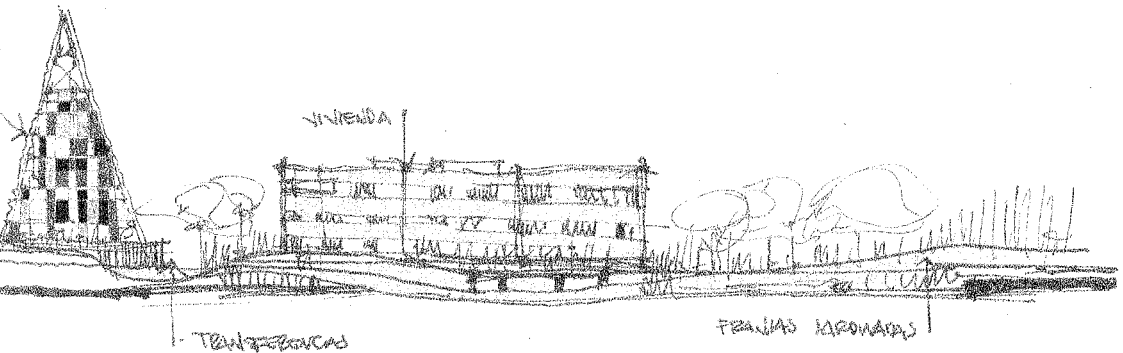


Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Arquitectura
Taller Max Cetto

Buenavista
"Reciclaje Urbano"

Tesis profesional que para obtener el título de Arquitecto
presenta:

Hugo Alfonso Vargas Rosales
2009



BUENAVISTA

reciclaje urbano

Sinodales:

Arq. Ada Avendaño Enciso
Arq. Carmen Huesca Rodríguez
Arq. Olivia Huber Rosas



Asesoría especial: Dr. Ángel Mercado Moraga



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.



perspectiva de Buenavista.

**buenavista
reciclaje urbano**

hugo vargas rosales
Mayo 2009

Índice:

Introducción	01
---------------------	-----------

I. METODOLOGÍA

1. FUNDAMENTOS Y MOTIVACIÓN

TEORÍA _	07
• El andar por la ciudad.	08
• Megalópolis o Megaciudad	12
• Heterotropías (lugares y no lugares).	17
• Reciclaje	19
• Catálisis Urbana	23

2. CONTEXTO GENERAL DE LA ZMVM

I Análisis general	
• Tamaño y expansión	29
• Población.	35
• Comparativo entre el DF y la Delg. Cuauhtémoc	39
• Vialidades y Transporte.	41

3. CONTEXTO DE LA ZONA DE ESTUDIO_BUENAVISTA

I. ANÁLISIS ESPECÍFICO (GRÁFICO)

ZONA DE ESTUDIO_ BUENAVISTA	52
• Análisis de infraestructuras urbanas:	56
LAYERS:	
• Vialidades	57
• Transporte	58
• Administración Pública	59
• Educación	60
• Industria	61
• Vivienda – Comercio	62
• Áreas Verdes	63
• Densidad	64
Mapas gráficos	68

II. ANÁLISIS VIVENCIAL (Psicogeografía de Buenavista)

- Vialidades 1 y 2 70
- Transporte 72
- Uso de suelo 74
- Vivienda 76
- Comercio 78
- Servicios 81
- Cultura y Educación 85

III. PRONÓSTICO (conclusiones) 87

4. _ PROYECTO URBANO_ ESCENARIO

I. INTRODUCCIÓN 90

- Objetivo del proyecto (**B V**) 91
- Estrategia de desarrollo urbano 91
 - 1. Estrategia socio-espacial 94
 - 2. Estrategia de reciclamiento 96

II. SITUACIÓN ACTUAL

- Infraestructuras en desuso 98
- Análogos 105

III. PROYECTO URBANO

- Planteamiento general 112
- Programa urbano para Buenavista 121
- El proyecto (escenario urbano) 128

IV. CONCLUSIONES 145

5. _ EL PROYECTO_ (ZOOM)

CONTEXTUALIZACIÓN	151
1. Diagnóstico (análisis y lectura del sitio).	157
2. Respuesta Urbana Arquitectónica.	171
I. PLAN DE ACTUACIÓN_ LINEAMIENTOS	174
Elección del territorio	175
Matriz de actividades y comportamientos	176
Viales	179
Peatonales y ejes compositivos	180
Lenguaje y tendencias	181
II. ACCIONES URBANAS _ Diagramas Urbanos	183
Plan Mestro	188
III. PROPUESTA_ Proyecto Urbano Arquitectónico	189
Secciones con potencial urbano	190
Programa urbano	186
1. atlampa	
2. tlaxelolco	
3. buenavista	
4. santa maría la ribera	
Planta de conjunto y diagramas del proyecto	197
Secciones e imágenes del proyecto	199
IV. CONCLUSIONES GENERALES	201

6. - BIBLIOGRAFÍA

203



Universidad Nacional Autónoma de México
Facultad de Arquitectura
Taller Max Cetto

*" Buenavista
Reciclaje Urbano "*

Tesis profesional que para obtener
el título de Arquitecto presenta:

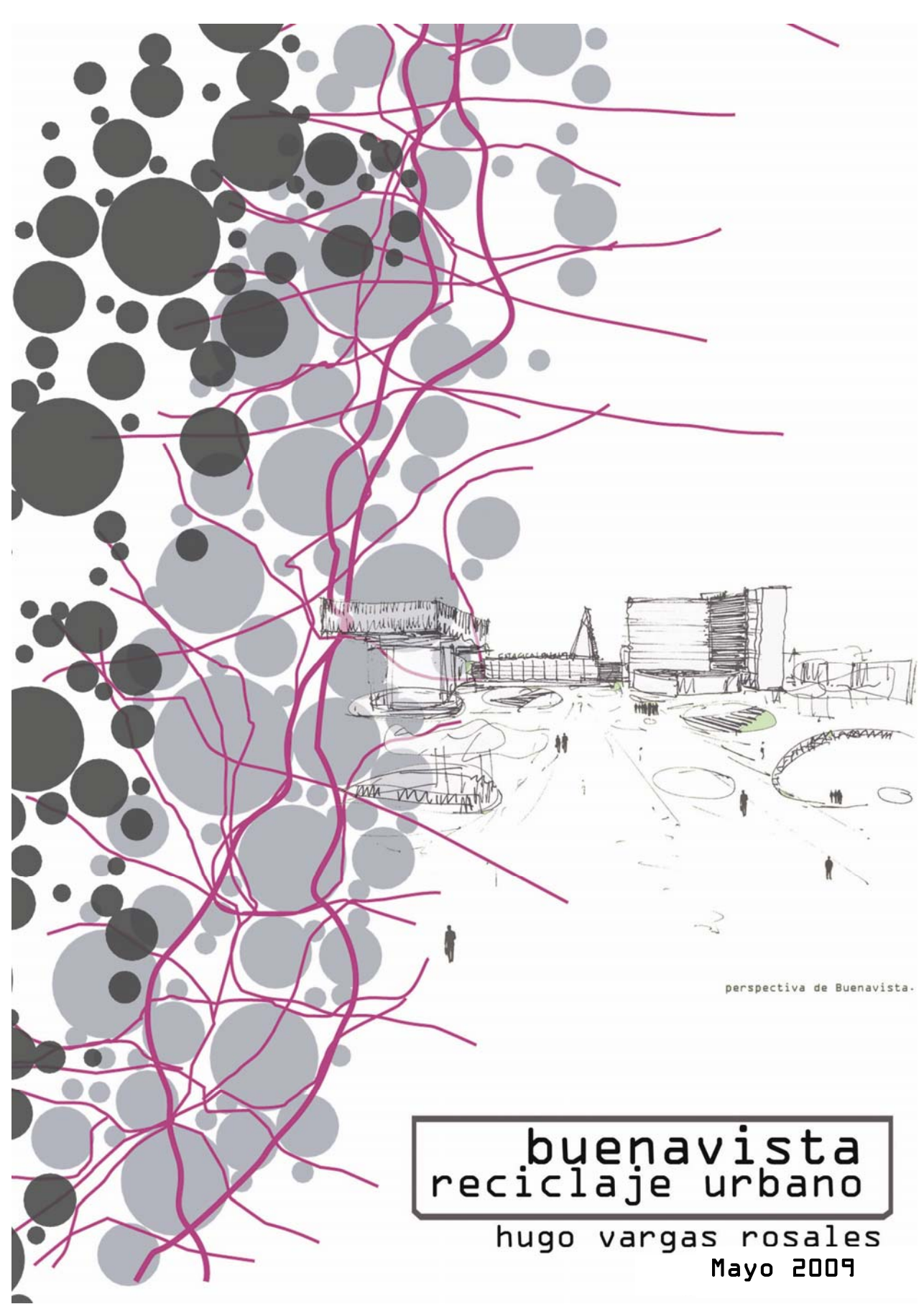
Hugo Alfonso Vargas Rosales

Mayo 2009

Sinodales:

Arq. Ada Avendaño Enciso
Arq. Carmen Huesca Rodríguez
Arq. Olivia Huber Rosas

Mención especial: Dr. Ángel Mercado Moraga



perspectiva de Buenavista.

buenavista reciclaje urbano

hugo vargas rosales
Mayo 2009

INTRODUCCIÓN

Este trabajo pretende reunir diversos temas que tienen que ver con mi experiencia de vida, la manera en que entiendo el mundo, la ciudad y la arquitectura.

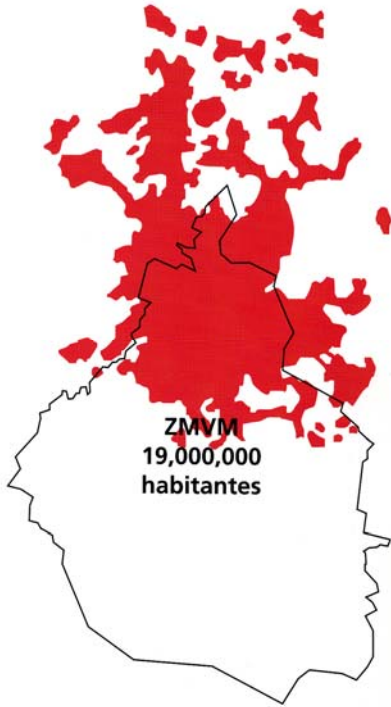
Parte determinante para decidir estudiar la ciudad de México, resulta circunstancial, pues es el resultado del proceso que he tenido, particularmente sobre inquietudes, que a lo largo de la carrera fueron provocando dudas, e intereses personales.

Todo comienza desde mis estudios de formación básica, en donde las clases de dibujo hacen interesarme en todo el ambiente que rodea a la arquitectura, y por lo tanto en la ciudad, situación que marca una pauta muy importante en mi vida, imaginar que puede ser transformada produce singulares preocupaciones y establece el punto de partida para este proyecto de investigación, pero ¿Que puede ser transformado en la ciudad? ¿ Como poder hacer esto posible?, preguntas por las que surge mi obsesión por esta metrópoli, obsesión al ser un habitante de la ciudad de México (CD.MX) que la sufre y la disfruta, por eso me interesa analizarla y conocerla con el fin de involucrarme con sus fenómenos desde el punto de vista de la arquitectura con el motivo de aportar alternativas.

Abordar la ciudad como tema de estudio es en particular lo que tengo en mente, la ciudad de México y la crisis que sufre, sus fenómenos metropolitanos que están en constante cambio y aquellos que transforman y hacen de esta una crisis permanente.

Pero ¿ A que fenómeno enfocarme ? surge la idea de analizar la ciudad en lo general, sus estrategias de desarrollo y las estructuras que la componen, por esto pretendo enfocarme a la parte de los **medios de comunicación y el transporte** como elementos que toman la mayor importancia en la estructura de una ciudad, ya que en base al transporte es como esta urbe ha regido su desarrollo.

Hay que conocer las raíces . Este es el motivo Peter Hall



01. Zona metropolitana del valle de México

En el siguiente segmento se pretende dar a conocer los flujos de información y características de la zona de estudio que pondrán en ojo crítico la vida y desarrollo de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), para después encausarlo a la zona que comprende la estación del ferrocarril de Buenavista.

Así las siguientes partes dan énfasis a la problemática surgida del análisis en desarrollo, comprenderán y trataran de buscar una posible solución a lo analizado con respecto a la vida de la ciudad de México, llegando a plantear una estrategia de desarrollo para su crecimiento dentro de esta megalópolis.

En la primera parte de este proyecto se concentra el análisis teórico, que confrontará tres elementos que componen la estructura de este estudio: me refiero a la relación **HOMBRE-CIUDAD-ARQUITECTURA**, donde pretendo exponer un resultado que de respuesta a lo que sucede en la ciudad (CDMX).

Las formas del pensamiento, el análisis y el comportamiento de esta metrópoli son la base y necesidad de esta investigación, analizar temas teóricos y proyectuales para la fundamentación de este estudio buscando la contundencia necesaria.

El objetivo de esta tesis es, por lo tanto, desarrollar un proyecto que entienda y resuelva la problemática, cada vez más evidente, de la movilidad y la calidad urbana de nuestra ciudad, por ejemplo ; las múltiples alternativas posibles a las también múltiples deficiencias de las ciudades contemporáneas.

Con esto he decidido investigar la ciudad de México, dar una posible respuesta, quiero que esto sirva para saberla reflexionar, tanto en su funcionamiento, como en procesos de crecimiento. Proponer la estrategia de desarrollo en base al reciclamiento urbano, bajo una acción arquitectónica, práctica y responsable. Pretendo tener la capacidad de leer la urbe en sus niveles más complejos al ir conociendo las transformaciones de la ciudad.



002. Estación Buenavista.

zmvm

buenavista

El siguiente trabajo de investigación parte de un estudio de la ciudad de México y una posible respuesta a través de la hipótesis de regeneración de el vacío que ha quedado en la estación ferroviaria Buenavista, como parte de la crisis que sufre la ciudad de México y su ZMVM.

Este estudio se presenta en cuatro partes:

PRIMERA PARTE _FUNDAMENTOS Y MOTIVACIÓN

Exponer los argumentos necesarios que den la posibilidad a un análisis de la crisis de la ciudad, dando a este proyecto de investigación la fuerza y contundencia para abordar un tema a nivel sub-urbano : estación Buenavista, para aplicar conceptos e ideas sobre la

Ciudad de México; análisis, partiendo de su existencia y origen, pasando por su desarrollo (5 siglos), hasta llegar al estudio de las circunstancias que han provocado la crisis de la misma.

2_DIAGNÓSTICO

Inicia como parte de una evaluación general de la ZMVM, sus flujos de información y configuración de ciudad actual. En segundo plano se dará a conocer la información del contexto y situación actual en que se encuentra la estación Buenavista, así como los subsistemas e infraestructuras que determinan y generan el vacío urbano que hasta hoy, principios del siglo XXI continua.

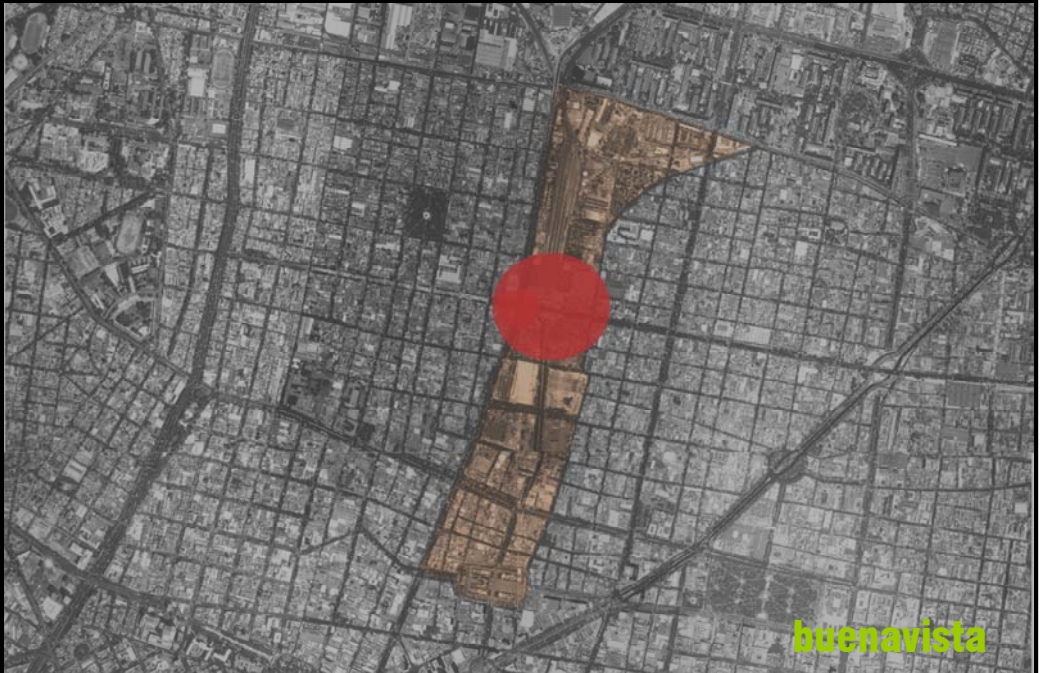
3_PROYECTO URBANO_PRONÓSTICO

Etapa de generar una hipótesis como respuesta a los puntos del análisis antes mencionado sobre la ZMVM y a su vez de la zona que comprende a la estación Buenavista, al proponer una estrategia de desarrollo sub-urbano para la reutilización de este vacío y su reincorporación a la ciudad de México.

4 _PROYECTO EN ZOOM

Esta parte se entiende como el desarrollo arquitectónico de una de las partes en específico del proyecto.

PRIMERA PARTE



003. mapa de la zona de estudio de la ciudad de México.

Fundamentos y motivación

1. METODOLOGÍA

Motivación
+
Diagnóstico
+
Pronóstico
=
Proyecto

> 1. Fundamentos y Motivación >Teoría<

planteamiento

Reciclaje de una estructura urbana en la ciudad de México

inicio

Propuesta de reciclamiento urbano de un vacío generado por las condiciones del desbordamiento de la ciudad de México. Donde la estación BUENAVISTA sea re-utilizada empleando una estrategia a nivel sub-urbano.

Motivación teórica

El andar por la ciudad.

Definir la ciudad es una tarea en la que no han llegado a ponerse de acuerdo quienes han abordado el tema. Diversas son las formulaciones y heterogéneos los criterios contemplados a la hora de definir qué es una ciudad. Con frecuencia, no se plantea una definición para las ciudades como forma de asentamiento humano y que sea válida en cualquier lugar o en cualquier momento de la historia. Es mucho más habitual que se proponga el concepto de ciudad para un contexto determinado. Así, se habla de la ciudad "antigua", de la "ciudad medieval" o de la "ciudad moderna", o si se quiere, incluso, de la "ciudad postmoderna". Con ello se especifica una forma concreta de ciudad, una ciudad con adjetivos que acaba resultando una descripción de un determinado tipo de ciudades en momentos y contextos históricos concretos.

Desde el punto de vista **Dadaísta**: La ciudad puede tomarse como el más claro ejemplo del sedentarismo a través de la historia del hombre, este sedentarismo se ha desbordado por la vida nómada en la ciudad, el Caín y Abel, la lucha del territorio, donde el sedentario mantiene su forma de vida establecido en un punto de la ciudad, donde duerme, come, y se relaciona en su alrededor, mantiene y gobierna en su propia casa o territorio pero ya se ve rebasado por el nómada, es aquí, donde la ciudad ya no funciona para permanecer asentado toda la vida y las actividades se dan con el movimiento de la gente, el nómada se apodera de la ciudad, la verdadera ciudad se hace en movimiento, las ciudades antigua y funcionalista fueron rebasadas por el **situacionismo** en la ciudad, las verdaderas formas de vida, las actividades se dan por este crecimiento decimonónico en las ciudades.

La ciudad de los escenarios de los flujos y de velocidad futurista empieza a parecer ridícula, lo banal de la ciudad burguesa va quedando rebasado por una vida más lúdica, la transformación de la vida y las ciudades va de forma inconsciente, las manchas urbanas así lo reflejan, son la unión de puntos que se van disgregando entre otros puntos de los alrededores sin ningún rigor, así se va dando la ciudad.

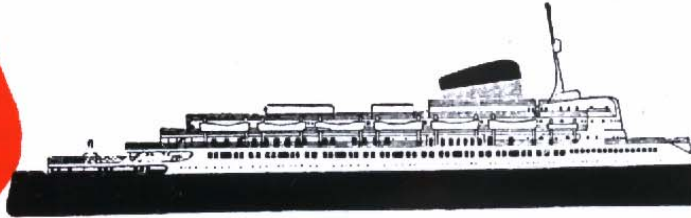
La ciudad no se hace con arquitectura, la ciudad es lúdica y no programática, es inconsciente y a la deriva, por que forzarla a querer ser, esto es una metaciudad.

El movimiento situacionista dice que la diversión comienza cuando el funcionalismo acaba.

Metaciudad.- Más allá de una ciudad. SIN DEFINIR.

Las ciudades pueden ser interpretadas psicogeográficamente

Map of Copenhagen



“ La calle, a la que creía capaz de comunicar a mi vida sus sorprendentes recodos, la calle con sus inquietudes y sus miradas, era mi auténtico elemento, tomará en ella como en algún otro sitio, el aire de lo eventual”.
André Breton.

Arquitectura.- Modo más sencillo de articular el tiempo y el espacio, de modular la realidad, de hacer soñar. No trata tan solo de articulaciones y modulaciones plásticas, expresiones de una belleza pasajera, sino de una modulación influyente, que se inscribe en el eterno arco de los deseos humanos y del progreso en el cumplimiento de los mismos.

La arquitectura del futuro, será pues, un medio de modificar las concepciones actuales del tiempo y del espacio. Será un medio de conocimientos y de acción .

Los conjuntos arquitectónicos podrán ser modificados. Su aspecto cambiará, en parte o totalmente, según la voluntad de los habitantes.

Situación Construida.- Momento de la vida concreta, deliberadamente construido por medio de la organización colectiva en un ambiente unitario y de un juego de acontecimientos.

Psicogeografía.- Estudio de los efectos precisos del medio geográfico, acondicionando o no conscientemente, sobre el comportamiento efectivo de los individuos.

Deriva.- Modo de comportamiento experimental ligado a las condiciones de la sociedad urbana; técnica de paso fugaz a través de ambientes diversos: Se utiliza también, más particularmente, para designar, la duración de un ejercicio continuo de esta experiencia.**02/**

“Me muevo en un paisaje en el cual la revolución y el amor hilvanan discursos perturbadores”. **Rene Char.**

¿Megalópolis o Megaciudad?



005.CD. MX

Zona Metropolitana: Unidades político- administrativas integradas por unidades donde se desarrollan y vinculan actividades políticas, económicas, culturales y de otras índoles, incluyendo a los gobiernos; por ejemplo el Gobierno del DF y el Estado de México. Según el desarrollo de espacio urbano, y los acuerdos de los programas de desarrollo, se ha establecido que después de 50,000 habitantes ya se considera una zona metropolitana siempre y cuando se integren por mas de una unidad política-administrativa, este fundamento es provocado por las relaciones funcionales, refiriéndose a la movilidad de la población de un lado a otro por necesidades o actividades. **03/**

MEGALOPÓLIS

Una vez definida la zona metropolitana podemos precisar que la megalópolis es la interacción de varias zonas metropolitanas, que sin estar en contacto físico, provocan relaciones funcionales. En este caso y para fines de este proyecto se tomará el de la Zona Metropolitana del Valle de México.

El termino megalópolis fue introducido por el geógrafo Jean Gottmann en la década de 1960. Se refiere a un continuo urbano de considerable extensión (cientos de kilómetros) originado como consecuencia del crecimiento de una ciudad hasta tomar contacto con el área de influencia de otra ciudad y así sucesivamente. Este crecimiento se produce en cada ciudad debido a la concentración de actividades así como de la población a expensas del espacio circundante que se encuentra favorecido por los nuevos medios de comunicación y transporte.

Para considerarse megalópolis, la unión de varios centros urbanos debe contar con una población que supere los 20 millones de habitantes.

Toda ciudad funciona como un sistema: recibe del exterior (el campo, otras ciudades) materias primas, energía, agua, alimentos e información, y provee al exterior (otras ciudades, el campo) productos, servicios, residuos e información.

Las ciudades van creciendo gracias a la urbanización, es decir, a través de un proceso evolutivo de los centros urbanos debido a factores de atracción (más empleo, mejor remuneración, muchos servicios, etc.) que hacen que las personas quieran vivir en ellas.

Una ciudad, que en un principio se limitaba a unas cuantas manzanas, con el correr del tiempo, se va convirtiendo en un extenso paisaje urbano.

Se van construyendo edificios cada vez más altos, así como los del centro y periferias, complejos sistemas de tráfico que cubren zonas cada vez mayores.

Otros factores importantes que determinan el aumento de la población, se reflejan en los transportes. Durante los últimos dos siglos hubo avances significativos en los medios de transporte, conectando cada vez más, centros y puntos geográficos, a menor costo y a mayor velocidad.

MEGACIUDAD

La megaciudad de México.

Se denomina megaciudad a la unión o traslape de dos o más áreas metropolitanas las cuales pueden ser parte de una región urbana polinuclear. El termino fue acuñado por Jean Gottmann para referirse a la franja continua de urbes de la costa este de EUA que tiene Nueva York como ciudad central.

En México existe un subsistema urbano en la región del centro del país constituido en el año 2000 (16 delegaciones y 40 municipios) denominado ZMVM. Donde se espera un crecimiento del año 2000-2020 de 15.2 millones de habitantes. **04/**

La globalización económica dominante en los inicios del segundo milenio está espacialmente estructurada por una jerarquía urbana mundial, un cuya cúspide se hallan tres ciudades: Nueva York, Tokio y Londres.

La existencia de un sistema internacional de ciudades no es, sin embargo, algo enteramente nuevo, pues desde los inicios de la formalización científica de lo urbano y regional se ha analizado el fenómeno.

Este interés surge al constatar que desde sus orígenes, el proceso de urbanización en el mundo se caracterizó por la aparición de grandes ciudades en la antigüedad - como Tebas, Babilonia, Ur, Menfis -, que culminaron después de varios milenios en la cristalización de las dos más grandes ciudades de la urbanización esclavista: Atenas y Roma.

04/ Jorge Enrique Horbaht. "El trabajo y la ciudad de México".

En el mundo griego no solamente contaba con Atenas, sino también con Siracusa y Cartagena, siendo que esta última tenía alrededor de 700 mil personas. En su cenit Roma alcanzó 800 mil habitantes, pero después del derrumbe del imperio, sólo Constantinopla quedó con una población que superaba las 100 mil personas, siendo sobrepasada en los inicios de la Edad Media por Bagdad, Damasco y El Cairo. Por otra parte, en las postrimerías de la urbanización feudal europea, París las sobrepasa para ser pronto superada por Londres, en los albores del capitalismo.

Partiendo de la evolución de las grandes ciudades anteriormente esquematizadas, la ciencia urbano-regional se ha interesado por comprender el papel que éstas representan dentro del desarrollo económico y social de los países, así como en proponer modelos teóricos sobre la forma en que las 50 ciudades estructuran su espacio interno. En la actualidad se multiplican los esfuerzos de investigación para analizar la conformación de un sistema mundial de ciudades y su articulación con la globalización económica-social-cultural en marcha.



BUENAVISTA, BUENAVISTA BUENAVISTA...

Planteando dicho reto conceptual, el propósito de este proyecto es ubicar la posición de la Ciudad de México dentro de la jerarquía urbana mundial. En primer lugar, se presentan en forma por demás telegráfica algunos intentos empíricos de definir dicha jerarquía y, en especial, por caracterizar a las ciudades globales y a las megaciudades. En segundo lugar, se sitúa a la ciudad de México dentro de las 50 ciudades más pobladas del planeta. Las grandes ciudades crecen más rápido que las pequeñas y absorben la mayor parte del crecimiento urbano tal es el caso de la Ciudad de México.**05/**

El Distrito Federal, los municipios conurbados y las zonas metropolitanas de estados limítrofes del Valle de México constituyen la llamada Megaciudad.

006.Vista de la estación desde eje 1norte.

05/ Jorge Horbaht
“La megaciudad de México”.

De acuerdo a los pronósticos para el año 2020 la megalópolis tendrá una población de 35.8 millones de habitantes. Esto implica utilizar el transporte como elemento estructural del desarrollo urbano. Los planes aprobados contemplan, una red de transporte carretero, ferroviario, trenes ligeros y metro, incluyendo cinturones carreteros alrededor del DF. y de la ZMVM.

La Ciudad de México es la ciudad más grande del mundo, en cuanto a extensión se refiere, y la segunda más grande en cuestión de población, solamente superada por Tokio. Es una de las ciudades más importantes del orbe no sólo porque aporta casi la mitad del PIB (Producto Interno Bruto) de México sino porque como entidad sola ocuparía el lugar 23 en la economía mundial. Es la capital y la ciudad más poblada de México. Situada en la meseta central, y en lo que originalmente era la zona de lagos: Texcoco, Chalco, Xochimilco, Xaltocan y Zumpango. Su área metropolitana, extendida por el Distrito Federal y algunos otros estados de la República como: el Estado de México, Morelos, Puebla, Tlaxcala e Hidalgo, se convierte en la segunda más poblada con 20 millones de habitantes. La CD.MX. Es el centro político, el mayor centro económico y cultural del país.

**06/ Gamboa de Buen,
Jorge,**

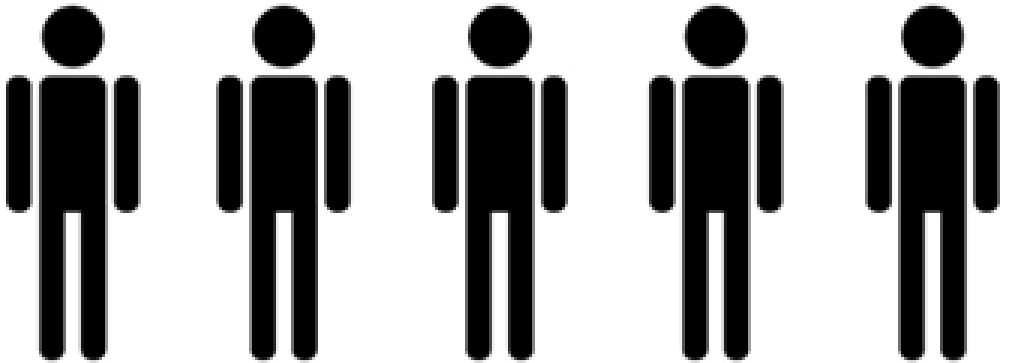


Heterotropías (lugares y no lugares)

I find my self absent from de place where I am,
in that I see my self in there.

Michael Foucault.

Una definición precisa no existe como el lugar, un neologismo reúne y define las circunstancias espacio-temporales de la vida en las urbes contemporáneas.



Todo habitante mantiene estrechos vínculos con una u otra parte de su ciudad y su imagen la define a partir de recuerdos y significados. Tales recuerdos se sitúan en puntos específicos de la ciudad; el resto del espacio resulta ser solamente un fondo, un medio, el intersticio o la vía para ir de un lugar a otro. De tal manera que la percepción de la ciudad no es continua sino parcial y fragmentada. La multiplicidad de las percepciones espaciales que resultan de cada mirada y de cada forma de habitar, conllevan a comportamientos territorio-sociales dispares, que actúan en direcciones diferentes y que conducen hacia la falta de unidad y de conjunto en los tejidos urbanos. La legitimación de elementos, espacios y lugares interdependientes, produce un aislamiento de los mismos y en el ciudades y lugares relativos a otros territorios, nuevos lugares, nuevas tecnologías y una nueva concepción espacial que sin embargo, coexisten en un territorio y no tienen nada que ver con el valor intrínseco del sitio.**07/**

Las heterotropías tienen el poder de yuxtaponer, en un único espacio real, diferentes espacios y locaciones que resultan en apariencias, incompatibles entre ellos y que tienen relación con el resto del espacio, una función que adquiere forma y significado entre dos polos opuestos. Simultaneidad, yuxtaposición, cerca y lejos, redes que conectan puntos distantes y la separación de la idea del espacio-tiempo, hacen aparecer al espacio urbano como una farsa o una ilusión histórica.

Son espacios ilusorios o no lugares que revelan la fragmentación total de la vida contemporánea; al tiempo que son lugares o espacios reales ordenados sobre los que se proyectan recuerdos y deseos individuales y que ofrecen la perfección que compensa al estado real de las cosas.

Reciclaje . - es un término empleado de manera general para describir el proceso de utilización de partes o elementos de un artículo, tecnología, aparato, que todavía pueden ser usados, a pesar de pertenecer a algo que ya llegó al final de su vida útil.

reciclaje

Reciclar es la acción de volver a introducir en el ciclo productos materiales obtenidos de residuos. Por ejemplo, reciclar un ordenador significa que, o bien sus partes o las materias primas que forman sus componentes, vuelven a emplearse en la industria de fabricación o montaje. 08/

También se refiere al conjunto de actividades que pretenden reutilizar partes de artículos que en su conjunto han llegado al término de su vida útil, pero que admiten un uso adicional para alguno de sus componentes o elementos.

Al proceso (simple o complejo, dependiendo del material) necesario para disponer de estas partes o elementos, y prepararlos para su nueva utilización se le conoce como reciclado.

08/ www.wikipedia.com definición de reciclaje



El reciclaje urbano siempre ha existido y es de lo más antiguo en la historia del hombre, desde de los orígenes de la ciudad, los cambios se han dado en ellas, el crecimiento es un fenómeno reciente, el reciclaje es la forma de utilizar de mejor manera lo que existe en la ciudad. El reciclaje se vuelve necesario como práctica inherente a la propia metrópoli.

El antecedente del reciclaje es la "Ciudad Bella", donde Napoleón III en sus proyectos para mantenerse en el poder, quiso enaltecer los principios de la ciudad de París. Embellecer la ciudad dando remate a las avenidas con edificios simbólicos, volver emblemática la arquitectura y por tanto la ciudad.

Aprovechando la definición de reciclar y entrecruzándola con la disciplina urbana, podría decirse que la ciudad, y todo lo que la conforma, esta inmersa en un ciclo constante de evolución que sirve para que la ciudad se transforme para satisfacer sus necesidades, para incrementar su capacidad de ser habitada. Sin embargo, a partir del urbanismo moderno, el crecimiento y la mejora de la calidad de vida no han sido un binomio constante. El urbanismo en su carrera por lo nuevo, perdió contacto con la dinámica de refundación natural de las ciudades y con él las urbes modernas, como hemos visto, crecieron incontroladamente.

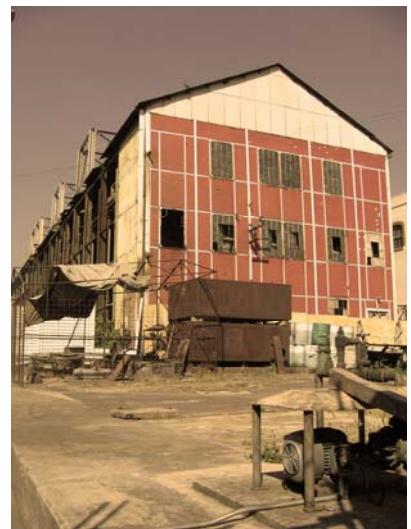
Las ciudades contemporáneas, por otra parte, han reencontrado su pasado y su memoria y deben comenzar una nueva o segunda urbanización basada en la regeneración, la reutilización y en la reestructuración de sí mismas; para esto, ha sido necesaria la creación de una nueva estrategia territorial que procura aprovechar todo el potencial del espacio y los elementos urbanos, para contribuir el mejoramiento estructural, social y formal de la ciudad.

Las ciudades deben comenzar a ser recicladas; comprendidas como un organismo inteligible, vivo, que corresponde a procesos naturales siempre cambiantes, inusitados y paradójicos. Los elementos naturales, materiales e inmateriales, deben de reintegrarse y someterse al flujo natural de sí mismos y volver al preciso equilibrio entre el territorio y su construcción. Debemos encontrar una nueva organización crítica que permita generar una dimensión orgánica en relación directa con la historia y con el hombre contemporáneo que les habita.

Para fines de este proyecto he tomado tres formas de intervención para el reciclaje urbano:

1. Como tarea del gobierno.- De esta manera las ciudades se reciclan por el financiamiento del Estado, que a través de estudios y programas de mejoramiento, propone soluciones a manera de un esquema integral para ver las prioridades y trabajar sobre ellas en la administración de las ciudades.

2. El aspecto social.- donde hay una disfuncionalidad económica de la ciudad, y de esta manera, existe una oportunidad de inversión. Los proyectos generalmente son compulsivos y de ambición por la parte inversionista, presenta proyectos con efectos positivos en el entorno y en la realidad de las ciudades contemporáneas, provocando así un ambiente de ciudad dual, por lo que existe un deterioro económico-social y de otras índoles en el entorno del territorio, en la que segregan el espacio como parte arquitectónica muy importante. Los proyectos tratan de ser los más emblemáticos (flagship projects).



3. Esta forma de reciclaje funciona a través de CATALIZADORES URBANOS, tomando la definición de la química, la catálisis es aquella transformación y modificación de las propiedades por un nuevo elemento que es relativo a la escala y en proporción al recipiente, en la catálisis urbana, debido para su mejor comprensión, la presento en un apartado dentro de este capítulo.

Vacío. - Espacio que no contiene ninguna materia; lo que no tiene contenido interior, sea en propio o sentido figurado.

Entendamos el vacío como un salto, una discontinuidad de sentido. Entendámoslo, como la falta de ocupación, como la inexistencia de líneas. En el caso del vacío construido, este espacio contiene una ausencia. El vacío es un espacio de posibilidades.

Comprendiendo a la ciudad como la interacción e interdependencia de múltiples factores y sistemas, surge aquí el tema de la **Sub-utilización** de la capacidad ya instalada de vivienda, vialidades, transporte, etcétera, que se contraponen a la constante aparición de nuevas estructuras e infraestructuras, en sitios diversos y con lo cual se desaprovechan grandes o enormes inversiones a la vez que se duplican. **09/**

Paradójicamente, la obsolescencia, la insuficiencia y el olvido acaban por envolver aquellas inversiones que alguna vez fueron esperanza y progreso, y el espacio disponible en las ciudades continúa en reducción. Ante esta situación parece urgente recuperar toda cualidad posible de aquellas estructuras existentes, que hoy son un vacío, y reutilizarlas, a partir de la imaginación, ya sea para el mismo fin u otro.

Los casos y ejemplos son muchos, zonas industriales que han sido abandonadas, zonas turísticas en desuso y grandes áreas que alguna vez fueron verdes. El planteamiento de la reutilización de estas estructuras urbanas presentaría un mejor escenario para la ciudad.

Para fines de este proyecto me interesa la estructura ferroviaria en la Ciudad de México que siendo una inversión tan costosa ha quedado en desuso y con ello arrastra una problemática que ocasiona en la ciudad un vacío.



Catálisis Urbana

Comencemos por dar la definición de la catálisis que si bien es una aplicación que se usa en la química la utilizaremos para aplicarla en términos urbanísticos como instrumento para ejemplificar un forma del reciclaje urbano.

La catálisis es el proceso a través del cual se acelera una reacción química. Generalmente, involucra a una especie, conocida como catalizador, que ni se crea ni se consume en la reacción, que participa en una reacción intermedia adicional, y que sirve para reducir la barrera de energía.

La catálisis se clasifica, en función de diversos factores, en catálisis homogénea, catálisis heterogénea y catálisis enzimática.

El catalizador, por definición, no cambia su concentración durante la reacción de catálisis (la reacción intermedia que reduce la energía de activación. Sin embargo, es posible que sí participe en la reacción global, y se habla entonces de una reacción auto catalítica. **10/**

10/ www.wikipedia.com
definición de catálisis en
la química.

De este modo para la aplicación en el urbanismo, tomaremos como la forma de transformación y modificación de las propiedades por un nuevo elemento que es relativo a la escala y en proporción al recipiente a la catálisis urbana, en esta existe un elemento llamado catalizador que en base a sus propiedades y características provoca una reacción y modifica su estado natural.

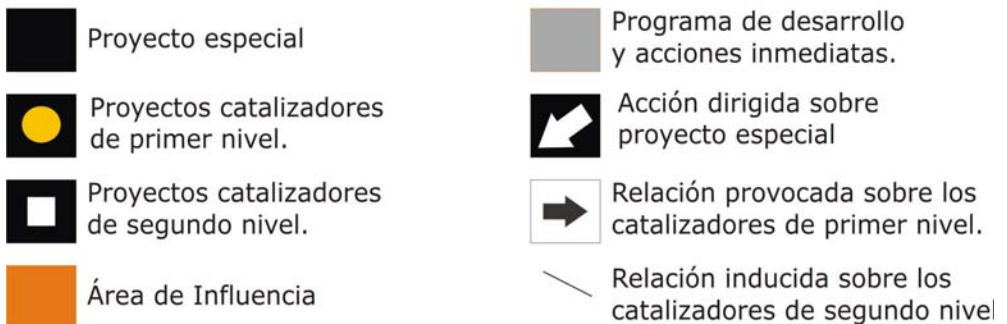
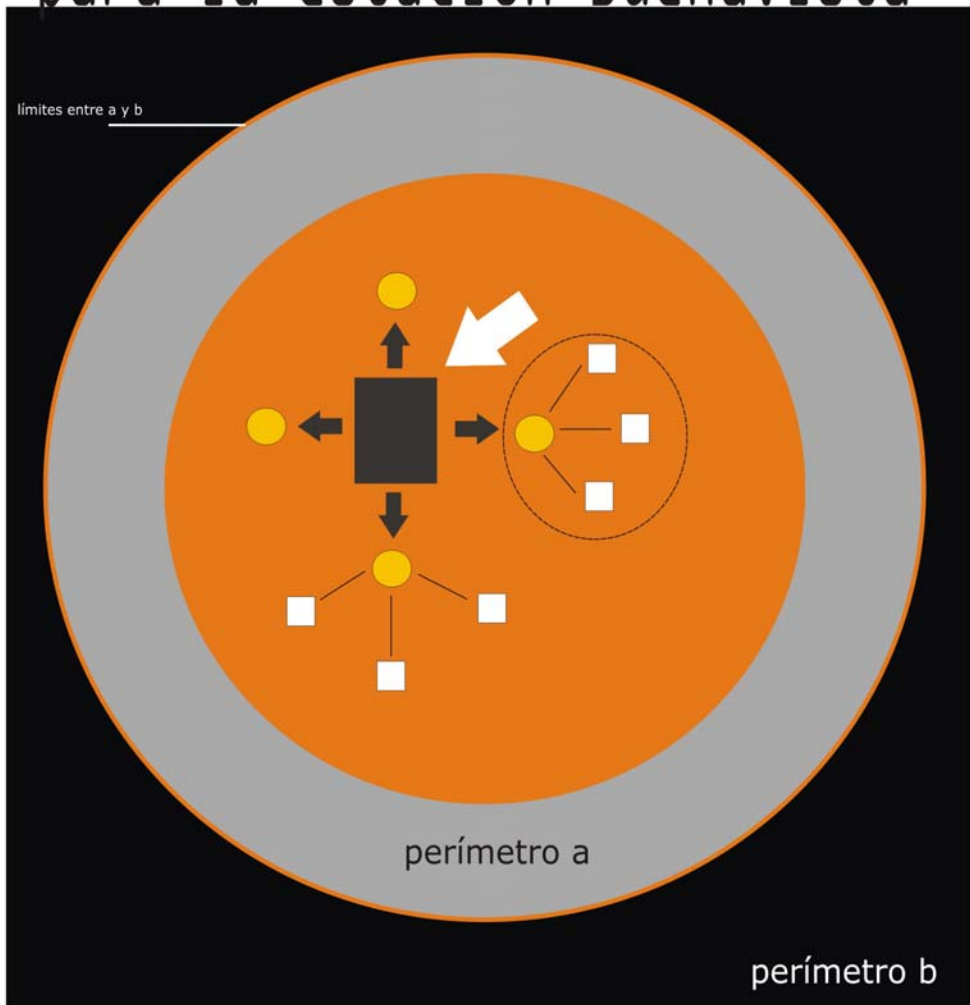
El catalizador puede tener características arquitectónicas, espaciales e in-espaciales, sociales, culturales, económicas, y hasta utopías urbanas, que provocan el reflejo de la realidad social en el que se encuentran las ciudades contemporáneas y ésta, la ciudad de México, para la cual nos ha tomado la atención necesaria para fines de este proyecto de tesis.

