

Dirigido: Mtra. María de Jesús Gómez Cruz.

Directora actual de la división de ciencias y artes para el diseño.

Datos generales del presentador.

Ciencias y artes para el diseño

Christian España Gutiérrez

Planeación Territorial

Tikalchri@gmail.com

Teléfono celular 55-85-32-65-07

Casa 56-78-52-49

Matricula 205238707

Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco

Calzada del hueso 1100, Col. Villa Quietud, Delegación Coyoacán, 04960

Ciudad de México

Fecha de inicio 29/01/2013

Fecha termino 29/07/2013

Proyecto "Movilidad Laboral en el Centro del País"

Movilidad laboral en el centro del país

Introducción

Como principio se delimitó la zona de estudio y el primer acercamiento a la región centro la definición, tomando en cuenta la región centro por las zonas metropolitanas. El territorio se transforma y se adapta a las necesidades de la población, esto afecta la infraestructura y se generan nuevas formas de comunicación, ya sea por una política implementada o por una mala distribución de las ciudades, generando diferentes formas de adaptación para la población, esto afecta la calidad de vida disminuyéndola, no solo en el tiempo de traslado que se hacen más largos, destinándoles más tiempo, también en la salud.

Si recordamos el territorio cuando solo existían trenes las poblaciones eran más pequeñas y viajar del centro de la ciudad de México a Coyoacán era un largo recorrido, con la introducción del automóvil las veredas se convirtieron en avenidas y los recorridos se hicieron más cortos esto provoco una movilidad mayor de la población, y esto a su vez que creciera las mancha urbana.

La parte cuantitativa y cualitativa en las platicas realizadas se enfatizó que se realizaría una mezcla inclinándose más a la parte cualitativa del proyecto ya que se vería la calidad de vida en la movilidad en viajes largos que son desgastantes ya sea por el tiempo de traslado o por los cambios de elevación.

En este sentido la demanda de los viajes foráneos en la región centro se incrementan y las centrales de autobuses para satisfacer esta demanda aumentan los viajes realizando mayores número de salidas hasta de 15 minutos por autobús.

Objetivos generales

El objetivo general es apoyar realizando los levantamientos sobre movilidad en cuestión del transporte, entrevistas a las personas que hacen viajes pendulares intraurbano, con esto generar y determinar si son afectados en su calidad de vida y salud. Además de poder determinar la distancia tiempo.

Específicos

- Realizar una coparticipación de la movilidad.
- Trabajar con un grupo multidisciplinario.
- Realizar un acercamiento al tema de movilidad.
- Apoyar en la investigación.
- Aprender de la metodología.
- Cubrir las horas requeridas para el servicio social.

- Observar y apoyar en las entrevistas realizadas a las personas que trabajan en diferente localidad de su vivienda.
- Realizar entrevistas.
- Realizar un levantamiento en las terminales de los viajes que realizan los camiones por día en la región centro.
- Organizar la información estadística de los censos.
- Hacer planos de los levantamientos a partir de la cartografía básica del INEGI.
- Buscar normas implementadas para el transporte.
- Ver el aforo de transporte intraurbano.

Metodología utilizada

Para poder explicar lo que sucede en la realidad, en un estudio tan amplio como el que se realizó se requiere vincular lo cuantitativo con lo cualitativo, además de romper con paradigmas en cuestión de manejar solo cifras y delimitaciones por estado o municipios, definiendo el tema hacia la movilidad de la región centro del país.

En la parte cuantitativa se realizó un levantamiento de las terminales de autobuses, número salidas de los camiones hacia donde se dirigen, se hicieron

planos de estas salidas para representar, dependiendo la terminal de donde salen es la afluencia.

El ejemplo, para representar la parte estadística en los planos, es a partir de la clave en la zona metropolitana. De esta manera el programa sabe los puntos hacia donde se dirigen.

