

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

Periodo: 1 de agosto del 2016 a 1 de febrero de 2017

Clave: XCAD000675

- División: Ciencias y Artes para el Diseño
  - Licenciatura: Planeación Territorial
- Nombre: Trinidad Corte Guillermo Alfredo
  - Matrícula: 2133030834
- Correo electrónico: trinidadkakimoto@hotmail.com
  - Teléfono local: 21-56-56-50
  - Teléfono celular: 044-55-40-79-97-41

- **Introducción**

En este documento se abordarán las actividades realizadas como parte de este servicio social, así como los resultados obtenidos. Con base en lo anterior se debe abordar que este se desarrolló en dos fases; la primera consistió en ir a observar 10 cruces viales, los cuales presentan la mayor afluencia en la delegación de La Magdalena Contreras, con el fin de observar, analizar y registrar el mobiliario urbano existente sobre las banquetas, la duración de los semáforos y las medidas correspondientes de las banquetas.

La segunda fase consistió en el vaciado de datos a una plataforma digital, como lo es en este caso AutoCAD, con el fin de poder observar a mayor detalle las problemáticas viales, así como pueden ser vialidades en mal estado, semáforos descompuestos o topes despintados, esto con la finalidad de definir su estado.

Este servicio ha servido como hincapié o ligera imagen de lo que posiblemente desarrolle en un trabajo futuro, pues no solo es observar y capturar datos, sino también tener la perspectiva física del terreno, así como también el comportamiento de la población en diversos puntos donde se realizó dicho trabajo.

- **Objetivo general**

Dar una idea de lo que podría ser un futuro trabajo, teniendo en cuenta la responsabilidad, compromiso, eficiencia y eficacia, en la atención así de trabajos, proyectos o programas, ya sean actividades individuales como colectivas, con el propósito de incidir en el mejoramiento de nuestro rendimiento laboral.

- **Actividades realizadas**

El presente trabajo se realizó en las vialidades más concurridas, tanto peatonal como vehicularmente, de la delegación de la Magdalena Contreras. Las actividades realizadas fueron basadas en levantamientos físicos, a partir de las condiciones de las vialidades, las cuales incluyeron: levantamiento de señalética horizontal y vertical; levantamiento y medición de distancias entre elementos de mobiliario urbano (postes, arboles, teléfonos públicos ...), conteo de tiempo y localización de semáforos, las medidas de las banquetas con el fin de especificar si eran óptimas para el uso peatonal diario y las medidas, condiciones y uso adecuado de las vialidades automotrices.

Este trabajo de campo se realizó con diversos materiales, como los son cintas métricas, flexómetros, mapas de apoyo, que sirvieron como registro de los elementos inmobiliarios y medidas correspondientes a las banquetas; por último, el uso de cronómetros de celulares para medir los tiempos de los semáforos.

Además, cabe mencionar que dichos levantamientos se realizaron en diez cruces, los cuales como ya antes explicados, son los que presentan más afluencia automovilística en esta delegación, los cuales fueron: Av. San Jerónimo – Av. Contreras. (Periférico), Luis Cabrera – Av. Contreras. (Casa Popular), Camino a Sta. Teresa – Fuente de los Molinos, Av. San Jerónimo – Luis Cabrera, Av. San Bernabé – Luis Cabrera. (Estacionamiento), Av. Luis Echeverría Álvarez (LEA) – Luis Cabrera, Av. San Bernabé – Aztecas - Guerrero. (Cerro del Judío, Pueblo), Felipe Ángeles – Av. Obregón. (Hospital Ángeles) y San Jerónimo – Subida a San Bernabé. (Puente del Rosal).

A continuación, se desarrollarán algunos cruces levantados con base a las problemáticas observadas:

#### ❖ **Cruce Periférico-San Jerónimo**

En este cruce se realizaron las actividades ya antes mencionadas, sin embargo, cabe mencionar las irregularidades que se percataron alrededor de este cruce, entre algunos, los cambios de sentidos vehiculares, lo que impedía el tránsito peatonal, principalmente al cruzar la vialidad; además cabe mencionar que este cruce cuenta solamente con un puente peatonal, el cual no cubre la necesidad del peatón de poder transitar libremente. Ahora bien, abordando el estado y condición de las banquetas se encontraron, en algunos casos banquetas muy reducidas de hasta 50 cm de ancho, otras con puestos comerciales y también se registraron con rupturas o fragmentadas, reduciendo así la seguridad del peatón.