Esta forma de reciclaje urbano propone:

- Realizar en primer plano un diagnóstico urbano para conocer el ambiente a transformar.
- Intervención de miles de elementos para la reacción.
- A través del mercado satisfacer lo que se necesita.
- Autogestión para tener la capacidad para resolver sus problemas.
- Transformación del ambiente no del resultado.
- Proceso de transformación, el cual no es posible asegurar, pero si es posible plantear una hipótesis. **11/**

A continuación se presenta un esquema de la catálisis urbana:

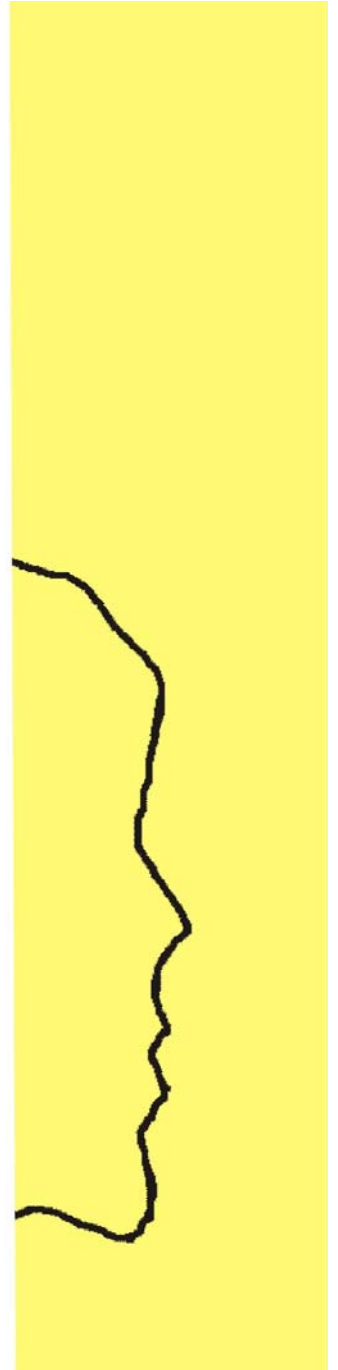
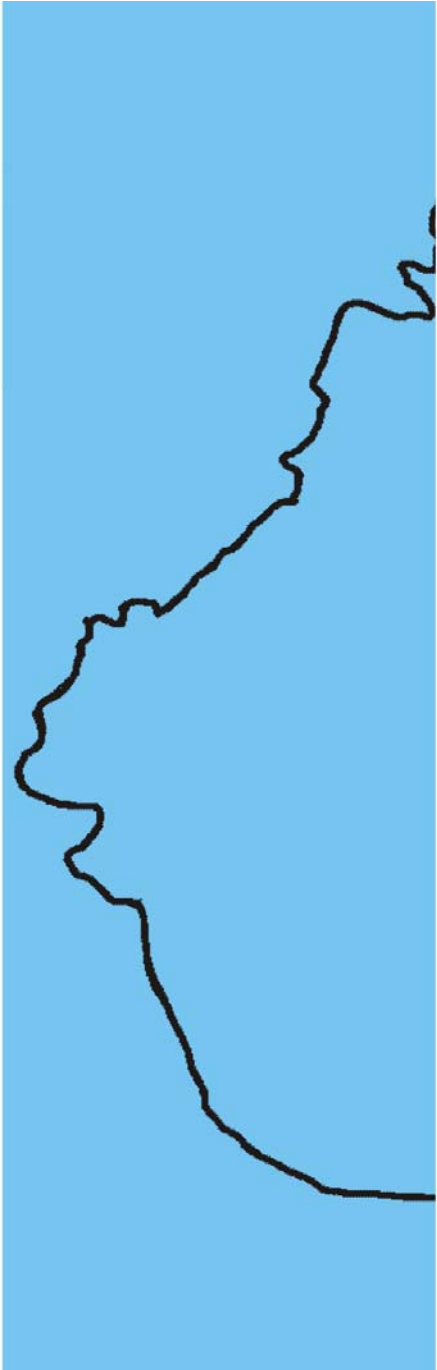
estrategia socio-espacial para la estación Buenavista



12/ Arq. Angel Mercado, proyecto "Centro Histórico" 1997.

> 2. Contexto general de la ZMVM <

I. ANÁLISIS GENERAL DE LA ZMVM

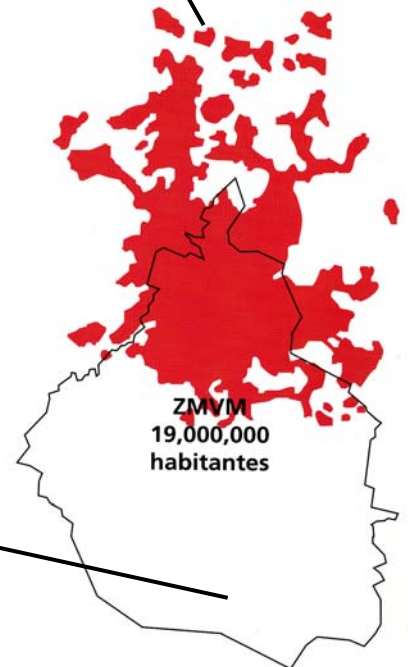


Contexto General de la ZMVM

Hemos definido en el capítulo teórico a la Zona Metropolitana, a continuación en este nos tomará analizar y dar a conocer la información de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), la idea es ubicarla y conocerla, ver de su desarrollo y finalmente analizaremos su infraestructura por medio de mapas que muestren su carácter y nos ayuden a dar fuerza a este proyecto de investigación de la ciudad de México y su zona metropolitana.

TAMAÑO Y EXPANSION

La ciudad de México (latitud 19.433, longitud 99.11) representa el 0.23% de la superficie del país y cuenta con el 18% de la población nacional. La ciudad ahora considerada como el centro de las actividades más importantes de la nación. Se ha convertido en una "esponja", absorbiendo grandes cantidades de población inmigrante de otros estados políticos, en la búsqueda de mayores oportunidades de trabajo y expectativas de una vida mejor. De esta forma vemos el comportamiento de la ciudad lúdica en que nos desarrollamos, la cual está en continuo crecimiento, y no hay desarrollo lineal si no situacionista. El crecimiento territorial de la **cdmx** en los últimos años ha creado grandes cinturones de deterioro a lo largo de la periferia, con escasez de servicios e infraestructura. Así también las zonas de reserva ecológica han tenido una gran afectación en su superficie debido a los pobladores irregulares.



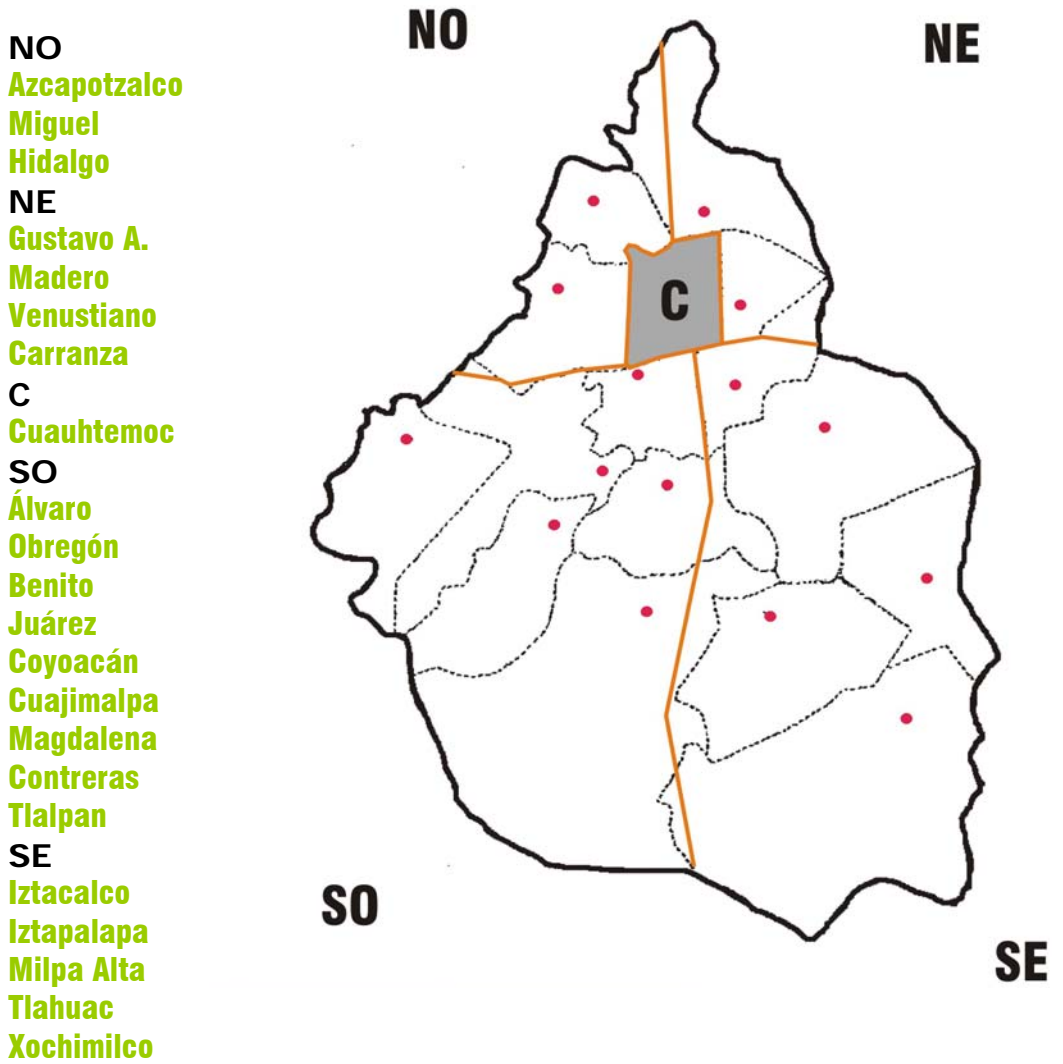
En el año 2000 el Distrito Federal, capital de la República Mexicana, unidad política creada en 1928 dividida en 16 delegaciones político-administrativas representaba una superficie de 1,483 km² y se encontraba habitada por 7,850,000 habitantes.

Así mismo la ZMVM formada por el Distrito Federal y 59 municipios conurbados, comprendida por un número importante de municipios, algunos, con características rurales que por su localización están sujetos a fuertes presiones de extensión territorial. La ZMVM tiene una superficie de 7,420 km². (*Gamboa de Buen, Jorge. La ciudad de México. 2000.*)

Considerando la mancha urbana como el área física urbanizada que mantiene una intersección socioeconómica directa, constante e intensa entre los municipios, ésta intersección, sin sujetarse a los límites político -administrativos representaba 1,325 km² de área física urbanizada.

Consideramos como área de estudio el límite político del Distrito Federal y únicamente la parte de la mancha urbana comprendida dentro de este límite.

Para el estudio y análisis del área antes mencionada dividiremos la superficie del DF en 5 cuadrantes: Noroeste, Noreste, Suroeste, Sureste y Centro. Donde las delegaciones se ubican de la siguiente manera en esta configuración:

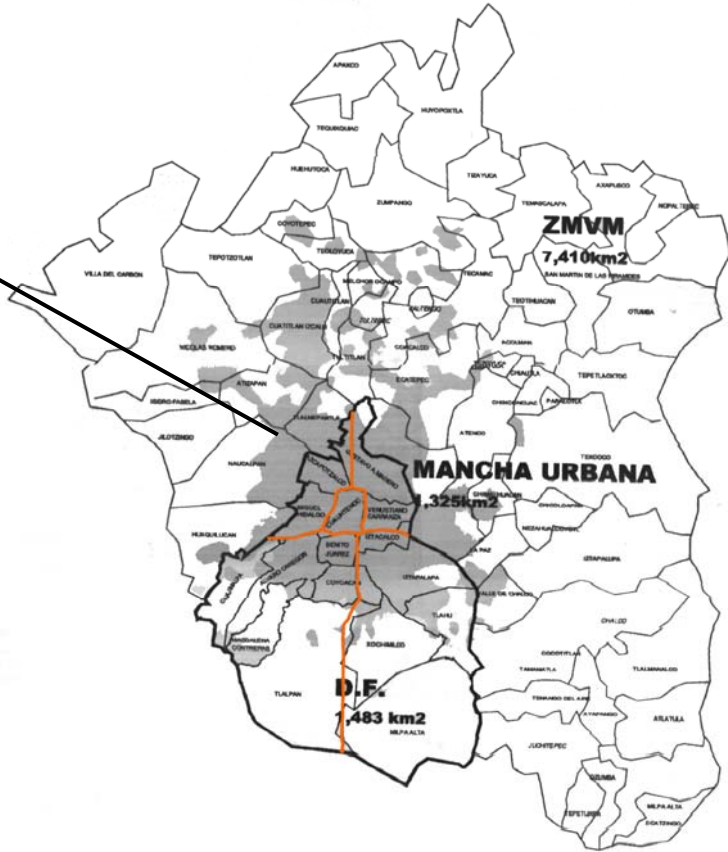


MP 01 mapa de la ciudad de México

Del 100% de la superficie del Distrito Federal el 55 % del área corresponde a zonas de conservación ecológica y 76 hectáreas para recarga de acuíferos. (Romero Fernando, ZMVM.LCM. México. 2000.)

Usos de zonas
de conservación:

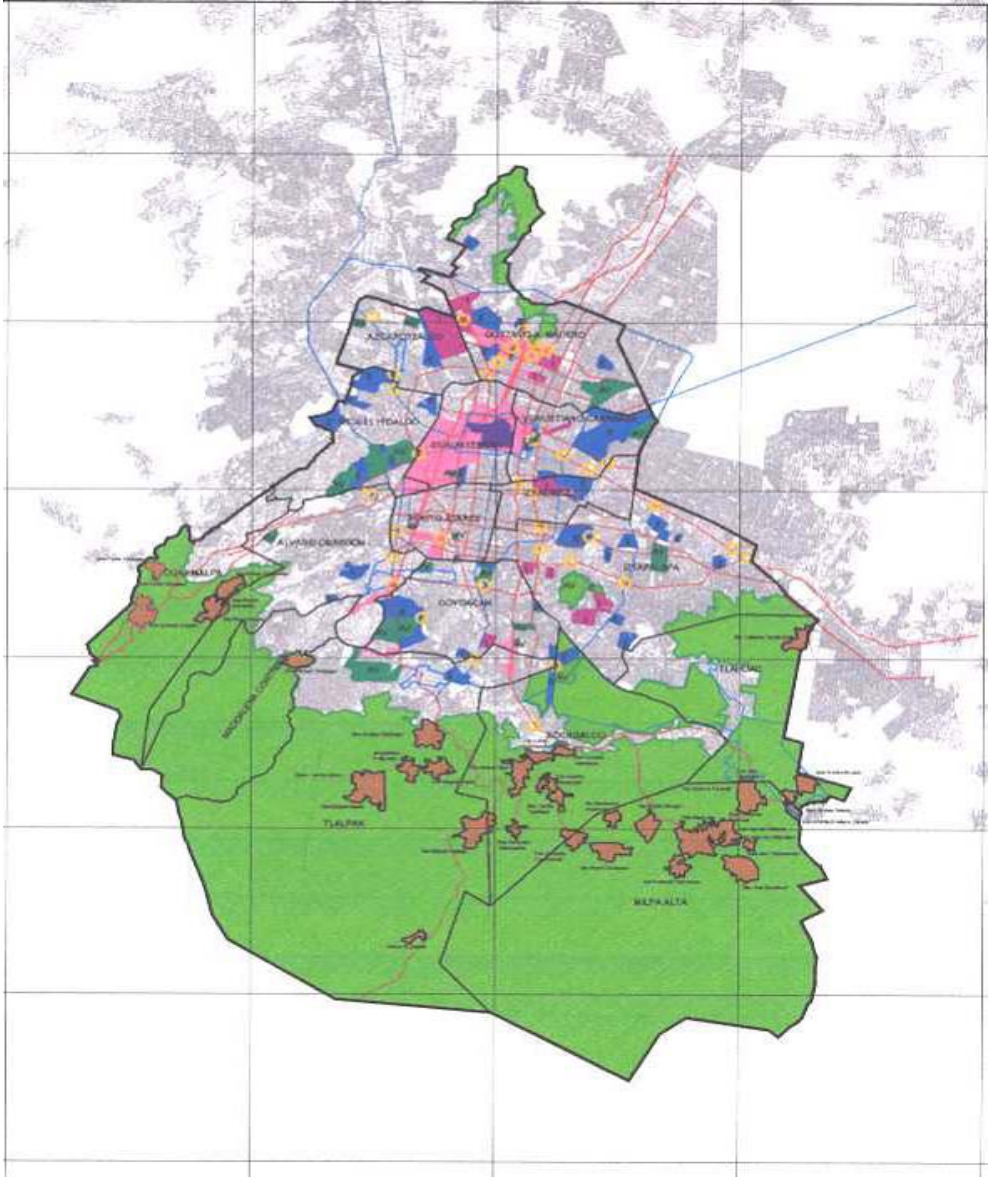
- 44% Forestal
- 38% Agricultura
- 13% Pastos
- 5% Urbano



MP 02 Mancha urbana

Las áreas verdes ocupan 3,300 hectáreas y 4.3% de la superficie urbana que equivalen a 3.9 m² por habitante muy por debajo de lo que estipulan las normas internacionales (mínimo 9 m² por habitante).

El 45% restante de la superficie de la ciudad de México se encuentra urbanizada abarcando 73 mil hectáreas de área habitable, de este porcentaje el 81% es área urbanizada y el 29% área de asfalto, banquetas y metro. (Romero Fernando, ZMVM. LCM. México. 2000.)



MP 03 Estructura urbana de la ZMM

En general la ciudad de México y su zona metropolitana están en constante cambio, de tal modo que por más datos que se generen es muy difícil acercarlos a la realidad, por lo anterior, una estadística ya no es válida al instante de escribirla pues seguro en ese instante se creó información nueva.

Evolución de la mancha urbana en la ciudad de México:

1900



344,721
habitantes
27.14 km²

1950



1,100,000
habitantes
229.62 km²

1960



5,400,000
habitantes
470.07 km²

1970



9,200,000
habitantes
682.60 km²

1980



12,900,000
habitantes
1056.64 km²

2000

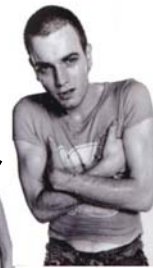


19,000,000
habitantes
1,325.76 km²

MP 04 Desarrollo de la mancha urbana y sus habitantes

(Romero Fernando, *ZMVM. LCM. México. 2000.*)

POBLACIÓN



Para poder comprender una ciudad es necesario conocer quien la vive, así el habitante se convierte en el personaje principal de una ciudad, aunque muchas veces lo olvidamos y lo dejamos de lado, el habitante es aquel que anda, recorre, observa, usa, se apropia y genera la parte lúdica de la ciudad, es sin duda el motor que no falla dentro de una gran maquinaria, el usuario la imagina, la hace y la percibe de mil formas, pero solo el habitante podrá determinar el orden y el caos en la ciudad.

La Ciudad de México es la ciudad más grande del mundo, en cuanto a extensión se refiere, y la segunda más grande en cuestión de población, solamente superada por Tokio. Es una de las ciudades más importantes del orbe no sólo porque aporta casi la mitad del PIB (Producto Interno Bruto) de México sino porque como entidad sola ocuparía el lugar 23 en la economía mundial. Es la capital y la ciudad más poblada de México. Situada en la meseta central, y en lo que originalmente era la zona de lagos: Texcoco, Chalco, Xochimilco, Xaltocan y Zumpango. Su área metropolitana, extendida por el Distrito Federal y algunos otros estados de la República como: el Estado de México, Morelos, Puebla, Tlaxcala e Hidalgo, se convierte en la segunda más poblada con 20 millones de habitantes. La cdmx es el mayor centro político, económico y cultural del país.

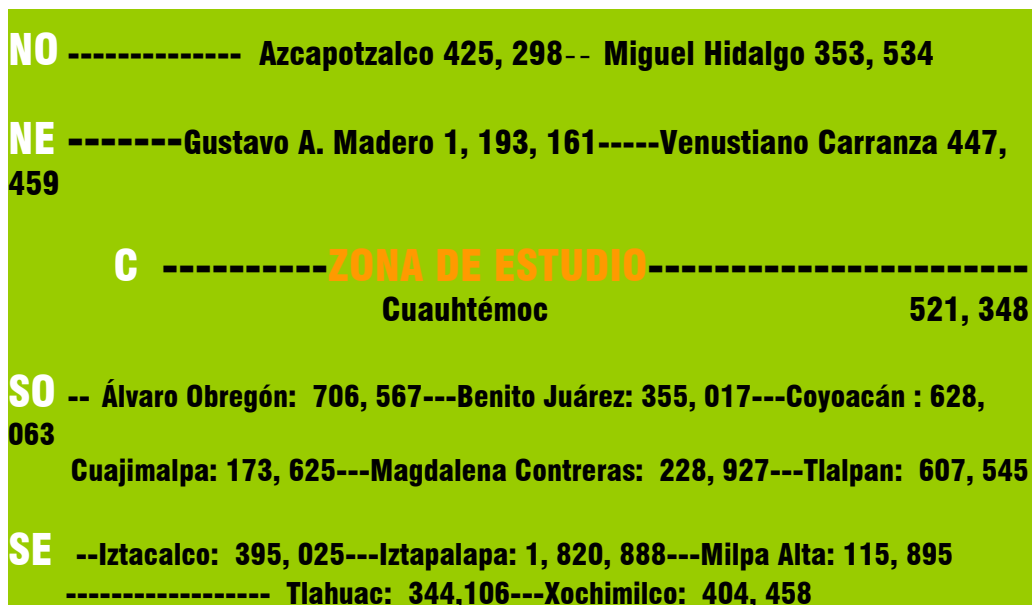
El 50% de las viviendas construidas están conformadas por colonias populares y asentamientos irregulares. El 60% del área construida de la Ciudad de México la ocupan asentamientos que surgieron de manera ilegal.

La conformación de los asentamientos irregulares se da por medio de la invasión de tierras, lo que significa que la urbanización popular se ha desarrollado fundamentalmente a través del fraccionamiento ilegal del suelo.

Por el tipo de formación y desarrollo inicial de las colonias populares estas carecen durante muchos años de todo tipo de servicios. Algunas viviendas todavía tienen piso de tierra y techo de cartón, presentando un alto índice de hacinamiento. En estas colonias la población es más joven que en el resto de la ciudad y el grueso de las familias se encuentra en etapas tempranas del ciclo familiar.

En los últimos años, la distribución del DF por delegación ha sufrido cambios significativos en el movimiento de pobladores las delegaciones más urbanizadas, que no contienen áreas de reserva ecológica, han disminuido su población; Azcapotzalco, Iztacalco, Benito Juárez, Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Venustiano Carranza, mientras que las delegaciones con áreas de reserva ecológica han incrementado su población.

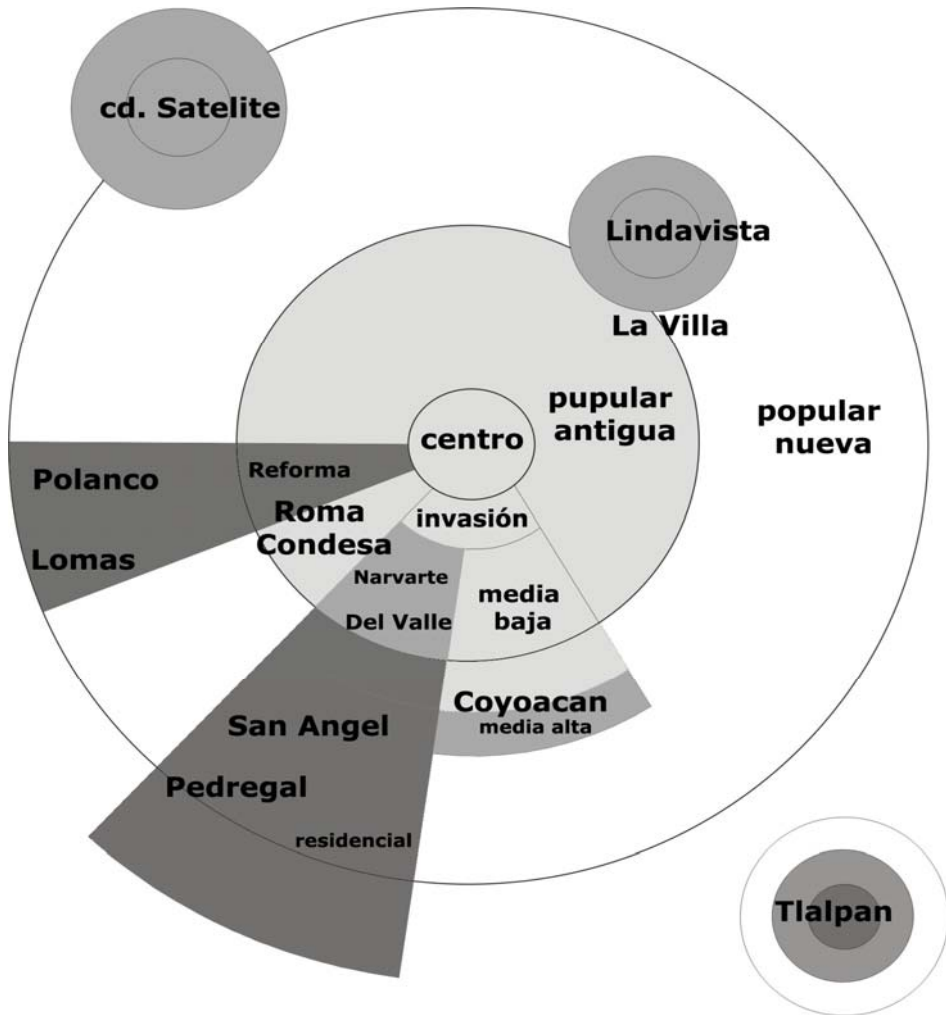
El numero de habitantes en el 2000 con relación a las divisiones que hemos asignado al DF :



HABITANTES EN EL DF = 8,720,916

FUENTE: INEGI. II Censo de Población y Vivienda 2005

La población es muy importante para fines de este proyecto de investigación, pues da la muestra del cambio constante en que se encuentra la ciudad de México y su zona metropolitana, conocer los datos nos abre un panorama general para saber en que situación económica-social-cultural y política nos encontramos, para concluir tenemos que la ciudad presenta capas de estudio que en su combinación la van conformando y definiendo.



MP 05 Distancias y tiempos
 (Gamboa de Buen, Jorge. *La ciudad de México. 2000.*)

IN- SITIO

Superficie:

DF = 148,655 has
Cuauhtémoc = 3,121 has

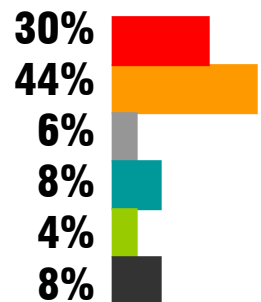
100%
2.1%



Uso de suelo:

Cuauhtémoc

habitacional
mixto
industria
equipamiento
áreas verdes
otros



Población:

DF = 8,605 239

ha

Cuauhtémoc = 528,106

ha



DF 100%

Cuauhtémoc 6%



VIALIDADES Y TRANSPORTE

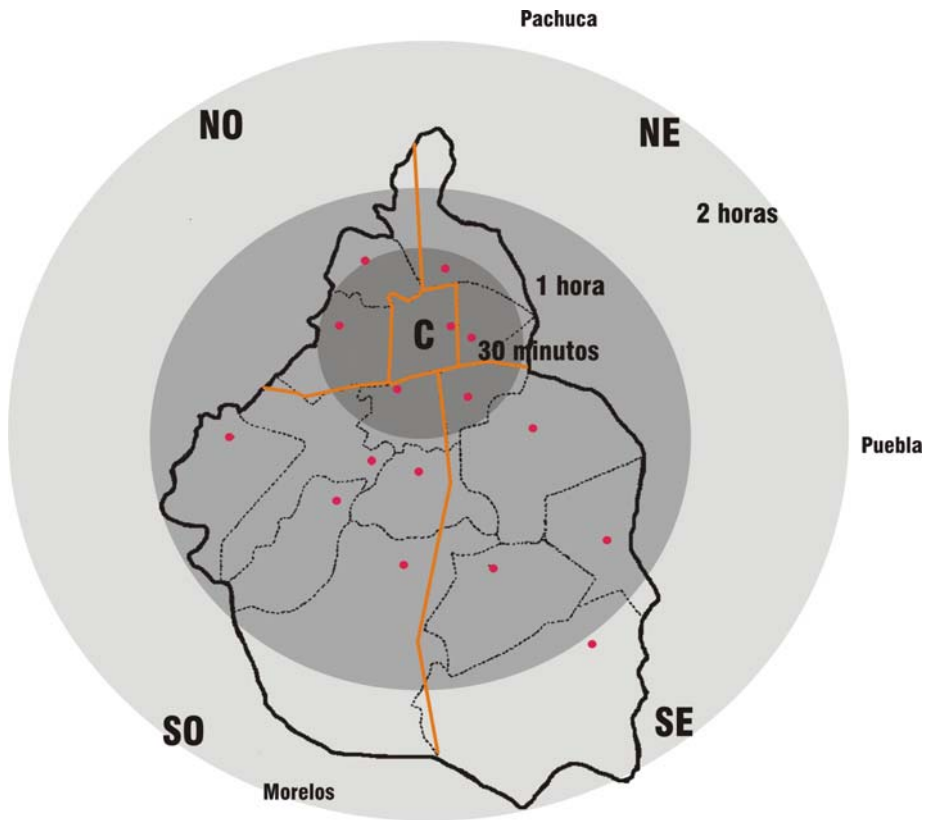


Los medios de comunicación son base de estudio de este proyecto de investigación, por eso aquí se tratara de mostrar que es la infraestructura mas importante de una ciudad , en este caso de la ciudad de México.

Los medios de transporte y comunicación son muy importantes en la Ciudad de México, pues su población, es nómada constante, para trasladarse al trabajo, escuela, lugares de ocio, cultura etc, por eso las vialidades y el transporte son la infraestructura mas relevante para el funcionamiento de la ciudad y en esta medida se van sumando y combinando las capas de estudio que analizaremos de esta ciudad.

Dentro de la zona metropolitana del Valle de México el 27.5% del área urbana esta destinada a usos viales. Esto equivale a 9,116Km, de los cuales únicamente 602 son vialidades principales. (INEGI. *II Censo de Población y Vivienda 2005*)

Los resultados que destacan por el estudio elaborado por el INEGI en el 2000 muestran que los viajes-persona-día del área metropolitana de la ciudad de México el 55% se realizaban en peseros o microbús, el 16% en automóviles , el 13% en el metro, el 6.7% en autobuses y el 8.1 % restante en taxi, autobuses suburbanos y otros modos.



Distancias y tiempos en el DF

Automóvil particular

2,707,230 particulares circulaban en el Distrito Federal en el año 2005.

64 % -----de las familias no contaban con automóvil propio.

26% -----uno

6.9% -----con dos

2.6% ----con dos o mas



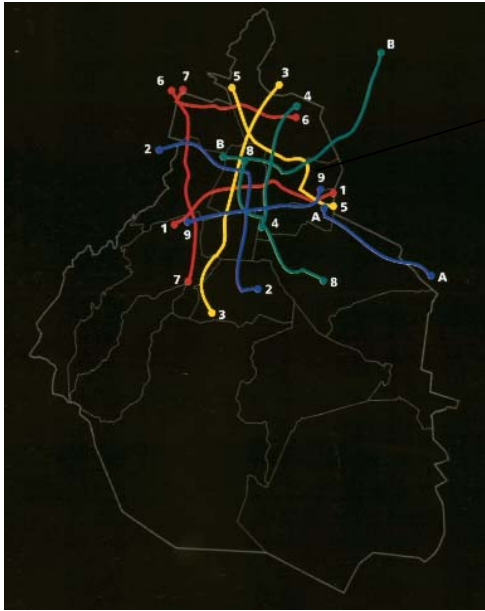
Av. Cuauhtemoc , DF

Metro

Después de 35 años de operación del metro cuenta con 11 líneas en funcionamiento, 167 estaciones, 178 Km. de recorrido de dobles líneas y transporta a 45 millones de habitantes al día. Las líneas 1,2 y 3 concentran el 58 % del pasaje nómada de esta ciudad.



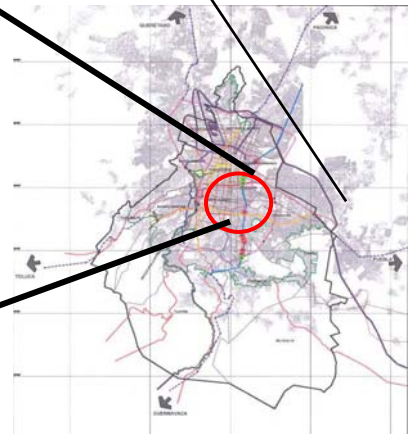
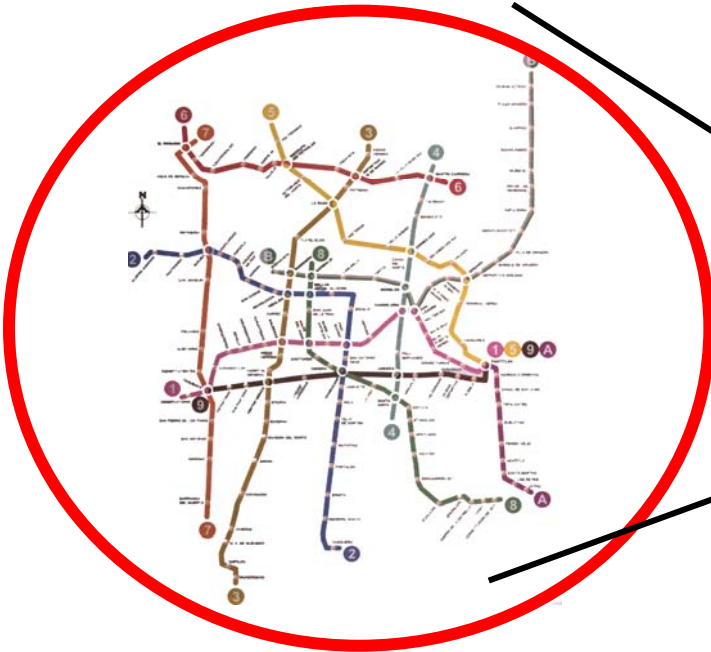
Estación del metro Buenavista



Las tres primeras líneas se construyeron para descongestionar el centro histórico y comunicar la periferia donde habitan los trabajadores, el resto también se hizo con trazo radial tomando como centro el zócalo saliendo hacia las periferias lo que terminó por congestionar aún mas el centro histórico.

El metro moviliza 4.5 millones de personas diariamente, el 53 % de esos pasajeros realizan por lo menos un trasbordo y el 60 % utiliza además otro medio de transporte para llegar a su destino.

Los trenes de 9 carros trasladan 1530 pasajeros holgadamente, aunque es posible llegar a 2,295, lo que significa que cada tren puede movilizar entre 30,000 y 60,000 pasajeros en una hora en cada dirección.



Metrobús

Esta es la estructura de transporte público más reciente, inaugurado tan solo hace un año tratando de sustituir al transporte público o (microbuses o peseros) como una nueva medida se ahorrar energía, evitar la contaminación y tránsito vial, pues funciona en un solo carril que lo lleva por ahora en la avenida y eje principal de la ciudad de México como lo es Insurgentes.



El tramo de operación prácticamente es de sur a norte de la ciudad, desde la terminal Indios Verdes hasta Dr. Gálvez que es la zona más próxima a Ciudad Universitaria, cuenta con más de 150 vehículos equipados para circular los 365 días del año, a lo largo de su recorrido cuenta con 36 estaciones puestas sobre el camellón de la Av. De los Insurgentes, aprovechando esquinas de flujos importantes para satisfacer el traslado de la población.



Estaciones



Trolebús

En los últimos 10 años el número de pasajeros transportados por trolebús ha ido disminuyendo. La red cuenta con 400 unidades que movilizan diariamente a sólo 174 mil pasajeros.



Autobuses urbanos

Los autobuses urbanos o ex R100 cubrían el 26 % de la demanda de viajes de la metrópoli en 1998, para 1991 solo cubría el 20 %, para el año 1994 solamente el 7%, y años después desapareciera, de las vías de transporte, causando un incremento descontrolado en la unidades conocidas como "microbuses".

Taxis

El Distrito Federal cuenta aproximadamente con 80 mil taxis libres registrados, 10 mil de sitio y 5 mil metropolitanos proporcionando servicio inclusive en los municipios conurbanos.



Transporte colectivo



Los microbuses han registrado un incremento acelerado y para el año 2000 las estadísticas lo ponen como un medio principal de transporte, en los últimos 20 años el crecimiento ha sido de un 5 %.

En la actualidad la ciudad da abasto a 23,00 microbuses, 4 000 combis de ruta fija y 92, 000 taxis de ruta no fija o libres.

En los últimos 20 años el número de microbuses y combis aumentó 13 veces.

3.5 millones de vehículos integran el parque automotor registrado en el DF, consumen anualmente 530 millones de gasolina y 162 millones de diesel.

En cambio el metro y los 344 carros de tren ligero constituyen el transporte más limpio con un mínimo de consumo de energía.

Red Ferroviaria

El DF esta servido por una red ferroviaria que lo comunica con el resto del país. Por su intensidad de uso, destaca la vía central, saliendo de Buenavista que conecta al norte y occidente, así como las líneas tróncales que salen al oriente para integrarse a Veracruz y el sureste. Las líneas férreas son utilizadas por trenes de carga, pues el servicio de pasajeros hacia destinos regionales a partir de 1998 es nulo, además se aprovechan las líneas dentro de la ZMVM, para dar servicio a zonas industriales y bodegas.

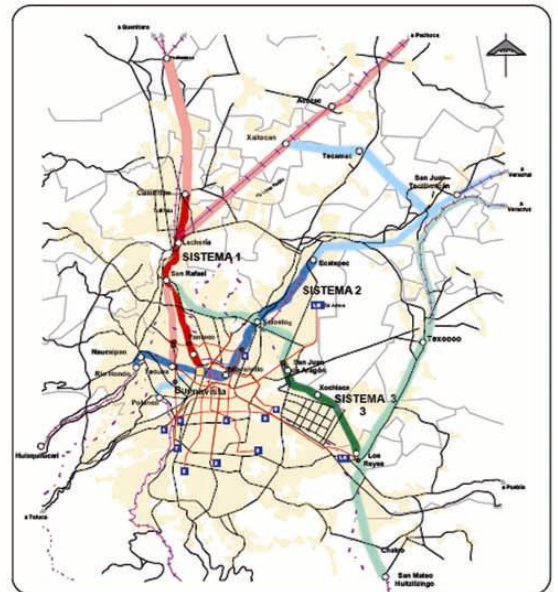
La accesibilidad por ferrocarril a las terminales de Pantaco y Buenavista se hace principalmente por las líneas que van a Querétaro y Veracruz. Las vías de Cuautla, Pachuca, Cuernavaca y Texcoco prácticamente están en desuso por lo que es posible su recuperación a través el transporte suburbano de pasajeros.

La recuperación de la vía ferroviaria Huehueteca –Buenavista será la encargada para reutilizarse y dar servicio suburbano para conectar la Ciudad de México con los municipios conurbados, pero es importante no olvidar que existe la vía ferroviaria de Pachuca (ferrocarril Hidalgo) que presenta todas las ventajas para el transporte de tren suburbano y multimodal ya que al inicio de esta infraestructura se encuentra la estación Martín Carrera del metro donde se conectan las líneas 4 y 6 del transporte colectivo.

Tren Suburbano

Ferrocarril Suburbano de la ZMVM

LÍNEA	LONGITUD
SISTEMA 1	
LÍNEA PRINCIPAL Buenavista-Cuautitlán	26.9 Km
LÍNEAS SECUNDARIAS (Derivaciones y/o ampliaciones)	
Cuautitlán-Huehuetoca	21.0 Km
San Rafael-Tacuba	10.0 Km
Lechería-Jaltocan	21.0 Km
SUBTOTAL	78.9 Km
SISTEMA 2	
LÍNEA PRINCIPAL Ecatepec-Naucalpan	37.5 Km
LÍNEAS SECUNDARIAS (Derivaciones y/o ampliaciones)	
Buenavista - Polanco	6.5 Km
Ecatepec-Teotihuacán	22.5 Km
Teotihuacán-Tecamac	23.0 Km
SUBTOTAL	89.5 Km
SISTEMA 3	
LÍNEA PRINCIPAL Los Reyes-San Juan de Aragón	15.0 Km
LÍNEAS SECUNDARIAS (Derivaciones y/o ampliaciones)	
San Rafael-San Juan de Aragón	25.0 Km
Chalco-Tezcoco	33.0 Km
SUBTOTAL	73.0 Km
TOTAL	241.4 Km



Ferrocarril Suburbano - Buenavista-Cuautitlan -

LONGITUD TOTAL: 26.9 km

En territorio del **Estado de México** 20.0 km
Cuautitlán, Cuautitlán Izcalli, Tultitlán y Tlalnepantla

En territorio del **Distrito Federal** 6.9 km
Azcapotzalco y Cuauhtémoc

NÚMERO DE ESTACIONES: 7

En territorio del **Estado de México** 5
Cuautitlán, Tultitlán, Lechería, San Rafael, y Tlalnepantla

En territorio del **Distrito Federal** 2
Fortuna y Buenavista

- Inversión estimada para la línea principal 550 millones USD
 - ◆ Inversión Privada 250 millones USD
 - ◆ Inversión Pública (Gobierno Federal) 300 millones USD



CONEXIÓN



De manera pragmática hemos presentado la información general que nos da un panorama muy amplio para conocer a la ciudad de México, la finalidad de esta primera parte del trabajo de investigación es de manera práctica y gráfica dar a conocer información de esta zona metropolitana, que nos ayuda a ubicarnos en contexto urbano y así demostrar que se presenta esta crisis permanente en la ciudad y su mancha urbana.

La importancia es pasar a diferentes escalas de diagnósticos urbanos, ya nos adentramos de manera general como ciudad, ahora tendremos un diagnóstico más cercano a la zona de la estación Buenavista, conocer esta estructura y su potencial es la siguiente meta.

A long, brightly lit subway platform with a train blurred in motion on the left side. The platform is illuminated by overhead lights, and the floor is polished and reflective. The train is moving quickly, creating a sense of motion. The platform is empty, and the perspective is looking down the length of the platform.

