

Universidad Nacional Autónoma de México

Facultad de Arquitectura



Parque Lineal 8km Avenida Cuauhtémoc

“Tesis que para obtener el
título de **Arquitecta**
presenta :
Katia Cesar Carbajal”

8km

av. cuauhtémoc

Sinodales

Arq. Carmen Huesca Rodríguez
Arq. Daniel Escotto Sánchez
Arq. Olivia Huber Rosas

Fecha: Enero 2009



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

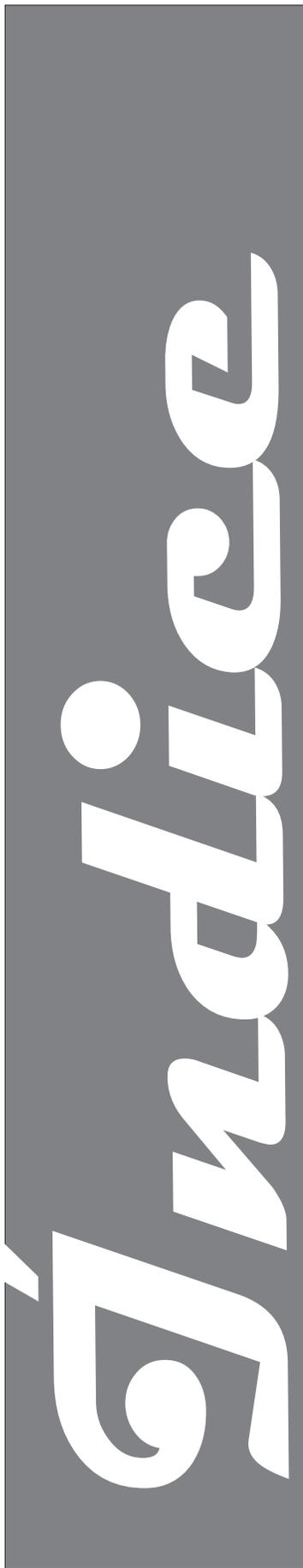
El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición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

Agradecimientos

Dedico esta tesis a mis padres y abuela que nunca han dejado de creer en mí.

Agradezco a mis hermanas , Roberto y a Hugo por estar siempre a mi lado, ayudándome.
A mi tutora Carmen por tenerme tanta paciencia.





Introducción	01
0 .Zoom urbano	02
1 .Ciudad	03
2. Potencial urbano	07
3. Avenida Cuauhtémoc	14
Estudio urbano Mapa psicogeográfico Línea de Tiempo	
4. Propuesta urbana	35
Fundamentación /Objetivos /Metas /Metodología /Alcances	
Conceptos	Espacio público y privado Reciclamiento urbano Centralidad
Análogos	
5. Proyecto	45
Transporte Áreas verdes urbanas Rehabilitación de Glorieta División del Norte	
6. Bibliografía	137
7. Índice de planos	
Estado Actual	
01-Transporte Público	
02-Equipamiento	
03-Comercio	
04-Vivienda	
05-Vialidad	
06-Areas verdes	
07-Vacío	
08-Flujos	

La Ciudad de México es el centro político y económico del país, su crecimiento demográfico ha ido incorporando poblados que se encontraban en sus límites, incrementado el crecimiento demográfico hacia sus perímetros, convirtiendo la ciudad y zonas conurbadas en una megalópolis.

El exceso de población que habita y circula por la ciudad ah generado varias clases de problemas, como: *la ciudad periférica, la ciudad congestionada, la ciudad basura y la ciudad no planificada*, este ultimo problema es uno de los mas graves , que se incrementa al terminar el sexenio de un gobernante, ya que solo hay soluciones para seis años, soluciones inmediatas para problemas aislados ;en los años 50's y 60's se planeaba los conjuntos habitacionales a futuro, con la conexión vial a la ciudad, el equipamiento urbano que serviría de apoyo a estos nuevos conjuntos, había planificación en ciertas zonas de la ciudad.

La problemática actual de la ciudad no se resolverá de inmediato pero debemos actuar con un plan de (desarrollo o de)reciclamiento a partir de lo que ya existe, mejorarlo y adaptarlo para darles solución a los problemas en conjunto de la ciudad, integrando los organismos públicos que actúen en sincronía y no por separado.

La ciudad necesita afrontar nuevos retos derivados de la complejidad de la ciudad.

Aprender de los errores

Deberíamos de aprender de los errores, que se han cometido en la ciudad, con una postura de análisis de los elementos que han fracasado y mejorar las nuevas propuestas para la ciudad en conjunto.

Ciudad del futuro

Imaginemos un mejor futuro para los habitantes de la ciudad de Mexico, siendo cautelosos, solucionando y creando mejoras, que hagan competir a la ciudad con las ciudades contemporáneas que están reinventandose cada día que no se quedan en la nostalgia del pasado y evolucionan.

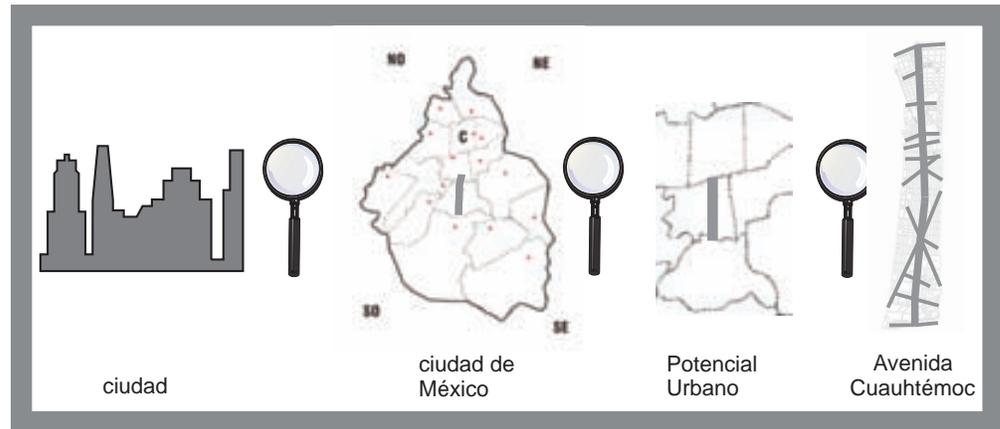
Nuestra ciudad del futuro tendrá la forma y el tamaño al mismo tiempo la capacidad para editarse así misma a través del uso.

Nosotros debemos de hacer oportunidades para el futuro, evoluciones radicales, no tan solo tratando de predecir unos segundos mas tarde una postura o una situación.

Mi postura con esta tesis es la de mostrar una nueva oportunidad para la ciudad con elementos que existen como son: las avenidas, edificios y transporte, creando alternativas ecológicas, de infraestructura con una propuesta alternativa.

Proponiendo utopias urbanas al crear un segundo nivel peatonal sobre la avenida existente, proponiendo un parque lineal elevado con actividades y generando ejes eco-tecnologicos, regenerando la vida urbana en la ciudad. Demostrando así que se puede reciclar la ciudad a partir de utopias .

0. Zoom Urbano



El estudio que a continuación se muestra se basa en un zoom urbano, que inicia con el significado de ciudad y termina en el estudio de la zona en donde se desarrolla la propuesta urbana del Parque Lineal en Avenida Cuauhtémoc .

Partiendo del significado de ciudad, y ubicandonos en la Ciudad de México ciudad en la que se encuentra el proyecto se muestra el tamaño, dimensiones y problemática en la cuál no ahondaremos debido a que el tema es muy extenso y solo la mencionaremos de manera muy general.

El Potencial Urbano se ubica en los alrededores mas cercanos a la zona de estudio y la manera en que influye , terminando con el Estudio Urbano de la Avenida Cuauhtémoc zona en la que se desarrolla el proyecto.

La finalidad del estudio que parte de lo general para terminar en una zona limitada es explicar el contexto en el que se ubica y los alrededores en los que generara un impacto como detonador urbano y como este, se ve afectado por sus alrededores.

1.Ciudad

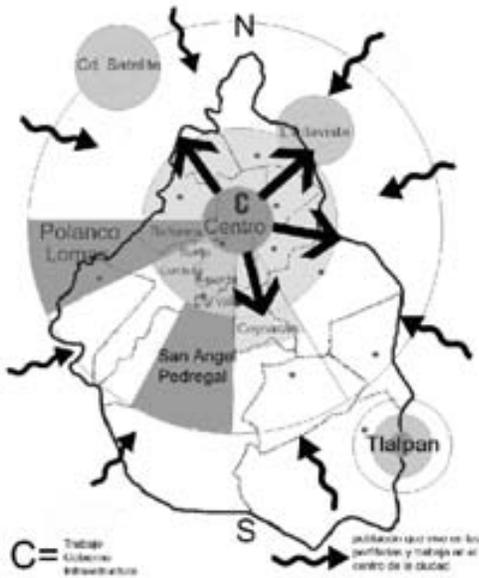


“por ciudad se pueden entender dos aspectos diferentes; en el primer caso es posible asemejar la ciudad a una gran manufactura, una obra de ingeniería y arquitectura, mas o menos grande, mas o menos compleja, que crece en el tiempo ; en el segundo caso podemos referirnos a contornos mas limitados de la propia ciudad, a hechos urbanos caracterizados por una arquitectura propia y (...) Por una forma propia”.
Aldo Rossi

La Arquitectura de la Ciudad - Aldo Rossi

Problemática

EL Distrito Federal es el centro de actividades de la nación que atrae población migrante de otros estados de la república, esperando mejores expectativas de vida, dando lugar al crecimiento de la ciudad y sus conflictos que se enfocan en tres puntos: vivienda, transporte y vialidades.



VIVIENDA

La vivienda en la Cd. de Mexico, tiene una gran demanda, ya que en esta se encuentra la mayor actividad económica del país dando lugar a la centralidad.

La vivienda a sufrido varios cambios en la ciudad, después del temblor de 1985 ,la mayor parte de la población perdió su vivienda al encontrarse ubicada en el centro de la ciudad, esto dio lugar a la reubicación de la vivienda en las periferias .

Al concentrarse el comercio, servicios , y centro de gobierno, la población necesita trasladarse de las periferias, al centro de la ciudad, esto da como resultado problemas de transporte y vialidades.

VIALIDADES

***El D.F. cuenta con 10 mil 182 km de red vial.**

En las que corresponden estos porcentajes :

- Vías de acceso controlado y flujo continuo:171.4 km.(1.7%).
- Arterias principales: 320.6 km..... (3.1%).**
- Ejes Viales: 421.2 km..... (4.1%).
- Vialidad secundaria: 9 mil 269 km.... (91.0%).

Con un total de viajes generados al día: **20.1 millones Vehículos en el Distrito Federal: Total: 2 millones 653 mil 870.**

-Vehículos particulares :

2 millones 446 mil 536..... (92%)

-Taxis 106 mil 604..... (4%)

-Unidades de Carga 72 mil 226..... (3%)

-Microbuses y autobuses 28 mil 504 (1%)

Los principales problemas viales se muestran con los porcentajes que nos muestra la SETRAVI (Secretaria de Transporte y Vialidades) donde contamos con 10 mil 182 km de vialidades pero tan solo el 3.1% son arterias principales como lo son Viaducto, Periférico, Tlalpan yCircuito Interior, demostrando la falta de arterias a la demanda de 2 millones 653 mil 870 de vehículos , donde el mayor porcentaje pertenece autos particulares con el 92%y solo el 1% pertenecen a microbuses, dando como resultado la falta y mal estado del transporte público, ya que es insuficiente y por lo tanto la cantidad de autos privados se incrementa resultando excesivo el uso de vehículos que transitan por la ciudad.



TRANSPORTE

El transporte es insuficiente, para dar servicio a 19 millones de habitantes resultado de la población del Distrito Federal y la Zona Metropolitana del Valle de México.

Anualmente, se realizan mas de **30 millones de viaje-persona:**

- | | | |
|-----------------------|----------------------|--------|
| • 55% en peseras, | • 17% en automóviles | = 100% |
| • 13% en metro, | • 7% en autobuses y | |
| • 8% en otros medios. | | |

Más del 45% de la población tarda entre **1 y 4 horas diarias en transportarse.**

Conclusión de la problemática de la Ciudad de Mexico

La Ciudad

La ciudad de México actúa como un centro nodal, que se retro-alimenta de la problemática de su interior y sus periferias, debido a las conexiones que existen como son: transporte, vialidad, economía , delegaciones, grupos políticos, etc.

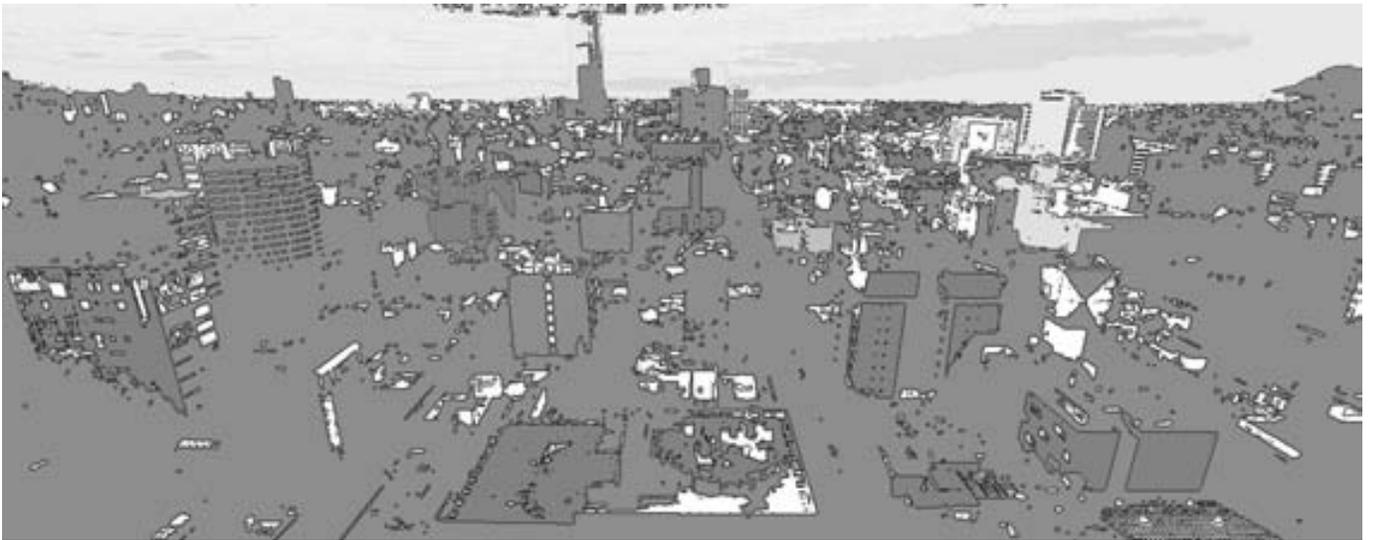
Como consecuencia de esto el tejido urbano se fragmenta y se va segregando socialmente consolidando la desigualdad metropolitana.

Al encontrarse separado y fragmentado (por los grupos o áreas de la ciudad que se dividen en: periferias, zona centro y centros de alto nivel económico), estimulando una incapacidad de la estructura social de proveer a ciertos individuos lo necesario para lograr metas, fracturando la integración social y dificultando la gobernabilidad.

Las políticas públicas necesitan consolidar territorios gobernables mediante actuaciones positivas a favor de la integración social por medio de: la regeneración de centros y áreas degradadas, las nuevas centralidades, la mejora de la movilidad (transporte), promover nuevas propuestas urbanas que diversifiquen y reactiven el tejido económico y social, creen empleo y reactiven distintos puntos económicos en la ciudad.



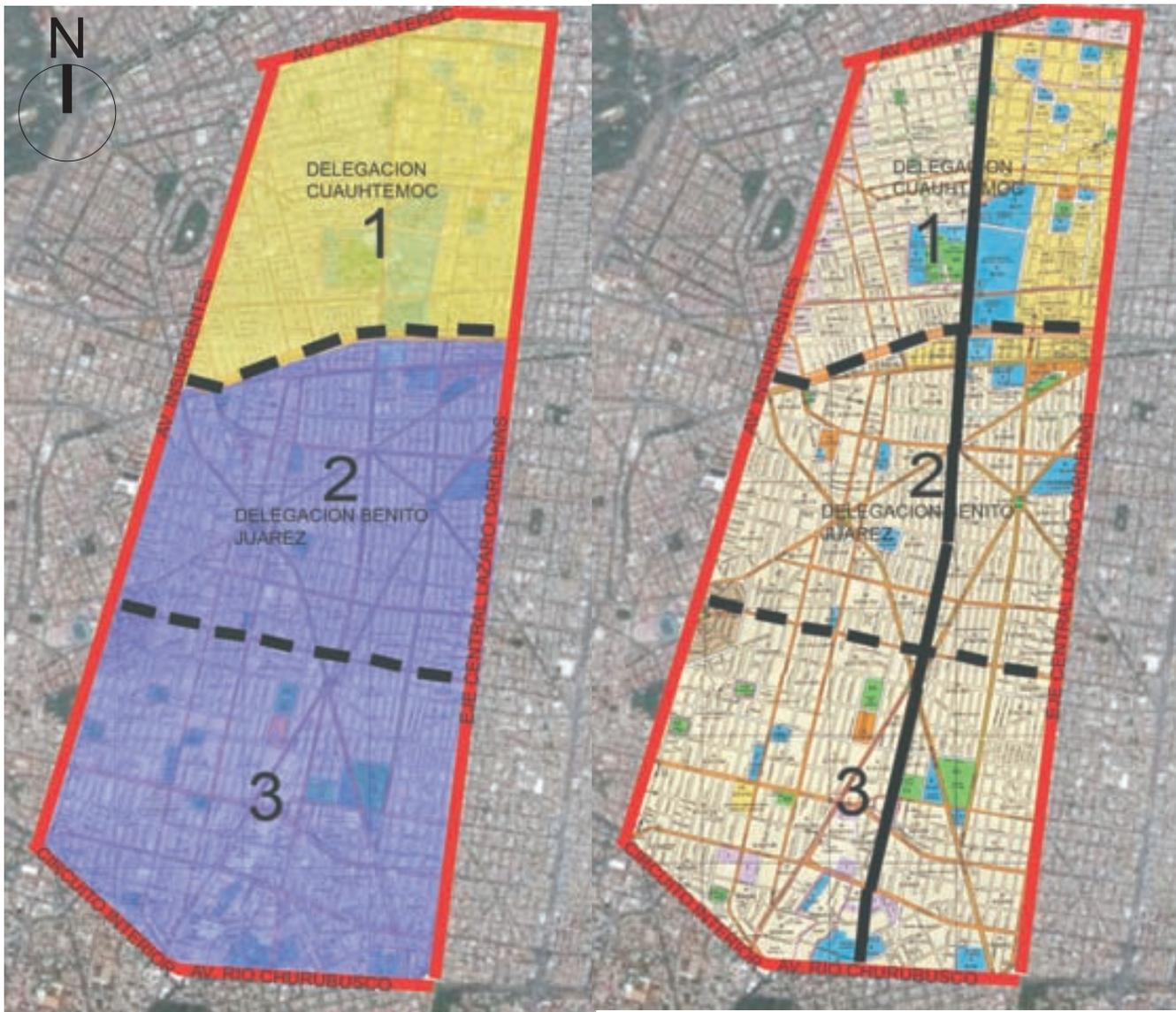
2.Potencial Urbano



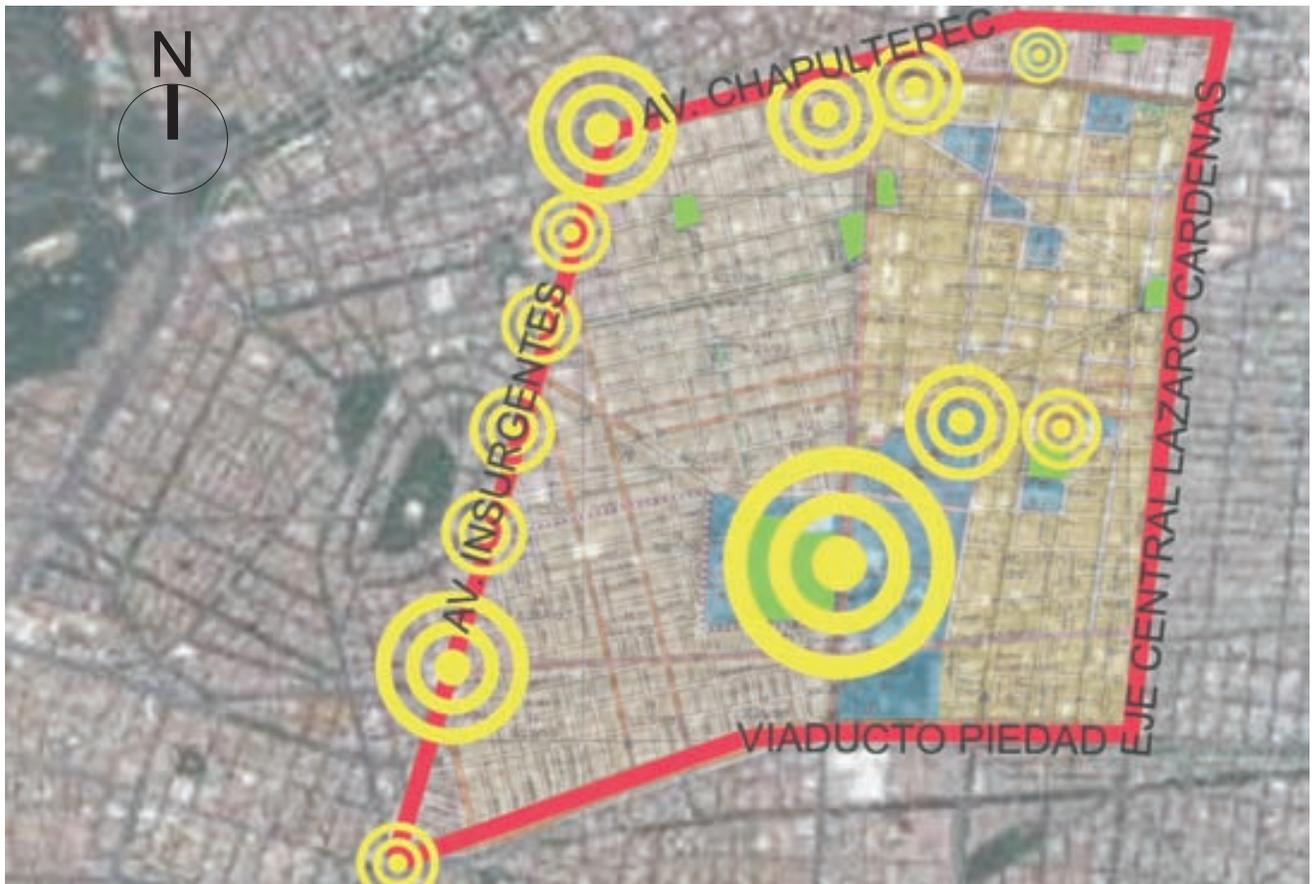
Potencial Urbano

La zona que a continuación se muestra, es una sección de la ciudad con alto potencial de desarrollo urbano y a continuación se muestra el análisis de esta.

Para el estudio de Potencial Urbano se delimitó la zona, con las avenidas principales que son: Avenida Insurgentes, Avenida Chapultepec, Eje Central Lázaro Cárdenas y Circuito Interior Río Churubusco.



- Límites
- Delegación Benito Juárez
- Delegación Cuauhtémoc
- Avenidas Importantes
- Equipamiento
- Áreas Verdes
- Áreas Industriales



Situación Actual Zona 1:

La Zona 1 se ve claramente dividida por la Avenida Cuauhtémoc que separa a las colonias Doctores y Roma, separando, dividiendo a la ciudad en características físicas que no se entretajan a la ciudad, solo una avenida principal cuenta con el sistema de transporte Metrobús el cual actúa independiente de todos los sistemas de transporte existentes, no se liga a ellos.

Zona: Norte de la Ciudad-Delegación Cuauhtémoc

Límites: Avenida Chapultepec, Eje Central Lázaro Cárdenas, Viaducto Piedad y Avenida Insurgentes.

Colonias: Roma Norte, Roma Sur, Doctores, Buenos Aires.

Potencialidad en la Zona 1:

- 1.-Aumento de equipamiento en las colonias Roma Sur-Norte y Buenos Aires
- 2.-Ligar el transporte existente por medio de Estaciones de transbordo Multi-modal, y eliminar paraderos de rutas colectivas que deterioran la imagen urbana de la zona.
- 3.-Reciclar vacíos urbanos.
- 4.-Aumentar áreas verdes, y crear actividades al aire libre, para evitar el deterioro en estas.
- 5.-Invasión de espacio público y peatonal. Imagen urbana degradada.

Potencial Urbano Zona 2



Situación Actual Zona 2:

La Zona 2 es una zona que su principal característica es la vivienda, el equipamiento que se puede encontrar es poco, solo cuenta con tres nodos de atracción que son la Plaza comercial Parque Delta, las instalaciones de la SCOP y el nodo donde se ubican la Plaza de Toros y el Estadio de Soccer, cuenta con avenidas comerciales como Avenida Insurgentes y División del Norte. Esta zona además cuenta con dos líneas de Metrobús .

Zona: Norte de la Ciudad-Delegación Benito Juárez

Límites: Viaducto Piedad, Eje Central Lázaro Cárdenas, Eje 6 Sur Ángel Urraza y Avenida Insurgentes.

Colonias: Piedad Narvarte, Atenor Salas, Del Valle Norte, Narvarte Poniente, Narvarte Oriente, Del Valle Centro

Potencialidad en la Zona 2:

- 1.-Avenidas importantes que cruzan o rodean la zona propicias para incorporar mas líneas de Metrobús a la ciudad.
- 2.-Actividad comercial distribuida por toda la zona no solo en ciertos núcleos.
- 3.-Reciclar áreas verdes y públicas para zonas de encuentro.
- 4.-Estaciones de Traslado Multi-modal para conexiones entre Sistemas de Transporte.



Situación Actual Zona 3:

La Zona 3 cuenta con una área que no se integra a la ciudad que se encuentra ubicada claramente entre las Avenidas Universidad y División del Norte, ya que es una zona que aun cuenta con zonas industriales y un panteón regional, en esta sección se cuenta con centros de atracción como son plazas comerciales, hospitales y centros culturales, estos se encuentran aislados en la zona, no hay elementos alrededor como vivienda o comercios que conforme un núcleo de actividades.

Zona: Sur de la Ciudad-Delegación Benito Juárez

Límites: Eje 6 Sur Ángel Urraza , Eje Central Lázaro Cárdenas, Circuito Interior Río Churubusco y Avenida Insurgentes.

Colonias: Del Valle Centro, Letrán Valle, Del Valle Sur, Tlacoquemecatl del Valle, Emperadores, Actipan, Sta Cruz Atoyac, Pedro Ma Anaya.

Potencialidad en la Zona 3:

- 1.-Reciclar las áreas verdes con actividades al aire libre.
- 2.-Hacer Estaciones de transbordo Multi-modal
- 3.-Aumentar la vivienda en las zonas comprendidas entre Av Universidad y Division del Norte.
- 4.-Reubicar zonas industriales
- 5.-Reubicar el Panteón de Xoco.

Conclusiones-Propuesta

Zona 1:

- 1.-Aumento de equipamiento en las colonias Roma Sur-Norte y Buenos Aires
- 2.-Ligar el transporte existente por medio de Estaciones de transbordo Multi-modal, y eliminar paraderos de rutas colectivas que deterioran la imagen urbana de la zona.
- 3.-Reciclar vacíos urbanos.
- 4.-Aumentar áreas verdes, y crear actividades al aire libre, para evitar el deterioro en estas.
- 5.-Invasión de espacio público y peatonal. Imagen urbana degradada.

Zona 2:

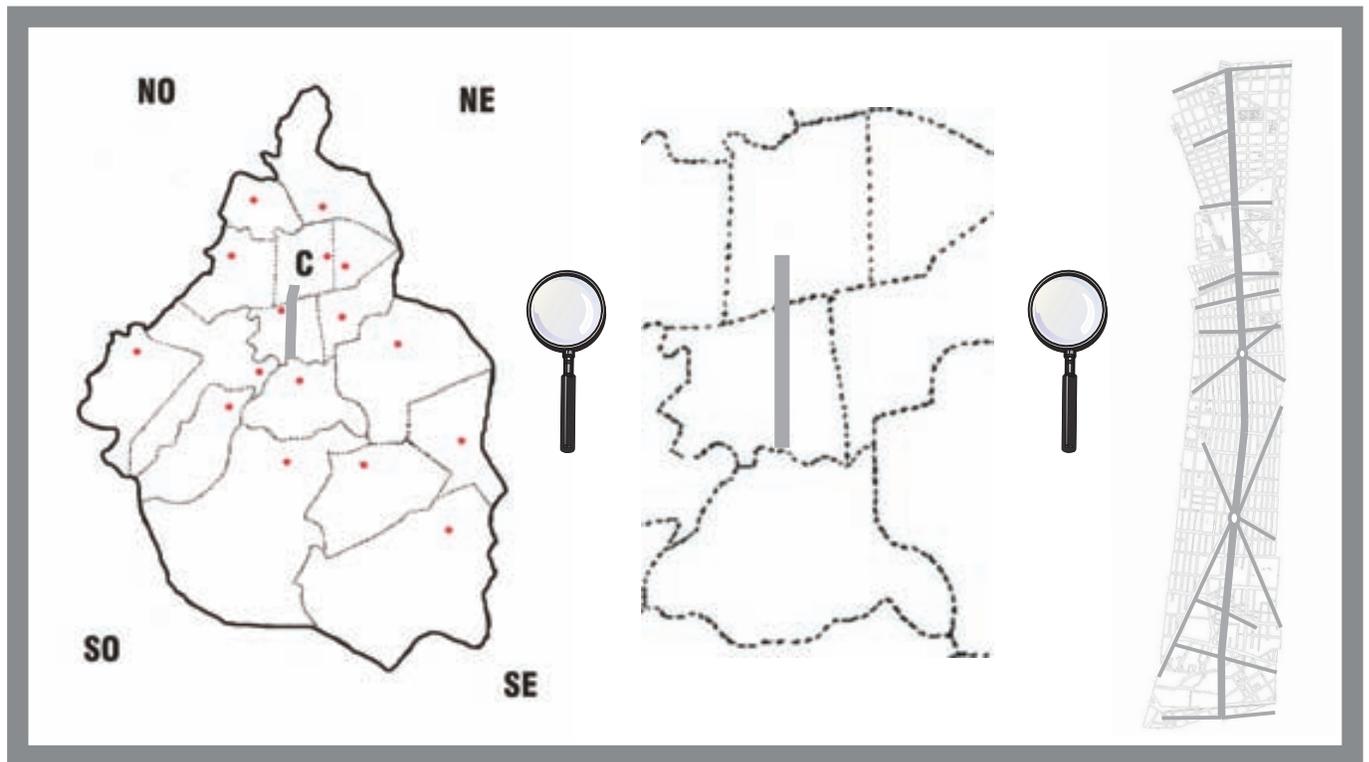
- 1.-Avenidas importantes que cruzan o rodean la zona propicias para incorporar mas líneas de Metrobús a la ciudad.
- 2.-Actividad comercial distribuida por toda la zona.
- 3.-Reciclar áreas verdes y públicas para zonas de encuentro.
- 4.-Estaciones de Traslado Multi-modal para conexiones entre Sistemas de Transporte.

Zona 3:

- 1.-Reciclar las áreas verdes con actividades al aire libre.
- 2.-Hacer Estaciones de transbordo Multi-modal
- 3.-Aumentar la vivienda en las zonas comprendidas entre Av Universidad y División del Norte.
- 4.-Reubicar zonas industriales
- 5.-Reubicar el Panteón de Xoco.



La Avenida Cuauhtémoc es la zona con mayor potencial de crecimiento. Actúa como un eje que une la ciudad de centro-a sur y sus zonas perimetrales que tienen alto potencial urbano para retejer la ciudad.

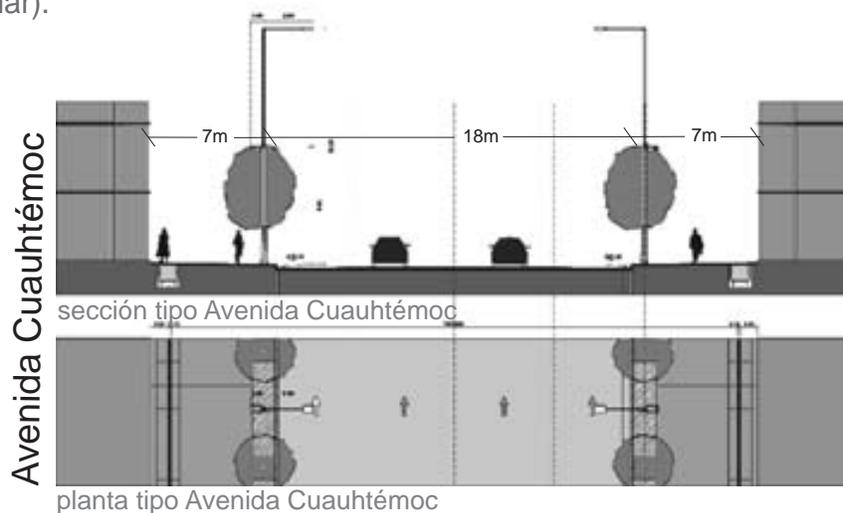


La Avenida Cuauhtémoc, ocupa el trazo de la antigua calzada, construida por el Virrey de Mendoza y Luna en la primera década del siglo XVII para unir a la Ciudad de Mexico con el pueblo de la Piedad.

Es una de las avenidas mas transitadas que se utiliza como unión del Centro de la Ciudad con el Sur de esta.

La Avenida Cuauhtémoc o Eje 1 Poniente es un Eje vial que comienza en Avenida Bucarelli, y que se continua y cambia de nombre a partir de Avenida Chapultepec culminando en Avenida Río Churubusco.

Esta Avenida tiene 18m de ancho de (arroyo vehicular) y 7m de ancho de banqueta (a cada lado del arroyo vehicular).



3. Avenida Cuauhtemoc Estudio Urbano



Transporte Público
Equipamiento
Comercio
Vivienda
Vialidad
Áreas Verdes
Vacío
Flujos



Transporte Público

medio de traslado de personas o bienes de un lugar a otro. El transporte comercial moderno esta al servicio del interés publico e incluye todos los medios e infraestructuras implicadas en el movimiento de las personas o bienes.

Existen dos tipos de transporte, metro y rutas colectivas:
estaciones de metro: Centro Médico, Etiopia, Eugenia y División del Norte.
rutas colectivas: solo una que recorre toda la avenida desde Av. Chapultepec y cruza la Av. Río Churubusco, varias atraviesan solo la avenida.

Estado Actual

El transporte no es continuo, por la avenida, se necesita cambiar de línea de metro o de la ruta colectiva para recorrer la avenida en ambos sentidos.

Diagnóstico

El transporte ha evolucionado en los últimos años en la ciudad con la implementación del sistema Metrobús. Se incrementaran las líneas de recorrido por la ciudad y se necesitara ligar los medios de transporte existentes con este.

Pronóstico



Equipamiento

elementos destinados a satisfacer necesidades públicas.

El equipamiento que hay en la avenida es: hospitales, escuelas, iglesias y panteones, este se concentra en el tramo, a partir de la Avenida Chapultepec a Viaducto.

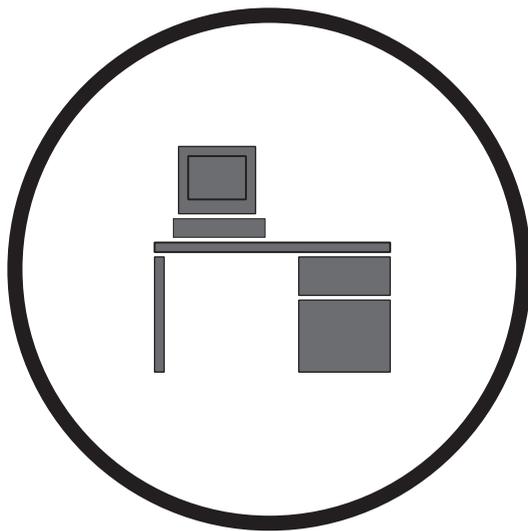
La avenida se integra en las zonas donde el equipamiento se concentra, al ir desapareciendo por la avenida esta se fragmenta perdiendo continuidad en la avenida.

El desequilibrio entre el equipamiento sobre la avenida contribuirán a la degradación de la avenida y el deterioro de los inmuebles.

Estado Actual

Diagnóstico

Pronóstico



Comercio =

característica que puede influenciar en el desarrollo de la Ciudad.

El comercio se puede dividir en tres tipos: grande, mediano y pequeño; grande: plazas comerciales; mediano: franquicias y el pequeño: tiendas locales, además de existir el informal.

El comercio informal se acumula en salidas de metro, alrededor de centros comerciales y hospitales, afecta la avenida deteriorando la imagen y rentabilidad del área generando contaminación visual e inseguridad.

El desequilibrio entre el comercio y el resto de los servicios contribuirán a la degradación de la avenida y el deterioro de los inmuebles. Los centros comerciales concentran el comercio aislando y eliminando los recorridos peatonales por la avenida.

Estado Actual

Diagnóstico

Pronóstico



Vivienda =



espacio seguro y confortable que ofrece refugio y habitación a las personas.



Av. Cuauhtémoc

- Unifamiliar
- Pluri familiar



Hay dos tipos de vivienda en la avenida :unifamiliar y pluri familiar. Existe un 52% de vivienda sobre la avenida, los edificios viejos cuentan con comercio en planta baja sin lugares de estacionamiento, no así los nuevos edificios.

La nueva vivienda no interactúa con los elementos que la rodean, se aísla y se convierte en "ghetto" urbano, no se integra a la ciudad y actúa como elemento aislado.

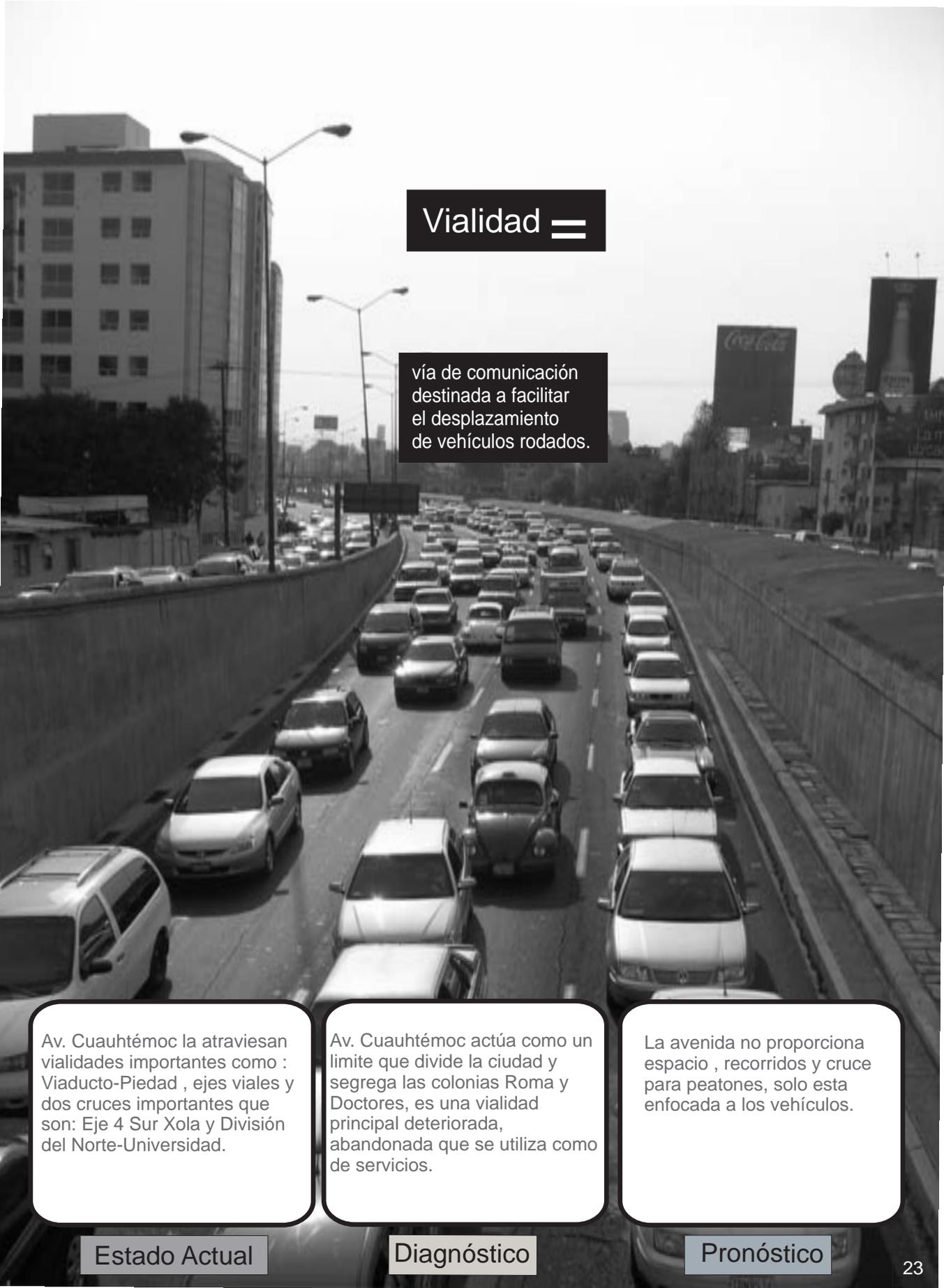
El porcentaje de vivienda aumenta, pero no así el comercio, equipamiento y transporte, logrando una desigualdad en la ciudad, creando problemas de transporte, vialidades, e inseguridad.

Estado Actual

Diagnóstico

Pronóstico





Vialidad =

vía de comunicación destinada a facilitar el desplazamiento de vehículos rodados.

Av. Cuauhtémoc la atraviesan vialidades importantes como : Viaducto-Piedad , ejes viales y dos cruces importantes que son: Eje 4 Sur Xola y División del Norte-Universidad.

Estado Actual

Av. Cuauhtémoc actúa como un limite que divide la ciudad y segrega las colonias Roma y Doctores, es una vialidad principal deteriorada, abandonada que se utiliza como de servicios.

Diagnóstico

La avenida no proporciona espacio , recorridos y cruce para peatones, solo esta enfocada a los vehículos.

Pronóstico



Áreas Verdes

En el perímetro de la Avenida Cuauhtémoc hay parques: el Jardín Dr Ignacio Chávez, Jardín Tabasco, Jardín López Velarde y el deportivo Benito Juárez, y algunas avenidas con camellón vegetal .

Los jardines y parques son zonas abandonadas y deterioradas que afectan la imagen urbana de la zona.

Las áreas verdes van a desaparecer al no encontrarse en buenas condiciones se convierte en un punto de infección social e inseguridad que nadie quiere recorrer por lo tanto la mancha urbana se expande.

Estado Actual

Diagnóstico

Pronóstico





Flujo =

fluir de elementos
partiendo de un
punto, haciendo un
recorrido versátil.

Los flujos se dividen en peatonal y vehicular, los peatonales se acumulan en las salidas del metro los vehiculares en los accesos a estacionamientos de plazas comerciales así como en los cruces con avenidas principales tales como viaducto, y ejes viales.

Los flujos peatonales y vehiculares se concentran en puntos de atracción, la distribución de estos no es reciproca ya que el flujo vehicular es mayor sobre la avenida .

El flujo vehicular se esta apoderando de los espacios, masificandose y eliminando el flujo y espacio peatonal casi eliminandolo.

Estado Actual

Diagnóstico

Pronóstico





Vacío =

espacio donde hay
ausencia de materia
o personas.

Los vacíos se pueden identificar como predios o edificios abandonados y deteriorados, y la avenida, que se encuentra deshabitada por peatones que no la transitan.

