



Universidad Autónoma Metropolitana

INFORME FINAL DE SERVICIO SOCIAL

División: Ciencias y Artes para el Diseño (C. y A.D.)

Licenciatura en Planeación Territorial

Sofía Romano Pardo

Matrícula: 208330192

Teléfono: 59158973

Proyecto: Diseño, hábitat urbano popular y transporte.

Lugar de la instancia: Universidad Autónoma Metropolitana

Unidad Xochimilco.

Período: 23 de septiembre del 2011 - 6 de septiembre del 2012

Responsable del proyecto: Bernardo Navarro Benítez

INTRODUCCIÓN

La instancia de mi prestación para servicio social se realizó en la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco, en el Grupo de Estudios sobre Transporte Metropolitano. Así mismo, en el proyecto se hizo énfasis al transporte público urbano porque genera movilidad y accesibilidad en el espacio público, sin embargo, debemos tener en cuenta que el transporte es de acceso generalizado aunque este se define por el sector público o privado. El público da un mayor beneficio a la sociedad ya que su transporte no solo genera capital sino brinda un servicio; y por otra parte el privado, tiene la función de remunerar a sus participantes o accionistas para invertir constantemente al generar ganancias, y a su vez, se mejora de manera gradual en su transporte.

El transporte como tal, ha existido desde hace miles de años para trasladar mercancías y personas, sin embargo, el transporte en la actualidad, tanto el público como el privado, han tomado gran importancia al permitir una interconexión intra e interurbana, así como cambios radicales en cuanto a lo cultural y social debido a que ocurre continuamente el fenómeno de urbanización.

Por lo tanto, el proyecto se trata del transporte público urbano en la Región Centro de México, la cual está conformada por el estado de Hidalgo, Puebla, Querétaro de Arteaga, Morelos, Distrito Federal y Estado de México.

Contiene tablas ilustrativas con información sintetizada para una mejor comprensión de la problemática sobre reparto modal para la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), durante el año 1986 - 2007, para así conocer la situación prevaleciente en el transporte público urbano y capitalino, donde es importante mencionar como alternativas: el uso de la bicicleta, Metrobús, Tren ligero, trolebús, y autobús "Cero emisiones". Así como algunas contradicciones de implementación de medios de transporte de alta y baja capacidad, por parte de programas gubernamentales que han contribuido a que la zona metropolitana sea cada vez más compleja en su estructura urbana.

OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS

Los motivos que me guiaron a prestar el servicio social en la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco, son:

- Lograr obtener capacidad y habilidad de análisis crítico al participar en proyectos de investigación, con el fin de identificar la problemática actual del transporte público urbano en la Región Centro de México, y entender las nuevas alternativas vinculadas a una adecuada calidad de vida.
- Servir de apoyo tanto para el responsable del proyecto como al equipo de trabajo, con la finalidad de obtener experiencia académica y laboral.
- Resaltar complejos procesos de la Región Centro de México, donde se encuentran los núcleos metropolitanos fundamentales, del cual la capital nacional (Ciudad de México) es el corazón esencial, por lo que la eficacia de su metabolismo depende de la eficiencia de los sistemas de circulación, transporte y movilidad.
- Enfatizar el transporte público de personas en la Ciudad de México al tener una función crucial dentro de dicha Región Central, a través de información estadística.

METODOLOGÍA UTILIZADA

- Fuentes de información

Para la realización de cierto proyecto durante el servicio social, se utilizaron las consecutivas búsquedas con el fin de una mejor comprensión y descripción del trabajo: Instituto Nacional de Estadística Geográfica e Informática (INEGI); Anuarios Estadísticos de la Secretaría de Transporte y Vialidad (SETRAVI); Caminos y Puentes Federales (CAPUFE), y de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT).

De acuerdo a los estados que conforman la Región Centro de México, se recolectaron ciertos indicadores del subsistema social y urbano – regional, así como del económico; son los siguientes: Tránsito Diario Promedio Anual (TDPA) en autopistas de cuota con aforo vehicular; estadística operacional de vuelos de pasajeros y de carga; Población Total, Tasa de Crecimiento, Superficie y Densidad Media Urbana por Zona Metropolitana.

Para los gráficos, tabulados y mapeados se emplearon diversos programas: Microsoft Office Word, Microsoft Office Excel, Microsoft Office Power Point, ArcMap.

OBJETIVOS Y METAS ALCANZADAS

Durante mi estancia en el servicio social así como en el salón de clases de la licenciatura, he observado que una minoría de alumnos preguntan y preguntan hasta resolver claramente sus dudas, y la mayoría de las personas se quedan calladas con lagunas mentales, que son obstáculos para avanzar profesional y personalmente. La verdad, al principio de la licenciatura, se me hacía difícil opinar y preguntar; pero al término de esta, me di cuenta que ya no me da pena o vergüenza al preguntar, porque a muchos nos importa el: qué dirán de nosotros?, y eso crea ignorancia, falta de comunicación, individualismo, entre otras consecuencias.

