

**Mtra. María de Jesús Gómez Cruz**

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

## REPORTE DE SERVICIO SOCIAL

**Proyecto:** “Por una arquitectura sustentable, recuperación  
de espacios públicos y mejoras en la movilidad”

**Delegación:** Magdalena Contreras

**Asesor:** Dr. Bernardo Navarro Benítez

**Periodo:** 01 de agosto de 2016 a 02 de febrero de 2017

**Clave:** XCAD000499

María Guadalupe Bazán Athié

**Matrícula:** 2133030183

**Licenciatura:** Planeación Territorial

**División:** Ciencias y Artes para el Diseño

**Teléfono:** 55 43 54 37

**Celular:** 55 40 67 43 25

**Correo electrónico:** mariabazanathie@gmail.com

## Introducción

La delegación Magdalena Contreras es una delegación que presenta problemáticas de movilidad y congestión vial. Esta se localiza en el sur poniente la Ciudad de México; colinda al norte y al noreste con la Delegación Álvaro Obregón; al Este y Sur con la delegación Tlalpan y al sureste con el Estado de México. Cabe mencionar que el suelo de esta delegación es principalmente de conservación, sin embargo es constante la ocupación irregular del suelo y la proliferación de asentamientos humanos irregulares en áreas no aptas para la vivienda debido a las pendientes, como es el caso de las barrancas<sup>1</sup>.

De acuerdo con el Programa Delegacional de Desarrollo Urbano para la Delegación Magdalena Contreras del 2005<sup>2</sup>, a pesar de que la delegación contaba con asentamientos humanos anteriores al siglo XX<sup>3</sup>, su integración a la Ciudad de México se realizó hasta la década de los setenta, tomando como ejes de crecimiento y enlace los caminos que comunicaban a los antiguos poblados con el centro de la ciudad. Así mismo, entre 1970 y 1980 la población incrementó 2.3 veces<sup>4</sup>, y el desarrollo de obras viales que garantizarían la plena integración del territorio delegacional con su ámbito urbano, se vieron limitadas por condiciones físicas como las barrancas. Es por ello que las principales vías de esta delegación, San Jerónimo, San Bernabé, Avenida México y Luis Cabrera, junto con las calles de interconexión, presentan poca agilidad de tránsito y congestión vial, lo que afecta los tiempos de traslado de las personas que transitan a través de la delegación.

---

<sup>1</sup> De acuerdo con la página de la Seduvi en la sección de Programas Delegacionales, esta Secretaría realiza en coordinación con la Autoridad Delegacional respectiva, la actualización del Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de esta delegación (Consulta realizada el 27 de marzo de 2017 en: <http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/index.php/programas-de-desarrollo/programas-delegacionales>)

<sup>2</sup> Programa de Desarrollo Delegacional Magdalena Contreras 2005.

<sup>3</sup> Mismos que hoy conforman a las zonas de valor patrimonial y/o ambiental de La Magdalena, San Nicolás Totolapan, San Jerónimo y San Bernabé

<sup>4</sup> Pasó de 75,429 a 173,105 habitantes.

Las problemáticas relevantes<sup>5</sup> que se presentan en la delegación Magdalena Contreras en cuanto a su relación con la ciudad y área metropolitana, así como de movilidad y transporte son:

**A) Relación con la ciudad y área metropolitana:**

- Contacto reducido con vialidades metropolitanas, lo que genera puntos de interconexión conflictivos.
- Falta de continuidad vial con las delegaciones vecinas.
- Fuertes presiones de poblamiento en las colindancias con Tlalpan.
- Importante presencia de asentamientos en suelo de conservación.

**B) Movilidad y transporte:**

- Escasa red vial primaria delegacional y deficiencias en la comunicación norte – sur.
- Concentración vial conflictiva en la parte baja de la Delegación.
- Secciones viales reducidas y conflictos viales a lo largo de las vías primarias delegacionales. Colonias con deficiente servicio de transporte: San Bartolo Ameyalco, San Bernabé Ocotepc, Lomas de San Bernabé, Ampliación Lomas de San Bernabé, El Ermitaño, El Ocotol, Cazulco, Gavillero y Tierra Colorada.

Por lo anterior, es importante la elaboración de alternativas de movilidad y transporte para que las personas que transitan en y a través de la delegación, no inviertan gran cantidad de horas en traslados y en el tráfico, para que cuenten así con mayor tiempo para la recreación y descanso. Cabe mencionar que el descanso y la recreación disminuyen el estrés<sup>6</sup>, mismo que si bien es común en las grandes ciudades como la

---

<sup>5</sup> Programa de Desarrollo Delegacional Magdalena Contreras 2005.

