

CUADRO N°. 1
 AREA METROPOLITANA DE MONTERREY
 USO DE MEDIOS DE TRANSPORTE SEGUN MOTIVO ASOCIADO
 1981

20

MOTIVO	MEDIO DE TRANSPORTE							TOTAL
	BICICLETA O MOTO	AUTO PROPIO	VEHICULO DE LA EM- PRESA.	VEHICULO DE LA ES- CUELA.	TAXI	PESERA	CAMION URBANO	
Trabajo	a) (# de Casos) b) (% Renglón) c) (% Columna)	15,422 38.8% 57.5	988 2.4% 97.0	54 .13% 6.36%	166 .42% 31%	4,288 10.8% 64%	18,174 45.7% 54.6%	39,81 56.8%
Educación	a) " b) " c) "	3,894 28.5% 14.5%	0 0 0	774 5.7% 91.2%	34 .25% 6.33%	1,036 7.6% 15.43%	7,864 57.6% 23.6%	13,65 19.5%
Compras	a) " b) " c) "	1,185 36.9% 4.4%	0 0 0	0 0 0	17 .53% 3.16%	306 9.5% 4.56%	1,686 52.5% 5.06%	3,21 4.6%
Salud	a) " b) " c) "	262 36.5% .98%	0 0 0	0 0 0	32 3.23% 5.96%	119 12.03% 1.77%	576 58.2% 1.73%	989 1.4%
Recreo	a) " b) " c) "	821 60.2% 3.06%	10 .73% .98%	6 .44% .70%	26 1.9% 4.84%	67 4.91% .99%	416 30.5% 1.25%	1,363 1.9%
Personal	a) " b) " c) "	5,233 47.5% 19.5%	20 .18% 1.96%	15 .13% 1.75%	262 2.38% 48.79%	894 8.12% 13.32%	4,540 41.26% 13.65%	11,00 15.7%
TOTAL		26,817 38.3	1,018 1.5	849 1.2	537 .8	6,710 9.6	33,256 47.5	70,026 100.0

FUENTE: Facultad de Arquitectura de la U.A.N.L.: Matriz de Origen y Destino, 1982.

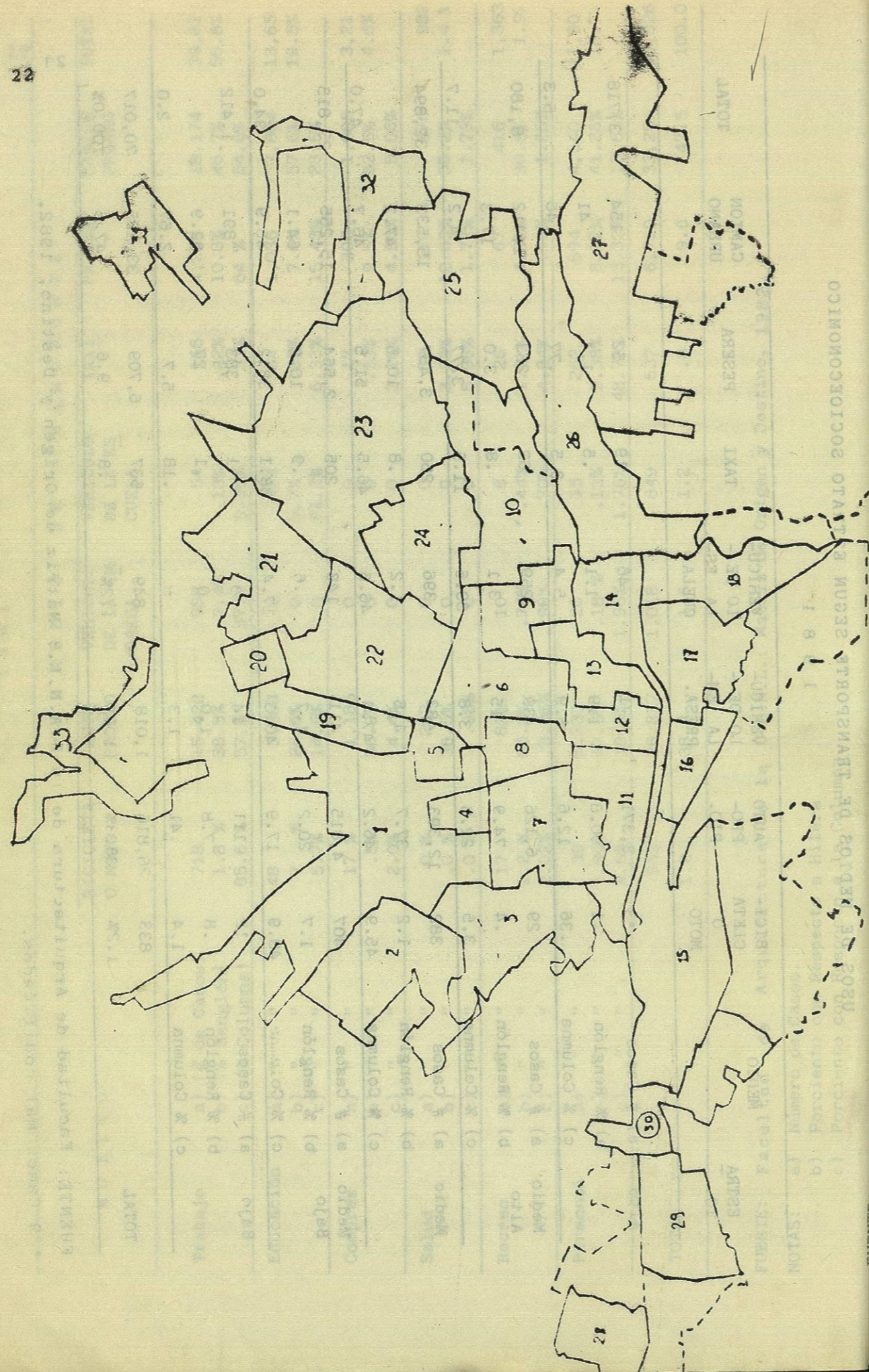
- NOTAS:
 a) Número de Casos.
 b) Porcentaje con Respecto a Hilera
 c) Porcentaje con Respecto a la Columna.