Análisis específico BV

II. ANÁLISIS ESPECÍFICO (Gráfico)

zona de estudio

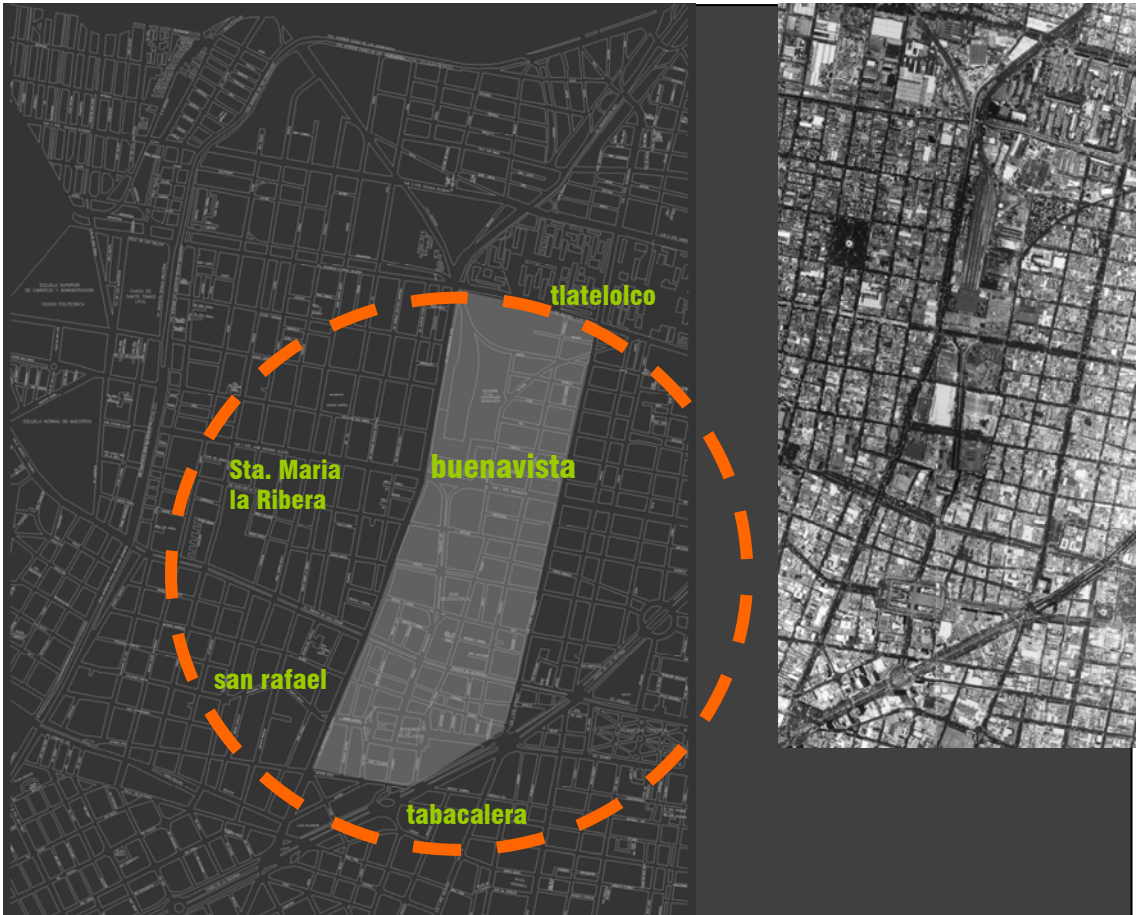
Buenavista

Límites; al sur, la Av. Puente de Alvarado; con la Calzada de Nonoalco, hoy Flores Magón, al norte; al oriente, el Eje Guerrero; y la Av. Insurgentes Norte, al poniente.

Entre la populosa Colonia Guerrero y la de Santa María la Ribera se localiza la denominada "Buenavista". Debe su nombre a que los terrenos sobre los cuales se encuentra fueron propiedad de Miguel Pérez de Santa Cruz Andoboya, Marqués de Buenavista, señor de Torrejón de la Rivera, quien durante fuera alcalde de Mayor de la Ciudad de México en la segunda y tercera década del siglo XVIII, en tres ocasiones: La bella residencia del Marqués estuvo frente a la plazuela que se localizaba en lo que hoy es la Av. Puente de Alvarado, en el área en donde hoy están las oficinas del Partido Revolucionario Institucional. Se extendía de oriente a poniente y llegaba hasta la Garita de San Cosme. Casi por su parte central pasaba el hermosos Acueducto de Santa Fe con majestuosa arquería, que iba a depositar sus aguas a la Caja de la Mariscala, en la parte trasera del hoy Palacio de Bellas Artes. Actualmente aloja al Museo Nacional de San Carlos (Puente de Alvarado No 52). La plazuela tenía árboles frondosos y bien cuidados. Más allá enormes huertas alegraban el paisaje casi todas ubicadas a lo largo de la extensa Calzada de San Cosme. Al iniciarse en 1871 el paulatino derrumbe de la arquería del acueducto, el Ayuntamiento inició la venta de los terrenos de este lugar para establecer la terminal del FF.CC. Mexicano, vía que construyó Antonio Escandón, éste adquirió la residencia de Ignacio Cortina Chávez ubicada en la plazoleta para abrir lo que es la calle de Buenavista a efecto de darle mejor acceso a la terminal, cuyo edificio principal se edificó en los terrenos que hoy ocupa la Delegación Cuauhtémoc. El FF.CC Mexicano, primero en el país, fue inaugurado el 10 de enero de 1873. El primer viaje al Puerto de Veracruz, al que asistió Sebastián Lerdo de Tejada, Presidente de la República, duró tres días en razón de los homenajes de que fue objeto el primer

mandatario en el trayecto. Desde entonces, la estación terminal fue conocida como de Buenavista. El FF.CC Mexicano concluyó a fines de 1958 sus operaciones en esta terminal, que fue demolida para iniciar la construcción de la nueva estación, en un área cercana. Los terrenos de la vieja estación se urbanizaron, prolongándose la calle de Buenavista hacia el norte con el nombre de Av. Central, las calles de Aldama, Violeta, Insurgentes Norte fueron ensanchadas. La nueva estación de Buenavista se inauguró en 1961, transformándose entonces los patios de la antigua estación de Nonoalco en terrenos en donde después nacería el Conjunto Nonoalco-Tlateloco.

Frente a la estación ferroviaria se construyó el edificio que albergaba las oficinas de los Ferrocarriles. Más al norte se construyó el Centro Postal Mecanizado de Buenavista y, al sur, el edificio de la Delegación Cuauhtémoc, terminado en septiembre de 1976. En la glorieta en que convergen las calles de Buenavista, Av. Central y Héroes Ferrocarrileros, está la estatua erigida en honor de Cristóbal Colón, inaugurada el 12 de octubre de 1892, al conmemorarse el IV Centenario del descubrimiento de América.



La propuesta consiste en analizar de manera más específica a la zona de Buenavista y sus alrededores, el siguiente capítulo de este trabajo de investigación tendrá como objetivo dar a conocer mapas gráficos que muestren la situación de los alrededores de la zona de estudio.

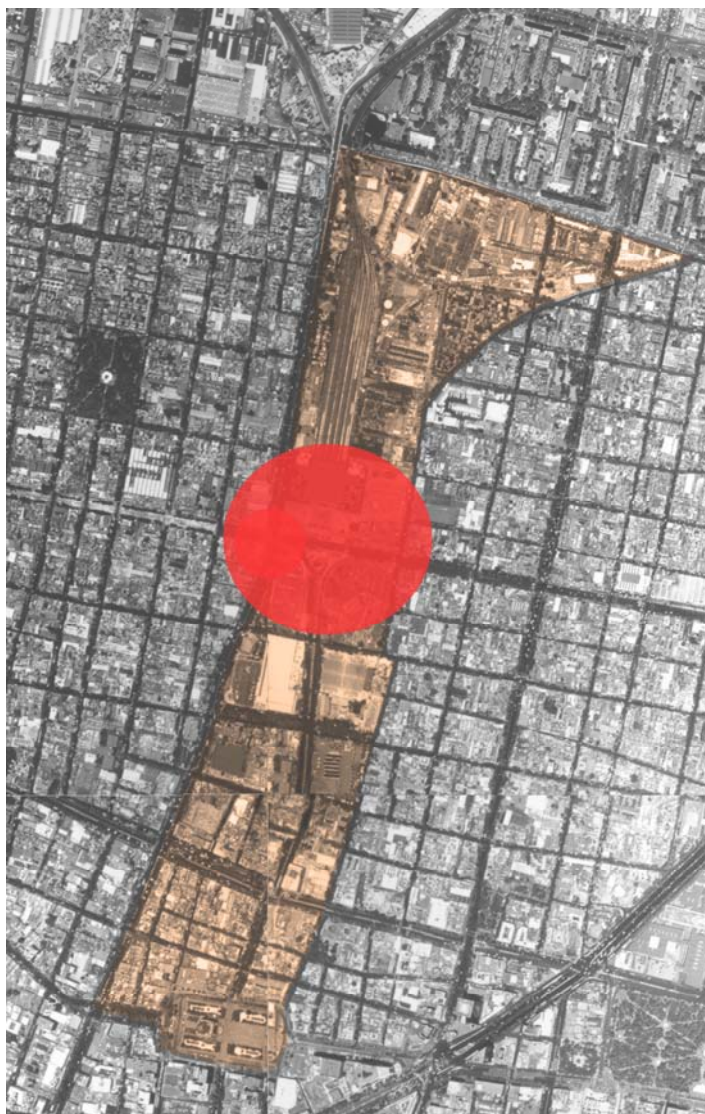
Para un mejor entendimiento de este diagnóstico urbano podemos encontrar que la ciudad puede ser leída en capas, capas que generan información y mantienen una escala urbana de entendimiento en este proceso de investigación.

Las ciudades presentan estudios a diferentes capas , algunas veces se le ha llamado la ciudad hojaldre, que tiene un fundamento teórico para el análisis de cualquier tipo de ciudad, siempre que esta sea tan compleja para poder entender su funcionamiento.

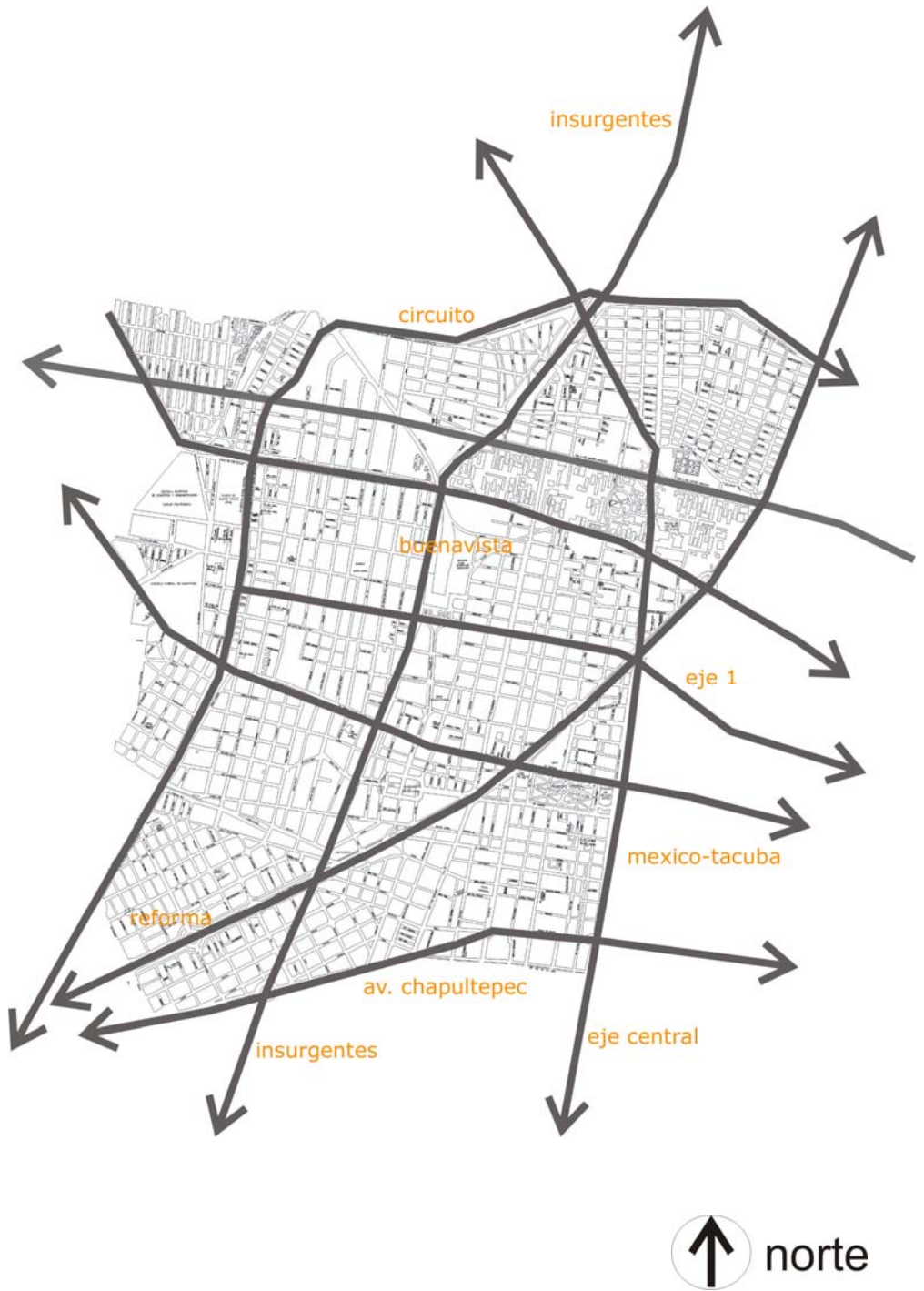
En particular el diagnostico comprenderá las siguientes capas o layers de información :

- 01 VIALIDADES
- 02 TRANSPORTE
- 03 ADMINISTRACIÓN PÚBLICA
- 04 EDUCACIÓN
- 05 INDUSTRIA
- 06 VIVIENDA Y COMERCIO
- 07 ÁREAS VERDES
- 08 DENSIDAD

ANÁLISIS DE INFRAESTRUCTURAS URBANAS



Zona de estudio de la ciudad de México



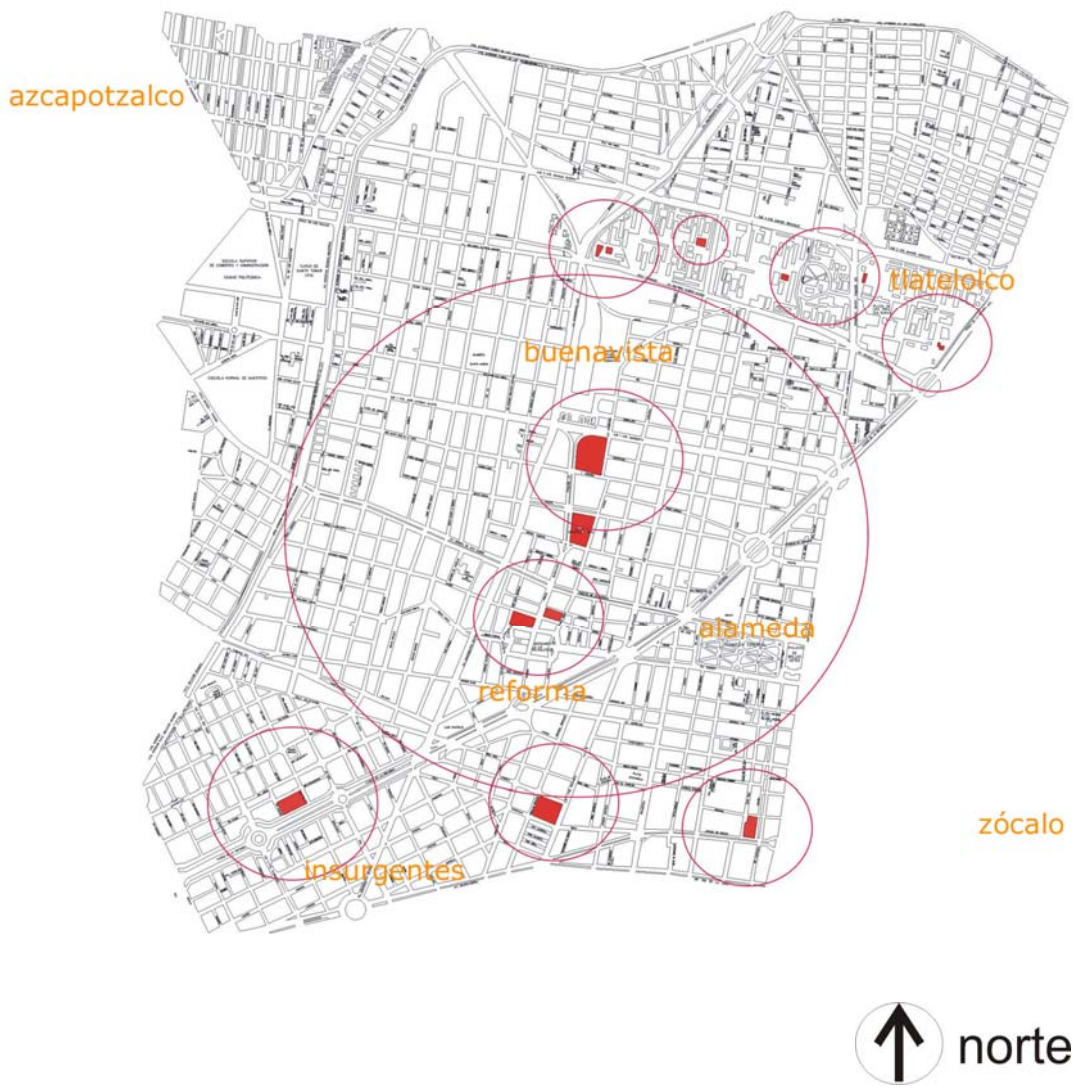
layer 01 **VIALIDADES**

Vialidades más importantes que existen en la zona de estudio



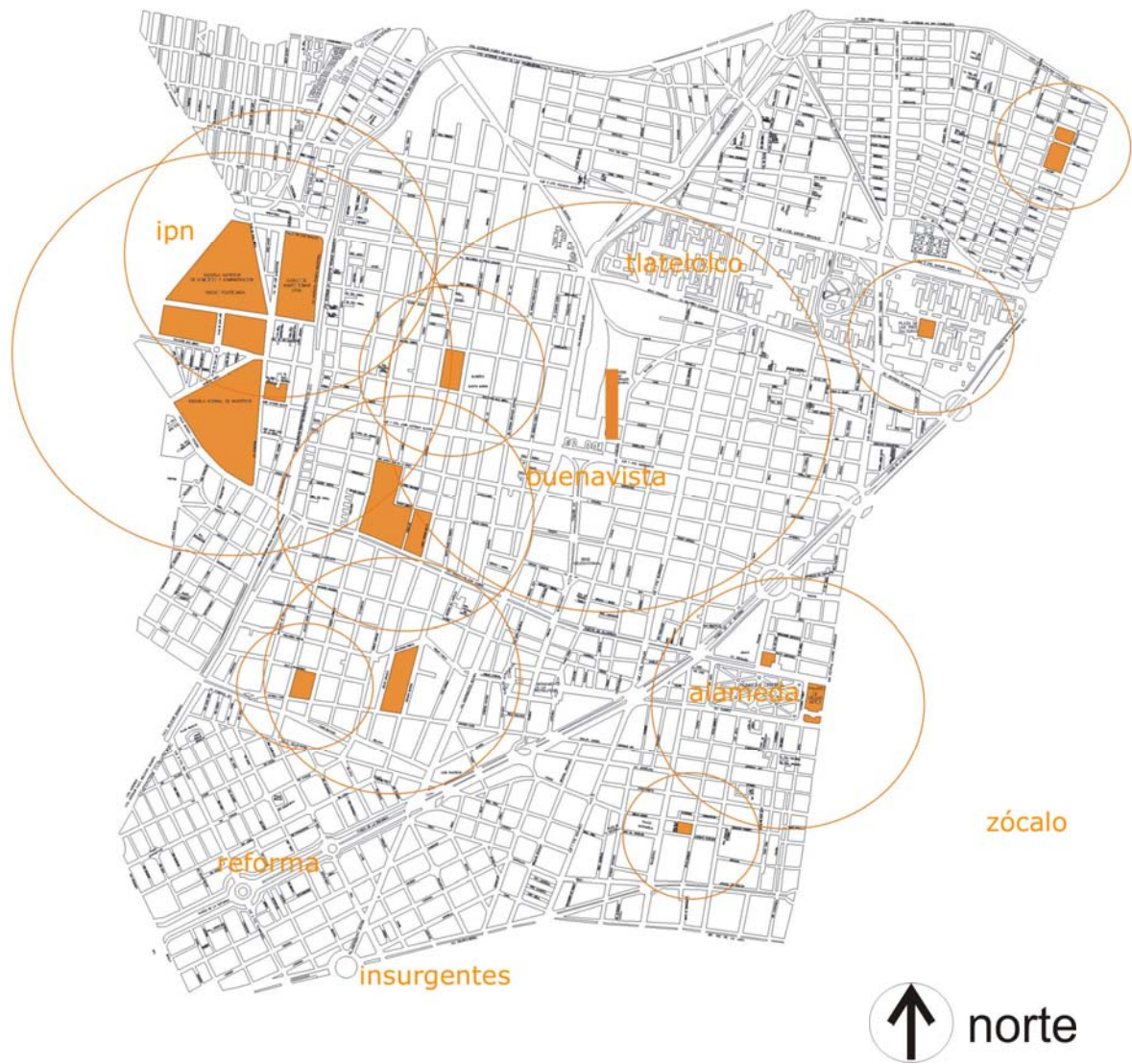
layer 02 **TRANSPORTE**

Radios de primer impacto en transporte (metro y microbuses) en la zona de estudio.



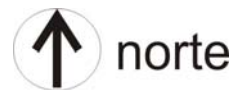
layer 03 ADMINISTRACIÓN PÚBLICA

Principales sedes de oficinas de gobierno en la zona de estudio.



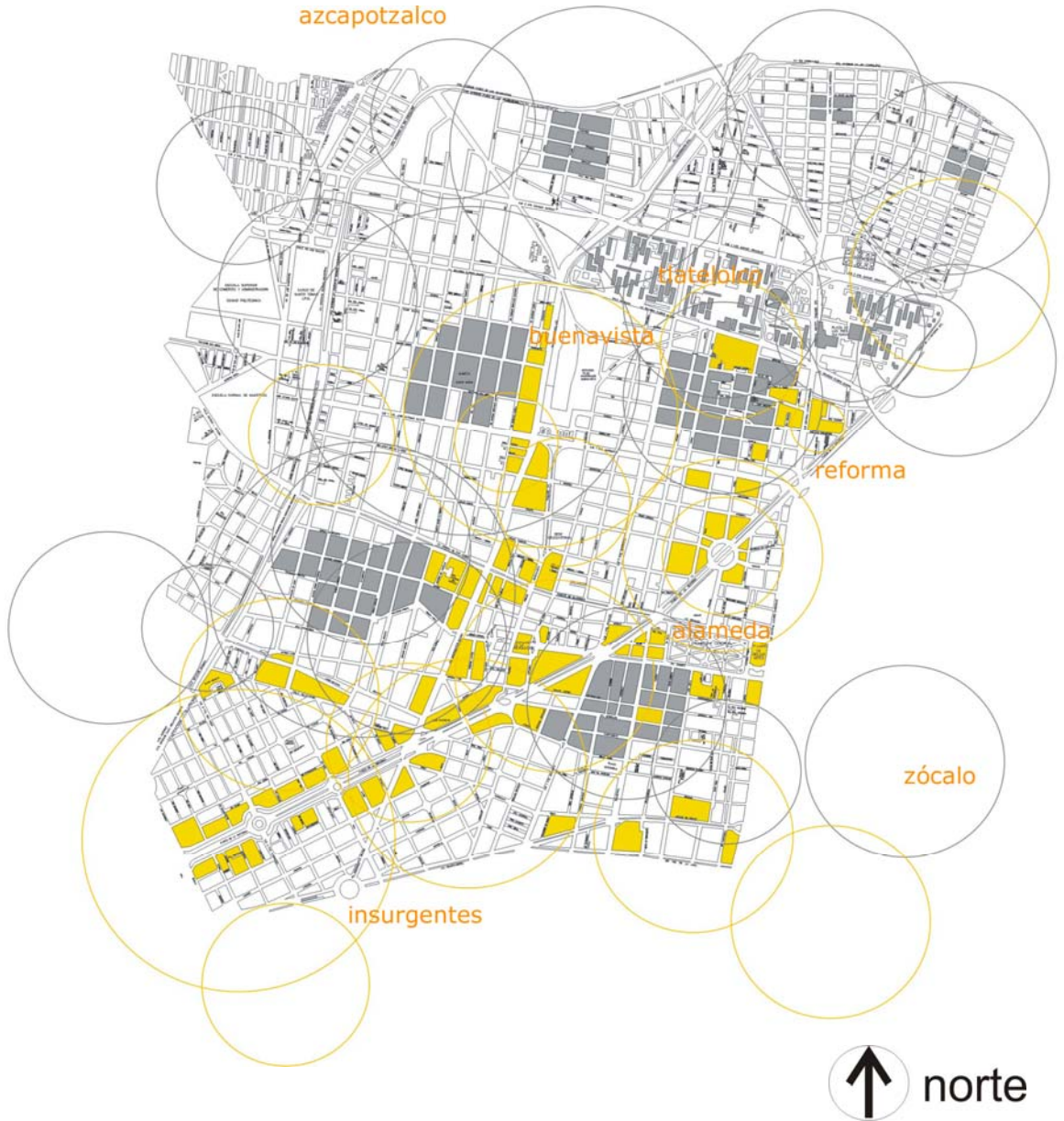
layer 04 EDUCACIÓN

Radios de influencia de la educación en la zona de estudio



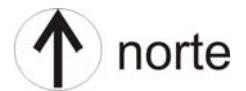
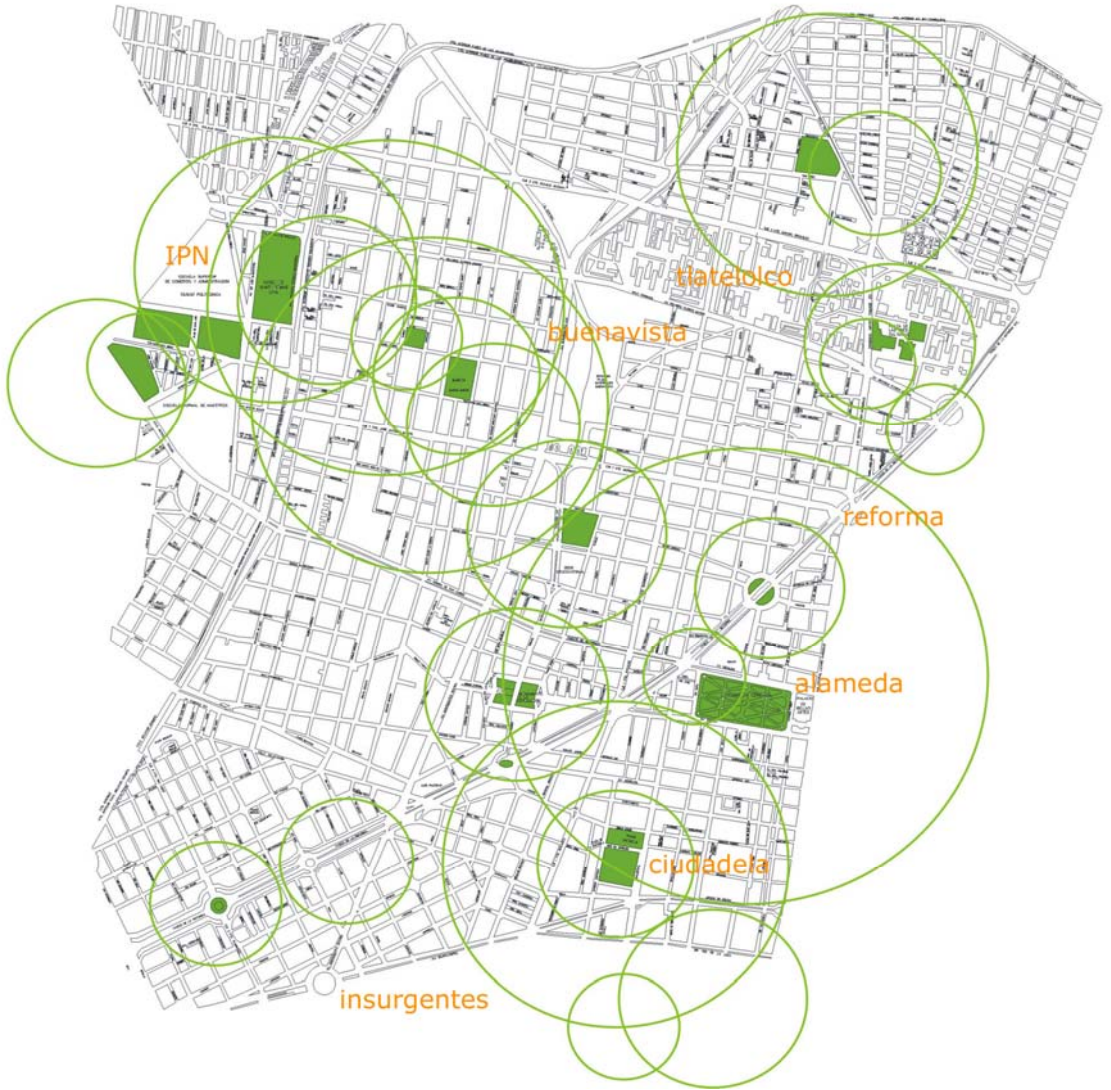
layer 05 INDUSTRIA

Radios de influencia de la industria en la zona de estudio.



layer 06 VIVIENDA Y COMERCIO

Radios de influencia del comercio y centros de barrio en la zona de estudio.



layer 07 **ÁREAS VERDES Y RECREACIÓN**

Radios de influencia de zonas de recreación y medio ambiente en la zona de estudio.



layer 08 **DENSIDAD**

Zonas de alta densidad y vacíos urbanos en la zona de estudio.



La situación actual de la zona cercana a Buenavista es de una crisis que se arrastra tras la mala plantación de proyectos que no vinculan y no toman en cuenta las características particularidades de esta zona de estudio.

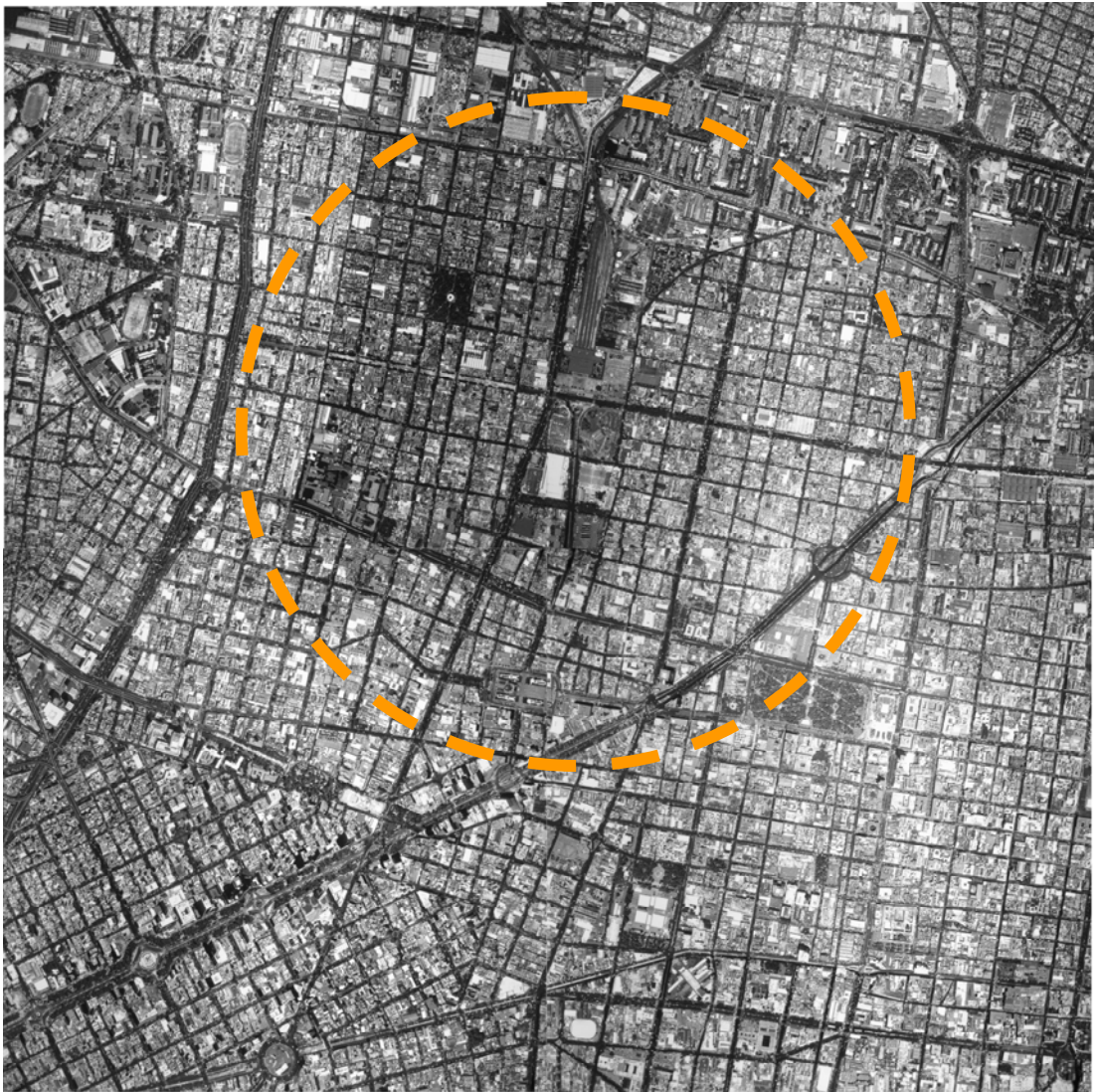
Las actividades en esta zona se dan de manera un tanto forzada, el metro no articula los servicios, se encuentran muy asiladas las zonas de carácter público ,pareciera que son solo de uso privado y el uso de suelo privado no mantiene un relación con el contexto de la zona.

A esto se le suman proyectos que cuentan con poca planeación, muy pocas áreas verdes en una zona que no es transitable para el peatón, pues atravesar de Tlatelolco hacia Buenavista es un recorrido sin conexión de usos.

La propuesta de este trabajo de investigación es manejar una hipótesis para reciclar esta parte de la ciudad, generar un proyecto que mantenga las grandes actividades y los flujos que se dan sin forzar la escala de la ciudad, la estrategia tendrá que mejorar alrededor de 100 manzanas de uso de suelo habitacional y comercial.

Desarrollar una estrategia que contemple e incentive el uso del tren , pues Buenavista se convertirá en la próxima puerta de la ciudad de México y sugiere espacios reciclados con las infraestructuras existentes que apoyen el uso de los transportes públicos de buena calidad, y detonen a través de catalizadores urbanos las actividades naturales de esta parte de la ciudad de México.

Zona de estudio >



Buenavista CDMX

En el siguiente capítulo analizaremos a través de gráficos la situación actual de la zona que rodea a Buenavista y poder tomar en cuenta su configuración en base a flujos de información se dividió de la siguiente manera:

1. Flujos viales y traza urbana
2. Flujos en el transporte y su funcionamiento
3. Infraestructura y servicios

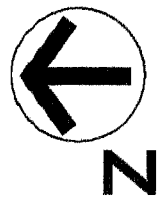
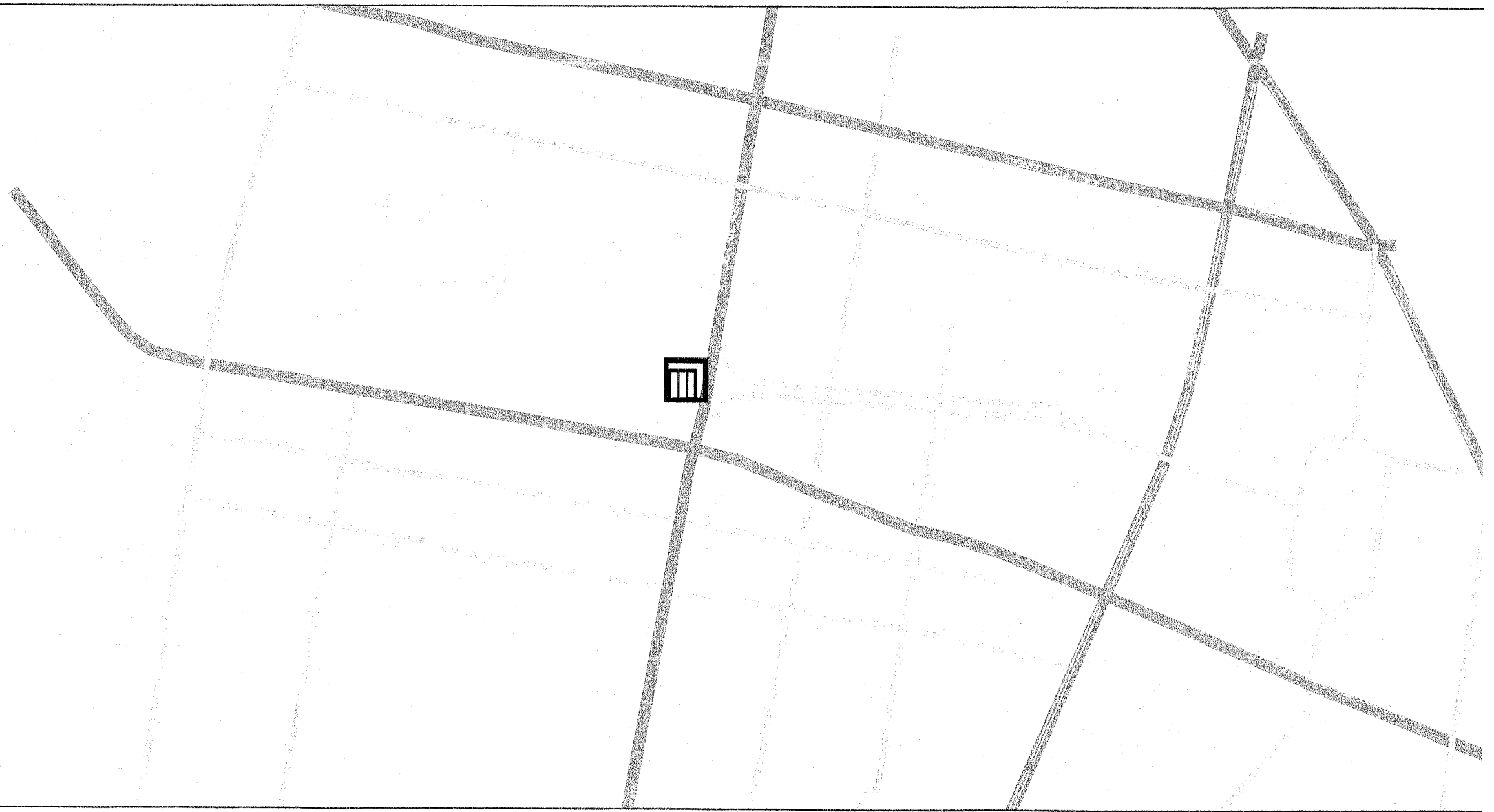
Una de las razones para hacer este análisis es tener la información necesaria del estado actual de esta zona de la ciudad de México como pretexto de este trabajo de investigación.

Es muy claro que la ciudad de México esta en un cambio día a día, esto refleja que nuestra ciudad es lúdica y de carácter nómada. Por eso, este estudio concentra su información a los flujos y su funcionamiento, pues se ha demostrado en las dos primeras partes de este trabajo que hay herramientas suficientes para no solo pensar si no comprobar que toda ciudad crece y no la detiene nada, y que es necesario aprovecharla al máximo reciclando espacios .

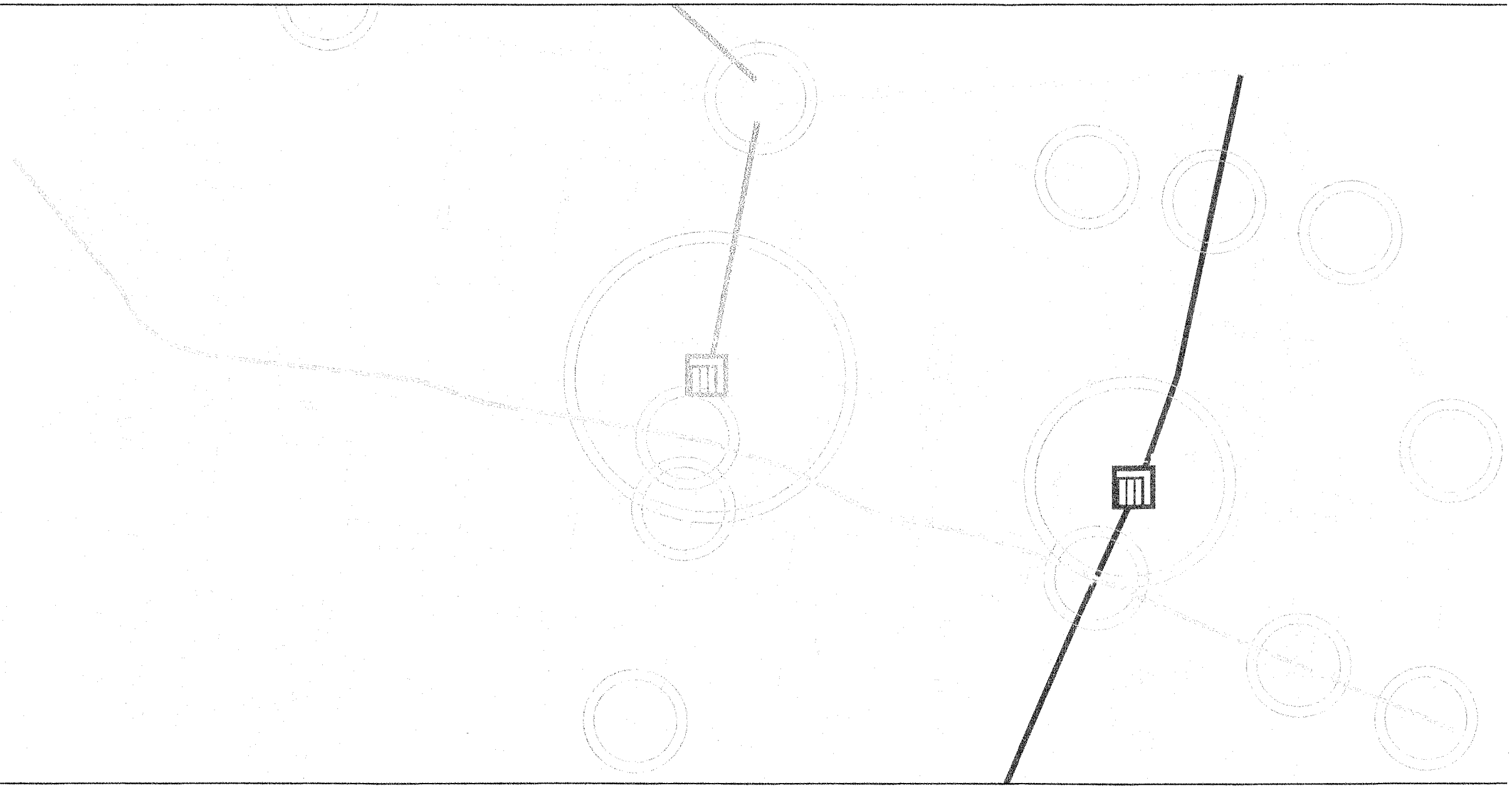
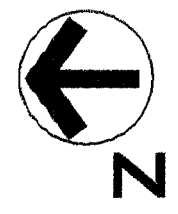
PLANOS

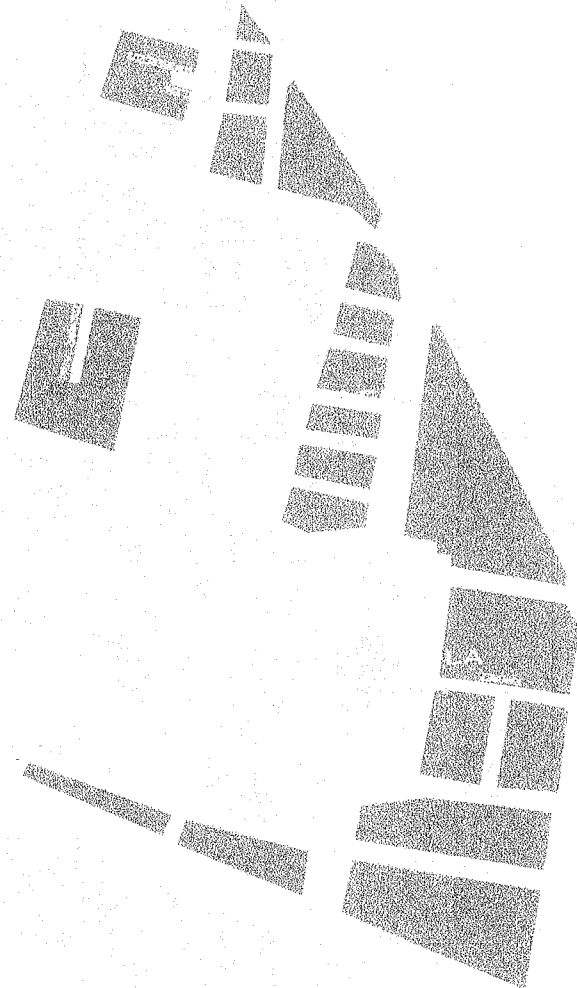
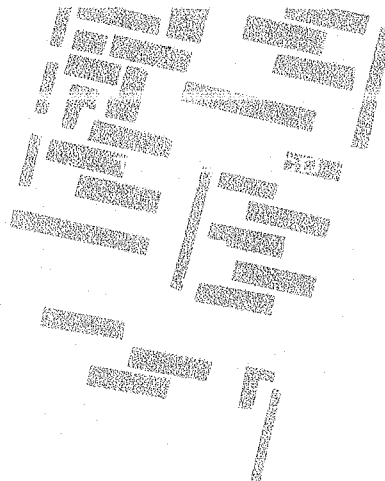
÷ 67469

VIALIDADES

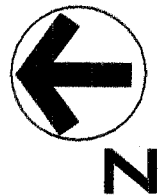


TRANSPORTE





**EQUIPAMIENTO
Y SERVICIOS**



>II. Análisis vivencial de la zona de estudio<

A continuación se complementará el análisis antes realizado con un serie de fotografías que ejemplifican y explican el estado actual de la zona aledaña a la estación Buenavista.

