

**Arq. Francisco Haroldo Alfaro Salazar
Secretario Académico de la División
Ciencias y Artes para el Diseño
UAM Xochimilco**

INFORME FINAL DE SERVICIO SOCIAL

Observatorio de Transporte y Movilidad Metropolitana

Periodo: 6 de septiembre al 11 de octubre de 2021

Proyecto: Movilidad y Transporte

Clave: XCAD000486

Responsable del Proyecto: Dr. Bernardo Navarro Benítez.

**Katia Nahomi González Márquez Matrícula 2172038061
Licenciatura: Planeación Territorial
División de Ciencias y Artes para el Diseño
Cel: 55 1356 7388
Correo electrónico: nahvima@gmail.com**

1. Introducción

El territorio está conformado por una gran cantidad de redes de infraestructura y transporte, como lo son las calles, puentes, avenidas, carreteras, que al final del día son elementos importantes que conforman la estructura territorial, dentro de esta se desarrollan diferentes formas de movilidad que será el objeto principal de estudio para las actividades del Servicio Social prestado al Observatorio de Transporte y Movilidad Metropolitana

Como hemos visto en los diferentes tipos de transporte que circulan dentro de la ciudad hay deficiencias y potencialidades que los distintos gobiernos han tratado de resolver mediante diferentes estrategias y aunque algunas se presentan como opciones provisionales o que resuelven en parte el problema, no enfrentan el problema desde su inicio, generando diferentes formas de ciclos que aminoran las deficiencias, aunque no ofrecen a la población una buena alternativa, manteniendo dichos ciclos.

Transporte concesionado

Es uno de los medios de transporte colectivo más utilizados en la ciudad y también uno de los que representa mayor riesgo a la población, debido a la organización independiente de los líderes de ruta, las unidades se modifican para aumentar su capacidad sin tener en cuenta la seguridad de los pasajeros; sus inspecciones físico mecánicas y de emisiones contaminantes se realizan con poca regularidad o no se realizan y no tienen horarios ni unidades fijos para cada cubrir la demanda de cada ruta. Con el objetivo de mejorar la seguridad de las personas que utilizan transporte público y la calidad del aire, se inició de control unidades en servicio y operación por parte de la autoridad; Al mismo tiempo, para ayudar a eliminar estas mismas problemáticas se destinaron diversas unidades de RTP para cubrir la demanda de transporte, en el año 2019 se compraron 200 autobuses nuevos para la rtp y, en 2020, se adquirieron otras 97 unidades, para un total de 297 unidades nuevas que

actualmente se encuentran en servicio; además se crearon rutas nuevas de trolebús; ambos modos de transporte cuentan con la opción de pago en efectivo o a través de la tarjeta de movilidad integrada. En 2020 se adquirieron otras 130 unidades: 80 de 12 m de largo y 50 articuladas de 18 metros

Metro

Recientemente se presentó, de la peor forma, la evidente falta de mantenimiento que presentan las líneas del metro, tanto en infraestructura como estéticamente, las diferentes estaciones del metro han tenido cortes en el servicio para ofrecer mantenimiento integral al sistema de transporte de manera integral, desde los andenes, escaleras y puertas hasta la renovación de vías, y adquisición de nuevos trenes. Aunque la expansión de la línea 12 actualmente se encuentra suspendida, la renovación de la línea 1 del metro ya ha finalizado labores en varias estaciones de la misma y las medidas de prevención y mantenimiento han aumentado.

Metrobús

Este modo de transporte que se ha expandido rápidamente por la ciudad cuenta con nuevos autobuses para su primera línea, la extensión de servicio de las líneas 3 y 4 así como en la línea 5, además de las extensiones y mantenimiento de servicio para mejorar la conectividad de cada línea respecto al movimiento de la población. También se destinaron unidades de metrobús para cubrir la demanda de la línea 12 que actualmente se encuentra fuera de servicio.

Trolebús

El modo de transporte con menores índices de contaminación y aquel que menos se había impulsado cuenta con nuevas unidades en sus nueve estaciones que se conducen mediante su ya conocida toma de electricidad y cuentan con batería recargable que les permite tomar continuidad sin estar conectados.

Cablebús

Esta nueva forma de movilidad con la línea 2 que va de Metro Constitución de 1917 a Santa Marta, al oriente de la ciudad ya se encuentra en servicio, ofrece a la población optimizar el tiempo de traslado y evitar la inseguridad que se sufre en medios de transporte como microbuses y combis, con la ventaja de alcanzar zonas que debido a sus elevaciones no lograban conectarse con el resto de la ciudad, además de incorporar mercados y parques en cada estación, recuperando espacios abandonados para la población. La línea 1 de cablebús que va de Indios Verdes a Cuauhtepac, que sigue en construcción pretende brindar los mismos beneficios, además de brindar un atractivo turístico a las colonias sobre las cuales prestará servicio.