CUADRO N°. 2
 USOS DE MEDIOS DE TRANSPORTE SEGUN ESTRATO SOCIOECONOMICO
 1981

ESTRATO.	MEDIO							TOTAL
	BICI- CICLETA O MOTO	AUTO PRO- PIO.	VEHICU- LO DE - LA EM- PRESA.	VEHICU- LO DE - LA ES- CUELA.	TAXI	PESERA	CAMION URBANO	
Alto	a) # Casos b) % Renglón c) % Columna	3,371 .1 .36	71 1.9 6.9	46 1.1 5.4	19 .5 3.5	52 1.4 .77	154 41 .46	3,716
Medio Alto	a) # Casos b) % Renglón c) % Columna	6,126 .4 3.5	39 15 3.8	259 3.1 30.5	62 .8 11.5	253 3.0 3.77	1,412 17.3 4.2	8,180
Medio Bajo	a) # Casos b) % Renglón c) % Columna	12,393 1.2 45.9	483 37.7 46.2	396 1.2 46.6	250 .8 46.5	3,457 10.5 51.5	15,533 47.2 46.7	32,894
Bajo	a) # Casos b) % Renglón c) % Columna	4,815 1.7 48.9	411 20.2 17.9	148 .6 17.4	205 .9 38.1	2,564 10.8 38.2	15,265 64.1 45.9	23,815
TOTAL	a) # Casos b) % Renglón c) % Columna	26,816 1.2% 38.3%	1,018 1.4% 1.4%	849 1.2% 1.2%	537 .8 .8	6,709 9.6 9.6	33,255 47.5 47.5	70,017 100.0%

FUENTE: Facultad de Arquitectura de la U.A.N.L.: Matriz de Origen y Destino, 1982.
 * 9 Casos mal codificados.