Esto con el fin de observar las capas de esta parte de la ciudad, vista desde el punto de vista experimental de una forma muy personal de cómo entiendo el sitio, para más adelante conformar un propuesta a nivel urbano.

Av. Insurgentes al cruce con Eje 1 Mosqueta, es punto importante en la intersección de la traza urbana, es la esquina mas cercana a la estación de trenes de Buenavista.



vialidades 01

Av.

Insurgentes

Vialidad primaria de traslado en la ciudad de México va de norte a sur y de sur a norte, 3 carriles en ambos sentidos.



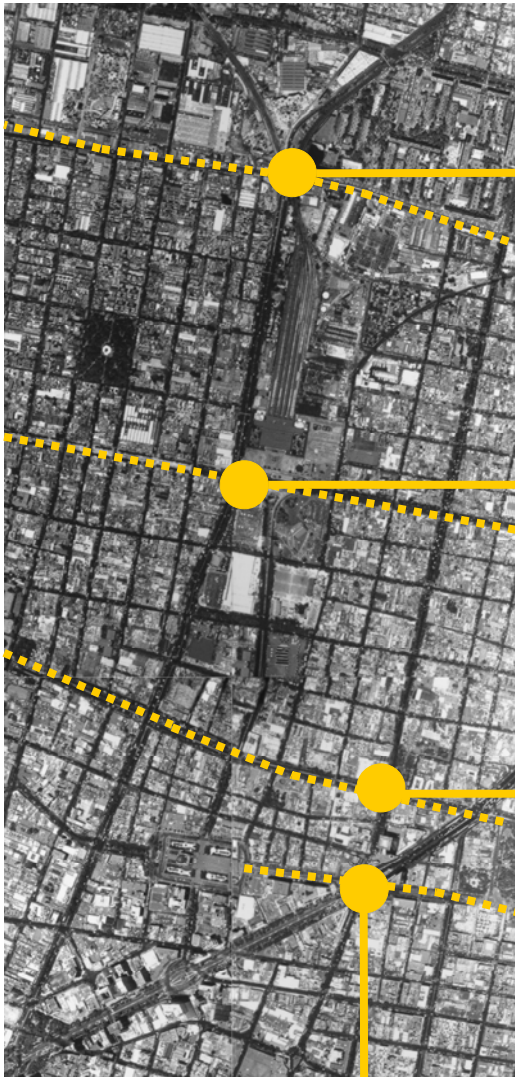
Eje 1 Guerrero

Vialidad primaria de traslado en la ciudad de México va de sur a norte, 6 carriles en un solo sentido.

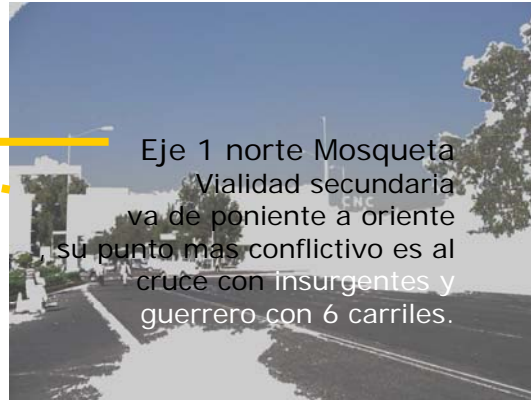
Reforma

Vialidad primaria de traslado en la ciudad de México va de sur a norte y de norte a sur, 3 carriles en ambos sentidos.

vialidades 02



Av. Ricardo Flores Magón
Vialidad secundaria
va de poniente a oriente,
su punto más conflictivo es al
cruce con insurgentes.



Eje 1 norte Mosqueta
Vialidad secundaria
va de poniente a oriente
su punto más conflictivo es al
cruce con Insurgentes y
guerrero con 6 carriles.

Clz. México-Tacuba
Vialidad secundaria
va de poniente a oriente y de
oriente a poniente, su punto
más conflictivo es al cruce con
Insurgentes y Guerrero para
convertirse en Bucareli.

Av. Juárez
Vialidad secundaria
va de oriente a poniente,
su punto más conflictivo es al cruce
con Insurgentes y Reforma.





Transporte Metro

En esta parte de la ciudad se localizan tres líneas de este sistema de transporte colectivo representando en la zona el 80% de los traslados en este lugar.

Línea 2 (cuatro caminos–taxqueña)

Línea 3 (indios verdes-universidad)

Línea B (buenavista-ciudad azteca)

Buenavista
línea B

Guerrero línea 3 y B

Revolución línea 2

Hidalgo línea
2 y 3



Salida de la estación Buenavista



Este sistema de transporte tiene funcionando ya 37 años, y representa la infraestructura de transporte más importante en la Ciudad de México, su costo es de \$ 2.00 pesos por viaje. (2008)

Uso de Suelo

BUENAVISTA



-  Habitacional
-  Habitacional con comercio
-  Uso Mixto
-  Equipamiento
-  Zonas Verdes
-  Centro de Barrio

El uso de suelo predominante en esta zona es el mixto, pues las viviendas de esta zona de la ciudad se encuentran utilizadas como bodegas, oficinas o pequeños usos que provocan población flotante durante el día y un abandono durante la noche, por lo tanto se requiere revisar y dar alternativas al programa de uso de suelo.

Esta clasificación del uso de suelo esta aprobada por el programa delegacional de desarrollo urbano de la Cuauhtémoc, que de manera catalogada tiene específicamente cada unas de las colonias que comprende esta zona de estudio.

Lo alarmante del estudio es que las zonas de recreación o áreas verdes no cuentan mucho en relación al contexto de la zona de Buenavista, esto demuestra que la zona carece de esa actividad y le sobra vivienda.

Las actividades más importantes en la zona son las de comercio y transporte, es una población activa y no pasiva, existe escaso aprovechamiento de sus áreas, y en este tenor podemos concluir que hay muchos espacios de oportunidad para reciclarlos y generar actividades que cubran estos vacíos urbanos.



Para un mejor análisis y con el fin de ser contundente a este trabajo de investigación, en el siguiente segmento se mostrara la situación actual de la vivienda, comercio, servicios, equipamiento y el perfil urbano de la zona de Buenavista y sus alrededores, las cuales servirán como pretexto para la fundamentar la propuesta de proyecto urbano en la zona.

Vivienda



La vivienda no es el uso de suelo predominante en esta zona de estudio, como vimos en las graficas correspondientes al uso de suelo se encuentra en segundo lugar, sin embargo la vivienda es un complemento del uso mixto y esto origina la sub-utilización en la vivienda en toda esta zona, las zonas con mas densidad de población en la vivienda son las colonias: Guerrero, Tepito, Morelos, Santa Maria la Ribera, Tlatelolco y San Rafael.

En esta zona tenemos dos diferentes tipos de vivienda: unifamiliar y plurifamiliar de la cual podemos encontrar condominios horizontales o las famosas vecindades o en condominios verticales que son construcciones mas recientes en algunos casos, el otro tipo vivienda es la unifamiliar, que si bien era la forma de vida en los orígenes de estas colonias pues desde el Porfiriato surgen estas colonias como cause de la mancha urbana del centro de la ciudad de México por ello se ubicó la estación de trenes en lo que fue alguna vez la orilla de la ciudad.

Hay que precisar que la vivienda ya se encuentran subutilizada o requieren de reciclarse por que se han convertido en bodegas, oficinas etc, o han adquirido otro tipo de uso sin su mejor aprovechamiento.



Tipología de la vivienda

Comercio

Uno de los usos más complejos en la zona de estudio es el comercio, la complicación de esta actividad es la mala solución que tienen los servicios para abastecer el comercio.

Para aproximarnos al comercio y su análisis lo podemos clasificar en tres grupos muy importantes:

1. Comercio en magnitud o bien centros comerciales
2. Comercio de barrio o de pequeña escala.
3. Comercio ambulante.



Para referirnos al comercio que rodea a la zona de la estación Buenavista es necesario precisar que hay un problema de fondo en general en toda la ciudad de México con respecto al comercio, debido a las actividades de esta ciudad hemos comprobado con todo el análisis anterior que el habitante en su carácter de nómada constante, duerme en un lado, y se traslada a otra parte de la ciudad, así que termina recorriendo grandes distancias en la urbe, estos traslados provocan que haya puntos de consumo en la ciudad, que van desde el abastecerse de alimentos, hasta convertirse en protagonistas del consumismo absoluto.

La poca potencialización de los comercios obedece a cuestiones de imposición y no de análisis de mercado, con esto me refiero a los centros comerciales que más que ofrecer productos para consumirse se vuelven puntos conflictivos en la ciudad, tal es el caso de los comercios que existen frente a la estación del ferrocarril, generando un vacío y al mismo tiempo un caos por la carencia de servicios y esto se refleja en los estacionamientos, cuando la actividad comercial no se da provoca un vacío urbano, pues son espacios sin

utilizar de otro modo cuando la gente tiene dinero provoca una serie de conflictos en las zonas aledañas, esto habla de un apropiamiento de espacios y como consecuencia de ello es la constante dinámica de la ciudad.

Otro tipo de comercio se da a escala de barrio en las colonias aledañas, se generan pequeños comercios que abastecen de forma cotidiana a los habitantes de la zona, provocando un constante intercambio entre la gente, aquí podemos encontrar desde alimentos, hasta productos más variados, como servicios a la colonia (farmacia, fotografías, zapateros, tlapalerías, papelerías, etc.)

Estos servicios tienen como característica general ubicarse en las plantas bajas de casas o edificios o si es una infraestructura más sofisticada ocupan un lote completo y esto da origen a una micro o pequeña industria.

Con de este tipo de comercio se genera el uso mixto predominante en la zona, el problema es que la sub-utilización provoca un deterioro en los comercios y la vivienda, por eso es necesario reciclar este tipo de estructuras urbanas para potencializar a la zona y redensificar este cuadro del centro histórico de la ciudad de México.



Comercio de barrio o mediana escala

Por último tenemos el comercio ambulante que es el que se encuentra en toda la ciudad, y más aún en el centro de la misma.

El comercio ambulante se encuentra justo a las salidas de las estaciones del metro; Buenavista, Guerrero y Revolución, ésta estructura urbana es el producto de la movilización de la masa, la gente provoca este tipo de comercios al ser un consumidor constante, por ello considero necesario que se enfatice una mejor solución y postura para este tipo de establecimientos.

Tal es el caso del "tianguis del chopo", este comercio ambulante se presenta en la calle de Aldama justo al lado de la Biblioteca Vasconcelos, aquí se presenta una cultura alternativa con planeación, como respuesta a una demanda por este tipo de espacios, una forma de expresión con una mejor planeación, aunque la situación de la mega biblioteca no genera un vínculo con esta actividad, pareciera que le dieron la espalada a este tipo de intercambio cultural y forma de comercio.



Servicios

Para el análisis de los servicios podemos clasificarlos en dos rubros:

- Servicios públicos
- Servicios privados

Dentro de los servios más importantes en la zona de estudio contamos, con las oficinas de Gobierno, oficinas de carácter político y administrativo, así también los servicios hospitalarios en las colonias, a pequeña escala.

Las oficinas de la delegación Cuauhtémoc se encuentran en las zonas aledañas a la estación Buenavista, se ubica en la colonia Buenavista sobre la calle del mismo nombre, esto genera una población flotante para asistir a realzar trámites a este recinto de Gobierno, lo cual ocasiona problemas de flujos sin una buena solución para estas oficinas.



Edificio de oficinas de la Delegación Cuauhtémoc

Otra estructura de gobierno son las oficinas de comunicaciones y transportes así como la de los ferrocarrileros, cuyo perfil presenta grandes alturas y se convierten en hitos en la ciudad.



Pertenece a un eje compositivo a lo largo de la avenida

buenavista.

Otro hito de esta zona y en la Ciudad es el edificio de "Banobras", con sus 50 m de altura la torre provoca un gran anhelo alcanzarlo, una característica de los rascacielos.



remate
compositivo en
la zona
Buenavista





TORRE BANBRAS

Edificios de las oficinas centrales del PRI a nivel nacional.



Oficinas del PRI

Por otra parte los servicios privados se localizan dentro de la zona de estudio a una escala menor. Los Bancos y oficinas que se rentan para empresas privadas. Esto ocurre más a hacia la zona de la Plaza de la República, en la Colonia Tabacalera, donde se localiza el Monumento a la Revolución.



Como conclusión tenemos que la relación del espacio público y privado es muy poca, los edificios provocan su mismo uso pero no el de los demás, se generan vacíos entre un edificio y otro sin permitir una relación, motivo por el cual solo exista tránsito hacia las avenidas importantes y no entre ellos mismos.

Cultura y Educación

Dentro de la zona de Buenavista y sus alrededores se encuentra una gran infraestructura de cultura y educación muestra de ello son los diferentes recintos que se localizan a continuación:

En la educación encontramos escuelas primarias y de índoles comerciales con estudios técnicos principalmente.

Las escuelas son de carácter público en su mayoría, ubicadas en las zonas mas cercanas a San Cosme, y las Universidades Técnicas, son de carácter privado, localizadas muy cerca de Insurgentes y de la Plaza de la República.

Se tomará a la cultura como la infraestructura que permite el acercamiento a diferentes eventos y actividades como: teatros, bibliotecas, museos, etc.

Respecto a los teatros tenemos al Ferrocarrilero que una buena proporción cuenta con la infraestructura necesaria para reciclar y generar un mejor espacio.



Una de las bibliotecas más importantes y de reciente construcción es la Mega biblioteca Vasconcelos, que genero polémica, y que ya es parte de la estructura de la zona de buenavista y del país entero, presenta una monumentalidad sin llegar a generar aun actividades entre los usuarios.



Interior de la biblioteca

El usuario aun no toma posesión de estos espacios.

Otra recinto de cultura son los museos, estos generan interactividad en la zona de estudio.

Museo de la Revolución

Museo universitario del Chopo



Museo el eco

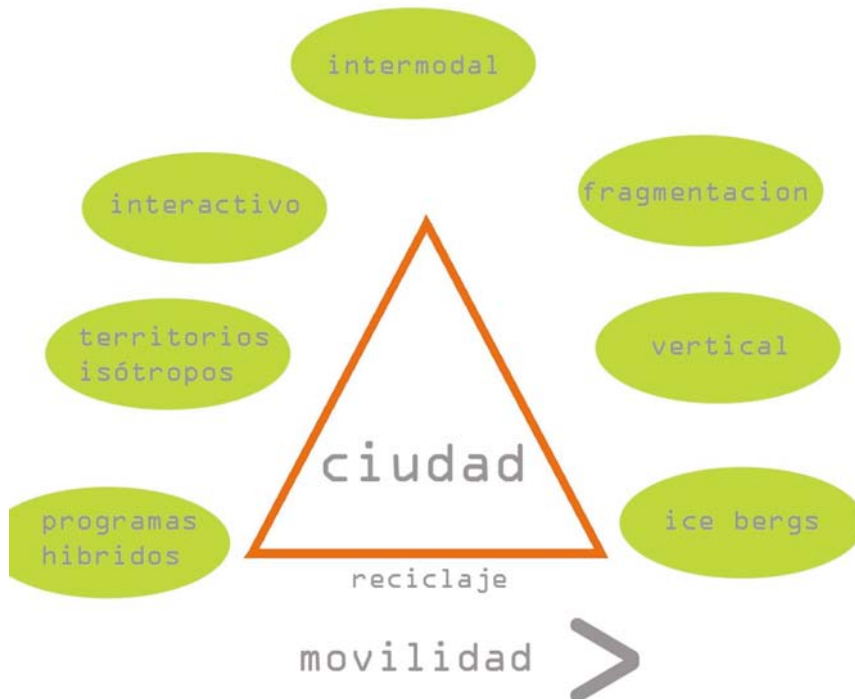
> PRONÓSTICO _Conclusiones<

Conclusiones

El estudio realizado de la ciudad de México y la estructura urbana de Buenavista me ha permitido conocer las estructuras y parte de la problemática en que se encuentra. La movilidad de esta ciudad no funciona, situación que genera un rezago importante para la calidad de vida de los habitantes.

La nueva tendencia de las ciudades contemporáneas se encaminan hacia la movilidad, misma que esta ciudad debe de agilizar de manera pronta a través de proyectos que regeneren la vida urbana, cualidad muy importante para los millones de habitantes de esta megalópolis.

Ahora se requieren de programas mas complejos que permitan utilizar al máximo la ciudad y sus actividades:



Nos enfrentamos a una tercera etapa de urbanización la cual consiste en reciclar las ciudades en su totalidad. (reurbanización).

Proyecto Urbano



> 4. PROYECTO URBANO >

> Respuesta urbana

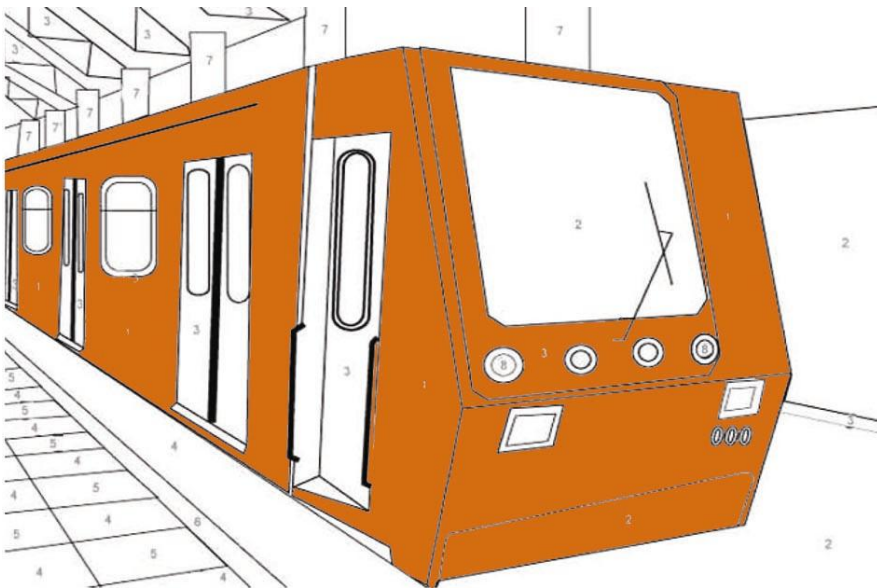
En el siguiente capítulo se desarrolla y expone el proceso de diseño de las diferentes escalas del proyecto urbano, conformando la parte hipotética de este trabajo. (Proyecto metropolitano y proyecto urbano). Para esta ultima etapa de estudio me serviré de los conceptos antes estudiados utilizándolos como fundamentos para la propuesta urbana en la zona de Buenavista. Todo esto resulta del ejercicio con mas importancia dentro de la tesis, ya que aquí se comprobará si los conceptos y análisis siguen vigentes, o no, y demostrar si las ideas de ciudades contemporáneas, que he tomado de referencia, pueden ser aplicables a este sitio de la ciudad de México.

I. Introducción

El objetivo del presente trabajo es generar un proyecto contundente inserto en la compleja zona de la estación Buenavista y su realidad urbana. Como hemos estudiado y analizado la ciudad de México presenta una problemática muy importante que arrastra desde su historia y que ahora se enfrenta a nuevos fenómenos metropolitanos relacionados con la movilidad de las ciudades.

A partir de este análisis se pretende hacer una propuesta que persiga un escenario a futuro que mejora la infraestructura metropolitana, la vida e imagen de la ciudad de México y sobre todo poder enfrentar problemas de intercomunicación, que permitirá la intercomunicación y provocar las actividades que hacen falta en esta gran urbe.

La propuesta urbana entonces, se fundamenta en esta crisis permanente de la ciudad, y su no planeación de su funcionamiento dentro de los medios de transporte, la problemática ecológica que sufre la ciudad ante la carencia de espacios públicos de calidad, y la subutilización de las infraestructuras existentes. (*La crisis de la Modernidad. Diego Ricalde*)



objetivo

El objetivo corresponde más a un proceso evolutivo a desencadenar que a un modelo iconográfico del desarrollo urbano que deba ser implantado de forma estática. Más determinante como lo demuestran numerosas experiencias en el mundo es dar comienzo a dicho proceso que perseguir un modelo idealizado y excluyente de opciones futuras imposibles de advertir ahora, sobre las cuales con todo derecho habrán de pronunciarse otras generaciones. Así, tiene más de un programa de gestión propiamente dicha que uno de obras civiles. Habrá que emprender éstas ciertamente pero en el marco de una estrategia coherente de largo plazo. (<Mercado, 1997. *Diafragmas Urbanos*)



Estrategia general

Una condición necesaria es actuar sobre las tres dimensiones del espacio (enfoque tridimensional) y no dos como es lo usual en los programas de desarrollo urbano. La propuesta consiste en reunir bajo una **estrategia flexible** tantos programas parciales por la zona de estudio como sean necesarios, pero, para evitar la muy probable dispersión de recursos y darles un propósito metropolitano, deberán ser congruentes con la intención de construir una nueva centralidad en la ciudad de México. (<Mercado, 1997. *Diafragmas Urbanos*)



Perspectiva del escenario urbano de Buenavista Cd de México.

Matriz de contexto de Buenavista y su relación con la ciudad de México

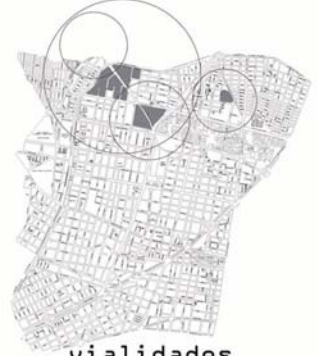
admon



educación



industria



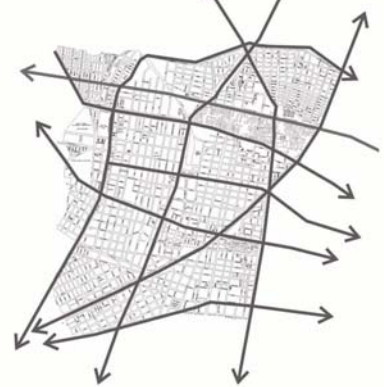
transporte



verdes



vialidades



vivienda



1. Estrategia socioespacial a base de proyectos catalizadores

La estrategia en la zona industrial de Buenavista consiste en desencadenar reacciones a partir de determinadas acciones inducidas en estructuras seleccionadas. Se basa en el principio químico de los catalizadores según el cual a un impulso estratégicamente dirigido le siguen reacciones diversas en diferentes niveles de proximidad (primer nivel, segundo nivel, etc.) que terminan por conformar la masa crítica suficiente para enfrentar la entropía de los tejidos orgánicos (Attoe y Logan, 1989). Por analogía, al deterioro como proceso social se le opone una masa crítica -también como proceso social- de acciones y reacciones que terminarán por debilitarlo en sus causas y no únicamente en los efectos físicos visibles. Resulta más eficaz, por natural, que el procedimiento de prohibir usos del suelo indiscriminadamente el cual termina por debilitar la base económica y/o propiciar la ilegalidad. (Mercado, 1997b, op.cit.)

El proceso comienza con una **acción dirigida** sobre sitios o áreas seleccionadas, por ejemplo la estación de trenes, edificios públicos y de gobierno, teatro ferrocarrilero, plaza de la república y todas la zona aledaña que han sido analizadas en los capítulos anteriores, a la que siguen diversas **reacciones provocadas** sobre los catalizadores de primer nivel (entorno inmediato de los sitios o áreas seleccionadas), y luego otras **reacciones** esta vez **inducidas** sobre los catalizadores de segundo y tercer nivel representados, por ejemplo, por baldíos, comercios e inmuebles subocupados preferentemente propiedad del Gobierno del Distrito Federal. Le acompaña un **programa de reciclamiento urbano** al interior e intermediaciones de cada sitio o área cuyo tamaño variará según las características del proyecto seleccionado y la escala de la acción detonante.

También es necesario que la normatividad urbana facilite la difusión territorial de las reacciones al límite máximo permitido por la conservación de la estructura.

La relación de estos programas con la propia estructura urbana y las estructuras social y económica es por ello más orgánica física y culturalmente, muy distinta de los estereotipos ideologizados a que conduce el fachadismo, la "renovación/remodelación" e incluso el "rescate" historicista de los viejos centros.

La estrategia socio espacial, por otra parte, es apenas un esquema vacío si no es acompañada de una estrategia socioeconómica y otra cultural. Son éstas las que proporcionan contenidos a aquélla, es decir contenido programático a las acciones dirigidas y a los catalizadores de primero, segundo y tercer nivel con los que se pretende desencadenar las reacciones de regeneración urbana sobre el territorio de Buenavista al tiempo que son ejecutados los proyectos de regeneración para nueva centralidad y masificación de la ciudad de México.

La estrategia cultural debe reconocer todos los planos que hoy carecen de una utilización adecuada (de actores, mensajes, tiempos históricos y situaciones metropolitanas) que internaliza y recrea la sociedad de masas en el centro de la ciudad (Nivón, 1993, op.cit.). Ciudad ésta que es reinventada todos los días en ocasión del uso siempre nuevo que hacen de ella individuos y masas. Lo contrario, pues, de la monovalencia.

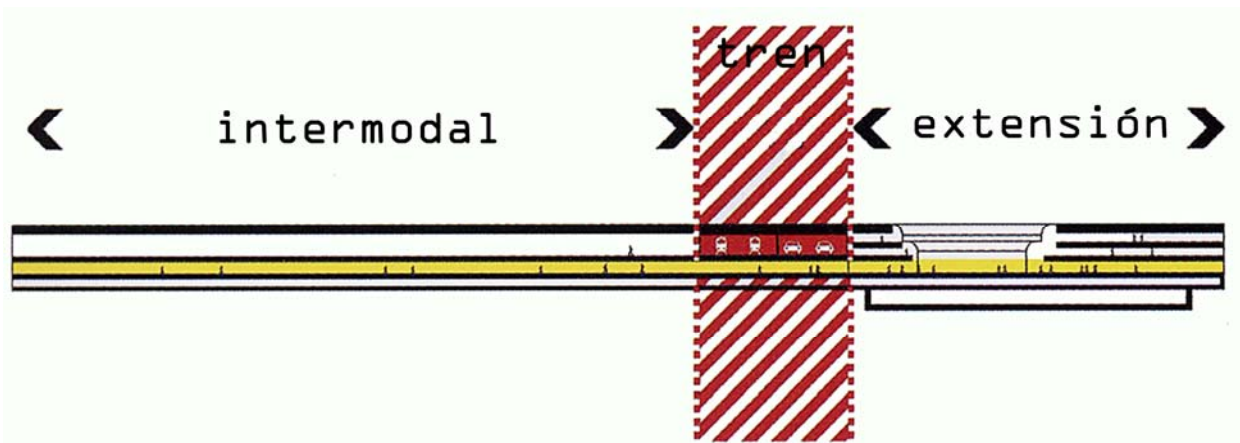
Territorialmente la estrategia contempla reciclar y generar un proyecto integral para la llegada del tren a la ciudad de México ,a través de las tendencias de ciudad contemporánea . El perímetro estaría limitado por las siguientes calles, al norte, por Eulalia Guzmán (Tlatelolco, Atlampa), al oriente, por Zaragoza, Aldama y Lafragua, al sur, por Reforma (plaza de la Republica), y al poniente, por Av. Insurgentes (Santa Maria la Ribera).

2. Estrategia de reciclamiento y regeneración urbana

La estrategia doble (reciclamiento y regeneración) para el perímetro Buenavista se apoya en cinco directrices.

- Una zonificación que posibilite: I. el repoblamiento de Buenavista con tendencias al centro histórico; ii. su revitalización económica; iii. la conservación de la estructura del tren ; y iv. el aprovechamiento de recursos provenientes del sistema de transferencia de potencialidad de desarrollo u otro similar y, por la misma vía, la generación de recursos propios;
- Una subdivisión territorial que permita un programa híbrido , es decir, la mezcla de varios usos de suelo en un mismo territorio, pues ya que si se destina un solo uso de suelo se esta desaprovechando ese territorio.
- Consolidar el programa de desarrollo para obtener las siguientes tendencias de ciudad contemporánea: i. Fragmentación ii. Intermodalidad iii. Interactividad iv. Verticalidad v. Movilidad en la ciudad. (Josep Acebillo)
- Un conjunto de proyectos de distinto tamaño y propósitos con los cuales dar comienzo a un proceso de regeneración urbana que una vez iniciado se reproduce socialmente, y
- Un mejoramiento integral de la estructura urbana y sus principales dispositivos (vivienda de alquiler, infraestructura, equipamientos, transporte, servicios, etc.), de carácter urgente, para romper en el plazo de 5 años como máximo el círculo vicioso de las externalidades entre las que se cuenta la inseguridad y elevar el nivel de vida de residentes y usuarios Buenavista y sus colonias aledañas.

La estrategia requerirá de dos medidas complementarias: uno, convertir en subterráneo todo un corredor comercial para conectar la estación de trenes de Buenavista hasta llegar al metro revolución y salir por la plaza de la república y dos, dotar de un parque lineal que sea la conexión de todos los programas y así ocasionar que el impacto de todas esta zona sea un amortiguador urbano para la ciudad de México.



Corte longitudinal de la llegada del tren y su Intermodalidad con la ciudad.

>II. situación actual <

II. Situación actual

Infraestructuras en desuso

Como hemos estudiado Buenavista resulta un área abandonada, situación existente y carente de características metropolitanas de reutilización y de una expansión no planeada dentro de la ciudad de México.

Las infraestructuras existentes en desuso han crecido de manera simultánea a la ciudad, pues el centro se ha ido quedando sin uso y territorios abandonados, por la movilidad metropolitana.

Hay una gran demanda de transformación del espacio público, esta zona de la ciudad ha perdido mucho territorio y debe responder a nuevos sistemas organizativos de la sociedad, que por naturaleza sigue avanzando masivamente.



Vista panorámica de Buenavista, Ciudad de México. V01

La movilidad ha provocado que estructuras urbanas que algún día fueron la periferia de la ciudad, ahora están inmersas en el centro con un falta de condiciones y programas que revitalicen y incentiven el reciclamiento del suelo edificable.

La industria y los sectores productivos nunca mostraron una tendencia de crecimiento, si no que viene abajo a partir de los años setentas, dejando así una preocupación por recuperar estos vacíos urbanos.

El resultado de este proceso, han sido grandes áreas urbanas que exigen ser reutilizadas y estructuras industriales que forman ya parte del patrimonio inmobiliario de las ciudades.

La estructura ferroviaria ha quedado como catalizador urbano, ya que estos objetos se convierten en el pretexto perfecto para que surjan nuevos programas de desarrollo urbano.

Es necesaria el reciclaje de toda esta infraestructura que se encuentran en desuso, ya que ahora con el proyecto del tren suburbano debemos pensar más allá de una solución a corto plazo. Esto es un gran potencial para generar proyectos con tendencias a la Intermodalidad y la conexión dinámica de los sistemas de transportes que ahí convergen.

Por lo tanto creo que es un error producir edificios con una solución de pequeña escala, considero necesaria la plantación y análisis de los programas de desarrollos, que sin duda, quedan obsoletos ante las tendencias de las ciudades contemporáneas en el mundo.

Es necesario también, la inclusión de optimizar los servicios y equipamientos aledaños a la estructura ferroviaria, pues carecen de espacio público de buena calidad y de funcionar ante una probable alta demanda de los usuarios de esta estación de trenes.

Esto es sin duda una inercia política absurda de no resolver problemas e invertir de fondo a la ciudad, lo único que logran es generar proyectos de corto plazo y generan problemas en el aire que otro tendrá que llegar a resolver.

La oportunidad se encuentra abierta a generar buenas ideas y llenarla de voluntades para la movilidad de la ciudad, estamos ante el potencial más importante para reciclar las estructuras existentes inmersas en el centro de la ciudad de México, y es una oportunidad que no debemos desaprovechar.

La situación de Buenavista puede ser analizada a través sus capas de estudio con respecto a lo construido en diferentes años, este análisis lograra ponernos un panorama del espacio construido y el no construido durante las etapas de la historia de Buenavista.



Vista del territorio en desuso.



Vista de las condiciones actuales de las vías del tren. V02



Atlampa

Tlatelolco

Teatro

Biblioteca

Estación de tren

Gobierno

Comercio

Delegación

Circo

Metro Revolución

**Plaza de la
República**

> ANÁLOGOS > ANÁLOGOS > ANÁLOGOS >

Análogos

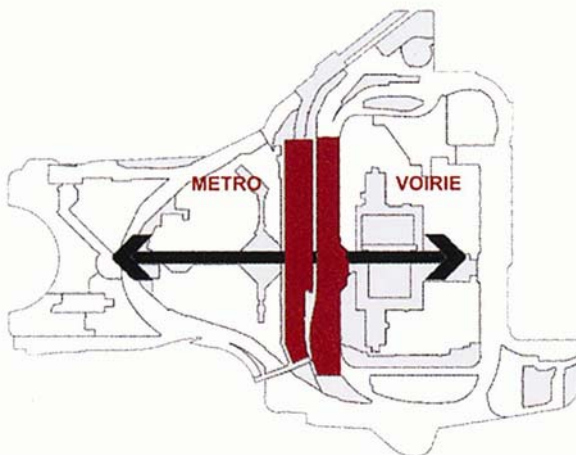
1. Concurso en la ciudad de Le Halles, Francia.

Propuesta OMA. (Rem Koolhaas)



vista panorámica del proyecto ,Le Halles, Francia.

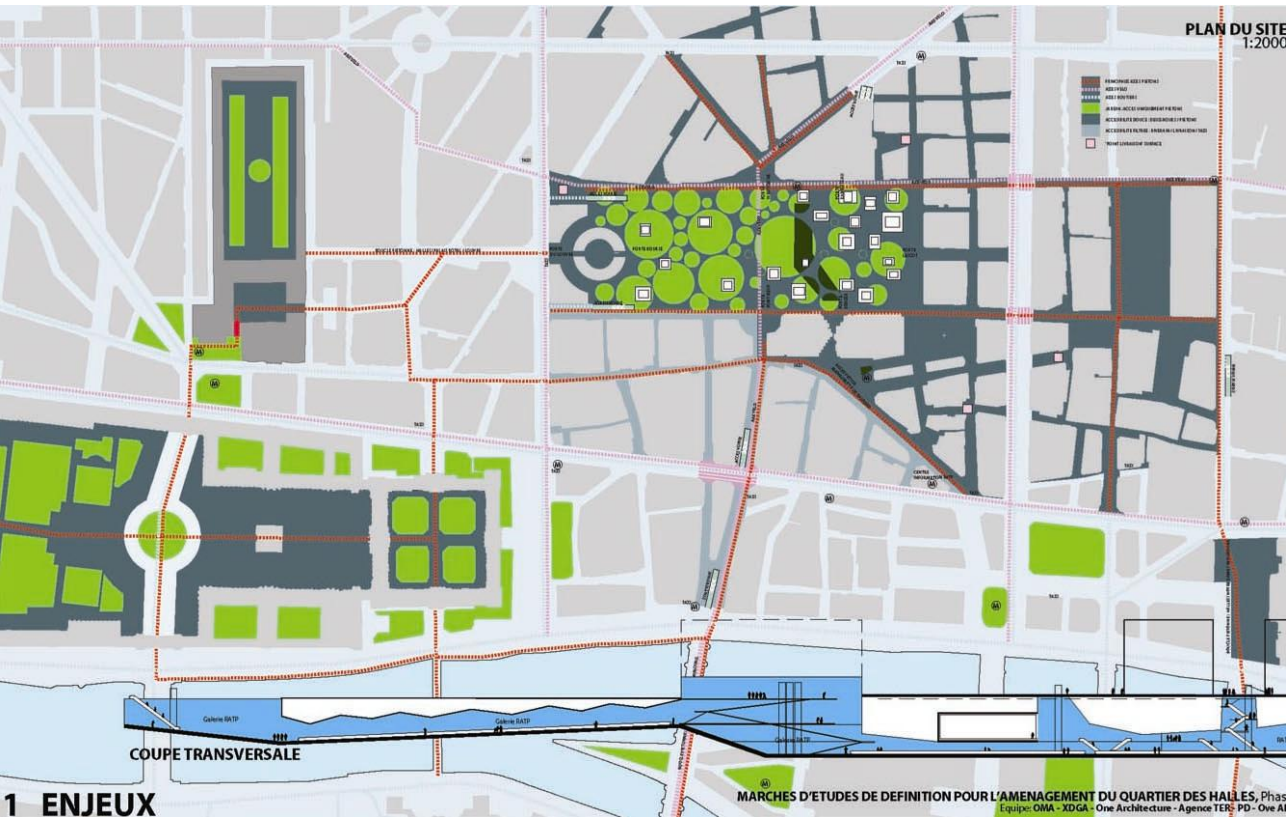
La situación actual de la ciudad de Le Halles es muy parecida a la de Buenavista pues es la puerta principal de la ciudad y es el nodo donde convergen distintas formas de traslado, además de ser parte del centro de la ciudad en ambos casos, la propuesta es de un carácter urbano de reciclamiento y parte del origen de revitalizar los centros históricos y generar la movilidad que se necesita como una característica de ciudad contemporánea.



La propuesta consiste en reutilizar la infraestructura y generar una conexión con el contexto de la ciudad, y esto lo logra a través de

un programa donde se mezclan varios usos de suelo y donde el territorios es aprovechado a su máxima potencia.

Un jardín es el pretexto formal para darle a la ciudad una nueva imagen, donde los icebergs urbanos generan las nuevas actividades de ocio, comercio y vivienda.



Plano de la propuesta con un corte transversal

La estructura subterránea se convierte en el corredor perfecto para trasladarse, los trenes generan esta movilidad y esta es la respuesta a los centros intermodales o de traslado modal situación que en la ciudad de México no hemos logrado resolver.

Esta propuesta es una clara muestra para resolver un programa a nivel urbano, el pensar y proyectarlo en tres dimensiones es una buena estrategia, en conclusión podemos decir que cuando un programa de desarrollo urbano se realiza en dos dimensiones se vuelve inoperante y con carencias de espacios para los habitantes de una ciudad que necesita tener su movilidad por su condición nómada natural.

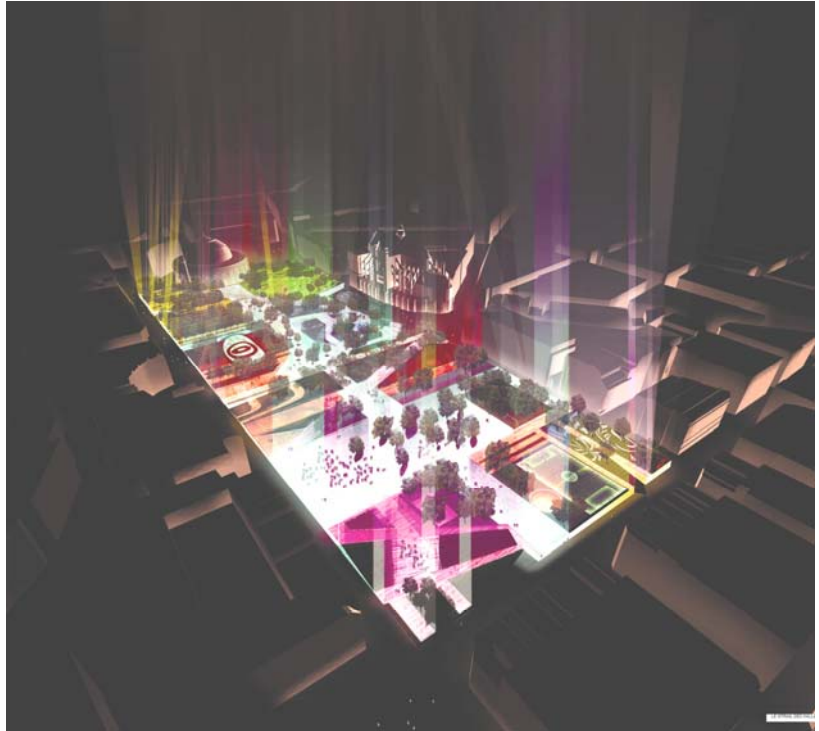
Esta intervención manifiesta sin duda las tendencias de las ciudades contemporáneas, y por ello marca la pauta para este trabajo de investigación.

Imagen
urbana de Le Halles



Propuesta MVRDV

Esta propuesta se trata del mismo concurso en la ciudad de Le Halles, Francia, bajo un mismo contexto podemos encontrar distintas propuestas en soluciones formales pero que mantienen las mismas bases del reciclamiento a nivel urbano.

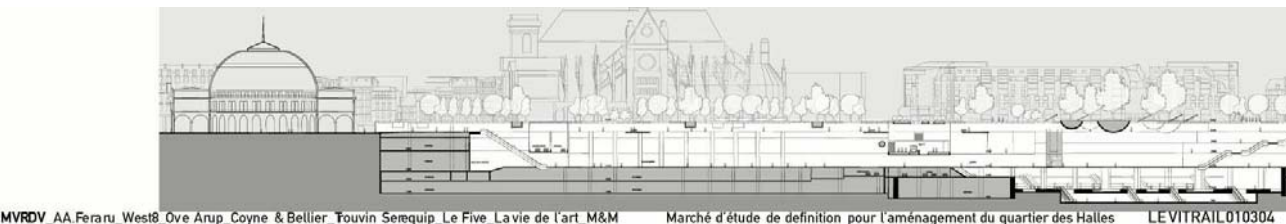


Vista del Proyecto Le Halles, Francia.

La intervención hace una metáfora directa donde el usuario se convierte en el protagonista del proyecto, con una superficie acristalada se generan los espacios públicos, donde todo se encuentra flotando.

Más que la solución formal nos enfocamos a observar su propuesta a nivel urbano pues manejan las condiciones necesarias para el reciclaje urbano.

Los niveles subterráneos son los más importantes pues a través de ellos se conectan los medios de transporte y comunicación, se genera un programa híbrido, es decir se juntan en un mismo espacio diferentes usos para el territorio.



Corte transversal.



En este corte podemos apreciar que los programas se resuelven también hacia el interior de la tierra, la condición de las ciudades han provocado que el subsuelo también tenga que utilizarse.

La generación de icebergs urbanos provocan Intermodalidad y multifuncional, donde la mejor manera de adaptarse al contexto no es visual si no por la condición de las actividades de la ciudad.

En conclusión esta propuesta nos da herramientas para pensar en espacios urbanos a gran escala, pues es la finalidad de el reciclaje, además de demostrar que hoy en día en la ciudad de México estamos operando con programas de desarrollo obsoletos donde no es una utopía urbana si no una realidad social, las ciudades no pueden ser frenadas en su desarrollo, si no dirigidas hacia su

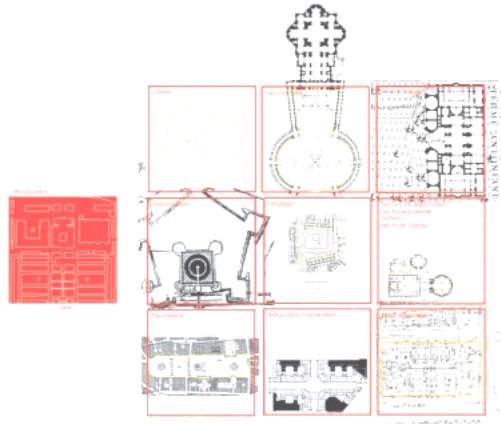
condición de la movilidad, será la clave para que una ciudad pueda operar y no causar conflictos.



