



875244
4
UNIVERSIDAD VILLA RICA

ESTUDIOS INCORPORADOS A LA
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE ARQUITECTURA

“ESPACIOS URBANOS”

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

ARQUITECTA

PRESENTA:

PAULA/MONTES TÉLLEZ

ARQ. FERNANDO ALESSANDRINI MOJICA
DIRECTOR DE TESIS

ARQ. ADOLFO VERGARA MEJIA
REVISOR DE TESIS

BOCA DEL RIO, VER.

2003

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

PAGINACIÓN DISCONTINUA

A Katy, por tu sabiduría, integridad, dedicación, paciencia y amor.

A mis hermanos Karen, Fer, Alex y Edgar:
por la pasión y entrega que demuestran en todo lo que hacen,
por luchar juntos ante las adversidades y esforzarse por que sus vidas sean lo mejor.

A mi solecito Erina, por iluminar mis días.

Al Ser más grande del universo por esta maravillosa experiencia terrenal.

A la vida, nuevamente, por extasiarme con su grandeza.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

RECONOCIMIENTO

"¿Que poseen los grandes genios y artistas a los que tanto admiras que tu... no tengas?"

Katy, gracias por la sabiduría con la que me has guiado desde la niñez,
Gracias por estas palabras, ya que por ellas, mi vida y todo mi ser no se han quedado en una
simple hoja de papel...

Gracias por quedarte a mi lado cuando todos se fueron,
Gracias por escucharme y comprenderme, cuando creí que ya no había esperanza,
Gracias por alentarme a alcanzar mis más grandes sueños,

Gracias por todas tus enseñanzas,
Gracias por las muchas veces que pisaste el lodo para ayudarme a cruzar.
Hoy que miro al pasado y llegado este momento, aunque sea en insignificante papel
te dejo estas palabras con mi más eterno agradecimiento
a la persona que lo ha dado todo por mi.

TODO LO QUE SOY... LO SOY POR TI, MAMÁ.

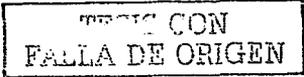
TRABAJO CON
FALLA DE ORIGEN

INDICE

PREFACIO.....	1
INTRODUCCIÓN.....	2
CAPITULO 1	
Metodología de la investigación	
1.1 Planteamiento del problema.....	5
1.2 Fundamentación.....	6
1.3 Objetivos.....	7
1.4 Alcances.....	8
1.5 Hipótesis.....	9
CAPITULO 2	
Arquitectura y contexto	
2.1 La arquitectura orgánica de Wright.....	12
2.2 Esculpiendo el paisaje: Kathryn Gustafson.....	15
2.3 Sobre la sustentabilidad en las ciudades.....	17
1) ¿Movilidad para los vehículos o accesibilidad para las personas?	
2) El uso del espacio público: El placer de la ciudad	
2.4 Conclusiones.....	21
CAPITULO 3	
Análisis de sitio	
3.1 Área de trabajo.....	24
Estado actual.....	25
Análisis fotográfico.....	27
3.2 Características físicas del entorno.....	30
3.3 Aspectos Históricos.....	32
1) Antecedentes	
3.4 Características del contexto.....	38
3.4.1 Aspectos demográficos y socio-económicos.....	38
1) Población y PEA	
2) Vivienda	
3.4.2 Características físico artificiales.....	40
1) Niveles de construcción	
2) Usos conflictivos	
3) Equipamiento urbano	
4) Estructura vial	
5) Transporte	
6) Estacionamientos	
7) Zonas conflictivas	
8) Infraestructura urbana	

TRABAJO CON
FALLA DE ORIGEN

3.4.3	Patrimonio del Centro Histórico.....	47
	1) Patrimonio Edificado	
	2) Patrimonio Natural	
3.4.4	Imagen urbana.....	51
	1) Estructura visual	
	2) Ejes o sendas	
	3) Referencias	
	4) Perspectivas y remates	
	5) Nodos	
3.5	Diagnóstico.....	54
3.6	Potencial de desarrollo.....	56
CAPITULO 4		
Concepto		
4.1	Concepto.....	59
	1) Análisis espacial de sitio	
	2) Espacio de transición	
	3) Concepto	
4.2	Conclusiones.....	62
CAPITULO 5		
Casos análogos		
5.1	Casos Análogos.....	65
	1) Place des Terraux	
	2) Place de la Republique	
	3) Plaza de la Estación Marugame	
	4) Plaza Ole Bulls Pals	
5.2	Conclusiones.....	76
CAPITULO 6		
Anteproyecto		
6.1	Estrategias de circulación vehicular.....	79
	1) Plano B-1 Propuesta de circulación en rutas de autobús.....	80
	2) Plano B-2 Propuesta de circulación vehicular.....	81
	3) Plano B-3 Propuesta de estacionamiento y corte.....	82
6.2	Elementos existentes en la plaza.....	83
6.3	Programa arquitectónico.....	84
6.4	Diagrama de funcionamiento.....	85
6.5	Zonificación.....	85
6.6	Anteproyecto.....	86
	1) Memoria descriptiva.....	86
	2) Plano B-4 Composición de la plaza.....	87
	3) Plano B-5 Plan maestro de la plaza.....	88
	4) Maqueta.....	89
	5) Perspectivas.....	92
6.7	Propuesta de materiales.....	94
6.8	Aspectos legales y normativos de construcción.....	94
	1) Plano B-6 Pavimentación y Vegetación.....	95



CAPITULO 7**Lo administrativo y constructivo**

7.1 Costos.....	97
7.2 Tiempo de ejecución de obra.....	97
7.3 Alcances del proyecto.....	97
CONCLUSIÓN FINAL	98
BIBLIOGRAFÍA	100

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

LISTA DE FIGURAS

- FIGURA 1 Proyecto de Broadacre city.
- FIGURA 2 "Casa de la Cascada", 1935. Mill Run, Pennsylvania.
- FIGURA 3 Oficinas Centrales de Petróleos Shell.
- FIGURA 4 Pan maestro de Petróleos Shell.
- FIGURA 5 Plaza en Evry, France.
- FIGURA 6 Jardines de las Oficinas Essol Exxon.
- FIGURA 7 Plaza de la República.
- FIGURA 8 Zona sur, Plaza de la República.
- FIGURA 9 Zona norte, Plaza de la República.
- FIGURA 10 Plaza de la República, vista nocturna.
- FIGURA 11 Plaza desde la calle Landero y Coss.
- FIGURA 12 Placa Conmemorativa.
- FIGURA 13 Vista aérea de la plaza, junto al Registro civil.
- FIGURA 14 Vista general de la plaza.
- FIGURA 15 Monumento a Benito Juárez.
- FIGURA 16 Placa del trazo de la Muralla.
- FIGURA 17 Puente Morelos.
- FIGURA 18 Mobiliario de la plaza.
- FIGURA 19 Diagrama de asoleamiento y vientos dominantes.
- FIGURA 20 Vista de Veracruz tomada desde un globo, litografía de Casimiro Castro, ca. 1850.
- FIGURA 21 Plaza de Armas, grabado impreso por Bernard, ca. 1829.
- FIGURA 22 Plano de las Obras del puerto.
- FIGURA 23 Estación de Ferrocarriles, siglo XIX:
- FIGURA 24 Edificio de Correos y Telégrafos.
- FIGURA 25 Aduana Marítima.

TRABAJADO CON
FALLA DE ORIGEN

- FIGURA 26 Fachada Principal.
- FIGURA 27 Vista aérea de Veracruz amurallado.
- FIGURA 28 Plaza de la República, inaugurada en 1902.
- FIGURA 29 Esquema de trazas.
- FIGURA 30 Place des Terraux, centro histórico de Lyon, France.
- FIGURA 31 Vista de la fachada este, Hotel de la Ville.
- FIGURA 32 Detalle de una de las 69 fuentes que conforman el bosque de agua.
- FIGURA 33 Plaza de la República, Lyon Francia, vista nocturna.
- FIGURA 34 Vista lateral de la plaza.
- FIGURA 35 Fuente que simboliza las puertas de los templos sintoístas.
- FIGURA 36 Plaza de la estación Marugame, vista general.
- FIGURA 37 Vista aérea del lugar.
- FIGURA 38 Detalle de la fuente.
- FIGURA 39 "La losa azul". signo emblemático de la plaza.
- FIGURA 40 Plaza Ole Bulls Pals, vista aérea del lugar.
- FIGURA 41 Perspectiva de la plaza.
- FIGURA 42 Diagrama general de funcionamiento.
- FIGURA 43 Vista general del proyecto.
- FIGURA 44 Espacio escultórico.
- FIGURA 45 Vista desde la calle Zaragoza con parte de la estructura de artesanías.
- FIGURA 46 Entrada a uno de los estacionamientos.
- FIGURA 47 Estructura y museo.
- FIGURA 48 Detalle de los desniveles del parque que simboliza el mar.
- FIGURA 49 Paso de la muralla, iluminada por la noche.
- FIGURA 50 Reflejo de la iluminación en el museo.
- FIGURA 51 Parte del parque junto a la muralla.
- FIGURA 52 Vista del centro de la plaza.
- FIGURA 53 Vista de la plaza desde la calle de Montesinos.
- FIGURA 54 Vista general de la plaza desde la calle Montesinos.
- FIGURA 55 Detalle de uno de los desniveles del parque.

TRABAJE CON
FALLA DE ORIGEN

PREFACIO

De mi apasionado amor al arte, en particular a la arquitectura; de esa constante búsqueda de identidad y autenticidad, del tratar siempre de cruzar los límites, de mi desarrollo como arquitecto que necesita de "verdades", de mi entrega total y absoluta a las causas justas, de mi desenfrenada sed de igualdad, del empeño por ver siempre un paso más adelante y finalmente de mi innegable amor al mundo, a la gente y a mi país; surge esta tesis, no como el cúmulo de conocimientos adquiridos durante mis estudios de arquitectura, sino como todo ese brote de sentimientos y creencias que en este tiempo he podido afianzar y que solo por medio de la arquitectura puedo expresar.

*Nací con las manos vacías
Moriré con las manos vacías
He visto la vida en su máxima expresión con las manos vacías...*

Marlo Morgan

TRABAJO CON
FALLA DE ORIGEN

INTRODUCCIÓN

Las ciudades son la creación más grande del hombre, ya que por medio de ellas vemos reflejados los valores, creencias y costumbres de las sociedades que las crearon. De aquí partimos para comprender que el éxito de estas, depende en gran parte de su gobierno, pero sobre todo, de sus habitantes y de la prioridad que estos otorguen a la búsqueda de un entorno urbano humanizado. Un maravilloso ejemplo de ciudad y de la relación entre esta y sus habitantes (por citar tan sólo uno), es el de los atenienses en la antigua Grecia; ya que, el ágora, los templos, el estadio, los teatros y los espacios públicos de esta civilización, fueron no solo el catalizador de su gran desarrollo humanista sino que también se mostraron como la mayor expresión artística de esta cultura. Los helenos entendieron la importancia y el papel que jugaba la ciudad al alentar la democracia moral e intelectual de su gente; dejando el compromiso hacia la relación entre la forma y sus ideales, reflejado en el juramento prestado por los nuevos ciudadanos: "Dejaremos la ciudad mayor y más hermosa de cómo la heredamos". De esta forma, vemos que la calidad del entorno define la propia calidad de vida para los ciudadanos.

Sin embargo, las ciudades han crecido y han cambiado tanto, que lejos de satisfacer las necesidades humanas y sociales de la comunidad (razón por la cuál fueron creadas), se han convertido en estructuras complejas, poco comprensibles y manejables; tanto, que si preguntáramos a las personas ¿qué son las ciudades? muy probablemente antes de mencionar calles y plazas, dirían coches y grandes edificios; y aún más, si cuestionáramos como es la vida en la ciudad, hablarían de contaminación, delincuencia, inseguridad, embotellamientos, más que de sentido comunitario, belleza o placer. ¹

Por otra parte, según el politólogo Michael Waltzer, el espacio en las ciudades ha sido clasificado en dos grupos: "cerrado" y "abierto". ²

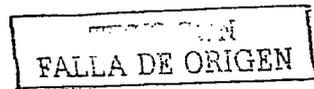
¹ Richard Rogers, *Ciudades para un pequeño planeta*, Barcelona, Edit. Gustavo Gili, 1997.

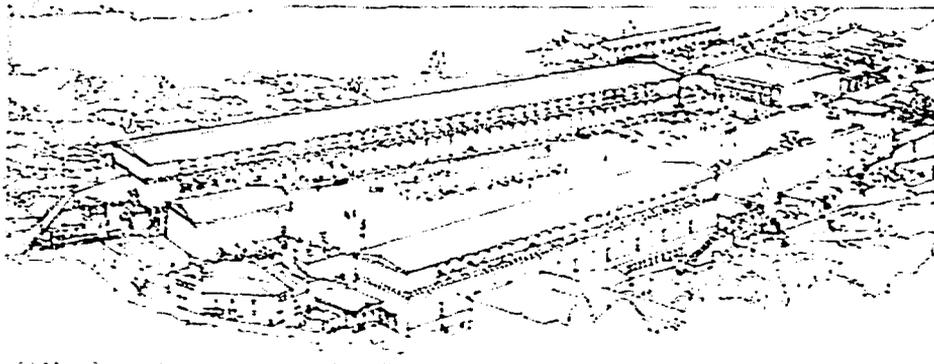
² Richard Rogers, op. Cit.

ENCICLOPEDIA
FALLA DE ORIGEN

El primero, se trata de un espacio urbano que desarrolla una sola función; como los fraccionamientos residenciales, la urbanización de viviendas, la zona financiera, la zona industrial, los estacionamientos, centros comerciales y el propio automóvil, mientras que el espacio abierto se concibe multifuncional, destinado a una variedad de usos de los que todos pueden participar, como la plaza, la calles, los mercados, los parques y terrazas. Ambos espacios, desempeñan importantes papeles dentro de la ciudad, por un lado, los espacios cerrados satisfacen nuestros caprichos de consumo privado y autonomía, por lo que en ese sentido son muy eficaces, mientras que por otro, los abiertos aportan algo común, agrupan distintas partes de la sociedad y alimentan un sentido de tolerancia, conciencia, identidad y respeto mutuo.³ Sin embargo, el cambio a gran escala que se está produciendo en las ciudades y en los modos de vida, ha traído consigo que los espacios abiertos pierdan su potencial como lugares de esparcimiento a favor de los espacios cerrados, ya que estos presentan un mayor atractivo, son seguros y ofrecen resguardo frente al viento y la lluvia; por el contrario de los espacios abiertos como las plazas y parques, que se han ido degradando por su abandono y se convierten en lugares inseguros ya que están descuidados y sucios. Como consecuencia de esto, la ciudad se ha visto privada de su vitalidad, degradando cada vez más, la calidad en los espacios urbanos.

3 Ibidem, pág. 2.





METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CAPITULO 1

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El problema ineludible al que hace frente la urbe moderna es, la pérdida de calidad en la vida urbana, debido a que los espacios abiertos no están diseñados para ofrecer situaciones que promuevan actos de encuentro y socialización, así como un sentido de ciudadanía. Y esto puede entenderse como consecuencia de los cambios en las características y formas de uso de estos espacios, que se han transformando tan rápidamente, especialmente en las grandes ciudades, que las funciones de estos y su conformación han ido quedando obsoletas, de manera que no atraen la atención del ciudadano.

Concretando, nuestra problemática se resume en la **falta de diseño e integración de los espacios abiertos.**

Si bien es cierto que en Veracruz contamos con muy pocas plazas y parques, mucho menos podemos esperar que estos espacios estén diseñados. Por tales razones decidí no crear un nuevo espacio público, sino trabajar sobre uno ya existente, tomando como área de trabajo la Plaza de la República, ubicada en el centro histórico de la ciudad de Veracruz, entre las calles de Marina Mercante y Morelos.

Tomando en primer lugar, su valor histórico como una de las principales razones para trabajar sobre esta Plaza; así como las deplorables condiciones a nivel espacial en que se encuentra actualmente y que la convierten en un lugar donde la recreación y el contacto humano se vuelven necesidades difíciles de satisfacer. Y por último, el hecho de que cuenta con la vecindad de edificios gubernamentales, administrativos y comerciales, y con actividades recreativas, turísticas y culturales; que convierten a este lugar, en un foco de atracción.

TRABAJA CON
FALLA DE ORIGEN

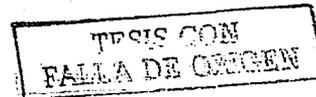
1.2 FUNDAMENTACIÓN

"¿Encontraría a la Maga? y era tan natural cruzar la calle, subir los peldaños del puente, entrar en su delgada cintura y acercarme a la Maga que sonreía sin sorpresa, convencida como yo, de que un encuentro casual era lo menos casual de nuestras vidas, y que la gente que se da citas precisas es la misma que necesita papel rayado para escribirse o que aprieta desde abajo el tubo de dentífrico. A hora la Maga no estaba en mi camino, y aunque conocíamos nuestros domicilios, cada hueco de nuestras dos habitaciones de falsos estudiantes en París, cada tarjeta postal abriendo una ventanita de Braque o Ghirlandaio o Max Ernst contra las molduras baratas y los papeles chillones, aun así no nos buscaríamos en nuestras casas. Preferíamos encontrarnos en el puente, en la terraza de un café, en un cine-club o agachados junto a un gato en cualquier patio del barrio latino. Andábamos sin buscarnos pero sabiendo que andábamos para encontrarnos".

Julio Cortázar, *Rayuela*.

Este fragmento extraído de la obra de un gran escritor contemporáneo, nos ilustra a la perfección la necesidad del ser humano de relacionarse. Así, la ciudad es vivida como un espacio de interrelación, comunicación e intercambio, lugar de encuentros, de salidas y llegadas. Se hace referencia a la "ciudad encontradiza", en el sentido que la ciudad tiene que facilitar el libre encuentro entre ciudadanos, tanto en los espacios públicos como privados; por lo que, este derecho debe ser uno de los factores más elementales de la ciudadanía, y la forma y estructura urbanas deben disponerse de manera que permitan garantizarlo. No en vano la ciudad se distingue de los pueblos por la posibilidad que ofrece de contacto con desconocidos. La cita mencionada al principio, indica la necesidad primera de que esto sea así, independientemente del contexto sociocultural y territorial sobre el que se asienten las ciudades. El París de Cortázar habla de los protagonistas-amantes y los induce a buscarse sin cita previa, intuyendo que acabarán por encontrarse. Más allá de una casualidad del destino puede entenderse una metáfora urbana: las ciudades son hechas para andarlas, para vivirlas caminando, a escala humana y es de esta manera, que se consigue abarcar la experiencia urbana y vital de sus ciudadanos.

Si el factor clave de los espacios públicos es esta idea de proximidad y de interrelación entre sus habitantes, se requiere entonces, comenzar a establecer cuáles son los factores que promueven estas actividades, para que de esta forma se puedan generar espacios que las sostengan y mantengan firmes.



1.3 OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

1. Integrar la plaza con el contexto inmediato, y establecer un diseño en la reordenación del espacio.

Por medio de la reestructuración del lugar; de espacios orientados al peatón, con el uso de la escala humana, la naturaleza, con una diversidad y mezcla de usos y actividades.

OBJETIVOS PARTICULARES

2. Reutilizar el espacio público y su uso.

Rehabilitando la imagen de la Plaza, al restituir la calidad de vida en sus alrededores y calles aledañas. así como reducir el uso del automóvil privado y produciendo nuevas ofertas de estacionamiento subterráneo.

3. Crear un foco cultural y turístico que atraiga a todo tipo de gente sin importar clases sociales, cultos o tendencias.

Utilizando actividades de interés artístico y cultural, con flexibilidad de cambios para el futuro.

4. Potenciar la imagen de la Plaza de la República como uno de los lugares históricamente más importantes de la Ciudad de Veracruz.

Resolviendo el diseño de la plaza como un hito urbano y elemento representativo de la ciudad.

TRABAJO CON
FALLA DE ORIGEN

1.4 ALCANCES

La integración y diseño de la Plaza se realizará hasta un nivel de anteproyecto, llevándose a cabo de la siguiente manera:

1 Integración de la plaza con el contexto.

Se reestructurará el espacio; ofreciendo medidas para aliviar el tráfico vehicular en la zona y de este modo acceder a cerrar ciertas calles para destinar la plaza al peatón. Teniendo en cuenta la circulación peatonal en primer lugar y la vehicular en segundo, así como el estacionamiento subterráneo y transporte público. Todo esto por medio de diagramas de análisis y de propuestas.

2 Diseño de la plaza.

Se hará un plan maestro de la reordenación y diseño del espacio.

3 Programa arquitectónico.

Se hará una propuesta de usos y actividades, tomada de las necesidades actuales y futuras, de la importancia y crecimiento de la ciudad, así como de los factores sociales y urbanos que lleven al buen funcionamiento de la plaza.

LÍMITES

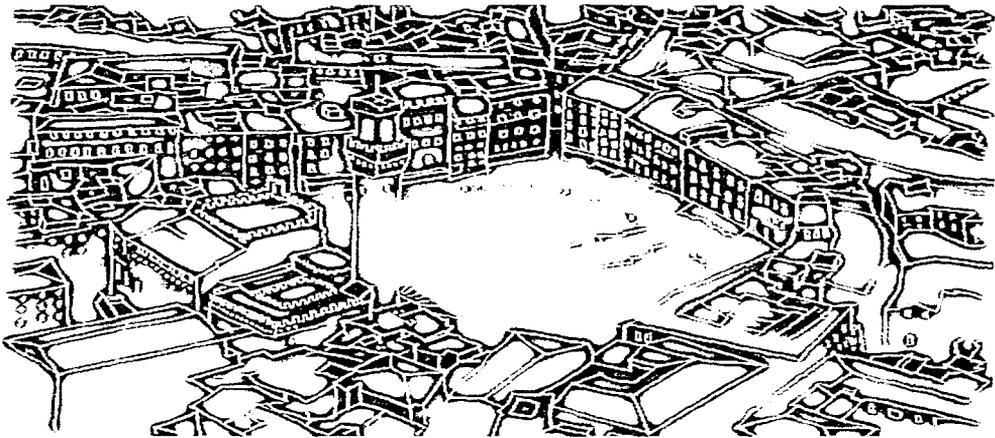
Para efecto de la solución exclusiva de la problemática de esta tesis, se llegará hasta la realización del plan maestro de la reordenación y diseño de la plaza, de esta forma, el diseño específico del equipamiento propuesto en el programa arquitectónico queda abierto a profesionales en la materia.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

1.5 HIPÓTESIS

Se propone la reordenación del espacio utilizado por la Plaza de la República y de su contexto inmediato para lograr la integración del lugar con la trama urbana, así como un diseño paisajista que contribuya a la reutilización de esta plaza como espacio público y al mismo tiempo mejorar la calidad espacial de ésta. Para que por medio de la creación y conjunción de espacios flexibles, se fortalezcan las relaciones humanas y se enriquezca la calidad de vida urbana en la Ciudad de Veracruz.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



ARQUITECTURA Y CONTEXTO

TEMA CON
FALLA DE ORIGEN

CAPITULO 2

En este capítulo expongo algunos conceptos y teorías de dos arquitectos que admiro por su trabajo, los cuáles no solo han servido para la elaboración de mi proyecto de tesis, sino también como la base en donde se ha fundamentado mi arquitectura desde sus inicios.

Al hablar sobre la arquitectura de Wright, no nos referimos en particular al trabajo de este arquitecto, sino a la obra de un hombre que buscó integrar armónicamente la construcción humana con la naturaleza. Introduciéndonos a la arquitectura orgánica podemos citar desde sus principios a Bruce Goff, Paolo Soleri quienes junto con Wright establecieron las bases para el desarrollo de esta nueva postura, posteriormente Bruno Zevi, Carlo Scarpa y Aldo Rossi, por mencionar los más importantes. Sin embargo, considero, que de todos ellos el que alcanzó ese punto de equilibrio perfecto entre función, forma e integración con la naturaleza fue Frank Lloyd Wright. Por esta razón, hago mención del trabajo que lo llevo a concretar una arquitectura bella a la vista y al funcionamiento humano, así como maravillosa y edificante para el espíritu.

Un poco también de la paisajista Katheryn Gustafson, cuyo trabajo sustenta de forma alguna, la teoría de arquitectura orgánica; ya que su obra se fundamenta en la naturaleza y en las formas del entorno. Debido a esto y a la admiración a su labor, la incluyo en este capítulo, como una de las más grandes exponentes del paisajismo actual.

