3 años

 Más de 3 años(¿Cuántos años?) 4**2.- ¿Es usted propietario o renta su vivienda?** Propietario

Renta

3.- De ser propietario, ¿Por qué medio adquirió usted su vivienda? Crédito bancario o financiero

Crédito INFONAVIT (Programas de gobierno)

Ahorros personales

Otro o combinación de varias de estas opciones:

4.- ¿Cuál es la razón principal por la que usted ha decidido habitar en este fraccionamiento?

Familia

Precio

Seguridad

 Localización

Tipos de casas

Equipamientos y servicios

Otros: Principalmente por la calma y por el contacto con la naturaleza**5.- ¿Principalmente qué medio de transporte utiliza para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?** Auto propio

Transporte público

A pie

Otro:

6.- ¿Considera usted que su fraccionamiento cuenta con un buen servicio de transporte público? Sí

No

No sé

¿Por qué?: _____

7.- ¿Considera usted que sus desplazamientos cotidianos y frecuentes representan una dificultad en cuanto al esfuerzo y tiempo invertido?

Sí

 No

¿Por qué?: _____

8.- ¿Generalmente cuánto tarda en llegar a sus destinos cotidianos y frecuentes (trabajo, escuela, etc.)?

Menos de 15 minutos

Entre 15 y 30 minutos

 Entre 30 y 45 minutos

Entre 45 y 60 minutos

Más de 60 minutos

9.- ¿Considera usted que la localización de su residencia le es conveniente para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes? Sí No No sé ¿Por qué?:**10.- ¿Considera usted que su fraccionamiento se encuentra bien integrado al resto de los fraccionamientos vecinos y a su municipio?** Sí No No sé ¿Por qué?: _____**11.- ¿De ser posible cambiaría usted su lugar de residencia por uno más cercano a sus destinos cotidianos y frecuentes aunque esto representara habitar en una vivienda más pequeña o un departamento?**Sí No No sé ¿Por qué?: Por la comodidad de vivir cerca de la naturaleza y la calma

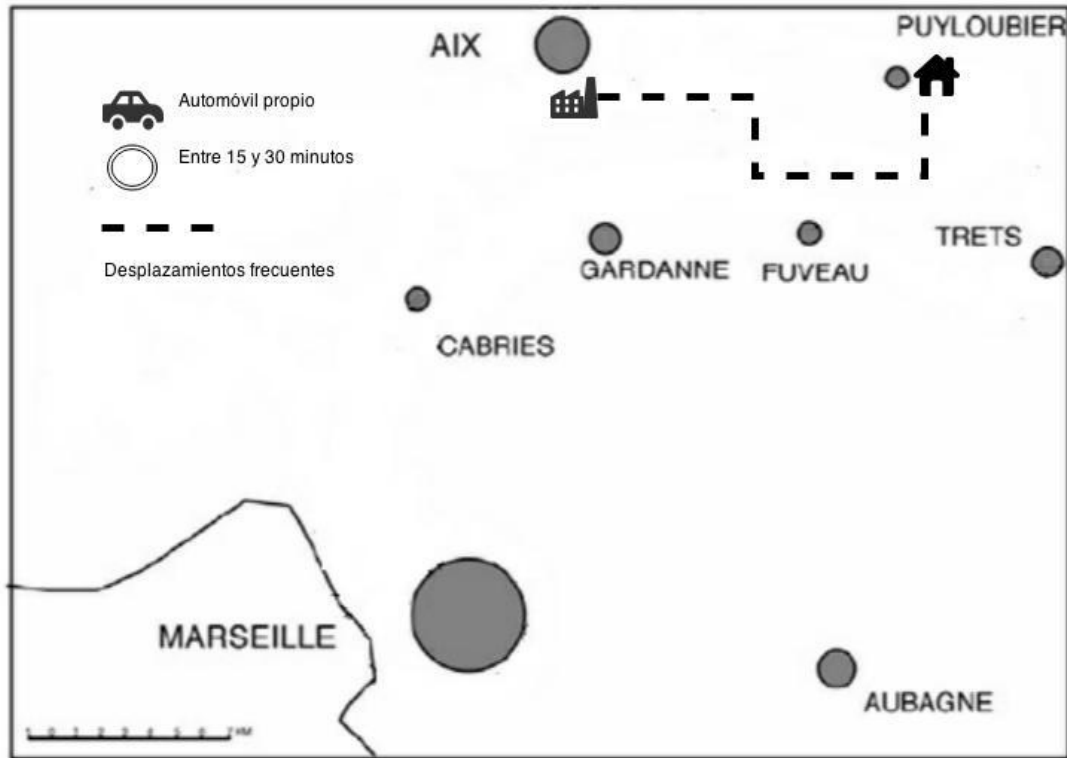
Comuna de Puyloubier, AMP, Francia.

Hogar# 1

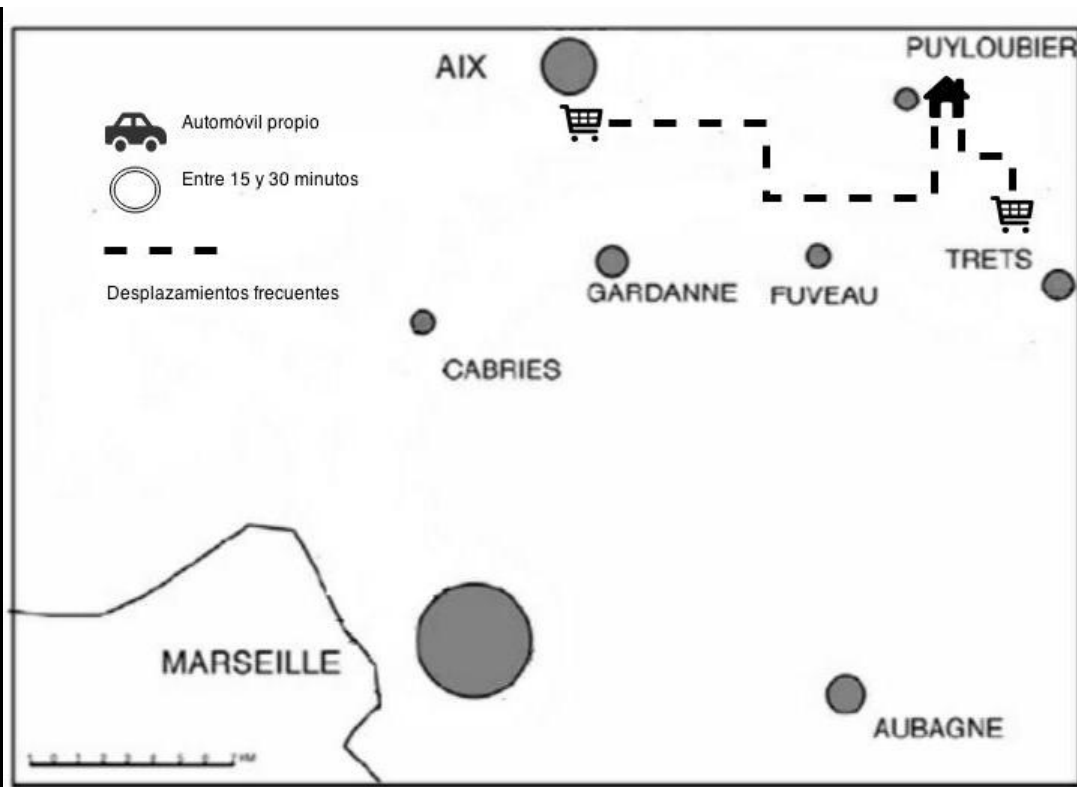
Nombre Fam. : Bertoni

Miembro # 1

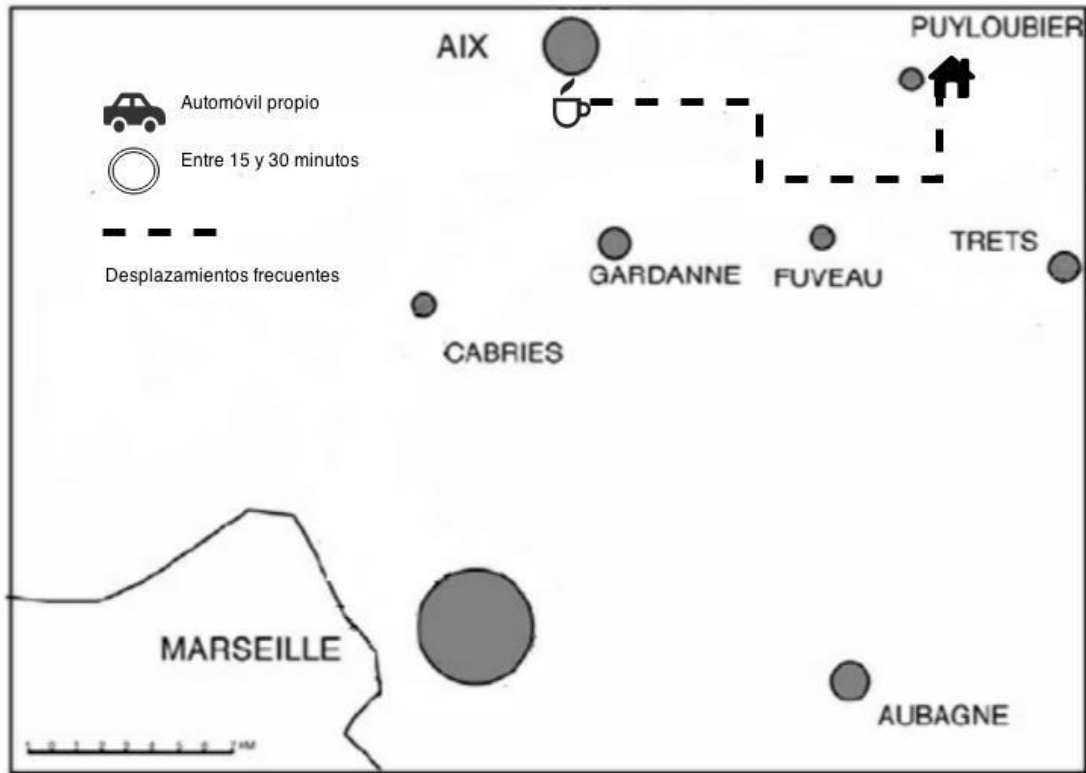
PRÁCTICAS			TRABAJO	ESTUDIOS	COMPRAS	ACT. OCIO	VISITAS FAM/AMIGOS	ACT. NIÑOS
FORMAS	FRECUENCIA	Diario	Cotidiano		N/A			N/A
		Varios por semana	Frecuente					
		Una vez por semana						
		Menos de una vez por semana	Ocasional					
LUGAR								
FRACCIONAMIENTO (BARRIO) Y BARRIOS VECINOS		¿Dónde?						
MUNICIPIO		¿Dónde?						
ÁREA METROPOLITANA (OTRO MUNICIPIO)		¿Cuál municipio?		Aix		Aix & otras comunas vecinas (Trets)	Aix	Aix
MEDIO DE TRANSPORTE								
- Auto propio								
- Transporte urbano								
- A pie								
- Otro: _____								
TIEMPO								
Menos de 15 minutos								
De 15 a 30 minutos								
De 30 a 45 minutos								
De 45 a 60 minutos								
Más de 60 minutos								