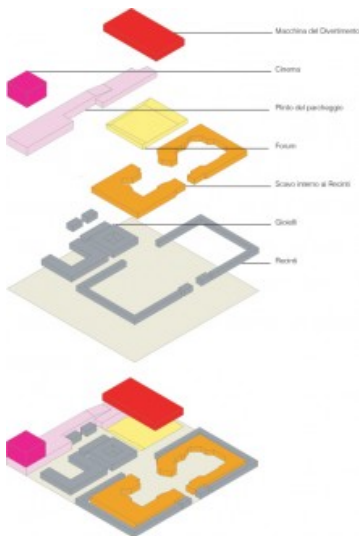
Vista subterránea y exterior.

2.- Complejo cultural en los mercados generales, Roma. OMA.(Rem Koolhaas).

Dentro de la ciudad de Roma, Italia existe una estructura industrial, misma que por mucho tiempo estuvo en desuso, la importancia de tomar este proyecto recae en las condiciones similares de localizarse al centro de la ciudad de Roma.



La propuesta consiste en no destruir lo existente si no utilizarlo, combinar el entorno con los edificios nuevos que se desplantaran en lugar del mercado.



Este diagrama muestra como se va ocupando el programa dentro del sitio, la integración no es tan visual, pero muestra el planteamiento para un mejor funcionamiento, pues su programa se vuelve dinámico e híbrido, ya que combina las actividades comerciales con las culturales.

Incluido en el programa de recuperación del barrio Industrial de Gartabella, el proyecto contempla la transformación del colosal complejo que alberga los mercados generales en un centro comercial, cultural y de ocio que pasara a llamarse " Ciudad de los Jóvenes".



Parte de las instalaciones actuales, que se encuentran en avanzado estado de deterioro, se demolerá, y parte se adaptara a los nuevos usos.

Grandes carteleras con anuncios y símbolos de la remodelación del edificio se distribuyen sobre las fachadas transparentes que unifican los distintos cuerpos con el fin de proporcionar al conjunto una imagen distintiva.



Imágenes de la propuesta, maqueta de estudio.

III. PROYECTO URBANO

El proyecto urbano comprende reestructurar las vías de conexión para las distintas zonas de la ciudad y parte del planteamiento general de reutilizar la red ferroviaria del centro de la república mexicana, estructura que hasta el día de hoy sigue existiendo, tal es el caso de la estación de ferrocarriles de Buenavista que es la estación central de esta estructura.

Como segundo planteamiento tenemos las condiciones de la franja urbana que se encuentra desde Tlalnepantla Edo. de Méx. , pasa por Azcapotzalco y culmina hasta la estación de Buenavista, que es propiamente la parte norte del centro de la ciudad de México.

El objetivo de este trabajo de investigación es recuperar los terrenos y la infraestructura ferroviaria de Buenavista para establecer un cordón de conexión con el resto del país, dotándolo de áreas verdes importantes e inmuebles y estructuras que cubran las necesidades de las actividades y la movilidad de esta ciudad.

Como hemos analizado en los capítulos anteriores Buenavista es un territorio en plena transformación con el nuevo proyecto del tren suburbano y la Biblioteca Vasconcelos, por ello considero necesaria la hipótesis de entretejer estas estructuras para generar un macro dispositivo que impulse el desarrollo de Buenavista y su entorno.

La proximidad con el centro histórico y la tradición de este sitio propician que este sea un buen lugar para reactivar el tren, por ello creo que debe ser aquí y no en otro sitio la generación de estas actividades tan complejas y enriquecedoras.

Imagen de la proximidad del centro histórico con Buenavista.



Como podemos ver en el mapa anterior la proximidad entre estos dos sitios hacen de este uno solo, es decir podemos pensar que este proyecto trata de generar una estrategia urbana que a través de espacios públicos exista un vínculo directo, jardines y pasajes que le regresen la escala humana que ha perdido la ciudad.

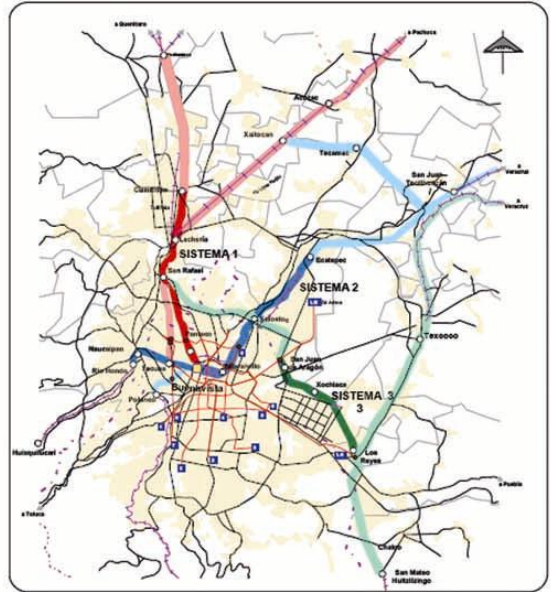
En el siguiente mapa podemos observar las condiciones de la estructura cercana a Buenavista, los flujos viales y peatonales así como de traslado. Las estaciones del metro con relación a la traza de la ciudad y la poca cantidad de áreas verdes.

Estructuras de primer impacto en Buenavista.



Ferrocarril Suburbano de la ZMVM

LÍNEA	LONGITUD
SISTEMA 1	
LÍNEA PRINCIPAL	
Buenavista-Cuautitlán	26.9 Km
LÍNEAS SECUNDARIAS (Derivaciones y/o ampliaciones)	
Cuautitlán-Huehuetoca	21.0 Km
San Rafael-Tacuba	10.0 Km
Lechería-Jaltocan	21.0 Km
SUBTOTAL	78.9 Km
SISTEMA 2	
LÍNEA PRINCIPAL	
Ecatepec-Naucalpan	37.5 Km
LÍNEAS SECUNDARIAS (Derivaciones y/o ampliaciones)	
Buenavista - Polanco	6.5 Km
Ecatepec-Teotihuacán	22.5 Km
Teotihuacán-Tecamac	23.0 Km
SUBTOTAL	89.5 Km
SISTEMA 3	
LÍNEA PRINCIPAL	
Los Reyes-San Juan de Aragón	15.0 Km
San Rafael-San Juan de Aragón	25.0 Km
Chalco-Tezcoco	33.0 Km
SUBTOTAL	73.0 Km
TOTAL	241.4 Km



Ferrocarril Suburbano - Buenavista-Cuautitlan -

LONGITUD TOTAL: 26.9 km

En territorio del Estado de México 20.0 km
Cuautitlán, Cuautitlán Izcalli, Tultitlán y Tlalnepantla

En territorio del Distrito Federal 6.9 km
Azcapotzalco y Cuauhtémoc

NÚMERO DE ESTACIONES: 7

En territorio del Estado de México 5
Cuautitlán, Tultitlán, Lechería, San Rafael, y Tlalnepantla

En territorio del Distrito Federal 2
Fortuna y Buenavista

- Inversión estimada para la línea principal 550 millones USD
 - ◆ Inversión Privada 250 millones USD
 - ◆ Inversión Pública (Gobierno Federal) 300 millones USD



En el mapa anterior podemos observar el planteamiento a nivel regional de las líneas de tren suburbano que pueden a futuro desarrollarse, pues se cuenta con la estructura de vías para poderlo realizar. Pensando en esta base, podemos pensar que Buenavista será el punto donde convergen todos los traslados hacia otras ciudades y estados de la República Mexicana, esto demuestra que deberá ser ahí y no en otro sitio la estación multimodal más importante del país.

En la siguiente dibujo podemos observar de la proximidad de sitios importantes de la ciudad de México con Buenavista, podemos pensar también que responde a una estrategia urbana de mayor escala, donde la ciudad pueda ser reestructurada por parques conectores que conecten los puntos importantes de esta ciudad. En el se identifican las principales vialidades, espacios abiertos, estaciones del metro y algunos recorridos peatonales.

La propuesta, además de la solución formal del conjunto y en el centro de transferencias intermodales, busca establecer un sistema ordenado de todos los flujos que convergen en la zona y de los que ella se derraman. Para ello, la elaboración de una maqueta que muestre a escala el funcionamiento y la interrelación de los flujos será de mucha importancia, mientras tanto a base de mapas podemos comprender la escala urbana y de lo complejo que resulta el estudio de los flujos.

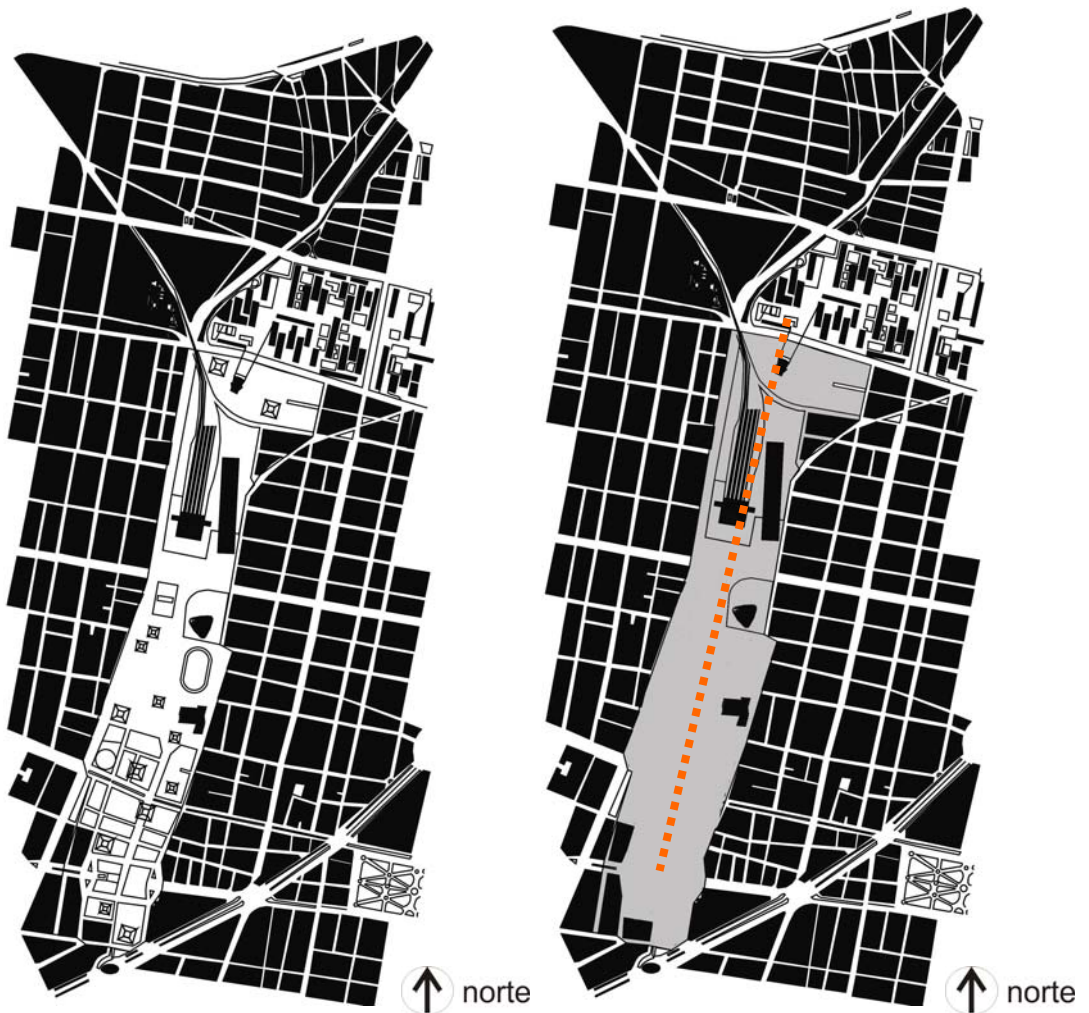




Mapa de estudio del proyecto urbano. Buenavista, cd. mx

En el anterior esquema se indica las vialidades que rodean la zona de Buenavista y atraviesan al centro de la ciudad, la posición y dirección del metro, así como la relación de las colonias y los flujos que entre ellas se encuentra.

Una vez establecido el funcionamiento vial de la zona, damos paso para analizar de manera concreta a los terrenos aledaños de la estación de trenes en Buenavista. Donde la potencialidad de esta zona se hace evidente, para ello se muestra el siguiente esquema que analiza las emergencias que presenta la zona en relación con el contexto.



Mapa de la zona con alto potencial de reciclaje, donde se marca el eje conector desde Tlatelolco hasta el monumento a la Revolución.

En el estudio de los esquemas de intervención con relación a su potencial, se reciclará la zona de la estación de pasajeros, que tendrá un uso de estación de trenes no solo por el nivel superior si no por debajo de la tierra donde se dará mas servicios de transporte.

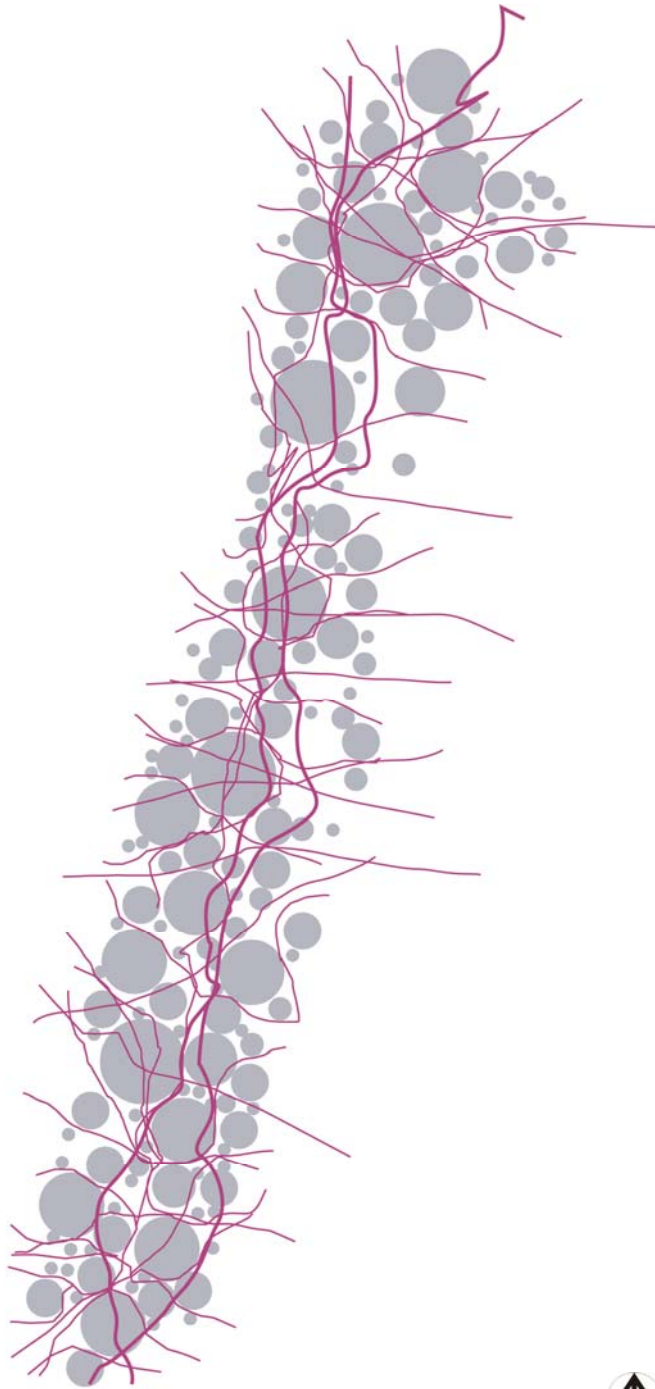
Dado que la tecnología y las condiciones lo permiten se plantea un parque lineal destinado a multiusos donde convergen diferentes programas, haciendo de esta zona un híbrido que permita relacionarse de manera física y virtual. De esta manera puede generarse una franja verde que mucho le hace falta al corazón de la ciudad de México.

Este parque se desarrolla sobre la superficie existente de la tierra, donde en cada hueco se forma un hoyo que podrá ser un punto de referencia para señalar donde hay superficie no utilizada. Este línea verde recorrerá todo el conjunto, ideada como un gran canal verde donde la tierra sufrirá perforaciones para poder conectarse con los niveles que por debajo de la superficie se encuentran, así de esta manera se plantarán edificios que surjan desde el subsuelo y terminen un varios niveles. Estas emergencias urbanas serán edificios con diferentes programas para su funcionamiento.

Los jardines frente a las emergencias. situación de Buenavista con su contexto.



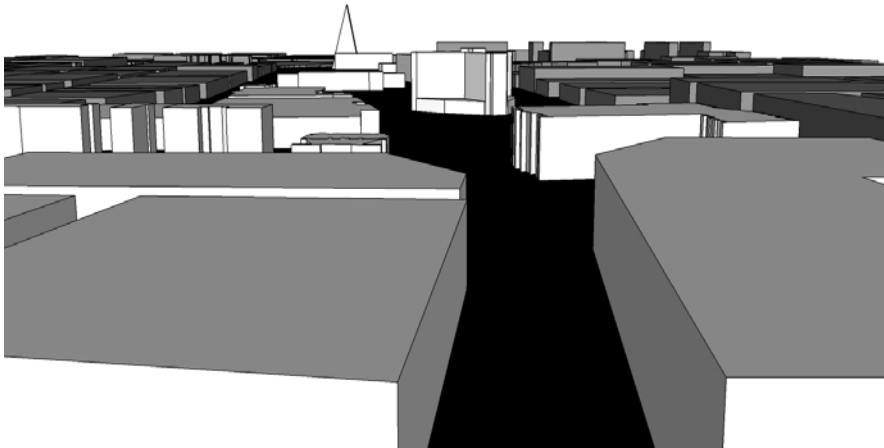
Circulaciones peatonales sobre Buenavista



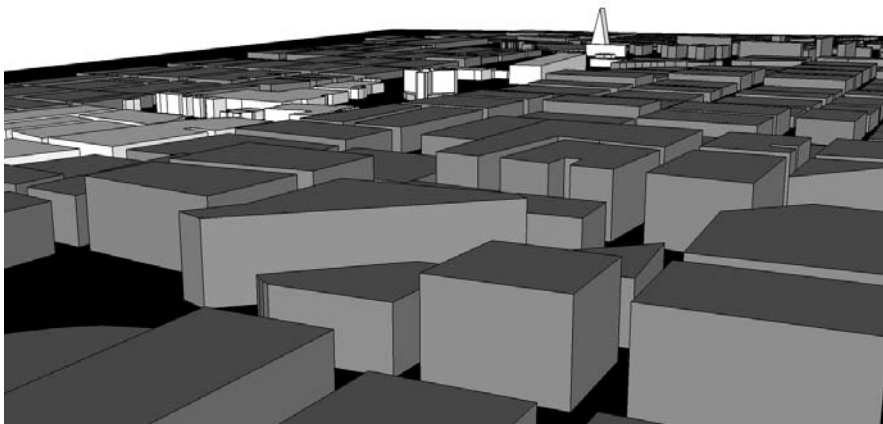
norte

En el esquema anterior se muestra las perforaciones que significan los lugares con poco uso sobre la superficie, y las líneas que las atraviesan son las circulaciones que el peatón ejerce sobre este territorio, en el se muestra el eje muy marcado en la parte central, de arriba hacia abajo, esto es de Tlatelolco hacia el monumento a la Revolución, pasando por la estación de trenes y todos sus complejos construidos pero con baja densidad de uso.

Esto hoyos marcaran el patrón para generar este parque urbano que se desenvuelve a lo largo de 2.5Km.



Vista de la extensión territorial antes mencionada. Vista desde el eje de metro revolución y como remate la torre triangular de Banobras.



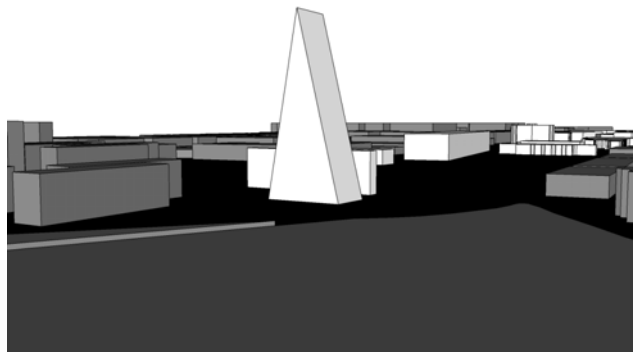
Programa urbano para Buenavista

Tomando en cuenta la propuesta antes planteada a nivel urbano sobre la estación de Buenavista y la generación de este parque lineal se proponen los siguientes usos y servicios acorde al potencial del sitio:

1. Estacionamientos subterráneos para usuarios de los edificios de gobierno y comercios que se generan dentro de la propuesta, inmersos por debajo del jardín donde se realizarán las diferentes transferencias intermodales entre el resto de los medios de comunicación.
2. Al norte aprovechando la pre-existencia del teatro ferrocarrilero, se complementará con un museo, escuelas y vinculando la biblioteca José Vasconcelos, que sirvan a su vez de remate y de conexión con esta zona que se denominará como centro cultural de Buenavista.
3. La estación de trenes mantendrá la misma estructura, solo que por debajo de ella el programa incrementará más vías que permitan en un futuro ser la conexión con el resto del país, es decir que crecerá en sentido vertical para no afectar las condiciones de la estación actual.
4. Continuando en dirección sur existirán edificios emergentes, que saldrán desde el subsuelo y culminarán como pequeñas torres que alojarán diversos programas, hoteles, comercios, oficinas, etc., que busquen romper con la horizontalidad del sitio tomando como referencia la torre triangular de Banobras. Estos edificios quedan rodeados por el parque lineal y su vez dotarán de los servicios necesarios para que Buenavista se convierta en la puerta de la ciudad de México.
5. Así mismo el jardín lineal envuelve el edificio de oficinas administrativas de los Ferrocarriles Nacionales, que con modificaciones mantendrá su misma función para ayudar al conjunto.
6. Detrás del edificio de FNM se encuentra la zona deportiva de la delegación Cuauhtémoc. Esta tendrá una relación directa con el jardín pues la zona de canchas y pistas deportivas harán que esto se integre de mejor manera. Una

ciclopista podrá utilizarse desde este punto y a todo alrededor del parque lineal.

7. Los siguientes edificios serán los de la delegación Cuauhtémoc y los del Partido Revolucionario Institucional. Los primeros además de los servicios administrativos que brinda, podrán ser ofrecidos servicios de información urbana y turística, para poder interconectar a los usuarios con el resto de la ciudad y a su vez con el país y el mundo entero.
8. Los edificios que se encuentran alrededor de el metro Revolución serán propuestos para viviendas donde su planta baja será comercio que de abasto a este parque lineal.
9. Por ultimo y como remate en el sur se retoma la gran plaza de la República, donde las transferencias intermodales de transporte se den de extremo a extremo en el parque lineal. En esta y hasta la plaza de Buenavista se ofrecen toda serie de servicios que la zona requiere o , en su defecto, no aprovecha todas aquellas actividades que un proyecto de esta naturaleza demanda. Además, incluyen las estaciones del metro de Buenavista y Revolución, una estación de autobuses que permita viajar al resto del país y un gran espacio publico para la conexión de todas estas actividades.



Esto es a grandes rasgos el programa para reciclar la zona de Buenavista en números:

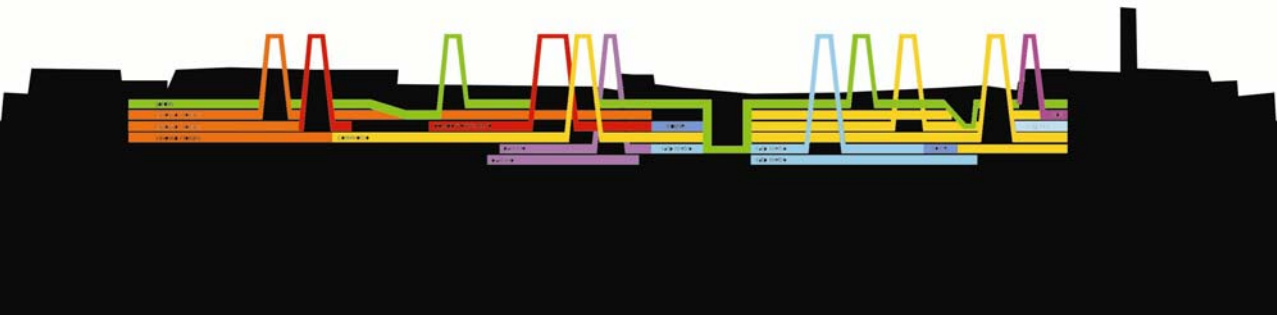
PROGRAMA ARQUITECTÓNICO DE BUENAVISTA

1. Parque o jardín lineal (áreas verdes)
84 ha desde Tlatelolco hasta la Plaza de la Republica.
2. Centro cultural Buenavista (BNV) ----- 20, 796 m²
3. Hoteles y vivienda -----59, 800 m²
4. Centro comercial y de ocio -----12, 300 m²
5. Oficinas de gobierno -----27, 522 m²
6. Zona deportiva y ciclista -----9, 340 m²
7. Sede delegacional -----15, 157 m²
8. Estación Buenavista -----22, 906 m²
9. Corredor Buenavista - Revolución -----96, 350 m²
3. Estación intermodal -----75, 900 m²

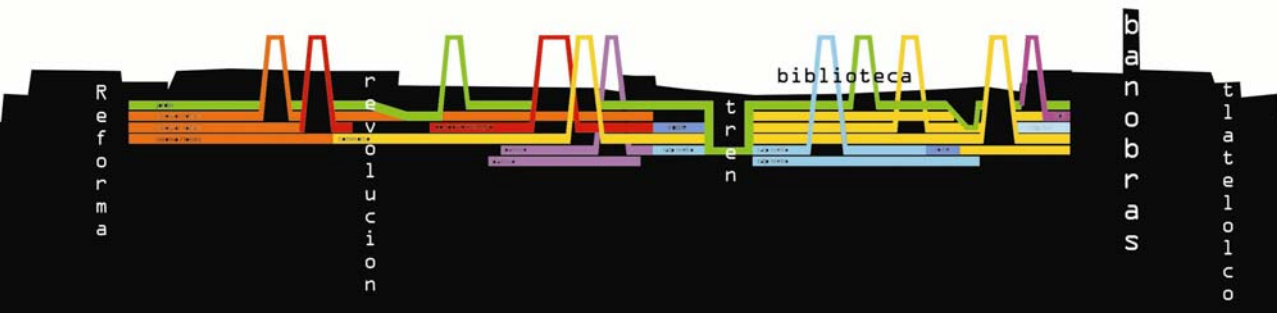
Áreas construidas : 340 , 071 m²

Áreas libres: 840 , 000 m²

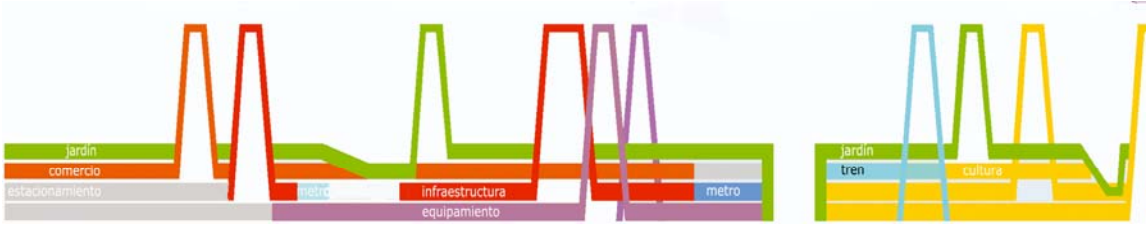
Áreas totales: 1,180, 000 m²



Organización Programática de Buenavista

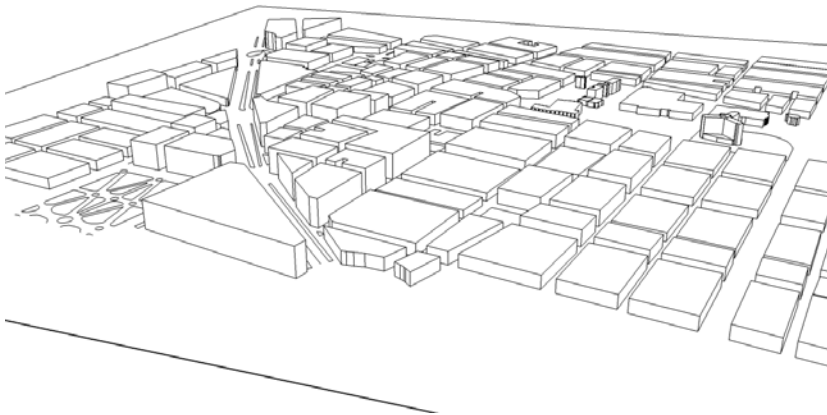


“La situación actual puede resumirse como la superposición insustancial y carente de interacción de unas estructuras subterráneas y un jardín, la principal intervención consiste en hacer que dichas estructuras afloren por encima del nivel de la calle, al tiempo que dicho nivel descienda hasta las plantas inferiores. De este modo el subterráneo como tal se vuelve visible en el jardín, y la superposición bidimensional de sus estructuras pasa a convertirse en un espacio tridimensional que confiere a dichas estructuras subterráneas la posibilidad de expresarse en el mismo plano que la ciudad”.

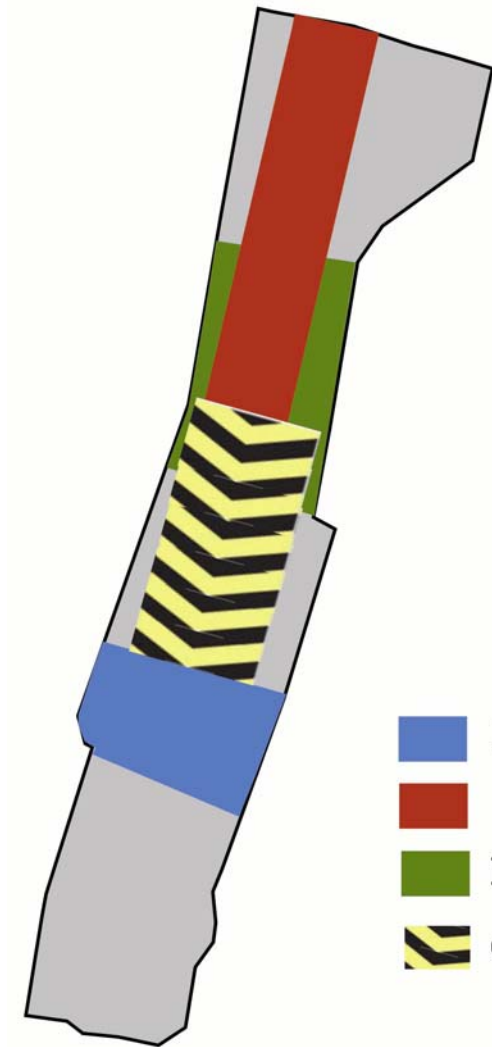


Intervención subterránea

El corte anterior refleja en esquema como las emergencias salen desde niveles subterráneos, donde la franja verde es el jardín y será la parte que existe a nivel de la calle actual. La línea naranja es el comercio, la parte amarilla es la cultural, la gris el estacionamiento, la roja es la infraestructura, la morada es el equipamiento, lo que logra este esquema es ver la forma en la que operarían los edificios en los diferentes niveles por debajo de la tierra y su relación con el contexto inmediato.



Vista de la zona de Buenavista hacia Reforma.



- linea 2
- tren
- linea B
- conexión



Estudio definitivo de las volumetrías
84 ha de intervención



buenavista.jardin urbano



El escenario urbano

buenavista planta de conjunto
escala- 1:10000



centro cultural

invernadero

biblioteca

estación

intermodal

oficinas

deportivo

delegación

circo

hoteles

vivienda

oficinas

plaza



norte

La conformación de la zona y su imagen parte de la realidad física, de las necesidades del entorno y sobre todo de las circunstancias contemporáneas que le antecede. Pero también parte de una serie de eventos y escenarios urbanos que componen una memoria colectiva para el conjunto, esto la define como la zona de transición al centro de la ciudad generando estrechos vínculos con la vida urbana.

Las heterotropías, tema antes estudiado en el primer capítulo de esta investigación, hablan de la conformación, de este espacio urbano que se logra a través de redes invisibles que subrayan la existencia del sitio pero que también, reciben la carga individual de la memoria colectiva, por lo tanto se define como lugar a aquello que físicamente y virtualmente mantiene la relación con el usuario. Esto siempre ha sido el objetivo de la propuesta; vincular al usuario con el espacio urbano.

Para lograr un proyecto de una escala urbana tan grande es muy fácil caer en la toma de decisiones autoritarias, es común encontrar paradigmas y errores esquemáticos de esta propuesta urbana, es complicado mantener una imagen urbana cuando se necesita evolucionar en las actividades y la vida cotidiana de la ciudad, ante todo esto siempre he tratado de ser elocuente con el planteamiento, pues creo que responde a la problemática que se mantiene vigente en Buenavista.

Lo que he llegado a determinar es que este espacio está destinado a ser punto de llegada y partida, los flujos de la capital del país harán uso de toda esta infraestructura y eso provocara que los habitantes se sigan moviendo, pues el movimiento es el eterno factor que jamás cesara en las ciudades.

La realidad urbana de la ciudad de México responde a múltiples circunstancias históricas y a la superposición de planes, ideas e intereses que distan mucho de ser soluciones coherentes con la problemática de la ciudad.

Para ello es necesario plantear esas relaciones, dotando al centro de la ciudad de México nuevas infraestructuras que le devuelvan la escala y su capacidad para habitarlo y disfrutarlo. En este sentido esta propuesta trata de reconsiderar esta relación entre el centro de la ciudad y la periferia, y con los centros y periferias de otras ciudades dotándolo de una mejor condición territorial y una mejor calidad espacial, que le permita existir bajo demandas de la vida contemporánea.

Esta región urbana debe entenderse no solo como contenedor de actividades sino también como controlador de flujos. Espacios a través de los cuales resulta posible la ocupación de nuevos y diferentes territorios donde se concentran múltiples posibilidades de comunicación que permiten de manera coherente establecer el dialogo con el contexto.

La propuesta que aquí presento ofrece una comunicación directa entre Buenavista y el centro histórico, por esto las actividades se empezaran a dar de manera concéntrica y esto permite un rápido acceso a ellas. Ante la tensión urbana se propone generar continuidad espacial, regenerar el tejido urbano y reintegrar el espacio urbano.

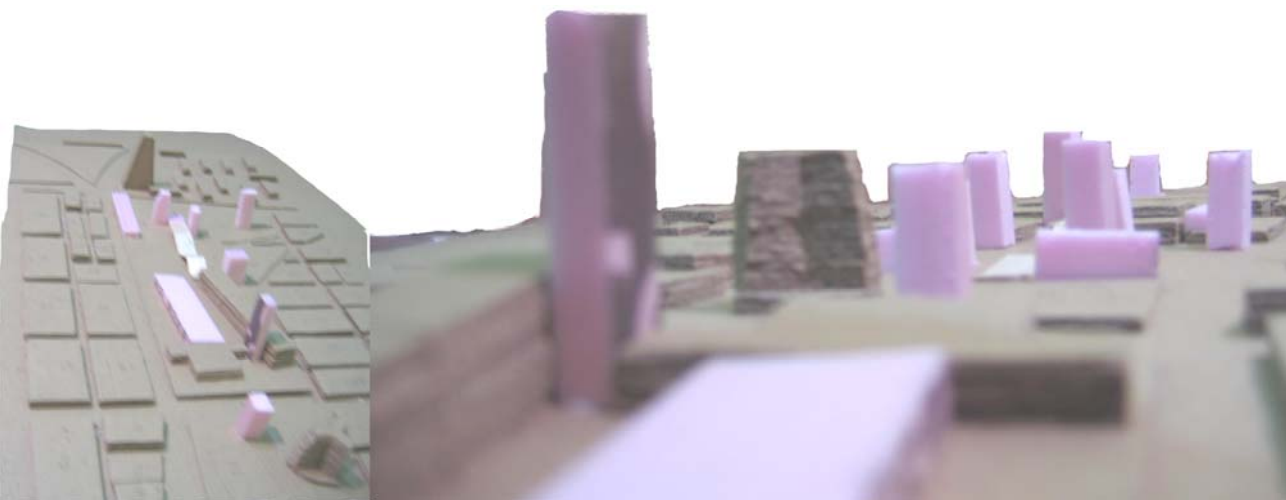


Resulta difícil pensar en otro uso de este sitio, Buenavista siempre ha mantenido la condición del movimiento, por ello la propuesta se concentra en mantener esta condición de la ciudad de México.

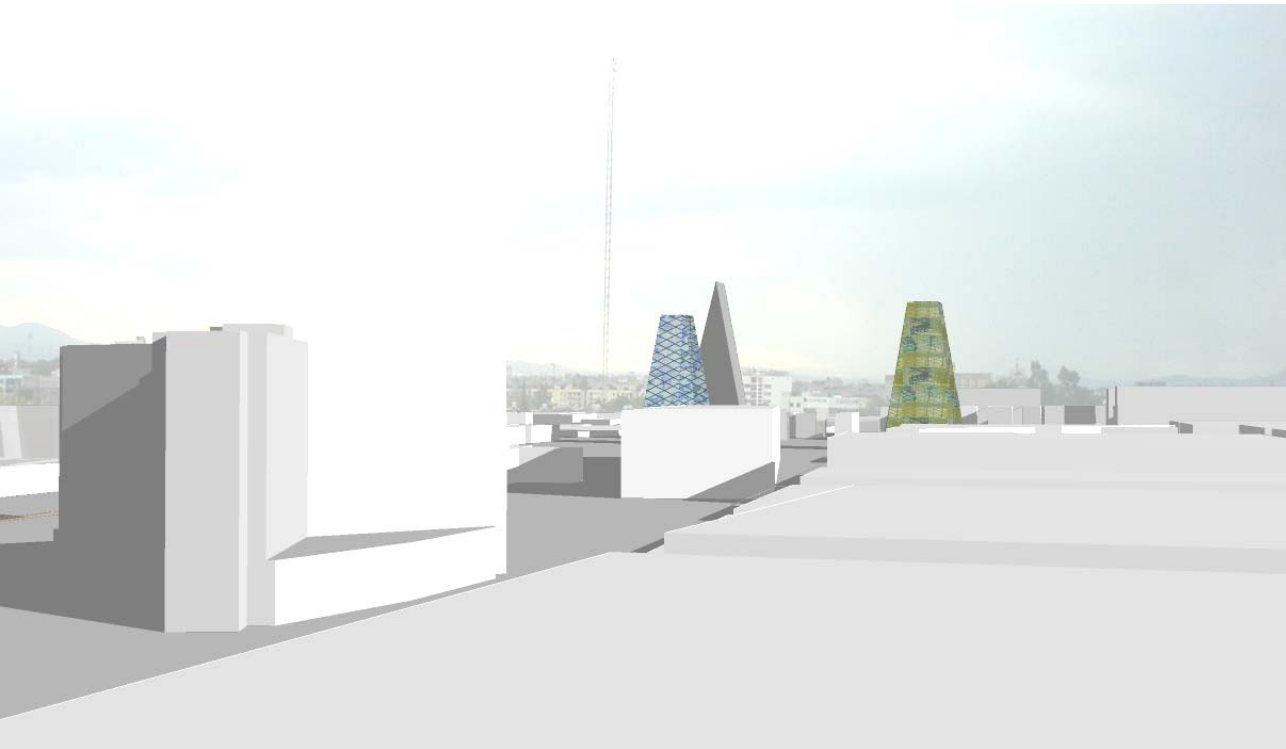
El proyecto ha sido concebido como un organismo que recupera e integra toda esta infraestructura ferroviaria a la que se le suman otros catalizadores que funcionan como impulso de la movilidad de los habitantes de la ciudad.

Es una lástima que se encontrara en olvido la estación de trenes, como hemos visto presenta un potencial urbano para esta ciudad, la idea de esta propuesta arquitectónica y urbana es que a través de este jardín y de la intervención subterránea le dé contundencia a lo ya existente y genere nuevas actividades que respondan a la problemática de nuestra ciudad.

El impacto de este proyecto es muy importante y precisamente por esto, he buscado la forma de resolver problemas como una hipótesis y no como un planteamiento imperativo. Lo que he buscado a través de esta investigación es provocar una reflexión de la crisis actual por la que atraviesa la ciudad de México.



La recuperación de la estación es muy importante, los planos que a continuación se muestran son de la estación actual, la cual debe respetarse, esto no significa que no pueda extender su programa arquitectónico, sino que a fin de cuentas debe ajustarse. La propuesta es que la estación de traslado modal se encuentre por el nivel subterráneo y se conecte con el corredor comercial y jardín desde el metro Buenavista y hasta la estación del metro Revolución.

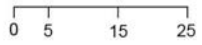


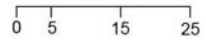
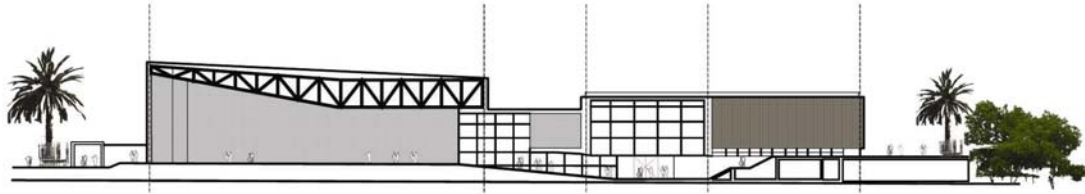
Perspectiva de el perfil urbano de Buenavista.

A continuación se muestran las fachadas y cortes de la estación de trenes de Buenavista, para continuar con el proyecto urbano.

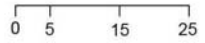
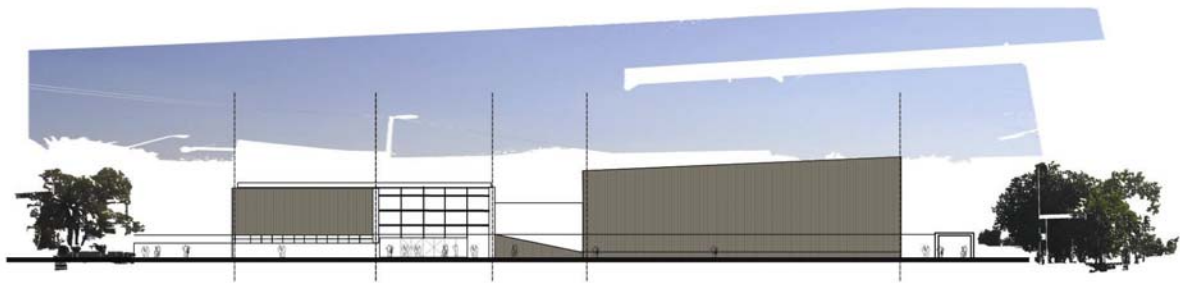


FACHADA SUR
esc. 1:700





SECCION 01
esc. 1:700



FACHADA OESTE
esc. 1:700



Corte de los edificios de oficinas en la plaza de la republica

Como podemos ver las emergencias o edificios en torres se desplantan desde niveles subterráneos y se comunican con el jardín a nivel actual de la calle, dentro del pasaje subterráneo existe comercio, ocio, y se relaciona directamente con la estación del metro Revolución.

La propuesta arquitectónica entonces, parte de la base de la conservación de la estación de trenes y de agregarle programas híbridos en su recorrido y a su alrededor. Una vez analizado el sistema metropolitano donde se desenvuelve podemos pensar que es posible su integración en base a las soluciones urbanas que la rodean.

