

Dr. Francisco Javier Soria López  
Director de la División de Ciencias y Artes  
para el diseño- UAM Xochimilco



## INFORME FINAL DEL SERVICIO SOCIAL

Universidad Autónoma Metropolitana

Departamento de Teoría y Análisis

Periodo: 10 de diciembre de 2019 al 10 de junio de 2020

Proyecto: El impacto de la militarización en los territorios de la movilidad,  
esparcimiento y calidad de vida de la región centro del país

Clave: XCAD000374

Responsable: Dra. Blanca Rebeca Ramírez Velázquez

Morales Campos Mónica Sayuri Matricula: 2163083450

Licenciatura: Planeación Territorial

División de Ciencias y Artes para el Diseño

Cel.: 5564237271

Correo electrónico: sayo\_96@hotmail.com

# Índice

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| Introducción .....                   | 3  |
| Objetivo General .....               | 4  |
| Actividades realizadas .....         | 4  |
| Conclusiones y recomendaciones ..... | 8  |
| Bibliografía .....                   | 10 |

## Introducción

A lo largo de su historia, América Latina se ha visto afectada por el modelo neoliberal, a pesar de que en sus principios este modelo fue presentado al mundo como un nuevo paradigma que beneficiaría el desarrollo mundial, generando así una serie de cambios en las estructuras económicas, sociales y territoriales de sus ciudades.

Las metrópolis han dejado de estructurarse en torno a una centralidad causado una nueva tendencia la cual se organiza a partir de redes de corredores urbanos terciarios (Pradilla y Pino, 2004). Estos se sitúan en ejes principales pues así aprovechan el flujo de vehículos y personas que transitan por la zona, pero a su vez generan fenómenos de expulsión que ayudan a profundizar la segregación socio-territorial.

Con ello, han surgido nuevas formas arquitectónico-urbanas que, según Emilio Pradilla "actúan como vectores de la privatización y mercantilización de lo público, contribuyen a la segregación y exclusión socio-territorial de los ámbitos ocupados por los segmentos de población empobrecida y, por tanto, a la fragmentación social del territorio" (La mundialización neoliberal, cambios urbanos y políticas estatales en América Latina, 2010, pp. 508).

Los centros comerciales propician el desarrollo de estos corredores y desplazan el espacio público dando como resultado zonas de agrupaciones mercantiles que carecen de muchas de las actividades públicas colectivas; se forman para el automóvil y dejan de lado al peatón fomentando el individualismo ante esta falta de espacios en donde confluyan actividades colectivas.

El análisis de los efectos-resultados de estos corredores terciarios en las diferentes metrópolis es de suma importancia debido a que forman parte de los nuevos retos en la planeación y gestión urbana. Los procesos sociales y territoriales causados como la privatización de lo público, la fragmentación socio-territorial y el

protagonismo que se le otorga al automóvil sobre el transporte público o sobre el mismo peatón son solo algunos ejemplos que permiten resaltar la importancia de investigar estas nuevas transformaciones a fin de entender de qué otras formas afectan a las ciudades.

## **Objetivo General**

Realizar un diagnóstico sobre la condición de actividades terciarias en los corredores de Cuernavaca, Morelos, así como las condiciones de seguridad y calidad de vida con la cual se moviliza la población en estos mismos.

## **Actividades realizadas**

1. Asistir a reuniones de reconocimiento y contextualización del proyecto y los corredores a trabajar.

Los coordinadores del proyecto se encargaron de programar reuniones en las que explicaron la forma de trabajo que se llevaría durante el servicio. Asimismo, se expuso, de manera concisa, los datos teóricos, estadísticos y cartográficos recabados hasta ese momento resaltando la importancia de entender, en primera instancia, la base teórica de las temáticas del proyecto por lo que se proporcionó una bibliografía de apoyo para cumplir esa tarea.

Durante las siguientes reuniones se fueron definiendo los corredores terciarios que se trabajarían en la ZM de Cuernavaca, así como la organización de las demás actividades a realizar con la intención de cubrir el tiempo de duración del servicio.