Ejemplo:

Estación Norte						
lugar	CLV_ZM	corridas	tiempos	ponderación	línea	estación
Querétaro	2260	95	30 min	2	Primera Plus, CHIHUAHUENSE, ELITE, FUTURA, ANAHUAC, OMNIBUS DE MEXICO	NORTE
Pachuca	18	39	30 min	3	FUTURA,OMNIBUS DE MEXICO	NORTE
Tulancingo	19	53	20 min	3	FUTURA	NORTE
Cuernavaca	28	7		5	ANAHUAC, ELITE, FUTURA	NORTE

De esta forma el punto central es la estación del norte que se marca para que el programa pueda determinar las de donde parten las salidas, donde más corridas tiene es hacia Querétaro cada media hora, de esta forma se puede realizar diferentes representaciones en los planos, como por tiempo o salidas o dirección de la línea los cuales se pueden ver en el anexo.

En las entrevistas se realizaron grabaciones y diferentes preguntas sobre su estado de salud de sujeto, cuánto tiempo realiza en trasladarse de la vivienda al trabajo y de donde labora a su casa, así como cual es su forma de traslado. Esto es importante ya que se puede determinar cierta desigualdad social y de movilidad a partir de del medio de transporte, que también va en función de gastos, de esta manera genera unión de la población para trasladarse de un lugar a otro bajando costos y mejorando los tiempos de movilidad.

Actividades realizadas

- Se relazaron entrevistas así como grabaciones de video y a la población que hacia viajes pendulares.
- Se hicieron visitas de campo en las terminales para recaudar el número de que realizan los camiones por día en la región centro.
- Se organizó la información estadística en diferentes caracteres como salidas de autobús y que línea daba el servicio.
- Se realizaron planos estadísticos sobre salidas en tiempo y dirección.
- Se edito un video poniendo imágenes.
- Se arreglo el audio de una entrevista video ya que se afecto por el medio.

Objetivos y metas alcanzados

Al observar de cerca el desgaste que tienen los usuarios en un desplazamiento tan intenso, día a día, se crean vínculos de la población que lo realizan generando nuevas estrategias como la del aventón, que ya esta formalizada en algunas localidades. Como el caso de Cuernavaca que ya tienen su forma de realizar y cuotas establecidas.

Esta entrevista realizada en Cuernavaca nos dio gratas sorpresas como observar una población que se da la mano se organiza, y crea criterios de seguridad, como el decir que menores de edad no pueden acceder a este tipo de viajes solos. Además de constituirla formalmente como una sociedad civil.

Este acercamiento logro tener una mejor perspectiva de la movilidad y las formas de realizarlo.

Se aumentando las salidas de los camiones, en las terminales como también generando nuevos paraderos y salidas para mantener la oferta de la demanda que se hace más grande, día a día. Esta definición se da al obtener los resultados de las salidas de los autobuses.

Todod este trabajo realizado sirvió como base para realizar varios capítulos del libro coordinado por la Dra Blanca Rebeca Ramírez, (2015), *DEBATES Y ESTUDIOS de la **MOVILIDAD LABORAL EN LA REGION CENTRO DEL PAIS: y dimensiones desde México**, México, UAM-Xochimilco.*

Resultado y conclusiones

Se desarrolló el impacto que se tiene en relación a la calidad de vida dentro de la movilidad en la región centro sin embargo las políticas, no están dirigidas a la calidad del transporte van más enfocadas a la cuestión del medio ambiente. O en cantidad, sin embargo si se determinó que la calidad de vida disminuye por los largos recorridos ya que aunándole las horas laboradas al trabajador le queda poco tiempo para realizar otras actividades como de esparcimiento.

En el sentido de movilidad laboral es complicado saber con exactitud la calidad de vida de los sujetos, ya que los recorridos de cada trabajador, son diferentes, algunos más intensos, otros más cortos, se puede delimitar con los datos

origen destino. La forma común de medir la calidad de vida es a través de la vivienda con hacinamientos o con cuanto cuenta la familia para comprar, es por esto que se dejan algunas cosas de lado y solo se miden aspectos fragmentado y no en forma integral

En las conclusiones que derivaron de las entrevistas en el libro realizado por las doctoras Juana Martínez Reséndiz y Blanca Rebeca Ramírez Velásquez fueron:

ⁱ“Si bien, aunque algunos elementos un poco obvios para evacuar las enfermedades de los agentes móviles, lo que requería de un trabajo mucho más preciso sobre el tema, si se evidenciaron elementos que conducen a enfatizar el cansancio y el estrés con el que se trabaja, debido a los horarios y las cargas adicionales y las cargas adicionales que implica el trabajo incluso entre los agentes que cuentan con transporte de la institución, con lo que se puede decir que tienen una situación privilegiada en la movilidad con relación a otros, incluso de la misma institución”.