Y por último la sustentabilidad, cuyas bases considero de suma importancia para la elaboración de este proyecto y de toda arquitectura; ya que, en relación a la forma de lograr una arquitectura en armonía con la naturaleza, encuentro en esta teoría fundamentos que nos llevan a comprender que al respetar nuestro entorno, con el uso moderado de los recursos planetarios, estamos contribuyendo no sólo al mejoramiento de nuestras ciudades y de la calidad de vida, sino también al de nuestras futuras generaciones; pero sobre todo ayudamos a la preservación de nuestro planeta.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

2.1 LA ARQUITECTURA ORGÁNICA DE WRIGHT

En su libro, *Un testamento* (1957) Frank Lloyd Wright escribió: "*Todo edificio construido debe servir como liberación para la humanidad*". En estas palabras el autor nos deja ver, que la arquitectura no es únicamente un método constructivo, ni un quehacer más de la vida cotidiana; sino que va más allá, comprendiendo elementos de más creatividad y llenos de forma de vida. Nos permite entender que la arquitectura debe abarcar además, una función primordial: lograr que en el hombre se establezcan sensaciones de grandeza y libertad, que solo un retorno a nuestro origen, "la naturaleza" puede otorgar. De este modo, la arquitectura orgánica no debe entenderse como copiar una flor o la figura de algún animal; las formas en la arquitectura orgánica son una interpretación de las formas hechas por la naturaleza, pues todas tienen una razón de ser. Así podemos comprender a la naturaleza como la esencia de todas las cosas, la naturaleza real del ser humano, de las sociedades y de las ciudades; siendo estas últimas desafortunadamente entendidas bajo las teorías y filosofías de una sociedad de consumo. Donde no importan las consecuencias y verdaderas necesidades, todo esta disfrazado bajo el deseo de tener más y entre más mejor. Al decir que todo esto es un grave error en nuestra forma de pensar, no estamos creyendo en utopías, como alguna vez se le llamó al trabajo de Wright, sino que nos referimos a una realidad que el hombre por si mismo no quiere y no puede ver, de tener derecho a vivir como nuestra naturaleza de seres humanos lo demanda, siendo una especie de una magnificencia a veces poco comprensible, con cualidades creadoras y destructivas que es lo que nos hace infinitamente maravillosos.

Para poder comprender un poco más sobre la filosofía de esta tendencia, nos remontamos a principios del siglo XX, cuando la ciudad contemporánea comenzó a ser criticada por su crecimiento irracional y por la concentración desmesurada de edificios y masas humanas en espacios reducidos. Empezaron a producirse entonces una serie de movimientos de vanguardia en arquitectura, cuyo propósito era generar alternativas en la urbe moderna. Algunos de estos buscaron soluciones a la irracionalidad de la ciudad actual, y entre ellos, se destaca el movimiento impulsado por el arquitecto Frank Lloyd Wright; máximo exponente y precursor de "**la arquitectura orgánica**". Corriente que buscó integrar armónicamente la construcción humana con la naturaleza y que surge como una expresión de libertad y democracia; formas orgánicas que simbolizan un libre desarrollo gracias a su curvatura, oscilación y asimetría, así los edificios eran tratados de forma aislada ya que, con su configuración, se pretendía unificar la construcción con el paisaje circundante.

TECIS CON
FALLA DE ORIGEN

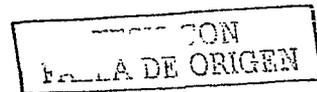
La casa de la cascada y el proyecto de Broadacre City, son de los máximos testimonios de su ideal arquitectónico. Lo que la arquitectura de Wright buscaba, era incorporar el proceso tecnológico, el mundo de las máquinas a un desarrollo urbano que hablase un mismo lenguaje con la naturaleza. No rechazaba, por el contrario, buscaba la integración de la arquitectura con la máquina; teniendo que de una equilibrada relación entre ambos, depende no sólo el logro de una arquitectura avanzada, sino un logro político; el de la democracia. En su opinión, como ya se había mencionado en un principio, la arquitectura de vanguardia debe hacer que los hombres se liberen; los individuos deben alcanzar su libertad por medio de la arquitectura.

Por 1927, Wright se instala en Ocotillo Camp, en el desierto de Arizona. En aquella época vio con claridad que para recuperar una verdadera democracia individual había que repetir la conquista de los grandes espacios vírgenes. Es decir; había que conquistar nuevamente un territorio limpio donde rehacer la vida humana, donde generar un modelo de vida urbana que fuera una alternativa a la monstruosidad de la metrópoli moderna. Así, según Wright, se podría consumir una nueva América a la que llamó Usonia; siendo esta la palabra por la que se conocería al proyecto de Broadacre City, la ciudad de los grandes espacios.



FIGURA 1 Proyecto de Broadacre city.

En Ocotillo Camp, definió las bases del programa para Broadacre City. Este proyecto fue en definitiva, un proyecto anti-urbano, fue una manera de tratar de desplazar la urbe, de la gran conglomeración de edificios y personas en espacios limitados cerrados, por otro modelo urbano. Por



una nueva opción de ciudad donde los edificios y calles no están rodeados por otros edificios y calles sino por pequeños bosques, jardines y cursos de agua. Broadacre City representa la madurez en el pensamiento arquitectónico de Wright; pero el símbolo de toda la búsqueda de su arquitectura orgánica es la Casa Kaufmann.

En 1936, construye una casa para Edgar Kaufmann en Bear Run. Ésta se levanta junto a las rocas y el sonido del agua de la pequeña cascada de un arroyo. Su techo es bañado directamente por la luz del sol que se cuela entre las copas de árboles que la rodean en sus costados. La casa así concebida, parece el brillo de la propia naturaleza. En esta construcción, perfeccionó el uso de los materiales, la integración de los volúmenes del espacio interior de la casa con el espacio exterior de la naturaleza. La propuesta de la arquitectura orgánica de Wright, su rechazo de la metrópoli moderna, no consistía en la simple idealización del contacto con la naturaleza y la proclamación de un necesario regreso al campo. Lo que en realidad intentaba era, que la construcción humana ocupara un territorio descentralizado, que la industria, la técnica, las máquinas, las viviendas, estuvieran rodeadas por grandes espacios naturales; y en consecuencia, esto permitiría que la ciudad no se ahogara en sí misma. Ya que Wright no pudo realizar su gran proyecto de una "ciudad orgánica", tuvo que conformarse con una sola construcción, "La casa de la cascada", que con su perfecto equilibrio entre la construcción humana y su entorno natural, es el icono de una arquitectura empeñada en cristalizar un diálogo de armonía, y no de violencia, con la naturaleza.

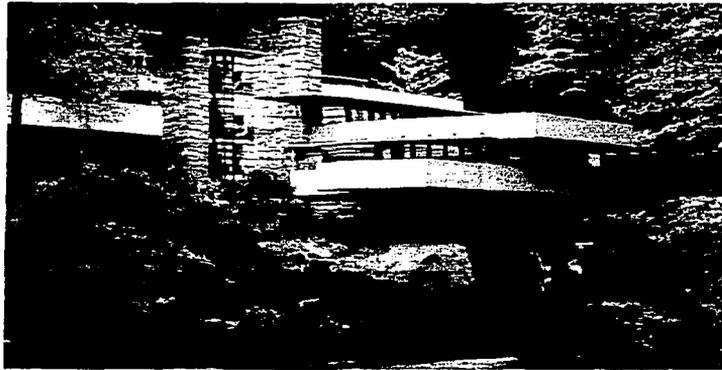


FIGURA 2 "Casa de la Cascada", 1935. Mill Run, Pennsylvania.

TRABAJO CON
FALLA DE ORIGEN

2.2 ESCULPIENDO EL PAISAJE: KATHRYN GUSTAFSON

Kathryn Gustafson ha trabajado desde 1980 como paisajista y artista medioambiental, ejerciendo la mayor parte del tiempo en Francia, país donde realizó sus estudios. Los diseños de Kathryn fueron los pioneros en una nueva visión de la arquitectura del paisaje, explorando la relación entre su propia personalidad y los paisajes públicos que ha creado. Estos proyectos han desafiado lo convencional, surgiendo formas inesperadas, que unen el impulso de esculpir la tierra y de ejecutar con gran elegancia la curva. Su trabajo ha sido predominantemente civil, institucional y corporativo, incluyendo parques, jardines y espacios comunitarios. Siempre tomando en cuenta el impacto de la infraestructura masiva sobre el paisaje, proveyendo de soluciones creativas a los problemas de excavación en los grandes proyectos de ingeniería, como las autopistas, puentes y túneles; dejando ver su gran habilidad para diseñar sobre estas gigantescas proporciones de suelo.

Ha esculpido paisajes tan sensuales, que ha integrado con éxito, una nueva infraestructura a sus alrededores y a su comunidad. Esta astucia para proveer de soluciones a los problemas civiles mientras que al mismo tiempo, diseña bellísimos paisajes, la han conformado como una de las mejores paisajistas en la actualidad.

Eludiendo a toda etiqueta, el trabajo de Kathryn no es modernista ni post-nada, ella aspira a los diseños que se derivan de su intuición sobre cada lugar; creyendo que los recuerdos que nosotros tenemos de nuestra infancia reproducen una respuesta que experimentamos en los jardines y paisajes. La propia niñez de Kathryn en el desierto del Valle de Yakima en Washigton, provee una fuente de inspiración para el diseño de sus paisajes. Su visión evoca este escenario; tierra en movimiento, canales de agua, formas del desierto en contraste y relación con las montañas. A sí pues, su pensamiento es que, entre cuanto más se acerque el trabajo a este concepto y sentimiento, más grandioso será el resultado; no importa que tan grande sea la escala de un proyecto, mientras que posea cualidades que manifiesten la textura de su propia vida interior. Estas son características que junto con los materiales que Kathryn selecciona para sus proyectos; agua, piedra, acero, grandes cantidades de tierra manipulada y la vegetación que juega el papel más importante en sus diseños, conforman la grandeza de su trabajo. Jardines como los de las oficinas centrales de las Compañías de Petróleo Shell y Essol Exxon, ambos a las afueras de París, y L'oreal en Aulnay-Sous-Bois; revelan montones de tierra emergida del paisaje, incorporando el agua como un elemento escultural y contrastando el movimiento con las formas estáticas de la tierra.

TRABAJA CON
FALLA DE ORIGEN



FIGURA 3 Oficinas Centrales de Petróleos Shell.

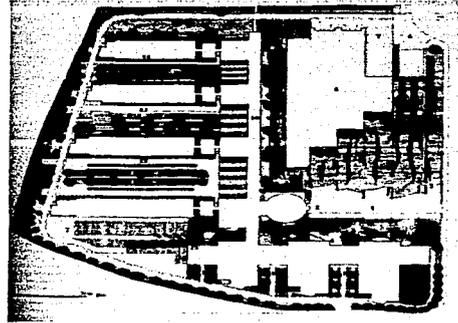


FIGURA 4 Plan maestro de Petróleos Shell.

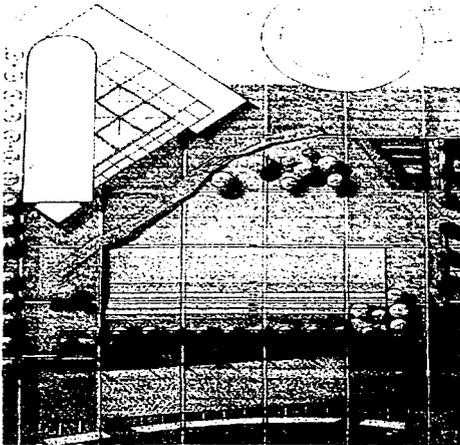


FIGURA 5 Plaza en Evry, France.

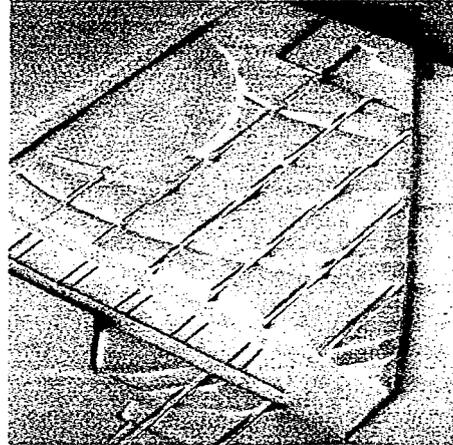


FIGURA 6 Jardines de las Oficinas Esso Exxon.

TRABAJO CON
FALLA DE ORIGEN

2.3 SOBRE LA SUSTENTABILIDAD EN LAS CIUDADES

Es un tema por demás conocido, el como las alteraciones sobre el medio que la industrialización ha "acentuado", han puesto en alerta determinados sectores de la sociedad. Grandes problemáticas como el cambio climático, el agujero de la capa de ozono, la pérdida de biodiversidad y de recursos genéticos han provocado un cambio en la cuestión ambiental, desde un punto de vista local hasta el mundial. La sensación de que el futuro del planeta dependía de un tratamiento global de estos y otros fenómenos impulsó en 1972 la celebración de la Primera Conferencia sobre Medio Ambiente en Estocolmo. A partir de esta conferencia y sobre todo, de los trabajos de la Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y el Desarrollo, dirigidos por la política noruega Gro Harlem Brundlandt (conocido como el *Informe Brundlandt*) se empieza a hablar de la aplicación del concepto de desarrollo sostenible y se generaliza entre los medios de comunicación y la sociedad en general.

El concepto de desarrollo sostenible parte del hecho, que no es posible crecer por encima de la capacidad de carga del planeta. Por lo que el objetivo de las sociedades no debería ser nunca más el crecimiento económico, sino la redefinición de los estándares materiales de vida para adaptar las necesidades de la población a la capacidad de carga de la Tierra. Por lo tanto "*el desarrollo sostenible satisface las necesidades de la generación actual, sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las suyas propias*" (Brundlandt 1987). Se transmite la idea de una solidaridad por generaciones, al mismo tiempo que se insiste en la necesidad de un modelo de desarrollo económico que permita mantener la integridad ecológica y la igualdad social. De esta manera se pasa a defender no sólo la reducción de la velocidad del crecimiento de los países ricos mediante alternativas basadas en modos de vida más austeros, sino también a emprender un camino diferente que repercuta en una mejora ambiental y en un mayor equilibrio socioeconómico global. Entre los principios del desarrollo sostenible, tenemos: la limitación del consumo de recursos para la preservación del medio, visión a futuro, calidad de vida, equidad y por último, principio de precaución. 4

Por su parte, el papel de las ciudades se considera crucial en la búsqueda del desarrollo sostenible. Por un lado porque la mitad de la población del planeta vive en espacios urbanizados; por otro porque la sociedad occidental, la principal causante del deterioro ambiental a nivel global, es una sociedad que resuelve sus conflictos y contradicciones en el marco de la ciudad.

4 "Estrategias de sostenibilidad para espacios urbanos", *Scripta Nova*, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, Volumen VI, Núm. 122.

IMPRESO CON
FALLA DE ORIGEN

Podríamos decir entonces, que las bases de la sostenibilidad urbana se consolidan en diversos puntos relacionados entre sí, como: la movilidad y el espacio público. De las cuales hablaremos a continuación.

1) **¿Movilidad para los vehículos o accesibilidad para las personas?**

Comúnmente se reconoce que el principal problema ecológico de las ciudades, son los problemas ocasionados por el tráfico de vehículos. Como sabemos, las necesidades de movilidad en un sistema caracterizado por la urbanización dispersa, se reflejan en el uso casi exclusivo del vehículo privado. Ello implica la dependencia de este, para el acceso a los centros urbanos, playas, centros comerciales y casi para la mayoría de los lugares en la ciudad. Sin embargo, las consecuencias del incremento en el flujo vehicular sobre los espacios urbanos son importantes, sobre todo en aquellos, como los centros históricos, que en su origen no fueron diseñados para soportar la afluencia de los vehículos actuales. La congestión del sistema viario, los atascos, el smog, los ruidos, la sensación de inseguridad de los peatones, la ocupación del espacio público, son solo algunas de las consecuencias.

Con esto, podemos darnos cuenta que este problema resulta un factor decisivo para la calidad de vida urbana. Pero quizás los impactos más importantes en cuestiones de tráfico, tienen que ver con aspectos sociales. Ya que nos encontramos con situaciones en donde, este tipo de espacios se perciben como lugares de peligro físico para los peatones (atropellos, incomodidad de paso, etc.) y que afectan especialmente a grupos de ancianos y niños, siendo tan solo una de las problemáticas ocasionadas por la congestión e invasión del automóvil al espacio público.

Por otra parte, el espacio público constituye una continuación del privado y si este se percibe como un ámbito hostil y poco atractivo, las repercusiones sobre el espacio privado son inmediatas, pasando a percibirse como un lugar de refugio. El automóvil, con ciudades diseñadas básicamente para su uso y con grandes porcentajes del espacio público destinados a la vialidad y estacionamiento, ha sido el principal beneficiado de este espacio en la ciudad contemporánea y ello ha traído como consecuencia, el desequilibrio en la distribución de espacio entre los diferentes usuarios, es decir peatones, transporte público y transporte privado a favor de este último. La supremacía en la ciudad por parte del vehículo privado, ha excedido la capacidad de las calles para sostenerlo, de manera que los vehículos se obstruyen los unos con los otros y se congestiona la red viaria. Y esto no es más que un fracaso, una derrota del supuesto triunfo del transporte privado; ya

TRAFICO CON
FALLA DE ORIGEN

que además de estas problemáticas, se necesita crear constantemente nuevos espacios destinados a estacionamientos para acabar retacados de vehículos nuevamente, formándose un círculo vicioso.

La lección de todo esto es, que si se quiere recuperar el equilibrio entre los diferentes usos y usuarios del espacio público se debe reducir la participación de los vehículos privados en él. Si la recomposición del espacio público urbano se plantea, con el propósito de reducir la cantidad de vehículos privados en circulación, se mejorará la calidad del resto del tráfico y se podrá recuperar parte de este espacio para otros usos. En términos de sostenibilidad; si lo que se busca es aligerar la carga de vehículos en el interior de las ciudades, existen para ello dos tipos de medidas que corresponden a diferentes puntos de vista. El primero tiene como finalidad la sustitución de un medio de transporte (el vehículo privado) altamente conflictivo y contaminante, por otro (el transporte público). El segundo punto de vista va más allá, ya que propone la disminución de la movilidad motorizada en general y potenciar los viajes que no necesitan el vehículo a motor es decir, ir a pie o en bicicleta.

Y por último, suponiendo que se apliquen medidas para liberar el espacio urbano del coche; será necesario pensar a qué se va a destinar el espacio público ganado. Esto debería hacerse de acuerdo con la población; ya que no tendría sentido expulsar el automóvil del espacio público, sin hacerlo accesible a la población peatonal. Se trata, en definitiva de dotar a determinadas partes de las ciudades de una imagen similar al ágora, la plaza pública donde se compra, se vende y se intercambia la información, donde sea factible el poder pararse a hablar con quien se desee sin necesidad de esquivar obstáculos, sin temor de ser golpeado o atropellado por automóviles. Y de no ser posible toda esta liberación, por lo menos poner en práctica las medidas para "calmar el tráfico" y favorecer al máximo un uso más seguro y no someter más el espacio público al automóvil.

2) El uso del espacio público: El placer de la ciudad

Otro de los aspectos claves sobre la sostenibilidad de las ciudades, tiene que ver con el espacio público y el patrimonio que contiene. La ciudad se compone de espacios privados, vividos por los individuos, y de espacios públicos, usados por el conjunto de la sociedad. Según esta distinción la ciudad construida consta de un interior y de un exterior. El espacio interior de las ciudades se caracteriza por ser particular e introvertido, incluso secreto, altamente inaccesible para la mayoría de ciudadanos. La parte externa de las ciudades (calles, plazas, parques, jardines y otros espacios abiertos, fachadas de los edificios) es patrimonio común, visto y usado por todos.

TEMA CON
FALLA DE ORIGEN

Los espacios público y privado se complementan y relacionan entre sí. La cantidad y calidad de este espacio resulta un indicador de la calidad de vida urbana ya que en ellos es donde los individuos interactúan en sociedad. El hecho de que estos ganen o pierdan su potencial como tales, influye directamente sobre los espacios privados; si el espacio público es de difícil acceso o se percibe como un lugar peligroso, los espacios privados en consecuencia, devienen como lugares de seguridad donde la población tiende a organizar sus relaciones sociales y actividad. Esta es una de las finalidades básicas del espacio público, ya que justamente aquí es donde se da lo que el espacio privado difícilmente puede conseguir; la mezcla, el encuentro, la oportunidad de compartir, el azar, el intercambio. Por lo que se debe evitar espacios públicos que den prioridad a determinadas funciones de movilidad vehicular o que, sencillamente se conviertan en espacios residuales entre edificios y vías de comunicación. Conviene enfatizar aquellos aspectos de uso del espacio público, condición que los convierte en espacio de relación y de identificación sociocultural, dominio público y sensación de seguridad y multifuncionalidad.

Por otro lado, la planificación del espacio público debe tener en cuenta que sus características y formas de uso, se han transformado especialmente en las grandes ciudades. Estas situaciones, nos llevan a plantear que, es mucho más importante que el espacio sea flexible y polivalente frente a la nueva demanda de usos y su transformación en el tiempo, que un diseño sólido pero demasiado rígido. Se trata, pues, de preparar el espacio público para los usos espontáneos que la gente vaya otorgando, y no tanto de diseñar el espacio exclusivamente para un uso concreto. Las instalaciones culturales, deportivas, educativas, sanitarias están pensadas para usos concretos, pero muchas veces lo que sucede a su alrededor, e incluso en su interior, no tiene mucho que ver con la misión para la cual han sido diseñadas. Esto significa, por un lado, reconocer e interpretar cuales son los usos y los usuarios de estos espacios y, por otro lado, crear focos de atracción más allá de los centros urbanos y los espacios simbólicos (por ejemplo las playas). Crear intervenciones que generen el reconocimiento de la identidad del paisaje, por ejemplo, a través de la aplicación del land art; creación artística y cultural; una cierta monumentalidad dialéctica con el espacio urbano y las circunstancias que lo han creado puede ser una manera interesante de motivar el interés por el espacio público en estos lugares. Significa, reclamar un uso racional y adecuado para el espacio público, con el fin de reconocer el espacio público de las urbanizaciones a partir de sí mismo, de su topografía, del paisaje, recuperando o creando nuevo patrimonio histórico, artístico y cultural, e incitar la comunicación a partir de proyectos comunes.

TRIS CON
FALLA DE ORIGEN

2.4 CONCLUSIONES

Tras las teorías expuestas en este capítulo, puedo concluir recalcando en primer lugar, la importancia de que exista una comprensión por parte del hombre hacia la naturaleza. Ya que al no entender la íntima relación con nuestro planeta, con nuestro medio natural, del cuál nunca podremos desligarnos, nos ha llevado a creer que tenemos el poder de manipularlo todo y en consecuencia hemos destruido parte de este mundo, sin darnos cuenta, destruimos una parte de nosotros mismos. Por esto refiero el trabajo de Frank Lloyd; ya que en él se ve reflejado ese respeto hacia el entorno. Comprendió la relación que como seres humanos tenemos con la naturaleza, y no sólo eso, sino que se basó en ese conocimiento para crear grandes obras arquitectónicas. Creo que en ese entendimiento tan sencillo, radica la grandeza de su búsqueda. Unificó la mano del hombre y su progreso material con la maravilla de la creación.

Por otra parte, hablando en términos un poco más técnicos y formales, creo en la sustentabilidad, ya que apoya los conceptos anteriormente mencionados. La importancia de cuidar nuestros recursos planetarios es fundamental sobretodo en estos tiempos, hay muchas cosas que ya no podemos darnos el lujo de pasar por alto, no es cuestión de volverse un ecologista y llevar a un extremo las cosas, requiere solo un poco de sentido común, en realidad hemos pensado ¿que pasará cuando nuestros recursos finitos se agoten? Muchos profesionales, incluyéndonos a nosotros, tenemos la ventaja que con nuestro trabajo podemos contribuir en cierta medida a esta causa. Ya se expuso en páginas anteriores, y no hace falta ir más allá, se nos presenta tan sólo un problema gigantesco en nuestras ciudades como lo es el congestionamiento provocado por el auto privado, por eso y a favor de espacios que dignifiquen al hombre y no al coche, que veo no como una opción, sino como algo necesario y urgente, el aliviar a nuestras ciudades de este problema. No ser extremistas, existen medidas equilibradas que pueden beneficiar también al automóvil, pero siempre en segundo término.

Creo firmemente en todo esto, y al adentrarme en el mundo de la arquitectura, encontré en este arte que no existe una manera más firme, más sublime y ligera, de integrar como raza humana nuestras creaciones, que por medio de un respeto y acercamiento con la naturaleza.

Para hacer el paisaje más hermoso de lo que antes fue, es por eso que ese edificio fue construido.

TEXTOS CON
FALLA DE ORIGEN

22



ANÁLISIS DE SITIO

TECIS CON
FALLA DE ORIGEN

CAPITULO 3

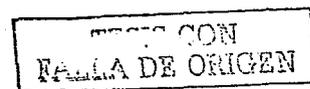
La Plaza de la República se encuentra ubicada en el centro histórico de la Ciudad de Veracruz, entre las calles de Morelos y Marina Mercante. Debido a ello, se tomará en cuenta el centro histórico dentro del análisis, ya que esta zona influye directa e indirectamente en nuestra área de trabajo y define las bases para el diseño y buen funcionamiento de la plaza.

Los centros históricos del país, son por lo general, los sitios de origen de nuestras principales ciudades, y a pesar de las alteraciones que han sufrido en estos últimos años, concentran el mayor número de inmuebles patrimoniales del siglo XVI en adelante, e incluso construcciones de gran valor artístico construidas en los principios de este siglo.

