



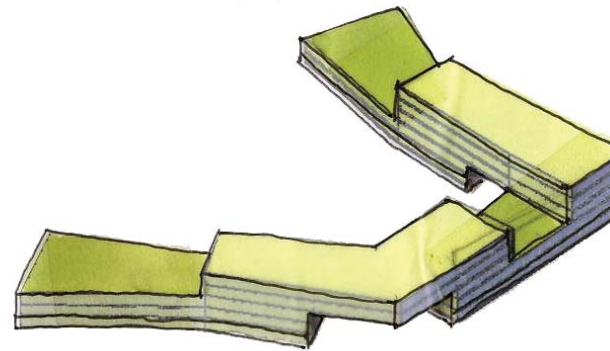


UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO  
FACULTAD DE ARQUITECTURA  
TALLER MAX CETTO



Tesis

## Transbordador Urbano San Ángel



que presenta:

Sinodales:

**Arq. Carlos González Lobo**  
**Arq. Carmen Huesca Rodríguez**  
**Arq. Juan Ignacio del Cueto Funes**

**Elena Tudela Rivadeneyra**

para obtener el título de arquitecta

A Patricia, Fernando, Flavia y Aldo.

... y también

A mis abuelitos Guillermo y Fernando y a mis abuelitas Carmen y Marisa.



## AGRADECIMIENTOS

Gracias a mis papás porque me lo han dado todo en la vida y sin ellos no sería ni la mitad de lo que soy ahora, (y ah! cómo me dieron lata con toda razón para terminar la carrera).

Gracias a mi familia, a mis abuelitos, a mis hermanos, a mis primos, a mis tíos, por su permanente ayuda y porque siempre han creído en mí y han sido mi ejemplo a seguir.

Gracias a mis sinodales, Carlos, Carmen y Dino, agradezco sus enseñanzas, su paciencia y su enorme cariño que es más que recíproco.

Gracias a los profesores que tuve la suerte de encontrarme en esta Facultad y otras, entre ellos a Isabel Briuolo, Miguel Hierro, Felipe Leal, Héctor García Olvera, Jorge Tamés, Mónica Raya, Maru, Dorita.

Gracias a mis amigos de la Facultad que sin ellos nada hubiera sido igual, a Jorge, a David, a Claudia, a Mariza, a Aline, a Tania, a Pedro, a Paola, a Cristina, a Carla, a Gerardo, a Daniela, a Yuri, a Miguel.

Gracias a Daniel por su apoyo en la etapa final de este largo (otros dirían larguísimo) proceso.

Gracias a mis amigos de Lancaster, soy muy afortunada de tenerlos, a Claudia, a Rut, a Mema, a Alan, a Alonso, a Pablo, a Victor, a Andrew, a Tanya, a Alex, a Héctor, y principalmente a Andrés que me apoyó siempre de cerca y de lejos.

Gracias a mis amigos, compañeros de equipo, papás de mis amigos y conocidos que han estado ahí para mí, que me han enseñado muchas cosas porque es también gracias a ellos que he llegado hasta aquí.

Gracias a Dios por llevarme de la mano.

Mientras escribo me voy dando cuenta de lo afortunada que me siento de conocerlos y tenerlos. Espero algún día no tan lejanísimo puedan sentirse muy orgullosos de mí.

Gracias, gracias y más gracias.



# ÍNDICE

---

01	INTRODUCCIÓN .....	11
	Objetivos .....	17
02	ALGUNAS REFLEXIONES SOBRE LAS CIUDADES .....	19
	Espacio Público .....	22
	El automóvil, las calles, las avenidas y las autopistas .....	31
	Transporte público urbano .....	35
	Curitiba, Brasil .....	37
	Bogotá, Colombia .....	39
	Nápoles, Italia .....	41
	Conclusiones sobre la ciudad actual .....	44
03	EL SITIO - SAN ÁNGEL .....	49
	Origen .....	50
	La Conquista .....	52
	Llega Orden Carmelita, se consolida San Ángel .....	54
	Las grandes transformaciones .....	60
	La industria en San Ángel .....	61
	El transporte .....	62
	San Ángel y la gran ciudad .....	63
	San Ángel actual .....	65
04	ANÁLISIS DEL PROBLEMA .....	69
	Relación con la ciudad y sus vialidades .....	72
	Transporte público .....	73
	CETRAM San Ángel .....	75
	Comercio Informal .....	79

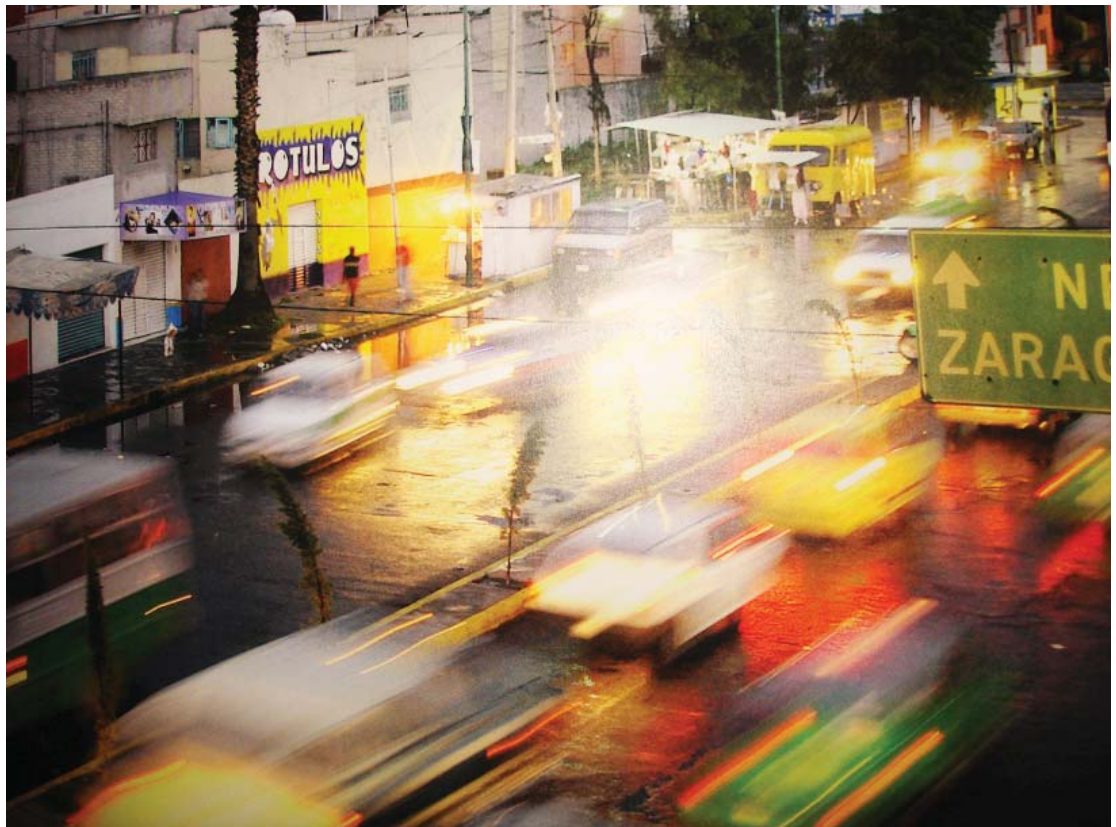
Densidad de población en la zona.....	80
Grado de marginación de la población .....	81
Usos de suelo San Ángel .....	82
Actividades y sitios de importancia en San Ángel y alrededores .....	83
Actividades principales en San Ángel .....	84
Estacionamiento público .....	85
Conflictos viales en San Ángel .....	86
Zona de intervención .....	88
Uso de suelo actual en zona de estudio .....	89
Normatividad aplicable en la zona .....	90
Arquitectura patrimonial en la zona de estudio .....	91
Circulaciones peatonales .....	92
Circulaciones vehiculares .....	94
Imagen urbana .....	96
Expresión urbano arquitectónica .....	98
Problemática general .....	108
Hipótesis de solución .....	113
05 PROYECTOS EN SAN ÁNGEL .....	117
Propuesta Jaime Ortiz Monasterio .....	120
Propuesta Clara de Buen, Aurelio Nuño y Carlos MacGregor .....	126
Propuesta Ricardo Flores Villasana .....	134
Conclusiones .....	135
06 PROGRAMA .....	139
Requerimientos de áreas .....	142
Generalidades .....	145

07	ENFOQUE .....	149
	Proyecto de conjunto .....	152
	Proyecto de vialidad .....	154
	Proyecto de espacio público y plazas .....	155
	Proyecto de estacionamiento .....	156
	Proyecto de transbordo .....	157
	Proyecto de área rentable y área comercial .....	158
08	PROPUESTA .....	161
	Áreas de la propuesta urbano-arquitectónica .....	164
	Plantas de Conjunto .....	167
	Cortes longitudinal y transversales.....	179
10	CONCLUSIONES .....	180
11	BIBLIOGRAFÍA .....	191

*"Acabado el territorio de las ciudades o construidas éstas hasta alcanzar un estado inabarcable, la ciudad deberá reinventarse, volver a creer en su capacidad refundadora, transformadora y creadora, de nuevas e innovadoras realidades."*

**Manuel Gausa.**

# Introducción



*"The Endless City", Phaidon, 2007, pág 165.*





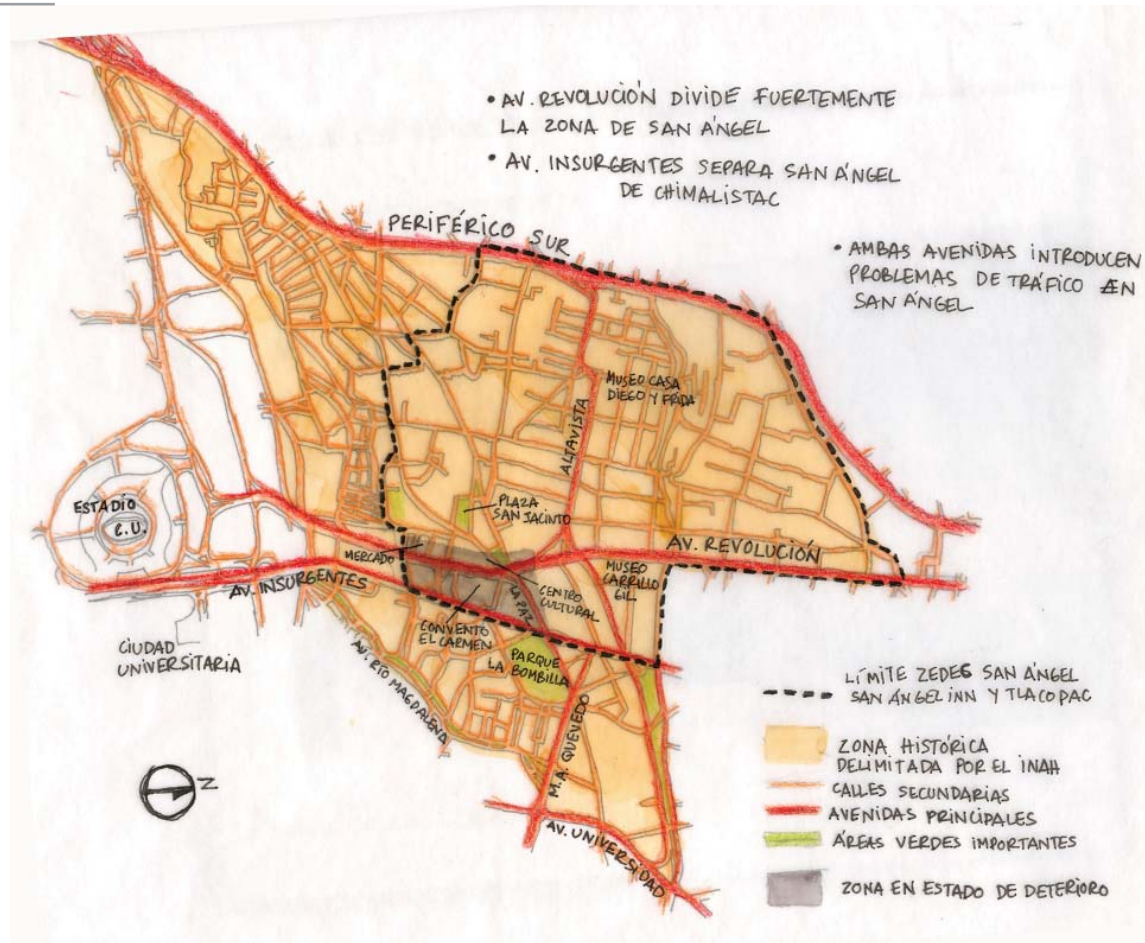
# Introducción

---

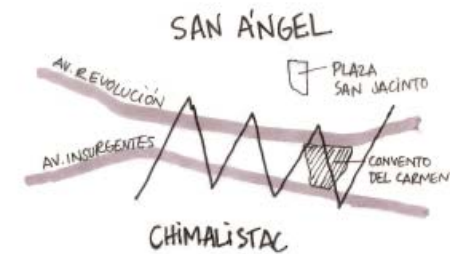
El desorden, el caos, la inseguridad, el deterioro y carencia de espacio público son algunas de las condiciones que se presentan en el desarrollo de muchas ciudades, en particular la Ciudad de México. Uno de los grandes problemas de las ciudades actuales es el del transporte público y las vialidades, debido a la creciente necesidad de movilidad y su acelerado crecimiento territorial y poblacional. Considero que el arquitecto puede contribuir no sólo a la construcción en la ciudad, sino también a la construcción de una ciudad que genere espacios de orden parcial al interior de la experiencia espacial urbana, colaborar a la unificación de sus partes para lograr espacios habitables para sus usuarios o habitantes, encontrar y generar espacios propicios que conserven el carácter de arraigo o identidad; aspectos que me parecen muy importantes para la vida urbana y que en muchos casos están deteriorados.

Esta tesis plantea el análisis y la elaboración de una propuesta urbano-arquitectónica de regeneración de un conflictivo pedazo de ciudad en uno de los bordes del barrio de San Ángel, al sur de la Ciudad de México, que causa importante afectación en la zona, incluyendo su centro tradicional.

El tema fue propuesto por el Arq. Carlos González Lobo como un homenaje al Arq. Jaime Ortiz Monasterio y su proyecto urbano de rescate del corazón de San Ángel, el cual recibió una Mención Honorífica en el Concurso "Espacios de Convivencia" convocado en el marco del Congreso Internacional de la Unión Internacional de Arquitectos (UIA), celebrado en Estambul, Turquía en 1996. Este tema ha sido tratado anteriormente por muchos otros arquitectos, algunos de ellos muy reconocidos y con intervenciones muy acertadas y valiosas. Este trabajo hace referencia a algunos de ellos, en particular al mencionado proyecto del Arq. Jaime Ortiz Monasterio, del cual se han extraído algunas ideas como la de la extensión de la línea 7 del Metro hasta Ciudad Universitaria y el aprovechamiento del subsuelo de Av. Revolución.



La zona en deterioro coincide con el límite entre San Ángel y Chimalistac, en el tramo entre Av. Insurgentes y Av. Revolución a la altura del centro de San Ángel. Presenta problemas graves de circulación vehicular y peatonal, por ser un punto importante de trasbordo de transporte público, lo que ha generado a su vez problemas de ambulanteo y comercio informal. También muestra niveles de deterioro en cuanto a imagen urbana al tratarse de una zona de uso de suelo mixto e intensivo uso comercial a lo largo de Av. Revolución. En sí la zona se caracteriza por un problema serio de espacio público que se ve reflejado en otros aspectos como un mayor índice de violencia y por lo tanto de la calidad de vida urbana en general.





- PROBLEMAS**
- imagen urbana
  - transporte público
  - circulación peatonal y vehicular
  - comercio y ambulante
  - espacio público / plazas estar de las personas
  - estacionamientos

En lo personal el tema me llamó mucho la atención, no sólo por coincidir con el Arq. Ortiz Monasterio en la importancia de una intervención de escala urbana en esta zona, sino también por ser una usuaria habitual de esta parte de la ciudad y en particular de los medios de transporte público que tienen base o nodo de transferencia en el centro de esta colonia. Por otra parte, me parece que los arquitectos deben participar en la continua transformación de las ciudades, y una forma de hacerlo es a través de propuestas de renovación del tejido urbano a diferentes escalas y

en diferentes puntos de la ciudad, por ejemplo aquellos que tienen un valor social, cultural, histórico o tradicional. Nuestra disciplina puede contribuir para que esta regeneración, que ya ocurre como parte del proceso de desarrollo de las ciudades, se adapte a los modos de vida de cada momento buscando conciliar el pasado, el presente y el futuro de una manera justa, equitativa y digna para las sociedades que las habitan. Me interesó mucho la idea de salir de los límites de un predio para enfocarse en la complejidad de la estructura urbana y asumirla como materia de proyecto. En realidad, me doy cuenta de que se trata en gran parte de proyectar espacio público, el que le pertenece a todos, lo que me supone un reto muy atractivo.

En una ciudad tan conflictiva como la nuestra la regeneración de su tejido podría darse a través de múltiples intervenciones urbanas como detonadoras de una revitalización de áreas mayores que mejore sustancialmente la calidad de vida urbana.

Para entender mejor qué orientación darle a la propuesta urbana o cómo enfrentarse a un problema de esta escala empecé por preguntarme el tipo de ciudad en que se quiere vivir. La ciudad que me gustaría habitar sería, por ejemplo, una en la que el automóvil no sea el principal protagonista, una ciudad densa que no imite el modelo norteamericano, una ciudad pensada también para el peatón, que valore el espacio público de calidad, una ciudad que disponga de un sistema adecuado de áreas verdes, una ciudad para niños, adultos, ancianos y jóvenes.

Estoy consciente de que este tipo de intervenciones se realizan de manera interdisciplinaria, que requieren de respaldo político y aprobación social. Este trabajo de tesis plantea posibles soluciones o propuestas espaciales que permitan ordenar e integrar un pequeño pedazo de ciudad, procurando la humanización de los espacios, particularmente aquellos de carácter público, y una vida urbana digna para todos.

“La única regla para dar forma a las ciudades es el proyecto urbano, el proyecto del espacio urbano y su entorno. Si un plan general no va unido a los proyectos de todos los espacios urbanos de la ciudad, sirve para bien poco. Y ya que esto es imposible, la única solución es sustituir el plan general por una serie de planes urbanos que vayan realizándose sucesivamente y según las posibilidades de la ciudad.”

**Oriol Bohigas**

## OBJETIVOS

- Estudiar y analizar la situación pasada y actual de un conflictivo pedazo de ciudad que se encuentra actualmente en una situación de deterioro importante y que asfixia al barrio tradicional de San Ángel.
- Conocer y entender algunas de las propuestas existentes para esta zona, principalmente la del Arq. Jaime Ortiz Monasterio.
- Elaborar un planteamiento que resuelva de manera general y a nivel urbano la problemática particular de la zona, como el trasbordo de transporte público en San Ángel, las vialidades, la demanda de estacionamiento, la extensión de la línea del metro y el ambulante.
- Elaborar una propuesta urbano-arquitectónica para la restauración y recuperación de esta zona, atendiendo esencialmente su imagen urbana.

*“Es importante considerar a la ciudad arquitectónica no tanto como un conjunto de partes, sino como un conjunto de relaciones entre las partes.”*

**Ludovico Quaroni.**



# Algunas reflexiones sobre las ciudades...

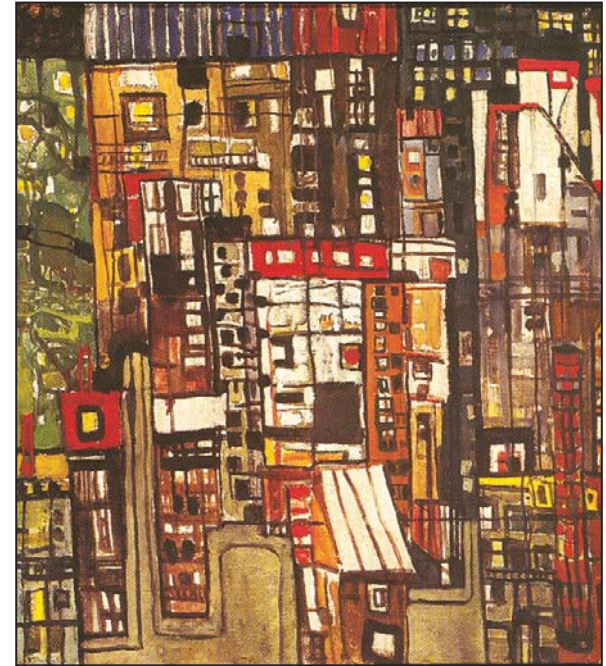


*Hundertwasser, 1950.*

# Algunas reflexiones sobre las ciudades...

En este capítulo expongo algunos aspectos de la ciudad o las ciudades en general sobre los cuales quise reflexionar brevemente antes de hacer un proyecto de esta índole, y que me sirvieron como fundamento para la propuesta en San Ángel. Me parece que son temas de gran importancia, especialmente en el siglo actual como pueden ser las autovías, pero también otros tan antiguos como el espacio público.

Ludovico Quaroni en "La Torre de Babel" divide a la ciudad en *ciudad social* y *ciudad física*. Al hablar de *ciudad social* se refiere a aquella compuesta por personas y estructuras sociales, económicas, políticas, religiosas y culturales; mientras que con *ciudad física* se refiere a la estructura urbana, campo de los arquitectos y urbanistas, entre otros. Es esta ciudad física sobre la cual como arquitectos podemos actuar, que se encuentra estrechamente relacionada, o al menos así debiera ser, con la ciudad social que la determina. Las ciudades se componen no de partes sino de conjuntos de relaciones que dependen los unos de los otros. Algunos dicen que la ciudad social se mueve independientemente de la física, yo no estoy de acuerdo con esto porque creo que las relaciones de la ciudad social están siempre delimitadas o posicionadas de manera concreta, y que estos márgenes pueden proporcionar condiciones de libertad, de movimiento, de justicia o de acogida, por mencionar algunas y la ciudad física no tendría sentido sin una ciudad social que la determine. Coincido con Quaroni en que el diseño es una de las cualidades que el arquitecto puede aportar a la ciudad; y la construcción de la misma requiere de grandes cantidades de diseños y a diferentes escalas. Muchas veces, el diseño se deja de lado o va quedando olvidado por políticos, administradores y hasta urbanistas. Gran parte de la ciudad es diseñada y realizada por la misma gente que la habita, y seguirá siendo así porque el factor social de las ciudades actuales rebasa la capacidad de actuación de los gobiernos y los diferentes grupos o disciplinas que se dedican a ello. No estoy en contra de que esto suceda, en muchas ocasiones se ha demostrado que se puede llegar a resultados mucho más adecuados que los propuestos por las personas específicamente encargadas de realizar este tipo de trabajo; sin embargo creo que



"Vista de una ciudad: mitad Viena, mitad París",  
Hundertwasser



Foto Archivo personal





Foto: "Ciudades, esquinas" Luner, Barcelona, 2004.



Foto Archivo personal

nuestra disciplina puede aportar mucho si se hace con sensibilidad, responsabilidad y compromiso. La ciudad física tiene un valor social y el diseño desempeña un papel importante en ello, por lo que considero que los arquitectos tendrían que comprometerse más con la sociedad a la que sirven y con las ciudades que ayudan a construir.

Por otro lado, después de varios fracasos de ciudades planeadas en exceso, hay que entender y valorar la cualidad de desorden que existe en ellas y que las hace humanas. Carlos González Lobo plantea que "en la construcción de la ciudad de masas admitamos que el desorden es la condición inevitable y con mucho el agente motriz de las nuevas (y posibles) formas de leer y habitar la ciudad."<sup>1</sup>

Una postura que se contrapone a la idea del arquitecto como aquél que determina un orden formal y de funcionamiento particular es la del diseño participativo, que ha sido sostenida por arquitectos como el belga Lucien Kroll, quien escribió al respecto que: "Evolucionamos sin tregua entre dos disciplinas diversas: el artificio de la construcción y la evolución espontánea, y en ocasiones descuidamos ambas simultáneamente. Sin embargo, no buscamos abandonar la ciudad solo a su creatividad natural, a pesar de que se ha desarrollado así durante miles de años, y por otra parte queremos dejar de creer que todo depende solamente del cálculo. Sobre todo cuando el artificio se desploma, se vuelve indispensable buscar por otro lado, en comportamientos más naturales, o dejando que el desorden natural actúe en armonía con lo programado racionalmente. Considerando el nivel de conocimiento que han alcanzado todas las disciplinas contemporáneas resulta malsano continuar con la artificialización de modo tan exclusivo! No obstante los responsables viven en una especie de autismo, de autoridad conceptual que los ciega a tal punto que no perciben la urgencia de cooperar con el caos (que regresa una y otra vez)."<sup>2</sup>

Las ciudades son síntesis de la diversidad, son lugar de encuentro, de interacción de personas y actividades que se solapan. De ahí que Manuel de Solá-Morales escriba que las ciudades tienen cualidades similares a las esquinas, en cuanto que ambas pueden definirse como coincidencia y diferencia, más que orden, unidad o regularidad.<sup>3</sup> Las ciudades son obras abiertas, nunca acabadas,

por lo que se les debe permitir asumir el paso del tiempo. Esta flexibilidad también ayuda a que la ciudad física responda de manera más directa a los requerimientos de la sociedad que la habita. Me parece necesario también fortalecer y saturar la ciudad actual, aprovechar y reaprovechar los espacios ya disponibles y configurados, procurando evitar el crecimiento voraz de sus límites. Hay que impulsar su ocupación total, ya que esto favorece los encuentros, enriquece la vida urbana y lleva a mejores servicios y equipamientos; mientras más densa una ciudad mejores y más económicos sus servicios. Esto implica recuperar, conservar, restaurar, aprovechar y vivir los elementos urbanos más significativos como punto de partida, aquellos que tienen un carácter histórico, o de tradición, o político, o cuya posición podría considerarse como estratégica -por ejemplo los cascos históricos-, ya que son lugares donde fluye la población para encontrarse entre sí. Los proyectos urbanos tienen que responder a un lugar específico, tomar en cuenta sus condiciones particulares, su historia, su posición, su escala, considerando e incluyendo a los habitantes y usuarios.

## Espacio público

*“A partir de entonces dormí en el parque todas las noches (Central Park, Nueva York). Se convirtió en un santuario para mí, un refugio de intimidad contra las rechinantes demandas de las calles. Había tres mil cuatrocientas hectáreas por las que vagar y, contrariamente a la inmensa parrilla de edificios y torres que se elevaban fuera del perímetro, el parque me ofrecía la posibilidad de la soledad, de separarme del resto del mundo. En las calles todo son cuerpos y conmoción y, quieras o no, no puedes entrar en ellas sin cumplir un rígido protocolo de conducta. Andar entre la gente significa no ir nunca más deprisa que los demás, no quedarte nunca más atrás que tu vecino, no hacer nunca nada que perturbe el flujo del tráfico humano. Si respetas las reglas de este juego, la gente tiende a ignorarte... Los gestos raros de cualquier clase son automáticamente interpretados como una amenaza. Hablar en voz alta tú solo, rascarte el cuerpo, mirar a alguien directamente a los ojos, estas*



Foto Archivo personal

*desviaciones pueden provocar reacciones hostiles y a veces violentas de las personas que te rodean. No debes tambalearte ni desmayarte, no debes agarrarte a las paredes, no debes cantar, porque todas las formas de conducta espontánea o involuntaria darán lugar con seguridad a miradas reprobatorias, comentarios cáusticos e incluso a veces un empujón o una patada en las espinillas... Por contraste la vida en Central Park permitía una gama mucho más amplia de variables. Nadie te hacía caso si te echabas en la hierba y te dormías en mitad del día. Nadie parpadeaba siquiera si te sentabas debajo de un árbol sin hacer nada, si tocabas el clarinete, o si aullabas a pleno pulmón... Las mismas cosas que en las calles les habrían alarmado, allí pasaban por diversiones desenfadadas. La gente se sonreía y se cogía de la mano, doblaban el cuerpo en posturas inusuales, se besaban. La actitud era vive y deja vivir y, mientras no estorbaras activamente a los demás, eras libre de hacer lo que quisieras.*

*No hay duda de que el parque me hizo muchísimo bien. Me dio intimidad, pero más que eso me permitió fingir que mi situación no era tan mala como era en realidad. La hierba y los árboles eran democráticos y mientras granduleaba al sol de la tarde o trepaba a las rocas a última hora para buscar un sitio donde dormir, me sentía integrado en el medio, me parecía que hasta para una mirada experta podía pasar por uno más de los paseantes o ciudadanos que merendaban en la hierba. Las calles no daban lugar a tales confusiones. Siempre que caminaba entre la multitud, rápidamente me hacían avergonzarme y tomar conciencia de mí mismo. Me sentía una mancha, un vagabundo, una pústula de fracaso en la piel de la humanidad. Cada día estaba un poco más sucio que el día anterior, un poco más harapiento y confuso, un poco más diferente de los otros. En el parque no tenía que cargar con este fardo de la conciencia de mi aspecto. El parque me proporcionaba un umbral, una frontera, una manera de distinguir entre el interior y el exterior. Si las calles me obligaban a verme como los demás me veían, el parque me daba la posibilidad de regresar a mi vida interior, de valorarme exclusivamente en términos de lo que estaba pasando dentro de mí. Descubrí que es posible sobrevivir sin un techo pero no se puede vivir sin establecer un equilibrio entre lo interno y lo externo. Eso es lo que me dio el parque. Tal vez no era lo que se dice un hogar, pero a falta de otro refugio, se convirtió en algo muy parecido.”*

Paul Auster, “El Palacio de la Luna”,  
Anagrama, Barcelona, 1996.



Foto Archivo personal



El espacio público, entendido como todo aquello que no es de uso privado, que es de pública ocupación como espacio urbano, está estrechamente relacionado con el espacio privado, estructurándose el uno al otro. Algunas diferencias entre el espacio público y el privado son por ejemplo sus dimensiones, lo que permite que se desarrollen distintas actividades en cada uno, o la intimidad o colectividad que cada uno ofrece. El espacio privado tiene importancia para la individualidad, y a pesar de que ésta tiene cada vez mayor peso, el espacio público al estar relacionado con la colectividad, con la actividad social, y al ser una propiedad de carácter comunitario, adquiere una importancia particular, además de ser indispensable para la vida social, económica, religiosa y cultural de una comunidad. Ya lo dice la expresión: *“Como fuera de casa no se está en ningún lado”*<sup>4</sup>. Hoy en día, lo público y lo privado se entremezclan dejando poco claros sus límites. Ambos están sometidos a cambios constantes y ajustes que hacen que sus usos sean modificables y por lo tanto más volubles.

En los espacios públicos suceden encuentros concertados previamente y también casuales entre personas conocidas y desconocidas y es en ellos donde se pueden dar actividades estructuradas y comunales, como manifestaciones, protestas, fiestas, ferias, procesiones cívicas, religiosas y políticas. Al tratarse de espacios que pertenecen a todos, podrían considerarse los de mayor carácter democrático, puesto que se antepone el bien comunal antes que el individual, aunque siempre existen casos de excepción, por ejemplo en situaciones de represión social, o cuando se privilegian posturas comerciales, publicitarias, políticas, etc.

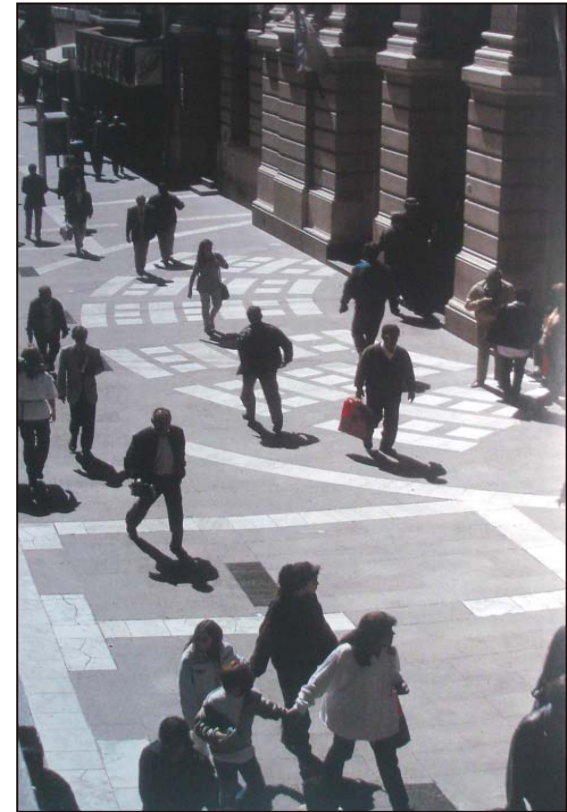


Foto: “Nuevos espacios urbanos”, GG, Barcelona, 2002.



Fotos Archivo personal

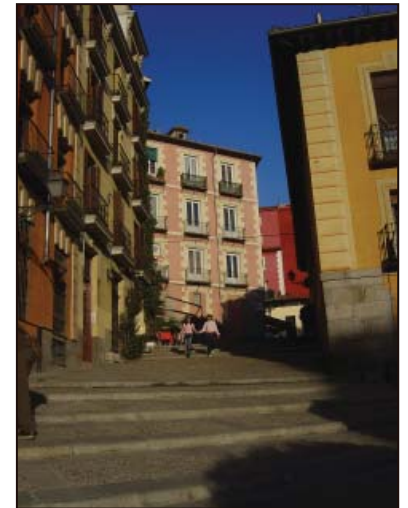


Hay al menos dos categorías muy generales de espacio público, una que sería el espacio de uso urbano pero que existe en cuanto lugar de tránsito, donde se capta la vida pública de una ciudad momentáneamente, a través del movimiento de sus habitantes (como banquetas, paseos o calles), y la otra que es principalmente un destino (por ejemplo plazas, esquinas, parques, etc), un lugar donde se da de manera más abierta la interacción, el intercambio, el encuentro o la concurrencia. Ambos tipos de espacios se dan en todas las ciudades y se complementan el uno al otro; deberíamos defender la existencia de los dos y dejar atrás la idea de que los espacios de tránsito son solo pasillos, o zonas de transición sino lugares para vivir.

Los barrios representan un carácter muy importante de las ciudades, zonas cargadas de identidad, donde existe un compromiso por parte de sus habitantes para su cuidado, funcionamiento y mantenimiento, de escala inminentemente interior y fácilmente reconocible por el peatón. Mientras más vida tenga un barrio mucho mejor la calidad e importancia de sus espacios públicos, y para que existan barrios populares se tienen que ofrecer más cualidades y menos desventajas; en espacios públicos degradados la mayor parte de las actividades sociales y recreativas desaparecen quedando las más imprescindibles. Sin embargo, la vida de barrio se ha visto desplazada, la baja intensidad del ambiente urbano ha desalojado las actividades fuera del barrio, convirtiéndose en algunas ocasiones en espacios residuales.



Fotos Archivo personal





## Algunas reflexiones sobre las ciudades...

El espacio público, y por ende la vida urbana, se empobrece con la proliferación de las urbanizaciones exclusivas, las calles cerradas -con seguridad y rejas-, los barrios dormitorio, las zonas de oficinas que mueren cuando se terminan los horarios de trabajo, los suburbios infinitos donde cada manzana es casi igual a la anterior o los espacios entregados a la publicidad. Hay que defender las virtudes de la intersección, la ambigüedad, la sorpresa, la mezcla; sin esto las ciudades jamás serán humanas.

Antes, la plaza, el mercado y la calle de la ciudad tradicional podían considerarse la base del espacio público, hoy la calle sigue siendo importante pero más como simple espacio de circulación que un lugar pensado para ser habitado. Se produjeron grandes cambios en los últimos siglos, particularmente en los países industrializados, que afectaron y afectan los espacios públicos y las ciudades de hoy; por ejemplo, la introducción de los tranvías eléctricos y las bicicletas a finales del siglo XIX y posteriormente la aparición del automóvil y otros medios de transporte a principios del siglo XX. La movilidad, fenómeno indispensable en la vida actual, ha ampliado enormemente el campo del espacio público.

Otro tipo de espacio público fundamental ahora y siempre es el de intercambio comercial. Antes éste se daba a manera de puestos al aire libre, más tarde dentro de locales mayores o tiendas y después como supermercados hasta formar actualmente los grandes conjuntos comerciales o *shopping malls*, que tienden a desarrollarse en las afueras de la ciudad donde la renta de suelo es más baja y hay suficiente lugar para el comercio y su estacionamiento. Por lo regular estos espacios son concebidos como una especie de bodegas sin contacto con el exterior y el contexto que los rodea; circundados por calles o avenidas de alta velocidad, con poca o nula consideración peatonal. Los tianguis, bazares, o mercados siguen existiendo aunque generalmente atienden a poblaciones de un nivel socioeconómico más bajo, manifestando la desigualdad de riqueza que existe en muchas ciudades, especialmente las tercermundistas, donde la población con mayor capacidad adquisitiva es muy baja en relación al total de la misma. Se podría decir que muchos de los espacios destinados para el comercio han dejado de ser espacio público y se han vuelto más exclusivos, en algunos casos casi dentro del ámbito de lo privado. El intercambio comercial por lo general se da de manera natural en los sitios de articulación urbana, en los lugares de afluencia o trasbordo entre sistemas de transporte o de paso obligado entre el trabajo y el hogar, entre otros.



Foto: "Ciudades, esquinas" Lunweg, Barcelona, 2004.



Fotos Archivo personal

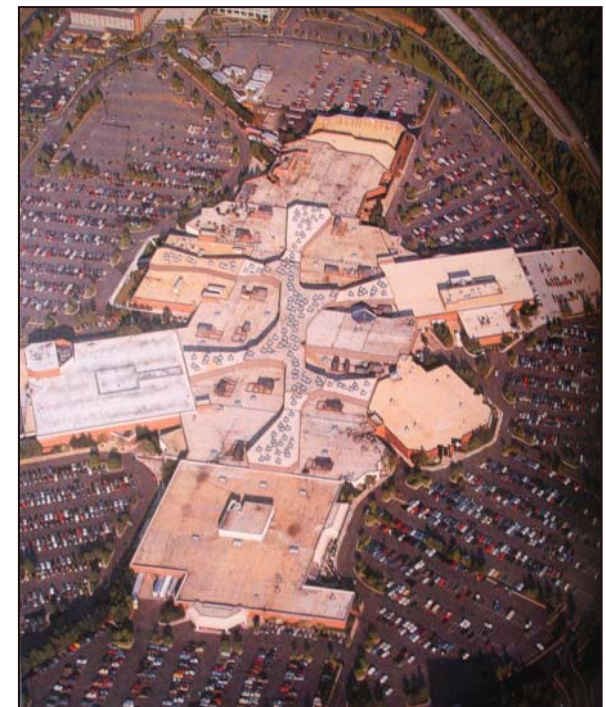


Fotos Archivo personal

Un fenómeno que empezó en las ciudades norteamericanas y que se ha reproducido en otras ciudades del mundo es la creación del espacio público de carácter más bien corporativo, rodeando los edificios o rascacielos. Son de bajo potencial social y de intercambio puesto que la seguridad de las oficinas se ve comprometido; al tratarse de espacios cedidos por la iniciativa privada no hay tanta libertad y por lo tanto no pueden ser contemplados como espacios públicos genuinos. Un ejemplo de este tipo de plazas es el Centro Rockefeller en Nueva York. Muchas plazas de nueva creación o renovación llevan, hoy en día, firma de diseñador o arquitecto, y en algunos casos parecen más expresión artística que lugares para el encuentro. Las redes infraestructurales han jugado y juegan también un papel primordial en el espacio público contemporáneo. No podría hablar, ni pretendo hacerlo, de una situación general del espacio público actual, éste varía dependiendo de la ciudad, el país, o el continente y de su historia particular. Por ejemplo, en Europa durante la época en que se dio el Movimiento Moderno hubo descuido o rechazo por la vida



Fotos "Ciudades , Esquinas", Barcelona, Lunweg, 2004. FORUM



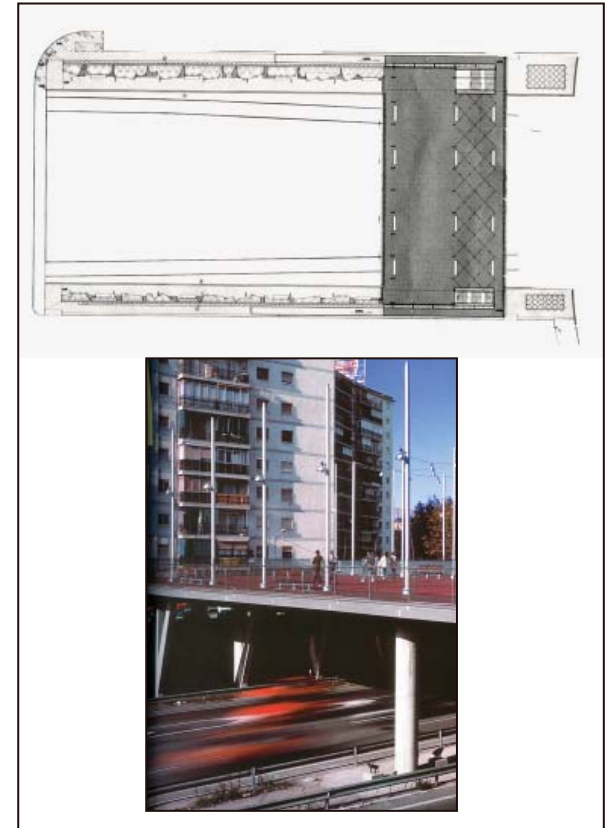


## Algunas reflexiones sobre las ciudades...

pública, aumentó el número de automóviles y se desarrollaron de manera importante las vías de comunicación y transporte. Alrededor de los años de 1960-1970 vuelve a surgir una preocupación por el espacio público y la calidad de vida urbana de las ciudades, y es entonces que se empieza a detener la rápida invasión del automóvil.

Uno de los programas más ambiciosos de renovación de vida urbana se llevó a cabo en la Barcelona post-franquista a partir de 1980, donde se crearon nuevas plazas y parques y se renovaron espacios ya configurados con el fin de revitalizar distritos que estaban en grave deterioro social y físico. Se volvió a integrar la noción de espacio público como elemento primordial para el desarrollo de la ciudad. Barcelona ha continuado sus esfuerzos por regenerar su tejido urbano y mejorar sus espacios públicos, como lo demuestra el *Proyecto 22@ Barcelona*. Este proyecto, aprobado en el año 2000, transforma 200 hectáreas de suelo industrial de Poblenou para crear espacios productivos, aumentando significativamente los puestos de trabajo de la zona, áreas de vivienda y equipamientos y áreas verdes. El proyecto impulsa iniciativas de atracción de actividades intensivas en conocimiento y cooperación pública y privada, que pretenden introducir un modelo basado en la tecnología, la ciencia y la empresa. Se trata de un proyecto de renovación urbana y un plan urbanístico que busca densificar y mejorar la calidad de vida en esta zona, así como impulsar la economía a través de estas actividades que aprovechan extensivamente el suelo urbano. Prevé un desarrollo progresivo, sin normas morfológicas sino más bien en relación a los derechos de propiedad y permite y promueve diversos planes dentro de la zona dependiendo de las circunstancias y las posibilidades que se presenten. En otras palabras, se trata de un programa de alta intensidad y aprovechamiento urbano, flexible a los requerimientos de una sociedad actual.

Otro ejemplo europeo, posterior a este último, entre muchos otros, es el de la regeneración urbana de Copenhague, donde se sacó al automóvil de una gran cantidad de calles del centro dejándolas a disposición del peatón. Diversas ciudades europeas estuvieron entre las primeras en experimentar nuevos tipos de espacios urbanos más adecuados a la situación actual, especialmente acciones que implicaban sacar el automóvil de ciertas partes de la ciudad. También hay casos de regeneraciones urbanas interesantes en ciudades de Australia, Asia y América -Curitiba en Brasil y



Fotos: "Quaderns N.231 En Tránsito", Barcelona, Octubre 2001.



Foto Archivo personal



Pórtland en Estados Unidos, entre otras más-.

Mientras la vida diaria se privatiza cada vez más entre el hogar, el automóvil, el trabajo, las computadoras, se ha ido perdiendo la integración social, el sentido de permanencia y por lo tanto el espacio público tiende a la degradación o incluso la desaparición. Por otro lado, muchas de las acciones en torno al espacio público actual tienen como principal preocupación el factor comercial, el favorecer que más gente compre más, y esta situación se podría aprovechar en beneficio de la vida urbana. Hoy la televisión se nos presenta como un reemplazo de espacio público, con una importante influencia de carácter comercial donde no existe intercambio de ideas, se es simplemente receptor. Todo esto hace aún más necesaria la vida urbana en el espacio público, pues sólo allí se puede tener un sentido de comunidad. Me parece que todavía se quiere estar entre más personas, y aunque cada vez se viva de manera más individualista nunca nos cansaremos de ver pasar gente, de observar a otros.

Se requiere de una redefinición del espacio público digno y para todos que englobe de cierta manera la defensa de su carácter tradicional e histórico. El urbanismo y el desarrollo de las ciudades debe ser dialogal entre los diferentes actores que componen la escena urbana, especialmente cuando se trata de ciudades tercermundistas, donde se suele excluir a los sectores más empobrecidos.



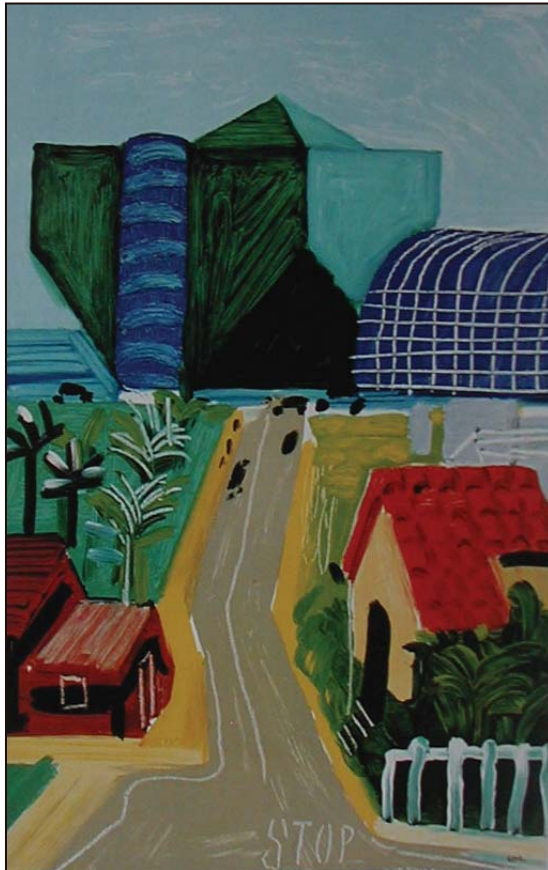
## El automóvil, las calles, las avenidas y las autopistas

Las calles se reconocen como invento, no todos los poblados empezaron con una traza pensada para la circulación de sus habitantes, existen varios ejemplos donde se transitaba de otras maneras, por ejemplo a través de las azoteas. En un principio fueron pensadas para la circulación peatonal, más tarde para el paso de carretas y posteriormente para el automóvil y otros medios de transporte que permiten mayor velocidad en el desplazamiento.

La aparición del automóvil, a principios del siglo XX, cambió por completo la manera en que se viven las ciudades. A partir de la

II Guerra Mundial el tráfico rodado se desarrolló rápidamente, usurpando territorio a costa de otras funciones del espacio urbano, especialmente calles y plazas.

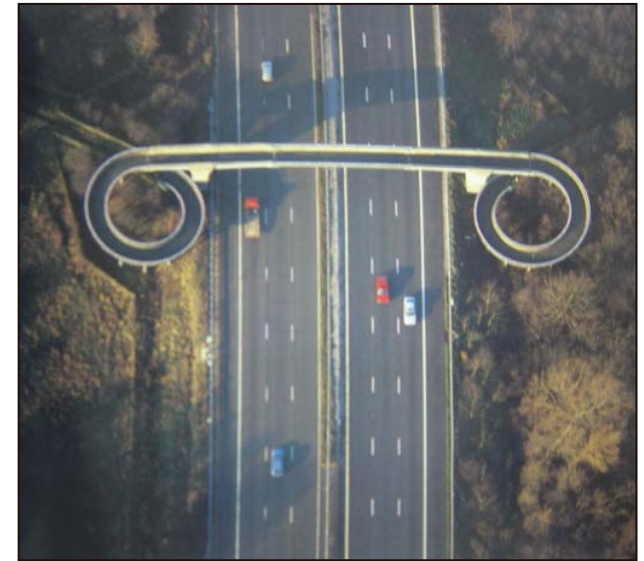
Actualmente hay muchas ciudades –en particular las norteamericanas– donde los proyectos de infraestructura, primordialmente la vial, se convierten en ciudad, o más bien en autopistas con ciudad. En éstas existe mayor riesgo de insalubridad, de inseguridad y segregación de la población. Por otra parte, allí donde la tradición urbana es más débil, la cultura del coche ha tenido más tiempo y libertad para expandirse sin grandes restricciones. El resultado son ciudades hechas de asfalto y estacionamientos, donde el espacio entre edificio y edificio parece eterno. Caminar por estas calles es desolador y hasta poco razonable, las distancias son demasiado grandes y el ambiente peatonal es inseguro y sucio. Esta situación descrita puede darse en zonas residenciales, de oficinas e incluso en zonas comerciales donde el automovilista se ve obligado a estacionarse de sitio en sitio para poder desplazarse entre local y local. Se trata de una cultura que depende del automóvil



David Hockney



Foto: La Fotorgrafía del Territorio" Barcelona, GG, 2003.



