



Universidad Nacional Autónoma de México
FACULTAD DE ARQUITECTURA

ANÁLISIS DE LAS DINÁMICAS DE LA MORFOLOGÍA URBANA Y ESPACIO PÚBLICO

CASO DE ESTUDIO:
MIXCOAC

Tesis que para obtener el título de Arquitecto presenta

DIEGO VALADEZ SAENZ

Sinodales

Dra. Mónica Cejudo Collera
Arq. Luis de la Torre Zatarain
Dr. Héctor Quiroz Rothe

31 de octubre del 2011



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.

ÍNDICE

Introducción	2
Fundamentación	4
Capítulo 1.	6
Dinámicas urbanas: Marco teórico	
1.1 Antecedentes: Crisis urbana, malestar capitalista del siglo XX	7
1.2 La función del espacio público dentro de la construcción de sociedad, ciudad y calidad de vida	18
1.3 Identidad y anonimato del espacio público	24
1.4 La arquitectura: Facultad de creación y reestructuración del espacio público	28
Capítulo 2.	32
Caso de estudio: Mixcoac	
2.1 Delimitación del área de estudio	33
2.2 Introducción al área de estudio	35
2.3 Cronología de la evolución urbana	42
2.4 Morfología urbana	66
2.5 Diagnóstico de la problemática actual y conclusiones	90
Capítulo 3.	111
Análogos de referencia	
3.1 Local Code / Real Estates, Nicholas de Monchaux – San Francisco, EUA.	112
3.2 High Line, Diller Scofidio + Renfro – Nueva York, EUA.	115
3.3 Paseo Santa Lucía, Arq. Enrique Abaroa – Monterrey, México	118
Capítulo 4.	121
Propuesta de Rescate y Recomendaciones	
4.1 Recomendaciones y conclusiones finales: Mixcoac	122
Anexo: Mapas Históricos	141
Glosario	151
Fuentes de información	153
Bibliografía	
Sitios Web	
Videos	

Introducción

“El espacio público supone dominio público, uso social colectivo y multifuncionalidad. Se caracteriza físicamente por su accesibilidad, lo que lo convierte en un factor de centralidad. La calidad del espacio público se puede evaluar sobre todo por la intensidad y calidad de las relaciones sociales que facilita, por su fuerza mezcladora de grupos y de comportamientos, por su capacidad para estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración culturales. Por ello, es conveniente que el espacio público tenga algunas calidades formales como la continuidad en el espacio urbano y la facultad ordenadora del mismo, la generosidad de sus formas, de su diseño y de sus materiales y la adaptabilidad a usos a través del tiempo” – Jordi Borja¹

En muchas ocasiones habitantes de grandes ciudades, como la ciudad de México se cuestionan: ¿Cuáles habrán sido los procesos que dieron pie a la formación de una urbe con población excesiva, problemática de movilidad, deteriorada calidad de imagen urbana? Tales características afectan directamente la experiencia vital del habitante, moldeando su experiencia ciudadana y finalmente perjudicando su calidad de vida. Lograr entender estas dinámicas resulta complicado y en ocasiones hasta imposible por la magnitud de labor que dicha hazaña implica. Esta tesis trata de explicar éstos aspectos a través del estudio de un fragmento de ciudad de México: el poblado histórico de Mixcoac. Éste, al igual que muchos otros poblados históricos, localizado a las orillas del antiguo lago de Texcoco, sufrió la constante expansión desmedida de la ciudad a lo largo de la historia. Ésta terminó por constituir al poblado como un claro ejemplo del deterioro de la calidad de vida propiciada por la segregación inducido por las vialidades y el deterioro de los

¹ Borja, Jordi, “La ciudad es el espacio público”, está en el libro de la compiladora Patricia Ramírez Kuri, “Espacio Público y Reconstrucción de la Ciudadanía”, México, FLACSO, M.A. Porrúa, 2003. Pg.67.

valores e identidades locales. Una demostración fiel de lo que no debe de ocurrir con las dinámicas urbanas y el espacio público.

En el primer capítulo se intenta brindar los antecedentes que lleven a comprender la crisis urbana actual. Posteriormente se aborda la temática de la función del espacio público dentro de la construcción de sociedad, ciudad y calidad de vida. Consecuentemente se toca la temática de la identidad y anonimato del espacio público, finalizando con la facultad de reestructuración del espacio público a través de la arquitectura.

El segundo capítulo introduce el análisis del caso de estudio de Mixcoac. Se comienza justificando la delimitación del área de estudio. Posteriormente se hace referencia a la cronología de la evolución urbana del pueblo. Consecuentemente los hechos son analizados a través de sus efectos en la morfología urbana. Finalmente se lleva a cabo un diagnóstico de la problemática actual y se enlistan las conclusiones obtenidas.

En el tercer capítulo se lleva a cabo el análisis de diversos casos análogos de referencia. Se comienza hablando de un proyecto titulado “Local Code / Reality Estates”, llevado a cabo en San Francisco, EUA. Posteriormente se estudia el caso del High Line en Nueva York, EUA. Como análogo final se estudia el Paseo Santa Lucía en Monterrey, México. Para concluir se concretan diversas recomendaciones de diseño para la zona.

Fundamentación

Según anuncian diversos arquitectos y urbanistas de vanguardia alrededor del mundo como Jordi Borja² y Wolf Prix³, el proceso de formación de ciudades, el uso, el carácter y su identidad han pasado en el transcurso de las últimas décadas por una crisis sin igual. El proceso de descomposición es evidente: la ciudad moderna carece hoy en día de elementos que reflejen la consideración y razonamiento objetivo de la inclusión de los diversos factores que la conforman de manera holística, reflejado concretamente en un deterioro directo de la calidad de vida del habitante.

A lo largo del desarrollo urbano de la ciudad de México se ha descuidado gravemente la interacción de las fracciones que la conforman, comenzando por una deficiente planeación territorial y el ordenamiento vial debido a la explosión demográfica que se presentó a partir de la segunda mitad del siglo XX. Esto ha tenido como consecuencia una desigualdad e incongruencia en los patrones de desarrollo en cuanto al uso de suelo, vías de comunicación, desarrollo social, etc. acentuado por la carencia de instrumentos gubernamentales que den seguimiento a los planes urbanísticos que se han desarrollado en la capital del país.

Resulta altamente intrigante pensar en el lugar donde todos los aciertos y desaciertos de las estrategias urbanas se conjugan y se unen para dar como resultado una experiencia que comúnmente determinamos “ciudadanía”. El espacio exacto donde muchos, si no es que todos los factores se conjugan y se reúnen, es precisamente en los espacios públicos. Estos espacios urbanos, lejos de ser comprendidos únicamente por sus características formales, guardan un inmenso

² Borja, Jordi, “La ciudad es el espacio público”, está en el libro de la compiladora Patricia Ramírez Kuri, “Espacio Público y Reconstrucción de la Ciudadanía”, México, FLACSO, M.A. Porrúa, 2003.

³ Prix, Wolf, “b5 2 c6: Public Space”, está en el libro de los compiladores: Tschumi, Bernard e Irene Cheng, “The State of Architecture at the Beginning of the 21st Century”, Nueva York, The Monacelli Press, 2003, pp. 18-19.

universo dentro de sí mismos, alojado la clave para comprender la manera en la que la ciudadanía opera activamente en la formación y evolución de la ciudad.

Para lograr comprender la forma en la que la vida diaria de los habitantes de la ciudad de México y otras ciudades en el mundo en el siglo XXI son afectadas por los continuos procesos dinámicos evolutivos, es necesario hacer un análisis histórico-teórico acerca de los diversos usos y finalidades que ha albergado a lo largo de la historia en México y el mundo. Dicho análisis busca servir como base teórica de la cual se desprenderán lineamientos e intenciones formales, que sirvan a manera de guía cada vez que se busquen realizar intervenciones de mejoramiento en la calidad urbana y espacios arquitectónicos que busquen adaptarse a su contexto.

Capítulo I.

Dinámicas Urbanas:

Marco teórico

- 1.1 Antecedentes: Crisis urbana, malestar capitalista del siglo XX
- 1.2 La función del espacio público dentro de la construcción de sociedad, ciudad y calidad de vida
- 1.3 Identidad y anonimato del espacio público
- 1.4 La arquitectura: facultad de creación y reestructuración del espacio público

1.1 Antecedentes: Crisis urbana, malestar capitalista del siglo XX

Es necesario comprender la manera en la que la ciudad de México ha evolucionado a través de los diversos procesos de crecimiento urbano para lograr convertirse en lo que es. Tomando como base el planteamiento de la existencia de una “crisis urbana” hecho por personalidades del ámbito como Jordi Borja, Rem Koolhaas y Wolf Prix es necesario descifrar cuales son esos factores y la manera en la que afectaron el desarrollo de la ciudad a partir de la era industrial a lo largo del siglo XX.

De acuerdo a Jordi Borja ⁴ la historia de la ciudad moderna se puede resumir en tres etapas. La primera de estas; la “ciudad concentrada y separada en su entorno” que corresponde a la ciudad de México en la época virreinal. (Ver figura 1 y 2) Esta no sufrió cambios significativos hasta el siglo XVIII. Fue entre los años 1876 y 1910 durante el régimen Porfirista y el impulso industrial que conlleva esta dictadura que se comenzaron a sentar las bases a nivel nacional para el vigoroso crecimiento que se daría en la Ciudad de México durante el siguiente siglo.

Dicho desarrollo se vio tremendamente favorecido por la creciente inversión que se lograba atraer, especialmente del extranjero⁵ sentando así las bases para el urbanismo del siglo XX con los “enclaves de procesamiento primario de productos naturales, las vías férreas y los primeros sistemas de electrificación”⁶, es decir: transporte, infraestructura e industria.

La Ciudad de México ocupó un lugar clave para la transformación industrial que ocurrió a nivel nacional durante el siglo XX siendo ésta muchas veces ejemplo de planes aplicados en otras ciudades del país. De esta manera, su papel como eje

⁴ Borja, Jordi, “La ciudad es el espacio público”, está en el libro de la compiladora Patricia Ramírez Kuri, “Espacio Público y Reconstrucción de la Ciudadanía”, México, FLACSO, M.A. Porrúa, 2003. Pg. 76

⁵ Garza Gustavo, “El proceso de industrialización de la Ciudad de México, 1821-1970, México, El Colegio de México, 1985, pg. 97-132.

⁶ Ídem.

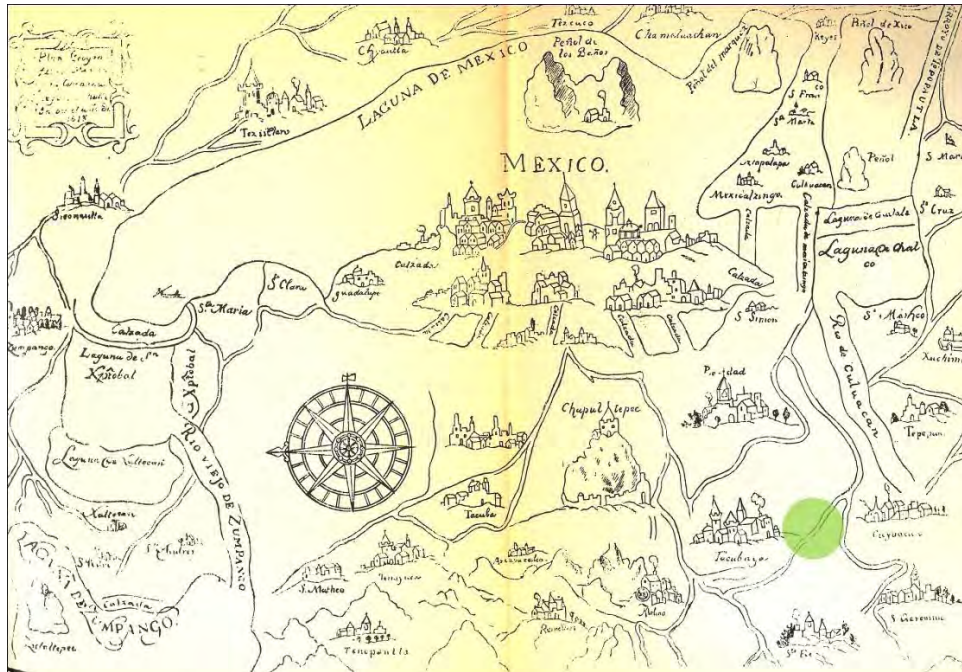


Figura 1 - 1613 - Mapa que muestra la ubicación de los poblados más importantes de la época. Mixcoac no aparece dentro del mapa.



Figura 2 - - 1770 - Mapa que muestra las rutas de peregrinaje a través de las iglesias de la época. Mixcoac ya aparece dentro de la ruta entre Tacubaya y San Ángel.

central del desarrollo nacional causó que la ciudad se extendiera de manera considerable. La ciudad creció demográficamente menos de dos veces y media entre 1858 y 1910 y se expandió territorialmente casi cinco veces en el mismo lapso.⁷ De esta manera la ciudad comenzó a transformar su patrón compacto de ciudad virreinal hacia una ciudad menos densa, absorbiendo otros pueblos y barrios dentro de la mancha urbana.

De esta misma forma, las vías del ferrocarril, el tranvía de tracción animal y posteriormente el tranvía eléctrico determinó la traza urbana industrial, invadiendo los poblados pequeños de la periferia. Dichos poblados y pueblos concentraron su crecimiento en torno a las nuevas vías de comunicación y de transporte colectivo. Estas vías llegarían a desplazar la importancia de la traza urbana a local de cada poblado que absorbió a su paso.

Asimismo, la conexión entre grandes destinos de dichas vías a las periferias de la ciudad, como Tacubaya y San Ángel lograría fomentar el desarrollo de otros asentamientos a su paso (como es el caso de Mixcoac). En ocasiones, eran los mismos empresarios de estos medios de transporte colectivo, los que alentaban el fraccionamiento de los terrenos aledaños.⁸ Esto ya habla del comienzo de un **urbanismo determinado por la iniciativa privada**, dando inicios a la crisis anunciada.

Más adelante con la Revolución Mexicana entre 1910 y 1921 a pesar de las guerras y violencia no se logró detener la expansión urbana. Por el contrario, con el establecimiento del Estado y de las nuevas instituciones se logró que en la década siguiente, hacia 1930, la ciudad ya contara con un millón de habitantes.⁹ Con tal crecimiento demográfico, producto del impulso industrial, la ciudad comenzó a recibir cada vez más inmigrantes de otras partes del país, provocando así una mayor **estratificación** y polarización de la sociedad. Esto puede también ser comprendido como el comienzo de otro factor que conlleva a la crisis urbana ya mencionada.

⁷ González Pozo, Alberto, "Las ciudades: el futuro y el olvido", se encuentra en: González Gortázar, Fernando, "La arquitectura Mexicana del siglo XX", México, Conaculta, 1996, pg. 302.

⁸ Vidrio, Manuel, "Sistemas de transporte y expansión urbana: los tranvías", se encuentra en Moreno Toscano Alejandra (coord.) Ciudad de México. Ensayo de construcción de historia, México, Dirección de Estudios Históricos del Instituto Nacional de Antropología e Historia, 1978. P.203

⁹ Messmacher, Miguel, "La ciudad de México. Bases para el crecimiento de sus problemas", México, DDF, 1979. P.



Figura 3 - Cuadro mostrando las veredas que interconectaban los poblados a las afueras de la ciudad de México.

El crecimiento demográfico continuo provocó la rápida población de nuevos fraccionamientos y de poblados antiguos en la periferia de la ciudad. En otras palabras, comienza la **conurbación** de la ciudad. Ésta fase corresponde a la segunda etapa de la historia de la ciudad de acuerdo a Jordi Borja: **Ciudad metropolitana – ciudad más periferia**¹⁰ (Ver figura 5)

“La migración creciente de la capital redensificó el uso de suelo en dos maneras: en barrios antiguos se construyeron más vecindades, mientras que, tanto en el centro como en las nuevas colonias aparecieron los edificios de apartamentos”¹¹

En su mayoría, la gente de clase media o extranjeros que buscaba salir del centro densamente poblado emigraba a las periferias de la ciudad hacia nuevos

¹⁰ Borja, Jordi, “La ciudad es el espacio público”, está en el libro de la compiladora Patricia Ramírez Kuri, “Espacio Público y Reconstrucción de la Ciudadanía”, México, FLACSO, M.A. Porrúa, 2003. Pg. 63

¹¹ Seminario de Urbanismo de la Escuela Nacional de arquitectura, “Historia del urbanismo en México y su capital”, en Escuela Nacional de Arquitectura: arquitectura y urbanismo en México, México, UNAM, 1961, p.173.

fraccionamientos y poblados periféricos. De esta manera, y gracias una vez más a la centralización industrial, el automóvil, que apenas en esos años comenzaba a hacer su aparición de manera generalizada en el ámbito urbano, cobró gran importancia para el transporte hacia el centro de la ciudad o los centros industriales. Es posible asegurar que la **creación de nuevas vías para automóviles** comenzaba a formar parte activa de las nuevas políticas de crecimiento urbano desmedido, fragmentado y capitalista. Un claro ejemplo de esto es la creación de la Av. Nueva (hoy Av. De los Insurgentes) en el año 1924.

A principios de siglo existían diversos reglamentos que regulaban la construcción de fraccionamientos, como el Reglamento de Construcciones de la Ciudad de México en 1920. Sin embargo con la creación del Departamento de Distrito Federal en 1928 muchas de las ordenanzas municipales fueron abolidas, dando luz verde a la expansión y consolidación de la mancha urbana en años siguientes.¹²

Para aquel entonces la cultura de conservación y restauración inexistente dio paso a un “escenario de destrucción”¹³ del patrimonio inmueble. Esto se llevó a cabo de manera constante, logrando demoler diversos edificios históricos, causando así una profunda cicatriz en la memoria urbana. Estas políticas lograron de manera definitiva transformar la imagen urbana del centro histórico.

En la década de 1940 con la finalización de la Segunda Guerra Mundial, la industrialización y el crecimiento urbano se favorecieron una vez más con la adopción del modelo económico llamado “sustitución de importaciones” que desplazó al viejo modelo agroexportador. Esto ayudó a profundizar por un lado la captación de inversión, industria y empleo en la ciudad, incrementando igualmente la expansión urbana. Evidencia de este fenómeno es el aumento en la producción bruta industrial del país que aumentó en la Ciudad de México del 28.5 por ciento en 1930 al 40 por ciento en 1950.¹⁴

¹² González Pozo, Alberto, “Las ciudades: el futuro y el olvido”, se encuentra en: González Gortázar, Fernando, “La arquitectura Mexicana del siglo XX”, México, Conaculta, 1996. Pp. 305.

¹³ Salvador Díaz, Berrío, “Conservación del patrimonio cultural en México”, México, INAH, 1990, pp. 110-113.

¹⁴ Garza Gustavo, “El proceso de industrialización de la Ciudad de México, 1821-1970, México, El Colegio de México, 1985, pg. 97-142.

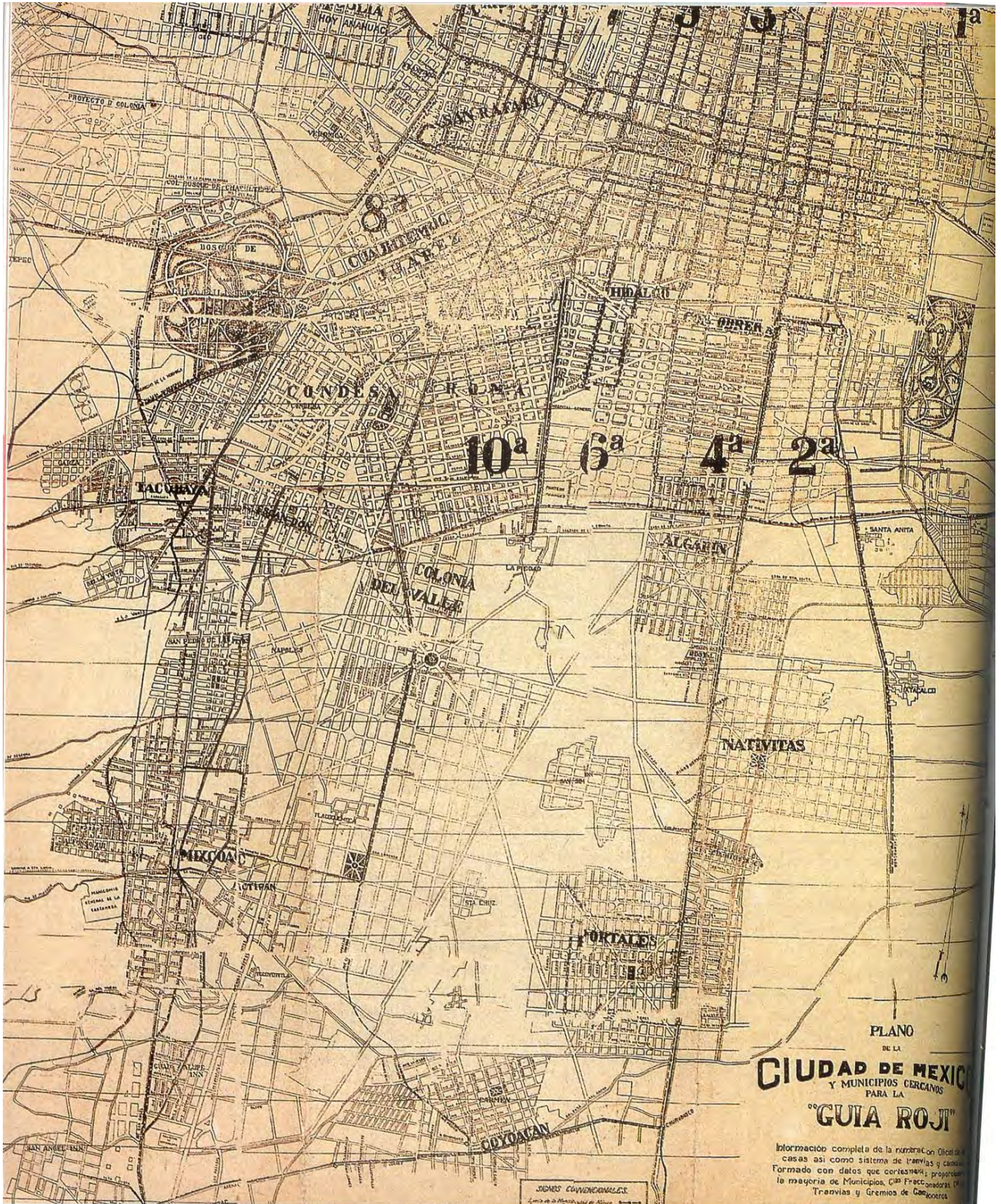


Figura 4 - Mapa de la ciudad de México en el año 1928. La falta de planeación ante su acelerado crecimiento es visible en la trama urbana. En este mapa del año 1928 es posible ver el comienzo de la conurbación y la extensión de la mancha urbana del centro de la ciudad hacia la periferia.

Con tal avance industrial en la ciudad, el desarrollo tecnológico se comenzó a reflejar tanto en el urbanismo como en la arquitectura con la aparición del cemento Portland. Este se convirtió en el material predilecto para la construcción de drenaje, pavimentos vivienda e incluso mobiliario urbano.¹⁵

Es de notar que a pesar de que el gran impulso industrial y crecimiento urbano brindaron grandes oportunidades de desarrollo tanto para la iniciativa privada como el Estado, este último se demostró incapaz de lidiar con las necesidades de infraestructura y servicios necesarios de calidad para abastecer a los ciudadanos. “La necesidad de tener “tinacos”, o depósitos de aprovisionamiento de agua (...) (porque la red municipal era incapaz de suministrar el líquido con la presión adecuada), o el tendido aéreo de las líneas eléctricas y telefónicas (porque los trayectos subterráneos eran más caros) solo reflejaban las limitaciones económicas del urbanismo en un país subdesarrollado”.¹⁶

Continuando, a partir de 1950, México comenzó a convertirse en un país urbano, alcanzando el 42.6 por ciento de la población.¹⁷ Esto comenzó a gestar diversos problemas de carácter social ya que se presentaba una **distribución inequitativa de la riqueza**.

“En 1950, el 9.9 por ciento del ingreso se distribuía entre el 30 por ciento más pobre de la población, pero para 1968 la situación había empeorado, ya que este mismo estrato se quedaba apenas con el 6.7 por ciento del ingreso”¹⁸

Asimismo, ante la falta de construcción de **vivienda** para las **clases sociales marginadas**, éstas se vieron en la necesidad de establecerse irregularmente siguiendo su propia lógica urbanista. Estos asentamientos irregulares comienzan a aparecer de manera acelerada en los terrenos menos deseados de la urbe, como barrancas (propensas a deslaves) o fondo de lago (propensas a inundaciones). Esto es visible incluso hasta la actualidad y resulta un claro ejemplo del subdesarrollo en la ciudad.

¹⁵ González Pozo, Alberto, “Las ciudades: el futuro y el olvido”, op. Cit. P.310.

¹⁶ *Ibíd.* P. 311.

¹⁷ Censo de Población y Vivienda, INEGI, 2010

¹⁸ Zaid, Gabriel, El progreso improductivo, México, Siglo XXI, 1979, p.323.

A partir de la década de 1980 el modelo económico de sustitución de importaciones fue remplazado por políticas neoliberales que apuestan al libre mercado, dando así pie a la era de la globalización con Tratados de Libre Comercio, y convenios internacionales. Estos parecen haber incrementado los niveles de desigualdad acentuando de esta manera la estratificación de la sociedad. En el año 2008 la desigualdad a nivel nacional se había incrementado ya que el 10 por ciento de la población más pobre se quedó con el 1.7 por ciento de la riqueza mientras que el 10 por ciento más rico se quedó con el 36.3 por ciento.¹⁹

Hoy en día, la población urbana en la República Mexicana alcanza ya el 78 por ciento a nivel nacional.²⁰ A lo largo de las últimas décadas se han mantenido las tendencias de crecimiento y centralización en el país, consecuentemente aumentando el crecimiento de la ciudad. A la fecha la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM) se ha convertido en una metrópolis que se extiende a través de 3 estados: el Distrito Federal, el Estado de México, y el de Hidalgo con una población que rebasa ya en el 2010 los 20,137,152 de habitantes.²¹

La ciudad ha entrado a la “era de la globalización; ciudad región, ciudad red, multipolar o policéntrica, inserta en sistemas urbanos macroregionales, ejes continentales y flujos globales”²²

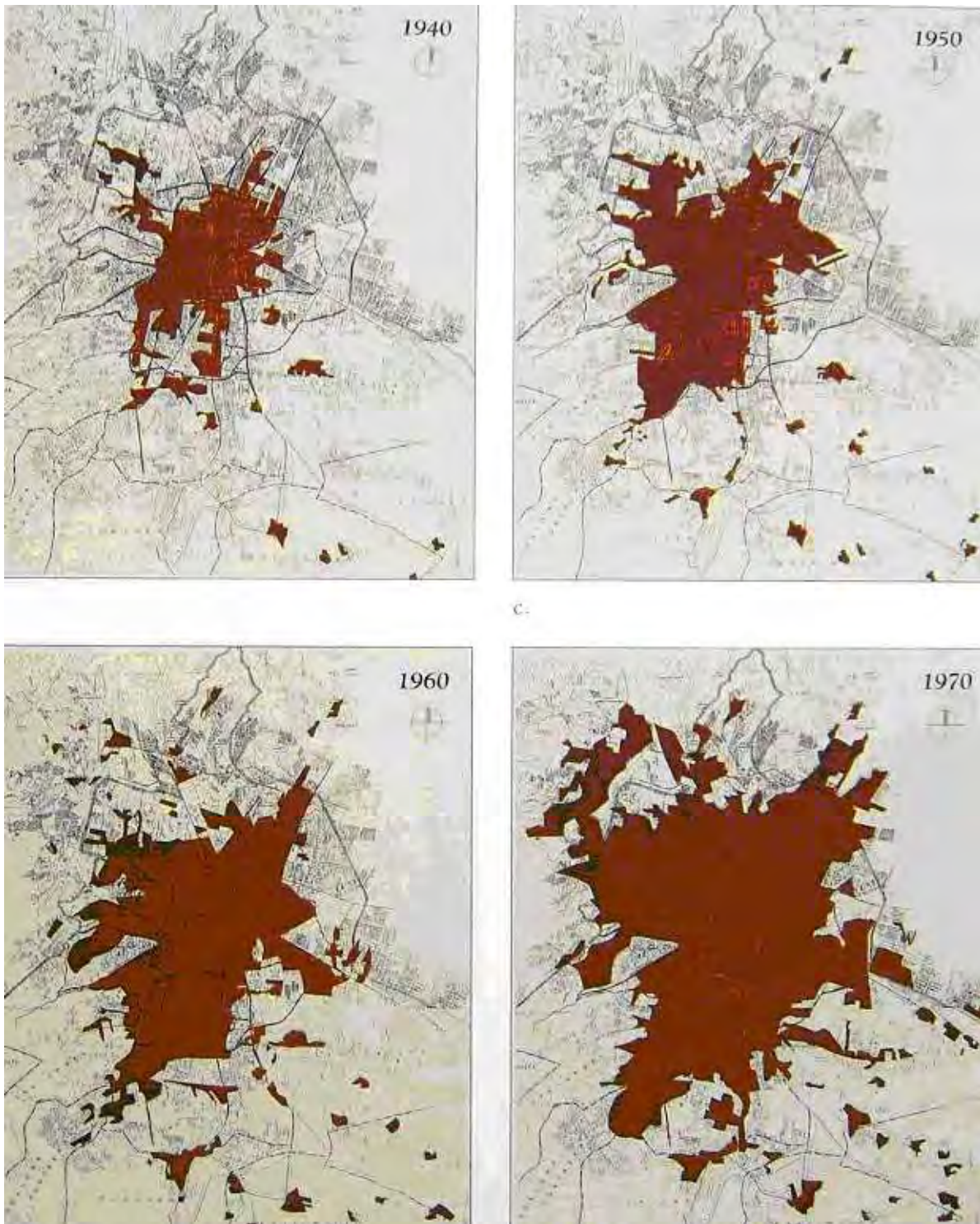
Tras haber investigado los factores que dieron pie al crecimiento y evolución de la Ciudad de México durante el siglo XX es necesario remarcar que la ciudad se ha convertido en un buen ejemplo del devenir de la anunciada crisis urbana, producto de la cultura capitalista. Para lograr entender esto y la manera en la que se relacionan los factores mencionados resulta interesante revisar el trabajo teórico del urbanista Hector Quiroz Rothe. Este se refiere a la segregación de los componentes

¹⁹ The CIA World Factbook, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/mx.html>

²⁰ Censo de Población y Vivienda, INEGI, 2010

²¹ Op.cit.

²² Borja, Jordi, “La ciudad es el espacio público”, está en el libro de la compiladora Patricia Ramírez Kuri, “Espacio Público y Reconstrucción de la Ciudadanía”, México, FLACSO, M.A. Porrúa, 2003. Pg. 63



C.

Figura 5 – Imagen mostrando el crecimiento de la mancha urbana de la ciudad de México en las décadas de 1940 a 1970. Hoy en día es un ejemplo de la llamada "ciudad región, ciudad red, multipolar o policéntrica, inserta en sistemas urbanos macroregionales, ejes continentales y flujos globales."

urbanos, propiciada justamente por modelos contemporáneos, al cual llamó el “renovado urbanismo liberal”²³. Éste convierte zonas enteras de la ciudad que solían ser parte del espacio público en espacios privatizados, promovidos por empresas particulares y con fines únicamente lucrativos. Dejando a un lado cualquier posibilidad de integrar la ciudad por medio de un desarrollo equitativo, este modelo únicamente ha propiciado “islas de bienestar dentro de una ciudad en crisis.”²⁴ Bajo este contexto, diversos arquitectos de renombre, como Rem Koolhaas han llegado a definir a la ciudad moderna simplemente como un producto más del devenir de la cultura capitalista, tratado y vendido como tal:

“fragmentada, escéptica y sin historia, sedada por el paisajismo, pero al mismo tiempo dominada por un constante movimiento que determina el comportamiento de la gente (...)”²⁵

A pesar de que la planeación urbana y los reglamentos respectivos carecen de fortaleza y rigor institucional para ser instrumentados, algo que se ha heredado del urbanismo occidental es sin duda la división de usos y densidades. En la ciudad de México estos se presentan en forma de Planes Delegacionales de Desarrollo Urbano y Planes Parciales de Desarrollo Urbano. Esta forma capitalista de generar ciudades promueve como menciona Quiroz Rothe el desarrollo diferencial de zonas en forma de “islas de bienestar”. Esto simultáneamente determina y profundiza la segregación y estratificación de la sociedad. El problema principal con las tendencias modernas de urbanismo es que acaban por darle la espalda al problema social de fondo, la distribución inequitativa de la riqueza. Cuando simultáneamente se la añade a esta fórmula una traza urbana que da preferencia al uso del automóvil la problemática se acentúa ya que éstas últimas contribuyen a la segregación y problemática ya mencionada.

Siguiendo la misma corriente de pensamiento, la cual define que la ciudad contemporánea sufre de una crisis profunda de identidad, en un intento por definir la

²³ Quiroz Rothe, Hector, “El Malestar por la Ciudad”, México, UNAM, Facultad de Arquitectura, c2003, pg. 43.

²⁴ *Ibíd.* Pg. 44.

²⁵ *op. Cit.*

problemática, Jordi Borja menciona que: “la ciudad actual sufre un triple proceso negativo: disolución (debida a la urbanización desigual y al debilitamiento o especialización de los centros), fragmentación (por la combinación de un capitalismo desregulado con lógica sectorial de las administraciones públicas) y privatización (producto de la generalización de *ghettos* para cada clase social) (...) Los tres procesos se refuerzan mutuamente al contribuir a la *cuasi* desaparición del espacio público como espacio de la ciudadanía”²⁶

²⁶ Borja, Jordi, “La ciudad es el espacio público”, está en el libro de la compiladora Patricia Ramírez Kuri, “Espacio Público y Reconstrucción de la Ciudadanía”, México, FLACSO, M.A. Porrúa, 2003. Pg. 78.