21



B. SECTORES DE MAYOR DEMANDA

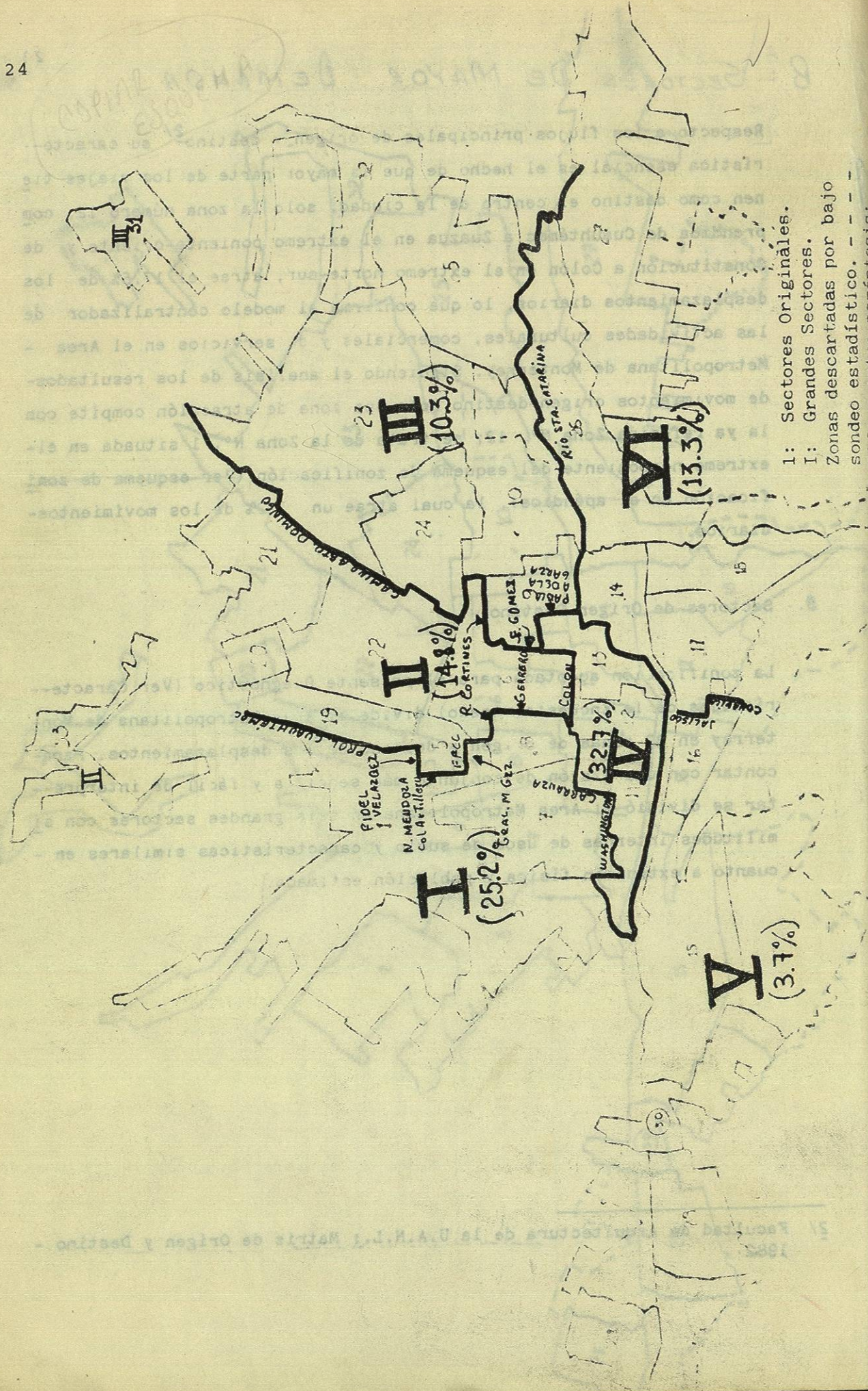
Respecto a los flujos principales de origen y destino^{2/} su característica esencial es el hecho de que la mayor parte de los viajes tienen como destino el centro de la ciudad, solo la zona número 12, comprendida de Cuauhtémoc a Zuazua en el extremo poniente-oriental y de Constitución a Colón en el extremo norte-sur, atrae el 17.5% de los desplazamientos diarios, lo que confirma el modelo centralizador de las actividades culturales, comerciales y de servicios en el Área Metropolitana de Monterrey. Siguiendo el análisis de los resultados de movimientos origen-destino solo una zona de atracción compite con la ya referida Zona N°. 12; se trata de la Zona N°. 1 situada en el extremo norponiente del esquema de zonificación (Ver esquema de zonificación en el apéndice), la cual atrae un 3.2% de los movimientos diarios.

D. Sectores de Origen-Destino.

La zonificación adoptada para el presente Diagnóstico (Ver Características de la Encuesta, Anexo) divide al Área Metropolitana de Monterrey en 33 zonas de origen y destino de los desplazamientos. Para contar con una visión de conjunto más sencilla y fácil de interpretar se dividió el Área Metropolitana en seis grandes sectores con similitudes internas de usos de suelo y características similares en cuanto a extensión física y población estimada.

