



Mtro. Jaime Francisco Irigoyen Castillo
Director de la División
Ciencias y Artes para el Diseño



Informe servicio social

Hernández Madrid Rodrigo
Planeación territorial
División: CYAD
Matricula: 208241050
Correo: t1ter3@hotmail.com
Tel. casa: 01 595 92 8 16 15
Cel. 55 54 04 76 09

Lugar de realización del servicio social: secretaria de transporte y vialidad (**SETRAVI**)
Periodo: del 5 de Febrero al 5 de Agosto del 2013

Nombre del Proyecto: **Reestructuración de la red de transporte y vialidad en el D.F.**

Responsable del proyecto:

Coordinador de la licenciatura:

Firma _____

Firma _____

ARQ. LUIS ENRIQUE CORTIZO

PROF. RICARDO PINO HIDALGO



Introducción.....2

Objetivo general y objetivos específicos.....3

Metodología.....3

Actividades realizadas.....8

Desarrollo del proyecto.....9

Objetivos y metas alcanzados.....12

Resultados y conclusiones obtenidos en el proyecto.....12

Recomendaciones.....13

Anexos y apéndice.....14

Bibliografía.....15

Introducción:

Se dice que por los años setenta del siglo pasado, las empresas y otras organizaciones comenzaron a observar las ventajas de organizar el trabajo en forma de proyectos.

Esta perspectiva de organización centrada en proyectos evolucionó aún más cuando las organizaciones empezaron a entender la necesidad fundamental de que sus empleados se comuniquen y colaboren entre sí al tiempo que integran su trabajo en diferentes departamentos, profesiones y, en algunos casos, industrias completas.

Ahora Este punto de vista de considerar a una empresa como el organismo de un ser humano implica que, para que un negocio pueda sobrevivir y prosperar, todas sus piezas funcionales deben trabajar en conjunto hacia objetivos o proyectos específicos.

De esta manera en la secretaria de transporte y vialidad del distrito federal tiene a su cargo un enfoque de planeación y gestión de los transportes y las vialidades en la capital.

La Secretaría de Transportes y Vialidad se creó el 30 de diciembre de 1994, día en se publicó la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal.

Entonces la Setravi absorbió las unidades administrativas que conformaban la Coordinación General de Transporte, la Dirección General de Estudios y Proyectos, la Dirección General de Desarrollo Integral del Transporte y la Dirección de Administración.

Objetivo general: Reestructuración en la red de transporte y vialidad del distrito federal

Objetivo específico: hacer una planeación adecuada para incidir en la problemática vial causada por los nuevos proyectos de plazas comerciales, conjuntos habitacionales y oficinas así mismo se replanteara una mejor movilidad y accesibilidad para los ciudadanos.

Metodología

La movilidad cotidiana de la población en México constituye un elemento de gran interés en el estudio de diferentes temas que van desde el transporte urbano y la vialidad hasta la estructura urbana, aunque otros enfoques han sido considerados.

Palabras claves: movilidad cotidiana, áreas metropolitanas, transporte urbano, estructura urbana, regionalización.

Dentro de movilidad espacial de la población se han distinguido de manera tradicional dos tipos fundamentales, la migración y la circulación, caracterizándose la primera por una modificación permanente o semi-permanente del lugar de residencia y la segunda por referirse a desplazamientos cortos, reiterativos o cíclicos (Zelinsky, 1971:225-26). El componente temporal de estos dos tipos desplazamientos surge así como esencial: mientras la migración se caracteriza por implicar una permanencia prolongada tras el desplazamiento, la circulación se identifica con una permanencia comparativamente breve en el lugar de destino así como por un retorno al lugar de origen.

En México la movilidad cotidiana de la población constituye uno de los ámbitos todavía escasamente abordados. Causa fundamental de este abandono relativo es la escasez y dificultad de generación (costo) de información sobre este tema, si bien el estudio de flujos de todo tipo, tanto materiales como inmateriales, ha

Reporte servicio social
Hernández Madrid Rodrigo

gozado de un acrecentado interés como característica esencial del proceso globalizador, así como de los recientes procesos de reconfiguración urbana y urbano-regional.