1.2 La función del espacio público dentro de la construcción de sociedad, ciudad y calidad de vida

Ante un escenario tan crítico donde la estratificación social se incrementa, la disgregación cultural se acentúa y donde el urbanismo y la ciudad es producida principalmente por iniciativa privada, es importante mencionar el importante papel que juega el espacio público dentro de la experiencia ciudadana. El estudio del espacio público puede ayudar a comprender la íntima relación que guarda la morfología urbana con las tendencias y experiencias ciudadanas; ayudándonos de esta forma a obtener una radiografía hermenéutica de la ciudad. De acuerdo con Jordi Borja “El espacio público (...), es el lugar donde se evidencian los problemas de injusticia social, económica y política. Su debilidad aumenta el miedo de unos, la marginación de otros y la violencia sufrida por todos.”²⁷ En otras palabras, el espacio público puede brindarnos una radiografía concreta del estado de una sociedad ya que es justamente donde se manifiesta más claramente el fenómeno de la crisis urbana.

El espacio público se define formalmente como “un concepto jurídico: un espacio sometido a regulación específica por parte de la administración pública (...) la cual garantiza la accesibilidad a todos y fija las condiciones de desarrollo e instalación de actividades.”²⁸ Sin embargo ésta definición se percibe como vaga e insuficiente ya que los factores que influyen en la conformación del espacio público varían no sólo espacial y temporalmente si no a su vez, social, cultural y por último, perceptual.

Tomando como punto de partida estas condicionantes del espacio que conforman las ciudades, es importante notar que la interacción entre los factores

²⁷ Borja, Jordi, “La ciudad es el espacio público”, está en el libro de la compiladora Patricia Ramírez Kuri, “Espacio Público y Reconstrucción de la Ciudadanía”, México, FLACSO, M.A. Porrúa, 2003. Pg.60

²⁸ Borja, Jordi, “La ciudad es el espacio público”, está en el libro de la compiladora Patricia Ramírez Kuri, “Espacio Público y Reconstrucción de la Ciudadanía”, México, FLACSO, M.A. Porrúa, 2003.

mencionados se ha moldeado de diversas maneras, dando como resultado, en ciertos casos, esquemas y modelos que responden eficazmente a los estímulos socio-urbanos. Éste es el caso de intervenciones satisfactorias que han llevado un planeamiento a largo plazo basado su desarrollo y crecimiento en datos tangibles obtenidos de manera directa del área a intervenir, pero más importante aún, la intervención se ha llevado a cabo a través de la participación ciudadana. Es así como, para realizar intervenciones exitosas dentro del ámbito urbano, se ha tornado indispensable adoptar un sistema de diseño participativo con la ciudadanía antes, durante y después del desarrollo del proyecto, brindándole seguimiento y asesoría a lo largo de las etapas de consulta, diseño y finalmente gestión, siempre buscando satisfacer las necesidades del ciudadano, mientras se refuerza la identidad local.

Las intervenciones logradas tras dicho proceso han sido reflejo de la importancia que se le da a la experiencia del usuario en la ciudad, es decir, su calidad de vida, la cual finalmente será lo más importante en el urbanismo de finales del siglo XX y principios del XXI.

Por otro lado cuando se llegan a concretar intervenciones urbanas que no alimentan los valores básicos de ciudadanía que en teoría debería promover el espacio público, como por ejemplo la inclusión, la pluralidad, la accesibilidad, centralidad y dominio público, el resultado es un desarrollo que no se adapta a las condiciones antropológicas locales, y como consecuencia se germinan escenarios donde se presenta una discordia entre el usuario y el espacio público físico. Tal es el caso de países en vías de desarrollo como el nuestro, que ha sufrido una gran cantidad de modificaciones en su planeación y su desarrollo con modelos impuestos por los gobernantes, siempre tratando de repetir e imponer de manera casi arbitraria modelos condenados a fracasar por el simple hecho de que no fueron diseñados para satisfacer nuestras realidades históricas y sociales o bien no contemplaron el crecimiento y evolución de la morfología urbana del sitio. A este punto se puede añadir el marcado “cortoplacismo” que impera dentro de las decisiones adoptadas en los órganos gubernamentales, los cuales, desafortunadamente contemplan únicamente dentro del periodo gubernamental de los mandatarios.

Para entender parte de la relación e interacción entre los factores mencionados, es importante revisar el trabajo del sociólogo suizo Riccardo Lucchini²⁹, el cuál analiza la apropiación espacial dada por actividades comerciales que la gente desarrolla dentro del espacio público. A este espacio lo definió como “*ponto*”, y a pesar de ser de dominio público, el comerciante que lo utiliza es el único que activamente se desarrolla antropológicamente, dándole así vida, función e identidad, aunque esto sea de forma únicamente temporal.



Figura 6 - Imagen ejemplificando los espacios públicos apropiados como parte de actividades antropológicas en la ciudad de México.

Asimismo considero relevante establecer el significado e importancia de ciudadanía: “proceso encaminado hacia la inclusión de todos y hacia la aceptación de los otros, reconociendo la búsqueda permanente de formas institucionales en reconstrucciones continuas e incluyendo en ello a la esfera pública.”³⁰

Es interesante notar el fenómeno ciudadano que surge en una democracia en desarrollo como la nuestra dentro de un sistema capitalista neoliberal, ya que refleja una sociedad injusta, donde la falta de oportunidades, la segregación y la lejanía con instituciones representativas y

²⁹ Lucchini Riccardo. “Sociologie de la survie: l’enfant dans le rue”, PUF Le Sociologue, Paris, 1996

³⁰ Ana Helena Treviño Carrillo, José Javier de la Rosa Rodríguez, “Reflexiones sobre movimientos sociales, participación ciudadana y espacio público”, del libro “Ciudadanía, espacio público y Ciudad”, D.F., Universidad Nacional Autónoma de México, 2009.

normas jurídicas, ha forjado sus ciudades y su espacio. Así mismo, y de manera progresiva, las plazas, los parques y las calles de la ciudad albergar todas las actividades que desgraciadamente no cuentan con las estructuras urbanas necesarias para desarrollarse en ningún otro lugar más que en el espacio público, en la “informalidad”, auto segregados por la misma sociedad estratificada y clasista a la que pertenecen. Estos ocupantes son el fiel reflejo de la interacción de los actores que forjan la misma ciudadanía, ya sean políticos, sociales, económicos o culturales. Asimismo resulta indispensable comprender que éste sector muchas veces marginado y desplazado de la sociedad forma parte activa dentro de la constitución de la experiencia ciudadana mediante sus “prácticas participativas, de movilización (...)”³¹ Sin embargo muchas veces carecen de representación institucional que los integre democráticamente o de interés por parte de la iniciativa privada.

Considerando que dicho sector social es el que participa activamente dentro de la forja de la ciudadanía, es indispensable entender que éstos a la vez forman parte importante de la creación de identidad. Por esta razón es indispensable crear y fortalecer vínculos entre los actores institucionales y el sector informal para así lograr el fortalecimiento de la ciudadanía y de la democracia. “El dominio de lo público cobra existencia con acciones y producciones sociales y no solo a través del espacio físico y de su representación”.

Por esta razón, es de suma importancia tomar en cuenta el papel que juegan los sectores marginados de la población dentro de la generación de espacio público y el potencial que tiene para influir en la construcción del mismo. Tanto su rol socialmente funcional; entendiéndose como prestadores de servicio y comercio, como la identidad que brindan al sitio específico son factores que añaden variables, y por lo tanto retos reales a considerar dentro del diseño. No obstante, de ser abatidos dichos retos se estará promoviendo la integración social e igualdad desde el seno de la propuesta e intervención.

³¹ *Ibíd.*, pg. 21

Asimismo resulta indispensable mencionar el significado que Lucchini atribuye al concepto de "calle". Él menciona que la definición variará dependiendo directamente no solo del uso cultural que se le da, sino a su vez de las clases sociales que lo ocupan y de la calidad urbana con la que cuenta el espacio. Por esta razón, se encuentra en las manos de arquitectos, urbanistas y paisajistas brindar un panorama incluyente que refleje nuestra realidad dentro del espacio público. En este sentido, los espacios residuales de este tipo deben de ser entendidos por la importancia que ganan al ser reflejo fiel del contexto inmediato al que se adhieren.

Es en parte gracias a la aplicación de esquemas y políticas urbanas actuales la ciudad es construida en la mayoría por la iniciativa privada, misma que, debido a la especulación inmobiliaria, logra que el desarrollo se encuentre localizado únicamente en zonas exclusivas de la ciudad, propiedad de ellos mismos. No es de sorprenderse que la inclusión social haya pasado a un segundo plano menos importante.

Consecuentemente, se ha promovido la desarticulación de clases sociales, acentuando así la segregación y la precariedad en el espacio público en el resto de la ciudad. Este concepto puede traducirse a una manifestación perceptual diferencial del espacio público que abarca la totalidad de la ciudad, determinando de la misma forma el contraste en su función.

Frente a esta situación es indispensable considerar el potencial que guarda el sector informal de la sociedad para revertir la desarticulación de la ciudadanía mediante su participación activa, apoyada por órganos institucionales que los representen democráticamente. "La práctica ciudadana se construye como una alternativa a la crisis actual que afecta los ámbitos de la vida estatal."³²

El crecimiento desmedido junto con los demás factores mencionados de la ciudad de México ha logrado desafortunadamente su encarnación en todos los elementos que conforman la ciudad y el espacio público: sociedad, función y percepción. Esta diferencia es evidente en todas las distintas manifestaciones de

³² *Ibíd.*, pg. 21

espacio público presentes en la ciudad, abarcando estaciones de transporte colectivo, cruces peatonales, monumentos, parques y banquetas.

“La auto segregación (del espacio público) tiene también la función y el sentido de marcar las diferencias sociales, ya que el uso exclusivo de ciertos espacios es lo que permite distinguirse del otro, en un proceso de construcción y fijación de la propia identidad y al mismo tiempo de defensa de intereses y estilos de vida específicos.”³³

En el aspecto funcional del espacio urbano, es necesario hacer hincapié en la tarea primordial de la ciudad, la cual recae en la creación, difusión y conservación de la cultura. En otras palabras, la ciudad tiene que ser entendida como un “instrumento culturizador”. El desarrollo de esta función recae esencialmente en el uso que los habitantes le dan al espacio y de la misma interacción que se lleva a cabo entre ellos. La convivencia, la interacción y el intercambio de ideas y puntos de vista son acciones que primordialmente se llevarían a cabo justamente en el espacio público. Aquí es donde recae la importancia de la conservación, rehabilitación e identidad del espacio público, visto no únicamente desde su papel funcional (formalmente hablando) sino incluso político e ideológico.

Es necesario hacer referencia al filósofo y sociólogo Jürgen Habermas, quien llega a considerar que las cualidades espaciales y perceptuales del espacio público son incluso el fiel reflejo del estado de derecho de una sociedad, ya que en él es donde se integran los diversos puntos de vista políticos. Visto desde este punto, es el lugar donde se logra discutir tanto las virtudes como defectos del rumbo político y por lo tanto, la ausencia de espacios públicos de calidad es el reflejo de un estado “tiránico” donde las ideologías son impuestas por los medios de comunicación y los gobiernos, sin brindar espacios donde se lleven a cabo los cuestionamientos y razonamientos obligatorios.

Es necesario mencionar que un espacio público de calidad generalizado para todos los sectores socio-culturales que integran la ciudad lograría ser la herramienta

³³ Ángela Giglia, “Espacio público y espacios cerrados en la Ciudad de México” compiladora Patricia Ramírez Kuri, “Espacio Público y Reconstrucción de la Ciudadanía”, México, FLACSO, M.A. Porrúa, 2003.

máxima de promoción y difusión de salud tanto física como mental de la población de la ciudad. Al brindar espacios seguros, limpios, animados e interactivos que cumplan con los esquemas de calidad urbana, los habitantes se sentirían invitados a desarrollar actividades lúdicas en el exterior, como ejercitarse, pasear, platicar, etc., logrando así un desarrollo humano integral, reflejado concretamente en una mejor calidad de vida.

Al hacer referencia a la función del espacio público es inevitable pensar también en la escala urbana. Tras el análisis realizado, considero importante integrar planes urbanos de desarrollo, tales como planes parciales y programas delegacionales al movimiento integrador que menciono. De esta forma, al contar con una combinación de uso de suelo adecuado que no busque segregar y dividir, se podría llegar a promover la interacción social, logrando elevar la calidad urbana del sitio determinado.

1.3 Identidad y anonimato del espacio público

Una vez entendida la manera en la que el espacio público opera como contenedor de actividades socio-antropológicas, es necesario analizar la forma en la que dichas actividades determinan la percepción psicológica comúnmente asociada con la identificación del carácter y la identidad de un espacio determinado.

Es preciso notar la manera en la que el espacio público ha evolucionado en épocas recientes. Como ya se ha analizado con anterioridad, la forma en la que se han conformado las ciudades desde el siglo XX ha logrado en gran medida un olvido y abandono del espacio público gracias a la privatización dada ante la falta de recursos públicos disponibles, acrecentado a la vez por un aumento demográfico en zonas urbanas del país, dando como resultado un espacio público más reducido. Por este motivo, entre otra serie de factores, el espacio público que conforma la ciudad ha comenzado a ser apreciado únicamente por su valor inmobiliario, dejando a un plano secundario sus valores socio-culturales históricos, causando su deterioro y olvido, transformando su carácter funcional. Ante esta perspectiva, es

incluso discutible que dicho deterioro de su relevancia social sea causado por la pérdida de la identidad del espacio mismo con el usuario y su contexto histórico.

Este fenómeno espacial ha desembocado en la denominación de lo que el etnólogo Marc Augé denomina como “no lugares”. Él define los “no lugares” como espacios de transición, es decir, espacios solo habitados de manera temporal por el usuario, caracterizados por su carencia de carácter e identidad. Esta transformación psico-antropológica del espacio es, como se ha mencionado, fruto del devenir de la cultura consumista contemporánea, la cual ha perdido la noción de la importancia del espacio público para sus habitantes gracias a los desarrollos urbanos aislados, culpables por la creación de “islas” de bienestar. Los “no lugares” se podrían definir como espacios anónimos para hombres anónimos, ajenos por un periodo de tiempo a su identidad, origen u ocupaciones.

“Si un lugar puede definirse como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse como espacio de identidad, ni como relacional ni como histórico, definirá a un no lugar. La hipótesis aquí defendida es que la sobre modernidad es productora de los no lugares, es decir, espacios que no son en sí lugares antropológicos y no integran a los lugares antiguos.”³⁴

De acuerdo a lo dicho, los espacios que ejemplifican de la mejor manera estas características en teoría son las terminales de transporte, tales como los aeropuertos y estaciones de camiones. Es posible concretar que la carencia de identidad y de carácter del espacio urbano, ya sea inducida, (como es el caso de plazas públicas abandonadas por ejemplo) o ideada (en el caso de aeropuertos, creados con el conocimiento de su destino) no se restringe únicamente al espacio público, si no que en gran medida se genera en espacios y arquitecturas específicas en las que el común denominador es la baja priorización de la calidad urbana, y por lo tanto, de la calidad de vida.

Sin embargo, cabe resaltar que los espacios denominados “no lugares” no necesariamente son aquellos terrenos baldíos y espacios bajo puentes que

³⁴ Augé Marc, “Los No Lugares: Espacios del Anonimato – Una antropología de la sobre modernidad”, Barcelona, Gedisa, 1993.

albergan escasas y marginales actividades antropológicas, como viviendas improvisadas, baños públicos, y comercio informal en el mejor de los casos, como menciona Augé. Los “no lugares” pueden ser incluso las plazas centrales de una ciudad si es que ésta carece del elemento principal: identidad.

De esta forma, es posible concluir que los factores que contribuyen al fortalecimiento del estatus espacial de “no lugar” son a la vez los mismos que potencializan la segregación espacial al fomentar la falta de cohesión social e identificación cultural de un espacio determinado. Visto así, la fragmentación causada por los modelos urbanos (o falta de) aplicados en la ciudad no solamente logra la creación y repetición de “no lugares” sino que “tiende a ser físicamente despilfarradora, (...) económicamente poco productiva, culturalmente miserable y políticamente ingobernable”³⁵.

Es evidente que la identidad es parte fundamental del papel que juega el espacio dentro de la vida de los usuarios ya que éste determinará que tanto el usuario se asemeja con su contexto urbano y por lo tanto, qué tanto se siente parte del mismo, contribuyendo así a su calidad de vida y a la construcción de ciudadanía. La relación es sencilla: entre más se identifique el usuario con el espacio, entre más responda a sus necesidades psico-somáticas y antropológicas, mayor será el papel que el espacio juega dentro de la vida del usuario y mayor será su uso y su apropiación, tanto para desarrollar actividades lúdicas como económicas.

La búsqueda de identidad es un proceso natural que el habitador de un espacio público busca naturalmente como parte de su proceso de adaptación y apropiación del lugar. Si al hacer intervenciones urbanas no se considera éste factor, la tendencia natural será que la gente se logre apropiar de él mediante expresiones propias, como por ejemplo el grafiti, y el arte urbano en general.

“En la ciudad global, se multiplican los lugares como resultado de la multiplicación de los procesos de formación de identidad y como resultado de las

³⁵ Borja, Jordi, “La ciudad es el espacio público”, está en el libro de la compiladora Patricia Ramírez Kuri, “Espacio Público y Reconstrucción de la Ciudadanía”, México, FLACSO, M.A. Porrúa, 2003. Pg. 76.

acciones dirigidas a crear las potencialidades espaciales – virtualidades espaciales las definiría Gropius – para la creación de identidad”³⁶

Al planear y crear espacios con identidad, se fomentaría una solución tangible para la crisis urbana que vivimos hoy en día en México, misma que se ha logrado aferrar a nuestra cultura gracias a los procesos de fragmentación, disolución y fragmentación. Así mismo, es necesario tomar en cuenta que la espacialidad de un individuo y su desarrollo vital serán determinados con el sentido de apropiación, identidad, territorialidad e intimidad que el mismo experimente en su entorno urbano. Por esta razón es necesario comprender la importancia del papel psico-somático que el espacio público juega dentro de la calidad de vida de un individuo, ya que determinará, para bien o para mal, su percepción de ciudadanía.

³⁶ Amendola, Giandomenico, “La Ciudad Postmoderna: Magia y Miedo de la Metrópolis Contemporánea”, Madrid, Celeste, c2000.

1.4 La arquitectura: facultad de creación y reestructuración del espacio público



Figura 7 - Cine UFA en Dresden, Alemania. En este edificio es evidente la intención de permear el espacio público hacia el interior, logrando así que el edificio funja su papel de "transistor urbano".

Como parte del proceso de análisis del espacio público es necesario entender la forma en la que la arquitectura interactúa en este complejo sistema urbano no solo como contenedor de actividades, si no también considerando la forma en la que opera con su contexto. Como se ha visto con anterioridad, el espacio público juega un papel fundamental a nivel urbano ya que se encuentra en directa relación con la calidad de vida del habitante. A su vez, es preciso reconocer a la arquitectura por la misma importancia y responsabilidad que guarda hacia los

habitantes en su relación con el contexto inmediato y como parte esencial del mosaico urbano.

El potencial que guarda la atribución de elementos formales, espaciales y programáticos que reflejen directamente su interacción y priorización del dialogo entre el usuario y el contexto son enormes y tremendamente factibles. Ésta concepción teórica y formal lograría a largo plazo, y tras su implementación metodizada, un incremento en la calidad urbana, sin importar si se trata de arquitectura pública, privada o ambas.

Un ejemplo de ésta ideología es visible en la arquitectura de Wolf Prix, del despacho Coop Himmelblau. La traducción formal que da a sus proyectos arquitectónicos basados en teorías que responden a la problemática actual sin duda alberga una reflexión digna de analizar. Dentro del texto “b5 2 c6: Public Space”, Prix hace referencia a la crisis de fragmentación urbana por la cual pasa el mundo, la cual pone en evidencia el creciente papel que juegan los inversionistas privados en el desarrollo de ciudades.

“Es un juego cuyo fin es fácilmente predecible: la arquitectura terminará como infraestructura construida para maximizar las ganancias en la economía mundial”³⁷

A este punto se le suma su postura acerca de la forma en la que la arquitectura interactúa con el contexto urbano y menciona cómo para combatir la tendencia privatizadora, la arquitectura puede responder convirtiéndose ella misma en una nueva “filosofía de planeación urbana”.³⁸ Argumenta a la vez que el plan maestro está muerto. La forma en la que la ciudad se construye ya no se basa en las cuadrículas ordenadas y usos segregados que se trataron de implementar desde el siglo XIX y XX, sino a través de factores relacionados con la interlocución y tensiones

³⁷ Prix, Wolf, “b5 2 c6: Public Space”, compiladores: Tschumi, Bernard e Irene Cheng, “The State of Architecture at the Beginning of the 21st Century”, Nueva York, The Monacelli Press, 2003, pg. 18.

³⁸ Prix, Wolf, “b5 2 c6: Public Space”, compiladores: Tschumi, Bernard e Irene Cheng, “The State of Architecture at the Beginning of the 21st Century”, Nueva York, The Monacelli Press, 2003, pg. 18.

que se lleva a cabo entre sus componentes, sus edificios, sus calles, plazas, pero sobre todo sus personas. Tomando esto como premisa, y como respuesta al gradual deterioro que se ha mostrado en la calidad y cantidad del espacio público disponible en las ciudades, la arquitectura debe desarrollarse, en sus palabras como un “transistor urbano”, es decir que el espacio público penetre a la arquitectura y que esta se vuelva parte activa de la solución y de la “construcción de ciudad.” Se debe de recalcar que para que ésta intención se logre llevar a cabo efectivamente, se debe abandonar cualquier propósito de centralidad y protagonismo del objeto arquitectónico como tal para que éste logre integrarse satisfactoriamente con el contexto circundante inmediato y que así responda a la comunidad en la cuál es insertada con el fin de restablecer la identidad urbana del sitio.

Para lograr integrar una vez más el espacio público a la vida urbana se debe de considerar que lo más importante de la ciudad es exactamente la gente que la conforma, que interactúa en sus calles y que con su movimiento la moldea. Es imposible proseguir alentando un modelo de ciudad que únicamente logra amedrentar al habitante mediante la segregación espacial, la privatización y la disolución. El fundamento de la intervención debe de considerar como parte imprescindible la salud y la calidad de vida del habitante, misma que se le brinda mediante el planteamiento de espacios públicos que le faciliten su desarrollo emocional, intelectual y físico.

Cualquier intervención del espacio público debe de considerar la complejidad de la tarea pero a la vez estar conscientes de la responsabilidad y compromiso que se debe de tener con la comunidad local, ya que ésta debe de sentirse identificada con el objeto y éste a la vez debe de brindarle aquella noción, muchas veces olvidada, de formar parte activa de la construcción de la ciudad y por lo tanto de la identidad urbana que alberga cada rincón de la ciudad.

“La calidad del espacio público se puede evaluar sobre todo por la intensidad y calidad de las relaciones sociales que facilita, por su fuerza mezcladora de grupos y de comportamientos, por su capacidad para estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración culturales. Por ello, es conveniente que el espacio público tenga algunas calidades formales como la continuidad en el espacio urbano

y la facultad ordenadora del mismo, la generosidad de sus formas, de su diseño y de sus materiales y la adaptabilidad a usos a través del tiempo.”³⁹

Finalmente, cabe destacar que la naturaleza del modelo urbano presente guarda ideologías personalistas:

“El urbanismo neoliberal defiende la libertad individual a costa del bienestar colectivo, por lo tanto opta por el libre mercado frente a cualquier reglamentación o forma de ordenamiento.”⁴⁰

Como se ha visto repetidas veces, la arquitectura contemporánea que se construye en el mundo globalizado responde fielmente a esta afirmación. Esto conduce a la arquitectura a pensarse anfitriona dentro de un contexto urbano irracional y complejo, como bien lo describe Robert Venturi⁴¹ llevándola a la vulgarización formal de la arquitectura por el único fin de convertirse en un símbolo local. Lo que destaca de este ejemplo es justo la manera en la que los requerimientos socio-antropológicos de los habitantes son dejados a un lado.

Enfatizando dicha problemática, es necesario reformar la manera en la que los arquitectos inciden dentro de la creación de la ciudad capitalista.

“La gran lección del siglo XX ha sido que no se puede hacer ciudad en términos de un proyecto arquitectónico.”⁴² Es indispensable considerar toda la gama de variantes que la modifican y conforman simultáneamente: la sociedad, la economía, el sistema político, etc., para lograr impactar positivamente dentro del proceso retroactivo de generación de ciudad.

³⁹ Borja, Jordi, “La ciudad es el espacio público”, está en el libro de la compiladora Patricia Ramírez Kuri, “Espacio Público y Reconstrucción de la Ciudadanía”, México, FLACSO, M.A. Porrúa, 2003. pg. 67.

⁴⁰ Quiroz Rothe, Hector, “El Malestar por la Ciudad”, México, UNAM, Facultad de Arquitectura, c2003, pg. 41.

⁴¹ Venturi, Robert, “Aprendiendo de Las Vegas”, EUA, Massachusetts Institute of Technology, 2006, Pg. 228.

⁴² Quiroz Rothe, Hector, “El Malestar por la Ciudad”, México, UNAM, Facultad de Arquitectura, c2003, pg. 42.

Capítulo 2.

Caso de estudio: Mixcoac

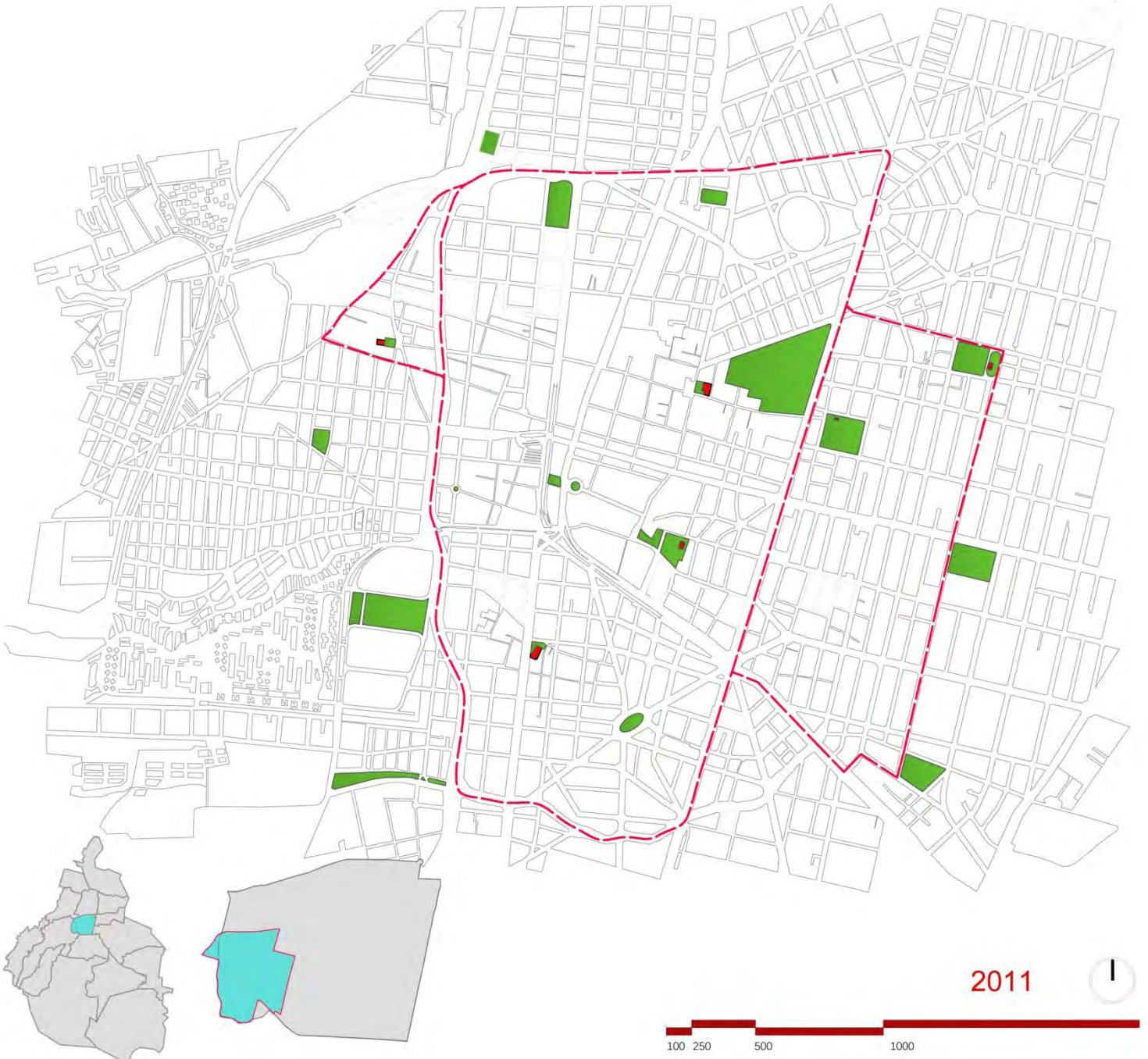
2.1
2.2
2.3
2.4
2.5

Delimitación del área de estudio
Introducción al área de estudio
Cronología de la evolución urbana
Morfología urbana
Diagnóstico de problemática actual y conclusiones

2.1 Delimitación del área de Estudio

Históricamente Mixcoac se ha conformado no únicamente por el centro de histórico que hoy representa, sino por diversos barrios. Con el pasar del tiempo el Mixcoac se ha modificado dando paso a las nuevas tendencias de movilidad y estilo de vida que trajo consigo el siglo XX. El área de estudio se encuentra delimitada por diversas vialidades, mismos que representan límites físicos gracias a su tamaño, siendo éstos el Eje 5 Sur San Antonio al norte, al oriente por Av. De los Insurgentes, Av. Barranca del Muerto al sur y al poniente el Anillo Periférico o Boulevard Adolfo López Mateos.

Asimismo se incluyen dentro de los límites los poblados de San Lorenzo, Tenantitla y Actipan al oriente y Sta. María Nonoalco, al poniente. Estos barrios surgieron al igual que Mixcoac después del establecimiento de las primeras iglesias a partir del siglo XVI. Su desarrollo y crecimiento dependió constantemente de su interacción con Mixcoac. A pesar de encontrarse desarraigados del poblado histórico de Mixcoac e inmersos en un contexto e incluso límites administrativos distintos; esta relación contribuyó fundamentalmente a forjar la morfología urbana del área de Mixcoac a través del tiempo. (Ver mapa 1 – Delimitación del Área de estudio)



Mapa 1 - Delimitación del área de estudio.

2.1 Introducción al área de estudio: La crisis urbana en Mixcoac

Mixcoac, al igual que varios otros poblados que históricamente se localizaban en las periferias del antiguo lago de Texcoco, ha sufrido la expansión de la ciudad de México, heredando la llamada “crisis urbana”. Esta no solo ha moldeado y determinado su morfología urbana sino que también ha desfavorecido de manera determinante cualquier posibilidad por preservar la imagen colonial que tanto caracterizó a Mixcoac por siglos.

Desde sus inicios, primero como Calpulli y luego como pueblo; Mixcoac nunca imaginó en aquel momento, que la expansión de la ciudad a lo largo del siglo XX fuera a ser tal; que lograra absorber por completo a Mixcoac, integrándolo de manera forzada a la mancha urbana que se expandía sin regencia.

Considerando su situación geopolítica, Mixcoac se ubica entre dos de los mayores y más importantes poblados a la periferia de la ciudad de México: Tacubaya al norte y San Ángel al sur. Estos poblados de mayor jerarquía se conectaron históricamente por veredas, por tranvía y finalmente por ferrocarril; todos los anteriores se caracterizaron por circular al interior de Mixcoac. Estas vías de comunicación determinaron en gran medida la dependencia económica y política del pequeño poblado hacia sus vecinos. Al paso del tiempo, las tierras adyacentes a estas vías comenzaron a adquirir mayor valor debido a las facilidades comerciales que éstas brindaban, logrando así el establecimiento de nuevas y cada vez más construcciones. Siguiendo esta lógica la traza urbana del pueblo quedó determinada por la facilidad de transporte y movilidad que brindaban éstas vías, mismas que lograron adquirir tal importancia que comenzaron a regir la traza urbana de Mixcoac, de manera más influyente que las mismas rutas que interconectaron al pueblo y sus barrios por cientos de años. Esta nueva lógica de asentamiento urbano condenó al pueblo a adoptar un carácter transitorio y de permanencia temporal. Mixcoac se convirtió en un pueblo de paso hacia destinos más importantes que el poblado mismo.

Con el avance del siglo XX la aparición del automóvil causó que los tiempos de trayecto fueran volviéndose cada vez más cortos. Al quedar el transporte público desde un inicio en manos de inversionistas privados, lejos de regulaciones y reglamentos que alentaran al interés público, y que fomentaran un servicio accesible, eficiente y de calidad, el automóvil no tardó mucho en consolidar su preferencia entre los habitantes del valle de México. Su preferencia detonó la necesidad por construir una infraestructura vial que lograra atender las crecientes demandas a la vez que, de manera inconsciente, se fomentaba un nuevo estilo de vida adoptado por la creciente población. Esto en definitiva detonó una expansión mayor y más acelerada de la mancha urbana ya que, al tener la posibilidad de trasladarse rápidamente hacia la ciudad de México, la idea de vivir en los suburbios se tornó cada vez más factible para diversos sectores de la población.

Asimismo, la preferencia por el automóvil provocó un gran cambio en la forma en que se desarrolla la infraestructura y la traza urbana: las calles dejan de responder al entorno topográfico natural del sitio y a las estructuras barriales de interconexión local entre hitos y centros de barrio. Dichas estructuras barriales, forjadas por siglos, fueron abruptamente substituidas por trazas aptas para el tránsito del automóvil. Al ganar fuerza el uso del automóvil se provoca la adaptación de estructuras urbanas preexistentes y elementos naturales. Esto implicó el entubamiento de ríos, la ampliación de calles, la creación de avenidas y otro sinfín de obras urbanas que, de manera forzada e ineficiente, intentaron mitigar el efecto del creciente tráfico vehicular, adaptándose de manera imperativa a su contexto.

Al igual que sucedió con el tren y el tranvía en Mixcoac, el urbanismo de la ciudad de México en el siglo XX se caracteriza por la creación de infraestructura vial para el automóvil al facilitar y acortar el tiempo de traslado. Este modelo urbano corresponde por lo tanto a la movilidad y a la interconexión.