Logré entender los distintos roles que hacen los integrantes de un equipo de trabajo al enfocarse en una investigación, por lo que el proyecto a realizar durante mi servicio social es indispensable ya que el planificador puede tener una visión más amplia y realista de lo que le rodea al observar problemáticas, y proponer soluciones con el fin de contrarrestarlas. Además, el tema principal se enfocó al transporte público urbano, el cual es un potencial implementado para el traslado de la fuerza productiva y su reproducción social; donde sinceramente a mi me gustaría trabajar respecto al transporte.

Comprendí que el trabajo en equipo es muy importante porque aprendes tanto del responsable del proyecto como de sus integrantes. Es más fácil trabajar de esa forma porque fluye mejor la creatividad, ejecución de tareas en un tiempo definido y sobretodo se da un crecimiento personal. Por otro lado, sí hay individualismo entonces no habrá progreso en la meta a alcanzar porque necesitas de diversas opiniones, y las entregas de proyectos tendrán casi siempre un tiempo definido donde es complicada su elaboración por un individuo.

Tuve la oportunidad de apoyar en diversas reuniones que se tuvieron para observar y entender que una licenciatura no es la única meta, ésta te da las bases del conocimiento, y conforme vas experimentando y fogueándote tendrás la posibilidad de desenvolverte y cultivarte para el éxito profesional.

Gracias a todo esto, noté la importancia que uno mismo debe tener al tratar con las personas, desenvolverte, convencerlas, tener facilidad de palabra frente al público, tener seguridad y confianza.

La visita directa que realicé a diversas Secretarías de Gobierno, me ayudó a ubicarme sí me pierdo en esta enorme ciudad, a localizar o dar referencias de alguna dirección que se me solicite.

Muchos creemos que toda la información se encuentra en páginas web, que los libros no son de gran ayuda para información, pero no es cierto, porque la mayoría de las páginas web tienen obstáculos al requerir de su base de datos. Por lo que tuve que acudir directamente a varias Secretarías para que me explicaran dónde se localiza cierta investigación; resultó difícil e incómodo su servicio de atención al usuario, pero me sirvió para ampliar mi visión de las cosas al buscarlas y para tener más seguridad personal al preguntar a alguien desconocido; y en parte, saber hablar estratégicamente para convencer que la información que necesitaba era de suma importancia.

Estoy segura que aproveché las oportunidades que se presentaron, lo que me permitirá lograr la superación personal que deseo a nivel profesional y producir resultados de mayor calidad, de manera individual y colectiva.

RESULTADOS Y CONCLUSIONES OBTENIDOS EN EL PROYECTO

En los resultados obtenidos se obtuvo la información que se necesitaba de manera completa, al contener los datos más importantes con el fin de describir la situación actual del transporte público en la Región Centro de México, haciendo más énfasis en el corazón esencial, (la Ciudad de México), mediante un texto que contiene teoría, estadística y análisis descriptivo, del cual siempre estuvo a cargo el Doctor Bernardo Navarro Benítez, en cuanto a dirigir, toma de decisiones y revisiones de cualquier información del proyecto.

Pudimos concluir: De acuerdo a la interacción entre la Región y la Ciudad de México, uno de los fenómenos con mayor impacto es la producción habitacional de miles de viviendas en las periferias de las principales ciudades de la región, entre sus zonas metropolitanas, y primeramente hacia la Ciudad de México. Lo cual, es causa de una alta cuantía de fuerza de trabajo que se mueve pendularmente, creando gran población flotante que se caracteriza por utilizar el autotransporte en los principales ejes carreteros que rodean y se encuentran dentro de la mencionada Región. En el espacio público es donde convergen los flujos, por eso se le ha dado mayor prioridad que al espacio privado, debido a que se está más tiempo en el espacio público que en el privado; para hacer más referencia a cierto tema, en la actualidad se puede notar el acotamiento de la vivienda (es decir, el espacio privado se reduce gradualmente).

