

Mtra. María de Jesús Gómez Cruz

Directora de la División de Ciencias y Artes para el

Diseño UAM Xochimilco

INFORME FINAL DE SERVICIO SOCIAL

Asamblea Legislativa del Distrito Federal

Comisión de Movilidad, Transporte y Vialidad

Periodo: 04 de Febrero al 04 de Agosto de 2106

Proyecto: Apoyo en el Desarrollo Técnico Administrativo de la Comisión de
Movilidad, Transporte y Vialidad de la ALDF VII Legislatura

Clave: XCAD000516

Alexis Javier Pérez Abasolo Matrícula: 2112042129

Licenciatura: Planeación Territorial

División de Ciencias y Artes para el Diseño

Tel: 9310769

Cel.:5561515365

Correo electrónico: alexisjpa@hotmail.com

Introducción

El nombre del Proyecto de Servicio Social fue Apoyo en el Desarrollo Técnico Administrativo de la Comisión de Movilidad, Transporte y Vialidad de la ALDF VII Legislatura, con clave del proyecto XCAD000516 en la Asamblea Legislativa del Distrito Federal II Legislatura. Se cubrió un total de 480 horas durante el período de 6 meses del 04 de Febrero al 04 de Agosto de 2016 de lunes a viernes en un horario de 16:00 a 19:00 horas.

Objetivo general

El objetivo general del proyecto presentado se basó en el apoyo de diversas actividades, como actualización de indicadores de movilidad, apoyo en el desarrollo de estrategias para el desempeño de la Comisión de Movilidad, legislación y regulación social, cartografía con indicadores requeridos,

Actividades realizadas

Las actividades que se realizaron dentro y fuera de la Comisión fueron siempre conforme a lo establecido en el proyecto del servicio social.

- La primera actividad que se realizó fue la búsqueda de información de los parquímetros en el Distrito Federal, ya que hubo demandas de los vecinos de diversas colonias sobre los problemas que surgían por estos aparatos de ecoParq. Además se realizaron tres tablas sobre ecoParq, donde se ponen las inversiones, quejas de los vecinos y los polígonos donde se encuentran.

- Búsqueda de información sobre los tipos de topes, ya que estos colaboran para una mejor convivencia entre conductor y peatón, obligando a los automovilistas a reducir la velocidad en calles con constante movimiento de transeúntes o cerca de hospitales, escuelas y centros comerciales. Además se hizo este trabajo debido a que llegó a la Comisión un dictamen sobre el retiro de topes en el Distrito Federal, ya que su fundamentación consistió en que los topes provocan una mayor contaminación por los vehículos, además de problemas médicos (como problemas en cuello, cintura y cadera) y mecánicos. A lo que se llegó fue que el propósito de

un tope es disminuir la velocidad de los vehículos en calles residenciales donde se dan velocidades altas. No están diseñados para cambiar el volumen de tránsito en calles residenciales y no reducen en forma significativa el tránsito que intenta atajar a través de un lugar, es por eso que en algunas ocasiones los topes se establecen por meras ocurrencias.

- Comentarios sobre el Dictamen a iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma y adiciona la ley de desarrollo social para el Distrito Federal, en materia de padrón único de beneficiarios de la Ciudad de México, aquí se mencionó que el padrón único de beneficiarios pretende contener información sobre la totalidad de las personas que acceden a los diversos programas de desarrollo social de la administración pública local, esta información puede ser relevante, pero puede llegar a tener más relevancia información sobre la situación de los beneficiarios antes y después de pertenecer a algún programa, ya que si la calidad de vida no aumenta, los programas tendrán que ser modificados para el adecuado cumplimiento de sus objetivos.

- Comentarios sobre el Dictamen a la iniciativa con proyecto de decreto por el que se reforma el artículo 34, segundo párrafo, fracciones ii y iii de la ley de desarrollo social para el Distrito Federal, donde se mencionó que una mayor transparencia se da por el hecho de precisar el número total de beneficiarios, pero también se debe precisar “si se cuenta con indicadores de desempeño de alguna índole”, lo anterior no obliga a las dependencias a presentar indicadores de desempeño, esto es que pueden o no presentar dichos indicadores, pero esta información estadística es de gran relevancia, ya que si se establecen indicadores que permitan ver cómo se van beneficiando o no las personas, se puede llegar a decir si un programa sigue siendo viable o no, por lo que debieran presentar obligatoriamente las dependencias indicadores que permitan observar cómo es que van mejoran la calidad de vida de las personas.