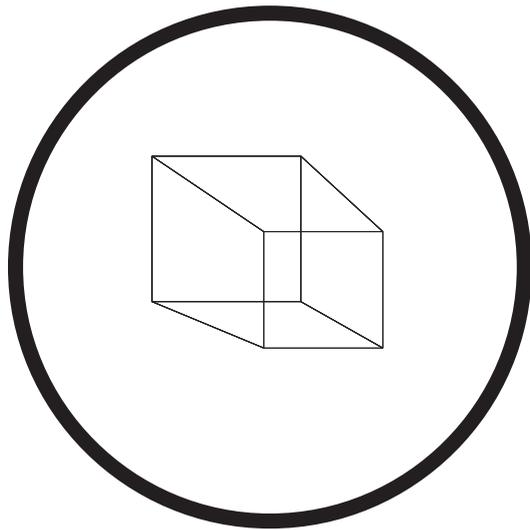
Estado Actual

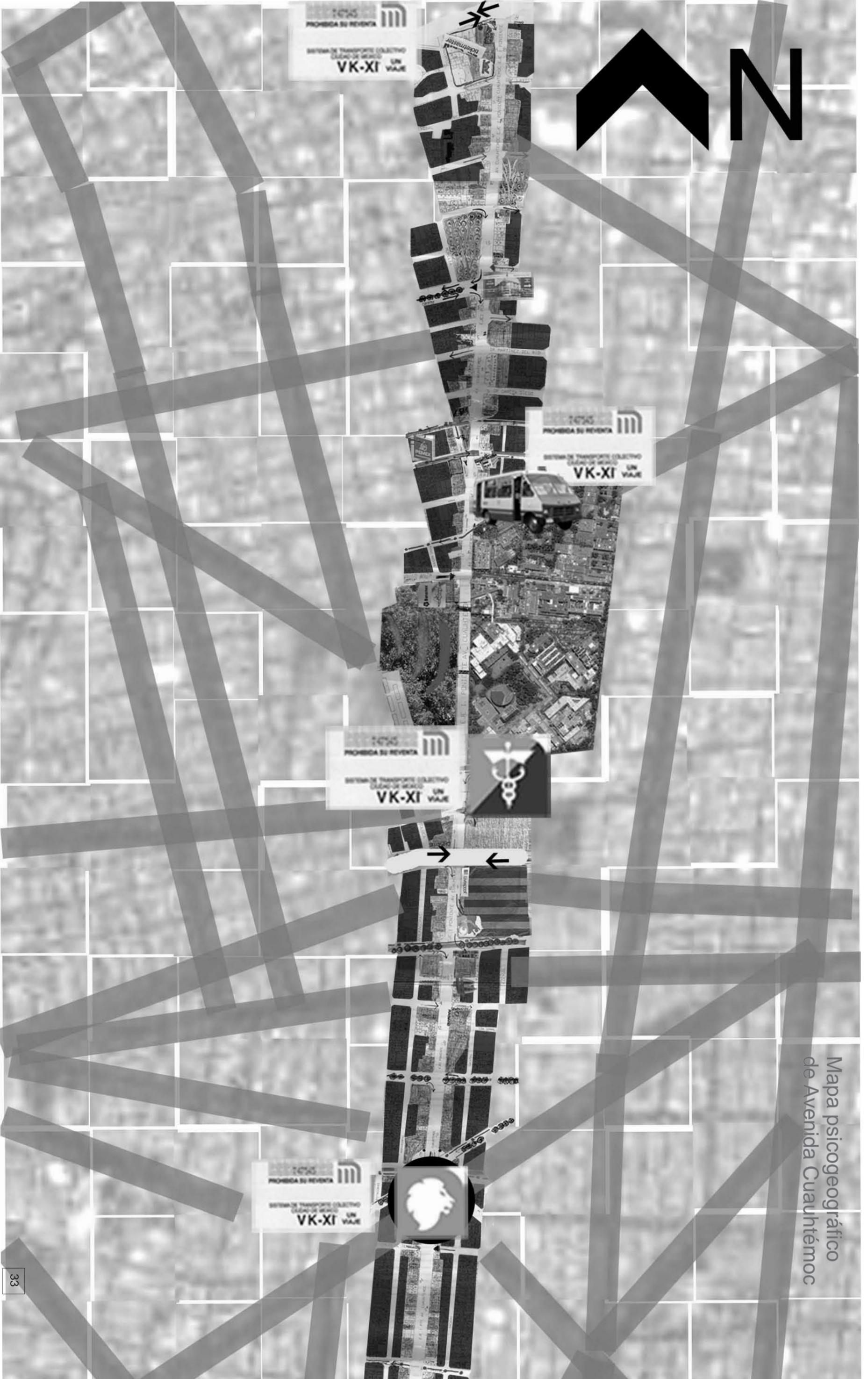
Los vacíos deterioran las zonas que rodean a estos, generando contaminación visual e inseguridad logrando una imagen deteriorada de la zona.

Diagnóstico

Al aumentar los vacíos se devalúa el costo del suelo y el valor de la avenida que tiene una ubicación privilegiada.

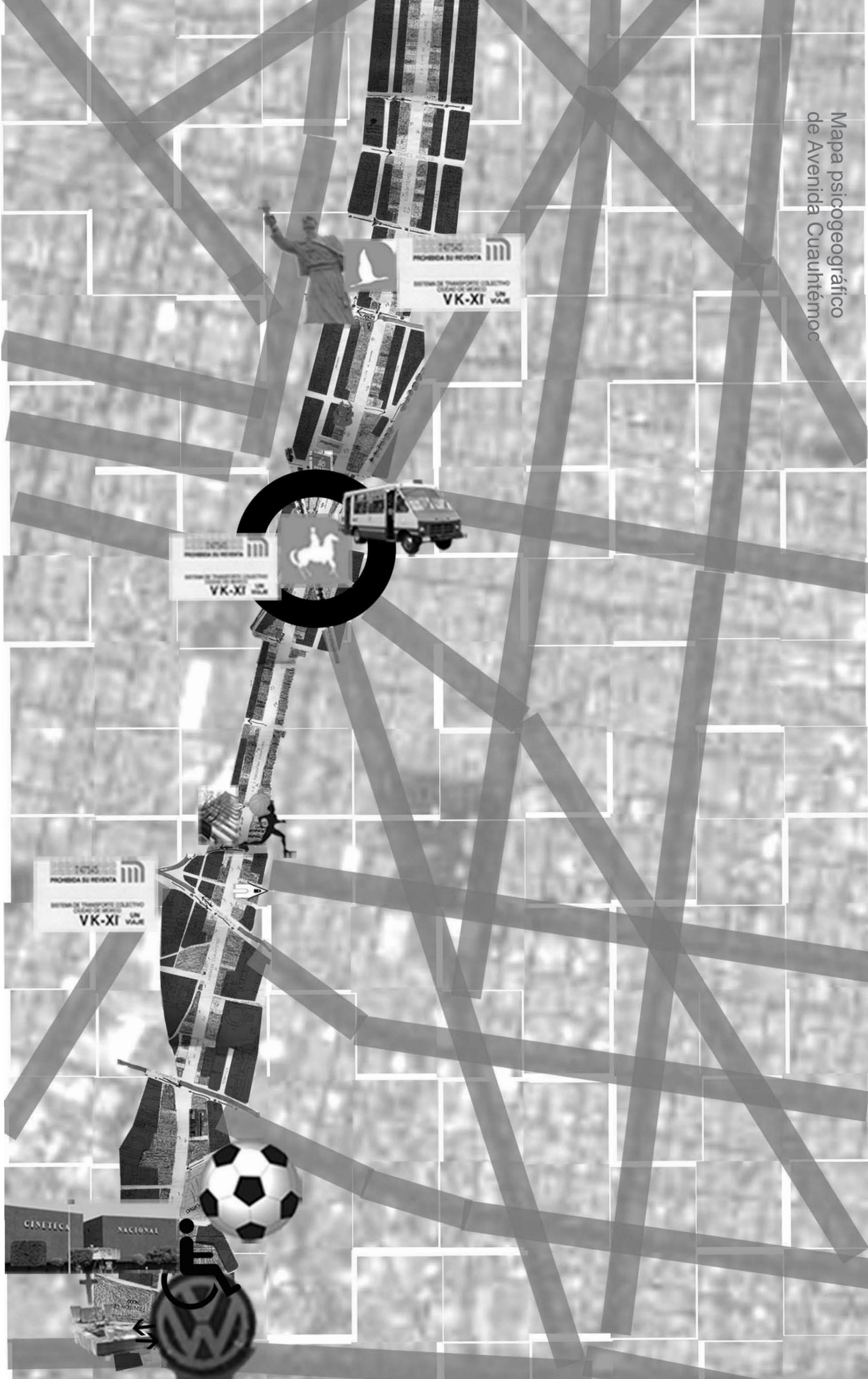
Pronóstico





Mapa psicogeográfico
de Avenida Cuauhtémoc

Mapa psicogeográfico
de Avenida Cuauhtémoc



14745
PROHIBIDA SU REVENTA

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO
CUAUHTÉMOC
UN VALLE

VK-XI

14745
PROHIBIDA SU REVENTA

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO
CUAUHTÉMOC
UN VALLE

VK-XI

14745
PROHIBIDA SU REVENTA

SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO
CUAUHTÉMOC
UN VALLE

VK-XI

CINETECA NACIONAL

NACIONAL

Línea del tiempo de Avenida Cuauhtémoc

1925 Construcción de la Escuela "Benito Juárez" por el Arq. Carlos Obregón Santacilia. (7)

1924 Construcción del Estadio Nacional con capacidad de 20,000 personas. (6)

1905 Construcción del Hospital General, antes ubicado l en la calle de Tacuba. (5)

1901 Se construye la colonia Roma, en los antiguos terrenos de Potrero de Romita. (4)

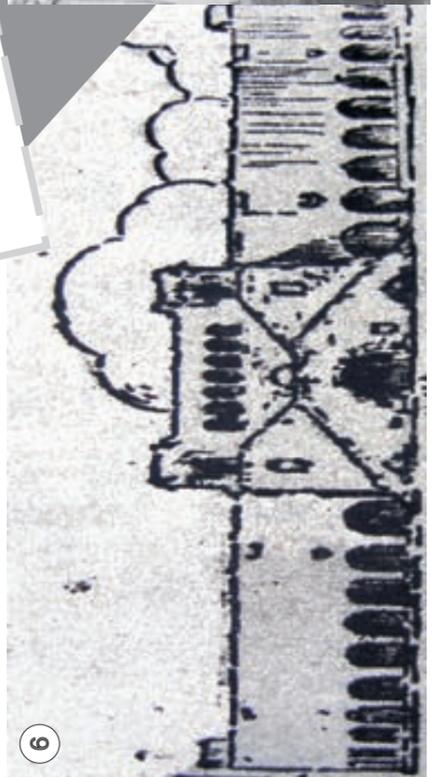
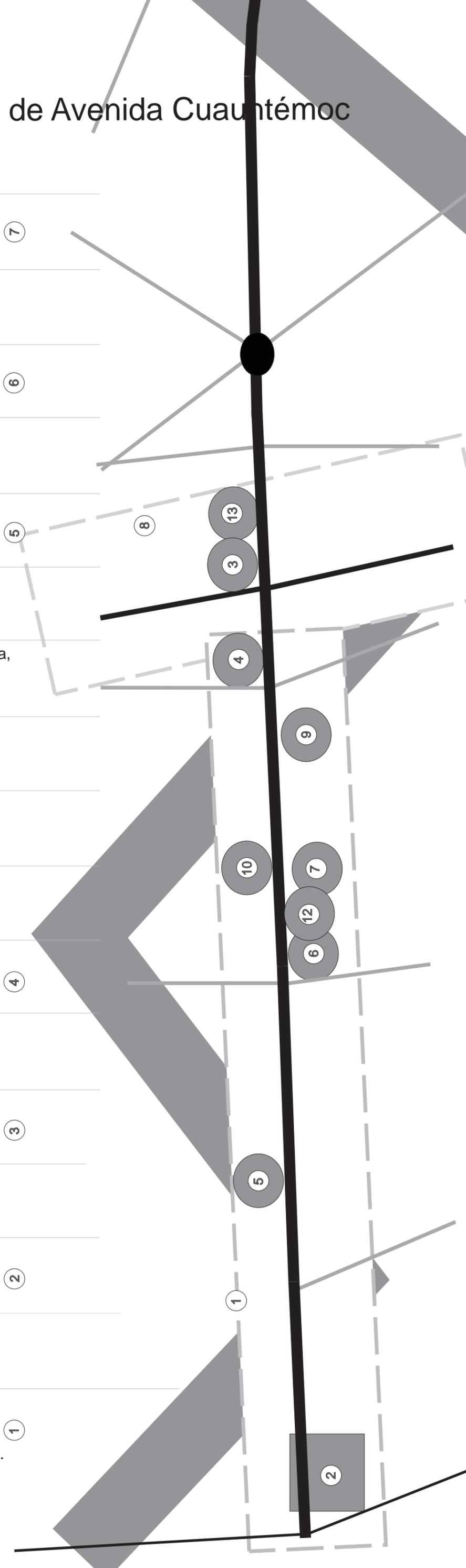
1891 El convento de "La Piedad", fue convertido en cuartel y arruinado. (10)

1836 Se construye el " Panteón de la Piedad" para extranjeros. (4)

1652 Los Dominicos construyen la capilla de la "Piedad". (3)

1629 Construcción de la iglesia de "Romita" formándose así el pueblo del mismo nombre. (2)

1604 (Fundación de la actual Av. Cuauhtémoc) Av. de la Piedad se construye después de la gran inundación de 1604. (1)



2003 Construcción de Parque Delta en lugar de Parque del Seguro Social. 13

1998 Construcción de Pabellón Cuauhtémoc en antiguos terrenos del C.U.P.J. 12

1985 Sismo de 8.1º Richter, la ciudad sufre cambios. 11

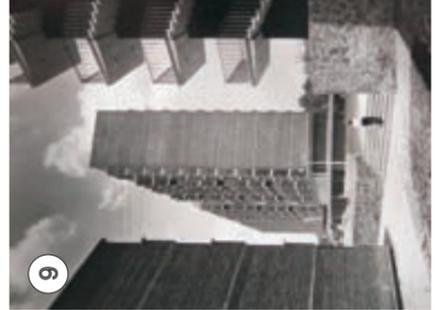
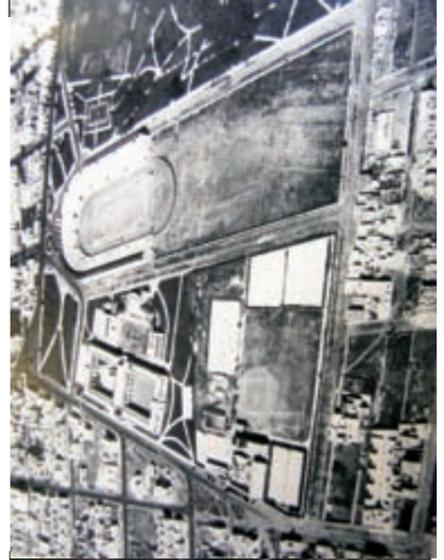
1982 Construcción de Eje Vial Eje 1 Norte Avenida Cuauhtémoc. 11

1970 Se construye la línea 3 del metro, de Tlatelolco a Hospital General. 10

1963 Donde en algún tiempo estuvo el hospital de la SCOP, el IMSS retoma las obras y nació el Centro Medico Nacional. 10

1952 Construcción del Centro Urbano Presidente Juárez, por el Arq. Mario Panni. 9

1946 Entubamiento de los Ríos Tacubaya, Piedad, y Becerra dando origen al Viaducto Miguel Alemán. 8



Línea del tiempo de Avenida Cuauhtémoc



3. Avenida Cuauhtémoc

El mapa psicogeográfico y la línea de tiempo son dos elementos que nos ayudaran a entender el pasado y el presente de la Avenida desde diferentes puntos de vista.

-Mapa Psicogeográfico- es el estudio de los efectos del medio geográfico al actuar directamente sobre el comportamiento afectivo de los individuos(situacionistas).*

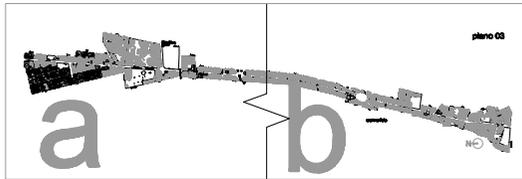
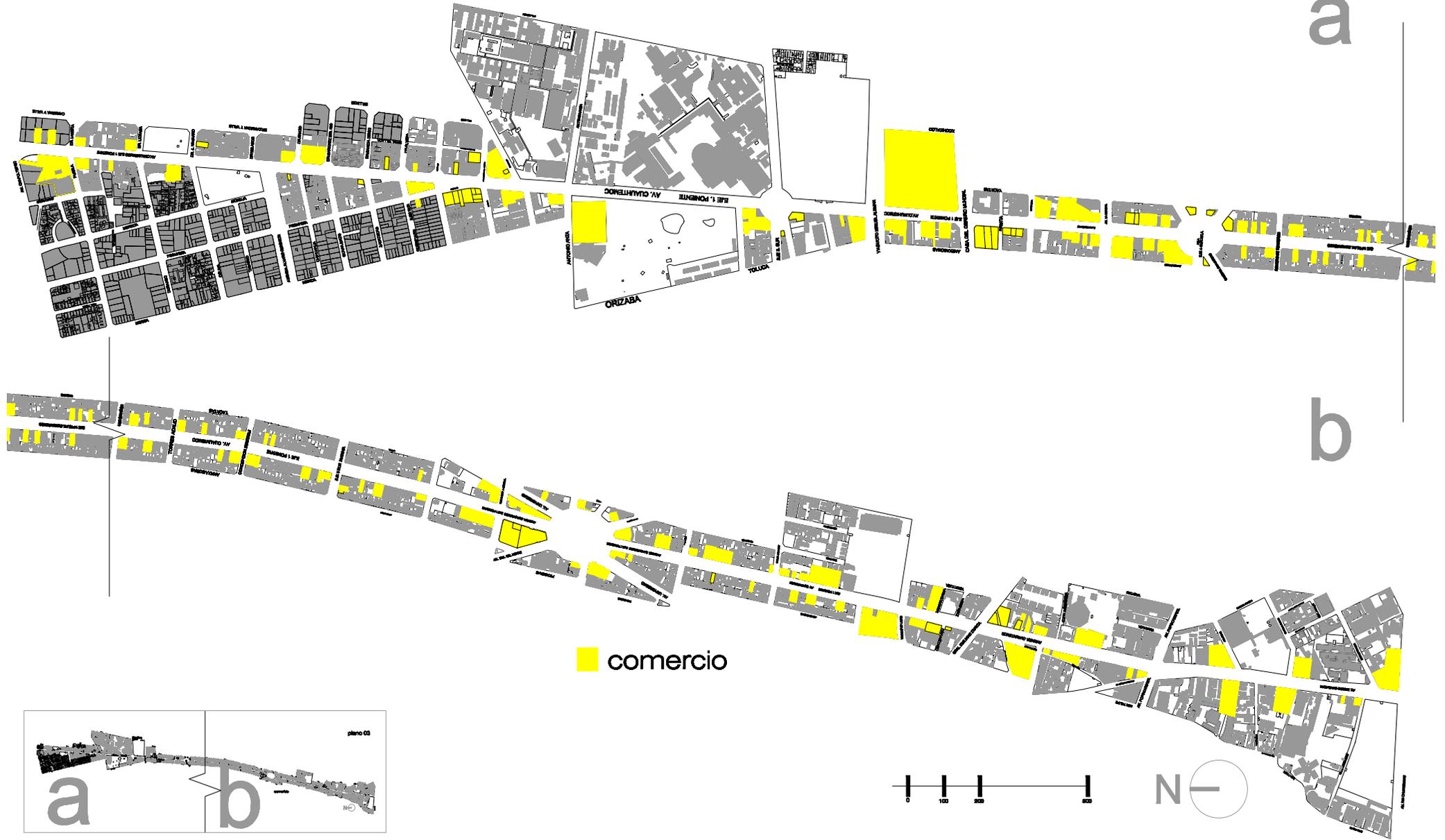
-Historia de la Avenida ó línea de tiempo es desglosar la historia de la Avenida tomando los eventos mas importantes que sucedieron a través de los años.

* Land&ScapesSeries : Walkscapes Walking as an aesthetic practice
Francesco Careri GG Barcelona 2006

Conclusiones

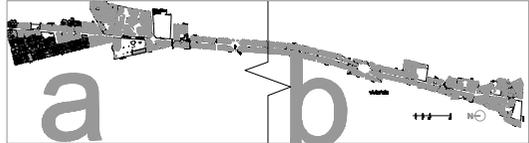
Tema	Estado Actual	Pronóstico	Diagnóstico	Propuesta
TRANSPORTE	<ul style="list-style-type: none"> Dos tipos de transporte que circulan por la avenida: metro y rutas colectivas; estaciones de metro: Centro Médico, Etiopia, Eugenia y División del Norte; rutas colectivas: solo una que recorre toda la avenida. 	Es necesario hacer un transbordos de transporte para recorrer la avenida.	La ciudad necesita ligar los transportes existentes con el Metrobús.	<ul style="list-style-type: none"> Línea de Metrobús sobre la Av. Cuauhtémoc, y dos Estaciones de Transferencia Modal.
EQUIPAMIENTO	El equipamiento que hay en la avenida son: hospitales, escuelas, iglesias y panteones.	Las concentraciones de equipamiento han creado nodos de conflicto en las avenidas principales que la atraviesan.	El desequilibrio entre el comercio y el resto de los servicios contribuirán a la degradación de la avenida y el deterioro de los inmuebles.	<ul style="list-style-type: none"> Recuperación del espacio publico que permita el espacio de encuentro.
COMERCIO	El comercio se puede dividir en tres tipos :grande, mediano y pequeño; grande :plazas comerciales; mediano: franquicias y el pequeño: tienda locales, ademas existe el informal.	El comercio informal afecta la avenida deteriorando la imagen y rentabilidad del área generando contaminación visual e inseguridad.	Los centros comerciales aísla la avenida de recorridos peatonales .	<ul style="list-style-type: none"> Comercios ubicados a lo largo de la Avenida , creando recorridos peatonales.
VIVIENDA	Hay dos tipos de vivienda en la avenida :unifamiliar y pluri familiar. Existe un 52% de vivienda sobre la avenida.	La vivienda se aísla y se convierte en "ghetto" urbano que no se integra a la ciudad.	El porcentaje de nuevos edificios de vivienda aumenta pero no así el de equipamiento, comercio y transporte creando problemas.	<ul style="list-style-type: none"> Integración de la vivienda con comercio, equipamiento y áreas verdes.
ÁREAS VERDES	En el perímetro de la Avenida Cuauhtémoc hay parques: el Jardín Dr Ignacio Chávez, Jardín Tabasco, Jardín López Velarde y el deportivo Benito Juárez, y algunas avenidas con camellón vegetal .	Los jardines y parques son zonas abandonadas y deterioradas que afectan la imagen urbana de la zona.	Las áreas verdes van a desaparecer al no encontrarse en buenas condiciones se convierte en un punto de infección social e inseguridad que nadie quiere recorrer por lo tanto la mancha urbana se expande.	<ul style="list-style-type: none"> Crear Áreas verdes y generar actividades en las zonas que ya existen para integrarse a las actuales actividades de la ciudad y no se sub-utilicen las áreas.
VIALIDAD	Av. Cuauhtémoc la atraviesan ejes viales, Viaducto-Piedad y dos nodos importantes como lo son: Eje 4 Sur Xola y División del Norte-Universidad.	No hay espacio y cruce para peatones.	Av. Cuauhtémoc actúa como un límite que divide a la ciudad y segrega las colonias Roma y Doctores.	<ul style="list-style-type: none"> Integración de las colonias perimetrales a la avenida con un parque lineal que las integre por medio de actividades lúdicas.
VACÍOS	Los vacíos se pueden identificar como predios o edificios abandonados, deteriorados, y la avenida, que se encuentra deshabitada por peatones que no la transitan.	Los vacíos deterioran las zonas que rodean a estos, generando contaminación visual e inseguridad logrando una imagen deteriorada de la zona.	Si continúan aumentando los vacíos. Aumentara la sub-utilización del espacio. Se devalúa el costo del suelo y el valor de una avenida.	<ul style="list-style-type: none"> Reciclamiento de vacíos y las zonas contiguas a estos.
FLUJOS	Los flujos se dividen en peatonal y vehicular, los peatonales se acumulan en las salidas del metro los vehiculares en los accesos a estacionamientos de plazas comerciales.	Los distribución de los flujos no es reciproca ya que el flujo vehicular es mayor sobre la avenida .	El flujo vehicular se esta apoderando de los espacios, masificandolos y eliminando el flujo y espacio peatonal.	<ul style="list-style-type: none"> Comercios ubicados a lo largo de la Avenida , creando recorridos peatonales.

plano 03 comercio



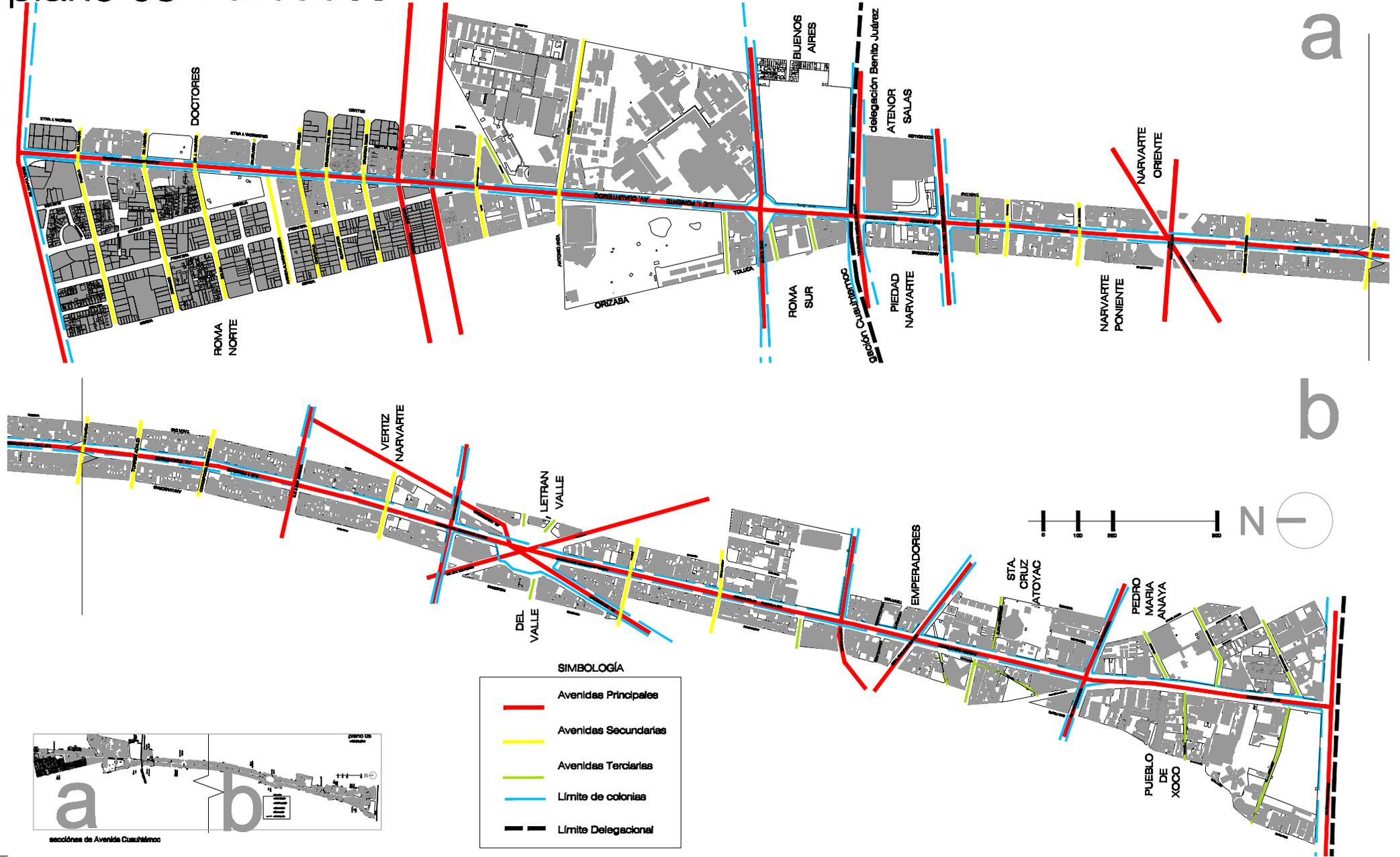
secciones de Avenida Cuauhtémoc

plano 04 vivienda

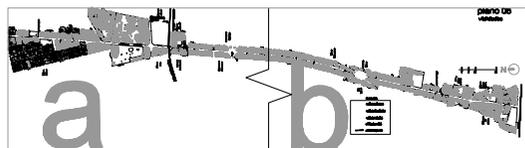


secciones de Avenida Cuauhtémoc

plano 05 vialidades

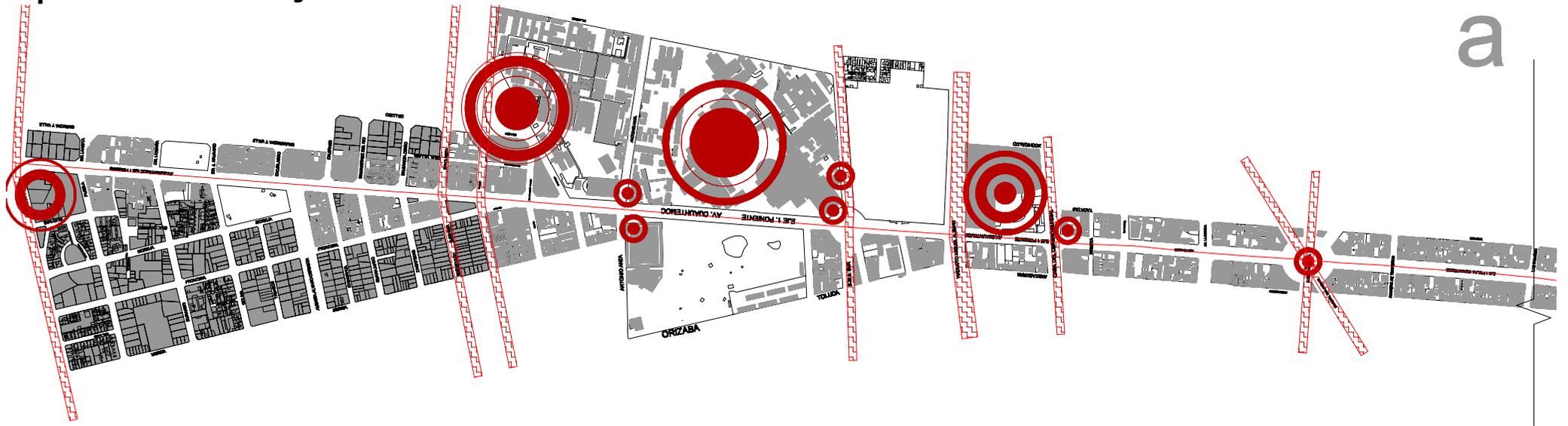


plano 06 áreas verdes

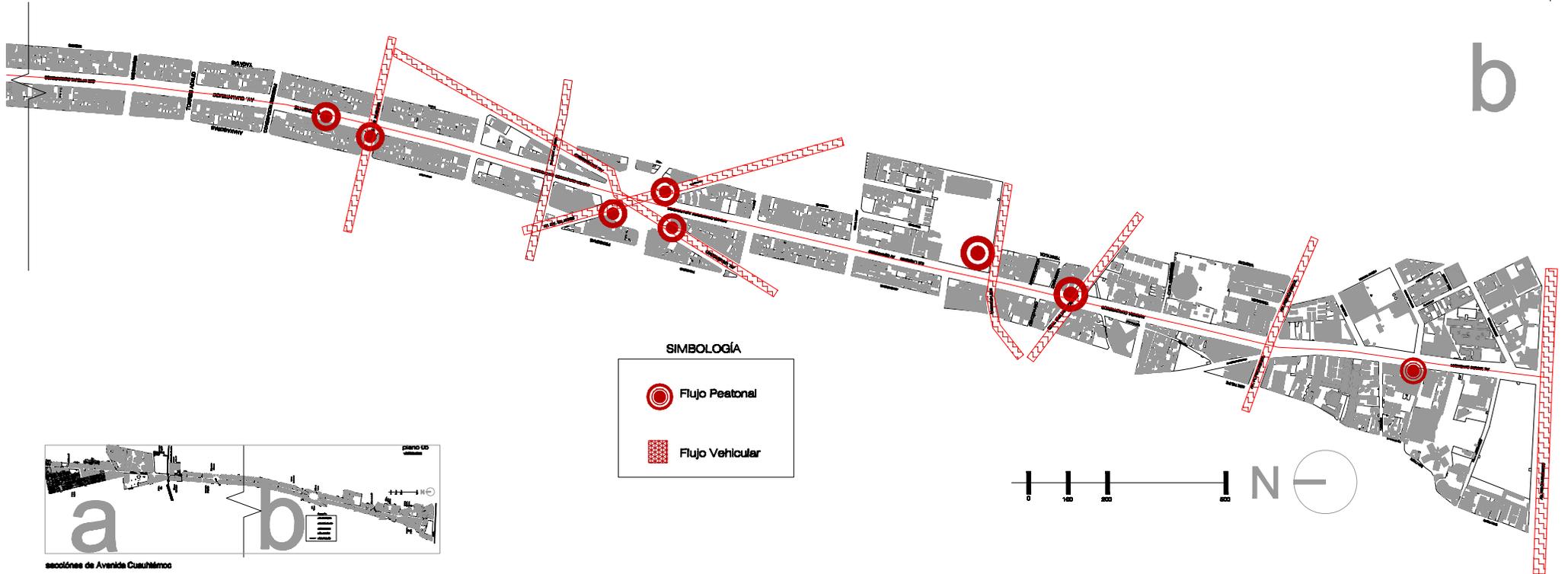


secciones de Avenida Cuauhtémoc

plano 08 flujos



a

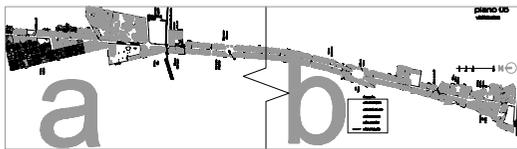


b

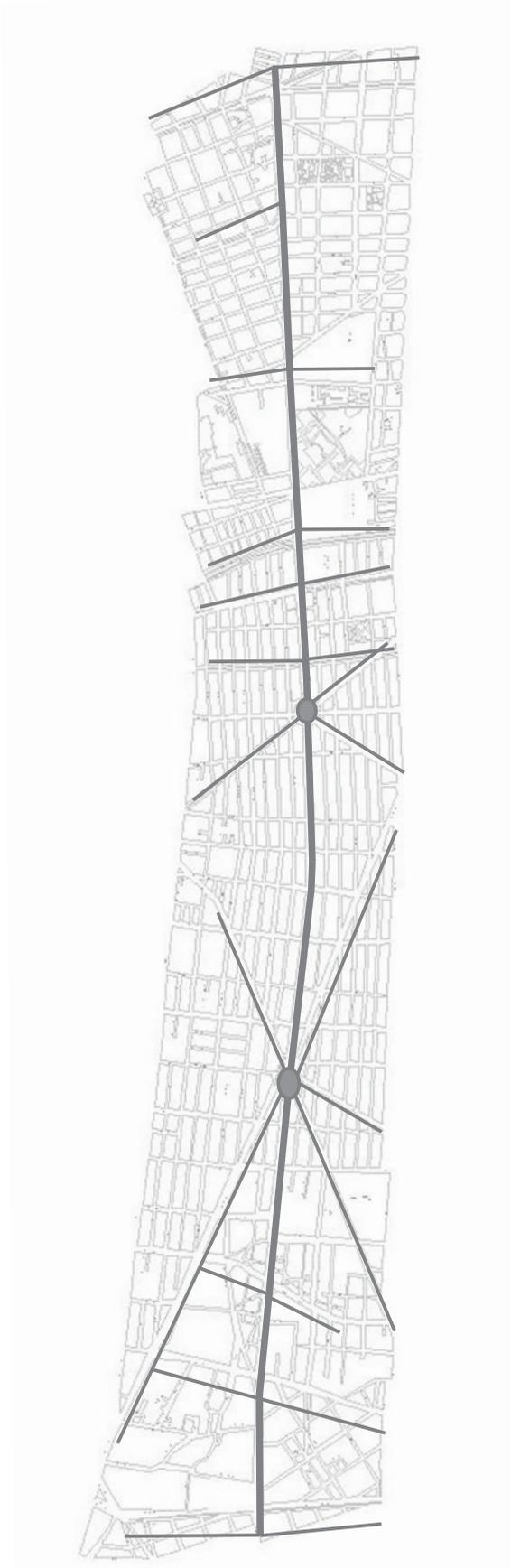
SIMBOLOGÍA

● Flujo Peatonal

▨ Flujo Vehicular



secciones de Avenida Cuauhtémoc



4. Propuesta Urbana

Es la propuesta a desarrollar en el documento que se origino con el Estudio Urbano de la Avenida Cuauhtémoc.

Y se basa en:

Fundamentación

Objetivos

Metas

Metodología

Alcances

Plan Maestro

Objetivos

Espacio Público

Reciclamiento Urbano

Centralidad

Análogos

Son proyectos que tienen características urbanas semejantes para comprar y mejorar la propuesta urbana de la Avenida Cuauhtémoc.

Fundamentación

El estudio realizado en la Avenida Cuauhtémoc se detectaron problemas como: Falta de transporte, ausencia de recorridos peatonales, vacíos, y falta de Áreas Verdes; además de tres nodos que son: Viaducto-Piedad, Etiopia, y Glorieta de División del Norte que cuentan con diferentes tipos de potenciales cada uno; algunos se caracterizan por presentar flujo vehicular, accesos de estaciones de metro, ambulante, plazas comerciales y otros por el deterioro y abandono que afectan la imagen urbana.

Las principales características de la Avenida son:

- 1.-Avenida principal que une el Centro y Sur de la ciudad.
- 2.-Falta de transporte público
- 3.-Gran disponibilidad por deterioro, abandono y poca densidad
- 4.-Falta de distribución de flujos peatonales.
- 5.-Concentración de flujos peatonales en ciertos nodos.
- 6.-Falta de equipamiento a lo largo de la Avenida.
- 7.-Falta de áreas verdes.

Los conceptos necesarios que, serán estudiados para comprender la Propuesta Urbana de Avenida Cuauhtémoc son:

- Espacio Público
- Reciclamiento Urbano
- Centralidad

Objetivos

En base a los resultados y el análisis del estudio urbano se resolverán los problemas en base a conceptos urbanos como son : Espacio público, Reciclamiento urbano y Centralidad.

Metas

Realizar una propuesta urbana para la Avenida Cuauhtémoc reactivandola, y la zona perimetral a esta, además de resolver el nodo de la Glorieta de División del Norte.

Metodología

- Análisis de la investigación del estado actual de la Avenida Cuauhtémoc
- Detección de potenciales
- Selección de nodo conflictivo
- Resolver el nodo de la Glorieta de División del Norte

Alcances

Rehabilitar y retejer ocho kilómetros de avenida a la ciudad.
Proponer un plan de desarrollo y de reactivación urbana por la Avenida Cuauhtémoc.

Plan Maestro

Eje de Transporte, Comunicación Digital, Áreas Verdes, Recorridos Peatonales, Actividades al aire libre, Sustentabilidad, Actividad Comercial, Seguridad en un segundo nivel sobre la Avenida , además de resolver la Glorieta de División del Norte.

Espacio Público



Los espacios públicos han sido tradicionalmente utilizados de tres maneras importantes : lugar de reunión, zona de comercio y tráfico, (ya que la gente compraba, caminaba o intercambiaba mercancía). Eso ha sucedido desde el comienzo de las civilizaciones, pero la vida ha cambiado, ahora, en las grandes ciudades, el auto a invadido la mayor parte del espacio, dejando de lado al peatón y casi eliminando la vida pública en los espacios abiertos. El cambio de la vida en las avenidas a cambiado a la sociedad, actualmente en las ciudades los espacios públicos han sufrido cambios dramáticos a partir de las actividades.

El automóvil a ocupado espacios (innecesarios) donde las necesidades mas importantes se encuentran aislados y no como sucedía en el pasado que había que recorrer grandes avenidas comerciales para comprar lo necesario. La vida pública , el disfrutar de una caminata esta desapareciendo enfatizando que las condiciones de vida se han vuelto mas y mas “privadas”; el auto “privado”, la casa “privada”, centros comerciales, espacios de trabajo, comunicación y manteniendolos altamente controlados.

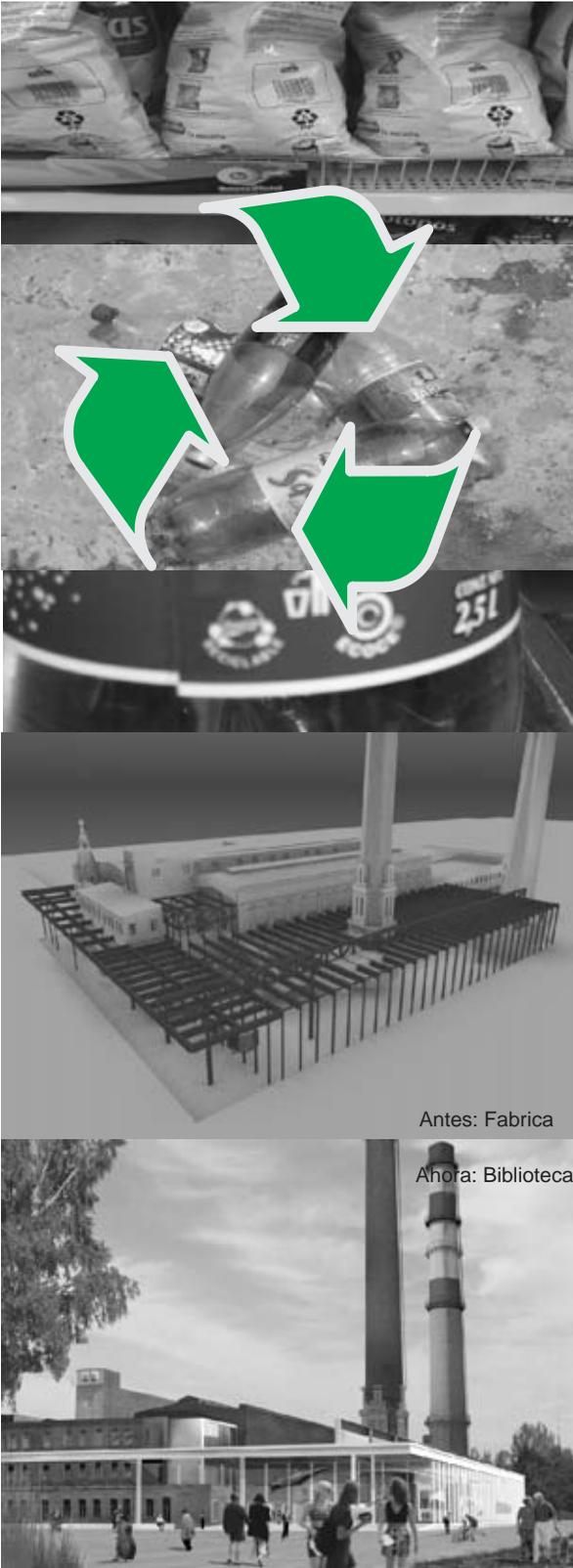
El cambio de escala que se esta produciendo en nuestras ciudades y el creciente cambio en los modos de vida han traído consigo que los espacios públicos, tradicionalmente exteriores, pierdan protagonismo a favor de estos espacios colectivos, muchas veces en el interior de edificios: grandes almacenes o centros de ocio.

Algunas ciudades han “Reconquistado”, refiriendonos a ciudades que desde hace 3 o 4 décadas han hecho un mejor balance entre el tráfico, comercio y lugares de reunión. Como lo son Barcelona, Lyon, Copenhagen, entre otros. Muchas de estas ciudades se puede encontrar un impresionante aumento de volumen en las actividades de las personas, en los mejorados espacios públicos. Entre mas espacio y de mejor calidad, mas personas se podrán encontrar escogiendo entre caminar, disfrutar o sentarse al aire libre. El espacio público o vida pública en el Distrito Federal la mayoría de la población se encuentra sometido a un solo tipo de vida pública, como lo son centros comerciales, pero negandoles la oportunidad de escoger otra actividad pública, debido a la falta de opciones. La ciudad tiene oportunidades de espacios públicos , pudiendo crear espacios atractivos y llenos de actividades recreativas , al aire libre, dando la oportunidad de escoger y no imponer.

Entre el exterior y el interior. Entre lo público y lo privado. Tratamos de encontrar una nueva definición del concepto de espacio público. Las nuevas condiciones de la vida en la ciudad. Han motivado transformaciones en el uso y en la forma de estos espacios. De un modo espontaneo edificios con una función especifica atraen otros usos para los que no fueron pensados. Aparece el concepto de alternativa a la calle, la plaza, el parque, heredados de los trazados de la ciudad del XIX. Áreas peatonales con tiendas, la estación, el museo, un café, usos no previstos que responden a la necesidad de lugares de encuentro, donde sentirse integrado en la vida de la ciudad, frente al aislamiento del ciudadano con temporáneo.