Fotos Archivo personal



## Algunas reflexiones sobre las ciudades...

totalmente, y esto es desfavorable particularmente para los sectores de la sociedad que no cuentan con uno, los ancianos, los niños, los jóvenes que no pueden manejar y los discapacitados. Este tipo de ciudades no son democráticas, son los automovilistas los que tienen preferencias y privilegios. Conllevan también problemas de salud pública, por ejemplo la obesidad, que puede enfatizarse al existir pocos lugares agradables donde caminar, limitando las prácticas deportivas a los gimnasios o centros deportivos. Implican también problemas de salud ambiental y de contaminación; hay que favorecer los sistemas de transporte sustentables y colectivos eficientes, sería imposible imaginar ciudades donde cada persona tuviera un medio de transporte personal. Habría que empezar por imaginar la ciudad hecha para el hombre y no sólo para el automóvil.

Los modos de vida actuales se caracterizan por su necesidad de movilidad, y ésta rige al paisaje urbano, circunstancia que no se puede pasar por alto. Existen ya numerosos proyectos e intervenciones que ven esta movilidad como una nueva variable dinámica a la que hay que adaptarse; si bien se pueden aprovechar por ejemplo los nuevos espacios creados por la velocidad, me parece que no hay que olvidar la importancia del espacio público, la escala peatonal y la ciudad humana. Las calles y avenidas son temas que han sido tratados frecuentemente por arquitectos y artistas, que van encontrando belleza en estas grandes obras, desde pintores como Edward Hopper, cineastas como Wim Wenders, o arquitectos como Antonio Sant'Elia.

Hay que recalcar la importancia de entender las condiciones particulares de cada zona en la cual se



Foto: La Fotografía del Territorio\* Barcelona, GG, 2003.



Fotos Archivo personal



Fotos: "Autostrade come progetto di paesaggio" Gangemi Editori, Roma, 2004.

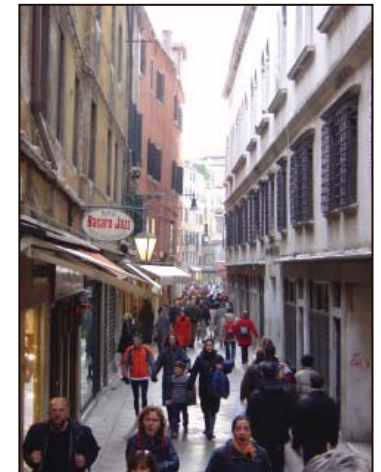


interviene, por ejemplo en las zonas de valor histórico o centros urbanos, donde el ritmo y movimiento no corresponde al de las avenidas principales o las autopistas. Se deben reconocer las zonas donde se requiere reducir la escala y la velocidad de las cosas para evitar el deterioro y poder ser disfrutadas plenamente por los usuarios.

Las avenidas de alta velocidad requieren de otra escala de intervención que tiene que ver con la percepción del paisaje, se han creado nuevas experiencias no estáticas sino secuenciales que transforman radicalmente la relación entre los distintos lugares. En estos casos sería interesante generar espacios no de paso sino de descubrimiento, de recorrido y de identidad. Un ejemplo de este tipo de intervenciones es la de las Torres de Satélite realizada por Luis Barragán y Mathias Goeritz en 1957. En muchos casos se trata de proyectos más como referencias visuales que habitables pero no por eso menos valiosos. En Barcelona existen varios ejemplos donde se mezclan usos públicos con infraestructuras viales, como es el caso del Parc de la Solidaritat realizado sobre el Cinturón de Circunvalación para evitar la división que se da entre dos barrios como resultado de la introducción sin más de las avenidas de alta velocidad.



Fotos Archivo personal

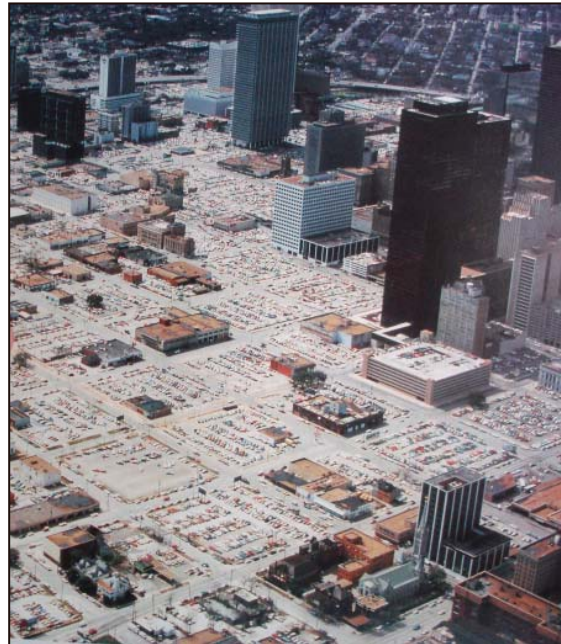
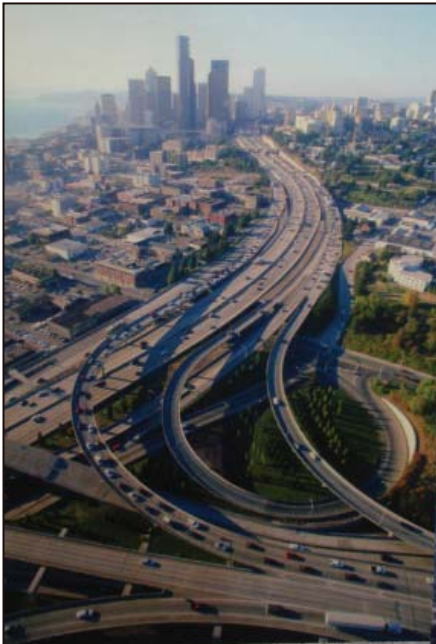




## Algunas reflexiones sobre las ciudades...

El incremento de la industria automovilística y del transporte privado durante la primera mitad del siglo XX en las principales ciudades europeas han contribuido considerablemente a que estos espacios de alta velocidad sean tal vez el manifiesto más importante del dominio de las infraestructuras sobre el territorio contemporáneo. Me parece importante integrar las redes infraestructurales a la estructura urbana pero siempre con particular cuidado, como también considero muy interesante el aprovechamiento de los nuevos espacios y nodos que surgen como parte del desarrollo de la ciudad.

Las calles siempre han sido víctimas de una continua lucha entre los intereses públicos y los privados y creo que se tiene que defender el carácter público de las mismas. Y con esto quiero decir que son un derecho de todos y no sólo para quienes tienen automóvil. Éstas deben estar siempre abiertas, accesibles a todos y con los equipamientos necesarios y adecuados, ¡no más cerrar y privatizar calles!



Fotos Archivo personal



Fotos: "Ciudades, esquinas" Lunweg, Barcelona, 2004.

## Transporte público urbano



En materia de transporte público, a la mayor riqueza de una zona peor el problema, es decir que una ciudad densa tiene un mejor sistema de transporte. Las ciudades deberían evitar los errores cometidos en el desarrollo de muchas ciudades norteamericanas, donde sin automóvil es difícil moverse, donde las zonas residenciales se encuentran aisladas de todo servicio y de los centros de trabajo, lo que provoca mayor necesidad de movilidad. Es asombroso que la densidad promedio normal en zonas residenciales en Estados Unidos sea de 12 personas por hectárea.

En cuanto al tema peatonal, el ex alcalde de Bogotá, Enrique Peñalosa expresó en su conferencia en El Colegio de México que el ser humano encerrado no es feliz, que se necesita andar para ser felices. Señaló también que las banquetas y las calles o vías son de familias distintas, pues las primeras se relacionan con los parques y las plazas, espacios para vivir y no sólo para pasar.

Es por esto que creo que se deben realizar múltiples esfuerzos como ciudadanos y gobernantes por reducir la dependencia del automóvil para favorecer sistemas de transporte público sustentable y colectivo eficientes. No construir más autopistas que sólo generen más tráfico y concentrarse en mejorar el transporte público para que represente una opción para los habitantes sin importar su posición social o económica. El transporte puede servir como medio de integración de la sociedad si está bien planeado y ejecutado. En beneficio del transporte público, además de ser la única alternativa para los que no cuentan con automóvil, o no pueden manejar, está la situación actual de tráfico, de las horas pico, de la contaminación ambiental, de la falta de estacionamientos, del precio de la gasolina. Es cierto que es más cómodo el automóvil particular y que te permite



moverte con mayor libertad y a tu tiempo pero también me parece que son muchas las ventajas que se pueden conseguir en la colectividad y son muchos los que estarían dispuestos -por lo menos en relación al tráfico, que ya representa un problema, en algunos casos muy serio, al desplazarse por la ciudad- a dejar su auto en casa o en estacionamientos en puntos estratégicos.

Son muchos los sistemas de transporte público posibles, unos más costosos que otros, como es el metro o el tren, y otros no tanto como los trolebuses, o más económico aún los autobuses. Los puntos o nodos de cambio de un sistema a otro son muy importantes al tratarse de articulaciones urbanas de lo más transitadas. En la Ciudad de México el sistema del metro ha crecido considerablemente a pesar de su elevado costo, tal vez porque ya se cuenta con la estructura previa para operar y mantenerlo, además de que la zona metropolitana está muy poblada y existe una gran necesidad de movilidad masiva y rápida. Otro medio de transporte no público pero sí ambientalmente favorable es la bicicleta, pero para que se utilice de manera amplia como sucede en algunas ciudades europeas, se requiere de un cierto nivel de seguridad que los gobiernos y ciudadanos deben afrontar.

Últimamente, son arquitectos los mayormente involucrados en el diseño de las estaciones de estos medios de transporte colectivo, labor que antes realizaban exclusivamente los ingenieros, en especial cuando se trataba de estaciones subterráneas.

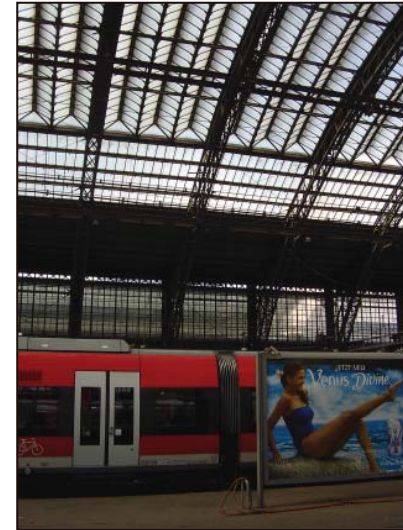


Foto Archivo personal



Foto: "Nuevos espacios urbanos", GG, Barcelona, 2002.



Foto Archivo personal





Fotos: "Arquitetura Moderna Brasileira" Phaidon, Londres, 2004.



Fotos Archivo personal

Dos ejemplos muy importantes a nivel internacional en cuanto a transporte público de calidad se refiere son Curitiba en Brasil y Bogotá en Colombia, demostrando que el pertenecer a Latinoamérica o a países en vías de desarrollo no tiene que ser un impedimento.

#### • Curitiba, Brasil:



Como parte de la planificación de esta ciudad al sur de Brasil, el alcalde y arquitecto Jaime Lerner creó un sistema de transporte de autobuses aprovechando que es un medio flexible y bastante más económico que los tranvías o el metro. Para hacer este sistema eficiente se decidió confinar los carriles por donde circulan los autobuses, se diseñaron las estaciones y los autobuses especialmente para asegurar una carga y descarga de pasajeros rápida, segura y cómoda. Este sistema de transporte se implementó sobre las cinco grandes avenidas que de manera radial salen del centro de la ciudad, con nodos de intercambio a donde llegan los autobuses locales.

Un billete único permite que los pasajeros utilicen todo el sistema de autobuses. Se colocaron

## Algunas reflexiones sobre las ciudades...

montacargas en las estaciones para que fuera accesible a discapacitados, además de que el suelo de la parada y el del autobús están a la misma altura. También se colocaron unas plataformas que descienden automáticamente para encajar en los huecos de las paradas de autobús lo que agiliza la operación reduciendo el tiempo del trayecto. Las paradas son transparentes –haciéndolas más seguras- y en forma de tubo como protección ante lluvias y vientos. Hay un empleado como vendedor de taquilla y operador de montacargas por cada una de las 250 estaciones tubulares, proporcionando mayor seguridad para el usuario. El sistema está estructurado bajo cuatro categorías diferentes, organizadas con colores: los directos son plateados, los expresos son rojos, los que cruzan la ciudad son verdes y los demás amarillos. Los autobuses expresos son de tres tramos (autobuses articulados) y pueden llevar a 270 pasajeros, el resto son de dos tramos con cupo para 160 personas y autobuses sencillos para 80 a 110 pasajeros. El sistema es utilizado diariamente por 1,7 millones de pasajeros promedio y significa el 78% de los desplazamientos hogar-trabajo. Esto se ha logrado gracias a la alta densidad de la población y a que se ha evitado el crecimiento urbano desordenado. Es paradójico como la población de mayores recursos y con más automóviles se ha establecido en las cinco avenidas principales de la ciudad, por donde corre el sistema de autobuses confinados, lo que genera mayor integración social.



Fotos: "Nuevos espacios urbanos", GG, Barcelona, 2002.





## Algunas reflexiones sobre las ciudades...

para autobuses articulados con capacidad para 160 pasajeros (pueden ser *express*, que se detienen sólo en algunas paradas, o servicios corrientes) y en servicios alimentadores, que son autobuses de modelos recientes con capacidad para 70 pasajeros circulando en las zonas periféricas de Bogotá sin estar confinados. Se crearon tres tipos de estaciones: las sencillas, que son las que se encuentran sobre las vías confinadas y aproximadamente a cada 500 metros; las de cabecera que son el inicio y finalización de las rutas troncales y que permiten transbordar entre el servicio alimentador, el transporte intermunicipal y el troncal; y por último las estaciones intermedias, que son puntos de intersección importantes sobre los carriles exclusivos donde también es posible transbordar entre los sistemas troncales y los alimentadores. Actualmente hay 91 estaciones en operación.

Se crearon 69 km de vía en operación troncal con 690 autobuses articulados corriendo a 26.9 km/hora aproximadamente, complementados por 55 rutas alimentadoras, que cuentan con 362 autobuses sencillos para 78 barrios (429 km servidos). El sistema está controlado por tecnología satelital, por lo que cada autobús está totalmente supervisado para mayor seguridad de los pasajeros y conductores. Hasta la fecha sólo se ha realizado la primera de dos fases del programa integral de transporte público, y se ha convertido ya en el más importante estructurador de desarrollo urbano de Bogotá.







• **Nápoles, Italia:**

Podría pensarse que una ciudad tan caótica como Nápoles, con un intenso problema de tráfico, calles estrechas y sinuosas, ubicada sobre montes de pendientes pronunciadas que cubren yacimientos arqueológicos aún sin descubrir, su cercanía con un volcán aún activo y una larga historia de control de la mafia y gobiernos corruptos harían muy difícil una regeneración urbana. Sin embargo, en 1994, cuando la ciudad fue otorgada una suma importante de recursos para su mejoría, se demostró que algo podía cambiar. Se invirtió en limpieza de la ciudad, pintura de edificios y se repararon los sistemas de agua, de electricidad y de teléfonos. Estas acciones sembraron orgullo (que no se percibía anteriormente) en los asombrados ciudadanos de Nápoles, tornándose en determinación para alcanzar mayores logros. La siguiente meta para la ciudad fue la de combatir el problema de intenso tráfico y accidentes relacionados. Para ello se aprovecharon una serie de líneas subterráneas existentes construidas hace tiempo, cuando no se requerían muchos permisos para demoler lo que fuera con tal de llevar a cabo lo deseado. A partir de ellas se planificó un sistema de metro que conectara la ciudad entera, que habría de ser más que un sistema de transporte, sino también un detonador de regeneración urbana y cultural, aprovechando la gran inversión que se requeriría.



Fotos: AND rivista de architetture, città e architetti, "Stazioni e velocità", No.2 abril, 2004.

## Algunas reflexiones sobre las ciudades...

Nápoles es rico en material arqueológico y artístico y se planteó la posibilidad de aprovechar las estaciones a manera de museo y salas de exposición, así como las plazas de acceso al metro para colocación de obras de arte antiguo y contemporáneo, una especie de museo obligatorio ideado por Achille Bonito Oliva. La idea fue discutida y consultada extensamente con los residentes de las zonas afectadas, particularmente en la zona central más deteriorada, familias de clase media obrera. La motivación que se generó ha ido logrando que la ciudadanía cuide mejor de su ciudad y su patrimonio y procure su conservación. Se trata de un proyecto cultural y de transporte que está aún en proceso de construcción, que ha sido económicamente muy costoso, pero con grandes resultados y sirviendo de ejemplo para otras ciudades, incluso Londres donde se concibió en un principio la idea de un metro subterráneo como medio de transporte. Las estaciones y los túneles se plantearon desde un principio para ser muy amplias, luminosas, seguras, cómodas y contemporáneas en tecnología y diseño. Para ello han llamado a arquitectos y artistas locales, nacionales e internacionales reconocidos para hacer propuestas y discutirlos con la misma gente que las utilizará, entre ellos Anish Kapoor, Gae Aulenti, Álvaro Siza y Dominique Perrault. Para la decisión de las obras de arte a exponerse se ha escogido un método abierto y pluralista en el que han participado autoridades, artistas, curadores, arquitectos y ciudadanos.

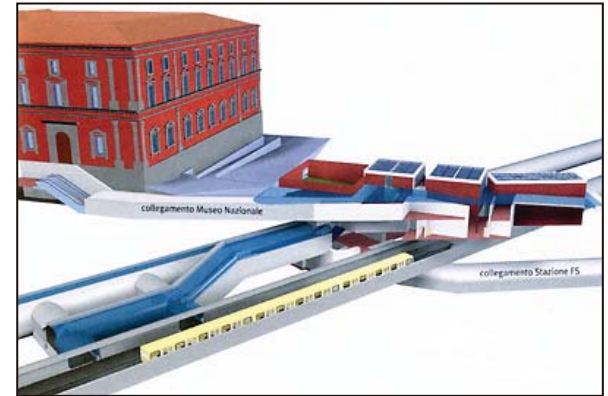




Foto Internet

Ha sido un verdadero reto especialmente para los ingenieros que lo han estructurado puesto que cuenta con la pendiente más grande jamás vista en una línea de metro (un desnivel de casi 260 metros con una pendiente del 5.5%).

Para el año 2011 "MetroNapoli" tendrá 100 estaciones sobre 90 km de vías en 10 líneas (para una población de menos de dos millones de habitantes), mientras que el sistema regional más amplio (Campania) cubrirá 1,200 km con 340 estaciones. Una vez terminado contará con 1,400 km de vías, 423 estaciones, 28 áreas de estacionamiento y 21 puntos de intersección con líneas de autobuses. Para el día en que se termine su construcción el 70% de los napolitanos vivirá a no más de 500 m de distancia de una estación de metro. Hoy el metro de Nápoles transporta aproximadamente a 480,000 pasajeros diarios, y se espera que para el 2011 este número incremente a 720,000 (de acuerdo con cifras del "Comune di Napoli"). Esta intervención ha permitido también peatonalizar algunas zonas y generar espacios para plazas y jardines públicos en el garapiñado centro de la ciudad.



## Conclusiones sobre la ciudad actual



Fotos Archivo personal

La ciudad antigua era una obra colectiva, se construía de manera más espontánea y más lenta; la relación entre arquitectura y cultura era más directa. En la ciudad actual existen otros valores como son lo temporal, lo inestable, lo ligero, lo rápido. El modelo general de la ciudad actual se privatiza cada vez más; en la ciudad moderna hay multitudes solitarias, hay individuos. Algunos la han llegado a considerar como un templo para el consumismo. Sin embargo, sigue valorándose la vida ciudadana, tal como lo demuestran las multitudes que se desplazan hacia los centros urbanos los fines de semana.

*“Cuando había pocos seres humanos en el planeta, los peligros eran numerosos y las herramientas escasas para hacer frente a los animales salvajes y a la naturaleza, primaba la tribu, el grupo, porque fuera de él era imposible la supervivencia. Al desarrollarse la tecnología para luchar contra esos peligros, con la llegada del progreso, surge el individuo. Ya no es necesaria la pertenencia al grupo para sobrevivir, para garantizar la continuidad de la especie. La noción del individuo que está por encima de la tribu es muy reciente.”*

**Ryszard Kapuscinski**

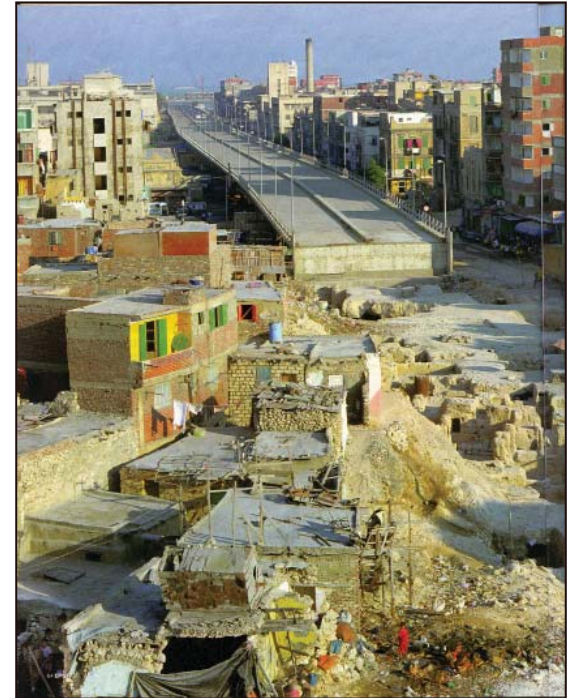


Foto: "EP[S]" Diario El País No. 1483.



Foto Archivo personal





Fotos Archivo personal

Las ciudades deberían cuidar más la habitabilidad de sus espacios libres frente al urbanismo entregado al espíritu inmobiliario, o al servicio de una clientela electoral y para ello se requiere, entre otras cosas, de disposición política. Habría que pensar en ciudades más hospitalarias y menos alienantes, donde la seguridad sea primordial para todos. Por el bien del hombre y del medio ambiente es importante también no fomentar el uso excesivo del automóvil. Habría que evitar la segregación y exclusión por miedo o como acto de privilegio de calles y recintos de carácter público, el ruido actual de mobiliario, publicidad, luces, rótulos y obras arquitectónicas; reforzar el papel de la ciudad como foro democrático y la integración social por medio del espacio público y los sistemas de transporte integrales. Habría que entender la ciudad no sólo como una serie de nudos de tráfico e intercambios, o como simple tumulto simbólico al servicio de la identidad cultural o turística y más como una comunidad humana.

A principios del Siglo XX, sólo el 10% de la población del mundo vivía en entornos urbanos, época en la cual una de las imágenes de la ciudad metropolitana futurista que se tenía correspondía a la generada por Fritz Lang en "Metrópolis" (1927). París, Nueva York, Londres o Moscú eran de las ciudades con mayor densidad poblacional. A principios del siglo XXI, alrededor del 50% de la población mundial reside en grandes ciudades. La mayoría de las ciudades que se encuentran en situación de pobreza o subdesarrollo crecen de manera caótica y desordenada, caracterizadas por la desmesura poblacional, arquitectónica y urbana. Para describirlas, el término metrópolis va cediendo paso al de megalópolis (algunos la denominan también *metapolis*). Son 33 las megalópolis previstas dentro del primer decenio del nuevo milenio, 27 de ellas con más de 15 millones de habitantes y en países subdesarrollados <sup>5</sup>. Parecería que para entender estas ciudades ya no basta recorrerlas porque parecen infinitas y se recurre a imágenes satelitales para abarcarlas. Las ciudades más pequeñas empiezan a ser engullidas por las mayores en expansión para convertirse en hiperáreas geográficamente nuevas. ¿Dónde queda la labor del arquitecto dentro de esta realidad urbana? me parece que en muchos casos el arquitecto se preocupa por diseñar o construir bellos objetos singulares muy identificados y con firma de autor en medio de una masiva producción de tantos y tantos objetos no identificados, ni singulares, ni firmados que van apareciendo muchas veces de

## Algunas reflexiones sobre las ciudades...

forma caótica. Considero que tenemos la capacidad de intervenir a través del diseño para hacer de las ciudades lugares más habitables. Esto no significa que la solución a este tipo de problemas complejos de las ciudades esté en manos de nuestra disciplina (en algunos casos es preferible la ausencia de la mano de arquitecto), sin embargo sí creo que se debe actuar con un mayor compromiso ante la ciudad (física y social) que alberga a los objetos arquitectónicos, sin importar la escala de la intervención que se pretenda hacer o en la que se participe.



Foto Archivo personal

*"La construcción de simples aceras y alcantarillados en una favela o un barrio puede ser un acto arquitectónico, tal vez más importante que un acto arquitectónico elegante como el Guggenheim de Bilbao."*

*Richard Burdett,*

*Director de la 10ª edición de la Bienal de Arquitectura de Venecia.*



Foto: "Ciudades, esquinas" Lunweg, Barcelona, 2004.



Foto: "Cien imágenes de la Cd. de México", GDF, 1999.



Fotos Archivo personal



Fotos Archivo personal

La 10ª edición de la Bienal de Arquitectura de Venecia (septiembre 2006), bajo el título de “Ciudades, arquitectura y sociedad”, se enfoca a la situación de las ciudades, particularmente al desarrollo urbano descontrolado. La muestra está compuesta por vistas aéreas, cifras, estadísticas, imágenes satelitales, proyectos urbanos, dejando atrás los acostumbrados proyectos de arquitectos reconocidos como vanguardistas que la caracterizaban. La Ciudad de México es una de las ciudades que forman parte de la muestra, junto a otras como Mumbai (antigua Bombay), Shanghai, Londres, Tokyo, Nueva York, Bogotá y Caracas. Esta ausencia de proyectos arquitectónicos parece cuestionarse el papel del arquitecto frente a la problemática urbana actual.

Me parece que no está claro si el arquitecto contribuye más a la problemática o si de hecho participa en su solución. La arquitectura, la mayor parte de las veces, está condicionada por el factor económico, al igual que gran parte de las decisiones que configuran el mundo. Con todo, creo que el aspecto arquitectónico sí requiere de un nuevo enfoque que involucre más interdisciplinariedad y mayor conciencia de los problemas que existen en las ciudades, que es donde se desenvuelve principalmente nuestra disciplina, y en particular donde la problemática es más compleja como en los países tercermundistas o en acelerado proceso de industrialización (por ejemplo China o India). El hecho de que muestras como la de Venecia centren la atención en ciudades como la nuestra, denota que existe una preocupación por la calidad de vida en países como México o en condiciones todavía peores. El mundo de la globalización permite que los países más pobres tomen conciencia de su condición con respecto a otras naciones, lo que ha provocado migraciones muy importantes y cada vez mayores hacia donde se han acumulado las oportunidades y el bienestar.

Rafael Moneo en el curso “La arquitectura de las no-ciudades” impartido en la Universidad de Navarra expresó que como arquitecto se inclina por mantener el valor intrínseco que la ciudad antigua tenía, en lugar de entenderla como un parque temático. Se requiere de un criterio sólido, informado y contextualizado para reconocer qué conservar y qué deshacer, saber aprovechar lo existente, sin caer en la acción de conservar por conservar. La construcción y reconstrucción de las ciudades deben ser adecuadas a nuestro tiempo pero con algunos atributos de la ciudad antigua,



para que siga siendo el lugar donde sentir la proximidad, la presencia de otros que son cosas de las que me parece jamás se podrá prescindir.



---

<sup>1</sup> C. González Lobo: "Vivienda y Ciudad Posibles", Escala, Santafé de Bogotá, 1998, p. 210.

<sup>2</sup> Lucien Kroll: 'Tutto è paesaggio' " Universale di Architettura" No. 58, Testo & Immagine, 1999, p.18. Traducción: Elena Tudela.

<sup>3</sup> Véase M.de Solà-Morales: "Ciudades, Esquinas", FORUM, Barcelona, 2004.

<sup>4</sup> Anónimo español.

<sup>5</sup> Juan Cueto: "Las Caras de las ciudades": EP[S] Diario El País, Núm. 1.483, Madrid, 2005, p.65.



## El Sitio - San Ángel



"San Ángel", Clio, 1997, pág. 68.

# El Sitio - San Ángel

San Ángel es un sitio con una problemática urbana de gran complejidad, pero a la vez con una gran riqueza. A pesar de todos los problemas de calidad urbana a los que se enfrenta, similares a los que amenazan a grandes sectores de la ciudad, resulta ser un lugar donde aún se pueden encontrar rastros de carácter tradicional, donde se puede pasear, y donde existe una relación directa entre la vida urbana y la vida interior o doméstica. Me parece muy interesante la manera en que se articulan algunos de sus espacios públicos junto con los privados, con un manejo de escalas agradable y un sentido de identidad que se ven reflejados en la calidad de vida que ofrecen algunos de sus rincones. Para entender mejor la situación en la que se encuentra el sitio, este capítulo hace un recorrido a través de su historia desde sus orígenes hasta el día de hoy.



## Origen



Óleo de José María Velasco,  
Ajusco y región suroeste del Valle de México.

Lo que hoy conocemos como San Ángel tiene orígenes en la época prehispánica. Al principio sólo era una pequeña aldea, denominada en un principio Tenanitla, asentada en la región suroeste del Valle de México. Lugar que debió tener una presencia y majestuosidad importante, un altiplano con lagos, ríos y arroyos ya sea de agua o de lava, vegetación rica, rodeado por una muralla de cerros, montañas y dos volcanes que caracterizan al Valle. Por otra parte, la selección que hacían las culturas prehispánicas para sus asentamientos demuestra una sensibilidad



particular que permitía que su arquitectura se relacionara de manera directa con el paisaje. Carlos Mijares sobre este paisaje dice que “es posible identificar su grandeza y simultáneamente percibir una especie de intimidad producto de su confinamiento, condición por supuesto paradójica. Un lugar, pues, que provocó el respeto trascendental de sus primeros pobladores, el pasmo de los conquistadores y que continúa generando hoy la sorpresa de sus habitantes.”<sup>1</sup>

Mapa de la región alrededor de la laguna de Tescuco y sus ríos tributarios (1776). Dentro del círculo rojo, el poblado de San Jacinto y la zona del Pedregal



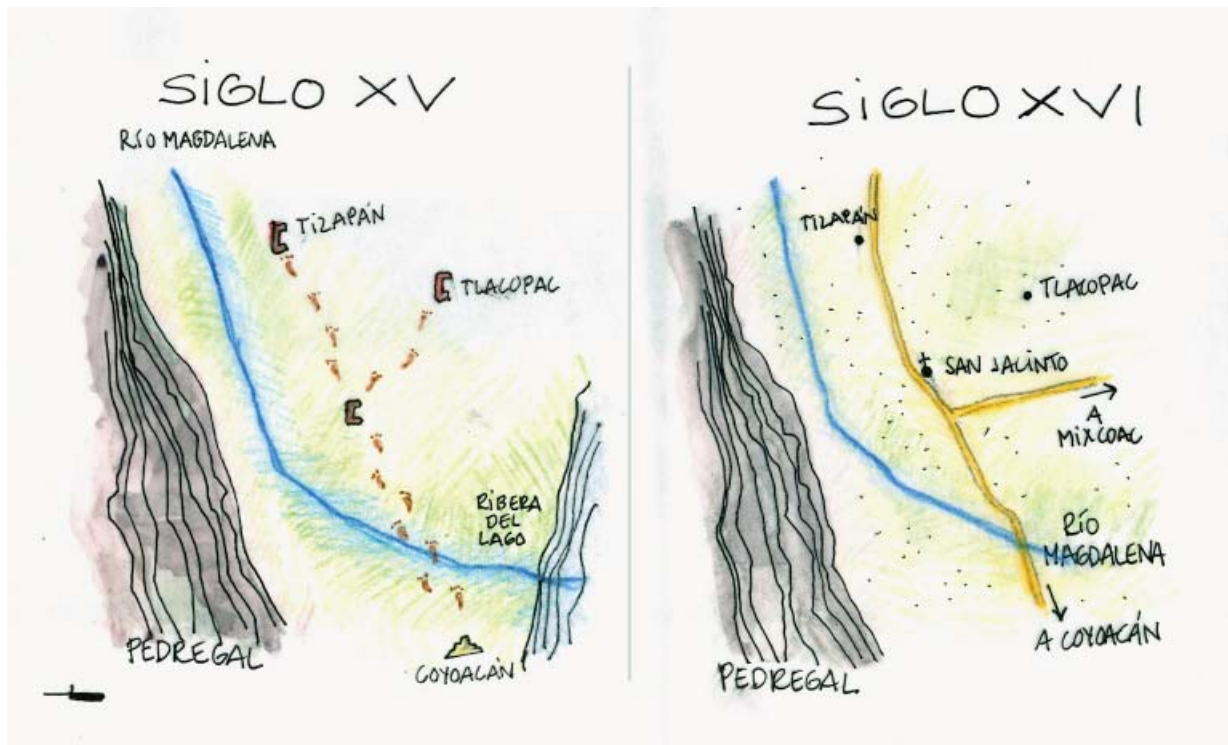
La erupción volcánica del Xitle generó el lago de piedra conocido como “Pedregal”, modificando algunos ríos y afectando a los asentamientos que se encontró en su camino como el de Cuicuilco y Copilco que quedaron sepultados por la lava. No se sabe si Tenanitla (*entre muros o frente a la muralla*) se salvó de la lava o si se dio a las orillas o límites del lago de lava que detuvo el Río Magdalena como un caserío de escasa importancia que pertenecía a Coyohuacan.

En el plano más antiguo de la Ciudad de México, atribuido a Alonso de Santa Cruz, aparece el asentamiento de Tenanitla representada por 4 ó 5 casas pequeñas.

## La Conquista

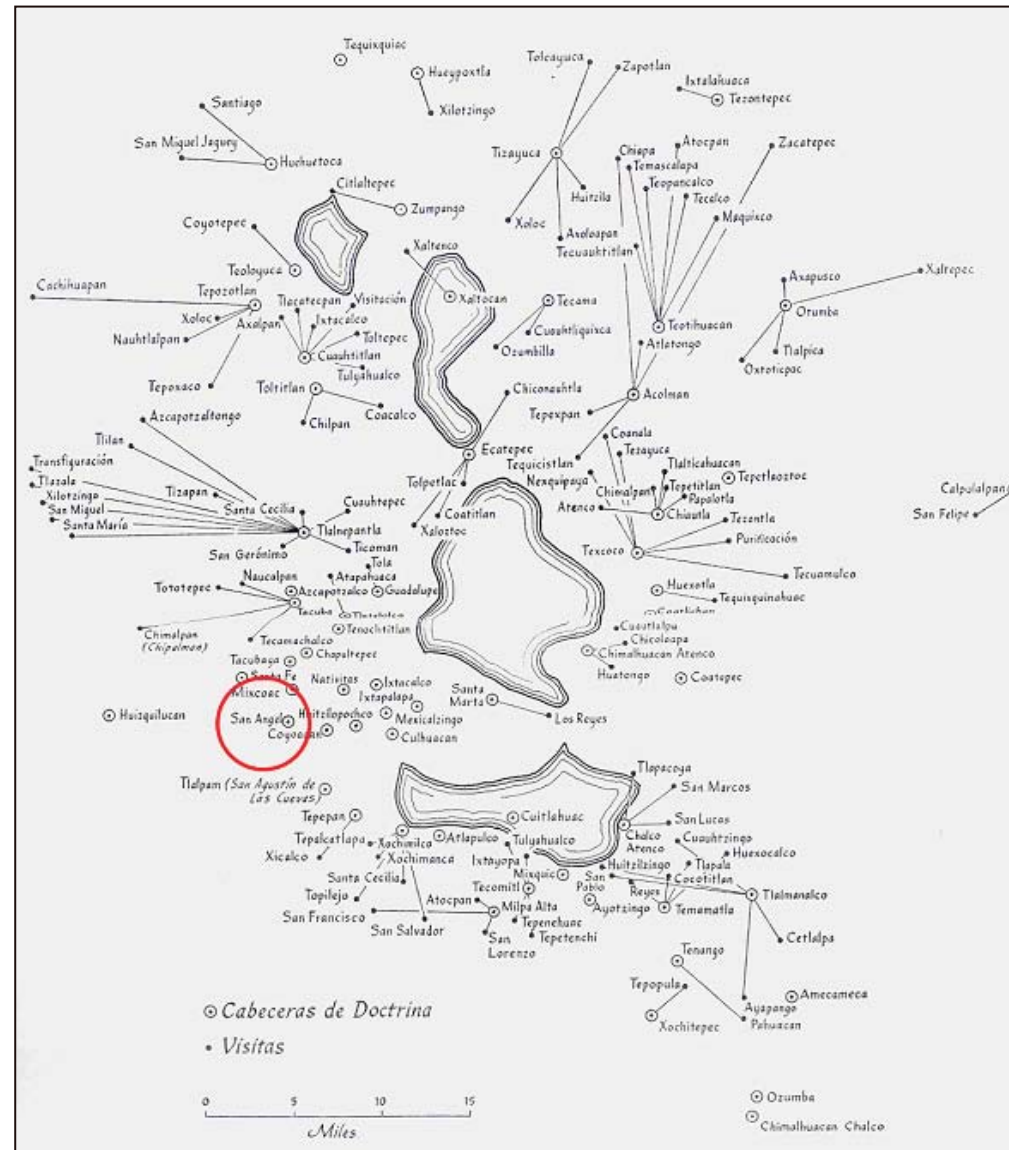
Con la llegada de los españoles se impusieron, entre tantas otras cosas, nuevas formas de urbanizar, que respondían a decreto real. La zona del suroeste permaneció bajo el control del principado de Coyoacán, y se mantuvieron como poblados al margen de la Ciudad de México, donde no se impuso la trama urbana rígida y geométrica que caracterizaba el urbanismo colonial, sino más bien se actuó de acuerdo a la topografía y ubicación de lo que se daría a conocer como San Ángel. No está claro hasta que punto los valores arquitectónicos y urbanos del primer San Ángel se dieron como consecuencia de la tradición prehispánica o si fueron generados por los españoles, que ante la situación topográfica del lugar pudieron haber decidido no utilizar la traza geométrica que se imponía en otros poblados por decreto real. La topografía de la loma sobre la cual se sitúa San Ángel propició el desarrollo urbano bajo una traza de calles continuas, direccionales y levemente sinuosas en el sentido de la pendiente larga, y otras cortas y fragmentadas que bajan hacia los cauces.

El trazo de sus calles es de carácter irregular, generando quiebres, giros, diferencias de anchura y de nivel,



Desarrollo siglos XV y XVI de la zona donde se asienta San Ángel





Plano del valle de México a finales del siglo XVII.



Atrio de San Jacinto

remates, bifurcaciones, en algunos casos de manera sorpresiva y otros más bien suaves. De esta manera los espacios adoptan una gran diversidad,

Poco después Cortés se adjudicó el principado de Coyoacán, desde donde consolidó como propiedad suya una vasta zona que denominó el marquesado del Valle de Oaxaca (extendiéndose a los Estados de México, Morelos y Guerrero quedándose con Cuernavaca, Cholula, Tepoztlán, etcétera) donde se veía incluida Tenanitla.

## Llega Orden Carmelita, se consolida San Ángel

Posteriormente, las tierras de Tenanitla y Chimalistac pasaron a manos del cacique indígena Juan de Guzmán Ixtolinque, quien tenía una alianza de intereses expansionistas con Cortés. El aspecto religioso lo dejó en manos de los dominicos, quienes se encargaron de construir una ermita como apoyo al Convento de Coyoacán. Alrededor de 1580 la Capilla de San Jacinto se convierte en iglesia parroquial, y los dominicos logran independizarse de Coyoacán. El poblado es denominado ahora San Jacinto Tenanitla y empieza a ganar importancia. Son los dominicos los que llevan a cabo las primeras obras de la zona, como los molinos y batanes.

Se dice que Felipe de Guzmán, hijo del cacique Ixtolinque, hacia fines del siglo XVI vendió los terrenos a la orden carmelita, donde se habría de construir un colegio para la misma orden. Se eligió la parte más alta de los terrenos para la ubicación del colegio, colindando con el poblado de Tenanitla; justo en el punto donde las calles, los caminos y los cauces de la loma convergen, convirtiéndose en un punto focal. La fundación del colegio fue en 1613 bajo la advocación de San Ángelo Mártir. La edificación del templo quedaría pendiente hasta junio de 1615; una vez terminado, dos años más tarde, los servicios parroquiales de San Jacinto fueron absorbidos por el Convento de San Ángel. El terreno fue bardeado con altos muros que protegían la extensa huerta, el convento y el colegio. También se llevaron a cabo importantes obras de ingeniería hidráulica, construyeron

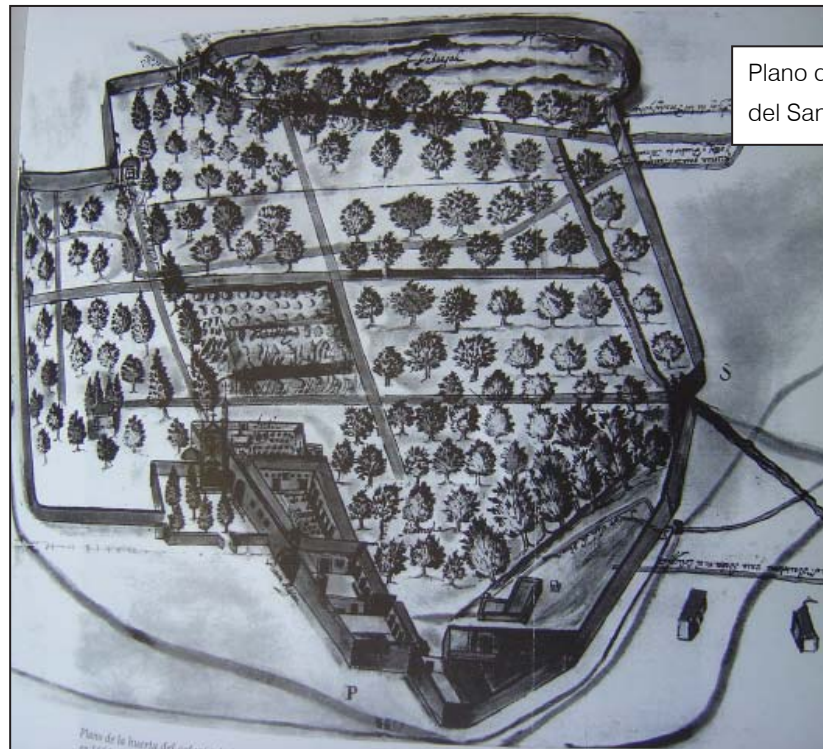


Convento de San Ángel

un gran tanque para captar agua del Río Magdalena para después distribuir las entre el convento y la huerta a través de un sistema de riego. Se edificó un acueducto de doble altura para transportar el agua al convento. Las obras se le atribuyen a fray Andrés de San Miguel, el arquitecto del conjunto. Este personaje se le conoció como uno de los hombres de ciencia más notables de su tiempo, matemático, geógrafo, hidrógrafo, astrónomo y arquitecto.

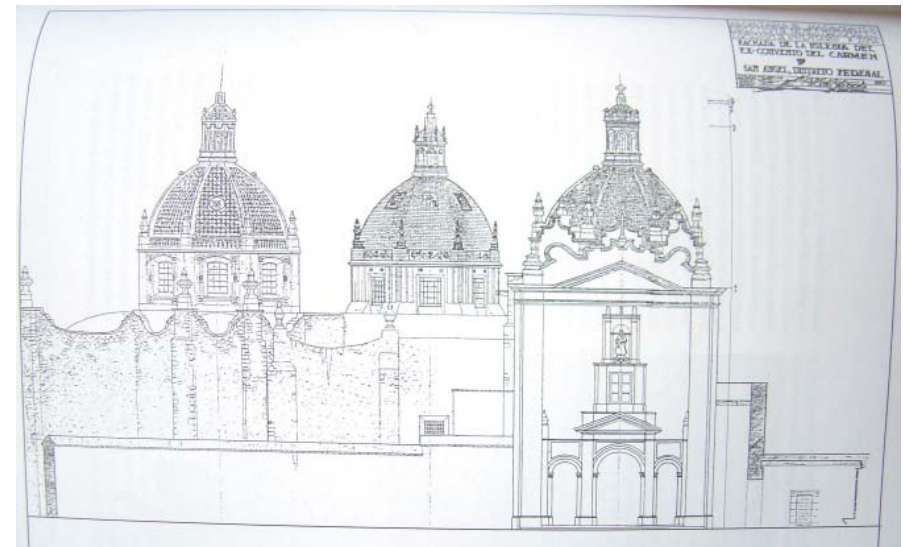


La caja de agua, que servía de depósito para regar la huerta.



Plano que muestra la extensión de la huerta del San Ángel y el convento

El convento fue ubicado en una punta del terreno, por donde pasaba la Calle del Ferrocarril, convirtiéndose sus cúpulas y espadaña en elementos identificadores y ordenadores del conjunto urbano. Por el centro de esta gran extensión de terreno cruzaban los ríos Chico y Magdalena, por lo que se construyeron represas y puentes, que permitieron la prosperidad de la huerta.



Fachada de la Iglesia del Carmen. Dibujo del Arquitecto Vicente de Mendiola, 1931.



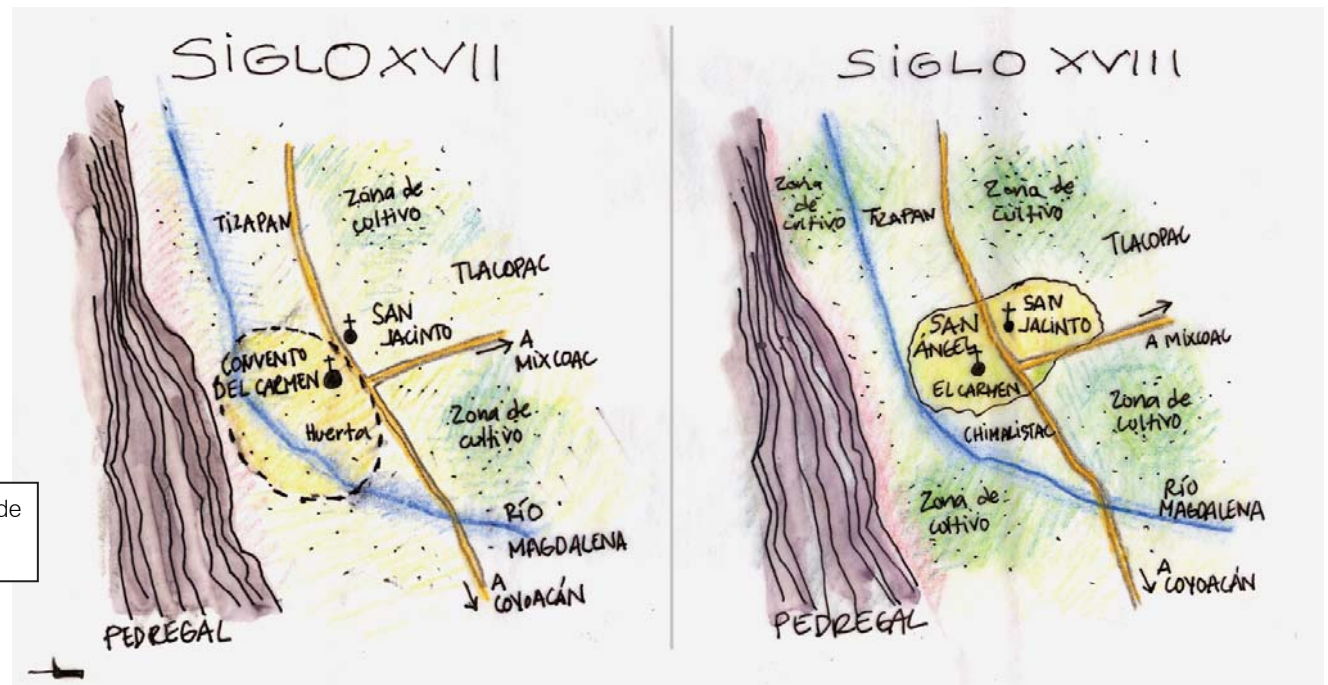


Interior de la Iglesia del Carmen.