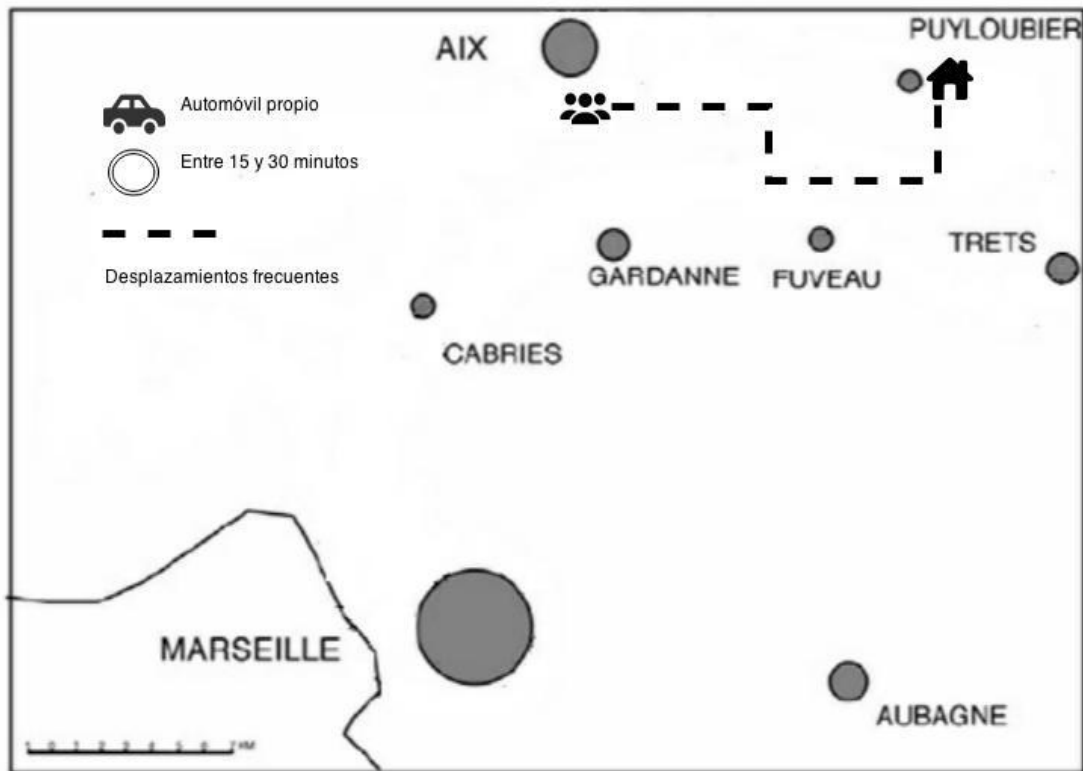
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Trabajo”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Bertoni Miembro # 1
 Comuna de Puylobier, Aix-Marseille-Provence, Francia.



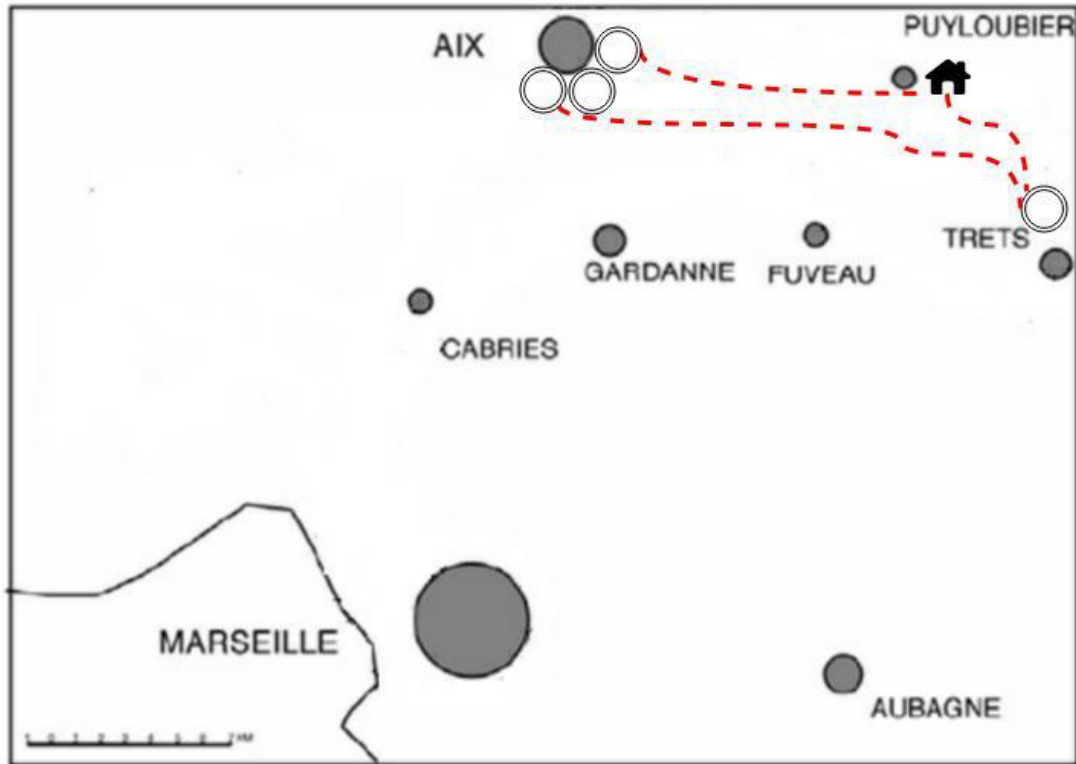
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Compras”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Bertoni Miembro # 1
 Comuna de Puylobier, Aix-Marseille-Provence, Francia.



“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Actividades de ocio”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Bertoni Miembro # 1
 Comuna de Puylobier, Aix-Marseille-Provence, Francia.



“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Actividades de ocio”
 Hogar# 1 Nombre Fam. : Bertoni Miembro # 1
 Comuna de Puylobier, Aix-Marseille-Provence, Francia.



“Mapa familiar de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”

Hogar# 1 Nombre Fam. : Bertoni
Comuna de Puylobier, Aix-Marseille-Provence, Francia.

Comuna de Puyloubier, Aix-Marseille-Provence, Francia.

Hogar # 2

Nombre Fam. : Solomides

Perfil del hogar:

- Residencia en la zona de 1 año.
- Número de miembros del hogar: 1
- Número de miembros analizados para prácticas de movilidad: 1 Adulto
- Adulto de 51 años de edad.
- Ocupación: empleado (trabaja desde su hogar).
- Vivienda en renta.
- Motivo principal de la decisión de compra de residencia: localización, calma y belleza del entorno.
- Medio de transporte utilizado mayormente: automóvil propio.
- Residente declara no tener intención cambiar de lugar de residencia debido a la comodidad que siente en su residencia actual.
- La principal particularidad de este hogar es el hecho de generar pocos desplazamientos cotidianos y frecuentes ligados a actividades laborales ya que realiza su trabajo desde el hogar.

Comuna de Puyloubier, Aix-Marseille-Provence, Francia.**Hogar# 2 Nombre Fam.: Solomides Miembro # 1****Género:** F M **Edad:** 51**Ocupación:**
Estudiante Empleado/a Desempleado/a Ama de casa Jubilado/a**Situación familiar:**
 Soltero/a Casado/a Viudo/a**Cantidad de hijos:** 0**1.- ¿Hace cuánto tiempo es usted vecino de este fraccionamiento?**
Menos de 1 año Entre 1 y 2 años Entre 2 y 3 años Más de 3 años
(¿Cuántos años?)**2.- ¿Es usted propietario o renta su vivienda?**
Propietario Renta**3.- De ser propietario, ¿Por qué medio adquirió usted su vivienda?**
Crédito bancario o financiero Crédito INFONAVIT (Programas de gobierno)
Ahorros personales
Otro o combinación de varias de estas opciones:**4.- ¿Cuál es la razón principal por la que usted ha decidido habitar en este fraccionamiento?**
Familia Precio Seguridad Localización Tipos de casas
Equipamientos y servicios
Otros: La calma y la belleza**5.- ¿Principalmente qué medio de transporte utiliza para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?**
 Auto propio Transporte público A pie Otro:**6.- ¿Considera usted que su fraccionamiento cuenta con un buen servicio de transporte público?**
Sí No No sé ¿Por qué?: La mala frecuencia**7.- ¿Considera usted que sus desplazamientos cotidianos y frecuentes representan una dificultad en cuanto al esfuerzo y tiempo invertido?**
Sí No ¿Por qué?:

8.- ¿Generalmente cuánto tarda en llegar a sus destinos cotidianos y frecuentes (trabajo, escuela, etc.)?

Menos de 15 minutos Entre 15 y 30 minutos Entre 30 y 45 minutos
Entre 45 y 60 minutos
Más de 60 minutos

9.- ¿Considera usted que la localización de su residencia le es conveniente para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?

Sí No No sé ¿Por qué?:

10.- ¿Considera usted que su fraccionamiento se encuentra bien integrado al resto de los fraccionamientos vecinos y a su municipio?

Sí No No sé ¿Por qué?: _____

11.- ¿De ser posible cambiaría usted su lugar de residencia por uno más cercano a sus destinos cotidianos y frecuentes aunque esto representara habitar en una vivienda más pequeña o un departamento?

Sí No No sé ¿Por qué?:

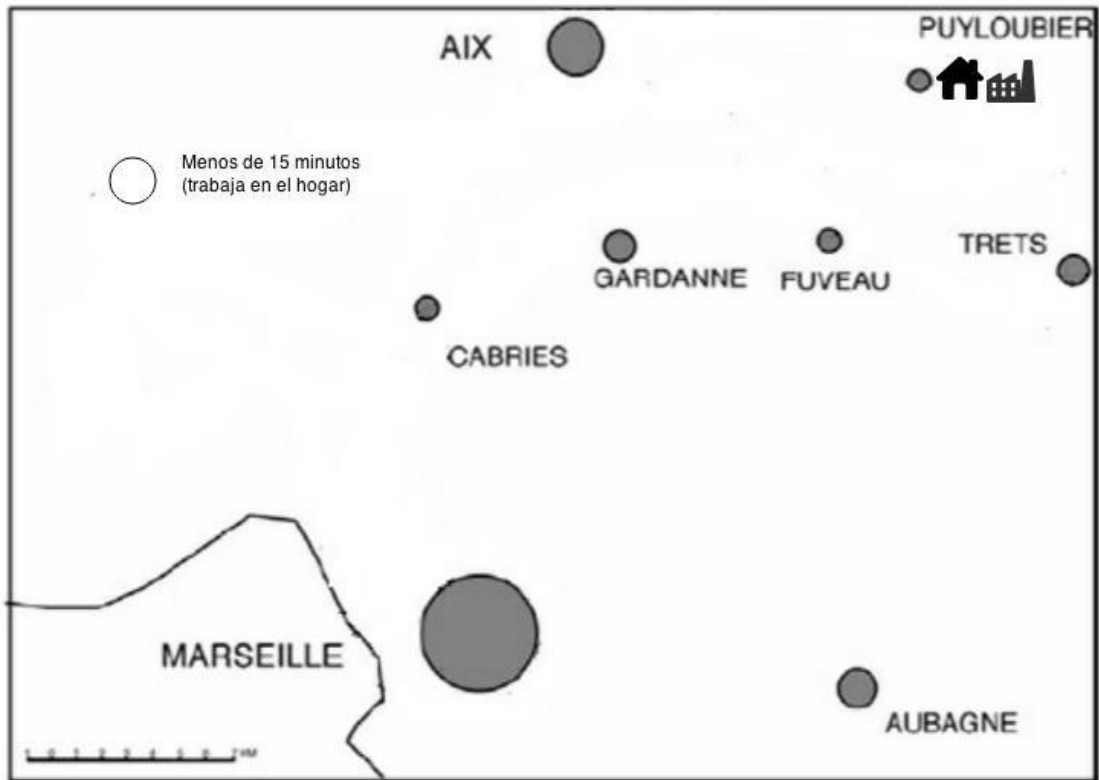
Comuna de Puylobrier, AMP , Francia .
1

Hogar# 2

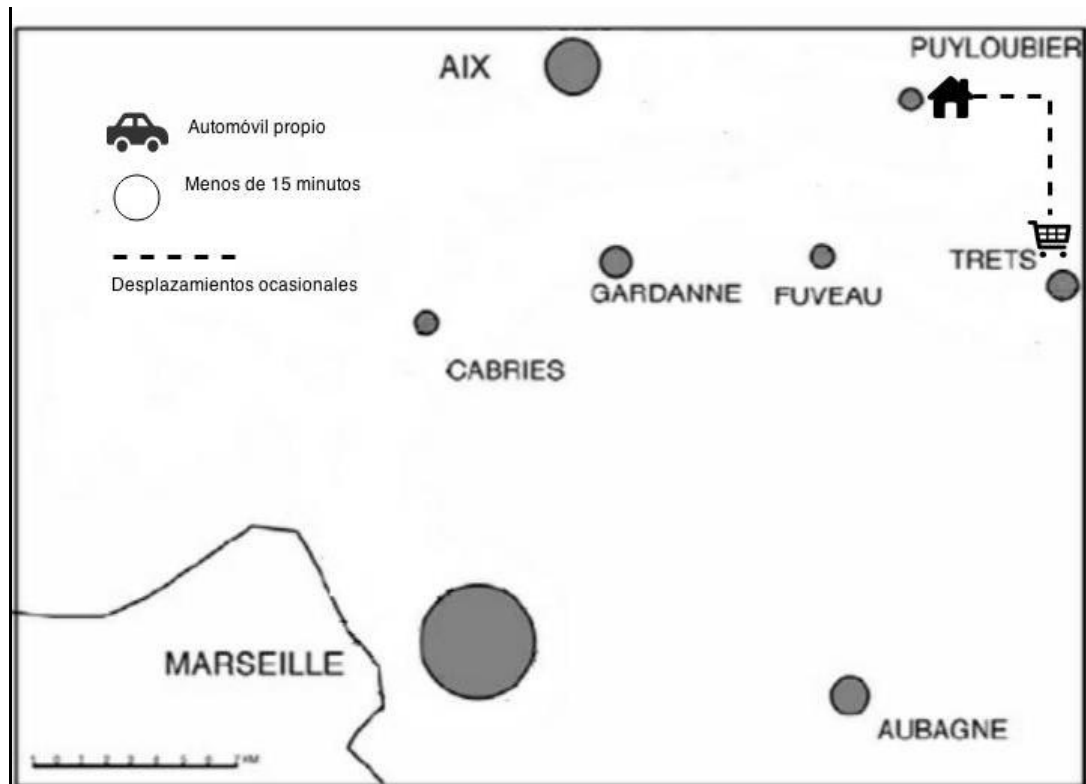
Nombre Fam. :Solomides

Miembro

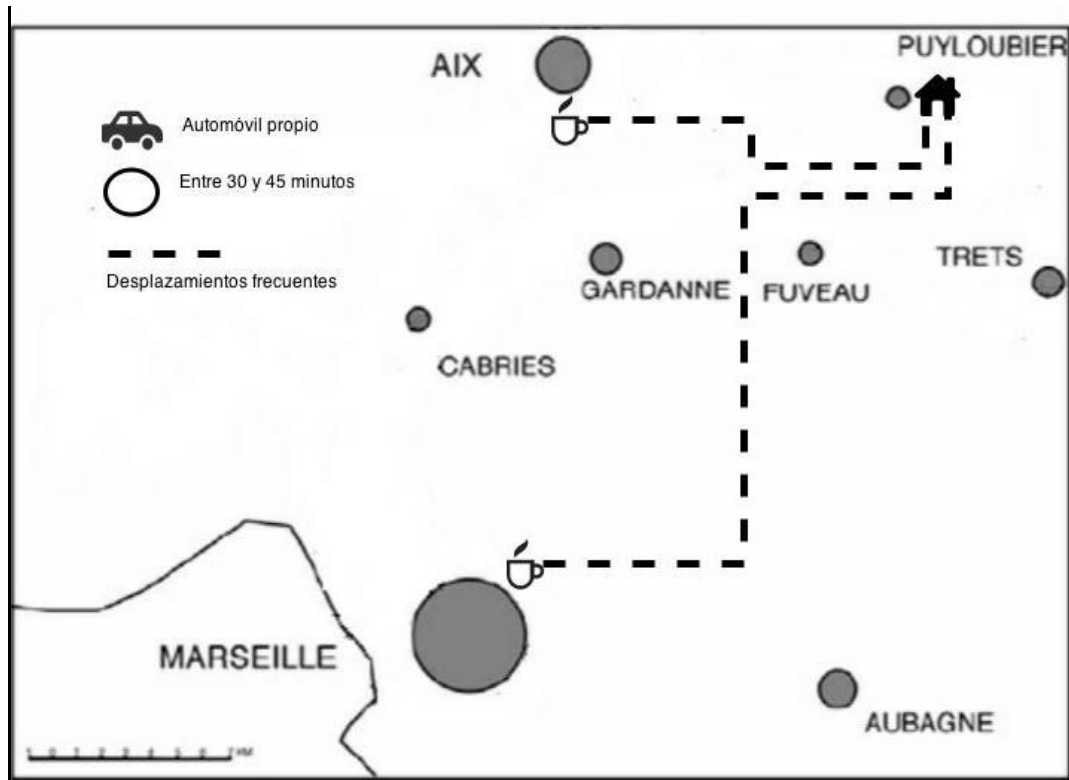
PRÁCTICAS			TRABAJO	ESTUDIOS	COMPRAS	ACT. OCIO	VISITAS FAM/AMIGOS	ACT. NIÑOS
FORMAS	F R E C U E N C I A	Diario	Cotidiano		N/A			N/A
		Varios por semana	Frecuente					
		Una vez por semana						
		Menos de una vez por semana	Ocasional					
LUGAR								
FRACCIONAMIENTO (BARRIO) Y BARRIOS VECINOS	¿Dónde?		En casa					
MUNICIPIO	¿Dónde?							
ÁREA METROPOLITANA (OTRO MUNICIPIO)	¿Cuál municipio?				Trets	Aix & Marseille	Aix & Marseille	
MEDIO DE TRANSPORTE								
- Auto propio								
- Transporte urbano								
- A pie								
- Otro: _____								
TIEMPO								
Menos de 15 minutos								
De 15 a 30 minutos								
De 30 a 45 minutos								
De 45 a 60 minutos								
Más de 60 minutos								



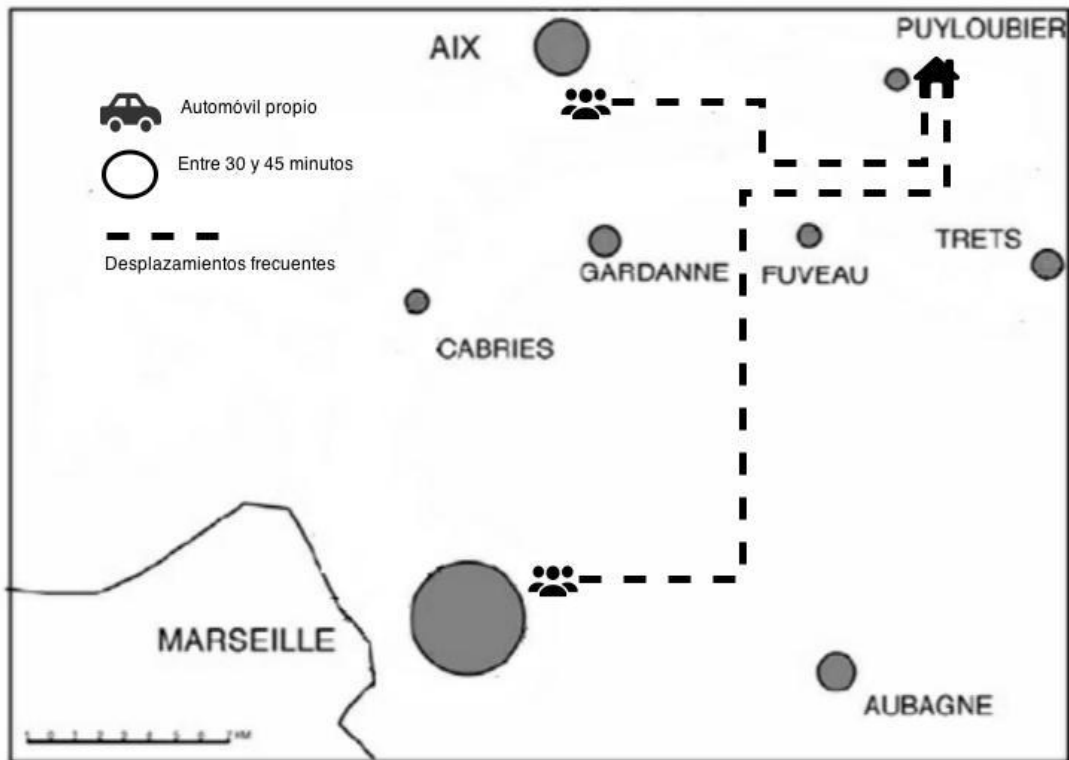
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Trabajo”
 Hogar# 2 Nombre Fam. : Solomides Miembro # 1
 Comuna de Puylobier, Aix-Marseille-Provence, Francia.



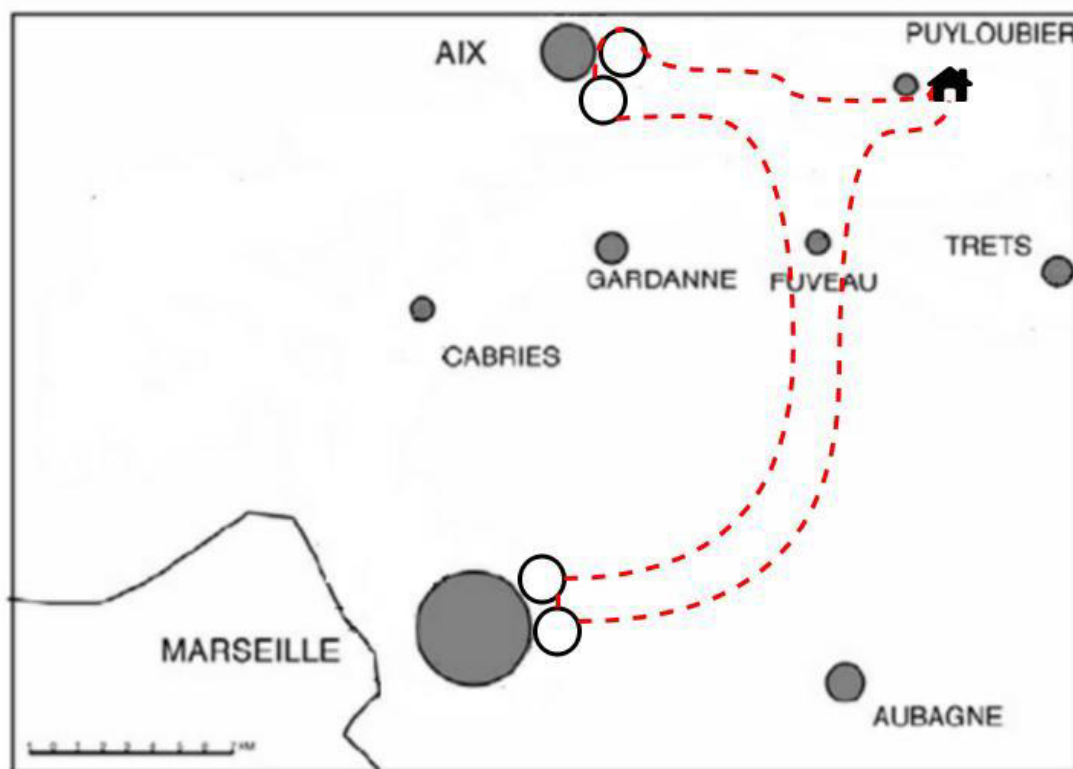
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Trabajo”
 Hogar# 2 Nombre Fam. : Solomides Miembro # 1
 Comuna de Puylobier, Aix-Marseille-Provence, Francia.