El problema de la movilidad en las grandes ciudades del mundo en desarrollo está vinculado a su gran tamaño poblacional y a una creciente motorización vs. un incremento más lento de la infraestructura vial, pese a lo cual, la población urbana de dichos países presenta una movilidad mucho mayor en relación a sus residentes rurales. Reconoce Gakenheimer que la mayoría de estas grandes ciudades presentan problemas “*más serios de movilidad que sus contrapartes del mundo desarrollado*” (*Ibid.:*37) y que es precisamente en América Latina donde ocurren los desplazamientos más prolongados. A su vez, Figueroa (2005) destaca la crisis permanente en que se encuentran los sistemas de transporte urbano en las ciudades latinoamericanas, así como los importantes problemas que experimentan sus transportes públicos (informalidad, bajos estándares de calidad y degradación física de la flota vehicular).

Cómo sucede en prácticamente todos los países latinoamericanos el estudio de la movilidad cotidiana en México se centra, de manera destacada, en su ciudad capital, la Ciudad de México, bien como área o zona metropolitana, bien a través del análisis de un determinado espacio de la misma. Ello se explica por el interés que siempre despierta la mayor aglomeración urbana del país, cuyos problemas, en este caso vinculados al transporte urbano, se dan de manera más acentuada que en cualquier otra área de la República Mexicana.

Estructura urbana

Dentro del debate sobre la evolución de la ZMVM de una estructura monocéntrica a una estructura policéntrica, la modificación en los destinos preferenciales de los desplazamientos cotidianos tiende a confirmar esta afirmación. Si bien la importancia porcentual de los viajes metropolitanos (entre el D.F. y los municipios conurbados del estado de México) se incrementó de 1983 a 1994 del 17,4 al

Reporte servicio social
Hernández Madrid Rodrigo

20,6%, las proyecciones para 2020 estiman que dicho porcentaje disminuirá ligeramente al 19,7% (SETRAVI-GDF, 2002:11), aunque ciertas críticas sobre estas proyecciones han sido realizadas al suponer un decremento en el número de tramos de viaje y viajes *per cápita* y no plantear ninguna alteración de la distribución modal (Gakenheimer *et al.*, 2002:225). No obstante estas críticas y de acuerdo con la EOD 2007, el porcentaje de viajes metropolitanos se sitúa en torno al 20% (de un total de 21,9 millones de viajes), indicativo de un mantenimiento en este tipo de viajes aunque esta afirmación debe matizarse si se considera el incremento en el número de municipios mexiquenses encuestados (40 en 2007 frente a únicamente 29 en 1994).

Sistema urbano

En relación a un ámbito geográfico más amplio, la Región Centro [\[17\]](#), es necesario mencionar los trabajos de Camarena y Salgado (1996), Aguilar (2000) e Islas *et al.* (2004:91-107), obras que presentan como rasgo común el uso de estadísticas relativas a TDPA, aunque para diferentes fechas (1987-1989, 1995 y 1991-2002, respectivamente). La conclusión de estos trabajos es el claro predominio de los flujos radiales hacia la Ciudad de México sobre los flujos tangenciales entre los estados, tanto desde el punto de vista del transporte de pasajeros como de manera más acentuada en el transporte de mercancías. En términos de TDPA los flujos radiales de vehículos aglutinan el 86,6% de dichos flujos en la Región Centro para el año 2002, aunque este porcentaje es incluso mayor si se considera que los flujos entre los estados de Puebla y Tlaxcala (que constituyen otro 5%) tienen como probable destino final la Ciudad de México. Este papel articulador/estructurador/dominador de la Ciudad de México en el ámbito megalopolitano tiende, además, a acrecentarse, pues, si bien el TDPA tangencial experimenta un mayor crecimiento anual (tasa de crecimiento media anual de 2,6% frente a 2,1% entre 1991-2002), la situación se invierte al considerar el incremento en el número de vehículos (9,6 mil vehículos diarios frente a más de 53,1 mil).

