

Mtra. María de Jesús Gómez Cruz

Directora de la División de Ciencias y Artes para el
Diseño UAM Xochimilco

INFORME FINAL DE SERVICIO SOCIAL

Delegación La Magdalena Contreras

Dirección General de Administración

Periodo: 01 de agosto de 2016 al 01 de febrero de 2017

Proyecto: Por una arquitectura sustentable, recuperación de espacios públicos y
mejoras en movilidad.

Clave: XCAD000675

Responsable del Proyecto: Lic. Alberto Bernal Olvera

Asesor: Dr. Bernardo Navarro Benítez

Número económico: 9794

Diana Itzel Rodríguez Hernández Matrícula: **2133030209**

Licenciatura: **Planeación Territorial**

División de Ciencias y Artes para el Diseño

Tel: 5421 3151

Cel: 04455 1963 0609

Correo electrónico: dianairh.09@gmail.com

Introducción

El presente documento pretende brindar, un enfoque terminal del servicio social que he realizado en la delegación La Magdalena Contreras, donde se darán a conocer las actividades que realice para dicha institución como prestadora de un servicio en cuestiones de mejoras en la movilidad.

El surgimiento de las actividades durante este periodo se da para entender cómo funciona el fenómeno de la movilidad y como dentro de éste se encuentran inmersos factores como los medios de transporte que se utilizan para desplazarnos dentro y fuera de la delegación La Magdalena Contreras, y como a su vez se puede obtener una recuperación de espacios públicos haciéndolos sustentables para mejorar el ambiente social.

En este proyecto se describen algunos de los indicadores que se fueron construyendo con el vaciado de información obtenida en el trabajo de campo, de igual forma se realizó un inventario donde por cada cruce vial seleccionado se tomaron en cuenta, señalética horizontal y vertical, banquetas, postes de luz, postes de alumbrado público, teléfonos públicos, botes de basura, jardineras, entre otros.

Objetivo General

Realizar una investigación para conocer cómo y de qué manera la población de esta zona se mueve diariamente y en qué estado se encuentran los medios mediante los cuales usan su derecho a la movilidad; como lo son, el estado de las vialidades, las condiciones de las banquetas, si existe mobiliario urbano y en qué condiciones.

Actividades Realizadas

Al determinar que actividades se iban a realizar y en qué partes de la delegación se harían, se hizo una selección de cruces estratégicos que conllevaba a la realización de un levantamiento de campo para ver los siguientes aspectos:

1. Tamaño de las vialidades, aquí se realizaron mediciones del ancho de los carriles de cada cruce.
2. Medición de banquetas, dónde al terminar la vialidad se medía el ancho de la banqueta con distancia a la pared.
3. La contabilidad del mobiliario urbano como: postes de alumbrado público, arboles, teléfonos públicos, señalética horizontal y vertical y semáforos.

Los cruces donde se hizo el levantamiento son los siguientes:

Cruce N°1: Periférico - San Jerónimo

Cruce N° 2: Luis Cabrera – México Contreras

Cruce N°3: Luis Cabrera – Periférico

Cruce N°4: Luis Cabrera – San Jerónimo

Cruce N°5: Luis Cabrera – Corona del Rosal

Cruce N°6: Luis Cabrera – San Bernabé

Cruce N°7: San Bernabé – Av. Guerrero

Cruce N°8: San Jerónimo – El Rosal

Cruce N°9: Juan Álvarez – José María Morelos

Cruce N°10: Camino a Santa Teresa – Fuente de los Molinos

Estratégicamente se eligieron porque son cruces dinámicos, donde corren varias rutas de transporte y la dinámica de movilidad es sumamente activa pues las actividades que se desarrollan de forma directa en el área de estudio tienen el propósito de medir la afluencia de las unidades de transporte público y otros aspectos que permitan efectuar el diagnóstico.

Las actividades que se realizaron fueron ubicar las diversas rutas de transporte que pasan por la delegación La Magdalena Contreras, a su vez se realizó el conteo de las rutas de transporte y así mismo se contabilizaron sí en su caso aparecieron rutas y sí estas cubrirían la demanda que exige su población.

