

Dr. Francisco Javier Soria López

Dir. de la División de Ciencias y Artes para el Diseño

UAM Xochimilco

INFORME FINAL DEL SERVICIO SOCIAL

Nombre del proyecto: Pueblos y barrios originarios del Sur-oriente de la Zona Metropolitana del Valle de México.

Clave del proyecto: XCAD000393

Responsable del proyecto: Ricardo Adalberto Pino Hidalgo.

Lugar: Calzada del Hueso 1100. Col. Villaquietud, Alcaldía de Coyoacán.

Periodo: 19 de noviembre del 2019 – 22 de enero del 2021.

Egresado: Jimenez Marchand Jonathan

Matrícula: 2113064174

Licenciatura: Planeación Territorial

Teléfono: 55 4887 1792

Correo electrónico: 2113064174@alumnos.xoc.uam.mx

INTRODUCCIÓN

Principalmente mencionar el agradecimiento por concluir con el investigador mi proceso de formación de la licenciatura, acá se deja muestra del trabajo realizado durante el servicio social, esencialmente las labores realizadas fueron de investigación y presentación de indicadores, para la caracterización de la condición socioterritorial en los procesos y fenómenos de estudio.

El trabajo se realizó presencial en el cubículo P-210 mientras no se suspendieron las actividades por las presentes adversidades sanitarias, el tiempo restante para el cumplimiento de las horas se efectuó en casa por haber contado con el material para continuar con la investigación.

Se distinguen temas que regularmente no se analizan, por lo que deja un interés particular la revisión bajo el enfoque de la ecología social que acompañó la construcción de información y que no tiene mucha atención en los cuadros académicos, por lo que se invita a revisar los temas de investigación acá mencionados. El doctor como integrante de la plantilla de profesores de Planeación Territorial de la UAM Xochimilco, representa estas formas de conducir al estudiante a una posición crítica, genuina, creativa y que en mi opinión enriquece la diversidad, permitiendo aportes hacía la conservación de la vida, su mejora y preservación, así como la emisión de soluciones a problemáticas mismas, como el tema aquí tratado sobre la movilidad no motorizada en los pueblos y barrios, que no se distingue mucha presencia en la toma de decisiones sobre las obras que el gobierno impone y que podría observarse la posibilidad de la participación directa de la población, a través de la comprensión abierta del proceso de urbanización a la que contribuyen este tipo de investigaciones.

Por lo que recomiendo explorar el trabajo aquí vertido, así como los aportes del Doctor Ricardo Pino Hidalgo.

OBJETIVOS GENERALES

Contribuir a la caracterización de los procesos y fenómenos socioterritoriales en los pueblos y barrios originarios del sureste de la Zona Metropolitana del Valle de México.

Caracterizar los fenómenos y procesos por medio de indicadores que a su vez fundamentan las propuestas territoriales que se elaboren dentro del fenómeno de estudio de la investigación sobre la movilidad no motorizada en los pueblos y barrios del sureste de la Zona Metropolitana del Valle de México

METODOLOGÍA UTILIZADA

Sistemas complejos para el análisis socioterritorial cualitativo y cuantitativo orientado a la mejora de la sociedad y el medio ambiente, en el caso del taller del servicio que responde a la ecología social, también hace referencia a este paradigma teleológico.

La Identificación y reconocimiento del tema de estudio, la construcción de indicadores con métodos diseñados para cada caso, que permiten el análisis de la condición de los fenómenos y procesos territoriales estudiados, con datos que sustentan interpretaciones y/o propuestas para la mejora de estos.

ACTIVIDADES REALIZADAS

Se concentró el trabajo en la zona sur oriente de la Ciudad de México, aunque en varios casos se tuvo alcances nacionales y regionales, siendo fundamentalmente de investigación.

La organización de reuniones de participación ciudadana a razón de las consecuencias del sismo del 2017 en la ciudad motivo a un grupo de profesores

y estudiantes de la UAM a contribuir con las zonas más afectadas de Xochimilco, como fue el caso de San Luis Tlaxialtemalco, dejó cómo evidencias, entre otras, grabaciones de dichas reuniones, siendo las primeras colaboraciones: la revisión y el registro de las ideas más relevantes y observaciones propias que enriquecieran el trabajo.

De mucha importancia la cercanía con el trabajo del doctor por lo que se me generaron alternativas de investigación, tales como la búsqueda en bibliotecas específicas, para mantener contacto con el fenómeno de la movilidad no motorizada en los barrios y pueblos originarios de sur oriente de la zona metropolitana del valle de México, incluso accediendo a material del doctor proveído para el acercamiento al tema, como es el caso del artículo sobre ciclismo popular, en el que entre otras cosas se busca precisar que el ciclismo, no solo implica al deporte, sino que es una práctica cotidiana de desplazamiento, en el que el autor define al ciclismo como el deporte y dicha práctica que trasciende la función física por el uso que la persona da al transporte ya que en gran cantidad de casos se utiliza como herramienta de trabajo, es decir, hacen parte de la cotidianidad de diversos oficios que sí bien cumplen con el movimiento por medio del cuerpo humano no es propiamente la actividad deportiva, generando una inclusión que según su investigación se deja fuera de las definiciones convencionales, siendo que es un porcentaje muy elevado que utiliza la bicicleta bajo este esquema productivo.