“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Actividades de ocio”
 Hogar# 2 Nombre Fam. : Solomides Miembro # 1
 Comuna de Puylobier, Aix-Marseille-Provence, Francia.



“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Visitas a familiares y amigos”
 Hogar# 2 Nombre Fam. : Solomides Miembro # 1
 Comuna de Puylobier, Aix-Marseille-Provence, Francia.



“Mapa familiar de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”

Hogar# 2 Nombre Fam. : Solomides
Comuna de Puylobier, Aix-Marseille-Provence, Francia.

Comuna de Puyloubier, Aix-Marseille-Provence, Francia.

Hogar # 3

Nombre Fam. : Mognetti

Perfil del hogar:

- Residencia en la zona de más de 50 años.
- Número de miembros del hogar: 2
- Número de miembros analizados para prácticas de movilidad: 2 Adultos
- Pareja de 68 y 66 años de edad.
- La ocupación de uno de los miembros es empleado y el otro miembro es ama de casa retirada de su empleo.
- Propietario de la vivienda adquirida por herencia familiar.
- Motivo principal de la decisión de compra de residencia: familia.
- El medio de transporte utilizado mayormente es el automóvil propio y eventualmente el transporte público urbano.
- Ambos residentes declaran no tener intención de cambiar de lugar de residencia debido a la comodidad que siente en su residencia actual por los buenos servicios urbanos con los que cuentan y por el apego familiar principalmente.

Comuna de Puyloubier, Aix-Marseille-Provence, Francia.**Hogar# 3 Nombre Fam.: Mognetti****Miembro # 1****Género:**

F

M

Edad: 68**Ocupación:**

Estudiante

 Empleado/a

Desempleado/a

Ama de casa

Jubilado/a

Situación familiar:

Soltero/a

 Casado/a

Viudo/a

Cantidad de hijos: 1**1.- ¿Hace cuánto tiempo es usted vecino de este fraccionamiento?**

Menos de 1 año

Entre 1 y 2 años

Entre 2 y 3 años

 Más de 3 años

(¿Cuántos años?)

Toda mi vida**2.- ¿Es usted propietario o renta su vivienda?** Propietario

Renta

3.- De ser propietario, ¿Por qué medio adquirió usted su vivienda?

Crédito bancario o financiero

Crédito INFONAVIT (Programas de gobierno)

Ahorros personales

Otro o combinación de varias de estas opciones: Herencia familiar**4.- ¿Cuál es la razón principal por la que usted ha decidido habitar en este fraccionamiento?**

Familia

Precio

Seguridad

 Localización

Tipos de casas

Equipamientos y servicios

Otros: La familia**5.- ¿Principalmente qué medio de transporte utiliza para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?** Auto propio

Transporte público

A pie

Otro:

6.- ¿Considera usted que su fraccionamiento cuenta con un buen servicio de transporte público?

Sí

 No

No sé

¿Por qué?: Buen servicio**7.- ¿Considera usted que sus desplazamientos cotidianos y frecuentes representan una dificultad en cuanto al esfuerzo y tiempo invertido?**

Sí

 No

¿Por qué?:

8.- ¿Generalmente cuánto tarda en llegar a sus destinos cotidianos y frecuentes (trabajo, escuela, etc.)?

Menos de 15 minutos Entre 15 y 30 minutos Entre 30 y 45 minutos
Entre 45 y 60 minutos
Más de 60 minutos

9.- ¿Considera usted que la localización de su residencia le es conveniente para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?

Sí No No sé ¿Por qué?:

10.- ¿Considera usted que su fraccionamiento se encuentra bien integrado al resto de los fraccionamientos vecinos y a su municipio?

Sí No No sé ¿Por qué?: _____

11.- ¿De ser posible cambiaría usted su lugar de residencia por uno más cercano a sus destinos cotidianos y frecuentes aunque esto representara habitar en una vivienda más pequeña o un departamento?

Sí No No sé ¿Por qué?: Por el apego familiar

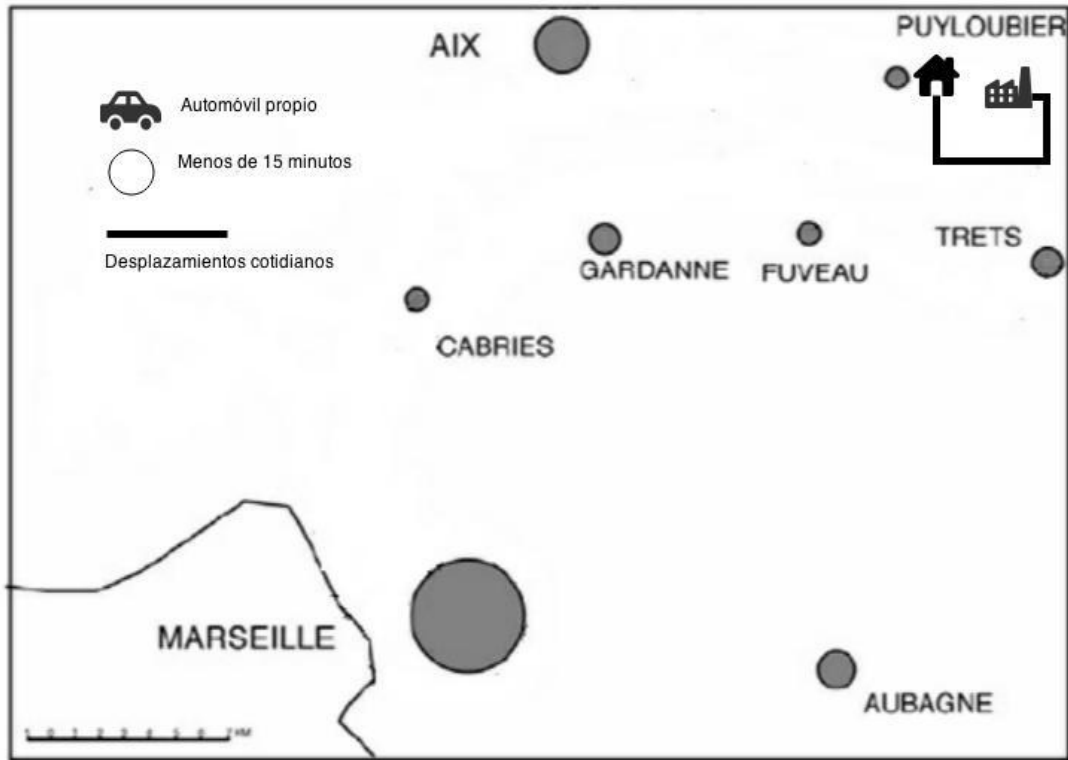
Comuna de Puyloubier, AMP , Francia .
1

Hogar# 3

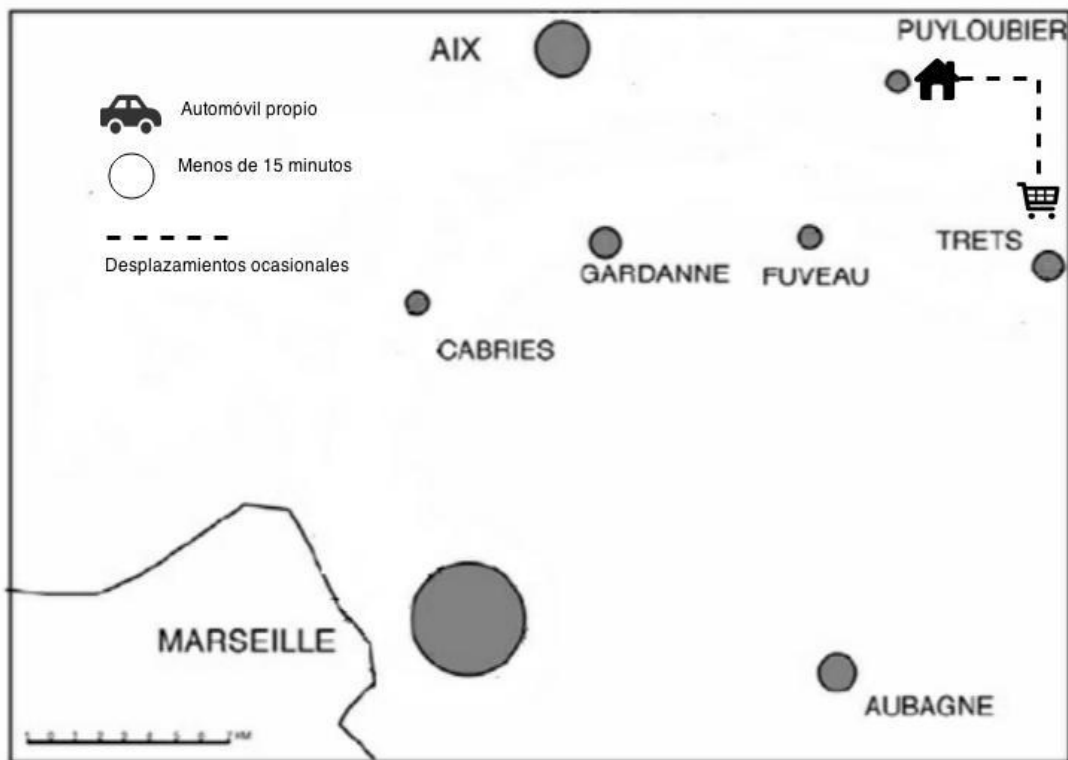
Nombre Fam. : Mognetti

Miembro

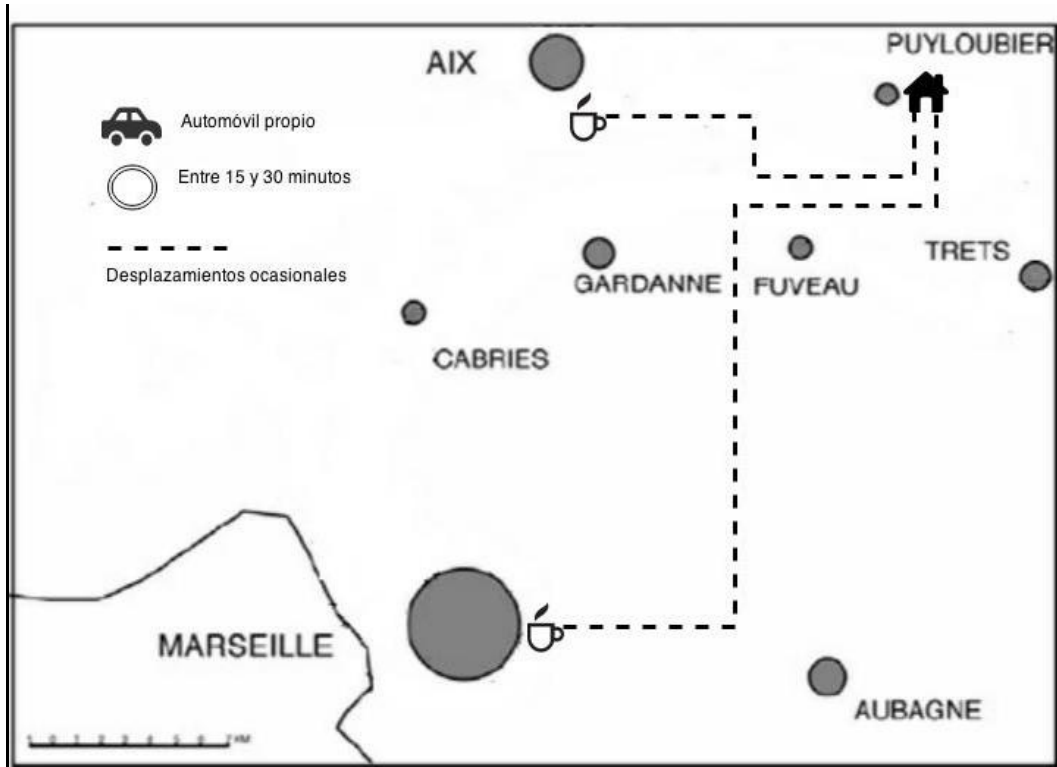
PRÁCTICAS			TRABAJO	ESTUDIOS	COMPRAS	ACT. OCIO	VISITAS FAM/AMIGOS	ACT. NIÑOS
FORMAS	F R E C U E N C I A	Diario	Cotidiano		N/A			N/A
		Varios por semana	Frecuente					
		Una vez por semana						
		Menos de una vez por semana	Ocasional					
LUGAR								
FRACCIONAMIENTO (BARRIO) Y BARRIOS VECINOS	¿Dónde?							
MUNICIPIO	¿Dónde?							
ÁREA METROPOLITANA (OTRO MUNICIPIO)	¿Cuál municipio?				Trets	Aix &Marseille	Aix Marseille & Nice	
MEDIO DE TRANSPORTE								
- Auto propio								
- Transporte urbano								
- A pie								
- Otro: _____								
TIEMPO								
Menos de 15 minutos								
De 15 a 30 minutos								
De 30 a 45 minutos								
De 45 a 60 minutos								
Más de 60 minutos								