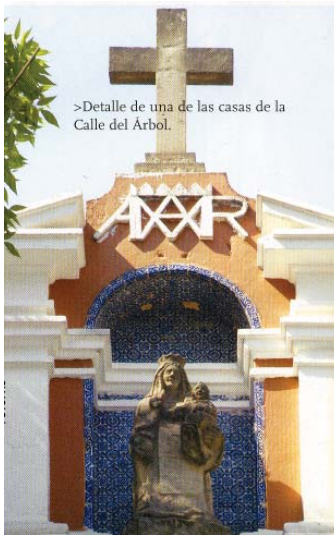
Fue definitiva la influencia que tuvo el Colegio Carmelita en el desarrollo del poblado, rebautizándolo con el nombre de San Ángel, bajo el cual se le conoce hasta la fecha, a pesar de un intento fallido por cambiarlo en homenaje a Álvaro Obregón quien fue asesinado en el Parque de la Bombilla.

Las festividades religiosas de la Virgen del Carmen celebradas en el convento se convirtieron en motivo de atracción para los habitantes de la capital del Virreinato. Duraban todo el mes de julio y consistían en procesiones y misas que se alternaban con otro tipo de diversiones como el juego de lotería o las peleas de gallos. Las festividades antes mencionadas, el estupendo clima, la abundancia de agua, la fertilidad de la tierra, su posición elevada que la protegía de las inundaciones que eran muy frecuentes en las partes bajas del valle sobre todo en época de verano y su cercanía con las montañas pobladas con pinos, fueron haciendo del poblado un lugar de veraneo y descanso. Varios virreyes como Juan de Palafox y Mendoza o Diego Osorio de Escobar y Llamas frecuentaban

Desarrollo siglos XV y XVI de la zona donde se asienta San Ángel







el pueblo de San Ángel durante los veranos acompañados de sus cortes y amigos. En la segunda mitad del siglo XVIII, el arzobispo Alonso Núñez de Haro y Peralta estableció la costumbre de veranear regularmente en la Casa del Mayorazgo de Fagoaga, tradición que consagró el conde de Revillagigedo. Esto fue provocando que varias familias de nobles edificaran sus propias casas en la zona; entre ellas la Casa Blanca de los Condes de Oploca en la Calle del Árbol; cercana a ella la de los Marqueses de Sierra Nevada. Otro ejemplo de este tipo de casas es la Casa de los Mariscales de Castilla, conocida como la Casa del Encaje; por lo general eran casas de arquitectura sencilla o provinciana, con cierto carácter señorial.



*Casa del Risco*



*Casa Blanca*



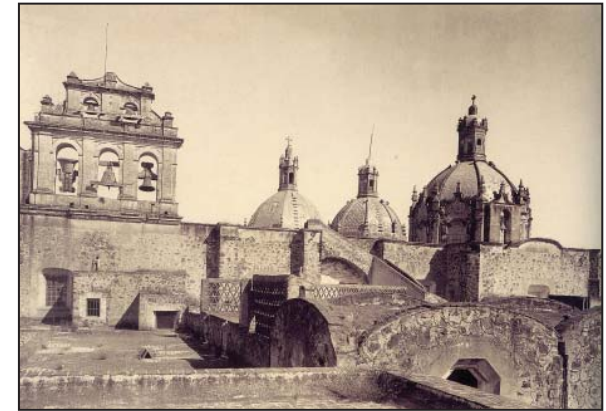
*“Allá van, por la amplia calzada que conduce a San Ángel, mirando a su derecha el bardal que por ahí limita la hacienda de Guadalupe, y a su izquierda, las fachadas de algunas quintas lujosas, de personas ricas, desde la ‘Casa de Sáenz’ hasta la antiquísima y aristocrática ‘Casa de Cumplido’. Si aún es temprano, tiran a la plazuela de los Licenciados y en la de San Jacinto se detienen al volver, bajo el follaje de los truenos o de los fresnos, mezclados a las familias acomodadas que veranean en el pueblo a la moda; Esteban y Fabián aparte, apoyados en un tronco, Agustina y Santa sentadas en un banco de hierro, el ‘Coyote’ enroscado a sus pies, hombres y mujeres silenciosos, inmóviles, con ese encogimiento que se adueña de los humildes cuando se hallan con los pudientes en un mismo lugar. Si es tarde ya, redúcense a no pasar de la plazuela del Carmen; se refugian en el portal del Ayuntamiento, escuchan una pieza de música, compran golosinas que no osan comer en presencia de tanto extraño, y después de que el ferrocarril del Valle –a las siete en punto y relleno de pasajeros que gritan, se llaman y ríen, sus carruajes iluminados como si en su interior fuera a celebrarse una fiesta- parte rumbo a México con estruendo de edificio de vidrio que se viniese abajo, sembrando en el camino a obscurecerse, ecos de canciones, de lloriqueo de niños, de risas de mujer, y miles de chispas ebrias que en el espacio rondan y de improviso se abaten sobre los pajonales que bordean la vía –la familia de Santa emprende el regreso.”*

**“Santa”, Federico Gamboa**

*Fontamara, 1994, México D.F.*



La novela “Santa” de Federico Gamboa cuenta la historia de una prostituta redimida y tiene lugar entre San Ángel y Chimalistac. La historia fue llevada posteriormente al cine.



Convento del Carmen

Existía una permanente comunicación entre San Ángel y la Ciudad de México durante la época del virreinato, así como los pueblos aledaños, sin embargo era lenta, difícil y frecuentemente peligrosa. Todos los caminos llegaban al Convento de San Ángel, se trataba de un punto obligado en el camino hacia Coyoacán, Tizapán, Tlacopac y Ayotla. Su localidad en el sitio no sólo se debía a sus cualidades arquitectónicas o al peso de sus componentes religiosos, era también consecuencia de la multiplicidad de sus actividades. La huerta representaba una fuente de abastecimiento no sólo para el convento sino también para la Ciudad de México, y los frailes carmelitas supieron aprovechar la gran diversidad que existía en el asentamiento. Los carmelitas cultivaban olivo y lo procesaban en prensas para producir aceite de olivo, en los terrenos con los que contaban en Olivar de los Padres y Olivar del Conde.



Plano que muestra la extensión de la huerta del San Ángel y el convento sobre la traza actual



## Las grandes transformaciones

El siglo XIX acelera el desarrollo de San Ángel, por un lado la creciente rentabilidad del suelo urbano se posesiona de un barrio que se ve despojado de sus antiguos dueños (monarquía civil y religiosa) por la Independencia y posteriormente por las Leyes de Reforma, que desmembraron las propiedades eclesiásticas y desamortizaron los bienes del clero y las propiedades pasaron a manos de la incipiente burguesía. Se genera un proceso de fraccionamiento y habitación de espacios anteriormente ocupados por conventos o casas reales, iniciando el proceso de transformación de San Ángel. Los terrenos de la huerta del Convento del Carmen fueron los primeros en fraccionarse, cancelando una parte productiva importante del poblado y generando la Colonia del Carmen. Los esquemas de las nuevas casas eran diferentes, ya que se retiran del paño de la banqueta y colocan rejas con bardas bajas y ornamentadas. Por otro lado se invierte la idea de la casa en torno al patio para que sea el jardín el que rodea la casa. Al comenzar el siglo XX los primeros colonos de los dichos fraccionamientos fueron europeos y norteamericanos, lo que estableció un peculiar tono arquitectónico europeo a manera de las ciudades-jardín.



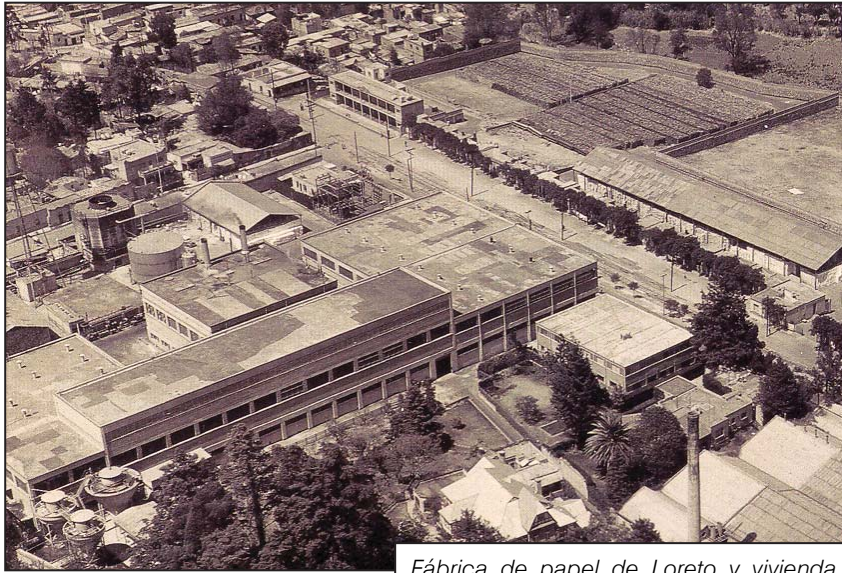
*Plano del primer fraccionamiento que se formó dentro de la huerta de los carmelitas*



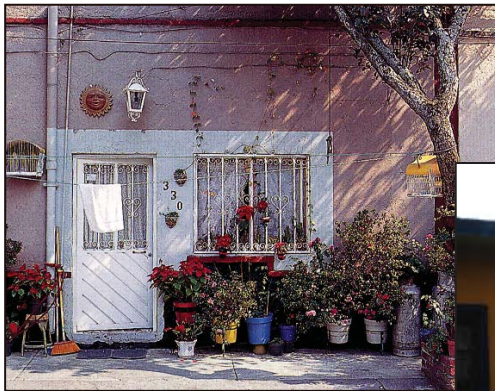
Litografía de la Plaza de San Jacinto a mediados del siglo XIX.



## La industria en San Ángel



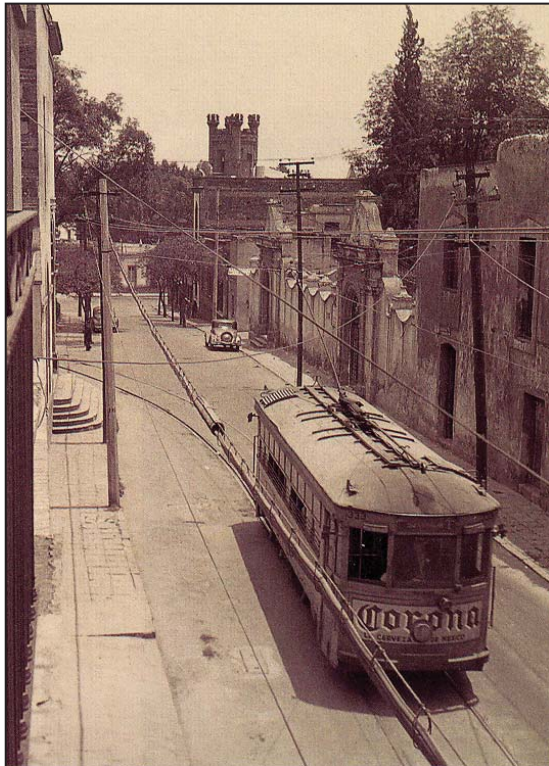
*Fábrica de papel de Loreto y vivienda para los trabajadores.*



A partir de la Ley Lerdo en 1856, que establecía la desamortización de los bienes del clero, se instalaron diversas fábricas en la zona, como la de La Hormiga o La Abeja y con ellas una serie de conflictos laborales importantes. Durante el Porfiriato, se consolidaron nuevas y numerosas fábricas principalmente de textiles y papel, como la de El Águila, Loreto y Peña Pobre, Santa Teresa y la Magdalena Contreras, que convirtieron a San Ángel en un sitio industrial perdiendo gran parte del carácter rural, forestal y de veraneo que solía tener hasta entonces. De esta manera se fueron constituyendo las primeras zonas industriales que produjeron una aceleración del proceso de asentamientos humanos en las zonas aledañas a las fábricas. Esto desencadenó a su vez mayor diversificación de las actividades comerciales para satisfacer las demandas de los nuevos pobladores de la zona.

El México independiente entró en un proceso de transformación acelerado que modificó radicalmente el contexto no sólo de San Ángel, sino también del valle entero. Empezaron a surgir ideas de progreso y modernidad, nuevas tecnologías e influencias de Norteamérica y Europa más que de España. El Presidente Porfirio Díaz consolidó su poder por largos años bajo los cuales la idea del progreso se volvió la razón que justificó cualquier acción, pues se quería formar parte de las naciones modernas. Me parece que la euforia que existía alrededor de estas ideas provocó que se aceptara cualquier decisión con tal de llegar a estas metas.

## El transporte



*Introducción del tranvía en San Ángel.*



Desde fines del siglo XVIII pudieron observarse algunos cambios debido al crecimiento demográfico por el que pasaba la ciudad; un ejemplo de ellos fue la necesidad de un aumento de transporte público. En San Ángel el transporte se vio reforzado implantando tranvías para 25 pasajeros que eran tirados por mulas, saliendo de la Calle de Balderas, alejada 16 kilómetros del Convento del Carmen. Anteriormente, la manera de transporte a San Ángel era por medio de diligencias tiradas por caballos, que prestaban un servicio muy deficiente durante la temporada de lluvias debido a las malas condiciones de los caminos. Fue en 1869 que se colocó el ferrocarril que unía Tlapan con la Ciudad de México, pasando por San Ángel. Sirvió para transportar a la gente que veraneaba o paseaba, sin embargo, los principales beneficiarios de este progreso fueron los industriales, puesto que en el país se iniciaba un proceso de industrialización, se empezaba a centralizar la actividad industrial y Tlapan, por su cercanía a la capital, era un buen sitio para la implementación de industrias. Una vez introducidas las tecnologías del ferrocarril, se dio una gran revolución en los métodos de transporte, y en San Ángel los tranvías fueron remplazados por otros pero ahora eléctricos, cuyo recorrido era similar al anterior, más rápidos y con mayor continuidad. San Ángel pasó de ser un poblado de relativamente difícil acceso a una accesible zona suburbana con medios de comunicación para el transporte de personas y productos, y servicios de alumbrado público, electricidad, telégrafo y





Zona del Pedregal en la década de los años cuarenta.

teléfono. La existencia de ciertas avenidas, como la que unía Tacubaya a San Ángel, ahora Avenida Revolución, contribuyó a que se valoraran los terrenos intermedios propiciando el crecimiento de la ciudad hacia el sur, formando colonias como San Pedro de los Pinos o la Guadalupe Inn.

## San Ángel y la gran ciudad



Esquemas generales de la evolución de San Ángel durante los siglos XIX y XX.





La extensión territorial que se empezó a dar en torno a San Ángel afectó a los poblados vecinos. El primer poblado que tendió a degradarse fue el Tizapán, debido a su cercanía con San Ángel, Tlacopac fue otro poblado que no tardó en unirse. Los bordes de San Ángel empezaron a diluirse e integrarse a la gran ciudad.

La presión del crecimiento urbano en las primeras décadas del siglo XX condujo a la apertura de una nueva calzada que sería trazada iniciando desde la Colonia Roma hasta Av. De la Paz (después Av. de los Insurgentes) y terminaba exactamente en la Colonia del Carmen abierta en 1924. La edificación conventual había sido abandonada y agresivamente mutilada; las vías del Ferrocarril del Valle que conducían a Chalco atravesaban ya sus terrenos; poco después se ensancharía esta vía para dar paso a la prolongación de lo que es hoy Av. Revolución.

La extensa zona de piedra volcánica que existía también se vio modificada a mediados del siglo XX con la construcción de la Ciudad Universitaria y del fraccionamiento del Pedregal, quedando actualmente un 2% de superficie protegida de los ochenta kilómetros cuadrados que originalmente la conformaban.



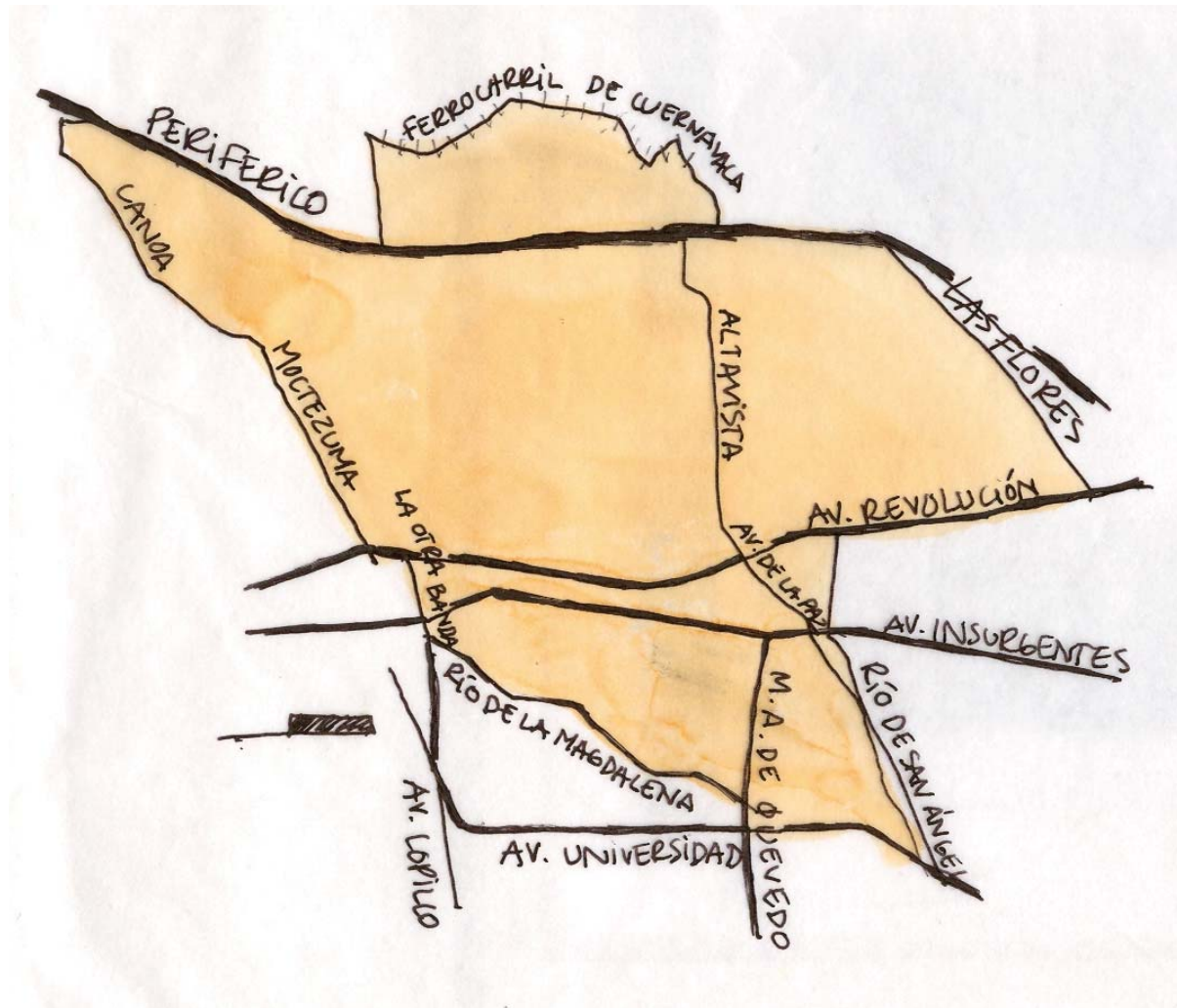
Ciudad Universitaria, 1952.

La construcción de la Ciudad Universitaria generó una serie de cambios profundos de diversas índoles, arquitectónicos, tecnológicos, urbanos, entre otros, como lo fue la extensión del tramo sur de la Av. de los Insurgentes que participó en la incorporación de San Ángel a la ciudad y la partió de manera definitiva, conectándose con Tlalpan y la carretera a Cuernavaca. Actualmente, la fracción que quedó al oriente de esta avenida parece más bien pertenecer a Chimalistac y Coyoacán por quedar geográficamente ligada a ellas. Otra avenida que tomó parte en la transformación de San Ángel al ser construida en la década de los años sesenta fue el Anillo Periférico. San Ángel quedó conurbado a la gran metrópoli convirtiéndose en una colonia intermedia atravesada por importantes vías de intenso flujo vehicular.

A raíz de la prolongación hacia el sur de estas arterias fundamentales para la ciudad se empiezan a crear numerosos fraccionamientos y colonias lo que provocó que gran parte de la población se desplazara del centro de la ciudad hacia el sur.

## San Ángel actual

San Ángel se ubica dentro de la Delegación Álvaro Obregón en la zona poniente del Distrito Federal. El INAH ha delimitado la zona histórica de la siguiente manera:



Delegación Alvaro Obregón  
DISTRITO FEDERAL



Emplazado en las laderas de cerros hoy irreconocibles, San Ángel presenta un terreno con pendientes variables, pero siempre ascendentes en dirección oriente-poniente aproximadamente a partir de Av. Insurgentes. Los escurrimientos naturales que conformaban ríos y arroyos antiguamente han desaparecido; el Río Magdalena y el Río Chico llevan ahora vehículos que en época de lluvias se convierten en arroyos de cauces inesperados.

Hoy en día las calles aledañas al Convento del Carmen, sobre la Avenida Revolución se degradan de una manera lamentable por la presencia desordenada de vendedores ambulantes, congestionada invasión de camiones y peseros, tráfico caótico, la agresión publicitaria, entre otros factores negativos. Sin embargo, gracias a la actitud de algunos habitantes y visitantes de la zona y a su configuración, se ha podido conservar en muchos aspectos como poblado originalmente colonial, refiriéndome puntualmente a algunas partes del corazón de San Ángel donde todavía se puede entrever el ambiente de otros tiempos, perderse entre sus plazas, patios, jardines, calles empedradas y arquitectura particulares. Una de las características que conserva el lugar es la vegetación acompañada por fuentes y bancas para descansar, así como también es posible admirar los jardines que se dejan ver entre las largas bardas que bordean las propiedades. Creo que los elementos vegetales variados que todavía existen en la zona le ayudan a conservar una identidad claramente reconocible de la zona. También se ha mantenido la esencia de su escala doméstica en muchas de sus calles, lo que permite que la vida urbana esté relacionada con la vida al interior de las casas; es decir, hay un interés por lo que sucede afuera de la puerta, lo que me parece que también ha contribuido a su preservación.

Desafortunadamente no todo el poblado de San Ángel corrió la misma suerte, sufriendo las consecuencias de un desarrollo y evolución precipitado en sus últimas etapas, provocando un ambiente de caos, desorden y agresión, así como una lectura espacial confusa. Existen condiciones contradictorias y opuestas, según mi punto de vista, entre algunas de las partes que hoy en día conforman la zona. Un ejemplo de esto es la diferencia existente entre





la calidad de vida entre una zona y otra, una caracterizada por la vivienda unifamiliar de alta calidad en la zona poniente de San Ángel de muy baja densidad y las viviendas multifamiliares de menor calidad al sur, asociadas a la antigua zona industrial. Los espacios destinados al comercio y a la vivienda de la población de más bajos recursos contrastan fuertemente con los centros comerciales, viviendas y restaurantes destinados a un consumidor de mayores posibilidades económicas, provocando a su vez cambios de escala violentos, rupturas y una carencia de unidad en cuanto a imagen urbana y el conjunto en general. San Ángel cuenta con un importante equipamiento cultural y de recreación que se ubica particularmente en los extremos norte y sur de la zona, sin embargo, éste también está asociado con un sector de la población de mayor poder económico. El sur y el oriente de San Ángel se identifican como las regiones de mayor conflicto ya que afrontan la pérdida de carácter que los identifique como un solo lugar.

Las transformaciones a las que San Ángel se vio sometido contribuyeron a que se convirtiera en un lugar de paso casi obligado entre el sur y el norte de la ciudad, ya que es atravesado por tres avenidas de gran importancia dentro del Distrito Federal. Sucede algo similar con el transporte público, pues también aloja un punto de trasbordo importante entre el Metro, el sistema de camiones y peseros y taxis, conocido como el paradero "Las Palmas" entre Av. Insurgentes y Av. Revolución.

Las construcciones civiles, antiguas residencias veraniegas siguen utilizándose pero ahora de manera permanente como propiedad privada, salvo algunas excepciones como la Casa del Risco, que alberga el Centro Cultural Isidro Fabela. Lo mismo sucedió con los terrenos frente al Convento que en un principio pertenecían a la Orden Carmelita y que tuvieron que ceder al Ayuntamiento para convertirse en Palacio Municipal en 1884, actualmente Centro Cultural San Ángel; o lo que fue la Antigua Caja de Agua que servía de aljibe a los carmelitas y actualmente alberga la Casa Jaime Sabines.

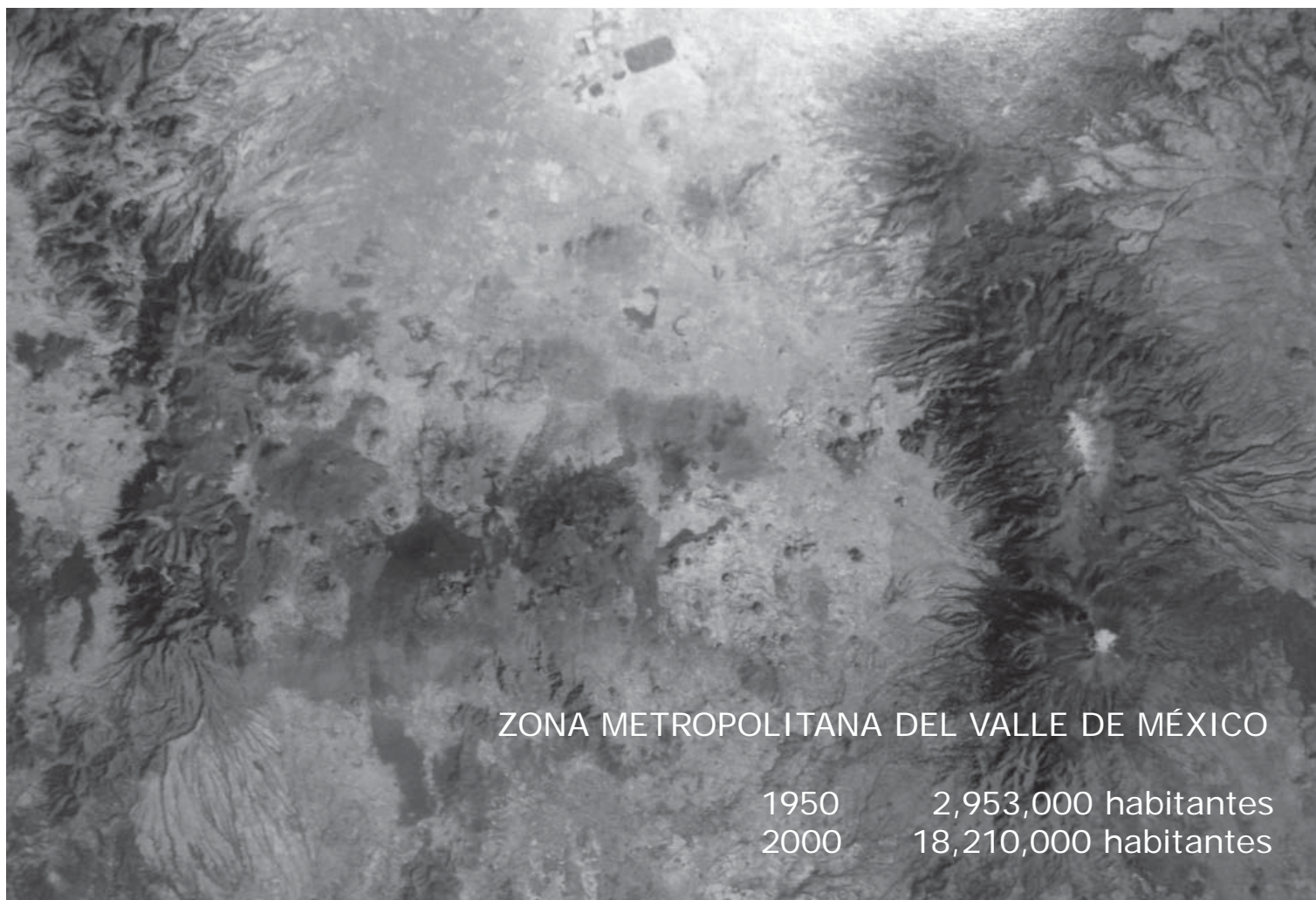


## Análisis del problema



Foto: David Butow, 2006.





# Análisis del problema

---

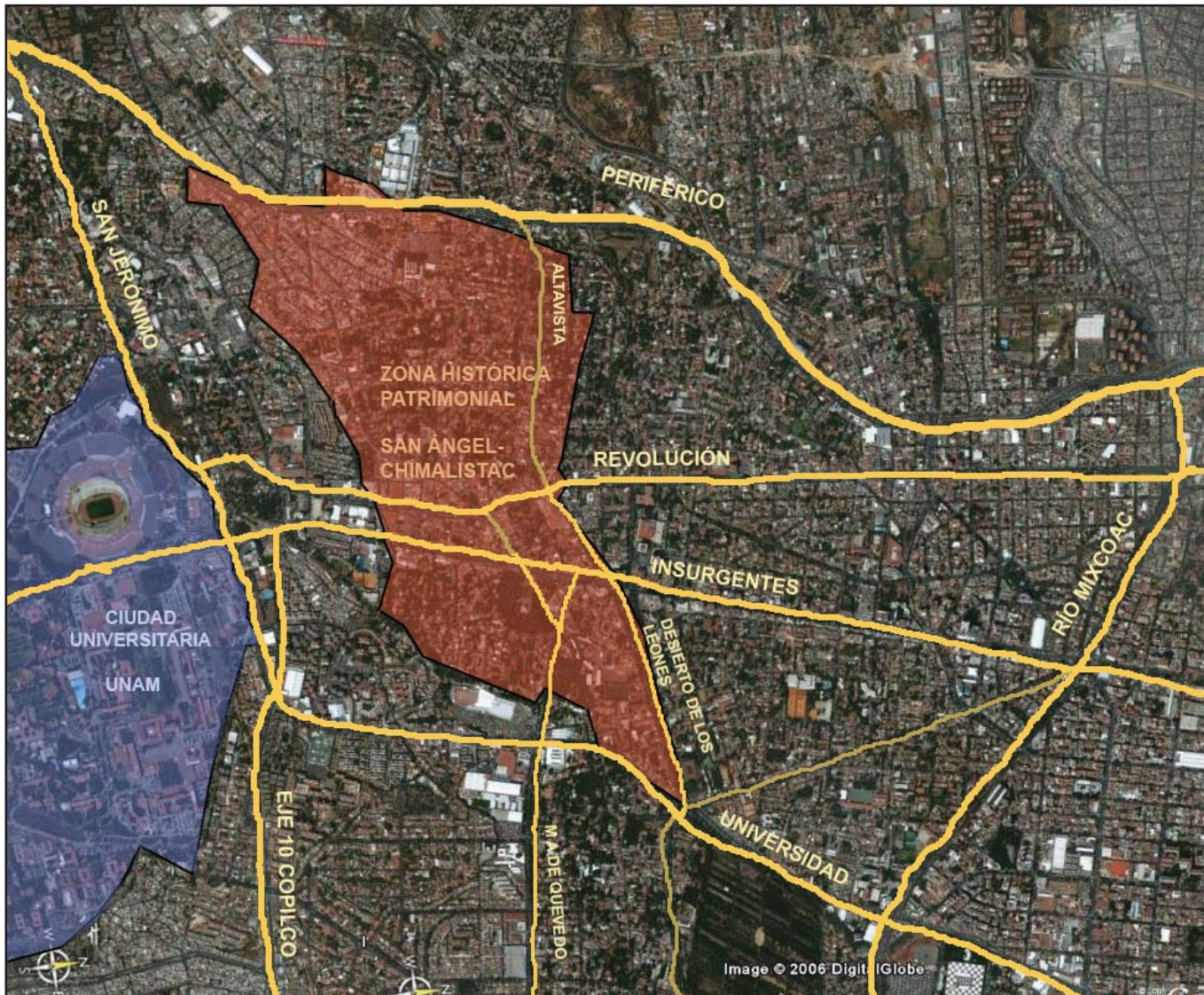
En este capítulo se plantean algunos de los diversos problemas que atacan la zona, lo que permite posteriormente acotar una zona de estudio que a su vez sirva para definir el área de intervención urbano-arquitectónica de la propuesta.

Son muchos los elementos que conforman una estructura o trama urbana, tales como las vialidades, los recorridos, las actividades que se desarrollan, las diferentes escalas, la imagen urbana, la topografía, los significados, los valores ya sean históricos o de tradición, entre muchos más. Una ciudad está hecha de incontables cosas algunas invisibles o intangibles, de diversas capas relacionadas entre sí que no siempre pueden entenderse de manera aislada.

Este análisis procura abarcar aquellos factores que considero necesarios para elaborar una propuesta urbano-arquitectónica y que permitan llegar a una mejor comprensión de la problemática de la zona de estudio en particular, sin desconocer que forma parte de una complejidad urbana de mayor escala.



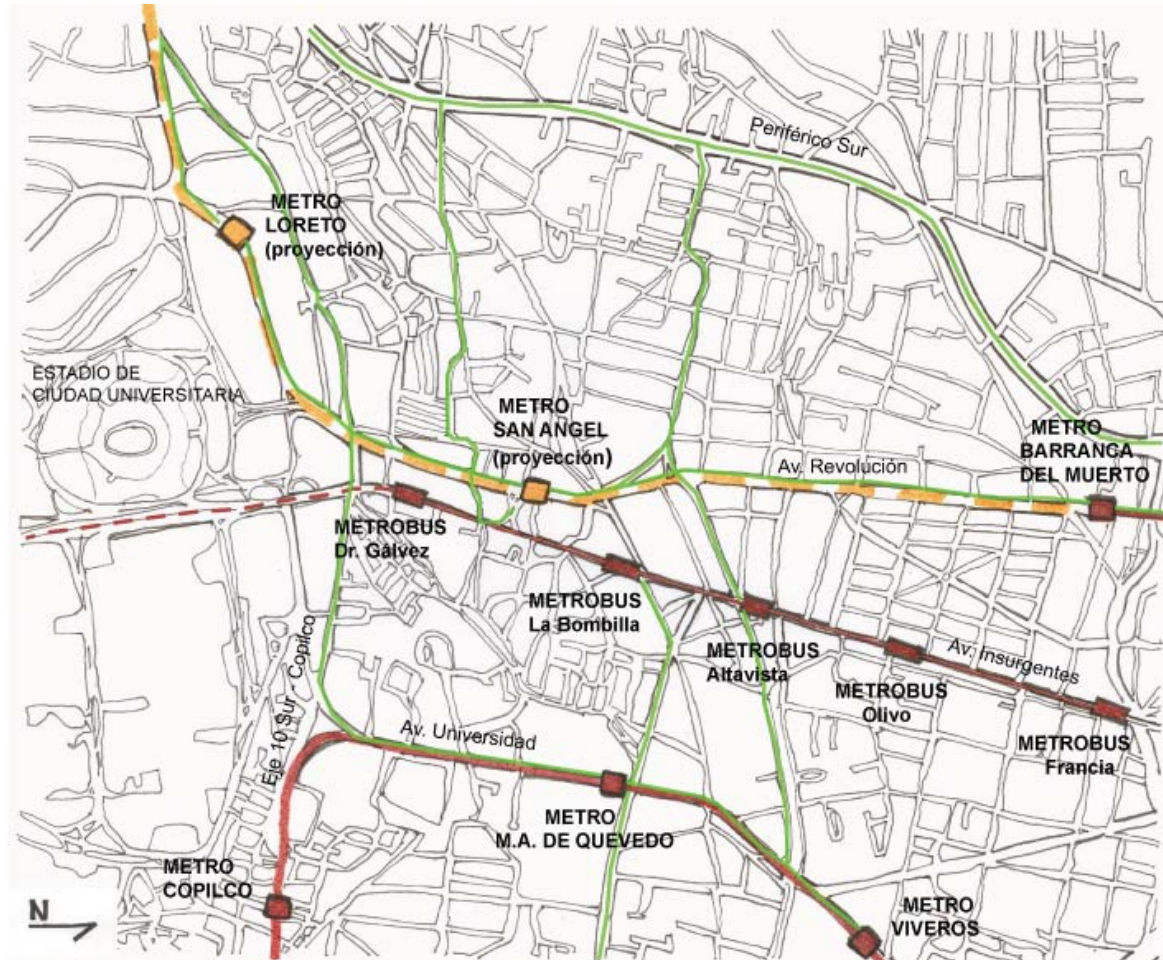
## Relación con la Ciudad y sus vialidades








San Ángel y Chimalistac, conforman una zona histórico-patrimonial importante al surponiente de la Ciudad de México. Esta zona tiene una inserción particular en la trama urbana, particularmente la vial, puesto que está delimitada en su lado oeste por el Anillo Periférico, y es atravesada por dos avenidas de gran importancia, Av. Revolución y Avenida Insurgentes. Esta última conecta de manera significativa el sur de la Ciudad con el norte, lo que ha provocado que la zona histórico-patrimonial mencionada sea un paso obligado de alta intensidad de tránsito. El barrio de Chimalistac quedó separado del barrio de San Ángel con la introducción de la Av. Insurgentes, siendo que ambos barrios cuentan con cualidades similares en cuanto a escala, valor histórico, expresión arquitectónica, etc.



## Transporte público



-  Estaciones y línea existente de Metro
-  Proyección de crecimiento a futuro de líneas de Metro  
*(Información del Sistema de Transporte Colectivo Metro, Ciudad de México)*
-  Estaciones y línea existente de Metrobús
-  Extensión de Metrobús en proceso de obra
-  Rutas de transporte Concesionado

En materia de transporte público son varios los sistemas que operan en la zona de San Ángel y alrededores. El de mayor importancia por su carácter de transporte masivo o de alta capacidad sería el Sistema Colectivo Metro con la Línea 3 Universidad – Indios Verdes que corre por Av. Universidad hasta el Eje 10 Copilco, y la Línea 7 Barranca del Muerto – El Rosario, por Av. Revolución. Por otra parte, se cuenta con el Sistema de Transporte Metrobús sobre Av. Insurgentes hasta Altamirano como transporte de mediana capacidad. El resto consiste en el Sistema de Autotransporte Urbano de Pasajeros Ex Ruta 100, Sistema de Transporte Eléctrico, el servicio de microbuses y peseros, así como el sistema privado de taxis.

El Metro y Metrobús comunican de manera importante la zona norte y sur de la Ciudad, lo que ha dejado en manos de “peseros”, autobuses y microbuses la comunicación con zonas como Coyoacán, San Jerónimo, los Cerros y Barrancas, o vialidades como el Periférico.

El índice de ocupación vehicular en el Distrito Federal es de **1.7 pasajeros por automóvil**.

En términos de funcionalidad urbana, transportar a una persona por automóvil consume 50 veces más espacio que el transporte público.

De acuerdo al Anuario del Transporte y la Vialidad del 2004, se efectúan alrededor de **39,6 millones de viajes diarios**.

El transporte privado atiende al 18.9% de los viajes, en cerca de 4 millones de vehículos, mientras que el transporte público da servicio al restante 81.1% con aproximadamente 67,000 unidades de microbuses, autobuses, taxis, trenes, etcétera.



Pasajeros transportados por día en rutas concesionadas):  
**1,200,000 pasajeros**

El servicio concesionado atiende a más de la mitad de los viajes que se realizan en la Ciudad a pesar de las inadecuadas condiciones y seguridad bajo las cuales operan.

Pasajeros transportados por día Metrobús Insurgentes:  
**200,000 pasajeros**

Número de pasajeros por unidad:  
**160 pasajeros**

El sistema de Metrobús reduce **73 mil ton/año de bióxido de carbono**.

Viajes diarios atendidos por taxis en la Ciudad de México:  
**1,100,000 viajes**

Taxis libres: 90%  
Taxis de sitio: 10 %

Taxis en la Ciudad de México:  
**102,110 unidades**

Pasajeros transportados en STC Metro en un día laborable :  
**4,200,000 pasajeros**

El STC Metro cuenta con **200 km de vías dobles**, en 11 líneas y 175 estaciones con 302 trenes.

Promedio de pasajeros transportados en día hábil:  
**750,000 pasajeros**

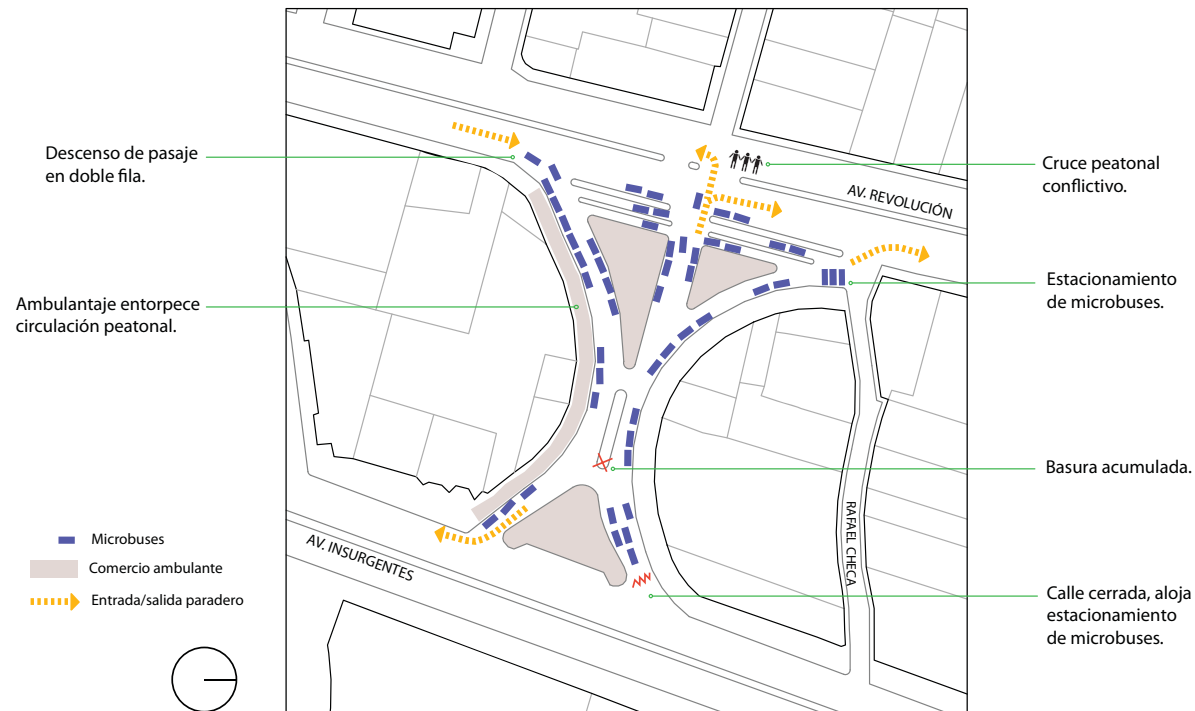
Parque vehicular de la Red de Transporte de Pasajeros:  
**1,400 unidades**

Su trazo une zonas periféricas y de bajos ingresos con estaciones de metro.

Fuente: SETRAVI



## CETRAM SAN ÁNGEL



Los CETRAM (Centros de Transferencia Modal), conocidos también como paraderos, son espacios físicos que forman parte de la infraestructura vial donde confluyen diversos modos de transporte de pasajeros (individual, colectivo y masivo) y permiten el transbordo de personas de un modo a otro.

Existen en el Distrito Federal 45 Centros de Transferencia Modal, los cuáles ocupan una superficie aproximada de 800 mil m<sup>2</sup>.

**El número de usuarios que utilizan los CETRAM en el Área Metropolitana es de aproximadamente 4.5 millones por día.**

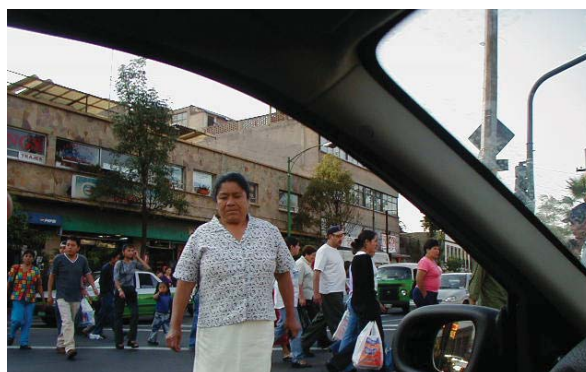
El CETRAM San Ángel, conocido comúnmente como paradero “La Palma” nació como punto de transbordo importante entre rutas más que sistemas de transporte en sí como muchos otros CETRAM. No cuenta con infraestructura para ordenar los vehículos de transporte público, por lo que se acomodan de acuerdo a un sistema ideado por los choferes.

Dicho CETRAM opera de manera ineficiente y genera una problemática particular en la zona. Provoca embudos viales al descargar pasaje en segunda fila, acumula la basura al descubierto, impide la circulación adecuada de peatones, el alumbrado público es deficiente y por lo tanto la zona es insegura en horarios nocturnos.





- **6,500 M2** DE SUPERFICIE DEL CETRAM.
- **800 UNIDADES DE TRANSPORTE** APROX. HACEN USO DEL CETRAM (ANTES DE LA INTRODUCCIÓN DE LA LÍNEA DE METROBÚS INSURGENTES).
- **500 UNIDADES DE TRANSPORTE** APROX. HACEN USO DEL CETRAM (DESPUÉS DE LA INTRODUCCIÓN DE LA LÍNEA DE METROBÚS INSURGENTES).
- ENTRE **20 Y 60 UNIDADES DE TRANSPORTE** HACEN USO DEL CETRAM SIMULTÁNEAMENTE.
- EXISTEN ENTRE **220 Y 350 PUESTOS DE AMBULANTAJE**.
- EL CETRAM CUENTA CON ALREDEDOR DE **170,000 USUARIOS** DIARIOS.
- **11 RUTAS DE TRANSPORTE** SON USUARIAS DEL CETRAM.



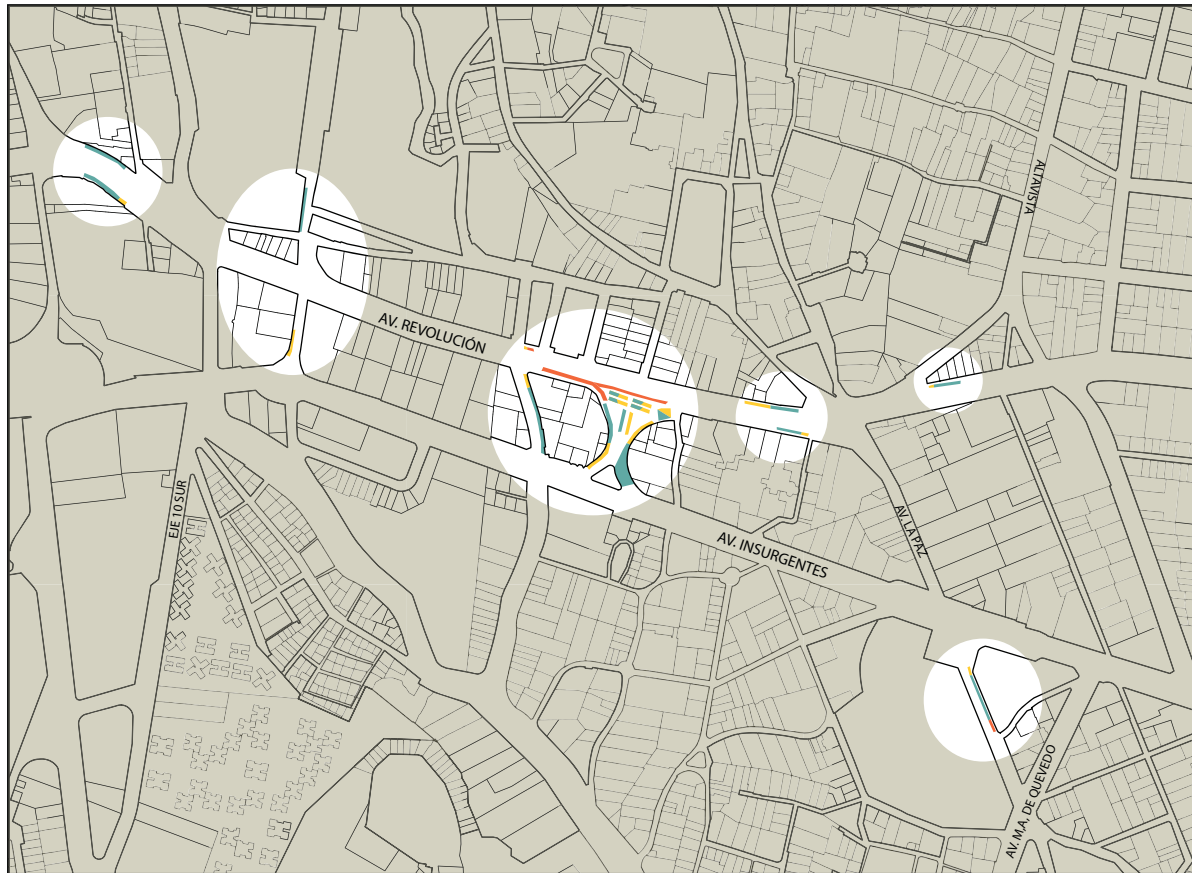
El CETRAM San Ángel es de gran importancia para el transporte público puesto que es un punto de transbordo obligado entre la zona surponiente de lomeríos del Valle de México y el resto de la Ciudad.