Reporte servicio social
Hernández Madrid Rodrigo

A fin de mitigar la posición central del D.F. y facilitar la comunicación tangencial entre los municipios mexiquenses se encuentra en construcción el Circuito Exterior Mexiquense, con el tramo Joroba-Huehuetoca-Peñón-Texcoco ya en operación, a lo que se une el libramiento norte de la ZMVM-Tula-San Martín Texmelucan, que, a una escala más regional, trata de evitar el paso a través de esta congestionada zona metropolitana interconectando diversos ejes radiales (México-Querétaro, México-Pachuca, México-Tuxpan y México-Puebla). No obstante, la proyectada construcción de diversos trenes suburbanos radiales entre el estado de México y el D.F. tendrá el efecto contrario (Cuautitlán-Buenavista, Morelos-Martín Carrera, La Paz-Chalco), mientras la nueva línea 12 del metro Tláhuac-Mixcoac inevitablemente mejorará la accesibilidad radial desde municipios mexiquenses con una importante población como Chalco, Valle de Chalco Solidaridad e Ixtapaluca, mismo efecto que ha tenido la línea B inaugurada en 2000.

En relación a la Región Centro, Aguilar (2003/2004) utiliza los datos de la muestra censal de 2000 para analizar los desplazamientos residencia-trabajo entre diversas zonas metropolitanas, así como entre éstas y municipios con localidades pequeñas. La ZMCM surge, nuevamente, como el principal origen y destino en términos absolutos, aunque resalta su déficit de entradas en relación con las salidas, situación que acontece en otras tres de las siete zonas metropolitanas analizadas (Puebla-Tlaxcala, Tulancingo y Querétaro vs. Toluca, Cuernavaca-Cuautla y Pachuca) (Figura 1). Ello lleva a concluir la existencia de un modelo policéntrico con una metrópoli dominante, aunque el resto de las zonas metropolitanas desempeñan asimismo un papel importante como mercado laboral, junto con un reducido número de subcentros urbanos donde la dinámica industrial ejerce un importante papel.

Conclusiones

Si bien la movilidad cotidiana en México ha sido analizada desde distintas perspectivas, es claro que dichas investigaciones se han centrado en una temática preferente, el transporte urbano y sus externalidades, y en un espacio geográfico privilegiado, la Ciudad de México.

Domina el análisis intraurbano, generalmente descriptivo y donde una diversidad de enfoques sería enriquecedora. Así, la vinculación entre refuncionalización del espacio, mercado inmobiliario, mercado laboral y movilidad cotidiana es generalmente abordada de manera indirecta en un reducido número de estudios relacionados, como se ha señalado, con la implantación de la industria maquiladora de exportación o con los procesos de descentralización y policentrismo urbano. Nulas son las investigaciones que abordan de manera exclusiva los desplazamientos residencia-lugar de estudio, considerados a nivel estadístico los segundos más relevantes después de los desplazamientos residencia-trabajo, habiéndose ubicado únicamente una publicación que examina la movilidad cotidiana vinculada a motivaciones de compra; ello pese a la creciente difusión de las medianas y grandes superficies comerciales y las subsiguientes modificaciones en los patrones de compra y movilidad cotidiana.

Por otro lado, los desplazamientos a pie o movilidad peatonal es frecuentemente considerada poco relevante o muy costosa en su captación estadística, como demuestra su no inclusión en la reciente EOD 2007 de la ZMVM, lo que puede llevar a conclusiones erróneas sobre las características de la movilidad cotidiana en México.

El estudio de la movilidad cotidiana de la población presenta así una amplia gama de aspectos todavía por explorar, aunque las investigaciones y aportaciones ya realizadas son relevantes.