- Comentarios sobre el Dictamen a la siguiente propuesta con punto de acuerdo por el que se le solicita al Jefe de Gobierno, Dr. Miguel Ángel Mancera Espinosa incluya dentro del reglamento para el control vehicular y de licencias y permisos

para conducir en el Distrito Federal la “licencia de conducir permanente de la Ciudad de México”, donde se mencionó que es una propuesta que de algún modo supone un impacto financiero para la Ciudad de México por los ingresos que se generan, pero también lo es en otras instancias, ya que la vigencia permanente evita comprobar periódicamente las capacidades físicas de las personas para constatar que siguen siendo aptas para la conducción de un vehículo automotor, situación que en lugar de tener un beneficio con la licencia permanente, se convirtió en un problema.

- Reporte sobre la Reunión con Organismos Nacionales de Vivienda, esta reunión se llevó a cabo en el salón Heberto Castillo, y asistieron diversos representantes como: Dr. Jorge Wolpert Kuri, Director General de Desarrollo Urbano, Suelo y Vivienda de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, Oscar Grajales representante de CONAVI, entre otros allegados al tema de vivienda social. Uno de los puntos importantes que se abordó, fue que se debe haber una coordinación entre gobiernos, con una planeación estratégica de las ciudades, es decir, una transformación asertiva para generar condiciones que permitan ofrecer vivienda. Para ello se debe generar una política de vivienda, trabajar con la gente, entender necesidades de la población, atender para avanzar, cumplir necesidades, para después ahora sí hablar de ciudades. De igual forma se retomaron diversos puntos de vista sobre la Norma 26, créditos para vivienda, Programas de Desarrollo Urbano, zona metropolitana y vivienda formal e informal.

- Nota sobre las modificaciones al Programa Delegacional Álvaro Obregón, en donde se retomaron las normas de ordenación urbana que han dado lugar al desequilibrio urbano descrito, son las “normas de ordenación sobre vialidades”: “HM 4/30/M (Esto significa Uso predominante Habitacional Mixto, 4 niveles máximo de construcción, 30% área libre y densidad media, es decir, 1 vivienda cada 50 m² de terreno). Aplica 20% adicional de incremento a la demanda reglamentaria de cajones para estacionamiento”, aplicable en la “Calzada Olivar de los Padres y Av. Toluca”, en el tramo “L – M de: Calzada Desierto de los Leones a: Periférico”, y “HC 4/30/Z (Significa Habitacional con Comercio, 4 niveles

máximo de construcción, 30% área libre de construcción y la Zonificación se indica en el Programa Delegacional). Aplica 20% adicional de incremento a la demanda reglamentaria de cajones para estacionamiento”, aplicable en la “Calzada Desierto de los Leones”, en el tramo “N – O de: Cerrada de los Cedros a: Periférico”. También se dice que el problema denunciado por los vecinos consiste en un crecimiento urbano ocurrido durante los últimos años, debido al reemplazo de casas-habitación por grandes multifamiliares, pero ese es uno de los objetivos de las normas que se aprobaron en el Plan Delegacional, es decir, lograr disminuir la especulación del suelo y lograr su aprovechamiento con base en las políticas de ocupación y ordenamiento establecidas en el Programa. De igual forma se menciona que se debe fomentar la construcción de vivienda en las áreas más aptas, que corresponden a las que están subutilizadas, así como en predios baldíos con infraestructura, servicios y accesibilidad para alojar el crecimiento de la población.

- Reporte sobre la Mesa de Análisis con Organizaciones Empresariales de Vivienda, esta mesa de análisis estuvo liderada por la Dip. Dunia Ludlow y la Dip. Margarita Fisher junto con los representantes de COPARMEX, CANADEVI y CMIC, donde se mencionaron estrategias urbanas y de vivienda la mayor parte de los ponentes, pero todos hicieron hincapié en la Norma 26 sobre su futuro uso, mecanismos de vigilancia, así como de candados que permitan por parte de las inmobiliarias, un adecuado uso.

- Para la anterior Mesa de Análisis, elaboré un documento que la Comisión presentó como parte de la preocupación del tema de vivienda, ya que al ser la Comisión de Movilidad, está relacionado con estos temas. El trabajo se estructuró de acuerdo a previos análisis. Se empezó hablando de la Programa Nacional de Vivienda, después un diagnóstico de cómo es el contexto actualmente entorno a la vivienda, es decir, la vivienda no puede ser entendida ni vista apartada de los efectos como de expansión urbana, periferia, asentamientos irregulares, movilidad, entre otros. De igual forma se ocupa mucha extensión territorial a muy baja densidad, lo que implica el mayor costo en la cobertura de transporte y

servicios, más inequidad en la distribución y acceso al equipamiento. Siguiendo con la estructura las principales problemáticas entorno a la vivienda social y popular, seguido de posibles propuestas de diversa índole, donde algunos de los datos presentados se convirtieron en mapas temáticos.