Entre 1950 y 1960, debido a la saturación de las zonas centrales de la ciudad, se edificó un gran número de viviendas en esta zona de lomeríos, lo que provocó el ensanchamiento de las vías de comunicación de San Ángel y de varios poblados rurales, entre ellos San Bartolo y Santa Rosa Xochiac. La mayor parte de la población residente en esta zona se desplaza fuera de ella para realizar sus actividades, generando viajes y desplazamientos que recurren principalmente a las avenidas que atraviesan y circundan la zona histórica de San Ángel y que comunican de manera significativa el norte y sur de la Ciudad de México. No existen sistemas de transporte colectivo masivo para comunicar dichas poblados con la ciudad central lo que obliga a la población a utilizar los microbuses y autobuses o el automóvil y a transbordar.

La introducción del Sistema de Transporte Metrobús sobre la Avenida Insurgentes ha generado cambios relevantes en la zona y en la operación del CETRAM San Ángel. Se recortaron rutas que corrían sobre dicha avenida, se reordenaron otras y se redujo el número de unidades de transporte.

Rutas	Destino	# de unidades (aprox.)	tiempo de espera (aprox.)
<b>RUTA 1</b>	San Ángel - Izazaga San Ángel- Pino Suárez	60	10 min.
<b>RUTA 2</b>	Metro Indios Verdes Metro Chapultepec	100 100	3-10 min.
<b>RUTA 15</b>	Olivar, Plateros	22	10 min.
<b>RUTA 16</b>	San Ángel - Contreras San Ángel - La Venta San Ángel - Pop. Sta. Teresa		4-5 min.
<b>RUTA 41</b>	Pedregal Glorieta San Nicolás	110	4-5 min.
<b>RUTA 42</b>	San Bernabé / Oyamel Capulines	90	3 min.
<b>RUTA 45</b>	Cantil Av. Aztecas / Mercado de Bola	50	3 min.
<b>RUTA 66</b>	Carbonera / Anzaldo Escuela / San Bernabé San Nicolás / Tierra Unida	80	10-15 min.
<b>RUTA 76</b>	Milpas Pedregal Chichicaspa Clínicas 4-8-18 Luis Cabrera Hosp. Ángeles / Hosp. Pemex La Cruz	95	5-10 min.
<b>RUTA 87</b>	Bosques del Pedregal /Six Flags/ Primavera / Belvedere	45	7 min.





- CARGA PASAJE
- MANTENIMIENTO
- DESCARGA PASAJE

Al limitar el tránsito de las rutas y prohibirlo sobre Av. Insurgentes a raíz de la creación del Metrobús se redujeron las operaciones de microbuses y autobuses. Sin embargo, el reordenamiento de las rutas que permanecieron generó el surgimiento de algunas bases más pequeñas, ya sea de carga y descarga de pasaje o de mantenimiento de las unidades de transporte sobre Av. Revolución y avenidas aledañas, como Miguel Ángel de Quevedo, mientras que otras bases crecieron.

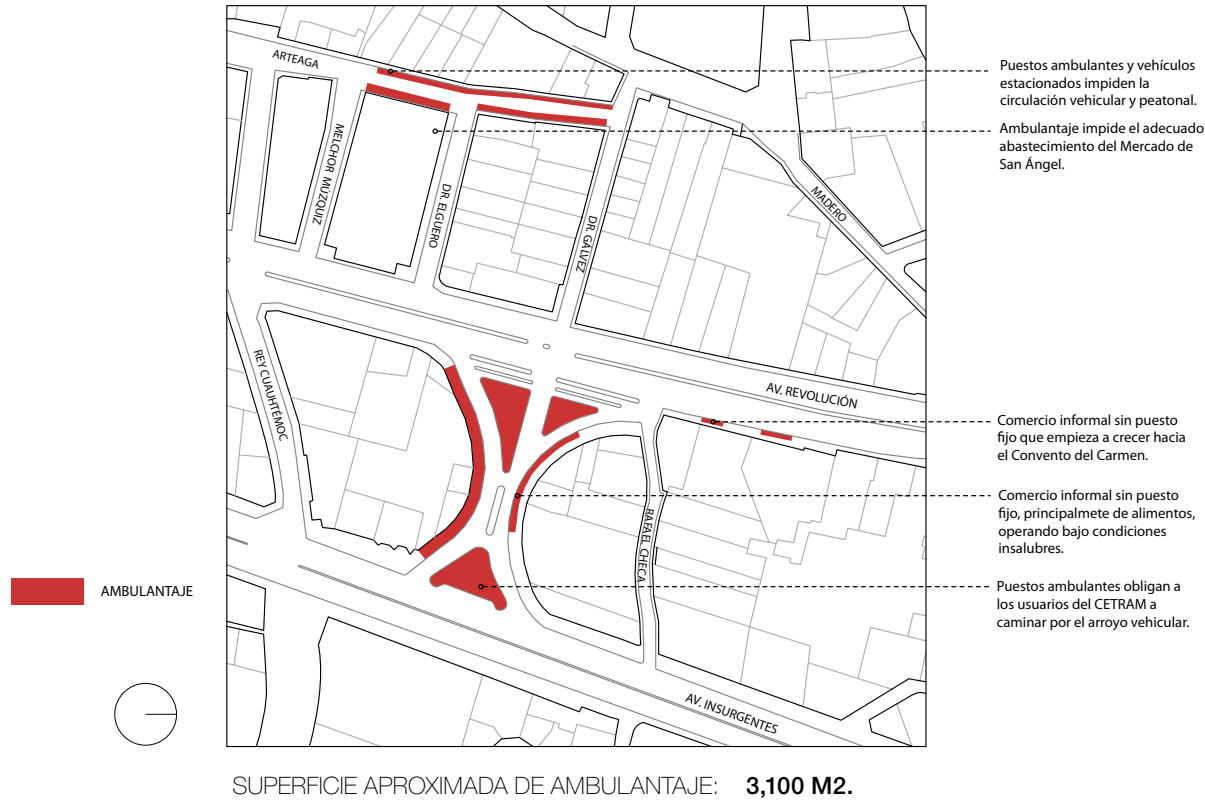
Esta condición de propagación de bases o paraderos no es necesariamente negativa si se estructuran de manera adecuada, bajo un orden y con conexiones apropiadas.

La ubicación de las bases o paraderos de autobuses y microbuses es poco clara, algunos tramos entre bases son demasiado largos por lo que se requieren muchos transbordos para recorrer distancias cortas inconexas entre sí. Muchos usuarios caminan entre una base y otra pero los recorridos peatonales no son claros y están en malas condiciones.

El CETRAM San Ángel quedó entre dos estaciones de Metrobús (La Bombilla y Dr. Gálvez). Comunica de manera importante al sur y surponiente de la ciudad con el Metro (Barranca del Muerto y M. A. de Quevedo).



## Comercio Informal



Puestos ambulantes y vehículos estacionados impiden la circulación vehicular y peatonal.  
 Ambulante impide el adecuado abastecimiento del Mercado de San Ángel.

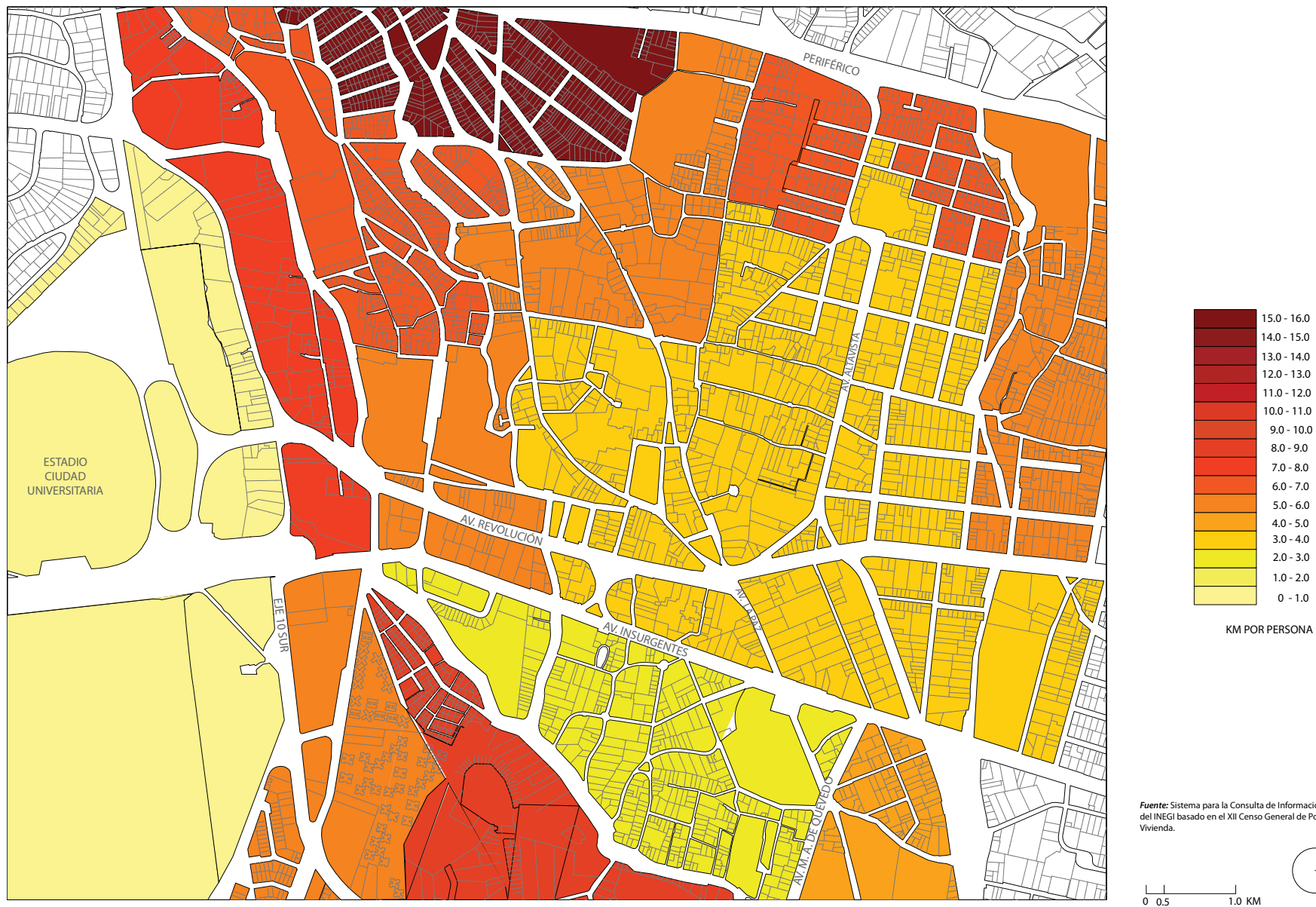
Comercio informal sin puesto fijo que empieza a crecer hacia el Convento del Carmen.

Comercio informal sin puesto fijo, principalmete de alimentos, operando bajo condiciones insalubres.

Puestos ambulantes obligan a los usuarios del CETRAM a caminar por el arroyo vehicular.

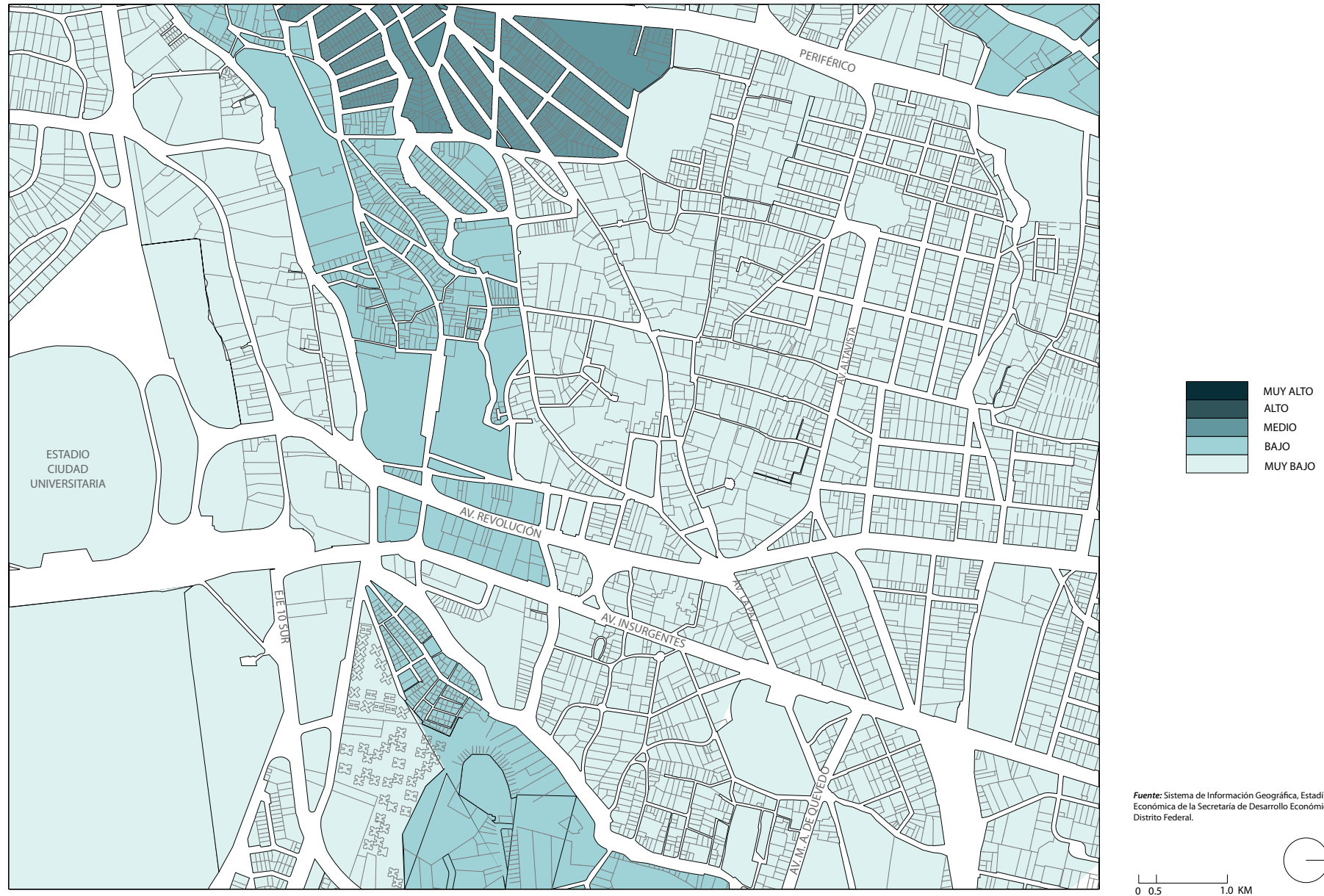


## DENSIDAD DE POBLACIÓN EN LA ZONA



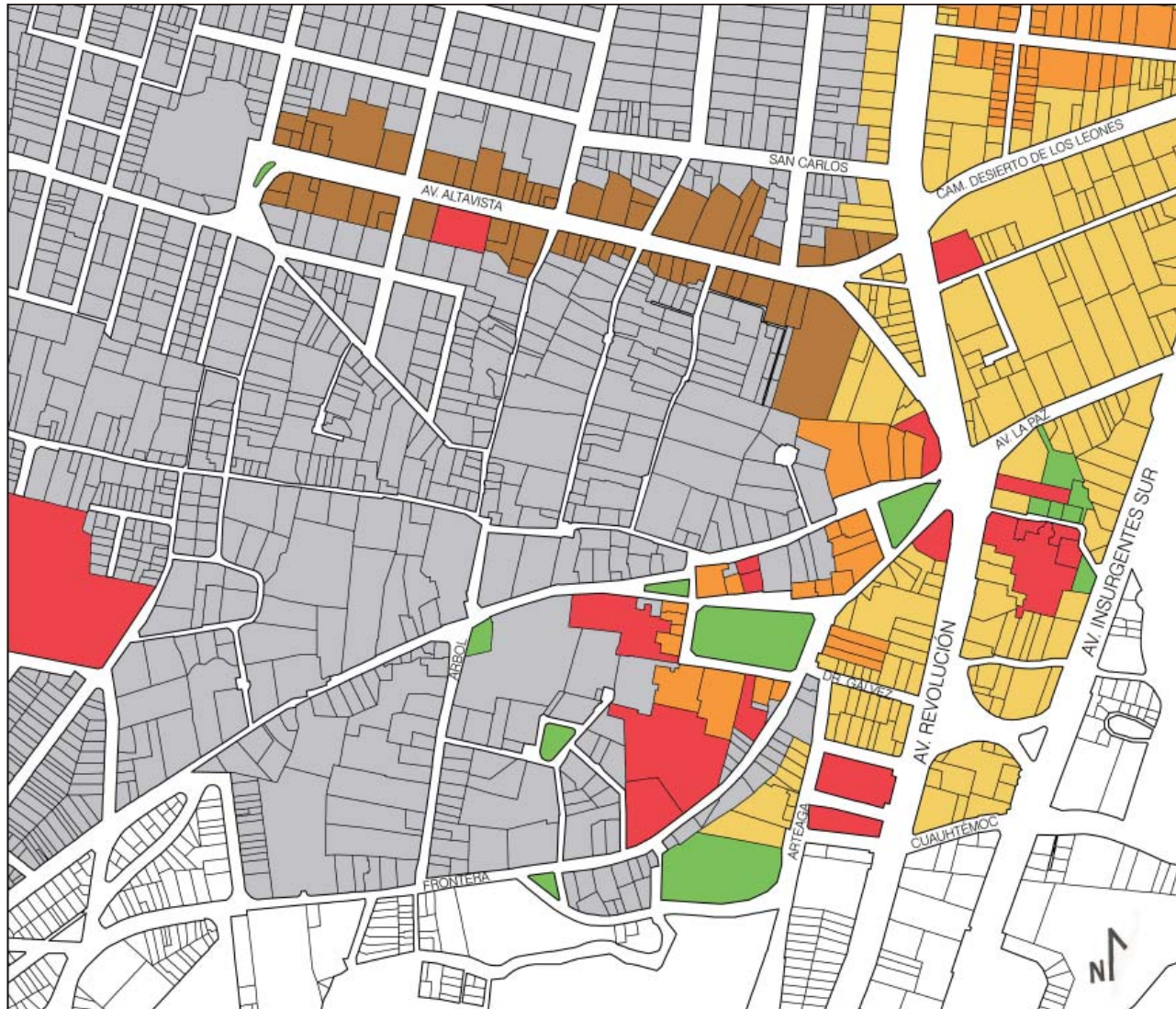


# GRADO DE MARGINACIÓN DE LA POBLACIÓN

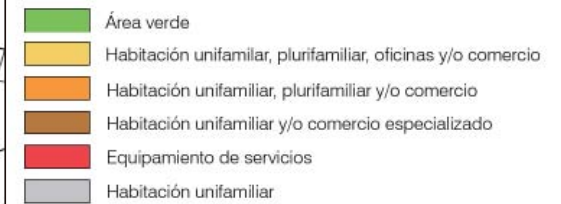




## Usos de suelo San Ángel (Programa Parcial San Ángel, San Ángel Inn y Tlacopac)

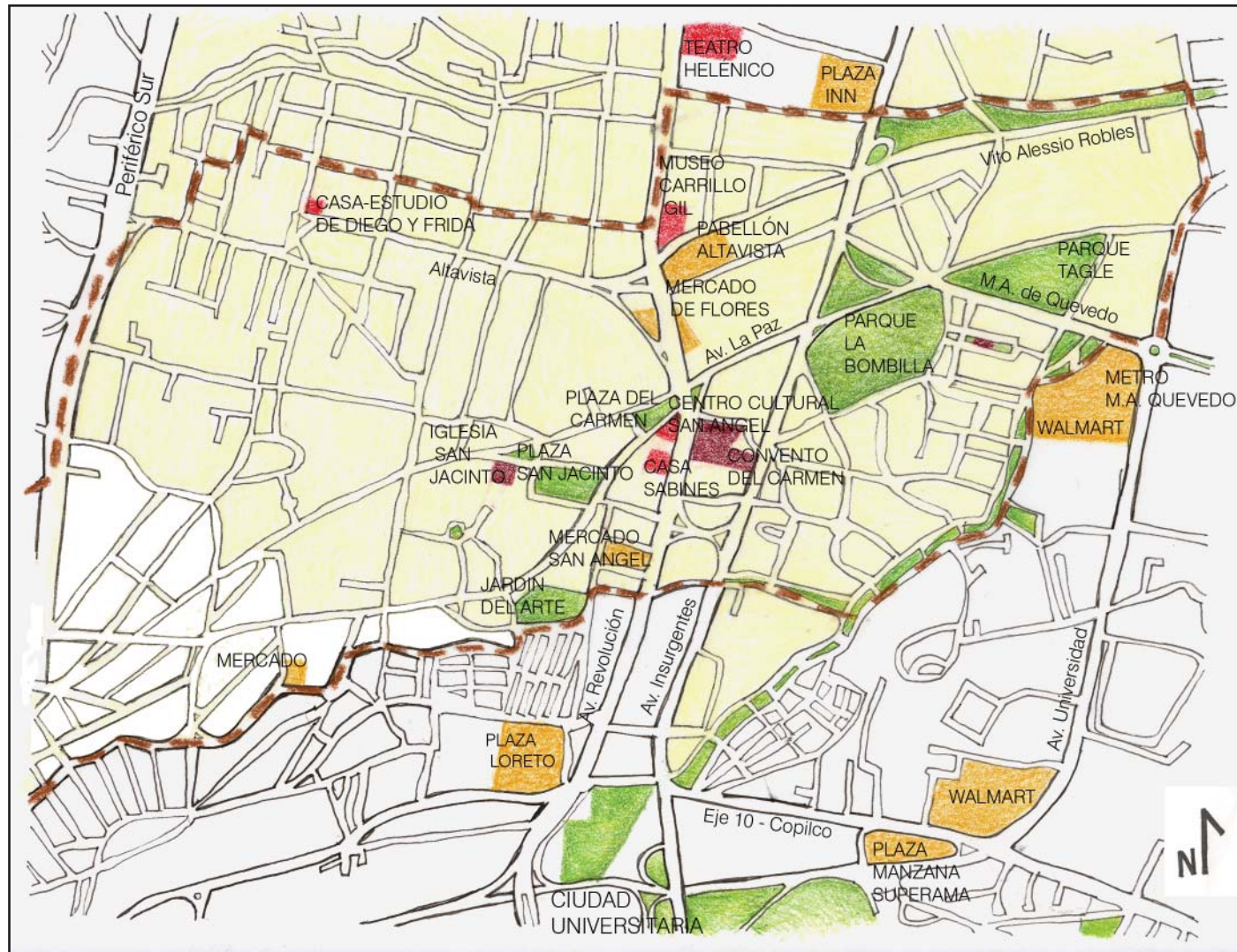


- Los predios sobre Av. Revolución y Av. Insurgentes se caracterizan por una mezcla intensiva de usos de suelo, coincidiendo con la zona más deteriorada principalmente en cuestión de imagen urbana.

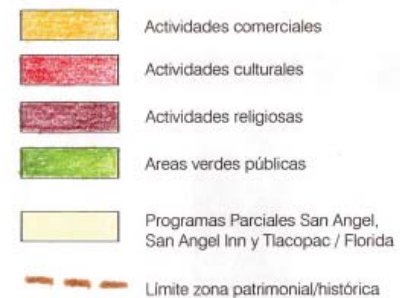




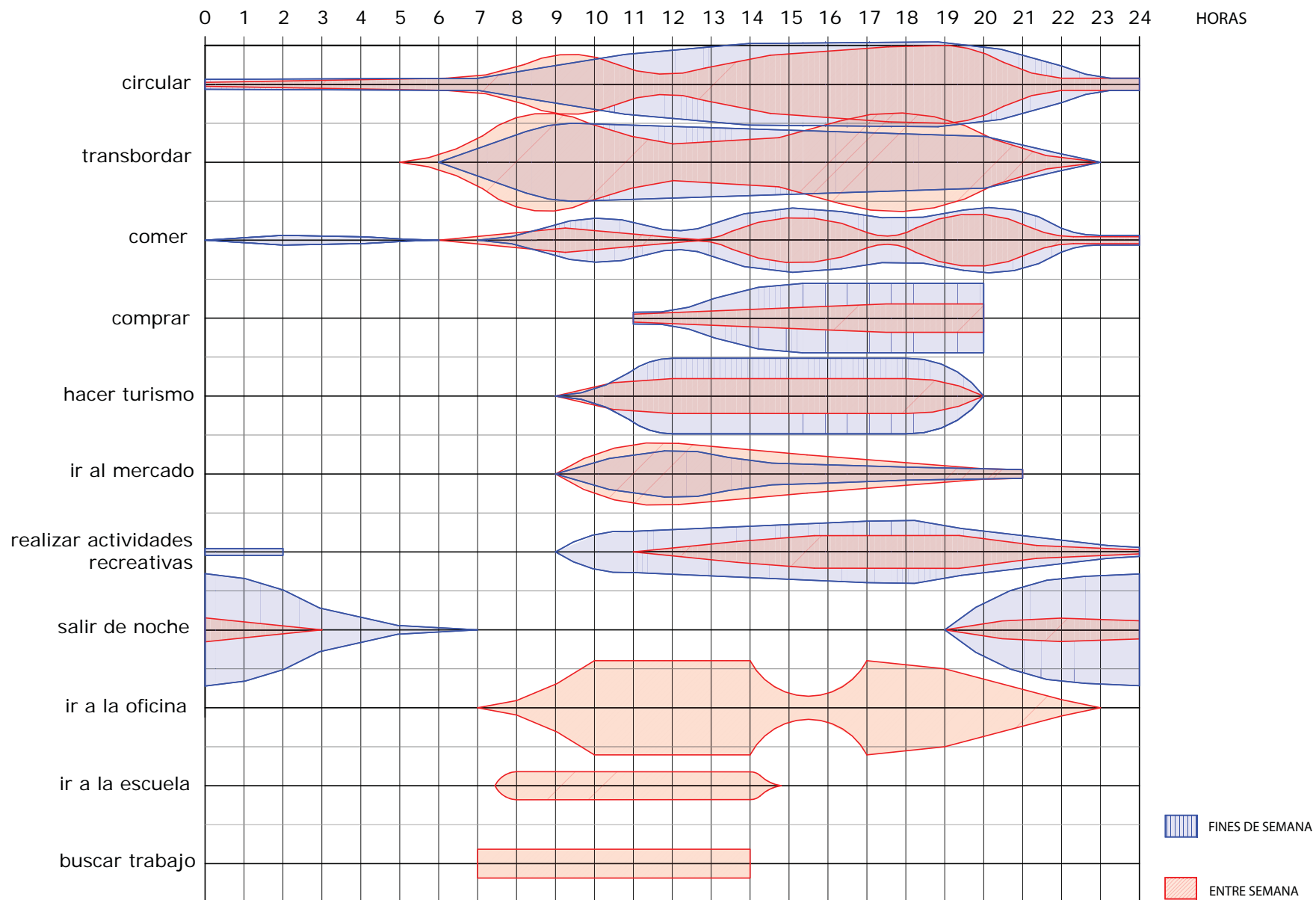
## Actividades y sitios de importancia en San Ángel y alrededores



- Av. Revolución representa un corredor comercial importante en la zona.
- Hay una oferta cultural amplia particularmente dentro de los límites de la zona patrimonial.
- Av. Revolución y Av. Insurgentes separan San Ángel de Chimalistac, mientras que forman parte de una misma zona patrimonial e histórica, y se rigen bajo el mismo Programa Parcial.
- En general la zona cuenta con varias áreas verdes públicas además de la abundante vegetación que existe aún en gran parte de las áreas residenciales dentro del límite patrimonial/histórico.



## Actividades principales en San Ángel





## Estacionamiento público



Estacionamientos públicos  
 Calles utilizadas para estacionar

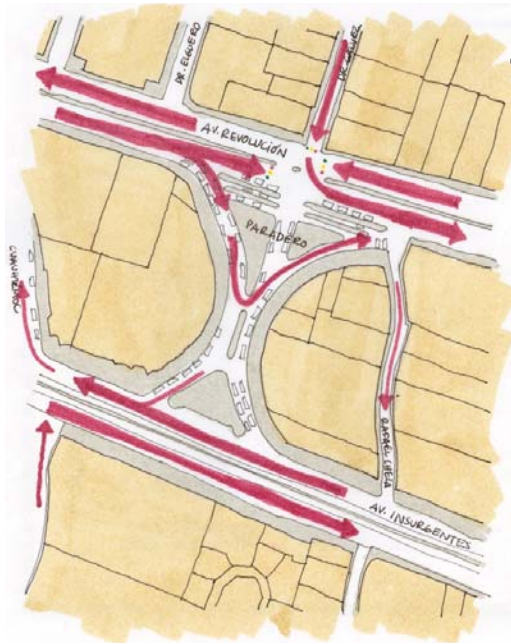
La demanda de estacionamiento público en la zona rebasa la capacidad de los estacionamientos disponibles, particularmente los sábados cuando más afluencia de visitantes tiene el lugar. Las plazas se ven rodeadas de automóviles, y las calles se saturan impidiendo la circulación vehicular general.



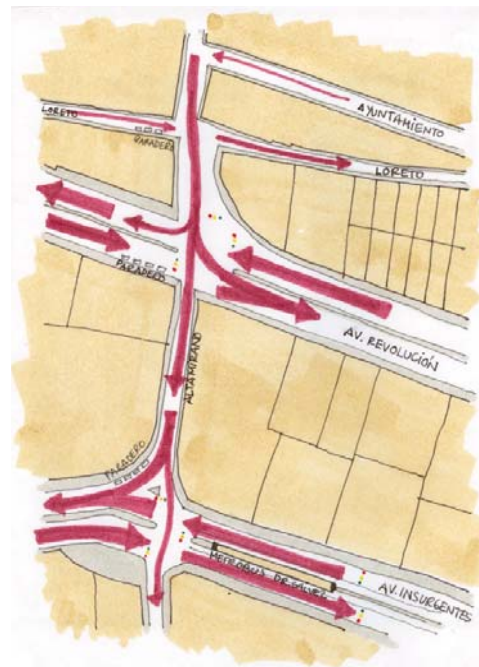
# Conflictos viales en San Ángel



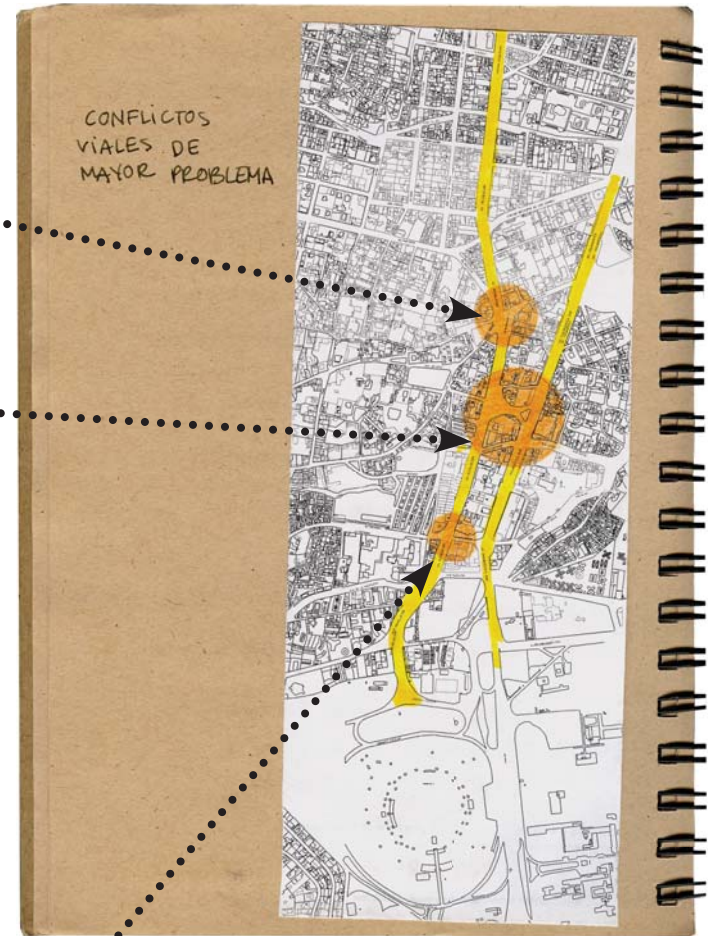
1



2



3





1

Este cruceo está controlado por un sistema de semáforos que permite que el tráfico fluya a pesar de la intensidad de tránsito que lo recorre. Sin embargo, los carriles de baja velocidad son ocupados constantemente por clientela del mercado de flores, por microbuses y autobuses que tienen varios paraderos de carga y descarga de pasajeros o el sitio de taxis y estacionamiento que hay del lado de la Plaza del Carmen. La incorporación del tráfico que beja por Av. Altavista desde Periférico provoca congestión en este cruceo de Av. Revolución con Av. De la Paz y con Av. Desierto de los Leones.



2

Este cruce o brazo vial que une Av. Insurgentes y Av. Revolución es de los más conflictivos de la zona puesto que aloja un paradero/lanzadero de microbuses y autobuses de gran importancia no sólo para San Ángel sino a nivel metropolitano.



3

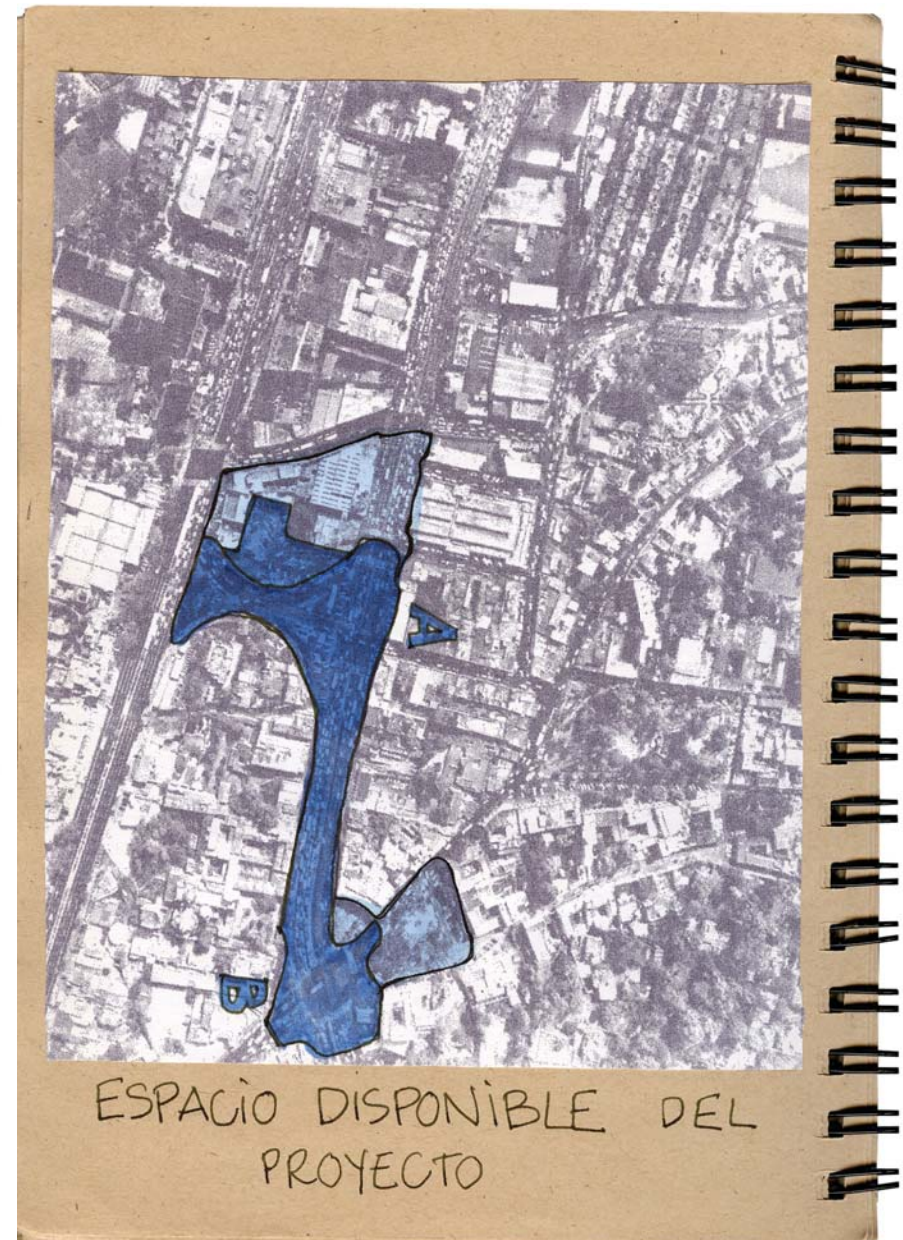
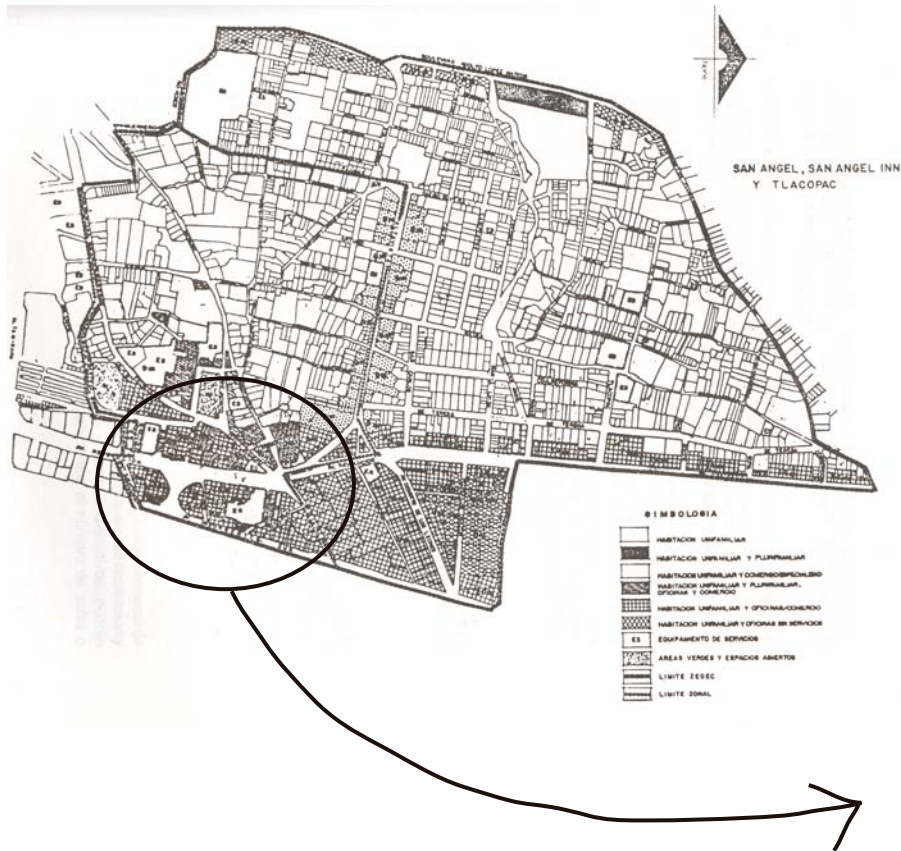
Av. Altamirano, representa un problema vial al ser de tráfico intenso, y una ruta que comunica Periférico con Av. Insurgentes transitada en gran medida por vehículos de carga. Por otro lado, es en este punto donde tiene su estación final el Metrobús, y se reincorporan los peseros, microbuses y autobuses a Av. Insurgentes.





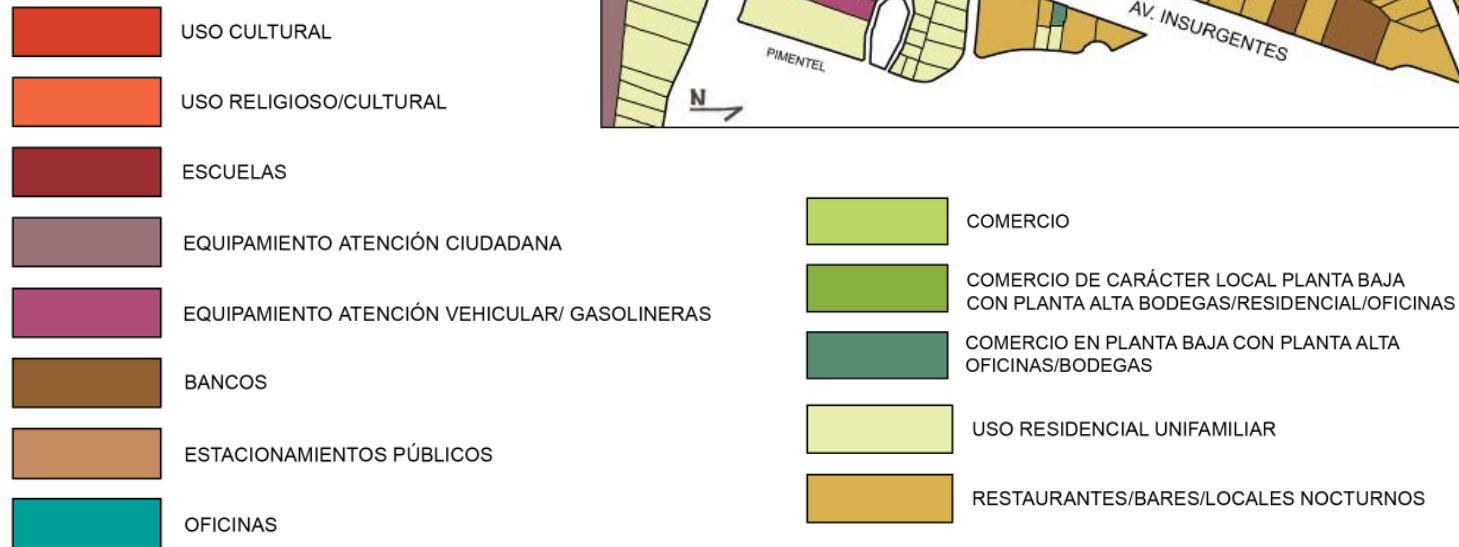
## Zona de intervención

Es a partir del reconocimiento inicial de la zona de mayor deterioro, ubicada al suroriente de San Ángel, entre Av. Revolución y Av. Insurgentes, así como el análisis de San Ángel en general que se determinó un área particular para el desarrollo del proyecto urbano arquitectónico.



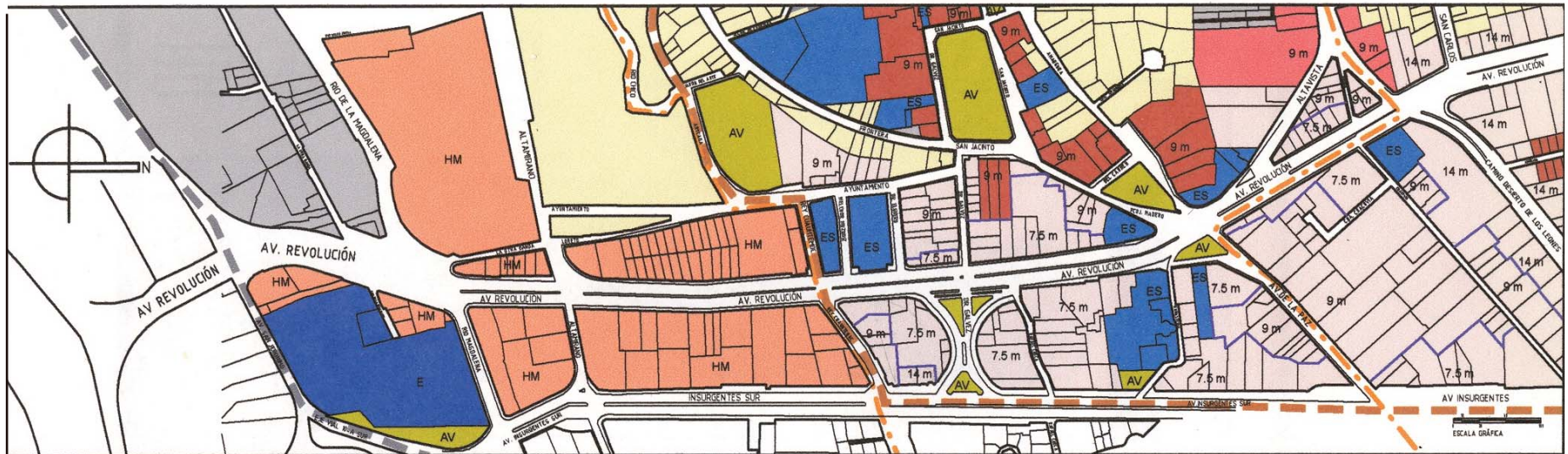
## Uso de suelo actual en zona de estudio

La zona de San Ángel comprendida entre Av. Insurgentes y Av. Revolución concentra actividades comerciales y de servicio que no sólo satisfacen las necesidades locales, sino también la zona sur-poniente de la Ciudad.





## Normatividad aplicable en la zona



Programa Parcial de San Ángel, San Ángel Inn y Tlacopac.

En esta zona aplican el Programa Delegacional y el Programa Parcial de San Ángel, San Ángel Inn y Tlacopac, aprobados por la Asamblea Legislativa del Distrito Federal. En el primero se especifica que en **San Ángel** hay una densidad de entre **50 y 100 habitantes/hectárea**. **La altura máxima permitida es de 3 niveles**, aunque la altura promedio es de 2 niveles. **El lote tipo es de 1000 m<sup>2</sup>** y en general se exige un **20% de área libre en los lotes**. También rige en la zona la Declaratoria de Monumentos Históricos por el Instituto Nacional de Antropología e Historia, por tratarse de una zona patrimonial.

### SIMBOLOGÍA

	HABITACIÓN UNIFAMILIAR
	HABITACIÓN UNIFAMILIAR Y/O PLURIFAMILIAR
	HABITACIÓN UNIFAMILIAR Y/O COMERCIO ESPECIALIZADO
	HABITACIÓN UNIFAMILIAR, PLURIFAMILIAR Y/O COMERCIO
	HABITACIÓN UNIFAMILIAR, PLURIFAMILIAR Y/O OFICINAS CORPORATIVAS SIN COMERCIO
	HABITACIÓN UNIFAMILIAR, PLURIFAMILIAR, OFICINAS Y/O COMERCIO
	EQUIPAMIENTO DE SERVICIOS
	ÁREA VERDE
	LIMITE DE PROGRAMA PARCIAL
	LIMITE DE ZONA HISTÓRICA
	EQUIPAMIENTO
	HABITACIONAL MIXTO
	LIMITE DELEGACIONAL



## Arquitectura patrimonial en la zona de estudio



La zona histórica de San Ángel, declarada por el INAH, comprende un área de **1.7 km<sup>2</sup>** con **50** inmuebles catalogados.