De esta forma la alguna vez beneficiosa infraestructura de interconexión estratégica entre la ciudad de México y otros poblados, que en alguna época alentó el desarrollo socioeconómico de Mixcoac se convirtieron en su condena. Inicialmente ventajosa, posteriormente regente de su deterioro, la expansión de diversas vías de comunicación a través del poblado terminó por convertir a Mixcoac, con el avance del siglo XX, en un nodo vial a nivel metropolitano. (Ver figura 8)

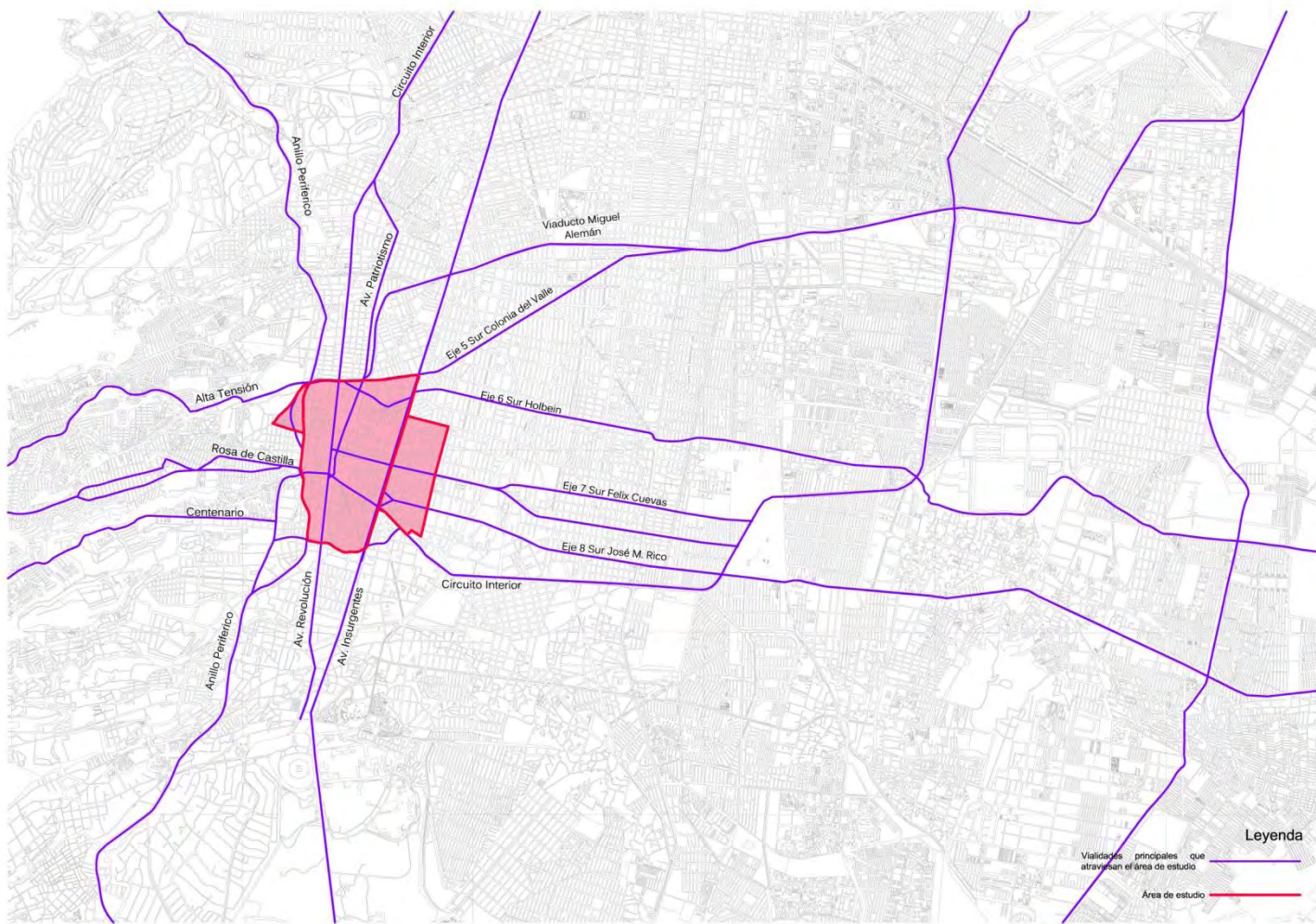
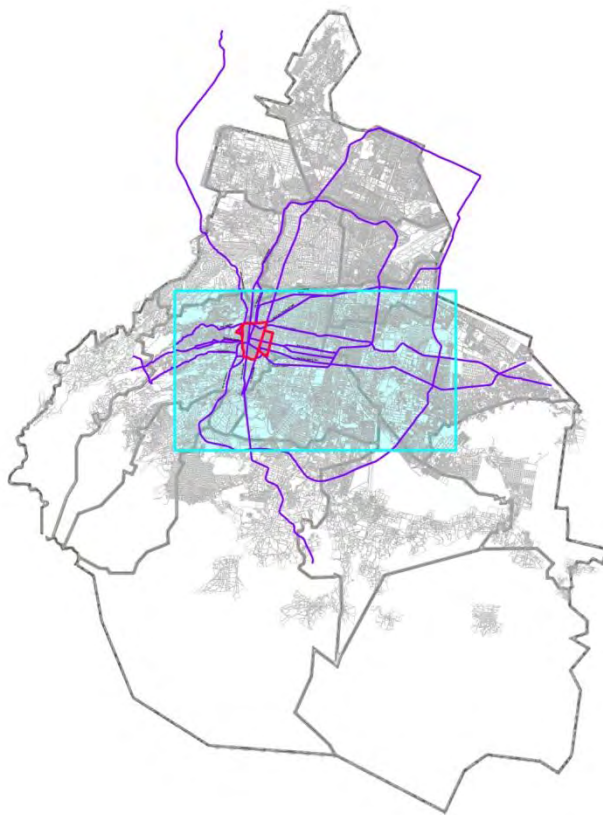


Figura 8 - El crecimiento de las diversas vías que atraviesan Mixcoac causó que haya adquirido carácter de nodo metropolitano. Dichas vías se extienden y continúan por gran parte del área metropolitana de la ciudad atrayendo a un elevado número de vehículos.

Es en éste momento de la historia cuando Mixcoac es dividido y segregado de sí mismo en varias partes por las vías rápidas de comunicación que lo atraviesan desde su interior. La creación y ampliación de avenidas que fomentaron y favorecieron al automóvil, los autobuses y al tranvía lograron descongestionar momentáneamente el flujo vial, sin embargo, que resultaron ser más que vías de comunicación y de acceso, una barrera visual, física y perceptual entre los mismos componentes que alguna vez formaron parte del pueblo de Mixcoac. Este fenómeno conllevó a la fractura permanente del tipo de vida y convivencia ciudadana que se había bordado entre los barrios que conformaron el poblado históricamente. Es así como la movilidad tomó protagonismo en los esquemas de desarrollo urbano de la ciudad de México. Progresivamente las necesidades de movilidad han aumentado dando como resultado una mayor necesidad por infraestructura. Este problema se enfatizó aún más con la posterior introducción del metro, ejes viales, circuitos interno, periféricos, segundos pisos y demás.

En retrospectiva, resulta evidente el deterioro de la calidad de vida de las zonas vecinas a estas avenidas, caracterizadas por el aumento del ruido, la contaminación y el abandono. A pesar de los esfuerzos hechos por solventar el flujo vial, hoy en día hay más autos y peores embotellamientos, mismos que contribuyen activamente a una crisis de habitabilidad dentro de la ciudad.

Las diversas obras viales modificaron en definitiva la experiencia ciudadana no solo en Mixcoac, sino de gran parte de la ciudad. Los espacios públicos, plazas y jardines que solían fomentar el encuentro vecinal y fortalecer los puentes sociales a través de su integración a la memoria comunitaria por generaciones, desaparecieron de manera abrupta.

Este cambio sociocultural nos obliga a pensar en la manera en la que los espacios públicos en el área de estudio se transformaron en espacios cuyo único objetivo se redujo y degradó a su mera funcionalidad de tránsito. Ante tal panorama es posible argumentar que la imagen urbana cae dentro de un ciclo vicioso de deterioro, en el que ahuyenta al peatón y gana el desprecio del automovilista. Este ciclo se fortalece progresivamente al repeler el uso peatonal y recreativo, profundizando así su impacto dentro de la imagen y experiencia urbana.



Figura 9 - Imagen del centro de Mixcoac. Las diversas avenidas que atraviesan por su interior representan barreras entre los diversos barrios. El flujo peatonal ha sido considerado una prioridad secundaria, contribuyendo así a la falta de cohesión social que predomina en la actualidad. 2011.



Figura 10 - Av. Revolución dictó la traza de Mixcoac desde la construcción del tranvía. Hoy en día esta avenida ha sufrido de continuas obras viales que progresivamente han profundizado la segregación del barrio.

Los más afectados por este fenómeno resultan ser los pocos vecinos que llevan muchos años de vivir en el barrio, ya que gradualmente se han tenido que acostumbrar a ver caras extrañas.

Para comprender este fenómeno es importante reforzar la validez del trabajo ya citado de Marc Augé⁴³. Por definición teórica, Mixcoac se ha convertido en un “no lugar”, un espacio urbano de tránsito; no de permanencia; en un “transistor urbano” que no logra integrar flujos vehiculares y peatonales, discriminando a éstos últimos.

Existen también otros factores que en definitiva han moldeado el carácter, la imagen y la identidad de Mixcoac. Esta serie de fenómenos se encuentran íntimamente ligados a la problemática personal de Mixcoac, siendo específicos de ésta, más no exclusivos.

El paso del siglo XX y las nuevas tendencias del estilo de vida lograron la llegada de diversos servicios a la zona. Supermercados, escuelas públicas y privadas de todos los niveles, núcleos comerciales, de entretenimiento y transportistas se han instaurado en el área creando redes de servicios que sustentan en su mayoría a personas ajenas a Mixcoac. Su inserción ha significado una contribución en el enraizamiento del carácter “transitorio” y “temporal”, ya que la misma naturaleza de estos servicios no invitan a la apropiación y a la convivencia vecinal, por el contrario, benefician el “anonimato” e indiferencia de los ocupantes del espacio público por lo tanto denotando su carácter de “no lugar”⁴⁴.

Tras haber realizado las reflexiones anteriores, es posible afirmar que la identidad de Mixcoac, del poblado histórico, se encuentra perdida. Ésta ha evolucionado de manera abrupta a lo largo de pocas décadas creando una nueva identidad que permanece confusa y caótica tanto para sus habitantes como visitantes. La constante e incipiente evolución que ha llevado a Mixcoac a pasar de ser pueblo colonial a una simple colonia más dentro del ámbito metropolitano, no sólo ha causado conflicto y negación de sus habitantes más antiguos, sino que ha propiciado la creación de una nueva identidad como nodo urbano, misma que no

⁴³ Ver capítulo 1.3: “Identidad y anonimato del espacio público”.

⁴⁴ Augé, Marc, “Los No Lugares: Espacios del Anonimato – Una antropología de la sobremodernidad”, Barcelona, Gedisa, 1993. Pg. 125.

ha podido ser asumida ni por las autoridades, ni por la iniciativa privada, ni por los mismos habitantes.

A lo largo del siguiente capítulo se estudiará la evolución histórica de la morfología urbana de Mixcoac desde sus inicios prehispánicos hasta la primera década del siglo XXI. Esta investigación tiene como objetivo diagnosticar la problemática actual del área de Mixcoac con el fin de alimentar la discusión acerca de la compleja e interesante “crisis urbana” que sufre el área.

2.3 Cronología de la evolución Urbana

Es de suma importancia tener en cuenta la evolución del poblado de Mixcoac a lo largo de la historia del valle de México, ya que su carácter y funcionamiento giraron desde siempre alrededor de la relación que guardaba, tanto comercial como política, con los poblados aledaños.

Los actuales asentamientos de Coyoacán, San Ángel, Mixcoac, entre muchos otros, fueron considerados alguna vez independientes y aislados, en términos urbanos. El constante crecimiento de la mancha urbana de la ciudad de México a finales del siglo XIX y principios del XX dio como resultado la integración y absorción de dichos poblados, convirtiéndolos en una sola entidad federativa.

Para esclarecer la evolución del espacio público de la actual área de Mixcoac, se hará una división temporal en dos etapas⁴⁵, basada en hechos importantes que definieron el crecimiento urbano y la evolución de los espacios de la zona en estudio. La primera etapa se caracteriza por una independencia por parte del poblado en cuanto a su desarrollo urbano, siendo él mismo quien se rige. La segunda etapa, por otra parte se caracteriza por la dependencia y toma de decisiones urbanas por parte de agentes externos, sea en sus inicios Tacubaya y, consecuentemente, el Distrito Federal.

La primera etapa abarca desde el siglo XVI hasta principios del XIX, haciendo un recuento de las épocas prehispánica y colonial. Durante la segunda etapa se hablará de lo ocurrido en Mixcoac desde principios del siglo XIX hasta la actualidad, mencionando su evolución durante los años que definieron al México independiente, el Porfiriato y el México Contemporáneo.

A continuación se hará mención de una serie de sucesos principales que dieron pie a la formación y evolución urbana del poblado de Mixcoac. Dichos sucesos deben de ser comprendidos como testigos de la situación actual y deberán de ser considerados como fundamentos para lograr revertir ciertos padecimientos urbanos modernos que sufre la colonia hoy en día, mediante una intervención

⁴⁵ División temporal inspirada por el libro de Carlos Mijares Bracho, "San Ángel", México, 1997, Clío. Pg. 25.

urbana adecuada que logre rescatar los valores más importantes y reinterpretarlos con el estricto fin de mejorar la calidad urbana, y por lo tanto, de vida del habitante.

Primera Etapa. Siglos XVI a principios del XIX

De la época prehispánica a la llegada de los españoles en 1521

El nombre del poblado originario, "Mixcoatl", es decir "Culebra de nubes"⁴⁶ hace referencia a las actividades de observación y adoración de la Vía Láctea que los pobladores prehispánicos llevaban a cabo en el sitio, probablemente con el apoyo de estructuras o monumentos de observación. Con el tiempo el nombre cambió a lo que hoy conocemos: Mixcoac.

El asentamiento prehispánico que encontró Hernán Cortés contaba con 6,000 habitantes⁴⁷ y se encontraba en las cercanías de lo que hoy es el metro San Antonio. A lo largo de diversas cronologías consultadas se hace poca referencia al poblado de Mixcoac, lo cual sugiere que éste era un poblado de poca importancia sujeto al poderío de Coyoacán, al cual le rendían tributo.⁴⁸ Al igual que otros pequeños poblados de la época, su economía se basaba principalmente en el cultivo de hortalizas, maíz, frutos y flores. Como complemento se especializaron en alfarería y manufactura de textiles. Sin embargo algo en lo que sí logró su distinción fue en la extracción de sal, material sumamente valorado en aquellas épocas. A pesar de no encontrarse directamente en la orilla del lago, la sal era extraída del suelo de la zona mediante un proceso de lavado y filtrado.⁴⁹

Los pobladores se dedicaban a diversas labores entre ellas la hechura de comales, mercancía que vendían en el tianguis de Coyoacán. Con la llegada de los conquistadores españoles, El asentamiento fue prácticamente destruido hasta sus cimientos.

⁴⁶ Gaceta Oficial del Distrito Federal, 21 de Junio del 2000, no. 133, Decreto Por El Que Se Aprueba El Programa Parcial De Desarrollo Urbano Insurgentes Mixcoac, En La Delegación Benito Juárez, pg. 7

⁴⁷ *Ibíd.*

⁴⁸ *Ibíd.*

⁴⁹ Hernández Franyutti Regina y Suarez de la Torre, Laura, "Crónica de Mixcoac", Se encuentra en el libro de las mismas autoras en colaboración con Laura Solares Robles y Graciela de Garay, "Culebra de Nubes", México DF., Instituto Mora, 1991, pg.9.

Época Colonial. De 1521 a 1821.

Con la conquista, se comienzan a establecer diversas capillas católicas, siendo éstas en primer lugar el Templo de Santa Cruz (1564) ubicada al oriente en las cercanías del camino a San Ángel (hoy Av. Universidad), seguido por el Convento de Sto. Domingo de Guzmán (1594).

En el año 1675 el poblado es amenazado por la “Gran lepra” o viruela. Para combatir su propagación, se queman varios jacales en la periferia. Cuenta la leyenda que al apagarse las llamas era posible ver en un muro la imagen la Virgen de Guadalupe. Fue entonces que se construye la iglesia de Sn Juan Evangelista.⁵⁰

Gracias a sus fértiles tierras y al constante abastecimiento de agua, lograron construir diversas haciendas productoras de frutos, los cuales eran vendidos en la ciudad de México y en la Merced, logrando así transformar las actividades económicas del poblado. Entre la lista de los cultivos se encontraban diversas clases de peras, manzanas, chabacanos, perones, castañas, aguacates, guindas, duraznos, tejocotes, entre otros.⁵¹

En el año 1772 se establece al oriente de Santo Domingo la capilla de San Lorenzo Xochimanca, extendiendo los pasos de veredas dando paso a un nuevo asentamiento. Su atrio es utilizado como cementerio. En este momento el poblado contaba únicamente con los barrios de San Juan, San Lorenzo, Candelaria y Nonoalco.⁵²

Existían diversas fiestas patronales que se llevaban a cabo en el poblado. Éstas incluían la de San Lorenzo, Santa Cruz, Señor del buen despacho (Tlacoquemécatl) y Santo Domingo.⁵³

⁵⁰ *Ibíd.* Pg. 10.

⁵¹ Reyna, María del Carmen, “Haciendas y huertas de Mixcoac en la época colonial”, se encuentra en el libro “Origen y evolución de la hacienda en México: Siglos XVI a XX”, Memorias del simposio realizado del 27 al 30 de Septiembre de 1989, Edo. Mex, INAH, 1990. Pg. 64.

⁵² Gaceta Oficial del Distrito Federal, 21 de Junio del 2000,... art. cit. pg. 8.

⁵³ Hernández Franyutti Regina y Suarez de la Torre, Laura, “Crónica de Mixcoac”... art. Cit., pg. 11.

Segunda Etapa. Principios del XIX a la actualidad

El México independiente. De 1821 a 1876

De los años 1821 a 1824 el poblado de Mixcoac pertenece a Coyoacán junto con diversos barrios como San Juan Maninaltongo, Santa Cruz, Tlacoquemécatl, La Candelaria, Tecoyotitla Atepxco, Actipan, y haciendas como la de San Borja, La Castañeda, Rancho de San José y Molino del Conde.⁵⁴

El 20 de noviembre de 1824 se decreta que la ciudad de México es el lugar de residencia de los poderes federales, Mixcoac es una de las poblaciones que conjuntamente con Tacubaya, Guadalupe, Azcapotzalco, Tacuba e Iztapalapa constituyen el territorio de esta entidad.⁵⁵

A mediados del siglo XIX la Municipalidad de Mixcoac contaba con 1,433 habitantes⁵⁶ cuya mayoría era de origen indígena y vivía alrededor de los barrios que rodeaban al pueblo en donde vivían los blancos y mestizos.

Entre Agosto y Septiembre de 1847, durante la intervención de Estados Unidos en nuestro país, los habitantes del poblado fueron saqueados por tropas extranjeras. Asimismo éstas establecieron un centro de operaciones en el pueblo el cuál contaba con un depósito de carros de municione y artillería.⁵⁷

“Hacia 1851 la desintegración de las haciendas resultó inminente debido a los altos gravámenes impuestos a partir de la época colonial. Ellas se subdividieron y dieron lugar a fraccionamientos.”⁵⁸

A partir de 1852 hasta 1861, ocurren una serie de sucesos que marcaron el espacio público y su relación con la población, la cual se encontraba en un constante crecimiento:

- 1852 - Como parte del mejoramiento de la calidad del espacio exterior, se instala el primer alumbrado público en la plaza principal del pueblo,

⁵⁴ *Ibíd.* Pg. 12

⁵⁵ Gaceta Oficial del Distrito Federal, 21 de Junio del 2000..., art. Cit. Pg. 8.

⁵⁶ *Ibíd.*

⁵⁷ Hernández Franyutti Regina y Suarez de la Torre, Laura, “Crónica de Mixcoac”... art. Cit., pg. 12.

⁵⁸ Reyna, María del Carmen, “Haciendas y huertas de Mixcoac en la época colonial”... Art. Cit. Pg. 64.

permitiendo estadías nocturnas. En este año también se plantan chopos y sauces a lo largo de la calzada Mixcoac.⁵⁹

- 1853 - Debido a su desventajosa localización, el 24 de agosto el poblado sufre una inundación, afectando sus actividades económicas relacionadas con la agricultura.⁶⁰
- 1856 - En este año, como parte de las Leyes de Reforma se promulga la ley Lerdo la cuál suprime los privilegios eclesiásticos, logrando la desamortización de algunos inmuebles religiosos. Esta ley tuvo como consecuencia que al subastarse, muchas de las fincas quedaran en manos de extranjeros y dieran origen a los latifundios y grandes extensiones de tierra en años posteriores. Como consecuencia la hacienda de Narvarte se convirtió en el rancho de los Álamos, parte de la hacienda de San Borja pasó a formar parte del rancho de Nápoles, donde más tarde se formó el parque de la Lama. Éste momento marca asimismo el auge de las haciendas de Nonoalco, La Castañeda y Xoco. Hacia este año el poblado contaba con 1,500 habitantes.⁶¹
- 1857 - Se inician las primeras corridas de tranvía a base de tracción animal. La línea lograba conectar el Zócalo de la ciudad con San Ángel. Éste pasaría por el frente de la Hacienda de la Castañeda y posteriormente debido a la importancia en lo que a comunicación y transporte se refiere, ésta sería abierta como calle y llevaría el nombre de Av. Mixcoac. (Hoy Av. Revolución)⁶²
- 1858 - Se pasa un reglamento que establece que el desecho de las letrinas ya no debería ser descharchado en la Barranca del Muerto como era costumbre, si no más lejos. Esto en beneficio de la vida pública del pueblo.
- 1859 - Se instauran tranvías de locomotora a vapor, aumentando la velocidad y la concurrencia de los viajes hacia San Ángel y Mixcoac.
- 1868 – Se instalan las primeas lámparas a base de hidrógeno en la plaza de San Juan.

⁵⁹ *Ibíd.* Pg. 13.

⁶⁰ Pensado, Patricia y Correa, Lenor, "Mixcoac, un pueblo en la memoria", Instituto Mora, México, 1996. Pg. 84.

⁶¹ *Ibíd.*

⁶² Hernández Franyutti Regina y Suarez de la Torre, Laura, "Crónica de Mixcoac"... art. Cit., pg. 13.



Figura 11 - Manicomio de La Castañeda. 1910.



Figura 12 - Palacio Municipal de Mixcoac. Plaza Valentín Gómez Farías.

El Porfiriato. De 1876 a 1910

Durante estos años proliferan las casas de verano de burgueses y extranjeros, imponiendo diversos estilos arquitectónicos con influencia francesa y alemana.⁶³ Al decorar las fachadas de sus propiedades con motivo de la celebración del centenario de la independencia el gobierno les otorgaba ciertos beneficios fiscales, tales como la extinción de pago de impuestos sobre ornatos y fachadas.⁶⁴ Dichas casas contaban con una sola planta y un enorme jardín interior, creando poco interés por espacios exteriores por parte de las clases burguesas. Al mismo tiempo se comienza a empedrar ciertas calles.

Mixcoac se convierte para la época, en un lugar de recreo para los capitalinos debido a sus diversos festejos a lo largo del año. En este sentido cobra una gran importancia los jardines de la hacienda de La Castañeda ya que por unos cuantos centavos se podía acceder a los palenques y ferias que se establecían ahí. Esto a la vez contribuía a la cohesión social ya que ciudadanos de diversas clases sociales se juntaban ahí.

Durante el Porfiriato se promueve la creación de diversos viveros de flores en el pueblo mediante diversas exposiciones y fiestas, los cuales eran llamados "jardines de propagación".⁶⁵ Éstos destinaban sus plantas para ornato de los espacios exteriores del pueblo. En esta época los responsables de la municipalidad ubicados en Tacubaya se ocupan del mantenimiento de las vías de comunicación, embelleciendo de las banquetas y plantando de diversos árboles, propiciado así la promoción de las vías de comunicación principales y el ordenamiento del espacio público de manera lineal a lo largo de las vías.

Al ser desmanteladas las haciendas en la zona y desamortizados los bienes eclesiásticos y las actividades económicas evolucionaron de ser agrícolas en la colonia a las fabriles durante el Porfiriato, siendo uno de los principales productos el ladrillo. A principios del siglo XX se comenzaron a establecer diversas compañías, entre ellas "La Baronesa", "Noche Buena", "Fábrica de Ladrillos José Marten", "La

⁶³ Gaceta Oficial del Distrito Federal, 21 de Junio del 2000..., art. Cit. Pg. 9.

⁶⁴ *Ibíd.* Pg. 8.

⁶⁵ Hernández Franyutti Regina y Suarez de la Torre, Laura, "Crónica de Mixcoac"... art. Cit., pg. 17.



Figura 13 - 1924 - Av. de los Insurgentes esquina con el Eje 7 Sur Félix Cuevas. Es posible ver los asentamientos dispersos del pueblo de San Lorenzo al fondo. Al frente, diversos jacales de indios excluidos.



Figura 14 - 1922 - Av. Mixcoac hoy Av. Revolución mostrando la cárcel local. Es posible ver los primeros postes eléctricos en la zona.

Compañía ladrillera d Mixcoac”, “Los Hornos de Ladrillo de José Carrasco”, “La Moderna”, “La Guadalupana” y “La Era” sobre todo en la colonia Actipan. Esto marca el comienzo de la desaparición de la producción de fruta que había distinguido al pueblo, adquiriendo un nuevo carácter fabril.⁶⁶

Durante la época se inaugura el mercado “Félix Díaz” en el mismo lugar en el que actualmente se encuentra. Éste estaba formado por diversos pórticos en un edificio con tipología propia de la época.⁶⁷

Durante los años de 1877 hasta 1910, ocurren una serie de sucesos relacionados principalmente con actividades económicas y laborales, que tuvieron repercusiones tanto a nivel nacional, como en el área delimitada de Mixcoac:

- 1877 – Se inaugura el ferrocarril que conectaría la ciudad de México con Cuernavaca. Las vías pasarán a través de tierras de haciendas al norte de la colonia Alfonso XIII, con lo cual se logra fortalecer las vías de comunicación y el comercio entre el pueblo con la ciudad de México y la Merced.
- 1889 - En estos momentos, Mixcoac cuenta con una población de 2,900 habitantes entre los barrios de Tecoyotitla, Santo Tomas, Actipan, Atepucco, La Candelaria, Tlacoquemécatl y San Juan Maniloltongo. Asimismo se incluían las haciendas San Borja, La Castañeda, los ranchos de Sta. Cruz, San José, El Tarango, San Carlos, Santa Rita y Los Amores y los molinos de La Barranca, El Olivar del Conde y el Nuevo Olivar. Muchos de estos barrios se ocupaban en la jardinería y la horticultura.⁶⁸
- 1893 – Cierra la ladrillera “La Nochebuena”. Posteriormente el terreno donde se encontraba ubicada pasará a ser el Parque hundido.
- 1897 – Se construye la iglesia de Santo Tomás de Actipan en el encuentro de las calles de Tigre y Búfalo.
- 1899 - El 28 de julio Porfirio Díaz decreta que la municipalidad de Mixcoac formaría parte del distrito de Tacubaya, junto con las municipalidades de Tacuba, Tacubaya, Santa Fe y Cuajimalpa. Contando la adición de nuevas municipalidades, el tamaño del distrito entero alcanza los 10,661 habitantes.⁶⁹

⁶⁶ *Ibíd.*

⁶⁷ *Ibíd.*

⁶⁸ Hernández Franyutti Regina y Suarez de la Torre, Laura, “Crónica de Mixcoac”... art. Cit., Pg. 16.

⁶⁹ *Ibíd.*



Figura 15 - Tranvía eléctrico sobre Av. Revolución hacia 1930.



Figura 16 - Tranvía de tracción animal sobre Avenida Mixcoac hacia 1920. Es visible el establecimiento de comercio informal desde aquellas épocas.

- 1901 – El 23 de enero es cerrado el panteón ubicado en el atrio de San Lorenzo.⁷⁰
- 1903 - La Compañía Limitada de Tranvías Electricos extiende una línea de tracción eléctrica del paradero de Córdoba a la plaza Gómez Farías, por las calles del barrio de San Juan, Plaza Jáuregui y la calle de Campana.⁷¹
En este mismo año, habitantes alemanes del poblado donan los árboles para un bosque público en los terrenos que hoy en día es la tienda departamental “Soriana” en las cercanías del metro San Antonio.⁷²

El 26 de Marzo de 1903, al dividirse el Distrito Federal en 13 municipalidades, Mixcoac pasa a ser una de éstas, dejando de formar parte de la de Tacubaya.

- 1904 – Los vivero de flores, o “jardines de propagación” siembran 39,958 nuevas plantas dedicadas al ornato del pueblo.
- 1908 –En Noviembre de este año se comienza el fraccionamiento de la Colonia del Valle el cual abarca los ranchos de Santa Cruz, San Borja, Santa Rita, Tlacoquemécatl, Amores y Rancho de Nápoles. Antiguas plazas cívicas se transforman en varios parques, tales como el de San Lorenzo, Tlacoquemécatl, y María Sucre.

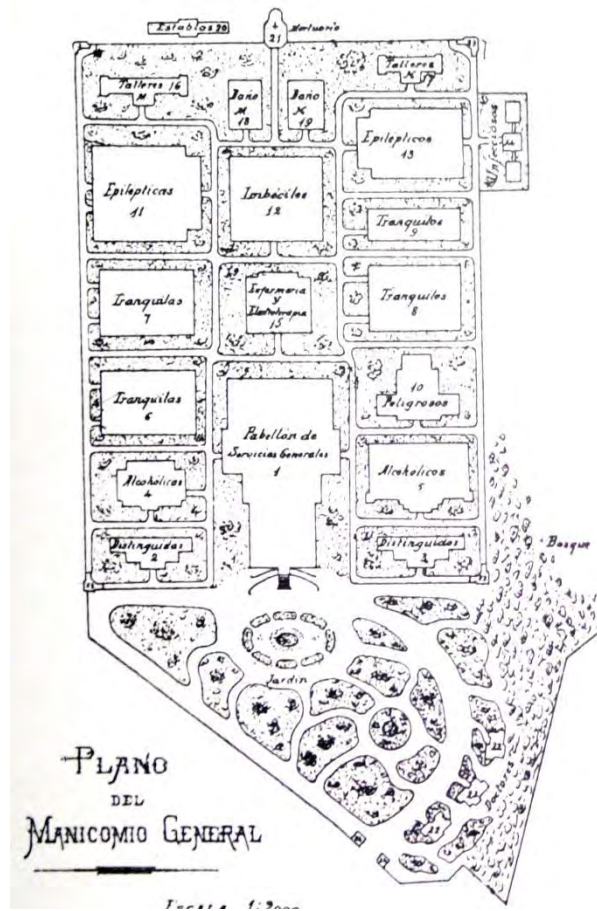


Figura 17 - Plano general del Manicomio de La Castañeda

⁷⁰ Pensado, Patricia y Correa, Lenor, “Mixcoac, un pueblo en la memoria”, Instituto Mora, México, 1996. Pg. 85.

⁷¹ Hernández Franyutti Regina y Suarez de la Torre, Laura, “Crónica de Mixcoac”... art. Cit., pg. 16.

⁷² Video “Mixcoac, un pueblo en la memoria”, Instituto Mora, CONACYT, CONACULTA, 1994. Duración 42 minutos.

- 1910 - La constante evolución y el crecimiento conllevaron a un alza en la población la cual llegó a los 21,821 habitantes en 1900 casas.⁷³ Esto evidentemente causó que los núcleos de asentamientos en las cercanías del pueblo evolucionaran a ser colonias. Para este mismo año, la hacienda “La Castañeda” se convierte en manicomio en los últimos días de gobierno del General Porfirio Díaz, el cuál presumía sería la institución mental más avanzada de América Latina. (ver figura 17)

México Contemporáneo. De 1910 a la actualidad

Después de la Revolución Mexicana el municipio se extiende y es conformado por los barrios de San Juan, Santiago Hicaltongo, Tlacoquemécatl, La Candelaria, Atepuexco, Nonoalco, Córdoba, Tecoyotitla, Actipan y Pinzón; los pueblos de La Piedad, Nativitas, San Simón, La Ladrillera, Santa Cruz Xoco, San Lorenzo, San Andrés, Teteplico, y San Antonio Zacahuiztco, además de los ranchos y haciendas de Santa Rita, San Borja, Los Amores, Santa Cruz, Mayorazgo, San José, Nápoles, Becerra, El Olivar, Narvarte, Portales, La Esperanza La Providencia y Colorado.⁷⁴

Durante los años de 1910 hasta la actualidad, ocurren igualmente, una serie de eventos, en su mayoría urbanos, que involucran a la zona de Mixcoac con la creciente área metropolitana, acercándola a los antiguos asentamientos históricos y facilitando tanto su acceso como su homogeneidad con el resto de la ciudad.

- 1912 – Se fracciona parte del barrio de Actipan para formar la colonia El Zacatito.⁷⁵
- 1914 – Se inaugura la fuente de la plaza Jáuregui. Debido a la creciente preocupación por el abastecimiento continuo de agua se desazolván los manantiales, se cava pozos artesianos y se mejora el acueducto que surtía a Mixcoac.⁷⁶

⁷³ Gaceta Oficial del Distrito Federal, 21 de Junio del 2000, no. 133, Decreto Por El Que Se Aprueba El Programa Parcial De Desarrollo Urbano Insurgentes Mixcoac, En La Delegación Benito Juárez, pg. 8.

⁷⁴ Hernández Franyutti Regina y Suarez de la Torre, Laura, “Crónica de Mixcoac”... art. Cit., pg. 17.

⁷⁵ *Ibíd.*

⁷⁶ Gaceta Oficial del Distrito Federal, 21 de Junio del 2000, no. 133, Decreto Por El Que Se Aprueba El Programa Parcial De Desarrollo Urbano Insurgentes Mixcoac, En La Delegación Benito Juárez, pg. 8.



Figura 18 - Avenida revolución hacia 1922. Es posible apreciar como la traza del tranvía posteriormente definió el trayecto de calles para vehículos.