Por razones históricas y tradicionales, estos centros se han convertido también, en las zonas de mayor concentración de las actividades comerciales, de abasto, culturales, recreativas, políticas y administrativas de estas ciudades y en el caso particular del centro histórico de Veracruz, la actividad portuaria y gran parte de la actividad turística se suman a las ya mencionadas. Estas condicionantes aunadas al crecimiento demográfico de su área de influencia, han provocado, entre otros conflictos:

- * la concentración de vehículos particulares y de transporte público, para atender las demandas de viajes a la zona, así como la reducción de la capacidad de servicio de la vialidad por el estacionamiento permitido en la vía pública de esta zona central.
- * la carencia de espacios colectivos como plazas y parques, donde se fomente la interacción social y los ciudadanos puedan sentirse identificados con la ciudad; así como el que pueda haber expresiones o manifestaciones a nivel artístico y cultural.

lo que se busca por medio de este análisis, es la comprensión del centro histórico a fin de encontrar parámetros que sirvan de apoyo para el rediseño de la Plaza de la República.



3.1 ÁREA DE TRABAJO

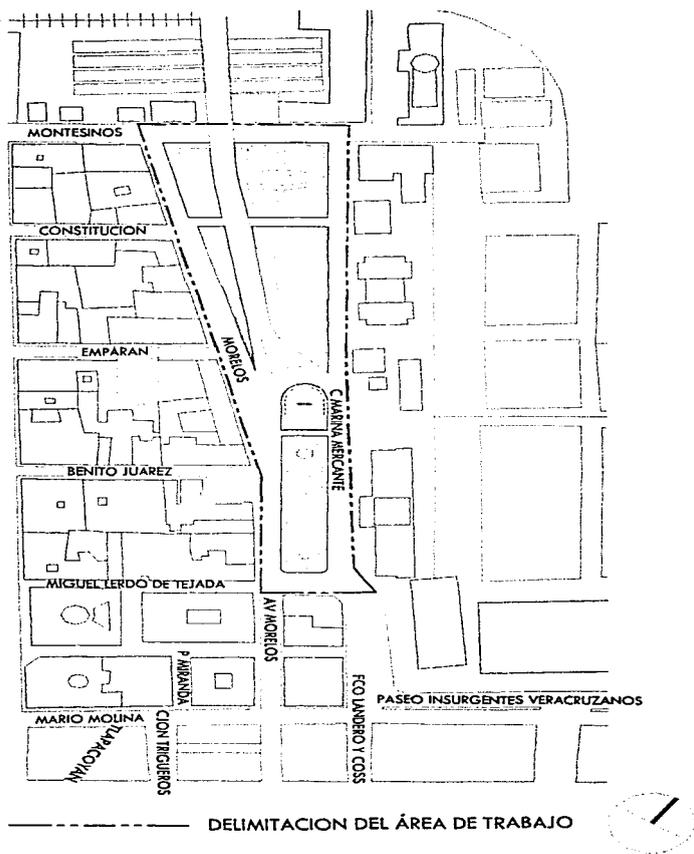
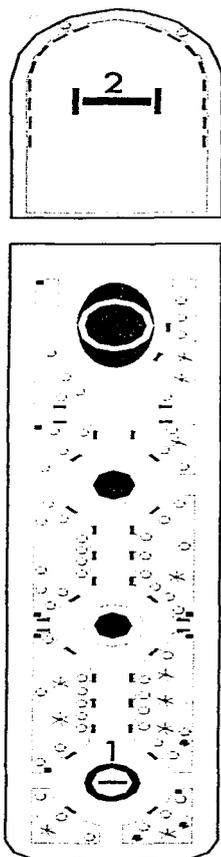


FIGURA 7 Plaza de la República.

TEXIS CON
FALLA DE ORIGEN

PLAZA DE LA REPÚBLICA ESTADO ACTUAL



De acuerdo al levantamiento hecho en la plaza, tenemos que esta conformada por varias clases de vegetación, entre las que se encuentran: 11 Palmeras, 60 almendros y 3 árboles de otros tipos, como el ficus.

En cuanto a Mobiliario tenemos: 36 bancas, de las cuáles varias están fuera de servicio, debido al estado de deterioro en que se encuentran; 25 Luminarias y 7 botes de basura.

Y por último, tenemos las Placas Conmemorativas y/o Monumentos en la plaza, representadas con los números 1 y 2 en este diagrama:

1. Placa Conmemorativa de los 120 años de la llegada de inmigrantes italianos a la Ciudad de Veracruz.

2. Monumento a Benito Juárez, en uno de los costados se encuentra la placa de la restauración de la plaza, llevada a cabo durante la presidencia de Gustavo Díaz Ordaz en 1968.

TIPOS DE VEGETACION



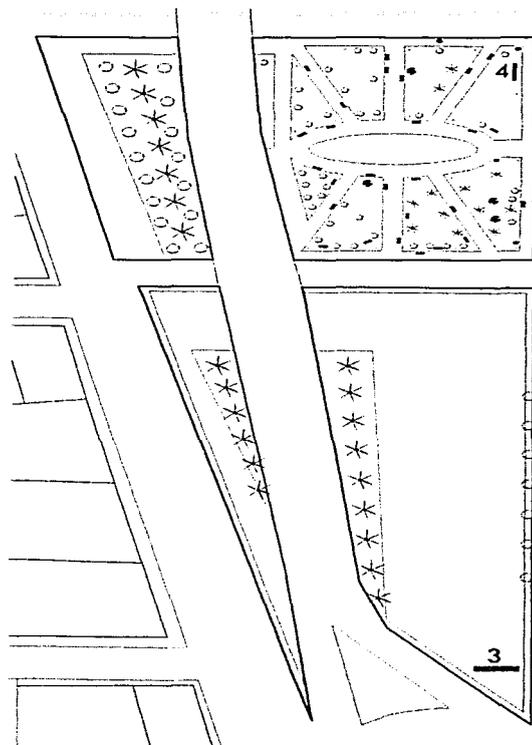
MOBILIARIO



FIGURA 8 Zona sur. Plaza de la República.

ENCUENTRO CON
FALLA DE ORIGEN

PLAZA DE LA REPÚBLICA ESTADO ACTUAL



Con lo correspondiente a la zona norte de la plaza tenemos lo siguiente en cuanto a vegetación: 34 Palmeras, 59 almendros y 4 árboles de otros tipos. Mobiliario: 27 bancas, 17 luminarias y 3 botes de basura.

Placas Conmemorativas y/o Monumentos:
3. Placa donde se muestra el trazo de la muralla que protegía la ciudad. Noviembre 1994.

4. Placa del homenaje al trabajador Portuario, Noviembre 1991.

TIPOS DE VEGETACION



MOBILIARIO



FIGURA 9 Zona norte, Plaza de la República.

TEXTO CON
FALLA DE ORIGEN

PLAZA DE LA REPÚBLICA ANÁLISIS FOTOGRÁFICO



FIGURA 10 Plaza de la República, vista nocturna.

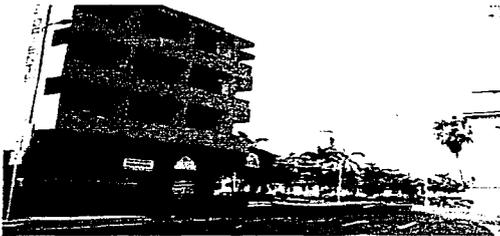


FIGURA 11 Plaza desde la calle Landero y Coss.



FIGURA 12 Placa conmemorativa.

TECHNICAL
FALLA DE ORIGEN

PLAZA DE LA REPÚBLICA ANÁLISIS FOTOGRÁFICO

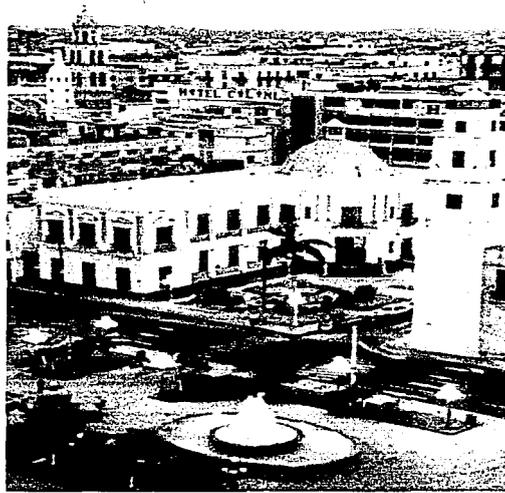


FIGURA 13 Vista aérea de la plaza, junto al Registro civil.



FIGURA 14 Vista general de la plaza.



FIGURA 15 Monumento a Benito Juárez.

GRUPO DE
FALLA DE ORIGEN

PLAZA DE LA REPÚBLICA ANÁLISIS FOTOGRÁFICO



FIGURA 16 Placa del Trazo de la Muralla.



FIGURA 17 Puente Morelos.



FIGURA 18 Mobiliario de la plaza.

TEMA CON
FALLA DE ORIGEN

3.2 CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ENTORNO

Clima

Esta zona tiene clima cálido-húmedo con abundante lluvias en verano.

Temperatura

Las temperaturas anuales promedio fluctúan entre 25 C° y 32 C°, las máximas suben a 42 C° durante el verano y las mínimas bajan hasta 8 C° en invierno.

Radiación y asoleamiento

El cielo está despejado más de la mitad del año con días claros en los que hay una intensa penetración solar. La radiación solar es difusa cuando hay nublados ligeros de temporal o excesiva vaporización.

Vientos

Las velocidades del viento son cambiantes durante todo el año en condiciones normales, la velocidad promedio de los vientos fluctúa de 25 a 60 km/h y los vientos dominantes son del norte y noreste. Es una región expuesta a huracanes en los cuales la velocidad es superior a 100 km/h.

Precipitación

La precipitación fluctúa en esta región de 500 a 1400 mm, las lluvias fuertes del temporal ocurren de junio a septiembre y parte de noviembre, aunque también ocurren numerosos "nortes" o cambios bruscos de tiempo, en los cuales llueve las 24 hrs. del día.

Humedad

El elevado nivel de precipitación pluvial y la evaporización, mantiene el ambiente con humedad de 75 al 88%, llegando a límites que ocasionan malestar.

Terreno

Parte del terreno ocupado por la plaza, fue ganado al mar por motivo de la construcción de las obras del puerto. Los límites del área de trabajo son los siguientes:

al norte: la zona de patios de Ferrocarriles Nacionales.

al oriente: el mar, zona del recinto portuario.

al sur: la calle Miguel Lerdo de Tejada.

al poniente: la calle Morelos.



CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ENTORNO

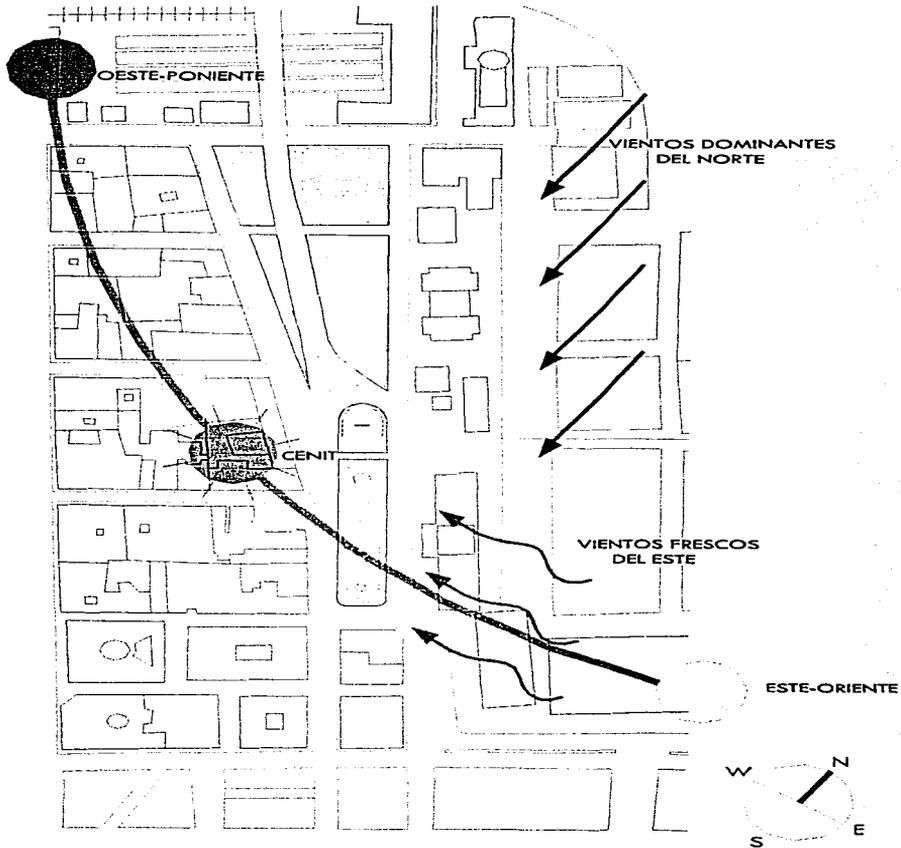


FIGURA 19 Diagrama de aseamiento y vientos dominantes.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

3.3 ASPECTOS HISTÓRICOS

El centro histórico de Veracruz se ubica sobre lo que fueron los primeros asentamientos de la ciudad. Según los antecedentes históricos, en 1518 llega Juan de Grijalva a la entonces Isla de San Juan de Ulúa y para abril de 1519, Hernán Cortés ancla sus naves frente al actual puerto, fundando la *Villa Rica de la Vera Cruz*. Después se trasladan a Quiahuixtlán y posteriormente a la Antigua a fines del siglo XVI. Posteriormente el Virrey Zúñiga y Acevedo propone el traslado definitivo al sitio que hoy ocupa el centro histórico.

Dentro de las edificaciones más antiguas que se conservan a la fecha, destacan la Capilla del Cristo del Buen Viaje edificada en el siglo XVI y su Catedral levantada en 1721; los conventos de San Agustín, utilizado actualmente como bodega de cerveza; San Francisco que es en parte el hotel Holiday Inn; de los Betlehemitas es el IVEC y Santo Domingo es una bodega de telas. El Palacio Municipal se construye en el siglo XVII como la Casa del Cabildo y a raíz de las invasiones de los piratas, se inician en ese siglo las obras del fuerte de San Juan de Ulúa y de la Muralla que protegía la ciudad, de la cual sólo se conserva en la actualidad el Baluarte de Santiago. Convirtiéndose Veracruz desde entonces, en un sitio de valor estratégico por su posición como el puerto más importante del país.

* Durante la Colonia es el acceso a la Nueva España y la salida de las riquezas que son trasladadas a España. Los españoles abandonan el fuerte de San Juan de Ulúa en 1827.

* Posteriormente es la zona de acceso de las invasiones militares de franceses en 1839 y 1863 y de estadounidenses en 1847 y 1914.

* Actualmente es el puerto comercial de mayor movimiento del país.

1) Antecedentes

De una manera muy breve y en relación a ciertos aspectos urbanos, se destacan las siguientes referencias históricas de la ciudad: 6

1599 Veracruz alcanza su sede definitiva, ubicándose en los arenales fronteros a San Juan de Ulúa, lugar de las Ventas de Buitrón.

1572 existían ya, algunas bodegas y almacenes en la playa, una capilla, varias casas y un hospital a cargo de los Hipólitos. Todas las construcciones eran de madera.

6 Hipólito Rodríguez, Jorge Alberto Manrique, *Veracruz la ciudad hecha de Mar*, 1519-1821. Bernardo García Díaz, *Puerto de Veracruz. Imágenes de su historia*, 1992.

TEXIS CON
FALLA DE ORIGEN

1576 Felipe II establece las Ordenanzas que servirán de base para el trazado de los asentamientos en la Colonia; estas estipulaban que en las ciudades costeras, la plaza mayor debería situarse hacia el desembarcadero del puerto; alrededor se levantarían la casa de Cabildos y la Iglesia Parroquial, cuyo eje mayor debía coincidir con uno de los costados de la Plaza, las otras dos calles fronterizas a esta, alojaban portales para el beneficio de los comerciantes, además detrás del Cabildo y cerca del muelle, en medio de una ancha playa que separaba el borde del mar de la reciente población, se construyó la Aduana Real.

1615 cuenta el asentamiento con una traza ortogonal, característica de las fundaciones hispánicas en América. Sus calles tiradas a cordel se cruzaban en ángulo recto, formando un plano cuadrangular que era una solución natural y simple en trazo de las nuevas poblaciones, siempre y cuando la situación geográfica lo permitiera. Ante la carencia de piedra, las casas se construyeron de madera que no siempre estaban en las mejores condiciones; así con madera de segunda mano y con carpintería rústica se construyó la primera Veracruz del siglo XVII, llamado por ello la "Ciudad de Tablas".

1634 se construyen el baluarte de la Pólvora en el Sur, llamado después Baluarte de Santiago; y, en el norte, el de La Caleta, ambos son antecedentes de la muralla que después rodearía la ciudad.

1683 la población sufre el 17 de mayo, un brutal saqueo de 12 días por los piratas de la banda de el renombrado Lorenzo de Graff, llamado también Lorencillo, a raíz del cual se plantea la idea de construir una muralla para protección de la ciudad.



FIGURA 20 Vista de Veracruz tomada desde un globo, litografía de Casimiro Castro, ca. 1850.

TESIS EN
FALLA DE ORIGEN

1793 se termina la construcción de la muralla que rodea la ciudad. Esta obra consistía en una muralla de mampostería de cuatro varas de elevación y una de espesor, contaba con nueve baluartes, de los cuales, dos, los más antiguos y que miraban al mar, eran los de mayores dimensiones: el de Santiago y el de la Concepción. Los otros siete, más modestos, se levantaban tierra adentro.

El perímetro de entonces es muy similar al de mediados del siglo XIX, desde luego más densificado, ya que se estrecharon las calles y se ocuparon plazas y huertos, además de la construcción de altos en las edificaciones, según señala Francisco del Paso y Troncoso. La ciudad de entonces es cruzada por el río Tenoya, que separa al barrio de la Merced, este río sería entubado a principios del siglo XX.

En el interior del recinto existían, además de la parroquia, la Iglesia de la Pastora; los conventos de San Francisco (1715), el de La Merced, Santo Domingo y el de San Agustín; el Hospital de los Betlehemitas, el de Montes Claros y Loreto. En lo concerniente a Plazuelas, cabe mencionar la de la Caleta, la de Loreto, la del Muelle, la de Santo Domingo, las del Mercado y del Maíz; pero el mayor espacio abierto era la Plaza de Armas, circundada por la casa del Cabildo, la parroquia y por dos calles con arcadas que formaban los Portales para uso de comerciantes y viajeros.



FIGURA 21 Plaza de Armas, grabado impreso por Bernard, ca. 1829.

Cuando los crecimientos desbordan la muralla, a fines del siglo XVII, aparecen los barrios populares, como la Huaca, construida desde sus inicios con madera y teja local que sería sustituida posteriormente por la teja marsellesa, que resiste mejor los vientos del norte.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Debido a los constantes incendios, la ciudad de Tablas se transforma con las construcciones de mampostería y desaparece a fines del siglo XVIII. La primera construcción de piedra es la Casa del Cabildo de 1608.

Para principios del siglo XIX, las construcciones son en su mayoría de piedra múcara, sacada del fondo del mar, por lo que se refiere a la muralla, según se aprecia en el plano de Casimiro Castro, esta forma un polígono irregular que no respeta la traza ortogonal de la ciudad.

1864-1869 se construyen importantes edificios como la Beneficencia Española y el Centro Mercantil o Casino Español.

1871 el convento de San Francisco se convierte en la Biblioteca del Pueblo y en el Faro Juárez. Durante este período se realizan dos obras de gran importancia que transforman al puerto:

1873 el presidente Lerdo de Tejada inaugura la primer línea de ferrocarril al puerto y es incorporada la isla de San Juan de Ulúa a la parte continental del territorio.

1880 la Muralla empieza a demolerse para dar paso al crecimiento de la ciudad, incorporándose los barrios extramuros, como las Californias y la Huaca.

En los años siguientes, el Porfiriato prosperó con el inicio del programa de construcción de ferrocarriles, proliferó también el establecimiento de industrias ligeras, como la textil, del azúcar y la minero-metalúrgica, y aumentó la demanda de mercancías destinadas a la producción de otros bienes. Frente a estos nuevos retos y posibilidades, los comerciantes quienes eran, además, miembros del ayuntamiento, entre ellos Domingo Bureau reelecto alcalde en 1883, fue el encargado de gestionar y asumir el inicio de las obras de ensanchamiento y limpieza de la bahía. Cuyo propósito general era realizar una serie de diques y rompeolas para ofrecer abrigo al puerto de los vientos dominantes, a los cuales se debía juntar con una serie de obras igual de importantes que consistían en malecones y muelles y a estos era necesario añadir canales de navegación con suficiente profundidad: en suma, el objetivo era crear un puerto que además de proteger contra los vientos del norte ofreciera instalaciones adecuadas para el desembarco de mercancías. Por lo mismo, se ganó todo un terreno sobre el cual se tenderían vías férreas y se construirían almacenes; siendo la compañía inglesa Pearson & Son la encargada de llevar a cabo dichas obras.

El ensanchamiento más allá del antiguo circuito a murallado y hacia el mar, modificó la fisonomía de la ciudad. Los cambios fueron evidentes sobre todo en el centro pero también en los terrenos arrancados al mar, donde empezaron a levantarse edificios federales que le dieron una nueva apariencia al puerto, entre los más notables se encuentran: La Aduana Marítima, Correos y Telégrafos, El Edificio de Faros; proyectados por el ingeniero militar Salvador Echegaray con la colaboración del ingeniero Lattine.

TEXTO CON
FALLA DE ORIGEN

Estos edificios, junto con el de la Estación Terminal de Ferrocarril, que incluía en su planta alta un elegante hotel para pasajeros, formaron un interesante complejo que ofreció el marco adecuado para que, en el futuro se construyera la Plaza de la República. Esto último, gracias también a que frente a la Aduana se alzaba el Convento de San Francisco, el más grande la ciudad. Clausurado desde la época de la Reforma, alojaba a la Biblioteca del Pueblo en su Iglesia, la más hermosa del puerto, de una sola nave, con crucero y una cúpula. En su campanario funcionaba el faro Benito Juárez desde 1871.

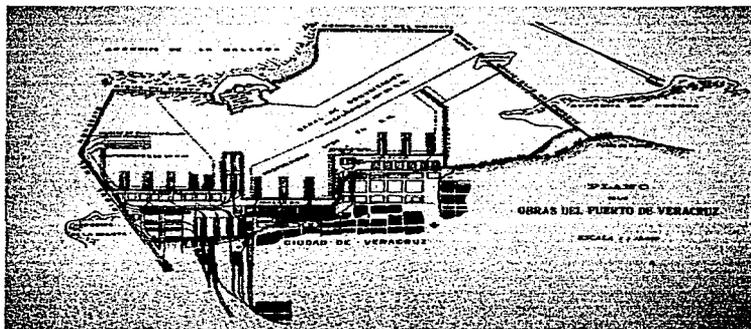


FIGURA 22 Plano de las Obras del Puerto.

1902 son inauguradas las obras del puerto; dique, malecón, muelles y dársena, la Dirección general de Faros, la Aduana Marítima, el edificio de Correos y Telégrafos y la Plaza de la República.

1906 Se inaugura la terminal de Ferrocarriles.

1908 la ciudad cuenta con el alumbrado y los tranvías eléctricos.

Ya en este principio de siglo, la Av. Independencia se empieza a consolidar como la calle comercial de la ciudad.

1914 el puerto es tomado por tropas norteamericanas, que en los bombardeos afectan de manera importante edificios públicos y casas del centro de la ciudad, los invasores permanecen 7 meses en el puerto.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

1922 se inicia en el puerto la lucha inquilinaria, liderada por Herón Proal y conformada por las mujeres residentes en el barrio de la Huaca y en los patios de vecindad.

1925 realización del primer carnaval del puerto y se empiezan a construir instalaciones para atender visitantes y turistas en Villa del mar.

1935 se construye el parque deportivo veracruzano, en la actual calle de Cuauhtémoc.

Por lo que se refiere a la arquitectura que todavía se conserva, esta presenta influencia del Caribe y del Altiplano principalmente de la zona de Puebla.

Los patios porticados se presentan fundamentalmente en la arquitectura de los edificios públicos y religiosos. Las construcciones civiles presentan patios en forma de "L" ó de "C" que han sido modificados por subdivisiones, apareciendo las casas de medio patio, muchas de las cuales son actualmente vecindades. Debido a los fuertes vientos de la zona, en la solución de las azoteas se prefiere el terrado, cuyo proceso constructivo cambia, de la bóveda de vigas del siglo XVII, al sistema de bóveda catalana para fines del siglo XIX.

Dentro del área central se destacan también construcciones de fines del siglo XIX y principios del siglo XX con características neoclásicas. Aún se conservan edificaciones de vivienda popular realizadas con madera y con techumbre de teja marsellesa y conjuntos de vivienda de principios de siglo con mampostería y techumbre plana con terrado. El centro histórico presenta en términos generales una imagen homogénea y conservada al iniciarse el siglo XX.