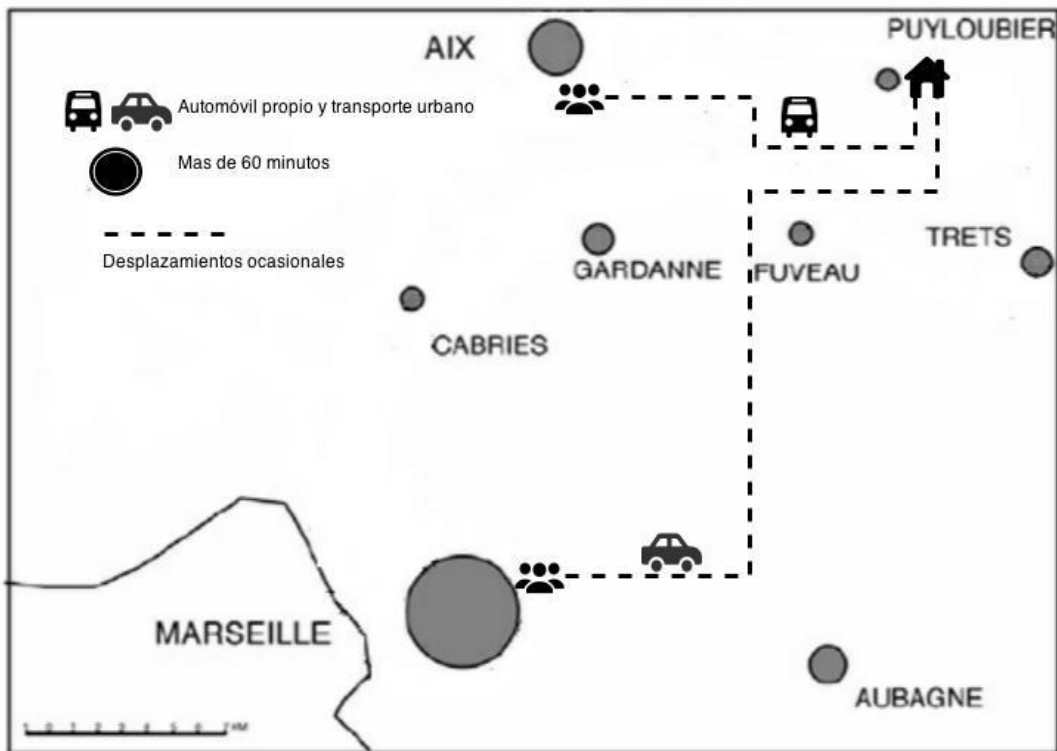
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Trabajo”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Mognetti Miembro # 1
 Comuna de Puylobier, Aix-Marseille-Provence, Francia.



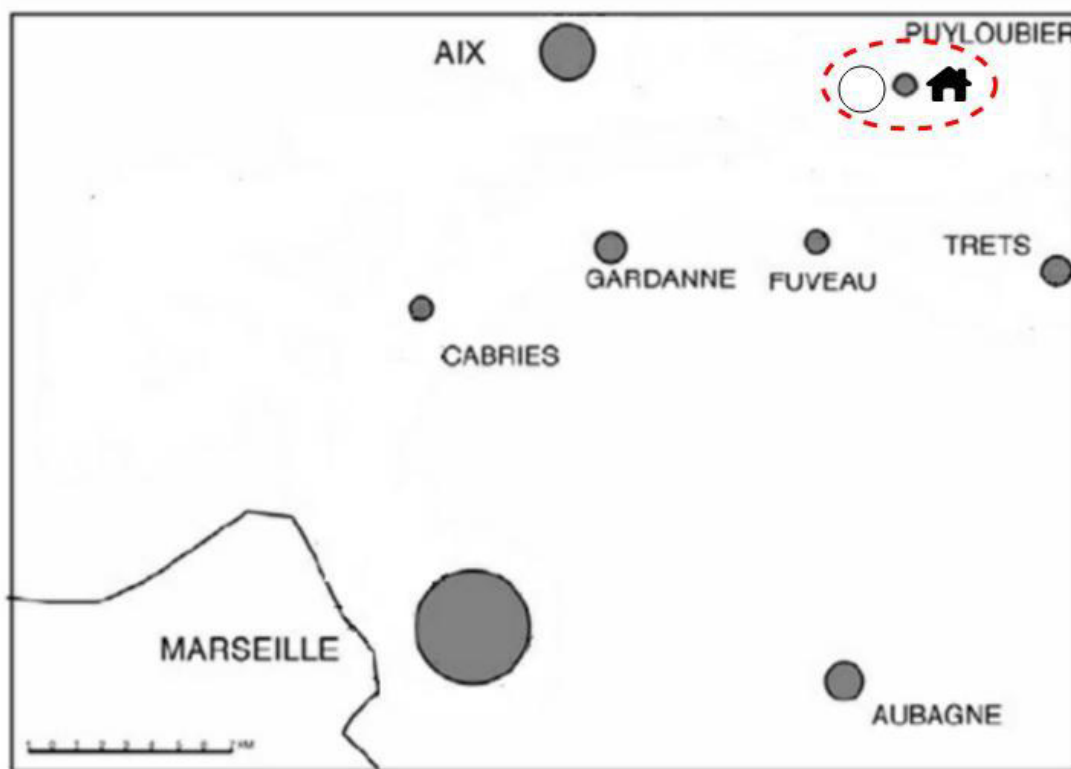
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Compras”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Mognetti Miembro # 1
 Comuna de Puylobier, Aix-Marseille-Provence, Francia.



“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Actividades de ocio”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Mognetti Miembro # 1
 Comuna de Puylobier, Aix-Marseille-Provence, Francia.



“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Visitas a familiares y amigos”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Mognetti Miembro # 1
 Comuna de Puylobier, Aix-Marseille-Provence, Francia.



“Mapa de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”

Hogar# 3 Nombre Fam. : Mognetti Miembro # 1

Comuna de Puylobier, Aix-Marseille-Provence, Francia.

Comuna de Puyloubier, Aix-Marseille-Provence, Francia.**Hogar# 3 Nombre Fam.: Mognetti****Miembro # 2****Género:** F M**Edad:** 66**Ocupación:** Estudiante Empleado/a Desempleado/a Ama de casa Jubilado/a**Situación familiar:** Soltero/a Casado/a Viudo/a**Cantidad de hijos:** 1**1.- ¿Hace cuánto tiempo es usted vecino de este fraccionamiento?** Menos de 1 año Entre 1 y 2 años Entre 2 y 3 años Más de 3 años(¿Cuántos años?) 40**2.- ¿Es usted propietario o renta su vivienda?** Propietario Renta**3.- De ser propietario, ¿Por qué medio adquirió usted su vivienda?** Crédito bancario o financiero Crédito INFONAVIT (Programas de gobierno) Ahorros personales Otro o combinación de varias de estas opciones: Herencia familiar de mi marido**4.- ¿Cuál es la razón principal por la que usted ha decidido habitar en este fraccionamiento?** Familia Precio Seguridad Localización Tipos de casas Equipamientos y serviciosOtros: La familia y amigos**5.- ¿Principalmente qué medio de transporte utiliza para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?** Auto propio Transporte público A pie Otro:**6.- ¿Considera usted que su fraccionamiento cuenta con un buen servicio de transporte público?** Sí No No sé¿Por qué?: Es más práctico que buscar estacionamiento para el auto**7.- ¿Considera usted que sus desplazamientos cotidianos y frecuentes representan una dificultad en cuanto al esfuerzo y tiempo invertido?** Sí No

¿Por qué?:

8.- ¿Generalmente cuánto tarda en llegar a sus destinos cotidianos y frecuentes (trabajo, escuela, etc.)?

Menos de 15 minutos Entre 15 y 30 minutos Entre 30 y 45 minutos
Entre 45 y 60 minutos
Más de 60 minutos

9.- ¿Considera usted que la localización de su residencia le es conveniente para sus desplazamientos cotidianos y frecuentes?

Sí No No sé ¿Por qué?:

10.- ¿Considera usted que su fraccionamiento se encuentra bien integrado al resto de los fraccionamientos vecinos y a su municipio?

Sí No No sé ¿Por qué?: _____

11.- ¿De ser posible cambiaría usted su lugar de residencia por uno más cercano a sus destinos cotidianos y frecuentes aunque esto representara habitar en una vivienda más pequeña o un departamento?

Sí No No sé ¿Por qué?: Por aquí hay de todo

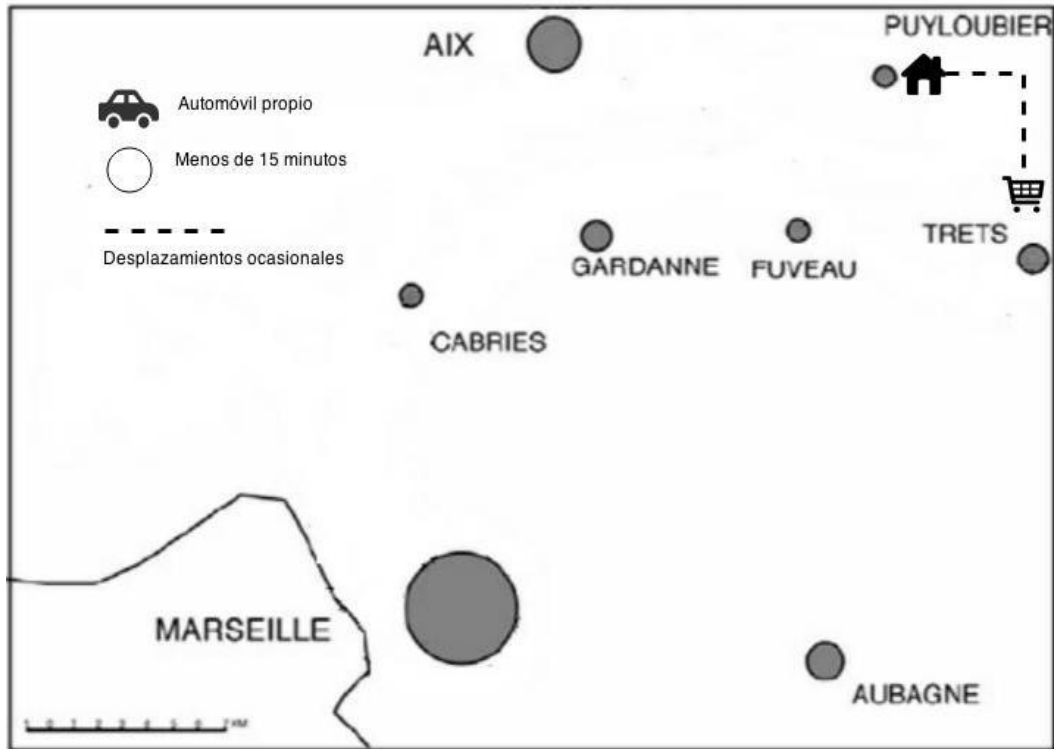
Comuna de Puyloubier, AMP, Francia.