Las siguientes contribuciones estuvieron dirigidas a la construcción de indicadores cuantitativos de la industria automotriz y sus implicaciones en la expansión urbana. Se diseñó una matriz sobre la producción, importación y ventas de vehículos ligeros, en el país, conforme a los datos de la serie histórica de INEGI, que abarca del año 2005 al 2019.

Consistió en el procesamiento y sistematización de la información de modo que se pudieran representar los resultados en tablas dinámicas y de ágil comprensión, teniendo como resultado gráficas que contienen la cantidad de vehículos por año

y por marca de las tres categorías mencionadas. Lo anterior nos permite reconocer diferentes fenómenos y características inmersas en estos procesos, por ejemplo, determinar los porcentajes de los vehículos vendidos que fueron importados, así como saber su país de procedencia, la marca, el mes, el modelo entre otros indicadores útiles para reforzar la caracterización del problema.

Precisar que las tareas realizadas, durante el servicio social cumplen con el fomento de la práctica de los conocimientos y habilidades adquiridas durante el proceso de formación, por lo que fueron resoluciones con cierta complejidad y por lo mismo tomaron buena cantidad de horas para su logro, reconociendo que, en cualquiera de los casos tratados, los resultados fueron satisfactorios por diversas razones por lo que resalto la utilidad sinérgica entre el investigador y el egresado, que para ambos fue aprovechable la dedicación.

OBJETIVOS Y METAS ALCANZADAS

Puesta en práctica de conocimientos de planeación bajo el enfoque de la ecología social, como la observación de la vigencia de instrumentos jurídicos en el desarrollo urbano y su condición predominante que privilegia el uso del automóvil como fiel referente de la movilidad, es decir, del transporte de vehículos de carga, de pasajeros y privados, por lo que se considera de importancia la caracterización de los requerimientos socioambientales para la elaboración de diagnósticos que permitan proponer alternativas viables para su conservación, preservación y reproducción.

Amplitud del conocimiento sobre la condición socioterritorial de la Zona Metropolitana y otros alcances nacionales y regionales.

Comprensión de los alcances que se tienen a través de la práctica de la planeación territorial.

Conocimiento del uso de los vehículos automotores, su territorialización desde las plantas de energía, ensamblaje, manufactura, agencias, puertos, que inciden en la forma en como nos relacionamos con el territorio.

Conocimiento sobre el aumento de los megaproyectos comerciales construidos en las últimas cuatro décadas, cuáles han sido sus motivaciones y formas de consolidar estos procesos, la tendencia actual que se encuentra en aumento e incluso la posición que tiene el país respecto a los países latinoamericanos en el que encabeza las cifras.

Amplitud en las posibilidades de investigación al contener temas de relevancia como la movilidad, la preservación natural

RESULTADOS Y CONCLUSIONES

Es sorprendente los requerimientos que heredamos estas nuevas generaciones, es decir, la complejidad que conlleva la vida hoy en día pone a profesionistas como el planificador territorial a prestar atención sobre las potencialidades que existen y los déficits resultando que, en mi consideración, respaldada por diversos investigadores, son mayores, teniendo la vida al borde del colapso, por la insostenibilidad del sistema de explotación en el que nos encontramos inmersos, incrementado con las políticas neoliberales que en nuestro país ronda medio siglo de haber sido impuestas con efectos de su práctica en deterioro de la naturaleza y la sociedad críticamente, dejándose ver que es una prioridad atender estos fenómenos lo antes posible, temas como el agua, la nutrición, la relación con el medio ambiente, en contraste con el desarrollo urbano predilecto de estas administraciones públicas que fomentan la desigualdad socioterritorial en cambio de prevalecer en representatividad social.

Por ahora dejar un más que merecido reconocimiento a la plantilla de profesores que inculcan de forma sensible y crítica el análisis de la realidad en que nos encontramos, que como lo mencioné al inicio del informe, se nos lega una

profesión al servicio de la sociedad y del medio ambiente, por lo que aprovecho también al Dr. Pino agradecerle por permitirme concluir este proceso en su taller, tomando mi responsabilidad profesional hacia el requerimiento de continuar con la formación de especialistas en la materia

Las administraciones de las últimas décadas han privilegiado la desigualdad socioterritorial encontrándose entre otros muchos fenómenos en el facilitamiento en las autorizaciones para la realización de plazas y centros comerciales que rebasan los límites ambientales y sociales permitidos, que en muchos de los casos no solo se favorece a su construcción con la emisión de dictámenes y autorizaciones que no toman en cuenta a los habitantes sino que también se hacen uso de recursos públicos para el acompañamiento de estos megaproyectos con vialidades como lo expone en entrevista el arquitecto Sordo Madaleno una de las empresas que más ha contribuido al incremento de estas construcciones en varias de estas incluso como propietaria.