## Circulaciones peatonales







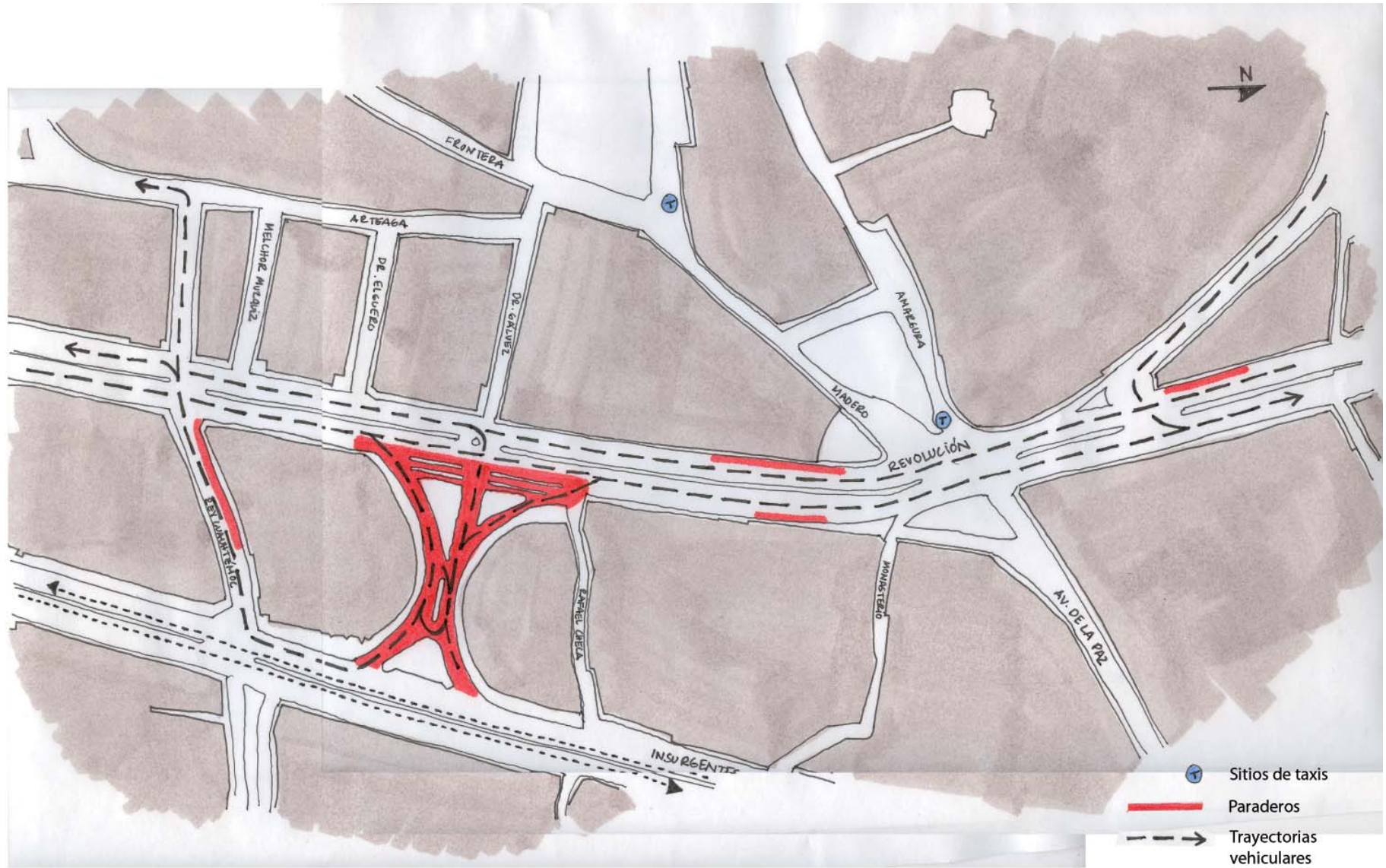
Las circulaciones peatonales en la zona, como en gran parte de la ciudad, se enfrentan a diversos problemas u obstáculos. Entre ellos, la obstrucción y malas condiciones de las banquetas por el comercio informal y estacionamiento de vehículos, falta de semáforos para peatones, falta de atención a personas con capacidades diferentes, falta de claridad de recorridos obligados entre transportes y en general una falta de consideración hacia el peatón. Esto genera condiciones de inseguridad e interrumpe la conexión saludable y necesaria entre un sitio y otro, limitando la libertad de movimiento a los peatones y promoviendo el uso del automóvil. Los recorridos peatonales son desordenados y poco claros debido a la multiplicidad de bases de transporte y destinos en la zona. Dichas condiciones aunque no sean particulares a San Ángel, le afectan de manera específica por tratarse de un centro histórico y un punto de transbordo importante.

“El andar condicionaba la mirada, y la mirada condicionaba el andar, hasta tal punto que parecía que sólo los pies eran capaces de mirar.”

**Robert Smithson**



## Circulaciones vehiculares





San Ángel, por muchas razones ya expuestas en este documento, ha sido afectada y transgredida, cada vez de manera más intensa, por las circulaciones vehiculares. Tráfico intenso, contaminación atmosférica y de ruido, presencia de vehículos de carga, embudos viales, cruces conflictivos, insuficiencia de estacionamiento son condiciones que se concentran en el área de estudio y que encarecen la calidad de vida de los muchos usuarios, residentes y ciudadanos que, ya sea por necesidad o por gusto, circulan por la zona.



## Imagen Urbana



FACHADA AV. REVOLUCIÓN ORIENTE



FACHADA AV. REVOLUCION PONIENTE





Espacio insuficiente entre la Entrada al Convento del Carmen y Avenida Revolución

Presencia de espectaculares y publicidad deteriorando la imagen urbana de la zona

Cruce peatonal con aforo importante interrumpido por arroyo vehicular

PARADERO LAS PALMAS

Insuficiente espacio de maniobras y de estacionamiento para el paradero

Puestos de ambulantes impiden circulación peatonal

Descenso de pasaje en doble fila

Presencia de espectaculares y publicidad deteriorando la imagen urbana de la zona

MONASTERIO

RAFAEL CHECA

DR. GÁLVEZ



Presencia de espectaculares y publicidad deteriorando la imagen urbana de la zona

Presencia de espectaculares y publicidad deteriorando la imagen urbana de la zona

UNIVERSIDAD INSURGENTES

Desorden visual y arquitectónico en letreros, alturas de edificios e imagen urbana en general

Área de carga y descarga de Office Max



REY CUAUHTEMOC



Valla para impedir el cruce peatonal en malas condiciones

Poca conexión entre la Casa Jaime Sabines y la Casa de la Cultura con el Convento del Carmen

CASA JAIME SABINES

CASA DE LA CULTURA

PLAZA DEL CARMEN

Sitio de taxis

Paradero de microbuses

Gasolinera

Paradero de microbuses

Presencia de espectaculares y publicidad deteriorando la imagen urbana de la zona

Ascenso y descenso de pasaje obstruye circulación peatonal

Poca conexión entre el Museo Carrillo Gil y el centro histórico y cultural de San Ángel

FCO. I. MADERO

ALTAVISTA

ALTAVISTA

## Expresión urbano arquitectónica



1

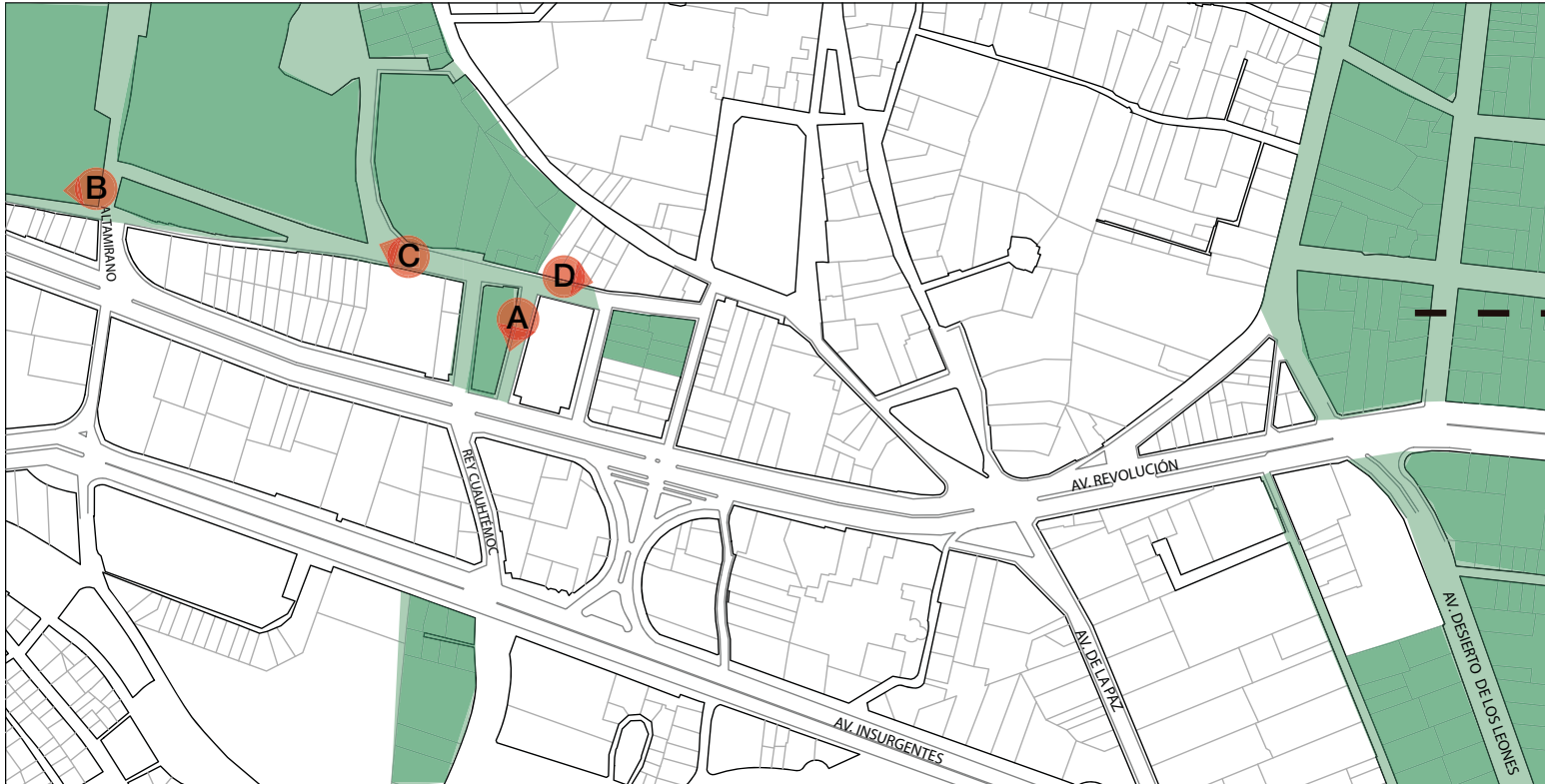


En cuanto a expresión urbano-arquitectónica identifiqué tres zonas en las que de manera general se pueden encontrar rasgos similares. Esta zona corresponde a una expresión colonial, patrimonial e histórica, o al menos con rastros de ello. Uno de los rasgos que la destacan de otras zonas coloniales de la ciudad es su austeridad, siendo atractiva pero no ostentosa. También resalta su abundancia y variedad de vegetación en interiores y espacios públicos, el trazo de las calles que responde a la topografía de loma en la que se encuentra y el tono identificable de sus calles y arquitectura, que promueven la sorpresa y el descubrimiento.

- Muros como los elementos principales de configuración de espacios interiores y exteriores.
- Bardas continuas con ritmos a veces casuales, a veces ordenados de puertas y ventanas, y en muchas ocasionadas coronadas por enredaderas.
- Muros con rodapiés y cornisas en sus desplantes y remates.
- La masa construida que predomina sobre los vanos, salvo en pórticos, frecuentemente arcados.
- Configuración urbana de carácter íntimo.
- Nichos y hornacinas son frecuentes en las esquinas.
- Accesos y vanos enmarcados con materiales diferentes o colores.
- Fachadas se tratan predominantemente con aplanados de mezcla, contrastando con los materiales visibles.
- Constante presencia de colores sobre muros y bardas con acabado de aplanado de mezcla.
- Predominio de materiales pétreos en pavimentos y calles, que confieren un aspecto pueblerino a la zona.
- Otros elementos característicos en cuanto a expresión urbano-arquitectónica son las fuentes, rejas y balcones.
- Elementos vegetales al interior de los predios y al exterior en balcones, ventanas, plazas, plazuelas, jardines, banquetas.
- Luminarias de carácter colonial.







2



Esta zona bordea la anterior descrita en ciertos puntos y conserva algunos rasgos de la misma aunque con un carácter más contemporáneo y heterogéneo y en muchos casos más deteriorado. Aloja principalmente usos residenciales y comerciales de nivel medio y alto y permite en ocasiones la presencia de ambulante. La imagen que la describe contiene elementos, principalmente arquitectónicos, que la unifican y la hacen identificable. Conserva la presencia de vegetación pero en menor medida que la zona colonial patrimonial.



- Accesos y vanos enmarcados en las fachadas.
- Ritmo de vanos y macizos entre una edificación y otra. Predominio de los macizos sobre los vanos.
- Presencia de colores vivos en las fachadas.
- Presencia importante de vegetación dentro y fuera de los predios y en las calles que los rodean.
- Banquetas no muy anchas (0.60-1.50 m) y a menudo obstaculizadas por elementos vegetales.
- Falta de mantenimiento en elementos arquitectónicos.
- Materiales variados, aunque se utiliza de manera constante la piedra ya sea en muros o elementos menores.
- Pocas calles empedradas, la mayoría se encuentran asfaltadas y son de poca sección.





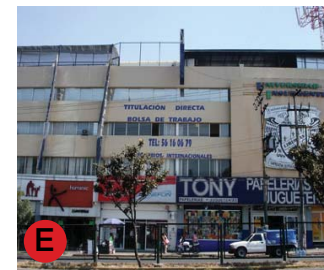
3



La última zona corresponde principalmente a usos comerciales de todo tipo y oficinas o servicios. La imagen urbano-arquitectónica de la zona es en general de deterioro. Se dan cambios de escala violentos, se albergan concentraciones importantes humanas, comerciales y vehiculares. Los elementos arquitectónicos de valor patrimonial en la zona se cubren por elementos publicitarios, comerciales y ruido visual. La condición que hace identificable la zona es el caos que la rige y la confusión que prevalece.



- Profusión de anuncios espectaculares.
- Publicidad y letreros comerciales como elementos que destacan en tamaño, color y posición y configuran parte importante de la expresión arquitectónica y urbana de la zona sin aparente regulación.
- Banquetas generalmente amplias frente a los locales comerciales, sin embargo, constantemente obstruidas por elementos urbanos o comercio informal.
- Falta de mobiliario urbano y deterioro del existente.
- Modificaciones arquitectónicas de las edificaciones con fines comerciales.
- Falta de mantenimiento de fachadas y edificaciones en general.
- Falta de unidad visual y formal arquitectónica y urbana.
- Escala, paleta de color y de materiales de las edificaciones heterogéneas.
- No hay ritmos definidos en la distribución de vanos, su tamaño o cantidad de los mismos entre una y otra edificación.





# LA DOS

Convierten a San Jacinto en un aparcamiento para 150 vehículos

## Estacionan autos en plaza

Busca Delegación cambiar uso de suelo de predio para albergar a 300 coches

POR JESÚS ALBERTO HERNÁNDEZ

EN LOS HECHOS, LA PLAZA DE SAN JACINTO es un megaparcamiento con capacidad para 150 vehículos, que de acuerdo con visitantes, cuidacoches y policías permanecen todo el día y la tarde.

Los visitantes que diariamente acuden al Centro Histórico de San Ángel tienen que dejar sus autos afuera de los locales que visitan o en los alrededores de la plaza.

Esto debido a que en la zona sólo hay disponible un estacionamiento público en el predio ubicado en la calle Frontera número 13, el cual cuenta con cien cajones.

Ahí, la Delegación Álvaro Obregón propone construir un estacionamiento de tres niveles con capacidad para 300 vehículos, para lo cual debe cambiarse su uso de suelo.

La medida es para resolver el déficit de estacionamiento en la zona e impedir que los autos se estacionen en los alrededores de la plaza, explicó el Coordinador de Asesores de la Delegada Leticia Robles, Jesús Estévez.

Actualmente, la plaza padece problemas de hacinamiento vehicular, invasión de enseres en la totalidad de las aceras y los vecinos responsabilizan a los dueños de tres bares (La Tradicional, La Camelia y Mamá Rumba) de causar trastornos en la colonia debido a la falta de estacionamiento.

Además de construir el aparcamiento, la Delegación prohibirá que los autos se estacionen en los alrededores de la plaza, mediante operativos viales y la aplicación de sanciones.

Así como contratar a una sola empresa de valet parking que le dé servicio a todos los restaurantes de la zona, explicó Estévez.

REFORMA comprobó que el predio de una hectárea de extensión, ubicado en la calle Frontera, tiene actualmente cien cajones.

En un recorrido se observó que en la calle Frontera sólo hay un edificio con cuatro niveles del IMS, los demás son casas habitación con uno o dos pisos, restaurantes y locales comerciales.

El encargado del aparcamiento público, Marín López, afirma que el predio pertenece a un asilo administrado por monjas y que desconoce si ellas tienen interés en modificar el uso de suelo para construir un estacionamiento más amplio.

Aunque Estévez reconoció que los vecinos todavía desconocen el proyecto, aseguró que la propuesta ya fue consultada con los restauranteros de la zona y cuenta con el respaldo de la Cantrac.

El funcionario aseguró que la intención de la Delegación Álvaro Obregón es hacer exclusivamente peatonal la Plaza de San Jacinto, ordenar el arribo de visitantes a la zona y dignificar la plaza.

La Delegación pretende poner en marcha este proyecto antes de que termine este año y ofrece que la modificación del Programa Delegacional respetará la zona patrimonial y turística de San Ángel.



La Plaza San Jacinto padece por la falta de estacionamientos públicos, lo que obliga a los visitantes a dejar sus autos sobre sus empedrada calles, lo que también afecta al tráfico.

### EL CENTRO DEL CAOS

**Encuentran un empleo**  
EN LA PLAZA SAN JACINTO y sus alrededores actualmente trabajan unos 20 franeleros quienes se dividen en grupos las aceras para recibir y cuidar los automóviles de quienes visitan la zona histórica de San Ángel.

Es tal el arribo de vehículos que los franeleros tuvieron que colocar tubos en las esquinas de las aceras para impedir que los automovilistas invadan los pasos para discapacitados.

Gregorio Madrid, de 69 años de edad, fue panadero pero por la edad lo retiraron y como no encuentra empleo se fue a la Plaza de San Jacinto, desde hace 9 años, a cuidar coches.

Su familia vive en el cerro del Julio y él con un hermano en el barrio de Tizapán.

Gregorio comparte los 20 metros de acera que le corresponden en el barrio con otros dos compañeros, la cual dio es hasta ahora su única fuente de ingresos.

Por Jesús Hernández



El predio de la calle Frontera tiene 100 lugares para autos, pero la Delegación propone construir un inmueble con 300 cajones.

Unos 20 franeleros encuentran una fuente de trabajo en el Centro de San Ángel.

### Demandan vecinos ver plan urbano

POR JESÚS ALBERTO HERNÁNDEZ

VECINOS DE SAN ÁNGEL EXIGIERON A LA Seduvi que les muestre el proyecto de modificación del Programa Delegacional de Desarrollo Urbano en Álvaro Obregón antes de que el gobierno capitalino lo entregue a la Asamblea Legislativa y pedirán que se ponga su revisión hasta septiembre.

Aunque un grupo de vecinos de San Ángel aseguró que habían llegado a un acuerdo verbal con la Seduvi de que les mostraría el documento antes de que llegue a los diputados, ayer la titular de la dependencia dijo lo contrario.

La secretaria de Desarrollo Urbano y Vivienda, Laura Itzel Castillo, aseguró que aún no hay fecha para entregar el documento a la Asamblea y que no tiene información del acuerdo verbal al que habrían llegado los vecinos y su directora de Planeación, Gabriela Quiroga.

Los vecinos reiteraron que en una reunión que tuvo lugar antes con Quiroga, se comprometió a mostrarles el documento que será entregado al jefe de Gobierno en los siguientes días para que lo firme.

De hacerlo, la Seduvi contravendría el acuerdo que emitió en noviembre, cuando clasificó como confidencial la información relacionada a los programas delegacionales durante su fase de consulta pública y dictaminación.

Los vecinos pretenden revisar que se le hayan incorporado sus observaciones al documento que será entregado a los diputados locales.

Reiteraron su rechazo a cualquier modificación que no respete la declaratoria de Zona Especial de Desarrollo Controlado que tiene el antiguo barrio sanangelino.

Durante la reunión con Quiroga los vecinos entregaron por escrito una carta dirigida a Laura Itzel Castillo en la que le exigen que no se modifique la ZEDEC que entre otras cosas prohíbe los establecimientos donde se venden bebidas alcohólicas en la zona catalogada como histórica de San Ángel.

Laura Itzel Castillo aseguró que el Programa respetará las ZEDEC's de San Ángel, San Ángel Ina y Tlapacac.

A los vecinos les preocupan las modificaciones a los usos de suelo, alturas y densidades que el proyecto de Programa Delegacional plantea en el barrio sanangelino.

"Se elaboró un documento con nuestras observaciones", explicó Josefina McGregor, vecina de San Ángel.

Rodrigo Amerlinck dijo que las modificaciones que propone la Delegación tienden a beneficiar la ampliación de restaurantes así como la construcción de edificios de departamentos como el que se construye en calle Las Flores con 30 departamentos donde antes había una casa-habitación.

Guadalupe Blanco explicó que otro de los hechos que lamentan los vecinos es la falta de acceso al Programa Delegacional y la pobre convocatoria que se hizo en lugares y fechas que confundieron a los vecinos.

### Barrio histórico

San Ángel está catalogado como zona con valor patrimonial.

El centro de San Ángel fue declarado, junto con Coyoteacán y Xochimilco, zona típica y pintoresca del DF en abril de 1934, por la Comisión Nacional de Monumentos del INAH.

Las plazas Del Carmen, San Jacinto y el Jardín del Arte forman parte de la Zona de Monumentos Históricos de Álvaro Obregón desde 1986.

El barrio forma parte de las seis zonas de monumentos históricos que hay en el DF, por decreto presidencial. Esta distinción se debe al conjunto de inmuebles históricos que aglutina.

El artículo 15 Constitucional designa a los municipios como los responsables de la planeación del suelo de los centros históricos.



EN TU ZONA  
SUR NORTE CENTRO ORIENTE PONIENTE



POR FRANCISCO VELÁZQUEZ

**W**ECENAS Y COMERCIANTES DE LA COLONIA SAN ÁNGEL coinciden en que la delincuencia ha generado un ambiente de temor e incertidumbre en esta zona en la que aún se respira un ambiente pueblerino, por sus casitas y edificios estilo colonial y rústico.

Esta situación concuerda con la información oficial de la Coordinación de Seguridad Pública en Alvaro Obregón, que señala a este lugar como el segundo más peligroso, sólo detrás de Jardines del Pedregal, en cuanto al robo de automóviles y asalto a transeúntes, sin embargo las cifras de estos delitos no fueron proporcionadas.

"Hace casi 10 años caminar por estas calles era seguro, había asaltos, pero muy esporádicos, pero ahora son constantes", comenta José Orozco, quien lleva 16 años de vivir en San Ángel.

Para evitar ser víctimas de un asalto, los residentes han reforzado sus medidas de seguridad en sus casas con alarmas y en las bardas con alambres de púas, y la reordenación de algunos vecinos es no caminar en la noche por San Ángel.

Al recorrer algunas de las calles de esta colonia se observan estas medidas de seguridad que se han implantado por iniciativa propia, ya que a nivel de comités vecinales no se ha hecho nada al respecto, según el testimonio de uno de sus integrantes, Manuel Marrón.

Comenta que de manera individual han buscado la manera de protegerse de la delincuencia, con las medidas ya mencionadas, así como con la colocación de casetas de vigilancia en algunas calles, a falta de acciones de gobierno.

"Seguimos teniendo bastante inseguridad. Hay una especie de presión entre la gente. La gente sólo poco, tiene cerradas sus puertas, porque las calles están muy solas, no están bien iluminadas y, además, no hay suficientes rondines policíacos", detalla quien lleva 48 años de habitar en esa colonia.

Los locatarios de diferentes giros, restaurante y de servicios, entre otros, han optado por cerrar temprano sus negocios, antes de las 20:00 horas, e incluso también han colocado alarmas y rejas para protegerse ellos y sus negocios.

"Prefiero cerrar un poco más temprano y no exponerme a un asalto. Por lo oscuro de la zona es fácil que se metan o que asalten en la calle", expuso Rodrigo Méndez, encargado de una tienda de artesanías ubicada en el centro de San Ángel.

Otros como Benjamín García, dependiente de una tienda de artículos fotográficos, detalló que el hamaca se ha desatado en los una tradición cultural y también de diversión, se ha convertido en insegura para todos principalmente por las noches.

**Caos vial por transporte público**

El entorno de esta zona, el cual luce descuidado, con bascos y hasta montones de basura, también se ha visto trastocado por la inseguridad y tráfico vehicular que provoca el paradero de microbuses de La Palma.

Dicha terminal que ofrece sus servicios del lado de Insurgentes y Revolución, es uno de los cruces más problemáticos de ambas arterias; los microbuses y camiones de las Rutas 1, 2, 16, 41, 42, 43 y 76 utilizan hasta dos carriles para el ascenso y descenso de pasajeros.

Al respecto, Carlos Gómez, jefe de la Unidad Departamental de Vialidad en Alvaro Obregón, dice que se han realizado operativos conjuntos con las secretarías de Transportes y Vialidad y Seguridad Pública, aunque éstos no se verifican con la frecuencia que amerita el problema.

El tráfico vehicular de Avenida Revolución en su tramo de Barrotes del Moerto a Eje 10 Sur es caótico a cualquier hora del día.

En este trayecto circula una cantidad importante de tráileres que hacen más lenta la circulación; además, el flujo de autos, personas y por lo menos 150 puestos de ambulancias, sentados en los alrededores del lugar, contribuyen a congestionar el tránsito.

Vecinos, comerciantes y transeúntes de esa colonia coinciden, además, en que la deficiente iluminación del lugar ha provocado asaltos principalmente por las noches.

"Hay mucha delincuencia en el paradero, por eso la gente tiene desconfianza en transitar por allí. Este sitio tiene más de 20 años en la misma situación. Creo que no hay, a corto plazo, una solución a este problema. Reconozco que las autoridades han hecho un esfuerzo, pero éste ha sido limitado", admite Alfredo Mustieles, vecino de la colonia San Ángel desde hace 42 años.

Una colonia de abolengo y de las más famosas y antiguas de la ciudad hoy en día es sitiada por decenas de comerciantes ambulantes que se ubican en los alrededores del mercado

**San Ángel**  
*Le 'lueve' de todo*

Un lugar dedicado al arte e intelectualidad y donde se encuentran algunos de los centros culturales más representativos de la ciudad es afectado por la delincuencia, el caos vial, el ambulante y hasta la prostitución



**107.94 hectáreas**, superficie de San Ángel **2 mil 968 habitantes** tiene esta colonia **50 habitantes por hectárea**, densidad poblacional **57 monumentos históricos** **8 museos** **4 teatros** **350 ambulantes con permiso para vender**

Melchor Mútzquiz, localizado sobre Avenida Revolución.

La gente no puede caminar por las aceras, pues los puestos ocupan gran parte de ellas y tienden que bajarse al arroyo vehicular poniendo en riesgo su integridad.

En las estructuras medievales se encuentran todo tipo de productos, desde ropa, zapatos, tenis, relojes, CD, hasta refrescos, comidas, jugos y tamales, principalmente.

San Ángel es uno de los tres lugares del Distrito Federal que concentran la oferta artística y cultural más amplia de la capital, los otros dos son Chapultepec y el Centro Histórico.

Allí funcionan librerías, como la Porrúa, o sitios como la Biblioteca de la Revolución Mexicana, el Centro Cultural San Ángel, la Casa Jaime Sabines, el Centro Cultural Isidro Pabello, Museo Casa del Riso, entre otros.

Esta colonia, donde artistas de la talla de José Luis Cuevas, Diego Rivera o Frida Kahlo decidieron asentar sus residencias, también es un punto de reunión de miles de personas que visitan sus iglesias, museos o plazas públicas, como la Del

Carmen o San Jacinto, sitios públicos donde los fines de semana pintores y escultores ofrecen sus obras al público.

Recorrer sus calles empedradas y en pendiente sin motivo para entrar a boutiques o restaurantes de la zona, lo que provoca que cientos de automovilistas estacionen sus unidades hasta en doble y triple fila, generando problemas viales en la zona.

Allí, en los alrededores, decenas de cuidadachos hacen de las suyas principalmente los fines de semana.

No existe un número oficial de estas personas, pero las autoridades delegacionales en Alvaro Obregón reconocen que pueden llegar a ser más de 100, quienes tienen su lugar de trabajo en calles como Melchor Mútzquiz, Madero, Doctor Gálvez, Cuauhtémoc y Frontera, principalmente.

Otro problema más que aqueja a San Ángel es la prostitución que a plena luz del día se espere en la Plaza de San Jacinto. Por 100 pesos, mujeres desde 15 y hasta 60 años ofrecen sus servicios a quienes pujan por el lugar, aunque sus clientes potenciales son los albaniles de la zona.

Diariamente, las calles de San Ángel son invadidas por bases de taxis, así como por vehículos de personas que visitan el centro histórico de la zona. Además, el paradero La Palma es uno de los puntos más conflictivos en materia vial. Mientras en la Plaza San Jacinto las sezo servidoras aparecen de día y de noche.

**Tierra rica en agua**

**E**NCLAVADA EN EL SURESTE DE LA CIUDAD DE México, la colonia San Ángel remonta sus orígenes al siglo 17.

Los frailes carmelitas fundaron un colegio en 1601 y un hospital 12 años después en lo que ahora es este lugar; en 1615 ampliaron sus territorios edificando un colegio bajo las órdenes de Fray Andrés de San Miguel.

Ese lugar abarcaba desde Chimalistac hasta la Plaza del Carmen, accediendo desde esa iglesia hasta llegar casi a la Plaza de San Jacinto, continuando por el puente de Loreto y por el Pedregal hasta retornar a Chimalistac.

La gente dio sus antepasados ubiólos más a esta área por el nombre del convento, San Ángel, que por el del pueblo, San Jacinto Teranilla.

A lo largo del siglo 17 y ante la instalación de molinos de papel, comenzaron a establecerse haciendas, entre las principales la de Goicoechea y la de Guadalupe, esta situación contribuyó a que San Ángel fuera el lugar favorito de las clases altas para vacacionar.

Su clima templado, la abundancia de agua y la tierra firme permitieron la creación de huertas y el establecimiento de fincas rústicas promovidas por ricos habitantes de la ciudad.

Para el 23 de marzo de 1903, el Distrito Federal fue dividido en 13 municipalidades, por lo que en el ámbito político, administrativo y municipal queda sujeto a la Secretaría de Gobernación.

A principios del siglo 20, la municipalidad de San Ángel comprendía, además de la cabecera, a los pueblos de Tizapán, San Jerónimo, Magdalena Atlitlic, Contreras, San Nicolás Totolapan, San Bernabé Tepetitlán, San Bartolomé Ameyoc, Santa Rosa Xochimilco, Tetelilla, Tlaxcoapac y Chimalistac.

En 1928, en San Ángel se registró un sismo que alteró la estabilidad del país.

El 17 de julio, en el restaurante de La Bombilla, José de León Toral dispuso al General y Presidente electo Alvaro Obregón, a quien se había acercado con el pretexto de hacerle un dibujo a lápiz.

Dicha situación estalló que Obregón tomara posesión por segunda vez.

León Toral estuvo preso en Mixcoac y después en San Ángel, y finalmente, en la Penitenciaría del DF, donde fue fusilado.

En 1931 se cambió el nombre de la Villa de San Ángel, al de Alvaro Obregón. Diez años después, en diciembre, se estableció una nueva división para el Distrito Federal, adquiriendo el carácter de una de las 16 delegaciones políticas de la Ciudad de México.



**Y METRÓPOLI**  
 na/ Alce Costilla. Coeditor: Alejandro Baeza. Coeditor Gráfico: Alejandro Ruiz. Tel. 5-635-7170. Fax: 5-635-7139 / e-mail: ymetro@reforma.com

**Tres calles de caos**  
 El paradero de La Palma, ubicado en la calle Doctor Gálvez afecta la circulación en dos vías primarias.

**800** micros y camionetas en la zona  
**220** comerciantes ambulantes  
**175 mil** usuarios de un día en el paradero  
**11 rutas** de transporte son las que usan el paradero

**Ahorcan micros zona San Ángel**

**Impera anarquía en el paradero de La Palma; donde estará la última estación del Metrobús**

**DESORDEN** El paradero ubicado en Doctor Gálvez, entre Insurgente y Revolución, está lleno de basura y basches.

De esa manera, los transportistas de las 11 rutas que llegan a ese lugar hacen base en plena calle, ocupan la totalidad de la calle Doctor Gálvez y tienen permanentemente los dos carriles en los sentidos de dirección al sur y del norte en Revolución en dirección al norte.

Chofones de microbuses y usuarios del paradero entrevistados por la REFORMA coincidieron en que el alumbrado público falla constantemente, lo que genera un problema de inseguridad.

Estaría bien que revedaran en el paradero porque parece sin salida, está muy sucio y hay demasiados ambulantes, aunque nos cubren, en los momentos de lluvia son un problema para quienes van a trabajar, mencionó Antonio Lara, comerciante de la Ruta 76.

Durante esta visita se vio que se cargaban 50 microbuses y autobuses haciendo base en Doctor Gálvez. Además se contabilizaron 220 puntos de comercio ambulante, los cuales ofrecen mercancía como calzado, ropa, discos, películas piratas y aparatos electrónicos.

No usaban este paradero porque hasta aquí me truen los microbuses que vienen de mi casa, y es el espacio para acercarme hasta el centro, pero me gustaría que estuviera más limpio y sin tanto ambulante, mencionó Florencia Díaz, vecina de la Colonia San Bernabé.

Dirigentes de las Rutas 87 y 82 comentaron que los autoridades capitales tienen planeado reordenar este paradero y construirlo, incluso se tiene el proyecto de que sea subterráneo, pero que para ello se prevé la participación de la iniciativa privada.

Periódico Reforma, 18 de marzo del 2005

# Impulsa la Seduvi un nuevo San Ángel

Iván Sosa

La Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (Seduvi) propone reestructurar San Ángel y transformarlo en un centro urbano para "revitalizar su vocación comercial", de acuerdo con el Programa integral para el desarrollo sustentable del poniente, el cual se puede consultar en la página de internet de la dependencia.

El programa plantea la ampliación de la línea 7 del Metro con la apertura de más estaciones al sur de Barranca del Muerto y construir un túnel, entre otras medidas.

## Descalifican plan los vecinos

San Ángel no es un centro urbano, es patrimonio histórico, anota el Patronato de San Ángel al descalificar el Programa integral para el desarrollo sustentable del poniente.

"San Ángel no requiere de una revitalización comercial ya que la vocación original de la zona es habitacional", se lee en un texto vecinal entregado en respuesta al plan de Seduvi.

Los habitantes de la colonia exponen también su oposición al propósito de hacer de la zona un paso peatonal y ampliar la línea del Metro Rosario-Barranca del Muerto, con más estaciones hacia Periférico Sur y San Jerónimo.

"La construcción de la estación de la Línea 7 en la Palma no ayudaría en nada al usuario del transporte público, promovería el comercio ambulante y acabaría con el centro histórico de San Ángel, ya que no tiene la infraestructura para ello", agrega la respuesta vecinal.

"Es necesario reestructurar los centros urbanos de San Ángel y Tacubaya para revitalizar su vocación comercial, mejorando e integrando un sistema de circulación peatonal, articulándolo con el servicio de transporte público", cita el estudio suscrito por Seduvi.

Para consolidar el centro urbano de San Ángel propone la "ampliación de la línea 7 del Metro con 4 kilómetros, de Barranca del Muerto al parque El Batán", cerca de la confluencia de Periférico Sur y San Jerónimo.

Extender hacia el sur la línea del Metro que viene del Rosario, añade el programa, implica construir la estación La Palma, dentro de San Ángel, en donde ahora se encuentra el paradero de microbuses y autobuses, entre Revolución e Insurgentes.

También plantea desarrollar un túnel que vaya de Revolución hacia Periférico Sur, con 1.2 kilómetros debajo de la calle María Luisa hasta Rey Cuauhtémoc.

Elaborado por el Instituto de Arquitectura y Urbanismo, el Colegio de Arquitectos de la Ciudad de México y la Sociedad de Arquitectos Mexicanos, el texto de 82 páginas subraya que carece de valor legal, pero sustenta el propósito de introducir cambios en los planes delegacionales de desarrollo urbano, en este caso de Álvaro Obregón.

Hace énfasis en que la zona cuenta con buen abastecimiento de electricidad y agua potable, pues es abastecida por el Sistema Lerma-Cutzamala, aunque reconoce déficit en vialidades y problemas en transporte público.

"La equidad en la zona poniente se dará asegurando y ampliando el acceso de la población, particularmente la de menor ingreso, y para lograr la equidad será fundamental el desarrollo de un sistema eficiente de transporte público y privado", anota el documento.

Apenas el sábado, vecinos de San Ángel realizaron una caminata para protestar contra la expansión inmobiliaria en la zona.

# Ofrece GDF checar cambio en San Ángel

► Propone secretario realizar mesas de trabajo con vecinos y autoridades para revisar propuestas

Martel Ibarra

El Secretario de Turismo local, Alejandro Rojas, ofreció realizar una mesa de trabajo con residentes de San Ángel para darles detalles de los proyectos que tanto su dependencia como la Secretaría Federal tienen para su colonia.

Y es que San Ángel es la primera colonia que se tiene contemplada en el proyecto de Barrios Mágicos de la Ciudad de México que se trabaja junto con la Secretaría Federal, para exaltar los atractivos de la Capital.

"Estamos en toda la disposición de hacer una mesa informativa y de trabajo con los vecinos para darles a conocer en que consiste el programa que se quiere implementar; vamos a tomar en cuenta sus opiniones", dijo el funcionario, quien propuso invitar a la mesa las autoridades delegacionales y a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (Seduvi).

El sábado, vecinos de seis colonias de la zona salieron a las calles a protestar por las construcciones de alto impacto como hoteles, restaurantes y centros comerciales, que aseguran se pretenden edificar atentando contra el patrimonio histórico y artístico de San Ángel.

El funcionario señaló que aunque este programa busca atraer al turismo, también va encaminado a proteger su arquitectura y tradición barrial y que para el caso de la instalación de hoteles boutique en la zona se consultará con la Seduvi, la Delegación y los propios vecinos.

"San Ángel es un colonia fundamental para la Ciudad y tiene un gran atractivo turístico y con este programa lo que se busca es abrirlo a los visitantes, que puedan admirar

## ASÍ LO DIJO

San Ángel es una comunidad que se debe preservar pero también es digno de mostrar su belleza a los visitantes, declararlo Barrio Mágico tiene muchas exigencias, pero también muchos beneficios para su conservación".

Alejandro Rojas Díaz Durán,  
Secretario de Turismo local.

sus construcciones, galerías y museos que hay en él.

"Los restaurantes ya están y si bien si hacen falta opciones de hospedaje como hoteles boutique en la zona, se pondrá a consulta con todas las instancias necesarias", dijo.

Rojas adjio que se tomará en cuenta la opinión de vecinos en materia de promoción y protección del patrimonio que representa este barrio con casi 500 años de tradición.

"Invito a los vecinos que conozcan cómo funcionan los Pueblos Mágicos a nivel federal, que han tenido mucho éxito y lo mejor de todo es que garantiza el mantenimiento, su conservación y preservación de tradiciones", dijo.

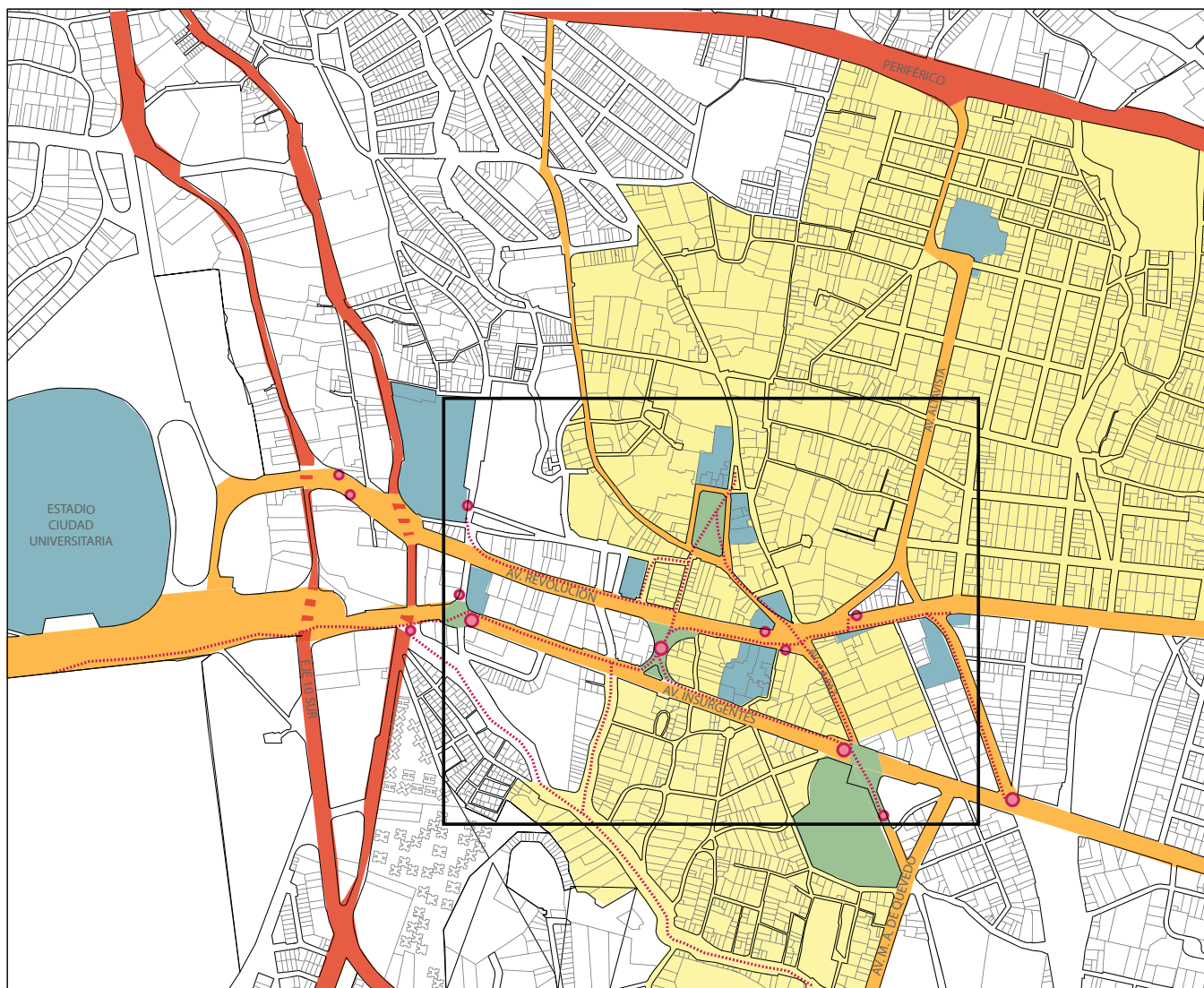
Además de San Ángel, la Secretaría de Turismo local buscará impulsar rutas turísticas en los centros de Coyoacán, Tlalpan, Iztapalapa, Xochimilco y Tláhuac.

Autoridades de la Delegación Álvaro Obregón señalaron que esta semana se espera se integre la comisión que presentará a la UNESCO, la candidatura para que San Ángel sea declarado como Patrimonio Cultural de la Humanidad.

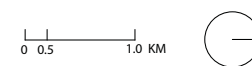
Periódico Reforma, 11 de agosto del 2008.



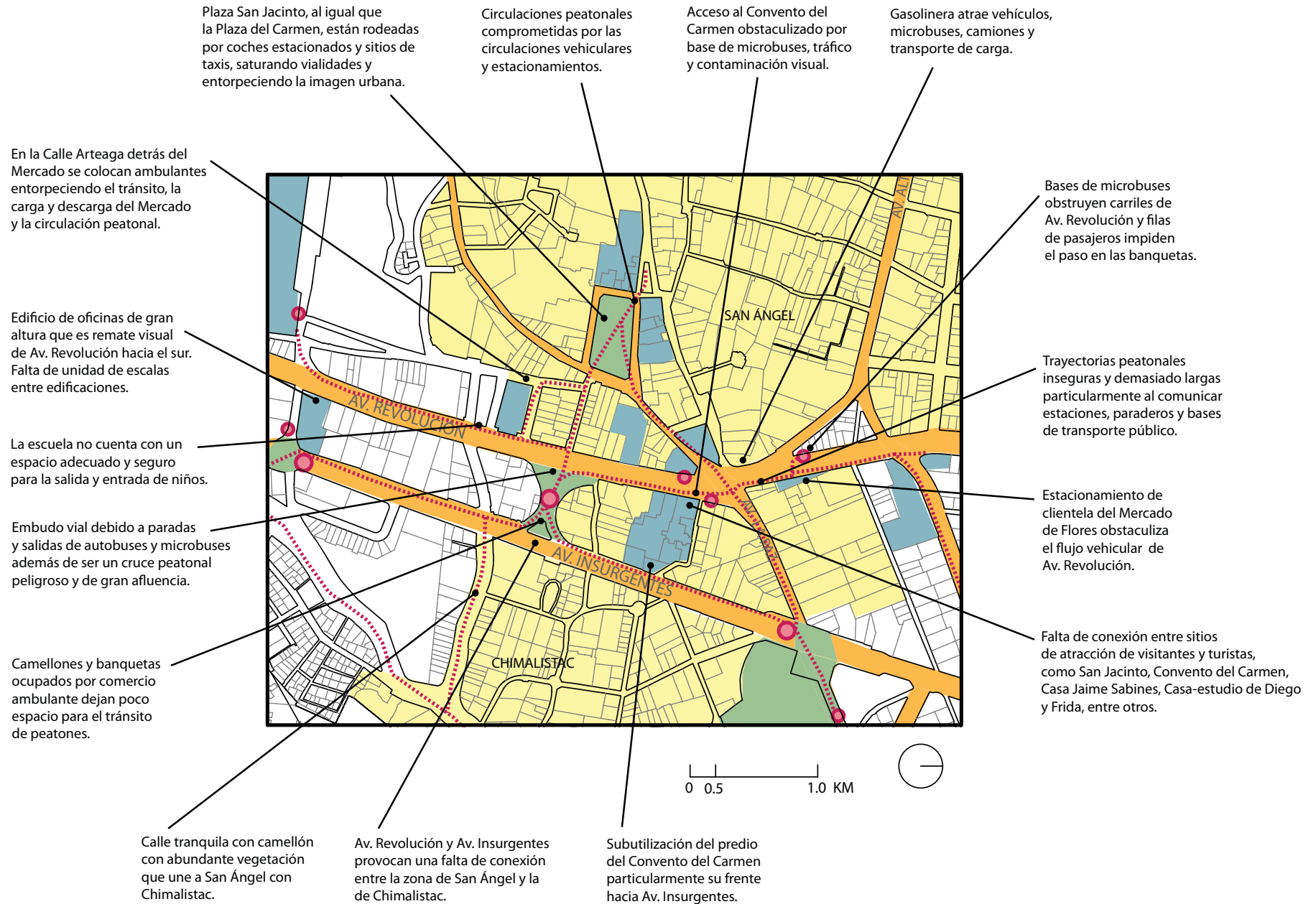
## PROBLEMÁTICA GENERAL



- |  |  |
|--|--|
|  BORDES O LÍMITES FÍSICOS             |  PARADEROS, ESTACIONES O PUNTOS DE TRANSBORDO     |
|  NODOS O CRUCEROS IMPORTANTES         |  TRAYECTORIAS PEATONALES IMPORTANTES              |
|  HITOS VISUALES Y FÍSICOS O DESTINOS  |  ÁREA CON CARACTERÍSTICAS HISTÓRICO-PATRIMONIALES |
|  TRAYECTORIAS VEHICULARES IMPORTANTES |  |







Los problemas a los que se enfrenta San Ángel no son muy distintos a los que podemos encontrar en el resto de la Ciudad de México, sin embargo, al tratarse de una zona de características únicas, con valor patrimonial y sitio de atracción de visitantes y turistas, la problemática se vuelve más compleja de resolver e interesante de estudiar.

Su ubicación particular y la manera en que se relaciona con el resto de la ciudad han sido determinantes para comprender su situación actual. San Ángel, como se ha mencionado en este capítulo, se encuentra en el sur-poniente de la ciudad, y debido a la configuración vial de las grandes avenidas que la rodean, comunica de manera importante el sur y sur-poniente con la ciudad central, no sólo para vehículos particulares, sino también para transporte de carga y público. Alberga al nodo de transbordo Paradero Las Palmas, precisamente en el punto donde más se aproximan dos avenidas tan importantes como Revolución e Insurgentes, y es destino de la mayoría de las rutas de transporte público que bajan de la zona de lomerío. Este paradero perdió fuerza con la introducción del Sistema de Transporte Metrobús en 2005, que provocó la sustitución de flota vehicular del transporte concesionado, reduciendo a su vez el número de operaciones del paradero. Sin embargo, los vecinos de San Ángel se rehusaron a recibir la estación de Metrobús Dr. Gálvez frente al paradero, en la calle que lleva este nombre, obligando a desplazarla hasta Altamirano. Con esto, se hizo una reestructuración de rutas de transporte concesionado, particularmente las que corrían sobre Av. Insurgentes y creció el número de bases, se ampliaron e incrementaron las trayectorias peatonales en la zona, haciendo de la misma un gran nodo de transbordo desde Av. de la Paz hasta el Eje 10 Sur Copilco. La intensa circulación vehicular en la zona se ve entorpecida por las operaciones de transporte público y la falta de conectividad entre sistemas.