Hogar# 3

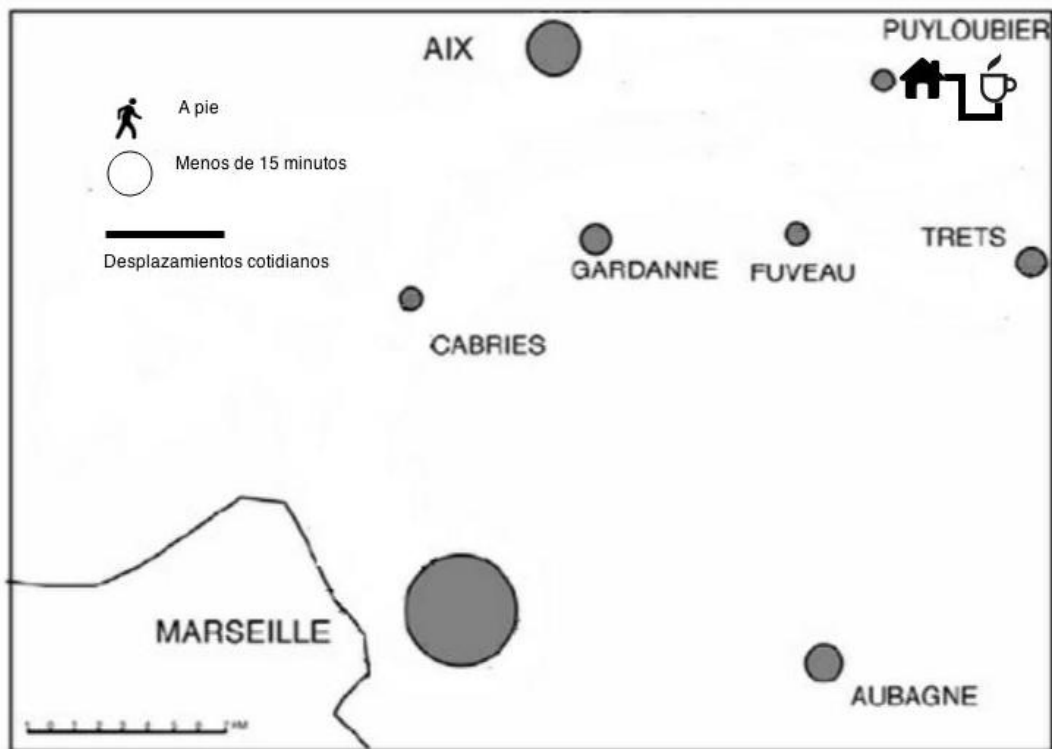
Nombre Fam. : Mognetti

Miembro # 2

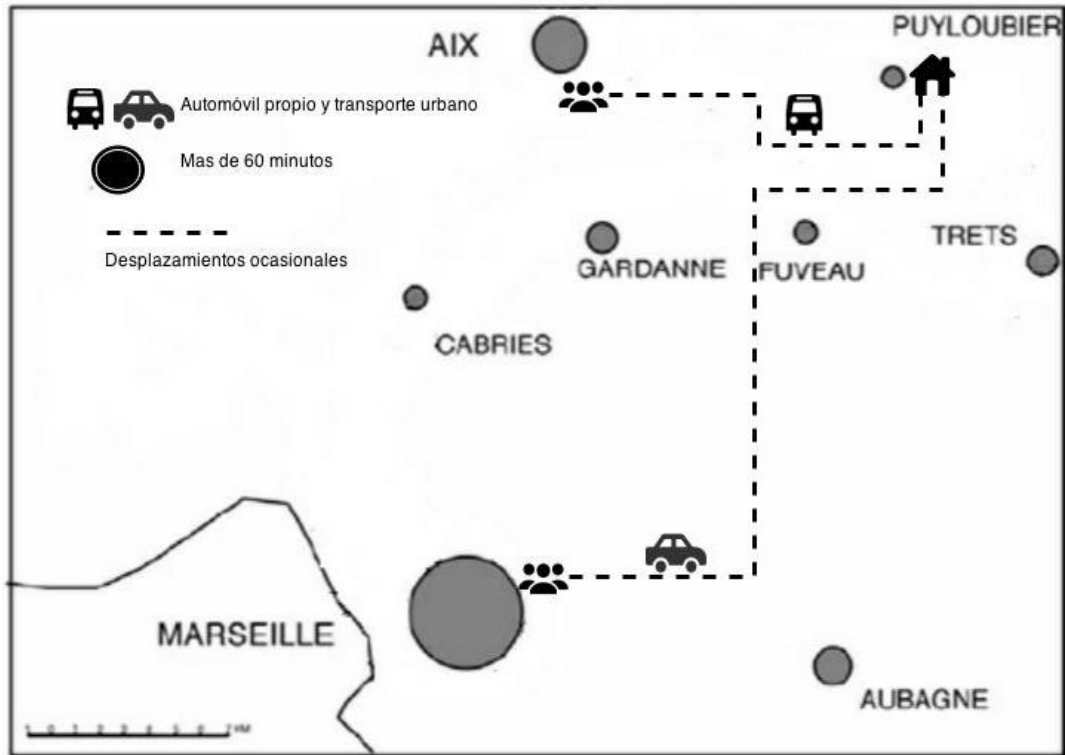
PRÁCTICAS			TRABAJO	ESTUDIOS	COMPRAS	ACT. OCIO	VISITAS FAM/AMIGOS	ACT. NIÑOS
FORMAS	FRECUENCIA	Diario	Cotidiano	N/A	N/A			N/A
		Varios por semana	Frecuente					
		Una vez por semana						
		Menos de una vez por semana	Ocasional					
LUGAR								
FRACCIONAMIENTO (BARRIO) Y BARRIOS VECINOS		¿Dónde?						
MUNICIPIO		¿Dónde?						
ÁREA METROPOLITANA (OTRO MUNICIPIO)		¿Cuál municipio?			trets		Aix, Marseille & Nice	
MEDIO DE TRANSPORTE								
- Auto propio								
- Transporte urbano								
- A pie								
- Otro: _____								
TIEMPO								
Menos de 15 minutos								
De 15 a 30 minutos								
De 30 a 45 minutos								
De 45 a 60 minutos								
Más de 60 minutos								



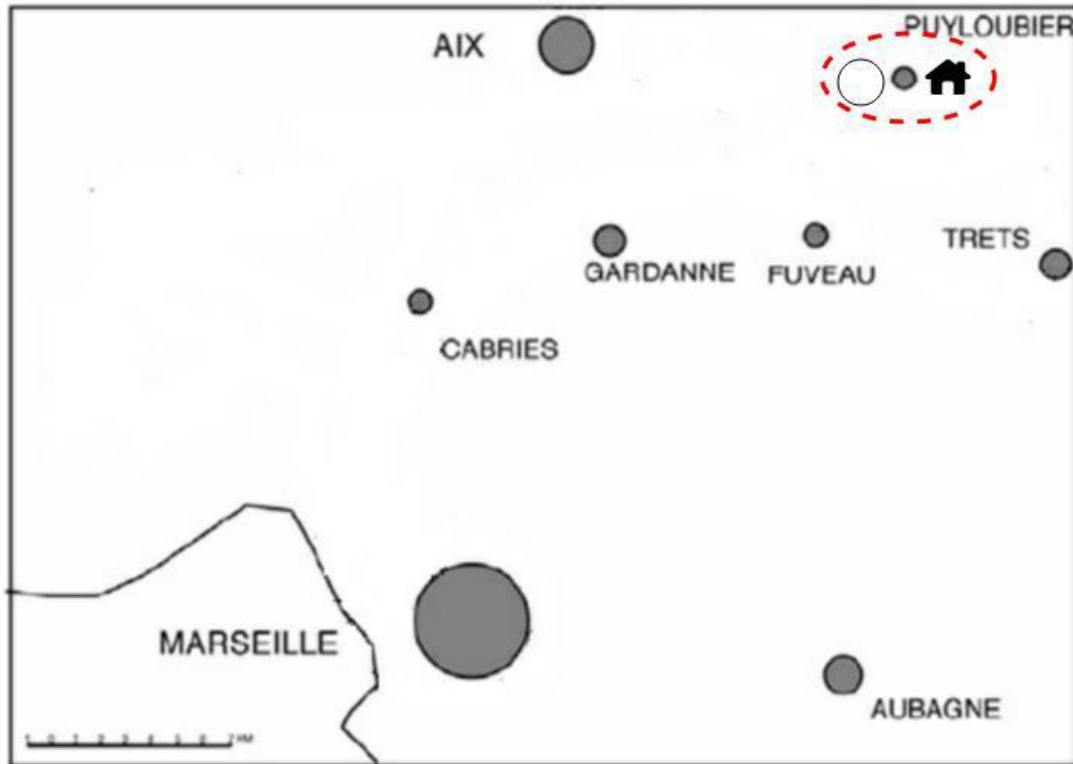
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Compras”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Mognetti Miembro # 2
 Comuna de Puylobier, Aix-Marseille-Provence, Francia.



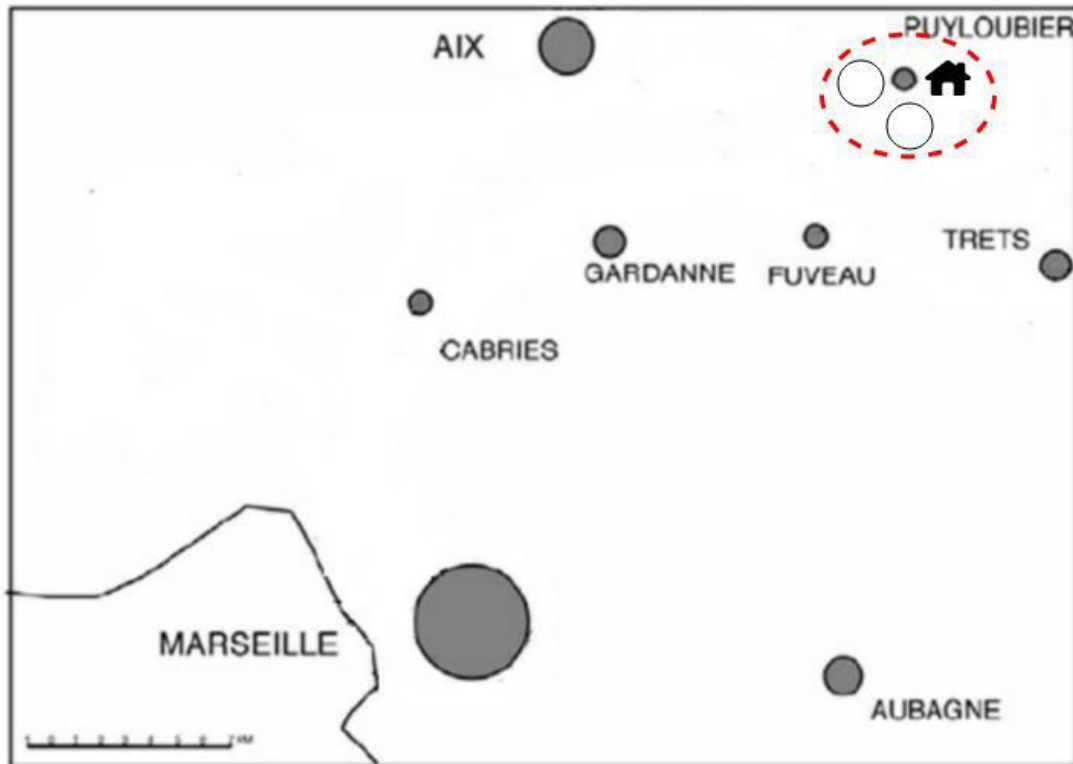
“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Actividades de ocio”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Mognetti Miembro # 2
 Comuna de Puylobier, Aix-Marseille-Provence, Francia.