Se puede señalar que el proceso de transformación y alteración del patrimonio de la ciudad, se inicia a partir de la década de los cincuenta, con la edificación y crecimiento de hoteles, oficinas y comercios. Posteriormente, el abandono y descuido de edificaciones de los siglos anteriores, generan su demolición y la creación de edificaciones modernas, que transforman el paisaje del centro histórico, esto, unido al abandono de vivienda tradicional y residencial de la zona, a la proliferación del uso comercial y por lo tanto a la señalización de comercios no reglamentada, han determinado la imagen que presenta actualmente el centro histórico de Veracruz.

CON
FALLA DE ORIGEN

3.4 CARACTERÍSTICAS DEL CONTEXTO

3.4.1. ASPECTOS DEMOGRÁFICOS Y SOCIO ECONÓMICOS

La importancia histórica de Veracruz, como Ciudad-puerto, dentro del corredor agroindustrial Puebla-Veracruz, lo sitúa como centro de servicios a nivel regional. Situación que ha generado una alta concentración de equipamiento comercial, de abasto, cultural, turístico, administrativo, educativo y de salud, en el Centro Histórico. Con una superficie de 221 hectáreas, el Centro actualmente representa aproximadamente el 3.8% de la mancha urbana de la zona conurbada. La acelerada expansión de Veracruz y su zona conurbada dada en los últimos 20 años y en particular entre 1990 y 1993, de 5,120 a 5,806 hectáreas, agudiza los problemas de concentración y congestamiento del Centro Histórico.

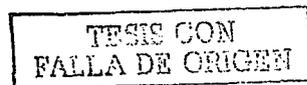
De acuerdo con el Programa Sectorial de Vialidad y Transporte de la zona, los movimientos más importantes de población se concentran en el centro histórico, el cual atrae el 39% de los viajes que se realizan en autobuses, diariamente 120,000 aproximadamente. El período de tiempo, en el que se realizan el mayor número de viajes, corresponde de las 7:30 a las 10:00 horas, dentro del centro, siendo nuestra área de trabajo el que mayor atracción presenta, con un aproximado de 45 rutas de autobús transitando por la zona.

En consecuencia, el centro histórico sigue siendo el punto comercial, de abasto, administrativo y de servicios para una población urbana y para los usuarios provenientes de municipios cercanos. Esta situación permite suponer una población flotante de aproximadamente 62,000 habitantes diariamente en el centro histórico de Veracruz. Adicionalmente, la actividad generada por Astilleros, la estación del Ferrocarril y el puerto, generan un tráfico vehicular y desplazamiento de trabajadores y usuarios que cruzan el centro. Este concentra 1,600 puestos ambulantes (42%), de los 3,800 totales de la ciudad, en lo referente a la planta hotelera, dentro del centro se localizan 34 hoteles con un total de 2,143 cuartos, correspondientes al 48% de la zona conurbada cuyos totales aproximados son 76 hoteles y 4,400 cuartos.

1) Población y P.E.A.

La población del centro histórico estimada en 23,700 habitantes, representa el 4.4% de la población total del área conurbada. La densidad promedio del centro se estima en 121 habitantes por hectárea. La población económicamente activa del centro asciende a 8,652 habitantes (36.5%) ⁷

⁷ Estimación realizada con base en datos del INEGI, 1990.



en relación al total de la zona, el porcentaje de población ocupada en el centro histórico es 4 puntos más alto y la población desocupada es 2 puntos menor, debido a la concentración de servicios y equipamiento.

Por lo que se refiere a los porcentajes en las diferentes zonas del centro, se observa un incremento de la PEA ocupada, en aquellas donde se concentran la administración, el comercio y el abasto. Como son el sector Centro y Mercados con 38.5% y 42% respectivamente. La distribución de la PEA del centro histórico en sectores por actividad es la siguiente: sector primario 4% (359), sector secundario 21.5% (1,852) y sector terciario 74.5% (6,441).

Los porcentajes reflejan la concentración de actividades en el centro, ya que el 61.4% del total de la población del área conurbada labora en el sector terciario, cuya fuente y espacio de trabajo se ubica en su mayoría en el centro. Esta tendencia se agudiza en la parte más antigua del centro, alcanzando un 81.5% de trabajadores en la actividad terciaria.

En cuanto al nivel de ingreso, el 51% de la PEA radicada en el centro histórico percibe menos de 2 veces el salario mínimo y el 35% entre 2 y 5 veces el salario mínimo.

2) Vivienda

El centro histórico cuenta con 6,280 viviendas, con una densidad bruta promedio de 32 viviendas por hectárea. El número de ocupantes promedio por vivienda es de 3.8 habitantes. El 45% de la vivienda del centro histórico es propia, reforzándose esta situación en las zonas de la costa y californias, con 63% y 56% respectivamente. El mayor porcentaje de vivienda rentada se presenta en los sectores centro y mercados, con 63% y 56%.

El 90% de la vivienda está construida con muros de tabique y sólo queda un 8% aproximadamente con muros de piedra múcar. El INEGI estima el 1% de viviendas con muros de madera, sin embargo es inexacto, ya que no se han considerado las viviendas tradicionales de la Huaca, que se encuentran dispersas en una superficie aproximada de 13 hectáreas.

En cuanto al nivel de hacinamiento se tomó como indicador las viviendas que no cuentan con cocina exclusiva, llegando a un 10% aproximadamente en el área de estudio. Los sectores la Huaca y Centro registran mayores porcentajes con 14% y 12%.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

3.4.2. CARACTERÍSTICAS FÍSICO ARTIFICIALES

Los usos del suelo del centro histórico se determinaron a través del levantamiento realizado dentro de los trabajos de campo, clasificándose posteriormente en los rubros de: habitacional, comercial, mixtos: comercio-vivienda y comercio-oficinas, hoteles, equipamiento, industria, talleres y bodegas, estacionamientos, vialidad y baldíos. (ver plano A-1)

En la extensión de 195 hectáreas lotificadas, predominan los usos habitacional 26% y mixto 20% con una clara tendencia a la expansión de los usos mixtos y comerciales, el equipamiento urbano alcanza casi el 13% y los usos industriales aproximadamente el 5%. El uso habitacional predomina en la costa con tendencia al crecimiento del uso mixto turístico en el frente del malecón, y en las californias, donde la Av. Allende presenta un lento proceso de conformación, de un corredor urbano con comercio especializado, mecánico y automotriz, principalmente.

Los usos comercial y mixto se concentran en el centro y los mercados, los mixtos referentes al comercio y oficinas, en el norte del centro, colindando con el puerto. En los mercados se incrementa el área comercial por los grandes almacenes como Gigante, Chedraui y los locales ubicados sobre la Av. Díaz Mirón y alrededor de los mercados.

El resto de los usos corresponden al equipamiento urbano que presenta más de 24 hectáreas, los de industria menor, talleres y bodegas. Así mismo, se detectaron 3.17 hectáreas de lotes baldíos, 2.14 hectáreas usadas como estacionamientos y el resto corresponde a 58 hectáreas usadas como vialidad o andadores.

1) Niveles de construcción

El centro histórico de Veracruz presenta alturas de construcción muy diversas, si bien el promedio puede considerarse en 2 pisos, el centro presenta edificaciones de 3 y 4 niveles predominantemente, con edificios aislados de 7 y 8 niveles.

Sobre los corredores urbanos, en el centro, la costa y los mercados, con uso comercial y mixto, se concentran los edificios de mayor altura, fluctuando entre 3 y 6, presentándose incluso edificaciones de 8, 10 y 12 niveles. Estos corredores son: Paseo Insurgentes Veracruzanos, boulevard M. A. Camacho, Av. Díaz Mirón, Av. Independencia, 5 de Mayo, Av. Allende y entorno al parque Zamora.

2) Usos conflictivos

Los centros de las ciudades presentan normalmente una mezcla importante de usos, en el caso de la ciudad-puerto, tradicionalmente se han requerido de bodegas, talleres y zonas de servicio, que a

TRABAJOS CON
FALLA DE ORIGEN

USOS DE SUELO



USOS DE SUELO

-  HABITACIONAL
-  COMERCIAL
-  ABASTO REGIONAL
- MIXTO**
-  COMERCIO - VIVIENDA
-  OFICINAS - VIVIENDA
-  HOTELES - VIVIENDA
-  OFICINAS - COMERCIO

NODOS

-  ADMINISTRATIVO
-  COMERCIAL Y ABASTO
-  RECREATIVO TURISTICO

EQUIPAMIENTO

-  PALACIO MUNICIPAL
-  EDUCACION
-  CULTURA (MUSEOS, BIBLIOTECAS, TEATROS)
-  SALUD Y ASISTENCIA
-  COMERCIO Y ABASTO
-  IGLESIA
-  ÁREAS VERDES (PLAZAS Y PARQUES)
-  TALLERES, BODEGAS E INDUSTRIA
-  ESTACIONAMIENTOS
-  PATIOS DE FERROCARRILES
-  RECINTO PORTUARIO

N
 FALLA DE ORIGEN

PLANO A-1

la fecha crean conflictos con la dinámica comercial e inmobiliaria, no obstante en un mediano plazo presentarán la posibilidad de reubicación y de ampliación de dichas instalaciones a la Costa norte. Dentro del Centro Histórico, actualmente se consideran como conflictos, los siguientes:

- * La cercanía de los tanques de almacenamiento de PEMEX en el Sardinero, por el alto riesgo que pueden representar.
- * Los patios de maniobra de Ferrocarriles constituyen una barrera física para la integración de la Ciudad en sentido norte-sur, además de obstruir el crecimiento del centro de la ciudad. Los planes de desarrollo de la zona conurbada, han propuesto la reubicación de esta zona de maniobras a terrenos cercanos con la zona industrial.
- * Los usos incompatibles dentro del centro histórico de Veracruz, corresponden en su mayoría a bodegas y talleres ubicados en el centro, cerca de los patios de ferrocarriles, y generados por las actividades propias del puerto, las cuales deterioran notablemente la imagen urbana de la zona. Cabe recalcar que estos problemas se dan sobretodo, en nuestra área de trabajo.

3) Equipamiento urbano

Por contener el centro histórico la ciudad original desde su fundación, como la Villa Rica de la Vera Cruz, la concentración de equipamiento ha sido una constante que se ha reforzado a pesar de la expansión de la mancha urbana. De esta manera, en el centro se localiza equipamiento regional y local, ubicado básicamente en el centro, mercados y la costa. Actualmente suma 24.61 hectáreas 13% en total, siendo el más relevante: Regional; Aduana y el Recinto Portuario, Palacio Federal, Palacio Municipal, Correos, la Catedral, el Hospital Naval, el Hospital del Seguro Social, Hospital Militar, los Mercados Hidalgo y Unidad Veracruzana y la Preparatoria. (ver plano A-1)

En cuanto a equipamiento educativo el Centro histórico cuenta con una superficie de 4.63 hectáreas, con 46 escuelas, distribuidas así: 6 jardines de niños, 15 primarias, 8 secundarias y 17 preparatorias técnicas, comerciales y superiores.

El equipamiento de abasto cuenta con los mercados: Landero y Coss (pescadería) 152 puestos, Unidad Veracruzana 478 puestos exteriores y 274 puestos interiores, Hidalgo 697 puestos y aproximadamente 420 puestos ambulantes en la zona de mercados. Esto ha generado tradicionalmente la ubicación de bodegas, comercios complementarios y grandes almacenes en el sector sur-poniente del centro, originando actualmente conflictos sobre la estructura vial por la ocupación de vialidad por puestos y debido al gran número de viajes atraídos.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Otro concepto importante dentro del equipamiento, es la concentración de instalaciones de Salud en el Centro Histórico, las cuales suman 3.01 hectáreas. Las áreas verdes representan 7.27 hectáreas, siendo el 3.7% el área total y corresponden principalmente a: la Plaza de Armas, Plaza de la República, Parque Zamora, Baluarte de Santiago, Parque Ciriaco Vázquez y Plaza 10 de Mayo.

4) Estructura vial

El área total de vialidad en el Centro Histórico es de 54 hectáreas, representando el 27.7% en relación al total del área de estudio. La sección promedio es de 16 mts. Aunque existen avenidas con dimensiones mayores como: Boulevard Ávila Camacho, Díaz Mirón, Allende, Plaza de la República, Insurgentes Veracruzanos y Montesinos.

La traza del centro es ortogonal y presenta una gran continuidad en ambos sentidos, por lo que debido a la gran afluencia de transporte colectivo y privado al centro, la mayoría de las calles del centro se usan como vialidad primaria, siendo las que mayor movimiento concentran, las siguientes: en sentido norte-sur: además de las ya mencionadas, Xicoténcatl, Gómez Farias, I. Zaragoza, Independencia, 5 de Mayo, F. I. Madero, M. Hidalgo, Bravo, Guerrero y Av. Allende. En sentido oriente-poniente: Montesinos, M. Molina, Cortes, Rayón, Soto y Víctimas del 25 de Junio. En la zona Centro y de mercados, existen además calles peatonales como: Clavijero-Plaza de la Campana, H. De Nacozari-Plaza de la Lagunilla, J. Herrera, Reforma y 4 Ciénegas. (ver plano A-2)

5) Transporte

La estructura vial del centro recibe un aproximado de 70 rutas de transporte urbano, llegando a concentrarse hasta 50 rutas en una sola calle, generando congestión en el entorno de la Plaza de la República, de la calle Montesinos y en la zona de mercados. (ver plano A-3)

Las calles que presentan una mayor concentración de rutas, son las siguientes:

24 a 30 rutas: Ávila Camacho, Xicoténcatl, G. Farias, 1ro de Mayo, Gral. Prim, 20 de Noviembre, 5 de Mayo, Bravo, Guerrero, Allende y Molina.

35 a 45 rutas: Av. Díaz Mirón, H. Cortes, J. Soto, Víctimas del 25 de Junio, Ursula Galván, F. I. Madero, M. Hidalgo, Abasolo, Allende Sur y el Parque Zamora.

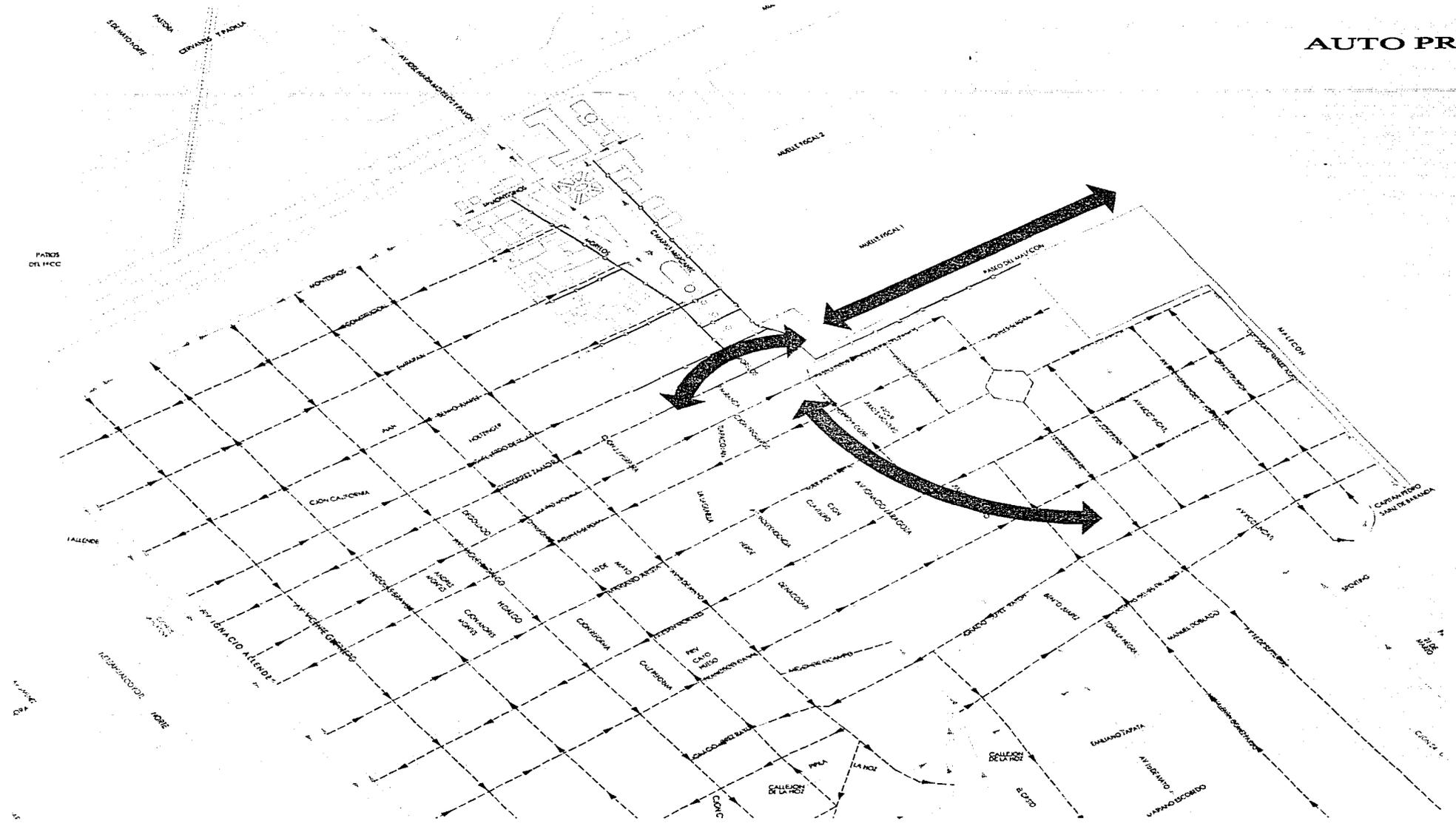
40 a 56 rutas: Montesinos, Av. República y Zaragoza Norte.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CIRCULACIONES AUTO PRIVADO Y FLUJO PEATONAL

SIMBOLOGÍA

-  VIALIDAD PRIMARIA
-  VIALIDAD SECUNDARIA
-  FLUJO PEATONAL
-  MOVIMIENTOS TURÍSTICOS
-  CORREDOR TURÍSTICO



TURISMO CON
FALLA DE ORIGEN

PLANO A-2

CIRCULACIONES RUTAS DE TRANSPORTE PUBLICO

RUTAS

1. HIDALGO - B. DEL RIO - VIA MUERTA - BOTICARIA - M. MERCANTE
 2. INF. LAS VEGAS - D. MIRÓN - XICOTENCATL - MONTESINOS
 3. GRACIANO S. - BOTICARIA - D. MIRÓN - MONTESINOS
 4. U.M. VOLCANES - ALCOCCER - XALAPA - 20 NOVIEMBRE - P. REPÚBLICA
 5. EJIDO PALMITAS - C. BOTICARIA - D. MIRÓN - MONTESINOS
 6. EJIDO PALMITAS - BOTICARIA - P. AMÉRICAS - MONTESINOS
 7. MIGUEL A. DE QUEVEDO - M. MOLINA - M. MERCANTE
 8. COL. VERGEL - YANEZ - M. A. DE QUEVEDO - M. MERCANTE
 9. CALLE 4 - L. VELARDE - URBINA - M. MERCANTE
 10. L. PASQUEL - F. VELÁZQUEZ - M. A. DE QUEVEDO - P. ZAMORA
 11. BAJADAS - ALCOCCER - XALAPA - D. MIRÓN - MONTESINOS
 12. COL. SERDÁN - U. II. COYOL - NEZAJUALCOYOTL - M. MERCANTE
 13. MOISES SAENZ - MADRES - D. MIRÓN - MONTESINOS
 14. MOISES SAENZ - FRAMBOYANES - 20 DE NOVIEMBRE - M. MERCANTE
 15. AMALIA REYES - B. A. CAMACHO - XICOTENCATL - MONTESINOS
 16. VIA MUERTA - ESPAÑA - D. MIRÓN - J. SOTO - MONTESINOS
 17. COL. REACUIMIENTO - C. FED. CUAUHTEMOC - M. MERCANTE
 18. PENSADOR MEX. - CUAUHTEMOC - FCO. CANAL - M. MERCANTE
 19. ORIBENTE 9 - CUAUHTEMOC - JUAN SOTO - M. MERCANTE
 20. H. RODRIGUEZ - CUAUHTEMOC - JUAN SOTO - MONTESINOS
 21. R. LOPEZ RUIZ - B. ÁVILA CAMACHO - MONTESINOS
 22. FRAMBOYANES - B. ÁVILA CAMACHO - MONTESINOS
 23. MACHOÑITO MORALES - 20 DE NOVIEMBRE - MONTESINOS
 24. COL. URIBE - CUAUHTEMOC - J. SOTO - MONTESINOS
-
25. C. NUEVA Y PROGRESO - C. OLMECA - M. ALEMÁN - MONTESINOS
 26. INF. LAS VEGAS - MADRES - D. MIRÓN - MONTESINOS
 27. HORTENSIAS - ARISTA - M. MERCANTE
 28. HORTENSIAS - E. MORALES - M. MERCANTE
 29. HORTENSIAS - ARISTA - J. SOTO - M. MERCANTE
 30. JUAREZ Y AZALIAS - ARISTA - CIRCUNVALACION - M. MERCANTE
 31. E. MORALES - CALLE 12 - CORTES - J. SOTO - M. MERCANTE
 32. SANCHEZ TAGLE - F. JARDIN - J. SOTO - M. MERCANTE
 33. EL COYOL - CALLE 12 - CORTES - M. MERCANTE
 34. EL COYOL - CONSTITUYENTES - M. ALEMÁN - M. MERCANTE
 35. LAS BAJADAS - ALCOCCER - M. ALEMÁN - M. MERCANTE
 36. EJE 1 PONIENTE - CONSTITUYENTES - M. A. DE QUEVEDO - MONTESINOS
 37. EJE 1 PONIENTE - ALCOCCER - XALAPA - M. MERCANTE
 38. EJE 1 PONIENTE - S. BOLIVAR - D. MIRÓN - M. MERCANTE
 39. COL. SERDÁN - EL COYOL - CALLE 3 - M. ALEMÁN - MONTESINOS
 40. MOISES SAENZ - FRAMBOYANES - M. ALEMÁN - MONTESINOS
 41. COL. ASTILLEROS - CARR. FED. - CUAUHTEMOC - MONTESINOS
 42. DOS BAHIAS - CARR. FED. - CUAUHTEMOC - M. MERCANTE
 43. EJERCITO MEXICANO - D. MIRÓN - M. ALEMÁN - MONTESINOS
 44. SUGASTI - M. ALEMÁN - JUAN SOTO - MONTESINOS
 45. FREDIO LA FOGATA - ALCOCCER - MIGUEL ALEMÁN - HIDALGO
-
46. L. PASQUEL - F. VELÁZQUEZ - M. A. DE QUEVEDO - P. ZAMORA
 47. U. GALVÁN - MATAMOROS - M. A. DE QUEVEDO - P. ZAMORA
 48. E. V. TARIMOYA - VIADUCTO - MONTESINOS - P. ZAMORA
 49. CORDI LÍNEZ - CAR. VER. - VIADUCTO - P. ZAMORA
 50. R. TARIMOYA - M. A. DE QUEVEDO - VIADUCTO - P. ZAMORA
 51. FLOR DE LIZ RAZ Y GUZMÁN - M. A. DE QUEVEDO - P. ZAMORA
 52. PROLO. OPALCO - M. A. DE QUEVEDO - ZARAGOZA - P. ZAMORA
 53. V. LEONARDO MATA - M. A. DE QUEVEDO - VIADUCTO - P. ZAMORA
 54. LEONARDO PASQUEL - F. VELÁZQUEZ - VIADUCTO - P. ZAMORA
 55. COL. LOMBARDISTA - F. VELÁZQUEZ - VIADUCTO - M. MERCANTE
 56. SAN JUAN DE ULUA - VIADUCTO - P. ZAMORA

PLANO A-3

HECHO CON
FALLA DE ORIGEN

45

6) Estacionamientos

La capacidad instalada de estacionamientos es de 815 cajones en 20 lotes con una superficie de 2.14 hectáreas. Actualmente su nivel de ocupación es de un 30% aproximadamente, ya que los usuarios prefieren estacionarse sobre la vialidad, estimándose 2,335 automóviles en la acera, lo que agrava la circulación en las zonas conflictivas de la zona centro y de mercados, al reducir la capacidad del servicio de vialidad.

7) Zonas conflictivas

Desde el punto de vista vial, el Centro presenta problemas por la concentración de viajes, generándose conflictos en: (ver plano A-2)

* la zona del entorno del Mercado de artesanías, Palacio Municipal y frente a la Catedral, debido a la concentración de vehículos de transporte colectivo y privado y a los movimientos peatonales Catedral – Malecón.

* Las circulaciones perimetrales a la Plaza de la República y el Puente Morelos.

* La circulación lenta en la avenida Independencia y la concentración de movimientos peatonales a los largo de la zona comercial.

8) Infraestructura urbana

El Centro Histórico cuenta con servicios de agua, drenaje y energía eléctrica completos, aunque por la antigüedad de las redes de servicio en esta zona se presentan principalmente, problemas de mantenimiento.