El diseño arquitectónico que aquí presento es el del jardín urbano que alberga a todo un centro de transferencias intermodales de transporte y de información, complementándola con torres que emergen por debajo de la tierra inspiradas en las ciudades industriales de Alemania y la torre triangular de Banobras como contexto cercano.

Es necesario contemplar no solo el diseño arquitectónico, también es de primordial la solución vial que exige un proyecto de este tipo. La confluencia del transporte y los habitantes hacen de este proyecto una interesante red de distribución. Así la complejidad de

un proyecto de esta naturaleza abarcan los temas que desde un principio desarrolle como ideas de esta investigación.

Volviendo a la solución vial, tenemos que el posicionamiento de los automóviles es demasiado sobre la zona, por lo cual en eje 1 Mosqueta se realizara un paso a desnivel que permita comunicar al jardín por el nivel de la calle pasando por debajo de la Av. Insurgentes.

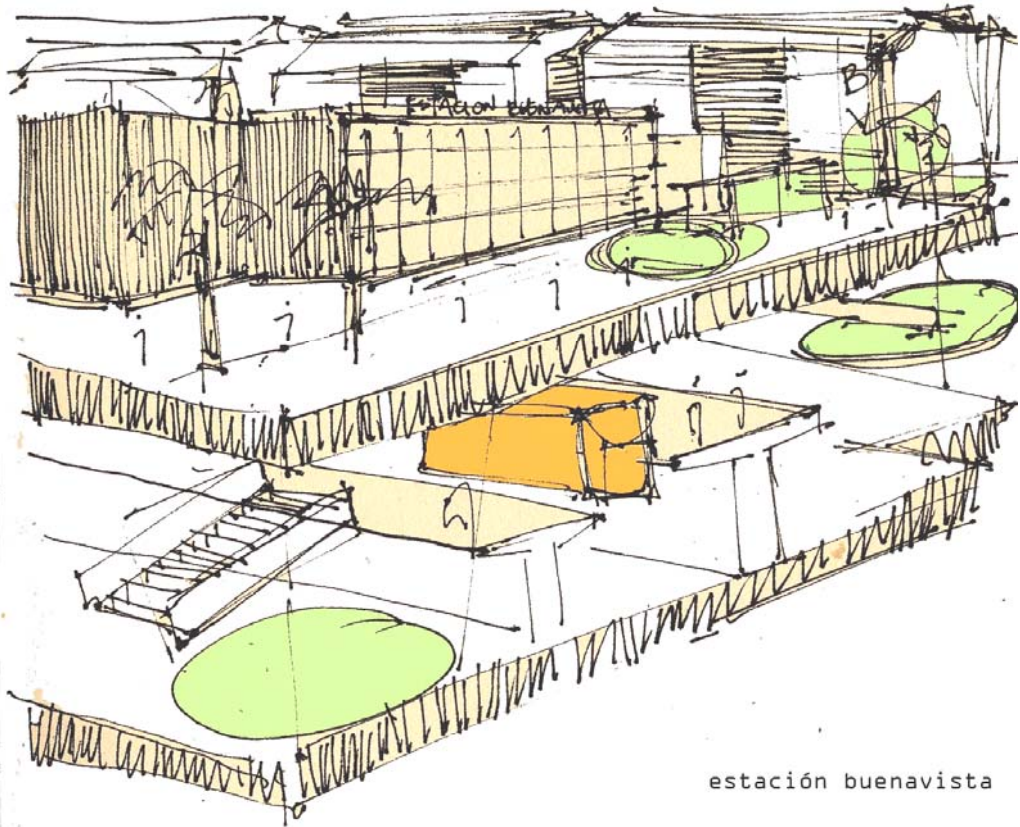
Los recorridos de los peatones se vuelven los rectores del trazo urbano de toda esta franja verde, de ahí que se generan hoyos en la tierra para desplantar y conectar las distintas actividades.



Fotomontaje de la extensión territorial del jardín.

El programa incluye la estación de tren a la que se agrega un andén dedicado específicamente a la conexión con el aeropuerto internacional de la ciudad de México, las estaciones del sistema colectivo metro de Buenavista y Revolución quedan conectadas vía subterránea a lo largo de los 2 km. que lo separan.

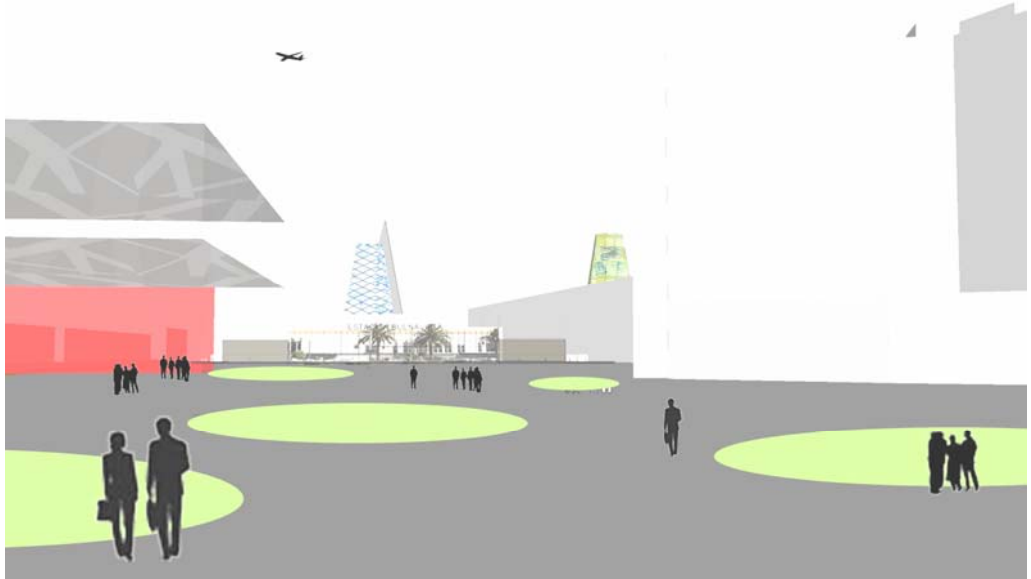
La inclusión de un tramo de eje 1 Alzate contiene una estación de autobuses, un paradero de transporte público interrelacionadas peatonalmente para generar aun más la movilidad hacia los distintos puntos de la ciudad de México.



estación buenavista

Este croquis explica en corte la forma en que se relaciona la estación de trenes con el nivel subterráneo de la estación del metro de Buenavista, podemos ver la interrelación de uno y otro generando las actividades de una estación intermodal.

Es importante mencionar que un programa con estas particularidades, es indiscutiblemente característico de la contemporaneidad; esto es, que no se define a partir de una lógica del camino más corto sino a partir de la indeterminación y la multiplicidad de opciones para elegir un recorrido.



Perspectiva con remate visual del eje Buenavista.

Retomando la descripción del proceso de proyecto, la fuerza dinámica de las vías del tren que entran y salen de la estación, transmiten un eje principal en el proyecto, este eje es visual y físico desde la torre de Banobras hasta llegar a la plaza de la república, como lo vemos en la imagen anterior.

Del mismo modo con la intervención urbana más que arquitectónica, podemos lograr relacionar algunos conceptos a manera de conclusión de la siguiente manera.

Arquitectura Urbana

El planteamiento que se hizo al inicio de este capítulo adquiere contundencia con los temas teóricos e investigación de los primeros capítulos. Donde plantear que es posible un proyecto arquitectónico de estas dimensiones, la propuesta puede ser definida como utópica pero en el lenguaje contemporáneo es posible y ser concebido con la percepción total de la ciudad.

Las características urbanas de la zona han sido en gran parte definitorias en el desarrollo del proyecto y la escala de esta propuesta transforma la zona sin duda alguna, la define a base de la percepción general del espacio urbano. La ciudad, con su historia, sus formas, necesidades, etc., ha definido el rumbo hacia donde tomar la decisión arquitectónica, ante esto el proyecto trata de ser una reflexión del espacio público actual, de sus carencias y de lograr una flexibilidad que ayude a su organización contextual y de integración.

Una forma de adecuarse al contexto no es imitando arquitectónicamente el modelo, sino lograr la conexión de actividades que ayuden a la movilidad del espacio urbano.

Reciclamiento

La estrategia desde un principio parte del reciclamiento, de volver a utilizar lo que ha quedado arrumbado. Reintegrar elementos arquitectónicos poco explotados, como el caso de la estación de pasajeros, al contexto arquitectónico inmediato tratando de generar usos mixtos para un solo edificio. Para ello ha sido necesario sumar nuevas partes que subrayan la capacidad de la transformación que debe tener la arquitectura. De esta manera la arquitectura se reintegra al constante cambio del comportamiento urbano y social.

Vacio

El vacío es evidente, una gran área con una serie de construcciones que varían de tamaño, forma y función, pero comparten el desuso y consecuentemente la ausencia. La falta de ocupación produce la inexistencia de sus líneas y una nula correspondencia entre lo construido. El centro de transferencias aparte de resolver una serie de necesidades, como centro distribuidor de flujos, forma una serie de relaciones recíprocas entre los edificios y el jardín urbano.

Ensamble y Metamorfosis

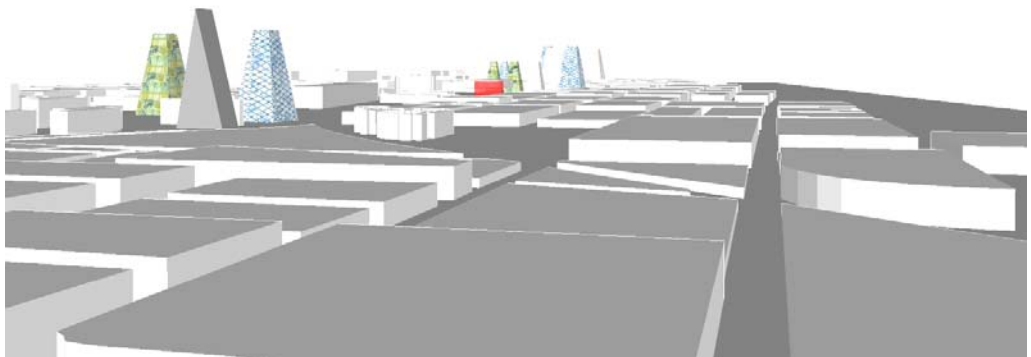
La idea es asociarse entre varios organismos de naturaleza distinta para obtener ventajas de comunicación, este principio es el fundamento de porque las torres o edificios no corresponden con el contexto físico sino con la relación humana y de actividades de todo el conjunto. La manera en que se logra esto es a través de una arquitectura de ligereza y sistemas constructivos convencionales, lo que se superpone a un primer plano es el análisis y la propuesta de relación entre los usuarios y edificios.

Para finalizar y sintetizar podemos decir que **“La nueva arquitectura debe reconocer la historia, la velocidad, el movimiento y la fluidez contemporáneos y hacerlos manifiestos en su concepción y en su postura” /01**

/01.Ricalde, Diego. La crisis de la modernidad.2003.Pág. 231.



Perspectivas Buenavista.cd.mx



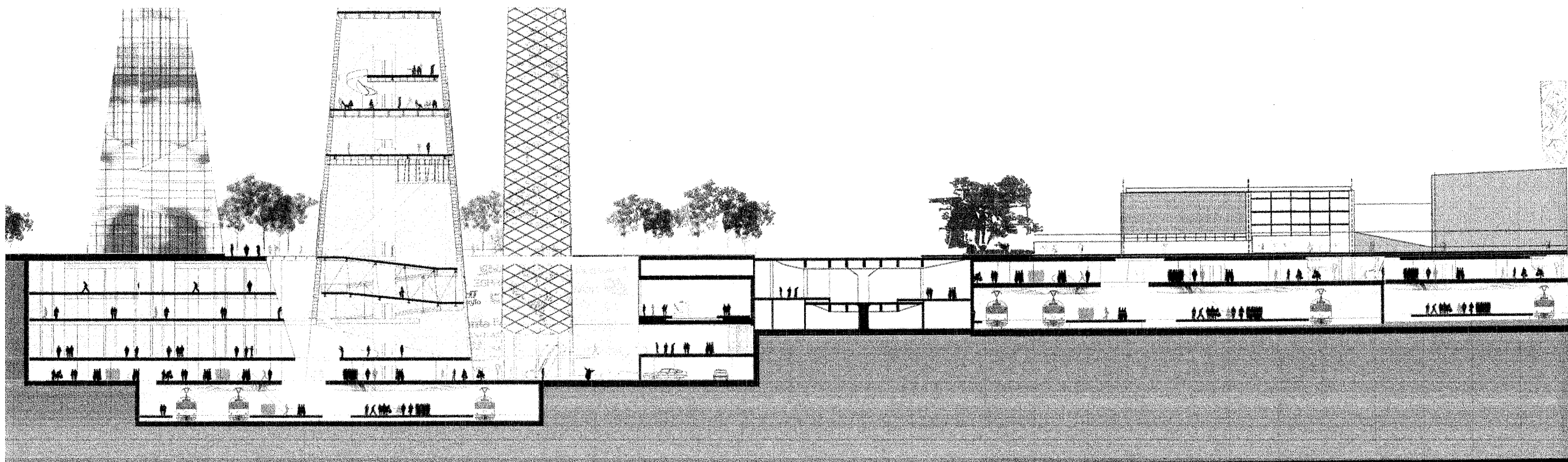


Perspectiva Buenavista.cd.mx

Perspectiva Buenavista.cd.mx



8-104



corte longitudinal. Buenavista. centro de traslado mod

IV. conclusiones

El planteamiento de esta investigación pretende generar un proyecto contundente inserto en la compleja zona de la estación Buenavista. Se ha analizado que la ciudad de México presenta una problemática con su crecimiento que arrastra desde sus orígenes y que ahora se enfrenta a nuevos fenómenos metropolitanos relacionados con la movilidad de las ciudades.

Considero que la arquitectura debe responder, principalmente, a los complejos fenómenos sociales que permiten su existencia y evolución, basándose en el pensamiento, en una lectura profunda y crítica de las ciudades, en la reflexión de la historia y en su propia tradición disciplinar. El estudio de las ciudades son el foco central de este trabajo de investigación. En este caso se analiza y desarrolla una propuesta sobre la ciudad de México.

La ciudad es nómada por naturaleza, requiere de espacios multifuncionales, que le permitan alcanzar una buena calidad de vida. Sin embargo la ciudad de México enfrenta múltiples problemas de traslado que han sido estudiados a lo largo de esta tesis y que han servido de ejemplo para realizar una propuesta urbana integral.

A partir de este análisis de la ciudad y las condiciones de su movilidad se pretende hacer una propuesta que persiga un escenario a futuro que mejora la infraestructura metropolitana, la vida e imagen de la ciudad de México y sobre todo, poder enfrentar problemas de intercomunicación, generando espacios adecuados para las actividades de los habitantes de una ciudad y que sobre todo tengan buena calidad.

La propuesta urbana entonces, se fundamenta en esta crisis permanente de la ciudad, y en su no planeación de su funcionamiento dentro de los medios de transporte, la problemática ecológica que sufre la ciudad ante la carencia de espacios públicos, y la subutilización de las infraestructuras existentes.

Este trabajo de investigación pretende generar una solución a la ciudad, además de una reflexión como habitante que la sufre y la disfruta, para que sirva como lectura crítica de los proyectos realizados en la ciudad en general, sin tomar en cuenta el contexto y obedeciendo al carácter político que desde hace años predomina en el ámbito urbano a la ciudad de México.



> estado actual

> propuesta



En estos gráficos comparativos podemos ver la transformación del territorio y el reciclaje de los edificios existentes.



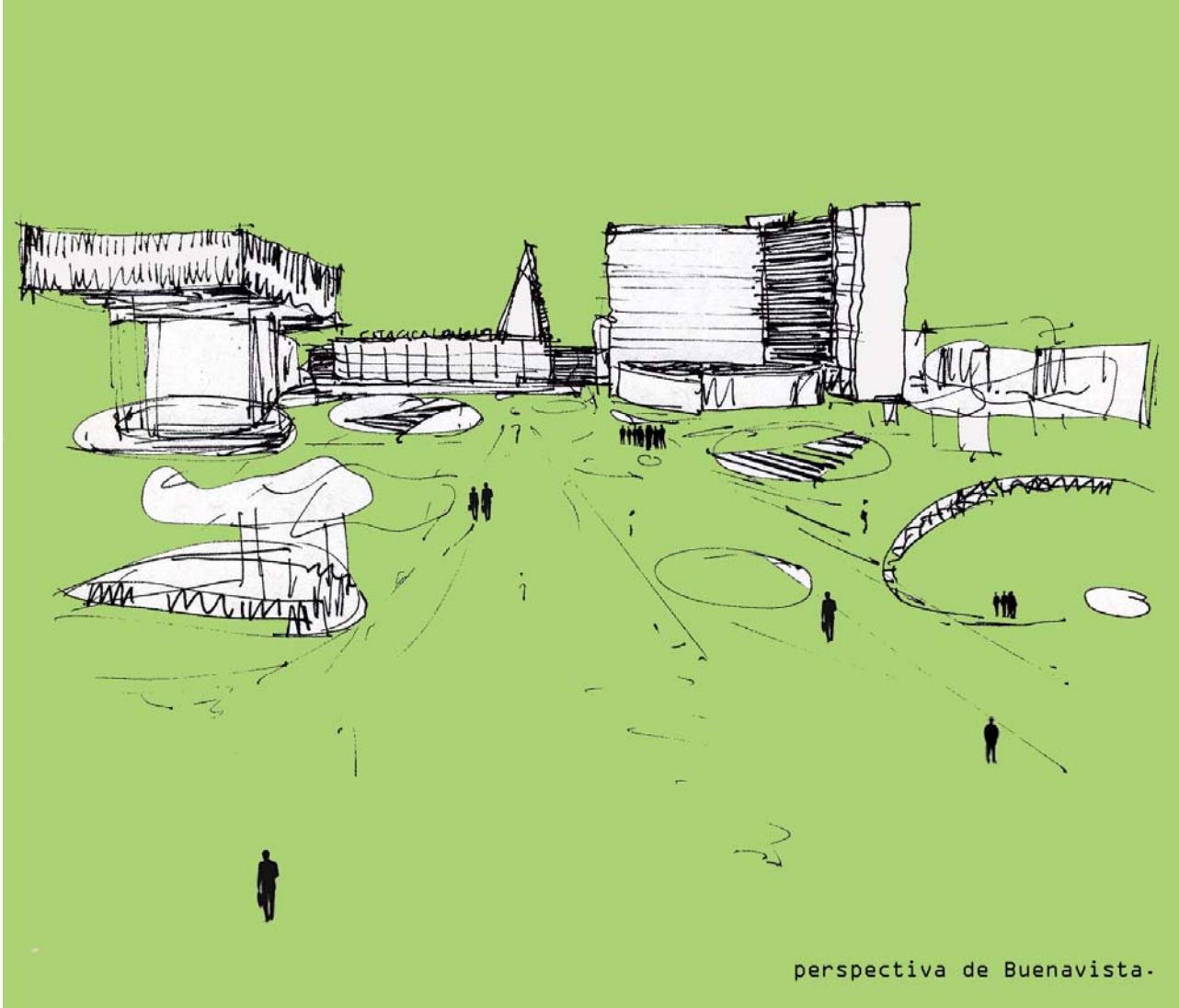
> propuesta



> estado actual



A través de este trabajo podemos darnos cuenta que es posible reciclar la ciudad; un territorio, pasando por un edificio y hasta un pequeño objeto, la condición de cambio de las grandes ciudades dictan las tendencias hacia esa nueva forma de ver la arquitectura y el urbanismo.



perspectiva de Buenavista.

5. EL PROYECTO (zoom)

Si la basura espacial son los desechos humanos que enuncian el universo, el "espacio basura" es el residuo que la humanidad deja sobre el planeta. El producto construido de la modernización no es la arquitectura moderna, si no el "espacio basura". El "espacio basura" es lo que queda después de que la modernización haya seguido su curso o más concretamente, que se coagula mientras la modernización esta en marcha: su secuela. La modernización tenía un programa racional: compartir las bendiciones de la ciencia, para todo. El "espacio basura" es su apoteosis, o su derretimiento..."

Rem Koolhaas

Koolhaas, Rem. Espacio Basura.GG.Barcelona.2002.

I. Contextualización

La frase referida con anterioridad toma gran importancia para este proyecto a nivel urbano, durante este análisis, se ha podido demostrar que gran parte del territorio cercano a la estación Buenavista ha quedado como desecho urbano; es decir como "espacio basura", es el residuo de la modernidad de Tlatelolco y la relación con la estación tratando de "conectarla con puentes y caminos que en lugar de relacionarla la parten en dos, los usos han caducado y de esta manera la movilidad de la ciudad no funciona, los medios de comunicación no cumplen con la demanda de esta parte de la ciudad. Por lo tanto el objetivo de este proyecto es responder a esta falta de conexión de la ciudad.

Específicamente la intervención tendrá los siguientes límites: al norte el edificio de Banobras, al sur el teatro ferrocarrilero, al oriente la planta de luz y fuerza del centro y al poniente el cruce de insurgentes con el tren suburbano, todo esto se desarrolla sobre la Av. Flores Magón (avenida de carácter secundario conectando de oriente a poniente la zona norte del centro histórico).

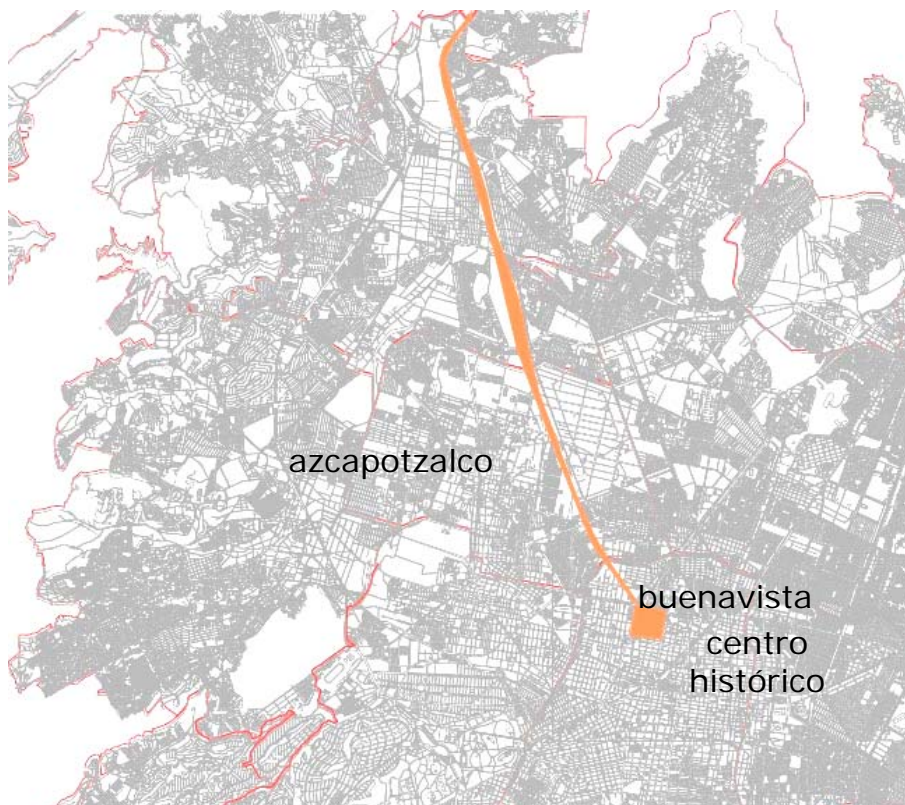
La recuperación de un territorio, implica conocer no solo su historia, también la relación que esta guarda con la vida colectiva y con la experiencia urbana.

Este tipo de estructuras en desuso provocan un aislamiento urbano; fenómeno espacial que fractura la conexión entre usuarios y sus actividades. (Buenavista-fractura urbana-)

Explorar y entender las condiciones simbólicas de un territorio resulta indispensable para la coherencia que persigue esta propuesta.

En este caso la espalda de la estación Buenavista será considerada como la conexión y prolongación de la situación urbana entre Tlatelolco-Buenavista y una franja conectora de oriente a poniente articulando a la Av. Insurgentes con Flores Magón.

Mancha urbana de la Ciudad de México mostrando la línea del tren Suburbano y la llegada a Buenavista.



La ciudad toma vida fundamentalmente con la movilidad de sus habitantes, quienes la sufren y disfrutan, esta se mantiene vigente por que debe renovarse, reciclar es el mejor potencial para que un territorio genere actividades y replantear los usos que hasta ahora solo demuestran estar obsoletos sin responder a las necesidades de la ciudad en general.

Empecemos por definir un territorio y un vacío que son los conceptos base para esta intervención arquitectónica de la espalda de la estación Buenavista.

Territorio. - Se entiende como el sistema socioecológico que reúne la sociedad y el medio que esta habita. El territorio se estudiará tanto en sus relaciones verticales (entre sociedad y medio físico), como en sus características (organización económica, política, demográfica, espacio construido, medio físico en cuanto condiciona la sociedad...) como en sus relaciones horizontales (entre los diversos territorios que lo conforman).

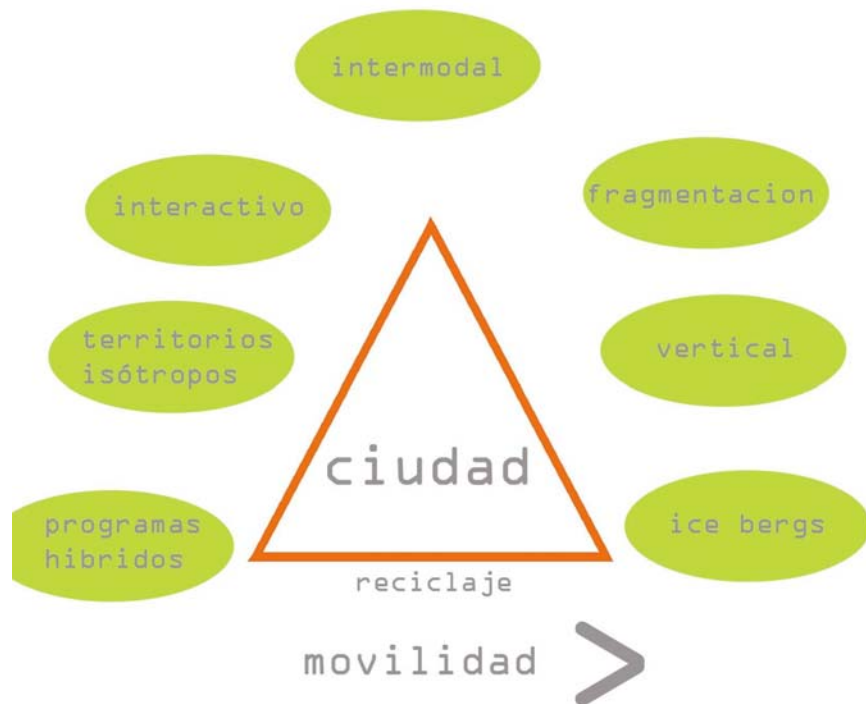
Vacío. - Espacio que no contiene ninguna materia; lo que no tiene contenido interior, sea en propio o sentido figurado.

Entonces la propuesta consistirá en intervenir el territorio entre los siguientes límites: al norte el Torre de Banobras(abandonada), al sur el teatro ferrocarrilero(en desuso), al oriente la planta de luz y fuerza del centro(vacío) y al poniente el puente de insurgentes con el tren suburbano(nodo conflictivo). Así pues que el diagnóstico me ha dado como resultado esta geometría para la intervención



Fotografía área del territorio a intervenir.

Para que este proyecto adquiriera la fuerza y contundencia a nivel urbano y de desarrollo arquitectónico tomaremos el cuadro del Dr. Josep Acebillo quien pronuncia las características de una ciudad contemporánea.



Cuadro de la Contemporaneidad. Josep Acebillo.

En el cuadro anterior podemos ver los conceptos que requiere un ciudad para provocar que la movilidad y los usos evolucionen para mejorarla, de esta manera tratare de proponerlo para el caso particular del territorio a intervenir a la espalda de la estación Buenavista.

La **Intermodalidad** se debe lograr al conectar las múltiples actividades entre los usuarios de la estación del tren y el centro comercial. Se tendrá que conectar vía subterránea con salida hacia la nuestra intervención. Pero no solo basta con esto, además se debe conectar el vacío que queda a un costado del teatro ferrocarrilero, la conexión que se propone es a través de un parque-plaza reutilizando este lugar y se complementa con programas culturales, es decir; que alrededor de esta plaza se integren catalizadores como: Torre de Banobras (oficinas, comercio y centro de cultura), Planta de Luz y Fuerza (museo interactivo y centro de exposiciones), y una plaza con un pabellón de descanso, dándole una mejor escala a la calle Flores Magón que conectará de manera peatonal a Tlatelolco con esta nueva intervención.

La **fragmentación** es la tendencia que desde algunos años atrás se está dando en otras ciudades importantes del mundo, y que de alguna manera se refieren al lenguaje urbano. En nuestro proyecto se ha tomado en cuenta en el planteamiento del proyecto urbano, claramente lo podemos ver en los hoyos que aparecen emergentes de la tierra, y estos hoyos han generado las salidas de tren a diferentes puntos de nuestra propuesta. En el caso particular de nuestra propuesta parque-plaza serán hoyos y perforaciones donde se desarrolle auditorios al aire libre y pabellón de descanso.

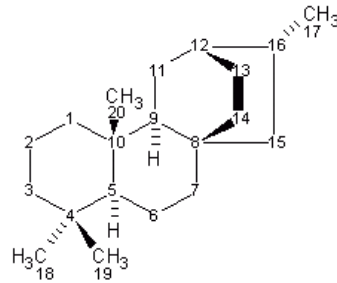
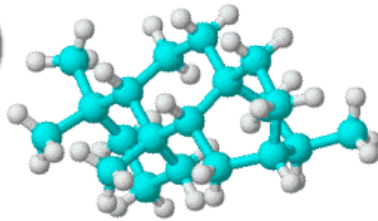
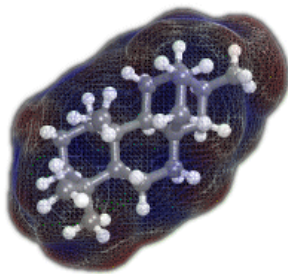
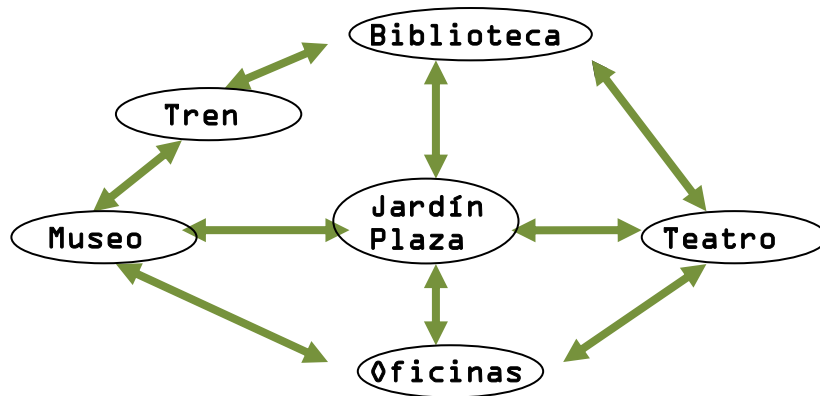
La **verticalidad** se da y es necesario la rehabilitación de la Torre de Banobras, a esta deberá integrarse un programa interactivo, es decir; oficinas de gobierno y particulares, oficinas del centro de cultura a proponer y una zona comercial para que esta torre deje el abandono en que se encuentra y se mantenga el hito urbano para la zona norte del centro de la ciudad.

El **iceberg** urbano sin duda también se refiere a la Torre de Banobras, su verticalidad y su programa por debajo del nivel de banqueta provoca que se le compare con los icebergs de la Antártida, así también tendrá que funcionar la estación multimodal del tren suburbano, además del tren a nivel de la superficie se debe conectar vía subterránea con otros medios de transporte y el centro comercial que se encuentra en obra.

La **interactividad** se provocará con los catalizadores y con nuestra intervención, ya que el objetivo es generar la conexión directa y peatonal entre: Tlatelolco, el teatro ferrocarrilero, el museo en la planta de luz, la biblioteca de Vasconcelos, y desde luego con las salidas del tren suburbano, además la propuesta tiene como objetivo desalojar a los usuarios del tren en distintos puntos para que no provoque aglomeraciones como sucede en cualquier terminal del metro. (situación que hemos analizado en el capítulo 3 de esta tesis)

Los **territorio isótropos** se refieren a la igualdad en calidad de espacios, para esto se propone que la intervención a realizar genere que todos los habitantes de la ciudad puedan utilizar las instalaciones de todos los programas dentro de la zona. Tanto el usuario del tren puede salir a complejo cultura y algún evento al aire libre pueda realizarse en esta plaza articuladora del territorio. Entonces el territorio debe mostrarse homogéneo en características y soluciones.

Desde luego para que todo esto suceda los **programas** tienen que ser **híbridos**, esto se refiere a la mezcla de actividades en un mismo lugar, se propone con la intervención genere estos intercambios inmediatos entre los usuarios.



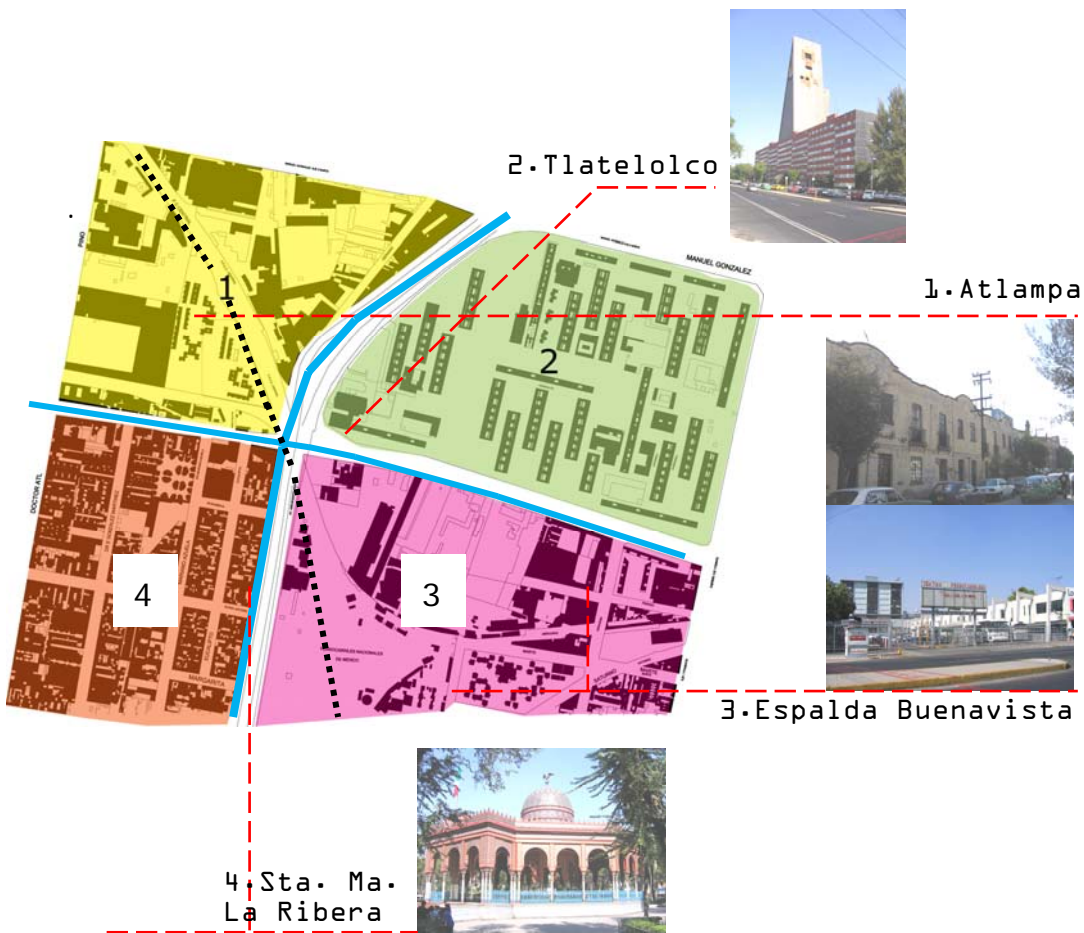
Se relacionan como moléculas, donde los proyectos son los átomos que generan el conjunto.

> 1.DIAGNÓSTICO>análisis y lectura del sitio>

Este apartado del documento parte del análisis de las estructuras a base de lógicas, programas y conceptos que se desprenden de la zona norte del centro histórico cercanas a la estación Buenavista.

El estudio está enfocado a leer esta parte de la Ciudad, sus formas y composición, comprender su dinámica y comportamiento e interpretar su complejidad, para obtener posibles formas de actuación reciclándola en los sectores deteriorados o abandonados que contribuyan a su mejoramiento. Está orientado también a tratar temas como: el crecimiento urbano, el abandono de las zonas centrales, el potencial de la Infraestructura, la reserva abandonada, las zonas Industriales en desuso e integrar dichas zonas con el fin de establecer propuestas urbanas y arquitectónicas que respondan a un análisis previo, donde la arquitectura de la Ciudad refleje sus características intrínsecas.

Al analizar encontramos que está claramente dividido en 4 zonas , fragmentadas por la Av. Insurgentes , la Av. Flores Magón y por las vías del tren suburbano, por ello consideraremos y revisaremos que potenciales nos dan en la zona.



POTENCIALIDAD URBANA

1. atlampa

Situación actual: Vías férreas utilizadas por el tren suburbano no consolidadas ni resueltas, fabricas abandonadas, invasión de vialidad por vivienda, falta de espacio público abierto y servicios, migración de habitantes.

Potencial: Tiene potencial para un desarrollo que comprende vivienda, comercio, centros de enseñanza e industria ligera. El uso de suelo industrial tendrá que cambiar para reubicar y re densificar la vivienda.

Recuperación del espacio público, imagen urbana como "puerta de ciudad". Av. Flores Magón corredor comercial y zonas verdes.

2. tlatelolco

Situación actual: Presenta poca densidad de población a pesar de ser un multifamiliar, espacio público en abandono, migración de habitantes. La torre de Banobras está en abandono.

Potencial: Su potencial esta en sus zonas no construidas y áreas verdes como zonas recreativas y culturales. La verticalidad generada consolida a la vivienda y usos comerciales en sus plantas bajas para servicios de los habitantes.

La torre Banobras en desuso podrá reciclarse y generar oficinas, además de zona de cultura conservando el uso de suelo y la verticalidad.

3. buenavista

Situación actual: Asentamientos irregulares en forma y función alrededor de la biblioteca y el tren suburbano, no hay conexión hacia Tlatelolco, Santa Ma. La Ribera y Atlampa. Estructuras abandonadas y amplios espacios desaprovechados entre el Teatro ferrocarrilero , la subestación de electricidad y el paso del tren suburbano. Barreras físicas y visuales generada por la traza en este punto. Av. Flores Magón desarticulada y estructuras viales desarticuladas.

Potencial: Recuperar y generar áreas públicas verdes y de encuentro en la zona. Conectar la Av. Flores Magón con paso a desnivel desde Atlampa. Consolidar zona de equipamiento y espacios de apoyo de cultura a la re densificación de las colonias aledañas.

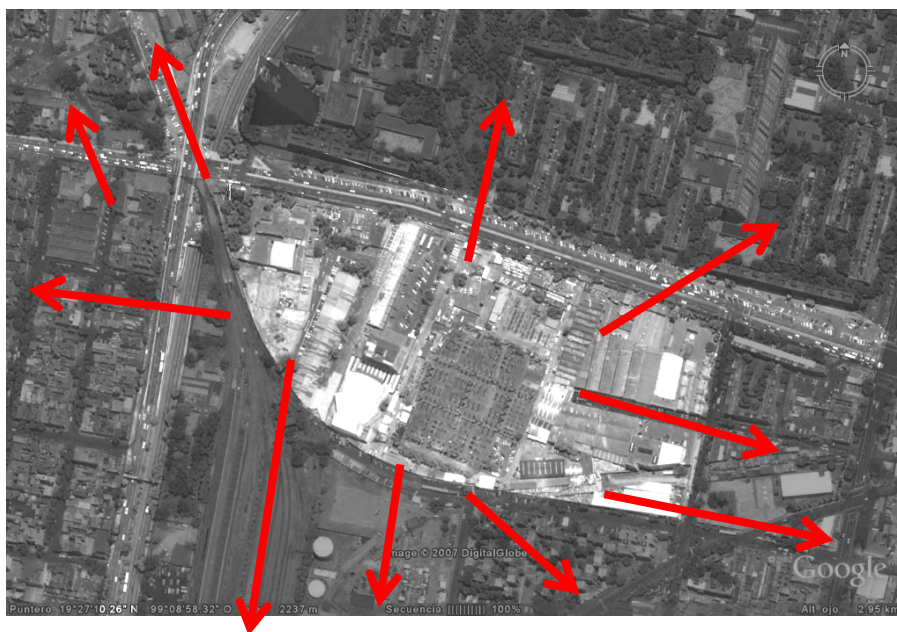
Resolver el nodo generado por Insurgentes las vías del tren Suburbano y la Av. Flores Magón. Reciclar las estructuras de la subestación Buenavista ya que se encuentran en abandono. Ligar públicamente la Torre de Banobras, el teatro ferrocarrilero, Tlatelolco, solucionando las barreras antes mencionadas.

4. santa maría la ribera

Situación actual: Traza urbana bien conformada tomando como centro el quiosco morisco, importancia histórica desde su traza hasta edificios de gran valor arquitectónicos del Porfiriato, uso habitacional y comercial subutilizado, muchas de las vecindades se usan como bodegas de los comercios aledaños. Buena conexión con el transporte al centro de la ciudad de México, pero deterioro en algunos edificios de vivienda.

Potencial: Recuperar y generar áreas públicas, verdes y de encuentro en la zona. Resolver el problema de carencia de estacionamiento. Propiciar la conservación y restauración de zonas patrimoniales.

Buscar la conexión entre la colonia y las vialidades que rodean la zona de traza conformada para ligarla con sus límites del norte; la colonia Atlampa y Tlatelolco. Actividad comercial al interior de la colonia.



Barreras



■ o construido

■ as físicas y visuales

- 1.atlampa
- 2.tlatelolco
- 3.buenavista

4.santa ma. la ribera



Las barreas han ocasionado conflictos viales y emergencias urbanas.

Estado actual:

En la zona hay barreras físicas importantes, una es el nodo vial de Insurgentes y Flores Magón, además de las vías del tren suburbano que han generado una fragmentación física y social.

Diagnóstico:

Debido a las barreras dio como resultado supermanzanas y espacios residuales generando grandes islas urbanas.

Pronóstico:

El territorio debe reciclarse, los lotes abandonados podrán ocuparse para equipamiento y cultura. Se necesita conexión para romper las barreras antes mencionadas generando actividades como catalizador urbano.

Morfología



- 1. atlampa
- 2. tlatelolco
- 4. santa ma. la ribera

Nodo generado en Insurgentes, Flores Magón y las vías del suburbano.

Estado actual:

La traza urbana está fragmentada producto de los guetos o islas urbanas en abandono.

Diagnóstico:

Las 4 divisiones son el resultado del crecimiento de la ciudad, Buenavista era el límite de la ciudad, rodeado por una colonia que sigue la traza del centro histórico, las vías provocaron asentamientos en sus alrededores .

Pronóstico:

La traza perderá cada vez más su uso, provocando que la vivienda y las actividades en la zona pierdan por completo vínculo alguno, el espacio público será el dispositivo para rehabilitar el territorio como puerta de la ciudad.

Estado físico



1. atlampa 2. tlatelolco 3. buenavista 4. santa ma. la ribera



Estado actual:

El deterioro está en atlampa justo por la vías del tren suburbano. La espalda de buenavista está completamente en abandono. tlatelolco presenta poca densidad en la vivienda y santa ma. la ribera esta saturada en el uso de suelo.