“Mapa de prácticas y formas de movilidad” de “Visitas a familiares y amigos”
 Hogar# 3 Nombre Fam. : Mognetti Miembro # 2
 Comuna de Puylobier, Aix-Marseille-Provence, Francia.



“Mapa de uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”
Hogar# 3 Nombre Fam. : Mognetti Miembro # 2
Comuna de Puylobier, Aix-Marseille-Provence, Francia.



“Mapa familiarde uso del territorio y el tiempo en desplazamientos cotidianos y frecuentes”
Hogar# 3 Nombre Fam. : Mognetti
Comuna de Puylobier, Aix-Marseille-Provence, Francia.

9. Bibliografía:

- Abric, Jean-Claude (1994). Metodología de recolección de las representaciones sociales. En *Pratiques sociales et Représentations*. (2001). Prácticas Sociales y Representaciones Sociales. Ediciones Coyoacán: México.
- Alonso, W. (1964). "Location and land use: toward a general theory of landrent". Cambridge: Harvard University Press.
- Alonso, L.E. (1998): La Mirada Cualitativa en Sociología. Madrid, Fundamentos (Col.Ciencia, núm 218).
- Andreu, Marc. (2002) "Dos siglos de transporte colectivo al servicio de Barcelona" Artículo publicado en revista "Barcelona metrópolis mediterránea". Monográfico num.2 noviembre 02.
- Aparicio Moreno, C. et al (2011) La Segregación Socio-espacial en Monterrey a lo Largo de su Proceso de Metropolización. *Región y Sociedad* / año XXIII/ no. 52. 2011. El Colegio de Sonora, ISSN 1870-3925.
- Asher, F. (1997) « Du vivre en juste à temps au chrono-urbanisme », *Les annales de la recherche urbaine*, n 7, p.113-122. (Individuelle)
- Avellaneda, P. (2002) El model de mobilitat urbana basat en el transport col·lectiu. El cas de Lima Metropolitana. Tesis de Máster. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès), Universitat Autònoma de Barcelona.
- Avellaneda, P. (2004) Urbanització i transport col·lectiu a les grans ciutats d'Amèrica Llatina. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 57, 33-55.
- Avellaneda, P. (2007) Movilidad, pobreza y exclusión social. Un estudio de caso en la ciudad de Lima. Tesis doctoral. Bellaterra (Cerdanyola del Vallès), Universitat Autònoma de Barcelona.

- Ávila Gomide, A. (2003) Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas. Brasília, IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. [Documento científico-técnico restringido].
- Bachelard, G.(1934) *Le Nouvel Esprit Scientifique*, Felix Alcan, Paris 1934.
- Bartley, B., (1998). Exclusion, Disability and the Neighbourhood in West Dublin. In: Madanipour, A., Cars, G., Allen, J. (Eds.). *Social Exclusion in European Cities*, Jessica Kingsley, London, pp. 131-156.
- Bayón M.C., (2008) Desigualdad y Procesos de Exclusión Social; Concentración Socioespacial de Desventajas en el Gran Buenos Aires y la Ciudad de México. *Estudios Demográficos y urbanos*. Vol.23 N.1, 2008, pp. 123-150.
- Bazant , J. (2008). “Procesos de expansion y consolidación urbana de bajos ingresos en las periferias”. *Bitacora 13*. Universidad Nacional de Colombia. Bogota. Pag 117-132, agosto 2008.
- Bernard, H.R. (1995) “*Research Methods in Anthropology: qualitative and Quantitative approaches*”. Londres, AltaMiraPress.
- Bernard, H.R. (1998) “Introduction: On method and methods on anthropology” en H.R. Bernard (Ed.) *Handbook of methods in cultural anthropology*. Londres, Altamira Press.
- Borsdorf A. (2003). *Cómo Modelar el Desarrollo y la Dinámica de la Ciudad Latinoamericana*. EURE (Santiago), Santiago, v. 29, n. 86, mayo 2003.
- Bourdieu P. (1965) “Un art moyen: Essai sur les usages sociaux de la photographie”, Paris : Les editions de Minuit, 361 pp.
- Bourdieu P. (1999) “Efectos del Lugar”, *La Miseria del Mundo*. Akal 1999.

-
- Bryman, A. (2001) "Introduction: a review of ethnography" en A. Bryman (ed.), *Ethnography*, vol. 1, Londres, Sage.
- Bryson, A., Ford, R., White, M., (1997). *Making Work Pay: Lone Mothers, Employment and Well Being*. PolicyStudiesInstitute, London.
- Busquets, Albert (2002) "Configuración y evolución de la red metropolitana" Artículo publicado en revista "Barcelona metrópolis mediterránea". Monográfico num.2 noviembre 02.
- Campos Venuti, G. (1983) "Citta, metrópoli, tecnologielapolitiche di pianificazioneterritoriale". Milan, Franco Angeli.
- Cappellin, R. (1989) "Sviluppoeconomico e mobilitanelleareurbane. Tendenze e strategie di intervento", en *Terra* (traffico e inquinamento).
- Casado Izquierdo, J. (2008) "Estudios sobre movilidad cotidiana en México" *Scripta Nova*. Universidad de Barcelona. Vol. XII, núm. 273, septiembre de 2008.
- Casas, Xavier. (2002) "Un elemento fundamental de la transformación urbana" Artículo publicado en revista "Barcelona metrópolis mediterránea". Monográfico num.2 noviembre 02.
- Castells, M. (2009) "Comunicación y poder" Alianza Editorial, Madrid, España.
- Castrillo Romàn, m. y Gonzalez-Aragon (2006), Jorge. *Planificación territorial y urbana, investigaciones recientes en México y España*. Universidad de Valladolid (España), Universidad Autónoma Metropolitana- Unidad Xochimilco (México).
- Cebollada i Frontera A. (2006) "Aproximación a los Procesos de Exclusión Social a Partir de la Relación entre el Territorio y la Movilidad Cotidiana, Departament de Geografia, UniversitatAutònoma de Barcelona. 2006.

- CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe) y UNICEF (Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia) (2010), La pobreza infantil en América Latina y el Caribe. LC/R.2168. CEPAL, Santiago de Chile.
- Cervero, R. (2000) "EficientUrbanisation: Economic Performance and the Shape of the Metropolis". Artículo presentado en Urban Studies, Vol.38, No.10, 1651-1671, 2001.
- Church, A., Frost, M., Sullivan, K. (2000) "Transport and Social Exclusion in London" Transport Policy. Pergamon. Londres, Junio 2000.
- Cignoli, A. (1997) La Cuestión Urbana en el Posfordismo: La Dinámica Reciente Del Desarrollo Urbano de Mar Del Plata. Serie Estudios Sociales, Centro de Estudios de Desarrollo Urbano, Universidad Nacional de Mar de Plata.
- Ciuffini, F. M. (1993) "El sistema urbano y la movilidad horizontal de personas, materia i energía" en Mediambiente. Tecnología i cultura, 5 (Repensar la ciudad), Barcelona, Generalitat de Catalunya.
- Clos, Joan. (2002) "El transporte público metropolitano, intermodal y eficiente, una clave de futuro" Artículo publicado en revista "Barcelona metrópolis mediterránea". Monográfico num.2 noviembre 02.
- Consejo Estatal de Transporte de Nuevo León (2008). Plan Sectorial de Vialidad y Transporte. Gobierno del Estado de Nuevo León.
- Debord, G. (1967), La sociedad del espectáculo, Madrid, Castellote.
- Del Rincón, D.; Arnal, J.; Latorre, A. & Sans, A. (1995): Técnicas de investigación en ciencias sociales. Madrid, Dykinson
- Engels, F. (1884) "The Condition of the Working-Class in England ". Oxford worldclassics. June 2009.
- Ferrándiz, F. (2011) "Etnografías contemporáneas, Anclajes, métodos y claves para el futuro". Universidad Autónoma Metropolitana, Anthropos Editorial 2011.

- Figeroa, O (2005). "Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina" . Eure, 2005, vol. 31, nº. 94, p. 41-53.
- Gakenheimer, R. (1998) "Los problemas de la movilidad en el mundo en desarrollo". Eure, 1998, vol. 24, nº 72, p. 33-52.
- García, R. & Ortiz S. (1995) Esquema metropolitano de usos del suelo. En Atlas de Monterrey, compilado por Gustavo Garza, 311-318. México: Gobierno del Estado de Nuevo León, UANL, Instituto de Estudios Urbanos de Nuevo León, El Colegio de México (COLMEX).
- García Escamilla, J. (2010) "La gestión del transporte público en los tejidos residenciales de baja densidad; un análisis coste-beneficio de la línea 88 de Viladecans-SantCliment de Llobregat." Tesis de Máster Universitario. UniversitatPolitecnica de Catalunya, Barcelona, España. Marmolejo, C. Director de la tesis.
- García Escamilla, J &Fitch J. (2013) "La ciudad mexicana: aproximaciones teóricas", Estudios sobre diseño, Anuario AEDIFICARE 2012, Universidad Autónoma de Nuevo León, México,
- Garza G. (2002) "Evolución de las Ciudades Mexicanas ". Revista de información y análisis 19. 2002.
- Góngora J. (2007) "Dimensiones Espaciales de las Remesas de Migrantes internacionales en México" tesis de grado UNAM, Noviembre 2007.
- González, S. (2005) De la diferencia a la desigualdad socio-espacial en el área metropolitana de Monterrey. Rizoma: 16-17.
- González Guzmán, Carlos. (2009) Tesis Máster Universitario UPC "La regeneración urbana orientada al transporte público" Burns, Malcolm C. Director/a de la Tesis.
- González-Varas Ibañez, Santiago (2004). Urbanismo y Ordenación del Territorio". Editorial Aranzadi SA, Navarra.
- Grañó, Noah. (2002) "La ATM, responsable de coordinar una red que sirve a 4,5 millones de personas" Artículo publicado en revista "Barcelona metrópolis mediterránea". Monográfico num.2 noviembre 02.

- Hammersly, M & Atkinson P. (1994) "Etnografía: Métodos de investigación". Barcelona, Paidós.
- Harvey, D. (1973) "Urbanismo y Desigualdad Social". Edward Arnold Publishers. Ltd. Londres.
- Herce Vallejo, Manuel. (1995) Tesis Doctoral UPC "Las formas del crecimiento urbano y las variantes de carretera" Busquets Grau, Joan. Director/a de la Tesis.
- Imrie, R., (1996). Disability and the City: International Perspectives, Paul Chapman, London.
- Jodelet. D. (1984). La representación social: fenómenos, conceptos y teoría. En Moscovici, S. Psicología social II. Pensamiento y vida social. Psicología social y problemas sociales. Barcelona-Buenos Aires-México: Paidós.
- Kaufmann, V. (2006), "Motilité, latence de mobilité et modes de vie urbains" en Bonnet, M.; Aubertel, P. (ed.) La ville aux limites de la mobilité, Puf, Paris. pp. 223-233.
- Kaufmann, V.; Flamm, M. (2002), Famille, temps et mobilité: état de l'art et tour d'horizon des innovations, Informe de investigación. CNAF, Institut pour la Ville en Mouvement.
- Kaztma, R. (2001) "Seducidos y Abandonados: El Aislamiento Social de los Pobres Urbanos", Revista de la CEPAL, núm. 75, pp. 171-189.
- Larralde, A. (1997) "Los desplazamientos cotidianos de los habitantes en el Área Metropolitana de Monterrey". Estudios demográficos y urbanos, 1997, vol. 12, nº 3.
- Le Breton, É. (2006), "Homo mobilis" en Bonnet, M.; Aubertel, P. (ed.) La ville aux limites de la mobilité, Paris, pp. 23-31.
- Lemkow, L.; Tejero, E.; Torradabella, L. (2000). Costos biogràfics en la lluita pel benestar. Barcelona: Mediterrània.