Existen redes de alumbrado subterráneo, en calles como: Av. Independencia, 5 de Mayo, Av. República, Paseo Insurgentes Veracruzanos y Boulevard Ávila Camacho. Sin embargo, la proliferación de cableados eléctricos, telefónicos y últimamente, la instalación de antenas parabólicas, presentan aspectos negativos en la imagen del Centro Histórico.

TPSIS CON
FALLA DE ORIGEN

3.4.3. PATRIMONIO DEL CENTRO HISTÓRICO

El patrimonio edificado del Centro Histórico de Veracruz se identificó mediante un levantamiento directo dentro del área de estudio, este inventario desarrolla una clasificación más amplia, incorporando los siguientes aspectos: ⁸

Monumentos Históricos: edificaciones del siglo XVI al XIX, que corresponden a los antecedentes históricos y formales, y que conforman la estructura de referencia del centro.

Monumentos Artísticos: edificaciones del siglo XX y edificios relevantes, con características formales y constructivas de gran valor arquitectónico.

Arquitectura Tradicional: edificaciones particulares de este siglo y anteriores, que presentan rasgos de la arquitectura típica de la región, estableciendo las características predominantes en la arquitectura local.

Arquitectura Vernácula: edificaciones de carácter popular, modestas en su construcción, que representan un testimonio de los materiales y sistemas constructivos de la región. ⁹

El resumen del inventario, comprende 959 inmuebles de valor patrimonial, los cuales se distribuyen de la siguiente manera:

	Inmuebles	%
Monumentos históricos	112	12.0
Monumentos artísticos	101	10.5
Arquitectura tradicional	542	56.5
Arquitectura vernácula	204	21.0
Total	959	100%

En el centro histórico de Veracruz encontramos monumentos construidos desde el siglo XVI. A través de ellos podemos evidenciar los diferentes estilos arquitectónicos y la influencia de la arquitectura del altiplano.

Entre los edificios que rodean nuestro área de estudio y que son Monumentos Históricos están: El Palacio Municipal y el convento de San Francisco; en cuanto a Monumentos Artísticos tenemos: la Estación Terminal de Ferrocarril, Correos y Telégrafos, la Aduana Marítima y Registro civil.

⁸ Inventario realizado por el Instituto Nacional de Antropología e Historia.

⁹ Definiciones según la Ley Federal sobre Monumentos y Zonas Arqueológicas, Artísticas e Históricas.

REGISTRO CON
FALLA DE ORIGEN

ESTACIÓN TERMINAL DE FERROCARRIL

La primera concesión dada para iniciar la construcción de ferrocarriles en el país fue otorgada en la época de Anastasio Bustamante y con posterioridad en los gobiernos de Antonio López de Santa Anna y Benito Juárez. El primero de Enero de 1873, durante la presidencia de Sebastián Lerdo de Tejada se inauguró en forma oficial, la línea Veracruz-México, con una longitud de 432 km., 10 viaductos, 148 puentes y 350 alcantarillas, construido en el transcurso de seis años. Su costo alcanzó la suma de 27 millones de pesos, capital invertido por la compañía inglesa Person & Son. Así, el dos de Enero llegó a Veracruz el primer tren procedente del Distrito Federal.

La antigua estación de ferrocarril, llamado en el siglo XIX "camino de hierro", en la centuria pasada estaba formada por dos edificios independientes, de un nivel, con techo de tejas a dos aguas. El principal ostentaba un gran alero sustentado por columnas, con la finalidad de proporcionar sombra a los pasajeros que llegaban a la estación; poseía dos puertas de acceso y cuatro ventanas, todas con vanos de arcos peraltados.

El actual inmueble fue construido a finales del siglo XIX en estilo ecléctico, característico de la arquitectura mexicana del siglo pasado, eclecticismo que deriva de la libertad en el arte y del conjunto de ideas importadas por los arquitectos mexicanos que estudiaban en Europa.

El edificio de Ferrocarriles tiene dos niveles y una planta en forma de "C". Sus dos únicas fachadas son muy semejantes; la principal, que es más extensa, posee una orientación noroeste y mira a la plaza Jesús García Corona, en tanto que la lateral localizada en la calle Montesinos, da a la Plaza de la República, conocida también como Plaza de la Constitución, lugar donde se encuentran otros de los edificios más importantes del puerto de Veracruz.



FIGURA 23 Estación de Ferrocarriles. siglo XIX.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CORREOS Y TELÉGRAFOS

El ingeniero militar Salvador Echegaray en sociedad con el ingeniero Lattine, realizaron a fines de siglo XIX el proyecto de la construcción de tres edificios importantes: Aduana Marítima, Dirección de Faros y Correos y Telégrafos, que se inauguraron el 6 de Marzo de 1902 por Porfirio Díaz. Correos y Telégrafos se encuentra localizado en la Plaza de la Republica; lugar donde se concentran varios de los edificios públicos del puerto de Veracruz. Los terrenos en donde se construye este edificio fueron ganados al mar

Correos y Telégrafos es un inmueble de tres niveles y planta rectangular, que se podría catalogar dentro del neoclasicismo, estilo que tiene como característica principal, retomar lo clásico, y que se da como una reacción contraria al estilo rococó del siglo XVIII.



FIGURA 24 Edificio de Correos y Telégrafos.

LA ADUANA MARÍTIMA

Dentro de las corrientes arquitectónicas que se dan a nuestro país a finales del siglo XIX, hay una etapa situada entre el Neoclasicismo y el Art-Nouveau, llamada por algunos investigadores como "Arquitectura Nacional". Esta se caracteriza por reunir elementos prehispánicos tales como grecas, almenas, crestería, talud, tablero, basamentos, escalinatas, mascarones, además de algunos símbolos característicos mexicanos como águilas, serpientes e incluso reproducciones sobre escenas representadas en algunos edificios precolombinos, esta modalidad es un intento de volver a nuestras raíces: las indígenas; al igual que el Neoclasicismo trata de regresar al esteticismo clásico.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Un ejemplo de este tipo de arquitectura es el edificio de Aduana Marítima, situado en la avenida República, en el que se observa una combinación de Neoclasicismo en cuanto a la estructura y de nacionalismo en algunos de sus elementos decorativos.

En el año de 1881, Manuel Fernández Leal, encargado de la Secretaría de Fomento, firma con la compañía inglesa Pearson & Son, un contrato para llevar a cabo el proyecto de este inmueble, el cual es realizado por el ingeniero militar Salvador Echegaray. La construcción se concluye en 1902 y es inaugurada por el presidente Porfirio Díaz.

En conclusión, este edificio es el producto del deseo de manifestar el llamado "nacionalismo mexicano" sin alejarse de lo clásico, afán que da como resultado en este caso, un ejemplo de arquitectura ecléctica, elegante, sobria y equilibrada.



FIGURA 25 Aduana Marítima.



FIGURA 26 Fachada principal.

2) Patrimonio Natural

El patrimonio natural del Centro de Veracruz, esta constituido por las escasas zonas arboladas de parques y camellones, y por la preservación de las vistas al mar, que se presentan a lo largo de las avenidas de Insurgentes Veracruzanos y Ávila Camacho, comúnmente denominadas como malecón.

Las principales zonas abiertas y arboladas son las siguientes: área abierta del edificio del banco de México y faro Carranza, Plaza de la República, Parque Azueta, Baluarte de Santiago, Plaza de Armas, Parque Álvaro Obregón, plazoleta de la Campana y la Lagunilla, parque Ciriaco Vázquez y parque Zamora, camellones de Av. Díaz Mirón y Allende.

Los parques se concentran en la zona del centro y su entorno, mientras que los otros sectores con mayor presencia habitacional, carecen de espacios públicos arbolados.

TECIS CON
FALLA DE ORIGEN

3.4.4 IMAGEN URBANA

1) Estructura Visual

La imagen del centro histórico de Veracruz esta constituida por 5 zonas dentro de la traza urbana, y 2 zonas de servicios en su colindancia norte.¹⁰

Las zonas homogéneas se han definido con base en su densidad de monumentos, los usos de suelo y sus características formales, dando como resultado las siguientes: centro, costa, la huaca, mercados y californias. Siendo únicamente necesarias para nuestro objeto de estudio, la zona centro y de servicios. (ver plano A-4)

Centro: corresponde a la zona más antigua del centro, con mayor presencia de monumentos y con zonas de gran calidad formal, no obstante tiene un gran abandono de edificios.

Servicios: (ferrocarriles y recinto portuario), corresponde a las colindancias norte del centro histórico, que de alguna manera dificultan su integración con esta zona de la ciudad y con el mar como valor visual y atractivo turístico.

2) Ejes o Sendas

En términos del funcionamiento del centro histórico, a lo largo del tiempo se han conformado varios ejes:

Ejes comerciales: a lo largo de las avenidas Díaz Mirón, Independencia, 5 de Mayo, H. Cortes y J. Soto.

Ejes turísticos y culturales: sobre las avenidas Zaragoza y Landero y Coss, ligando desde la terminal ferroviaria hasta el Baluarte de Santiago.

Ejes recreativos: conformados por los movimientos turísticos y locales sobre las avenidas Paseo Insurgentes Veracruzanos y Boulevard Ávila Camacho.

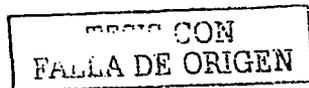
3) Referencias

Como referencias visuales mayores dentro del área de estudio se han identificado: los faros Juárez y V. Carranza, así como la Catedral.

4) Perspectivas y Remates

Las perspectivas visuales de mayor valor dentro del centro, son aquellas que conforman el carácter de la zona portuaria a Veracruz, de esta manera, el mar, los astilleros, la vista de San Juan de Ulúa, constituyen vistas a preservar.

¹⁰ Delimitación del centro histórico hecha por el Instituto Nacional de Antropología e Historia.



SECTORES

--- LIMITE DE SECTORES

- A CENTRO
- B COSTA
- C LA HUACA
- D MERCADOS
- E CALIFORNIAS



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

PLANO A-4

Entre los remates visuales más relevantes para la población local y visitante, se encuentran: la Plaza de la República, el edificio de Aduana a través de las calles B. Juárez y Lerdo de Tejada, la Catedral, el IVEC, el Baluarte de Santiago y las zonas abiertas del Parque Zamora y Ciriaco Vázquez.

5) Nodos

Los puntos de mayor concentración dentro del centro, se desarrollan a partir de actividades administrativas, religiosas, comerciales, educativas, recreativas y turísticas; identificándose como relevantes:

Nodo administrativo: el Palacio Municipal, el Edificio Trigueros y la Plaza de la República.

Nodo comercial y abasto: el mercado Hidalgo, la unidad veracruzana y pescadería.

Nodo recreativo-turístico: los portales, el malecón y artesanías.

Nodo cultural-educativo: la preparatoria y el IVEC. (ver plano A-1)

TRIS CON
FALLA DE OMCEN

3.5 DIAGNÓSTICO

Con base en el estudio precedente del Centro Histórico, se han detectado los siguientes problemas:

Suelo

- * tendencia de crecimiento de los usos comercial y mixto, que genera la expulsión de población residente y reduce el uso habitacional en la zona.
- * presencia de usos incompatibles con el carácter habitacional, comercial, administrativo y turístico de la zona centro, como los tanques de almacenamiento de PEMEX y los patios de maniobra de F.F.C.C.

Vivienda

- * disminución de la oferta de habitación en la zona por el crecimiento del uso comercial
- * deterioro de la vivienda popular y en particular de las vecindades, por la ausencia de programas de apoyo y los altos costos de reparación en inmuebles patrimoniales, con rentas bajas en su mayoría.

Vialidad y transporte

- * congestión vial y contaminación por ruido en zonas comerciales como las avenidas Independencia y Zaragoza, por la concentración de rutas de transporte público, taxis y autos particulares.
- * saturación y traslape de rutas de transporte público en todo el centro, principalmente en las avenidas de la República, Zaragoza, Montesinos, J. Soto y H. Cortes y en las calles de Marina Mercante y Morelos.
- * estacionamiento permitido sobre la vialidad en zonas con tránsito alto, aunado al bajo índice de ocupación de los estacionamientos existentes (30%).
- * cruces peligrosos para peatones, en torno a la Plaza de la República.

Patrimonio Histórico

- * casos como el ex-convento de San Francisco, sin uso actualmente, el ex-convento de San Agustín, en parte bodega de cervezas y el ex-templo de Sto. Domingo, hoy bodega de telas, requieren de rehabilitación y aprovechamiento en usos de mayor beneficio comunitario.
- * el 25% aproximadamente del patrimonio edificado, se encuentra en mal estado, siendo en su mayoría arquitectura tradicional.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

* las zonas de mayor deterioro y pérdida de patrimonio, son la zona centro, en la cercanía a los patios de F.F.C.C. y la comprendidas entre las calles Zaragoza, Landero y Coss y M. Molina y E. Morales.

* escasez de áreas abiertas y arboladas en general.

Equipamiento urbano

* el centro concentra equipamiento de carácter regional y municipal, como lo administrativo, comercial, religioso, educacional, recreativo y turístico, que genera la afluencia diaria de 60,000 personas aproximadamente. Sin embargo, el equipamiento de carácter cultural es escaso.

Imagen Urbana

* la zona en términos generales presenta un deterioro de la imagen urbana, debido a la falta de reglamentación en lo referente a la construcción en general y al señalamiento comercial.

* el centro histórico actualmente presenta poca articulación de sus actividades y reducido aprovechamiento de su patrimonio como atractivo visual y turístico.

* el mar y sus actividades portuarias, no han sido explotadas debidamente para lograr una integración con las funciones que el centro realiza actualmente, por el obstáculo físico y visual que representan las bodegas del recinto portuario.

* el arbolado en la zona y en sus aceras es muy reducido.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

3.6 POTENCIAL DE DESARROLLO

Sin embargo, la problemática enunciada del área de trabajo y de su contexto (centro histórico de Veracruz), presenta un importante potencial de desarrollo, ya que cuenta con:

* un patrimonio edificado, actualmente subutilizado, con un potencial de uso para desarrollos de tipo: turístico, cultural, comercial, administrativo e incluso habitacional.

* monumentos de gran importancia como: San Juan de Ulúa y los ex-conventos mencionados, pueden aprovecharse con fines turísticos, recreativos y culturales.

Debido a los programas de crecimiento portuario, parte de las bodegas construidas, podrán albergar usos comerciales y turísticos, acordes con el carácter del centro Histórico, circunstancia que permitirá la integración de éste con el mar, ligando el malecón con las zona de los portales de una manera franca y con prioridad peatonal.

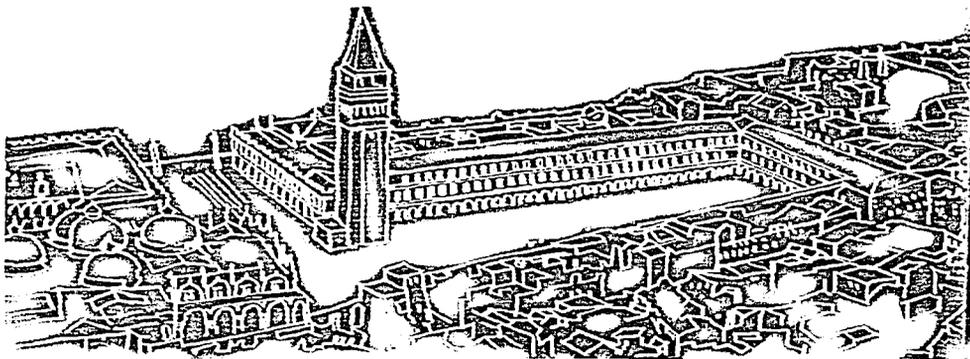
* la zona de los patios de maniobras de F.F.C.C. presenta una importante posibilidad de crecimiento del centro, dando salida a los problemas de vivienda.

* la permanencia de vivienda en el centro lo revitaliza y facilita la seguridad, por lo cual es importante un programa para incrementar la vivienda y fomentar edificaciones de usos mixtos.

* la riqueza en las tradiciones populares de Veracruz es un patrimonio cultural, que requiere de su conservación, así como de espacios para su expresión y de la promoción de actividades culturales y recreativas.

* la Plaza de la República constituye un punto importante dentro de la traza del centro, que con un programa de actividades y flexibilidad en su espacio, se podría lograr que esta fuese un punto de atracción a todos los niveles, para promover la cultura y lograr un enriquecimiento de la población.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



CONCEPTO

TEMA CON
FALLA DE ORIGEN

CAPITULO 4

En este capítulo expongo un análisis espacial del área de trabajo; desde su inicio, su evolución, hasta convertirse en la Plaza que es actualmente. Así mismo hago referencia de un espacio transitorio, ya que de éste y del análisis de sitio, parten las bases en donde se fundamenta el concepto del proyecto, describiendo su desarrollo y parámetros.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

4.1 CONCEPTO

1) Análisis espacial de sitio

Como ya se había mencionado en capítulos anteriores, el lugar donde se encuentra actualmente la Plaza de la República, fue parte de la playa que dividía la ciudad, de la zona del muelle; funcionando de igual manera una vez construida la muralla. Así desde los comienzos de Veracruz, podemos ver, como este lugar se manifiesta como un espacio de transición. Una transición entre el muelle de llegada y la ciudad.



FIGURA 27 Vista aérea de Veracruz amurallado.

Después en el siglo XIX, al lado de esta playa y con motivo de las obras del puerto, se ganaron una serie de terrenos al mar, pero además, se levantaron un conjunto de edificios federales los cuales crearon el marco idóneo para la construcción de la Plaza de la República, haciéndose de nuevo presente este espacio de transición, pero ahora entre la arquitectura del viejo Veracruz y la de una nueva etapa, la del siglo XX.



FIGURA 28 Plaza de la República, inaugurada en 1902.

TESIS CON
SALA DE ORIGEN

Así en la actualidad, y con una serie de cambios (como la construcción del puente Morelos) entre otros, seguimos leyendo este lugar como punto de transición, entre el recinto portuario y la ciudad, entre la zona sur y norte del puerto.

2) Espacio de Transición

Un espacio de transición es simplemente aquél, por medio del cual se pasa de un espacio a otro. Hablando de un espacio de transición dentro de una ciudad tenemos que éste no siempre relaciona los espacios que conecta, siendo este el caso de la Plaza de la República.

3) Concepto

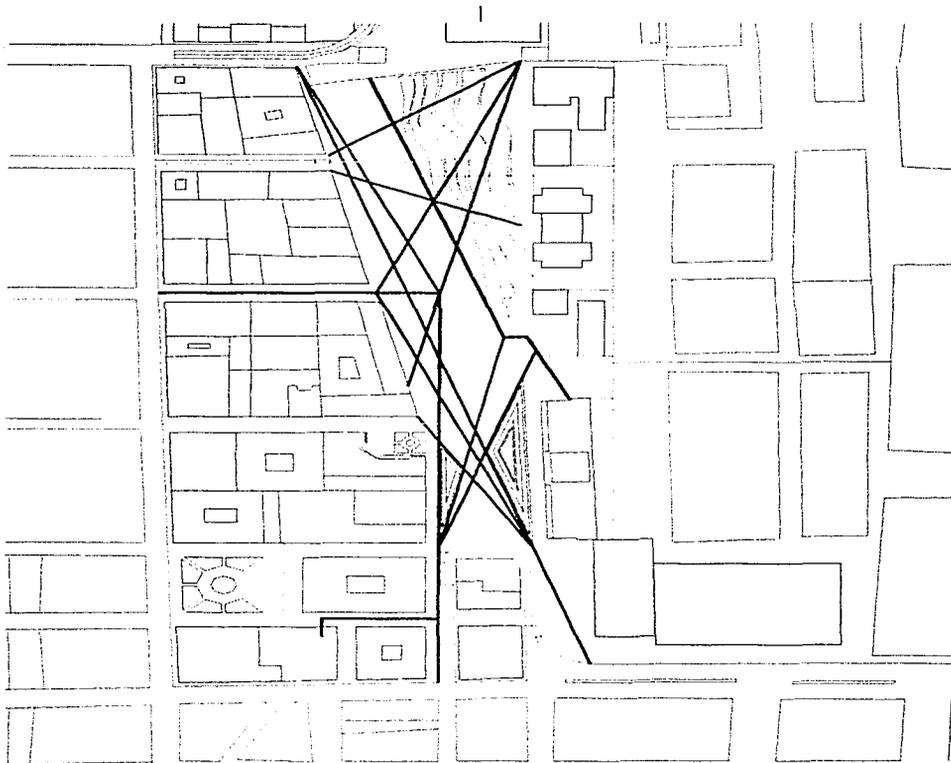
Con el análisis espacial de la plaza y con la explicación de un espacio de transición, podemos entender cuáles han sido los factores que han desvirtuado la naturaleza de este espacio urbano, pues al funcionar como un espacio por medio del cual sólo se pasa de un lugar a otro, ha carecido de identidad y voluntad propia dentro de la ciudad, leyéndose como un espacio sin relación con su entorno.

Sin embargo, podemos lograr que este espacio adquiera presencia e integración, convirtiéndolo en un espacio contenedor, contenedor de actividades, de imágenes y de hechos urbanos. Para lograrlo, lo primero es integrar la plaza a la trama urbana de forma gráfica; tenemos entonces la continuación de las calles perpendiculares a la Av. Independencia, así como de los estacionamientos de los edificios colindantes al recinto portuario, conformándose una primera traza. Continuamos con la prolongación de la Av. Zaragoza y la calle de Emparan, ya que tras el análisis de sitio se llega a la conclusión de la falta de equipamiento destinado a la cultura, así como de la difusión de está en la ciudad, razón por la cual se decide enfatizar este aspecto en la plaza, encontrándonos con que ambas calles cuentan con equipamiento de este tipo, creando así una segunda traza. Y por último, se maneja una tercera traza, la cual consiste en la creación de posibles rutas peatonales que conecten los sectores más importantes de la plaza.

Por otro lado, a fin de preservar parte de la historia a nivel urbano y como elemento representativo de la plaza, se dejará físicamente marcada la línea por donde pasaba la muralla que rodeaba la ciudad, constituyendo una cuarta traza en dónde se unen las anteriores. De esta forma y con el hecho de sentir esa división que marcaba la muralla, en un sentido perceptivo y material, parte de la trama materializa las ondulaciones hechas por el mar al llegar a la playa, cambiando no solo el relieve del suelo, sino también materiales, usos y vegetación. Teniendo el siguiente resultado.

ESPACIO CON
FALLA DE ORIGEN

RESULTADO DE LAS TRAZAS



- CONTINUACIÓN DE CALLES
- UNIÓN DE EQUIPAMIENTO CULTURAL
- POSIBLES CIRCULACIONES PEATONALES
- DELIMITACIÓN DE LA MURALLA

FIGURA 29 Esquema de trazas

MEXICO CON
FALLA DE ORIGEN

4.2 CONCLUSIONES

Después del análisis hecho en este capítulo sobre el papel que juega el espacio en el cual se encuentra la Plaza de la República, se llegó a la conclusión, de que dicho lugar no había podido funcionar debidamente y a que ha servido únicamente como un espacio de transición, siendo así desde los comienzos de Veracruz como Ciudad hasta la actualidad. Teniendo que la única manera de lograr la revitalización de este lugar, es por medio de una integración de la plaza con el resto de la ciudad, al mismo tiempo que se convierte en un espacio contenedor de actividades que fomenten la interacción humana.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

63



CASOS ANÁLOGOS

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CAPITULO 5

En este capítulo se presentan algunos proyectos de intervenciones en el centro histórico de diversas ciudades, los cuales nos sirven como punto de referencia y ejemplo de lo que se puede lograr en dichos lugares.

Intervenir de manera drástica en un centro histórico, no significa desvalorizar o desvirtuar el espacio existente, ni mucho menos olvidar su pasado, sino por el contrario, se busca la evolución y renovación de éste, para solventar las necesidades de la sociedad actual y de esta forma enriquecer el espacio urbano, así como la calidad de vida urbana.

5.1 CASOS ANÁLOGOS

1) PLACE DES TERRAUX

La plaza está situada en el centro histórico de Lyon, en la zona de confluencia de los ríos Rhone y Saone, conformando el mayor espacio público de la ciudad.

Los edificios que la definen se han formado gradualmente, desde el siglo XVII al XIX, y como sustitución de las antiguas fortificaciones que existían en este lugar. En la fachada sur está situado el Palais St-Pierre, enfrente suyo están las edificaciones civiles de la Croix-Roussienne, al este el hotel de la Ville y al oeste el Massif des Terraux que da nombre a la plaza.

Christian Drevet ganó en 1991 el concurso convocado por el ayuntamiento de Lyon para la ordenación de la plaza. El proyecto intenta tocar lo menos posible los elementos existentes en la plaza; en las palabras de Christian Drevet: "*Tout changer sans rien Toucher*" (cambiar todo sin tocar nada).