* Fotos de www.urban.cccb.org

Objetivos

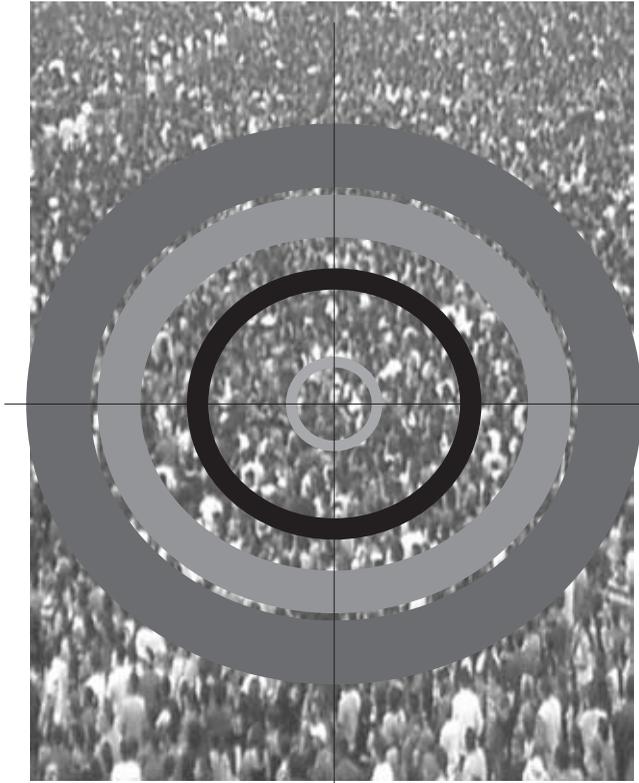


Reciclamiento Urbano

El Reciclamiento Urbano es la operación que somete de nuevo la materia a un ciclo de tratamiento total o parcial cuando la transformación de esta no resulta completa o satisfactoria, el reciclamiento urbano- por analogía - puede ser considerado como un proceso que somete la ciudad toda o una parte de ella a un tratamiento que posibilita nuevamente su función social plena.

El reciclamiento en la Ciudad de México se a practicado debido a que a sufrido grandes transformaciones a lo largo de los últimos veinticinco años. Comenzando en 1970, registró el grado máximo en cuanto a su participación porcentual del total de la población del país con un 14.3% lo que entonces representó seis millones ochocientos setenta y cuatro mil sientos sesenta y cinco habitantes. Desde entonces, la disminución en este rubro ha sido progresiva hasta llegar al 9.3% en 1995. Un hecho altamente representativo de esta disminución porcentual, es que en la década comprendida entre 1980 a 1990 también se reflejó en términos de población absoluta, decreciendo ésta, por primera vez en la historia, en quinientos noventa y cinco mil trescientos treinta y cinco habitantes, pasando de ocho millones ochocientos treinta y un mil a ocho millones doscientos treinta y cinco mil setecientos cuarenta y cuatro habitantes,* hecho insólito en la vida de la Ciudad de México, aunque de alguna manera explicable en virtud de los sismos de 1985. Las actuales tendencias poblacionales nos indican que la Ciudad de México crece a un ritmo de apenas 0.3% anual.

El reflejo que demuestra la disminución de población, el abandono de inmuebles que se encontraban en malas condiciones , estos en algunos casos se demolieron o solo sufrieron abandono. Ahora paradójicamente, la obsolescencia y la insuficiencia y el olvido acaban por envolver aquellas inversiones que alguna vez fueron esperanza y progreso en vacíos. En estos últimos años se le a dado un nuevo significado a los vacíos ya que son recursos para la nación territorial, creando un nuevo potencial para reciclar esos espacios y convertirlos en elementos catalizadores de zonas urbanas, no solo utilizando un predio ni rellenandolo simplemente, si no creando un nuevo elemento urbano que de oportunidades de nuevas centralidades que ayuden a la renovación de la ciudad.



Centralidad

Hace cien años decía (Mercado,1997), como había sido desde su fundación, la ciudad , el centro y la centralidad eran lo mismo , y todas las funciones urbanas eran una sola ; pero fue en el siglo XX, cuando se rompió esa unidad hasta llegar al momento actual en que la ciudad, con un centro antiguo que conserva cierta vitalidad y muchos subcentros urbanos nuevos. (Mercado,1985)

La mayor parte de los problemas de la Ciudad de Mexico están básicamente en la centralidad en la que vivimos , ya que la población y la economía están apoyados de una manera centrípeta, en la cual la relación trabajo-vivienda se basa en encontrar mejores oportunidades si se esta mas cerca del centro de la ciudad.

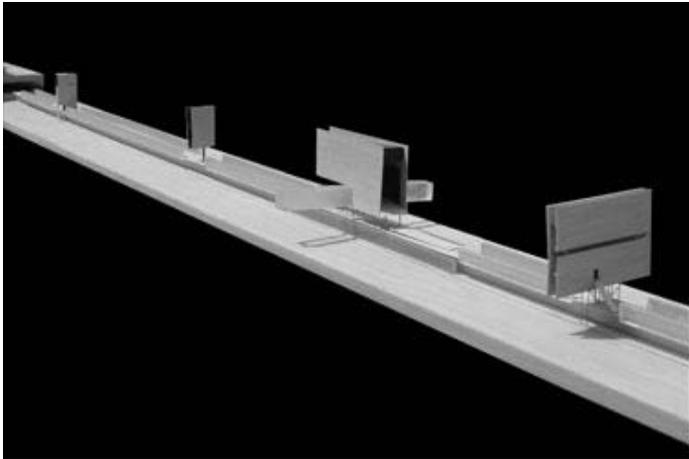
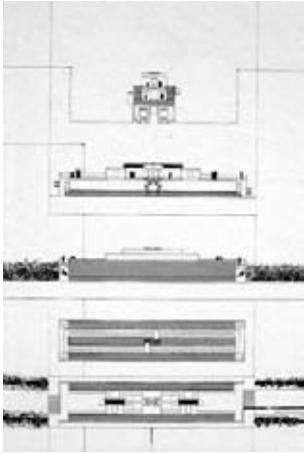
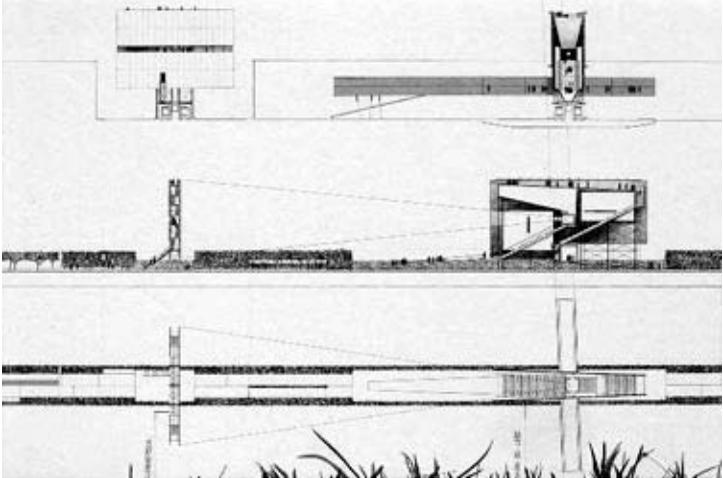
En décadas pasadas, después del temblor del 85 el gobierno se vio obligado a crear nuevos “centros” para vivir y trabajar, pero al alejarse el Antiguo Centro sufrió deterioro y abandono.

En la actualidad se deben dar nuevas oportunidades creando alternativas no extremas, tomando en cuenta que el “hipercentro” (se extiende sobre casi toda la delegación de Cuauhtémoc excepto las zonas norte y sur, Zona Rosa, Colonia Cuauhtémoc y Paseo de la Reforma), siendo este el verdadero centro económico, contrarrestando con las periferias de la ciudad, que solo se utilizan como ciudades dormitorio, en los cuales la economía se ha detenido, se deben de retomar estos como nuevas alternativas de centralidad , en distintos puntos.

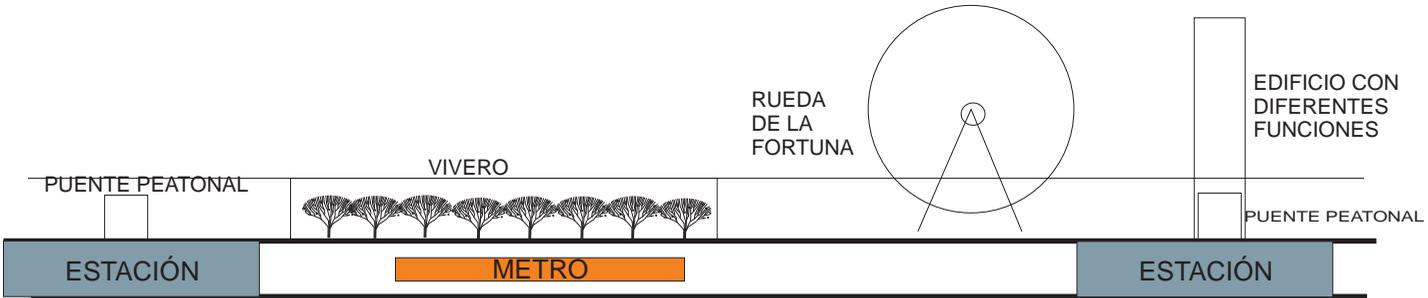
Retomando las centralidades y reubicandolas hacia las periferias creando así,, no solo una, si no varios puntos centrales en los cuales se distribuya la concentración de comercios, empleos, vivienda, se necesitara mejorar las avenidas, creación de líneas de transporte que comuniquen a las diferentes centralidades entretejiendo la ciudad y descentralizandola.

Análogos

Parque Lineal Tlalpan
Mexico-D.F. Hugo Sanchez

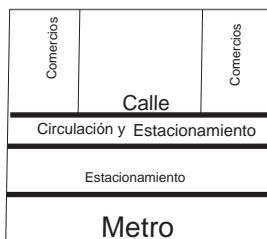


Es en parque lineal que tiene el mismo recorrido que la línea de metro dos, que una sección de esta el recorrido es exterior de la estación San Antonio Abad a Taxqueña, aprovechando el área encima del metro se crea un parque lineal con una temática diferente entre cada estación, caminarlo y vivirlo con diferentes sensaciones, creando recorridos peatonales y áreas al aire libre, con estructuras cambiantes igual que los programas.



Estacionamiento, estación de tren y edificio túnel

The Hague- La Haya
O.M.A.



=
Multi-comercio

El proyecto es un centro multi-comercial subterráneo, se ubica abajo de la ciudad de La Haya, en el centro de la ciudad, creando un circuito vehicular por debajo del centro de esta, y permitiendo el paso peatonal por todo el centro, permitiendo el acceso a estacionamientos subterráneos que al mismo tiempo se liga a la estación de metro y conectando a los peatones por el subterráneo hacia los comercios en planta baja de los edificios existentes. El proyecto cuenta con mil doscientos metros de largo, dos estaciones de metro y quinientos lugares de estacionamiento.

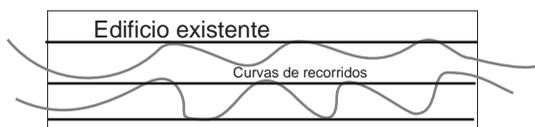
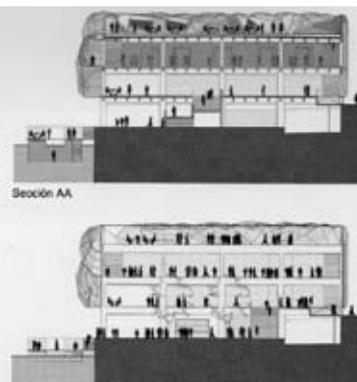
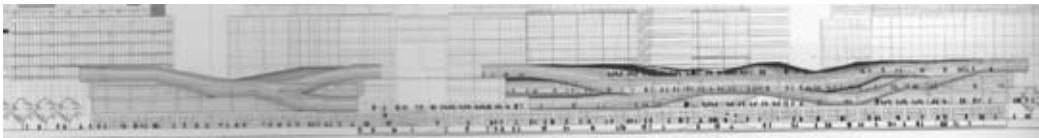
Análogos

Ciudad de la moda y el diseño

París
Jakob y Mac Farlane



Reciclamiento de un antiguo edificio, que se utilizaba como almacenes de la ciudad, a un costado del río. El proyecto juega con desniveles que bajan y suben integrando los distintos niveles del edificio con recorridos peatonales que suben y bajan siendo la misma plataforma del edificio, reutilizando la azotea como parque público y áreas verdes al aire libre.



High Line

Nueva York
Diller Scofidio+Renfro+Field Operations

Análogos



Construido entre 1930 y 1934 para transportar mercancías a las fábricas y almacenes del West Side Industrial de Nueva York, el High Line fue en su tiempo parte de un proyecto de mejora infra estructural que finalmente eliminó 105 peligrosos pasos a nivel que cruzaban Manhattan .

El High Line era una estructura por la cual viajaba un tren que distribuía materiales a las diferentes fabricas en Nueva York , atravesando edificios y la ciudad. Ahora el High Line es una estructura única e inusual es una estructura que actúa como un paisaje en un evento urbano.

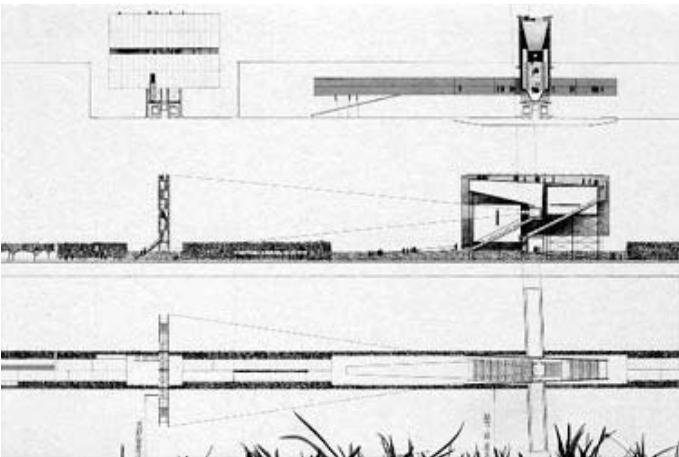
El reciclamiento urbano convirtieron unas vías de tren que viajaban por Manhattan en un parque elevado que integra la ciudad.

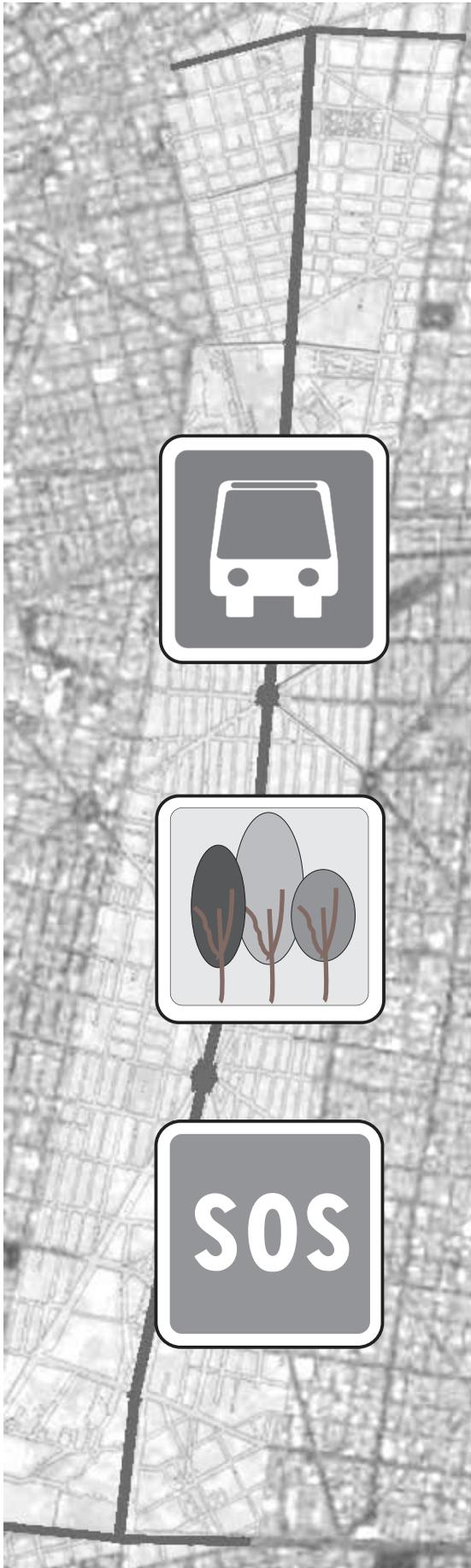
Conclusiones de Análogos

Como se observó anteriormente los análogos son proyectos urbanos que desarrollan temas de transporte, parques lineales y desarrollos urbanos en distintos niveles, que solucionan problemas específicos.

El propósito de estos es analizarlos y hacer propuestas urbanas en base a las conclusiones en Avenida Cuauhtémoc.

Estos también nos permite observar propuestas que parecen utópicas y que son una realidad en otros países, mostrándonos que las propuestas urbanas no solo consisten en remodelaciones de plazas o cambios de pavimentos.





5. Proyecto

Parque lineal en Avenida Cuauhtémoc

Introducción
Programa de Desarrollo en Avenida Cuauhtémoc
Programa Parque Lineal
Actividades del Parque Lineal
Conclusiones

Transporte

Introducción
Diagnostico y propuesta de Metrobús en Av. Cuauhtémoc
Plano de ubicación de estaciones y estaciones
Multi modales
Estación Tipo Metrobús - BUS 8
Conclusiones

Áreas verdes urbanas

Situación Actual
Arquitectura Verde Vertical
Conclusiones
Parque Lineal en Av. Cuauhtémoc

Rehabilitación de glorieta Riviera (División del Norte)

Introducción

La Avenida Cuauhtémoc : cuenta con ocho km lineales en su recorrido que son aptos para el reciclamiento urbano . El reciclamiento urbano en la Avenida Cuauhtémoc será proponer un segundo nivel en la avenida, reutilizando el espacio libre que existe en esta.

La Avenida Cuauhtémoc actuará como una columna vertebral tecno-ecológica, será la estructura principal de elementos tecnológicos avanzados y sistemas ecológicos que ayudaran a la ciudad a producir menos Co2 y actuar como catalizador para la ciudad , estos elementos se extenderan por cada una de sus vertebras (calles), conduciendolos por toda la ciudad.

La propuesta se basa en tres elementos principalmente que son: Áreas Verdes, Transporte y Rehabilitación de la Glorieta División del Norte.

El Parque Lineal, es una propuesta que recuperara el Área Verde en la ciudad aprovechando los vacíos de esta.

El transporte será el elemento que comunique a la ciudad con el parque lineal y al mismo tiempo el sur y centro de la ciudad.

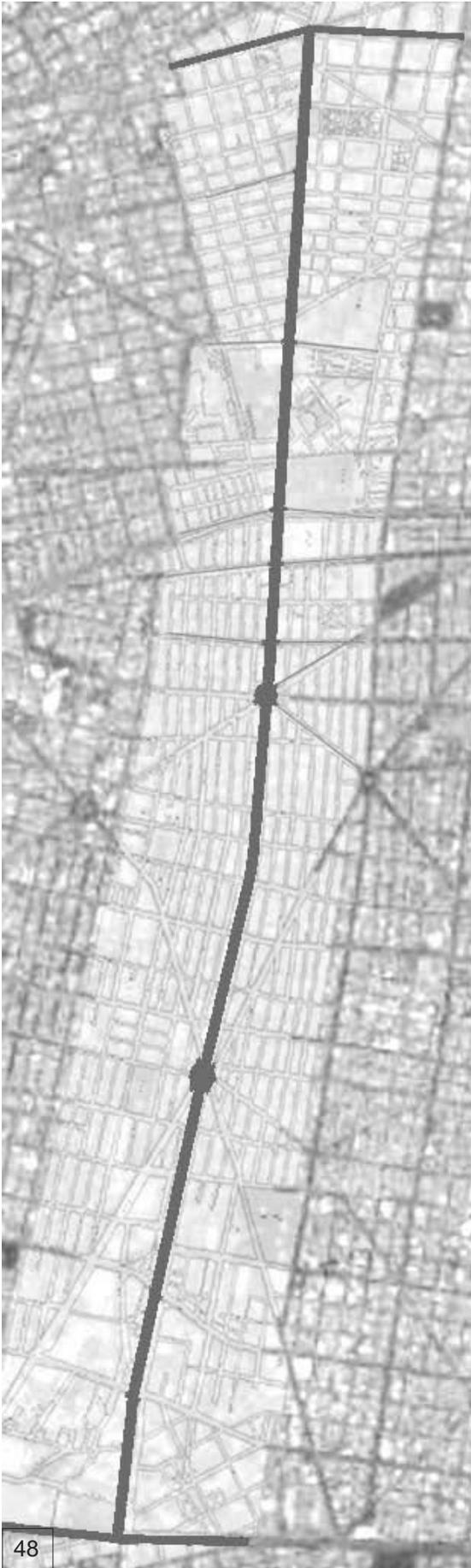
La rehabilitación de la Glorieta sera el detonador al ubicar una plaza comercial-mixta , con una estación de Traslado Multi modal, ademas de aprovechar las áreas verdes y libres con actividades recreativas que actuara como un conector entre comunidades y colonias que se encuentren alrededor.

El parque actuara como un corredor lineal peatonal, comercial, de Áreas Verdes y al mismo tiempo creando un ambiente, en el cual se pueda descansar, contemplar, socializar, jugar, participar en actividades culturales o de recreación, y ser parte de una gran comunidad.

Programa de Desarrollo para Avenida Cuauhtémoc

- Reciclar los vacíos en la ciudad, no tan solo los predios abandonados, si no también las avenidas en las cuales se pueden producir propuestas alternativas.
- Creación de nuevas centralidades en la ciudad.
- Aprovechamiento del espacio Público.
- Integración del transporte en la ciudad.
- Creación de áreas verdes y nuevas alternativas como techos vivos en lugares verdes.
- Rehabilitación de la imagen urbana.
- Mezcla de usos de habitación con actividades económicas que habiliten una mejor condición de vida.
- Reciclamiento de edificios en estado de abandono.
- Avenida Cuauhtémoc se convertirá en un eje de articulación urbano.
- Parque Lineal en la avenida Cuauhtémoc.





Parque Lineal en Avenida Cuauhtémoc

Es un parque público al aire libre que recicla la avenida, creando un área verde que flota encima de la avenida y atraviesa la ciudad.

Accesos

El parque lineal contara con diferentes tipos de acceso a lo largo de su recorrido:

- Público- en avenidas principales, parques y plazas.
- Transporte- en Centros Multi-modales que se conectan al parque.
- Comercial- centros comerciales que se integran al parque.

Uso y programa

Sitios con recorridos peatonales y actividades deportivas como patinaje y ciclismo.
Con actividades comerciales en pequeños módulos comerciales y modificando el comercio en el 1er nivel en los edificios perimetrales.

Arte Público

El arte deberá incluirse en el parque lineal a lo largo de este en cualquier ubicación, no sera restringido para sitios específicos.

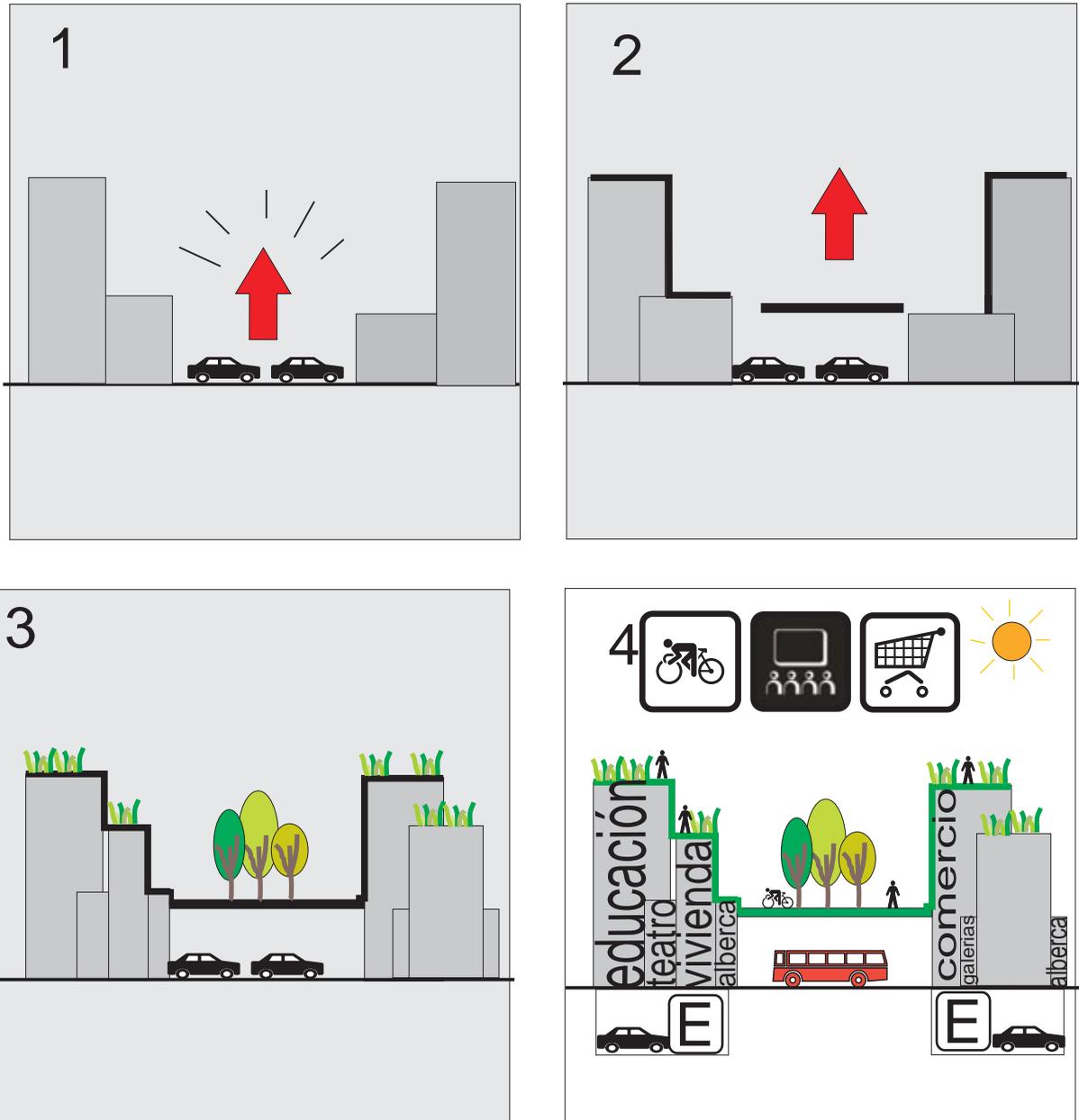
Espacio de Reunión

El parque ofrecerá espacios de reunión que podrán ser utilizados como un corredor peatonal, pero al mismo tiempo sera un medio ambiente en donde descansar, contemplar, socializar, jugar, dedicarse en actividades culturales o recreativas y pertenecer a una gran comunidad.

Sustentabilidad

Reducción de islas de calor - ocho kilómetros de áreas verdes además de muros y azoteas verdes reducirán el efecto de isla de calor en la ciudad.
Captación de agua pluvial captando y almacenando agua pluvial en el parque ayudara al riego y limpieza del parque.
Se conservara la vegetación existente y se utilizara las copas de los arboles.

Parque Lineal en Av. Cuauhtémoc



- 1.- El espacio abierto esta sub-utilizado
- 2.- Nuevos espacios, sobre lo existente (avenidas y calles).
- 3.- Parque lineal elevado llena de actividades, servicios y ecología.

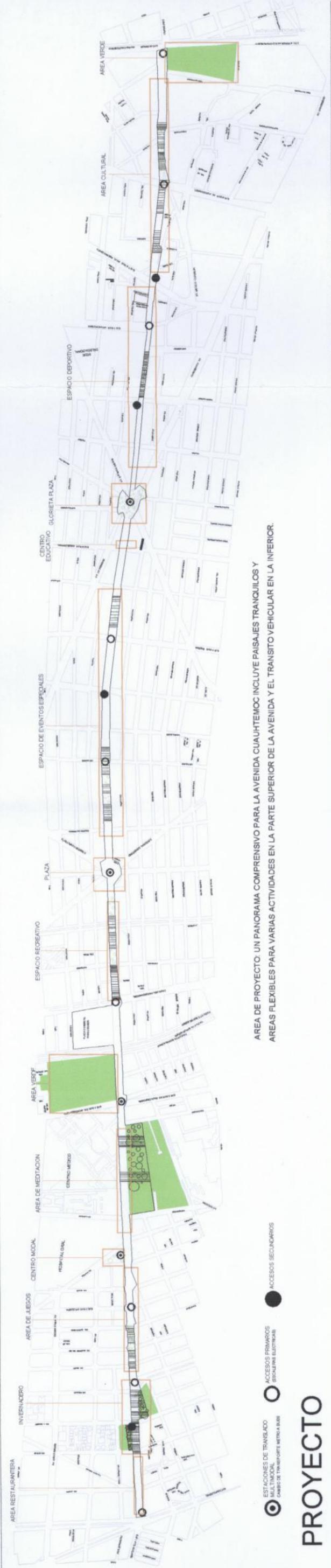
Actividades del Parque Lineal



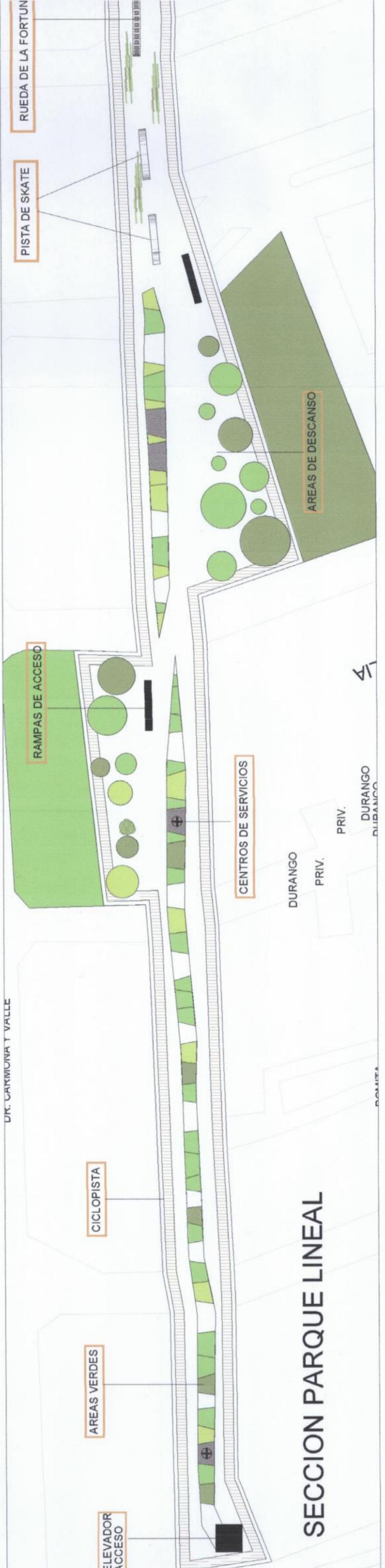
PARQUE LINEAL EN AV. CUAUHTÉMOC



CONTEXTO



PROYECTO



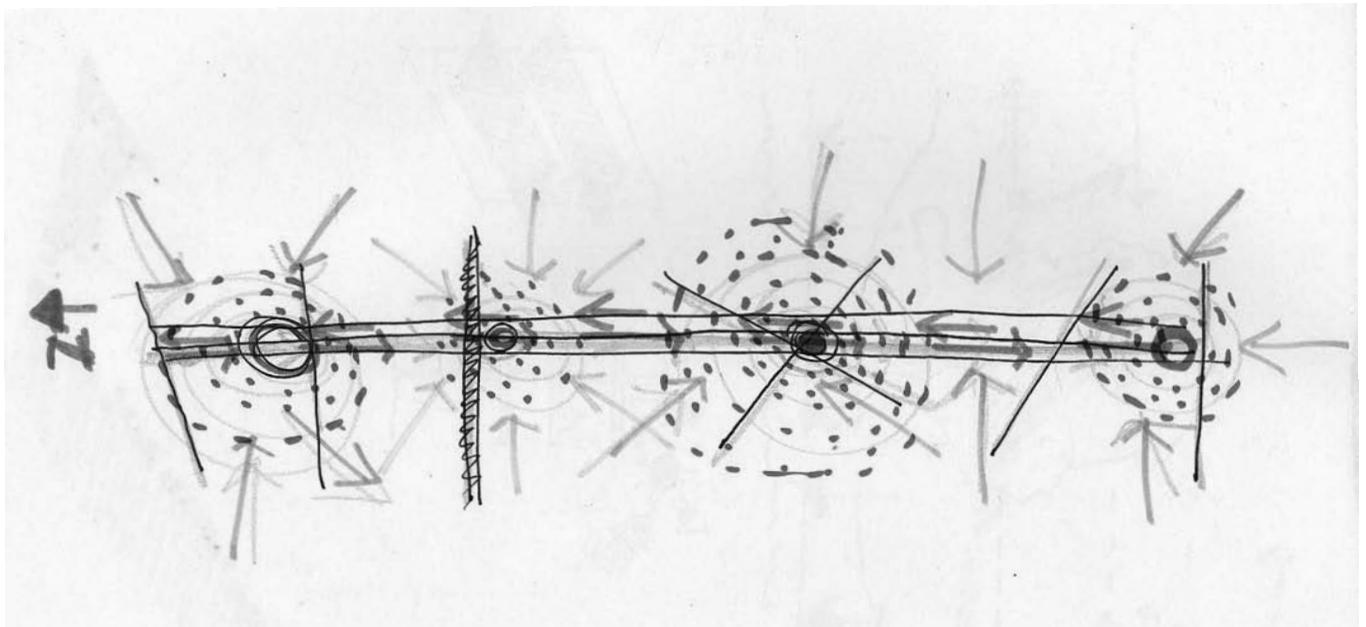
Conclusiones del Parque Lineal

En base a los resultados obtenidos del estudio mediático y documental de la Avenida Cuauhtémoc se detectaron zonas con potencial de acción, con lo cual se realiza una propuesta urbana de reciclamiento de la avenida.

La propuesta para Avenida Cuauhtémoc es la de crear una nueva centralidad en la ciudad con actividades comerciales, educativas y sociales, que ligen el centro y sur de la ciudad y al mismo tiempo retejer las colonias perimetráles a esta.

Reciclar la avenida con un parque lineal encima de esta reutilizando el vacío que se encuentra encima de los autos , los segundos niveles viales en la ciudad son comunes, pero la propuesta en la avenida no aumenta el tránsito vehicular si no el peatonal que actualmente se encuentra devaluado en la ciudad.

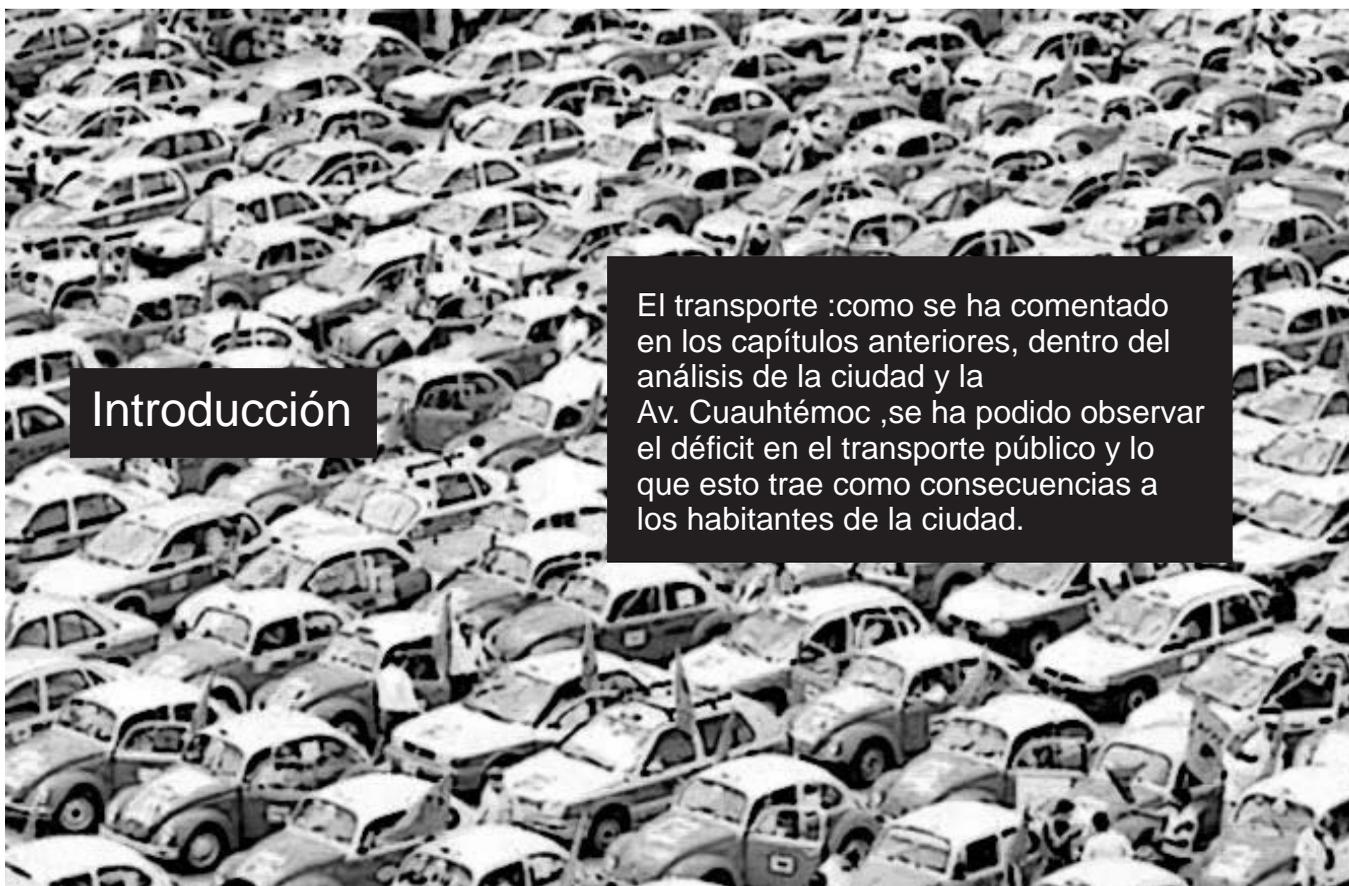
La avenida cuenta con ocho kilómetros lineales y dieciocho metros de ancho que se convertirán en 18000m² de espacio público importante en la ciudad ya que últimamente solo se encuentran en la ciudad como espacios residuales , logrando el lugar de relación e identificación de contacto y expresión entre la gente teniendo un uso multi funcional o colectivo por su accesibilidad.





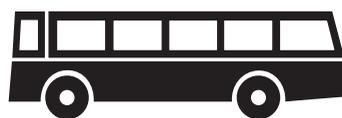
Transporte

Metrobús N.+/-4.00



Introducción

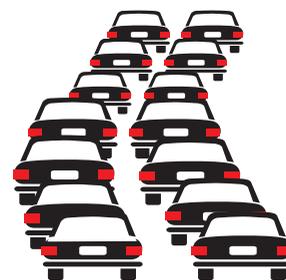
El transporte :como se ha comentado en los capítulos anteriores, dentro del análisis de la ciudad y la Av. Cuauhtémoc ,se ha podido observar el déficit en el transporte público y lo que esto trae como consecuencias a los habitantes de la ciudad.



12.35 MILLONES



8.7 MILLONES HAB

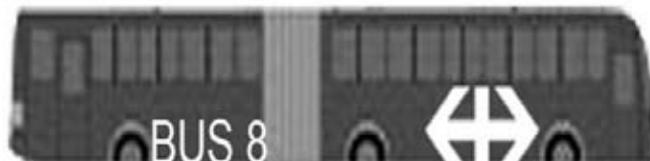
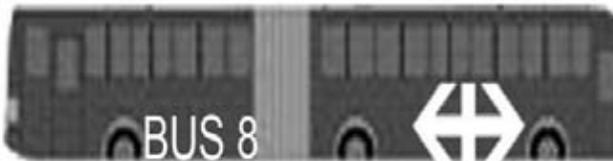


6.65 MILLONES

=
65%

=
35%

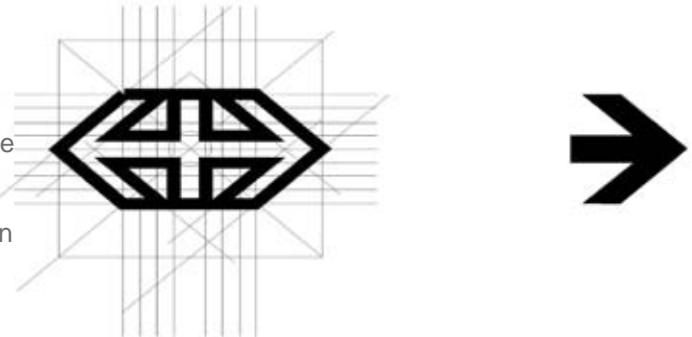
El objetivo de este análisis es resolver las carencias del transporte en la ciudad, generando mejoras urbanas que ademas de resolver los problemas de transporte, creando espacios de áreas verdes y recreación.



Diagnostico y propuesta de Metrobús en Avenida Cuauhtémoc

La Avenida Cuauhtémoc es una avenida que tiene 8km que cruza la ciudad de centro a sur, esta comienza en la Av. Chapultepec y finaliza en la Av. Río Churubusco.

Avenida Cuauhtémoc es una avenida que ligara los ocho km de esta a la ciudad por medio del transporte público Metrobús que transitará por esta; como resultado del crecimiento de líneas de Metrobús por la ciudad, se necesitara unir las diferentes líneas con el transporte existente los medios de transporte con Estaciones Multimodales.



La propuesta de transporte de la Av. Cuauhtemoc consiste en un metrobus que recorrera los 8 km, contando con estaciones en puntos importantes de conexion para la ciudad.