- Lindón, A. (2007) "Diálogo con Néstor García Canclini: ¿Qué son los imaginarios y cómo actúan en la ciudad?". Revista Eure (Vol. XXXIII, N° 99), pp. 89-99. Santiago de Chile, agosto de 2007.
- López Bailón, Emilio. (2002) "Los contratos-programa" Artículo publicado en revista "Barcelona metrópolis mediterránea". Monográfico num.2 noviembre 02.
- López Velarde Vega, Oscar. (1994). Actualización jurídica 1994. En: Nuevo marco Jurídico e Institucional de los Asentamientos Humanos. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Luhmann N. (1998). "Sistemas sociales", Barcelona: Anthropos.
- Lynch, Kevin. (1960) "La imagen de la Ciudad". Editorial Gustavo Gili, SL. 1ª edición 8ª tirada .Barcelona 2008.
- Lynch, k. (1981) "La Buena Forma de la Ciudad".Ed. Gustavo Gil.
- Mantziaras Panos. (2005) "La ville dispersée: entre phénomène et projets", Séminaire« Penser l'espace» : Place/non-place urbanrealms_EPFL_16/11/2005
- Martínez Bauluz, Pelayo. (2002) "Un proceso dinámico, repleto de retos y oportunidades de futuro" Artículo publicado en revista "Barcelona metrópolis mediterránea". Monográfico num.2 noviembre 02.
- Massey, D. (1996) "The Age of Extremes: Concentrated Affluence and Poverty in the Twenty-First Century", Demography, vol. 33, num. 4, pp. 395-412.
- Maturana, H. (1976). "El árbol del conocimiento". Santiago de Chile: Editorial Universitaria. Primera edición.
- Mauset i Puxeu, Joan. (1988) "La construcció de la ciutat" Editorial Mediterrània.
- Meadows, P., Cooper, M., Bartholomew, R., (1988). The London Labour Market, HMSO, London.
- Meyer, K. & J. Bähr (2001). "Condominios in Greater Santiago de Chile and their impact on the urban structure".DieErde, 132, 3: 293-321.

- Miralles-Gaush, C. (2002) "Ciudad y transporte, el binomio imperfecto" Editorial Ariel.
- Miralles-Gaush, C. & Cebollada, A. (2009) "Movilidad Cotidiana y Sostenibilidad, Una Interpretación desde la Geografía Humana", Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona.
- Módenes, Juan Antonio (2006) "Movilidad espacial: uso temporal del territorio y poblaciones vinculadas" Ponencia presentada al X Congreso de la Población Española: "Migraciones, movilidad y territorio" Pamplona julio de 2006.
- Monclús, Francisco Javier. (ed.) (1998) "La ciudad dispersa" Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona.
- Moscovici, Serge (1989). Des représentations collectives aux représentations sociales: éléments pour une histoire. En D. Jodelet (ed). Les Représentations Sociales. París. Francia: PUF.
- Narváez, A. (2011) "Etnografía para la investigación en arquitectura y urbanismo" Universidad Autónoma de Nuevo León, Facultad de Arquitectura (2011).
- Navarro, B. (1988) "El traslado masivo de la fuerza de trabajo en la Ciudad de México". México: Plaza y Valdés-Programa Universitario de Energía, UNAM-Instituto de Investigaciones Económicas, UNAM-Departamento del Distrito Federal.
- Navarro, B. y Guevara, I. (2000) "Área metropolitana de la Ciudad de México. Prácticas de desplazamiento y horarios laborales". México: UAM Xochimilco-UNAM-Instituto Tecnológico de Massachussets.
- Nitta, Y. & Onnavong B. (2005) "Identifying inequality of transportation mobility: Developed country vs. Developing country" Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, Vol. 5, Japon 2005.
- Oliva S, Jesús. (2010) "Políticas, tiempos y espacios de la ciudad veloz" X Congreso de la Federación Española de Sociología .Grupo de Sociología Urbana, Pamplona, España 2010.

-Organización de las Naciones Unidas ONU (2011) Estados de las Ciudades de México 2011 ONUHabitat.

-Ortúzar S., Juan de Dios (1994) "Modelos de demanda de transporte" Ediciones Universidad Católica de Chile.

-Oyón, J.L (1999) "Transporte público y estructura urbana. De mediados s. XIX a mediados s. XX: Gran Bretaña, España, Francia y países Germánicos" en Ecología Política, 17.

-Paul, B. (1953) "Interview Techniques and field work relationships" en A.L. Kroeber (ed.) Anthropology Today , Chicago, University of Chicago Press.

-Peña Sánchez de Rivera, D. (1987): "Estadística. Modelos y Métodos. Volumen 2". Alianza Editorial. Madrid. ISBN: 84-206-8110-5

-Pinson, D. & Thomann, S. (2001) "La Maison en ses Territoires. De la villa à la villa diffuse". L'Harmattan Villes et entreprises. Paris.

-Plan de Desarrollo Urbano de la Zona Conurbada de Monterrey (2008) Monterrey N.L. Septiembre 2008. Anteproyecto para consulta pública.

-Power, A. (2000) "Poor Areas and Social Exclusion", en A. Power & W.J. Wilson, Social Exclusion and the Future of Cities, London School of Economics, (CASE Paper, 35).

-Prat, J. (2002) "El PDI 2001-2010, una respuesta consensuada a las necesidades de infraestructuras en transporte público" Artículo publicado en revista "Barcelona metrópolis mediterránea". Monográfico num.2 noviembre 02.

-Prud'homme, R. (1996) "Urban transportation and economic development". Artículo presentado en CODUTA VII, Nueva Delhi, India, Febrero.

-Remy, J. y Voye, L. (1992) "La ville: vers une nouvelle definition?", Paris, Editions L'Harmattan.

- Reyes, R. (2007) L'émergence et la transformation des secteurs industriels résidentiels de Monterrey dans un contexte de libéralisme économique, 1890-1970: une analyse morphologique. Tesis de doctorado en diseño urbano e historia urbana, Université Laval.
- Rodríguez Vignoli, J. (2008) "Movilidad cotidiana, desigualdad social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina" *Eure*, Vol. XXXIV, Núm. 103, diciembre 2008, pp. 49-71 .Pontificia Universidad Católica de Chile Chile.
- Rojas, E.; Cuadrado-Roura, J. R. & Fernández Güell, J. M. (2005). *Gobernar las metrópolis*. Washington, D. C.: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Rossi, A. (1971) "L'architettura della città". Edición española en G.Gili.
- Rueda S.(1997) "La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa". *La construcción de la ciudad sostenible: fundamentos*. Biblioteca CF+S 1997.
- Salazar, C.E. (1999)"Espacio y vida cotidiana en la Ciudad de México", México D.F.: El Colegio de México.
- Saraví, G.(2004) Segregación urbana y espacio público: los jóvenes en enclaves de pobreza estructural. *Revista de la CEPAL* 83. 2004.
- Sato, A. (1977) "Ciudad y utopía" los fundamentos de las ciencias del hombre. Centro editor de AmericaLatina. Buenos Aires.
- Scheper-Hughes, N. (1997) "La muerte sin llanto: violencia y vida cotidiana en Brasil, Barcelona, Ariel.
- Secretaría de Desarrollo Social, Consejo Nacional de Población & Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. (2004) "Delimitación de las zonas metropolitanas de México". México, noviembre 2004.
- Soltani A. (2013) *An Analysis of the Connection between Built Environment, Physical Activity and Health*. 2013

-
- Snyder K. & Bird L. (1998) "Paying the Costs of Sprawl: Using Fair-Share Costing to Control Sprawl" U.S. Department of Energy's Center of Excellence for Sustainable Development. Diciembre 1998.
 - Taylor, S. J. & Bogdan, R. (1994): Introducción a los métodos cualitativos de investigación. La búsqueda de significados. 2ª reimpresión. Barcelona, Paidós Ibérica.
 - Terrazas, O. (2005). La ciudad de los caminos. El caso del corredor Tlaxcala-Puebla. México: Universidad Autónoma Metropolitana - Unidad Azcapotzalco.
 - Timms, D. (1976). El Mosaico Urbano. Hacia una Teoría de la Diferenciación Residencial, Madrid: IEAL.
 - Touraine, A. (1991). «Inégalités de la Société Industrielle, Exclusion». *Espirit*, p. 169.
 - Unikel, L. (1976), El desarrollo urbano de México. Diagnóstico e implicaciones futuras, México, El Colegio de México.
 - United Nations (2004) World urbanization prospects: the 2003 revision. United Nations Department of Economic and Social Affairs, New York.
 - Vasconcellos, E. (2001): Urban transport: environment and equity. The case for developing countries. London, Earthscan.
 - Vasconcellos, E. (2005): Transport metabolism, social diversity and equity: The case of São Paulo, Brazil. *Journal of Transport Geography*, 13, 329-339.
 - Vega Centeno, P. (2004): La movilidad (espacial) urbana como encrucijada. Dinámicas de la vida cotidiana popular en Chosica y desafíos del urbanismo. Tesis doctoral. Louvain-La-Neuve, Université catholique de Louvain.
 - Velazco, H. & Diaz de Rada, A. (1997) "La lógica de la investigación etnográfica". Madrid. Trotta.

- Ventura, Francesc X. (2002) "El sistema tarifario integrado" Artículo publicado en revista "Barcelona metrópolis mediterránea". Monográfico num.2 noviembre 02.
- Vidal Gonzales, Jaume (2000) "La accesibilidad en las zonas urbanas, nivel de servicio mínimo exigible en transporte público" Tesina de Especialidad UPC. Thorson, Ole. Director/a de la tesina.
- Vilhelmson, Bertil (2000) "Daily mobility and the use of time for different activities. The case of Sweden" GeoJournal 48: 177–185, 1999. Kluwer Academic Publishers. Netherlands 2000.
- Villalante, Manuel. (2002) "La ciudad real como escenario de la movilidad" Artículo publicado en revista "Barcelona metrópolis mediterránea". Monográfico num.2 noviembre 02.
- Villalante, Manuel. (2002) "Conocer para mejorar: el proyecto BEST" "Barcelona metrópolis mediterránea". Monográfico num.2 noviembre 02.
- Vittadini, M. R. (1991) "la città accessibile", en Balbo, L. (ed.) Tempo di vita. Studi e proposte per cambiarli, Milan, Feltrinelli.
- Vrychea, A., Golemis, C., (1998). Spatial Segregation and Social Exclusion in a Peripheral Greek Neighbourhood. In: Madanipour, A., Cars, G., Allen, J. (Eds.). Social Exclusion in European Cities, Jessica Kingsley, London.
- Wacquant, L. (1999), "Urban Marginality in the Coming Millennium", Urban Studies, vol. 23, num. 10, pp. 1639-1647.
- Wiel, M. (1999). « Mobilité, système d'interactions sociales et dynamiques territoriales ». Espace, populations et sociétés, n° 2, 187-194.
- Willis P. & M. Trodman (2000) "Manifesto for ethnography" Ethnography, 1(1), pp.5-16.
- Wingo, L. (1961) "Transportation and Urban Land". Resources for the Future. Washington, DC.

-Zamorano, C. (2004) “Manual para la planificación, financiación e implementación de sistemas de transporte urbano” Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

-Zarate, A. (1996) “Ciudad, Transporte y Territorio” Universidad Nacional de Educación a Distancia (Madrid).

http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=5&ref_id=20320

www.autocars-cap.fr

www.cadastre.gouv.fr

www.aupa.fr

www.agglo-paysdaix.fr