Por otra parte, San Ángel ofrece una gran cantidad de actividades y cuenta con un alto número de sitios de interés que atraen visitantes y turistas a la zona, ya sean de carácter cultural, turísticos, comerciales y de recreación. La oferta comercial y de servicios en la zona es particularmente alta y atiende a personas de diversos niveles socioeconómicos, desde fondas del Mercado, cantinas, puestos ambulantes, pequeños locales comerciales, grandes tiendas de abastecimiento de electrodomésticos a precios accesibles, baños públicos, hasta restaurantes de alta cocina, bajo conceptos de gran lujo, sucursales de mueblerías de alta categoría y concesionarias de automóviles de lujo, pasando por cualquier cantidad de sucursales bancarias, abastecimiento de productos

de oficina, instalaciones de educación superior, dos centro comerciales con cines y clínicas de estudios médicos especializados, entre otras. A mi parecer esto se debe al aprovechamiento de la cantidad de gente y vehículos que transitan por la zona y que transbordan en el lugar, lo que hace que el dinero encuentre destino fácilmente. Las actividades culturales en la zona también son vastas, puesto que cuenta con museos, teatros, auditorios, foros y casas de cultura, muchos de ellos de gran relevancia a nivel metropolitano. Los sábados se animan con la visita de cientos de personas, muchos de ellos turistas, puesto que representa uno de los sitios de venta de artesanía nacional más concurridos al sur de la ciudad (Bazar del Sábado). En el verano se llevan a cabo varias festividades, entre ellas la Feria de las Flores. El convento del Carmen y San Jacinto también atraen gran cantidad de personas, ya sea para las ceremonias religiosas cotidianas o las celebraciones de eventos especiales como matrimonios, quince años, etc. Por las noches no es menor la variedad atendiendo a gente de diversos niveles socioeconómicos y edades; hay bares, cantabares, cantinas, antros, lugares para bailar y los reconocidos table dance de la zona. Muchos de los sitios o actividades aquí mencionadas cuentan con su propio estacionamiento, y existen dos o tres estacionamientos públicos de baja capacidad, a excepción de los de los centros comerciales, sin embargo es mucha la demanda y las calles se ven invadidas a todas horas.

La imagen urbana de San Ángel se enfrenta a un problema serio de deterioro, principalmente debido a la concentración de servicios y actividades comerciales a una distancia muy corta del centro histórico. Reinan de manera anárquica en los corredores de servicios y actividad comercial, los espectaculares, anuncios publicitarios, letreros de comercios en una constante competencia por la mejor visibilidad, mayor tamaño y mejor ubicación, tapizando fachadas, avenidas, autobuses y la escena urbana en general. De esta manera se contribuye a la falta de conexión entre un punto de atracción y otro, y se genera una condición de confusión en quienes habitan o transitan por aquí. No existe una transición adecuada entre los corredores de servicios e intensa actividad comercial, las zonas residenciales y la zona patrimonial o de rasgos de carácter histórico. Esta situación permite que el deterioro se extienda con mayor facilidad por todo San Ángel. Así que, en lugar de que los rasgos más valiosos de San Ángel, como la tranquilidad de sus calles, la presencia de abundante vegetación, la relación entre interior y exterior, entre muchos otros más, se extiendan hacia áreas colindantes, han sido las zonas de mayor deterioro las que han ido creciendo e invadiendo alrededor



suyo. En cuanto a marginación de la población residente, los índices, de acuerdo a información censal reciente, son relativamente bajos, excepto algunas partes más cercanas al Periférico y al Eje 10 Sur Copilco, en menor nivel la Colonia Copilco el Bajo, cercana a Chimalistac.

Me parece que, en general, no existe un proyecto urbano que proporcione cohesión a las distintas actividades y usos que hay en la zona. La zona de oficinas, la residencial, la comercial, la histórica, no aprovechan las ventajas que podrían aportarse al estar tan cerca las unas de las otras. Las ciudades de usos mixtos que proporcionan todos los servicios relativamente en cortas distancias, que concentran actividades de manera adecuada, que no requieren necesariamente del automóvil para desplazarse de modo cómodo y seguro, llevan una buena calidad de vida, meta a la que cualquier ciudad en el mundo debe aspirar. San Ángel y las zonas aledañas que han sido incluidas en este análisis, cuentan con muchos de los elementos necesarios para contar con una calidad de vida agradable y talvez superior a muchas otras partes de la ciudad. Los ingredientes están ahí, lo que falla es la receta.

## HIPÓTESIS DE SOLUCIÓN

Considero necesario abordar el problema principalmente desde el punto de vista del espacio público, defendiéndolo de los intereses de unos cuantos y propiciando siempre su carácter digno y justo para TODOS. Es la espacialidad pública la que debe articular y mediar la espacialidad privada. El sentido primordial de la propuesta deberá ser el rescate del espacio público. Este rescate deberá estar enfocado de manera preferente hacia el peatón, es decir, la propuesta buscará reivindicar la peatonalidad de la ciudad como elemento básico para mejorar la calidad de vida y la sustentabilidad urbana. Las experiencias urbanas más gratificantes y de mayor gozo para los ciudadanos se prefieren apreciarlas de cerca, directamente sin vehículos de por medio.

Por otra parte, me parece que el arquitecto (o arquitectos) debe actuar como orquestador y mediador de los intereses de todos los implicados, en especial los de los ciudadanos, particularmente en un proyecto urbano-arquitectónico de esta índole. Por lo tanto debe llegar a acuerdos entre los múltiples actores que participan en la escena urbana, ya que así, se puede lograr la participación, aceptación general y sentido de pertenencia de un proyecto para garantizar su éxito. Para llegar a una hipótesis de solución de la problemática ya descrita requeriré en primer lugar de la identificación clara de los actores a considerar:

- El peatón.
- El vehículo particular y sus estacionamientos.
- El transporte público y sus paraderos.
- Los comerciantes ambulantes.
- Los locales comerciales, restaurantes, bares y mercados.
- El espacio público y su vegetación.
- Las oficinas y sus empleados.
- Los residentes.
- Las autoridades de gobierno.
- Los turistas y visitantes.
- El transporte de carga.
- Los usuarios y trabajadores de las diversas instituciones educativas y otros servicios.

Intenté intuir algunas de sus necesidades o requerimientos para el proyecto, aunque algunos pude conocerlos de fuente directa al visitar el sitio en múltiples ocasiones. Los conductores de autobuses y microbuses fueron siempre los más inquietos y nerviosos al enfrentarse a cambios o posible desalojo de sus actividades laborales.

Una vez entendido el problema desde los muy diversos puntos de vista elaboré un listado de propósitos que el proyecto debía integrar.

- Aprovechar la condición de usos mixtos y su concentración, así como los lugares de concurrencia obligada para el bienestar común.
- Fomentar el transporte público ordenado, seguro, cómodo y de operaciones fácilmente legibles.
- Estructurar el espacio público de manera que sea legible, reconocible y asociable para los que lo perciben y favorecer la apropiación de la ciudad por los ciudadanos que la habitan.
- Procurar la integración social a través del espacio público.
- Procurar transiciones entre las diversas escalas de las edificaciones en la zona y entre la imagen urbana de las áreas de mayor deterioro y aquellas mejor conservadas.
- Inducir una pausa que permita apreciar lo que la zona ofrece en todos sentidos.
- Buscar la rentabilidad económica de la propuesta para hacerla autofinanciable.
- Conectar las diferentes actividades y destinos de interés en la zona y propiciar recorridos agradables y de preferencia de escala peatonal.
- Facilitar la movilidad urbana vehicular, del transporte de carga y del transporte público, así como proporcionar espacios adecuados para estacionar vehículos y dar mantenimiento a las unidades de transporte colectivo.
- Procurar el uso continuo del espacio público, para favorecer su aprovechamiento y garantizar su seguridad.
- Impulsar las actividades culturales, recreativas, comerciales y turísticas existentes en la zona.



Si el proyecto es entendido como una estructura urbana integral, que se adapta y aprovecha la topografía del sitio, es decir la pendiente que hay entre Av. Revolución y Av. Insurgentes. Si abarca todo el espacio disponible para su desarrollo y sus requerimientos, incluidas avenidas. Si hace uso de elementos vegetales para mitigar efectos desfavorables y une y da sentido a las áreas verdes que ya existen abundantemente en la zona. Si da sentido y orden al transporte público a través de carriles confinados y si se aprovecha el proyecto a futuro del metro desde Barranca del Muerto hasta Tizapán colocando una salida de metro en San Ángel, tenderían a la desaparición gran parte de la flota, de las rutas y de las bases que ahora operan desordenadamente tal como sucedió con la introducción del Metrobús. Si se incluyen en el programa áreas de estacionamiento ordenadas para dar servicio a negocios, visitantes, turistas y personas dispuestas a transbordar de su automóvil a sistemas de transporte público. Si al designar espacios de estacionamientos se libera superficie para uso peatonal. Si el proyecto genera nuevas posibilidades de trayectorias o recorridos peatonales. Si propone espacios comunes donde se reduzca la escala y el ritmo o velocidad de percepción de la experiencia urbana, a través de elementos arquitectónicos, naturales, de mobiliario urbano que sirvan como interfase entre el individuo y la ciudad física. Si se aprovechan las numerosas actividades de transbordo y paso obligado que se dan en San Ángel y se le otorga a la propuesta de intervención el carácter de nodo o intersección o punto de decisión o esquina de la ciudad, como lugar de percepción intensificada. Si se incluye programa arquitectónico que atraiga inversión y brinde financiamiento a la intervención. Si se intensifica el uso del espacio público en la zona. Si la propuesta reacomoda el comercio ambulante y lo dota de los espacios necesarios para su desempeño ordenado y limpio. Si permite cierta flexibilidad para que sea moldeada por la gente y por los tiempos. Si se recupera la vida de barrio de toda la zona para sus residentes. Si integra las partes en lugar de distanciarlas, como introduciendo un gran parche en la zona, que homogeneice y proporcione elementos de identidad a la intervención... Si la propuesta se diseñara bajo estas premisas, hipotéticamente la problemática se disolvería.

“¿Qué le dijo una pared a otra?...nos vemos en la esquina”.

# Proyectos en San Ángel



*Aldo Rossi, 1990/1994.*





*"San Ángel. Una invitación a su rescate". Fundación Espinosa Rugarcía. 2007, pág. 266.*

## Proyectos en San Ángel

---

San Ángel ha visto pasar muchos proyectos de carácter arquitectónico y urbano de muchos arquitectos urbanistas y grupos multidisciplinarios, la mayoría realizados de manera gratuita, simplemente por estar conscientes del valor que posee y el deterioro que lo amenaza constantemente. Ninguno de ellos ha podido ser llevado a la realidad física, sin embargo, me parece que cada uno ha aportado puntos de vista e ideas muy interesantes y valiosas, y han contribuido a insistir en una recuperación de esta zona.

Esta tesis recoge tres propuestas, que a mi manera de pensar, representan las más interesantes y adecuadas para San Ángel. La primera es la del Arq. Jaime Ortiz Monasterio, quien falleció en 2001, puesto que es una de las propuestas más completas y estudiadas además de que esta tesis surgió como un homenaje en su nombre. La segunda es la que realizaron la Arq. Clara de Buen, el Arq. Aurelio Nuño y el Arq. Carlos MacGregor. Y por último quise incluir la propuesta que hace el Arq. Ricardo Flores Villasana, fallecido también recientemente, para el Convento del Carmen.

## Propuesta Jaime Ortiz Monasterio

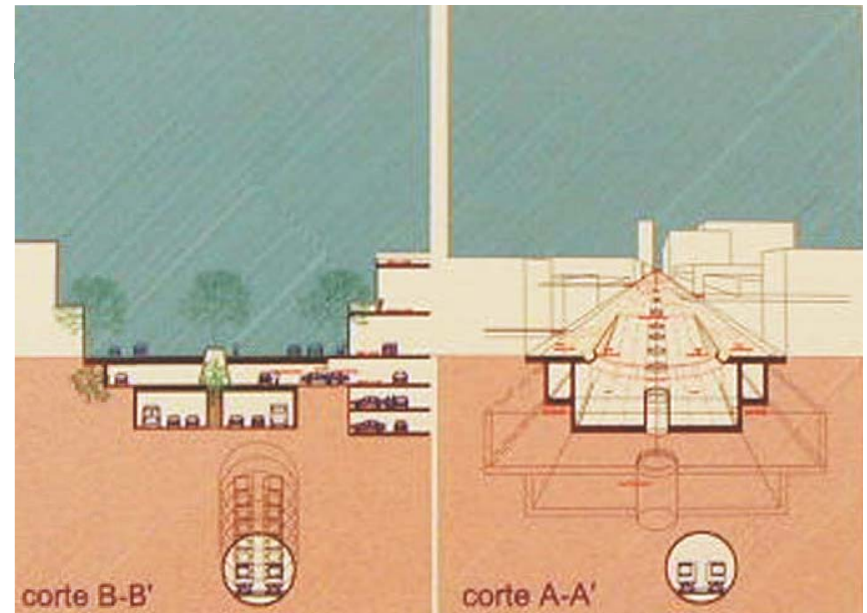
**AÑO DE ELABORACIÓN DE PROPUESTA:** 1990-1996.

**UBICACIÓN DE PROPUESTA:** Col. San Ángel, San Ángel Inn y Tlacopac, Av. Revolución y Av. Insurgentes desde Ciudad Universitaria hasta Av. Desierto de los Leones (*Incluye propuesta de Carretera La Venta - Colegio Militar*).

**Proyecto en colaboración con:** Sergio Saldívar, María del Pilar Grajales; apoyo y asesoría de Augusto H. Álvarez, Manuel de la Mora, Javier Caraveo y Óscar Gosenheim.

- El proyecto fue presentado a diferentes niveles de autoridad desde la Rectoría de la UNAM hasta Presidencia, así como a comités vecinales.

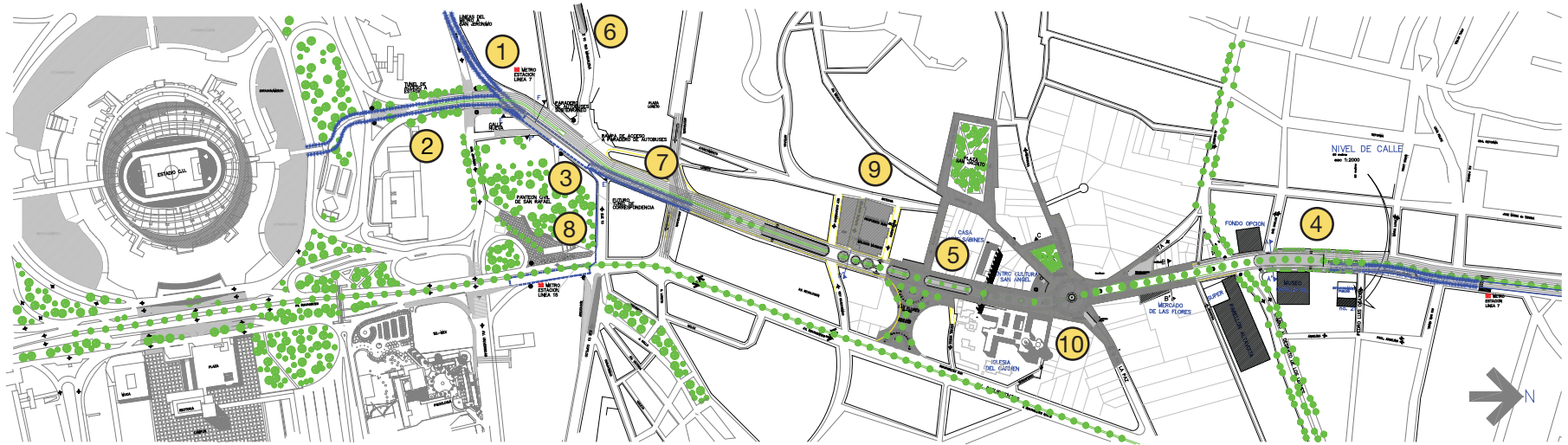
- Obtuvo **Mención Honorífica** en el Concurso Internacional Espacios de Convivencia, convocado en el marco del Congreso Internacional de la Unión Internacional de Arqs. (UIA) celebrado en Estambul, Turquía, en 1996.





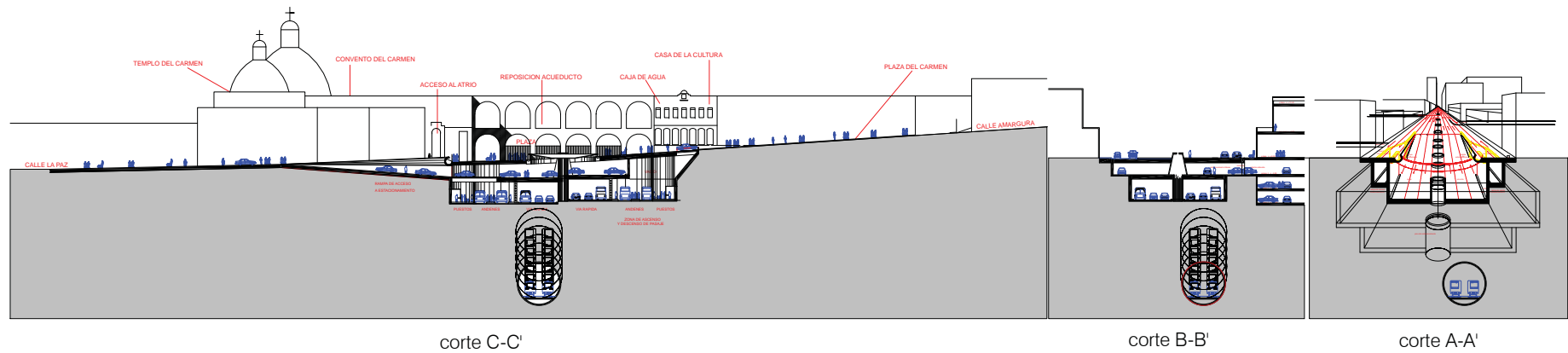
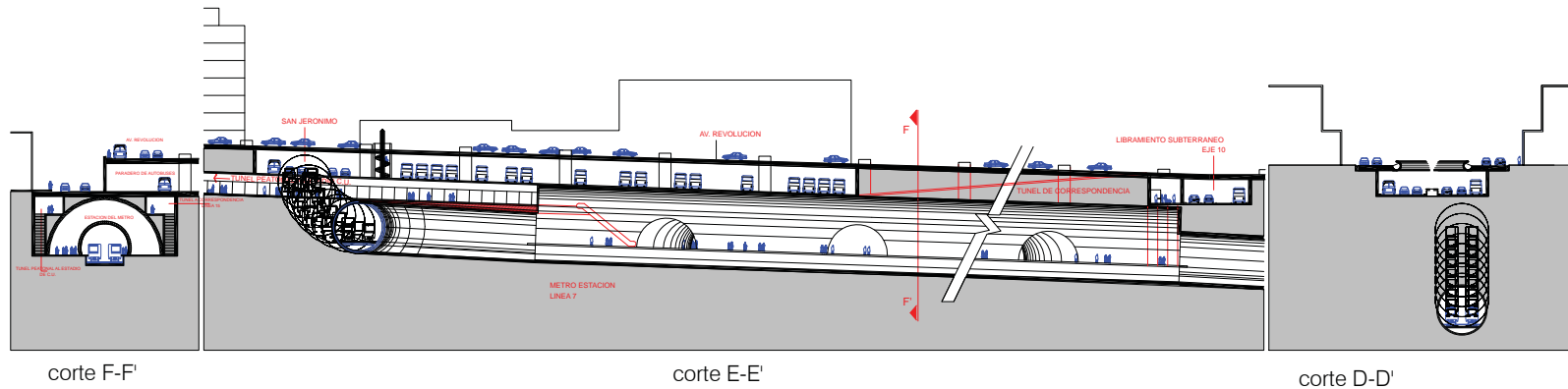
**PROYECTO DE RESCATE Y RECUPERACION ARQUITECTONICA E HISTORICA DE LA REGION DE SAN ANGEL, SAN ANGEL-INN Y Tlacopac**

IGLESIA DEL CARMEN, ATRIO, CONVENTO Y HUERTA ; CAJA DE AGUA Y ACUEDUCTO ; PLAZA SAN JACINTO ; JARDIN DEL CARMEN Y CALLES AMARGURA, FRANCISCO I. MADERO Y AV. DE LA PAZ (SENDERO PREHISPANICO)



- 1 Prolongación de la Línea 7 del Metro hasta C.U.
- 2 Estación del metro Línea 7 bajo el tramo final de Av. Revolución, comunicada por túnel al estacionamiento del estadio de C.U., conteniendo 350 puestos de ambulantes fijos.
- 3 Base de lanzamiento para autobuses grandes con acceso y salida por Av.Revolución y Av. San Jerónimo (65 unidades). Ubicadas bajo el último tramo de Av. Revolución (sobre la estación del metro). Racionalizar las rutas reduciendo su número y aprovechando las vías subterráneas propuestas.
- 4 Libramiento subterráneo con 3 carriles dirección norte y 3 carriles dirección sur. Longitud aprox. 1 km, desde camino al desierto hasta Rey Cuauhtémoc.
- 5 Estacionamiento subterráneo para 575 autos (sobre libramiento).
- 6 Libramiento subterráneo bajo Av. Insurgentes y Av. Revolucion, que inicia en el Eje 10 Copilco y emerge en el mismo Eje 10 Río Magdalena.
- 7 Ampliación del ancho físico de la calle Altamirano al oriente y poniente de Av. Revolución para solucionar la esclerosis vial en esta única circulación oriente-poniente de la región, haciendo par con el Eje 10.
- 8 Descubrimiento visual, sustituyendo bardas por rejas, del Panteón Civil de San Rafael (entre Av. San Jerónimo y Eje 10) y ampliación de banquetas por San Jerónimo para dar acceso peatonal seguro a la plaza de homenaje a Rufino Tamayo.
- 9 Tomar la propuesta del INHA para ubicar definitivamente al comercio ambulante que consiste en unir la manzana del Mercado Melchor Múzquiz, con la inmediata de la escuela y kinder de la S.E.P., formando un bloque que absorbe la calle intermedia para lograr una sola manzana aprovechando las construcciones existentes en ambas manzanas con un proyecto que las unifique.
- 10 Rescate y recuperación arquitectónica e histórica del Convento, Acueducto, "caja de agua", Plaza y Jardín del Carmen, privilegiando el uso peatonal.

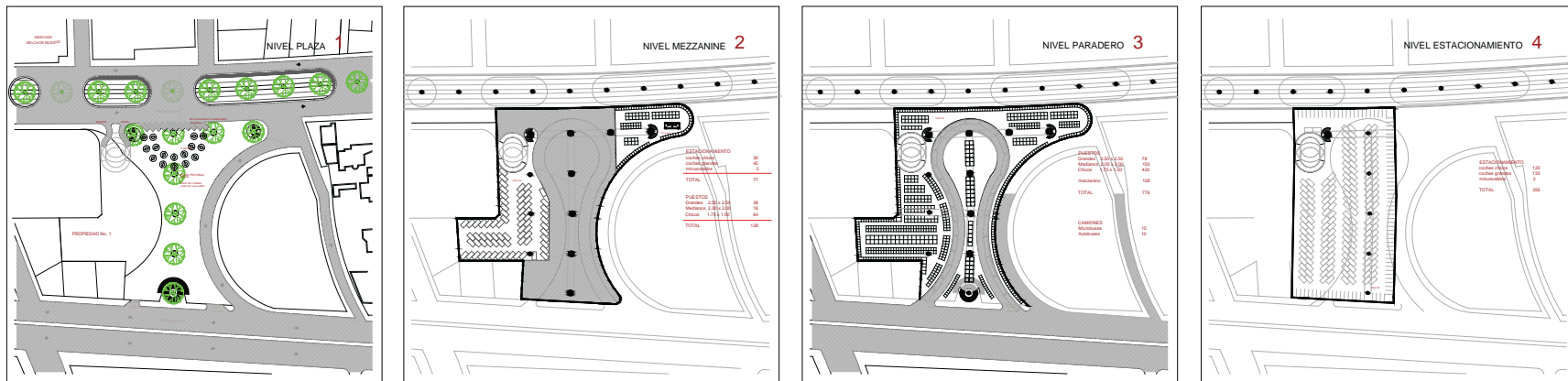




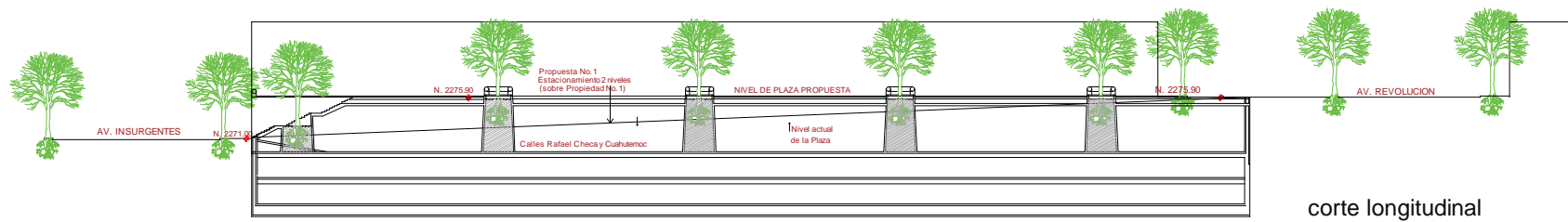
El ambulante existente y el paradero de transporte concesionado conocido como La Palma son reubicados bajo tierra dejando en la superficie una plaza peatonal arbolada.



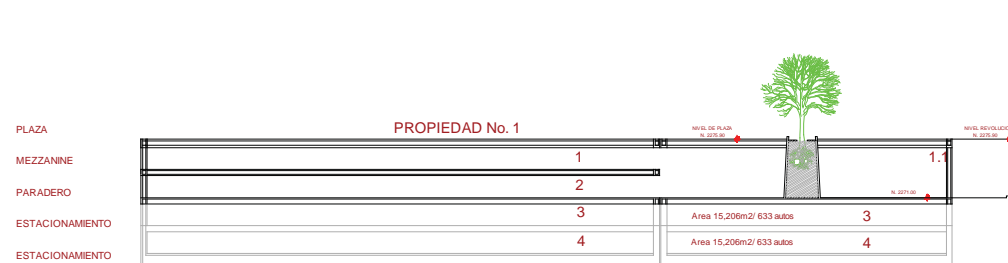
La Palma con puestos fijos para ambulantes, estacionamiento y paradero de autobuses.



Los puestos para ambulantes se reubican en el nivel de paradero, lo que permite que la plaza a nivel superficie quede libre de programa.

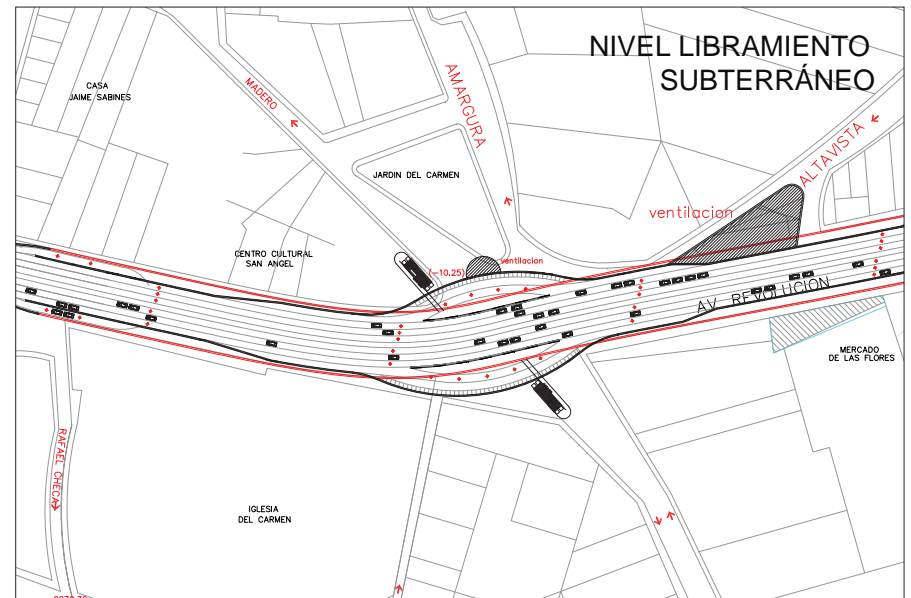
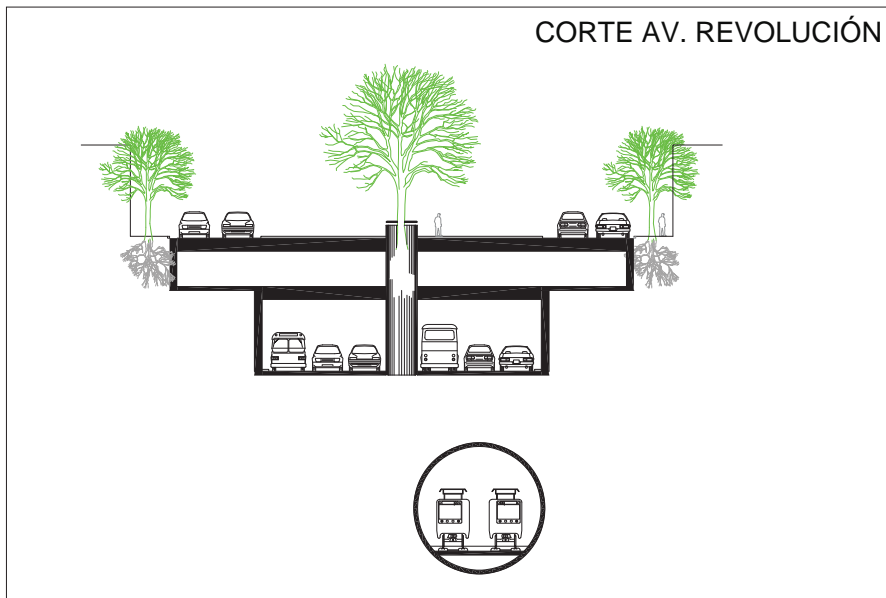
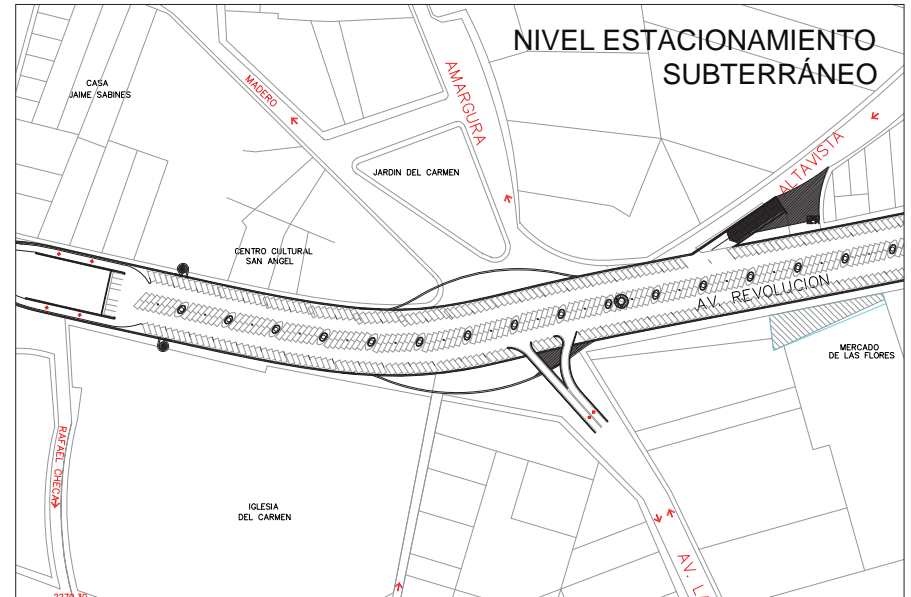
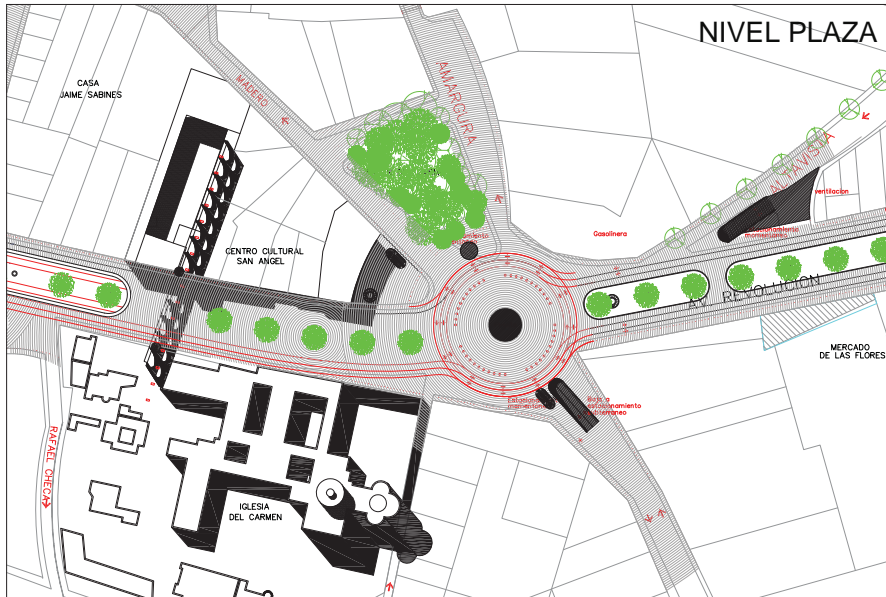


corte longitudinal



corte transversal

Plaza frente al Convento de San Ángel y el Centro Cultural San Ángel.



## Propuesta Clara de Buen, Aurelio Nuño y Carlos MacGregor

**AÑO DE ELABORACIÓN DE PROPUESTA:** 1986.

**UBICACIÓN DE PROPUESTA:** Paradero La Palma -  
Dr. Gálvez en San Ángel.

**ORIGEN DEL PROYECTO:** Encargo de la Secretaría  
de Transporte y Vialidad del Distrito Federal.

**CON LA PARTICIPACIÓN DE:** Francisco X. Sáenz de  
Viteri.

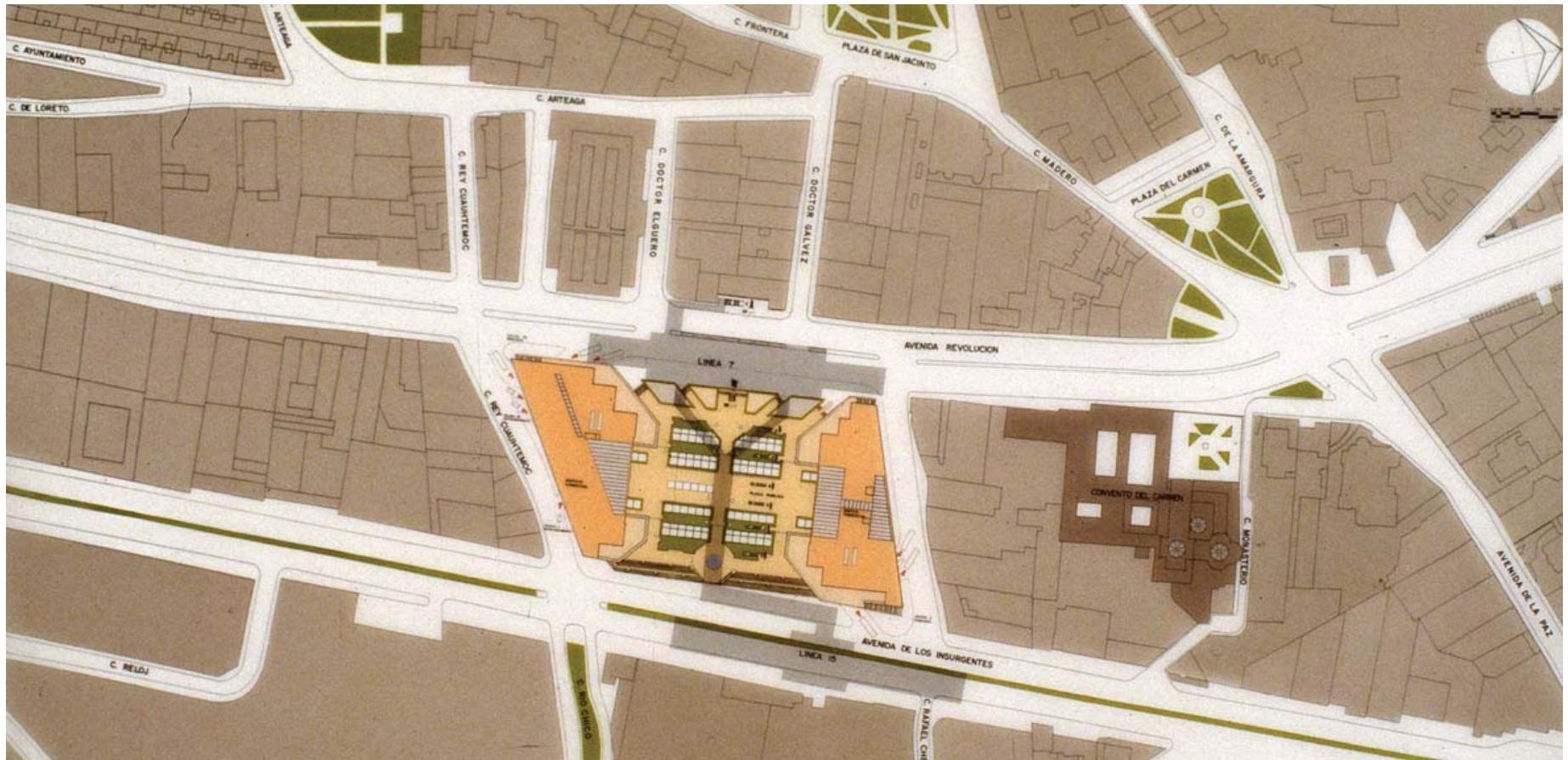
- El proyecto desaparece la Av. Dr. Gálvez en el tramo comprendido entre Av. Revolución y Av. Insurgentes y propone una sola manzana entre Rafael Checa y Rey Cuauhtémoc.

- Aloja estación de metro de la Línea 7, considerando su continuación hasta San Jerónimo, paradero de autobuses y locales comerciales.

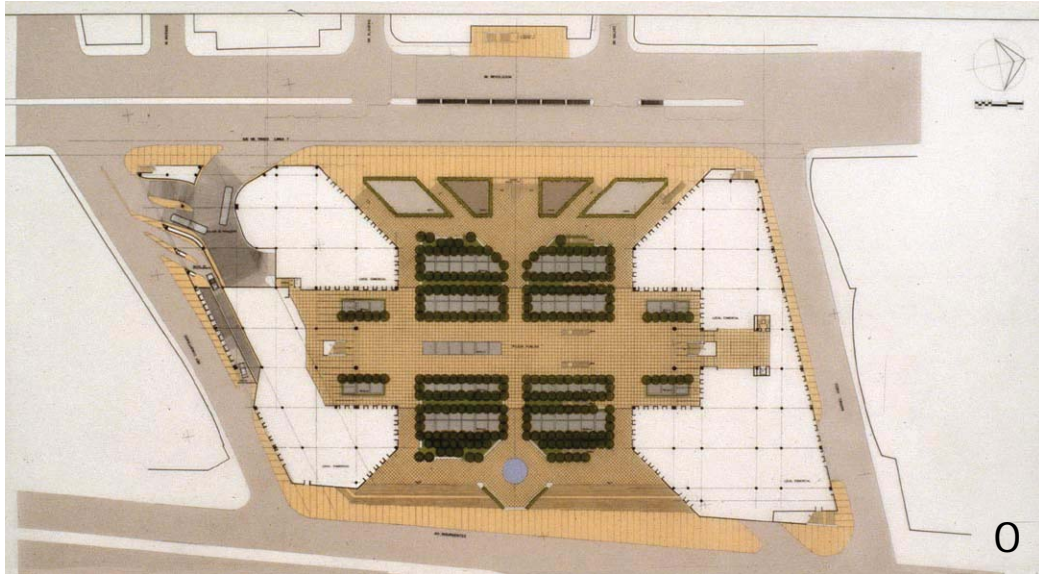




La propuesta se centra en el paradero la Palma, aprovecha niveles subterráneos para ubicar el paradero de autobuses, estacionamiento público y estaciones de metro de la Línea 7 bajo Av. Revolución y otra de la Línea 15 bajo Av. Insurgentes, de acuerdo al proyecto de crecimiento del Sistema de Transporte de Metro del momento. En la superficie genera un espacio público verde flanqueado por dos edificios comerciales sobre Rafael Checa y Rey Cuauhtémoc.





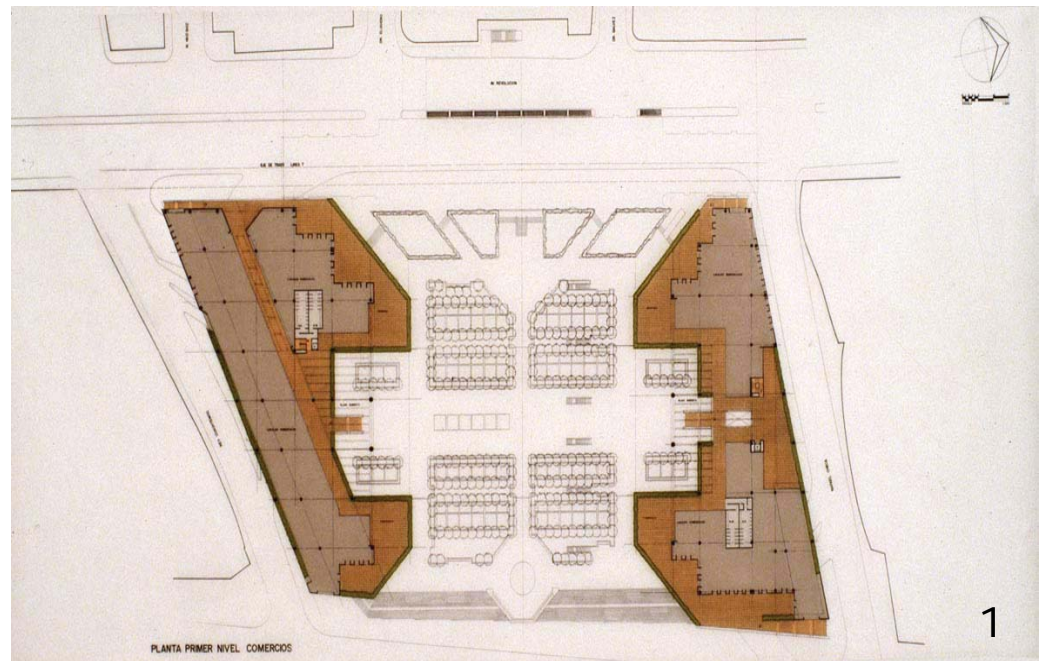


La plaza arbolada se levanta de Av. Insurgentes para quedar a nivel sobre Av. Revolución.

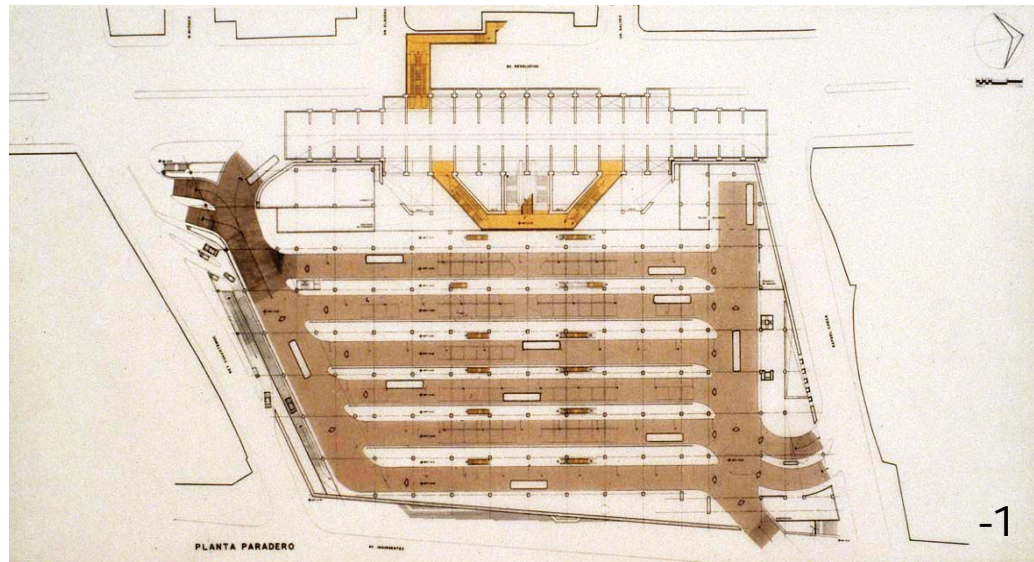
Desde el centro de esta plaza se puede subir para acceder a los locales comerciales ubicados en la primera planta.

Acceso al paradero y al estacionamiento público se propone por Av. Rey Cuauhtémoc y Av. Revolución.

La plaza se perfora para permitir la ventilación de los niveles subterráneos.

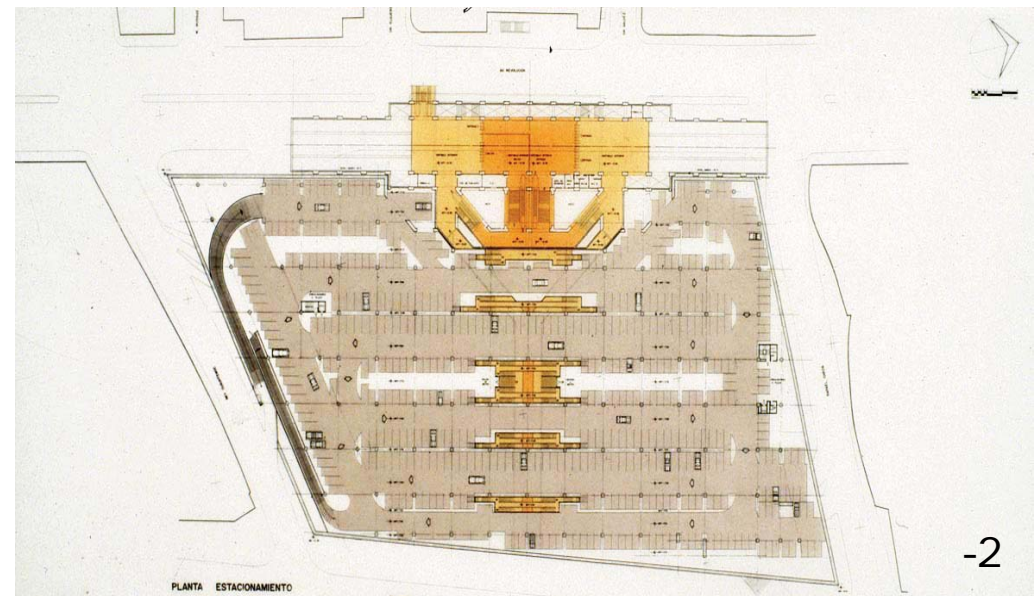




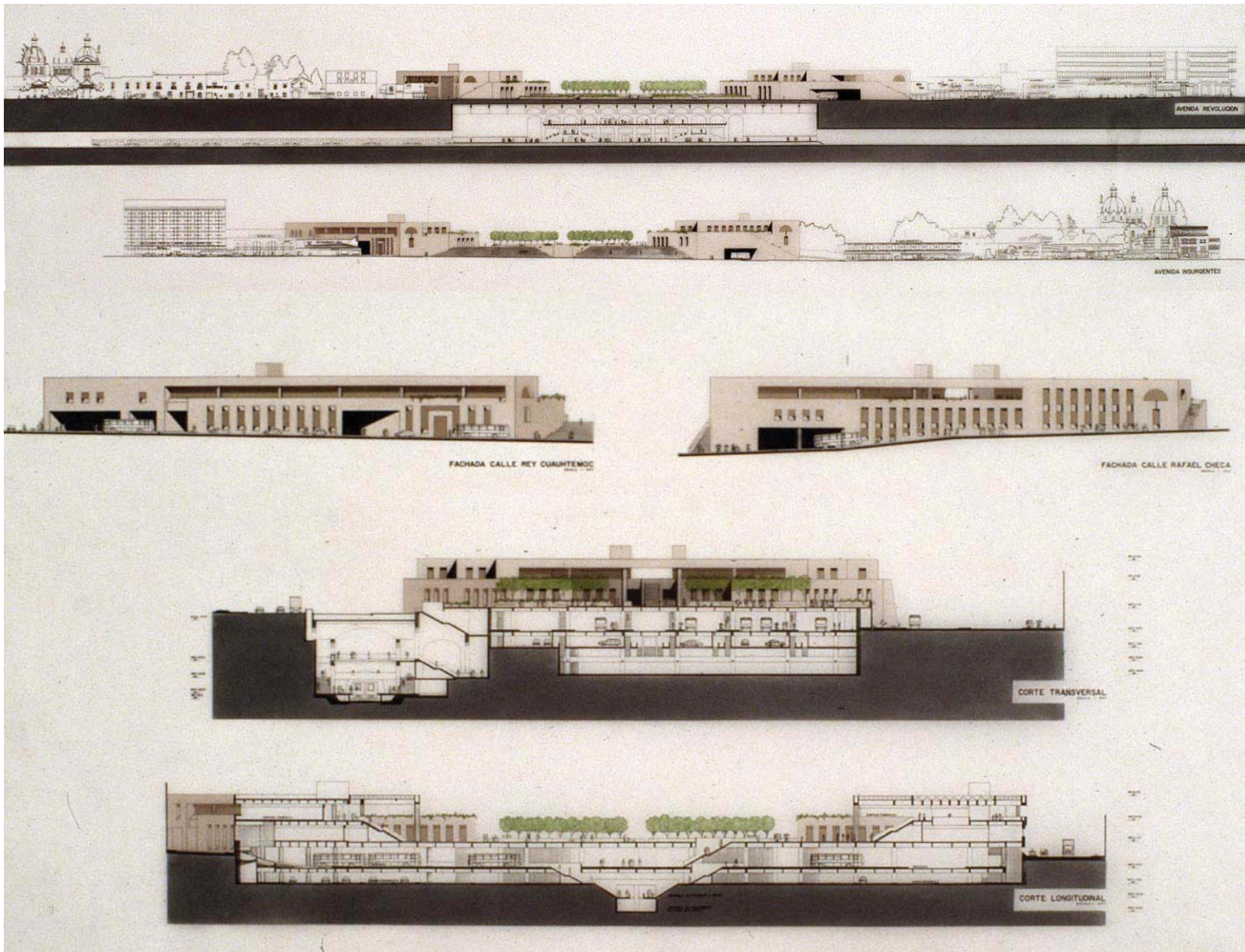


Desde el interior del paradero se puede subir a la plaza arbolada o bajar al estacionamiento, así como transbordar a la Línea 15 sobre Av. Insurgentes.