<sup>6</sup> Existen investigaciones que han comprobado que el estrés está directamente relacionado con la cantidad e intensidad de estímulos con los cuales vivimos en la ciudad, tales como el nivel sonoro, la densidad de tráfico automovilístico, la intensidad de circulación peatonal y el número de construcciones visibles, que son responsables de conductas inciviles o agresivas. Dorantes, Carlos (2002).

Ciudad de México, es contraproducente en el desarrollo productivo y social de las personas.

### **Objetivo general**

Realizar un diagnóstico de vialidades y transporte en la delegación Magdalena Contreras, para poder determinar las opciones de movilidad, dando soluciones a las problemáticas relacionadas con el congestionamiento de la infraestructura vial y el tránsito de personas y vehículos en dicha delegación.

El análisis y procesamiento de la información recabada, puede utilizarse para las siguientes acciones<sup>7</sup>:

- Realizar mejoras en las vialidades en cuanto a mobiliario urbano y condiciones físicas, para la elaboración de planes integrales de movilidad orientados no sólo a vehículos automotores sino también ciclistas y peatones.
- Rescate y acondicionamiento de los espacios públicos para la recreación y reproducción social de los habitantes de la delegación.
- Ordenamiento de tiempos, paradas y capacidad del transporte público para una movilidad eficiente, así como la realización por ejemplo, de un Plan Maestro de Transporte Intermodal.

---

<sup>7</sup> Algunas de estas acciones pueden coordinarse con las 7 líneas de acción del Plan de Movilidad de la Delegación Magdalena Contreras, que tienen como objetivo, la mejora de la vialidad de la demarcación. Dichas líneas de acción giran en torno a la liberación de vialidades, ordenamiento vial, movilidad participativa e incluyente, seguridad vial en los entornos escolares, asimismo, fomento de la movilidad no motorizada, transporte público eficiente y fomento a la cultura de la movilidad (Consulta realizada el 27 de marzo de 2017 en: <http://www.mcontreras.cdmx.gob.mx/plan-de-movilidad.html>)

## **Actividades realizadas**

Para la realización del levantamiento, se seleccionaron 11 cruces de vialidades de la delegación Magdalena Contreras, en las que además de tener gran importancia por la conectividad que proveen tanto al interior como al exterior de la delegación, la afluencia vehicular, tanto de transporte privado como de público, es muy significativo.

Los cruces en los que se realizó el levantamiento fueron: Cruce 1 Periférico-San Jerónimo; Cruce 2 Luis Cabrera-México Contreras; Cruce 3 Luis Cabrera- Periférico; Cruce 4 Luis Cabrera- San Jerónimo; Cruce 5 San Jerónimo - Luis Cabrera; Cruce 7 Luis Cabrera– Corona del Rosal; Cruce 8 Av. San Bernabé – Av. Guerrero ; Cruce 9 San Jerónimo – El Rosal; Cruce 10 Camino a Santa Teresa – Fuente de los Molinos y Cruce 11 Juan Álvarez – José María Morelos.

A continuación, se presenta un cuadro en el que se describen las actividades realizadas durante y posterior al levantamiento.

## ACTIVIDAD

### Levantamiento

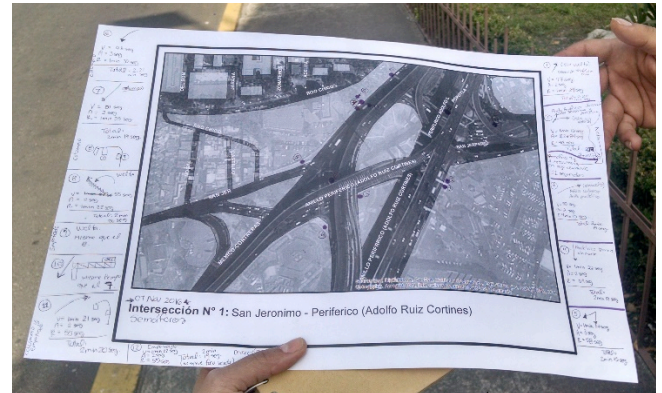
**1. Semáforos:** conteo de tiempo total, de cada fase y ubicación; registro de tipo de semáforo (de columpio o empotrado vertical u horizontal) y direccionales.