2/ Facultad de Arquitectura de la U.A.N.L.; Matriz de Origen y Destino - 1982.

ESQUEMA N°. 1
DIVISION SECTORIAL DEL AREA METROPOLITANA DE MONTERREY
LINEAS DIVISORIAS Y ATRACCION RELATIVA POR SECTOR DE LOS MOVIMIENTOS EN TRANSPORTE COLECTIVO



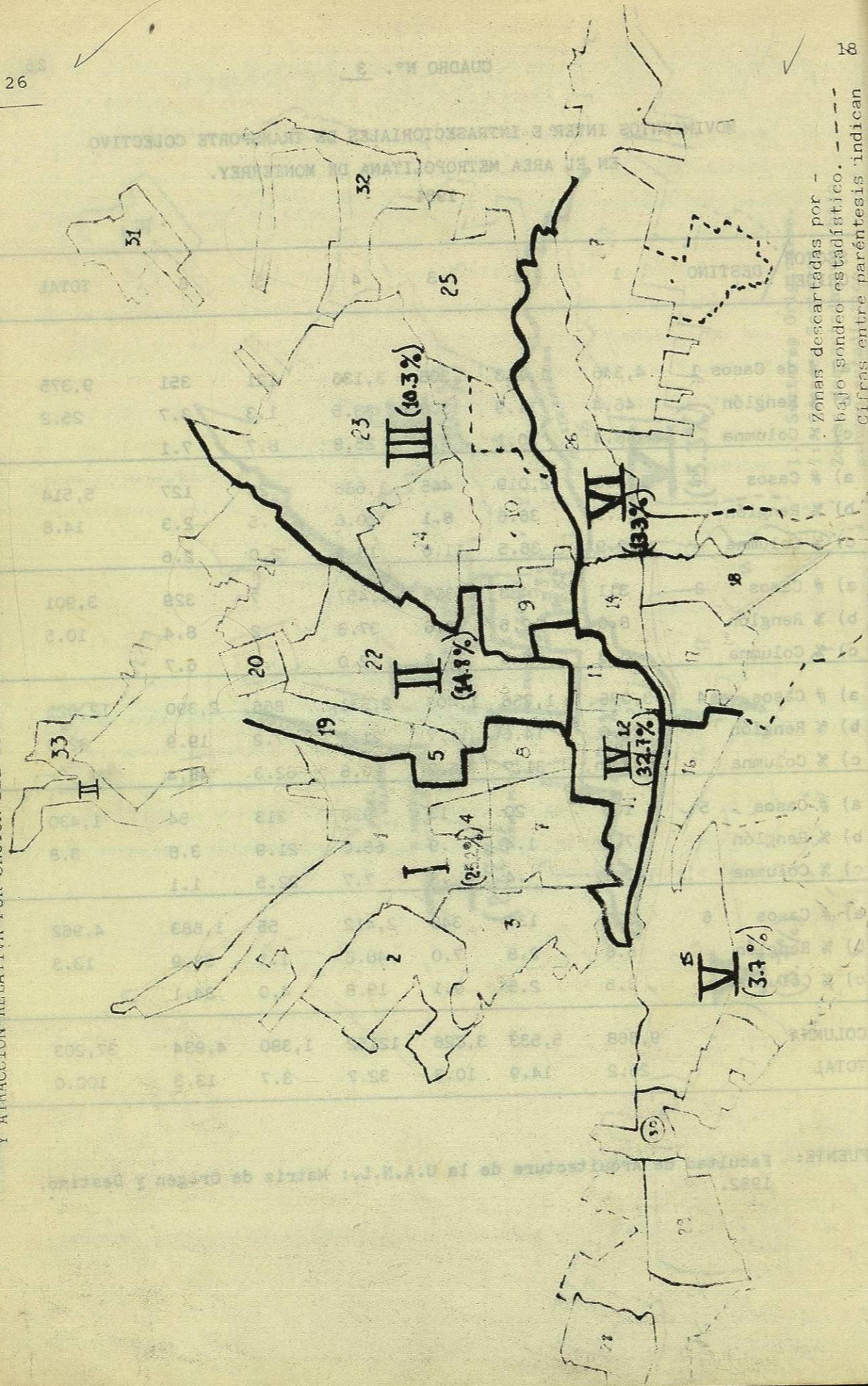
I: Sectores Originales.
II: Grandes Sectores.
III: Zonas descartadas por bajo sondeo estadístico.