- Nota sobre el polígono de actuación Granadas, donde se explica como primera instancia, como SEDUVI emite los requisitos para la conformación de un polígono de actuación, además se retomó debido a los cambios inmobiliarios que han provocado el incremento de plusvalías en colonias como la Ampliación Granada, Granada, y Verónica Anzures, en las cuales el metro cuadrado de terreno oscila de \$15,000 a \$20,000, en tanto que el metro cuadrado de construcción, de \$26,000 a \$30,500, en contraste con colonias como la Pensil, en las cuales el metro cuadrado de terreno oscila de \$4,000 a \$10,000, y el metro cuadrado de construcción de \$11,000 a \$15,000; También La zona enfrenta problemas viales, de servicios, de inseguridad, inundaciones, mal diseño de la infraestructura vial, comercio informal, sin que haya un plan de ordenamiento, o si lo hay, no ha sido difundido.

- Elaboración de un documento sobre las opiniones que se tenían sobre el CETRAM Chapultepec en cuanto al diseño, inversión y funcionamiento del mismo. Además se elaboraron diversas preguntas para qué representantes de ese proyecto y de SEDUVI pudieron contestarlas, algunas de ellas fueron: De acuerdo a la accesibilidad universal, ¿La infraestructura propuesta en materia de movilidad estará adaptada para personas con discapacidad? De igual forma como se menciona, los peatones y ciclistas suelen buscar rutas alternativas, ¿Qué tipo de seguridad se adaptará para los que se trasladen al CETRAM puedan realizar sus desplazamientos sin ningún inconveniente? ¿Por qué en antecedentes del proyecto, no se presentó los estudios realizados para la conformación del Polígono de Actuación? Debido a que el Certificado de Zonificación de Uso de Suelo es ilegible. ¿Cuál fue el proceso de consulta ciudadana para la adecuación del proyecto CETRAM Chapultepec?

Metas alcanzados

- Apoyo legislativo en diversos temas urbanos
- Desarrollo de puntos de acuerdo
- Cartografía realizada como sustento de información
- Propuestas de desarrollo urbano

Resultados y conclusiones

Los resultados sobre la prestación del servicio social fueron los esperados, ya que el trabajo que se hizo ayudó en términos prácticos, logísticos y principalmente legislativos hacia la Comisión de Movilidad, en donde parte de los trabajos realizados repercutieron no sólo en dicha Comisión, sino además en otras como la Comisión de Vivienda y la Comisión de Desarrollo e Infraestructura Urbana, porque se retomaron diversos documentos y se trabajaron en ellos, como en temas de vivienda social, normatividad urbana en general, entre otros. En conclusión, fue una experiencia muy buena, en la cual adquirí diversos conocimientos teóricos y prácticos, que sin duda me ayudaran a tener una visión más completa.

Recomendaciones

Ninguna, el trabajo que se realiza dentro de la Comisión de Movilidad es desde mi punto de vista eficiente, ya que se toman en cuenta diversos temas urbanos y desde luego de movilidad, además de ejercer un trabajo legislativo adecuado a lo que sucede dentro y fuera de la Comisión.

Bibliografía y/o referencias electrónicas

Richardson, Harry W., (1975) *Economía del Urbanismo*, Alianza Editorial, Madrid.

Garza, G. (2003). La urbanización de México en el siglo XX. El Colegio de México. México.

Eibenschutz Roberto, Gonzáles Ligia. (2009). Lo Legislativo ante la Gestión Metropolitana, Editorial Porrúa, México.

Lauchlin, C. (1979). Urbanización y Desarrollo, Un diseño para el Crecimiento Urbano. Ediciones gernika, México.

Programa General de Desarrollo Urbano del Distrito Federal

Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal

Ley de Movilidad del Distrito Federal

Ley Orgánica de la Asamblea del Distrito Federal

Gaceta Oficial del Distrito Federal 2005

Gaceta Oficial del Distrito Federal 2011

Presentan iniciativa anti-topes en la Ciudad de México, Excelsior. Consultado el 03/03/2016 en: <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2015/11/24/1059340>

Normas Generales de Ordenación, SEDUVI. Consultado el 12/04/2016 en: : <http://www.seduvi.df.gob.mx/portal/index.php/que-hacemos/planeacion-urbana/normas-generales-de-ordenacion>

SIG's Ciudad de México. Consultado el 21/04/2016 en: <http://ciudadmx.df.gob.mx:8080/seduvi/>

Sistema de Actuación por Cooperación Granadas, SEDUVI. Consultado el 27/06/2016 en: <http://www.seduvi.df.gob.mx/portal/index.php/comunicacion-social/comunicados/935-constituye-seduvi-sistema-de-actuacion-por-cooperacion-de-la-zona-granadas>

Política Nacional Urbana y de Vivienda (2013); Secretaria de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano. Consultado el 06/07/2016 en: http://iplaneg.guanajuato.gob.mx/contactanos/biblioteca-digital/doc_view/77-politica-nacional-urbana-y-de-vivienda