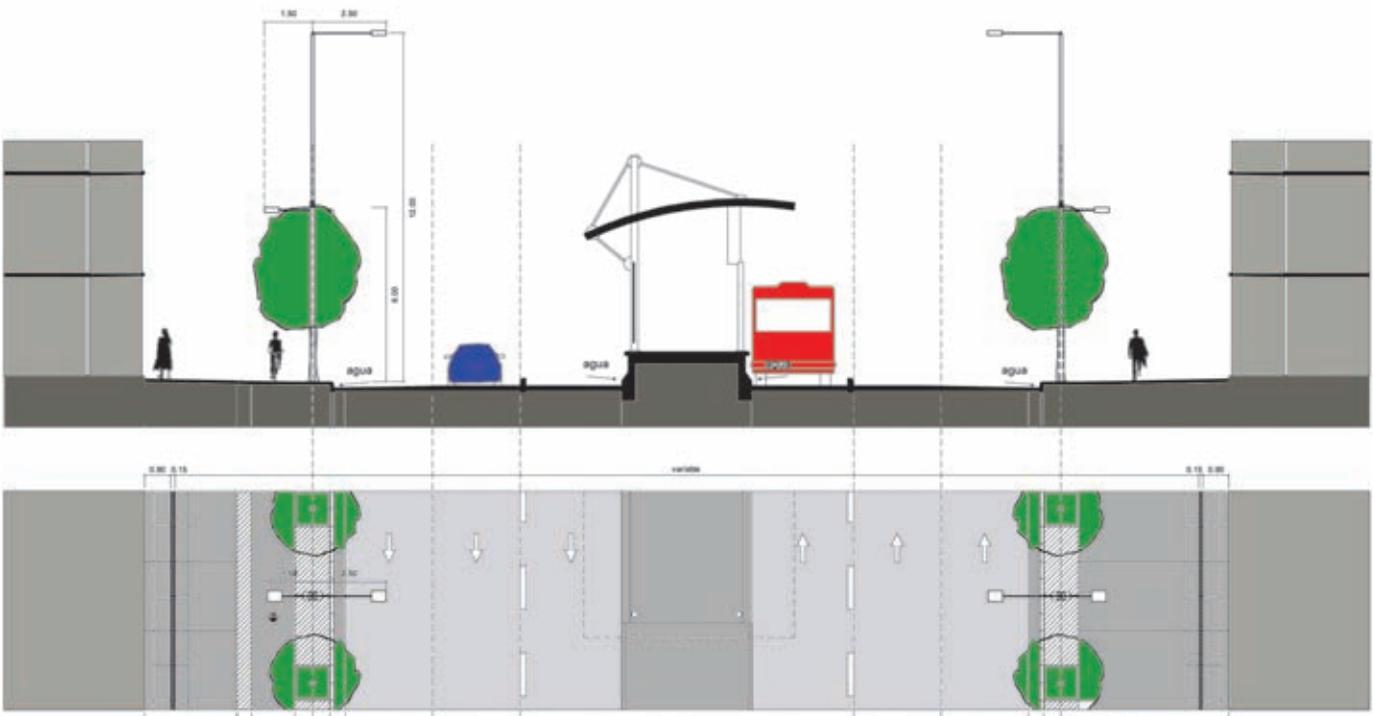
Los puntos importantes sobre la avenida y que dan lugar a las estaciones son:

- Chapultepec
- Álvaro Obregón
- Querétaro
- Hospital General (Estación Multimodal)
- Centro Medico (Estación Multimodal)
- Obrero Mundial
- Etiopia (Estación Multimodal)
- Luz Saviñón
- Eugenia
- Riviera (Estación Multimodal)
- Municipio Libre
- Popocatepetl
- Río Churubusco

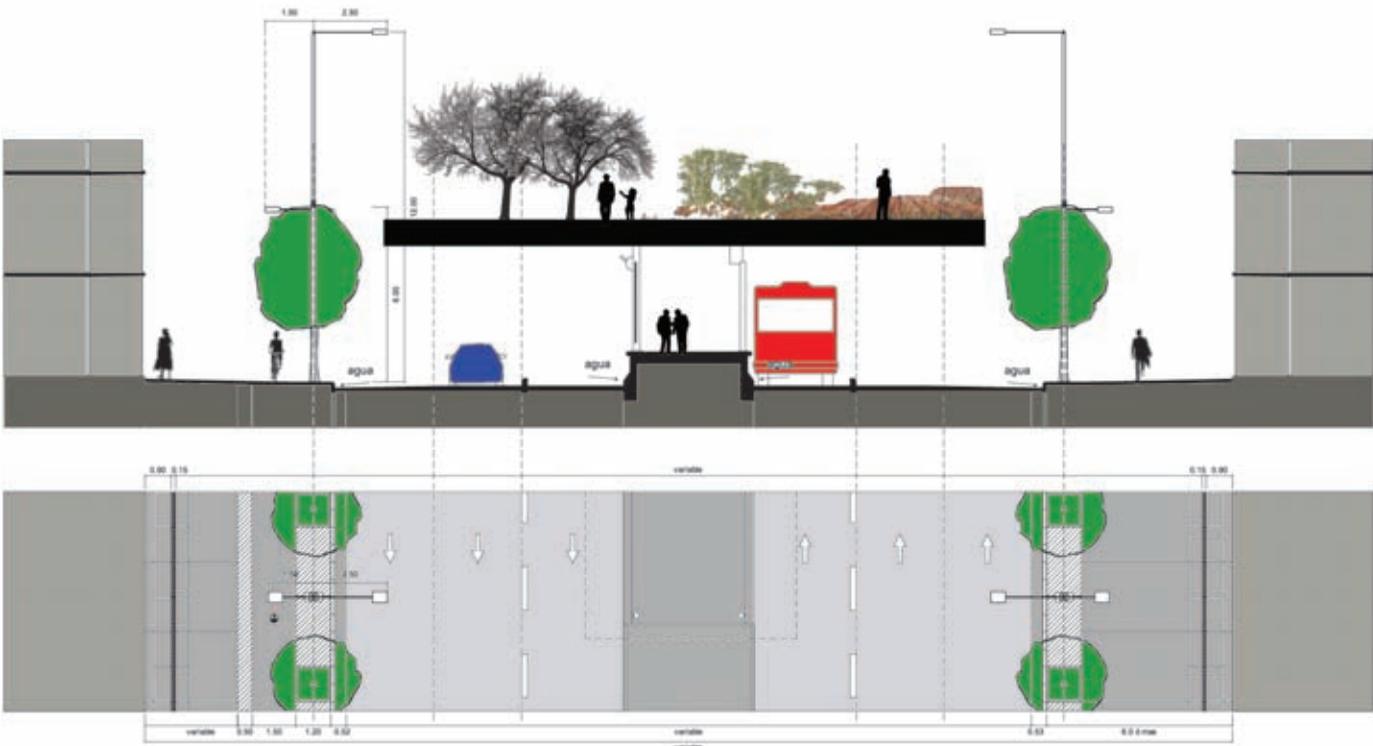
BUS 8

NOTA: Ver plano de estaciones BUS 8 y estaciones Multimodales



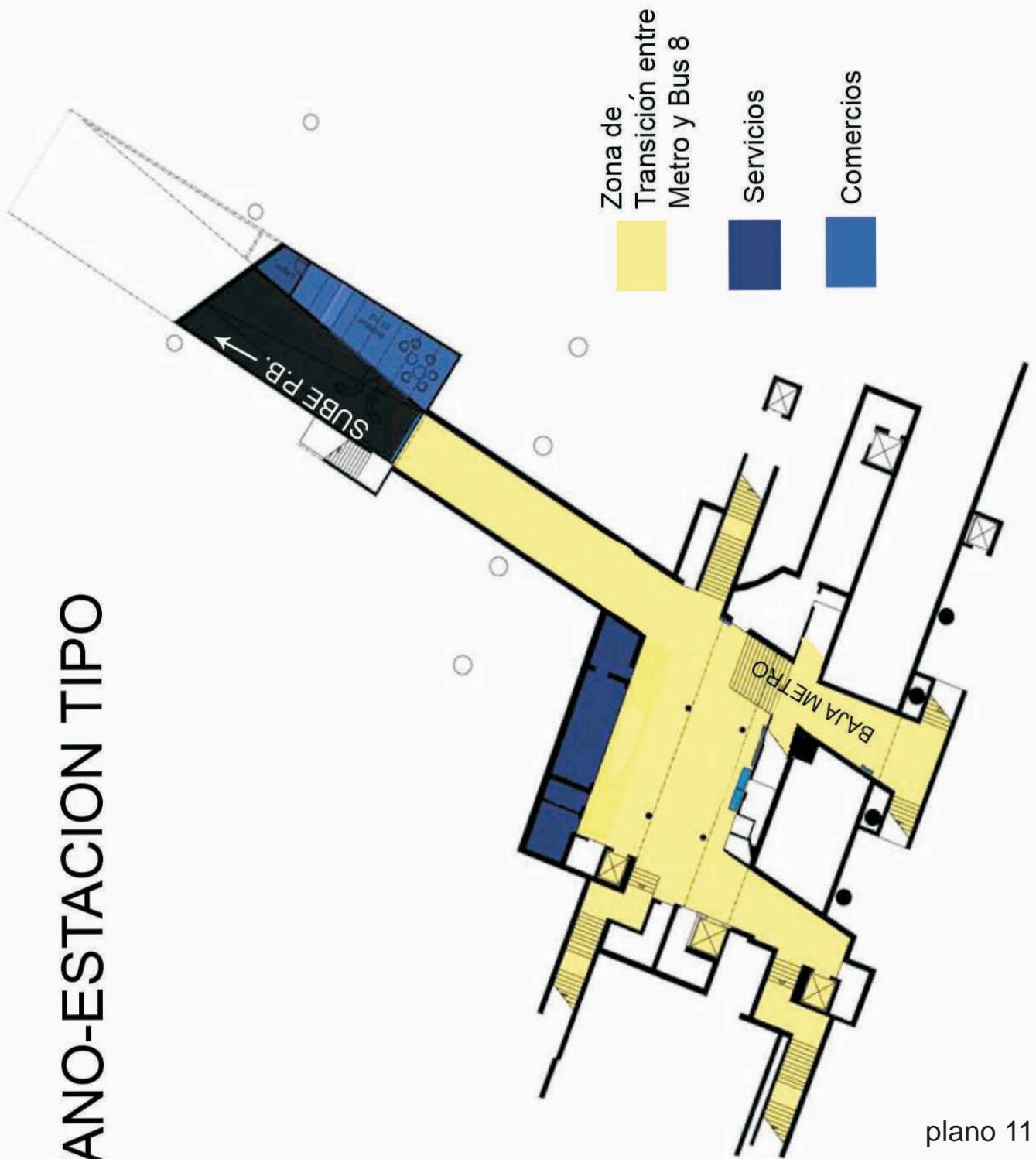


Avenida Cuauhtémoc + Sistema de Transporte Metrobús

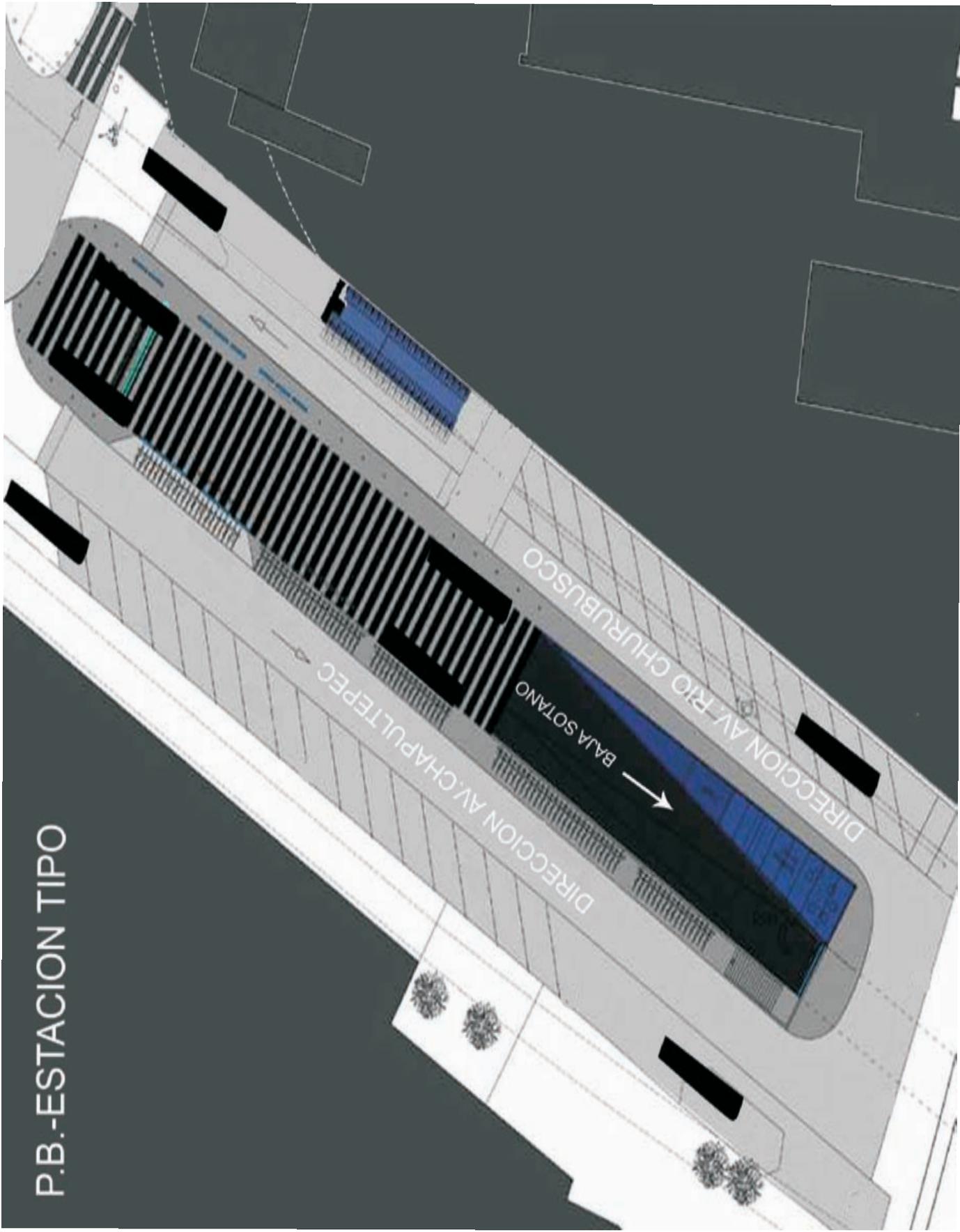


Avenida Cuauhtémoc + Sistema de Transporte Metrobús + Parque Lineal

SOTANO-ESTACION TIPO



plano 11



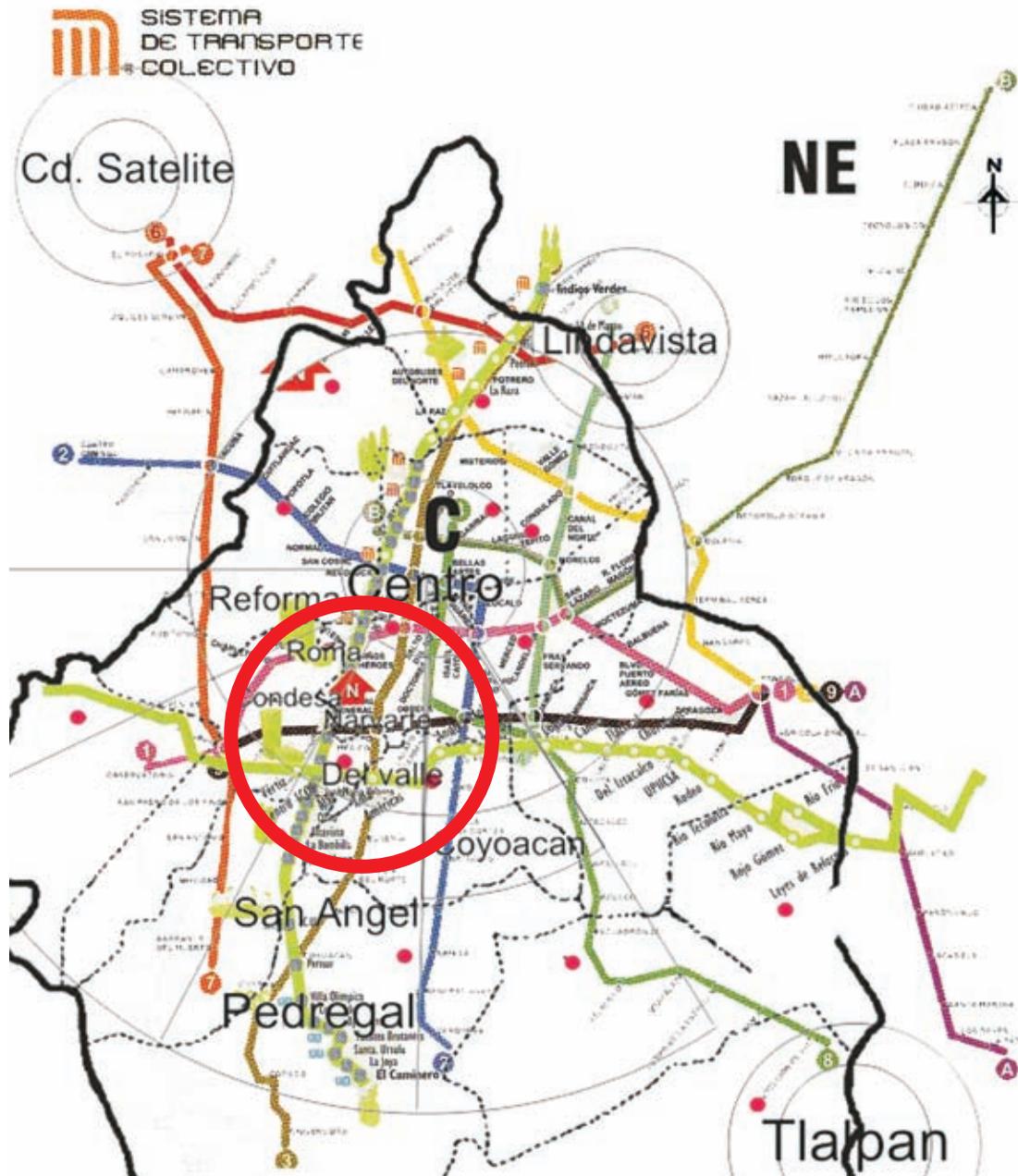
P.B.-ESTACION TIPO

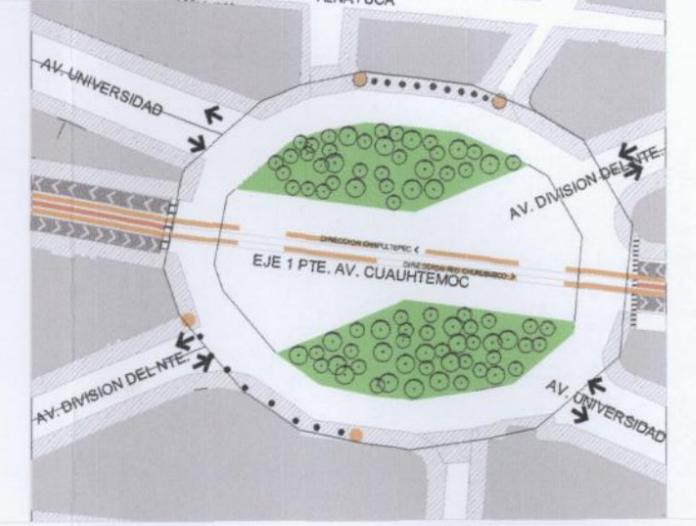
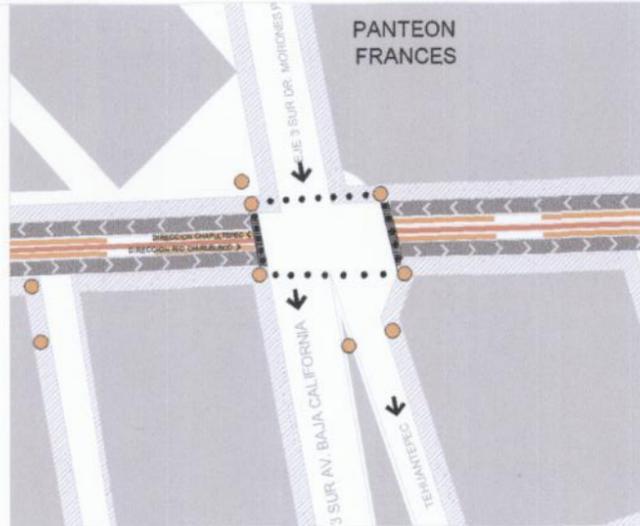
Conclusión de transporte en la Avenida Cuauhtémoc

El transporte en la ciudad ha evolucionado, con nuevos sistemas como es el Metrobús, que será el nuevo transporte para la ciudad. Con esto se deberá de realizar una propuesta integral de transporte para la ciudad donde se incluya nuevas rutas, estaciones, recorridos o sistemas de transporte ubicándolas en un mapa mostrando las ligas entre los diferentes tipos de transporte en la ciudad y la zona conurbada, con lineamientos para cuotas, logrando así una red integral para la ciudad de transporte público.

El nuevo sistema de transporte Metrobús tendrá nuevos recorridos por diferentes avenidas en la ciudad con esta base, se propone una ruta por la Avenida Cuauhtémoc que se ligara a la nueva Ruta Dos del Metrobús que recorre de Vertiz a Leyes de Reforma y su estación se ubicara en Xola, esto necesitara un Centro Multi modal que ligara el Metro, Metrobús línea dos y Metrobús Cuauhtémoc.

El transporte es un factor importante en la ciudad y actualmente se encuentra en muy mal estado es insuficiente y deficiente, es necesario mejorarlo ya que mejorara la problemática de la ciudad, se disminuirá el uso de autos, el tráfico, la contaminación y los tiempos de recorrido, mejorando en otros aspectos la vida de los ciudadanos.



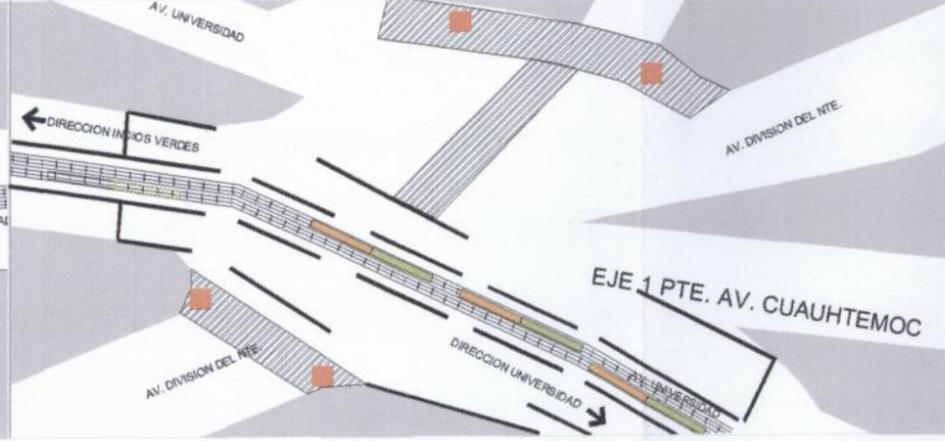
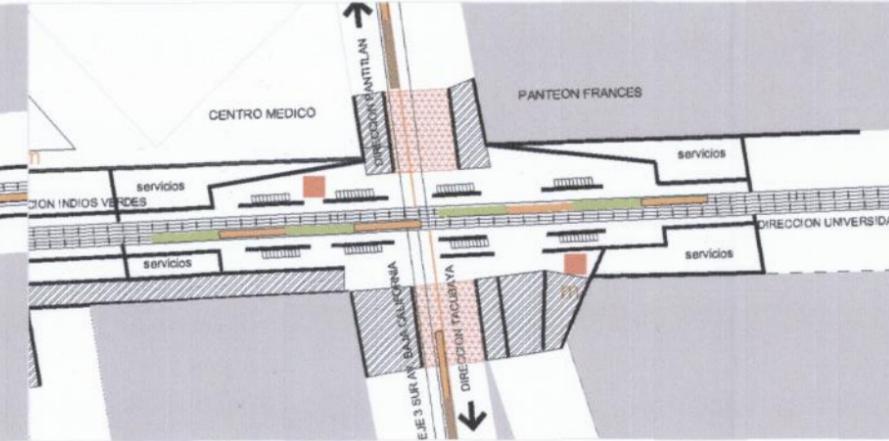
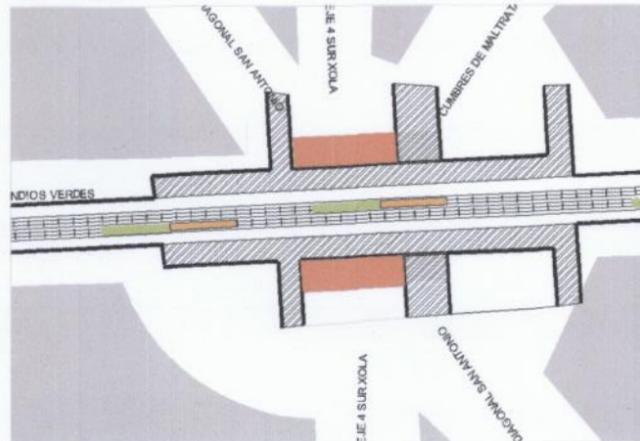


⊕ HOSPITAL GENERAL
±0.00m

⊕ CENTRO MÉDICO
±0.00m

⊕ ETIOPIA
±0.00m

⊕ DIVISION DEL NORTE
±0.00m



⊕ ETIOPIA
-4.00m

⊕ CENTRO MÉDICO
-4.00m

⊕ DIVISION DEL NORTE
-4.00m

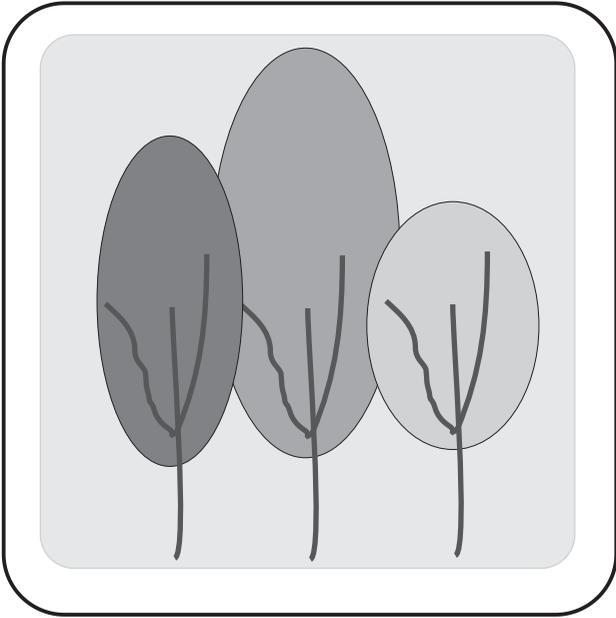
ESTACIONES MULTIMODALES

NOMENCLATURA

- SALIDAS Y ACCESOS DE ESTACIONES DEL METRO
- PASOS SUBTERRANEOS
- ← CIRCULACION VEHICULAR
- ← CIRCULACION BUSB
- CRUCE PEATONAL
- BANQUETAS N.P.T. +0.15M
- AREAS VERDES
- ESTACION
- TRANSBORDO DE LINEAS DE METRO
- CIRCULACION LINEA 9 DEL METRO
- CIRCULACION LINEA 3 DEL METRO
- CIRCULACION PEATONAL

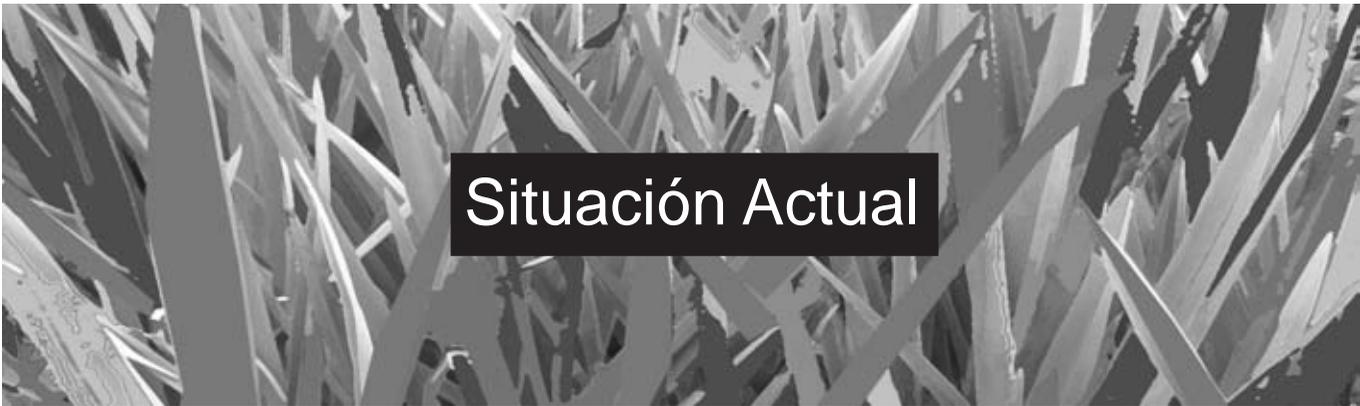
*NOTA: EL NIVEL ±0.00M SERA CON RESPECTO AL NIV EXISTENTE EN LA CALLE
EL NIVEL -4.00m SERA CON RESPECTO AL NI DEL ESTADO ACTUAL DEL METRO

PLANO DE TRANSPORTE EN AV. CUAUHTÉMOC



Áreas Verdes

Parque Lineal N.+4.00



Situación Actual

Nuestra Ciudad enfrenta cada día un mayor deterioro ambiental, derivado de sus intensas actividades económicas, sociales y políticas. Ante esta situación, es cada vez más urgente determinar mejores estrategias para amortiguar este deterioro, en aras de la sustentabilidad de la Ciudad de México y el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

Las áreas verdes representan los espacios favoritos para el esparcimiento, recreación y deporte de sus habitantes, además del realce de la imagen urbana, haciendo de ella una ciudad más agradable y con una identidad propia.

Las áreas verdes urbanas están definidas por la Ley Ambiental como “toda superficie cubierta de vegetación, natural o inducida que se localice en el Distrito Federal” .

Los principales problemas de las Áreas Verdes en la Ciudad de Mexico principalmente se basan en :

- Disminución constante de la superficie de Área verde en la Ciudad.
- Afectación a la infraestructura urbana por insuficiencia mde espacio subterráneo y aéreo, para su desarrollo.
- Falta de cultura sobre la importancia de estos espacios en la ciudad.

La Secretaria del Medio Ambiente del Distrito Federal, en su página de internet <http://www.sma.df.gob.mx>, nos da una tabla de datos resultado del inventario de áreas verdes en el D.F y menciona que el ;Distrito Federal tiene un área total de 632.66km² de suelo urbano , del cual solo el 20.4% es área verde equivalente a 128.28km² , como resultado el área verde por habitante es de 15.1m²/habitante ya que los explican que “El 20.4 % del suelo urbano está cubierto por áreas verdes públicas y privadas, de esta superficie el 55.9 % son zonas arboladas, el resto son zonas de pastos y/o arbustos. En estadísticas previas al Inventario, la estimación de la superficie de áreas verdes era del 7.3 % del suelo urbano; la diferencia se explica por varios factores: no se incluían las áreas privadas, el universo de pequeñas áreas verdes que no cuentan con ningún tipo de manejo ni las zonas de barrancas en suelo urbano, entre otros.”

La Secretaria resume datos ,irreales, ya que como lo menciona la ley “toda superficie cubierta de vegetación” estos toman en cuenta, como ellos lo mencionan ,todas las áreas verdes de la ciudad tales como :vegetación en la vía pública, camellones, áreas residuales sin mantenimiento y los porcentajes de área libre que cada predio debe dejar permeable en los lotes y dando como resultado el 15.1m²/habitante,estos datos son desproporcionados. La población del D.F es de 8.720 916 millones de habitantes , y la O.N.U. menciona que debemos tener 12m²/habitante, lo que correspondería a tener 104 millones 650mil 992 m² de área verde. El área verde se deberá de tomar como las áreas verdes públicas tales como :parques, deportivos, plazas, a las cuales mayor cantidad de población pueda tener acceso y la vegetación en la vía pública será solo como un porcentaje extra, de acuerdo a lo antes mencionado la Secretaria nos menciona; los parques y plazas que se encuentran en el Distrito Federal y son: Alameda Central, Alameda de Santa María, Félix Xicoténcatl ,Miguel Alemán, Revolución, San Lorenzo, Tlacoquemécatl, Los Venados (Francisco Villa),México (San Martín), España, Hundido (Luis G Urbina), Bosque de Tlalpan, Las Américas, Lira e Industrial (María del Carmen) que al sumar los metros cuadrados de estos parques no es 20% de áreas verdes del área urbana del D.F , el requerimiento de áreas verdes no es ni siquiera 2m²/habitante, para finalizar la Secretaria del Medio Ambiente y las leyes que lo rigen deberán de analizar los datos que dan a conocer al público;

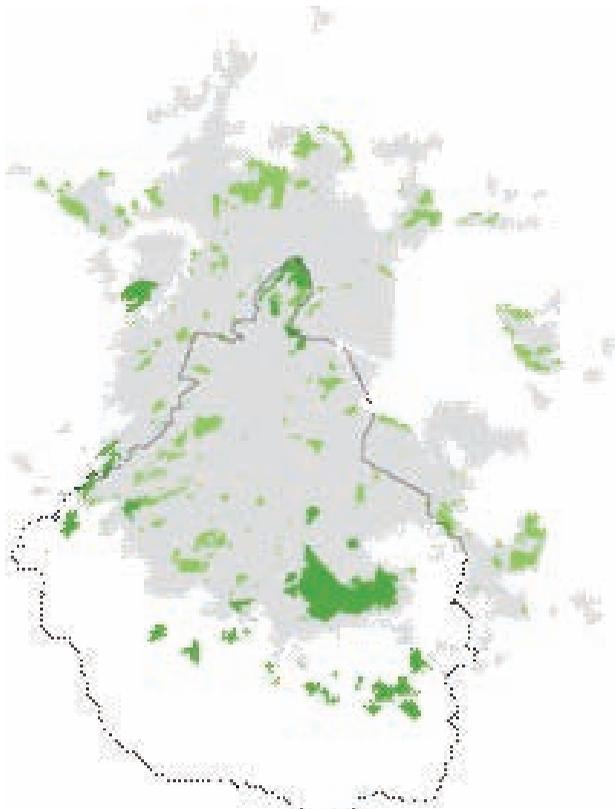
El Distrito Federal esta muy por debajo de los porcentajes de requerimiento mínimo.



Delegación	Área verde (km ²)	Total Área verde (km ²)	Área verde (km ²)	% Zonas arboladas	% Zonas de pastos y arbustos	Área verde por habitante (M2)	Zonas arboladas por habitante (M2)	Población 2010	%
Álvaro Obregón	44.12	14.55	40.2	64.5	35.5	25.8	22.1	8.1	
Azcapotzalco	29.51	12.28	12.8	54.7	45.3	9.7	5.3	5.2	
Benito Juárez	26.51	1.29	4.5	99.0	0.0	3.3	3.3	4.2	
Coyoacán	34.03	20.1	37.3	26.7	73.3	31.4	24.1	7.8	
Cuauhtémoc	15.08	5.55	36.8	46.4	53.6	36.7	37.0	1.8	
Cuadrante Sur	22.47	1.81	5.5	76.0	24.0	3.5	2.6	6.1	
S. A. Mateo	37.29	14.26	3	47.3	52.7	11.5	5.4	14.5	
Iztacalapa	23.12	2.23	9	54.7	45.3	5.3	5.0	4.8	
Iztapalapa	113.37	18.32	16.2	27.1	72.9	10.3	2.8	20.8	
Mig. Contreras	14.03	1.52	16.2	71.1	28.9	10.3	2.8	20.8	
Miguel Alemán	47.69	8.89	18.6	3	42.7	20.2	5.7	2.6	
Milpitas	19.17	2.27	11.9	4	96.6	3	0.3	3.6	
Mixcoac	48.29	11.80	24.4	88.9	11.1	21	18.0	6.8	
V. Cerón	22.87	5.23	19.4	23.5	76.5	11.1	2.7	9.4	
Xochimilco	22.90	5.93	25.7	60.6	39.4	15.3	9.7	4.3	
Distrito Federal	432.66	128.28	20.4	55.9	44.1	15.1	8.4	15.1	

* En las Delegaciones con Suelo de Conservación en su territorio, estas Áreas de AEA no la incluyen; sólo los casos de S. Mateo e Iztapalapa cuyo porcentaje de SCS es poco significativo.

Áreas verdes bajo manejo**



Área urbanizada DF.
632.66 km²

Áreas verdes DF.
128.28 km²



= 12m²/hab área verde

Superficie de suelo habitado por la mancha urbana D.F. y Zona Conurbada

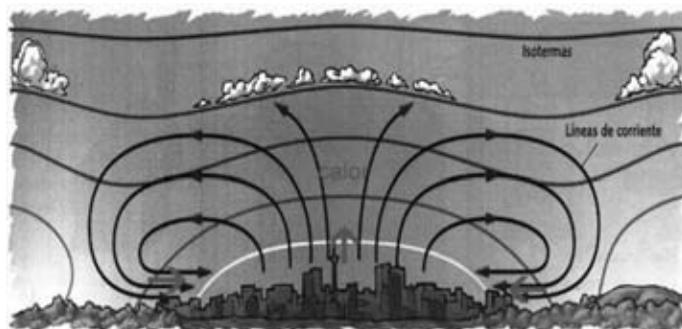
Las Áreas Verdes en el DF. están constantemente disminuyendo por la falta de cultura, al verlos como espacios olvidados por la sociedad en donde se encuentra basura, indigentes y en general malas condiciones de vida; Además del constante crecimiento urbano, invadiendo las Áreas libres; esto a tenido como resultado el efecto isla de calor.

Estos procesos de deterioro urbanístico y ambiental se sintetizan en el indicador: m² de áreas verdes por habitante

- * es norma a nivel internacional
- * expresa calidad de vida
- * expresa una de las facetas de la imagen colectiva de la Ciudad.

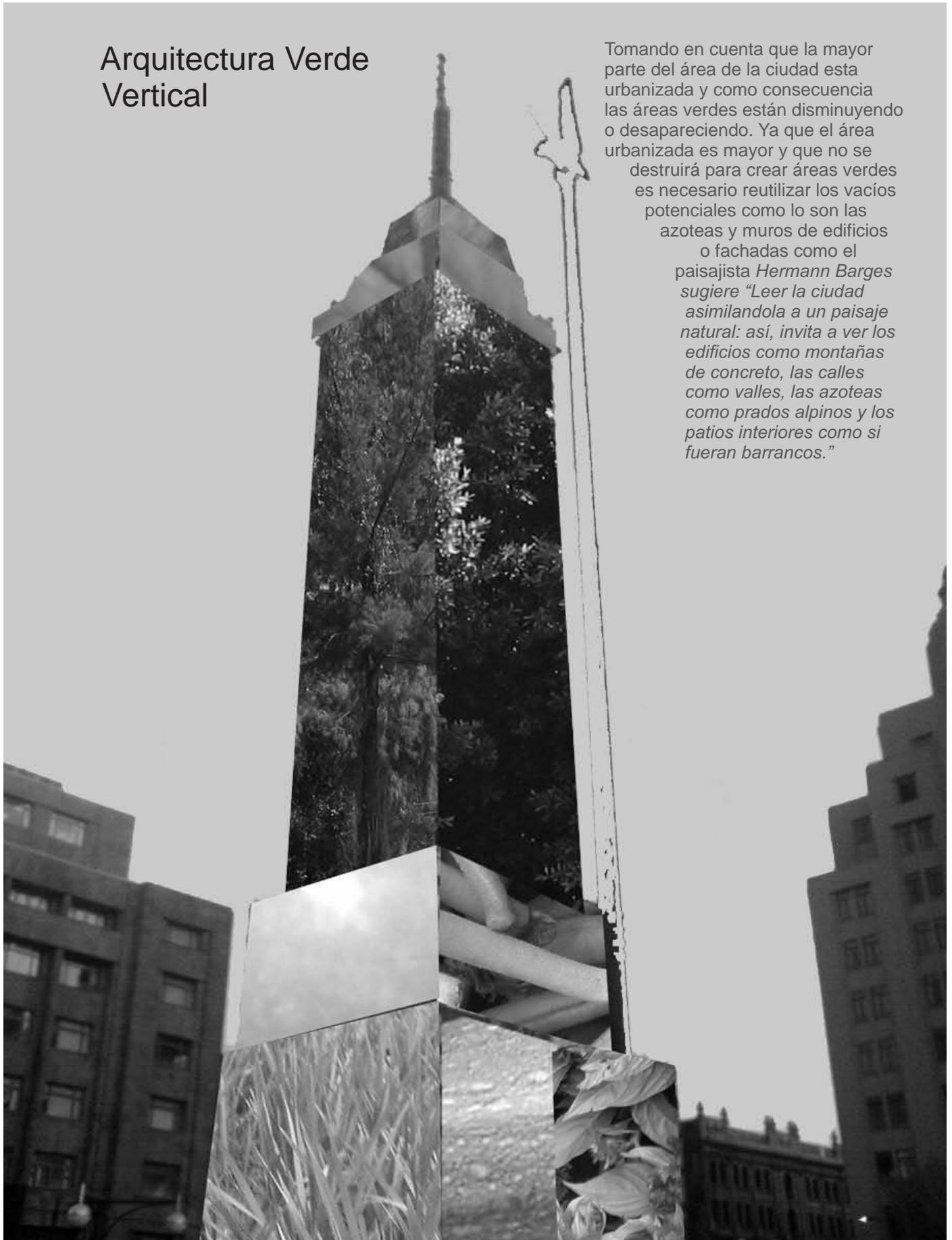
Situación urbana, de acumulación de calor por la inmensa masa de concreto, y demás materiales absorbentes de calor; Se presenta en las grandes ciudades y consiste en la dificultad de la disipación del calor durante las horas nocturnas, cuando las áreas no urbanas, se enfrían notablemente por la falta de acumulación de calor. El centro urbano, donde los edificios y el asfalto desprenden por la noche el calor acumulado durante el día, provoca vientos locales desde el exterior hacia el interior. Comúnmente se da el fenómeno de elevación de la temperatura en zonas urbanas densamente construidas causado por una combinación de factores tales como la edificación, la falta de espacios verdes, los gases contaminantes o la generación de calor. Se ha observado que el fenómeno de la isla de calor aumenta con el tamaño de la ciudad y que es directamente proporcional al tamaño de la mancha urbana.

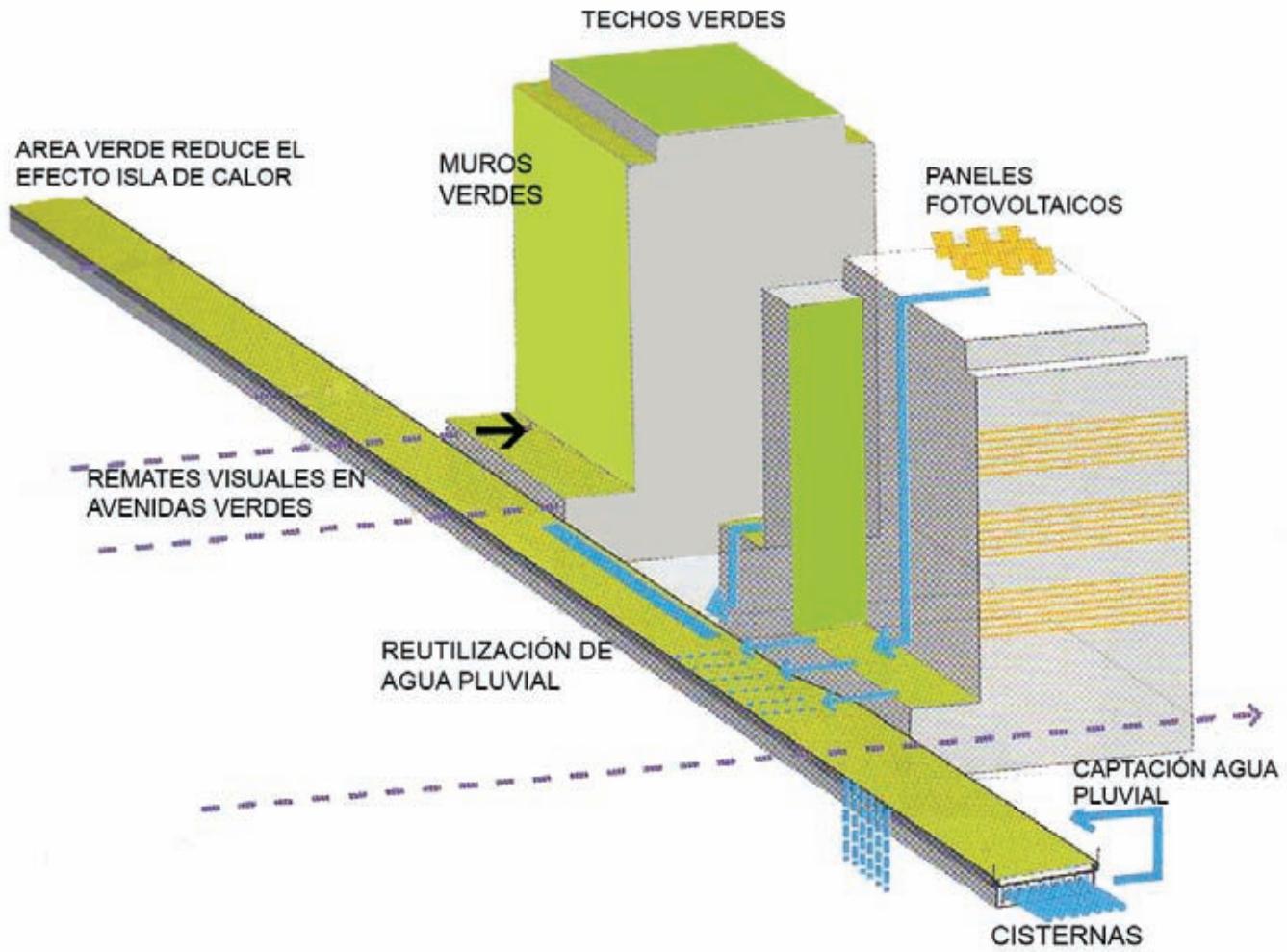
Isla de Calor



Arquitectura Verde Vertical

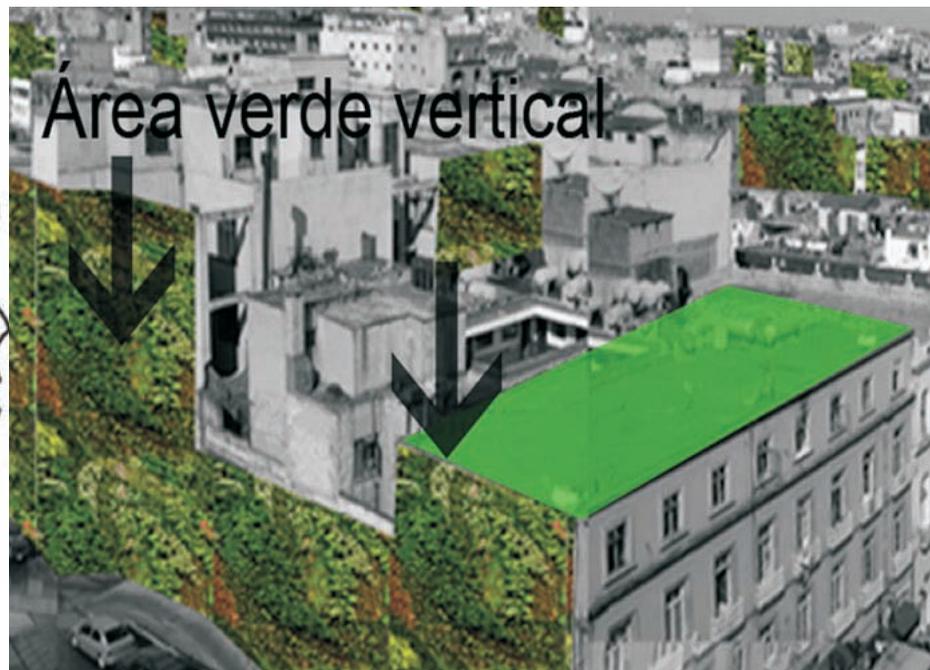
Tomando en cuenta que la mayor parte del área de la ciudad esta urbanizada y como consecuencia las áreas verdes están disminuyendo o desapareciendo. Ya que el área urbanizada es mayor y que no se destruirá para crear áreas verdes es necesario reutilizar los vacíos potenciales como lo son las azoteas y muros de edificios o fachadas como el paisajista *Hermann Barges* sugiere "*Leer la ciudad asimilandola a un paisaje natural: así, invita a ver los edificios como montañas de concreto, las calles como valles, las azoteas como prados alpinos y los patios interiores como si fueran barrancos.*"

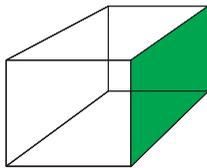




Área verde potencial
D.F. de: 63,266ha

=





M2 de área verde vertical/hab. en D.F

Beneficios:

Los muros , azoteas y fachadas verdes benefician por igual a personas que viven o trabajan en los edificios donde están instalados, como a los habitantes de la ciudad, creando una gran contribución al entorno urbano como lo son: aumentando la biomasa de la ciudad, mejoras visuales, reduciendo temperaturas interiores en edificios, captación de agua pluvial en exteriores, reducción del fenómeno isla de calor.