ⁱⁱ“Cabe señalar que los problemas de transporte en ámbito metropolitano son parte de un proceso que está determinado por la accesibilidad”.

En este punto se requiere determinar -donde hace falta infraestructura, en este caso vial que determina una desigualdad sobre todo en los núcleos urbanos rurales (Dra. Blanca Ramírez, 2015), por lo mismo las políticas tendrán que estar dirigidas a dar soporte a los lugares con menos accesibilidad o de menor ingresos.

Como se menciona en lo anterior la calidad de vida es extenso y va de la mano en función de lo que realiza el sujeto en su día, pero poco habla sobre el impacto que tiene en largos recorridos.

Se realizaron planos con líneas que van de cada estación, centro, norte, sur, y aeropuerto, a diferentes partes de la región centro a partir de su grosor, determina la cantidad de viajes que se realizan, a cada lugar.

En la entrevista se tuvieron algunos problemas con el audio no se escuchaba por el ruido ambiental se pudo salvar algunas partes ya que se contaba con otro audio de esta forma se pudo salvar parte del video anexando imágenes así que se reparo y se adecuo el video para poder presentarlo.

Recomendaciones

El ser humano siempre se encuentra en constante movimiento y por consiguiente las normas o políticas se tienen que transformar junto a este movimiento, ya que, por lo común es superada y queda obsoleta. Las delimitaciones que existen limitan los alcances. Para poder sustentar a los ciudadanos en su desplazamiento pendular.

En el trabajo de campo uno se encuentra con diferentes dificultades, como en el caso de los autobuses en la mayoría no podían dar los datos, así que la forma de obtenerlos fue a partir de quedarse viendo las pantallas anotando cada viaje. En ocasiones es más sencillo pero en todo caso es gratificante lograr el cometido.

Bibliografía

ⁱ Dras. Martínez Reséndiz Juana y Blanca Rebeca Ramírez Velázquez: 2015 Debates y estudios de la movilidad laboral en la región centro del país: alcances y dimensiones desde México. ed. Casa abierta al tiempo Universidad Autónoma Metropolitana, p.153

ⁱⁱ Dras. Martínez Reséndiz Juana y Blanca Rebeca Ramírez Velázquez: 2015 Debates y estudios de la movilidad laboral en la región centro del país: alcances y dimensiones desde México. ed. Casa abierta al tiempo Universidad Autónoma Metropolitana, p.159

DECRETO por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones del Reglamento del Servicio de Medicina Preventiva en el Transporte.

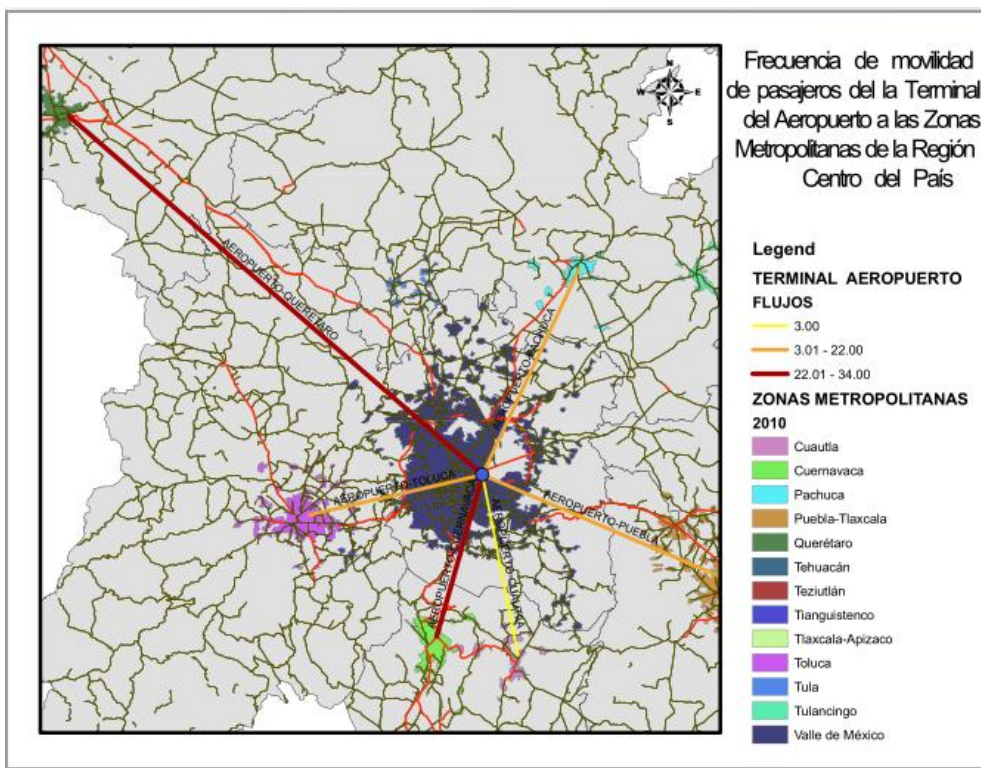
Acuerdo mediante el cual se crea el programa nacional para el reordenamiento y regularización de vehículos destinados al autotransporte federal de pasajeros y turismo y de concesionarios o permisionarios estatales que transitan en caminos y puentes de jurisdicción federal.