Finalmente concluir con la consideración del territorio que nos legaron las generaciones anteriores y que aún continua, es decir, más allá de observar lugares naturales cada vez más la urbanización se expande tentacularmente, dejando a su paso la caracterización neoliberal sobre nuestra ciudad y nuestro país, con corporaciones bursátiles en zonas exclusivas o entre otras condiciones como instrumentos financieros que han hecho posible el llamado reciclamiento urbano, como se deja evidencia en el documento sobre los megaproyectos que favorecen el uso del automóvil, gran número de los megaproyectos comerciales que se construyeron en los últimos veinte años se han realizado principalmente en restos de fábricas que dejaron de operar, entre las que destacan, encontramos los casos de automotrices como Ford que se convirtió en Plaza Tepeyac, General Motors que se transformó en Plaza Antara y Chrysler que paso a ser Parques Polanco.

Según un artículo de la revista Forbes México albergaba 584 centros comerciales de 1,800 que existían en América Latina, para el año 2019 la cifra aumento a

720 inmuebles. Con esto quisiera mencionar que la ciudad terciaria se ve reflejada en la condición socioterritorial en la que encontramos en aumento el comercio y los servicios propio de la caracterización neoliberal antes mencionada, en otras formas en las que se refleja esta condición es en el retail, al que contribuye los megaproyectos comerciales en cuestión, haciendo referencia a dos cosas por un lado que estos centros comerciales fomentan el uso del automóvil entre otras cosas observado en el incremento de construcción de áreas para estacionamiento y que incluso estas cobran total sentido en el pago de otro servicio, es decir, de la terciarización que se vive en la ciudad con el desplazamiento entre otras cosas con la infraestructura y relacionadas con la vivienda de la que hacen parte estos conjuntos comerciales, que por supuesto tienen implicaciones territoriales que no son resueltas por las "autoridades" o administraciones sino por el contrario las fomentan en muchos casos con formas que devastan a la tierra y a la población, a veces no solo por la generación de ganancias sino de apropiación del territorio.

Por lo tanto, concluyo que nos queda mucho trabajo por realizar, que, respaldado por los contenidos compartidos durante la formación profesional, se reconocen gran cantidad de elementos a destacar, que permitirán la elaboración de análisis, diagnósticos, investigaciones e incluso llevar a la práctica los diseños que se propongan. Quedo muy agradecido con la UAM, la división de CyAD, con los profesores y colaboradores. Muchas Gracias y Muchas Felicidades.

RECOMENDACIONES

Sería importante ampliar la investigación en el marco del tema aquí estudiado por los requerimientos que la vida exige, es decir, la movilidad no motorizada hace frente a desplazamientos sin contaminación, sin uso de combustibles fósiles, fomenta la salud, la actividad física es de mucho menor costo económico la inversión para su adquisición como dejar de tener gastos en transportación como el peaje o la gasolina entre otra diversidad de cosas relacionadas podría considerarse incluso como una alternativa vanguardista como se logra observar en cada vez más casos en el mundo que priorizan este tipo de movilidad sin el uso de vehículos automotores por lo que impulsar investigación en este tema podría ampliar el conocimiento sobre el uso así como sobre de otros fenómenos relacionados porque importante es pensar en la planeación transversalmente lo que permitiría tener otros alcances que favorezcan al país y al medio ambiente.

BIBLIOGRAFÍA Y / O REFERENCIAS ELECTRÓNICAS

1. Gaceta Oficial del Distrito Federal. 08 de abril. (2005)
2. Gasca-Zamora, José. (2017) Centros Comerciales de la Ciudad de México: el ascenso de los negocios inmobiliarios orientados al consumo. EURE. Vol. 43 n° 130. pp73 – 96.
3. Illich, Iván. (1973) Alternativas al transporte. CIDOC antología: B8.
4. Illich, Iván. (2016). Energía y Equidad, Un elogio a la bicicleta. Ed. Mareanegra
5. INEGI. (2019) Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros.
6. INEM. (1999) Inventario de Emisiones. Capítulo 5. Vehículos automotores.
7. Norma Técnica Complementaria para el proyecto arquitectónico. (2011) Gaceta Oficial del Distrito Federal.
8. Normas Técnicas complementarias para el proyecto arquitectónico. (2017) Gaceta Oficial de la Ciudad de México.
9. Pino, Ricardo. (2017). El ciclismo popular, Una práctica de desplazamiento y un campo de estudio por conocer. Diseño y Sociedad. UAM Xochimilco.
10. Pino, Ricardo. (2018). Movilidad no motorizada: delineando contornos conceptuales e históricos, en CIUDADES, VOL. 119, Movilidad no motorizada y ciclismo urbano. RNIU, Puebla, México.
11. Ramírez, Zacarías. (2018) La Fiebre da para 5 años más. Forbes.
12. Reglamento de construcciones para el Distrito Federal. (2004)
13. Reglamento de tránsito del Distrito Federal. (2015)
14. SCT y IMT. (1999). Un Análisis de la Industria Automotriz Mexicana. Publicación Técnica 134.