2. Programación de los días de práctica de campo en la ZM de Cuernavaca, Morelos.

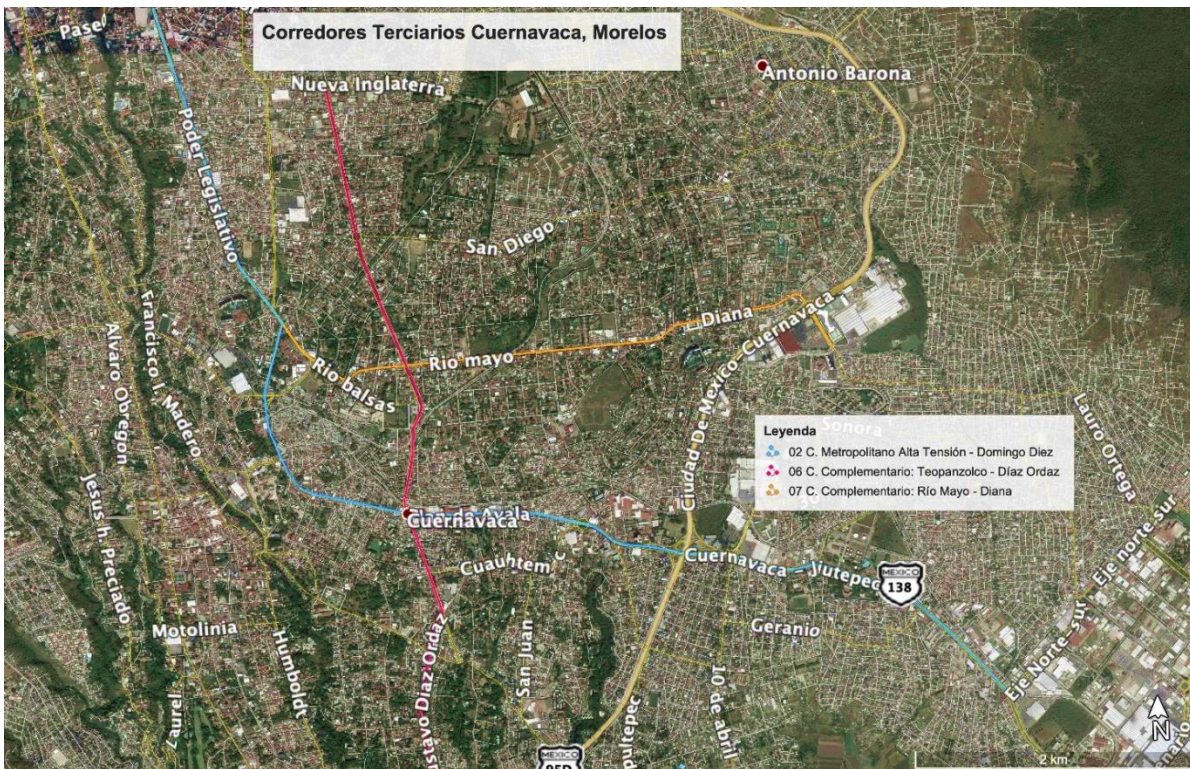
Se destinó una de las reuniones con el fin de determinar, entre coordinadores y estudiantes, las fechas para realizar la práctica de campo estableciendo la semana del 9 al 13 de diciembre del 2019.

Durante esta reunión se acordó que los corredores a trabajar dentro de la ZM de Cuernavaca serían: Alta Tensión-Domingo Diez, Teopanzolco-Díaz Ordaz y Río Mayo-Diana con una extensión territorial aproximada de 8, 5 y 4 kilómetros respectivamente. Asimismo, se habló de los tiempos de trabajo en campo y de las zonas más favorables para hospedarse con el objetivo de agilizar los recorridos.

3. Instalación y prueba de la aplicación (Fulcrum), que serviría para digitalizar el llenado de las cédulas de levantamiento de campo.