Lo primero fue desplazar, deslizar suavemente, el conjunto escultórico de la fontana Bartholdi, desde el centro de la plaza hasta la fachada norte y girarla 90 grados hasta enfrentarla al Palais St-Pierre, permitiendo que el galope de sus caballos de piedra tome la mayor dimensión posible. Éste mínimo movimiento obtiene unos resultados sorprendentes, ya que ordena y clarifica el espacio de la plaza y enfatiza súbitamente la fachada del Palais St-Pierre; al mismo tiempo que ésta invade todo el pavimento de la plaza extendiendo la modulación de sus pilares en una trama de 5,90 x 5,90 metros, dibujada con piedras blancas y negras de granito. Con esta operación la plaza se ha convertido ahora en el lugar donde se cruzan, se enfrentan y se oponen las fachadas que la limitan. El hotel de la Ville, representando el poder municipal, se encara a la burguesía simbolizada por el Massif des Terraux y el poder eclesiástico, mientras que el Palais St-Pierre, mira hacia los edificios civiles de la Croix-Roussienne a través de la fuente pagana de Bartholdi.

El siguiente paso en el razonamiento de Christian es sencillo: convertir este espacio de miradas, en el plano que permita la reunificación de todos estos enfrentamientos, el lugar donde se produzca la síntesis cívica que justifica la existencia del espacio público. Para esto utiliza sólo dos materiales: el agua y la luz. El agua en la plaza situada entre dos ríos, el agua resbalando por las piedras y permitiendo reflejos fugaces, el agua evaporizada que indiferencia los límites y confunde los contornos. 69 fuentes integradas en el pavimento forman un bosque de agua con el murmullo de los surtidores, compitiendo con el tráfico urbano y construyendo un lugar para el paseo y la conversación. Y la luz acompañando al agua, subiendo por el surtidor y desapareciendo cuando muere; mezclándose y convirtiéndose también en reflejo sobre el pavimento.

TRIS CON
FALLA DE ORIGEN

El mobiliario que acompaña esta operación también es elemental: en la zona que limita las fuentes y en los cruces de la trama, aparecen como una erupción del pavimento, unos cubos de granito blanco y negro. Bancos mínimos para sentarse en solitario o de dos en dos, pedestales para mirar o como punto de encuentro. No tienen una función definida, igual que el proyecto permiten y dan la oportunidad de que las cosas ocurran.



FIGURA 30 Place des Terraux, centro histórico de Lyon, Francia.

Christian Drevet no reorganiza la plaza, sino que construye una fachada sobre el suelo de la Place Terraux. Una fachada sensible tanto a la luz de día como a la iluminación nocturna de la ciudad.

Una operación que basa su modernidad en la sutilidad y control de los nuevos elementos que actúan sobre la plaza; y en su capacidad de valorar y enfatizar los edificios existentes.

TRABAJOS CON
FALLA DE ORIGEN



FIGURA 31 Vista de la fachada Este, Hotel de la Ville.



FIGURA 32 Detalle de una de las 69 fuentes que conforman el bosque de agua.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

2) PLAZA DE LA REPÚBLICA

El proyecto para la Plaza de la República se inscribe dentro de una intervención global de peatonalización y urbanización para la calle de la República en el centro de Lyon.

El centro de las ciudades con una actividad cada vez más comercial, rechaza la rapidez y los automóviles, a favor de un espacio tranquilo y apto para ser paseado. La ciudad, su centro, busca la calma necesaria para escapar del colapso circulatorio y poder vagar sin rumbo preciso.

Mediante la intervención de urbanización llevada a cabo por Alain Sarfati, arquitecto y urbanista, la calle de la República a pasado de ser una calle ruidosa a un paseo peatonal, que se extiende desde la Ópera a la plaza Bellecourt. El espacio se entiende como un tapiz desenrollado de granito, atento a los peatones, los comerciantes, al cercano río y al cielo.

La plaza del mismo nombre, se encuentra ubicada hacia el extremo sur de la misma calle, entendida sencillamente como un ensanchamiento natural de la misma, como una plataforma de llegada para recoger a los viandantes. La forma como se entrega el pavimento de las calles con el de la plaza, ambos realizados en granito de colores azul y blanco, subraya esta voluntad de punto de llegada a un espacio distinto por sus dimensiones y tratamiento.

Sin embargo, el proyecto fue entendido como algo unitario; unidad de materiales, de colores, de mobiliario urbano; incluso unidad de metáfora evocativa existente detrás de la naturaleza. Se trata de una naturaleza vinculada más al cielo y al mar, que a lo vegetal, presente solo en forma de cortas líneas de árboles.

El espacio central de la plaza esta ocupado por una superficie de agua en movimiento, dos hileras de surtidores paralelas, expulsando agua en forma cruzada, más otra hilera central la definen. A ambos lados se encuentran pequeños bancos, iguales a los colocados a lo largo de la calle de la República, que subrayan el carácter de tránsito que tiene la plaza dado su escaso número. No es un espacio pensado para estar o reunirse, sino que se trata de un lugar de paso, un punto intermedio en el discurrir de la calle; es decir, la plaza es entendida como una ampliación dimensional de la superficie de la calle y también del cielo que se refleja sobre la lámina de agua.

El tránsito rodado no queda excluido completamente del recinto de la plaza, si bien el tratamiento uniforme dado al pavimento en toda la superficie, induce a un cambio en la mancha de circulación. El asfalto de las calles queda interrumpida al llegar a la plaza. Una banda perimetral de granito define la entrada a un espacio donde el coche se siente incómodo, para seguidamente dar paso a una superficie pavimentada en forma de grandes bandas en la dimensión menor de la plaza.

TEJIS CON
FALLA DE ORIGEN

Dado que el pavimento es constante en toda la superficie, son únicamente las hileras de balizas las que definen cuál es la máxima invasión espacial permitida al coche.

La presencia de los coches, algo asumido como inevitable por cualquier urbanita, no perturba la idea de naturaleza con la que se trabaja en la Plaza de la República. Esta se incluye en la ciudad, en el discurrir de los peatones sobre el asfalto, de un modo sutil y evocativo que precisa de cierta atención para ser identificada. No son los árboles ni los elementos vegetales los que la representan, sino que son la superficie de agua, evocando al mar y el cielo, los que intentan remitir el imaginario del paseante al mar, a la espuma de sus olas y al sonido que éstas producen. El mar entendido como cielo, una especie de filtro, de espejo de la ciudad, de su vida, de sus colores y de sus luces.

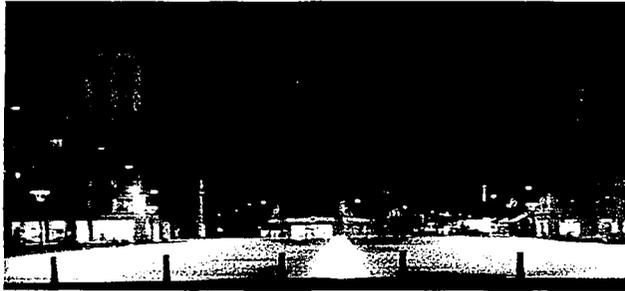


FIGURA 33 Plaza de la República, Lyon francia, vista nocturna.



FIGURA 34 Vista lateral de la plaza.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

3) PLAZA DE LA ESTACIÓN MARUGAME

En Japón la estación de tren es vital para el funcionamiento de la ciudad. Utilizada por millones de viajeros al día, es el eslabón con el resto del país y funciona como un microcosmos de la moderna sociedad japonesa y de sus hábitos de diversión y consumo. La estación es el mayor polo de atracción dentro de la estructura urbana y, a su alrededor se construyen oficinas, mercados, tiendas, museos y hoteles. La plaza de la estación se ha convertido en uno de los centros de la ciudad y es el equivalente moderno del antiguo castillo medieval y de las edificaciones que lo rodeaban.

Una de las condiciones básicas del programa fue resolver el diseño de la plaza como puerta de entrada y elemento representativo de la ciudad de Marugame. El rayado de las aceras señala el espacio reservado a los peatones y define el área de la intervención. El concepto tradicional de plaza se amplía y se extiende con el pavimento, no limitándose a una superficie situada entre edificios o a la definida por una frontera estricta, sino creando sus propios límites al saltar las calles hasta rodear a las obras del Museo Inokuma o el futuro Shopping Center o al atravesar el edificio de la estación para invadir la rotonda de circulación. Así el límite de la plaza se convierte en una línea confusa y contradictoria que lo mismo dibuja las fachadas de los edificios públicos que el borde de las zonas no urbanizadas y encierra con igual indiferencia dentro de su perímetro las aceras de las viviendas próximas o el vestíbulo de la estación.

La plaza se extiende como una mancha de aceite en la superficie sobre la que se desparrama, interrumpiéndose bruscamente allí donde la urbanización del terreno corresponde a otros gestores y no señala ni se tensa frente a ningún incidente o acontecimiento: es el plano neutro y abstracto de la ciudad poscapitalista.

La estrategia del proyecto para manifestarse sobre esta superficie indiferente fue describir irónicamente el enfrentamiento entre las dos culturas que coexisten en Japón, la tradición japonesa entrelazada con la moderna civilización occidental. Es un juego de contrastes y enfrentamientos que sorprenden al viajero que llega a la ciudad y le impiden que deje resbalar su mirada indolentemente sobre el proyecto y olvidarlo. La plaza intenta reivindicar su existencia como espacio urbano en medio de los innumerables estímulos de la ciudad, proponiéndose como una alternativa. El pavimento de la intervención se divide en bandas alternadas enfrentando franjas de losas de piedra blanca, reminiscencia de las usadas en los jardines japoneses, con cintas de asfalto negro, simple extensión del utilizado en las calzadas perimetrales. Los viajeros, al atravesar la plaza, sucesivamente pisan y sienten en sus pies la textura rugosa de las piedras de los antiguos caminos

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

peatonales y la amortiguada superficie de las modernas calles actuales. Este juego de enfrentamientos también se manifiesta en la gran fuente de acero inoxidable situada en la entrada de la estación, que recibe al visitante con unas formas que tanto recuerdan a las simbólicas puertas de los templos Sintoístas torii, colocadas a la entrada de los mismos. Pero, el mayor contraste que la oposición entre tradición y modernidad plantea, se consigue en la línea sinuosa que recorre la plaza en la zona situada delante de la misma estación, y que hay que atravesar al salir: una línea de objetos, aparentemente piedras sin tallar y en estado natural, está colocada siguiendo el borde de la acera y se enrosca en espiral en una de las esquinas. La sorpresa surge cuando descubrimos que estas piedras no son naturales sino que son un artificio, una reproducción fabricada con fibra de vidrio de las rocas originales de los jardines zen japoneses. Las piedras no son aquí un elemento aislado que permite la concentración sino el elemento que permite la visión. Las piedras opacas se convierten en lámparas incandescentes que en la noche iluminan la plaza.

La plaza de Marugame es una paradoja que se recrea con el brutal contraste entre los elementos que se perciben como originarios y característicos de una tradición, y el material con el que están contruidos, propios de otra civilización y técnica. La piedra enfrentada al asfalto, la madera frente al acero inoxidable y la fibra de vidrio sustituyendo a la roca.

Al llegar, después de viajar en un tren-bala a 200 km/hr, el viajero es asaltado por una multitud de letreros luminosos y centelleantes y por el incesante tráfico de la ciudad. Sólo los irónicos contrastes de la plaza son capaces de luchar contra estos reclamos y permitir que el viajero aunque sea sólo por unos instantes, fije la vista y descanse la mirada sobre los restos manipulados de su cultura.



FIGURA 35 Fuente que simboliza las puertas de los templos Sintoístas.

ESTO CON
FALLA DE ORIGEN



FIGURA 36 Plaza de la estación Marugame, vista general.



FIGURA 37 Vista aérea del lugar.

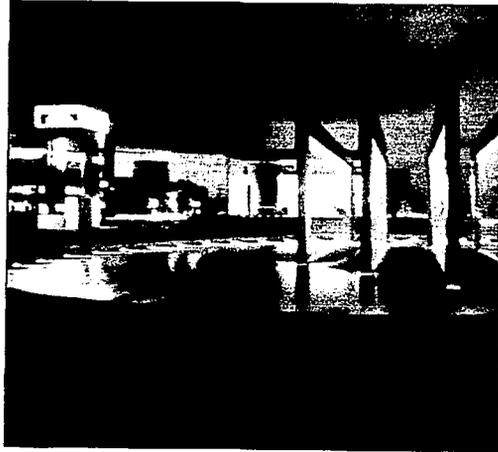


FIGURA 38 Detalle de la fuente.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

4) PLAZA OLE BULLS PALS

Comparada con otras ciudades europeas, Bergen es la segunda ciudad más grande de Noruega, ya que tiene una dimensión modesta y un origen relativamente nuevo. Durante siglos ha sido el puerto más importante del país y del norte de la península Escandinava, conservando un casco histórico que, tras graves incendios, ha perdido casi toda su traza medieval y esta constituido en su mayor parte por edificios de principios de siglo XVIII con estructura de madera.

En 1989 el ayuntamiento de la ciudad decide reestructurar todo el sistema de tráfico liberando el casco histórico y potenciando el transporte público. Tras una rápida peatonalización de la zona antigua, la red de espacios públicos requería una total renovación para adecuarla a las nuevas exigencias. En 1990 se convoca un concurso de ideas a nivel nacional para aportar soluciones a los 14 espacios urbanos, entre plazas y calles, resultando ganador el Grupo Cubus. El rediseño de los espacios requería un acercamiento de grupo, donde los artistas jugaban un papel importante junto a paisajistas, urbanistas, arquitectos e ingenieros. Los proyectos se han elaborado desde la inserción urbana hasta los más pequeños detalles, tales como diseño de pavimentos y mosaicos, donde los artistas no se han contentado con crear sus esculturas, sino que han intervenido en la elaboración de objetos integrados en el conjunto.

Dentro de los proyectos llevados a cabo hasta ahora, la plaza Ole Bulls Pals, con 4,000 m², forma parte de una red de espacios públicos conectados desde la Torgalmenningen al Byparken con un total de 1,200 m². Originalmente pertenecía al parque romántico dedicado al famoso violinista Ole Bulls, nacido en Bergen, colindante a la Torgalmenningen, la plaza más grande de la ciudad en la intersección de los dos ejes principales del casco histórico.

La solución está basada en un concepto escultórico de Asbjon Andresen, que fue llamado a emplazar una escultura en el centro. El artista quería utilizar una piedra azul para su escultura: "la losa azul", más concretamente granito azul de Brasil, considerado por muchos la piedra más cara del mundo. Una gran losa inclinada de hormigón armado de 3 toneladas de peso, a placado con piezas de 5 cm de espesor, se ha convertido en el signo emblemático de la plaza, emplazado en una zona rectangular reservada a instalaciones escultóricas. Sobre un granito local de las recién estrenadas canteras de Sima, pequeñas operaciones en el despiece hacen que una tapadera salte y muestre un pequeño estanque, en este punto el pavimento se rebaja para que surja el agua y pareciera que la tapa esta flotando. Con este mínimo movimiento se crea un perfecto lugar de reposo, encuentros y juegos, y en donde con un buen tiempo puede uno refrescarse.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

El resto de la plaza tiene como objetivo principal crear un espacio abierto con pocos puntos focales, un lugar de encuentro en medio de hoteles, restaurantes, comercios y teatros, imposible antes de la supresión del tráfico rodado. Alrededor de la plataforma escultórica, un cuadrado que toma la dirección de la escultura "la losa azul", combina granito rosa de Sima y gneis de Askoy en un mosaico de 4.000 piezas en 45 formatos diferentes, con seis acabados organizados en módulos de 81 piezas. A pesar de utilizar solo dos tipos de piedra, los distintos acabados, las vetas y colores del gneis, constituyen una complejidad de superficies que radica en el efectivo contraste con los grises edificios que bordean la plaza. El resto del pavimento en bandas uniformes de gneis es lo suficientemente flexible como para incorporar otros elementos urbanos y resolver encuentros particulares con lo existente, como un parterre bajo un árbol existente o una alfombra de gneis rojo bajo la marquesina de ingreso al hotel Norge. El veteado de la piedra, sus diferentes tonalidades, las hojas que caen de los árboles, la lluvia capaz de hacerlo desaparecer... no ha sido necesario hacer nada más.



FIGURA 39 "la losa azul", signo emblemático de la plaza.

TRABAJA CON
FALLA DE ORIGEN



FIGURA 40 Plaza Ole Bulls Pals, vista aérea del lugar.

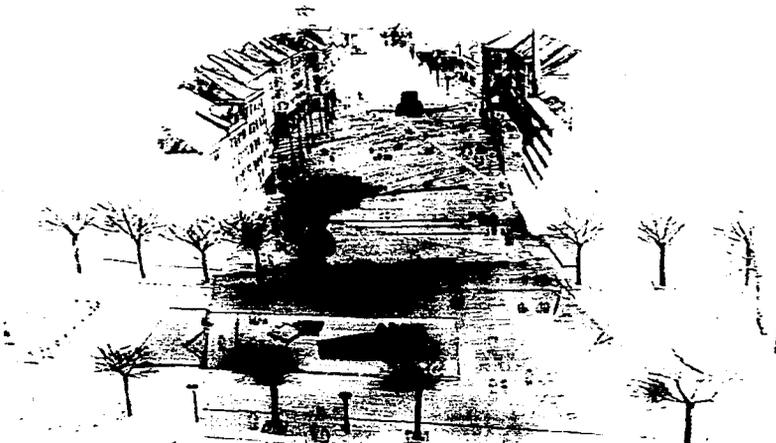


FIGURA 41 Perspectiva de la plaza.

TRIE CON
FALLA DE ORIGEN

5.2 CONCLUSIONES

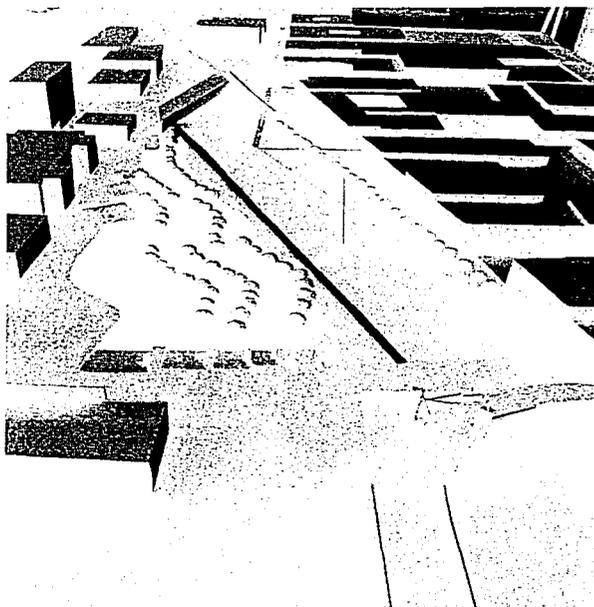
De lo que podemos aprender de estas intervenciones es, en primer término, que los espacios de mayor trascendencia en las ciudades, como los centros históricos, deben dejarse al servicio del peatón, ya que sólo de esta manera se logra la revitalización de estos; al ser vividos y aprovechados por la sociedad.

Otra cuestión a tomar en cuenta, es el incluir elementos que contengan un simbolismo que identifique a las personas con su ciudad, fomentando así un sentido de ciudadanía.

Y por último, implementar en el espacio objetos sin un uso determinado; ya que con este tipo de medidas lo que se logra, es que el peatón pueda usar este mobiliario de acuerdo a como lo necesite, permitiendo de esta forma que las cosas ocurran dentro del espacio urbano.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

77



ANTEPROYECTO

TEJIS CON
FALLA DE ORIGEN

CAPITULO 6

En este capítulo se expone el trabajo de anteproyecto; comenzando con las medidas tomadas para lograr la integración de la plaza con la traza urbana, esto se llevará a cabo mediante estrategias que alivien el problema de tráfico en la zona. Seguido de esto tenemos lo que se hará con los elementos existentes en la plaza (vegetación, mobiliario y monumentos). Para finalmente comenzar con el diseño de la plaza: se presenta una tentativa de programa arquitectónico, así como diversos diagramas de estudio para poder llegar a la mejor propuesta que responda a las necesidades del lugar y de la sociedad. Posteriormente se presentará una memoria descriptiva del proyecto, así como planos, fotos y perspectivas del mismo.

IMPRESO CON
FALLA DE ORIGEN

6.1 ESTRATEGIAS DE CIRCULACIÓN VEHICULAR

Las estrategias tomadas para calmar el tráfico vehicular en la zona son las siguientes:

Conectar la calle Allende sur con la calle Allende norte por medio de un puente de 8 carriles, cuatro de cada lado. Allende es una calle bastante amplia y sin transitar en la zona norte, por lo que bien podría cumplir con este uso. Con esta medida, puede entonces deshabilitarse el puente Morelos para desviarlo hacia la calle de Montesinos. En cuanto a rutas de transporte colectivo se refiere, lo ideal sería cerrar la zona más antigua del centro histórico a este tráfico, pero para no ir tan lejos, se propone desviar las rutas a dos cuadras de la plaza. Con la oferta del puente en Allende, la mayoría de las rutas que cruzan al norte de la ciudad pueden tomar este rumbo, aliviando así el 50% del tráfico en esta zona. Utilizando el puente Morelos solo en dirección de norte a sur. Esto porque si se da al puente ambas direcciones, los autobuses tomarían calles como Independencia y Esteban Morales para cruzar, y lo que no queremos es dar motivos para congestionar de nuevo esta zona. (ver plano B-1)

En cuestiones del automóvil privado se toman casi las mismas medidas, sacar la mayoría de los flujos que cruzan al norte de la ciudad por medio del puente en Allende, crear un paso a desnivel en la calle de Montesinos para los autos que se dirigen al puerto. Solo que en este caso, el puente Morelos se utiliza en ambas direcciones, tomando la calle de Independencia como vía primaria y para cruzar el puente, saliendo por 5 de Mayo o Montesinos en dirección contraria. Con estas medidas podemos cerrar la plaza al tráfico vehicular, así como las calles de Emparán y Benito Juárez; uniendo el corredor turístico de Insurgentes Veracruzanos con la Plaza de la República y el Zócalo, creando un circuito peatonal en toda la zona e integrando la plaza al contexto. (ver plano B-2)

Pero además propongo dos estacionamientos subterráneos, uno para la zona sur y otro para la zona norte de la plaza, con capacidad para 500 coches. Para el estacionamiento sur se toma la calle de Insurgentes Veracruzanos dando vuelta en Landero y Coss para entrar y saliendo por la Calle de Zaragoza; para el estacionamiento norte se toma la Av. Independencia, dando vuelta en Montesinos para entrar, y saliendo por la calle de Constitución. Podemos pensar entonces que Independencia quedaría estaría más congestionada, ya que por ella se toma para cruzar el puente y se tiene acceso al estacionamiento norte; pues si con las ofertas de estacionamiento quedara prohibido el estacionarse sobre esta Avenida, tendríamos la calle despejada para el automóvil privado. (ver plano B-3)

TRAFICO CON
FALLA DE ORIGEN

ESTA TRAFICO NO SALI
DE LA PLAZA DE TEC.