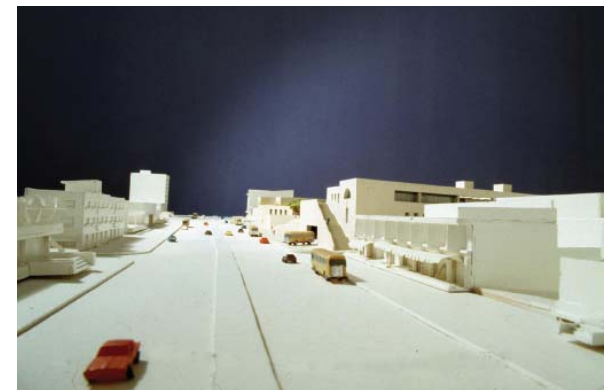
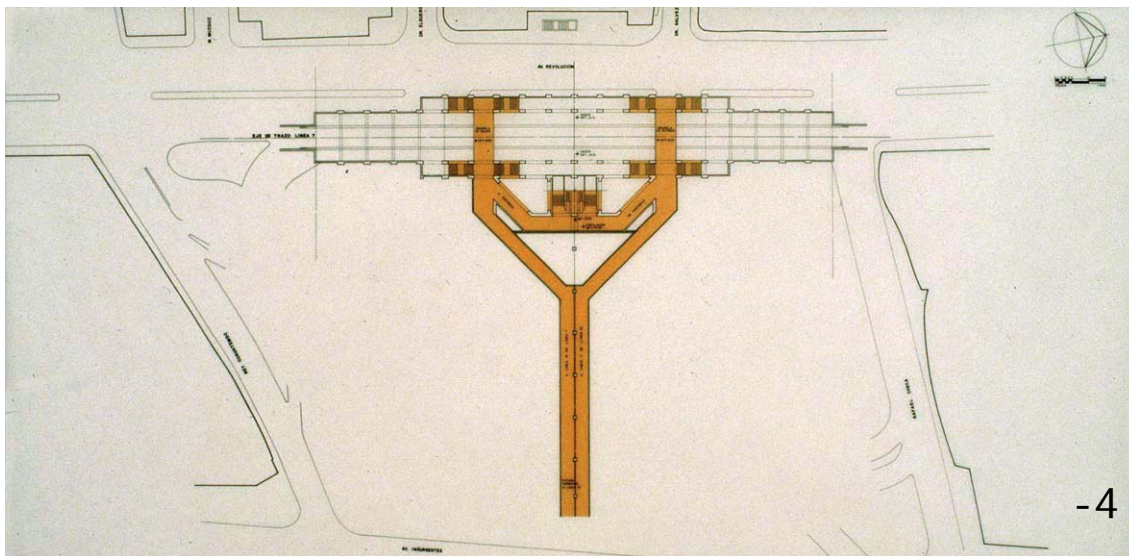
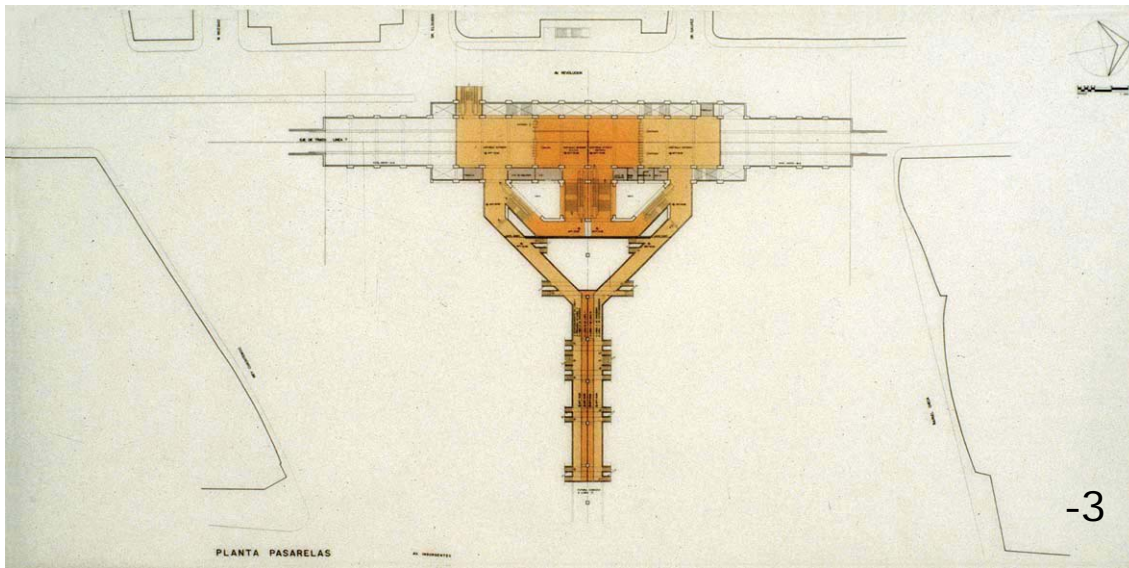
El paradero cuenta con entrada y salida de vehículos por Rey Cuauhtémoc, Rafael Checa e Insurgentes.

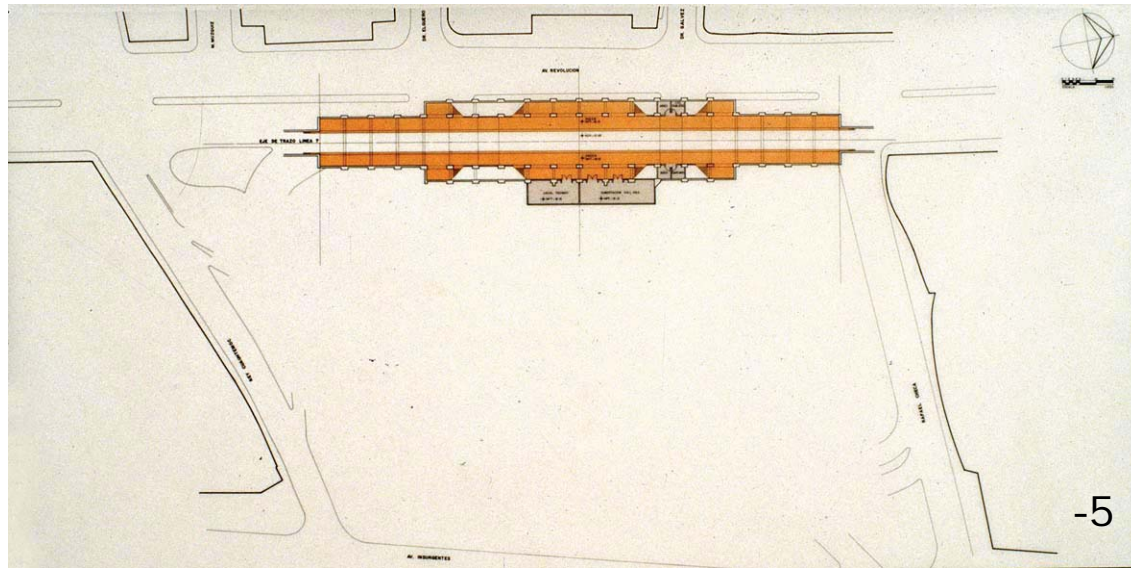




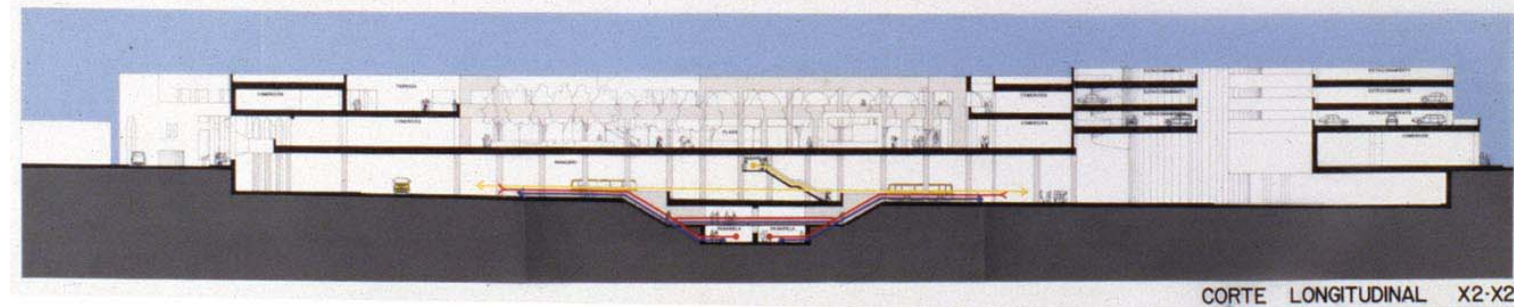
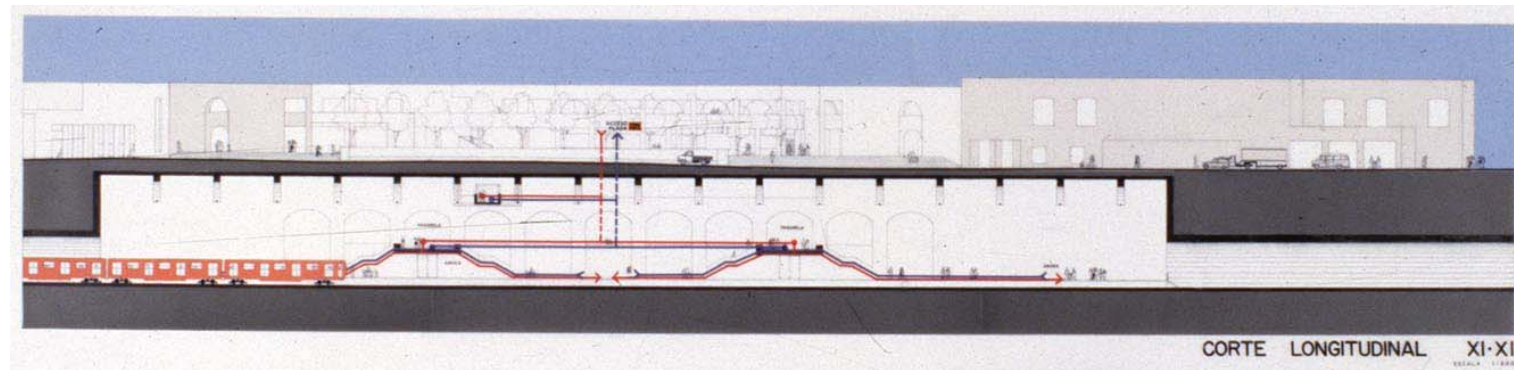
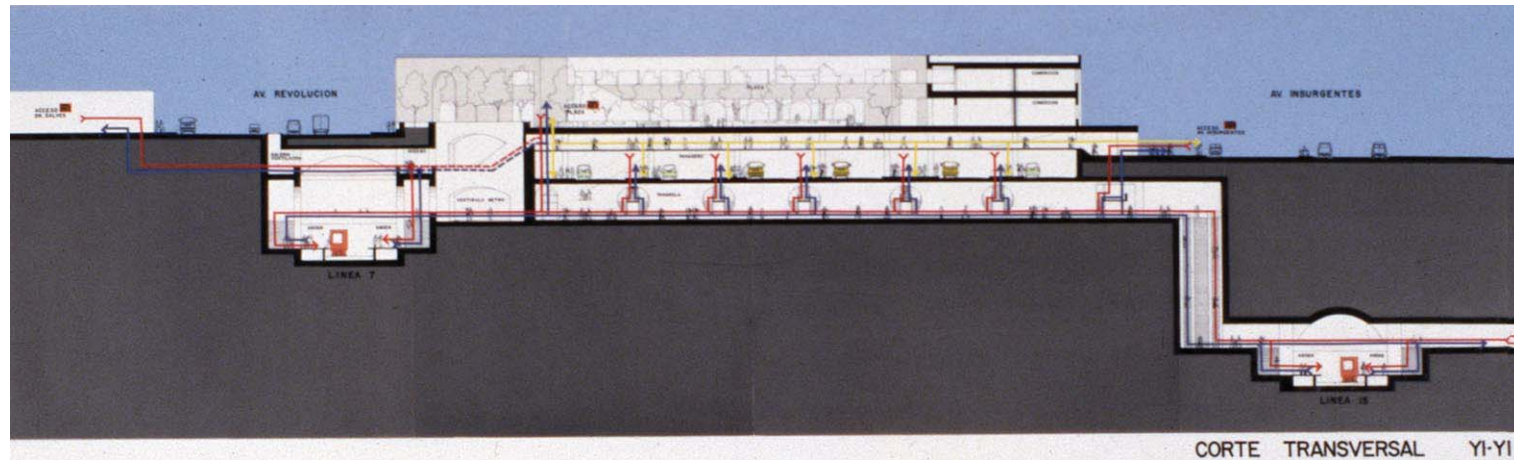












## Propuesta Ricardo Flores Villasana

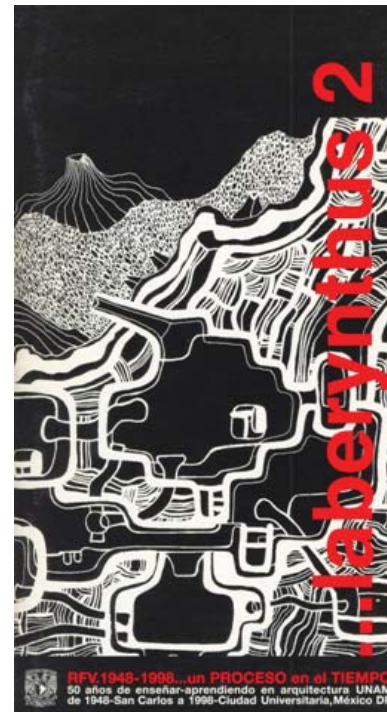
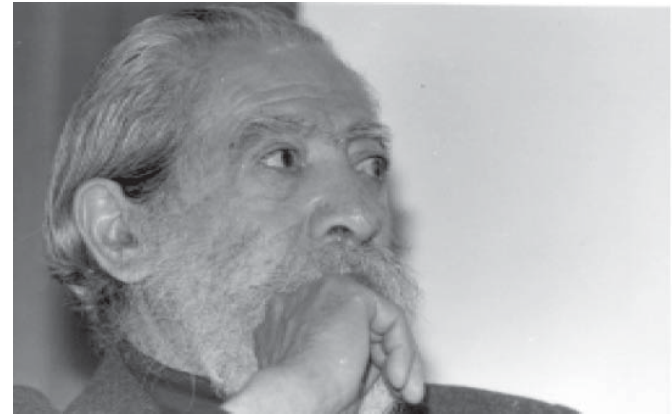
**AÑO DE ELABORACIÓN DE PROPUESTA:** 1986-1987.

**UBICACIÓN DE PROPUESTA:** Tramo comprendido entre Dr. Gálvez y Av. de la Paz y Av. Revolución y Av. Insurgentes, incluyendo al Convento del Carmen, Colonia San Ángel.

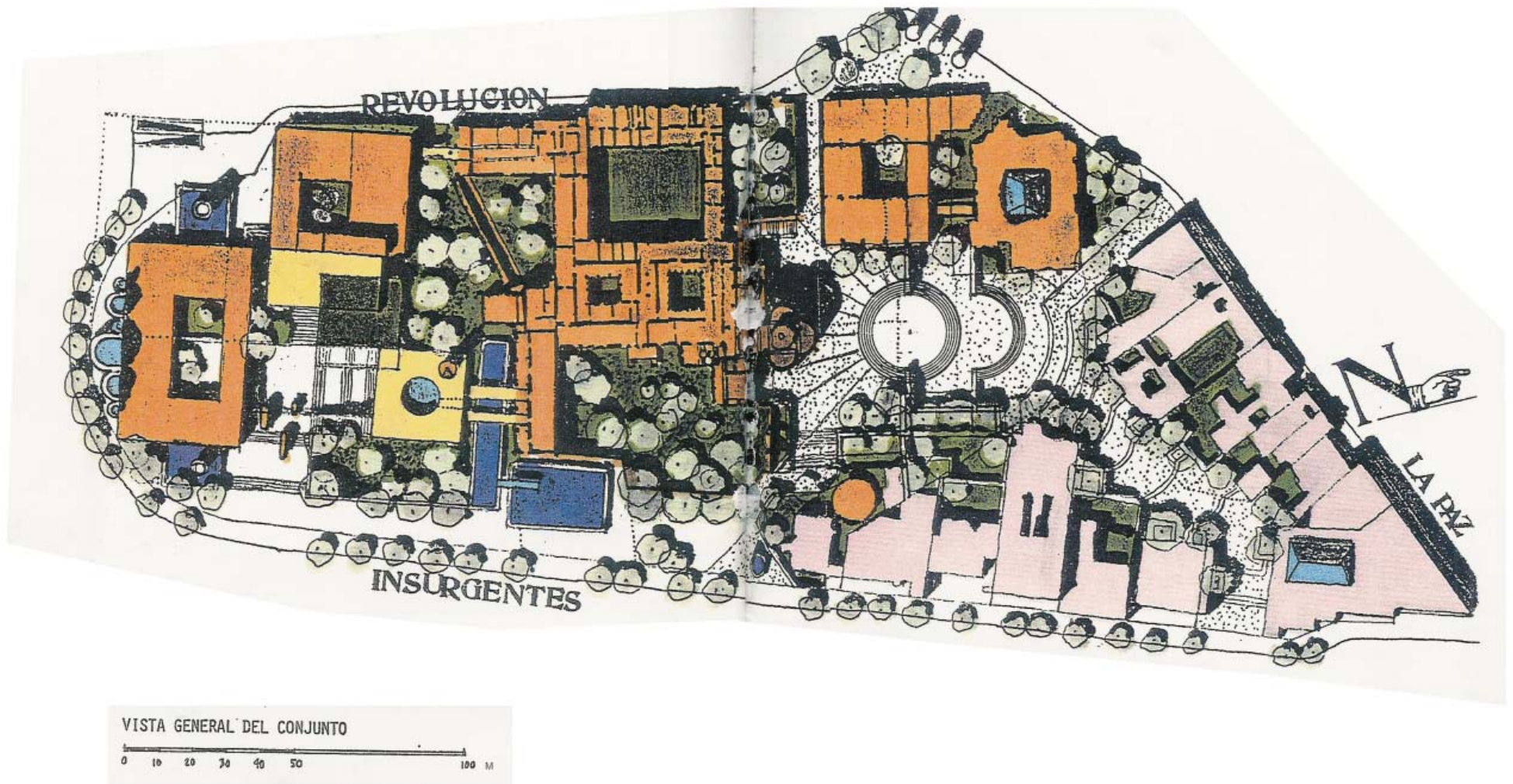
**ORIGEN DEL PROYECTO:** Inquietud personal, sin cliente en particular.

- El proyecto une las manzanas entre la Av. Dr. Gálvez y Av. de la Paz, desapareciendo las calles intermedias sustituyéndolas por espacios públicos articulados entre sí.

- Propone limpiar zonas colindantes y que invaden al Convento del Carmen, parte de lo que fue la Huerta, jardines, Capilla y el Atrio.





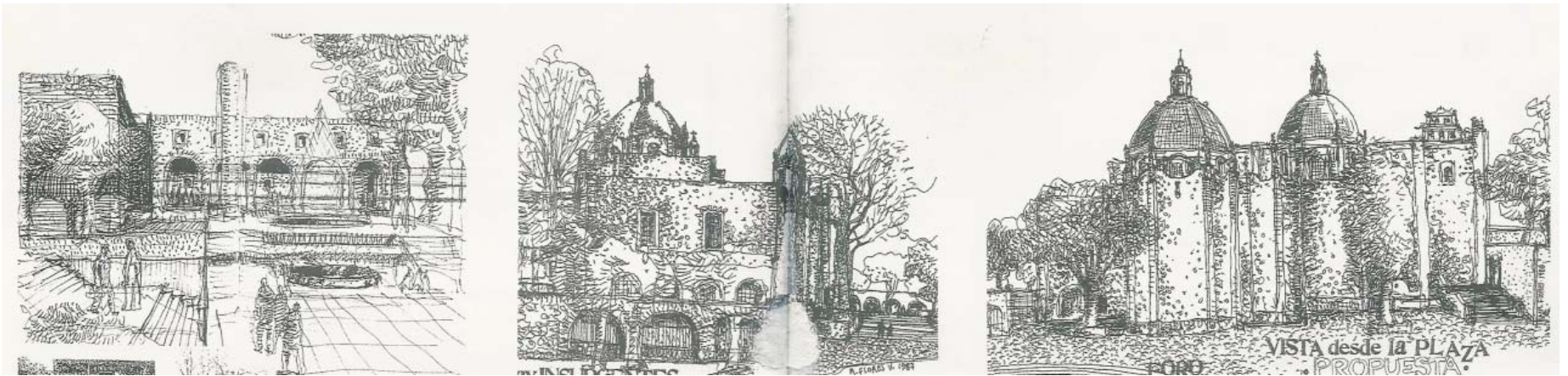
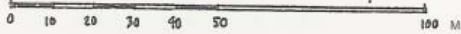


Al unir las tres manzanas la propuesta genera una plaza -foro y una serie de patios escalonados que comunican Insurgentes con Revolución. De esta forma, el Convento del Carmen recupera algunas características espaciales que permiten su apreciación y su revalorización. Propone nuevos espacios peatonales en lugar de las calles y espacios para estacionamiento de vehículos.





VISTA GENERAL DEL CONJUNTO



## Conclusiones

Son numerosos los proyectos que tienen por entorno a San Ángel y son muchas las ideas que me parece merecen ser retomadas en cualquier propuesta o intervención futura en la zona.

En la propuesta de **Jaime Ortiz Monasterio** encontré muchos elementos que considero muy importantes. Aborda la problemática de la zona de manera amplia, su intervención no se limita a San Ángel sino que incluso sugiere la construcción de la Autopista La Venta-Colegio Militar, para solucionar la circulación de tráfico pesado sobre Av. Revolución. Una de las ideas más importantes que aporta esta propuesta es el aprovechamiento del subsuelo, al convertir Av. Revolución en avenida subterránea, aprovechando la acción para alojar otras actividades como estacionamiento, paradero y comercio. Logra buena ventilación a través de unas perforaciones que además permiten la colocación de árboles. En general se trata de una propuesta de espacios verdes, y es la que más espacio público recupera para el peatón debido a la escala de intervención que representa.

La propuesta de **Clara de Buen, Aurelio Nuño y Carlos MacGregor**, aunque a escala más local y sin intervenir Av. Revolución o Av. Insurgentes salvo por la colocación de estaciones para la extensión de las líneas del metro, logra una muy buena integración de espacios y usos. El programa incluye un porcentaje importante de área dedicada al comercio formal, lo que contribuye al financiamiento del proyecto en su totalidad. La gran plaza al centro del proyecto es de carácter arbolado, por lo que se logra una escala agradable para el peatón y compatible con el carácter tradicional de San Ángel. El proyecto me parece que está muy bien articulado particularmente las circulaciones que suceden bajo la superficie de la plaza, a través de pasarelas y elementos verticales que se pueden percibir desde cada uno de los espacios. Por ello, considero que las secciones del proyecto son elementos clave para entender la relación entre los distintos espacios: estacionamiento, paradero, andenes y espacio público y para la comprensión de este proyecto.

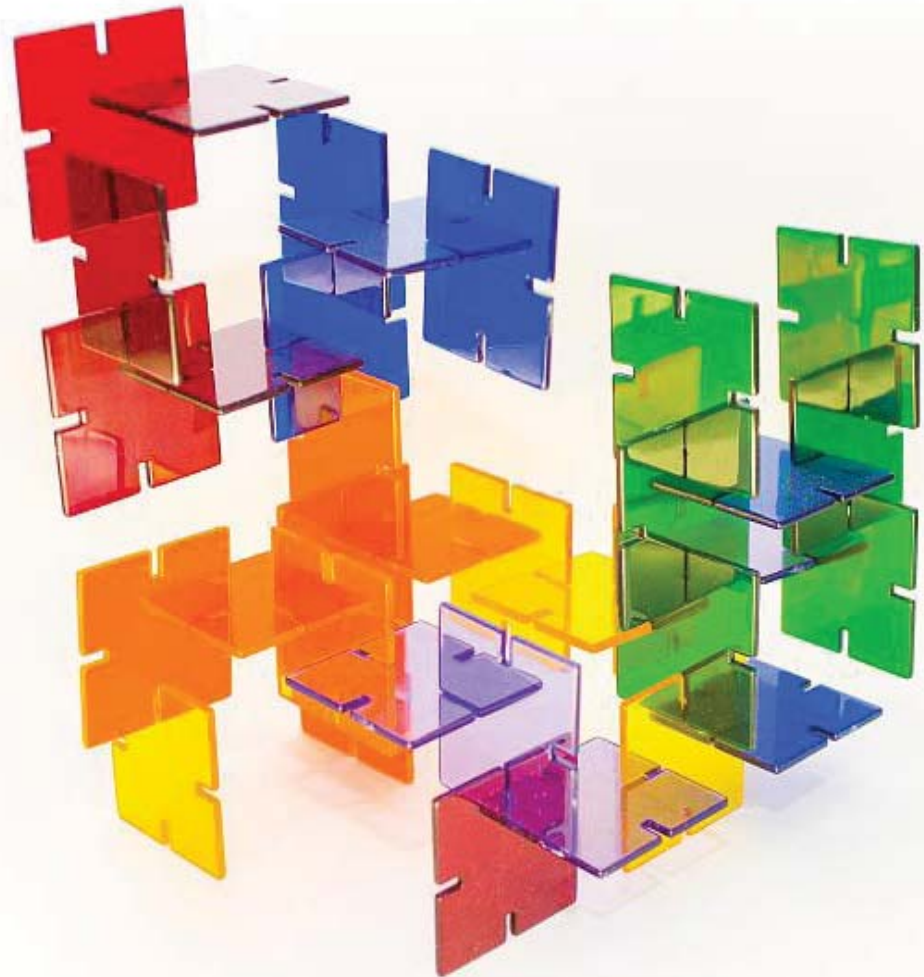
**Ricardo Flores Villasana** tampoco interviene ninguna de las dos avenidas importantes que interrumpen San Ángel, sin embargo, sugiere una manera de recuperar el espacio público al unir manzanas y generar recorridos entre distintos objetos arquitectónicos de nueva creación y de carácter patrimonial que existen entre Dr. Gálvez y Av. de la Paz. Una de las características que más me llaman la atención de esta propuesta es la manera en que abre espacios dentro de la manzana que

permiten apreciar edificios de valor patrimonial o arquitectónico como es el Convento del Carmen. Al liberar espacios entre los objetos arquitectónicos se permite no sólo el disfrute de éstos, sino que también genera patios o recorridos de espacios públicos que por su configuración y dimensiones parecieran de carácter casi privado o íntimo como sucede en el barrio tradicional de San Ángel.

Comparto el enfoque con el que estos tres arquitectos o grupo de arquitectos abordan el tema en San Ángel y me parece que aportan una gran cantidad de ideas de mucho valor, volviéndose imprescindible tomarlas en cuenta para elaborar una propuesta nueva.



# Programa



Fuente: Internet.

*“La ciudad debería ser como los chips que cada vez hacen más cosas en menos espacio”*

**Vicente Guallart.**

# Programa

---

Son muchos los factores a considerar en la elaboración de un programa para una propuesta urbano-arquitectónica, particularmente en centros de carácter histórico. Es en ellos donde se desempeñan una gran cantidad y variedad de actividades, individuales y colectivas y por lo general se asocian con lugares de encuentro, recreación y esparcimiento. Estas actividades requieren de espacios que les den servicio, particularmente de accesibilidad. Sin embargo, en el caso de San Ángel se debe atender también su posición como nodo de transbordo de movilidad urbana importante. No se trata únicamente de un destino atractor de población sino también de un paso obligado para muchos más que deben recorrerlo cotidianamente entre el hogar y el trabajo o las actividades escolares. Por otro lado, al no existir un libramiento carretero que permita el fácil desplazamiento del transporte de carga, Av. Revolución representa una de las rutas más transitadas entre el norte y el sur de la Ciudad en este aspecto. La zona de intervención se ve afectada por la actividad de la Ciudad Universitaria, el carácter residencial de la zona, la actividad comercial que la rodea y las oficinas que flanquean Av. Insurgentes.

Para efectos de este trabajo se han agrupado las actividades o usos lo que permite entender los requerimientos espaciales básicos de cada uno, buscando que sean compatibles con el espacio disponible en la zona y entre sí, determinando de esta manera una propuesta adecuada ante los diferentes aspectos de la problemática de San Ángel.



## Requerimientos de áreas

### VIALIDADES

La propuesta vial no deberá reducir demasiado el área de superficie de rodamiento existente por tratarse de una zona de alto tránsito que deben compartir vehículos particulares, transporte de carga y transporte colectivo. Sin embargo, tampoco es necesario incrementar la superficie de vialidades sin justificación. Cuanto más superficie de rodamiento más vehículos las utilizan y más se ve afectado el entorno por dichas estructuras. Una razón que considero válida para el incremento de superficie rodada es la posibilidad de confinamiento del sistema de transporte colectivo. **Av. Revolución cuenta con 8 carriles en ambos sentidos, y en el tramo de intervención tiene una superficie de vialidad aproximada de 24,700 m<sup>2</sup>.**

### TRANSPORTE COLECTIVO

Este trabajo plantea la posibilidad de retomar la propuesta de extensión de la Línea 7 del Sistema de Transporte Colectivo Metro desde Barranca del Muerto hasta Ciudad Universitaria y San Jerónimo, con una estación intermedia en San Ángel. Las dimensiones de andenes y vías deberán ser las establecidas por el Sistema de Transporte Metro. Se exige una longitud de estación de 150 metros, y una superficie de andén de 600 m<sup>2</sup> como mínimo por sentido.

Resulta complicado determinar **el área total de la cual hace uso el paradero de autobuses ubicado en La Palma** si se considera que no cuenta con una organización establecida y se adapta al espacio disponible y no a requerimientos específicos, **aproximadamente 8,000 m<sup>2</sup>.**

Es necesario considerar que en esta cifra no están consideradas áreas de circulación peatonal, por lo que la seguridad del transeúnte se ve comprometida. Como mínimo se deberá considerar una superficie de 10,000 m<sup>2</sup> para el paradero o base de autobuses. La propuesta debe contemplar el cambio de unidades por unas en mejores condiciones y que puedan transportar a un mayor número de personas.

Con la extensión de la línea del metro desaparecerían o se desplazarían la mitad de las rutas que operan actualmente. **De las 10 rutas existentes sólo 6 harían sus recorridos** con algunas adaptaciones, por lo que si anteriormente el paradero atendía de manera inadecuada a 1473 unidades al día, bajo esta intervención permanecerían únicamente **723 unidades diarias. Entre 30 y 40 unidades requerirían atención simultáneamente en el paradero.**

## ESTACIONAMIENTO

Actualmente la zona cuenta con un déficit grave de estacionamientos públicos. Existe uno cercano a la Plaza de San Jacinto, uno sobre Rey Cuauhtémoc y el que proporciona el centro comercial Pabellón Altavista. El resto de la demanda de estacionamiento la cubren las plazas y calles del San Ángel histórico. No se cuenta con un número determinado de cajones requeridos, puesto que se debe dar servicio a múltiples actividades. Se tomará como referencia mínima el número de cajones propuesta por el Arq. Jaime Ortiz Monasterio que es de 575 cajones. Es necesario considerar el requerimiento de estacionamiento frente al Mercado de las Flores que se ubica sobre Av. Revolución. Hay que recordar que los estacionamientos son atractores de automóviles, por lo que es importante plantear entradas y salidas razonables y que no obstruyan el tránsito alrededor de las mismas.

## ACTIVIDADES COMERCIALES

Una de las características negativas del tramo de Av. Revolución que intersecta San Ángel es el desorden provocado por las actividades comerciales formales e informales de la zona. No existe un padrón fijo de locales de comercio informal o ambulante, sin embargo **se estima que podrían ser entre 200 y 300 puestos.** Los puestos son de estructura metálica generalmente entre 2.00 y 2.50 m de ancho por 2.00 m de profundidad. El comercio informal requiere de un control, ordenamiento y organización para no contribuir al deterioro de la imagen y de la zona en general, por lo que es recomendable establecer locales fijos de manera que sólo puedan colocarse en estas zonas sin entorpecer las circulaciones peatonales.

## **CIRCULACIÓN PEATONAL, PLAZAS Y JARDINES**

La zona cuenta con insignificantes espacios para peatones, las banquetas se ven constantemente invadidas y en malas condiciones, y no se cuenta con más áreas para el tránsito peatonal que el que proporcionan las plazas y jardines del San Ángel histórico. Al tratarse de un punto de transbordo importante, me parece obligado considerar áreas suficientes para permitir la movilidad, actividades recreativas, actividades de esparcimiento y de paseo. También sería positivo recuperar espacios ajardinados o verdes, puesto que en la actualidad no se cuenta salvo con algunas palmeras y árboles pequeños en los camellones que rompen con una de las características más relevantes del San Ángel antiguo, su abundante vegetación. La propuesta debe aprovechar las gran variedad y cantidad de actividades que se desarrollan en la zona para procurar el desplazamiento a pie entre un sitio y otro. Los recorridos entre un sistema de transporte y otro en la zona representan gran parte de los movimientos peatonales, por lo que se deben considerar estas trayectorias, específicamente entre el Sistema de Transporte Metro, el servicio de transporte concesionado de autobuses y el Metrobus que corre sobre Av. Insurgentes. Se debe procurar que el tiempo y el esfuerzo necesarios para cambiar sistema de transporte ya sea colectivo o privado sea rápido, cómodo, seguro y breve.

**175 mil personas** pasan por el Paradero Las Palmas en un día laboral.



## Generalidades

La poca sección de las vialidades y la superficie disponible para la propuesta no permiten que se puedan compaginar todas las actividades necesarias ya mencionadas para lograr un funcionamiento adecuado entre uso de suelo mixto, flujo vial y actividades relacionados con centros históricos, por lo que resulta conveniente el aprovechamiento del subsuelo para alojar determinadas actividades, tal como lo propone el Arq. Jaime Ortiz Monasterio en su propuesta, lo que relaciona de manera más directa la extensión de la Línea 7 del Metro con el proyecto de intervención. Esto permitiría liberar la superficie para uso peatonal, beneficiando y liberando la zona histórica de automóviles, contaminación y ruido, mejorando la imagen urbana de forma considerable. Es necesario contemplar, por otro lado, la entrada de iluminación y ventilación a los niveles que se encuentren bajo el nivel del suelo de la manera lo más natural posible, permitiendo una salida pronta y segura a superficie.

La propuesta debe ser considerada de alta intensidad de uso, rechazando la subutilización de áreas, es decir, que esté en funcionamiento 24 horas al día, a través de actividades de diversas índoles siempre proporcionando espacios iluminados y seguros. Es notable la ausencia de infraestructura turística en el lugar, en particular en materia de hospedaje, siendo éste un punto importante de atracción turística de la Ciudad. La ocupación continua de los espacios permitirá un ambiente más seguro y a su vez puede valorizar, mantener vivo y dar a conocer el patrimonio histórico existente.

La agrupación de actividades compatibles entre sí, y su disposición justa en el terreno permitirá una transición más tranquila entre las mismas beneficiando a su vez al carácter histórico del lugar. Considero muy útil que las actividades y los espacios designados para las mismas se encuentren entrelazados y conectados por lo que la propuesta deberá ser de carácter integral atendiendo a este criterio. Esta integración de espacios y áreas permite la sutura del San Ángel que se ve atravesado por avenidas de alta intensidad vial.

Avenida Revolución cuenta con desniveles considerables en tramos relativamente cortos, y sería apropiado hacer de la topografía parte intrínseca de la propuesta urbano-arquitectónica.

**Área sugerida**

**VIALIDADES**

24,700 m<sup>2</sup>

Circulaciones vehiculares  
Rampas

**PARADERO Y LANZADERO DE AUTOBUSES**

9,800 m<sup>2</sup>

Andén de llegada  
Andén de salida  
Lanzadero  
Servicios al operador  
    Vestidores  
    Sanitarios/Baños  
    Administración  
Servicios a la unidad  
    Área de mantenimiento  
    Taller mecánico  
    Bodega  
    Oficinas  
    Caseta  
Administración general

**ESTACIÓN DE METRO**

8,950 m<sup>2</sup>

Andenes  
Cuarto de máquinas  
Bodega  
Taquillas  
Administración  
Circulación peatonal  
Circulaciones verticales

<b>Área sugerida</b>
----------------------

<b>COMERCIO</b>	<b>3,500 m<sup>2</sup></b>
-----------------	----------------------------

- Locales comerciales
- Locales reubicación de ambulante
- Área de plaza merendera
- Circulaciones

<b>ESTACIONAMIENTO</b>	<b>13,400 m<sup>2</sup></b>
------------------------	-----------------------------

- Cajones de estacionamiento
- Cajones para minusvalidos
- Cajones para valet parking
- Cajones para sitios de taxi
- Circulación peatonal
- Casetas

<b>ÁREA RENTABLE PARA OFICINAS/RESTAURANTES</b>	<b>40,000 m<sup>2</sup></b>
---	-----------------------------

- Área de trabajo
- Circulaciones verticales
- Vestíbulo
- Sanitarios
- Bodega

<b>CIRCULACIONES PEATONALES, PLAZAS Y JARDINES</b>	<b>28,700 m<sup>2</sup></b>
--	-----------------------------

- Zona de descanso
- Área para niños
- Áreas verdes o ajardinadas
- Auditorio al aire libre

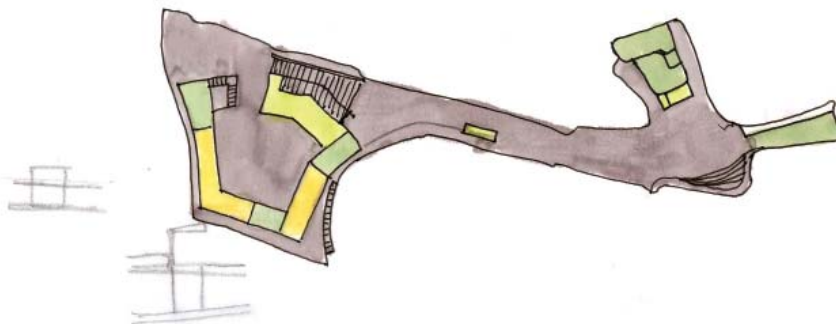
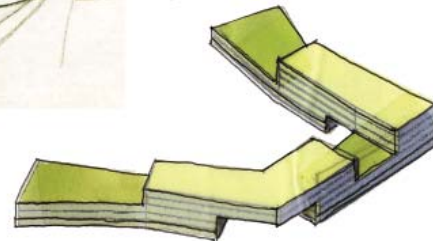
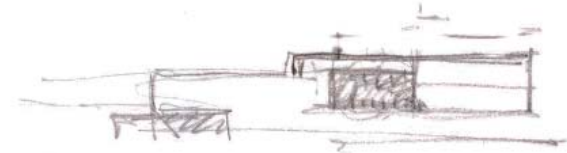
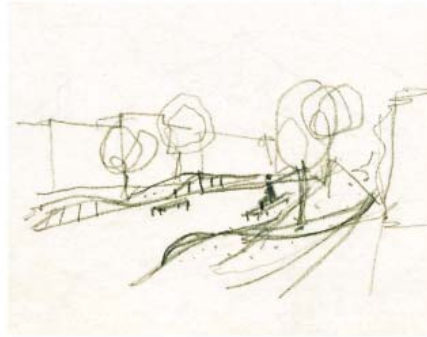
<b>TOTAL</b>	<b>129,050 m<sup>2</sup></b>
--------------	------------------------------



*“De eso se trata, en efecto: de generar disposiciones: como configuraciones (distribuciones o despliegues) pero, también, como decisiones (lógicas resolutivas). Decisiones más que diseños. Configuraciones más que figuraciones.”*

**Manuel Gausa.**

# Enfoque



*"a ciudad podrá y tendrá que ser recorrida en todos los sentidos y no solamente en el horizontal... podrá tener un espesor enorme...podrá también."*proyectar hacia afuera conjuntos de rascacielos"; podría ser bordeada por calles, pero más fácilmente estará separada de las autopistas y de las calles o por el contrario éstas pasarán sobre, debajo o por enmedio de ella."

**Ludovico Quaroni.**



# Enfoque

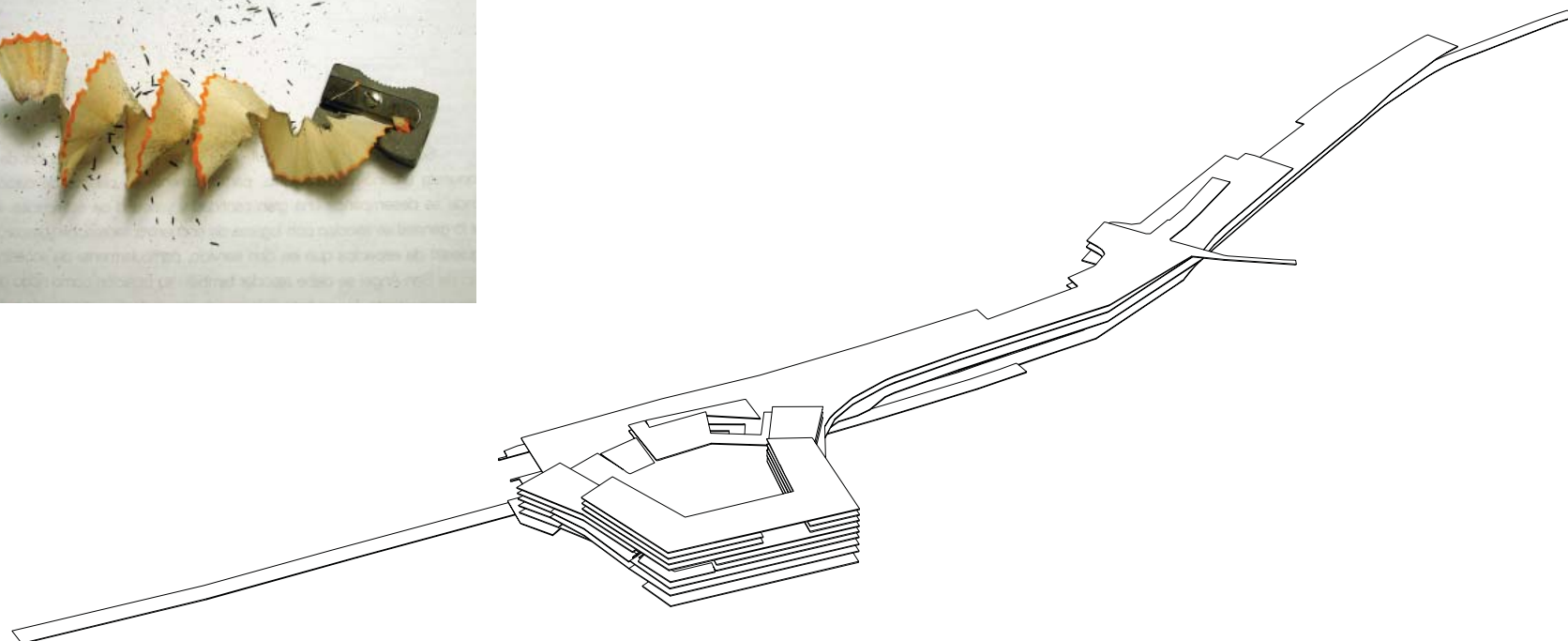
---

La perspectiva desde la cuál se aborda el tema de San Ángel se estructura en base a los diferentes aspectos de la problemática existente, es decir, vialidades, transbordo de sistemas de transporte colectivo, estacionamiento, actividad comercial formal e informal, espacio público peatonal. El estudio y análisis de la situación actual, la pasada y los proyectos que han sido planteados para esta zona estudiados en capítulos anteriores hizo posible determinar una serie de decisiones y posturas que más adelante se ven reflejadas en la propuesta urbano-arquitectónica específica. A continuación se describen estas decisiones o posturas frente a cada tema y para el proyecto en su totalidad.

## Proyecto de conjunto

Una de las premisas más importantes para el proyecto de conjunto es resolver el corte que provoca la Av. Revolución a San Ángel, de manera muy cercana al centro histórico y separando el Convento del Carmen del resto del San Ángel histórico. Para ello considero importante suturar esta herida al peatonalizar la superficie que se muestra en el diagrama inferior con el aprovechamiento de niveles subterráneos para la trayectoria vial de Av. Revolución. Para liberar la zona histórica del tránsito vehicular se proponen accesos controlados para residentes y propietarios en la zona.

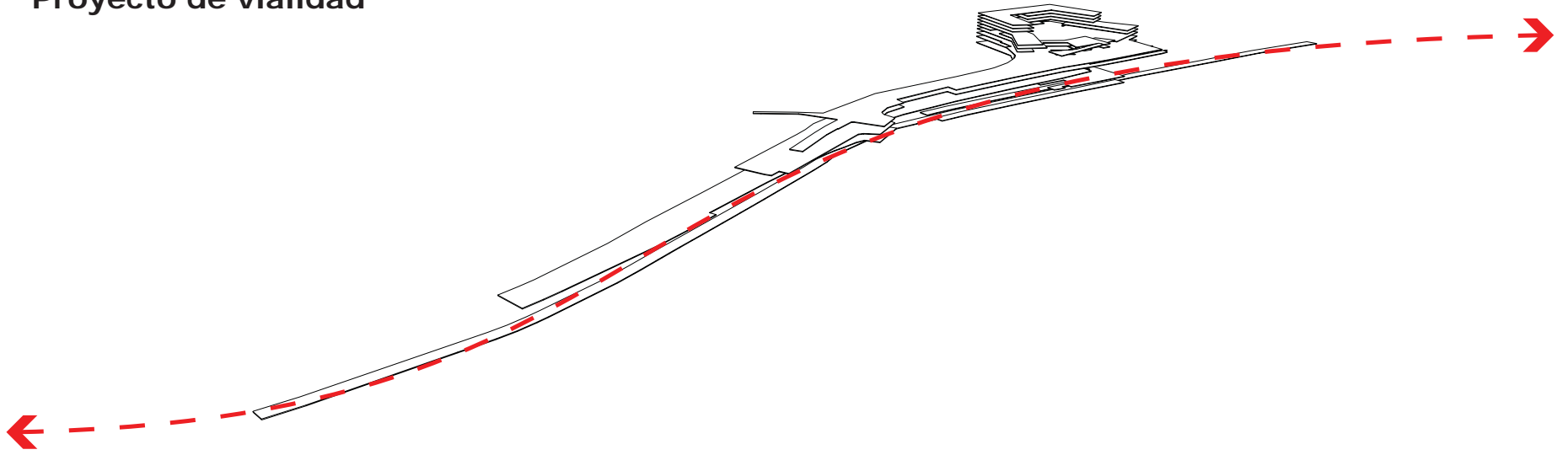




La propuesta se articula a través de diversas capas, cada una alojando una o varias actividades pero siempre unidas o entrelazadas una con la otra de la misma manera en que un sacapuntas articula la viruta que desprende de un lápiz. Los usos que se desarrollan a través de estas capas son plaza o espacio público peatonal en la superficie, estacionamiento, paradero, vialidad subterránea correspondiente a Av. Revolución y estación de metro.