Actividades realizadas

- Revisión de carpetas digitales, el cual contenían la normatividad de SETRAVI operadas para el análisis el estudio de impacto urbano y vial
- Revisión de proyectos con estudio de impacto vial conforme a las normas técnicas complementarias para el proyecto arquitectónico del DF. Para emitir una opinión favorable
- Revisión de proyectos con estudios de impacto urbano. Respecto a diferentes artículos normativos de las diferentes leyes como; la del procedimiento administrativo en el DF y la ley de construcción así mismo se revisó la guía para construcciones de clasificación “C” para la aprobación y emisión de una opinión favorable
- Revisión de proyectos con estudio de impacto vial conforme a las normas técnicas complementarias para el proyecto arquitectónico del DF. Para emitir una opinión favorable
- Revisión de artículos de las distintas leyes que se mencionan para llevar acabo la opinión favorable de cualquier estudio ya sea para impacto vial e impacto urbano
- lineamientos viales establecidos por esta Secretaría de transporte y vialidad conforme a las Normas Técnicas Complementarias para el Proyecto Arquitectónico del G.D.F.

Reporte servicio social
Hernández Madrid Rodrigo

- Depuración de los proyectos de acuerdo a los requisitos que establece la guía de vialidad en los estudios impacto ambiental o impacto vial.
- Revisión de un proyecto con estudios de impacto ambiental para poder documentar medidas de prevención o a proseguir a dar una opinión favorable para la aprobación del proyecto
- Participación en los programas de movilidad en un enfoque urbano ambiental para tener accesibilidad en diferentes modos de transporte colectivo a pie o en bicicleta.

Desarrollo del proyecto

Una ideología hacia el ciclismo

Se reflexionará una pequeña parte sobre una ideología más concreta, la cual tiene un marco histórico y teórico demasiado amplio, y que, cómo el Ahimsa logró cambiar al mundo (aunque de manera diferente). En esta entrega se reflexionará algunos de los aportes del socialismo al ciclismo urbano, pero en lugar de hacer una larga discusión (porque el tema lo merece) se verán solo algunos autores clave, que aunque pocos, resultan sustanciales e iniciales para entender una relación ciclismo urbano-socialismo.

El socialismo, es una ideología social que busca esencialmente la igualdad, la cual se ha tratado de llevar a la práctica mediante la dictadura del proletariado. El socialismo realmente existente, durante la guerra fría (y aún en países como Corea del Norte, China y Cuba) se expresó como una dictadura de clases burocráticas, con políticas sociales agresivas y pocos espacios para la propiedad privada, aunque resulta menos pernicioso en términos de desigualdad social. Sin embargo, cabe resaltar que a pesar de lo pernicioso de la dictadura es importante

Reporte servicio social
Hernández Madrid Rodrigo

mencionar que las ideas socialistas han permitido un equilibrio internacional y nacional en derechos sociales. Si lo vemos en términos de derechos humanos la ideología socialista fortaleció la segunda generación de derechos humanos; los derechos económicos y sociales, además de que posturas menos radicales como la socialdemocracia han demostrado respetuosas de la libertad individual.

Ilich reconoce un límite al uso de la energía que una sociedad puede usar para ser repartida adecuadamente, y considera necesario que esto sea reconocido políticamente:

..“Es necesario ahora que los políticos reconozcan que la energía física, pasado cierto límite, se hace inevitablemente corrupta del ambiente social. Aún si se lograra producir una energía no contaminante y producirla en cantidad, el uso masivo de energía siempre tendrá sobre el cuerpo social el mismo efecto que la intoxicación por una droga físicamente inofensiva, pero psíquicamente esclavizante. Un pueblo puede elegir entre una droga sustitutiva tal como el metadone y una desintoxicación realizada a voluntad en el aislamiento; pero no puede aspirar simultáneamente a la evolución de su libertad y convivencialidad por un lado, y una tecnología de alta energía por el otro.”

El automóvil es más que solo una máquina para transportarse, dado que por él también pasan imaginarios de status, estabilidad, poder e incluso de sensualidad y confort, ello convierte al automóvil en uno de los objetos más deseado, que da sentido al capitalismo, y que además vende estilos de vida, de familia e incluso de sexualidad. Siguiendo el anterior argumento MimiSheller, nos dice, que a los automóviles se les ha dotado de experiencias emocionales y sensoriales, que permiten en parte entender que el automóvil sea uno de los objetos más deseados del capitalismo actual, en mi opinión esto es principio de la desigualdad aceptada y legitimada, tal es así que la “Ciudad del automóvil” se encuentra constituida mediante un acuerdo no escrito entre la economía (los combustibles y su misma producción suele ser factores esenciales en la economía), el gobierno (los cuales