Otro factor que ha cambiado la movilidad urbana, es la diversidad de equipamientos culturales y sociales existentes en la Ciudad de México que atrae bastante población aunque tenga que hacer desplazamientos de larga distancia, solo con el fin de acceder a sus servicios urbanos que ofrece a escala regional, nacional e internacional. Es decir, este fenómeno se refiere a que constantemente la especialización y separación de usos de suelo han generado desplazamientos cada vez más largos, lo cual contribuye a una reproducción social para el intercambio de bienes y servicios por todo el territorio, pero perjudica ejes carreteros tradicionales que salen de la capital nacional a otros estados; por lo que es importante mencionar que el Estado de México es una gran descongestionador

al absorber diversos flujos de cierta población que se desplaza de su hogar a la Ciudad de México, a través de sus importantes infraestructuras y equipamientos aeroportuarios; ésta es una gran alternativa que se debería maximizar para elevar ese potencial. Esto se vincula con los diferentes intercambios que se dan en las ciudades, ya que siempre se va a transformar y apropiarse del espacio.

En la oferta de movilidad metropolitana se identificaron dos situaciones actuales muy contrastantes: En el Distrito Federal existen medios de transporte masivos con vehículos de alta capacidad en su servicio, calidad adecuada y tarifa plana. Por otro lado, en los municipios conurbados predominan servicios colectivos de autotransporte, con baja calidad y una tarifa usuaria que triplica la del Distrito Federal. El transporte público, terrestre y aéreo no solo ha permitido un crecimiento en la Ciudad de México y en el Estado de México, sino una expansión a nivel internacional; aunque al tener vehículos colectivos de baja capacidad (públicos y privados) en el Estado de México, se congestionan las vialidades, entorpece la circulación, y se provocan daños irreversibles al medio ambiente.

Y por último, en el caso de la mencionada Región, su eficiencia y equidad depende en gran medida de la capacidad de conectar y proporcionar accesibilidad adecuadamente a las mayorías de los servicios y oportunidades que ofrece la ZMCM como corazón de esta Región, ya que sin estas alternativas existe desigualdad en oportunidades de instaurar medios de transporte en diferentes lugares; mayor costo en la movilidad urbana al ocasionar la separación de usos de suelo; no se ahorra tiempo en traslado de personas; incomodidad por parte del usuario en vehículos colectivos de baja capacidad y escasez de calidad.

Referente al reparto modal en la ZMVM, en 1986, el metro contaba con 141 kilómetros de longitud, sin embargo, absorbía 19% de los viajes realizados en la zona metropolitana, la cual era una proporción cercana a los autos particulares, que era de 24%. En comparación, la cobertura de los autobuses de corredores de transporte público era más de la mitad aproximadamente con 42%, respecto al metro y automóvil privado. El resto de los viajes en transporte urbano de personas,

estaba conformado por una minoría de los otros medios de transporte (taxi, minibuses y combies, tren ligero y bicicleta, ninguno cubría ni el 10% del total.

Es decir, tras la reconstrucción de los daños generados por los terremotos acaecidos, los capitalinos y por ende la comunidad metropolitana enfrentaban un servicio de transporte con avances limitados en la oferta de políticas públicas en cuanto a movilidad, las cuales provocaron un desmejoramiento, debido a la implantación del tren suburbano y la porción inicial de la primera línea del Mexibus.

En 1989, dentro del programa de modernización del servicio gubernamental de autobuses, se renovó totalmente su parque vehicular mediante la adquisición de 1,101 autobuses, y la reconstrucción de 2,850; donde todos estaban dotados con motores nuevos, con tecnología de punta y anticontaminante.

Sin embargo, el gobierno dictó diversas medidas para fomentar el transporte colectivo automotor de baja capacidad, dirigiéndolas a un reemplazo de vehículos como minibuses y combies, lo cual causó una transición hacia el predominio de ciertos medios de menor capacidad, ya que en 1989 de 36% minibuses y combies se acrecentó a 53% en 1994; siendo así que a partir del año 2007 aumentó 5% por cada consecutivo sexenio presidencial hasta la actualidad, en desplazamientos en la ZMVM; lo cual ha sido una contradictoria situación que ha prevalecido en el transporte metropolitano.

Esta situación del transporte público, en cuanto a los minibuses y combies, ha sido una problemática ambiental, porque la mayoría de vehículos son modelos de 1980, caracterizados por no tener sistemas de control de emisiones, un inadecuado mantenimiento de los motores, las grandes distancias que se recorren diariamente con tarifa usuaria alta, así como un complicado tránsito en las calles de la ciudad y el tipo de combustible que utilizan. Por ello, es necesario crear programas que promuevan un transporte con mejor calidad en su limpieza, eficiente y cómodo para los usuarios.

El metro sigue siendo parte fundamental del sistema de transporte de la ciudad de México, donde ésta es el “corazón” del metabolismo de la Región Centro de México. En 1986, el metro, un sistema de alta capacidad, presentó en ese año un 19% del total y en la actualidad tiene 14% de desplazamientos totales. Esto hace referencia a que en su inicio presentó un crecimiento muy acelerado en su operación, por otro lado, conforme se fue acercando su nivel de saturación, parte de los usuarios optaron por el uso de otras alternativas de traslado. Siendo así, en el año 2007 descendió su operación a 14% de viajes totales.