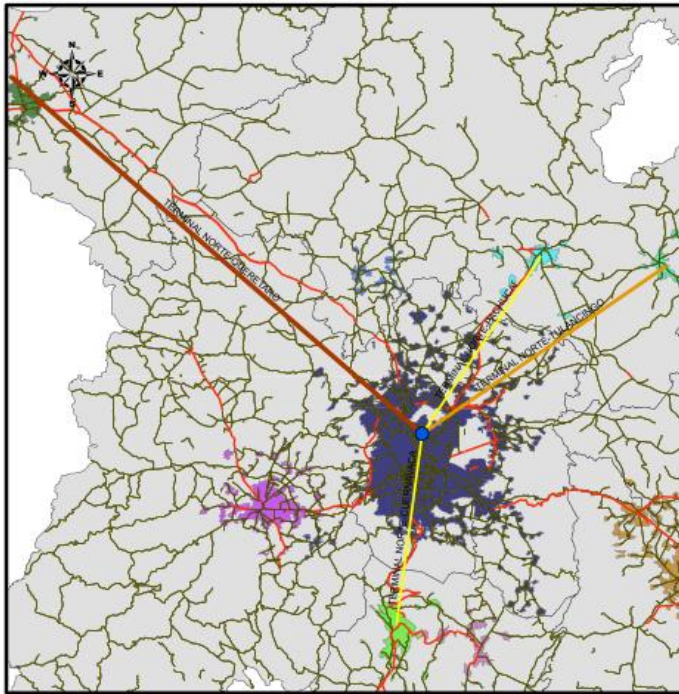
Síntesis informativa sct- - estados

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Última reforma publicada en el DOF 18 de mayo de 2012 titulo II

Anexos





Frecuencia de movilidad de pasajeros del la Terminal del Norte a las Zonas Metropolitanas de la Región Centro del País