CIRCULACIONES PROPUESTA RUTAS DE AUTOBUS

RUTAS

1. HIDALGO - B. DEL RIO - VIA MUERTA - BOTICARIA - M. MERCANTE
2. INF. LAS VEGAS - D. MIRON - XICOTENCATL - MONTESINOS
3. GRACIANO S. - BOTICARIA - D. MIRON - MONTESINOS
4. U.H. VOLCANES - ALCOCER - XALAPA - 20 NOVIEMBRE - P. REPUBLICA
5. EIDO PALMITAS - C. BOTICARIA - D. MIRON - MONTESINOS
6. EIDO PALMITAS - BOTICARIA - P. AMERICAS - MONTESINOS
7. MIGUEL A. DE QUEVEDO - M. MOLINA - M. MERCANTE
8. COL. VERGEL - YAREZ - M. A. DE QUEVEDO - M. MERCANTE
9. CALLE 4 - L. VELARDE - URBINA - M. MERCANTE
10. L. PASQUEL - F. VELAZQUEZ - M. A. DE QUEVEDO - P. ZAMORA
11. BAJADAS - ALCOCER - XALAPA - D. MIRON - MONTESINOS
12. COL. SERDAN - U. H. COYOL - NEZAHUALCOYOTL - M. MERCANTE
13. MOISES SAENZ - 20 DE NOVIEMBRE - RAYON - MONTESINOS
14. MOISES SAENZ - FRAMBOYANES - 20 DE NOVIEMBRE - M. MERCANTE
15. AMALIA REYES - B. A. CAMACHO - XICOTENCATL - MONTESINOS
16. VIA MUERTA - ESPAÑA - D. MIRON - J. SOTO - MONTESINOS
17. COL. RENACIMIENTO - C. FED. - CUAUHTEMOC - M. MERCANTE
18. PENSADOR MEX. - CUAUHTEMOC - PCC. CANAL - M. MERCANTE
19. OLINTH 9 - CUAUHTEMOC - JUAN SOTO - M. MERCANTE
20. H. RODRIGUEZ - CUAUHTEMOC - JUAN SOTO - MONTESINOS
21. R. LOPEZ RUIZ - B. AVILA CAMACHO - MONTESINOS
22. FRAMBOYANES - B. AVILA CAMACHO - MONTESINOS
23. MACEDONIO MORALES - 20 DE NOVIEMBRE - MONTESINOS
24. COL. URIBE - CUAUHTEMOC - J. SOTO - MONTESINOS

25. C. NUEVA Y PROGRESO - C. OLMECA - M. ALEMÁN - MONTESINOS
26. INF. LAS VEGAS - MAJERO - D. MIRON - MONTESINOS
27. HORTENSIAS - ARISTA - M. MERCANTE
28. HORTENSIAS - E. MORALES - M. MERCANTE
29. HORTENSIAS - ARISTA - J. SOTO - M. MERCANTE
30. JUAREZ Y AZALIAS - ARISTA - CIRCUNVALACION - M. MERCANTE
31. B. MORALES - CALLE 12 - CORTES - J. SOTO - M. MERCANTE
32. SANCHEZ TAGLE - P. JARDIN - J. SOTO - M. MERCANTE
33. EL COYOL - CALLE 12 - CORTES - M. MERCANTE
34. EL COYOL - CONSTITUYENTES - M. ALEMÁN - M. MERCANTE
35. LAS BAJADAS - ALCOCER - M. ALEMÁN - M. MERCANTE
36. EJE I PONIENTE - CONSTITUYENTES - M. A. DE QUEVEDO - MONTESINOS
37. EJE I PONIENTE - ALCOCER - XALAPA - M. MERCANTE
38. RFR I PONIENTE - S. BOLIVAR - D. MIRON - M. MERCANTE
39. COL. SERDAN - EL COYOL - CALLE 3 - M. ALEMÁN - MONTESINOS
40. MOISES SAENZ - FRAMBOYANES - M. ALEMÁN - MONTESINOS
41. COL. ASTILLEROS - CARR. FED. - CUAUHTEMOC - MONTESINOS
42. DOS BAHIAS - CARR. FED. - CUAUHTEMOC - M. MERCANTE
43. BARRITO MEXICANO - D. MIRON - M. ALEMÁN - MONTESINOS
44. SUGASTI - M. ALEMÁN - JUAN SOTO - MONTESINOS
45. PREDIO LA POCHOTA - ALCOCER - MIGUEL ALEMÁN - HIDALGO

46. L. PASQUEL - F. VELAZQUEZ - M. A. DE QUEVEDO - P. ZAMORA
47. U. GALVAN - MATAMOROS - M. A. DE QUEVEDO - P. ZAMORA
48. E. V. TARIMOYA - VIADUCTO - MONTESINOS - P. ZAMORA
49. CORDI. LIPEZ - CAR. VER. - VIADUCTO - P. ZAMORA
50. R. TARIMOYA - M. A. DE QUEVEDO - VIADUCTO - P. ZAMORA
51. RIVER DE LIZAN Y GUZMAN - M. A. DE QUEVEDO - P. ZAMORA
52. PROLO. OPALO - M. A. DE QUEVEDO - ZARAGOZA - P. ZAMORA
53. V. LOMBARDO - MATAMOROS - M. A. DE QUEVEDO - VIADUCTO - P. ZAMORA
54. DONARDO PASQUEL - F. VELAZQUEZ - VIADUCTO - P. ZAMORA
55. COL. LOMBARDISTA - F. VELAZQUEZ - VIADUCTO - M. MERCANTE
56. SAN JUAN DE ULUA - VIADUCTO - P. ZAMORA

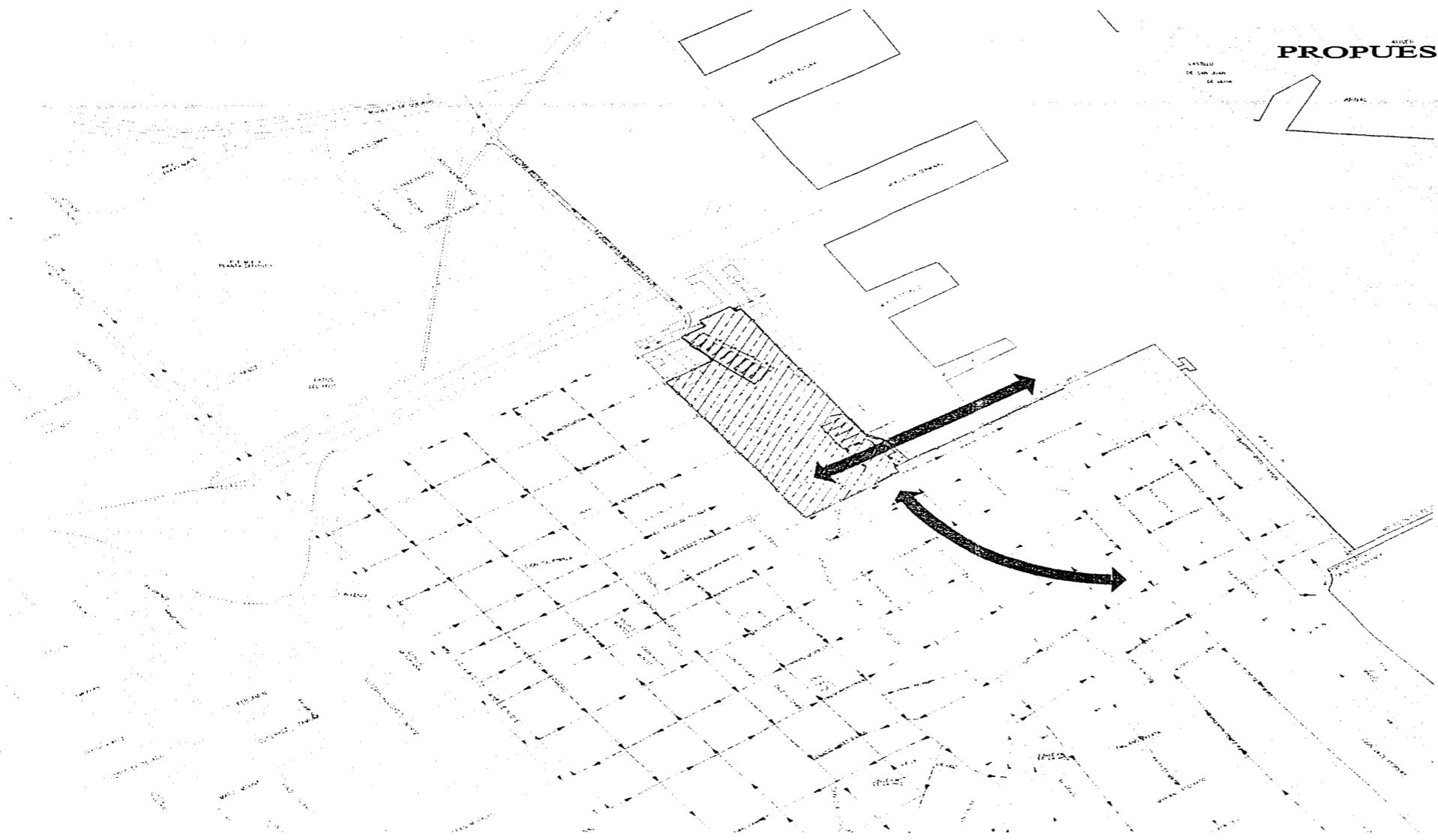
PLANO B-1

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CIRCULACIONES PROPUESTA AUTOMOVIL Y PEATÓN

SIMBOLOGÍA

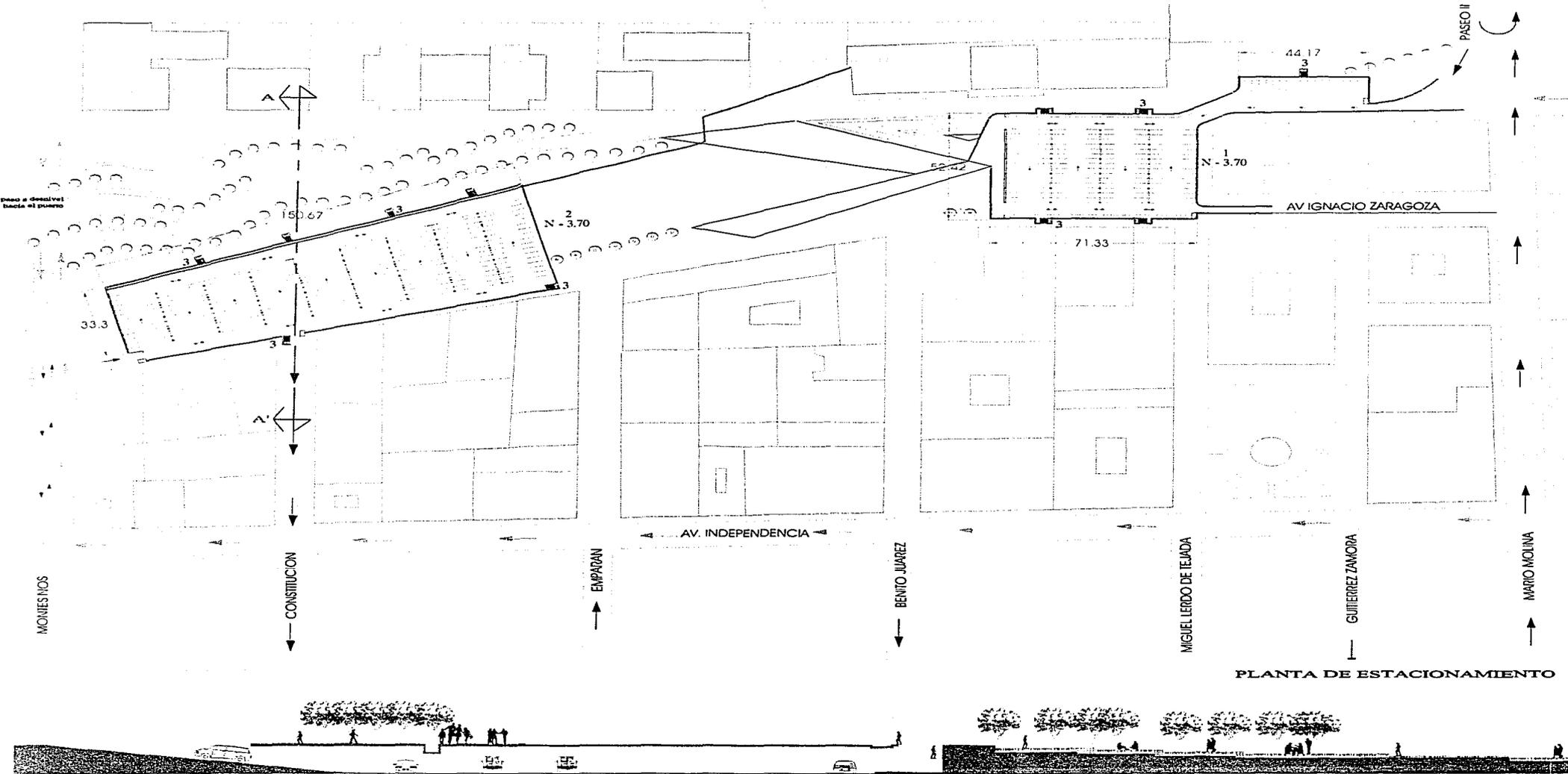
-  VIALIDAD PRIMARIA
-  VIALIDAD SECUNDARIA
-  FLUJO PEATONAL
-  MOVIMIENTOS TURÍSTICOS
-  CORREDOR TURÍSTICO



MESIC CON
FALLA DE ORIGEN

PLANO B-2

PROPUESTA DE ESTACIONAMIENTO



NOTAS

- 1. ESTACIONAMIENTO SUR
- 2. ESTACIONAMIENTO NORTE
- 3. SALIDAS Y ENTRADAS PEATONALES A ESTACIONAMIENTO

ESPECIFICACIONES

- 1. Losa reticular de 0.25 cms. de ancho
- 2. Pendiente en rampa de estacionamiento del 13%
- 3. Altura mínima de 3.21 m
- 4. Columnas de 0.40 cm. de espesor a cada 6 m.

PLANTA DE ESTACIONAMIENTO

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

PLANO B-3

CORTE A-A'

6.2 ELEMENTOS EXISTENTES EN LA PLAZA

Una vez recuperada la plaza para el peatón, el siguiente paso es ver lo que se hará con la vegetación y el mobiliario existente en el lugar, proponiendo para ello lo siguiente:

Debido a que para el rediseño de la plaza se requieren árboles que respondan a condiciones de ornamentación al mismo tiempo que ofrezcan sombra, que necesiten de poco mantenimiento, pero sobre todo, que por su configuración sirvan para alineaciones; y siendo que los existentes no responden en gran parte a estas necesidades, lo que se hará con la vegetación actual es que se buscará su reubicación en distintos puntos de la ciudad, ya sea en camellones o parques. Por otro lado, con el mobiliario que se encuentre en malas condiciones, se desechará y/o reutilizará el material, y el que todavía funcione, al igual que la vegetación, se buscará su reubicación.

Y finalmente con las Placas conmemorativas y monumentos las medidas serán:

1. La placa conmemorativa de la llegada de inmigrantes italianos, el Monumento Benito Juárez y la Placa del homenaje al trabajador portuario, se reubicarán dentro de la plaza. (ver plano B-5)
2. Placa del paso de la muralla, debido a que dentro del diseño de la plaza se toma en cuenta el trazo de la muralla en dimensiones reales, esta placa queda eliminada.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

6.3 PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

Como se había hecho ya referencia en el cuarto capítulo, la plaza enfatizará el aspecto cultural, debido a la falta de equipamiento de este tipo en la ciudad de Veracruz. Por lo que tomando esto en consideración, se desarrolló el siguiente programa arquitectónico:

Áreas Exteriores

Servicios

Acceso Principal (Espacio Escultórico)

Jardines

Estacionamiento público

Acceso y salida de personas

Comercial

Área para venta de artesanías (semanal)

Cultura

Auditorio

Espacio de Lectura (parque)

Áreas de exposiciones temporales

Entretención

Mesas para dominó y ajedrez

Juegos infantiles

Social

Plaza

Explanada (plaza principal)

Áreas Interiores

Museo de arte Contemporáneo

Estacionamiento

Acceso

Vestíbulo e Informes

Cubículo de información turística

Sanitarios para mujeres y hombres

Librería y tienda del museo

Sala de exposiciones

Galería

Bodega general

Patio de Maniobras con andén de carga y descarga

Restaurantes y Cafés

Acceso y vestíbulo

Sanitarios para mujeres y hombres

Área de mesas

Área de música

Bar

Cocina

Acceso de servicio

Patio de Maniobras con andén de carga y descarga

TECIS CON
FALLA DE ORIGEN

6.4 DIAGRAMA DE FUNCIONAMIENTO

Debido a la magnitud que conlleva un proyecto a nivel urbano, se hace referencia únicamente de un diagrama de funcionamiento general del proyecto.



FIGURA 42 Diagrama general de funcionamiento.

6.5 ZONIFICACION

Por ser un proyecto que albergará varias actividades, se consideran las siguientes áreas:

1. Vialidad de acceso y distribución
2. Conexión entre diferentes actividades (andadores, pasillos, circulaciones, etc.)

Espacios Interiores

3. Museo de Arte Contemporáneo
 - Modulo de Información turística
 - Restaurantes y cafés

Espacios Exteriores

4. Áreas de servicio común
5. Áreas de cultura
6. Áreas de entretenimiento
7. Lugares para exhibición y venta de artesanías (comercio)

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

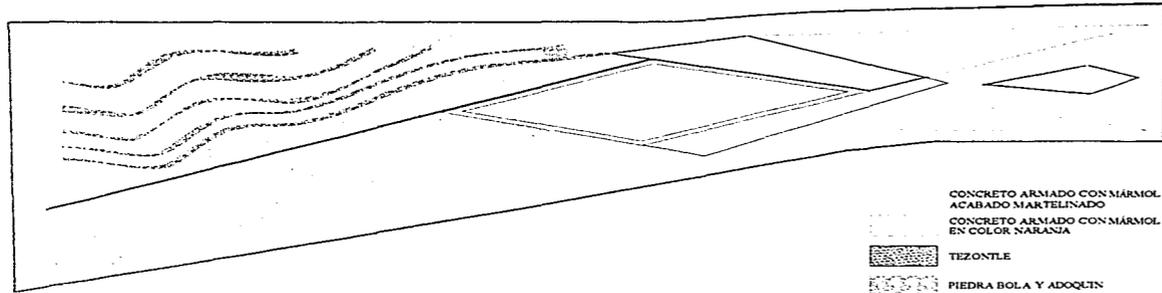
6.6 ANTEPROYECTO MEMORIA DESCRIPTIVA

Comenzando la descripción de sur a norte. Viniendo por la calle de Landero y Coss nos encontramos en la parte inicial de la plaza; basada en las trazas hechas por las circulaciones peatonales, una línea de árboles que une un extremo y otro de la misma, funcionando como referencia para indicar la continuidad de este recorrido; lo siguiente es un espacio escultórico que hace de acceso principal, presentando una canaleta que da la forma de diamante por donde sale agua en forma de bruma, representando uno de los cuatro elementos que se hacen presentes en la Ciudad de Veracruz: el viento. Después nos encontramos en ambos lados de la plaza con áreas verdes, espacios que sirven para el descanso, contando en el centro de cada uno de ellos con unas fuentes que recrean el segundo elemento: el agua. Lo siguiente es el Museo de Arte Contemporáneo unido en el extremo inicial con la estructura destinada a la venta de artesanías, formando esta conexión una entrada. Esta unión se hace presente por dos motivos; la primera, aludiendo a lo que una vez significó Veracruz, la puerta de entrada a un nuevo mundo, al mismo tiempo que nos recuerda que fue precisamente por esa puerta, por donde entro la cultura del viejo mundo a conquistar las nuevas tierras; así la intervención entre el museo y la estructura se hace de una forma drástica, representando ese choque de dos culturas. Seguido de esto, al introducimos por esta puerta se encuentra una plaza central que sirve como espacio intermedio entre el museo y las artesanías, relacionando uno y otro; que por su ubicación estratégica no solo en cuestiones de color, pues presenta un tono bermellón, sino también por su función, alude una vez más a uno de los cuatro elementos, el fuego. Continuando, encontramos el parque con espacios para la lectura, juegos de mesa y recreación, este representa por medio de sus curvas dispuestas en forma de olas, el mar llegando a la tierra, constituyendo el Veracruz del siglo XVII. Ligado a este parque se encuentra la explanada que se convierte en el espacio más importante de la Plaza, al contener un hueco a lo largo de esta, que es donde pasaba anteriormente la muralla. Así mismo a lo largo de ambos espacios, se encuentran una hilera de pequeños cubos de madera, que sirven para el uso que el peatón quiera ofrecerles, ya sea como mesa o asiento, estos cubos son de madera como una remembranza a los barcos que llegaban al puerto y de los cuales en su mayoría, sirvieron para construir lo que alguna vez se le conoció como el "Veracruz de tablas". Así encontramos en los elementos que constituyen la Plaza, las muchas razones para recordar la importancia del Puerto de Veracruz. Teniendo que la línea que representa la muralla, se vuelve en una línea de luz que ilumina este gran espacio por la noche. Así, la metáfora urbana es, la tierra, una ciudad... el mar... divididos por una muralla.

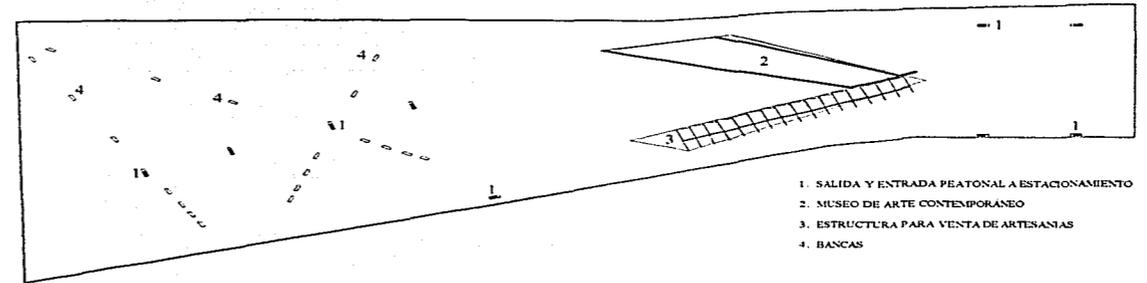
TRABAJE CON
FALLA DE ORIGEN

COMPOSICIÓN DE LA PLAZA

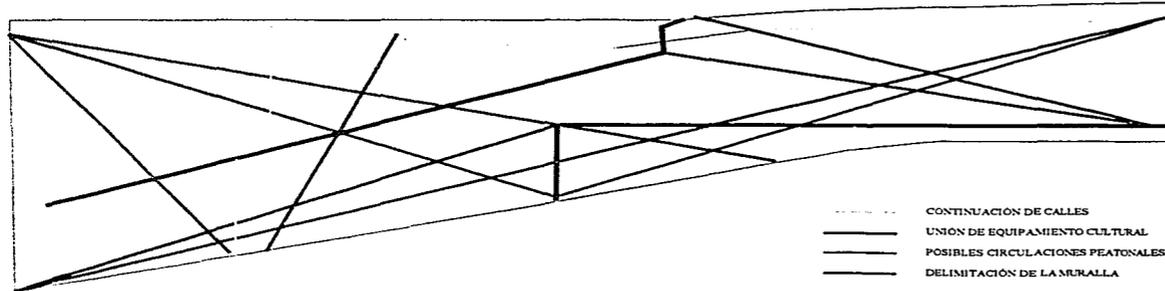
PAVIMENTACIÓN



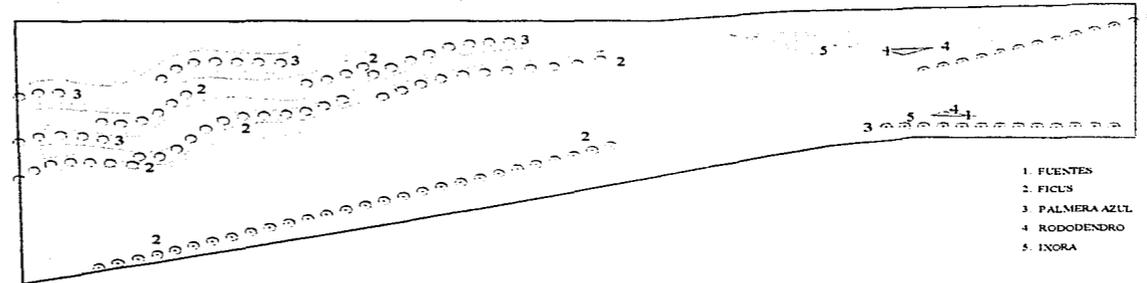
EQUIPAMIENTO



TRAZAS



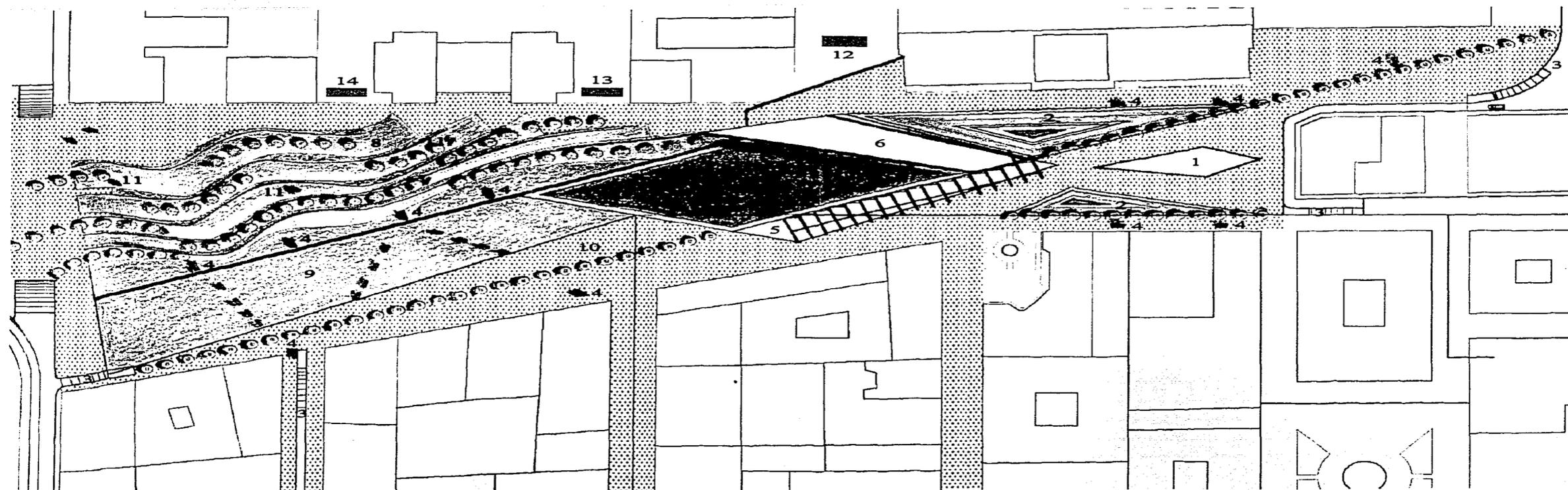
VEGETACIÓN



TRAZAS CON FALLA DE ORIGEN

PLANO B-4

PLAN MAESTRO DE LA PLAZA



NOTAS

- | | | |
|--|---|---|
| 1. ESPACIO ESCULTÓRICO | 7. PLAZA PRINCIPAL | 12. MONUMENTO A BENITO JUÁREZ |
| 2. ÁREAS VERDES | 8. PARQUE
(ÁREA DE LECTURA Y RECREACIÓN) | 13. PLACA CONMEMORATIVA DE LA
LLEGADA DE LOS INMIGRANTES ITALIANOS |
| 3. SALIDAS Y ENTRADAS DE ESTACIONAMIENTO | 9. EXPLANADA | 14. PLACA DEL HOMENAJE
AL TRABAJADOR PORTUARIO |
| 4. ACCESO Y SALIDA PEATONALES
PARA ESTACIONAMIENTO | 10. ÁREA DE EXPOSICIONES TEMPORALES | |
| 5. ÁREA PARA ARTESANÍAS O VENTAS TEMPORALES | 11. BANCAS | |
| 6. MUSEO DE ARTE CONTEMPORÁNEO
(CON LIBRERÍA Y CAFÉS) | | |

TECIS CON
FALLA DE ORIGEN

PLANO B-5

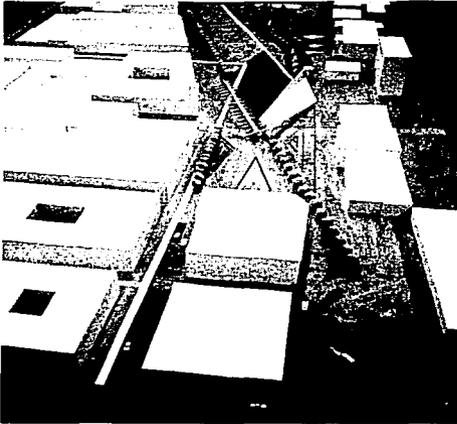
**ANTEPROYECTO
MAQUETA**

FIGURA 43 Vista general del proyecto.