Infraestructura ciclista

Estos elementos de protección a peatones se han popularizado a lo largo de la ciudad y aunque no son bien aceptados por los diferentes tipos de movilidad son parte fundamental de la transportación, el correcto uso de las ciclovías, cruces peatonales o en bici y estacionamientos seguros, acompañado del fomento a la cultura vial ayudará a reafirmar la movilidad complementaria que todos hemos utilizado dentro de la ciudad reduciendo los riesgos de accidentes y robo, además de impulsar el modo de transportación más amigable tanto con los diferentes grupos de edades que se transportan en la ciudad, como con el medio ambiente.

Sin duda quedan potencialidades por explotar y muchos riesgos que reducir, los avances implementados también son perfectibles, sin embargo, el impulso y mejoramiento de los distintos modos de transportación es una tarea constante que ha tenido avances significativos y transparentes que ayudan a mantener la ciudad en movimiento, ya sea en metro, bici, autobús o todas las antes descritas.

2. Objetivo general

El principal objetivo es comprender las tendencias de movilidad dentro de la Ciudad de México para generar propuestas, proyectos y diagnósticos de los diferentes elementos que la conforman

3. Actividades realizadas

Investigación en medios oficiales sobre las características, elementos y capacidades de los modos de transporte.

Investigación sobre propuestas y proyectos en ejecución para el mejoramiento del transporte y la movilidad en la Ciudad de México.

Sondeo y observación del comportamiento de la población respecto al uso de los diferentes modos de transporte.

Elaboración de ensayos y reportes con la información obtenida de las investigaciones con el propósito de generar un reporte final de actividades

4. Metas alcanzados

Una de las principales dificultades del Servicio Social prestado en época de pandemia fue la investigación presencial y visualización física de los elementos que conforman los tipos de movilidad y su análisis con la información oficial emitida por parte del Gobierno de la Ciudad de México, que se realizaron satisfactoriamente, ayudando no solo a generar las entregas necesarias para el servicio, sino brindando una nueva perspectiva del estudio de la movilidad, sus elementos y el comportamiento de la población dentro de dichos elementos en situaciones de riesgo.

5. Resultados y conclusiones

El Análisis de políticas de movilidad en la ciudad de México fue el producto final de las investigaciones realizadas durante la prestación del Servicio Social en el Observatorio de Transporte y Movilidad Metropolitana, con el cual se pusieron en práctica y reforzaron conocimientos y actividades realizadas a través de los diferentes módulos de la Licenciatura en Planeación Territorial. El enfoque particular sobre la movilidad en tiempos de pandemia hizo destacar problemáticas ya existentes en los distintos modos de transporte y proponer desde la perspectiva de la población soluciones a las distintas necesidades de movilidad dentro de la Ciudad de México.

6. Recomendaciones

La gestión territorial a la circulación de personas y vehículos han estado orientadas a regular el uso de las vías públicas en relación al tráfico desde una perspectiva que atribuía un protagonismo al automóvil privado y a la fluidez del tráfico, dejando en un papel subordinado las necesidades de peatones y ciclistas bajo el impulso de las políticas de movilidad sostenible, o incluso, sin ninguna política, debido a la contingencia sanitaria, el aumento de los hiperlugares, nos ha llevado a un incremento de los desplazamientos virtuales, disminuyendo drásticamente el uso del transporte público, para así tener el menor contacto posible con otras personas; siendo la bicicleta el transporte por excelencia debido a su uso individual, así como el afloramiento de una demanda social y técnica que reclama una mayor atención pública para peatones, ciclistas, personas con movilidad reducida y para el transporte público. Estos cambios han puesto en evidencia la necesidad de actualizar la normativa local, de modo que se replantee en clave sostenible la anterior jerarquía vial y distribución del espacio público, al tiempo que se reconocen y protegen los derechos de peatones y ciclistas.

7. Bibliografía y/o Referencias Electrónicas

Garza, Gustavo, "TEORÍA DE LAS CONDICIONES Y LOS SERVICIOS GENERALES DE LA PRODUCCIÓN", México, D.F.: El Colegio de México, Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales, 2013.

Primer Informe de Gobierno 2018-2019 D.R. 2019, Gobierno de México, Presidencia de la República, Ciudad de México, septiembre 2019

Pírez, Pedro "Servicios urbanos: sociedad local y distribución económica en un contexto de reformas y privatizaciones", en Servicios y Marco Construido, Castillo, Jaime y Elsa Patiño (compiladores), editado por la Red Nacional de Investigación Urbana, la UACJ y la UAM, México, 2000.

Navarro Benítez, Bernardo. COVID-19 y Movilidad. 2020. En proceso de publicación.