**2. Medición y evaluación de vialidades y banquetas:** medición de largo, ancho y evaluación (Bueno, Malo, Regular) de vialidades y banquetas (tomando en cuenta guarniciones y alturas de banquetas) y medición de jardineras.

**3. Levantamiento y evaluación de señalética horizontal y vertical:** levantamiento y medición de distancias entre elementos de mobiliario urbano; ubicación de objetos que obstruyan el libre paso de los peatones.

**4. Registro fotográfico:** se realizó un registro fotográfico para cada uno de los 11 cruces.

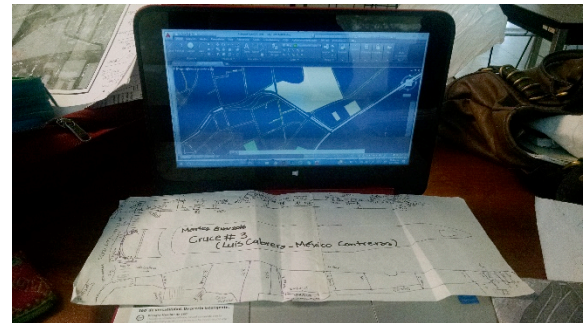
## IMAGEN



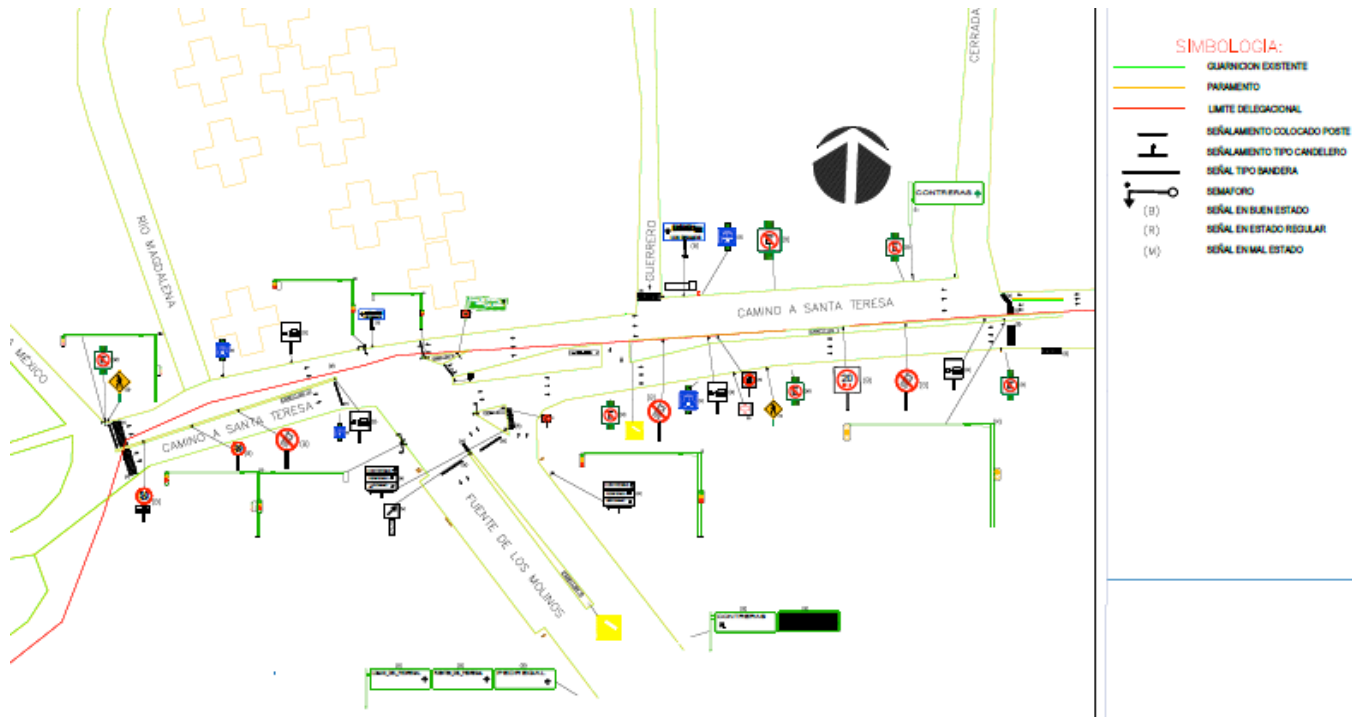
### Procesamiento de información

Una vez concluido el levantamiento de la información, se hizo el vaciado de la misma en AutoCad. Posteriormente se realizaron planos de cada uno de los cruces con señalética horizontal y vertical; tiempo y ubicación de semáforos; dirección de flujos vehiculares y cambios en dimensiones de arroyos vehiculares, así como la evaluación del estado de vialidades, semáforos y señalética (Buena, Mala o Regular).