Figura 19 - La Avenida Nueva, hoy Insurgentes poco después de ser inaugurada. 1924.

- 1924 – El 2 de Noviembre se abre la Av. Nueva (hoy Av. de los Insurgentes), lo cual abre las vías de comunicación para y desde el centro de la Ciudad a los primeros automóviles con dirección a San Ángel.
- Con la Ley Orgánica del Distrito y Territorios Federales del 31 de diciembre de 1928, la ciudad de México crea un Departamento Central suprimiendo el régimen municipal. Se integran a Mixcoac junto con las localidades de Tacuba y Tacubaya. Igualmente la ciudad se divide en 13 cuarteles.⁷⁷
- En la década de los años 1920 se desarrollan algunos fraccionamientos para sectores medios de la población siendo algunos de ellos el de Moderna, Merced Gómez, Alfonso XIII e Insurgentes Mixcoac. En este último vivían miembros de diferentes colonias de origen europeo, españoles refugiados, italianos y alemanes.⁷⁸
- 1929 - Se abre el Parque Hundido en lo que solía ser la fábrica de ladrillos “La Nochebuena”, aprovechando las cavidades que había dejado tras sus actividades de extracción de tierra.⁷⁹
- 1930 – Se Instaura en San Pedro de los Pinos al norte de Mixcoac la fábrica de cemento Tolteca, atrayendo a clases obreras a la zona de Santa María Nonoalco.⁸⁰

⁷⁷ Gaceta Oficial del Distrito Federal, 21 de Junio del 2000, no. 133, Decreto Por El Que Se Aprueba El Programa Parcial De Desarrollo Urbano Insurgentes Mixcoac, En La Delegación Benito Juárez, pg. 8.

⁷⁸ Jiménez Muñoz, Jorge H., “La Traza del Poder. Historia de la política y los negocios urbanos en el Distrito Federal. De sus orígenes a la desaparición del Ayuntamiento (1824-1928)”, México DF, Codoex, 1993.

⁷⁹ Pensado, Patricia y Correa, Lenor, “Mixcoac, un pueblo en la memoria”, Instituto Mora, México, 1996. Pg. 87.

⁸⁰ Pensado, María Patricia, Real García, María, “Historia oral de San Pedro de los Pinos: Conformación y transformación del espacio urbano en el siglo XX”, México D.F. Consejo de la Crónica de la Ciudad de México, 2003.



Figura 20 - 1924 - Foto aérea del área del mercado de Mixcoac mostrando la falta de continuidad en la traza de la A. Mixcoac. Es posible apreciar los numerosos cuerpos verdes en la zona, como el Parque Goya ubicado al lado superior derecho de la imagen.



Figura 21 - El recién inaugurado mercado de Mixcoac. La fachada principal del mercado da hacia Av. Revolución, donde ya es posible ver la aparición de automóviles.

- 1940 – Es expropiado el ejido de Xoco para urbanizarlo. “Se desarrollan las siguientes colonias: Insurgentes-San Borja, formada con parte de la colonia California y la ex hacienda de San Borja; Nápoles, antes llamada colonia El Reservado; Porfirio Díaz-Insurgentes, con los terrenos que formaban parte de la ladrillera La Nochebuena; y la colonia Narvarte integrada con la hacienda del mismo nombre, que se fusionó en este año con La Piedad.”⁸¹
- 1941 – En este año la ciudad de México es dividida en 4 delegaciones centrales, entre ellas la Benito Juárez, donde queda incluida Mixcoac. El 21 de Julio de este año se inaugura el colegio Madrid de Mixcoac en una antigua casona porfiriana. Por sus características se le llegó a llamar “el castillo”. Asimismo se integra a un ya existente distrito escolar el cuál se encontraba conformado por las ya existentes escuelas Independencia, Olavarría y Ferrari, el Colegio Williams y la Secundaria no. 10 (antes colegio Salesiano de Monjas). Esto a la vez incita el establecimiento de diversas papelerías, librerías, misceláneas, cafeterías y estacionamientos.⁸²
- 1945 - 1946 - Se construye la Ciudad de los Deportes en zonas donde antiguamente se ubicaban las antiguas ladrilleras. La plaza de toros fue construida en cavidades dejados por la extracción de ladrillo, mismos que en época de lluvia se inundaban, dando hogar a diversas plantas silvestres de la zona y a áreas de recreo y esparcimiento.⁸³
- 1949 – En este año la Dirección General de Bienes Nacionales transfiere los deudos del panteón del atrio de San Lorenzo y lo transforma en plaza pública.⁸⁴Década de 1950 – Aparecen diversos supermercados en el área. El primero de éstos se instaló en la esquina del eje 7 Félix Cuevas - Extremadura y Av. Revolución. Asimismo, varios de los supermercados se establecieron en terrenos que solían ser parques públicos, como es el caso del “Gigante”, hoy

⁸¹ Pensado Leglise, María Patricia y Correa Etchegaray, Leonor, *Mixcoac, un pueblo en la memoria*, México, Instituto Mora, 1996, pg. 88.

⁸² Gaceta Oficial del Distrito Federal, 21 de Junio del 2000, no. 133, Decreto Por El Que Se Aprueba El Programa Parcial De Desarrollo Urbano Insurgentes Mixcoac, En La Delegación Benito Juárez, pg. 9.

⁸³ Pensado, Patricia y Correa, Lenor, *“Mixcoac, un pueblo en la memoria”*, Instituto Mora, México, 1996. Pg. 88.

⁸⁴ Página del Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales (indAabin): <http://www.indaabin.gob.mx> consultado el 16 de Julio del 2011.



Figura 22 - Paseo del tranvía sobre el río Becerra, cercano al barrio Berlín, 1940.



Figura 23 - Aquí se proyecta la Ciudad de los Deportes: la Plaza de Toros México y el actual estadio del Cruz Azul, 1950.

“Soriana” establecido en un parque donado por residentes extranjeros de la zona, en las cercanías del metro San Antonio.⁸⁵ (Ver figura 14) En ésta misma década se abre el colegio Simón Bolívar para niños en la calle Galicia y para niñas en la calle Río Mixcoac.⁸⁶

En esta misma década se pavimenta el Río Becerra, dando pie al Viaducto. A pesar de ser planeada desde el año 1925 por el arquitecto Carlos Contreras Elizondo no fue inaugurado hasta el sexenio del presidente Miguel Alemán.

- 1952 – Se lleva a cabo la construcción de la Ciudad Universitaria. A pesar de encontrarse fuera del área de estudio tiene gran impacto en las vías de comunicación en dirección al sur.

Este año se remodela el mercado de Mixcoac el cuál alcanza los 500 locatarios.⁸⁷

- 1953 - Av. Mixcoac se pavimenta y es convertida en Av. Revolución junto con Av. Patriotismo.
- 1955 - Debido al creciente proceso de urbanización que se dio en las barrancas de al poniente de la zona, y gracias a su carencia en infraestructura, se realiza la obra de entubamiento del Río Mixcoac, al comenzar a ser utilizado este como desagüe de desechos sólidos.⁸⁸
- 1958 – Es expropiado el atrio de la Capilla del Señor del Buen Despacho (Tlacoquemécatl) y es convertido en parque público por el presidente Adolfo López Mateos.⁸⁹
- En la década de 1960 se realizó la remodelación de la plaza Jáuregui, en el centro histórico de la colonia Insurgentes Mixcoac la cual se convirtió en zona peatonal junto con las calles aledañas de Campana y Rodin.⁹⁰

⁸⁵ Video “Mixcoac, un pueblo en la memoria”, Instituto Mora, CONACYT, CONACULTA, 1994. Duración 42 minutos.

⁸⁶ Gaceta Oficial del Distrito Federal, 21 de Junio del 2000, no. 133, Decreto Por El Que Se Aprueba El Programa Parcial De Desarrollo Urbano Insurgentes Mixcoac, En La Delegación Benito Juárez, pg. 9.

⁸⁷ García, Beatriz, “Celebran aniversario del mercado Mixcoac”, El Universal, Lunes 30 de octubre de 2000.

⁸⁸ Pensado, Patricia y Correa, Lenor, “Mixcoac, un pueblo en la memoria”, Instituto Mora, México, 1996. Pg. 87.

⁸⁹ Página del Instituto de Administración y Avalúos de Bienes Nacionales (indAAbin): <http://www.indaabin.gob.mx> consultado el 16 de Julio del 2011.



1936 - Bosque de oyameles, pinos y cedros plantado por residentes alemanes de la zona. Es visible la coincidencia entre vegetación con el Río Becerra.



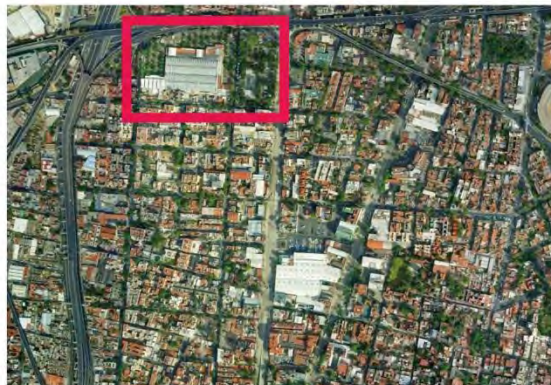
1950 - Trazado y ensanchado de Av. Revolución causa la pérdida de árboles en el bosque y en cercanías del río. Visible fragmentación y subdivisión de predios.



2011 - Pérdida de río y construcción de eje 6 San Antonio y Segundo Piso del Periférico en su lugar. El bosque es perdido y substituido por un supermercado.



1994 - Ya es visible la construcción de la Ciudad de Los Deportes y el Anillo Periférico.



2011 - Visible presencia del Segundo Piso del Periférico.

Figura 24 - Imagen aérea de un fragmento de Mixcoac colindante con San Pedro de los Pinos al norte. El deterioro del espacio público y el avance de la mancha urbana marcaron el fin de la tranquila vida de pueblo que alguna vez tuvo Mixcoac. Con el tiempo el poblado terminó por adquirir carácter de suburbio.

⁹⁰ Gaceta Oficial del Distrito Federal, 21 de Junio del 2000, no. 133, Decreto Por El Que Se Aprueba El Programa Parcial De Desarrollo Urbano Insurgentes Mixcoac, En La Delegación Benito Juárez, pg. 9.

- 1962 – Inauguración del supermercado Gigante. Éste con sus cerca de 32,000m² se coloca como la tienda más grande de América Latina.⁹¹
- 1967 - Se cierra y desmantela el manicomio de “La Castañeda”. En su lugar se construye la Unidad Lomas de Plateros por el Arq. Mario Pani en colaboración con el Arq. Luis Ramos Cunningham. La unidad contaría con 8,088 departamentos para alojar alrededor de 44,500 personas.⁹²
En zonas también pertenecientes a “La Castañeda” se construye el Conjunto Habitacional Torres de Mixcoac por los arquitectos Abraham Zabudovzky y Teodoro Gonzales de León.⁹³
- 1968 - Con el motivo de las olimpiadas se inaugura el tramo del Anillo Periférico sur con el nombre de “La Ruta de la Amistad”.
De acuerdo a un testimonio: la construcción del “Anillo Periférico (...) (marcó el) momento en que se acabó Mixcoac, en que tumbaron la unidad de la colonia”⁹⁴
- 1972 – En diciembre de este año el presidente Luis Echeverría divide a la ciudad de México en 16 delegaciones, permaneciendo Mixcoac dentro de Benito Juárez.⁹⁵ La delegación se muda a las cercanías del Parque de los Venados en la colonia Del Valle.
- 1977 - Se construyen los Ejes Viales mismos que articulan la ciudad mediante una traza ortogonal a través de avenidas preexistentes.
Los Ejes Viales consideraban un carril exclusivo de trolebuses, autobuses gubernamentales del Distrito Federal, autobuses concesionados y vehículos de emergencias en los carriles exteriores en ambas direcciones. Éstos correrían a lo largo de los Ejes Viales. Asimismo dentro del diseño de la red de Ejes Viales se abre la opción de la construcción de líneas de metro a lo largo de los ejes. En el área de estudio se abren los ejes 5 Sur Av. Colonia del

⁹¹ INEGI, Censos Económicos 1999, Resultados Oportunos. Enumeración Urbana de Establecimientos 1993, Enumeración Integral 1998, <http://www.inegi.gob.mx>

⁹² Pensado, Patricia y Correa, Lenor, “Mixcoac, un pueblo en la memoria”, Instituto Mora, México, 1996. Pg. 88.

⁹³ Teodoro González de León y Abraham Zabudovzky, “Obras y proyectos. Arquitectura contemporánea mexicana”, México, Central de Publicaciones, pg. 30 – 31.

⁹⁴ Pensado, Patricia y Correa, Lenor, “Mixcoac, un pueblo en la memoria”, Instituto Mora, México, 1996. Pg. 88

⁹⁵ . *Ibíd.*, pg. 96.



Figura 25 - Pavimentación de Av. Mixcoac - Hoy Av. Revolución. Es visible la baja altura de las construcciones aledañas y los escombros de la demolición de edificaciones realizadas para su ensanchamiento.



Figura 26 - Construcción del Anillo Periférico en 1968.

Valle, Eje 6 Sur San Antonio, Eje 7 Sur Extremadura, Eje 8 Sur José María Rico y Eje 3 Poniente Av. Coyoacán.⁹⁶ En este mismo año la Universidad Panamericana se establece en la colonia Insurgentes Mixcoac, apropiándose de diversos inmuebles catalogados en la zona histórica de Mixcoac.⁹⁷

- 1981 – Se funda la Universidad Simón Bolívar, ubicada en la Av. Río Mixcoac no. 48 en la colonia Insurgentes Mixcoac.⁹⁸
- 1982 – El Programa Delegacional de Benito Juárez exige bajo la intención de crear un corredor urbano se cambia el uso de suelo de 2 cuadras inmediatas a lo largo de toda la avenida de Av. Insurgentes.⁹⁹
- 1984 – Es cerrada la fábrica de cemento Tolteca en San Pedro de los Pinos.¹⁰⁰
- 1985 - Se inaugura el metro en la estación correspondiente a Mixcoac. Éste corre desde Tacubaya en dirección norte - sur hacia la Barranca del Muerto por debajo de Av. Revolución.¹⁰¹ La construcción de la estación se llevó a cabo en lo que solía ser el Colegio Madrid de Mixcoac. Posteriormente el área se llegó a conocer como la CETRAM (Centro de Transferencia Multimodal) de Mixcoac. Ésta central ocupará un papel central en la movilidad e interconexión de los habitantes de la zona de barrancas al poniente con el resto de la ciudad.
- 1988 – Se llevan a cabo trabajos de mantenimiento menores en los mercados de Tlacoquemécatl y Mixcoac.¹⁰²

⁹⁶ Fernández Christlieb, Federico, “Europa y el urbanismo neoclásico en la ciudad de México: antecedente y esplendores”, México D.F., UNAM, 2000, pg. 15.

⁹⁷ Página web Universidad Panamericana: <http://www.up.edu.mx/>. Consultada el 28 de septiembre del 2011.

⁹⁸ Gaceta Oficial del Distrito Federal, 21 de Junio del 2000, no. 133, Decreto Por El Que Se Aprueba El Programa Parcial De Desarrollo Urbano Insurgentes Mixcoac, En La Delegación Benito Juárez, pg. 9.

⁹⁹ *Ibidem*.

¹⁰⁰ Pensado, María Patricia, Real García, María, “Historia oral de San Pedro de los Pinos: Conformación y transformación del espacio urbano en el siglo XX”, México D.F. Consejo de la Crónica de la Ciudad de México, 2003.

¹⁰¹ Página web del Sistema de Transporte Colectivo Metro: <http://www.metro.df.gob.mx>. Consultada el 28 de septiembre del 2011.

¹⁰² Pensado, Patricia y Correa, Lenor, “Mixcoac, un pueblo en la memoria”, Instituto Mora, México, 1996. Pg. 88.



Figura 27 - Vista del Segundo Piso del Periférico. La desprotección de los lotes vecinos a la vialidad produjo la construcción de edificios con mayor altura.



Figura 28 - Vista de la Av. Río Mixcoac. El puente del Circuito Bicentenario interrumpe la vista favoreciendo una barrera.

- 1995 – El ferrocarril que pasaba por La Castañeda es desincorporado del sistema ferroviario al ser privatizado por el presidente Ernesto Zedillo. Las vías cayeron en desuso.
- 2004 – Se construye una ciclovía a lo largo de lo que solía ser la vía del ferrocarril México – Cuernavaca.
- 2005 – El 31 de mayo se inaugura la línea 1 del Metrobus, el cual pasa por la Av. De los Insurgentes. Se instalan un total de 7 estaciones en las inmediaciones del área de estudio, siendo estas Colonia del Valle, Cd. De los Deportes, Parque Hundido, Félix Cuevas, Río Churubusco, Teatro de los Insurgentes y José María Velazco.
- 2006 - Como consecuencia de la falta de construcción de infraestructura vial en la ciudad y en respuesta al creciente tráfico se construye el Segundo Piso del Anillo Periférico.
- 2007 - Como parte de diversas iniciativas por densificar las cuatro delegaciones centrales de la ciudad, se impuso una iniciativa llamada “Bando 2”. Ésta buscaba incrementar el coeficiente de uso de suelo así como el de ocupación del suelo mediante una serie de beneficios legales. Como consecuencia se dio una explosión inmobiliaria la cuál impuso diversos edificios de condominios horizontales de altura sin precedentes en la zona de Mixcoac a costa de la demolición de edificios históricos.
- 2009 - Como parte de la construcción del llamado “Circuito Bicentenario” se construye un puente elevado que logra conectar Av. Revolución con Av. Río Churubusco.
- 2012 - Se inaugurará la línea dorada del metro, misma que busca resolver el congestionamiento de las líneas existentes al unir las ramificaciones verticales en la parte sur de la ciudad. Dicha línea conectará la zona de Tlahuac al oriente de la ciudad con Mixcoac, al poniente. Esto convertirá a Mixcoac en estación terminal, por ende incrementado su papel como centro de transferencia. La estación contará con diversos servicios, entre ellos un área comercial y guardería.

2.4 - Morfología Urbana
Primera Etapa - Siglos XVI al XIX

Prehispánica

De la época prehispánica a la llegada de los españoles en 1521.

Construcciones destacadas - Hitos / Conjunto de pirámides. Fue destruido casi por completo a la llegada de los colonizadores. Hoy los remanentes de las pirámides se encuentran perdidos entre las rampas y carriles del Anillo Periférico.

Procesos de crecimiento urbano / En esta etapa la ciudad se adaptaba a su trazo y a la forma de la topografía natural del sitio.¹⁰³ Los asentamientos se encontraban a los pies de la zona de lomerío buscando altura con respecto a zonas susceptibles a inundaciones. Esto salvó a los asentamientos de desastres naturales. Se contempla la ubicación en las cercanías a los cuerpos de agua. El poblado se conformaba por diversos barrios, entre ellos el de Tlacoquemecan (Hoy Tlacoquemécatl), Actipan y Nonoalco¹⁰⁴. (ver mapa 2)

La llegada de los conquistadores dio paso a la transición de los *Calpulli* a la propiedad privada.

Vialidades y transportes / La situación de tributo a Coyoacán desde épocas prehispánicas contribuyó a estructurar la red de caminos principalmente en el eje oriente – poniente pasando por Atoyac. Las mercancías eran llevadas hasta lo que hoy es la Calzada de Tlalpan donde pasaban a manos de comerciantes que las transportaban en canoas hacia Tenochtitlan.¹⁰⁵

Población / 6000 habitantes.¹⁰⁶

División Política / Sujeto al poderío de Coyoacán.¹⁰⁷

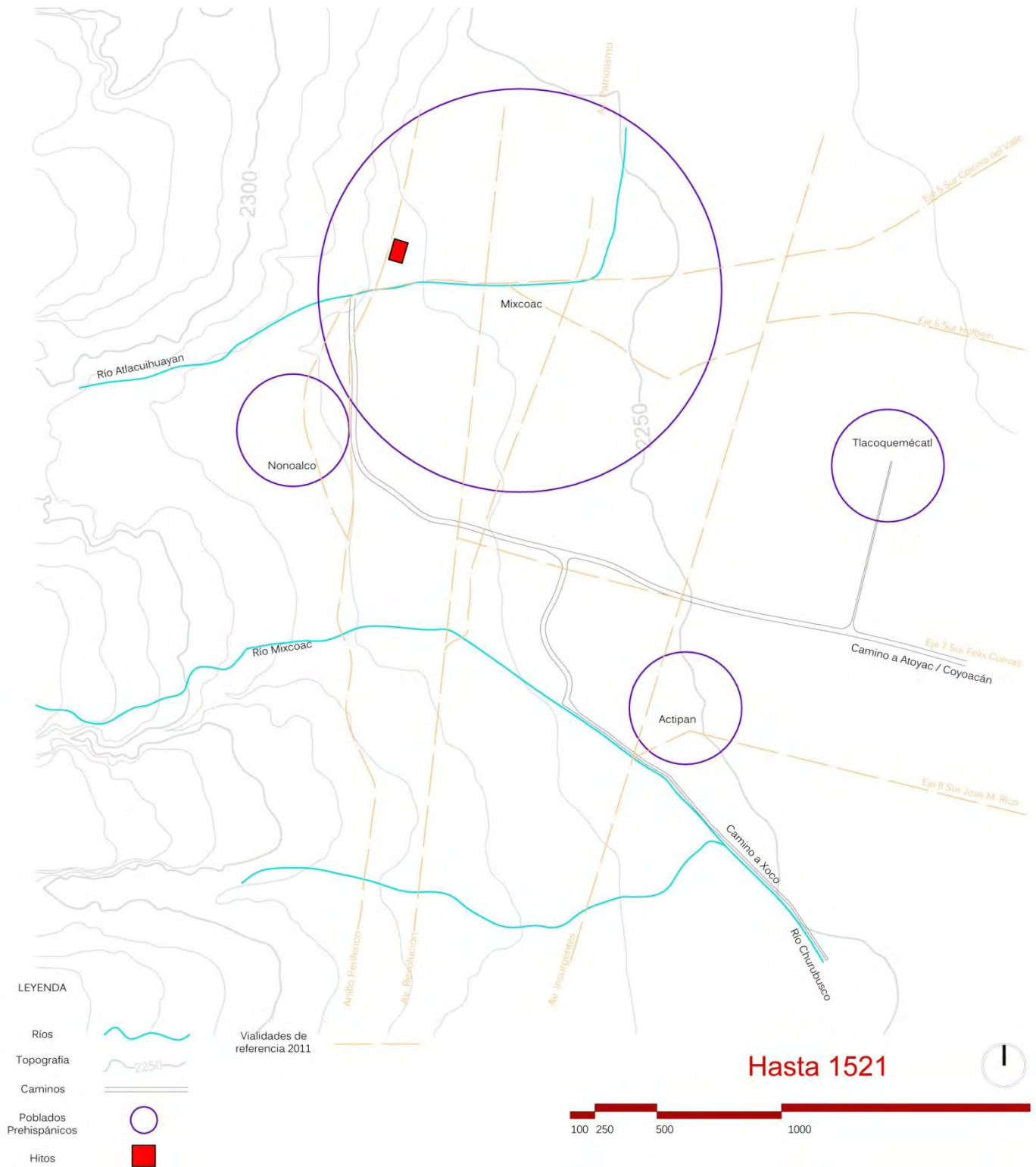
¹⁰³ Mijares Bracho, Carlos, “San Ángel”, México DF, Clío, 1997. Pg. 15.

¹⁰⁴ González Gamio, Ángeles, “La Plaza Tlacoquemécatl”, La Jornada, Domingo 17 de mayo del 2009.

¹⁰⁵ *Ibidem*.

¹⁰⁶ Gaceta Oficial del Distrito Federal, 21 de Junio del 2000, no. 133, Decreto Por El Que Se Aprueba El Programa Parcial De Desarrollo Urbano Insurgentes Mixcoac, En La Delegación Benito Juárez, pg. 7

¹⁰⁷ *ibidem*



Mapa 2

Colonial – De 1521 a 1821

1600

Construcciones destacadas - Hitos / Convento de Sto. Domingo de Guzmán (1594), Iglesia de San Juan Evangelista (1675), San Lorenzo Xochimanca (1772).

Procesos de crecimiento urbano / Después de consumada la conquista de la capital azteca, los primeros misioneros siguieron de cerca a los conquistadores para cristianizar cada porción de tierra y así incorporarla al imperio del rey Carlos I de España. Se destruye el teocalli principal y en su lugar construyen diversos templos con mano de obra indígena en la zona en un intento por organizar los territorios recién conquistados y difundir la nueva fe.¹⁰⁸ Esto tiene una enorme importancia en la determinación de la traza de la de veredas desde los inicios del poblado. Los caminos que conectan las iglesias propician el establecimiento de los jacales de los indígenas que quedaron en la zona, los cuales comienzan a formar comunidades.

Vialidades y transportes / Para garantizar el constante abastecimiento de agua se construyeron diversos acueductos. Estos conducían el agua primero hacia los templos y de ahí se distribuía al resto del poblado. Este diseño no solo responde a la funcionalidad, al asegurar una fuente de agua constante que propicia el cultivo, pero de hortalizas dentro de los conventos; de manera metafórica, resultaba parte de la estrategia de evangelización al reforzar la dependencia hacia dichas construcciones.¹⁰⁹ Posteriormente estas obras determinarán la traza de calles. (Ver mapa 3)

Las fiestas patronales y procesiones que se realizan a través de veredas entre los templos de San Lorenzo, Santa Cruz, Señor del buen despacho (Tlacoquemécatl) y Santo Domingo jugaron un papel importante en la forja de la morfología urbana.¹¹⁰

La red de caminos comienza a forjarse en torno al eje oriente – poniente con dirección a Santa Cruz Atoyac, poblado que concentra la distribución de caminos hacia la ciudad de México, San Ángel y Coyoacán.






¹⁰⁸ Zoraida Vazquez, Josefina, Silva Tena, Teresa, González Aramburo, Francisco, “Historia de México. Orígenes, evolución y modernidad en el pueblo mexicano”, México D.F., Trillas, 1998. Pg. 45.

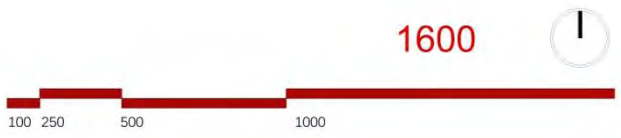
¹⁰⁹ Ballesteros, Víctor M, “Los conventos del estado de Hidalgo: expresiones religiosas del arte y la cultura del siglo XVI”, Hidalgo, México, UAEH, 2000. Pg. 146.

¹¹⁰ Hernández Franyutti Regina y Suarez de la Torre, Laura, “Crónica de Mixcoac”... art. Cit., pg. 11.



LEYENDA

- Ríos 
- Acueductos 
- Caminos 
- Hitos 
- Vialidades de referencia 2011 



Mapa 3

Construcciones destacadas - Hitos / Convento de Sto. Domingo de Guzmán (1594), Iglesia de San Juan Evangelista (1675), San Lorenzo Xochimanca (1772), Haciendas Olivar del Conde, La y el Rancho San José.

Procesos de crecimiento urbano / Se comienza a tejer una red de caminos que conectan las diversas haciendas en los alrededores de Mixcoac. Varias de estas se establecieron en las zonas bajas del área, en las cercanías del Río Mixcoac, ignorando su situación topográfica desventajosa al estar en tierras bajas. Esto condenó al pueblo a sufrir recurrentes inundaciones a través de la historia. En las cercanías de los templos principales las construcciones administrativas, junto con las viviendas de colonizadores se encontraban en cercanía del centro urbano, mientras que los jacales de los indios se localizaban en la periferia a lo largo de las veredas.¹¹¹

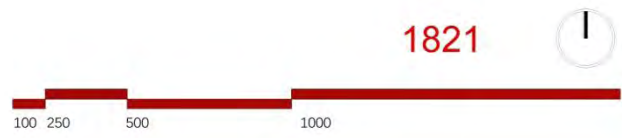
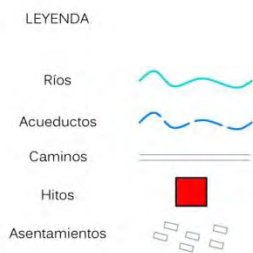
Se fortalece la red de veredas conecta al pueblo con los barrios, ranchos y haciendas a los cuatro puntos cardinales. En estas se cosechan diversas frutas con mano de obra indígena. Las diversas haciendas y rancherías cuentan por lo general con un edificio principal donde residen los colonizadores. Los indígenas comienzan a establecer sus jacales en las cercanías de las diversas iglesias, formando los principios de barrios.

El pueblo comienza a crecer a partir del eje con dirección norte – sur que conecta al pueblo con los pueblos vecinos de San Ángel al sur y Tacubaya al norte. (Ver mapa 4)

Vialidades y transportes / La expansión de la red de caminos se llevó basó en la localización de las diversas haciendas en el área. Gracias a su localización entre ríos y su fácil acceso a fuentes de agua, diversas haciendas se establecieron a los alrededores de las iglesias, fomentando el crecimiento de los poblados alrededor de las mismas.

Espacio público / La localización de los templos y edificaciones administrativas dentro de la centralidad de la composición urbana del poblado explica la importancia que ganaron los atrios y plazas dentro del conjunto urbano y la esfera social.

¹¹¹ Hernández Franyutti Regina y Suarez de la Torre, Laura, “Crónica de Mixcoac”... art. Cit., pg. 10.



Mapa 4

Segunda Etapa - Siglos XIX al XXI

Independencia – De 1821 a 1876

1866

Hitos / Haciendas de Nonoalco, La Castañeda. Estación de tranvía.

Procesos de crecimiento urbano / Se promulga la ley Lerdo la cuál suprime los privilegios y bienes eclesiásticos. Al subastarse, muchas de las fincas quedaran en manos de extranjeros dando origen a latifundios y grandes extensiones de tierra en años posteriores. La mayoría de los habitantes era de origen indígena y vivía alrededor de los barrios que rodeaban al pueblo en donde habitaban los blancos y mestizos.

Vialidades y transportes / En 1857 se inician las primeras corridas de tranvía a base de tracción animal y en 1859 se instauran tranvías de locomotora a vapor. Asimismo Av. Mixcoac es inaugurada corriendo al lado de esta vía. (Hoy Av. Revolución) Esto crea un eje de crecimiento urbano con dirección norte – sur al poniente del poblado histórico mismo que determinaría la traza urbana en años posteriores. Este corre paralelo a la calle principal (Rodin) que conectaba las iglesias de Santo Domingo y San Juan restándole importancia. Esto aumenta la velocidad y la concurrencia de los viajes hacia San Ángel y la Ciudad de México e incrementa la afluencia de personas ajenas al pueblo, fortaleciendo la importancia de sus fiestas y procesiones. (Ver mapa 5)

Espacio público / En 1852 se instala el primer alumbrado público en la plaza principal Agustín Jáuregui permitiendo estadías nocturnas. En este año también se plantan chopos y sauces a lo largo de la calzada Mixcoac.¹¹²

Cobra una gran importancia los jardines de la hacienda de La Castañeda ya que por unos cuantos centavos se podía acceder a los palenques y ferias que se establecían ahí contribuyendo a la cohesión social al aglomerar a ciudadanos de diversas clases sociales.¹¹³

Población: A mediados del siglo XIX la Municipalidad de Mixcoac contaba con 1,433 habitantes¹¹⁴

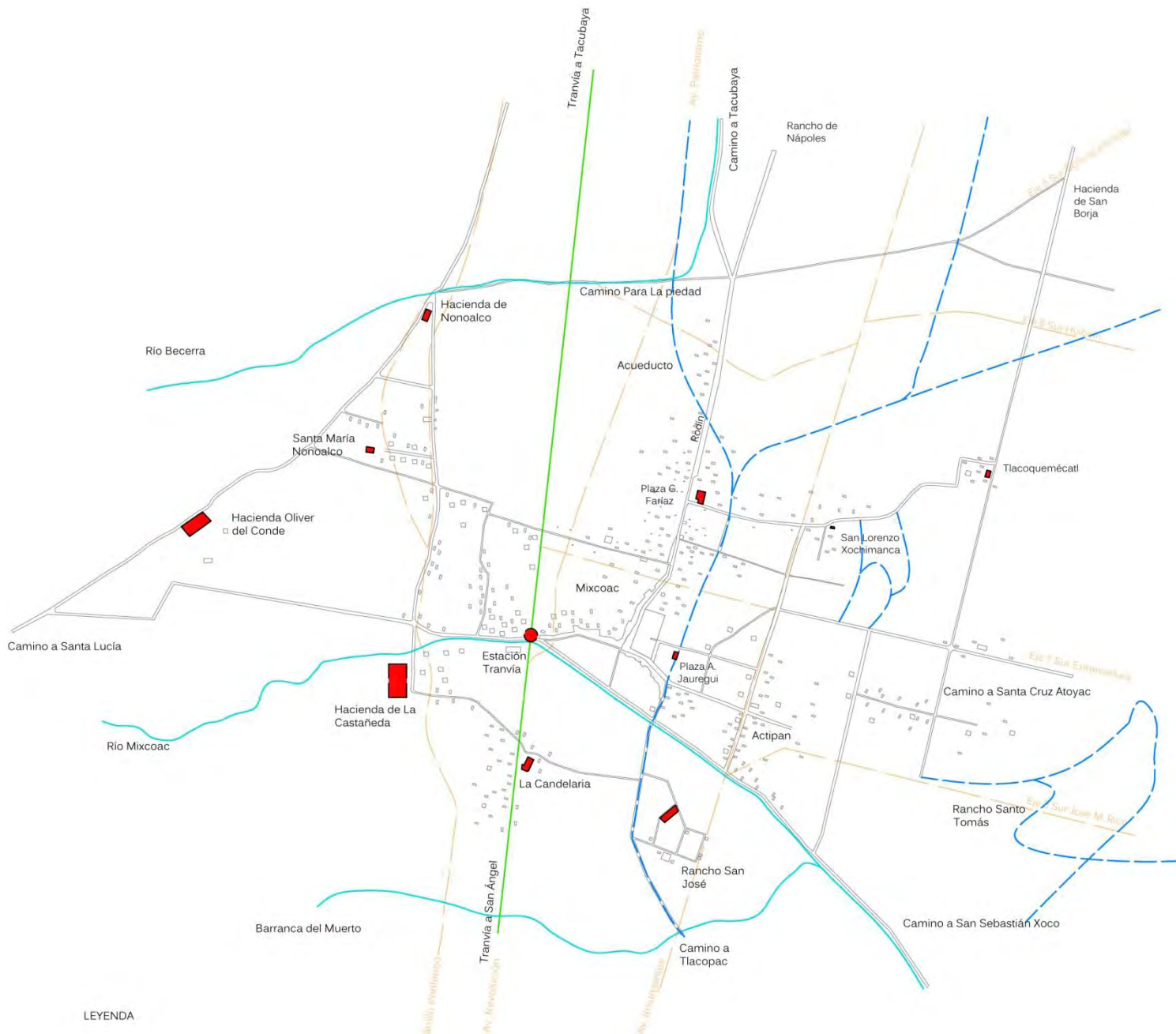
División Política: En 1824 se crea la ciudad de México, Mixcoac queda incluida conjuntamente con Tacubaya, Guadalupe, Azcapotzalco, Tacuba e Iztapalapa.¹¹⁵

¹¹² Hernández Franyutti Regina y Suarez de la Torre, Laura, “Crónica de Mixcoac”... art. Cit., pg. 10.