Con el objetivo de agilizar el llenado de las cédulas de levantamiento y el procesamiento de los datos, se manejó la aplicación Fulcrum que permite sincronizar los datos de una sesión a pesar de que se utilice en diversos dispositivos electrónicos.

Croquis 1. Ubicación de corredores terciarios



Fuente: Elaboración propia en Google Earth con base en DENUÉ, 2019. Información proporcionada por coordinadores del servicio.

Dos de las reuniones convocadas se enfocaron en esta aplicación; en la primera, cada estudiante tuvo que descargarla en su teléfono para lograr entender el funcionamiento e ingresar los datos de la cuenta a la que se subiría la información de los corredores. Mientras que, para la segunda reunión se acordó realizar una prueba de la cédula en Calzada de Hueso en la Ciudad de México con el objetivo de hallar dudas, errores o correcciones que permitieran acelerar el llenado en práctica de campo.

#### 4. Práctica de campo.

Una vez instalados en Cuernavaca, Morelos se pasó a determinar la forma de trabajo. Para facilitar el llenado de las cédulas, y por seguridad, se optó que el llenado se realizara en parejas (hombre y mujer), intentando a su vez, agilizar el proceso pues mientras uno llenaba la cédula el otro se encargaba de observar y dictar.

El mismo 9 de diciembre se comenzó el trabajo en campo con el corredor Alta Tensión-Domingo Diez, para este caso (pareja 2), se trabajó el lado derecho del corredor partiendo de la Paloma de la Paz hacia la carretera Chilpancingo-Cuernavaca y al ser el corredor más extenso, el levantamiento se llevó poco más de dos días enteros de trabajo.

El corredor Teopanzolco-Díaz Ordaz fue el segundo y se decidió cambiar la forma de recorrido, para el caso actual, se dio a partir Plan de Ayala hacia la calle Narciso Mendoza sobre Boulevard Gustavo Díaz Ordaz.

Y, por último, en el corredor Río Mayo-Diana se retomó la organización del primer corredor con la única diferencia de que se trabajó el lado izquierdo partiendo desde Río Balsas.

#### 5. Revisión de datos obtenidos y análisis de la práctica.

Al regresar a la Ciudad de México se sincronizaron todos los datos recolectados en Fulcrum y, como última tarea de la práctica de campo, se realizó una revisión

con el objetivo de hallar y contestar posibles campos vacíos, así como corregir errores o fallas en el llenado para obtener mejores resultados una vez que se procesaran los datos.

Posteriormente, se realizó un reporte-bitácora en donde se mostraron las experiencias de campo de cada uno de los estudiantes, la forma de organización que se llevó en la actividad, un breve análisis con base en lo observado y algunas conclusiones, proporcionando así, una perspectiva más subjetiva al análisis vista desde la formación académica en Planeación Territorial.

### **Metas alcanzadas**

Se logró concluir exitosamente la práctica de campo recorriendo en su totalidad los corredores acordados con un registro de cerca de 1,000 comercios en los cuales se pueden hallar pequeños, medianos y grandes negocios ocupados en diversos giros comerciales como librerías, tiendas de muebles, tiendas de ropa, refacciones y mantenimiento para albercas, farmacias, agencias automotrices, restaurantes, etc. sin olvidar la presencia de diversas plazas comerciales de todos tamaños en cada uno de los corredores.

Utilizar la aplicación "Fulcrum" como herramienta en práctica de campo resultó ser de gran ayuda, aunado a la buena organización de trabajo, pues agilizo y facilitó el llenado de las cédulas, así como el procesamiento de todos los datos obtenidos.

Después de la práctica de campo se concretó una reunión con los coordinadores para exponer un poco de lo que se había vivido en el trabajo en Cuernavaca, enriqueciendo las experiencias de campo y relacionándolo con los conocimientos de investigación con los que ya contaban los coordinadores.

Debido a las circunstancias de salud dadas en el país poco después de la práctica de campo se dificultó el posible seguimiento de la investigación por medio de futuras prácticas, sin embargo, el primer acercamiento en los tres corredores terciarios arrojó diversos resultados que bien pueden servir como base para continuar la investigación una vez terminada la pandemia.