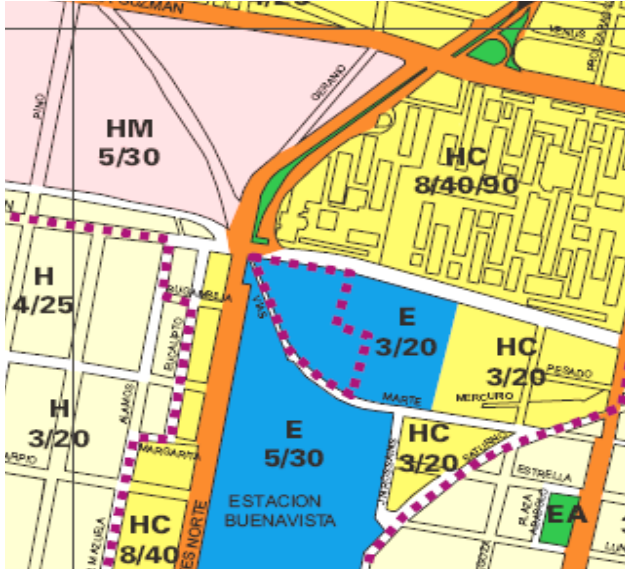
Diagnóstico:

Existe pocos edificios en buen estado, Banobras, teatro ferrocarrilero, fabricas en atlampa, son espacios subutilizados.

Pronóstico:

Aumentara deterioro en la medida que no se de mantenimiento a las estructuras existentes y no se coloquen dispositivos que activen la zona.

Normatividad



Programa delegacional de desarrollo urbano 1999



El programa parcial de desarrollo urbano permite darnos cuenta de los usos obsoletos de la zona, esto establece una carencia de potencialidades que deben ser aprovechadas para generar la re densificación y volver a poblar el centro de la ciudad , ya que los habitantes en la zona han emigrado y aun mas con la habilitación del tren suburbano.

HC Habitacional con Comercio
Zonas en las cuales predominan las viviendas con comercio, consultorios, oficinas y talleres en planta baja.

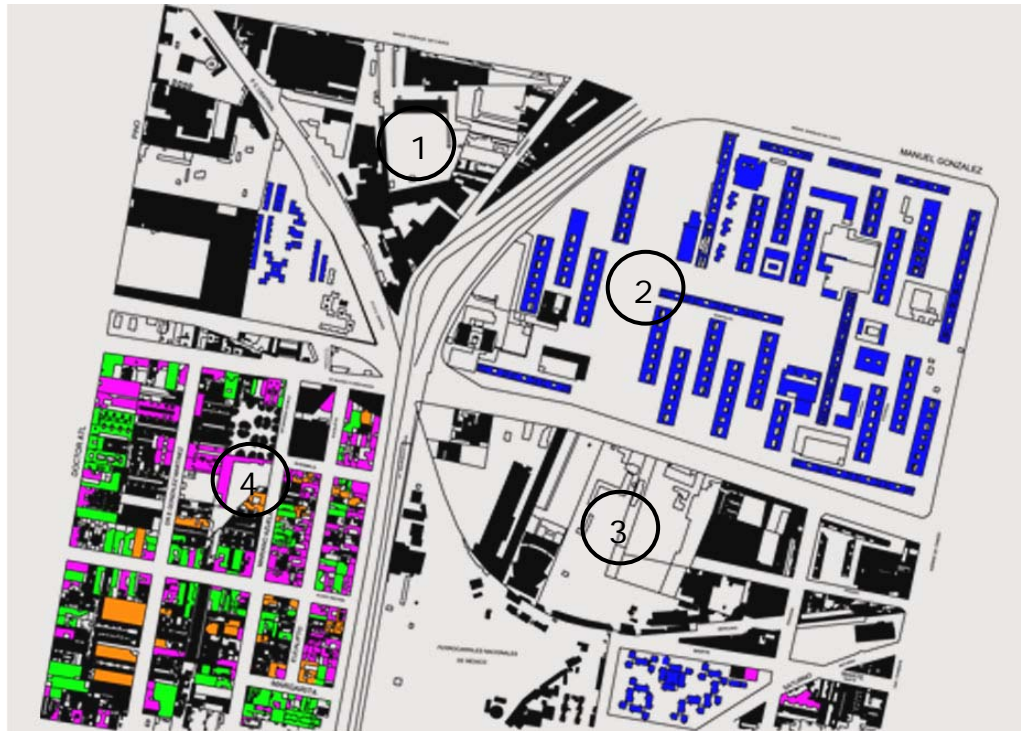
H Habitacional
Zonas en las cuales predomina la habitación en forma individual o en conjunto de dos o más viviendas. Los usos complementarios son guarderías, jardín de niños, parques, canchas deportivas y casetas de vigilancia.

HM Habitacional Mixto
Zonas en las cuales podrán existir inmuebles destinados a vivienda, comercio, oficinas, servicios e industria no contaminante.

I Industria
Permite la instalación de todo tipo de industria, ya sea mediana o ligera, siempre y cuando cumplan con la Autorización en Materia Ambiental.

E Equipamiento
Zonas en las cuales se permitirá todo tipo de instalaciones públicas o privadas con el propósito principal de dar atención a la población mediante los servicios de salud, educación, cultura, recreación, deportes,

Vivienda



■ Habitacional unifamiliar ■ Habitacional plurifamiliar ■ en PB
■ Habitacional con oficinas 1.atlampa 2.tlatelolco 3.buenavista 4. santa ma. la ribera



Estado actual:

La vivienda ocupa el 35 % de la lotificación en la zona de estudio toda concentrada en santa ma. la ribera, el 80 % está en deterioro y sin conexión pública con relación a su contexto con las 4 zonas aledañas.

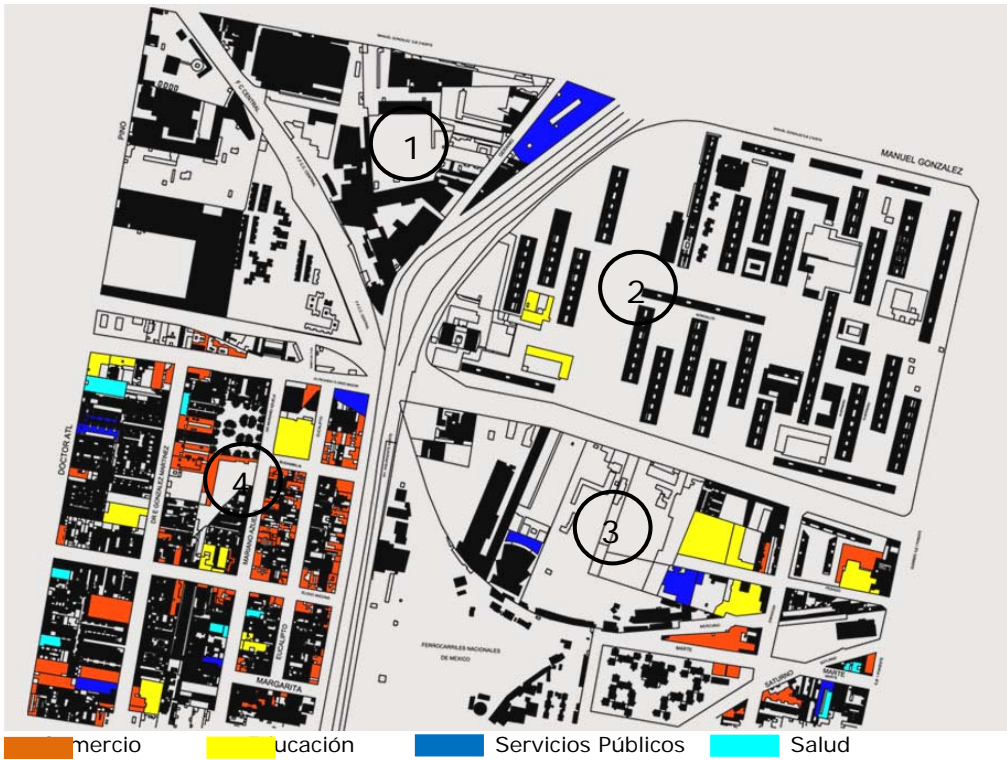
Diagnóstico:

Existe un gran desequilibrio y deterioro en la vivienda sobre todo en atlampa y buenavista prácticamente están en abandono. La calidad en la vivienda y comercio son grandes factores a resolver.

Pronóstico:

Disminuirá el porcentaje de vivienda y crecerá el abandono. Zonas inseguras e intransitables peatonalmente.

Equipamiento



1. atlapma 2. tlatelolco 3. buenavista 4. santa ma. la ribera



Estado actual:

El equipamiento de la zona son estructuras sociales y culturales desarticuladas. El 50 % del equipamiento funciona adecuadamente el otro 50 % está en deterioro y subutilizado.

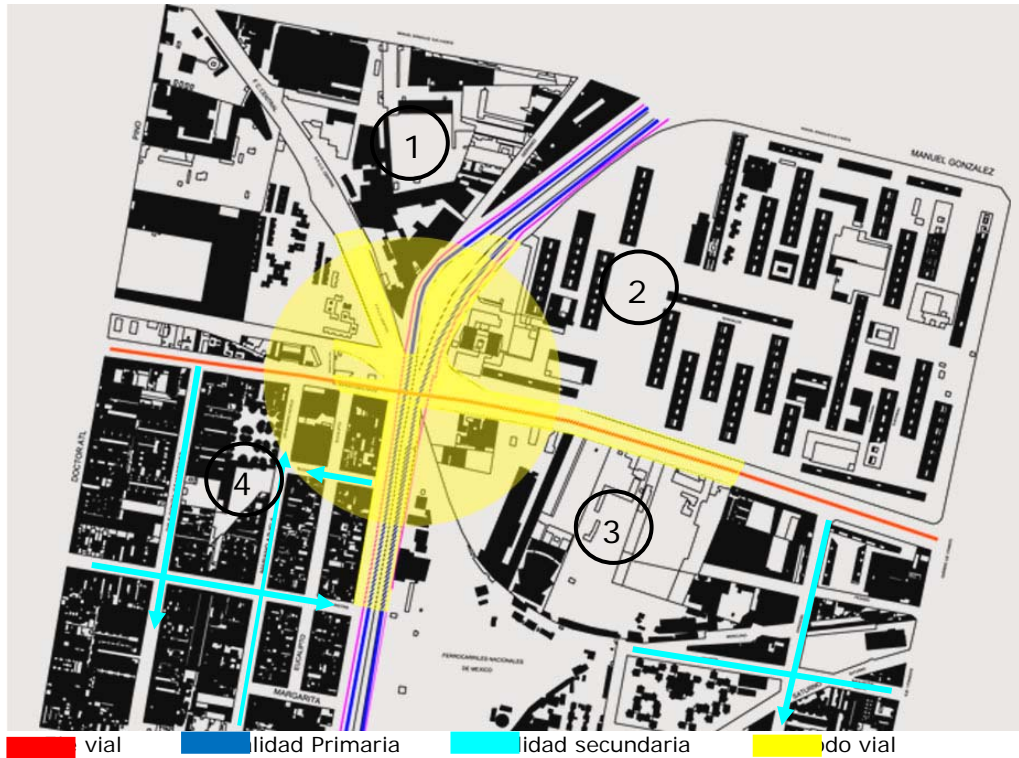
Diagnóstico:

La zona está configurada y partida por las barreras, ocasionando la falta de identidad y la no apropiación del lugar. Carecen de zonas de estar y espacios públicos de calidad.

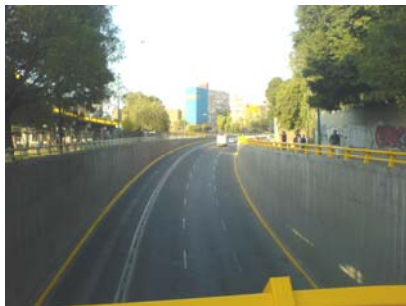
Pronóstico:

La fragmentación de la zona ocasionará más deterioro y abandono por la falta de actividades y espacios abiertos.

Vialidades



1. atlampa 2. tlatelolco 3. buenavista 4. santa ma. la ribera



Estado actual:

La Av. Insurgentes es una barrera y borde de las 4 zonas estudiadas, es un territorio fragmentado entre oriente y poniente no hay conexión alguna solo hay un puente peatonal provicional. De la misma manera por lo tanto actualmente las vialidades están desarticuladas.

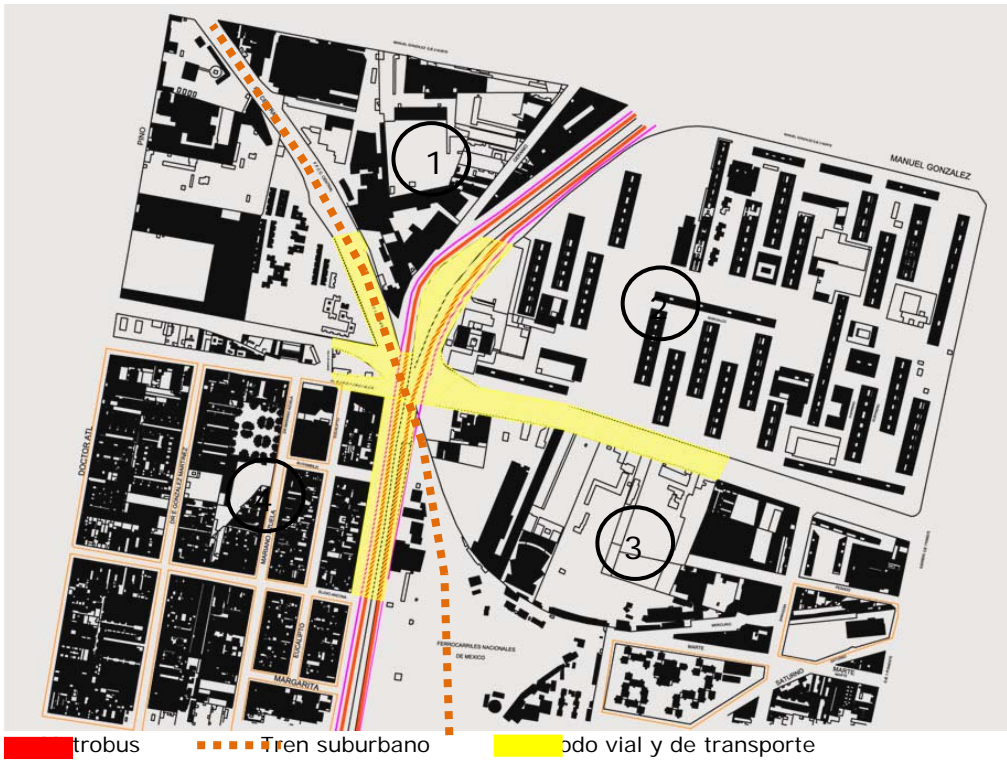
Diagnóstico:

Se presenta un jerarquía vial en insurgentes, pero ella misma no permite la conexión, debido a los puentes y pasos a desnivel formando aisladamente pasos y conexiones.

Pronóstico:

Insurgentes y Flores Magón pueden dejar de convertirse en barrera, y ser los conectores para que sea un territorio transitable y con posibilidades peatonales para generar espacios públicos de calidad.

Transporte



1. atlampa 2. tlatelolco 3. buenavista 4. santa ma. la ribera



Estado actual:

El transporte público en la zona son el Metrobús y el tren suburbano los cuales convergen en la zona sin conexión alguna. Los traslados en autos particulares, peatonalmente existen recorridos internos pero no existen circulaciones entre las 4 zonas.

Diagnóstico:

El mobiliario urbano y estaciones del Metrobus son poco atractivos y no vinculan las salidas del tren, se generan vacíos que no son utilizados la espalda de la estación.

Pronóstico:

El Metrobus será rebasado en su capacidad ahora que el tren genere más entrada a la ciudad, el transporte no está preparado para recibir a miles de usuarios del tren por lo tanto no hay una estación multimodal que resuelva el problema.

Conclusiones del análisis

La situación actual de las 4 zonas antes analizadas presentan una crisis que se arrastra tras la mala plantación de proyectos que no vinculan y no toman en cuenta las características particularidades de esta zona de estudio.

Las barreras no permiten que exista un vínculo entre los espacios culturales y de equipamiento con la vivienda.

Por lo tanto la propuesta de este trabajo de investigación es manejar una hipótesis para reciclar este vacío urbano, generar un proyecto que mantenga las grandes actividades y los flujos que se dan sin forzar la escala de la ciudad.

La estrategia tendrá que mejorar las instalaciones del teatro ferrocarrilero, articular con una plaza entre la torre de Banobras, además de reciclar las subestaciones y plantas de luz en desuso para generar el centro de cultura y entretenimiento para Buenavista.

Así también esto ayudara a desarrollar una estrategia que contemple e incentive el uso del tren , pues Buenavista se convertirá en la próxima puerta de la ciudad de México y sugiere espacios reciclados con las infraestructuras existentes que apoyen el uso de los transportes públicos de buena calidad, y detonen a través de catalizadores urbanos las actividades naturales de esta parte de la ciudad de México.

Conclusión Análisis y lectura del sitio

estructuras	actualidad	diagnóstico	propuesta
BARRERAS	En la zona hay barreras físicas importantes, nodo vial de Insurgentes y Flores Magón, además de las vías del tren suburbano	Debido a las barreras dio como resultado super- manzanas y espacios residuales generando grandes islas urbanas.	Paso a desnivel para pasar por debajo el tren y Flores Magon, Insurgentes va por nivel 0,00, eliminando las barreras.

estructuras	actualidad	diagnóstico	propuesta
MORFOLOGÍA	La traza urbana está fragmentada producto de los guetos o islas urbanas en abandono.	Las 4 divisiones son el resultado del crecimiento de la ciudad, las vías del tren provocaron aislamientos en sus alrededores .	Los 4 grandes bloques serán conectados con catalizadores urbanos: vivienda, cultura, equipamiento.
NORMATIVIDAD	Normatividad obsoleta, santa ma. presenta densidad, mientras que atlampa y buenavista son un vacío urbano	Falta de planeación y de ocupación del espacio público.	Replanteamiento de los usos de suelo, en los 4 cuadrantes fragmentados.
ESTADO FÍSICO	Deterioro en atlampa por vías del tren suburbano. La espalda de buenavista está en abandono. tlattelolco y santa ma. la ribera esta saturada en el uso de suelo.	Existe pocos edificios en buen estado, Banobras, teatro ferrocarrilero, fabricas en atlampa, son espacios subutilizados.	Recuperar infraestructuras de cultura y torre de banobras como catalizadores urbanos.
VIVIENDA	En abandono y gran porcentaje en deterioro.	La vivienda en atlampa y buenavista prácticamente están en abandono.	Redensificar el sitio, en Atlampa viviendas nuevas para reactivar la zona.
EQUIPAMIENTO	Localizados aisladamente, cultura y comercio en la zona.	La zona está partida por las barreras, ocasionando abandono y sin actividad.	Rahabilitación de equipamiento y mejorá con la vivienda.
VIALIDADES	Insurgentes es una barrera y borde de las 4 zonas, territorio fragmentado entre oriente y poniente no hay conexión alguna solo hay un puente peatonal provicional.	Se presenta un jerarquía vial en insurgentes, pero ella misma no permite la conexión, debido a los puentes y pasos a desnivel formando aisladamente pasos y conexiones.	Insurgentes a nivel de calle, Flores Magón por debajo además del tren suburbano.
TRANSPORTE	El transporte público en la zona son el Metrobús, y el tren suburbano sin conexión alguna.	Metrobus y salidas del tren, sin conexiones.	A través espacio público relacionar y conectar estaciones del transporte.
ESPACIO PÚBLICO	El espacio público en la zona esta fragmentado por las barreras mencionadas, no existe conexión con el contexto inmediato	La estructura esta fracturada y no permite conexión peatonal ni vehicular, no hay espacio público para la zona.	Sin espacio público es muy probable la desintegración y más deterioro en la zona , generando el abandono en las estructuras.

>2. Respuesta Urbana Arquitectónica>

Plan General



1. atlampa
2. tlatelolco
3. santa maría la ribera
4. buenavista

Re-activación

Existen 4 grandes zonas fragmentadas por las barreras urbanas que ya hemos analizado. La manera de reactivar esta zona es a través de dispositivos catalizadores que propicien las actividades y usos que actualmente no existen. La fusión y la conexión dará como resultado una mejora para romper las barreras actuales que han generado una separación física y visual para transitar por la zona.

La forma será por medio de espacios públicos que sean los conectores entre las grandes manzanas con pasos a desnivel, una plaza pública y recuperar la superficie para el peatón uniendo a tlatelolco, atlampa, santa ma. la ribera y a la espalda de buenavista. Estos espacios públicos tendrán dispositivos ambientales y tecnológicos justificando y detonando proyectos de esta magnitud aportando más calidad a la ciudad y una respuesta a través del reciclaje urbano.

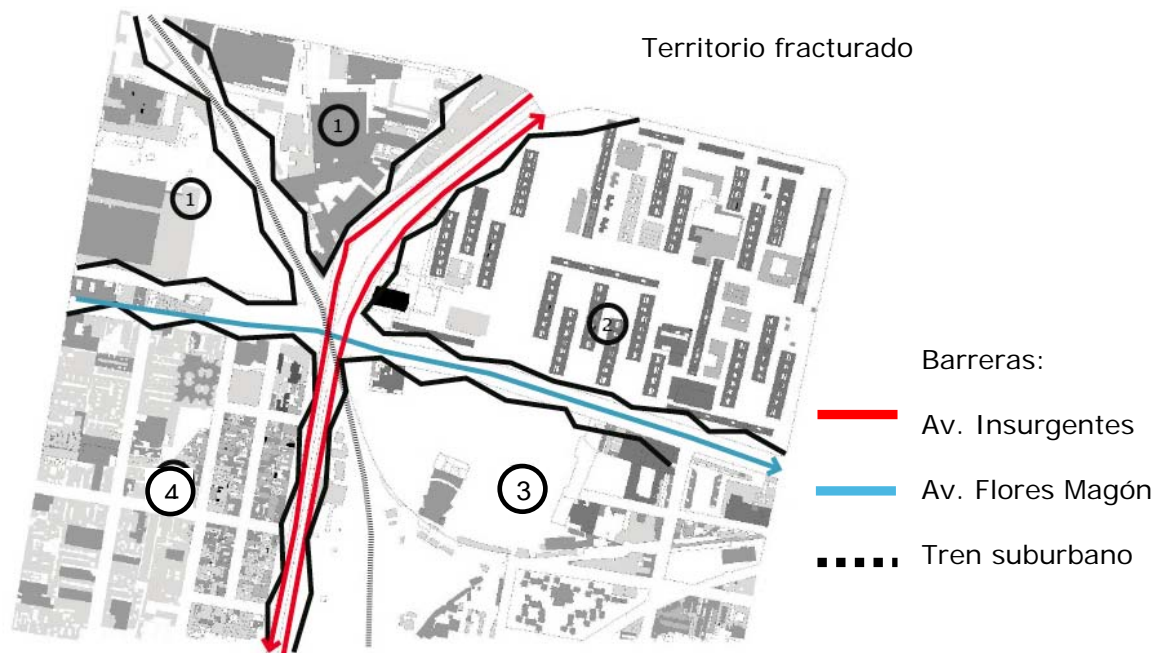
Objetivo

Basado en el estudio urbano anterior y la detección de zonas con potencial de rehabilitación, se realizará una propuesta arquitectónica basada en las actividades y comportamientos de los 4 cuadrantes ya estudiados.

Alcances

- Rehabilitar y retejer un fragmento de ciudad deteriorado.
- Consolidar una propuesta de reactivación urbana.
- Integrar la propuesta arquitectónica con la propuesta urbana.
- Realizar un proyecto arquitectónico que cumpla con las necesidades de la zona.

DIAGRAMA ESTADO ACTUAL



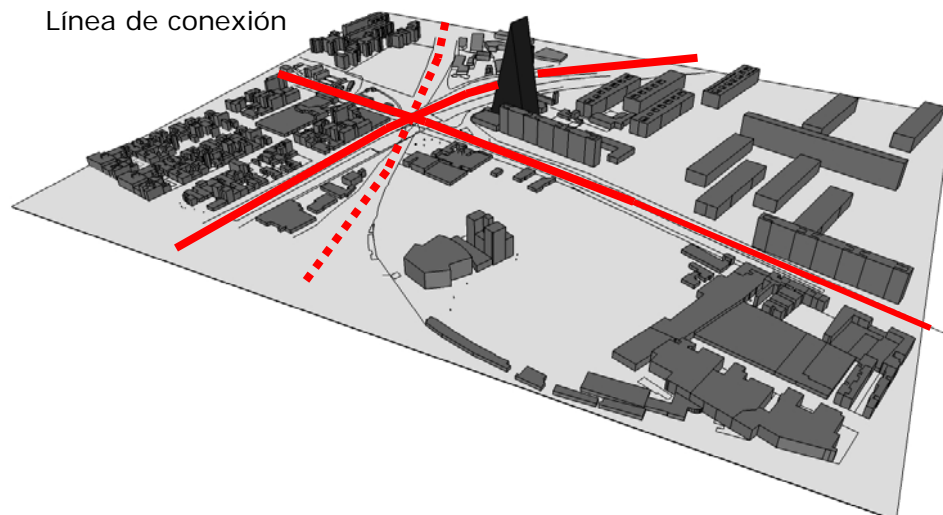
1. atlampa (pequeña industria abandonada y deteriorada)
2. tlatelolco (densidad en vivienda carece de espacio público articulador, torre de banobras para oficinas abandonado)
3. buenavista (vacío urbano, infraestructuras abandonadas como el teatro ferrocarrilero, presenta bardas y sin espacio público)
4. santa ma. la ribera (vivienda densa y en deterioro, además de comercios en plantas bajas)

>I. PLAN DE ACTUACIÓN

Lineamientos>

SE ENTENDERÁ POR LINEAMIENTOS AL CONJUNTO DE ACCIONES ESPECÍFICAS QUE DETERMINAN LA FORMA, LUGAR Y MODO PARA LLEVAR A CABO EL PROYECTO Y SU RESPUESTA EN RELACIÓN CON EL SITIO.

Elección del Territorio



Espalda Buenavista (nodo Av. Insurgentes y Flores Magon con el tren suburbano)

El territorio presenta las siguientes condiciones:

Ubicación y tráfico transversal : Cruce de Av. Flores Magón (poniente- oriente), Av. Insurgentes Norte (norte-sur). Es un sitio imposible para el peatón con el cruce del tren suburbano.

Traza y Fragmentación: Está conformado por 4 islas urbanas , resultado de las avenidas que convergen en ese punto.

Equipamiento: Falta de estructuras públicas. Teatro Ferrocarrilero desarticulado, Torre de oficinas abandonadas, predio de planta de luz en desuso.

Homogeneidad: Imagen urbana conformada por edificios contrastantes en la topología y de alturas desde diecisiete niveles hasta terrenos baldíos.

Abandono: Gran disponibilidad por abandono, por deterioro y por la poca densidad espacial. Lotes grandes y potencial para fusión de predios.

Contención: El espacio es muy abierto y agresivo para el que lo transita vehicular o peatonalmente.

Espacios: Falta de espacios públicos, vivienda en Atlampa, en Tlatelolco áreas recreativas y conexión urbana, mejoría de vivienda y comercio en Santa María la Ribera, Buenavista presenta potencial alto para estructuras públicas.

Actividades y Comportamientos

Es importante definir bajo que términos serán consideradas las actividades en la zona:

Actividad.—Una actividad es dinámica: genera no sólo estética o forma, si no también (sobre todo) actividad (no solo como acción meramente funcional sino como materialización activa de acciones y usos simultaneos; pero también como movimiento operativo, generador de operaciones de intercambio entre programas, formas, espacios diligentes y acontecimientos). Una arquitectura, pues, capaz de favorecer espacios mas “inquietos” por ser, precisamente, activos y activados: producidos desde la voluntad reactiva (dora) flexible, plural y relacional, catalizadora de posibles (inter) acciones entre lugar (es), cultura (s), información (es) y comportamientos.

Para un mejor resultado de los análisis antes realizados se generó una matriz de actividades de la zona en cuestión la cual arrojó los siguientes resultados:

MATRIZ DE ACIVIDADES Y COMPORTAMIENTOS DE LA ZONA

BV

Actividades	niños	adolescentes	adultos	ancianos
comer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
dormir	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
estudiar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
jugar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
leer		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
descansar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
multimedia		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
cine		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
futbol	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
trabajo			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
oficinas			<input type="checkbox"/>	
comercio		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
pequeña industria			<input type="checkbox"/>	
caminar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
correr		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
bicicleta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
traslados		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
compras			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
teatro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

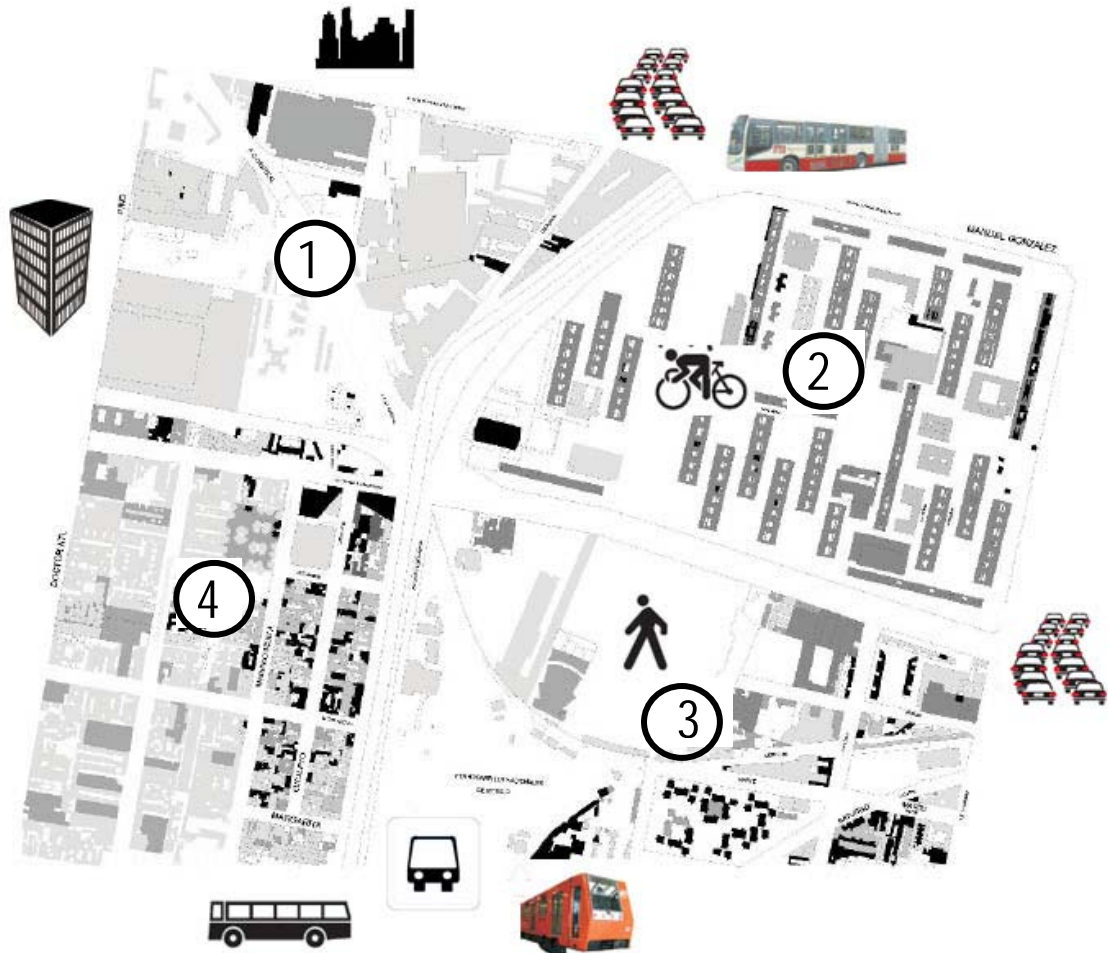
BV

Actividades	manzanas	1	2	3	4
comer					
dormir		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
estudiar		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
jugar		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
leer		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
descansar		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
multimedia		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
cine			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
futbol					<input type="checkbox"/>
trabajo		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>
oficinas		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
comercio			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
pequeña			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
industria					
caminar		<input type="checkbox"/>			
correr		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bicicleta		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
traslados		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
compras		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
teatro				<input type="checkbox"/>	
areas verdes		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
areas verdes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

La propuesta arquitectónica se basará también en el análisis de los conceptos presentados con una matriz de actividades y comportamientos de cada una de las zonas la cual nos arroja los siguiente concepto como conclusión:

Activación.-La acción por excelecia. La activación supone la respuesta más enriquecedora a una sola solicitud. La activación puede ser endógena o exógena, siendo en ambos casos igual de positiva. La activación es siempre transformadora, nunca inerte o indiferente. La activación no es solo una respuesta directa a un acontecimiento o a una provocación, sino que implica compromiso y resultados de reacción en el sentido químico de la palabra, de transformación o progresión. El territorio se activa con la presencia de la arquitectura; la arquitectura se activa mediante el uso; el uso se activa en relación a la nueva sensibilidad de los materiales; los materiales se activan entrando en reacción con el territorio del que nos se separan o al que nos unen.

En el siguiente mapa gráficamente podemos ver las actividades de la zona y que no necesariamente por estar ahí están conectadas y desarrolladas.



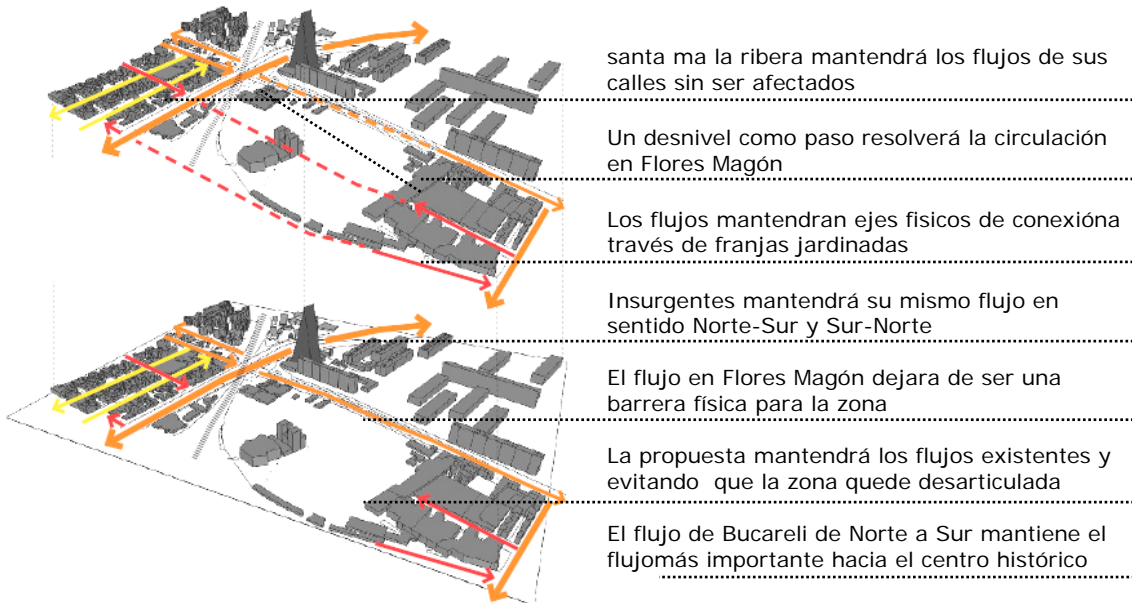
mapa de actividades y comportamientos en la zona

1. atlampa
2. tlatelolco
3. buenavista
4. santa maría la ribera

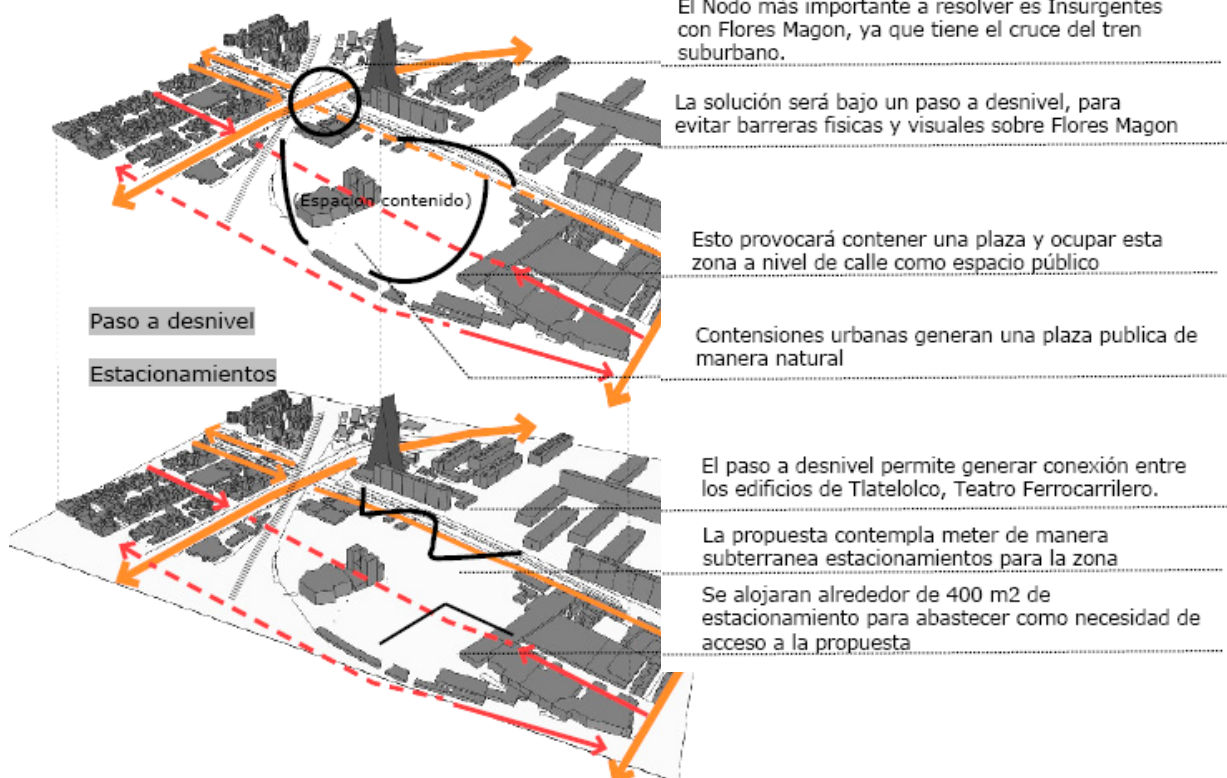
Es claro que el mapa no dice nada, muestra solo actividades aisladas sin ninguna conexión urbana. Por lo tanto esto servirá para generar la vinculación y como pretexto de articulación de actividades en base a los siguientes lineamientos:

Viales

La estrategia principal esta en las vialidades y son la base para desarrollo del proyecto.

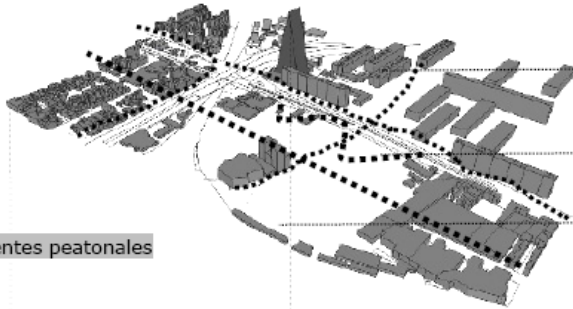


Nodos



Peatonales

Flujos

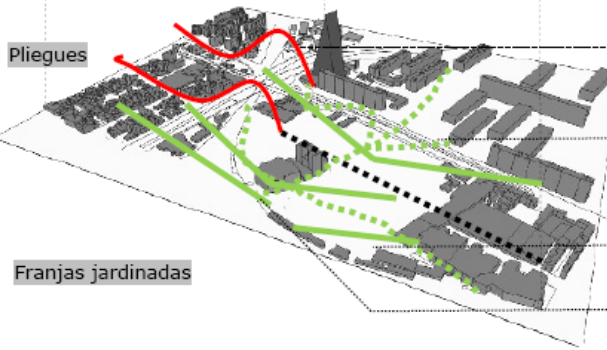


Los flujos peatonales de Tlatelolco hacia Buenavista están interrumpidos por la Av. Flores Magon

La conexión física y de flujos existe en la zona el diagrama muestra estos flujos.

Falta de un elemento contenedor y articulador de los flujos peatonales y públicos.

Puentes peatonales



Se vuelve necesario respetar los flujos a través de puentes peatonales que atraviesen Insurgentes

La propuesta contempla aprovechar los flujos peatonales conectando y eliminando las barreras físicas y visuales (av. Flores Magon)

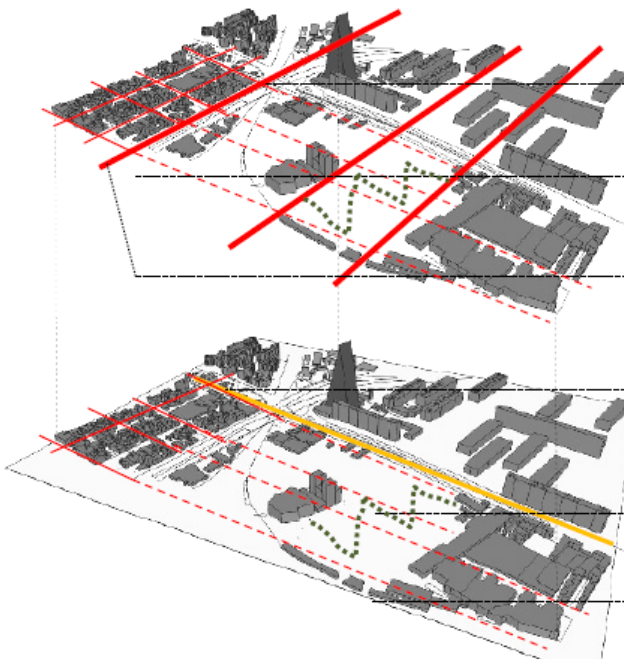
Franjas jardinadas ayudaran a generar flujos existentes y conectar las estructuras que contienen todo este espacio que pretende ser público sin barreras.

Franjas jardinadas

Algunos pliegues provocaran un uso dinámico del espacio para generar diversas actividades.

Ejes compositivos

Físicos



El proyecto se estructuró en una serie de recorridos, a través de ejes claramente definidos, por las estructuras físicas existentes.

El eje físico principal es el de norte a sur marcado por los edificios de Tlatelolco orientados en ese sentido con paralelismo con Insurgentes, barrera principal a romper a través del proyecto.

Un eje de acceso y conector se marca por la entrecalle formada por los edificios de Tlatelolco, el cual delimita un paramento para la propuesta.

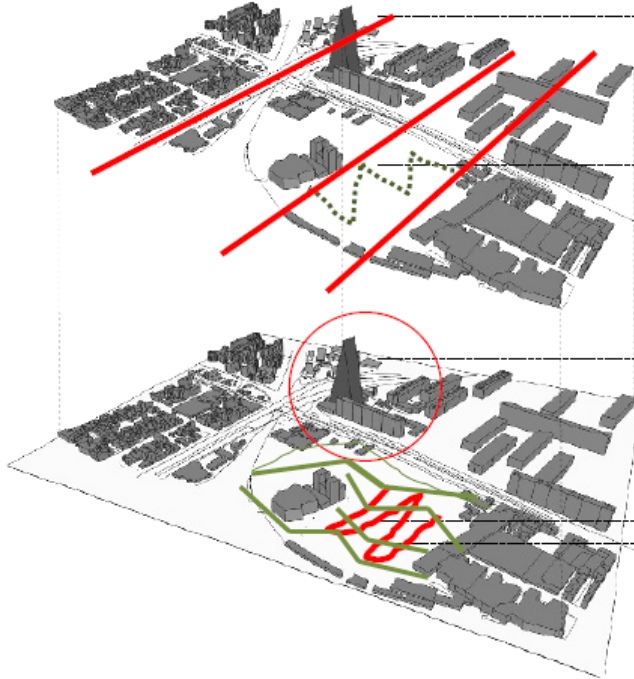
La traza urbana se extiende para integrar al sitio los flujos y ejes físicos conformando un espacio público en franjas y no un vacío.