¹¹³ *Ibíd.*

¹¹⁴ Gaceta Oficial del Distrito Federal, 21 de Junio del 2000,... art. Cit., pg. 8.

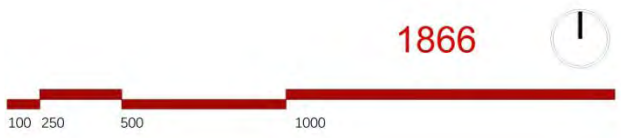
¹¹⁵ Hernández Franyutti Regina y Suarez de la Torre, Laura, “Crónica de Mixcoac”... art. Cit., pg. 15.



LEYENDA

- Ríos 
- Acueductos 
- Calles 
- Hitos 
- Asentamientos 

- Tranvía 
- Vialidades de referencia 2011 



1866

Mapa 5

Porfiriato – De 1876 a 1910

1910

Hitos / Mercado Félix Díaz, Jardines de La Castañeda

Procesos de crecimiento urbano / Proliferan las casas de verano de burgueses y extranjeros, imponiendo estilos arquitectónicos con influencia francesa y alemana. La instalación de diversas fábricas productoras de ladrillo da paso al fraccionamiento de tierras que solían pertenecer a diversas haciendas.

Al establecerse formalmente el mercado Félix Díaz se comenzó a formar un núcleo comercial a los alrededores, mismo que sigue vivo hoy en día. En 1908 comienza el fraccionamiento de la Colonia del Valle.

Vialidades y transportes / En 1877 se inaugura el ferrocarril que conectaría la ciudad de México con Cuernavaca.

En 1903 se extienden las vías de tracción eléctrica del paradero de Córdoba a la plaza Gómez Farías, por las calles del barrio de San Juan, Plaza Jáuregui y la calle de Campana. Esto provoca una mejorada interconexión dentro del pueblo, logrando al mismo tiempo favorecer los comienzos de la disgregación interna gracias al fortalecimiento de la importancia de las vías de comunicación. (Ver mapa 6)

Espacio público / Se establece un bosque público en las cercanías del Río Becerra favoreciendo la extensión del poblado con dirección hacia el norte. La promoción de diversos viveros de flores o “jardines de propagación” tiene un impacto positivo en la imagen del pueblo al destinar sus plantas para ornato de los espacios exteriores del pueblo.¹¹⁶

En 1910 la hacienda La Castañeda se convierte en manicomio. Esto es un claro indicador de la disolución del espacio público, restando sus jardines y salones del acceso público.

División Política: El 28 de julio de 1899 la municipalidad de Mixcoac forma parte del distrito de Tacubaya, junto con las municipalidades de Tacuba, Tacubaya, Santa Fe y Cuajimalpa. El 26 de Marzo de 1903, al dividirse el Distrito Federal en 13 municipalidades, Mixcoac pasa a ser una de éstas, dejando de formar parte de la de Tacubaya.

Población: Al incluirse nuevas municipalidades pasa de 2,900 habitantes en 1889 a 10,661 habitantes en 1899.¹¹⁷

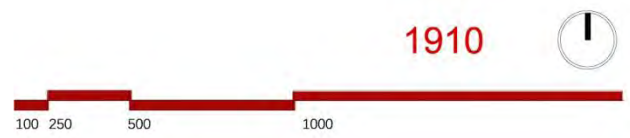
¹¹⁶ Hernández Franyutti Regina y Suarez de la Torre, Laura, “Crónica de Mixcoac”... art. Cit., pg. 16.

¹¹⁷ *Ibíd.* Pg. 16.



LEYENDA

- | | | | |
|------------|--|---------|--|
| Ríos | | Hitos | |
| Acueductos | | Parques | |
| Calles | | | |
| Tren | | | |
| Tranvía | | | |



1910

Mapa 6

Contemporáneo – De 1910 a 2011

1929

Hitos / Manicomio de La Castañeda, Fábrica de cementos Tolteca.

Procesos de crecimiento urbano / Se da un crecimiento urbano importante con los fraccionamientos de las colonias La Moderna, Merced Gómez, Alfonso XIII e Insurgentes Mixcoac. Igualmente se fracciona parte del barrio de Actipan para formar la colonia El Zacatito. El poblado de Mixcoac comienza a adquirir un carácter comercial y de servicios abasteciendo a los nuevos fraccionamientos.

En esta etapa Mixcoac se encuentra en medio de dos contextos sociales distintos mismos que determinan su carácter a lo largo de todo el siglo XX. Surge el nuevo fraccionamiento de la Colonia del Valle al oriente del poblado, albergando en su mayoría personas de clase media. Posteriormente en la década de 1920 a 1930 se fraccionaron las colonias Merced Gómez, Purísima y Alfonso XIII al poniente y sur de Mixcoac.¹¹⁸ Se consolida una zona industrial en San Pedro de los Pinos con la construcción de la fábrica de cementos Tolteca en 1930. Ésta se establece en las cercanías de la vía del ferrocarril y comienza a atraer a clases obreras que se establecen a sus alrededores.¹¹⁹

Al integrarse Mixcoac como parte del Distrito Federal en 1928 comienza la conurbación del valle de México. Esto se da a notar con la transformación de usos de suelo, pasando de llanos cultivables a calles y avenidas urbanizadas. Esto acelera la transición de agrícola a urbana al favorecer los cambios de uso de suelo y establecimiento de fábricas, industria y cada vez más zonas habitacionales marcando el fin de Mixcoac como pueblo en las cercanías de la ciudad, pasando a formar parte de la misma.

Vialidades y transportes / En 1924 se abre la Av. Nueva (hoy Av. de los Insurgentes). Ésta retoma la traza de diversas calles históricas, reforzando la importancia del eje de crecimiento norte – sur. Ésta rompe la traza de calles históricas entre los templos de Tlacoquemécatl, Actipan y San Lorenzo con el centro de Mixcoac. La composición urbana comienza a dar preferencia a los automóviles

¹¹⁸ Jiménez Muños, Jorge H., “La traza del poder. Historia de la política y de los negocios urbanos en el Distrito Federal de sus orígenes a la desaparición del Ayuntamiento (1824-1928)”, México D.F., 1993.

¹¹⁹ Pensado, María Patricia, Real García, María, “Historia oral de San Pedro de los Pinos: Conformación y transformación del espacio urbano en el siglo XX”, México D.F. Consejo de la Crónica de la Ciudad de México, 2003.

que iniciaban a circular con dirección a los destinos sureños del Distrito Federal. (Ver mapa 7)

Espacio público / Se abre el Parque Hundido en lo que solía ser la fábrica de ladrillos “La Nochebuena”, aprovechando las cavidades que había dejado tras sus actividades de extracción de tierra.

Población: 1910 - 21,821 habitantes en 1900 casas.¹²⁰

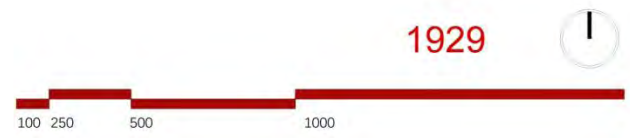
División Política: Con la Ley Orgánica del Distrito y Territorios Federales del 31 de diciembre de 1928, la ciudad de México crea un Departamento Central integrando a Mixcoac dentro del mismo.

¹²⁰ Hernández Franyutti Regina y Suarez de la Torre, Laura, “Crónica de Mixcoac” ... art. Cit., pg. 17.



LEYENDA

- | | | | |
|------------|--|--------------------|--|
| Ríos | | Vialidad Principal | |
| Acueductos | | Hitos | |
| Calles | | Parques | |
| Tren | | | |
| Tranvía | | | |



1929

Mapa 7

1950

Hitos / Ciudad de los Deportes, Escuela Independencia, la Secundaria no. 10 (antes colegio Salesiano de Monjas) y los colegios Simón Bolívar para niños y niñas.

Procesos de crecimiento urbano / Se fraccionan las colonias Insurgentes-San Borja y la Porfirio Díaz-Insurgentes.

1945 - 1946 - Se construye la Ciudad de los Deportes en zonas donde antiguamente se ubicaban las antiguas ladrilleras.

Aparecen diversos supermercados en el área restando importancia al mercado Félix Díaz aboliendo en gran medida el sentido de comunidad en Mixcoac. Pequeñas misceláneas y tiendas especializadas en la zona también fueron cerradas, dando fin definitivo a la fase pueblerina.

En 1952 se inaugura la Ciudad Universitaria. A pesar de encontrarse fuera del área de estudio, acelera el crecimiento de la ciudad y flujo de personas con dirección hacia el sur, restándole respeto a la traza urbana original del pueblo; favoreciendo así las vías que fomentaron la segregación interna de la zona de Mixcoac tales como Revolución, Patriotismo, e Insurgentes.

La creación de un distrito escolar en la colonia promueve diversos servicios en la zona.

Vialidades y transportes / En 1953 Av. Mixcoac cambia de nombre a Av. Revolución. Es pavimentada y ensanchada junto con Av. Patriotismo. Para esto fue necesario demoler diversos edificios antiguos y la tala de los chopos y sauces que habían caracterizado la avenida. Dichas ampliaciones significaron la fragmentación del centro histórico de Mixcoac hacia el poniente, separándola de la zona comercial ubicada en las cercanías mercado Félix Díaz. Éste último es sometido a una intensa remodelación.¹²¹ En 1950 es entubado una sección del Río Becerra, y su cauce es pavimentado, dando pie la vía rápida Viaducto Río Becerra.

En 1955 es entubado el Río Mixcoac. La superficie es pavimentada y convertida en vialidad. La población pierde las ventajas que brinda un cuerpo de agua en la zona en cuanto a la mejora del clima.

Espacio público / Con el fraccionamiento de la Colonia del Valle los atrios y plazas de San Lorenzo (1949) y Tlacoquemécatl (1958) se transforman en parques públicos.

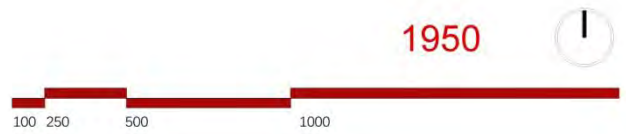
División Política: En 1941 la ciudad de México es dividida en 4 delegaciones centrales, entre ellas la delegación Benito Juárez, donde queda incluida Mixcoac. (Ver mapa 8)

¹²¹ García, Beatriz, "Celebran aniversario del mercado Mixcoac", El Universal, Lunes 30 de Octubre de 2000.



LEYENDA

- | | | | |
|--------------------|--|---------|--|
| Ríos | | Hitos | |
| Calles | | Parques | |
| Tren | | | |
| Tranvía | | | |
| Vialidad Principal | | | |



Mapa 8

1980

Hitos / La Universidad Panamericana

Procesos de crecimiento urbano / En 1977 La Universidad Panamericana se establece en la colonia Insurgentes Mixcoac, adquiriendo diversos inmuebles históricos. El ser una institución privada para personas de altos ingresos explota el uso del automóvil entre sus estudiantes y académicos, restando importancia al ya de por sí escaso espacio público peatonal. Esto contribuye a los problemas viales de la zona.

En 1965 se cierra y desmantela el manicomio de “La Castañeda”. En su lugar se construye en este mismo año la Unidad Lomas de Plateros y en 1967 se construye el Conjunto Habitacional Torres de Mixcoac.

Vialidades y transportes / En 1968 se inaugura el tramo del Anillo Periférico sur con el nombre de “Bulevar Presidente Adolfo Ruiz Cortínez”. Éste pasa a un lado de la vía del tren al poniente del centro histórico de la colonia rompiendo el vínculo directo que éste último solía tener con los fraccionamientos de Alfonso XIII y La Castañeda y la colonia Sta. María Nonoalco. Dichos poblados dejaron de ser incluidos legalmente dentro de Mixcoac, pasando a formar parte de la Delegación Álvaro Obregón. La construcción de dicho tramo, significó a la vez la desprotección de diversas construcciones históricas ubicadas a su paso, causando su demolición y siendo remplazadas por edificios de mayor altura.

En 1977 se lleva a cabo la construcción de los Ejes Viales a lo largo de calles existentes con el fin de articular el crecimiento urbano de la ciudad. Su ensanchamiento propicia la demolición parcial de diversas manzanas a lo largo de su trayecto. No obstante el Eje 7 Sur Extremadura no es continuado hasta el Anillo Periférico, encausando la afluencia vehicular del eje hacia Av. Revolución, aumentando los problemas viales. Los tranvías son substituidos por trolebuses que corren a lo largo de los diversos ejes viales. En el año 1985 es inaugurada la estación de metro Mixcoac, dando pie a un gran proceso de expansión y transformación urbana. (Ver mapa 9)

Espacio público / En la década de 1970 se realizó la remodelación de la plaza Jáuregui, convirtiéndose parcialmente en zona peatonal junto con las calles aledañas de Campana y Rodin.

División Política: En 1970 la ciudad de México es dividido en 16 delegaciones, permaneciendo Mixcoac dentro de Benito Juárez.



LEYENDA

- | | | | |
|----------------|--|--------------------|--|
| Ríos | | Vialidad Principal | |
| Calles | | Hitos | |
| Tren | | Parques | |
| Metro | | | |
| Calle Peatonal | | | |

1980



Mapa 9

2011

Hitos / CETRAM (Centro de Transferencia Multimodal desde 1990)

Procesos de crecimiento urbano / En 1982 con la creación de un corredor urbano a lo largo de toda la avenida de Av. Insurgentes se cambia el uso de suelo y se desprotegen las 2 cuadras inmediatas a dicha avenida. Esto acelera la transición de carácter habitacional a uso comercial y de oficina, provocando una presión inmobiliaria que empuja a diversos servicios a las proximidades del centro antiguo de Mixcoac y a diversas colonias aledañas.

En 2007 con el Bando 2 se produce un “boom” inmobiliario se promueve la disgregación de la comunidad local. Al mudarse cada vez más personas de diversas partes de la ciudad y del país, se fueron perdiendo los intereses por preservar los valores culturales históricos de la zona, tales como procesiones y fiestas religiosas, el conocimiento de diversas leyendas locales, la instalación de circos, ferias, inmuebles icónicos y el folclor típico del mercado.

Vialidades y transportes

En 1985 con la construcción de la estación de metro Mixcoac se derrumban las manzanas que albergaban al Colegio Madrid con la intención de extender el eje vial hasta el Anillo Periférico. No obstante dicha extensión no se lleva a cabo. Posteriormente el área se conoce como el CETRAM (Centro de Transferencia Multimodal) de Mixcoac el cual constituye un nodo de movilidad e interconexión de los habitantes de la zona de barrancas al poniente con el resto de la ciudad.

En 1995 la línea del ferrocarril México – Cuernavaca es desincorporado del sistema ferroviario, permaneciendo abandonado hasta el año 2004 cuando se construye una ciclovía a lo largo de su trayecto. Ésta es cuestionada por su falta de uso, infraestructura mal planeada y su trayecto.

En 2005 se inaugura la línea 1 del Metrobus, que circula por Av. de los Insurgentes. Éste substituye el flujo desorganizado de microbuses por un carril independiente para el flujo continuo del autobús a lo largo de la avenida. Se señalan los cruces peatonales y se mejora la imagen urbana.

En 2006 se construye el Segundo Piso del Anillo Periférico. Se instala la rampa principal de acceso en el Eje 5 y la rampa principal de descenso en el Eje 6 Sur San Antonio y aumenta el conflicto vial en el cruce de ambas avenidas con Av. De los Insurgentes. El fortalecimiento de esta barrera aumentó la segregación de la



LEYENDA

Calles		Metro	
Tren		Vialidad Elevada	
Trolibus		Vialidad Principal	
Metrobus		Hitos	
Parques			



2011



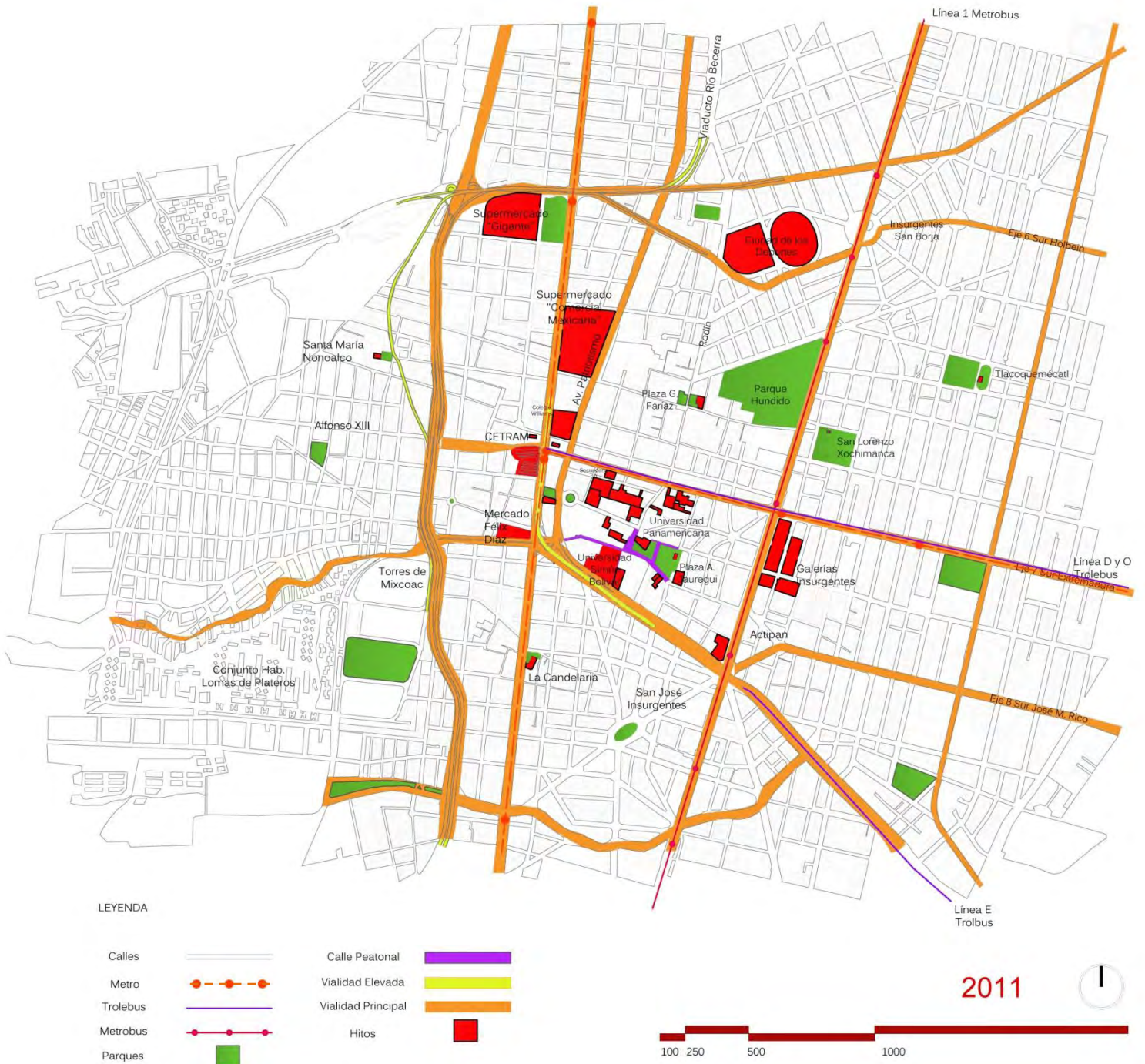
Mapa 10

Ciudad de los Deportes del resto del área de estudio. Su altura consiste en una interrupción dramática de la vista de los edificios inmediatos a él, pasando a escasos metros de la fachada del cuarto nivel.

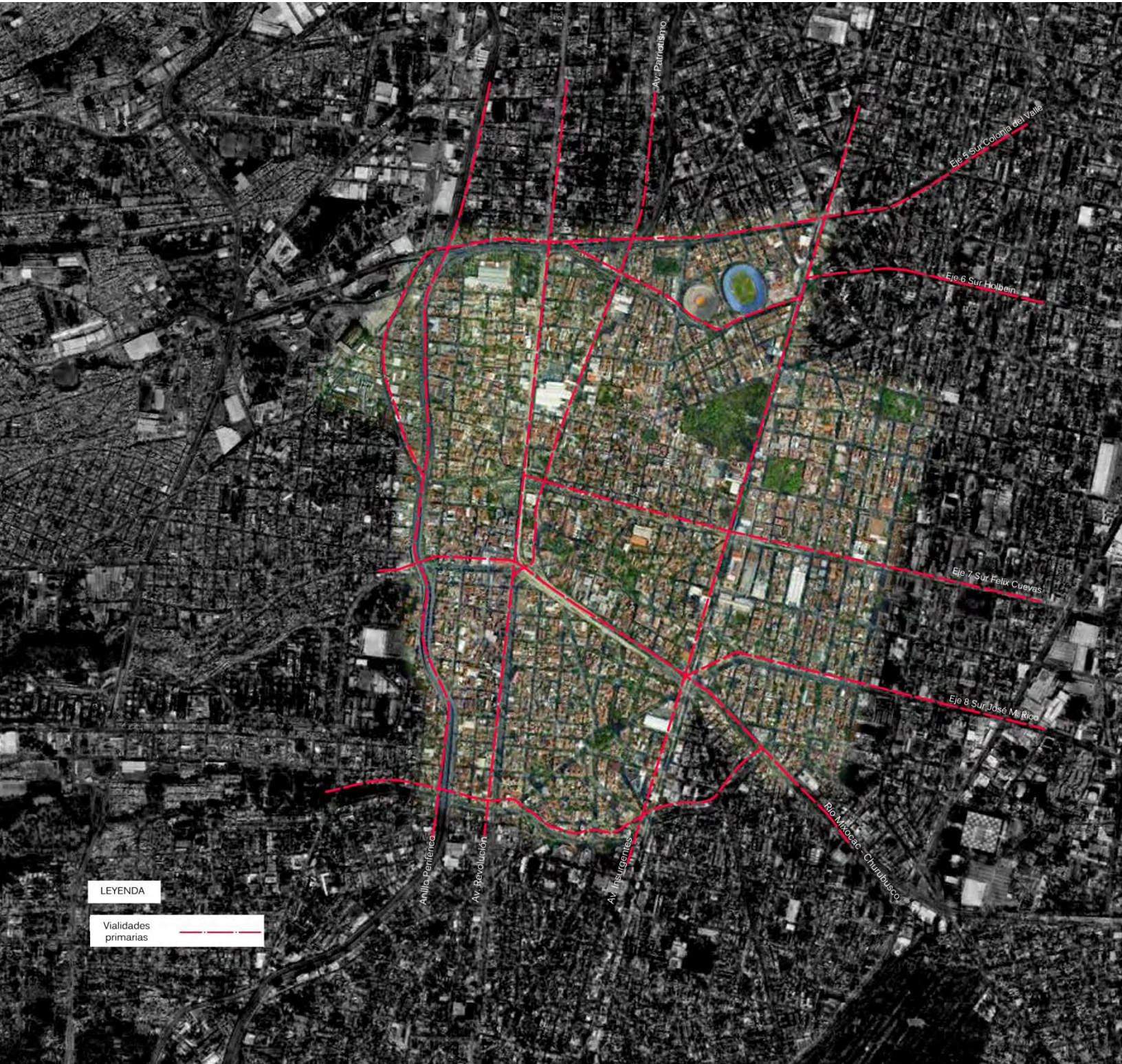
En 2009 se construye otro puente para completar el Circuito Bicentenario. Su trayecto conecta Av. Revolución con Av. Río Mixcoac pasando por el frente del mercado Félix Díaz. Éste fortalece la barrera entre un lado y otro de las avenidas mencionadas gracias a su gran afluencia vehicular y la falta de puentes y pasos peatonales bien señalizados.

Se prevé que en el año 2012 se concluya la construcción de la línea 12 del metro, misma que dará pie a un incremento en la afluencia y por lo tanto la plusvalía y potencial inmobiliario de la zona. Esto modificará de manera determinante la estructura urbana de la zona. (Ver mapa 10)

Espacio público / No se ha presentado ninguna contribución en esta materia. El incremento de población exponencial no es acompañado de la creación de más espacios públicos, causando la insuficiencia de los mismos.



Mapa 11 - Resumen estado actual.



Mapa 12 - Vista aérea del área de estudio. Se marcan las vialidades primarias que la atraviesan.

2.5 La crisis urbana en Mixcoac: Diagnóstico de la problemática actual y Conclusiones

Una vez realizado el análisis de la evolución cronológica de acontecimientos que moldearon la traza urbana de Mixcoac, es necesario descifrar y determinar las tendencias actuales de crecimiento y evolución para así plasmar el testimonio de una serie de decisiones que deben ser analizadas seriamente para evitar problemáticas nuevas o bien incrementar las descritas a continuación.

Este diagnóstico se lleva a cabo retomando elementos presentes en el área de estudio, consecuencia de la “crisis urbana”: el urbanismo neoliberal, la estratificación de clases, la conurbación, la preferencia por el automóvil, la distribución inequitativa de la riqueza, la falta de vivienda para clases sociales marginadas, la falta de leyes de protección y organismos reguladores y la pérdida de identidad y sentido de comunidad como consecuencia de lo anterior son componentes esenciales que conforman el caos que vive la ciudad hoy en día. Mixcoac, al igual que todos los poblados absorbidos por la mancha urbana son ya parte activa de la crisis. En el caso de Mixcoac, es importante señalar que es un caso emblemático de la “crisis urbana” y por lo tanto, considero indispensable desmenuzar la fibra de lo que se encuentra compuesto este fenómeno para así, brindar una radiografía de los efectos de la modernidad y hasta qué punto han logrado ingerir influencia sobre nuestro entorno urbano.

Hitos

Plazas Públicas

A pesar de que la zona ha estado sometida a una evolución constante a lo largo del tiempo, existen diversos hitos que han subsistido gracias a su arraigo cultural y de identidad con la zona. Tal es al caso de las diversas plazas públicas y atrios de iglesias, que a pesar de haber sido de los primeros asentamientos en la zona, hoy en día continúan siendo puntos de referencia dentro de la configuración barrial que sobrevive a su alrededor. La subsistencia de las plazas Jáuregui y Gómez Farías como espacio público, se debe en parte a la importancia que las diversas

universidades públicas les han conferido en un esfuerzo por preservar el carácter histórico de la zona. Sin embargo corren el peligro de privatizarse parcialmente ya que la adquisición de inmuebles en la zona por parte de la Universidad Panamericana amenaza el libre acceso del público a las plazas.

En el caso de Tlacoquemécatl y San Lorenzo, ambos fueron absorbidos por el crecimiento de la Colonia del Valle y con el tiempo pasaron de ser cementerios a parques. Hoy en día forman parte de la misma colonia, atrayendo a un gran número de visitantes gracias a sus atractivos históricos. Resulta irónico que estos barrios se hayan caracterizado históricamente por ser refugio de las personas más marginadas de Mixcoac.

Redes de servicios

El paso del siglo XX logró efectivamente transformar la imagen urbana de la zona, pasando de poblado a suburbio en cuestión de pocas décadas. Hoy en día existen diversas redes de servicio dentro de Mixcoac especializadas en diversas actividades. Estas redes están conformadas por elementos que logran captar un gran número de personas ajenas a Mixcoac gracias a su tamaño y magnitud. Las redes y sus componentes se conforman ya sea por grandes elementos individuales, o por agrupaciones de pequeños inmuebles que logran en conjunto una gran atracción de personas. Entre estas redes es posible considerar que existen los siguientes: educación, supermercados, centros comerciales, de transporte y de entretenimiento. (ver mapa 13 – Distritos de Servicio) Éstas pueden considerarse promotoras de la segregación interna de Mixcoac ya que promueven su rol como centro prestador de servicios, enfatizando su carácter de “transito” y de apropiación temporal desarraigada de sus visitantes.

Un buen ejemplo del efecto de estas redes dentro del área de estudio es el efecto que tuvo la aparición de supermercados en el tradicional Mercado Félix Díaz.

La red de supermercados se compone por el Soriana de San Antonio (antes Gigante), la Comercial Mexicana, El Costco de San Antonio, el Wall-Mart de Plateros y el Superama de Revolución.

Tras perder su clientela el mercado ha subsistido y se ha transformado. Hoy en día el mercado solamente alberga escasos puestos que ofrecen productos frescos, dando paso al establecimiento de comedores que sirven a los oficinistas y transeúntes de la zona. Al igual que en el resto de la ciudad, el mercado fue orillado a cambiar de giro. Hoy en día existe una pequeña red de servicios que se ha conformado alrededor del mercado que de ser rescatada y apoyada podría llegar a consolidar su importancia y su tradición.

CETRAM

La CETRAM, ubicada sobre Av. Revolución esquina con Benevuto Cellini, es un importante centro de reunión para los diversos transportes que diariamente realizan una gran cantidad de viajes en las rutas que convergen en la zona. Éstos se han adaptado constantemente al crecimiento exponencial en las últimas décadas debido al progresivo proceso de urbanización de la zona de barrancas al poniente. La población de toda esta zona ocupa a diario el CETRAM para desplazarse y distribuirse ya sea por metro, camión o trolebús al resto de la ciudad.

Dada su alta afluencia y uso diario se presenta un número elevado de comercio ambulante que se instala en ocasiones de manera excedida, logrando interrumpir el flujo peatonal sobre las banquetas cercanas a Av. Revolución. Esto podría llegar a representar un problema de seguridad social en casos de emergencia o evacuación.

Cabe mencionar que la construcción de la nueva línea 12 del metro, cuya conclusión tendrá lugar en el año 2012, abrirá nuevamente el flujo vehicular en Eje 7 Sur, aportando una cantidad mayor de autos en el área. Así mismo, la apertura de la línea, contempla convertir la actual estación Mixcoac en estación terminal, conectándola con Tlahuac al otro extremo. Esto abre la posibilidad de incrementar de manera exponencial el número de comercios informales dada la afluencia peatonal esperada.



LEYENDA

Transporte / CETRAM		Educación	
Supermercados		Deporte y Entretenimiento	
Centros Comerciales		Espacio Abierto	

2011 - Distritos de Servicios



Mapa 13

Procesos de crecimiento urbano

El área de estudio se caracteriza históricamente por guardar un carácter transitorio y de baja jerarquía con respecto a los poblados vecinos. A pesar de que en años recientes se ha diversificado, desde sus inicios el poblado se desarrolló diferencialmente creando y remarcando áreas de bienestar y de malestar. Aquí se presentan unos de los fenómenos que el crecimiento urbano ha propiciado:

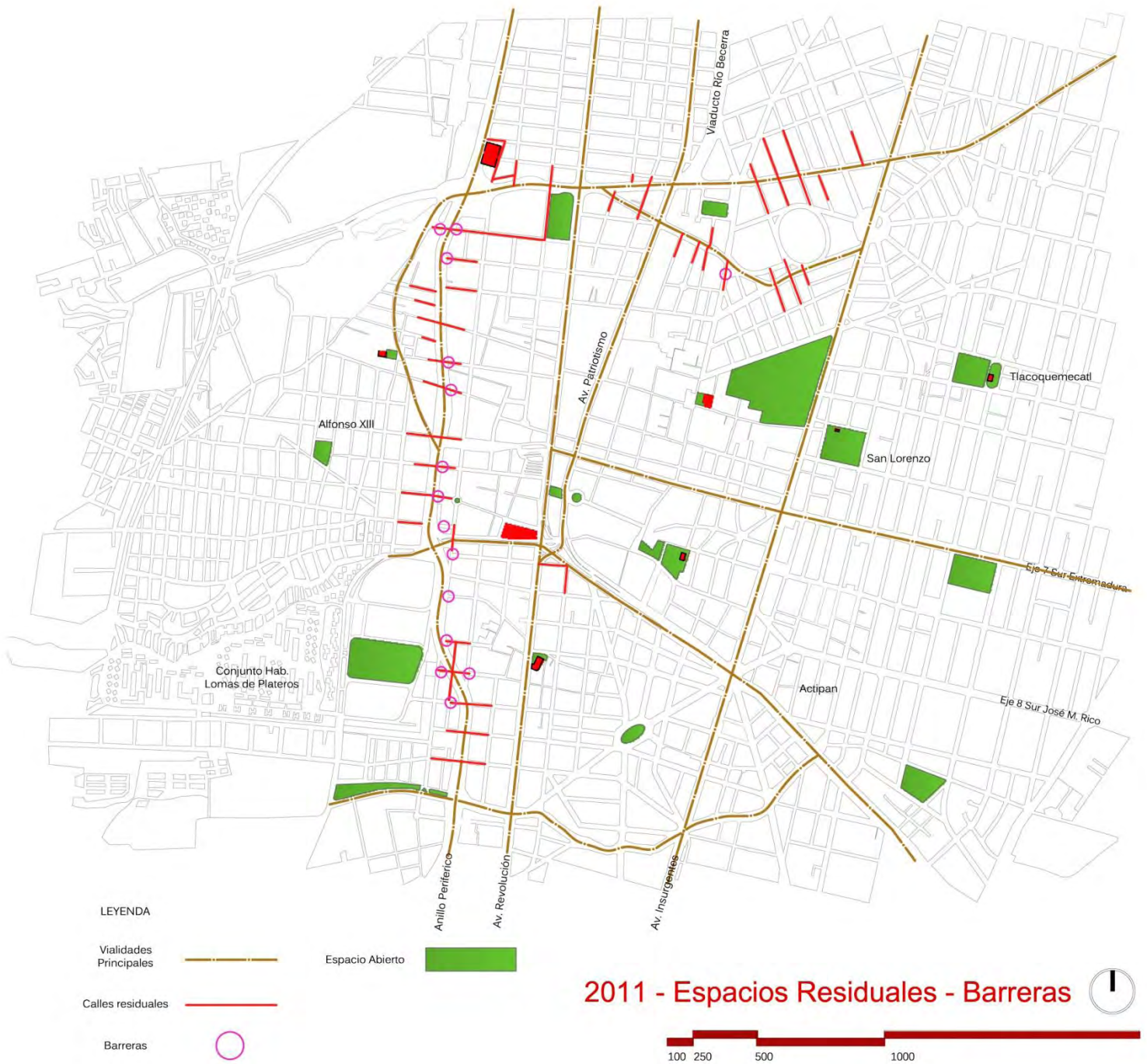
Barreras / Espacios residuales

Conformadas por calles pequeñas tangentes a avenidas y calles de gran afluencia y magnitud que diseccionan y dividen el área. A pesar de estar abiertas al libre paso peatonal, estas pequeñas calles carecen de vida e identidad debido a que no poseen valor de tránsito: no logran conectar ningún trayecto origen-destino más que el propio. Estas calles se vieron convertidas en callejones, aisladas de su continuidad al otro lado de las grandes avenidas por la falta de puentes peatonales.