Se realizó un aforo de transporte público en tres puntos estratégicos determinados a partir de la intersección de más de 3 rutas de transporte, el aforo arrojó datos en relación al porcentaje de ocupación en dos horarios diferentes.

Dicho porcentaje permite identificar las horas pico o las horas en las que se hace un mayor uso del transporte y su relación con el número de unidades que circularon en ese lapso de tiempo.

Posteriormente al terminar los levantamientos de campo, se debía trabajar en gabinete sobre el cómo se iba a procesar la información. Al inicio fue todo un reto organizarla pues los distintos equipos de trabajo tenían diversas actividades que había que organizar y agrupar para cumplir con el vaciado de información, el análisis de la misma para después representarla de manera más visual en planos.

Para este proceso utilizamos diferentes software que nos permitirían procesar toda la información que se tenía, y para ello acudimos a:

1. Excel, para enlistar rutas de transporte que contemplaba la delegación y concatenar las que se encontraron en campo.
2. SPSS, para el vaciado de información de las rutas de transporte, nos permitía generar gráficas y frecuencias que se requerían para procesar dicha información.
3. AutoCAD para vaciar los croquis realizados en trabajo de campo, y aquí se representó el trazo de cada cruce sobre el polígono de la delegación donde se hizo el vaciado de medidas de banquetas, calles, distancia entre mobiliario urbano, representación de señalética horizontal y vertical, así como también la ubicación de los semáforos.
4. ArcGIS, requerimos de este SIG (Sistema de Información Geográfica) para visualizar el polígono de la delegación, generamos capas de donde se encontraban los puntos de conflicto y realizamos el trazo de las rutas de transporte, con ello permitimos dar paso a la cobertura de transporte, y ¿Por qué este dato era importante? Conocer la cobertura de las rutas de transporte nos permitió ver cuanta población se beneficiaba con la presencia de las mismas.

5. INEGI, las bases de datos de INEGI fueron esenciales para la realización de atención a la cobertura de transporte. Obtuvimos las bases de datos de los Censos y conteos de Población y Vivienda para el año 2010 y con ello, obtuvimos información por AGEB urbana.

Metas Alcanzadas

Durante los meses de prestación de servicio social se consiguió lo siguiente:

- ☉ La elaboración de indicadores para medir la frecuencia de transporte público en donde se realizaron los aforos vehiculares.
- ☉ Se consiguió completar los levantamientos de cada cruce determinado, sin hacer falta ninguno, con esta información pudimos completar uno de los objetivos planteados en el proyecto que es conocer cómo funciona cada cruce vial.
- ☉ En la práctica logramos conocer y clasificar diversos tipos de señalética que nos permitían orientarnos a como estaban clasificadas las vialidades, si eran primarias o secundarias, o solo eran calles en tránsito local.
- ☉ Tuvimos oportunidad de usar el método de observación y verificar más allá de los conteos y datos, como se comporta la movilidad en una delegación tan grande y diversa como lo es La Magdalena Contreras.
- ☉ El uso de los diversos sistemas de información geográfica fueron de gran importancia pues nos permitieron detectar el desarrollo espacial de la zona y a su vez sectorizar a la delegación para un acercamiento más exacto en cuanto a la localización de paradas irregulares de los transportes y la cobertura de los mismos.

Resultados y Conclusiones

¿Qué resultados obtuvimos con estas representaciones?

Después de hacer el vaciado de información había que procesar para que era importante tomar en cuenta cada cruce, se pudo observar que cada uno cuenta con particularidades si bien similares también muy distintas.

Hay algunos donde se presenta mayor flujo vehicular por la simple ubicación del mismo, otros donde hay mayor afluencia de transporte público y por ello se originan conflictos viales por la saturación vehicular que existe, había problemas en algunos porque no había semáforo, pero la dinámica de la gente que vive ahí organiza de manera conjunta el paso de camiones y de tránsito local para evitar una doble problemática.