## Conclusiones y recomendaciones

En cuanto al análisis general de los corredores trabajados en la ZM de Cuernavaca, Morelos se puede decir que cada uno cuenta con características o elementos específicos reconocibles, sin embargo, estas características no pretenden generalizar toda la extensión del corredor pues dada la gran diversidad causada por la extensión territorial de cada uno, resultaría ser muy complicado.

Estos elementos mencionados pueden ser determinados a partir del contexto urbano en el que se desenvuelve el corredor como: el nivel socioeconómico de la población colindante, equipamientos de gran envergadura o alto impacto urbano como el Hospital General Regional 1 de Cuernavaca ubicado en el corredor Alta Tensión-Domingo Diez el cual podría explicar la gran cantidad de farmacias existentes a lo largo del corredor o en el caso de Río Mayo-Diana que, al notarse como una zona de altos ingresos económicos se encuentran condominios de tipo residencial y tipos de establecimientos que no se hallan en los demás corredores como un Citymarket o las agencias automovilística de gama alta.

Fuera de estos elementos, es importante enfatizar un aspecto que tienen en común todos los corredores trabajados y es el hecho de que ninguno tiene la cualidad de ser transitable a pie o por transporte no motorizado de forma segura; las banquetas son angostas y los condominios de tipo residencial amurallados dejan grandes extensiones de calle sin alguna pizca de espacio público. Lo antes mencionado solo fomenta el uso del automóvil y favorece a cualquiera que lo utilice aumentando el visible déficit de espacio público dentro de estos corredores.

Este proyecto permitió entender, desde la teoría y la práctica, las nuevas transformaciones arquitectónico-urbanas causadas por los corredores terciarios y la forma en la que configuran la estructura de la zona en todos los ámbitos (sociales, territoriales, económicos, etc.). Además, se observó cómo el creciente y acelerado aumento de comercios y servicios orilla a cambiar el uso de suelo



habitacional por el uso mixto (habitacional y comercial) y comercial. Eso y el dominio de cadenas y plazas comerciales ayuda a enfatizar los contrastes urbanos existentes en las zonas aledañas a los corredores.

Como recomendación solo queda resaltar lo importante que es seguir fomentado este tipo de proyectos que permiten a los estudiantes aterrizar la teoría, que se les proporciona en su formación académica, en el territorio mediante prácticas de campo pues de esta forma se obtiene un mejor entendimiento de los fenómenos en los que se ven inmersas las metrópolis.

## Bibliografía

López Levi, L. (1999). Centros Comerciales: Espacios que navegan entre la realidad y la ficción [PDF]. Ciudad de México: Editorial Nuestro Tiempo.

Pradilla Cobos, E. (2004, octubre/diciembre). Ciudad de México: Los caminos de la privatización de lo urbano [PDF]. Puebla, México: Revista Ciudades.

Pradilla Cobos, E., & Pino Hidalgo, R. (2004, noviembre). Ciudad de México: De la centralidad a la red de corredores urbanos [PDF]. E.U.: ResearchGate.

Pradilla Cobos, E. (2008). ZMVM: De la centralidad a la red de corredores terciarios [PDF]. Ciudad de México.

Pradilla Cobos, E. (2010). Mundialización neoliberal, cambios urbanos y políticas estatales en América Latina. Cadernos Metrópole, [PDF] Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=4028/402837809009>

Pradilla Cobos, E., Márquez López, L., Carreón Huitzil, S., & Fonseca Chich, E. (2008, julio/septiembre). Centros comerciales, terciarización y privatización de lo público [PDF]. Puebla, México: Revista Ciudades.

Pradilla Cobos, E. (2013, septiembre). La economía y las formas urbanas en América Latina. [PDF]. E.U.: ResearchGate.

Morales Campos Mónica Sayuri

Responsable del proyecto

Dra. Blanca Rebeca Ramírez Velázquez

Coordinador del proyecto