El abandono que esto causa ha promovido su apropiación nocturna por vándalos y grupos marginados. Durante el día, en el mejor de los casos, estos espacios pavimentados son utilizados como estacionamiento, representando un completo desperdicio espacial. Como consecuencia de la abrupta interrupción en la continuidad de la trama urbana, ésta área quedó desconectada de su contexto, al borde del límite delegacional, al margen de una de las vías más grandes de la ciudad (el Anillo Periférico), convirtiéndose así en espacio urbano residual. Estos espacios son evidencia fehaciente de la crisis de habitabilidad y la falta de sentido de comunidad que la preferencia por el automóvil promovió en el área.

Las calles afectadas se encuentran en toda la periferia al poniente y norte del área de estudio donde cruza el Anillo Periférico, el Segundo Piso y el Eje 6 Sur San Antonio en las cercanías con la Ciudad de los Deportes. (Ver mapa 14 – Espacios Residuales / Barreras)

Estos espacios guardan un tremendo potencial para la creación y promoción de una vida comunitaria que logre brindarle identidad y carácter a la imagen urbana inmediata, reactivando la convivencia y la ciudadanía.



Mapa 14



Figura 29 - Acceso bloqueado en la calle de Tiziano. Evidencia de la interrupción de la traza urbana.



Figura 30 - La falta de apropiación vecinal promueve el deterioro de la imagen urbana.

Catastral / Circuito Bicentenario

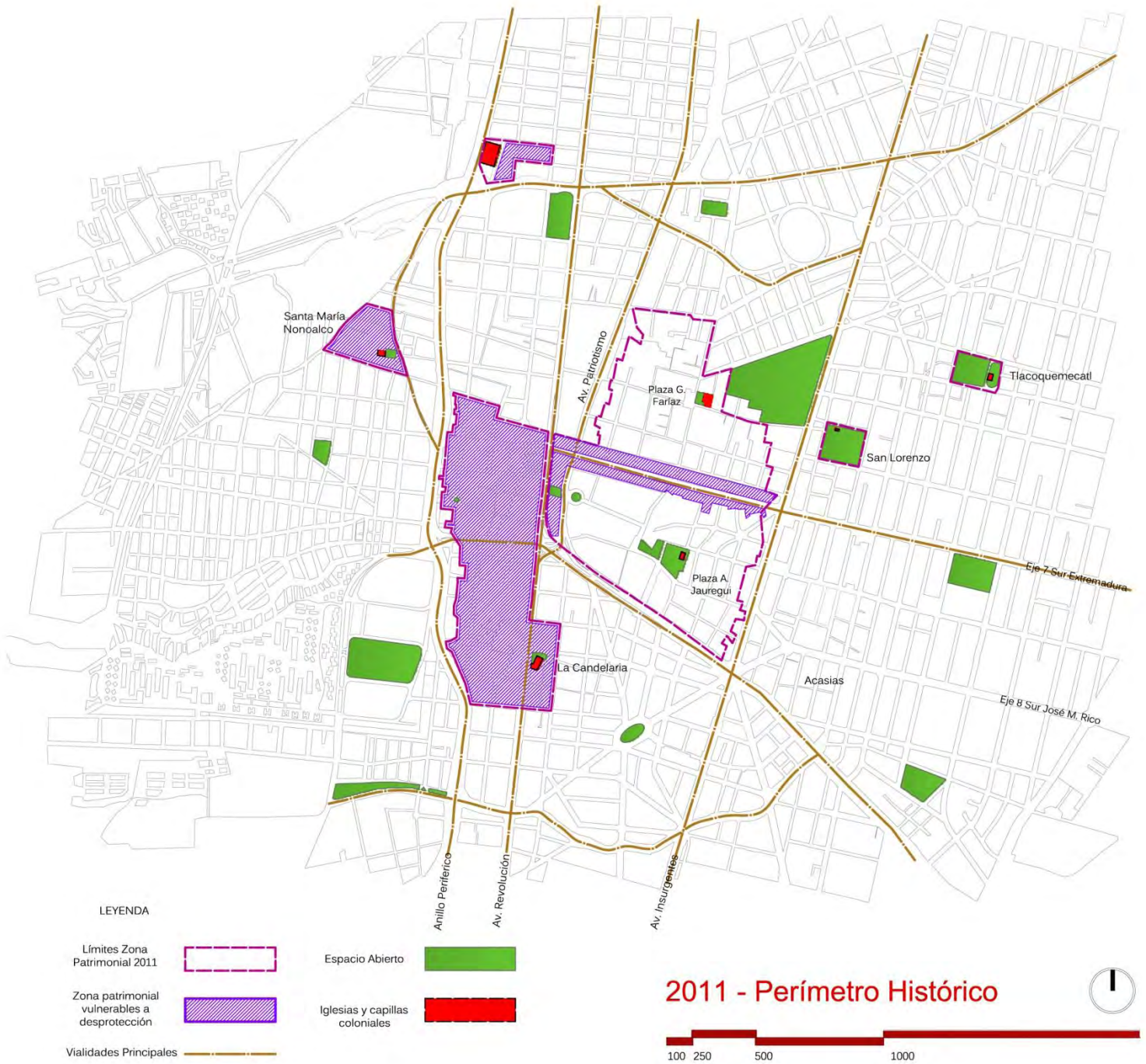
En años recientes se desprotegió y dividió el perímetro histórico de la zona vecina a Av. Revolución para instalar el puente del Circuito Bicentenario. Esto divide el área protegida en dos distritos aislados, separados por una barrera tanto física como visual que representa el puente elevado. Debido a la deteriorada o incluso inexistente comunidad que defiende la identidad local, la construcción se llevó a cabo de manera rápida, sin oposición por parte de los vecinos, logrando acentuar aún más la segregación del poblado desde su interior.

Es posible afirmar que la protección de inmuebles por parte del Plan Delegacional de Desarrollo Urbano (PPDU) de la delegación es fácilmente modificada a conveniencia del crecimiento vial. Es decir, cada vez que una vía gana importancia, esta logra recortar franjas de lotes de la protección patrimonial.

Con la creciente importancia que han ganado vialidades como el Periférico y Revolución (Circuito Bicentenario) tras la creación de los puentes elevados, es posible que se suscite un fenómeno similar a lo que ocurrió en las Av. Patriotismo e Insurgentes. En el caso de éstas últimas se desprotegió sin escrúpulos la franja de lotes inmediatos, propiciando la demolición de inmuebles históricos y la construcción de otros con mayor altura y de uso de suelo comercial o habitacional mixto.

Considerando la importancia que llegará a tener el Eje 7 Sur Extremadura y Av. Río Mixcoac dentro de los próximos años con la construcción de la Línea 12 del metro no sería descabellado predecir la desprotección y demolición de predios colindantes a estas avenidas, aumentando su altura permitida y dándoles un uso más intensivo, logrando efectivamente disgregar el área protegida en aún más fragmentos.

Asimismo, gracias a la falta de Planes Parciales de Desarrollo Urbano (PPDU) que logren clasificar y regular de manera específica el uso de suelo de áreas patrimoniales, gran parte de los predios dentro de este perímetro se encuentra susceptible a su desprotección y demolición. Un ejemplo de esto lo pone la colonia Insurgentes Mixcoac que al contar con un PPDU se ha logrado no solo mantener uso de suelo habitacional predominante en la zona, sino incluso frenar la expansión privatizadora de la Universidad Panamericana.



Mapa 15

De igual manera, Santa María Nonoalco, Tlacoquemécatl y San Lorenzo han quedado sumergidos en una isla, un pequeño distrito histórico. La iglesia de la Candelaria ubicada en las cercanías de Av. Revolución corre el riesgo de ser absorbida de la misma manera por el avance del crecimiento y densificación urbana. (Ver mapa 15 – Perímetro Histórico)

Límites Administrativos

El área de estudio ha sufrido históricamente de diversos cambios en los límites administrativos, mismos que tuvieron lugar en los años 1928 1941 y 1970 respectivamente. Estos cambios contribuyeron al desgaste de sentido de comunidad e identidad en Mixcoac. (Ver figura 31)

Al crearse la delegación Benito Juárez en el año 1941 e integrarse con las otras 3 delegaciones centrales el pueblo fue dividido en dos por los nuevos límites administrativos tomando estos como límite el ferrocarril que cruzaba en dirección norte-sur. De esta forma el poblado de Santa María Nonoalco y Alfonso XIII al poniente quedaron segregadas y excluidas de la delegación Benito Juárez, formando parte de Álvaro Obregón en vez. En vez de respetar la traza original del barrio y su relación socio-cultural con Mixcoac se favoreció nuevamente el fortalecimiento de las barreras. Cabe resaltar que la relación de estos barrios con Mixcoac fue desde sus inicios de dependencia, gracias a los servicios y transporte que éste brinda y que dicho cambio administrativo no logró detenerla.

La construcción del Anillo Periférico en 1968 también promovió la segregación del área gracias a su tamaño. Los escasos cruces peatonales obligan a la población proveniente de las colonias del poniente (que siguen dependiendo de la movilidad y servicios urbanos de Mixcoac) a trasladarse a través de recorridos inseguros y deficientes. Estos fuerzan a una enorme cantidad de personas a pasar por bajo puentes no iluminados del mismo Periférico u otros recorridos igualmente sinuosos. En el mejor de los casos, la gente opta por el transporte público, entorpeciendo el tráfico.



1928



1941



1970

Leyenda

Límite Ciudad de México		Límite Delegacional	
Límite Estado de México		Límite Cuarteles	
Área de Estudio			

Figura 31- Imagen mostrando los cambios en los límites administrativos que tuvieron lugar en los años 1928 1941 y 1970 respectivamente. Estos cambios contribuyeron al desgaste de sentido de comunidad e identidad en Mixcoac. En 1941 al crearse el Distrito Federal el poblado es dividido en 2. En 1970 la delegación se muda a su actual locación, causando un cambio sociopolítico que profundizando la pérdida de identidad

En 1970 la delegación se muda a su actual locación en el Parque de los Venados, causando un cambio sociopolítico que logró segregar a la comunidad, profundizando la pérdida de identidad en el poblado entero.

Por lo tanto tras haber mencionado el efecto que tiene la primacía de las vías de transporte en la división política y contexto social, es necesario señalar el riesgo que corre la franja norte – sur de colonias que quedan entre Av. Revolución y el Anillo Periférico, (Nonoalco Mixcoac, Mixcoac y Merced Gómez).

De no fortalecerse los vínculos peatonales que interconecten la franja de manzanas ubicada entre el Periférico y Av. Revolución con su contexto; y que de esta manera se favorezca el flujo peatonal, ésta quedará progresivamente aislada de su contexto, mismo que se lleva a cabo de manera constante y acelerada desde la década de los 50.

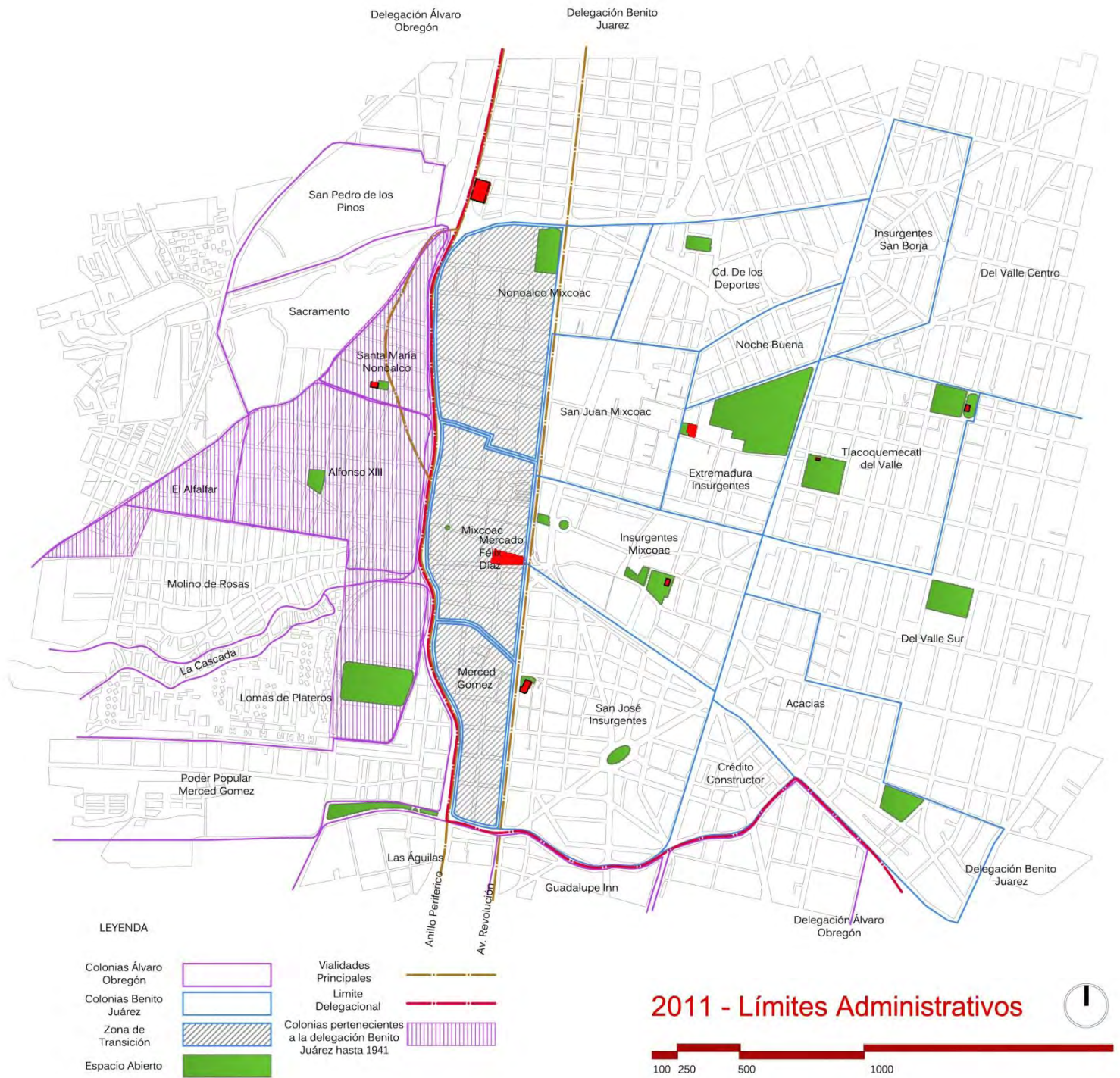
Considerando simultáneamente que la imagen urbana se encuentra deteriorada; sobre todo cerca de las barreras (ver mapa 13), se corre el riesgo que el deterioro se expanda y generalice en la zona debido a su reducido valor inmobiliario. Esto a la vez, crearía una especie de “*ghetto*” cayendo en un ciclo vicioso de deterioro.¹²² (Ver Mapa 16 – Límites Administrativos)

Vialidades y Transporte

Vías de comunicación

Es evidente la ruptura en la trama urbana impuesta por las vías principales que cruzan el área de estudio. Esto incluye las avenidas Revolución, Patriotismo, puente Circuito Bicentenario, Anillo Periférico y su Segundo Piso, Río Mixcoac y los 5 Ejes Viales que pasan por la zona. Estas vías no solo resultan, como ya se ha mencionado, una interrupción espacial, visual y perceptual de la zona, sino que, gracias al elevado tráfico que albergan día con día, propician una elevada cantidad de contaminación ambiental, visual y auditiva, contribuyendo así a la crisis de habitabilidad en el área.

¹²² (Ver análogo Local Code, Real Estates,)



Mapa 16

El conflicto vial que se lleva a cabo en el cruce de las avenidas Revolución, Patriotismo, Molinos y Río Mixcoac y a lo largo del Circuito Bicentenario resulta elevado y constante¹²³ debido a la alta afluencia vehicular que dichas avenidas logran captar debido al papel que éstas juegan dentro de la conectividad de la ciudad.

Asimismo, la falta de señalización peatonal y paradas organizadas de transporte público contribuyen al deterioro. Es importante notar que la construcción del puente elevado del Circuito Bicentenario, hecho en años recientes, no ha contribuido a solventar el tráfico presente en el cruce mencionado. Esto expone la falta de objetividad al llevarse a cabo obras viales por parte de las autoridades, evidenciando simultáneamente la falta de interés por remendar la deteriorada comunidad.

Asimismo, el exhaustivo crecimiento de las vías de comunicación y su progresivo ensanchamiento dieron como resultado un “archipiélago” de espacios remanentes dentro de la traza urbana llamados “relingos”. (Ver mapa 17 – Distritos / Avenidas Primarias)

En estos espacios se han apropiado por diversos sectores sociales que carecen de las estructuras urbanas para desarrollar sus actividades. Tal es el caso de una feria, paradas improvisadas de transporte público, y desde luego el comercio informal. (Ver imagen 33) Al igual que las calles residuales, estos espacios guardan un enorme potencial para generar identidad y reactivar el sentido de vida comunitaria.

Otro foco rojo es en el cruce del Eje 7 Sur con las avenidas Patriotismo y Revolución. A pesar de estar en construcción la línea 12 del metro por esta avenida, la importancia que se supone llegará a tener y la afluencia vehicular que albergará una vez reabierto hace suponer que el conflicto vial se intensificará. Hasta el momento, las obras no presentan intención de encauzar el flujo hacia la lateral del Anillo Periférico por la calle Benevuto Cellini, haciendo suponer que, de no hacerse dicha extensión del eje vial, el conflicto se verá reflejado en el cruce ya mencionado de Av. Revolución, con Río Mixcoac.

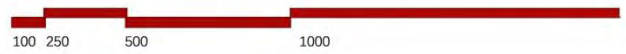
¹²³ Datos de un estudio realizado por La Dirección General de Planeación y Vialidad correspondientes a octubre 2011 localizado en la página de la Secretaría de Transportes y Vialidades: <http://www.setravi.df.gob.mx> consultada el 1 octubre de 2011.



LEYENDA

- Vialidades primarias
- Conflicto Viales
- Districtos
- Espacio Abierto
- Relingos

2011 Distritos / Avenidas Primarias



Mapa 17



Figura 32 - Av. Revolución. Es notorio el número cada vez mayor de obras viales que se llevan a cabo, mismas que lejos de remediar el creciente tránsito vehicular, representan barreras físicas y visuales dentro de Mixcoac.



Figura 33 - Imagen de la feria ubicada en el cruce de Av. Río Mixcoac con Av. Revolución. Lleva más de 3 décadas operando en un espacio remanente del área. Es un ejemplo de la apropiación del espacio público en busca de identidad.

Así mismo, gracias a la creación de los ejes 5 y 6 Sur al norte del área de estudio, la Ciudad de los Deportes quedó aislada dentro de una isla junto con una pequeña zona de uso habitacional y un espacio abierto sumamente subutilizado y descuidado. En esta zona también proliferan los establecimientos comerciales, una tienda departamental y diversos bares. Esta zona es utilizada intensivamente únicamente cuando surge un evento ya sea en la Plaza de Toros México o el estadio de fútbol, es decir los fines de semana. Ante la falta de cajones de estacionamiento se satura la zona de automóviles, evidenciando la falta de infraestructura para recibir a tal cantidad de visitantes. (Ver mapa 18 –Vialidades y Transporte)

CETRAM

Este nodo urbano es un contribuyente activo en la generación de conflicto vial gracias al flujo peatonal y vehicular que atrae. La mala organización que guarda este centro es percibida como un problema, debido a su mala distribución, falta de limpieza, alta concentración de basura, mala iluminación nocturna, e ineficiencia, entre otros factores, lo que además causa un deterioro en la calidad espacial. Existe también una elevada cantidad de camiones que se estacionan fuera de la estación, abarcando varias de las calles aledañas y entorpeciendo el flujo vehicular en su perímetro, contribuyendo así al deterioro de la imagen urbana zonal.

Trayectos / Orígenes y destinos

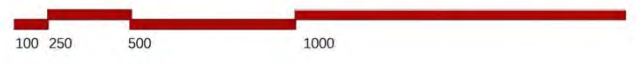
Desde sus inicios La Colonia del Valle ha sido una zona de clase media – alta que cuenta con una gran cantidad de equipamiento, áreas verdes y servicios. Por el otro lado se encuentran las colonias Merced Gómez, Alfonso XII y Santa María Nonoalco que, a pesar de haber sido formadas por un proceso similar al de Tlacoquemécatl y San Lorenzo, es posible afirmar que su papel histórico ha sido secundario, determinado en gran medida por su situación geográfica, la cual la condenó históricamente. En un inicio, al asentarse las iglesias e incitar la organización y crecimiento urbano en torno a ellas, la de menor importancia resulta ser la de Santa María Nonoalco gracias a diversos factores. En primer lugar su lejanía con respecto los caminos que conectan tanto a Coyoacán con Mixcoac (recordando que éste fue



LEYENDA

Calles		CETRAM	
Trolebus		Paraderos y estaciones de trasbordo	
Metrobus		Metro	
Espacio Abierto		Hitos implicados	

2011 - Vialidades y Transporte



Mapa 18

el primer eje de crecimiento del pueblo prehispánico en dirección oriente – poniente antes del siglo XVI) y posteriormente, a Tacubaya con San Ángel. (Segundo eje de crecimiento norte – sur a partir del siglo XVI). En segundo lugar la carencia de destinos de importancia hacia el poniente. Esta zona no comenzó a ser un eje de crecimiento sino hasta el siglo XX con el fraccionamiento de la colonia Alfonso XIII y más intensivamente a partir de la construcción de conjuntos habitacionales como el de Torres de Mixcoac y Lomas de Plateros en la década de los 60. Éstos propiciaron asimismo la ocupación y densificación en las barrancas vecinas. (Ver mapa 19 – Ejes de crecimiento urbano)

Metrobus – Corredor urbano Insurgentes

Hasta años recientes con la creación del Metrobus se logró regularizar el caos que propiciaba el transporte público sobre la Av. De los Insurgentes. Este proyecto contempla un carril exclusivo para el camión biarticulado con el que cuenta dicho sistema, mismo que se accede por medio de estaciones al centro de la avenida. Esta intención colaboró en gran medida para que se fortalecieran los cruces peatonales a lo largo de toda la avenida, facilitando la permeabilidad del peatón y mejorando la imagen urbana.

Espacio Público

Atrios y Plazas Públicas

Como consecuencia de la segregación espacial que se ha mencionado con anterioridad, la colonia Insurgentes Mixcoac y las universidades que alberga se han visto favorecidas. Progresivamente dichas instituciones privadas han comprado inmuebles en toda la colonia, comenzando por los localizados en las cercanías de la plaza Gómez Farías, incrementando asimismo su interés por preservar los espacios públicos y parques históricos. Progresivamente, la consolidación de un distrito escolar semi-privado es inevitable. Siguiendo este patrón de crecimiento, las cercanías de las plazas Jáuregui y Valentín Gómez Farías muestran una tendencia por peatonalizar calles para así consolidar el distrito escolar.



LEYENDA

Primer eje de crecimiento - Ruta de Comercio Prehispánica



Segundo eje de crecimiento Siglo XVI al mediados del XX - Tranvía y Ferrocarril



Tercer eje de crecimiento a partir de 1970 - Asentamientos Irregulares y colonias marginadas



Espacio Abierto



2011 - Ejes de Crecimiento Urbano



Mapa 19

A diferencia de esta situación los atrios de Tlacoquemécatl y San Lorenzo cobraron otro carácter. Estas zonas se caracterizan por ser predominantemente residenciales de clase media y tener acceso a espacios verdes. Esta correlación entre espacio público, uso de suelo y estrato social puede ser asociada a una elevada calidad de vida con respecto al resto de la zona.

Parques locales / Centros deportivos

En estos espacios es notable el olvido, falta de mantenimiento y la acumulación de basura. Este espacio público sub-utilizado y en mal estado se encuentra presente en diversos puntos de toda el área de estudio. Los más notorios bajo dicha clasificación son los ubicados a lo largo de la calle Benevuto Cellini en su extensión hacia la CETRAM ubicada en Av. Revolución. Estos espacios son actualmente utilizados para albergar algunos escasos elementos vegetales, sin embargo, no logran crear un carácter claro debido a la falta de intención y claridad con la que se encuentran colocados.

Asimismo existen diversos parques que pequeños con las mismas características. Uno de los más representativos es el parque ubicado en las cercanías de la calle Goya entre las Avenidas Revolución y Patriotismo. Resulta un verdadero desperdicio de espacio público ya que se encuentra enrejado y privado de la convivencia con el usuario.

Asimismo, otros espacios abiertos con gran potencial pero subutilizados son todos aquellos espacios que se encuentran debajo del puente vial elevado del Circuito Bicentenario. Dichos espacios fueron restados del parque vehicular, segregando a la vía en sí, y actualmente son utilizados como camellones. Desde un punto de vista urbano, el restar espacio público a la ciudadanía y utilizarlo en este caso específico como jardín inaccesible es inaceptable.

Capítulo 3.

Análogos de referencia

3.1
3.2
3.3

Local Code / Reality Estates, Nicholas de Monchaux
High Lane, Diller Scofidio + Renfro
Paseo Santa Lucía, Monterrey, México

3.1 Local Code / Real Estates Nicholas de Monchaux- San Francisco, EUA.

Esta intervención es un ejemplo que evidencia el potencial beneficio de remendar el tejido urbano fragmentado mediante el reciclaje y la re activación del espacio público subutilizado. El proyecto se lleva a cabo por el arquitecto Nicholas de Monchaux y su equipo llamado “Local Code / Real Estates”. Este trabajo se realizó en la universidad de Berkeley, Estados Unidos y tiene como enfoque principal evidenciar el potencial beneficio que representaría el uso adecuado de espacios en desuso o subutilizados a favor de la imagen urbana, calidad de vida, ambiente y plusvalía inmobiliaria en la ciudad de San Francisco.

Este estudio se enfoca en detectar todos aquellos espacios abandonados debido a la implementación del modelo urbano de movilidad. Este modelo se

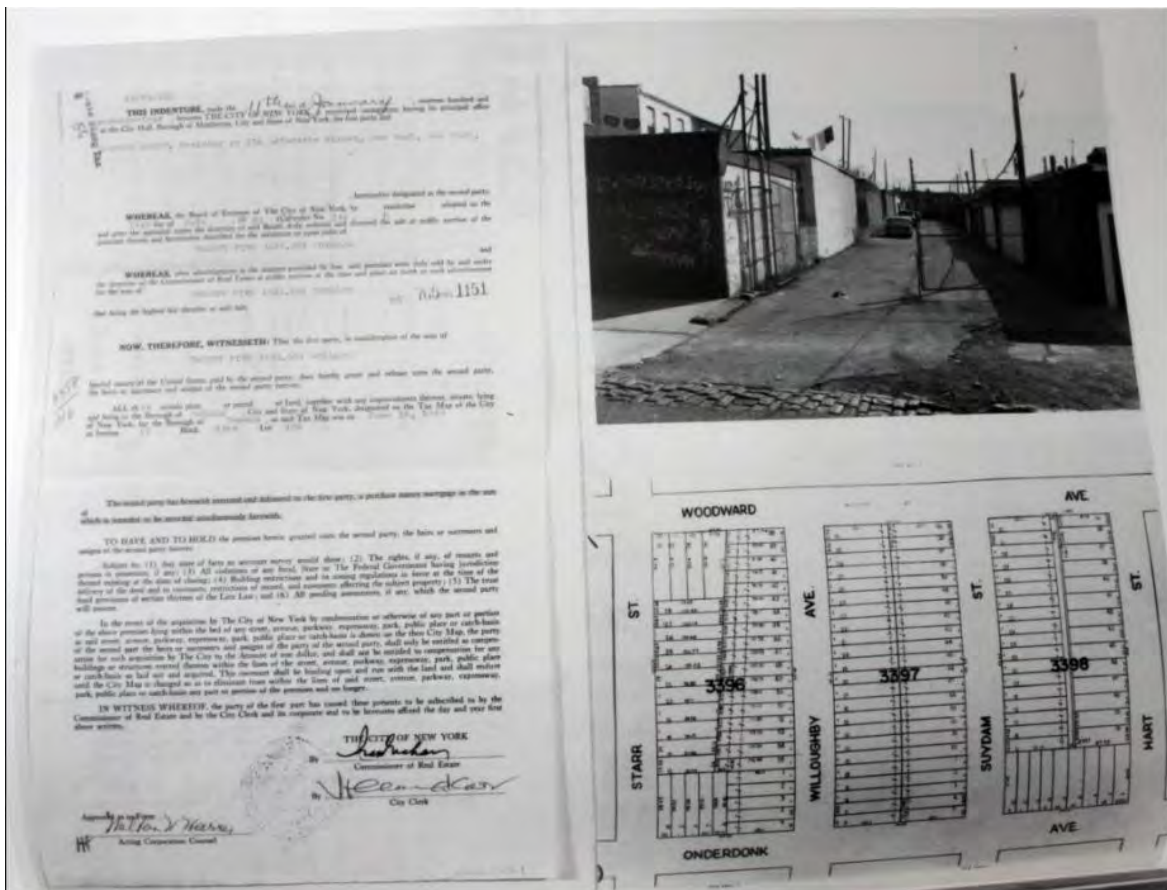


Figura 34 - Fotografía de la obra de Gordon Matta-Clark mostrando el título de propiedad, la localización y fotografía de los terrenos abandonados que adquirió en Nueva York.

puede percibir como promotor de la segregación urbana ya que al construirse vialidades vehiculares de gran afluencia se suscitan divisiones espaciales al interior de los barrios que recorre. El paso de éstas avenidas cercena la continuidad de la traza preexistente, aislando y dividiendo el contexto urbano y social. Esto da como resultado una gran cantidad de calles y banquetas que no albergan ninguna clase de flujo, ya sea peatonal o vehicular convirtiéndose en nodos o “muñones” urbanos.

Como parte del problema se puede añadir el abandono de los inmuebles aledaños y la pérdida de interés inmobiliario por parte de la iniciativa privada.

La elevada afluencia de las vías principales construidas como reflejo del favoritismo hacia el automóvil emprendido por modelos urbanos del siglo XX consigue proporcionarles una mayor jerarquía y afluencia vehicular. Asimismo se promueve el desuso y marginación de las vías de comunicación aledañas.

Como consecuencia, estos espacios han sufrido un grave deterioro debido al descuido y falta de manutención de las banquetas, calles y espacios verdes que los conforman, extendiendo y enfatizando un mayor abandono tanto por parte de las autoridades como de la población. Estos espacios legalmente son propiedad de la ciudad de San Francisco, pero al carecer de las cualidades inmobiliarias que los inversionistas privados requieren para capitalizarlos, no son valorados por su potencial inmobiliario.

Aunque la mayoría de la población no toma en cuenta ni dedica parte de su pensamiento a estos espacios aparentemente inútiles, éste estudio se enfocó en encontrar formas para reavivar el uso, el cual podría llegar a tener un impacto benéfico en la sociedad urbana en temas de salud social, económica y ambiental, una vez que se consideren no únicamente como elementos aislados, sino como parte de un conjunto que conforma la ciudadanía.

“*Local Code*” o Código Local se inspiró en gran parte de las intervenciones artísticas de Gordon Matta-Clark y su proyecto “Fake Estates: Reality Properties” (1971-1974). A través de un estudio metódico Matta-Clark localizó 15 espacios residuales, abandonados y funcionalmente fragmentos, aislados de Nueva York llamándolos “los espacios entre los lugares” – espacios de tierra que, gracias a planes urbanos de zonificación ambigua, quedaron en situación marginal. Estos son caracterizados por un carecimiento de accesos a los mismos, una localización

ambigua entre (o detrás) de edificios, presentar formas anómalas y complejas y finalmente ser de dimensiones extremadamente reducidos. En respuesta a este fenómeno el artista Gordon Matta-Clark compra diversos de estos terrenos y exhibe los títulos de propiedad como una pieza.

Estos lotes se convirtieron en la metáfora de la fractura del espacio y la rareza de la propiedad de tierra. Esta pieza habla del nivel absurdo que ha alcanzado la comercialización de algo tan físico pero a la vez tan efímero, como también de la naturaleza del coleccionista, donde el objeto es exhumado de su uso cotidiano como parte de la dinámica ciudadana solo para convertirse en una propiedad privada. Este concepto se torna aún más interesante al percatarse de que el terreno no alberga ningún uso en lo absoluto, convirtiéndose así en un espacio que su único propósito es ser propiedad de un coleccionista. Esta intervención da lugar al cuestionamiento del papel de la iniciativa privada, la cual hasta cierto punto, domina la forma de hacer ciudad en el modelo capitalista del cual formamos parte incluso hoy.