Legend

TERMINAL DEL NORTE

FLUJOS

28.00 - 39.00

39.01 - 53.00

53.01 - 95.00

Legend

ZONAS METROPOLITANAS

2010

Cuautla

Cuernavaca

Pachuca

Puebla-Tlaxcala

Querétaro

Tehuacán

Teziutlán

Tiangulstenco

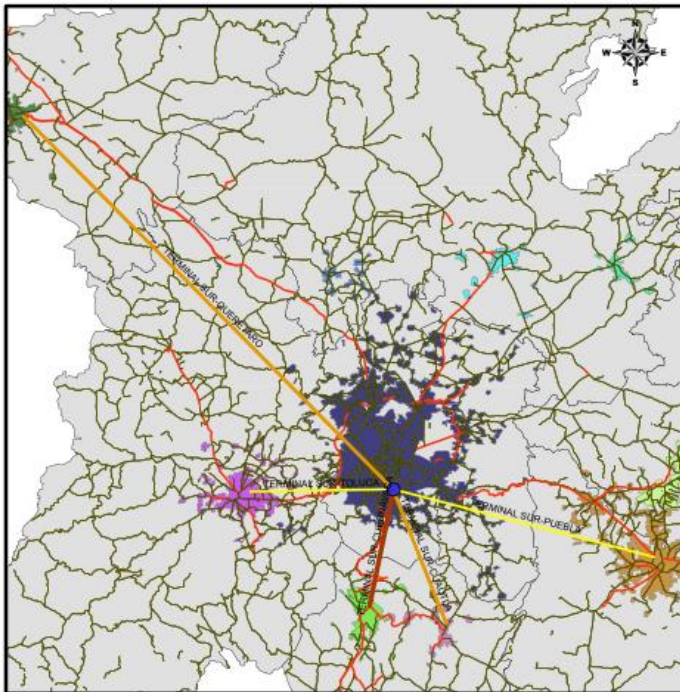
Tlaxcala-Apizaco

Toluca

Tula

Tulancingo

Valle de México



Frecuencia de movilidad de pasajeros del la Terminal del Sur a las Zonas Metropolitanas de la Región Centro del País

Legend

TERMINAL DEL SUR

FLUJOS

3.00

3.01 - 24.00

24.01 - 72.00

ZONAS METROPOLITANAS

2010

Cuautla

Cuernavaca

Pachuca

Puebla-Tlaxcala

Querétaro

Tehuacán

Teziutlán

Tiangulstenco

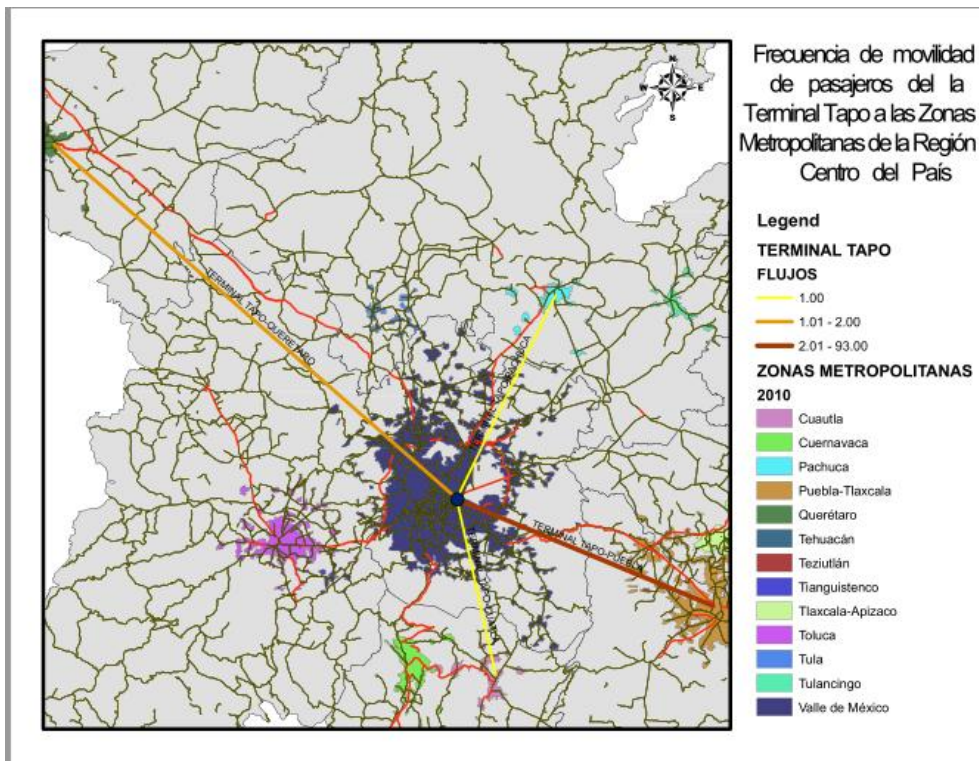
Tlaxcala-Apizaco

Toluca

Tula

Tulancingo

Valle de México



Estación Norte						
lugar	CLV_ZM	corridas	tiempos	ponderación	línea	estación
Querétaro	2260	95	30 min		Primera Plus, CHIHUAHUENSE, ELITE, FUTURA, ANAHUAC, OMNIBUS DE MEXICO	NORTE
Pachuca	18	39	30 min		FUTURA,OMNIBUS DE MEXICO	NORTE
Tulancingo	19	53	20 min		FUTURA	NORTE
Cuernavaca	28	7			ANAHUAC, ELITE, FUTURA	NORTE