MOVIMIENTOS INTER E INTRASECTORIALES DE TRANSPORTE COLECTIVO
EN EL AREA METROPOLITANA DE MONTERREY.
1981

SECTOR ORIGEN	DESTINO	1	2	3	4	5	6	TOTAL
a) # de Casos	1	4,346	1,113	308	3,136	121	351	9,375
b) % Renglón	1	46.4	11.9	3.3	33.5	1.3	3.7	25.2
c) % Columna	1	46.4	20.1	8.1	25.8	8.7	7.1	
a) # Casos	2	1,209	2,019	445	1,686	28	127	5,514
b) % Renglón	2	21.9	36.6	8.1	30.6	.5	2.3	14.8
c) % Columna	2	12.9	36.5	11.6	13.9	2.0	2.6	
a) # Casos	3	311	488	1,309	1,457	7	329	3,901
b) % Renglón	3	8.0	12.5	33.6	37.3	.2	8.4	10.5
c) % Columna	3	3.3	8.8	34.2	12.0	.5	6.7	
a) # Casos	4	3,075	1,756	1,403	2,531	866	2,390	12,021
b) % Renglón	4	25.6	14.6	11.7	21.1	7.2	19.9	32.3
c) % Columna	4	32.8	31.7	36.7	20.8	62.3	48.4	
a) # Casos	5	100	20	13	930	313	54	1,430
b) % Renglón	5	7.0	1.4	.9	65.0	21.9	3.8	3.8
c) % Columna	5	1.1	.4	.3	7.7	22.5	1.1	
a) # Casos	6	327	137	348	2,412	55	1,683	4,962
b) % Renglón	6	6.6	2.8	7.0	48.6	1.1	33.9	13.3
c) % Columna	6	3.5	2.5	9.1	19.8	4.0	34.1	
COLUMNA		9,368	5,533	3,826	12152	1,390	4,934	37,203
TOTAL		25.2	14.9	10.3	32.7	3.7	13.3	100.0

FUENTE: Facultad de Arquitectura de la U.A.N.L.: Matriz de Origen y Destino, 1982.

ESQUEMA N° 3
DIVISION SECTORIAL DEL AREA METROPOLITANA DE MONTERREY
Y ATRACCION RELATIVA POR SECTOR DEL TOTAL DE MOVIMIENTOS EN TRANSPORTE COLECTIVO



Zonas descartadas por -
bajo sondeo estadístico. ---
Cifras entre paréntesis indican

C.- Características de los Movimientos Inter e Intresectoriales.

A partir de la sectorización expuesta, se analizaron los movimientos en transporte colectivo (camión y/o pesera) que se originaban en cada uno de los seis sectores (Hileras del Cuadro Matricial) y sus destinos correspondientes (Columnas del Cuadro Matricial) destacándose el hecho de la mayor atracción relativa del sector central (Sector No. 4), el cual atrae un 32.7% del total de desplazamientos diarios, mientras que el segundo grado de atracción relativa, 25.2%, la tiene el sector norponiente de la ciudad (Sector N°. 1).

Cabe mencionar que los sectores 5 y 6 muestran participaciones bajas respecto del total (37,203 viajes) debido a la baja tasa de sondeo estadístico en algunas partes del espacio físico que comprenden; sin embargo, por lo que respecta al sector 5, su participación en el uso de transporte colectivo es de esperarse que sea la menor, dado el alto uso de automóvil propio en tal sector (Municipio de Garza García). Se considera que el sector 4 constituye un centro de atracción artificial, dada la alta incidencia de transbordos. El sector 1, en cambio, es un polo de atracción y origen natural de desplazamientos.

La duración promedio de los movimientos en transporte colectivo resulta ser alrededor de los 33.68 minutos, con desviaciones standard de 17.4 minutos; en el caso de los movimientos en automóvil la duración promedio resultó ser de 21 minutos con desviaciones de 12.6 minutos.

El siguiente cuadro muestra la duración promedio en minutos de los movimientos dentro de cada sector, y de los movimientos con destino en cada uno de los demás sectores.