Reporte servicio social
Hernández Madrid Rodrigo

subsidian la gasolina en el caso mexicano, mantiene presupuestos altos para construir mantener vías exclusivas para el automóvil) y por la sociedad (que aceptan y reproducen la ideas de progreso con base en la adquisición de un automóvil), cada uno de los actores provocan que las ciudades tengan un diseño particular y si bien el éxito del automóvil sobre otras formas de transporte ha sido hegemónico, esto no quiere decir que vaya a permanecer así este acuerdo no escrito, en la actualidad han aparecido grupos independientes a la lógica del automóvil que están cuestionando, negociando y convenciendo que otra ciudad es posible, pero el papel fundamental del cambio sin duda está en el ciudadano común, en darse cuenta que el automóvil provoca relaciones de violencia social y son provocadores de gastos gubernamentales regresivos y que además es un generador de problemas públicos y por lo tanto su estilo de vida como lo son el estrés, obesidad, insuficiencia cardiaca y hasta la pobreza.

“1. El automovilismo de masa materializa un triunfo absoluto de la ideología burguesa al nivel de la práctica cotidiana: funda y sustenta, en cada quien, la creencia ilusoria de que cada individuo puede prevalecer y beneficiarse a expensas de todos los demás. El egoísmo agresivo y cruel del conductor que, a cada minuto, asesina simbólicamente a “los demás”, a quienes ya no percibe más que como estorbos materiales“

“2. El automovilismo ofrece el ejemplo contradictorio de un objeto de lujo desvalorizado por su propia difusión. Pero esta desvalorización práctica aún no ha causado su desvalorización ideológica: el mito del atractivo y las ventajas del auto persiste mientras que los transportes colectivos, si se expandieran, pondrían en evidencia una estridente superioridad”

El argumento se encuentra en que el automóvil es un bien de lujo, que se ha creído como un objeto que puede ser generalizado, pero que en realidad no es así, y que entre más crezca la tasa de producción y mantenimiento de autos se

Reporte servicio social
Hernández Madrid Rodrigo

mantendrá un diseño de ciudad que dañe la vida en comunidad. En cierta forma nos han hecho creer que el automóvil es parte natural de las ciudades, sin embargo esto es un ejemplo de como el la hegemonía del capitalismo hace que deseemos y creamos que todos tenemos derecho a un coche, olvidándonos de vivir en comunidad, cuestión que con el ciclismo urbano se podría recuperar en parte, pues permite una convivencia con la ciudad de manera diferente.

Objetivos y metas alcanzados

1. Proporcionar asistencia y consejos prácticos a funcionarios públicos y tomadores de decisiones, tanto para la interpretación como la implementación de estrategias para la gestión de la movilidad en las ciudades.
2. Guiar el desarrollo de políticas públicas y proyectos vinculados a la movilidad.
3. Ser referencia para empresarios del transporte, desarrolladores privados y público en general sobre estrategias para la gestión de la movilidad.

Resultados y conclusiones obtenidos en el proyecto

La ciudad del automóvil se consolidó ideológicamente para hacer pensar que todos los ciudadanos podían tener acceso a un automóvil, y que al suceder esto les aumentará su capacidad de movilización, aunque, con el crecimiento en la producción de automóviles también se crea una menor capacidad de movilización, por lo que existe una contradicción y se crean mayores problemas públicos. Así que, se puede argumentar que el automóvil representa un objeto que se ha pensado en la mente de la mayoría de los ciudadanos como un objeto deseable, sin embargo, sus externalidades y el exceso de manejo de energía hace que sea inequitativo social y con el medio ambiente. Por otro lado, la bicicleta sumado con un transporte cómodo, eficiente y eficaz podría generar comunidad y menores externalidades sociales y ambientales.

Aún faltan algunas reflexiones para tender más el lazo socialismo-ciclismo urbano....