Código Local propone una nueva organización sistémico-ecológica del espacio pavimentado a gran escala. Seleccionados de una base de datos gestionada por el Departamento de Obras Públicas de la ciudad de San Francisco y con la ayuda de Sistemas de Información Geográfica (SIG), los diversos sitios son considerados "calles no aceptadas", es decir, calles que forman parte de la red vial de San

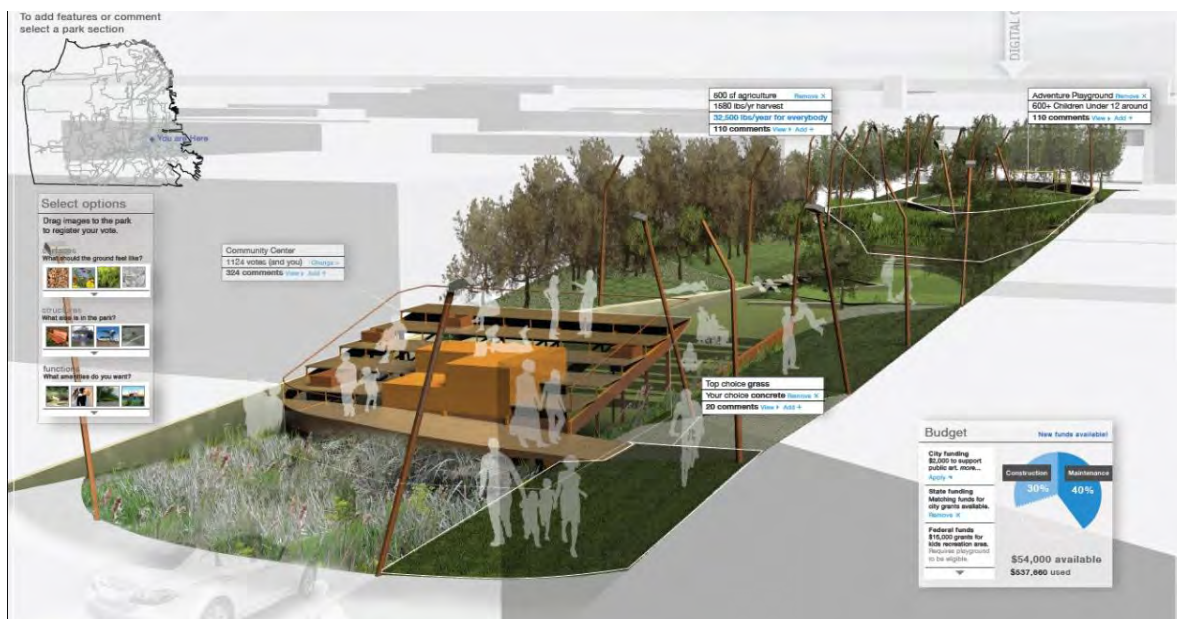


Figura 35 - Uno de las propuestas para la recuperación de espacios abandonados en San Francisco. Busca crear vida exterior mediante mobiliario e iluminación integrando con un diseño de paisaje exterior.

Francisco, pero no son mantenidas por el municipio, o siquiera transitables por los vehículos. El estudio detectó 1.625 de estos espacios, principalmente en torno a las carreteras y polígonos industriales. Vistos por separado guardan muy poco potencial, sin embargo en conjunto alcanzan una superficie mayor que el *Golden Gate Park* de San Francisco. Una vez detectados los sitios se iniciaron los proyectos de intervenciones puntuales, las cuáles buscan optimizar el “potencial de rendimiento” de cada sitio, re introduciendo vegetación endémica, aboliendo superficie pavimentada innecesaria y proponiendo espacios y mobiliario que logren restablecer la identidad local del espacio.

En conjunto, el proyecto propone una infraestructura verde alternativa con potenciales beneficios medibles para la salud urbana y bienestar social y puede verse como un intento por mejorar la calidad urbana de espacios víctimas del avance de la “modernidad”.

3.2 High Line, Diller Scofidio + Renfro Nueva York, EUA.

Un ejemplo de la rearticulación en la ciudad, lo da el proyecto llamado “*High Line*” en la ciudad de Nueva York. Este proyecto consistió en la creación de un parque público lineal sobre las vías abandonadas de tren en dicha ciudad. Originalmente, las vías sobre las que se asienta el parque fueron construidas en la década de 1930 como remedio para segregar a los habitantes de la zona de los peligros y la contaminación que aportaba el ferrocarril, la cual daba servicio a los puertos y fábricas que contaban con acceso al río Hudson al oeste de Manhattan. Mientras se fueron dando los avances tecnológicos en el siglo XX el transporte en camiones de carga resultó más conveniente y barato para los dueños de las fábricas y como consecuencia las vías férreas se comenzaron a abandonar, hasta finalmente ser cerradas en 1980. Subsecuentemente, las vías permanecieron clausuradas al acceso público y gracias al descuido y falta de mantenimiento, la vegetación salvaje, una vez a salvo de la presencia de humanos, se comenzó a apoderar de la estructura abandonada.

No fue hasta años recientes que los grandes inversionistas y las inmobiliarias se percataron del potencial que guardaba esta estructura, vestigio del despertar de la época industrial en Estados Unidos. Fue así como en el año 2005 se re abrió la circulación y se re introdujo este pasaje abandonado al espacio público, claro está, con las expectativas y promesas de un incremento en el valor inmobiliario que circunda la zona.



Figura 36 - La intervención se extiende reciclando infraestructura preexistente uniendo diversos distritos.

El parque cuenta actualmente con un paisaje integral, diseñado por los arquitectos paisajistas *James Corner Field Operations*, con los arquitectos *Diller Scofidio + Renfro*. El diseño juega una sutil interacción entre un diseño contemporáneo, considerando la conservación de su legado histórico, reconociendo la decadencia industrial por una parte y la naturaleza que alguna vez albergó. Esto se puede apreciar en ciertos detalles constructivos como el hecho de hacer uso de placas de concreto prefabricadas para recubrir el suelo, evidenciando en ocasiones fragmentos conservados de las vías férreas las cuáles hacen reminiscencia al legado industrial que alguna vez lo conformó.

Desde que se rehabilitó la antigua vía, los barrios de *Meatpacking District*, *West Chelsea* y *Clinton / Hell's Kitchen* quedan conectados entre sí. En la actualidad

es evidente el progresivo cambio en su uso y carácter, ganando prestigio y plusvalía, así como impulsando la creación de centros sociales de actividad cultural y comercial importantes. El vínculo creado entre estos barrios en cierta medida puede considerarse como un elemento que fomenta la creación de una nueva identidad local de cada uno. Ejemplo de esto es el título otorgado recientemente a estos barrios reconociéndose como uno de los que acogen la mayor densidad de galerías de arte del mundo.

Será importante seguir su trayectoria y el desarrollo que se suscite en un futuro, cuando la totalidad de su recorrido haya sido abierta y reintegrada al espacio público. Faltará esperar que esta intervención urbana no pase a ser, como es de esperarse, parte de un desarrollo privatizador más, que excluya la interacción social y segregue espacios urbanos al crear focos de desarrollo aislados y exclusivos.



Figura 37 - La intervención propuesta busca hacer referencia al pasado industrial y natural de las vías férreas.

3.3 Paseo Santa Lucía – Arq. Enrique Abaroa Monterrey, México.



Figura 38 – Fotografía aérea del Paseo Santa Lucía que conecta la Macro Plaza con el Parque Fundidora.

El Paseo Santa Lucía, diseñado por el arquitecto Enrique Abaroa Castellanos, es una de las escasas intervenciones urbanas de envergadura realizada dentro del territorio nacional. Resulta un interesante caso de estudio ya que logra brindarnos una perspectiva amplia y fresca por tratarse de un contexto social similar al de la ciudad de México.

Este río artificial y paseo localizado en el centro de la ciudad de Monterrey retoma la localización histórica de la fundación de la ciudad hacia el año 1596 a las orillas del ojo de agua Santa Lucía. Asimismo el paseo retoma parcialmente la traza del mismo ojo de agua por un trayecto de 2.5 kilómetros conectado diversos museos y plazas a lo largo de su recorrido. Esta intervención es un gran ejemplo del potencial de la voluntad tanto del sector público como privado por mejorar la calidad de los espacios en México.

Esto también evidencia la identidad local que refuerza al hacer alusión a su pasado histórico natural así como a diversas leyendas locales que le dan nombre a sus componentes. Su construcción requirió demoler barrios que habían crecido con

falta de planeación alrededor del centro, los cuales brindaban una baja calidad de vida a sus habitantes gracias a su deteriorada imagen urbana.

El trayecto del río invita al tránsito peatonal mediante sus diversos puentes, fuentes, murales, esculturas y jardines.

Es un esfuerzo por conectar dos nodos importantes en el centro histórico de la ciudad. El recorrido que forma el paso del río une diversos museos, centros económicos y comerciales y parques. El paseo inicia al oriente de la Macroplaza en la Plaza 400 años donde están localizados el Museo del Palacio de Gobierno, el Museo de Historia Mexicana y el Museo del Noreste, posteriormente su viaje se extiende hasta el oriente; en ese punto el recorrido continua en los terrenos del nuevo Parque Fundidora 2 prosiguiendo el recorrido hasta el lago del Parque Fundidora. Es importante destacar que el Parque Fundidora es un excelente ejemplo de reciclaje de áreas industriales. Después de su bancarrota en 1986, la siderúrgica alguna vez considerada la más grande del mundo fue transformada en parque público en el año 1988. En la actualidad el alto horno número tres es considerado monumento y es protegido mediante una ley de patrimonio. Dentro del parque se encuentran diversos consorcios privados que brindan servicio dentro del parque como el arque temático Plaza Sésamo y el Auditorio Banamex. Esto evidencia la estrategia por parte del gobierno por construir una ciudad con el aprovechamiento de la iniciativa privada, logrando que ambos se beneficien de esta intervención. Asimismo, a pesar de representar a primera impresión una barrera por su carácter lineal, el recorrido del río cuenta con diversos puentes que generan conexiones entre un lado y otro del paseo, facilitando permeabilidad peatonal y dirigiendo el flujo de los visitantes.

Es necesario destacar que el paseo logra atraer en su mayoría a turistas de gracias a su promoción turística por parte del gobierno local, al grado de ser considerado un emblema para la ciudad de Monterrey. Sin embargo es importante destacar que el recorrido no constituye un atractivo para los locales, ya que éstos últimos prefieren pasear directamente en el Parque Fundidora.



Figura 39 - El río es conectado por diversos puentes que une a ambos lados.

Cabe mencionar que su construcción no fue tarea fácil para la ciudad. Ésta se llevó a cabo de manera lenta, interrumpida por un periodo de 9 años entre 1996 y 2005 por falta de presupuesto y problemas con la empresa constructora. Su inauguración se llevó a cabo el 16 de Septiembre de 2007 a pesar de diversos cambios en el proyecto y diversos contratiempos. En tan solo 2 años se logró concretar una intervención planeada en los años 90. Esto es un claro ejemplo de que intervenciones urbanas monumentales pueden ser llevadas a cabo en este país. La lección que debe de dejarnos esta obra es que no hay que subestimar la voluntad y capacidad de construcción y transformación urbana. Asimismo, es importante mantener en mente el esfuerzo conjunto del sector público con la iniciativa privada como una estrategia capaz de brindar resultados fructíferos. El éxito del proyecto se encuentra en el arraigo a las raíces locales y la capacidad de reinterpretación moderna logrando mejorar la calidad de vida e imagen urbana.

Capítulo 4.

Recomendaciones

y Conclusiones finales

4.1 Recomendaciones y conclusiones finales: Mixcoac

Tras haber hecho un análisis del área de estudio, su historia y su estado actual, y tomando en cuenta los ejemplos brindados a través de los casos de estudio, es necesario plasmar el conocimiento adquirido en una serie de propuestas específicas que logren remediar los efectos que la modernidad ha tenido en el área de estudio. Debido al carácter multidisciplinario con el que cuenta la problemática es necesario plasmar una propuesta que igualmente logre la integración de diversos campos de arquitectura, urbanismo y paisajismo. Dichas aproximaciones buscan en términos generales remendar el deteriorado tejido urbano, solucionar conflictos de movilidad, rescatar espacios públicos y formular planteamientos acerca del futuro crecimiento urbano.

1. Remendar el deteriorado tejido urbano

A manera de remediar los males que le causa a la ciudadanía las condiciones actuales de la zona, es importante rescatar los remanentes culturales, patrimoniales y sociales que apenas sobreviven dentro de algunas áreas, atendiendo simultáneamente la problemática de flujos e interconexión peatonal entre colonias y distritos perceptuales.

La propuesta parte de la selección de diversas calles que conforman una red de corredores peatonales a través de la zona de Mixcoac. Asimismo esta intervención aprovecha los diversos servicios de equipamiento y comercio que caracterizan la zona. Explotando este carácter particular, se lograría fortalecer el sentido de identidad del área de estudio.

Dicha selección de calles toma en cuenta varios principios. En primer lugar se retoma la traza urbana histórica peatonal obtenida tras el análisis previamente realizado de la morfología urbana. Esta traza urbana plasma la interconectividad de los principales hitos históricos, siendo estos las plazas y parques de las varias iglesias del área, pertenecientes al siglo XIX. Las calles aquí marcadas se forjaron al

paso de siglos dentro del poblado de Mixcoac respetando una escala peatonal. Esto las convierte en excelentes candidatas para remendar el tejido urbano y social.

Dentro del proceso de selección de los corredores que son relevantes hoy en día esta traza urbana histórica es sometida a depuración. De esta manera se extraen de esta traza diversas calles que carecen de valor por diversos motivos en la actualidad. Estas corresponden a las localizadas fuera del área de estudio, calles que corresponden a las principales vialidades, calles secundarias pequeñas y calles que no conectan ninguna red de servicio. (Ver mapas de propuesta 1 a 3)

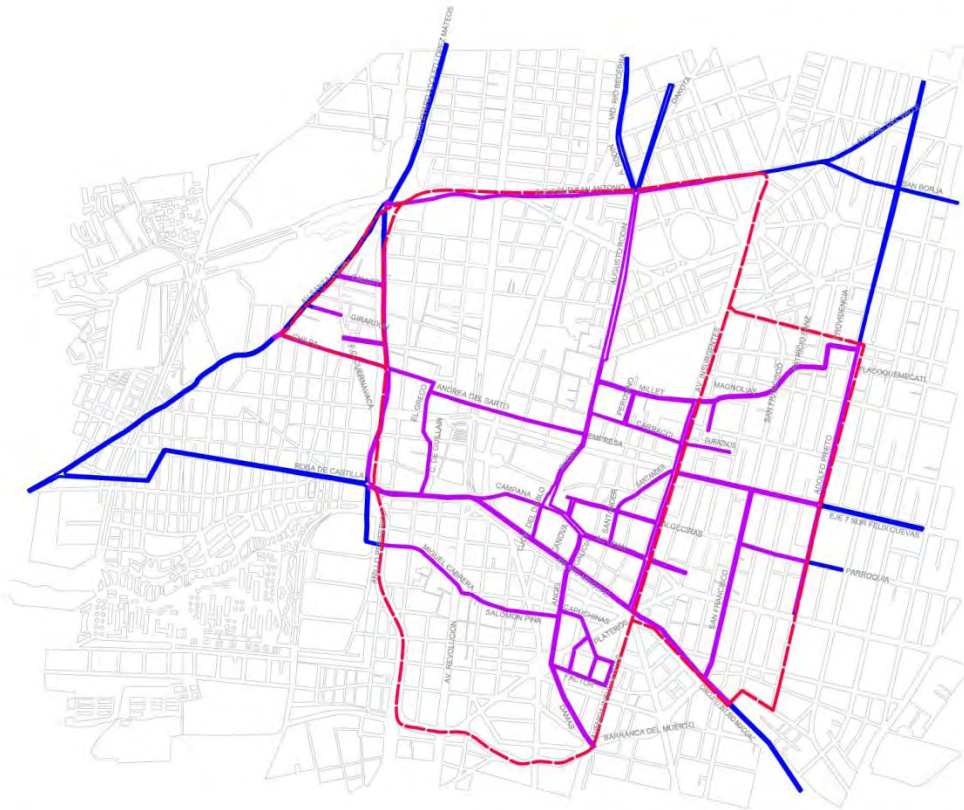
Asimismo se incluyen otros corredores que corresponden a los principales flujos peatonales, orígenes y destinos brindados por la interconexión de las diversas redes de servicios y nodos presentes hoy en día en el área.

Los corredores peatonales propuestos van en dirección Norte-Sur, conectando las colonias Nonoalco Mixcoac, y Merced Gómez entre sí para favorecer el sentido de comunidad. Estos aprovechan avenidas existentes, como por ejemplo, Leonardo da Vinci, Guillain, El Greco, Santiago Rebull y Miguel Ángel. Estos ejes deben de promover su uso recreativo por medio de un diseño paisajístico que dignifique el valor patrimonial de la zona y busque rescatar la integración comunitaria de las colonias involucradas. Como parte de la propuesta, los corredores buscan en gran medida la interconectividad de parques y plazas públicas existentes. Esto favorece el uso de los mismos, promoviendo un arraigo con los habitantes mediante la creación de identidad. Esto se encuentra estrictamente relacionado con una elevada calidad de vida.

Los corredores peatonales propuestos cruzan zonas que se enfrentan con diversas problemáticas. En primer lugar el alto nivel de conflictos viales. Esto, como ya se ha mencionado con anterioridad, corresponde a aquellos sitios que presentan un cruce de dos o más avenidas principales. A pesar de que ya existen diversos puentes, muchas de las sendas y recorridos recomendadas no cuentan con un paso digno. En búsqueda por crear ejes urbanos efectivos es indispensable incluir el mayor número de cruces que logren conectar las barreras de un lado a otro; hacerlos generosos y con buena señalización incita a su uso. Asimismo, no se ha contemplado únicamente los puentes como recurso, sino otros elementos urbanos, como pasos a desnivel (tanto para carros como para peatones), rampas,



Sobreposición de traza histórica



Extracción de calles fuera del área de estudio

LEYENDA

- Traza urbana histórica (1866) —
- Calles descartadas —
- Delimitación del Área de Estudio - - -





Adición de corredores propuestos y existentes



Propuesta de corredors peatonales

LEYENDA

- | | | | |
|-------------------------------|--|--|--|
| Traza urbana histórica (1866) | | Resultado - Corredores peatonales | |
| Calles descartadas | | Principales flujos peatonales existentes | |
| Corredores Urbanos propuestos | | Refinación / continuidad corredores peatonales | |
| Calles de acceso controlado | | | |



Mapa Propuesta 3 - Proceso de selección de corredores peatonales.

plataformas etc. Igualmente es sumamente importante que el diseño corresponda a una respuesta tectónica con el sitio al mismo tiempo que se aproveche la existente infraestructura subterránea del metro y la próxima a estrenarse en el año 2012 (Línea 12). El desarrollo subterráneo es una buena opción en zonas superficiales altamente conflictivas.

La presencia de puentes peatonales en el área evidencia la preferencia por el automóvil, la cual llevó a las autoridades a construirlos. Hoy en día la mayoría de los cruces peatonales no son utilizados ya que o no logran conectar efectivamente el flujo peatonal o se encuentran mal señalizados.¹²⁴ Por esta razón los puentes propuestos se limitan únicamente a vialidades de flujo continuo, como el Anillo Periférico. En el resto de los cruces donde existen conflictos viales se propone la creación de cruces peatonales claros y seguros, que incluyan reductores de velocidad para automóviles. La recuperación de la vialidad peatonal debe de ser prioridad sobre la creación de avenidas para automóviles para así desincentivar su uso. Esto en teoría crearía rutas o corredores peatonales que conecten tanto los centros urbanos y nodos como los espacios públicos. Al facilitar el cruce peatonal y la interconectividad entre los distritos del área de estudio se facilitará el uso de las calles internas de cada barrio y por lo tanto se incrementará el potencial individual de cada colonia. (Ver mapa de propuesta 4).

2. Rehabilitación de calles residuales y espacio público desperdiciado o subutilizado

Debido a la rápida transformación de la morfología e imagen urbana en el área se debe de optar por reciclar el mayor número de espacios urbanos subutilizados o abandonados, buscando su rescate y devolución a la ciudadanía. Este concepto se entiende como el reciclaje de espacios urbanos remanentes creados por el paso y crecimiento de vialidades primarias. Siguiendo esta propuesta es necesario darle uso a los espacios remanentes (o “relingos”) presentes en los cruces de vialidades, bajo puentes y calles cerradas en tangente a las vialidades más transitadas. Dentro de este rubro, es igualmente necesario considerar el rescate

¹²⁴ Castillejos, Jessica, “Mueren dos atropellados al día; muchos de los puentes no sirven”, Excélsior, 31 enero 2011. http://www.excelsior.com.mx/index.php?m=nota&id_notas=709520 consultada el 13 de octubre del 2011.



LEYENDA

- | | | | |
|----------------------------------|---|-------------------------------|---|
| Corredores peatonales propuestos | — | Puentes / pasos existentes | ○ |
| Calles de acceso controlado | — | Puentes peatonales propuestos | ○ |
| Parques | ■ | Cruces peatonales renovados | ○ |

Remendar el tejido urbano
Propuesta de corredores, cruces y puentes peatonales



Mapa Propuesta 4

de espacios públicos subutilizado o abandonado, como es el caso de diversos parques y camellones del área. Por la vasta presencia de estos elementos a lo largo del área de estudio, éstos guardan un alto potencial para rehabilitar el tejido social a través de parques, recorridos y paseos.

Por otra parte, las calles cerradas deterioran la calidad urbana de su contexto debido al poco flujo peatonal que los condiciona. Estas calles subutilizadas y en gran medida no aceptadas pueden llegar a reactivarse y devolverse a la ciudadanía si se incentiva su uso y apropiación por parte de los mismos vecinos. Incentivar espacios de recreación con buena imagen urbana lograría que los vecinos se apropiaran de estos espacios. Una vez que se incentive el uso por parte de la comunidad, se favorecería el sentido de identidad y apropiación. De esta manera la comunidad se verá obligada a resguardar la imagen y calidad urbana de estos espacios al desarrollarse un sentido de pertenencia. Para dicha tarea, es necesario poner en marcha un mecanismo que logre Identificar, cuantificar e intervenir dichos espacios para devolverlos a la ciudadanía local. (Ver mapa propuesta 5)

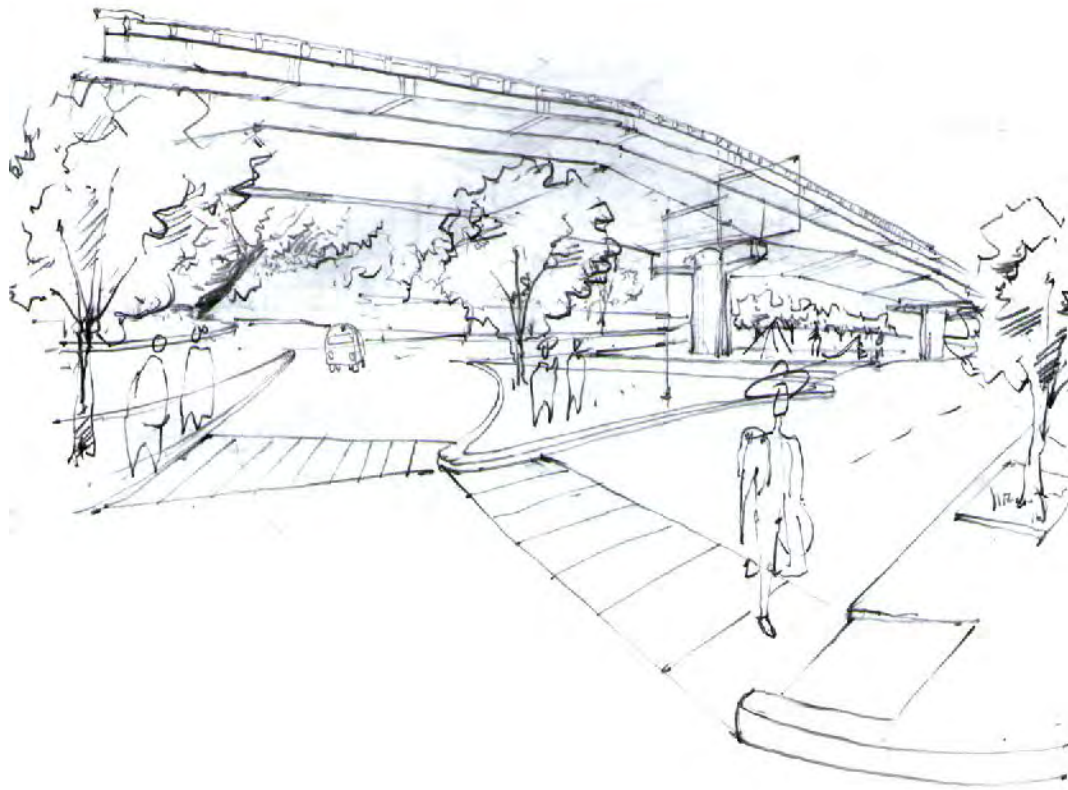


Figura 40 – Pasos peatonales que demuestran preferencia peatonal.

Los relingos en el área se encuentran presentes a lo largo y ancho de toda el área de estudio. Estos espacios se encuentran en desuso ya que las políticas de desarrollo urbano han omitido la instauración de cruces peatonales de calidad. Dada su cuantiosa presencia, estos espacios desaprovechados también guardan un potencial gigante para remendar el tejido social. Es evidente que el proceso de apropiación de estos espacios se da de manera natural por grupos sociales que carecen de infraestructura urbana para desarrollar sus actividades. Tal es el ejemplo de la feria de Mixcoac.

En el presente caso es posible aprovechar el potencial que guarda el comercio dentro de la generación de recorridos peatonales y espacio públicos mediante labores específicas; 1) redituar su servicio y función para redirigir flujos al crear paseos comerciales; 2) fomentar el establecimiento de un “tianguis” controlado en vez de puestos informales sobre las banquetas de las cercanías de la CETRAM. Los mercados ambulantes no necesariamente tienen que ser sucios, mal organizados, estorbosos e inseguros. La alta afluencia peatonal puede también aprovecharse para hacer rentable el espacio público. Esto podría generar la instalación de publicidad exterior y muebles urbanos rentables, con los cuales se brindarían ingresos económicos que favorezcan la mantención del espacio mediante el pago de la renta o concesión. Mayor número de “impactos”, mayor el precio por anuncio.



Figura 41 - Rehabilitación de calles remanentes. Promoción de la vida comunitaria.

En la actualidad se ha comenzado a fomentar un programa gubernamental dirigido hacia la iniciativa privada que busca darles uso a través de la instalación de comercios en los bajo puentes del Circuito Bicentenario. De esta forma el gobierno no gasta en la construcción de dichos comercios, haciendo rentable la concesión de estos espacios. El dinero obtenido será utilizado, de acuerdo a las autoridades, en el mantenimiento de la imagen urbana aledaña. Esto también busca fomentarla conexión de flujos peatonales de un lado al otro del Circuito Bicentenario.¹²⁵

Asimismo, para lograr fortalecer el vínculo de los espacios públicos con la identidad histórica local es posible remontar al rico pasado hacendario y flora endémica. Con este fin se propone que la vegetación de los espacios recuperados siga una unidad mediante una paleta vegetal. Ésta se desarrolló considerando diversas fuentes de información histórica, así como crónicas y testimonios sobre la zona que hablan sobre las especies vegetales que caracterizaron a Mixcoac por su calidad así como por la belleza de sus flores. (Ver figura 43)

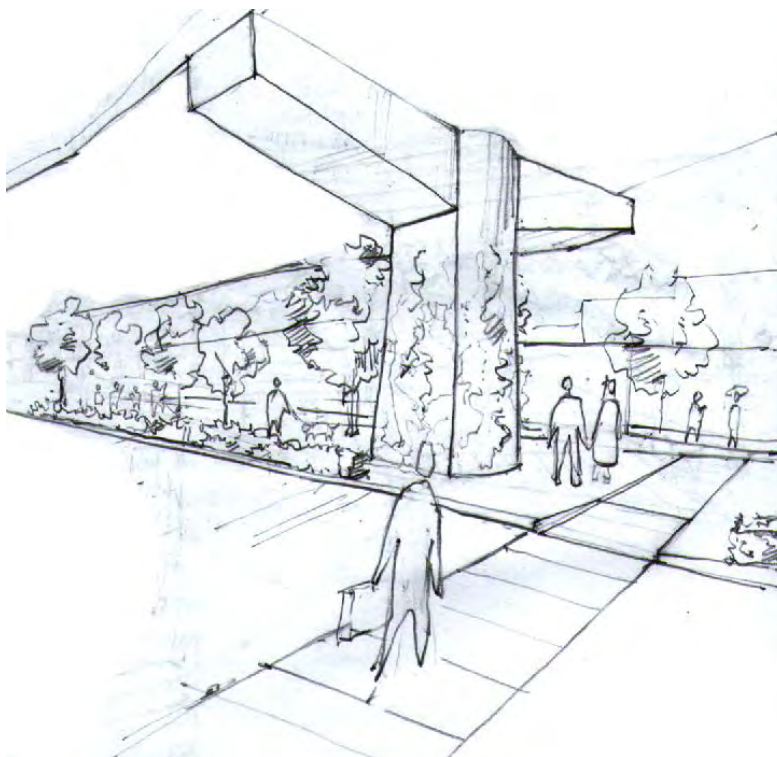


Figura 42 - Aprovechamiento de espacios subutilizados bajopuente.

¹²⁵ Robles, Johana, “Bajopuentes cambiarán de giro”, El Universal, Lunes de noviembre de 2010. - <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/104094.html> consultada el 12 de octubre 2011.



LEYENDA

- Corredores peatonales propuestos
- Barreras
- Espacio Abierto
- Propuesta de recuperación de espacio público desperdiciado y subutilizado
- Propuesta de rehabilitación de calles residuales / no aceptadas

Rehabilitación de calles residuales y espacio público desperdiciado o subutilizado



Mapa Propuesta 5



Durazno



Eucalipto



Grisina



Jacaranda



Fresno



Acatraz

Figura 43 - Paleta vegetal propuesta para el área de estudio.

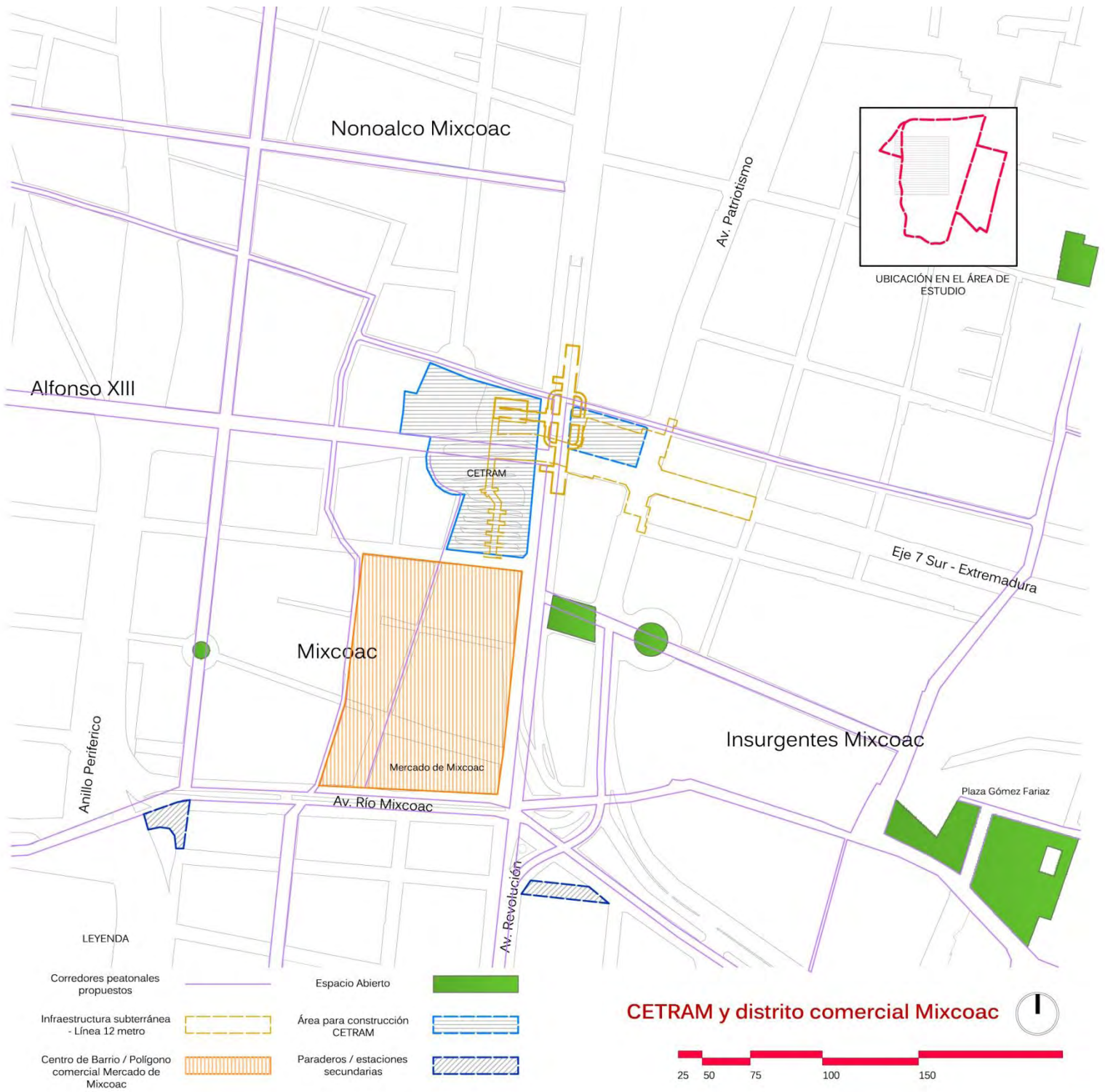
3. Construcción del CETRAM y descentralización de funciones

Ante el crecimiento impetuoso del uso del automóvil y una cultura vial inexistente, es correcto afirmar que la ciudad no ha sabido forjar un balance entre el uso de transporte público y privado. Como parte de la solución integral de la problemática de la actual zona de Mixcoac es importante incluir la reestructuración del transporte público y privado por el área de estudio. El problema se agudiza en este caso con la presencia de la CETRAM de Mixcoac gracias al elevado número de usuarios diarios con el que cuenta.