#### ❖ **Cruce Luis Cabrera-México Contreras**

Este cruce presento conflictos en algunas banquetas, principalmente en su estado, ya que algunas se reducen demasiado o están fragmentadas, ya sea por las raíces de los árboles o desgaste de las mismas; por último, se observó en algunos casos señalética informática en mal estado (rota, pintada, doblada ...); además en algunas calles que no contaban con semáforos los automóviles no permitían el cruce de los peatones.

Cabe mencionar que este cruce después de las cinco de la tarde llega a presentar un gran tránsito vial, lo cual trae como consecuencia un traslado lento, ya que se realizan viajes más allá de la media hora.

#### ❖ **Cruce Luis Cabrera- Periférico**

Las principales problemáticas que se observaron en este cruce fueron en algunas vialidades la reducción de banquetas hasta 50 cm de ancho y con objetos presentes en estas, los cuales representaban estorbos para el peatón, como los son propaganda, señalética, árboles y jardineras. Por último, cabe mencionar que la vialidad San Jerónimo de las 6:00 am a 9:00 am, se convertía en doble sentido, ya que hasta contaba con semáforo para dicho lapso de tiempo.

### ❖ **Cruce San Jerónimo – El Rosal**

El siguiente cruce fue el que mayores problemáticas presento, puesto que, en cuanto a banquetas, algunas solo contaban con la guarnición, otras tenían varias obstrucciones para el tránsito peatonal, como lo son entradas, postes, arboles, teléfonos públicos e inclusive escalones de puestos comerciales, además de la presencia de banquetas fragmentadas.

En cuanto a vialidades se llegó a presenciar demasiados cruces con bastantes aglomeraciones vehiculares y demasiados sentidos, además de poca presencia de instrumentos de control, ya sea semáforos, topes ..., ya que esto último dificultaba el cruce y tránsito peatonal; así como señalética en mal estado, ya sea preventiva o informativa.

### ❖ **Cruce Camino a Santa Teresa – Fuente de los Molinos**

El cruce que probablemente esté en mejores condiciones de infraestructura, en comparación con los demás desarrollados anteriormente, en primera instancia las banquetas en su mayoría son bastante amplias, además cuentan con postes, arboles, puestos comerciales etc. Sin embargo, el espacio sobrante es óptimo para el tránsito peatonal.

Pasando al tema del tránsito vehicular, se pudo observar que a pesar de que este cruce cuenta con bastantes vialidades que se cruzan, cada cruce cuenta con semáforo, para que el flujo vehicular y peatonal sea optimo, ya que tanto el vehículo como el peatón tiene cierto tiempo para realizar su movilización.

Sin embargo, se notaron algunas circunstancias negativas, como lo son en algunos tramos, como son la reducción de banquetas, imprudencia vehicular (excesos de velocidad, irse en reversa en sentido contrario), o peatonal en dado caso (cruzar calles cuando el semáforo esta en verde, es decir, cuando los vehículos están en pleno movimiento).

Una vez finalizados los recorridos de los 11 cruces requeridos, se realizó en vaciado de datos en AutoCAD, con el fin de tener una visión más amplia de estas vialidades, además de tener plasmada la información en una herramienta más maleable y poder trabajar con base en ella.

Por ultimo cabe destacar que el uso del programa AutoCAD, fue una herramienta nueva que se tuvo que aprender a usar durante la realización de captura de datos.

Con las actividades realizadas, captura de datos o información encontrada y situaciones que llegamos a observar a lo largo de estos seis meses, en que se realizó este servicio, se puede realizar o llevar a cabo un plan integral de vialidad, el cual tiene la finalidad de: “Diseñar o proponer actividades que las dependencias de la Administración Pública, deberán realizar para dentro de un marco de desarrollo sustentable; con el fin de lograr que el Gobierno de la Ciudad garantice la movilidad de las personas y los bienes a las regiones de la Ciudad de México y facilite la accesibilidad a su entorno urbano” .