En algunos casos, se tuvieron que completar en AutoCad los trazos de vialidades, manzanas o camellones del catastro de la delegación Magdalena Contreras, debido a que no coincidían con la información del levantamiento.



## Cruce 10 Camino a Santa Teresa – Fuente de los Molinos



Elaboración propia en AutoCAD con base en datos de levantamiento.

### Metas alcanzadas

1. Levantamiento y entrega de planos de acuerdo a los formatos solicitados.
2. Aprendizaje en la utilización del programa AutoCAD.
3. Aprendizaje en la medición, evaluación y diagnóstico de vialidades.

### Resultados y conclusiones

Se debe considerar que la demanda de transporte público se incrementará en las partes altas de la delegación, debido a que la ocupación irregular de suelo de conservación es constante<sup>8</sup>. Así mismo, se debe prever el aumento de las necesidades de movilidad, por lo que incrementar alternativas de desplazamiento, generarán menor congestión vial y

<sup>8</sup> PDDU Magdalena Contreras 2005

eficiencia en los recorridos que realizan tanto habitantes de la delegación, como las personas que transitan temporalmente (una o dos veces al día, por ejemplo) en ella.

Asimismo, la generación o rescate de espacios de convivencia, dispersión y socialización, podrían incrementar el sentido de pertenencia de los pobladores de la delegación, lo que a su vez se puede traducir no sólo en el cuidado del equipamiento y la infraestructura como parte del sentido de responsabilidad social, sino en integración a través de la cortesía social<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Simmel en 1903, Miller en 1964 y Milgram en 1970 estudiaron el concepto de que la vida en las ciudades coadyuva al desequilibrio psicológico, generado por un exceso de estímulos que obligan a la persona a filtrar información, por lo que ésta evita contactos sociales. Estos procesos de defensa traen consigo las siguientes consecuencias sociales: 1) La disminución del sentimiento de responsabilidad social: la actitud de las personas sometidas constantemente a esta sobrecarga tiende a evolucionar hacia un desprecio total de las necesidades, intereses y demandas de los otros, que llega hasta la falta de asistencia a otras personas en peligro o dificultad; 2) La disminución de la cortesía en las relaciones interpersonales: las conductas de urbanidad tienden a desaparecer; no se pide disculpa por empujar, no se deja el asiento a personas de edad; 3) El anonimato se convierte en norma; hay una 'desindividuación' que convierte al ciudadano en un solitario en medio de la muchedumbre, y esto permite, por otra parte, una mayor tolerancia hacia toda clase de desviaciones. Dorantes, Carlos (2002).



## Recomendaciones

1. Es indispensable contar con el material y presupuesto necesarios para que la realización de las actividades de levantamiento establecidas se concreten en tiempo y forma, y así alcanzar los objetivos planteados.
2. Se recomienda la actualización del catastro de la delegación, ya que al procesar la información en AutoCAD, se trazaron y completaron algunas manzanas y vialidades.
3. Es importante empezar a relacionar la salud pública (física y mental) con la movilidad, con las opciones de transporte, así como la socialización en las ciudades a través de espacios públicos, ya que en las ciudades además de estrés por cuestiones sonoras, de tráfico o hacinamiento, las malas condiciones de las vialidades, las banquetas e incluso de la señalética horizontal y vertical, pueden ser detonantes de accidentes (como caídas, choques, tropiezos, etc).

## Bibliografía y/o Referencias Electrónicas

- Programa de Desarrollo Delegacional 2005. Seduvi.
- Plan de Movilidad de la Delegación Magdalena Contreras. (Consulta realizada el 27 de marzo de 2017 en: <http://www.mcontreras.cdmx.gob.mx/plan-de-movilidad.html>)
- Dorantes, Carlos (2002). El estrés y la ciudad. Revista del Centro de Investigación. Universidad La Salle, vol. 5, núm. 18, junio-julio, 2002, pp. 71-77 Universidad La Salle Distrito Federal, México. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=34251807>