Antes



Después



Los muros verdes se podrán construir a base de paneles, los cuales estarán unidos a la fachada o muro a base de una estructura de PTR.



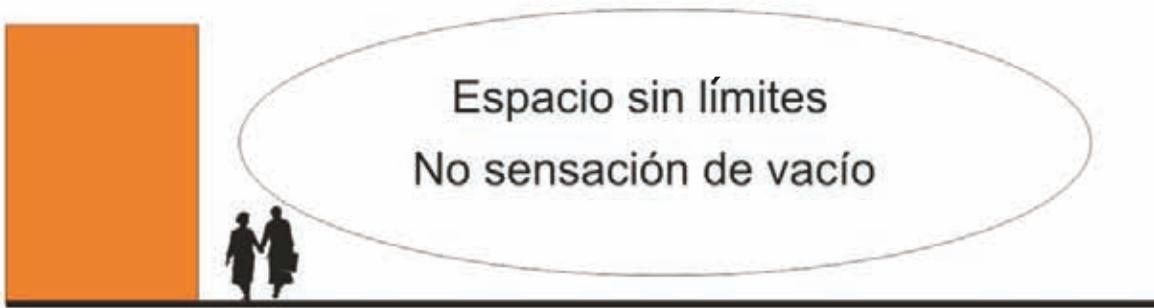
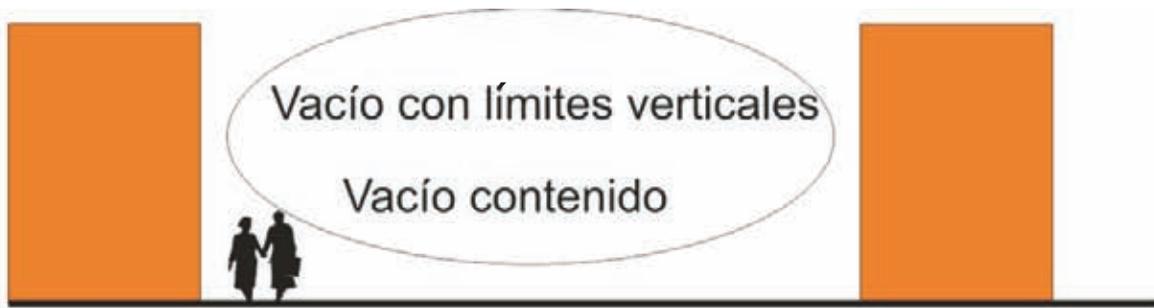
El primer panel que se coloca es un aislante que no permita que la humedad se transmita hacia el edificio.



Panel de sistema hidropónico, en el que se coloca la semillas y los nutrientes necesarios para que las plantas crezcan.

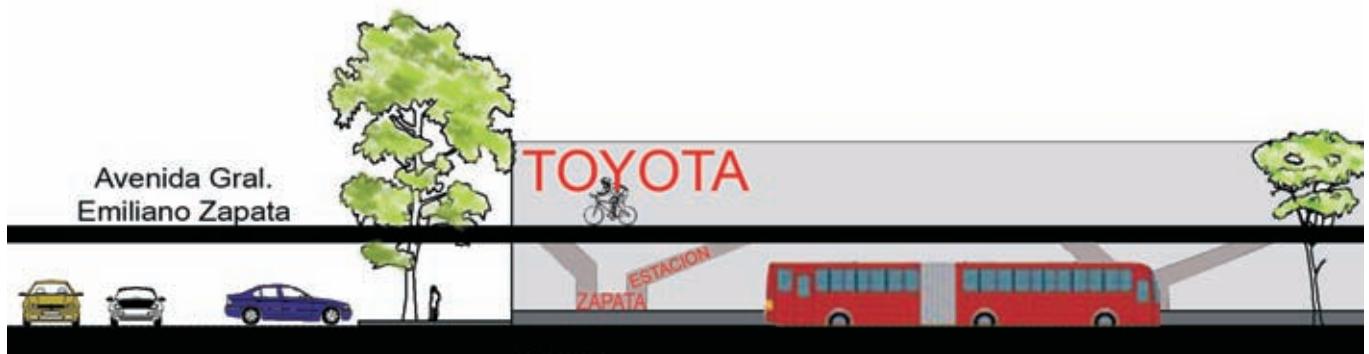


Así crecerá la diversidad de vegetación dependiendo de las posibilidades de adaptación.

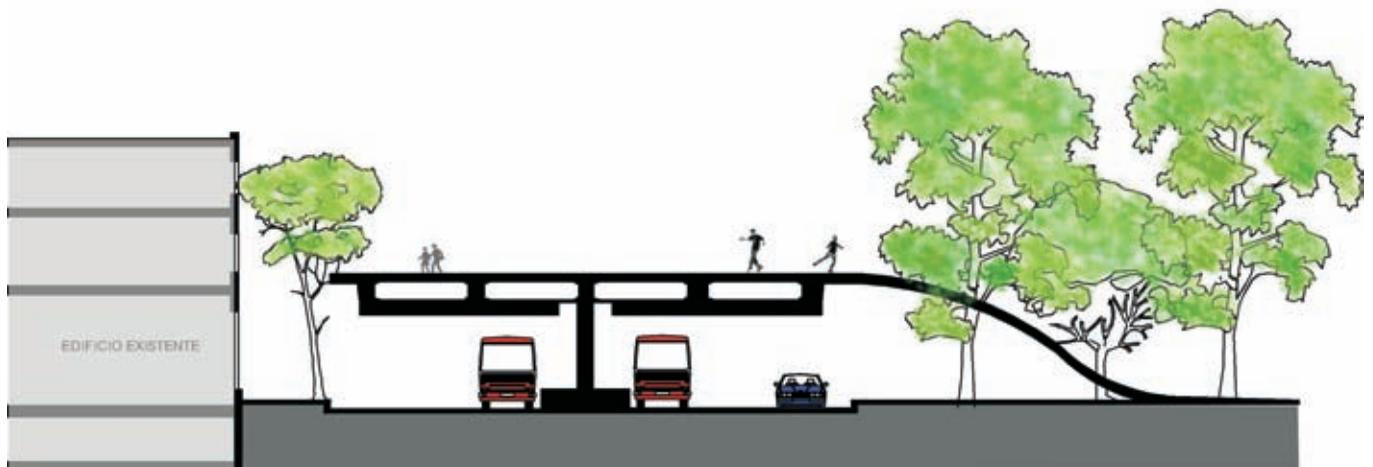




Reciclamiento de azoteas de edificios perimetrales a la Avenida

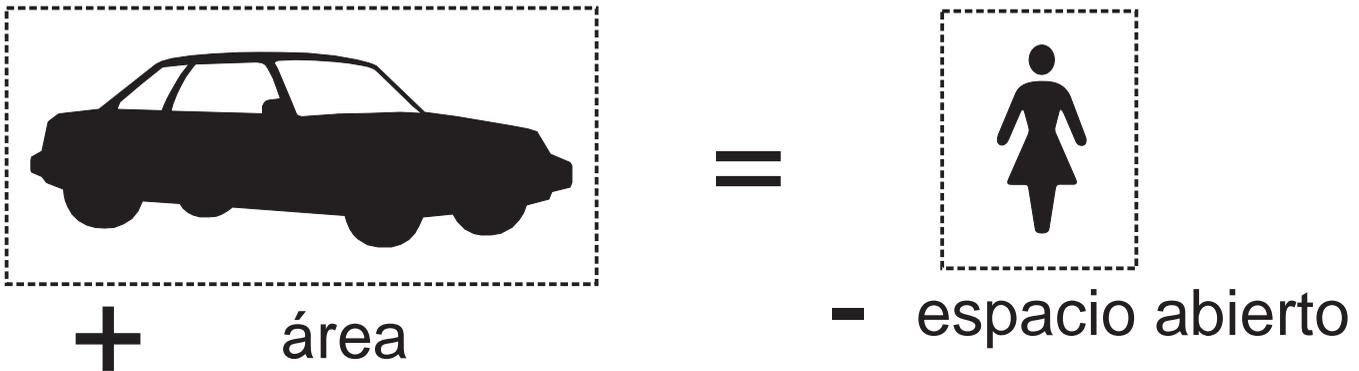


Transporte en ambos niveles



Rampas verdes que ligen las áreas verdes existentes + Parque Lineal

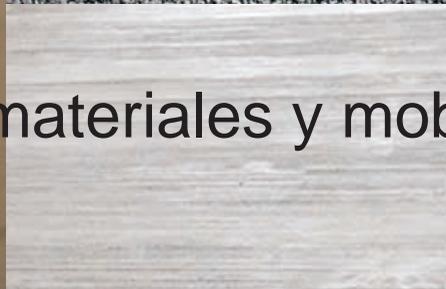
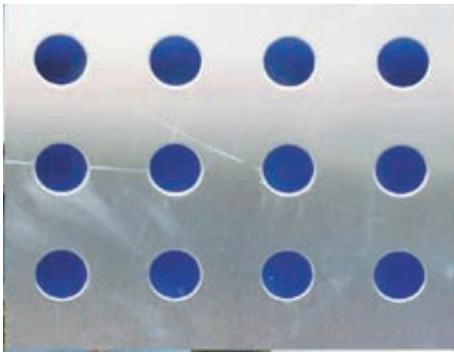
Conclusión de áreas verdes



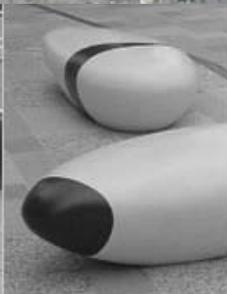
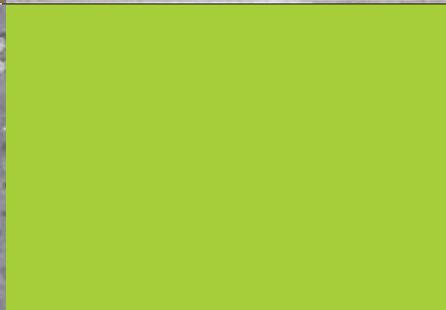
El automóvil, empujando una singular contienda con el hombre por el dominio del espacio abierto urbano. Las ciudades se modifican para permitir el rápido desplazamiento y aparcamiento, causando enormes pérdidas de áreas verdes; la redensificación de áreas urbanizadas que cuentan con infraestructura y servicios acelera también la pérdida del espacio abierto; la falta de predios para el desarrollo de todo género de edificios provoca cambios constantes en la estructura urbana; las presiones del mercado inmobiliario influyen estos cambios y los espacios abiertos urbanos son siempre los primeros perjudicados, a pesar de las especificaciones técnicas de los reglamentos de construcción, los cuales no han logrado protegerlos.



Es necesario que la sociedad reconozca en su conjunto el valor de los espacios abiertos, que éstos realmente formen parte de la vida cotidiana de los habitantes de la ciudad ya que por habitante en la ciudad solo contamos con 3.7 m² de Área Verde, y la O.N.U. considera que debemos de contar con 12 m² por habitante, estamos muy por debajo de la norma con tan solo el 30%; en tanto las áreas verdes no recuperen sus cualidades propias de forma, función y significación, las cuales en el pasado caracterizaron su evolución, en la actualidad su uso y conservación serán siempre limitados.



Paleta de materiales y mobiliario



Vista aérea de Parque Lineal





Vista aérea de Parque Lineal

Vista desde Av. Cuauhtémoc dirección Av. Chapultepec





Vista desde Av. Cuauhtémoc frente a Centro Cultural Telmex





Vista desde Av. Cuauhtémoc, actividades al aire libre





Estudio urbano de la Glorieta Riviera

Índice

Introducción

1.-Estado Actual de la Glorieta Riviera

- Zonas Verdes
 - Vialidades
 - Transporte
 - Usos de suelo
 - Vacíos
 - Alturas
 - Normatividad
 - Flujos
 - Densidades
 - Visuales
- Conclusiones

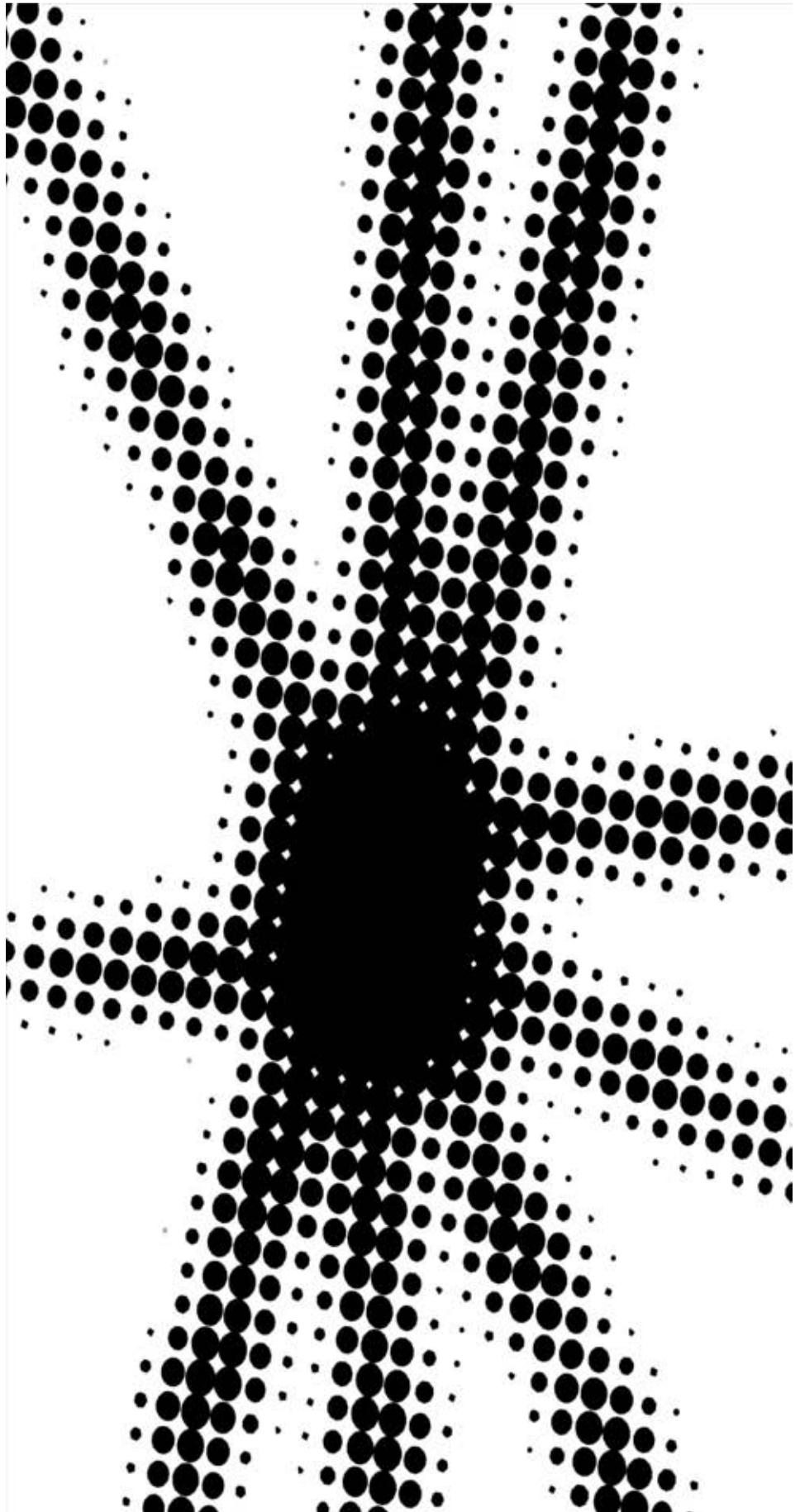
2.-Propuesta Urbana Glorieta Riviera

- Fundamentación
- Protocolo
- Plan Maestro

3.-Propuesta de Reciclamiento Urbano de la Glorieta Riviera

- Programa general de desarrollo Glorieta Riviera

4.-Conclusiones de la Glorieta Riviera



Plaza General Francisco Villa (Glorieta del Riviera ó Glorieta de División del Norte)

Introducción

La Glorieta esta ubicada en el punto que cruzan las avenidas División del Norte, Av. Universidad, Av. Cuauhtémoc y Matías Romero.

Al centro del cruce de las avenidas se encontraba una glorieta con una escultura de Francisco Villa, pero debido a la construcción del túnel y la estación del metro y se modifico el trazo de las avenidas y la estatua fue reubicada en el parque del mismo nombre.

La glorieta del Riviera es una glorieta que adquirió el nombre debido a un centro nocturno muy popular de los años 80's que desapareció a finales de los 90's y del cuál solo se conserva el nombre.

La glorieta es una construcción vial diseñada para facilitar los cruces de caminos y eliminar el peligro de accidentes. Consiste en una carretera circular alrededor de las vías a interconectar .

La glorieta de División del Norte cruzan tres avenidas principales; que se intersecan pero no funcionan como una glorieta común , si no como cruces desviados.

Peatonalmente existen dos grandes puentes que tratan de ayudar al peatón al cruce de las avenidas , uno cruza las avenidas Universidad a División del Norte y viceversa en el otro sentido.



1.Estado Actual Glorieta Riviera





Layers



Zonas Verdes

Estado Actual

El estado actual de las áreas o zonas verdes, es de un área residual verde debido a su ubicación ya que principalmente se encuentran sobre la vialidad actuando como barrera en camellones que no permiten el tránsito por la avenida.



Diagnóstico

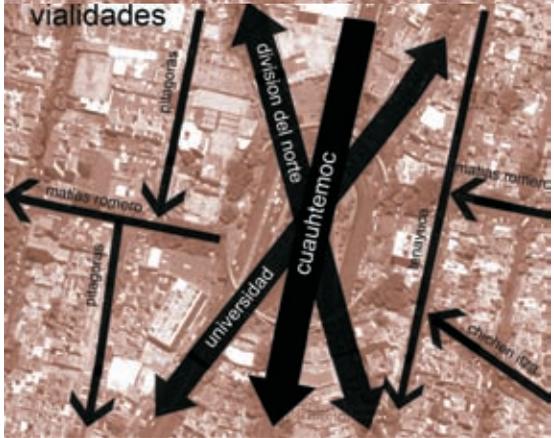
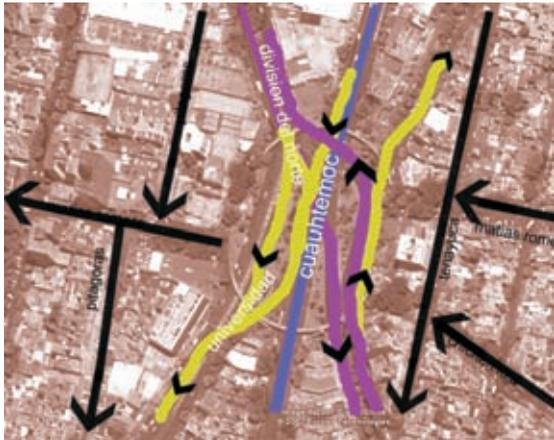
Si el deterioro continua las zonas verdes desaparecerán , y la Glorieta se convertirá en zona de basura sumandose a los metros cuadrados de asfalto.

Pronóstico

Al ubicarse en la mitad de dos vías principales estas se convierten en zonas residuales verdes,(no aptas para peatones) estas se descuidan, y no se pueden utilizar como lugares de recreación y esparcimiento , solo son vacíos semi verdes.



Vialidades



Actualmente resulta confuso transitar en la Glorieta, vehicular y peatonalmente; vehicular debido a la desviación que hacen de la Av. Universidad y las incorporaciones que hay por División del Norte; peatonalmente es difícil al encontrarse dividida las circulaciones por dos puentes que cruzan de Av. Universidad a División del Norte y viceversa.

Estado Actual

La Glorieta tiene una barrera perimetral que no permite penetrarla funciona como cruce de vialidades, pero no para los peatones, que van desapareciendo, igual que las actividades que rodean este núcleo, y pronto se puede convertir en un hoyo negro.

Diagnóstico

La Glorieta es un nodo que la atraviesan tres avenidas principales, (las glorietas funcionan al cruzar dos avenidas) ,por lo tanto, Av. Universidad es desviada, existe una cuarta calle que al llegar al nodo se fractura y continua al otro lado de esta.

Pronóstico

Transporte



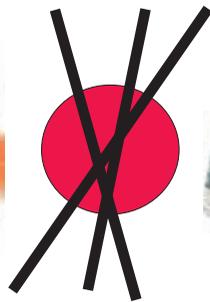
Estado Actual

En la Glorieta , cruza una estación del metro del mismo nombre y tres rutas colectivas.
 División del Norte - hacia Metro Chapultepec y Miramontes
 Av. Universidad - Central Camionera del Norte a Estadio de Ciudad Universitaria
 Av. Cuauhtémoc - La Villa a estadio de Ciudad Universitaria



Diagnóstico

Inter-conexion de los diferentes tipos de transporte, un Centro de Transferencia Modal, que se ubique en la glorieta , ligando a la ciudad.



Pronóstico

La Glorieta es el punto de cruce y ligue de transportes que confluyen es ese punto desde varios orígenes y destinos.
 Estos últimos años el transporte de la ciudad a mejorado, con la integración del Metrobús a Av. Insurgentes, es una propuesta que se planea en las principales avenidas de la ciudad, por lo tanto la Glorieta es un Centro de Transferencia Modal.



Usos de Suelo



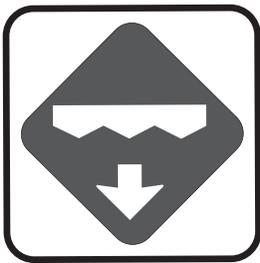
El uso de suelo actual predomina el comercio del que se divide en dos tipos; mediano: en el que se encuentra 1 tienda departamental y bancos; pequeño tiendas locales y franquicias; y por último el informal, o (ambulante); la vivienda es mínima en la glorieta.

Estado Actual



El mayor problema es el comercio ambulante que deteriora progresivamente la zona aunado a los vacíos y la poca integración de la glorieta creando un hoyo impenetrable para los peatones.

Diagnóstico



El comercio informal se acumula en las salidas del metro, deteriorando la imagen y rentabilidad del área general, provocando la contaminación visual e inseguridad.

Pronóstico

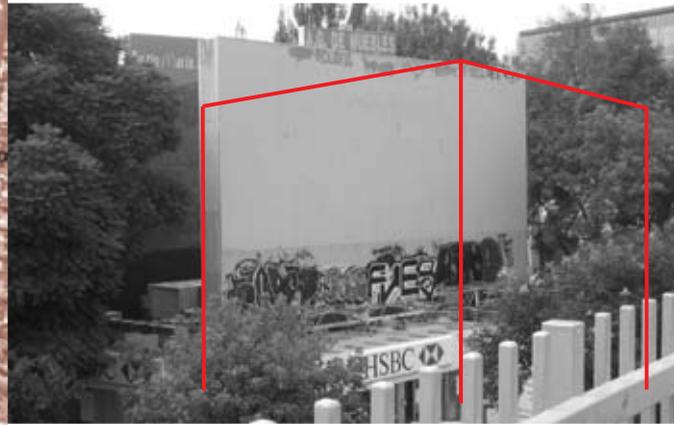


Vacios

Estado Actual

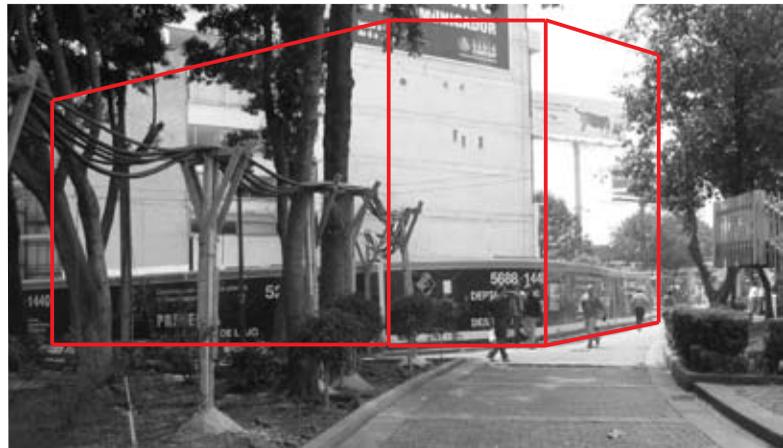


Los vacíos de la glorieta son los predios con edificaciones abandonadas, y áreas verdes residuales en mal estado, donde habitan vagabundos.



Diagnóstico

Los vacíos son puntos de infección (zonas de inseguridad) que propagan la vida de los parásitos (indigentes) que enferman y contaminan los propagandose a los alrededores.

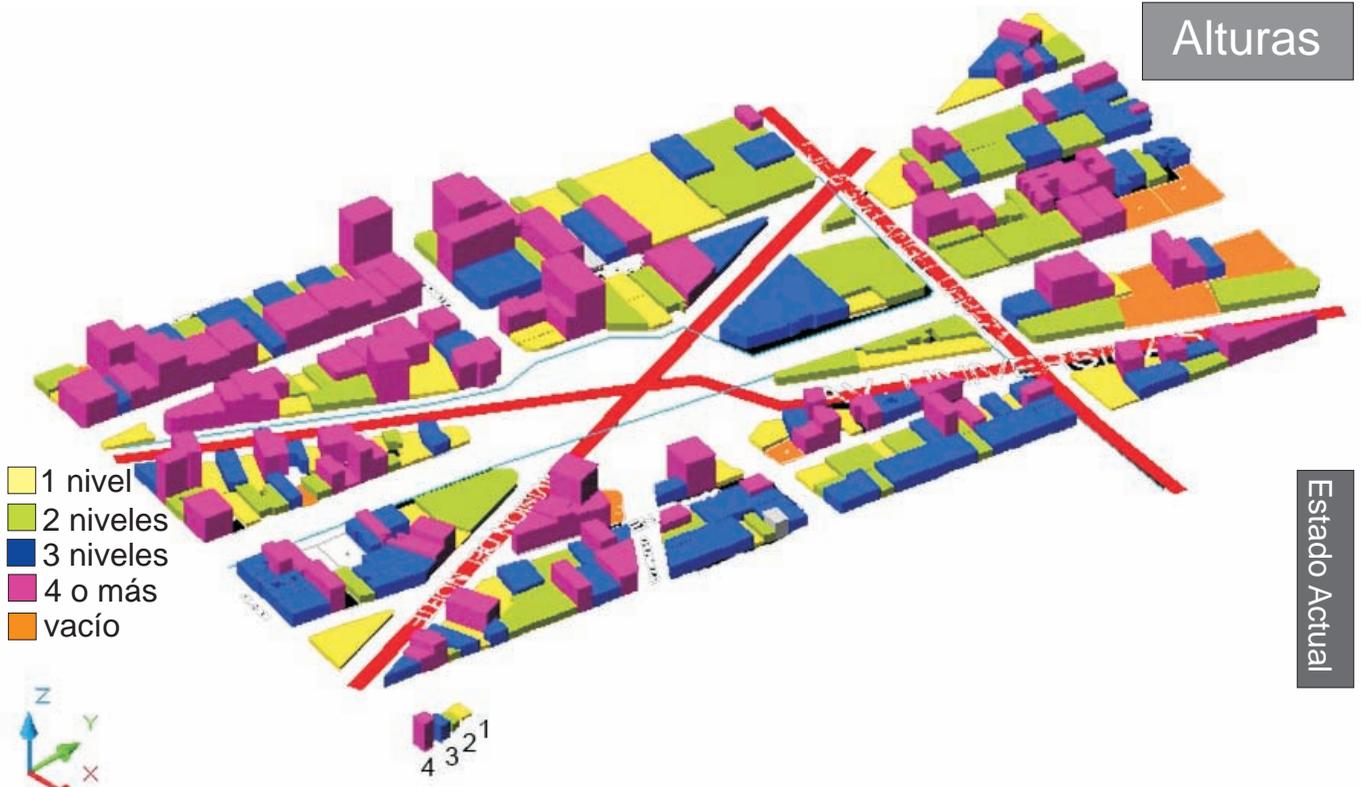


Pronóstico

Los vacíos en la ciudad son colchones de área libre que son necesarios, pero en la glorieta son áreas peligrosas que deben utilizarse para detener su deterioro.



Alturas



Estado Actual



Diagnóstico

Actualmente solo existen 5 predios con mas de 5 niveles de altura, los demás sólo llegan a tener máximo 3 niveles.

Las alturas que el **Programa de Desarrollo Urbano de la Delegación Benito Juárez 1997** establece:

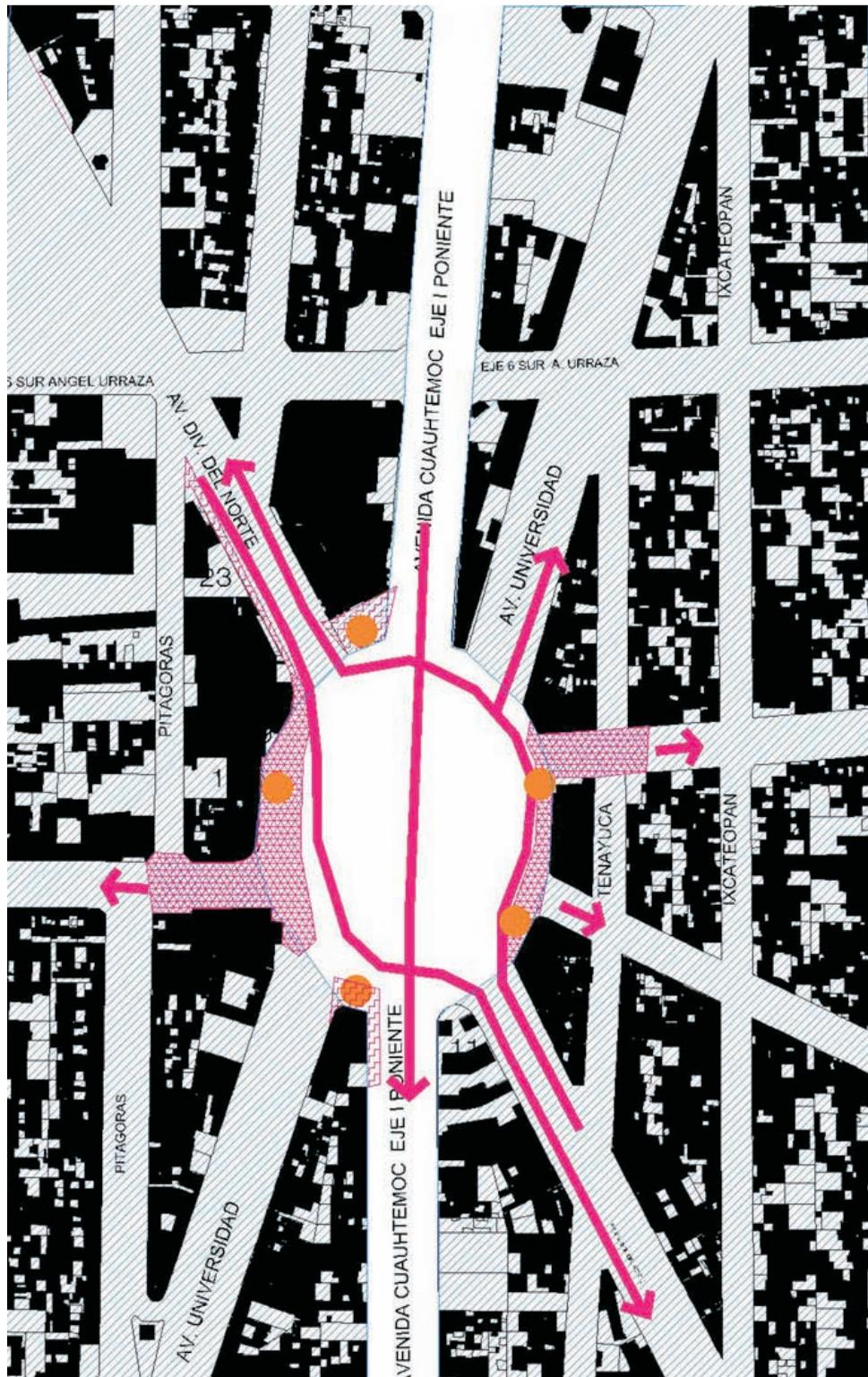
- Av. División del Norte (de Viaducto Miguel Alemán a Miguel Laurent) HM - 6/35/120
- Av. Universidad (de Eje Central Lázaro Cárdenas a Circuito Interior Río Churubusco) HM - 6/35/120.
- Eje 1pte Cuauhtémoc (de Viaducto Miguel Alemán a Circuito Interior Río Churubusco) - HO - 8/40/90

Es una glorieta con grandes potenciales, tanto en predios vacíos o abandonados como en predios con comercio o uso habitacional que pueden ser utilizados como edificios mixtos y con mayor altura que van de 6 a 10 niveles.

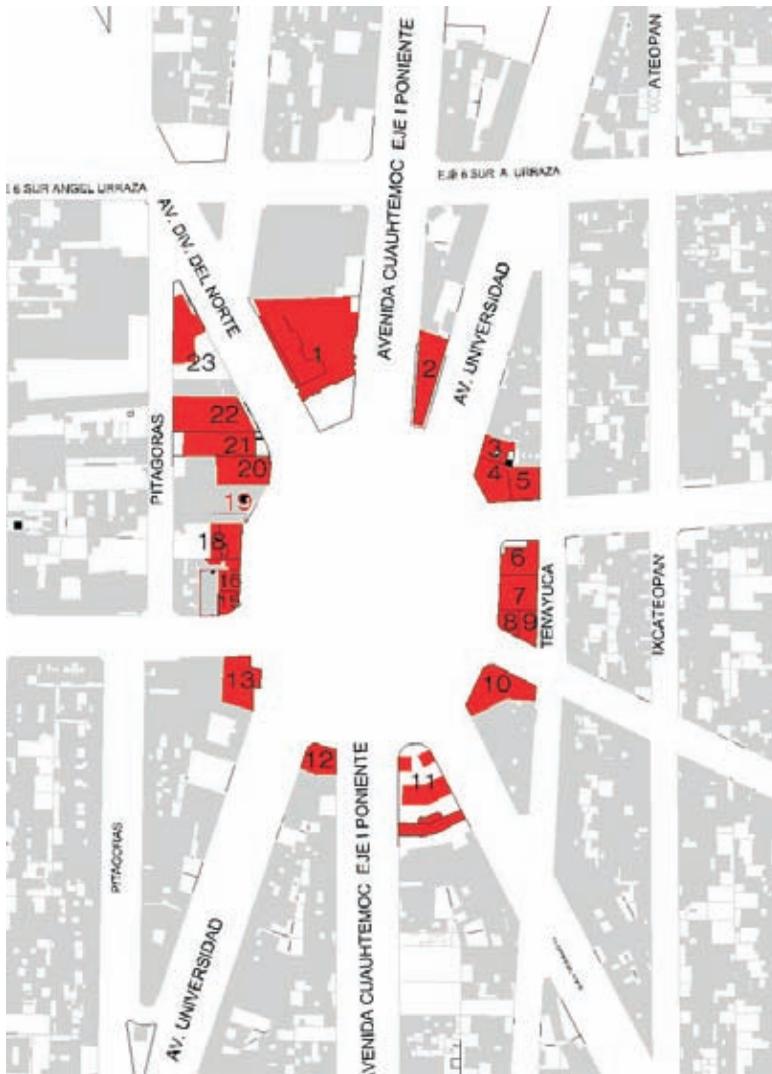
Pronóstico

Flujos

-  Salida de Metro
-  Flujo Peatonal
-  Flujo Vehicular



Los flujos son de dos tipos peatonales y vehiculares. Los peatonales se acumulan en las salidas de metro y los vehiculares atraviesan la glorieta y la rodean. El reciclaje urbano permitira a la glorieta atraer los flujos, que se establezcan en ella, ya que se utilizara como nodo de comunicaci3n hacia la ciudad y como 1rea de estar. Los flujos hacen mas notoria la fragmentaci3n de la glorieta, Av. Cuauht3moc actúa como eje central y divisorio para esta y los flujos.



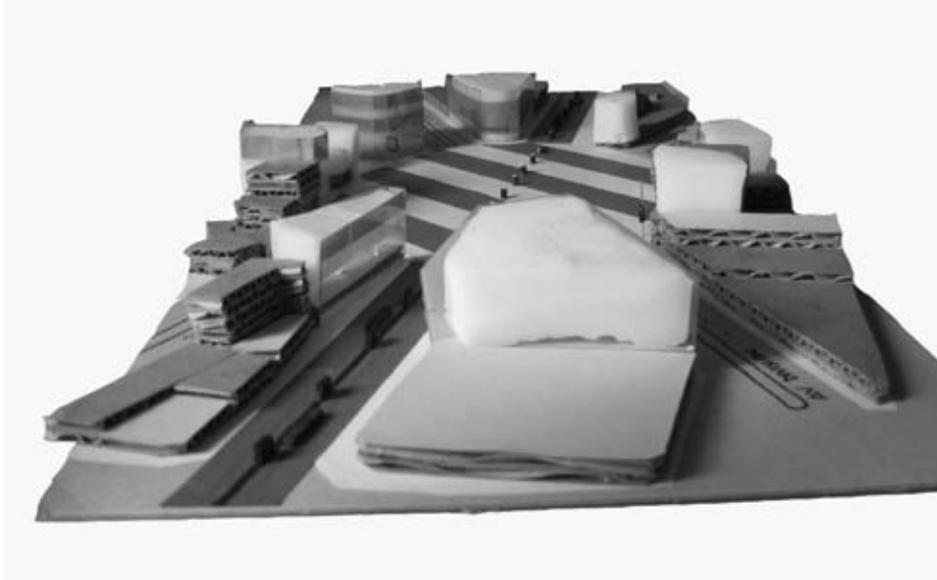
Predio	Uso de suelo reglamento	M2 actualmente	Propuesta de uso de suelo	Diferencia
1	HO-8/40/90	4317 m2	6475 m2	2158 m2
2	HO-8/40/90	842 m2	3366 m2	2524 m2
3	HO-8/40/90	698 m2	1395 m2	697 m2
4	HO-8/40/90	282 m2	2252 m2	1970 m2
5	HO-8/40/90	0 m2	1910 m2	1910 m2
6	HO-8/40/90	299 m2	2386 m2	2087 m2
7	HO-8/40/90	2492 m2	2492 m2	0 m2
8	HO-8/40/90	0 m2	846 m2	846 m2
9	HO-8/40/90	410 m2	1092 m2	682 m2
10	HO-8/40/90	0 m2	2722 m2	2722 m2
11	HO-8/40/90	1666 m2	6664 m2	4998 m2
12	HO-8/40/90	208 m2	1669 m2	1461 m2
13	HO-8/40/90	808 m2	3120 m2	2312 m2
14	HO-8/40/90	202 m2	1613 m2	1411 m2
15	HO-8/40/90	97 m2	773 m2	676 m2
16	HO-8/40/90	384 m2	768 m2	384 m2
17	HO-8/40/90	1735 m2	2313 m2	578 m2
18	HO-8/40/90	5740 m2	4592 m2	-1148 m2
19	HO-8/40/90	803 m2	3209 m2	2406 m2
20	HO-8/40/90	359 m2	2868 m2	2509 m2
21	HO-8/40/90	1064 m2	4256 m2	3192 m2
22	HO-8/40/90	2576 m2	5152 m2	2576 m2
23	HO-8/40/90	1777 m2	7107 m2	5330 m2

Para la reestructuración de la glorieta se propone aplicar el aumento de densidades en los edificios perimetrales a esta. El potencial de la densidad se aplicará por medio del Programa de Desarrollo Urbano.

La densidad de la Glorieta está por debajo de lo que indica el Programa de Desarrollo del 100% que se puede utilizar solo esta utilizando el **38.7%** actualmente.

* Nota: el uso de suelo que se aplicara para la glorieta será el que se menciona en el Plan de Desarrollo Urbano de la Delegación Benito Juárez para la Av. Cuauhtémoc (de Viaducto Miguel Alemán a Circuito Interior Río Churubusco) .

Visuales



Con el incremento de las alturas en los edificios perimetrales a la glorieta, las visuales de esta se modificaran, teniendo en cuenta los potenciales en muros que podrán utilizarse como muro verdes contenedores del espacio abierto, que lo harán mas reconfortable en tiempos de calor y mejoran el entorno, esta se transformara en un hito urbano verde.



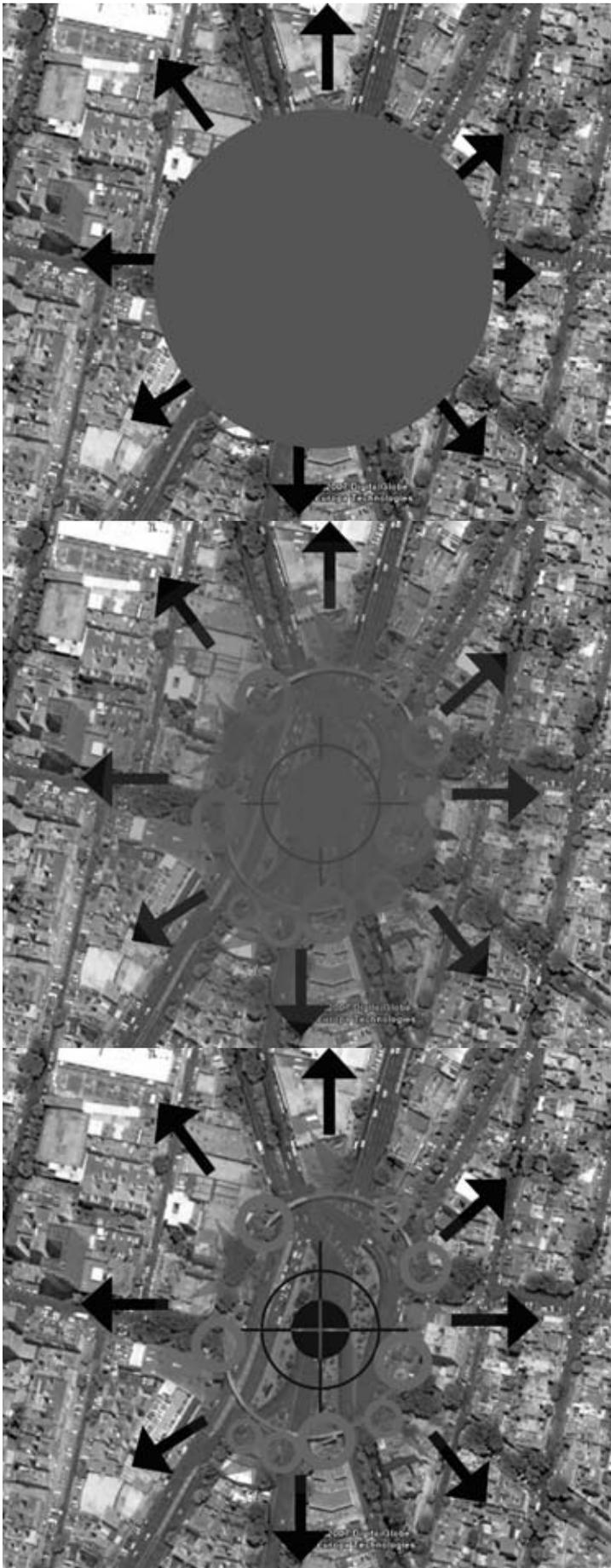
Conclusiones

La glorieta de División del Norte es una zona importante para la ciudad debido a su ubicación. Esta cuenta con varios conflictos que han deteriorado su imagen urbana y sus alrededores, ubicandola como un punto de conflicto.