Por lo cual, con base del análisis de la situación actual de esta delegación, se darán propuestas respondiendo a la demanda de movilidad, para su próxima satisfacción, para lo cual se realizará un diagnóstico, en el cual se visualizarán los principales problemas que en la actualidad enfrenta la delegación de la Magdalena Contreras para ofrecer a los habitantes un mejor sistema movilidad, más seguro, menos contaminante y con la mayor cobertura posible. Partiendo con las premisas definidas en los recorridos realizados y manteniendo una visión integral y congruente que en forma clara y realista; la cual deberá establecer la imagen deseada del Sistema de Transporte.

Continuando con la misma idea del plan de vialidad, no solo se debe identificar las situaciones viales automotrices y peatonales, sino también el uso de suelo que presentan los cruces desarrollados, pues son factores sociales que serán afectados a partir de las posibles propuestas, con base en lo anterior se debe mencionar los predominantes usos de suelo, como son: habitacional, residencial, mixto, comercial, entre otros, sin embargo estos son los que más predominan en los cruces realizados.

La ocupación del uso de suelo comercial es un factor predominante, ya que, al ser estos cruces de mayor afluencia vehicular en este municipio, lo cual genera o provoca que el sistema vial de estas zonas sea más opimo y este en la mejor condición, pues el desarrollo de la población ya sea comercial o simplemente su circulación, es vital para su desplazamiento, así como también el vehicular; para lo cual se debe dar un diagnóstico, el cual debe contener las problemáticas percibidas, para tener así los planes de acción correspondiente a cada cruce para su mejoramiento.

- **Metas alcanzados**

Dentro de las metas cubiertas están, el desarrollo óptimo del trabajo de campo, a partir de los cruces de actuación, donde se identificaron las principales problemáticas como los son el problema del comercio en la vía pública, el cierre de calles con plumas y otros obstáculos, así como la ocupación irregular y anárquica de áreas de la vía pública como lanzaderas, terminales y bases o depósitos de vehículos de transporte público, en su mayoría de los llamados microbuses o de los taxis.

Los problemas se extienden por diversas Dependencias y cubren varias actividades: No se cuenta con instalaciones adecuadas para mantener en buen estado los depósitos de vehículos y atender correctamente al peatón.

En cuanto a los señalamientos, gran parte de la red vial primaria y secundaria, se encuentra con deficiencias en el señalamiento horizontal y vertical. Algunas de ellas se encuentran deterioradas, otras mal ubicadas y cubiertas de follaje.

Además del aprendizaje de desarrollo de un proyecto a partir de la problemática identificada en este caso viales, pero con la convicción de identificar conflictos y que requieren de soluciones y propuestas a corto, mediano y largo plazo.

Por último, el aprendizaje y desarrollo de nuevas herramientas de trabajo, las cuales sirven como apoyo para determinar las posibles soluciones y propuestas para un proyecto en particular.

- **Resultados y conclusiones**

Al hacer el servicio social, este nos brinda una oportunidad de involucrarse en ámbitos profesionales como son el uso de nuevos programas y dar una idea de cómo se hace un proyecto, que corresponden a la carrera de Licenciatura de Planificación Territorial, adquiriendo experiencia en campo y conocimientos para la creación de proyecto territoriales en una agencia municipal.

También se pudo concluir que dentro del proceso de este proyecto de servicio social no solo la delegación se ve beneficiada por los datos recabados y desarrollo de los cruces señalados, sino la población en general, puesto que estas informaciones ya cuentan con un expediente digital en la cual está todo el desarrollo del proyecto, y muchos datos más estos, aunque sean de manera local son confiables, ya que los resultados se dieron a partir de lo que se observó presencialmente.

- **Recomendaciones**

Que existan más proyectos que motiven a los alumnos para realizar su servicio social, ya que estos deben ser acordes a la carrera que cursa este, de la alternativa del uso de las tecnologías para un mejor desarrollo de este servicio. Brindar el apoyo necesario al alumno para que este pueda desarrollar su trabajo de la mejor manera posible. Estimular al alumno con un mayor seguimiento de estos proyectos, para que este pueda interesarse y dar continuidad a más proyectos en beneficio no solo de la sociedad sino a favor de la sustentabilidad.

- **Bibliografía y/o Referencias Electrónica**

<http://cgsservicios.df.gob.mx/prontuario/vigente/41.htm>