## Proyecto de vialidad



Al analizar la topografía de la zona de intervención se tomó la decisión de aprovechar las pendientes naturales del terreno para de esta forma ubicar en los niveles subterráneos en primer lugar dos niveles de estacionamientos para satisfacer los requerimientos de un perímetro bastante amplio, debajo de los cuales correrá Av. Revolución y por debajo de ésta se coloca la estación de metro San Ángel que tendrá un brazo como salida hacia la plaza que ocupa actualmente el paradero, puesto que es uno de los espacios más generosos y adecuados para ello.

## Proyecto de espacio público y plazas

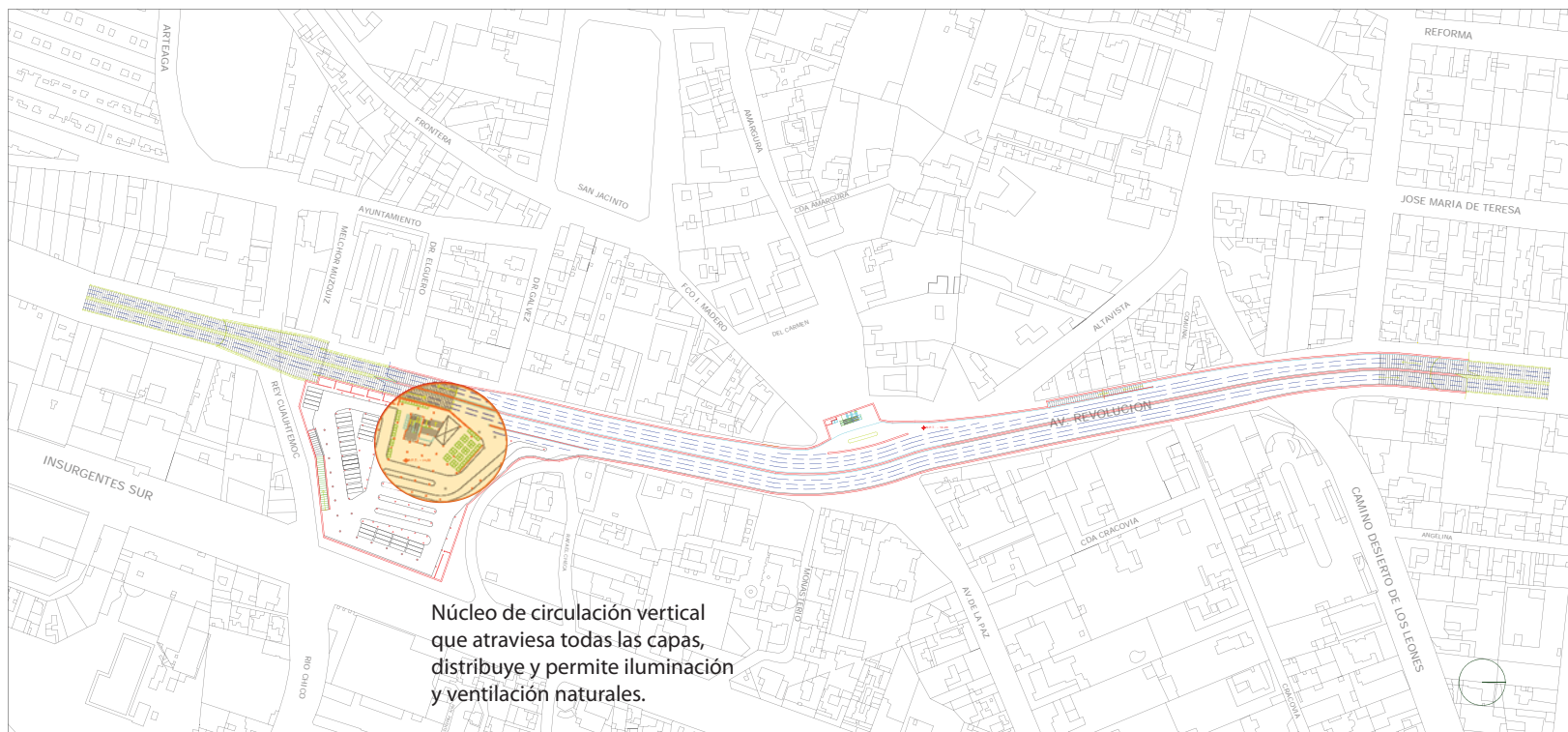


Al interior de la zona que se ve liberada de tránsito vehicular, se plantea generar un proyecto que otorgue unidad y se vaya modificando de acuerdo a los usos que actualmente predominan en cada tramo. Se proponen tres tramos en particular; el primero que se encuentra en la parte del Paradero Las Palmas y que aloja principalmente actividades comerciales, por lo que se aprovechará esta zona para ubicar de manera establecida al comercio informal y continuar con el uso comercial formal que existe en la plaza comercial colindante con Av. Insurgentes, procurando agregar y organizar dichos locales. El segundo tramo es considerado como de transición, tratándose la zona más tranquila del área de intervención. Es en este tramo que se sugiere la ubicación de juegos infantiles y áreas de descanso. El tercer tramo coincide con al Convento del Carmen y el Foro Cultural así como el acceso a San Jacinto, aquí se propone un área abierta rodeada de un foro al aire libre (capacidad 350 personas) donde se puedan dar actividades como cine al aire libre o teatro, o la tradicional Feria de las Flores. Se propone el retiro de la gasolinera de la esquina de Av. de la Paz, para ubicar en su lugar infraestructura hotelera.



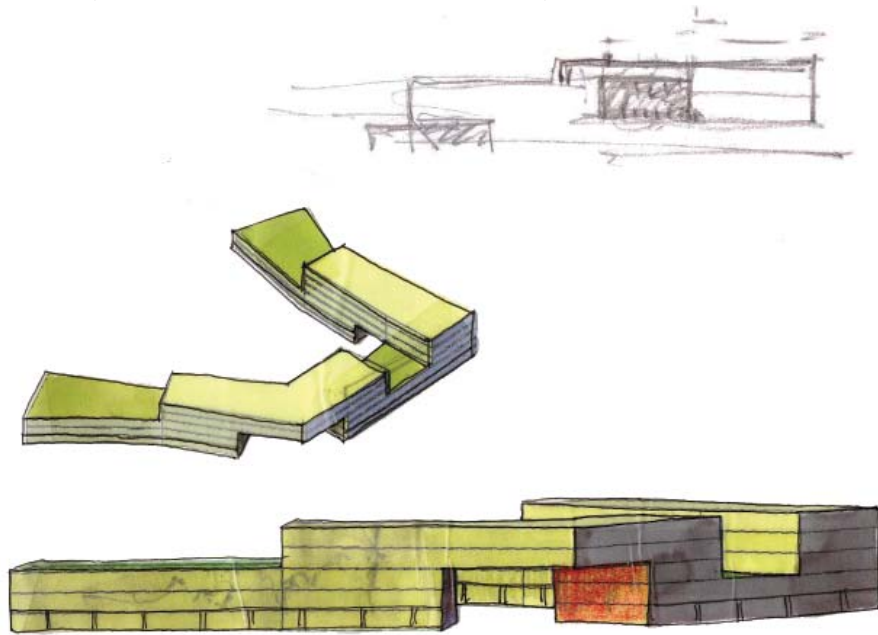


## Proyecto de transbordo



El paradero de la Palma, en esta propuesta queda alojado en la misma capa subterránea que Av. Revolución, por lo que una vez que las unidades descienden de la rampa la parada tienen que hacerla en los espacios designados que están separados del resto del tránsito. Por el lado donde se encuentra actualmente el paradero, existe suficiente área como para alojar un nuevo paradero, aunque más pequeño debido a la reducción de unidades y rutas que se daría con la introducción del Metro en la zona, tal como sucedió al existir el Metrobús sobre Av. Insurgentes. Después de analizar las rutas que permanecerían (6 rutas en lugar de las 10 originales, 39 cajones de estacionamiento para atención simultánea) cabe la posibilidad de salir hacia el poniente por Av. Rey Cuauhtémoc o reincorporarse a la vialidad subterránea para dirigirse hacia el norte.

## Proyecto de área rentable y área comercial



Para que una propuesta de esta índole sea factible, es necesario incluir en el programa áreas que sean rentables que den sustento económico al resto de la intervención, al menos a largo plazo. En este caso se sugiere que sea uso de suelo de oficina y comercio, puesto que colindaría con Av. Insurgentes, donde se permite el mayor número de niveles y el uso de suelo lo permite y además se trata de un sitio rodeado de zonas residenciales. El área rentable crece conforme se acerca a Av. Insurgentes y decrece en altura mientras se acerca a la zona de San Ángel, y estos escalonamientos son aprovechados para colocar azoteas verdes desde las cuales apreciar el conjunto. Sirve como límite de lo que se establece como zona histórica y a su vez permite el uso comercial que ya existe, pero de forma desordenada y caótica. Está configurado a manera de bloque perforado o mordido para permitir la variación de alturas y accesos a la zona de intervención, y también para evitar que se exprese de manera monumental. El área disponible es libre y puede segmentarse u organizarse de diferentes maneras. Cuenta con 4 núcleos de circulación vertical y conexión directa con ambos pisos de estacionamiento.

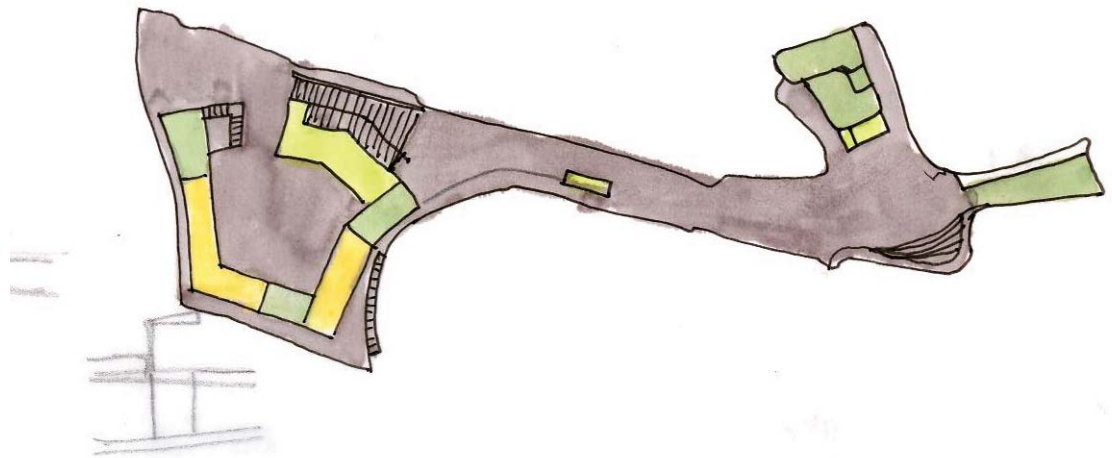
Es en la plaza que se genera frente a este edificio que se propone la ubicación del comercio informal para controlar su crecimiento. Se coloca debajo de capas de vegetación que impiden mayor deterioro de la imagen urbana y a su vez les ofrecen a los comerciantes espacios dignos y en sitios que les permitan desempeñar sus actividades como lo es la salida del metro.





*Fuente: Internet.*

# Propuesta



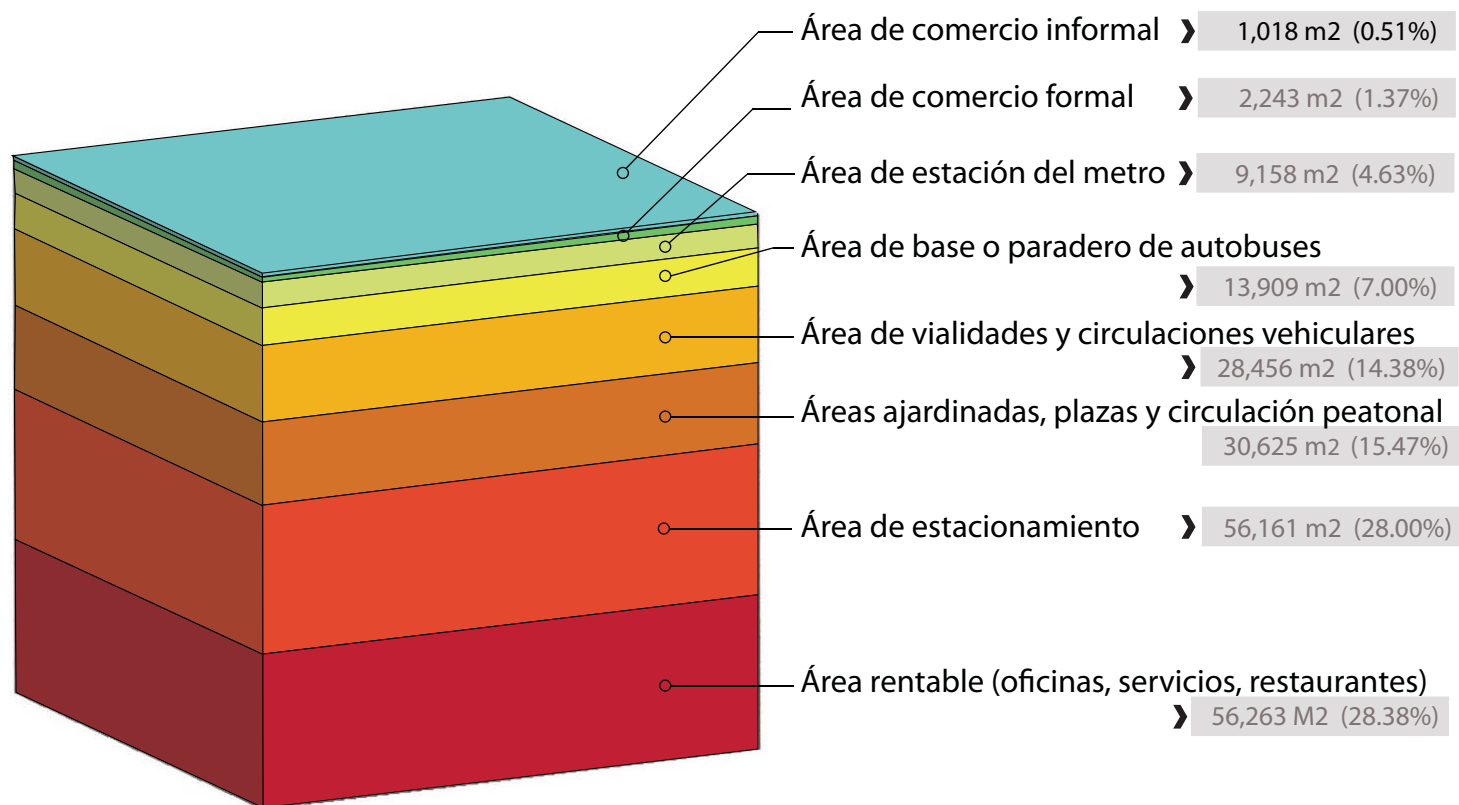
*Hoy la figura del arquitecto ya no es formulable -sólo- en los términos de un "productor de objetos" sino en los de un "estratega de acciones (y procesos)".*

**Manuel Gausa.**



# Propuesta

---



**SUPERFICIE APROXIMADA DE INTERVENCIÓN:**  
197,833 M2.

## Áreas de la propuesta urbano-arquitectónica

### ESTACIÓN DEL METRO

Servicios y espacios complementarios	631.63 m <sup>2</sup>
Andenes	5541.12 m <sup>2</sup>
Acceso y circulaciones	2,839.2 m <sup>2</sup>
Sanitarios	147 m <sup>2</sup>

<b>TOTAL</b>	<b>9,158.95 m<sup>2</sup></b>
--------------	-------------------------------

### PARADERO DE AUTOBUSES

Acceso y circulación peatonal	3,364.6 m <sup>2</sup>
Circulación autobuses	7,625.8 m <sup>2</sup>
Estacionamiento autobuses	1,287 m <sup>2</sup>
Cuidado y mantenimiento de unidades	1,632.12 m <sup>2</sup>

<b>TOTAL</b>	<b>13,909.52 m<sup>2</sup></b>
--------------	--------------------------------

### ESTACIONAMIENTO

Cajones de estacionamiento	20,332.2 m <sup>2</sup>
Acceso y circulación peatonal	6742.28 m <sup>2</sup>
Circulaciones vehiculares	28,841.45 m <sup>2</sup>
Cuartos de máquinas y de servicio	348 m <sup>2</sup>

<b>TOTAL</b>	<b>56,263.93 m<sup>2</sup></b>
--------------	--------------------------------

### COMERCIO

Comercio informal	1,018 m <sup>2</sup>
Establecimientos comerciales	2,243.68 m <sup>2</sup>

<b>TOTAL</b>	<b>3,261.68 m<sup>2</sup></b>
--------------	-------------------------------

### ÁREA RENTABLE (OFICINAS, SERVICIOS Y/O RESTAURANTES)

Circulaciones verticales	1,188 m <sup>2</sup>
Área rentable libre	54,973.3 m <sup>2</sup>

<b>TOTAL</b>	<b>56,161.3 m<sup>2</sup></b>
--------------	-------------------------------

### VIALIDADES

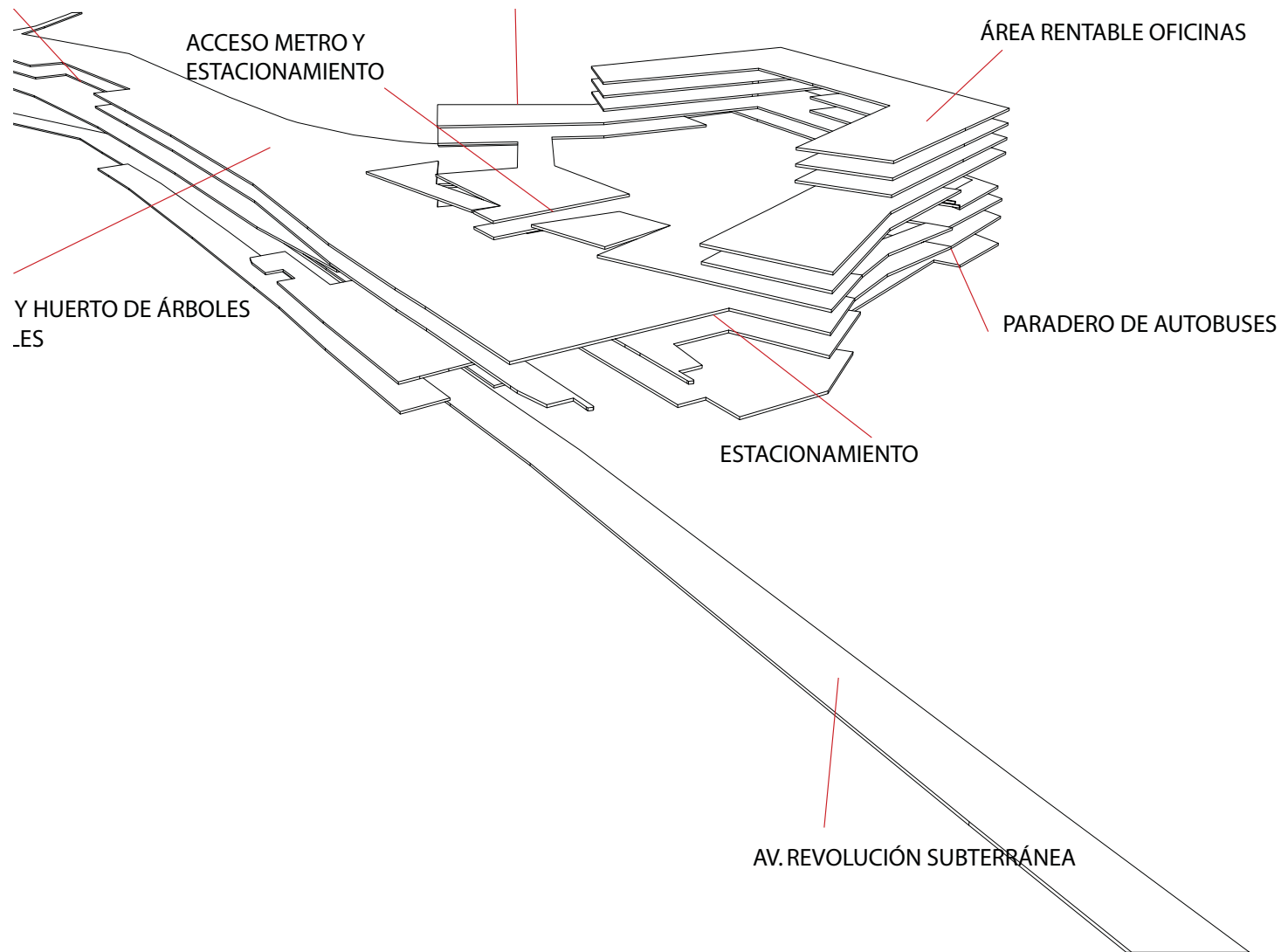
Áreas de tránsito vehicular (incluidas rampas)	28,456.8 m <sup>2</sup>
---	-------------------------

<b>TOTAL</b>	<b>28,456.8 m<sup>2</sup></b>
--------------	-------------------------------

### ÁREAS AJARDINADAS, PLAZAS Y CIRCULACIONES PEATONALES

Áreas ajardinadas	11,149 m <sup>2</sup>
Plazas	19476.49 m <sup>2</sup>

<b>TOTAL</b>	<b>30,625.49 m<sup>2</sup></b>
--------------	--------------------------------



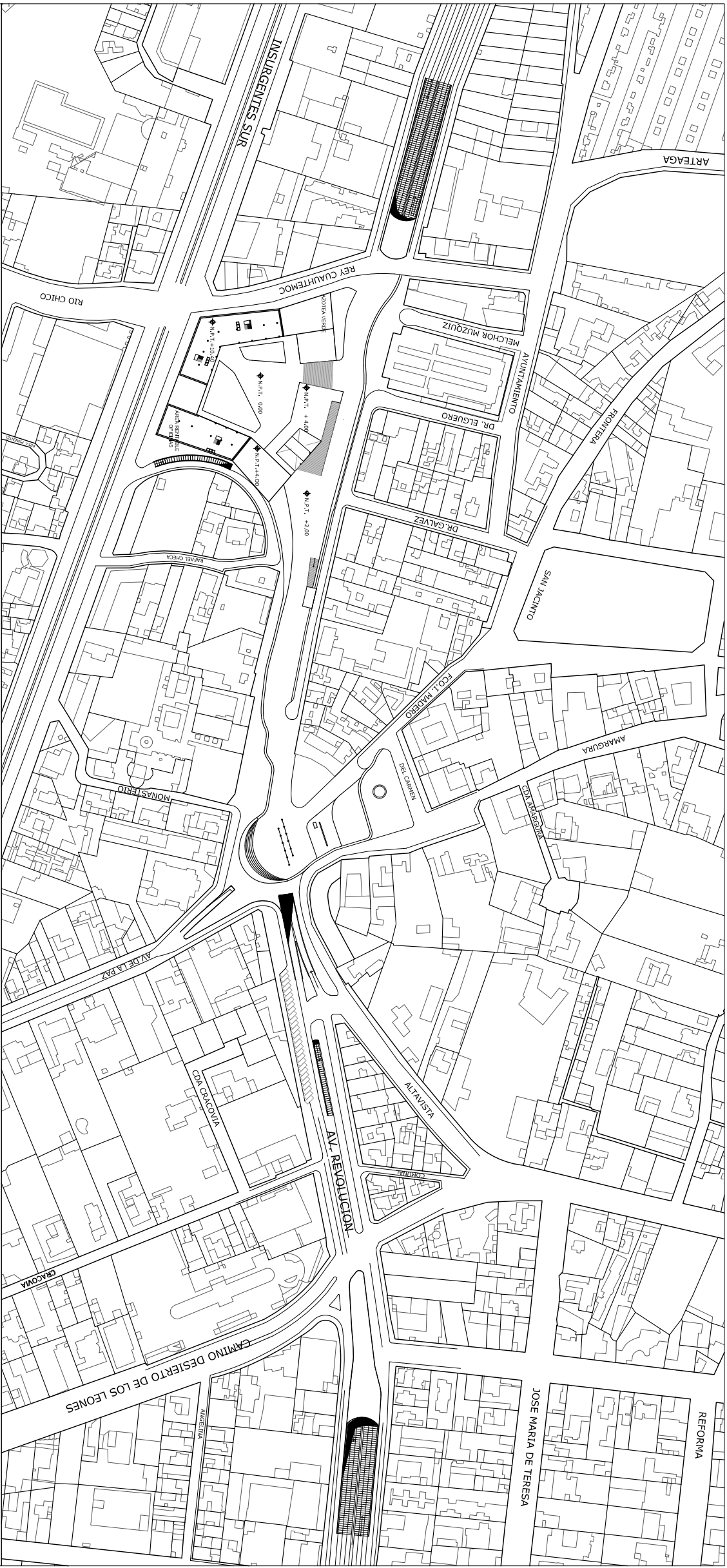




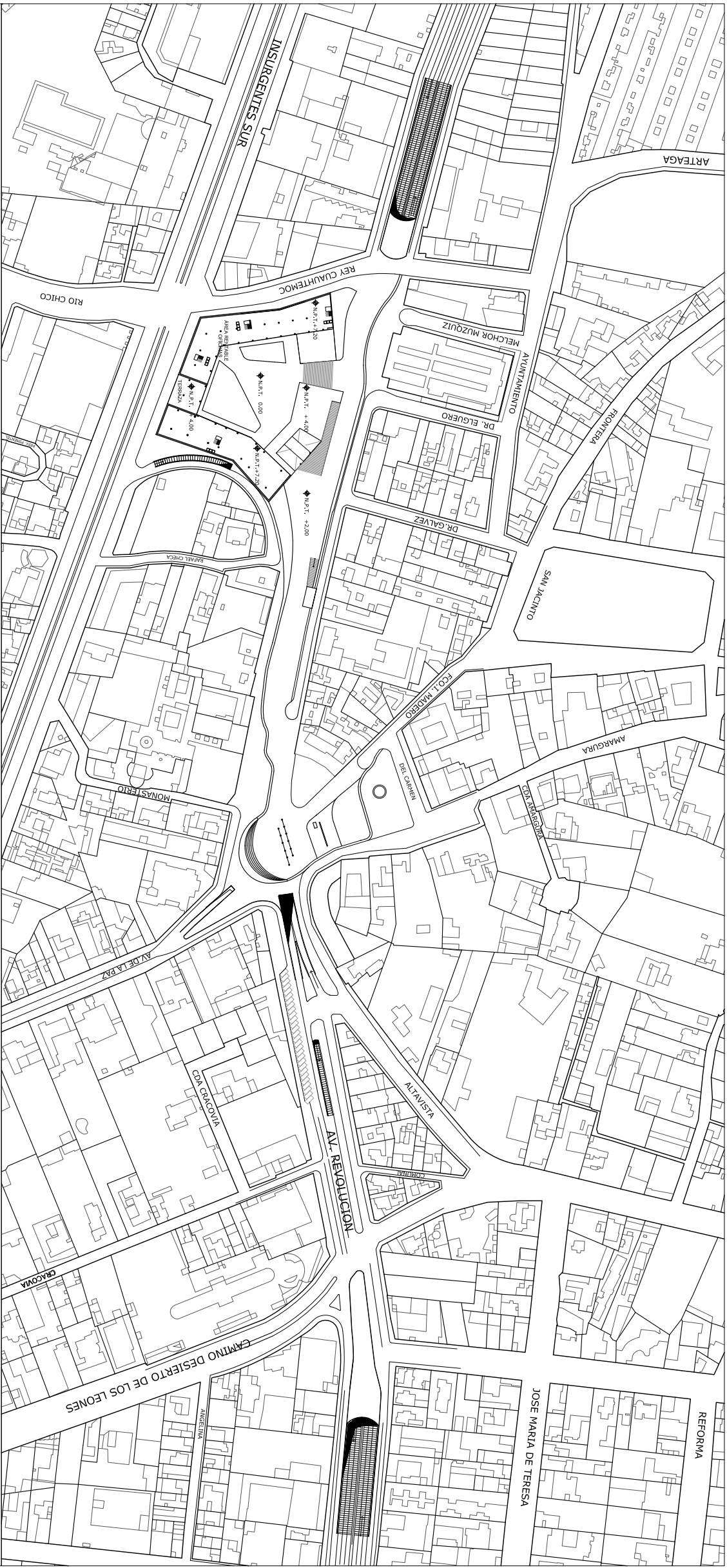




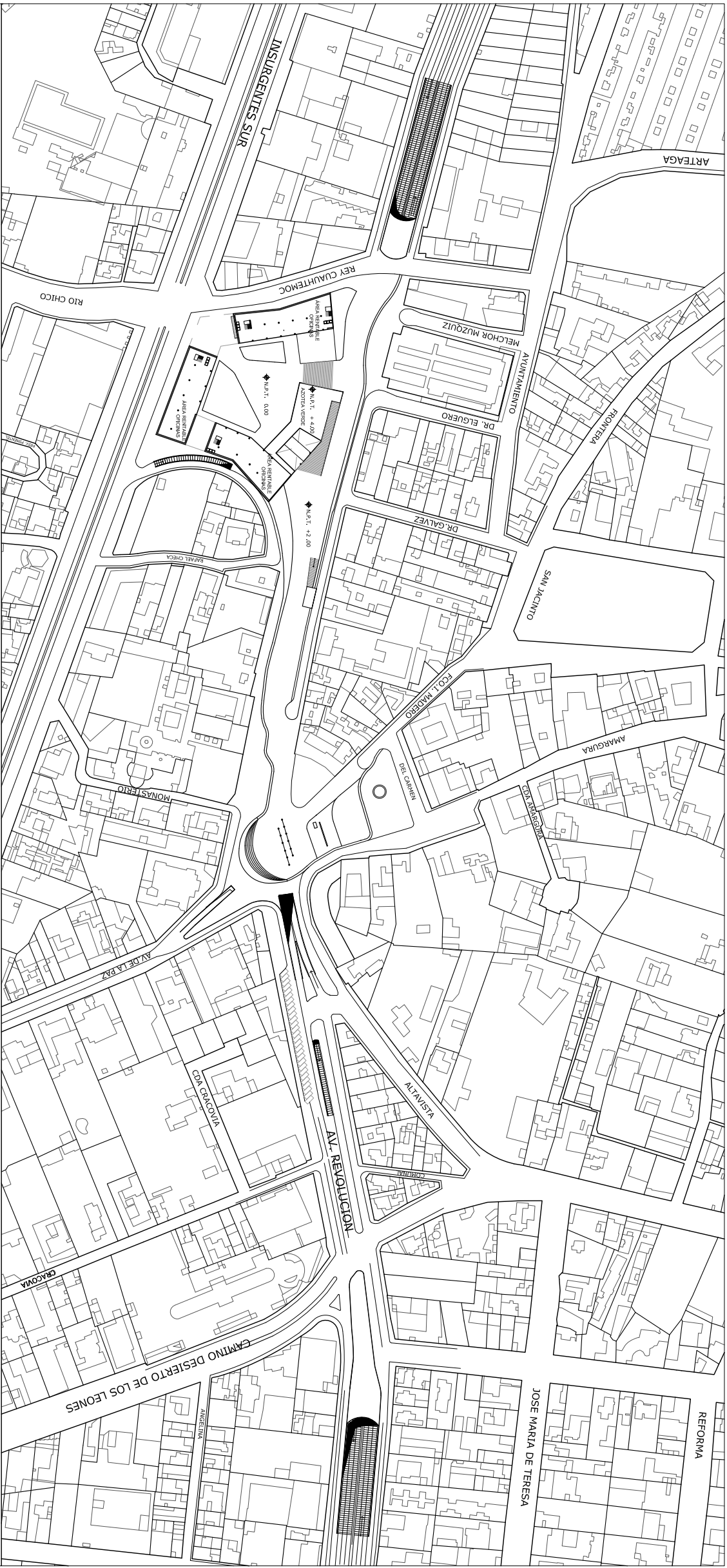




Transbordador Urbano San Ángel PLANTA DE CONJUNTO +3



Transbordador Urbano San Ángel PLANTA DE CONJUNTO +2



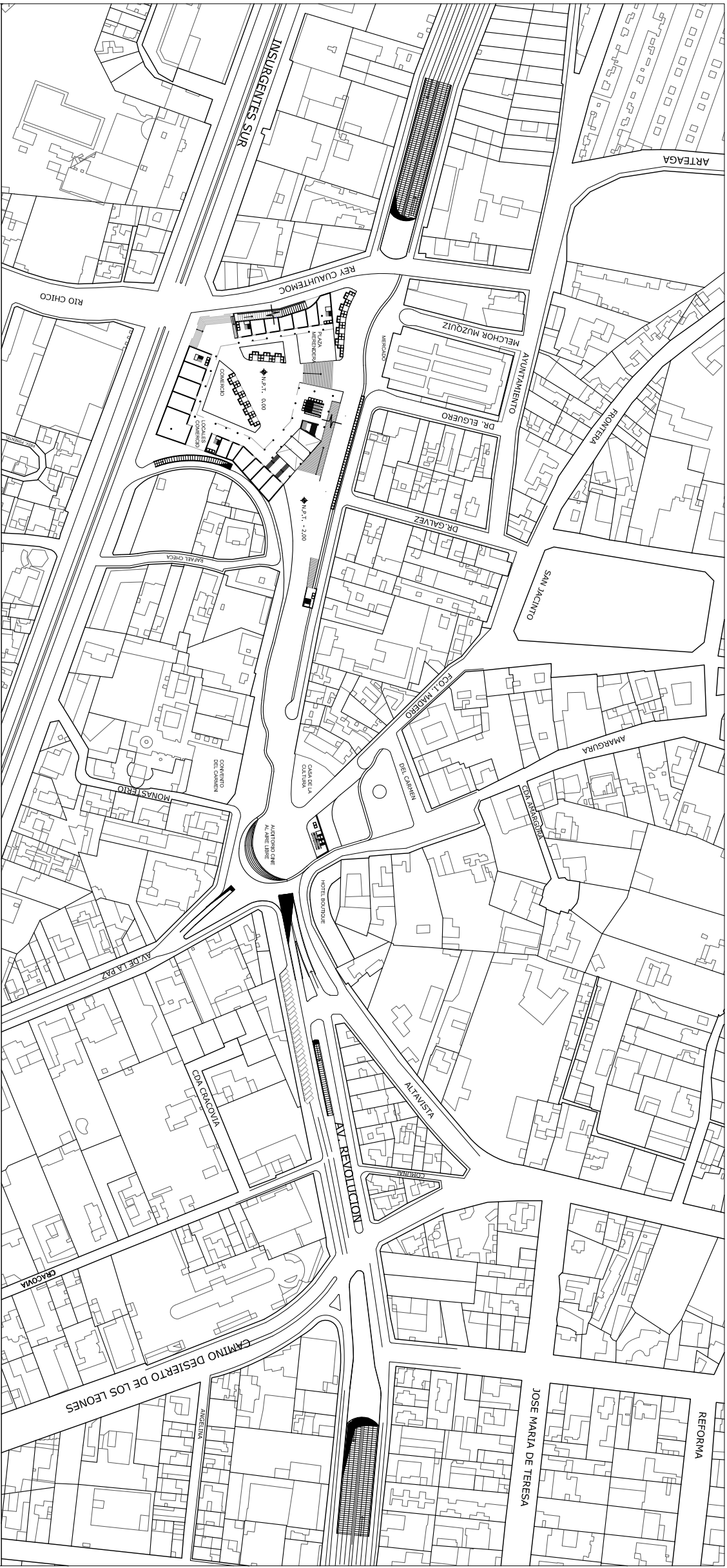
Transbordador Urbano San Ángel PLANTA DE CONJUNTO +1







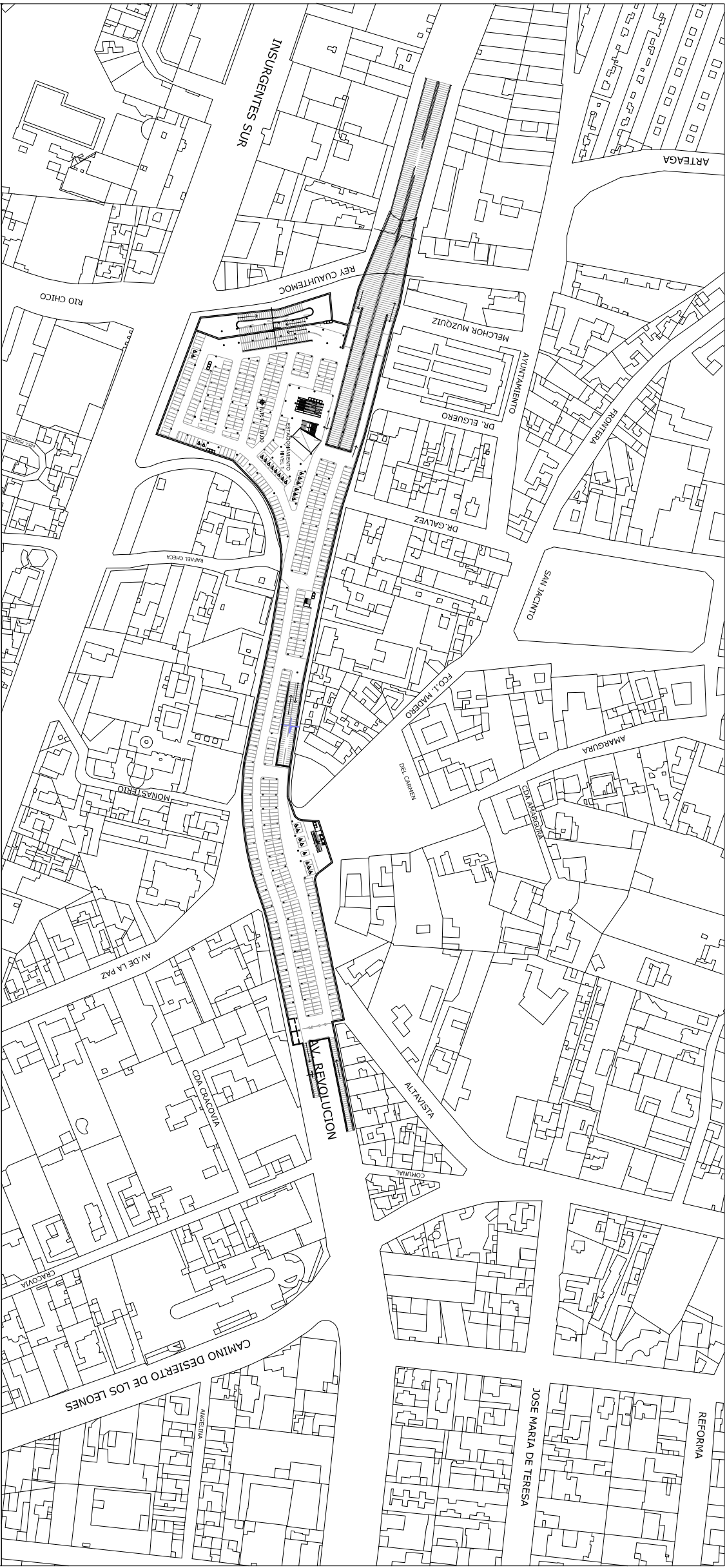


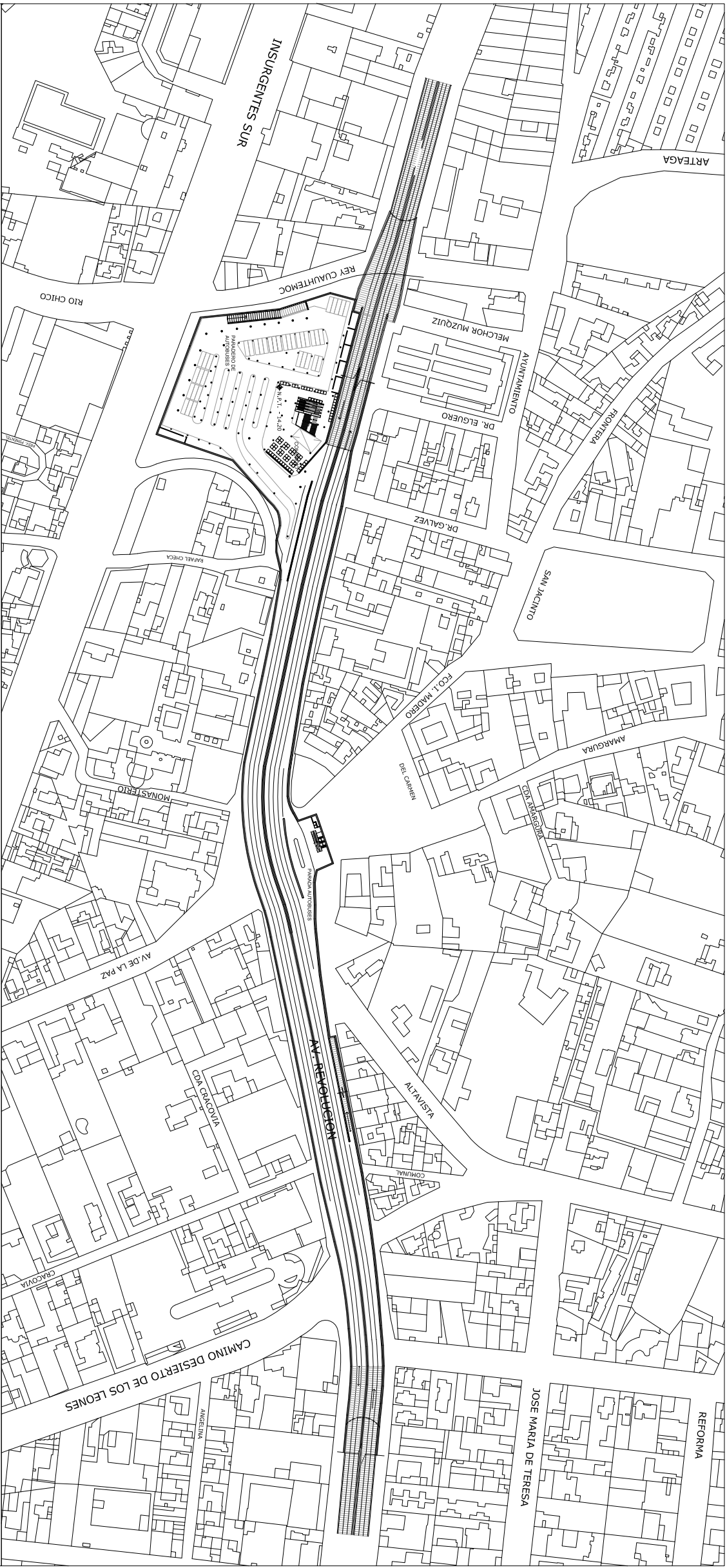


Transbordador Urbano San Ángel PLANTA DE CONJUNTO









Transbordador Urbano San Ángel PLANTA DE CONJUNTO



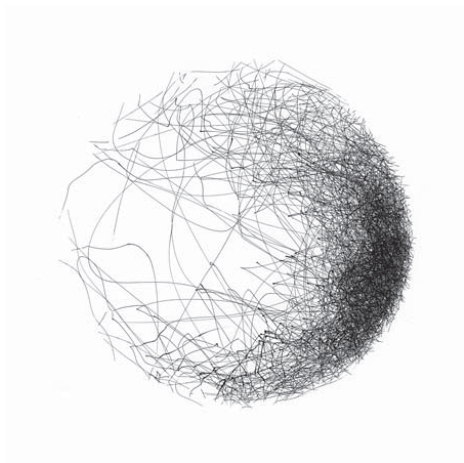




## Conclusiones



Foto: Internet.





# Conclusiones

---

La ciudad es de los sistemas de organización del hombre más antiguos, incluso anteriores a los de estado o nación. Son lugares heterogéneos donde se ofrecen numerosas alternativas a los ciudadanos o personas que se acercan a ellas, es por ello que cada vez más personas dejan sus entornos rurales y se trasladan a las ciudades. En el corazón de cualquier definición de ciudad se encuentra el concepto de espacio público, que es precisamente donde se pueden concertar todos estos encuentros y donde se vive de manera más intensa la vida urbana. Es por esta razón que me parece imprescindible hablar de espacio público cuando se habla de ciudad. Una de las coincidencias más evidentes en las propuestas o proyectos para San Ángel aquí estudiados es el del rescate del espacio público para el peatón. Existen otros factores recurrentes cuando de ciudades se habla, como la movilidad urbana, ya sea hacia, desde o dentro de los límites de la ciudad. Sin movilidad no hay espacio urbano, es la accesibilidad la que le da sentido a un lugar. También se vuelve indispensable hablar de seguridad. Sin ella no se es libre y la calidad de vida disminuye radicalmente. Se requiere de una humanización del uso de los espacios urbanos y no se puede lograr sin tomar en cuenta estos temas.

Esta tesis plantea el estudio de la problemática que afecta una zona tan importante y característica como lo es San Ángel, y posteriormente plantea de manera general un acercamiento a su posible solución. No pretende resolver de manera específica y con diseño a detalle un proyecto urbano-arquitectónico, sino que procura encontrar aquellos criterios que resultan fundamentales para la toma de decisiones y definición de estrategias al enfrentarse ante la situación particular de esta zona y hace una propuesta general como hipótesis de solución. Son muchos los factores que intervienen en el área de estudio y de gran complejidad, lo que ha hecho que la experiencia haya sido enriquecedora.

¿Cómo resolver un nodo de transbordo en un centro histórico y urbano? Los casos análogos elegidos han sido de gran ayuda para determinar estos criterios para la toma de decisiones, puesto que sus objetivos son similares entre sí y fueron planteados cada uno en un momento diferente en la historia de este barrio.

# Bibliografía







# Bibliografía

---

- Barranco Chavarría, Alberto. **Ciudad de la Nostalgia II**. Club de Banqueros de México, 1999.
- Borja Navarrete, Ángel. **30 Años de Hacer el Metro de la Ciudad de México**. Espejo de Obsidiana, 1997.
- Fernández del Castillo, Francisco. **Apuntes para la historia de San Ángel y sus alrededores, tradiciones, historias y leyendas**. México; Museo Nacional de Arqueología, Historia y Etnología; 1913.
- Fernández-Galiano, Luis, ET AL. **La Arquitectura de la No-Ciudad**. Universidad Pública de Navarra, 2004.
- FORUM Barcelona 2004. **Ciudades, Esquinas**. Lunwerg, Barcelona, 2004.
- Fundación Espinosa Rugarcía. **San Ángel. Una Invitación a su Rescate**. Editorial Mapas, 2007.
- González Lobo, Carlos. **Vivienda y Ciudad Posibles**. Escala; Santafé de Bogotá, 1998.
- Henley, Simon. **The Architecture of Parking**. Thames and Hudson, New York, 2007.
- Mijares Bracho, Carlos. **San Ángel**. Clío; México, 1997.
- Moreno Toscano, Alejandra. **Ciudad de México. Ensayo de Construcción de una Historia**. INAH; México, 1978.
- Quaroni, Ludovico. **La Torre de Babel**. Gustavo Gili; Barcelona, 1967.
- Richards, Brian. **Future Transport in Cities**. Spon Press; Londres, 2001.
- Revista **Bitácora Arquitectura**. Facultad de Arquitectura, UNAM.
- Rivista di Architettura, Città e Architetti. **Stazioni**, Núm. 2. Alinea Editrice, Abril, 2002.
- Rivista Navigator. **Il Paesaggio delle Freeway**. Editoriale Lotus, Milán, 2003.
- Urban Age Project. **The Endless City**. Phaidon. 2007.

Páginas de Internet:

- Programa Delegacional de Desarrollo Urbano Álvaro Obregón  
[www.setravi.df.gob.mx/transparencia/pdfs/alvaro.pdf](http://www.setravi.df.gob.mx/transparencia/pdfs/alvaro.pdf)
- Sistema metropolitano de transporte masivo para Bogotá Transmilenio  
[www.transmilenio.gov.co/](http://www.transmilenio.gov.co/)
- Sistema de Información Geográfica, Económica y Estadística  
[www.siege.df.gob.mx/](http://www.siege.df.gob.mx/)
- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática  
[www.inegi.gob.mx/](http://www.inegi.gob.mx/)
- Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda  
[www.seduvi.df.gob.mx/](http://www.seduvi.df.gob.mx/)
- Secretaría de Transportes y Vialidad  
[www.setravi.df.gob.mx/](http://www.setravi.df.gob.mx/)