El recorrido de Flores Magon (oriente-poniente) remata en degradación del espacio esto dará lugar a franjas jardinadas peatonales.

La configuración física del espacio nos da como resultado provocar la contensión del mismo a través de un elemento articulador (museo)

La propuesta permite articular los ejes físicos existentes, por medio de programa cultural, y generar un espacio público bien conformado.

Naturales y Artificiales



Los ejes naturales no existen, existe una fragmentación urbana que debe ser reparada, a través de un museo que articule la zona.

La idea de los ejes naturales es interactuar con la tecnología, el museo se propone como tema: transporte por las distintas líneas de esta infraestructura en la ciudad y por retomar la antigua estación de trenes.

La propuesta consiste en tomar las estructuras del contexto y describir la idea contemporánea de la naturaleza para no entenderla como solo un espacio con árboles y jardines, si no como una integración urbana eminentemente cultural.

El esquema del museo debe contar con tres interfaces; la digital, la natural y la artificial, esto dará un nuevo orden para entender el espacio y la relación pública urbana

Los ejes que rigen esta propuesta serán los naturales y artificiales, entendiendo que la ciudad es nómada por naturaleza y que se los flujos se reflejen en un lenguaje arquitectónico contemporáneo.

Lenguaje y tendencias

Como parte del programa y para dar más fuerza a el proyecto, la propuesta se basará en los siguientes lineamientos que tratan de mostrar el lenguaje contemporáneo de las ciudades como modelo de reciclamiento urbano.

Multimodalidad.- La propuesta consiste en mezclar los usos del programa antes visto, es decir, las franjas jardinadas pretenden conectar con el entorno de manera natural y artificial con el edificio de oficinas de Banobras, conectar vía subterránea el estacionamiento público con una zona comercial. De esta manera se vincula el teatro ferrocarrilero rehabilitado y mejorar los usos, paisajes, programas, actividades y espacios múltiples en conjunto re-formando de manera mixta la propuesta en Buenavista.

Interactividad.- La idea es que las estructuras existentes se relacionen con las nuevas y esto se logra si actúan más allá de sus cualidades materiales, los espacios y lugares, pues deben reaccionar entre ellos. El programa pretende atribuirles cualidades para que se integren en una nueva lógica a nivel urbano, no en alturas y materiales si no a través de conceptos y acciones integrales que contemple el todo.

Centro Multimedia. - Por medio de las tecnologías multimedia podemos convertir la arquitectura en interface de su propia historia. Provistos de los adecuados dispositivos podemos obtener información sonora referente a los edificios y a los espacios urbanos a medida que los visitamos de forma contextual y aleatoria. Esto se logrará con el nuevo museo dedicado a los medios de transporte y comunicación por eso el museo se denominará como **museo de transporte buenavista.**

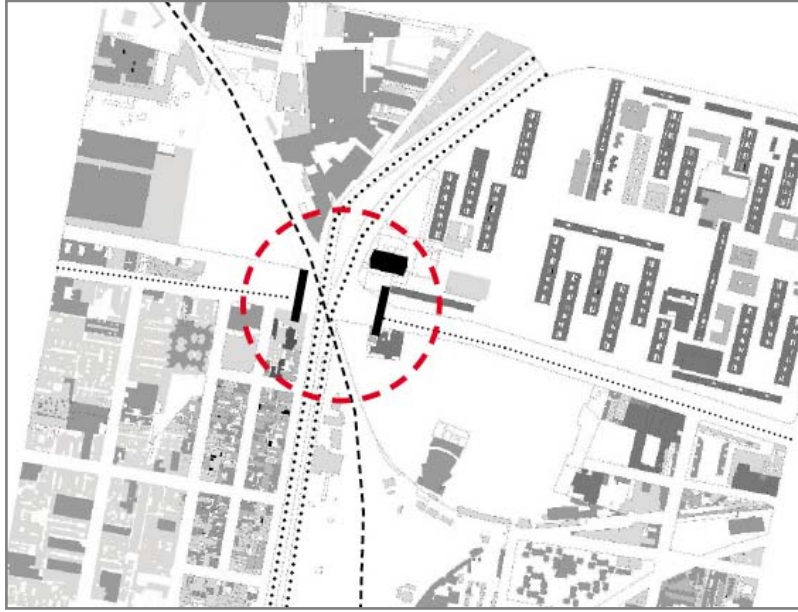
Programa Híbrido. - El proyecto requiere y debe estar atento a lo heterogéneo, a las diferencias y por tanto a las posibilidades que nos ofrece Tlatelolco, Buenavista, Santa Ma. La Ribera y sus estructuras como una red en la ciudad. El programa ofrece una diversificación de otras naturalezas como el arte, la ecología, la tecnología, la arquitectura, la ciudad, sin generar barreras de ninguna índole mejorando el espacio público en la ciudad de México.

Tecnologías Ambientales. - La propuesta trata de promover como parte del programa la integración ecológica al proyecto, integrar tecnologías servirá de mejora al espacio público como forma contemporánea en las ciudades, logrando no solo integración física al proyecto si no paisajística con las franjas jardinadas.

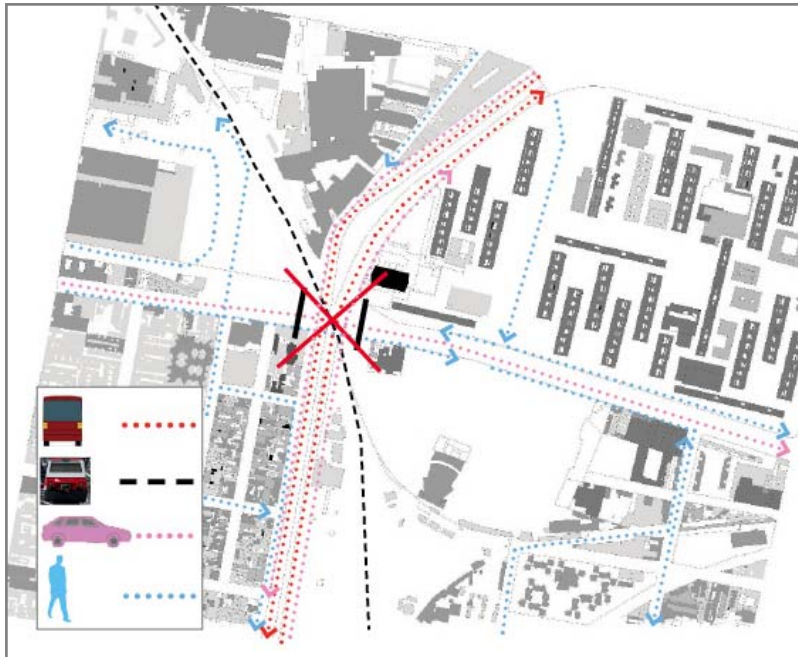
El proyecto contempla habitar los jardines, evitando las barreras físicas ("no pise el pasto"), generando diversidad y espacios dinámicos con movimiento, también contempla la utilización de tecnologías para captar energía solar en el nuevo museo del transporte el cual será descrito mas adelante en la memoria del proyecto.

>II. ACCIONES URBANAS

Diagramas urbanos>



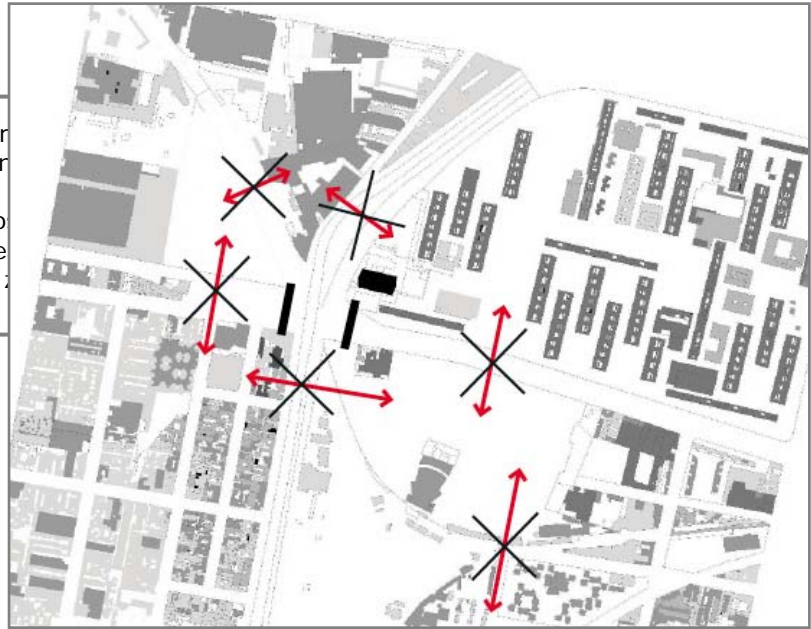
1



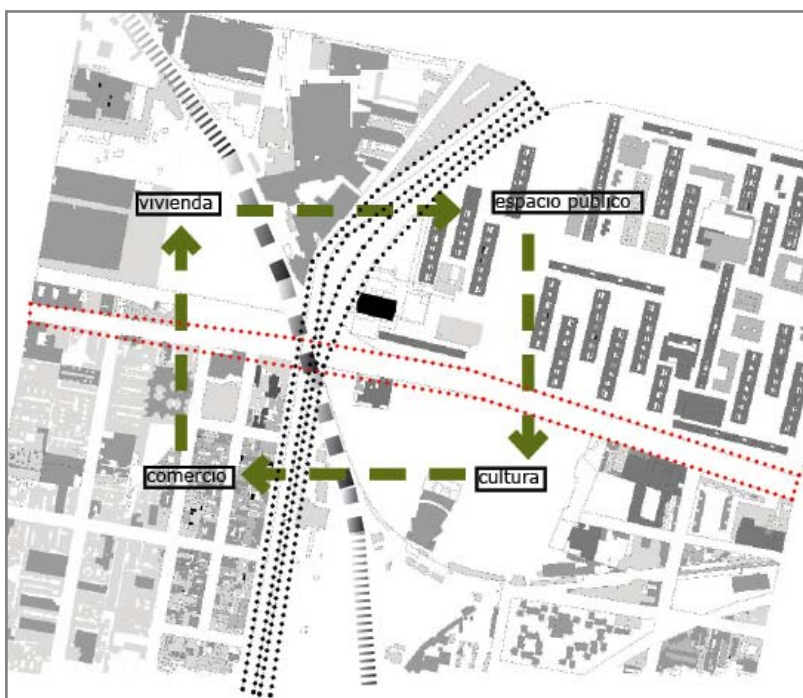
2

1. La conexión en la zona es prácticamente nula, ya que el autobús Magón y el tren suburbano mantienen

2. El principal nodo conflictivo para los peatones es el cruce de la calle principal, que no permite ninguna conexión a nivel peatonal y debe ser modificado para la reactivación de la zona.

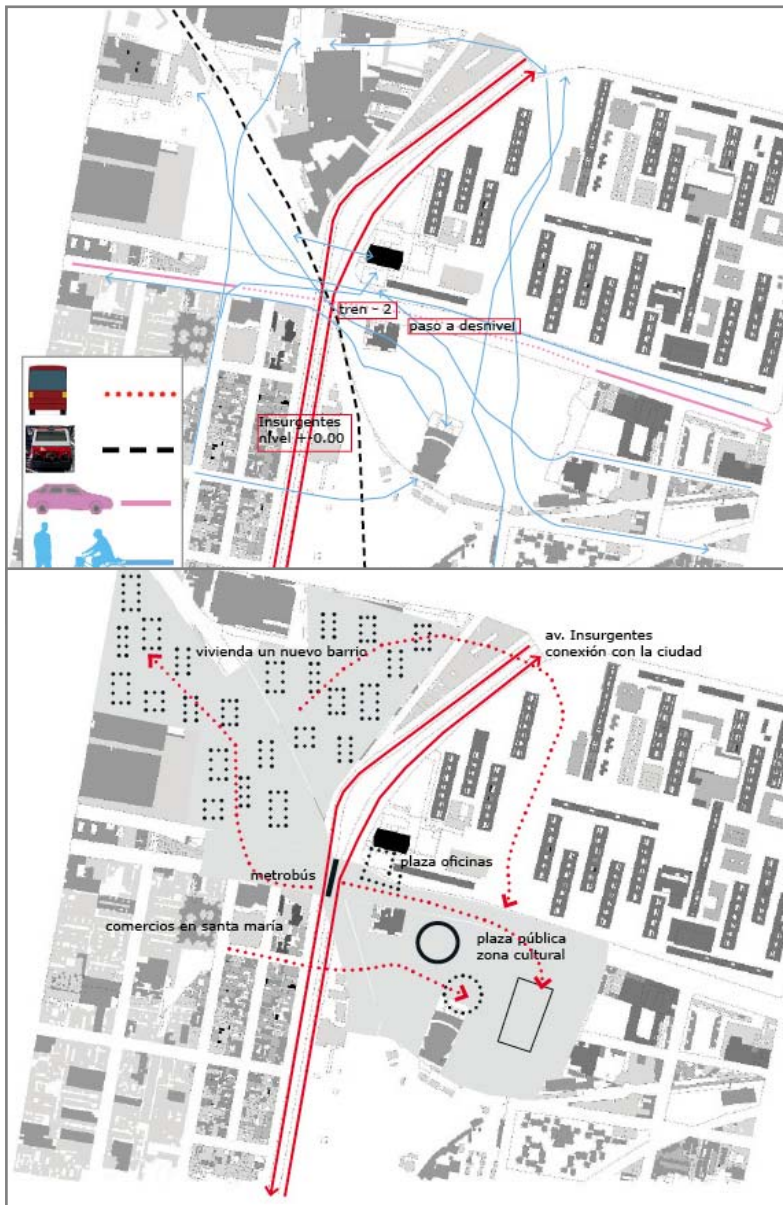


3



3. Las manzanas y espacios urbanos están sin conexión debido a las barreras, santa ma. la ribera presenta un uso denso , mientras que buenavista es un vacío urbano. atlampla no presenta densidad y esta en abandono total, conatlampla y buenavista se logrará redensificar y reactivar la zona.

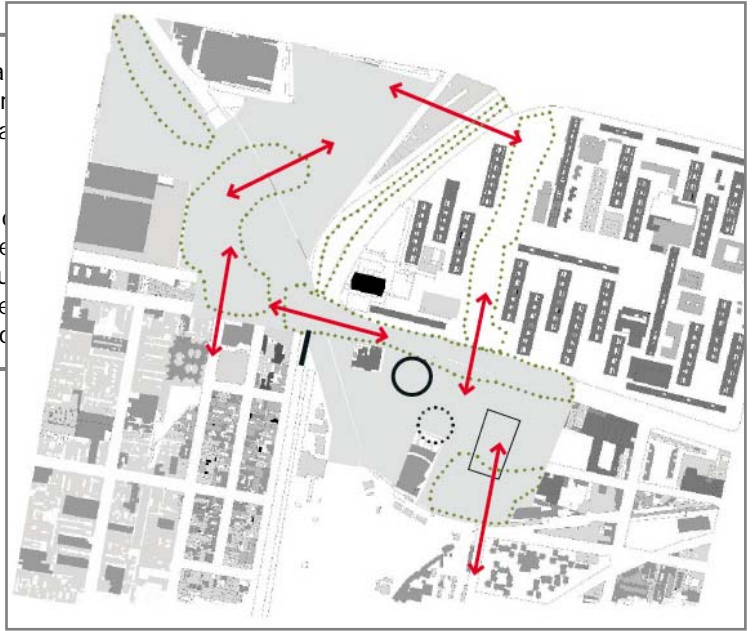
4. Con los usos propuestos en el diagrama se genera conectividad urbana, además de interacción con los usos propuestos. Las acciones urbanas importantes son: Vivienda para atlampla, espacio público para conectar tlatelolco, en buenavista la propuesta consiste en dar equipamiento enfocada a la cultura y en santa ma. la ribera aliviar la sobrecarga de uso y densidad, expandiéndose hacia el contexto inmediato.



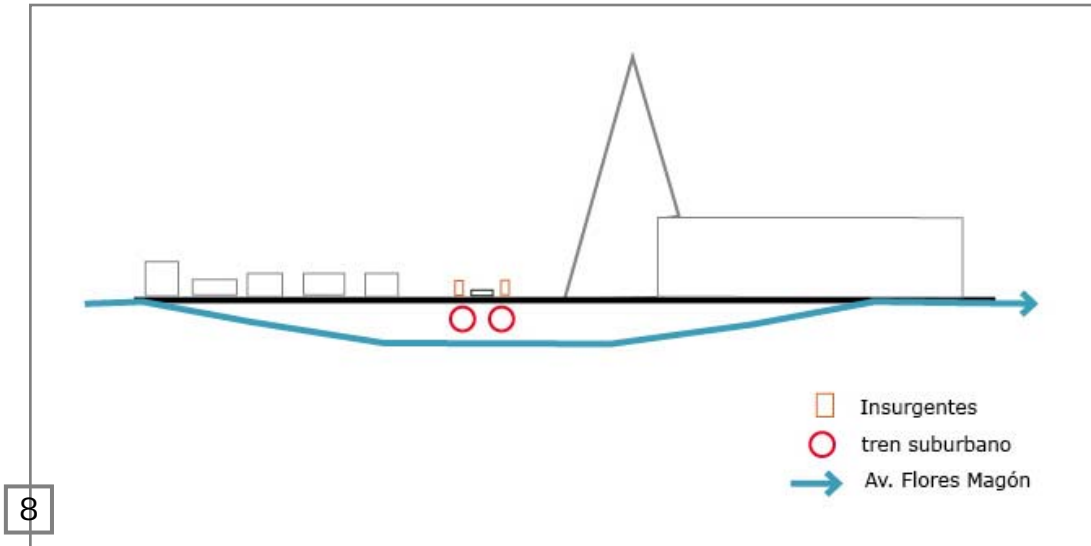
6

5. Con la propuesta los flujos funcionan por continuidad urbana. Flores Magón pasa por el -1 nivel, Insurgentes a nivel de calle actual y las actividades se dan a nivel de la superficie.

6. La catálisis urbana se logra mezclando la conectividad se da desde Atlapampa con los ejes de Buenavista es el catalizador principal (cultura) mantienen la escala y se desahogan sus necesidades con el uso de oficinas dándole al sitio mayor



7



7. Para complementar la conectividad y continuidad de la propuesta es necesario mantener la superficie para el peatón. Con áreas verdes en el espacio público podemos mantener dicha postura.







8. En la sección podemos entender que la superficie está destinada para el peatón y ganar en espacios públicos por arriba de el desarrollo y solución de las vialidades. Con la propuesta se eliminan las barreras visuales, físicas e históricas que se quedaron tras la no planeación de esta zona de la Ciudad de México.

La suma de los diagramas dan como resultado la siguiente propuesta que se desgloza en el siguiente plan maestro demostrando la forma de activación de la zona:

PLAN MAESTRO



1. Viviendas nuevas
2. Viviendas existentes
3. Oficinas
4. Estacionamiento público
5. Comercio
6. Teatro
7. Museo
8. Foro abierto
9. Plaza multiusos
10. Estación de metrobús
11. Áreas verdes
12. Caminos peatonales

-  Área pública articuladora
-  Equipamiento
-  Oficinas
-  Vivienda con comercio en PB
-  Vivienda y traza urbana existente
-  Estación de metrobús

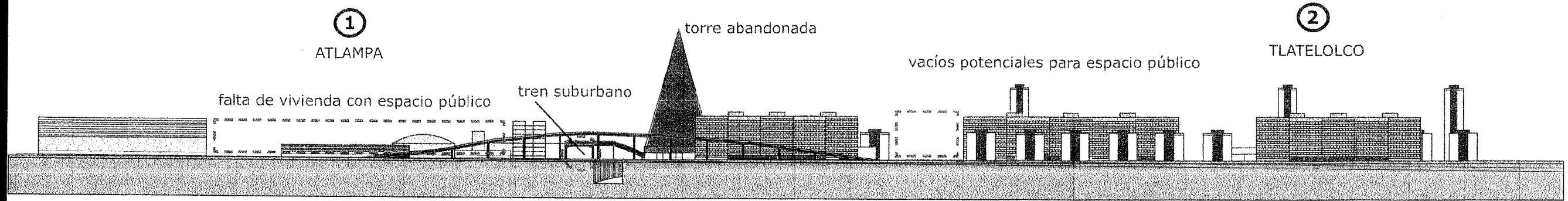
III. PROPUESTA > proyecto urbano-arquitectónico >

La propuesta se divide en las 4 zonas fragmentadas integrando las estructuras nuevas y reciclando las existentes, provocando la catálisis necesaria para re-activar a nivel urbano la zona que da a la espalda a la estación de trenes Buenavista.

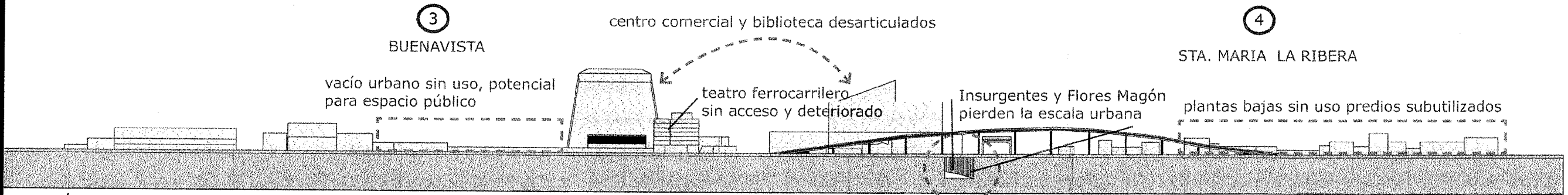
Con los siguientes cortes urbanos podremos revisar que potencial existe para cada zona para generar una propuesta que entienda y resuelva la problemática de esta zona, la cual se desarrollará en los 4 cuadrantes antes analizados.

190

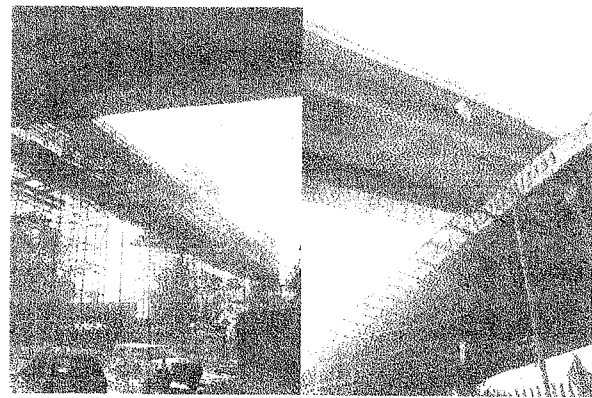
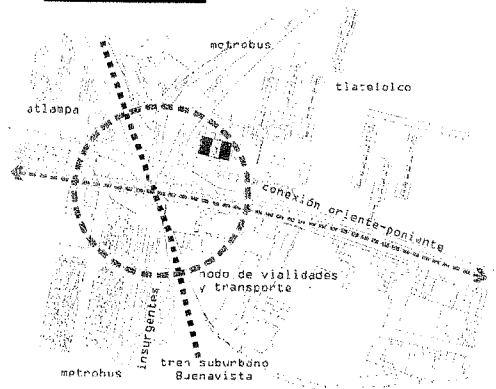
proyecto urbano
secciones estado actual
atsb



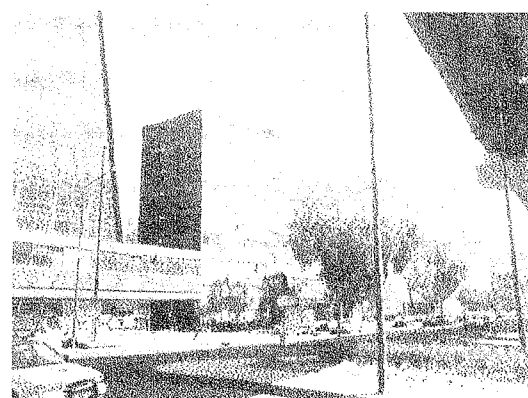
SECCIÓN NORTE DEL ESTADO ACTUAL Y CONTEXTO



SECCIÓN SUR DEL ESTADO ACTUAL Y CONTEXTO



Los puentes generan aislamiento urbano, sin conexión con el espacio público de las 4 zonas, soluciones temporales que no dan mejora.



Los espacios públicos están vacíos, las infraestructuras disponibles y sin uso, es evidente que la zona ha sido abandonada y requiere de una cirugía urbana.



Los flujos de la zona están desarticulados, es imposible transitar peatonalmente por la zona además de mantener una imagen urbana hostil.



La colonia Santa María, presenta subutilización en las viviendas, las plantas bajas de edificios presentan comercio que puede ser mejor utilizado.

potencialidad urbana

Los cortes anteriores muestran la potencialidad de cada zona, la cual muestra la falta de espacio público y las barreras actuales que se han sido ya revisadas con anterioridad, la potencialidad está dada según los lineamientos mencionados, por lo tanto la solución del nodo de flujos principal en la zona será de la siguiente manera:

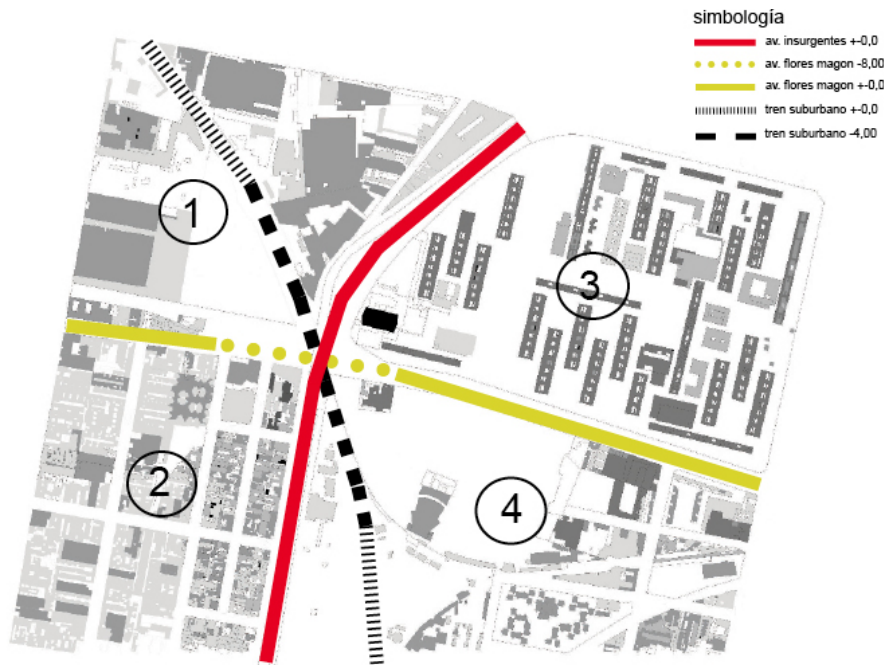


Diagrama de la solución de los fujos del proyecto.

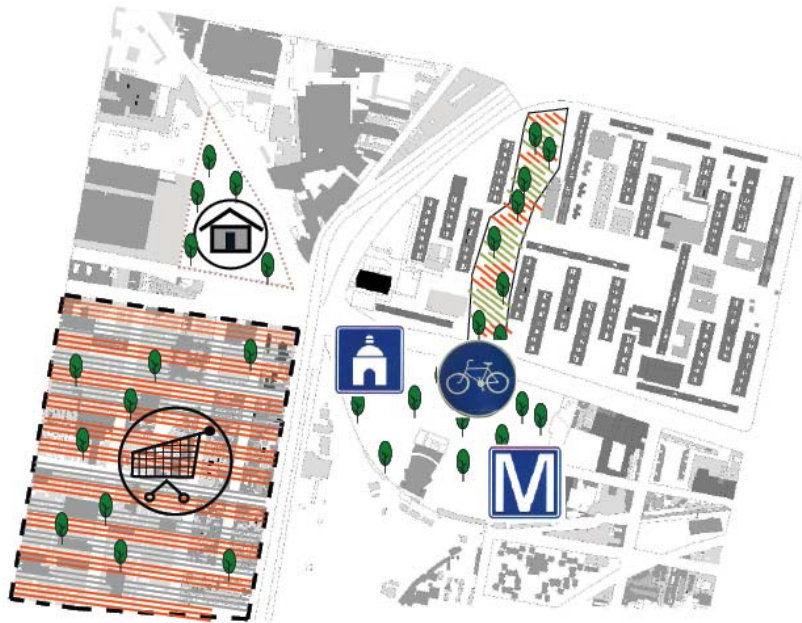


Diagrama con la propuesta de las 4 manzanas.

La propuesta se genera bajo la idea de un reciclamiento urbano, y de la interactividad de los espacios generados.

<Programa urbano-arquitectónico>

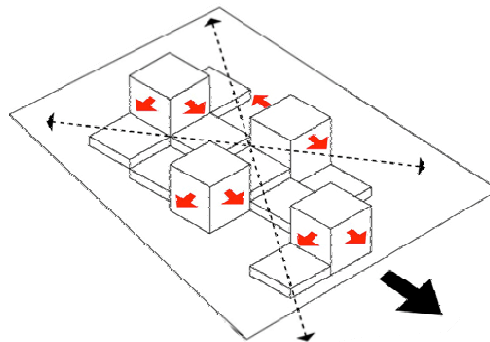
1. (atlampa)

- Vivienda = 300 viviendas multifamiliares de 90 m²
- Espacio público = recuperación de áreas verdes dañadas y caminos internos que relacionan la vivienda hacia el cruce de la Av. Insurgentes

La matriz de actividades arrojó como resultado que en la Col. atlampa los comportamientos y actividades tienen que ver con falta de vivienda y la relación pública que no existe actualmente, tomando esto como base el proyecto se desarrolla bajo el siguiente concepto:



forma urbana terrazas colectivas torre de viviendas



conexión pública con la vivienda

Diagrama de volúmenes para generar vivienda y espacios libres para conectarse públicamente.

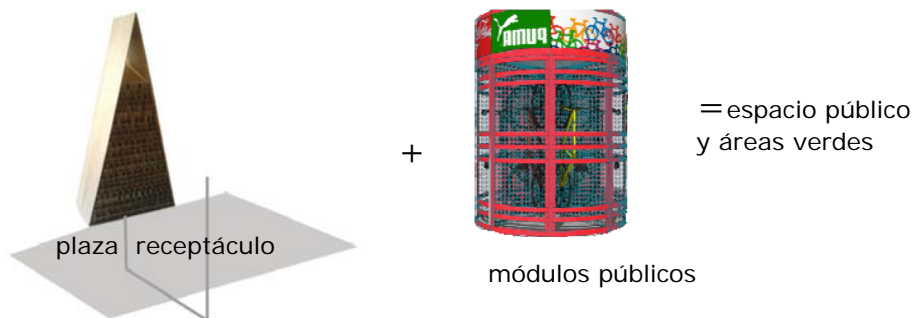


Esta imagen muestra las terrazas internas y la relación de la vivienda con el entorno urbano.

2. (tlatelolco)

- **Oficinas** = reciclaje de la torre Insignia (antes Banobras) con un uso comercial. 25 pisos con un total de área aprovechable de 22,000 m².
- **Espacio público** = recuperación del eje verde que viene de norte a sur sobre los edificios del multifamiliar Tlatelolco.
- **Estacionamiento** = 300 cajones de estacionamiento por debajo de las estructuras existentes acompañadas de comercio.

El edificio tendrá uso comercial para oficinas además de acompañar con estacionamiento para cubrir la demanda que esto ocasionará.



El espacio público y áreas verdes en Tlatelolco quedarán conectados con las 4 manzanas (Atlampa, Tlatelolco, Buenavista, Santa María).



Imagen de la sección de la propuesta en Tlatelolco, la torre se re-activa y como catalizador urbano requiere de conexión hacia el contexto de las otras 3 zonas. Las áreas verdes son muy importantes para recuperar la superficie para el peatón.

3. (buenavista)

- **Museo** =reciclar las estructuras existentes de la subestacion de luz de buenavista , generando un museo multimedia con el tema de las comunicaciones. (museo del transporte)
- **Teatro**= el teatro ferrocarrilero podrá reciclarse y re-activarse . Además de utilizar su fachada como proyección para otro foro al aire libre.
- **Espacio público** = El espacio público se complementa con esta gran manzana la cual está totalmente en adandono, áreas verdes cenectan todo el conjunto.



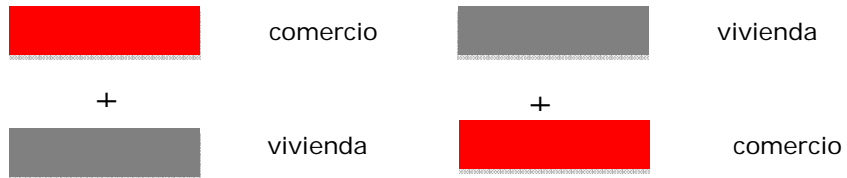
Es una realidad que los puentes han provocado la fractura del sitio, por lo tanto en la zona la propuesta contempla quitarlo y generar la conexión de Av. Flores Magón por debajo de la estructura planteada como se muestra en los cortes de la propuesta.



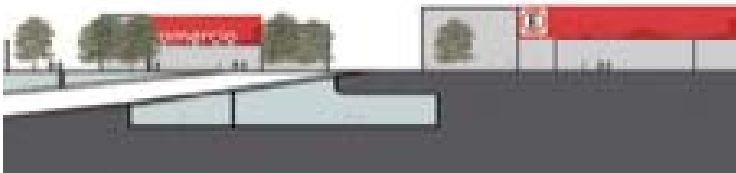
Sección de la propuesta sobre la Av. Flores Magón.

4. (santa ma. la ribera)

- **Vivienda** = rehabilitación de viviendas unifamiliares y multifamiliares en los límites de la Av. Flores Magón e Insurgentes.
- **Comercio** = adecuación en plantas bajas de viviendas para uso comercial y estacionamientos de apoyo para la zona de intervención.
- **Espacio público** = recuperación de áreas verdes dañadas y caminos internos que relacionan la vivienda hacia el cruce de la Av. Insurgentes



Diagramas de interrelación y adecuación de los programas en Santa Ma. La Ribera, donde el comercio rehabilita y da pie para la conexión con el espacio público



Sección de la propuesta

La propuesta promueve la conexión pública además de regresarle la superficie al peatón.



<Conclusiones Programa urbano-arquitectónico >

El desarrollo del programa urbano arquitectónico desgloza la forma de intervención en la zona.

Nos encontramos en una zona en la cual no hay actividad con conexión urbana, entonces la propuesta generará conexiones públicas en primera instancia y en segunda una relación con el resto de la ciudad. Para que esto se mantenga es necesaria una nueva estación de metrobús formando la conectividad con el resto de la ciudad.

La interactividad en la propuesta se logrará con los cambios de uso de suelo. En atlampa se regenerará por medio de su catalizador principal, siendo la vivienda la opción para sacar de uso las fabricas que en la zona estan completamente en abandono. Esto contribuye para que se rompan las barreras que mantienen a la zona en completo aislamiento.

En tlatelolco el uso se mantiene pero se le suma la mejoría de espacio público y la de la reactivación de la torre de Banobras con el uso de nuevas oficinas y un cambio de piel.

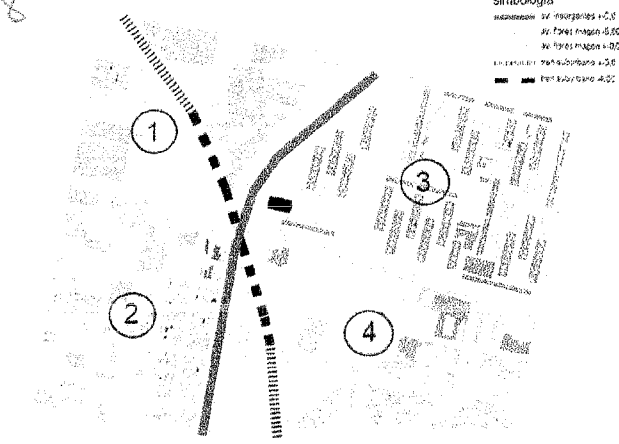
En buenavista se reactiva con un giro de 360°, pues en lugar de estar bardeada y aislada, la propuesta promueve la conexión con una gran plaza que contiene una infraestructura importante para la cultura: Teatro Ferrocarrilero, Museo de Transporte (nuevo), foro abierto y plaza multifuncional. Todo esto acompañado por las áreas verdes que se serán el pulmón verde para la zona. De esta manera se mantiene la conexión quitando por completo las barreras entre las 4 islas urbanas.

<Planta de conjunto >

Las 4 zonas , las cuales se han denominado con el 1 (atlampa), 2 (tlatelolco), 3 (buenavista) y 4 (santa ma. la ribera), se desarrolla bajo la idea de recuperar la superficie para el peatón , dándole importancia a sus actividades y su conexión con el entorno como se muestra en la planta de conjunto a continuación:

198

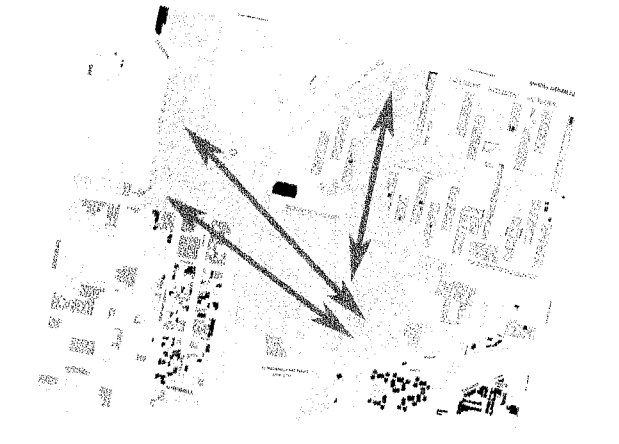
simbología
 Insurgentes +0.00
 Flores Magón -0.50
 Insurgentes +0.00
 Insurgentes +0.00



solución de flujos principales
 paso a desnivel para el paso del tren y Flores Magón



comportamiento de flujos



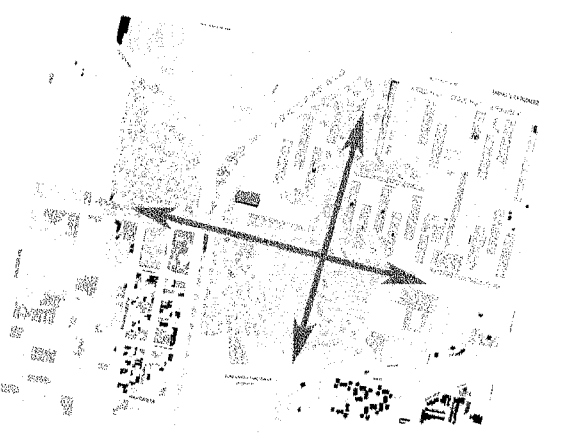
conexión pública con áreas verdes
 logrando continuidad urbana



cuerpos de agua
 dándole integración al espacio público



conexión entre las 4 islas urbanas
 como una sola superficie



conexión peatonal
 sin que los autos crucen por pasos peatonales
 y ocupar todo el espacio público sin barreras



La propuesta consiste en mantener y recuperar la superficie para el peatón en la zona que envuelve las 4 zonas (atlampa, tlattelolco, santa ma. la ribera y buenavista), esto se logrará al quitar los puentes del cruce de Insurgentes y Av. Flores Magón, metiendo un nivel más abajo el paso del tren suburbano y a -2 niveles un paso a desnivel para Flores Magón, mientras Insurgentes se mantiene en el nivel 0.00, una nueva estación del metrobus es necesaria para mantener la conexión con la ciudad. De esta manera se generará un espacio totalmente público con brazos necesarios para vincular las actividades de las 4 zonas. Los detonadores urbanos son los siguientes: 1. (atlampa) 300 viviendas 2. (tlattelolco) torre de oficinas 25 pisos, estacionamientos, galerías y comercio subterráneo 3. (buenavista) museo del transporte, teatro ferrocarrilero rehabilitado, foro abierto, plaza multifuncional, áreas verdes para conectar los espacios y las estructuras urbanas. 4. (santa ma. la ribera) rehabilitación en pb de comercios y estacionamiento para la zona

< Secciones del proyecto >

La intermodalidad, los programas híbridos y la relación entre la estructuras existentes son la base para el desarrollo del proyecto, tomando en cuenta la matriz de actividades y la potencialidad urbana analizada con anterioridad, las siguientes secciones explican gráficamente el nuevo comportamiento con la propuesta:

IV. CONCLUSIONES >generales<

“dosificar el paso del tiempo, la modernidad y las transformaciones –culturales- en un determinado espacio de la ciudad...”

Ángel Mercado Moraga. *Diafragmas Urbanos*. México DF 2002 UAM

Conclusiones

Ya he tratado de integrar en cada capítulo las conclusiones parciales. Llegar a las conclusiones totales generala pauta para

considerar lo estudiado y poner en juicio algunos valores de la ciudad de México, es por eso que este proyecto cuenta con una propuesta con análisis integral de la problemática de una zona de la ciudad, pero que sin duda nos da el panorama completo en que se encuentra la ciudad de México. Sin continuidad ni conexión.

Considero que la arquitectura debe responder a los complejos fenómenos sociales que permiten su existencia, basándose en el pensamiento, en una lectura profunda y crítica de las ciudades, en reflexión de la historia y en su propia tradición disciplinar.

Creo entonces que la formación y planeación de la ciudad debe ser multidisciplinar, la intervención de disciplinas como: sicólogos del espacio, sociólogos urbanos, economistas urbanos, geógrafos, antropólogos, biólogos urbanos y otros pueden hacer que la práctica arquitectónica sea una realidad mucho más rica e integrada a los proyectos en la ciudad. De esta forma la ciudad se vuelve interdisciplinar, y así se podrán replantear muchos de los ordenamientos vigentes que están obsoletos.

El arquitecto urbanista tiene un laboratorio constante con la ciudad, en el cual puede realizar lo estudios y análisis para dar mejoras de forma integral. La ciudad de México presenta gran potencial, mi propuesta es no dejarla como un accidente en su planeación y su vida diaria, hagamos análisis de los problemas y confrontemos interactuando disciplinas para tener una visión holística de la ciudad.

A toda acción se debería contemplar de manera integral las variantes para generar una respuesta integral donde puedan estar los elementos para conformar el todo. En este estudio en particular se observaron las afectaciones urbanas, los remanentes urbanos y la fragmentación urbana.

El papel civilizatorio de las ciudades comienza por regresarle la superficie al peatón, no olvidemos el papel de esta ciudad que nomada es y seguirá siendo, sumemos dispositivos tecnológicos, urbanos, históricos, espaciales y sociales los cuales permitirán la contemporaneidad en nuestra ciudad de México.

Bibliografía

Abalos & Herreros, Áreas de oportunidad, Barcelona, 1998. Ediciones Actar.

Abalos & Herreros. Recycling Madrid. Barcelona, 2000, Ediciones Actar

Careri, Francisco. El andar como practica estética. Gustavo Gili. Barcelona .2002.

De Gracia, Francisco. Construir en lo construido. Madrid, 1992, Ed. Nerea

Focault, Michael. Heterotropías

García de Buen, Jorge. La ciudad de México. México DF 1994.

Horbaht, Jorge Enrique. El trabajo y la ciudad de México. 2004.

INEGI, www.inegi.gob.mx

Koolhaas, Rem. SMLXL. New York, 1995, The Monachelli Press

Koolhaas, Rem. Delirius of New York. New York, 1994, The Monachelli Press

Koolhaas, Rem. El croquis. OMA I y II. España, 2006

Koolhaas, Rem. La ciudad genérica. Gustavo Gili. Barcelona .2006.

Koolhaas, Rem. El espacio basura. Gustavo Gili. Barcelona .2007.

Lynch, Kevin. La imagen de la ciudad. Barcelona, 1998, Editorial Gustavo Gili

Mercado, Ángel. Diafragmas urbanos. UAM. México DF. 2002.

Mercado, Ángel, Reciclamiento de estructuras urbanas

Ricalde, Diego. "La crisis de la modernidad".2003, México

Romero, Fernando. ZMVM. México. 2000

Suárez Pareyon, Alejandro, Seminario de grandes metrópolis de Latinoamérica.

Wikipedia, www.wikipedia.com