La glorieta tiene gran potencial de desarrollo en la zona al contar con una estación de metro, esto podrá convertirse en una Estación de Traslado Multi modal en el cual se unan sistemas de transporte que se distribuyan hacia la ciudad.

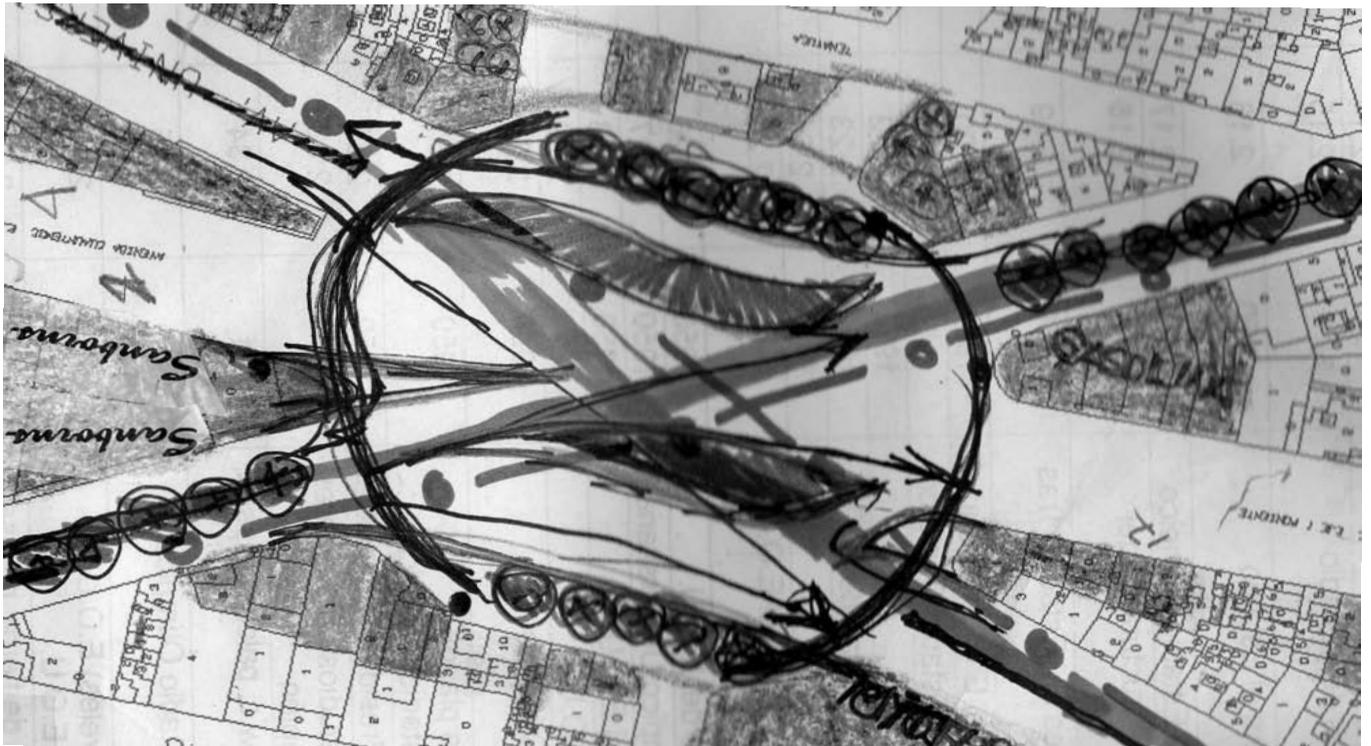
Debido a su morfología urbana es un punto en la ciudad, que cuenta con una gran área libre, apta para el comercio, actividades al aire libre que actúa como un hito urbano.

El reciclamiento urbano en la Glorieta será el detonador urbano para que las zonas alrededor de esta mejoren y así el desarrollo de la zona se incremente, al contar con equipamiento urbano, comercio, áreas verdes y de recreación, y espacios al aire libre en el que converjan la población de los alrededores y la flotante.



2.Propuesta Urbana Glorieta Riviera





Glorieta

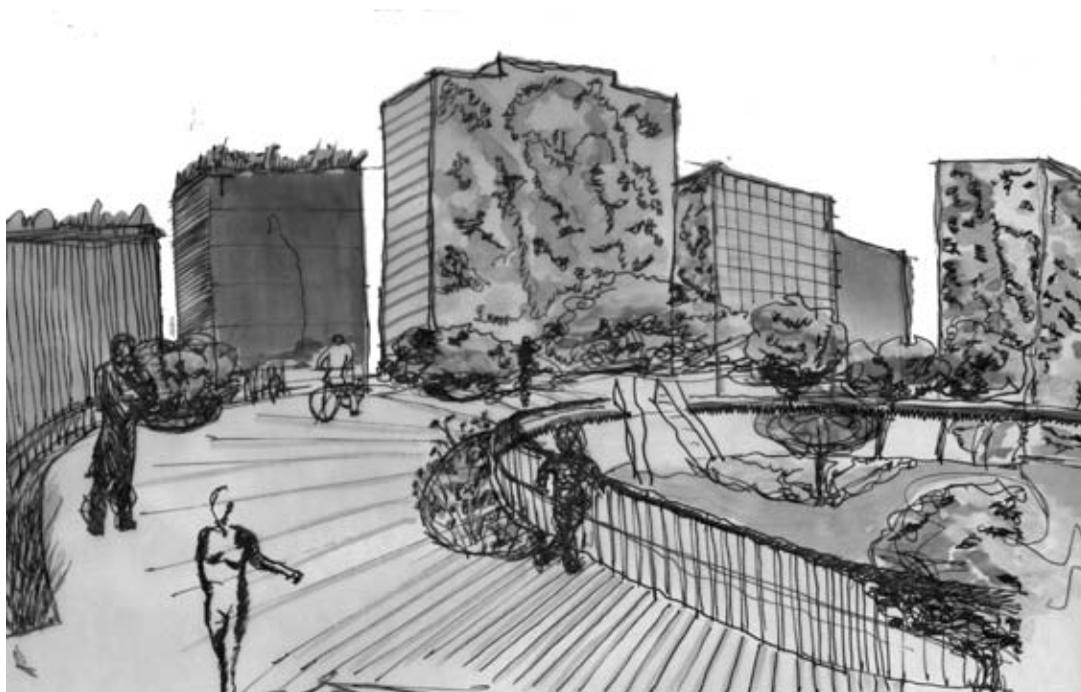
La Glorieta, es un gran espacio abierto, debido a su morfología urbana que se da por la intersección de tres avenidas importantes.

La desaprovechada densificación de los edificios y algunos predios baldíos que la conforman, la falta de equipamiento, la carencia de lugares de estar, espacios de esparcimiento o recreo, la ausencia de imagen urbana, causan que la glorieta sea un lugar de paso, difícil para el peatón que la transita.

Las principales características identificadas de la Glorieta son:

- 1.-Importante ubicación debido a cruce de avenidas importantes.
- 2.-Conexion de transporte.
- 3.-Gran disponibilidad de predios debido al deterioro y poca densidad(niveles).
- 4.-Abundante comercio informal.
- 5.-Falta de vivienda.
- 6.-Subutilizacion de áreas libres.

Plan Maestro



La Glorieta Francisco Villa (Riviera) es un punto concéntrico, que deberá actuar como catalizador urbano detonando mejoras a su alrededor. Uno de los elementos básicos sería la creación de un Centro de Transporte Inter modal, debido a la ubicación entre avenidas principales, el aumento de densidad de la zona, integrando elementos que sean atractivos para los peatones y para los alrededores de este, integrandolos por medio de una plaza peatonal elevada mejorando e incrementando las áreas verdes.

Protocolo

Objetivo:

Basado en el estudio de la Av. Cuauhtémoc se realizará una propuesta urbana para integrar la Glorieta General Emiliano Zapata (Riviera- División del Norte) y rescatarla del mal estado en el que se encuentra. Para lo cual se de analizara la zona y los elementos que la deterioran para darles solución concluyendo en un anteproyecto urbano-arquitectonico.

Metas:

Realizar una propuesta urbano-arquitectónica de la Glorieta en base al análisis de vacíos, transporte, usos de suelo.

Metodología:

Análisis de la investigación del estudio actual de la Glorieta.

Detección de potenciales

Selección de inmuebles

Plan Urbano de Activación

Desarrollo Anteproyecto

Alcances:

Rehabilitar y retejer la Glorieta a la ciudad

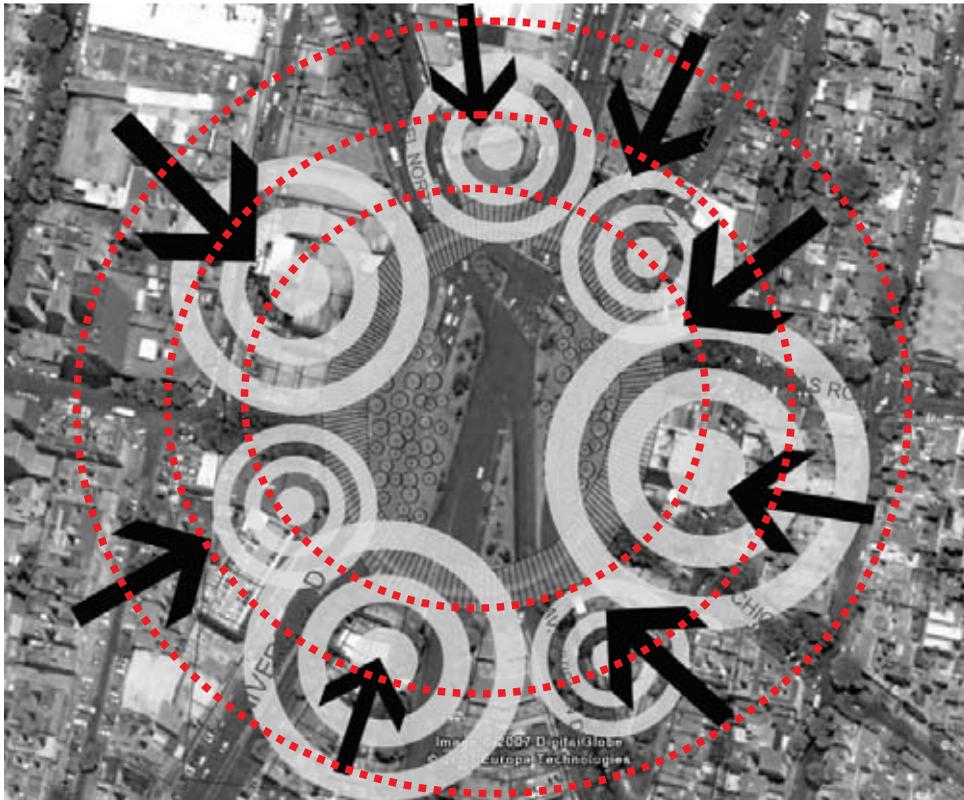
Consolidar una propuesta urbano-arquitectónica

3.Propuesta de Reciclamiento Urbano Glorieta Riviera



Programa de parcial de desarrollo de la Glorieta División del Norte

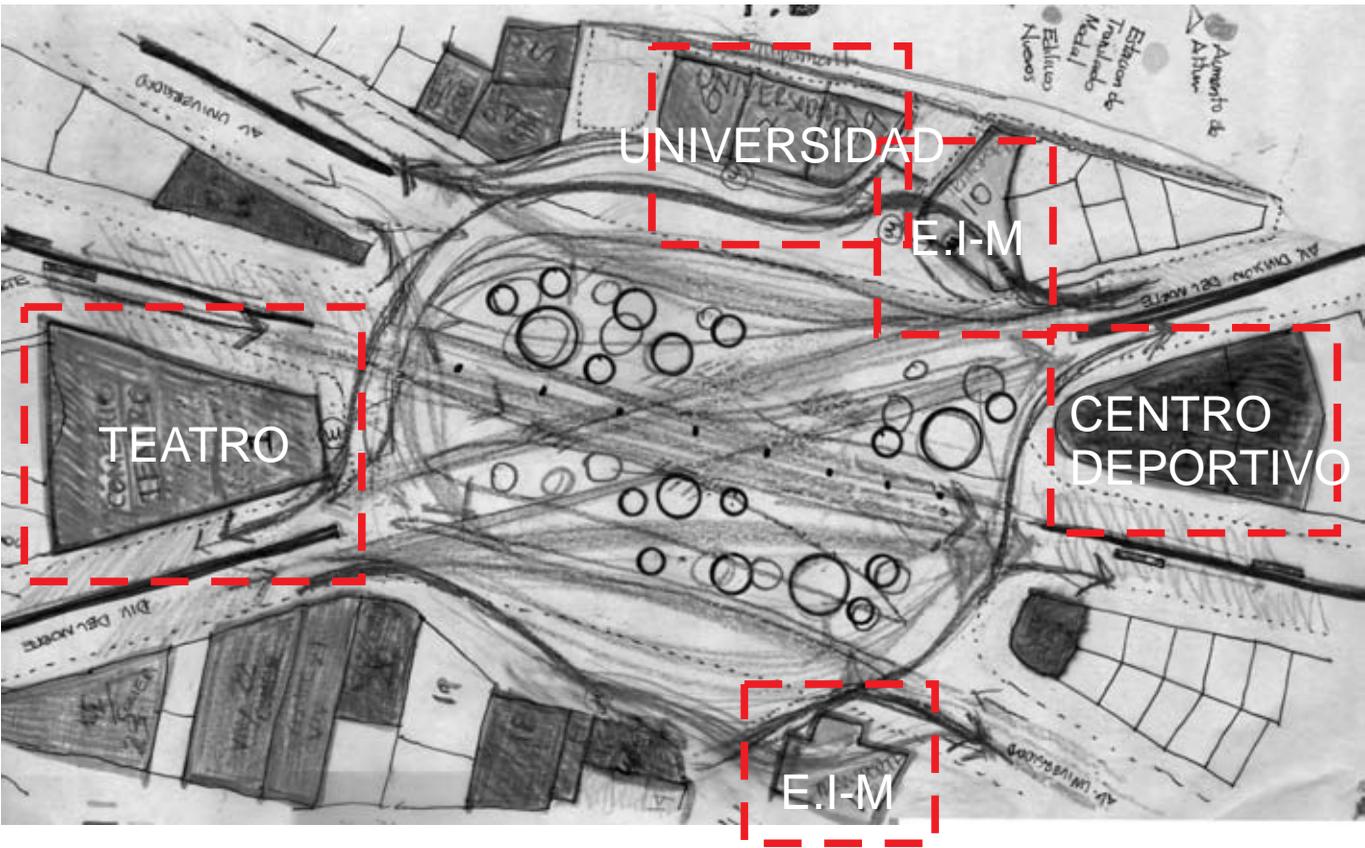
- Reciclamiento de predios perimetrales a ala glorieta, con aumento de alturas y propuesta de usos mixtos.
- Reciclamiento de espacios públicos
- Reciclamiento de áreas verdes sub-utilizadas en la glorieta
- Propuesta de plaza elevada
- Reordenamiento de actividades en edificios, planta baja y sótano ubicación de estacionamiento, 1er nivel ubicación de comercios.
- Espacios públicos como generadores de actividades y encuentros sociales indispensables para el mejoramiento urbano.



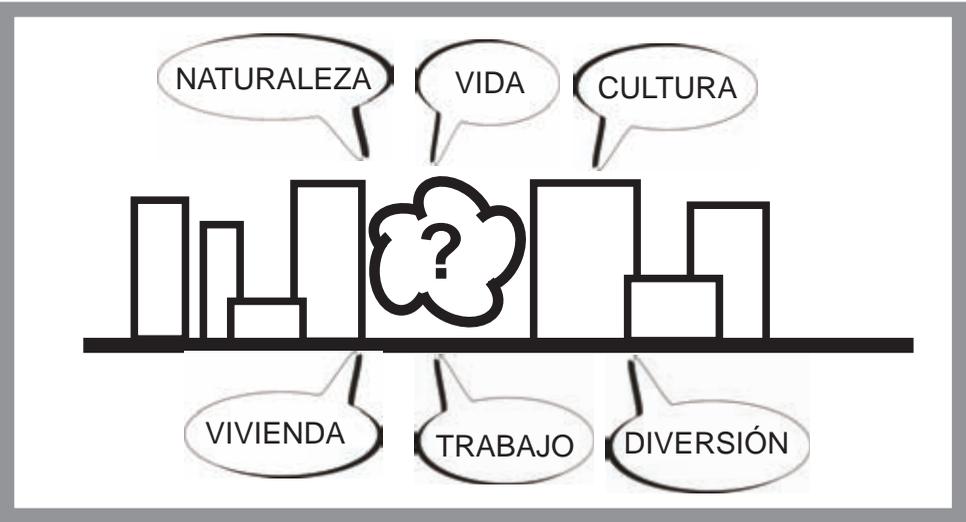
El hito urbano que conforma la glorieta sería un punto de atracción para la ciudad, desencadenando una serie de explosiones, en cada uno de los edificios que rodean a la glorieta.

La glorieta con la plaza pública al aire libre elevada peatonal (libre de autos) con áreas verdes, rodeada de comercios y actividades al aire libre, no tan solo sería agradable para los que la transitan si no además para todos los que vivan en los alrededores.

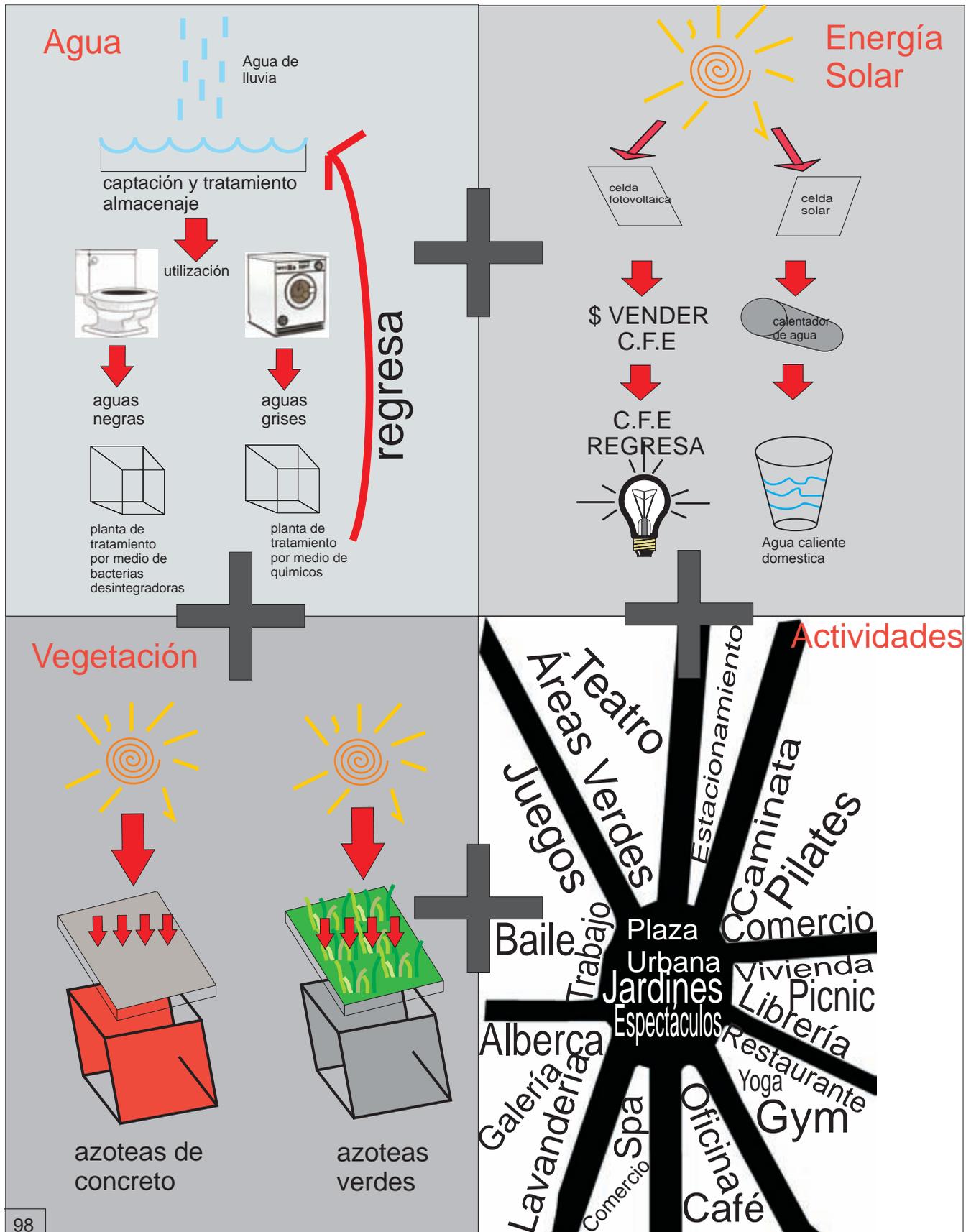
La glorieta estaría ligada a la ciudad por medio del Centro Modal de Transporte. Las áreas verdes se ubicarían en azoteas, muros y en la plaza.



Este fragmento urbano contiene esa combinación de ecología, entretenimiento, servicios, vivienda y trabajo. Los edificios son una hibridación de usos, y combinan programas culturales, comerciales y residenciales. Pensando en un nuevo tipo de naturaleza y de parque, no proponiendo una caja con comercios, ni una plaza inhóspita, si no un lugar donde actividades, de reciclado, de recuperación del terreno y de generación de energía se combinen con otras recreativas y sociales.



Propuesta



Planta de Conjunto de la Glorieta División del Norte



La propuesta urbana en la glorieta, es mejorar la zona implementando factores que la integren a la ciudad y se convierta en un atractivo urbano, que detone actividades y mejoras económicas y sociales en esta y sus alrededores.

-El transporte es uno de los medios que la integra a la ciudad y un punto importante para estructurar el existente y la nueva propuesta de línea de Metrobús por medio de una Estación Multi modal.

-Un elemento principal es reciclar edificios existentes aumentando las alturas y cambiando las actividades que existen.

-La glorieta cuenta con una gran área libre sub-utilizada en la que se propone una plaza elevada que integra la zona con los comercios, que se ubican en el 1er piso de los edificios perimetrales a la avenida actividades.

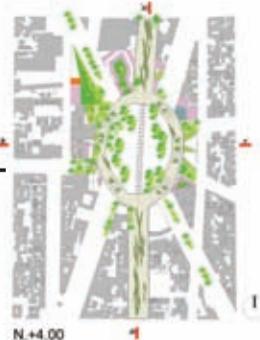
-La plaza pública y al aire libre sera la continuidad del parque lineal, creando un punto de encuentro que reintegra a la ciudad con áreas verdes , y diversas actividades ademas de contar con zonas de captación de agua pluvial para regar las zonas verdes y dar mantenimiento a los servicios, así como reciclar la energía solar para iluminar el parque lineal y la glorieta, creando zonas que no tan solo tengan impacto urbano si no ecológicas al mismo tiempo.



Transporte

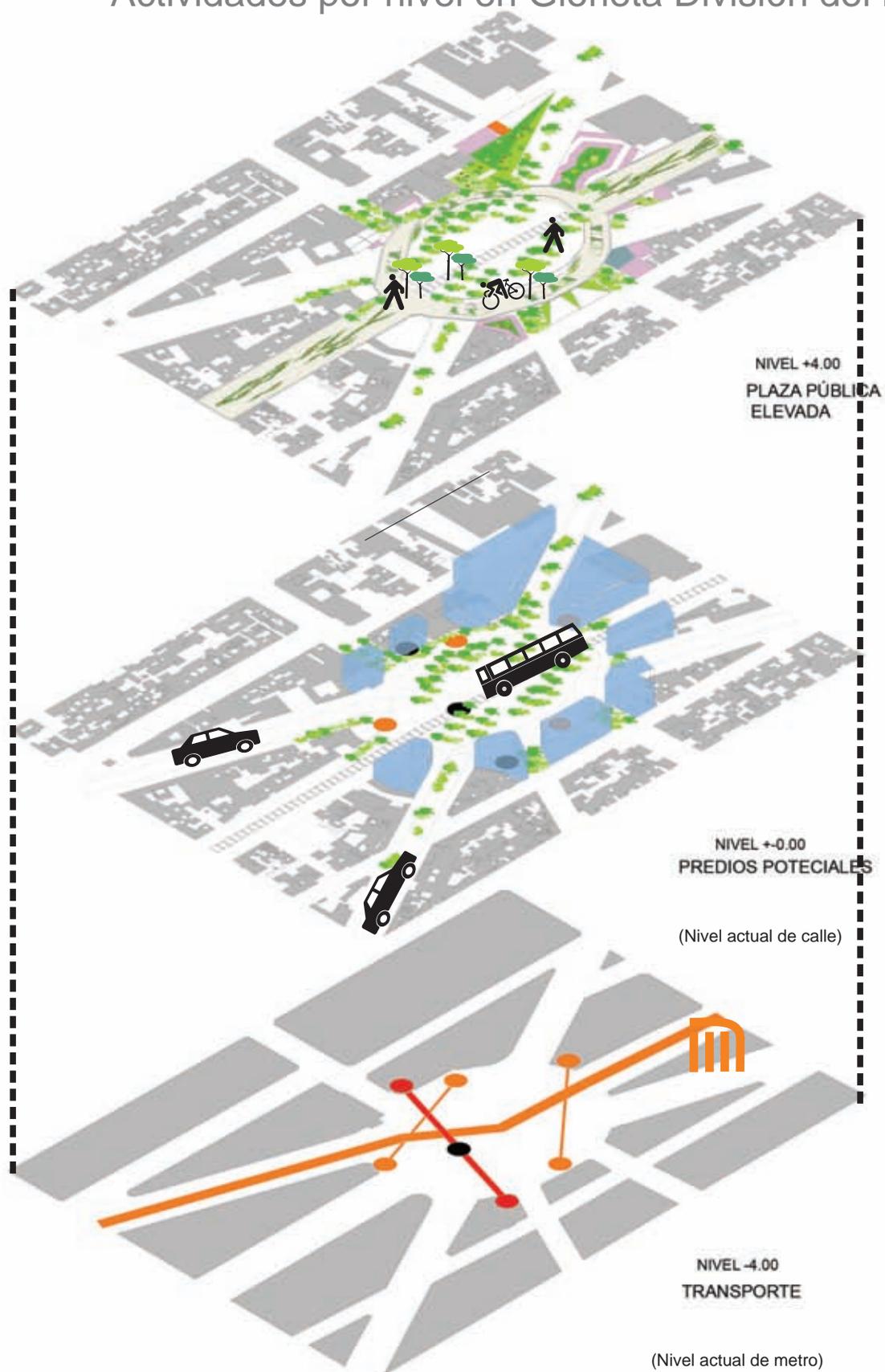


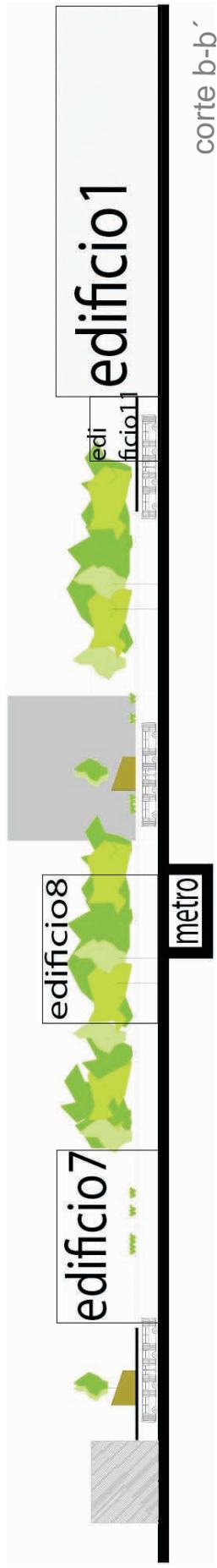
Predios



Plaza elevada

Actividades por nivel en Glorieta División del Norte

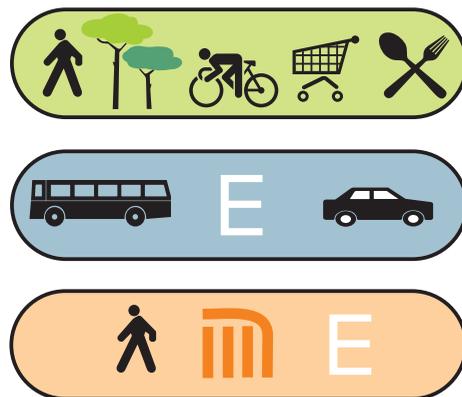




Cortes generales de Glorieta



Planta general



Transporte

Estación Multi modal

La estación Multi modal es una estación híbrida de transporte, programas y espacios múltiples reinformado de naturaleza mixta, aquella en la que se realizan viajes, interconexión de pasajeros sin necesidad de realizar facturaciones independientes, facilitando el enlace de transportes.

La Av. Cuauhtémoc al contar con el BUS 8 se conectara a las estaciones de metro existentes, en las cuales se localizaran las estaciones de traslado Multi modal, que funcionaran de la siguiente manera:

Nivel - 4.00 m - Este nivel es al cual se llegara a través del metro de las estaciones existentes, contando con los servicios necesarios.

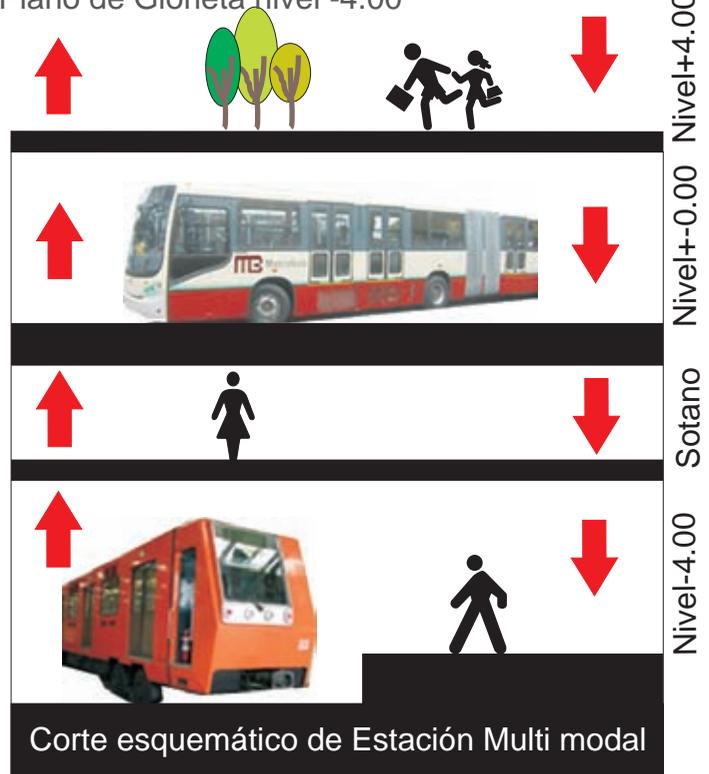
Nivel Sótano- Es la zona de transición que ligara el N -4.00 del metro con el N+0.0, en el cual se contara con servicios como sanitarios y comercios.

Nivel +0.0- Es el nivel del Bus 8, en el cual se tomara en cuenta el nivel de calle existente, en este se encontraran las estaciones y el recorrido a través de la avenida y ligara hacia el N+4.00, donde se encontrara el Parque Lineal.

Nivel +4.00- Sera el nivel donde se ubicara el Parque Lineal, al cual se podrá acceder por las estaciones del Bus 8.



Plano de Glorieta nivel -4.00

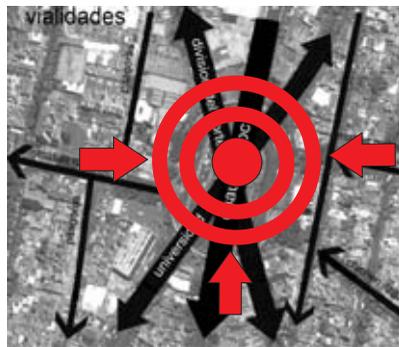


Conclusiones de Transporte

La Glorieta de División del Norte es una zona importante por su ubicación y morfología para el transporte.

El Transporte en la Glorieta, se basa en una estación Multi modal que plantea la interconexión de los diferentes tipos de transporte con lo que se agilizará el intercambio entre estos.

La estación Multi modal además de concentrar transporte y población generaría una nueva centralidad en la ciudad y se convertiría en un detonador positivo para esta zona.



Estación Multi modal



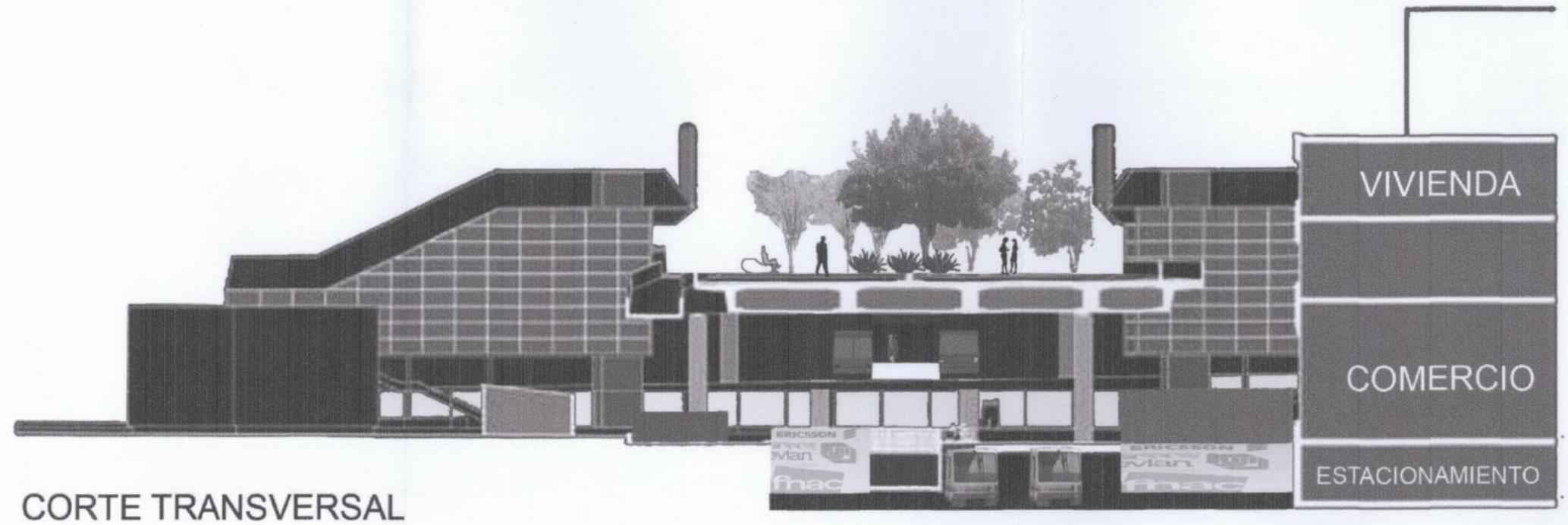
Centralidad



Con la creación de estaciones Multi modales se establecen nuevas centralidades, en diferentes puntos de la ciudad, así como se muestra en el Plano de Transportes del D.F. y las nuevas centralidades, que son los puntos donde se podrían ubicar las Estaciones Multi modales.

Plano de Transporte del D.F.

CORTES DE LA ESTACIÓN MULTIMODAL SOBRE CUAÚHTEMOC

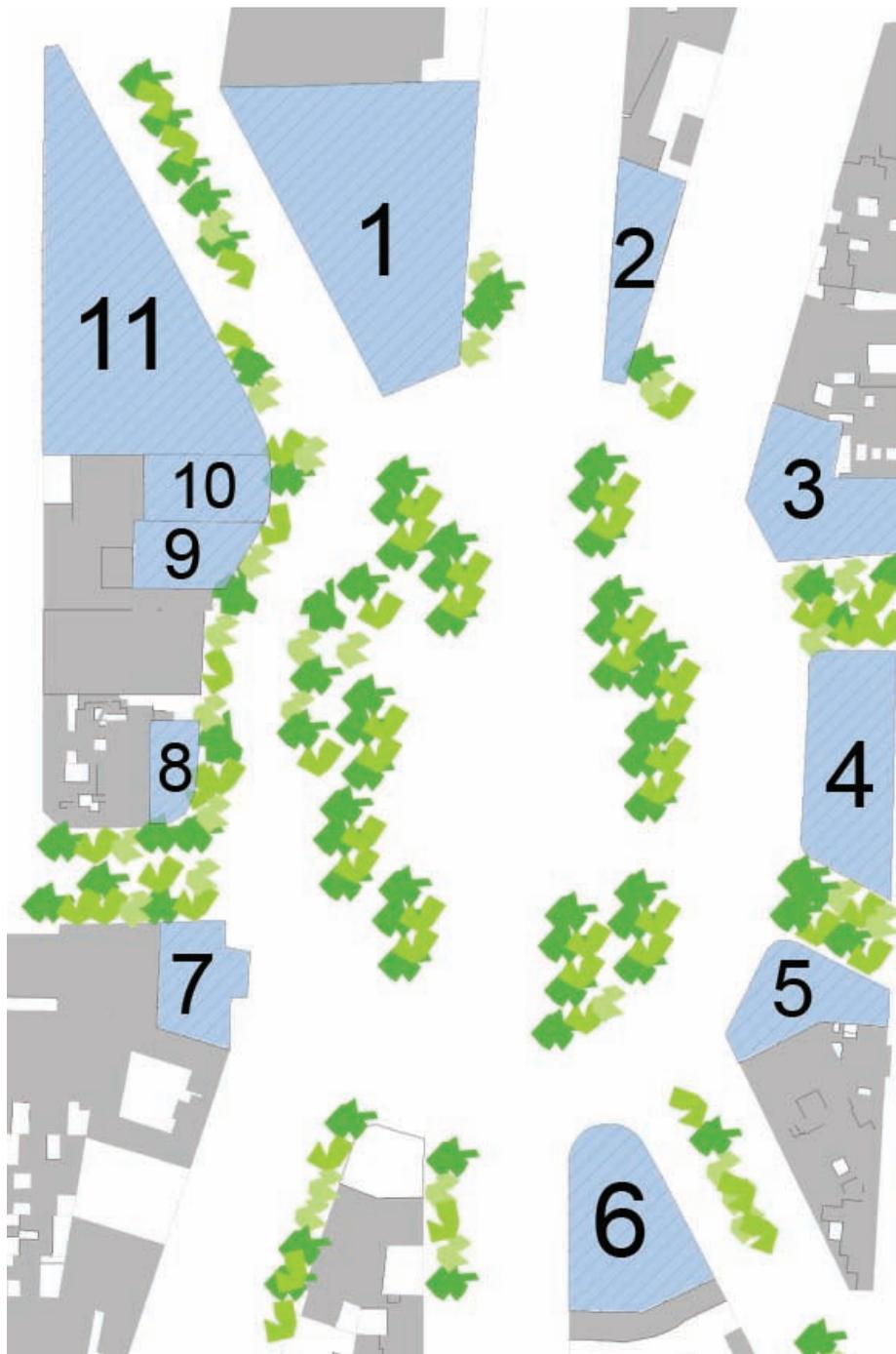


CORTE TRANSVERSAL



CORTE LONGITUDINAL

Predios Potenciales

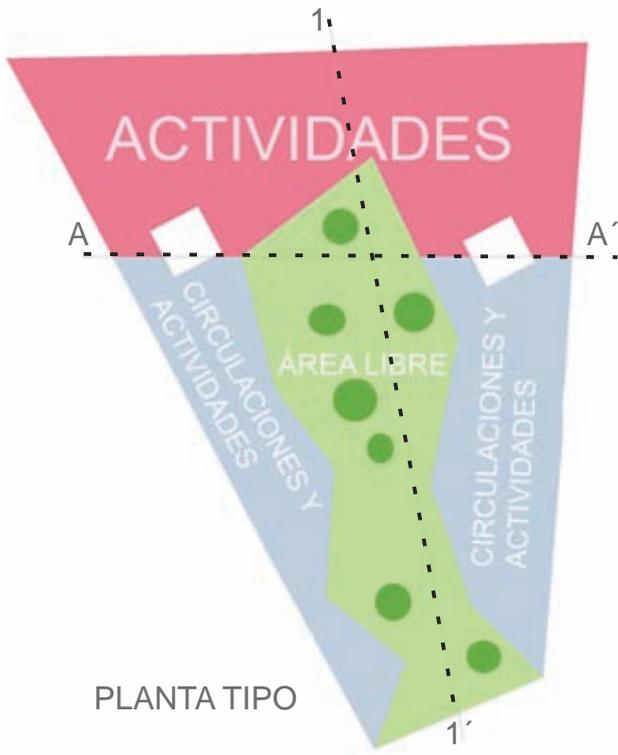


Ubicación

- 1.- Teatro
- 2.-Edificio Mixto
- 3.-Edificio Mixto
- 4.-Edificio Universidad
- 5.-Edificio Mixto-
Estación Multi modal
- 6.-Galería de Arte
- 7.-Edificio Oficinas y
Estación Multi modal
- 8.-Edificio Mixto
- 9.-Edificio de Oficinas
- 10.-Edificio de Vivienda
- 11.-Edificio Mixto