En cuanto a la señalética encontramos que en algunos cruces no vienen marcados los pasos peatonales, y aunque no se presenta ningún problema por la existencia de los mismos, sí resulta de manera importante mantenerlos en buen estado, porque ahora la movilidad se entiende como la forma armónica en que todos los que tenemos derecho a la ciudad podemos movernos sin restricciones, pero sin olvidar que cada uno ocupamos un lugar jerárquico y estratégico.

La señalética vertical como sabemos, es de vital importancia porque muestra, pasos peatonales, escolares, reducciones de velocidad, vueltas continuas o con semáforo, sentido de las calles y nombre de las mismas, pasos restringidos etc.

Lo que se observó durante los levantamientos de campo fue que algunas están en mal estado por el deterioro natural del material, y otras donde es provocado, por ejemplo, cuando las rayan no permite la visibilidad de los automovilistas o transeúntes y cuando las patean o en actos de vandalismo estas se caen, y es por ello que es de vital importancia mantener un control donde siempre se procure exista esta señalización para la armonía vial.

Como experiencia personal, puedo decir que no hay comparación a esta sensación, es un primer acercamiento al campo de trabajo y como futura Licenciada en Planeación Territorial, observas que los problemas urbanos no solo implican la situación material, sino cómo cada acción va a impactar a los sectores sociales en diferentes ámbitos.

Uno de los propósitos personales de mi servicio social era entender como todo lo que podemos plantear crea una transformación social y que el propósito de las ciudades es que se conviva armónicamente unos con otros.

Al estar inmersa en este proyecto pude verificar que sin duda alguna corre por nuestras manos una inmensa responsabilidad, pues somos tan propensos a la toma de decisiones importantes que es necesario que la colaboración de todos los ámbitos que nos rodean sean contemplados para concretar proyectos.

Hoy en día contar con proyectos que procuren la sustentabilidad, la creación de espacios públicos que sirven como agentes sociales pues es en ellos donde se crean lazos con la ciudad, y sin duda alguna que la movilidad este inmersa en combinación con ambos es una idea extraordinaria.

¿Cómo podemos hacer ciudades si no entendemos que la jerarquía social solo importa para respetarnos unos a otros? Esta pregunta surgió mientras realizaba las actividades correspondientes al proyecto y concluyo que nosotros somos de las nuevas generaciones que serán esperanza para rescatar nuestros espacios públicos, tenemos oportunidad de que este tipo de experiencias marquen nuestra vida personal y laboral.

Recomendaciones

Sí bien la movilidad es un derecho para todos los ciudadanos, los medios para realizar ciertas actividades del día a día deben llevarse a cabo de manera digna y responsable. Los medios de transporte son un instrumento que nos permiten trasladarnos a nuestros medios de trabajo, centros escolares, servicios de salud y a nuestros hogares.

La demanda de transporte en la delegación es alta, pero cuenta con un sistema de rutas de transporte muy diversas que permiten conectar a quienes viven ahí a prácticamente toda la ciudad.

Sería necesario proponer bases reguladas para los camiones, pues cuando hacen paradas donde no deben o van haciendo base, ocasionan conflictos viales que generan bastante tráfico en la zona.

Los semáforos y señalización es importante mantenerlos en buenas condiciones, sabemos que la importancia de un semáforo es indispensable para que una vialidad funcione de manera adecuada y que quienes la integramos respetemos los tiempos de cada individuo que la integra.

La señalética permite dar una imagen urbana buena y consolidada, sin embargo el ir manejando y ver hacia donde podemos dirigirnos con el uso de señalética informativa es muy importante, ir caminando sobre la calle y observar los pasos peatonales o los cruces prohibidos son de vital importancia porque nos ayuda a prevenir riesgos que continuamente el peatón o quienes hacen uso de la bicicleta están propensos día a día por no respetar señales.

Bibliografía

Consulta interactiva en <http://www.inapam.gob.mx/es/SEDESOL/Documentos>

Manuales Normativos de Transporte Urbano

SEDESOL, Capítulo I Vialidad Urbana.

SEDESOL, Capítulo II Señales Preventivas

SEDESOL, Capítulo III Señales Restrictivas

SEDESOL, Capítulo V Señales Informativas

INEGI, Censos y Conteos de Población y Vivienda 2010