Recomendaciones

La planeación de transporte actual tiende a evaluar el desempeño del sistema de transporte basándose en las velocidades del tráfico vehicular y las demoras por congestión, usando indicadores como el nivel de servicio de las avenidas y los costos monetizados de la congestión. Esto incentiva a que las ciudades inviertan sus recursos (tanto monetarios como de espacio) en la expansión de vías, a expensas de otros tipos de mejoras de transporte.

Esta situación es injusta e ineficiente: no favorece a la mayoría de la población que depende de modos alternativos y provoca un uso excesivo del automóvil. Para mejorar la calidad de vida en las áreas metropolitanas, se necesitan soluciones “ganar-ganar” que ayuden a resolver múltiples problemas y aumenten la eficiencia del sistema de transporte. Por ejemplo, un sistema de transporte eficiente debe escoger estrategias de reducción de congestión que también ayuden a reducir problemas de estacionamiento, que permitan ahorrar dinero a los consumidores, aumentar la seguridad y mejorar las opciones de movilidad para los no conductores. Estas estrategias son llamadas gestión de la demanda de transporte, que busca cambiar las decisiones de viaje para crear sistemas de transporte más eficientes y diversos.

Anexos y apéndices

Atribuciones de la Dirección General de Planeación y Vialidad

- I. Formular y evaluar las políticas y programas para el desarrollo del transporte y la vialidad de conformidad con los estudios y proyectos que en materia de reordenamiento, fomento y promoción lleve a cabo el sector;
- II. Elaborar y mantener actualizado el Programa Integral de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, así como el programa regulador correspondiente;
- III. Realizar los estudios y proyectos estratégicos del transporte y la vialidad del Distrito Federal en congruencia con las políticas de desarrollo urbano;
- IV. Establecer los mecanismos de coordinación con instituciones públicas y privadas para la integración de instrumentos tendientes al desarrollo del transporte y la vialidad;
- V. Diseñar e implementar las rutas de penetración o de paso de los vehículos del servicio público de transporte de pasajeros suburbanos y foráneos, y los itinerarios para los vehículos de carga;
- VI. Promover la aplicación de nuevas tecnologías en los vehículos, mobiliario, señalización y equipamiento del transporte y la vialidad;
- VII. Proyectar y establecer la normatividad para la operación de los Centros de Transferencia Modal, así como propiciar los mecanismos de coordinación interinstitucional;
- VIII. Constituir Comités Técnicos en materia de transporte y vialidad;
- IX. Establecer las normas generales para que los Órganos Políticos – Administrativos determinen la ubicación, construcción y funcionamiento de estacionamientos y parquímetros, así como vigilar el cumplimiento de dicha normatividad;
- X. Elaborar y actualizar la normatividad del señalamiento horizontal y vertical de red vial, así como los dispositivos tecnológicos de control de tránsito y preparar los proyectos ejecutivos correspondientes;

Reporte servicio social
Hernández Madrid Rodrigo

- XI. Diseñar y supervisar la instalación del equipamiento, mobiliario y control de tránsito que proteja al peatón en las vialidades;
- XII. Realizar los estudios pertinentes para establecer las normas generales a que se sujetarán los Órganos Político – Administrativos para determinar la ubicación, construcción, funcionamiento y tarifas de los estacionamientos públicos, así como llevar el registro de los mismos, y
- XIII. Regular y operar el servicio de ventanilla única de la Secretaría de Transportes y Vialidad y establecer la coordinación de atención al usuario, cuya función será la de atender la demanda ciudadana, referente a transportes y vialidades, a través del mejoramiento continuo, de sus procesos de atención y servicio al público.

(Artículo 94, Reglamento Interior de la Administración Pública del Distrito Federal)

Bibliografía

Ficha bibliográfica:

CASADO J. M. Estudios sobre movilidad cotidiana en México. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de septiembre de 2008, vol. XII, núm. 273
<<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-273.htm>>. [ISSN: 1138-9788].

¿El ciclismo urbano tiene una ideología? Iván Ilich.

Reglamento de Tránsito del D.F.

Ley de Desarrollo Urbano.

Ley de construcción.

Normas técnicas complementarias para el proyecto arquitectónico del DF.