N+0.0
Nivel actual de calle

Edificio 1

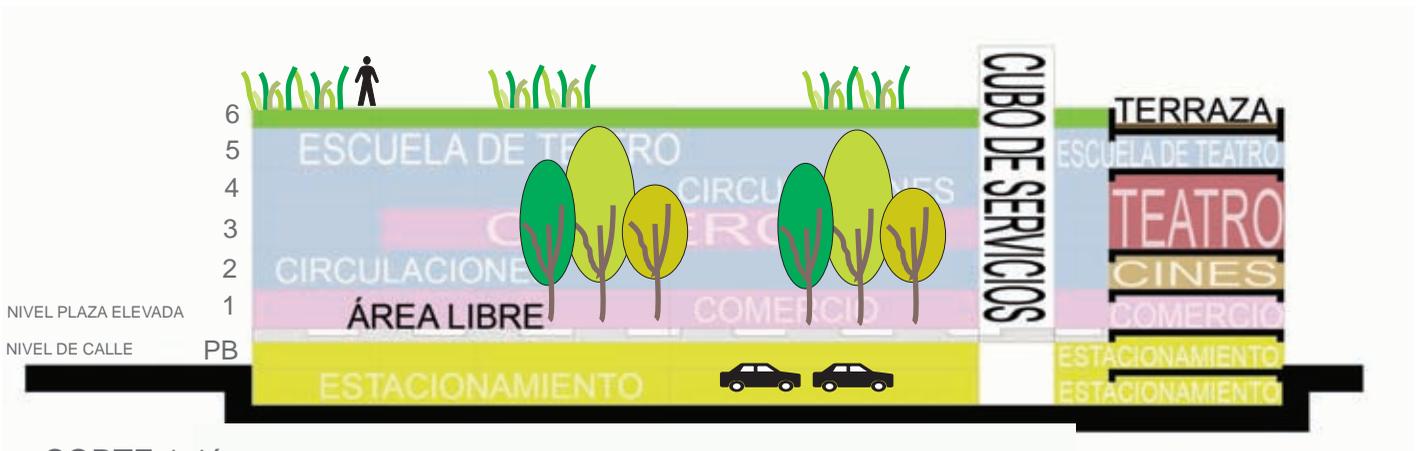


PLANTA TIPO

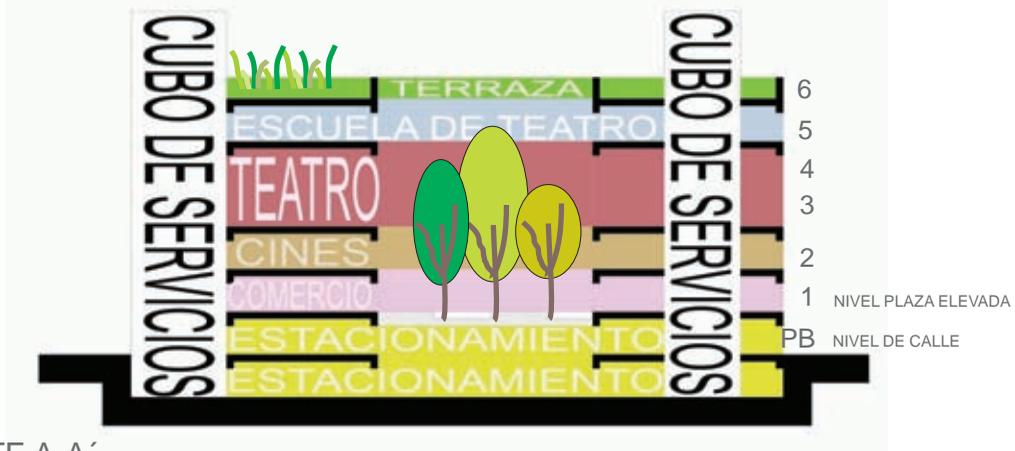
PROGRAMA

Comercio - 865m²
 Cines - 960m²
 Teatro - 2000m²
 Área libre - 3100m²
 Escuela de teatro - 1700m²

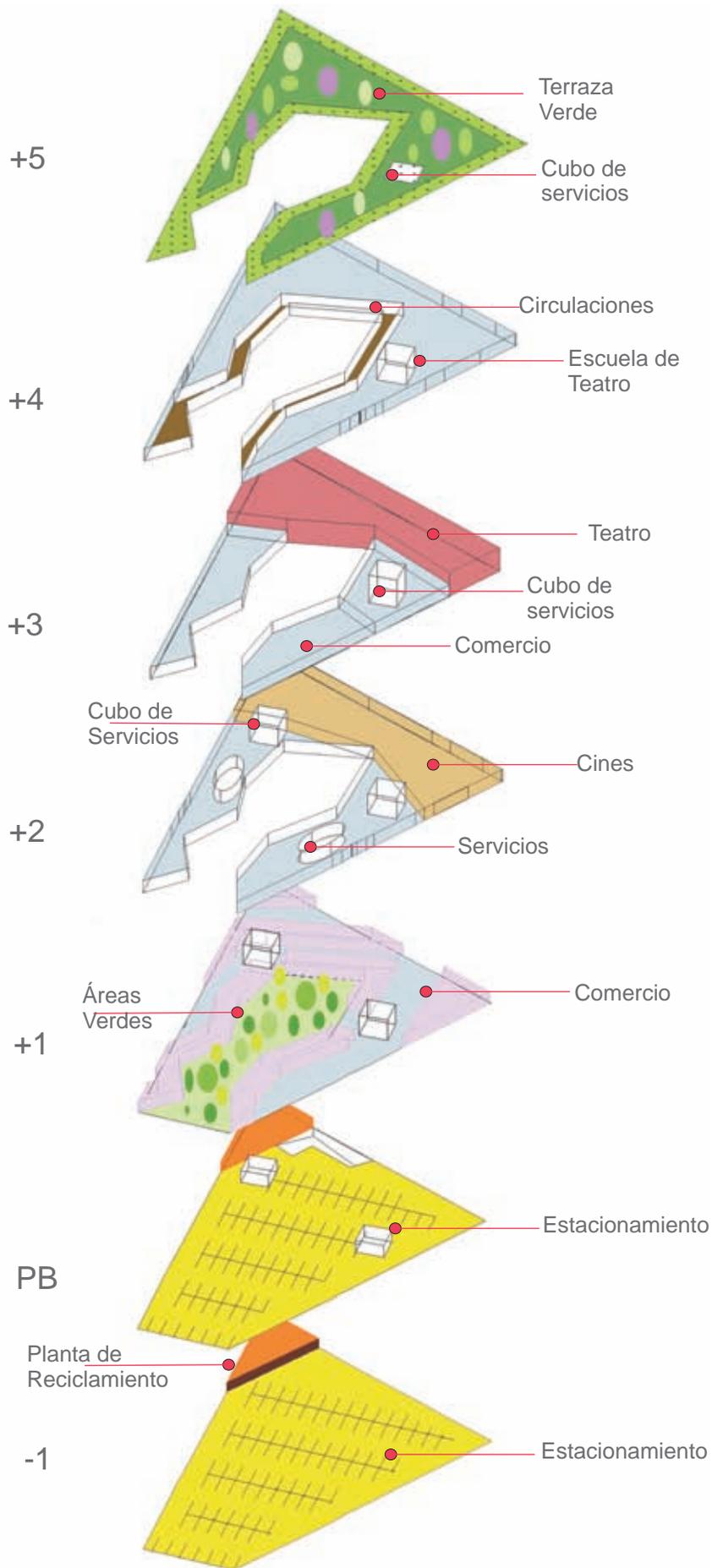
Total 8625 m²



CORTE 1-1'



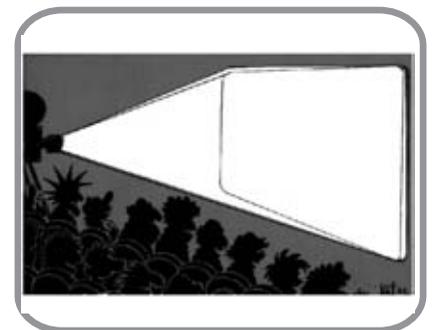
CORTE A-A'



Actividades



Teatro

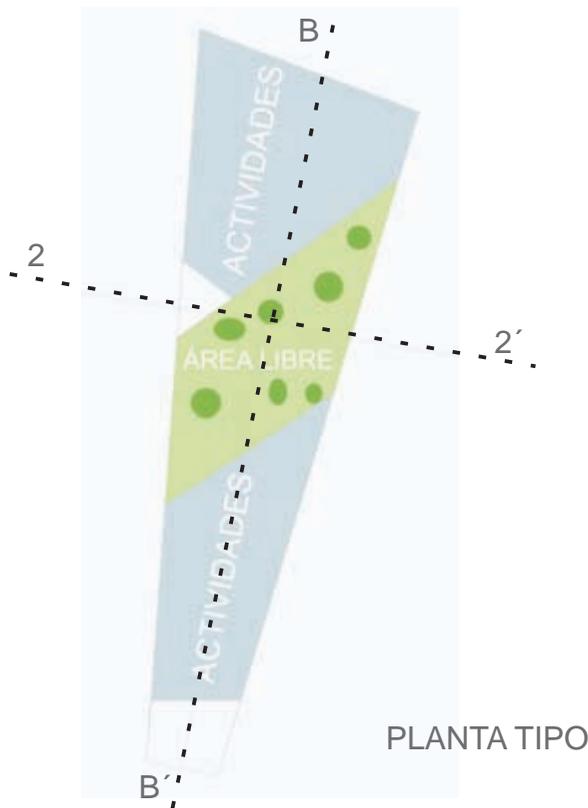


Cine



Restaurantes

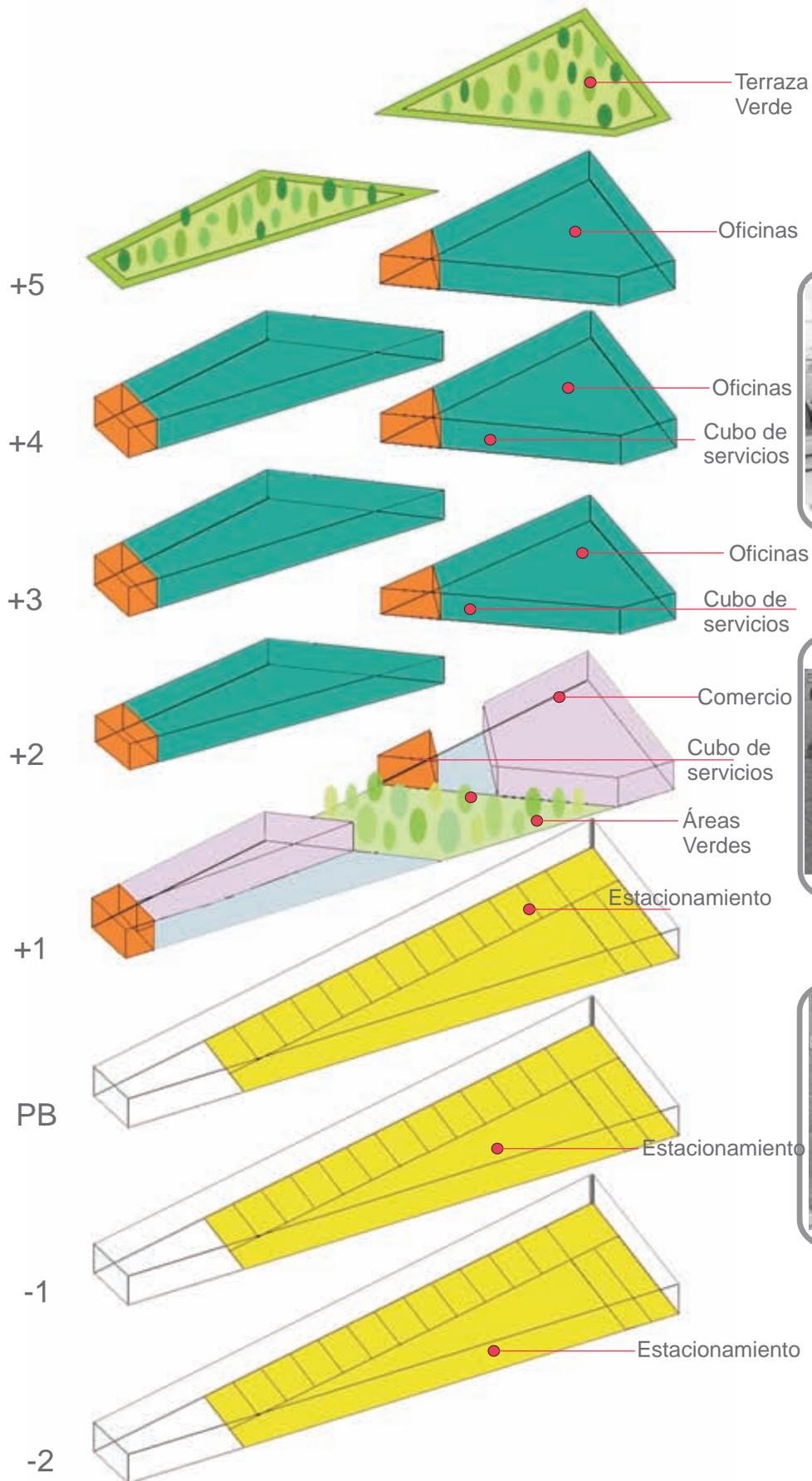
Edificio 2



PROGRAMA

Comercio	- 380m2
Oficinas	- 1140m2
Área libre	- 558m2
Estacionamiento	- 1200m2
Total	3278 m2





Actividades



Oficinas



Área verde



Comercio

Edificio 3



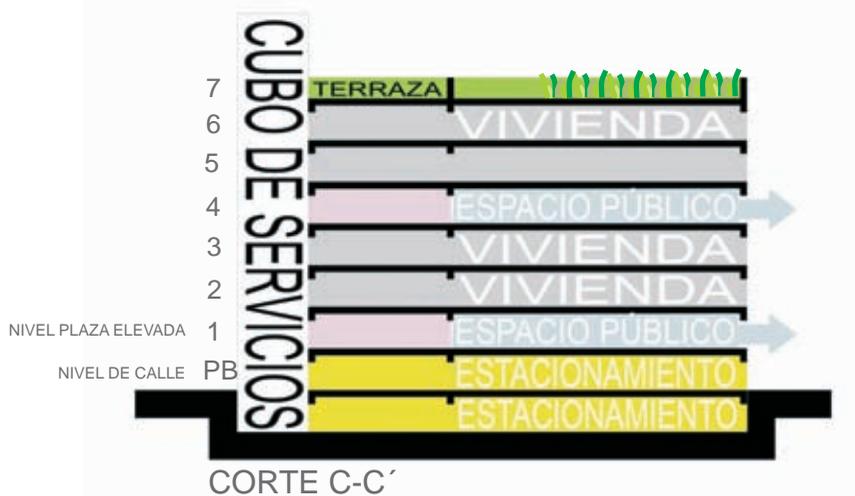
PROGRAMA

Comercio - 1100m2
 Vivienda - 3800m2
 Área libre - 1750m2
 Estacionamiento -1900m2

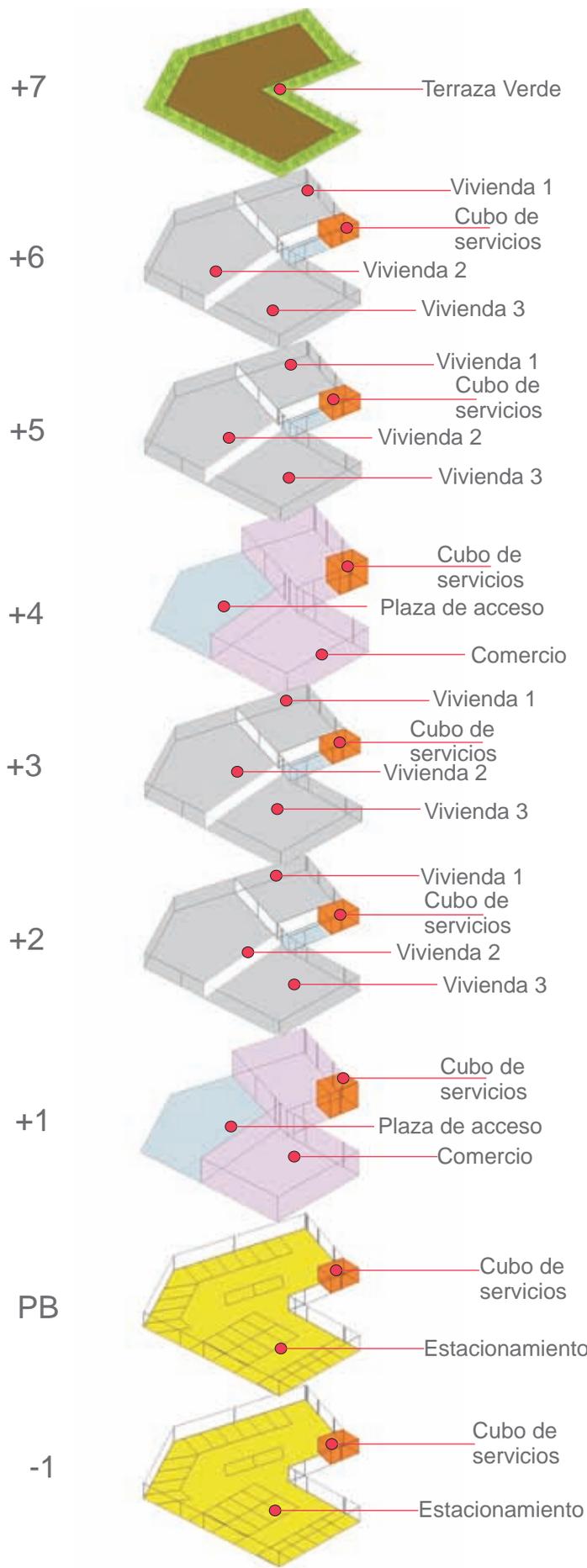
 Total 8550 m2



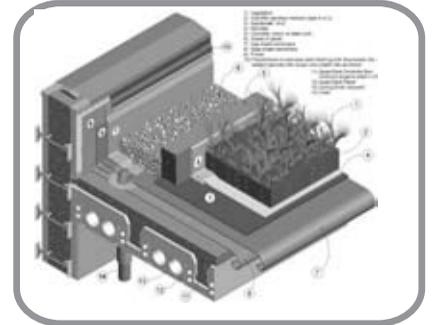
CORTE 3-3'



CORTE C-C'



Actividades



Terraza verde

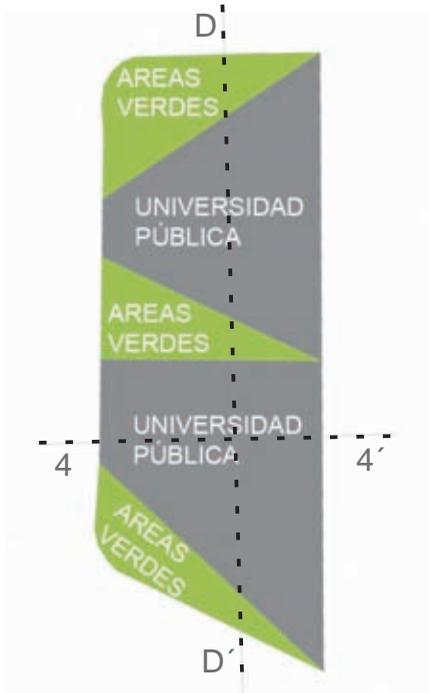


Vivienda



Comercio

Edificio 4



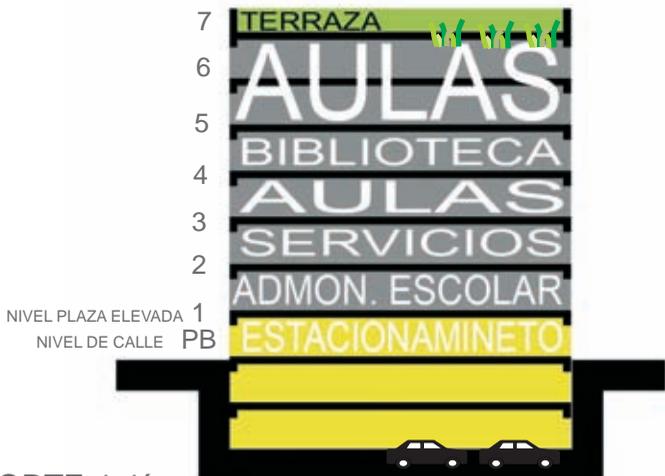
PLANTA TIPO

PROGRAMA

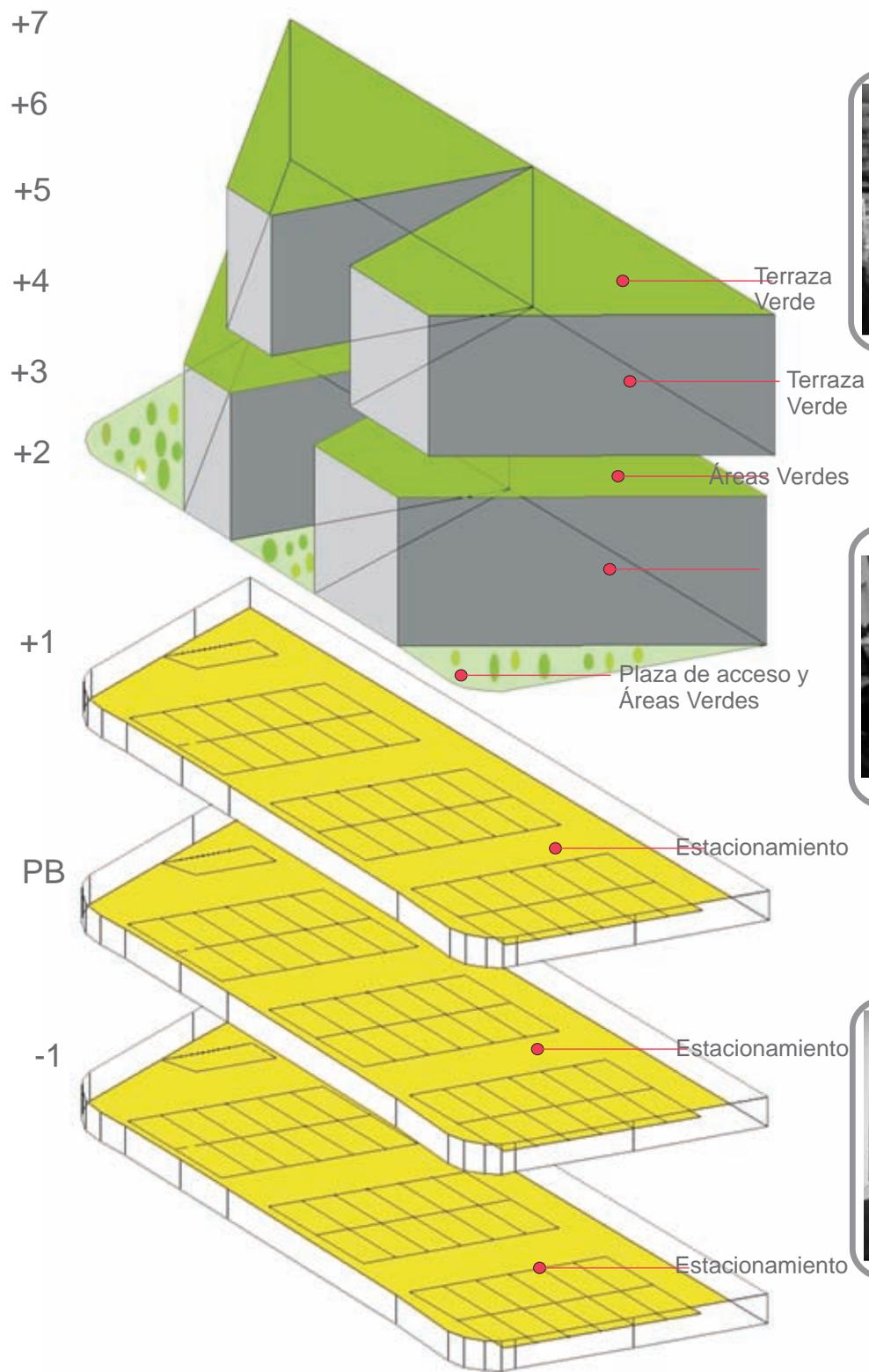
- Aulas - 3350m²
 - Biblioteca - 450m²
 - Servicios - 450m²
 - Admon Escolar-450m²
 - Cafetería - 400m²
 - Área libre -1220m²
 - Estacionamiento - 2550m²
-
- Total 8870 m²



CORTE D-D'



CORTE 4-4'



Actividades



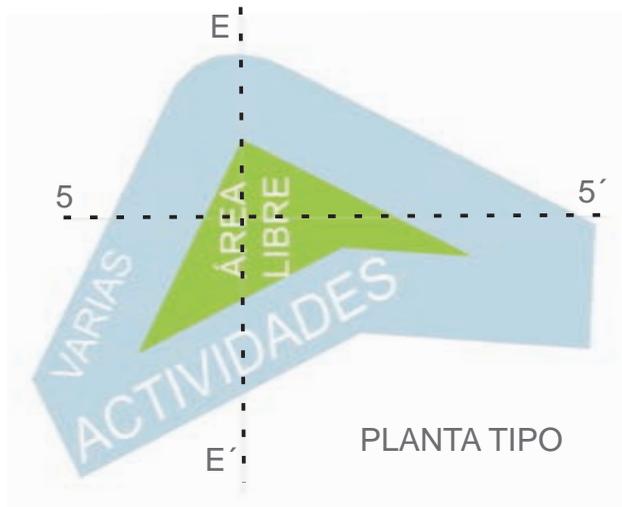
Biblioteca



Aulas



Servicios Escolares

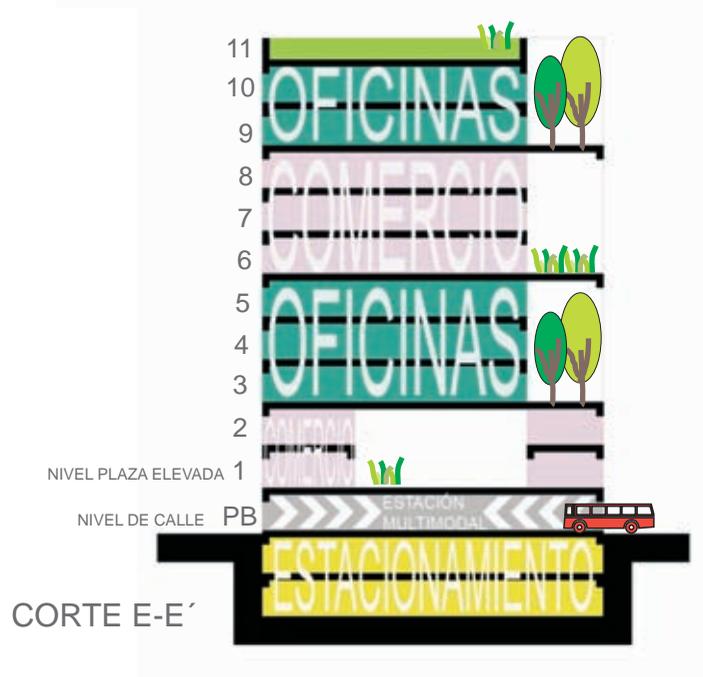
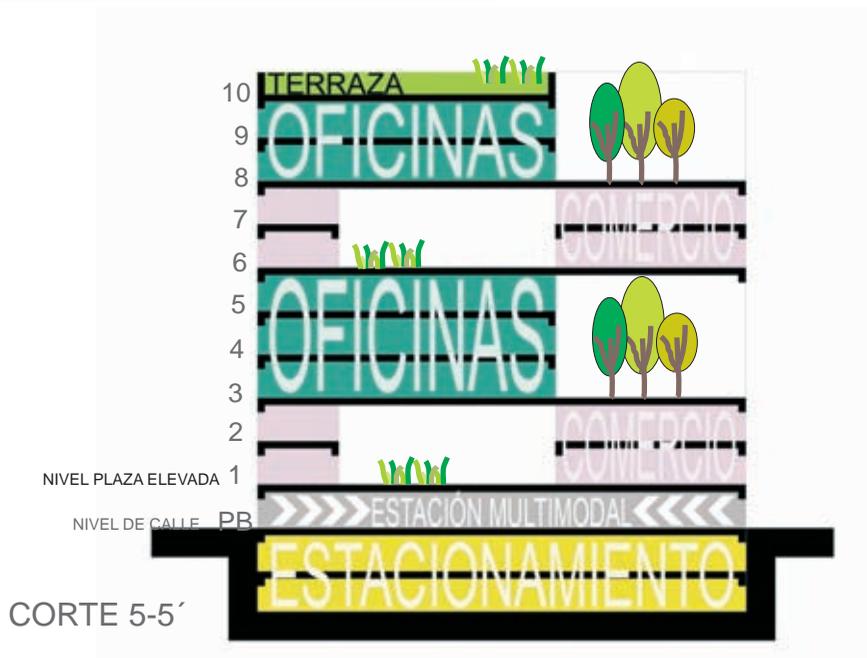


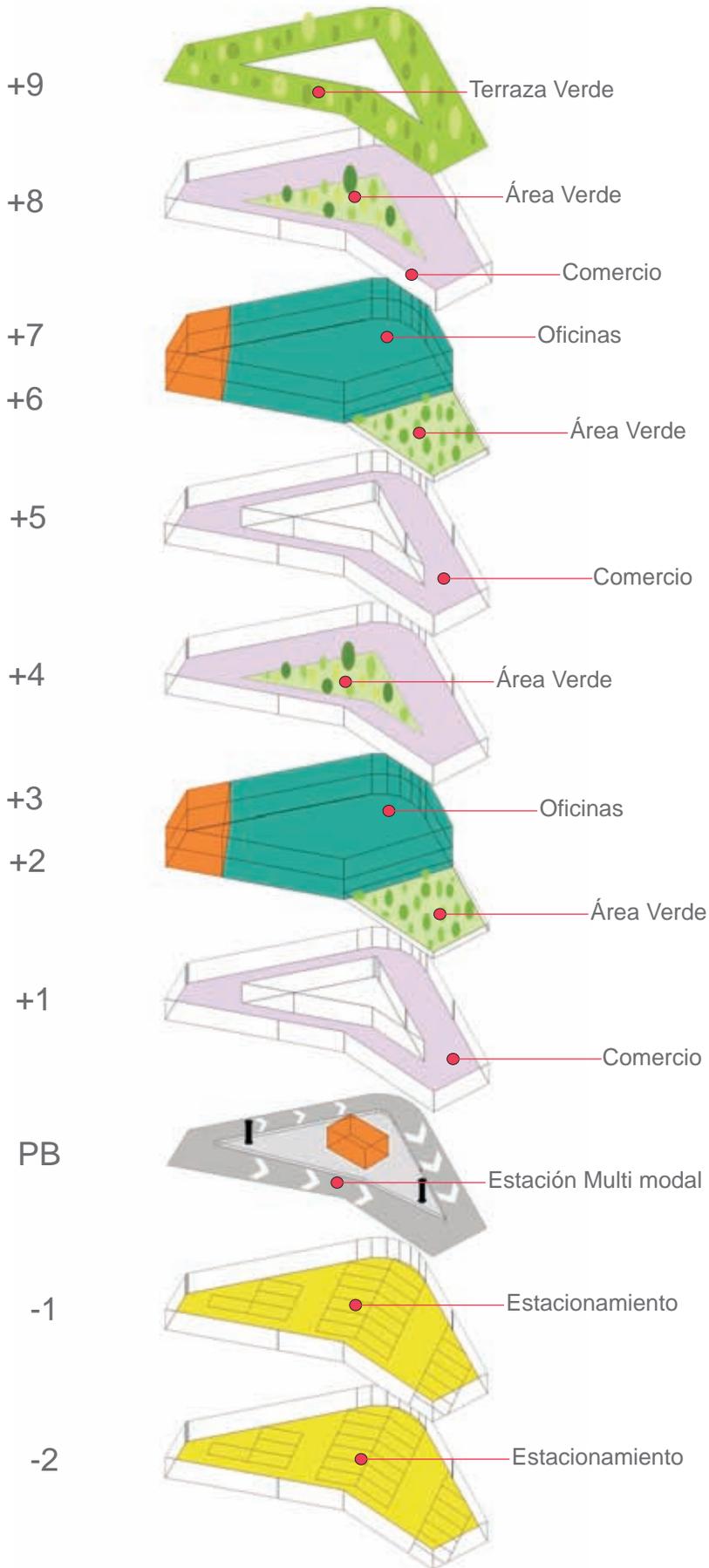
Edificio 5

PROGRAMA

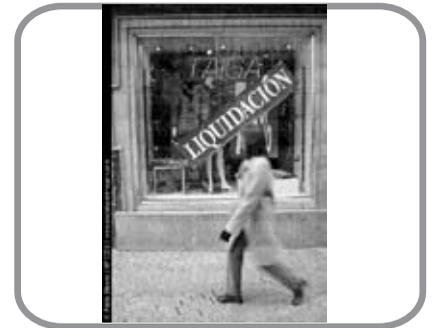
- Comercio - 1080m²
- Oficinas - 2104m²
- Estación Multi modal - 660m²
- Estacionamiento - 1320m²
- Área libre - 1050m²

Total 8625 m²





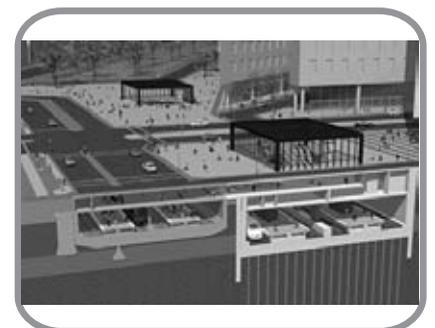
Actividades



Comercio



Oficinas



Estación Multi modal

Edificio 6

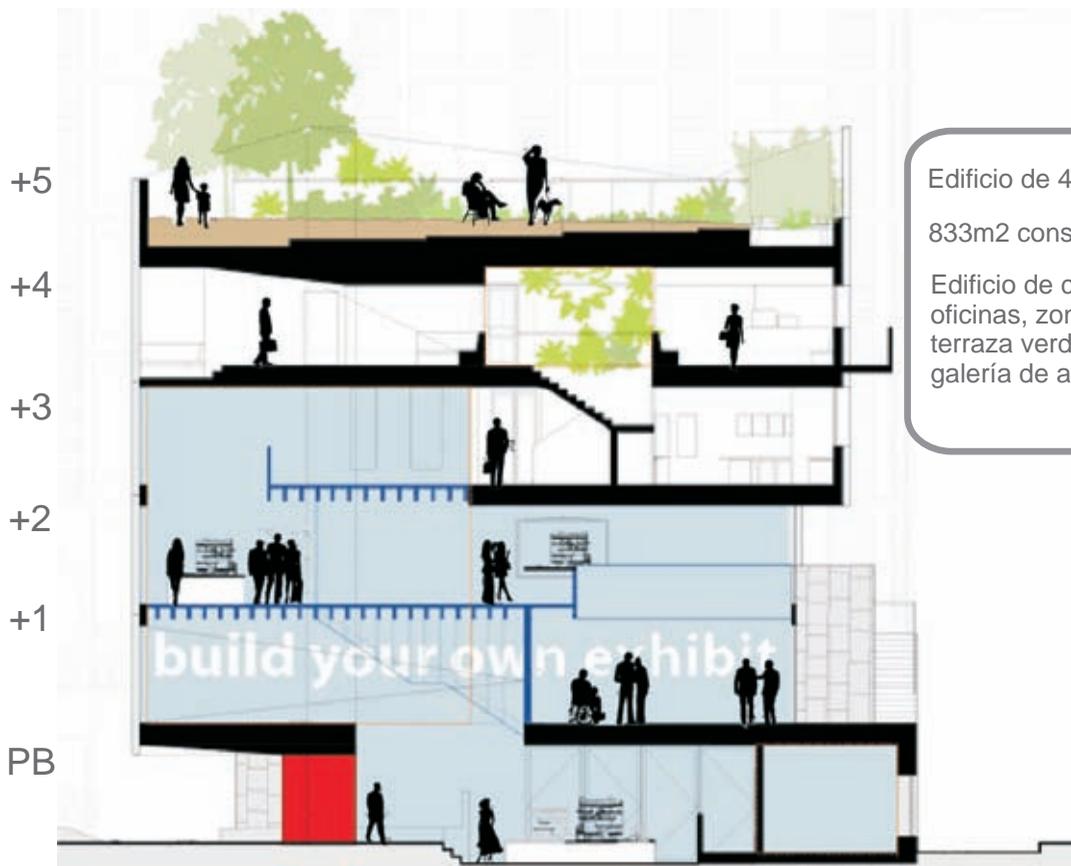
Galería de Arte



ISOMETRICO



PLANTA TIPO



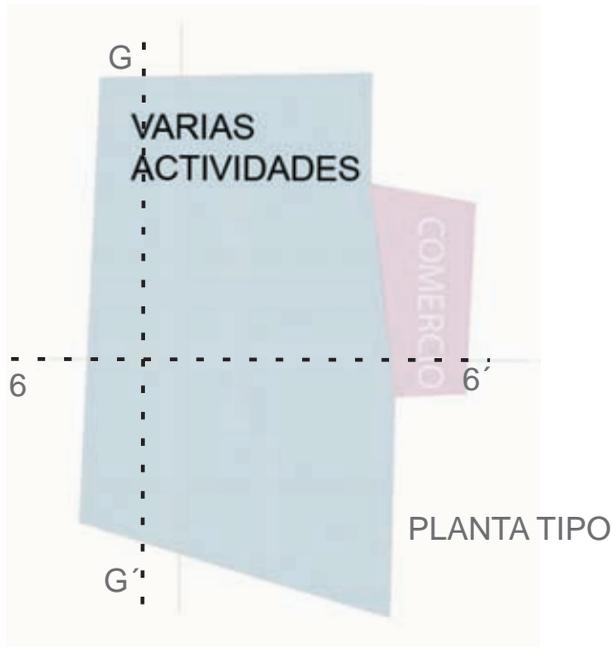
Edificio de 4,165m2 construidos
833m2 construidos por nivel
Edificio de cinco niveles con
oficinas, zona de comercio,
terraza verde para albergar una
galería de arte .

CORTE F-F'

Galería de Arte



Edificio 7



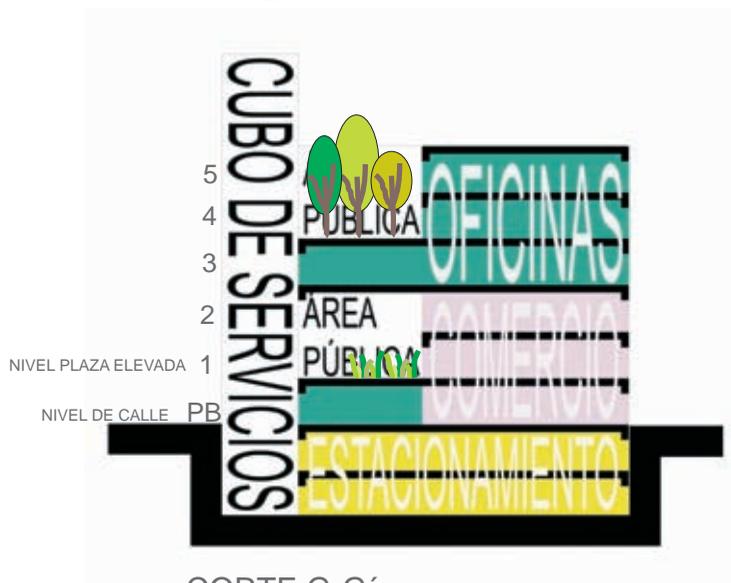
PROGRAMA

Comercio - 446m²
 Oficinas - 686m²
 Área libre - 629m²
 Estacionamiento - 1000m²

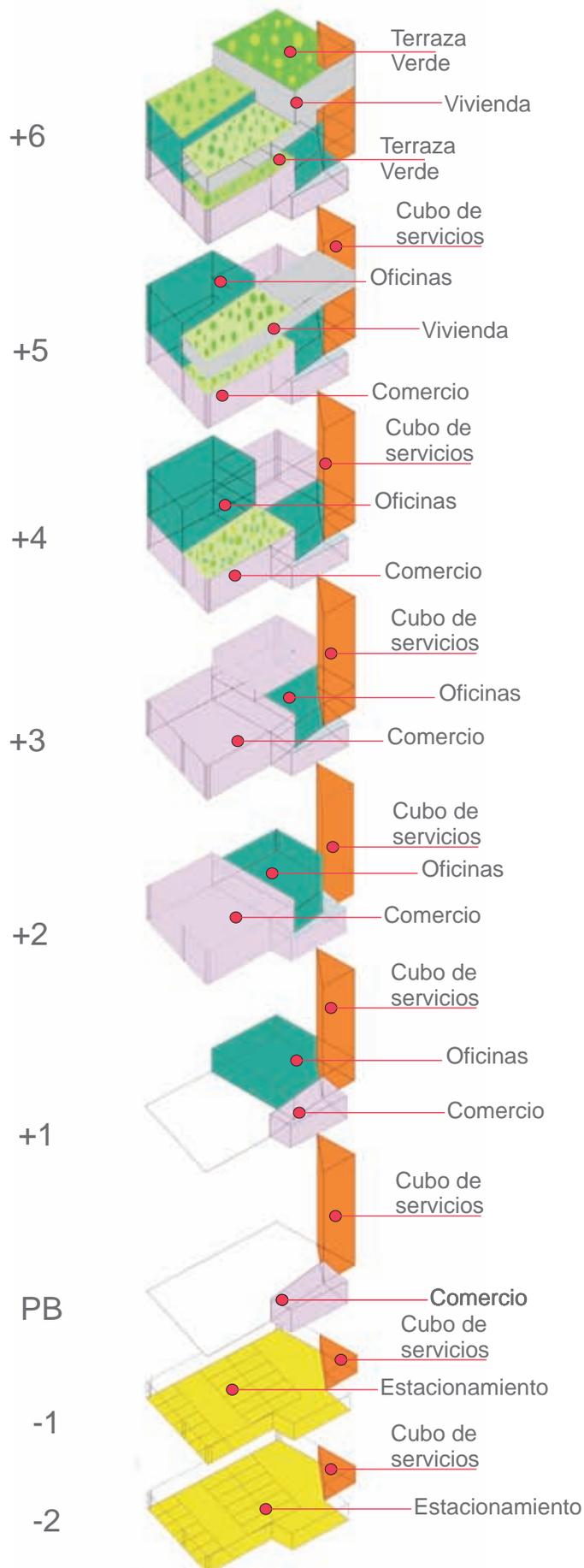
 Total 2761m²



CORTE 6-6'



CORTE G-G'



Actividades



Área verde

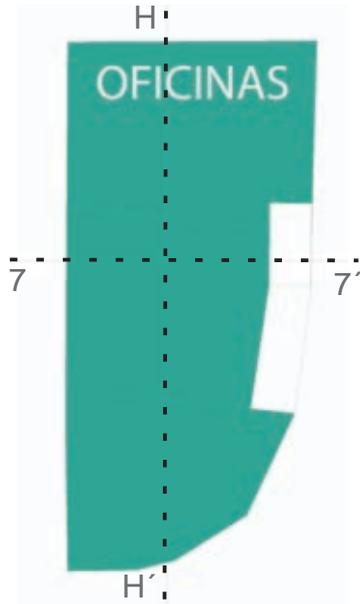


Comercio



Estacionamiento

Edificio 8



PROGRAMA

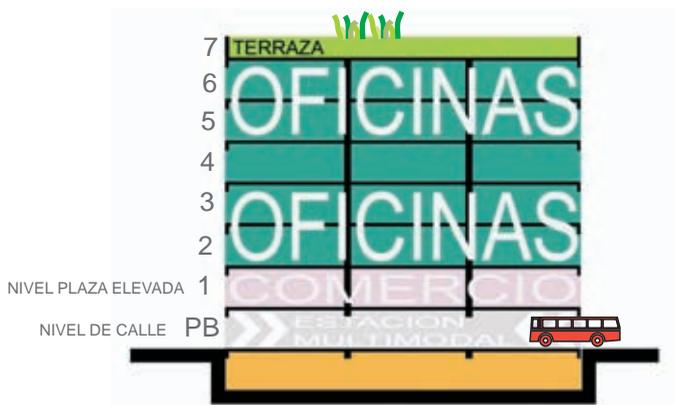
Comercio - 140m²
 Oficinas - 1400m²
 Estación Multi modal-560m²
 Área libre - 417m²

 Total 2517 m²

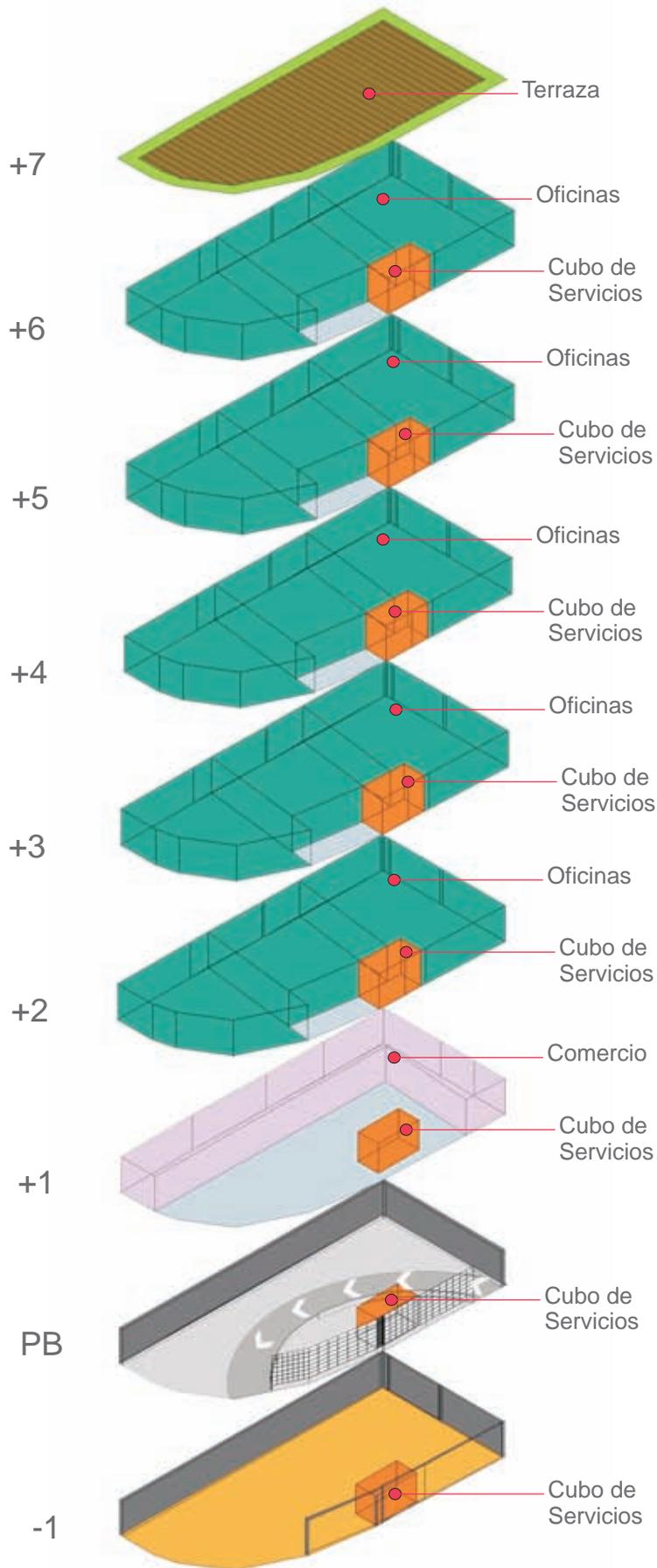
PLANTA TIPO



CORTE 7-7'