Aeropuerto						
lugar	CLV_ZM	corridas	tiempos	ponderación	línea	estación
Querétaro	2260	28	cada hora		primera plus	aeropuerto
Puebla	2160	22	cada hora		primera plus	aeropuerto

Estación Sur						
lugar	CLV_ZM	corridas	tiempos	ponderación	línea	estación
CUAUTLA	29	14	15 min	3	OCC	Sur
CUERNAVACA, MORELOS	28	72	15min	4	ESTRELLA DE ORO, ALIANZA, PULLMAN DE MORELOS, PRIMERA DIRECTO PULLMAN, ADO	Sur
PUEBLA, PUEBLA	2160	5	20min	5	ADO	Sur

Estación Tapo						
lugar	CLV_ZM	corridas	tiempos	ponderación	línea	estación
APIZACO,TLAXCALA		2	40 min	5	TEXCOCO	tapo
CUAUTLA,MORELOS	29	1		5	OCC	tapo
PUEBLA,PUEBLA	2160	9	15 min	4	ADO	tapo
TEZIUTLAN,PUEBLA	59	1		5	ADO	tapo

CENTRAL CAMIONERA DEL NORTE				
LUGAR	HORARIOS	TIEMPO	COSTO	LINEA
Querétaro	06:10	03:40	224	Primera Plus
Querétaro	07:10	03:40	224	Primera Plus
Querétaro	07:40	03:40	224	Primera Plus
Querétaro	08:40	03:40	224	Primera Plus
Querétaro	09:40	03:40	224	Primera Plus
Querétaro	10:40	03:40	224	Primera Plus
Querétaro	11:40	03:40	224	Primera Plus
Querétaro	12:40	03:40	224	Primera Plus
Querétaro	13:40	03:40	224	Primera Plus
Querétaro	14:40	03:40	224	Primera Plus
Querétaro	15:40	03:40	224	Primera Plus
Querétaro	16:40	03:40	224	Primera Plus
Querétaro	17:40	03:40	224	Primera Plus
Querétaro	18:25	03:40	224	Primera Plus
Querétaro	19:10	03:40	224	Primera Plus
Querétaro	19:55	03:40	224	Primera Plus
Querétaro	20:40	03:40	224	Primera Plus

CENTRAL CAMIONERA DEL SUR					
LUGAR	HORARIOS	TIEMPO	COSTO	LINEA	FRECUENCIA
CUAUTLA, MORELOS	19:24,19:36,19:48,20:00,20:12,20:24,20:36,20:48,21:00,21:20,21:40,22:00,22:30,23:00	1:54,1:44,1:54,1:44,1:154,1:44,1:54,1:44,1:54,1:54,1:54,1:54,1:54	\$116.	OCC	
CUERNAVACA, MORELOS		22:00	\$95.	ESTRELLA DE ORO	
PUEBLA, PUEBLA	20:05,20:25,20:45,21:05,21:35		\$162.	ADO	
CUAUTLA, MORELOS	5:45 A 23:00		\$116	ALIANZA, PULLMAN DE MORELOS	20MINUTOS
CUERNAVACA, CASINO	7:00 A 2130		\$100.	EJECUTIVO DORADO PULLMAN DE MORELOS	30MINUTOS
CUERNAVACA, CASINO	5:40 A 23:10		\$90.	PULLMAN DE LUJO	10MINUTOS
CUERNAVACA, CENTRO	5:30 A 24:00		\$90.	PULLMAN DE LUJO	15MINUTOS

CUERNAVACA, CENTRO	7:02 A 24:00		\$90 .	PRIMERA DIRECTO PULLMAN	60MIN UTOS
CUERNAVACA, CENTRO	5:31 A 22:01		\$90 .	PRIMERA DIRECTO PULLMAN	30MIN UTOS
CUERNAVACA, CENTRO	6:44 A 20:18		\$90 .	PRIMERA DIRECTO PULLMAN	60MIN UTOS
CUERNAVACA, CENTRO		17:14	\$90 .	PRIMERA DIRECTO PULLMAN	