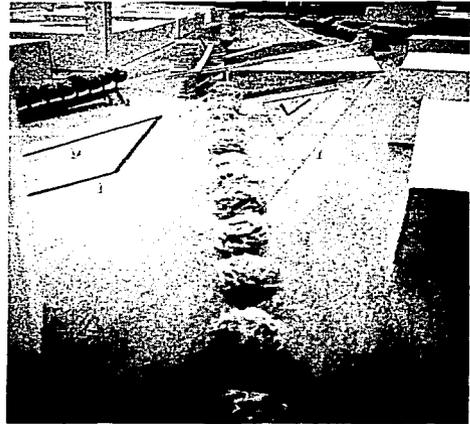


FIGURA 44 Espacio escultórico.

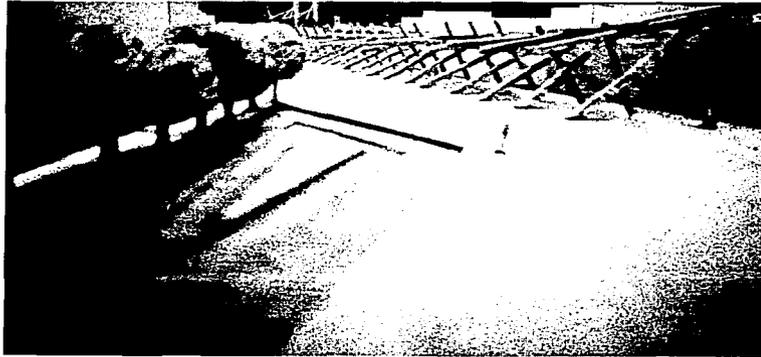


FIGURA 45 Vista desde la calle Zaragoza con parte de la estructura de artesanas.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ANTEPROYECTO MAQUETA



FIGURA 46 Entrada a uno de los estacionamientos.

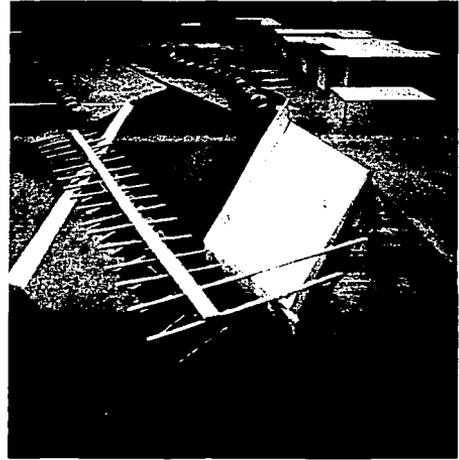


FIGURA 47 Estructura y museo.



FIGURA 48 Detalle de los desniveles del parque que simboliza el mar.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

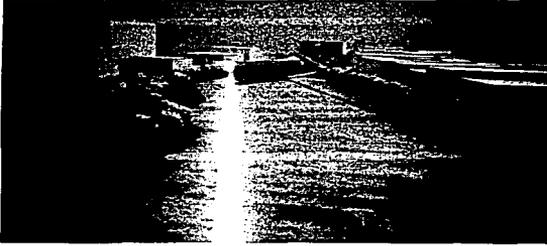
**ANTEPROYECTO
MAQUETA**

FIGURA 49 Paso de la muralla, iluminada por la noche.



FIGURA 50 Reflejo de la iluminación en el museo.



FIGURA 51 Parte del parque junto a la muralla.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

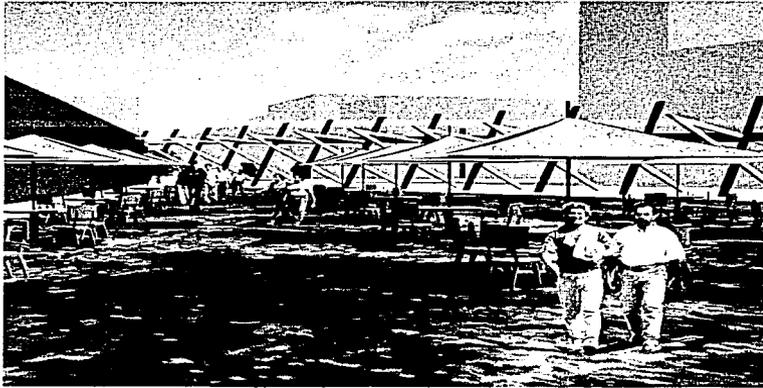
**ANTEPROYECTO
PERSPECTIVAS**

FIGURA 52 Vista del centro de la plaza.

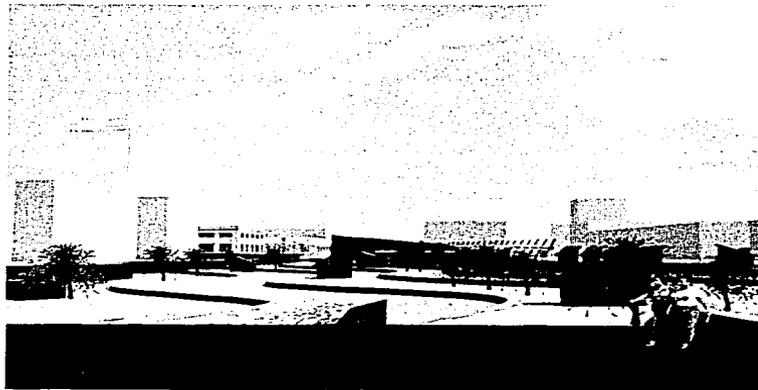


FIGURA 53 Vista de la plaza desde la calle de Montesinos.

TRIS CON
FALLA DE ORIGEN

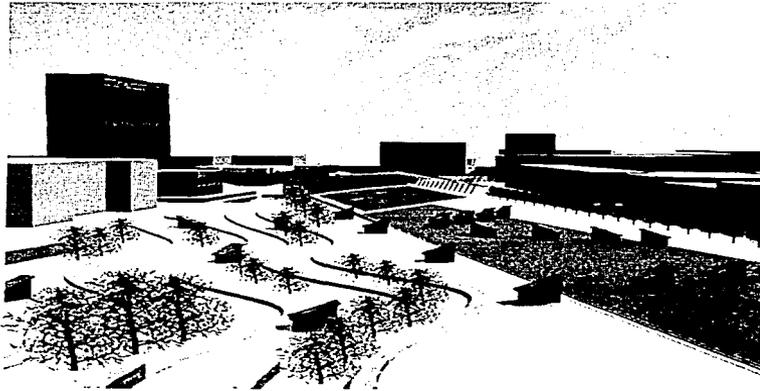
**ANTEPROYECTO
PERSPECTIVAS**

FIGURA 54 Vista general de la plaza desde la calle Montesinos.

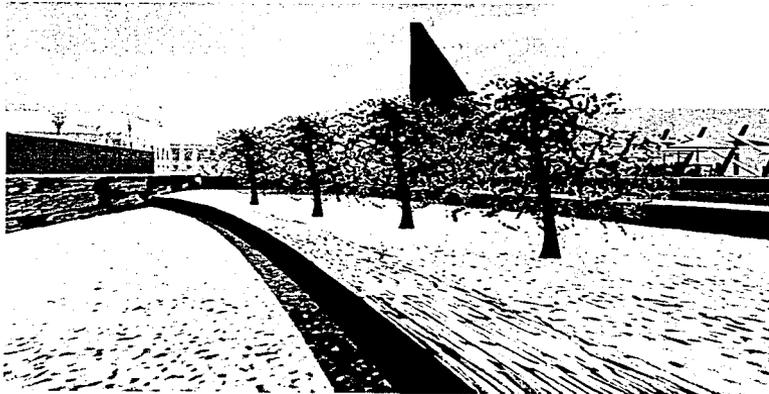


FIGURA 55 Detalle de uno de los desniveles del parque.

TRABAJA CON
FALLA DE ORIGEN

6.7 PROPUESTA DE MATERIALES Y VEGETACIÓN

Por tratarse de un espacio exterior expuesto a los cambios climáticos y sobre todo por cuestiones de seguridad, lo que se propone en el piso general de la plaza son módulos de 90 x 90 cm. de concreto con mármol como agregado, acabado martelinado; en la plaza central se propone también un cuadrulado de concreto en color; y en el área que representa la tierra se propone Tezontle. Con respecto a la materia vegetal; tenemos la siguiente propuesta:

Especie	Uso propuesto
Ficus (Ficus benjamina)	En la traza principal, para dar continuidad al espacio y unir un extremo y otro de la plaza. Así mismo se usará para dar sombra.
Palmera Azul (Brahea armata)	En ciertos puntos de la plaza, en forma de alineaciones y como ornamento.
Ixora (Ixora híbrida)	Como borde en circulaciones para separar y aislar ciertas zonas.
Rododendro (R. auriculatum)	Alrededor de las fuentes. Se usará para ornamentación.
Pasto en rollo (Pennisetum clandestinum)	En zonas de estar como crubresuelo. (ver plano B-6)

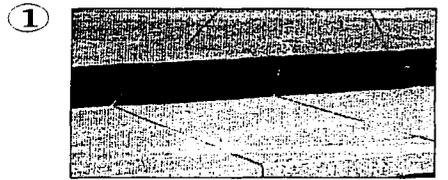
6.8 ASPECTOS LEGALES Y NORMATIVOS DE CONSTRUCCIÓN

De acuerdo con el reglamento de construcción en el artículo 195, las dimensiones mínimas para el cajón de estacionamiento son de 2.25 x 5.50 m., teniendo para este proyecto cajones de 2.40 x 5.00 metros. Por lo demás estipulado en los artículos 191 al 197 referente también a los estacionamientos, el proyecto cumple con todos los requerimientos.

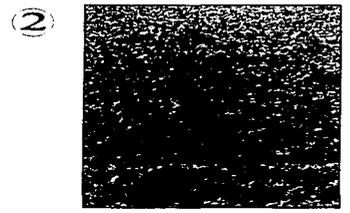
HECHO CON
FALLA DE ORIGEN

PAVIMENTO Y VEGETACIÓN

PISOS



1. PISO GENERAL DE LA PLAZA
1. CONCRETO ARMADO CON MÁRMOL COMO ACRIGADO
EN BLOQUES DE 90 X 90, ACABADO MARTILINADO



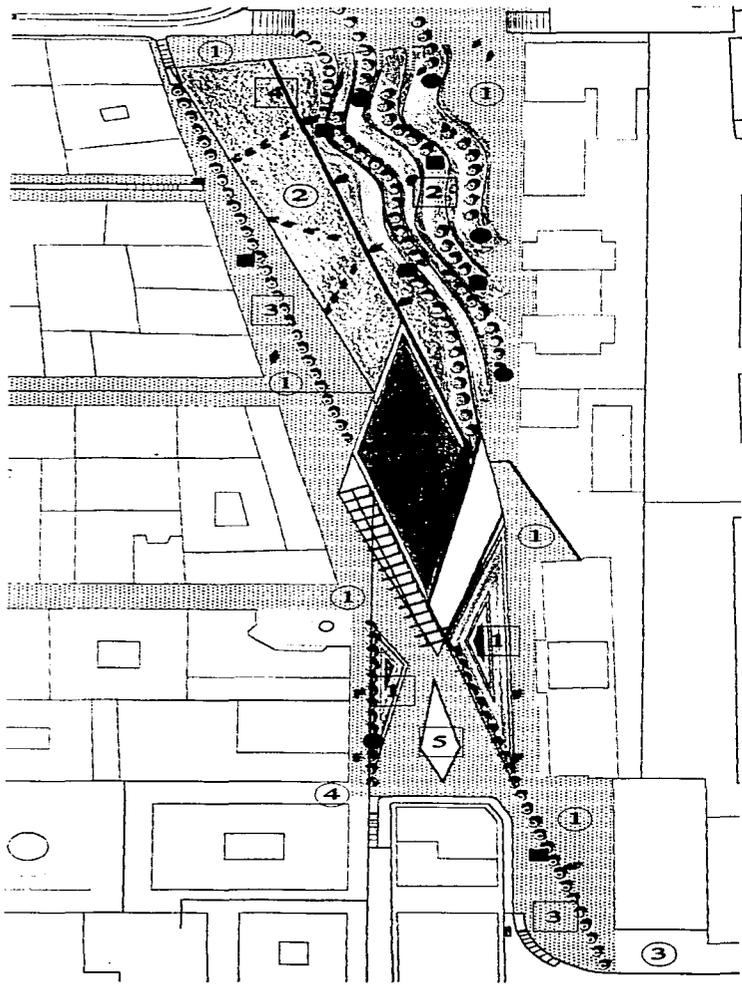
2. MATERIAL PARA LA EXPLANADA
2. TRIZONTLE



3. SE CONSERVA EL PISO EXISTENTE



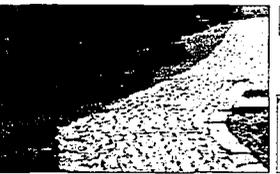
4. SE CONSERVA EL PISO EXISTENTE



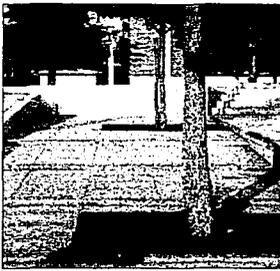
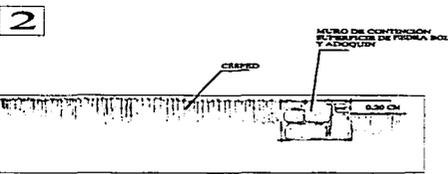
VEGETACIÓN Y DETALLES



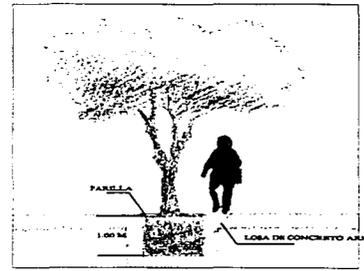
1. DETALLE DEL JARDÍN
1. TIERRA COMPACTADA Y CÉSPED



2. DETALLE DE LOS DESNIVELES DEL PARQUE
2. PIEDRA Y ADOQUIN



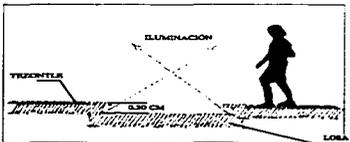
3. DETALLE DEL EMPARILLADO EN ÁRBOLES



FICUS BENJAMINA



PALMA AZUL

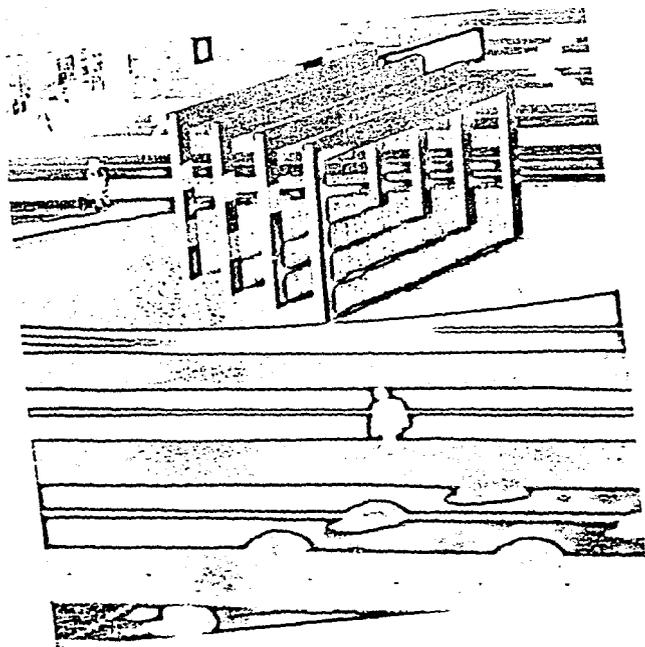


4. DETALLE DEL TRAZO DE LA MURALLA



5. DETALLE DEL ESPACIO ESCULTÓRICO

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



LO ADMINISTRATIVO Y CONSTRUCTIVO

TRINIDAD
PALLA

CAPITULO 7

7.1 COSTOS

La tentativa del costo por m2 para este proyecto es la siguiente:

	M2	precio por m2	
Museo	1,342.54 m2		
Estacionamiento	11,049.18 m2		
Total Áreas interiores	12,391.72 m2	\$3,300.00	\$ 40,892,676.00
Áreas exteriores	30,074.22 m2	\$1,320.00	\$ 39,697,970.40
Costo total			\$ 80,590,646.40

7.2 TIEMPO DE EJECUCIÓN DE OBRA

Debido a la magnitud de este proyecto, ya que conlleva trabajos de ingeniería, modificaciones en la traza urbana, excavaciones y permisos a nivel municipal, se requieren estudios más profundos (no requeridos en los alcances de este proyecto) para poder definir un tiempo de obra. Sin embargo, se tomó en consideración el tiempo de ejecución en los proyectos de casos análogos, teniendo así un tiempo aproximado de 3 años para el término de la obra.

7.3 ALCANCES DEL PROYECTO

Para la presentación de este proyecto, se entregarán los siguientes trabajos:

- * Plano del plan maestro de la plaza y plano de estacionamientos.
- * Cortes arquitectónicos con especificaciones
- * Perspectivas
- * Maqueta

TERMINADO CON
FALLA DE ORIGEN

CONCLUSIÓN FINAL

Cuando comencé a soñar con mi trabajo de tesis, pensaba en hacer algo que pudiese representar todo lo que he aprendido a lo largo de mi carrera, pero que además manifestara todo lo que soy. Pronto llegó a mi mente el recuerdo de la Plaza de la República y ese recuerdo se convirtió en una idea, lo único que deseaba era convertir este espacio en algo que dignificara su existencia. Debo agregar que en un principio pasé por alto muchos factores que debía tener en cuenta para realización de dicho proyecto, pero además flaqueaba al respecto ¡se trataba de un espacio público! Con los cuales siempre había fracasado en mi carrera y que representaban una gran frustración. En verdad tenía el gran deseo de sacar adelante este proyecto, incluso llegó a convertirse en un reto. Como todo proyecto realizado en mi carrera, debía conocer su historia, su porqué, debía encontrar una razón de peso para sustentar una problemática, pues había comenzado por el proyecto y no por sus razones; eso era lo de menos. Así que empecé a introducirme en la historia del espacio abierto, si, comencé a comprender la gestación del espacio público e incluso de las ciudades, aprendí acerca de su desarrollo y evolución a través de la historia; corrientes, tipos, y poco a poco a través del conocimiento, del entendimiento escaso o mediano de estos espacios comencé a verme involucrada en una fascinación por estos lugares, al leer y comprender la manera tan maravillosa en que los seres humanos podemos relacionarnos en las plazas y parques dispuestos en las ciudades comenzó a llamar grandemente mi atención, hasta que esa fascinación se volvió en una seducción del alma por el espíritu de la ciudad, de los espacios públicos. ¿Espíritu un espacio? Es un absurdo dirían muchos, pero para las personas que nos apasionamos y vivimos por y para la arquitectura sabemos que esto puede suceder. ¿O acaso no sentimos que algo fuerte sucede en nuestro interior cuando nos encontramos bajo la nostalgia y reflexión que nos evoca un espacio de Luis Barragán, o la casa de la cascada de Frank Lloyd, aunque a veces sea sólo dentro de nuestras cabezas? ¿Un espacio no tiene espíritu?. Pero de forma alguna estos espacios, la mayoría, han sido ideados para clientes por individual, para los que han podido procurarse el diseño de estos arquitectos. Eso me frustra un poco, pues a veces esa grandeza edificada queda reducida al disfrute de unos cuantos. Pero si este espíritu pudiese quedar impreso de forma perpetúa en un lugar donde todos, sin importar nacionalidades, sexos, edades, ideologías, credos o color, y en donde además pudiese ocurrir una pequeña seducción hacia el peatón, ese disfrute por el paseo, por el deambular sin rumbo en un espacio en donde todo puede ocurrir, en los encuentros inesperados, en los contrastes urbanos, en los roces de miradas, en el ajeteo, en el devenir de una ciudad; no es mucho, un simple gesto, un

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

cambio repentino en el pavimento, tal vez el color, en fin maneras sobran... entonces mi corazón quedaría satisfecho ya que este maravilloso espíritu de la arquitectura, queda al servicio de su razón de ser, la ciudad, la humanidad... el espacio abierto. ¿O no alguna vez hemos ansiado paramos en el medio de la Plaza de San Marcos en Venecia o en la Plaza de Siena? ¿No hemos anhelado conocer los campos eliseos, el campo Marte junto a la torre Eiffel, o cualquier espacio público de Paris? *Y esto es por que estos espacios son el alma de las ciudades, en donde encontramos el verdadero espíritu, la esencia de una sociedad.*

Y es a la mejor conclusión que puedo llegar, lo demás son puros tecnicismos. En la necesidad de comprender y entender el espacio público, en ese camino me encontré seducida por estos, por lo inesperado en ellos y de todo lo que pueden dar.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

BIBLIOGRAFÍA

1. CERVER, Francisco, Espacios Urbanos: Plazas.
2. CHING, Francis, Arquitectura: forma, espacio y orden
Edit. Gustavo Gili, México, 1987.
3. Estrategias de sostenibilidad para espacios urbanos, *Scripta Nova*, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, Volumen VI, Núm. 122.
4. FLETCHER'S, Sir Banister, La historia de la arquitectura
The royal Institute of British Architects and the university of London, 1987.
5. GARCIA DIAZ, Bernardo, Puerto de Veracruz. Imágenes de su historia
1992.
6. GUERRERO, Luis, Anuario de estudios de arquitectura: Historia, crítica y conservación.
7. GUSTAFSON, Kathryn, Esculpiendo el paisaje
Land Marks Spacemaker, Washington D.C., 1998.
8. LLOYD WRIGHT, Frank, En el palmo de ideas
Southern Illinois University, 1988.
9. LLOYD WRIGHT, Frank, Grandes edificios
Edit. Universo, New York, 1997.
10. ORTIZ MACEDO, Luis, "A propósito de los Centros urbanos"
Revista Bitácora, Número 7.
11. QUIROZ ROTHE, Héctor, "El malestar por la Ciudad"
Crítica y propuesta en torno al fenómeno urbano, Revista Bitácora, Número 7.
12. RODRIGUEZ, Hipólito y MANRIQUE, Jorge Alberto, Veracruz la ciudad hecha de Mar.
13. ROGERS, Richard, Ciudades para un pequeño planeta
Edit. Gustavo Gili, Barcelona, 2000.
14. ROSSI, Aldo, La arquitectura de la ciudad
Edit. Gustavo Gili. 6a. edición, Barcelona, 1982.
15. RUANO, Miguel, Ecourbanismo: Entornos humanos sostenibles
Edit. Gustavo Gili, Barcelona, 1999.
16. SCHJETNAN, Mario, Diez paisajes
Edit. Rockport.

TRIS CON
FALLA DE ORIGEN

BIBLIOGRAFÍA

17. TSCHUMI, Bernard, Ciudades 2
Cambridge, Massachusetts.
18. WALKER, Peter, Jardines minimalistas
Land Marks Spacemaker, Washington D.C., 1998.
19. WALKER, Peter y Johnson, William and Partners, La manera de colaborar
Land Marks Spacemaker, Washington D.C., 1998.

RECIBO CON
FALLA DE ORIGEN