CORTE H-H'



Actividades



Oficinas

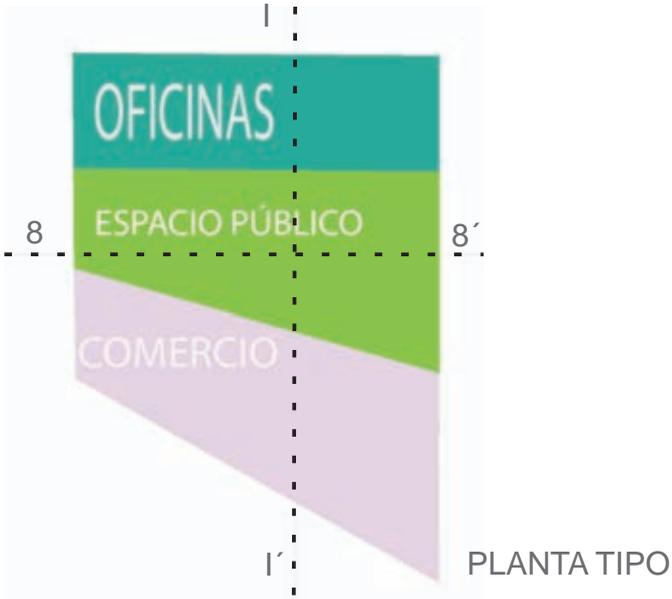


Comercio



Estación Multi modal

Edificio 9

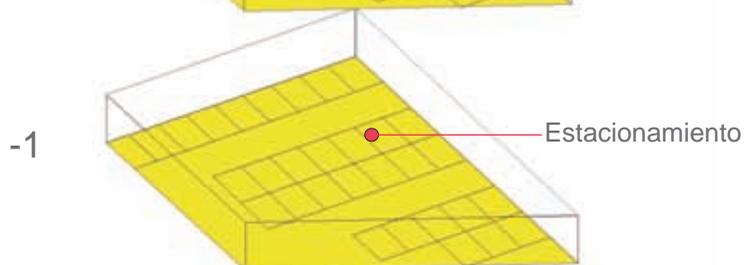
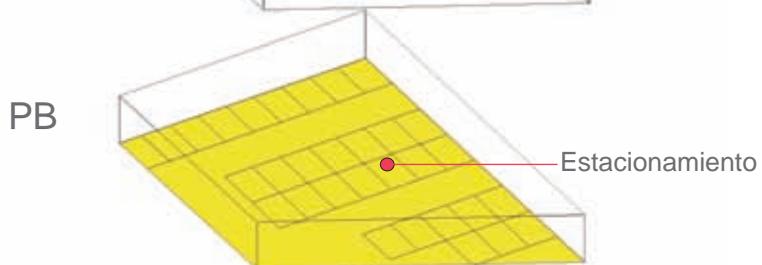
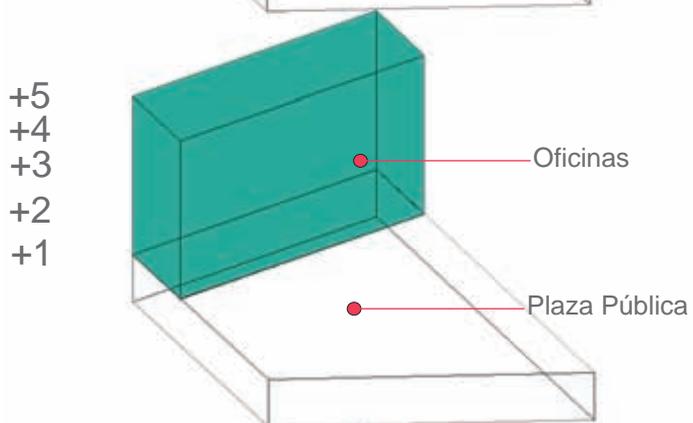
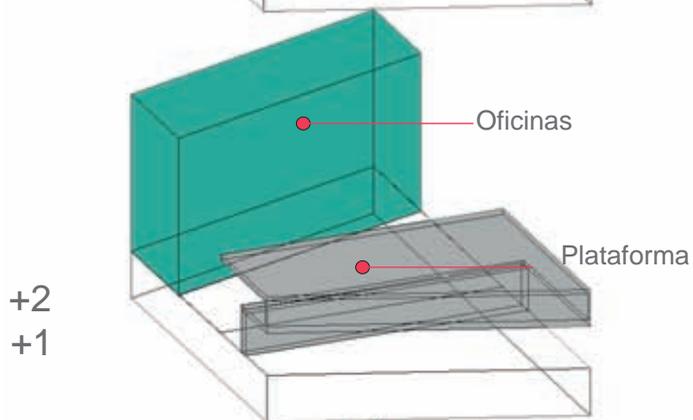
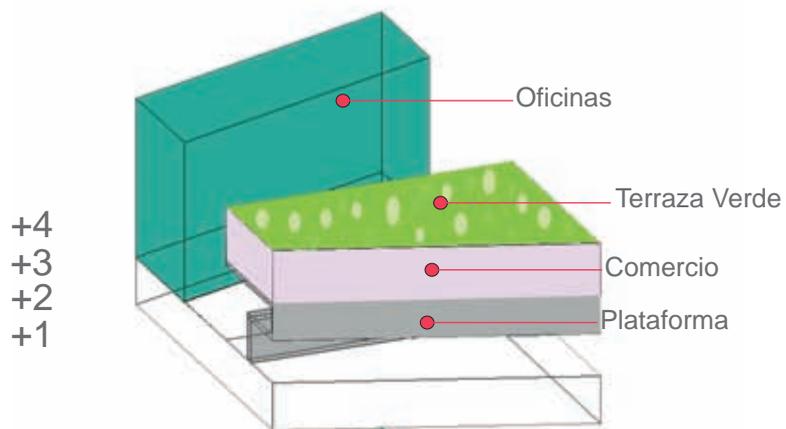


PROGRAMA

Comercio - 145m²
Oficinas - 770m²
Área libre - 345m²
Estacionamiento - 1128m²

Total 2388 m²





Actividades



Área verde

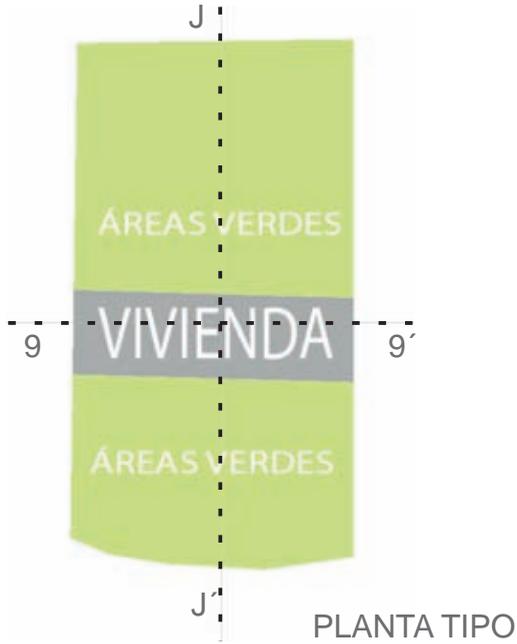


Comercio



Oficinas

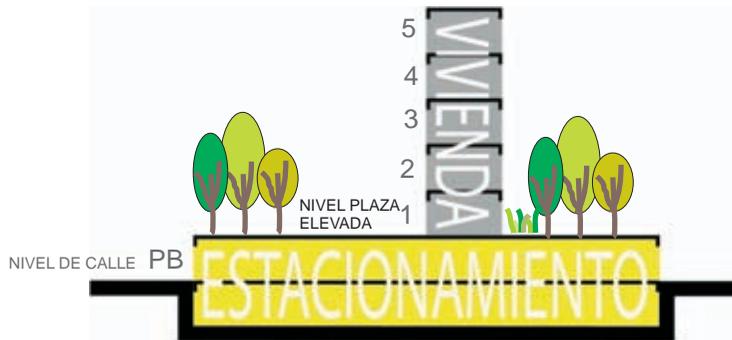
Edificio 10

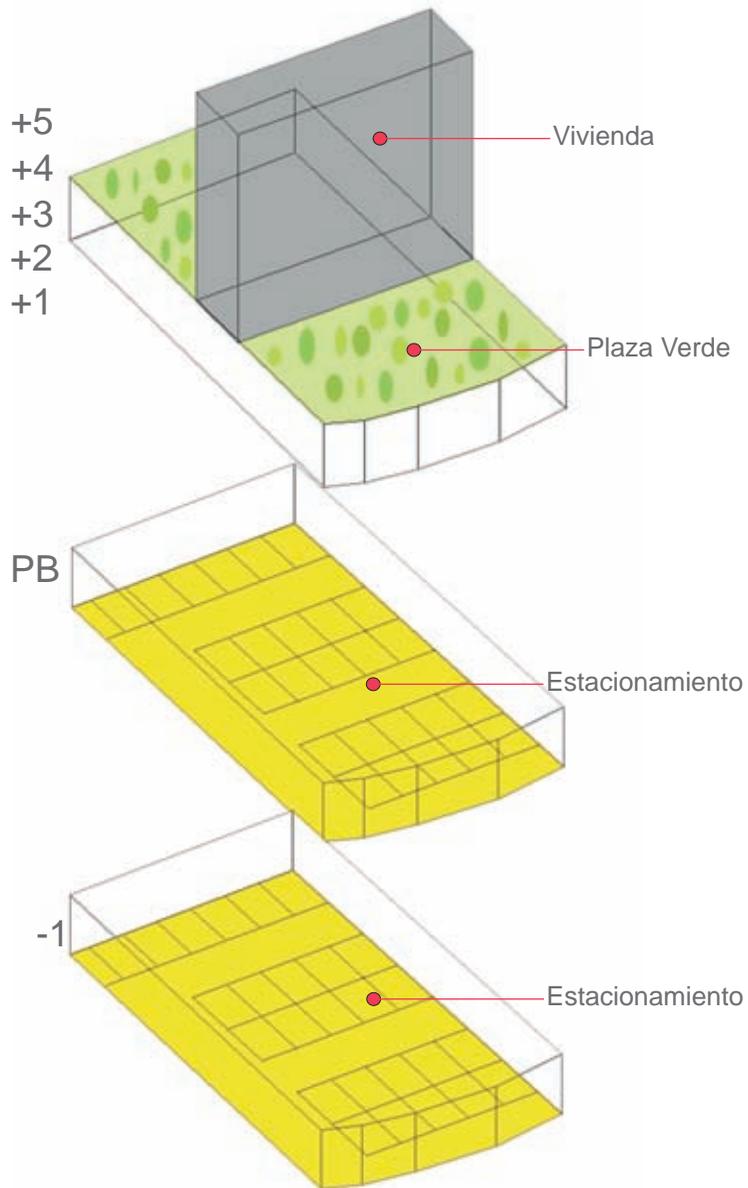


PROGRAMA

Vivienda - 1000m
Área libre - 350m²
Estacionamiento - 1000m²

Total 2350 m²





Actividades



Áreas públicas

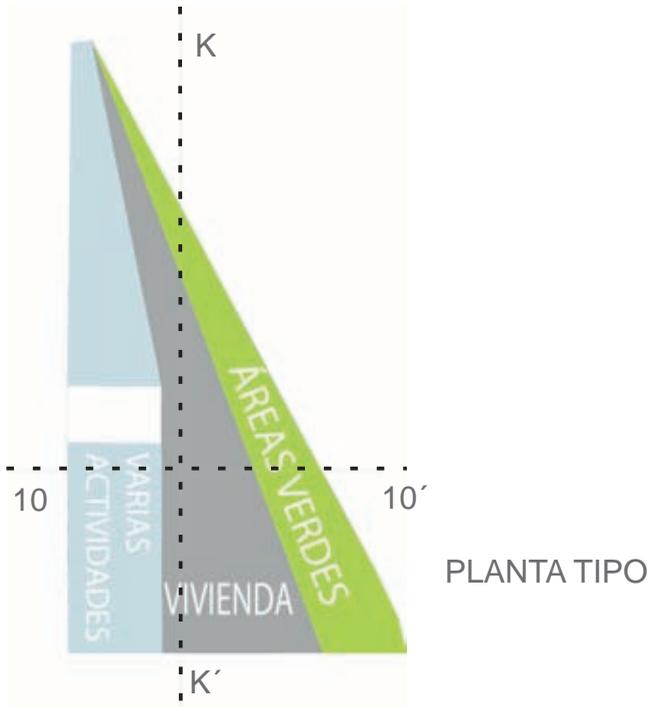


Vivienda



Estacionamiento

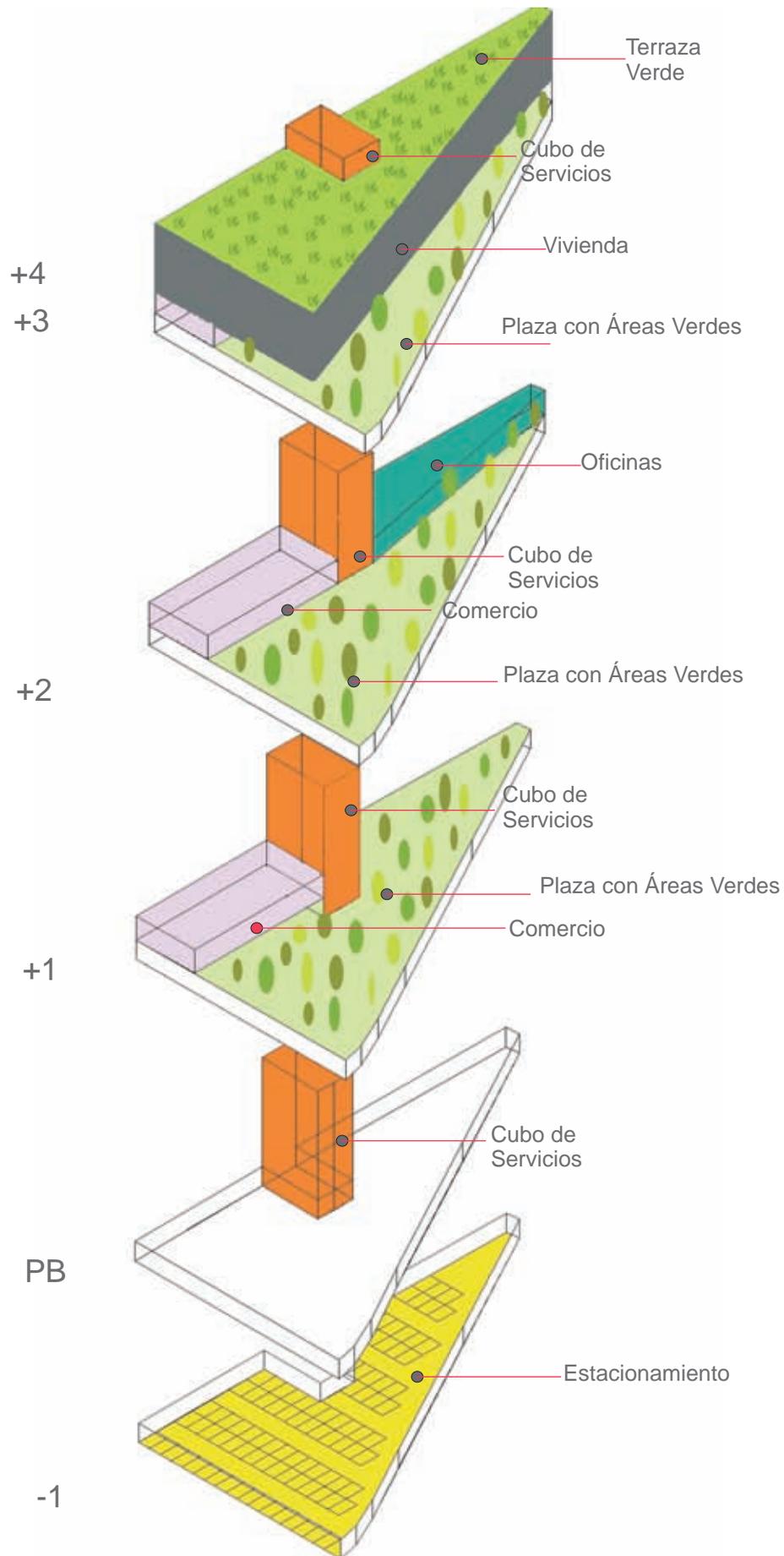
Edificio 11



PROGRAMA

Vivienda - 1000m
 Área libre - 350m²
 Estacionamiento - 1000m²
 Total 2350 m²





Actividades



Actividades al aire libre

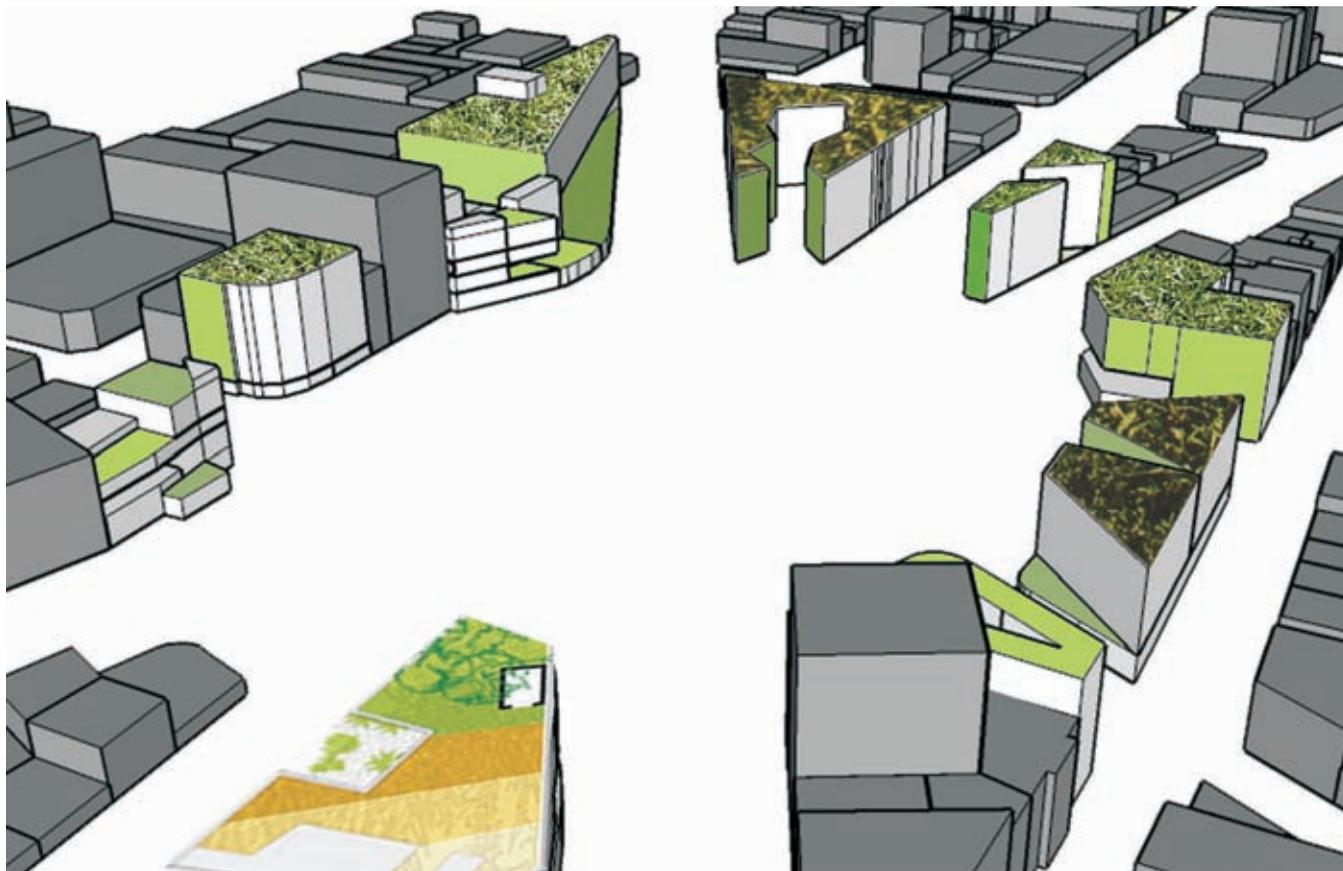


Vivienda



Comercio

Conclusiones de Potencial de predios



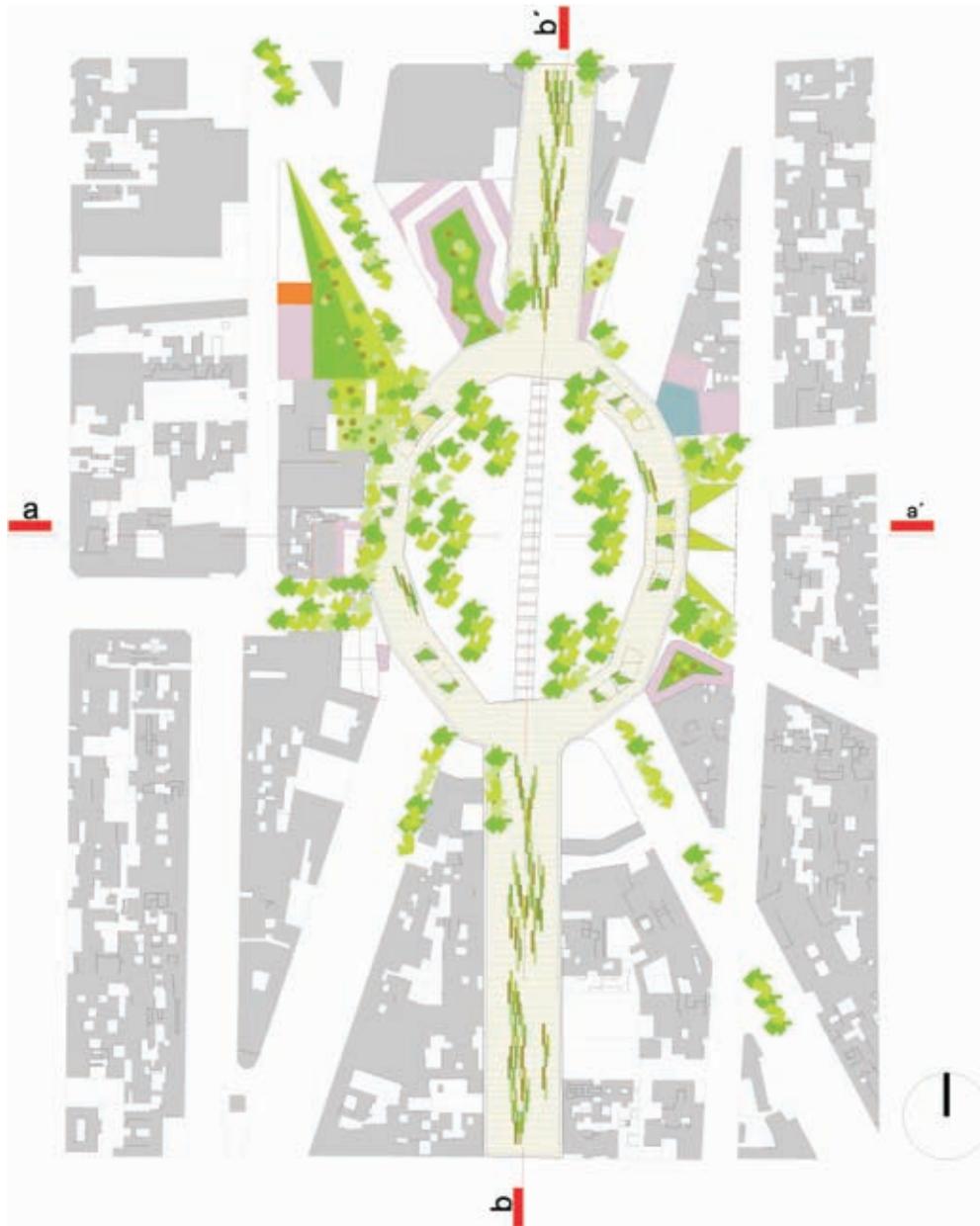
Los predios que se encuentran perimetráles en la Glorieta de División del Norte ,se encuentran en estado de abandono, o que están sub-utilizando en cuanto a alturas se refiere permitidas para estas zonas.

Los edificios que existen en esta zona no responden a las actividades que origina la estación de metro de División del Norte, y su problemática , la glorieta se esta convirtiendo en una zona obsoleta e induciendo a espacios remanentes que originan contaminación visual y desaprovechamiento de la zona, es necesario hacer un reciclaje urbano que propicie nuevas relaciones entre las construcciones, el peatón , las actividades y el transporte.

El re-ciclar edificios es introducir en un nuevo ciclo las viejas estructuras, en este caso se reciclaron 11 edificios , partiendo sobre las bases de las viejos edificios. Reciclando los edificios como el predio de el Salón Riviera que acabo con su ciclo de vida y que solo se encuentra en estado de abandono, no tan solo se reciclaran las estructuras ademas los usos de suelo, las actividades; mejorando la vida de las personas que habitan la zona y la población flotante.

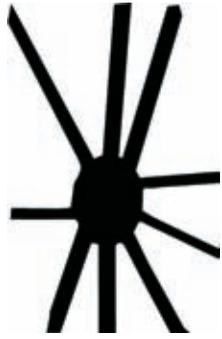
Es necesario reciclar ciertas zonas de la ciudad que se encuentran deterioradas y que cuentan con usos de suelo o actividades obsoletas a los nuevos transportes o actividades de la ciudad.

Plaza Pública elevada

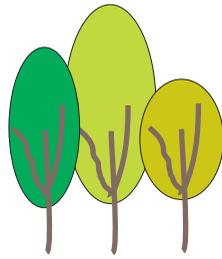


La glorieta de División del Norte es una zona importante en la ciudad que se encuentra fragmentada. Esta zona tiene dos flujos importantes : peatonal y vehicular ; los peatonales son flujos densos debido a la estación de metro en la glorieta; y el vehicular debido a las avenidas principales que cruzan. El conflicto de la zona se enfatiza debido a la gran área que existe en la glorieta de 2.24ha de los cuales la mayor parte la utilizan los vehículos dejando espacios residuales en zonas de abandono con lo cual el área peatonal se reduce.

La propuesta se basa en crear zonas peatonales por medio de una plaza elevado de 9600m², reciclando el vacío que existe encima de los autos y aumentando el espacio peatonal creando un espacio urbano público , amplio y descubierto para realizar diferentes actividades.



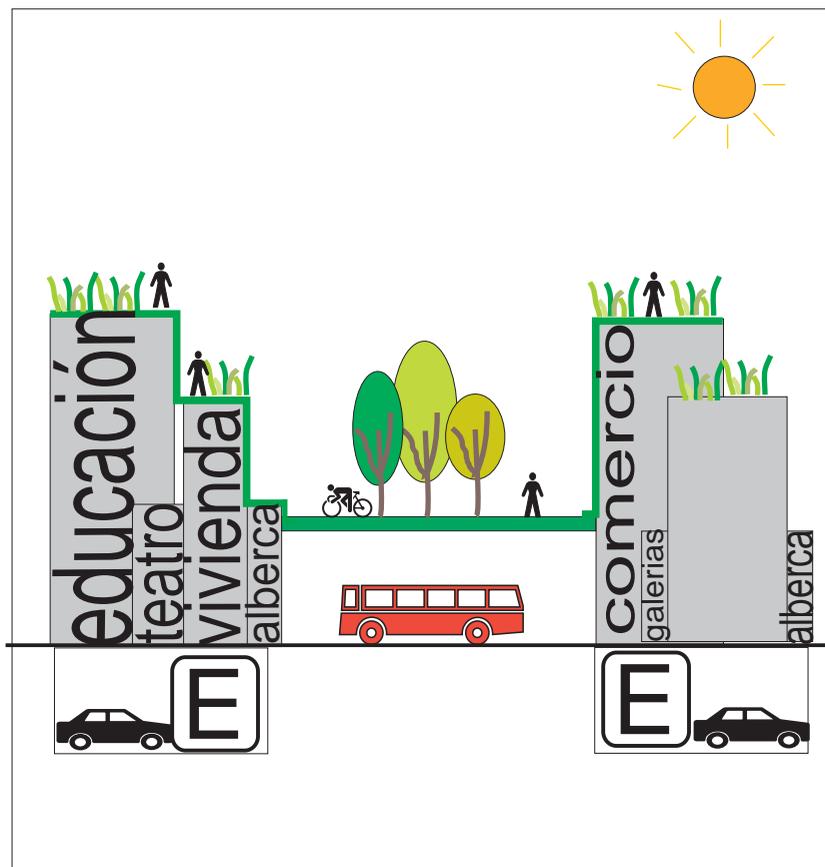
área libre



vegetación

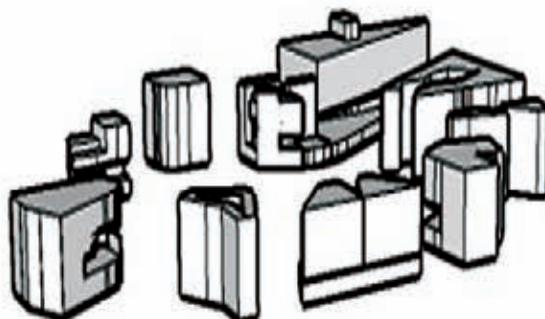


actividades

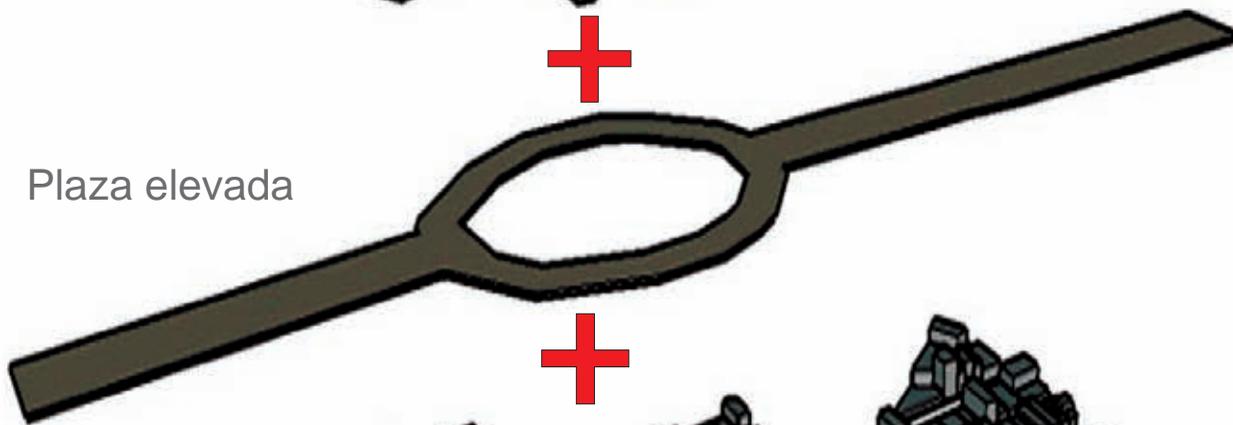


Plaza pública elevada

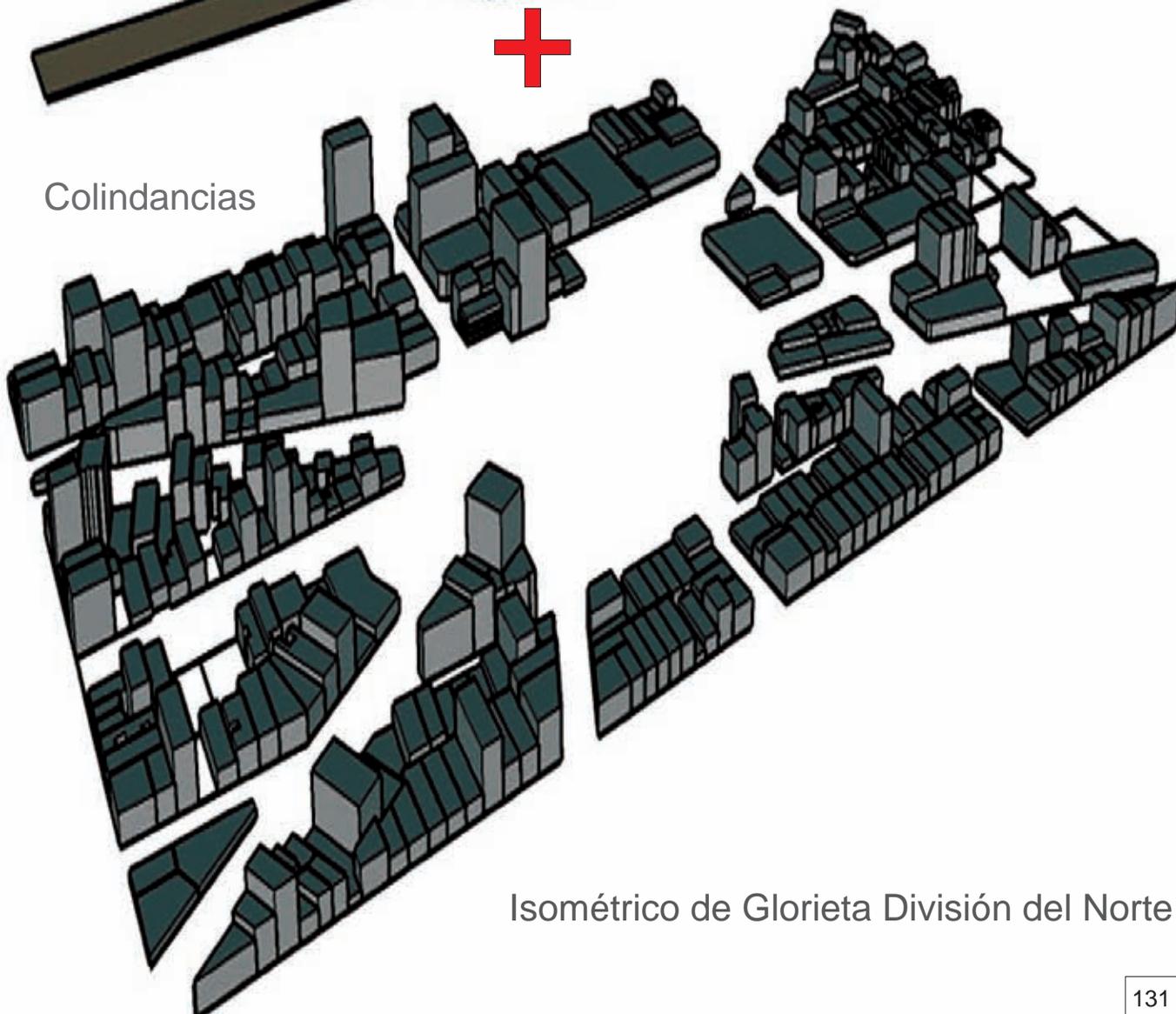
Predios
Potenciales



Plaza elevada



Colindancias



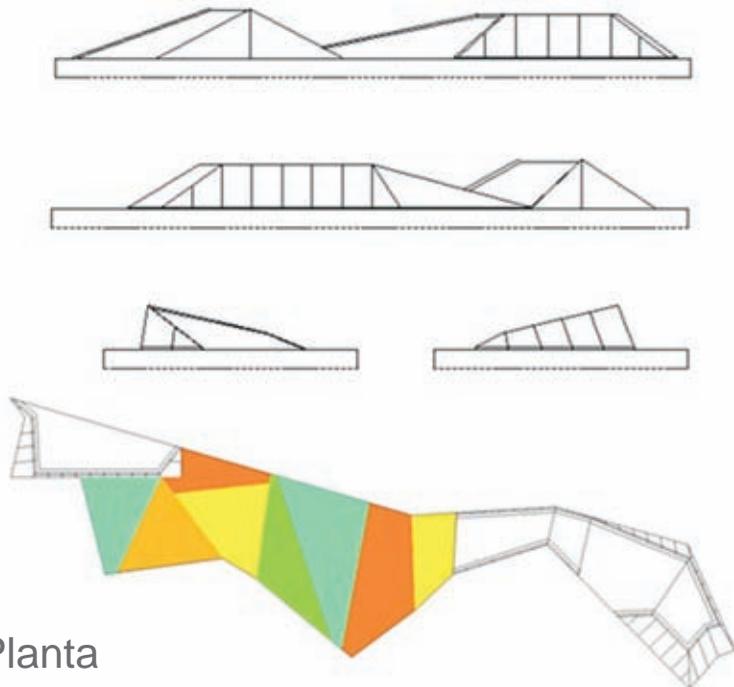
Isométrico de Glorieta División del Norte

Detalle de plaza elevada



La Glorieta contará con recorridos peatonales, zonas de descanso y áreas verdes.

Cortes



Jardineras con banca



Vista aérea de Glorieta División del Norte



Conclusiones de Espacio Público

Espacio Público

El espacio Público en la Glorieta existe como espacios residuales , no habitables que se han convertido en zonas degradadas en la imagen urbana de la zona.

Es una zona que debido a el transporte aunado a edificios en estado de abandono , los peatones han delimitado los espacios públicos como zonas de basura, e indigentes , que dan lugar a la inseguridad de la zona.

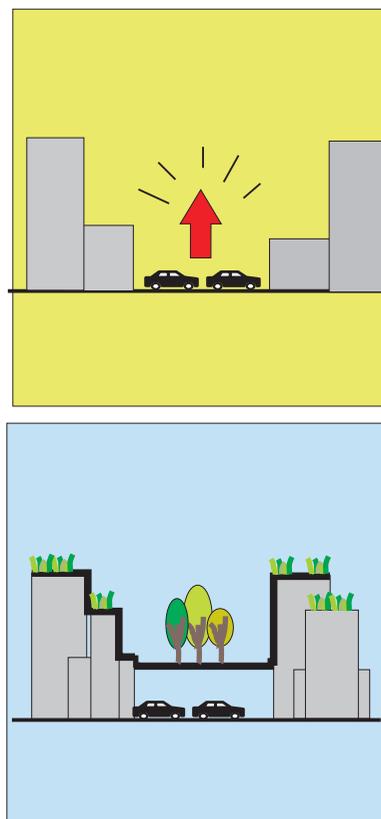
En general la ciudad ha ido perdiendo los espacios públicos y los a cedido a los espacios privados que se han degenerado.

El espacio público moderno proviene de la separación legal entre la propiedad privada (derecho de construcción) y la propiedad pública (o dominio público) que normalmente supone suelo libre de construcciones y cuyo destino son usos sociales característicos de la vida urbana.

En estos últimos años en la ciudad el espacio público es originado por un espacio residual entre edificios y vías.

El espacio público no es un espacio protector ni protegido en algunos casos no ha sido pensado para dar seguridad sino para ciertas funciones como circular o estacionarse, el espacio público esta desapareciendo con la presencia de los ghettos urbanos como lo son los centros comerciales y los ghettos residenciales cuyas calles de acceso han perdido su carácter público en manos de policías privados.

El espacio público es importante por que es el lugar donde se manifiesta los problemas de la ciudad y es el punto sensible para actuar, logrando el lugar de relación e identificación, de contacto entre las gentes y expresión comunitaria, el uso social colectivo y multi funcional, se caracteriza físicamente por su accesibilidad, lo que lo hace un factor de centralidad.



La Ciudad de México es el centro político y económico del país y es a su vez, es una metrópoli. La ciudad de México es un sistema muy complejo que funciona con elementos como transporte, vialidades, población , etc, pero al mismo tiempo estos generan una problemática a la ciudad que la ha ido deteriorando.

El reto de estos días sera la capacidad de pronosticar el futuro de nuestra ciudad, aunque no es sencillo, en esta tesis hemos reflexionado mostrando modelos de propuestas urbanas analizandolas como elementos sociales, urbanos, arquitectónicos que nos ayuden a comprender sus mecanismos de funcionamiento, sin embargo, las combinaciones posibles para solucionar la problemática de la ciudad son innumerables, y el futuro colectivo es escasamente predecible.

El reto de imaginar el futuro de la Ciudad de Mexico, dentro de 50 años, es una obligación que todos debemos tener. Se podría pensar en un modelo de sociedad, una "utopia" (positiva) que transformara nuestra ciudad hasta hacerla casi irreconocible, mostrando como seria y que elementos tendría que tener para llegar a esta.

Podemos ver que la reflexión sobre la ciudad del futuro no puede basarse simplemente ni en imágenes objetivo finales, ni la extrapolación de tendencias. El futuro no se puede predecir.

Pero se puede preparar. Las acciones realizadas ahora , cada día prefiguran este futuro. Y hay que poder escoger entre estas opciones . Para hacerlo, para poder tomar decisiones colectivas sobre la ciudad , hacen falta escenarios alternativos que expresan los diversos intereses, las diversas, sensibilidades respecto al presente y al futuro. Y entre estos, hay que tener capacidad de debatir y ejecutar, precisamente aquellos que redunden en beneficio de la mayoría de la población. Hacen falta pequeñas "utopias que llamamos Proyectos Urbanos". El futuro de la ciudad no se puede predecir pero se puede proyectar por que podemos decidir aquello que queremos que la Ciudad de Mexico sea.

Libros

Mexico pintoresco artístico y monumental
Manuel Rivera Canvas
V.1.2l

Revista Clío - Colonia Roma
Pilar Sicilia y Sicilia

Memoria de las obras del sistema de
drenaje profundo del D.F.
Tomo IV

67 Planos correspondientes a la
historia del desagüe de la cuenca
de México.

S,M,L,XL
Rem Koolhaas, Bruce Mau, Hans Werleman
The Maracelli Press
2nd Edition

Los conventos suprimidos en México
Manuel Ramírez Aparicio
Autores mexicanos Tomo II

Ciudad de México
Ensayo de construcción de una historia
Alejandra Moreno Toscazo
INAH Colección Científica - Histórica

Land&ScapesSeries : Groundscapes
The rediscovery of the ground in
contemporary architecture
Iika & Andreas Ruby
GG Barcelona 2006

Land&ScapesSeries : Walkscapes
Walking as an aesthetic practice
Francesco Careri
GG Barcelona 2006

El Croquis
AMO/OMA Rem Koolhaas I
Numero Doble 131/132
Madrid 2006

Mutaciones
Rem Koolhaas / Harvard Project
On the city
Stefano Boeri Multiplicity
Actar 2006

Conservación del Patrimonio Natural y Edificios
Los Diafragmas Urbanos
4to Congreso Internacional de Urbanismo y
Medio Ambiente
U.A.M. 26 marzo 2004
Ángel Mercado Moraga

Revista PISO
Ciudad al Ras Num:07
Mas alla del High Line/ pág:64
Eduardo Cadaval

Paisea - Revista de paisajismo
junio 2007/num:02
Parque Urbano

Ciudad Collage
Colin Rowe y Koetter
Ed. Gustavo Gilli

Internet

www.em2n.ch

www.west8.nl

www.lot_ek.com

www.thenextenterprise.at

www.zaha-hadid.om

www.thehighline.org

Winning back the public spaces
Jan Gehl
www.urban.cccb.org

Beyond utopia
Urbanism after the end of the cities
Robert Fishman
www.urban.cccb.org

Ciudadania y espacio público
Jordi Borja
www.urban.cccb.org

Traumas urbanos: la pérdida de la memoria
Centro de Cultura Contemporánea de
Barcelona CCCB 7-11 julio 2004
Josep Maria Montaner

Principles of New Urbanism
www.newurbanism.com

La Arquitectura de la ciudad
Aldo Rossi

www.setravi.df.gob.mx

*www.seduvi.df.gob.mx