En conclusión, los autos particulares ocupan el 20% del total de viajes en la zona metropolitana, los cuales son de baja capacidad; y en otro aspecto, medios de transporte colectivo de alta capacidad no cubren cierto porcentaje. Los autos ocupan aproximadamente 80% de las calles, pero sólo movilizan de ese porcentaje una cuarta parte de la población. Por lo tanto, es necesario que se inicien políticas públicas para el beneficio de la sociedad, donde se promueva el uso de medios de transporte de alta capacidad como el metro y Metrobús, y en parte, la bicicleta, con la finalidad de recuperar el espacio público. Cabe mencionar que el uso de la bici además de mitigar la contaminación, abate la diabetes, obesidad y fomenta la convivencia social; aunque se haya construido más infraestructura para este medio de transporte, existe una inhibición en su uso por parte de la población, ya que es un problema para los otros medios de transporte, debido a que no existe una ley que controle y sancione el uso de la bicicleta, para una mejor logística en el transporte.

Por otro lado, en cuestión de medios de transporte de alta capacidad, más que un sistema de transporte eficiente como metro y Metrobús, se debería buscar nuevas opciones, nuevos tramos que amplíen su sistema, que se hagan más obras para conectar parte faltante de la población que escasea de accesibilidad para movilizarse.

La zona metropolitana contiene un gran sistema de transporte público, además, se moderniza constantemente, abarca casi toda la capital y es económico en algunos medios de transporte, sin embargo, se podría reemplazar el uso de minibuses y

combies que generan inseguridad y responsabilidad de algunos operarios, así como un nulo mantenimiento de sus vehículos, convirtiendo una compleja movilidad en la zona metropolitana.

Aunque el servicio social sea un requisito obligatorio para concluir la licenciatura en Planeación Territorial; contribuye tanto a la formación académica como personal del alumno, ya que reafirma tus valores (solidaridad y responsabilidad al actuar o tomar decisiones en cualquier situación). Respecto a lo profesional, amplía tu visión y percepción de lo aprendido, te das cuenta que puedes especializarte en un solo ámbito, debido a que esta licenciatura está vinculada con muchos aspectos con lo que se le denomina ciudad; donde el planificador tiene como objetivo de estudio el territorio, es decir, vivimos en él y debemos entender el por qué de las cosas, identificar los problemas y solucionar con alternativas que sean viables para el beneficio de la sociedad y del Estado.

RECOMENDACIONES

- Para la instancia:

Que existan más proyectos que motiven a los alumnos para realizar su servicio social, y el uso de internet sin restricción para beneficio de las personas, porque se limita y obstaculiza obtener información lo más rápido posible. Adquirir nuevo equipo de cómputo para las instalaciones ya que cuentan con ello, aunque no obsoleto pero con características no tan actuales, provocando incompatibilidad de uso con programas.

- Para la Institución:

Proporcionar mayor información de dependencias que requieran de un servicio social para realizar proyectos que le puedan servir de acuerdo al perfil de su carrera.

El sistema modular se caracteriza por el método de enseñanza – aprendizaje, el cual es adecuado, sin embargo, en la mayoría de los trabajos en equipo que he convivido y/o participado, existe bastante individualismo, lo que se me hace una contradicción, porque te enseñan a hacer equipo para aprender juntos y que simultáneamente se crea competencia, y la calidad se expresa sí la información recolectada entre personas es compartida, entonces resultará un mayor aprendizaje, lo que escasea en proyectos de investigación de forma colectiva.

- Del trato en ambos lugares:

Me agradó la amabilidad, paciencia, tolerancia, respeto y generosidad al formar parte de ese equipo de trabajo, porque al lograr adaptarte te sientes como sí la licenciatura te brinda las bases del conocimiento pero tú te tienes que esforzar cumplir lo que se te encargó, así como elevar tu compromiso y responsabilidad de lo que se te adjudica.

Uno de los obstáculos que tuve durante el período de servicio social, es darme cuenta que la licenciatura es una de las pautas que te impulsan para avanzar y llegar a las metas profesionales, porque no basta con obtener lo básico y quedarte con esas ideas que te inculcaron, ya que al convivir con cierto equipo de trabajo, me di cuenta que me falta una maestría, y enterarme de los cambios radicales dados en todos los ámbitos relacionados con mi carrera, para así tener un criterio.

BIBLIOGRAFÍA

Programa Integral de Transporte y Vialidad (2001 – 2006). SETRAVI. Encuesta Origen Destino, 2007.