Esta propuesta busca reorganizar y descentralizar los flujos de la CETRAM. Lo primero puede lograrse al mejorar la multimodalidad e interconexión entre los diversos medios de transporte presentes en el área. Una forma de lograr esto es construyendo una estación que logre responder a las crecientes exigencias en materia de transporte público. Asimismo esto podría ser un buen ejercicio de composición arquitectónica de gran impacto en el área de estudio. En este sentido es importante considerar y estar preparado para la apertura de la Línea 12 del metro y tratar de integrar tanto la nueva estación subterránea como la estación de camiones superficial para optimizar la transferencia multimodal, ya que la apertura de esta línea implicará el impulso de la zona como un nodo comercial y servicial con gran afluencia.

Sin embargo, para lograr diversificar los flujos peatonales es necesario diluir la importancia que tiene la CETRAM e impulsar su descentralización. Esto podría solucionarse mediante la creación de paraderos y estaciones de transporte público secundarias. Estas contribuirían a separar los elevados flujos vehiculares y peatonales que atrae la CETRAM gracias a los diversos medios de transporte público que alberga. Asimismo los paraderos y estaciones propuestas lograrían la disolución de la primacía de la CETRAM al diversificar los puntos de trasbordo en un área mayor.

En cuestiones generales es necesario mitigar el impacto negativo que la contaminación tiene en la calidad urbana y de vida en la zona. Por lo anterior se debe buscar la separación de flujos viales y ordenarlos con mira de desincentivar el uso del automóvil. Al organizar los flujos, vehicular – peatonal – ciclista se podría



Mapa Propuesta 6

reorganizar el espacio público para así restarle importancia y predominio al automóvil, logrando de esta manera el uso del espacio urbano en medios de transporte que favorezcan la habitabilidad del área. Asimismo se debe de fomentar el uso de transportes autopropulsados, no contaminantes mediante la construcción de infraestructura ciclista adecuada. (Ver mapa propuesta 6)

4. Rescate y consolidación del distrito comercial del mercado de Mixcoac

Ante el panorama actual en el que grandes tiendas de autoservicio se han construido en la zona, el mercado de Mixcoac se ha visto en la necesidad de modificar su giro y transformarse. Tras perder su clientela el mercado solamente alberga escasos puestos que ofrecen productos frescos, dando paso al establecimiento de comedores que sirven a los oficinistas y transeúntes de la zona.

Sin embargo, resulta interesante ver la manera en la que hoy en día se ha mantenido un pequeño distrito de servicios alrededor del mercado en gran medida gracias al uso de suelo intensivo de “centro de barrio” con el que cuenta. Este pequeño distrito ha sobrevivido gracias a la alta afluencia peatonal que los establecimientos que lo conforman captan en conjunto, mismos que adicionalmente son reforzados por la afluencia que atrae el CETRAM.

El rescate y consolidación de este distrito podría ayudar a mitigar los efectos negativos con los que esta área se ha caracterizado. Dichos efectos negativos son propiciados en gran medida por su abandono, su falta de identidad y arraigo local y sobre todo falta de cohesión que guardan los establecimientos que lo conforman. Sin duda esto ha conducido al área circundante al mercado a un deterioro en su imagen urbana, mismo que se fortalece dentro de un ciclo vicioso.

La consolidación de este distrito comercial podría llevarse a cabo mediante apoyos fiscales, asesorías e incentivos gubernamentales, entre otros, siempre con el objetivo que el área recupere en lo posible su arraigo e importancia con la comunidad local. La cercanía del centro de barrio con diversos establecimientos, servicios, escuelas y nodos de transporte locales (CETRAM) a su alrededor propicia en gran medida un ambiente favorable para la intervención propuesta. Acciones como estas no se encuentran encaminadas a regresarle al mercado su giro anterior;

por el contrario, la propuesta busca regresar el esplendor, importancia y tradición a Mixcoac asumiendo su carácter como nodo urbano. (Ver mapa propuesta 6)

5. Plan parcial para zonas patrimoniales

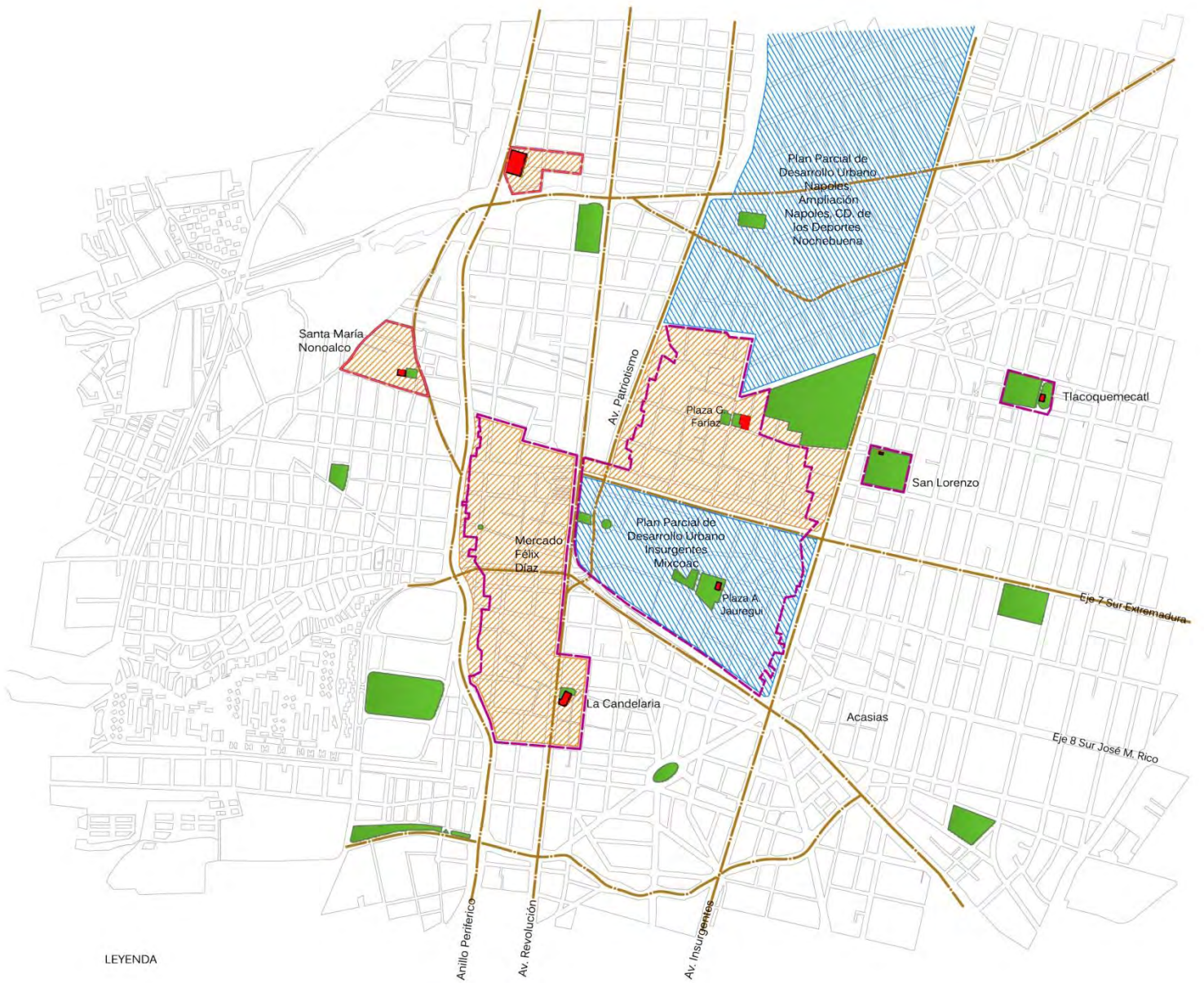
Tras el desproporcionado crecimiento urbano que se dio en la zona a lo largo del siglo XX, resultó cada vez más complejo el control y regulación por parte de las autoridades. En la actualidad existen Planes Delegacionales de Desarrollo Urbano (PDDU) para cada delegación del Distrito Federal, sin embargo, éstos abarcan cuestiones generales donde las condiciones particulares de cada barrio o zona dentro de las delegaciones son desestimadas. A pesar de las intenciones por reglamentar el crecimiento, dichos planes carecen de instrumentos de planeación programática y acciones inmediatas incorporadas a organismos gubernamentales que regulen el crecimiento eficientemente. Añadido a esto, los PDDU son renovados con poca frecuencia, haciendo imposible e incompetente su misma aplicación.

Sin embargo, existen colonias en la zona como Insurgentes Mixcoac y Ciudad de los Deportes que han logrado promulgar planes gubernamentales adicionales que abordan las particularidades de cada zona o barrio llamados Planes Parciales de Desarrollo Urbano (PPDU). Éstos buscan ser “el instrumento de planeación a través del cual se ordena el territorio, apoyándose en la incorporación de la opinión de la comunidad, expresada durante los talleres de planeación participativa y el proceso de consulta pública”¹²⁶

En la actualidad el área de estudio está sujeta a una fuerte presión inmobiliaria que provoca una intensa y rápida conversión de usos del suelo de habitacional a comercios, equipamientos y servicios, logrando hasta cierto punto el deterioro en su imagen urbana.

Este fenómeno es evidente sobre todo en colonias Mixcoac, Merced Gómez, San Juan Mixcoac y Extremadura Insurgentes que se encuentran dentro de los límites de protección patrimonial (dictados también por la delegación) pero que, debido al

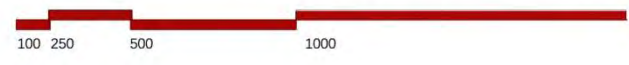
¹²⁶ Gaceta Oficial del Distrito Federal, 21 de Junio del 2000, no. 133, Decreto Por El Que Se Aprueba El Programa Parcial De Desarrollo Urbano Insurgentes Mixcoac, En La Delegación Benito Juárez, pg. 6.



LEYENDA

Calles		Área que carece de PDU	
Principales vialidades segregantes		Área que cuenta con PDU	
Principales hitos históricos		Límites Zona Patrimonial a 2011	
Parques			

Plan parcial para zonas patrimoniales



Mapa Propuesta 7

deteriorado tejido social y la falta de asociaciones vecinales, la creación de un plan parcial en conjunto con las autoridades no ha sido posible. Esto ha logrado la demolición de inmuebles históricos representativos de la zona patrimonial (la más grande de la delegación Benito Juárez).

Ante este panorama es importante planear distritos históricos inamovibles protegidos por PPDU que busquen promover el valor inmobiliario de zonas deterioradas. Las colonias afectadas no cuentan con protección por parte de algún órgano gubernamental (SEDUVI / INBA) ni restricciones legislativas o de planeación urbana. Estas colonias pasan a la vez por un deterioro creciente al encontrarse en medio de diversas vías de comunicación principales.

La propuesta busca integrar las colonias Mixcoac, Merced Gómez, San Juan Mixcoac y Extremadura Insurgentes a un plan parcial único que contemple la protección inamovible del perímetro histórico existente. Consolidar la protección de esta área patrimonial obligará la colaboración entre los vecinos, los especuladores y las autoridades. Esto brindaría un instrumento de planeación y gestión urbana democrático que permitiría proteger el valioso patrimonio arquitectónico, regular las actividades económicas, educativas y culturales, normar los usos del suelo y ordenar la vialidad y el transporte de manera incluyente en la totalidad de la zona patrimonial. (Ver mapa propuesta 7)



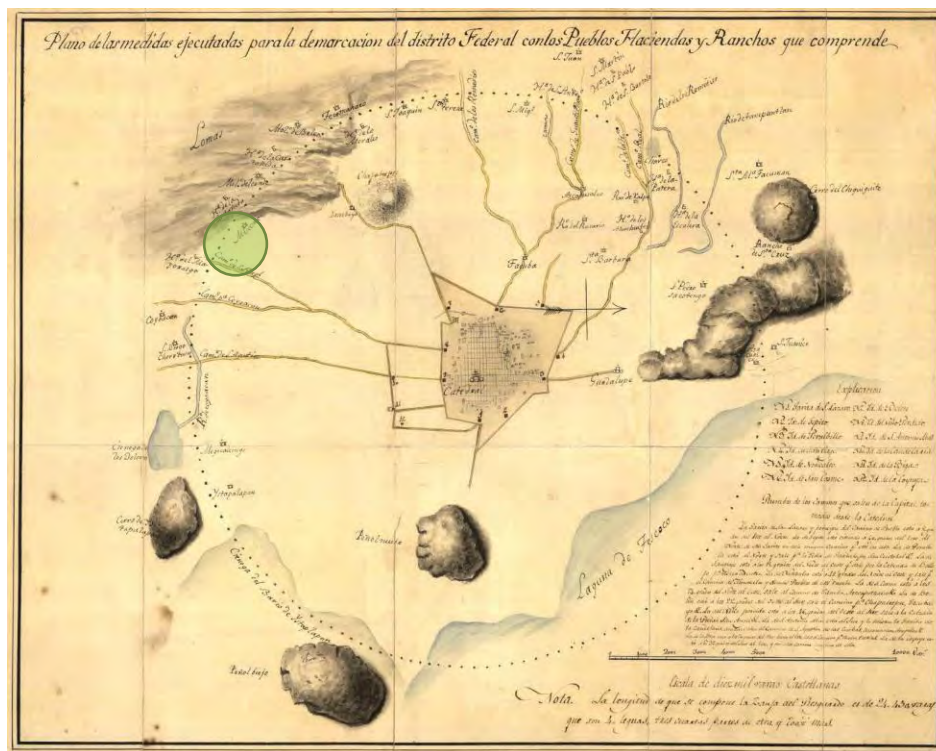
Figura 44 - Las intervenciones buscan detonar la vida comunitaria y la creación de identidad a través del espacio público.

Asimismo, dicho plan debe buscar asumir el nuevo carácter urbano que se ha encarnado en la zona. Esta nueva identidad debe buscar proyectarse de manera optimista hacia un futuro promisorio, con mayor densidad y un uso aún más intensivo, sin dejar a un lado el fomento la ciudadanía e identidad y, por lo tanto, la calidad de vida mediante la protección de inmuebles históricos y el fortalecimiento de los centros de barrios e identidad local.

Anexo: Mapas Antiguos

Los siguientes mapas fueron compilados de diversas fuentes con el fin de reconstruir la morfología urbana del poblado de Mixcoac vista en el segundo capítulo.

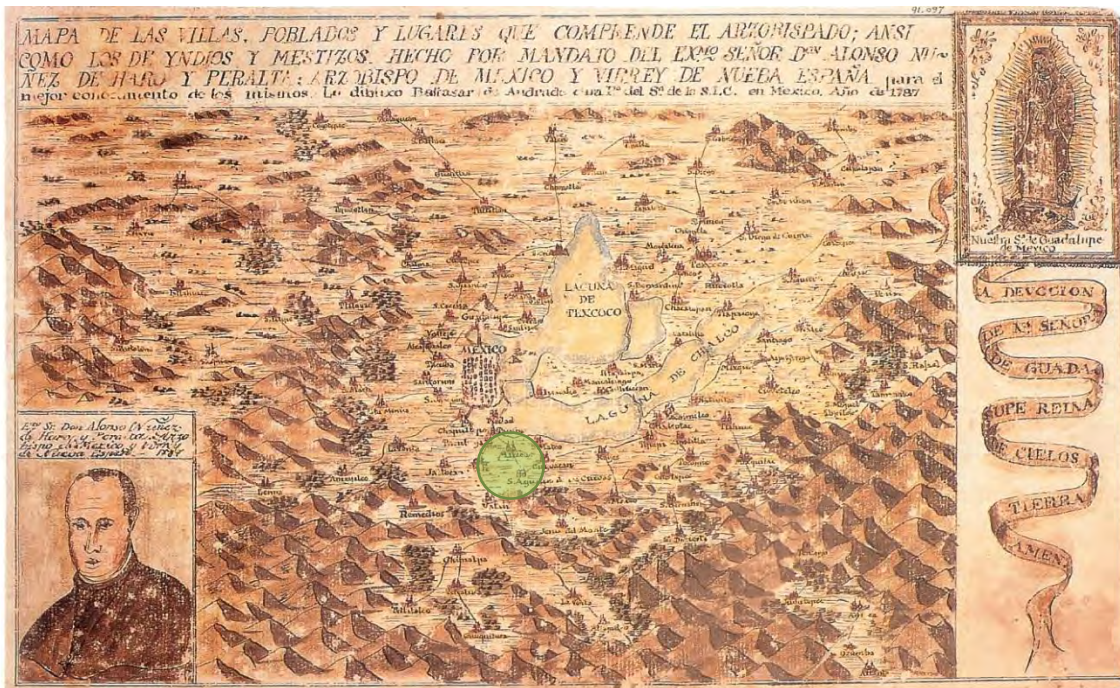
Algunos de los mapas aquí presentados corresponden a recortes de otros mapas más extensos del valle de México y sus alrededores. Dicha edición sobre los mismos se ha llevado a cabo únicamente con el fin de facilitar el análisis y la ubicación del área de estudio.



Mapa Histórico 1 - Mapa del año 1696 donde se muestran las medidas ejecutadas para la demarcación del Distrito Federal con los pueblos, haciendas y ranchos que comprende, incluido Mixcoac.



Mapa Histórico 2 - Mapa del año 1748 donde se evidencian las rutas que conectan a los poblados de la periferia de la ciudad de México. Se evidencia la importancia de la Calzada de Tlalpan dentro de la conectividad hacia los poblados del sur del valle.



Mapa Histórico 3 - 1787 - Mapa que muestra las rutas de peregrinaje a través de las iglesias de la época.



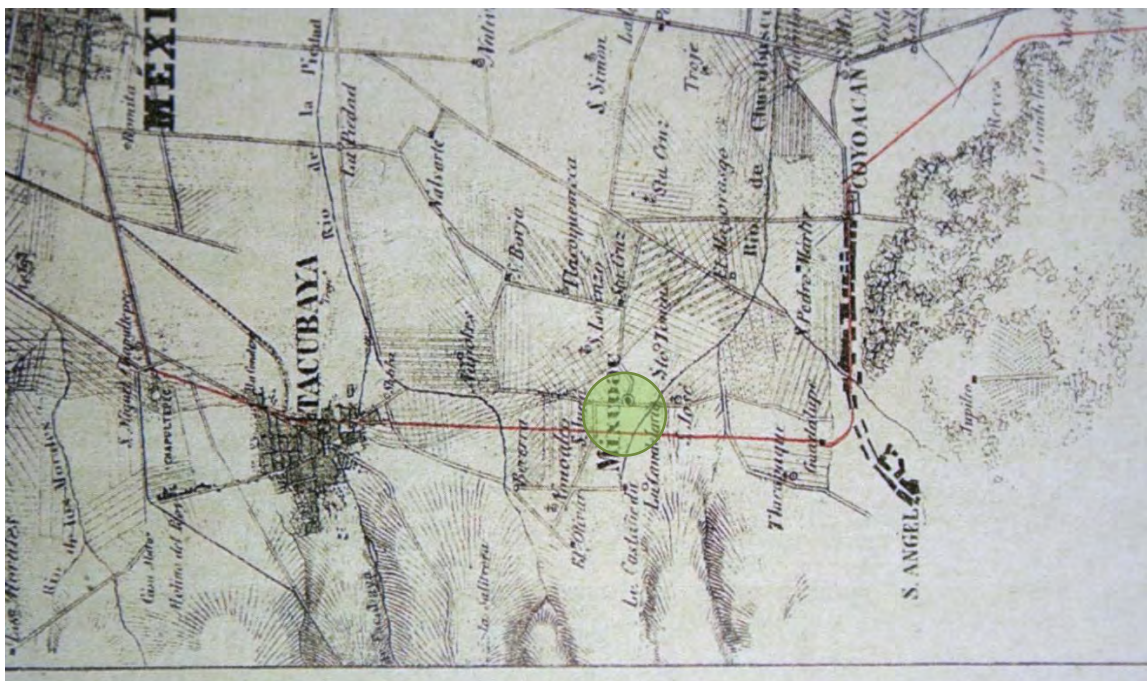
Mapa Histórico 4 - 1856 - Fragmento de mapa en el que es posible apreciar la red de caminos y poblados que conectan la periferia de la ciudad de México.



Mapa Histórico 5 - Croquis del año 1860 mostrando la red de veredas y caminos que conectan los poblados en la cercanía de Mixcoac y San Ángel.



Mapa Histórico 6 - Plano topográfico para señalar el camino de fierro de México a Tlalpan. 1866 cca. Es posible apreciar los asentamientos a lo largo de la calle de Rodin al interior de Mixcoac.



Mapa Histórico 7 - Mapa de 1866 de la ruta que recorría el tranvía, en su trayecto de Tacubaya a San Ángel, pasando por Mixcoac.



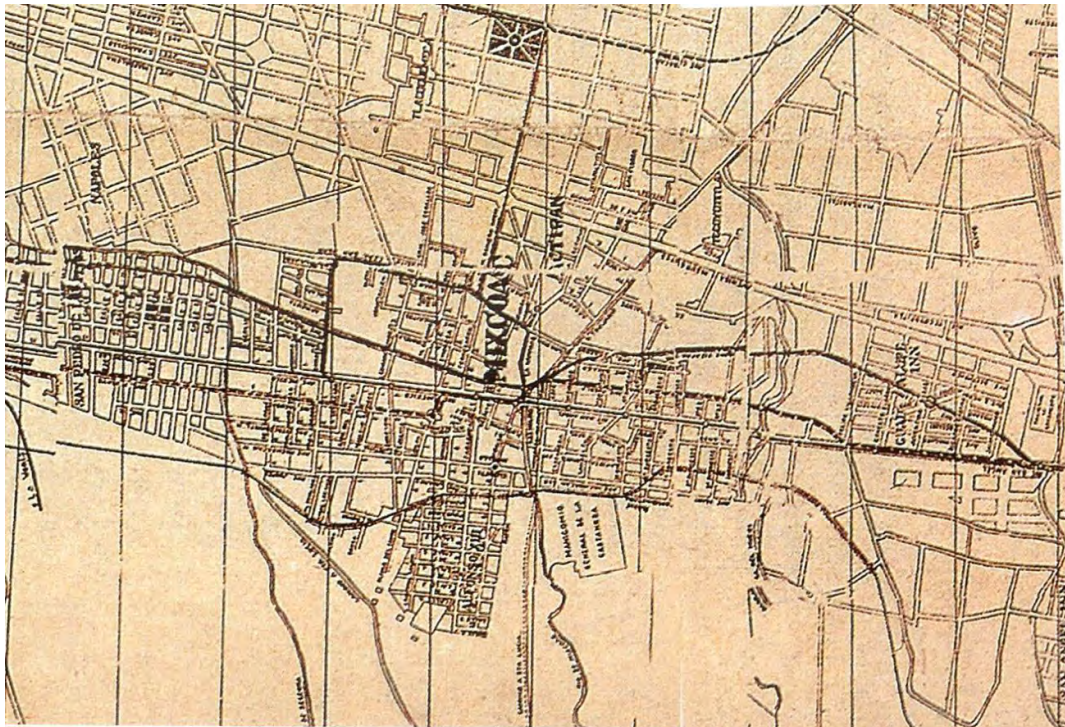
Mapa Histórico 10 - Croquis del año 1891 de Tacubaya donde se aprecian fragmentos de Mixcoac y su relación de caminos que los interconectan.



Mapa Histórico 11 - Croquis de la Municipalidad de Mixcoac mandado hecho por el ayuntamiento de México en 1891.



Mapa Histórico 14 - Fragmento de mapa de 1922 mostrando la expansión de la mancha urbana en el valle de México.



Mapa Histórico 15 - Mapa de 1928 mostrando la urbanización de Mixcoac. Es posible apreciar las diversas avenidas que cruzan su interior determinando su morfología.



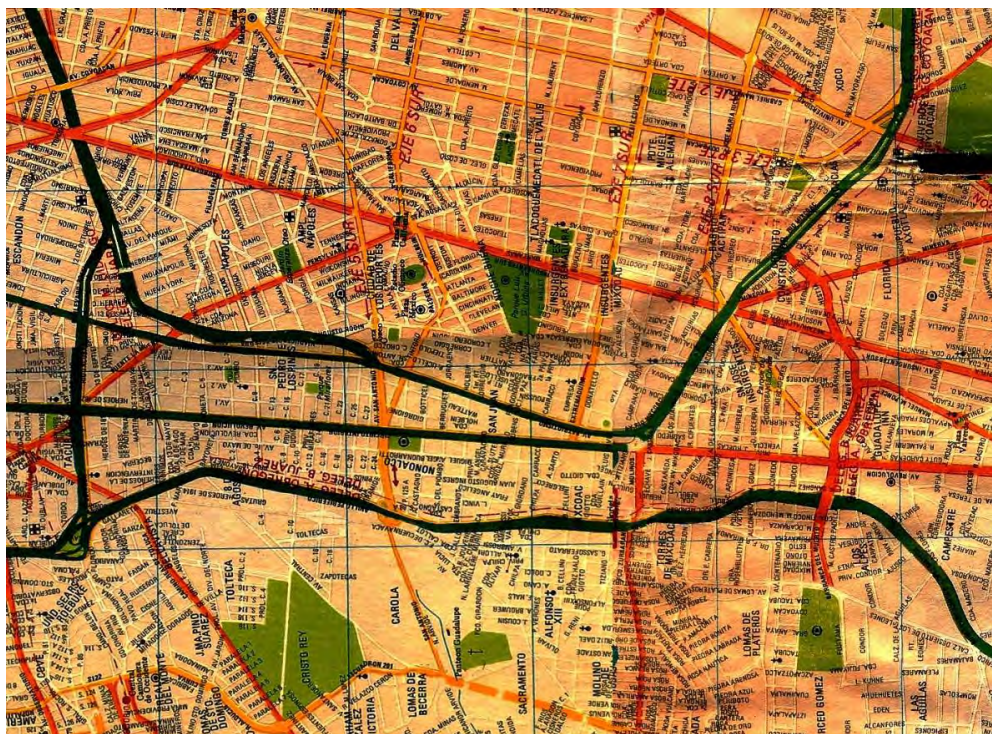
Mapa Histórico 16 - Mapa de Mixcoac donde es posible apreciar los nuevos fraccionamientos de Merced Gómez y Alfonso XIII.



Mapa Histórico 17 - Mapa del área de Mixcoac hacia el año 1937.



Mapa Histórico 18 - Mapa de Mixcoac, sus calles, parques comercios y vías de comunicación entre los años 1947 y 1952.



Mapa Histórico 19 - Mapa de Mixcoac en 1980. La vía de ferrocarril aún corría por esta zona.

Glosario

Dinámica

La dinámica es la parte de la física que describe la evolución en el tiempo de un sistema físico en relación con las causas que provocan los cambios de estado físico y/o estado de movimiento. El objetivo de la dinámica es describir los factores capaces de producir alteraciones de un sistema físico, cuantificarlos y plantear ecuaciones de movimiento o ecuaciones de evolución para dicho sistema de operación.

Calpulli

El Calpulli era una unidad social compleja, propia de la sociedad mexicana. Estaba compuesto por varias familias que se encargaban de funciones muy diversas. Se podría decir que era una de las clases altas de la sociedad. En ocasiones, varios Calpulli se hallaban unidos en barrios y solían estar especializados en alguna actividad artesanal o profesional.

Boom

Eclosión o crecimiento repentino de cualquier actividad

Morfología

La Morfología es la disciplina que estudia la generación y las propiedades de la forma. Se aplica en casi todas las ramas del Diseño.

Ciudadanía

“Emancipación de los sujetos socialmente construidos y la identifica como estado de plena autonomía, que no necesariamente nos remite a un estado general y universal, sino, como un proceso encaminado hacia la inclusión de todos y hacia la aceptación de los otros, reconociendo la búsqueda permanente de formas institucionales en reconstrucciones continuas e incluyendo en ello a la esfera pública. Éstas últimas, requieren que se acepten las singularidades y las diferencias, así como que se tornen públicos los espacios que anteriormente eran considerados privados.”¹²⁷

¹²⁷ Ana Helena Treviño Carrillo, José Javier de la Rosa Rodríguez, “Reflexiones sobre movimientos sociales, participación ciudadana y espacio público”, del libro “Ciudadanía, espacio público y Ciudad”, D.F., Universidad Nacional Autónoma de México, 2009.

Relingo

Termino del arquitecto Carlos González Lobo, el cual hace referencia a sobrantes de la traza urbana, que son resultado del nuevo trazado de avenidas y/o ejes automovilísticos, los cuales al partir en diagonal las antiguas trazas de la ciudad, dejan predios a manera de residuos, que por su forma y tamaño evitan el poder ser usados de manera regular.¹²⁸

Diagnostico

Determinar el carácter de una enfermedad y su calificación mediante el examen de sus signos y síntomas característicos:¹²⁹

Archipiélago

Un archipiélago es una cadena o un conjunto de islas. Los archipiélagos generalmente se sitúan en mar abierto, siendo poco frecuente que se encuentren cerca de grandes masas de tierra.¹³⁰

¹²⁸ Relingos Urbanos Reforma Norte, <http://www.buenastareas.com/ensayos/Relingos-Urbanos-Reforma-Norte/545609.html>

¹²⁹ Diccionario de la lengua española, Espasa-Calpe, 2005, <http://www.wordreference.com/definicion/diagnostico>

¹³⁰ <http://es.wikipedia.org/wiki/Archipi%C3%A9lago>, consultado el 02 de junio de 2011.

Fuentes de información

Bibliografía

- Solarte Ramírez, Vicky, “Sobre La Arquitectura Efímera En El Escenario Urbano” (Reflexiones), TSAB, UPC, 1997. Se encuentra en compilación: “Khora I – Arquitectura y Cultura, Nuevos Paradigmas”. pg., 54-55.
- Francesc López, Nogués, “El Tratamiento de Espacios Urbanos Sin Contexto. Concurso Internacional de la UIA Sobre la Redefinición del Entorno del Estadio del F.C. Barcelona”, ETSAB, UPC, 1997. Se encuentra en compilación: “Khora I – Arquitectura y Cultura, Nuevos Paradigmas”. pg,25
- Rodríguez Barragán, Lucía, “Prácticas cotidianas de personas adultas jóvenes que viven en la plaza Zarco (Ciudad de México)”, Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales, Niñez y Juventud, Manizales, Doctorado en Ciencias Sociales, Niñez y Juventud del Centro de Estudios Avanzados en Niñez y Juventud de la Universidad de Manizales y el Conde, vol. 8, núm. 1, (enero-junio), 2010, pp. 424.
- Augé Marc, “Los No Lugares: Espacios del Anonimato – Una antropología de la sobre modernidad”, Barcelona, Gedisa, 1993. Pg. 125.
- Winy Maas, “Towards an Urbanistic Architecture”, está en el libro de los compiladores: Tschumi, Bernard e Irene Cheng, “The State of Architecture at the Beginning of the 21st Century”, Nueva York, The Monacelli Press, 2003, pp.14-15.
- Prix, Wolf, “b5 2 c6: Public Space”, está en el libro de los compiladores: Tschumi, Bernard e Irene Cheng, “The State of Architecture at the Beginning of the 21st Century”, Nueva York, The Monacelli Press, 2003, pp. 18-19.
- Stern, Robert A.M., “Urbanism is About Human Life” está en el libro de los compiladores: Tschumi, Bernard e Irene Cheng, “The State of Architecture at the Beginning of the 21st Century”, Nueva York, The Monacelli Press, 2003, pg. 20-21

- Ángela Giglia, "Espacio público y espacios cerrados en la Ciudad de México" está en el libro de la compiladora Patricia Ramírez Kuri, "Espacio Público y Reconstrucción de la Ciudadanía", México, FLACSO, M.A. Porrúa, 2003.
- Amendola, Giandomenico, "La Ciudad Postmoderna: Magia y Miedo de la Metrópolis Contemporánea", Madrid, Celeste, c2000.
- Quiroz Rothe, Hector, "El Malestar por la Ciudad", México, UNAM, Facultad de Arquitectura, c2003
- Borja, Jordi, "La ciudad es el espacio público", está en el libro de la compiladora Patricia Ramírez Kuri, "Espacio Público y Reconstrucción de la Ciudadanía", México, FLACSO, M.A. Porrúa, 2003.
- Gehl, Jan, "Public spaces for a changing public life", compiladores: Catherine Ward Thompson y Penny Tralov, "Open space, people space", Nueva York, Taylor and Francis Inc., 2007.
- Ana Helena Treviño Carrillo, José Javier de la Rosa Rodríguez, "Reflexiones sobre movimientos sociales, participación ciudadana y espacio público", del libro "Ciudadanía, espacio público y Ciudad", D.F., Universidad Nacional Autónoma de México, 2009.
- Gaceta Oficial del Distrito Federal, 21 de Junio del 2000, no. 133, Decreto Por El Que Se Aprueba El Programa Parcial De Desarrollo Urbano Insurgentes Mixcoac, En La Delegación Benito Juárez.
- Hernández Franyutti, Regina y Suárez de la Torre. Laura, "Crónica de Mixcoac", Parte de la compilación "Culebra de Nubes", 1991, Regina Hernández y Laura Suárez, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora
- Reyna, María del Carmen, "Orígenes y evolución de la hacienda en México: Siglos XVI al XX", D.F., Colegio Mexiquense A.C., Universidad Iberoamericana, INAH, 1990. Pg. 64
- Pensado Leglise, María Patricia y Correa Etchegaray, Leonor, Mixcoac, un pueblo en la memoria", México, Instituto Mora, 1996, pg. 84.
- Mijares Bracho, Carlos, "San Ángel", D.F. Editorial Clío, Libros y Video, 1997.
- Lewis Mumford, "What is a city?", Architectural Record, 1937.

- Fundación Espinoza Rugarcía, "San Ángel, una invitación a su rescate", D.F., Editorial Mapas, S.A. de C.V. 2007.
- García, Beatriz, "Celebran aniversario del mercado Mixcoac", El Universal, Lunes 30 de octubre de 2000.
- Teodoro González de León y Abraham Zabudovzky, "Obras y proyectos. Arquitectura contemporánea mexicana", México, Central de Publicaciones, pg. 30 – 31.
- Fernández Christlieb, Federico, "Europa y el urbanismo neoclásico en la ciudad de México: antecedente y esplendores", México D.F., UNAM, 2000, pg. 15.
- Ballesteros, Víctor M, "Los conventos del estado de Hidalgo: expresiones religiosas del arte y la cultura del siglo XVI", Hidalgo, México, UAEH, 2000. Pg. 146.
- Zoraida Vazquez, Josefina, Silva Tena, Teresa, González Aramburo, Francisco, "Historia de México. Orígenes, evolución y modernidad en el pueblo mexicano", México D.F., Trillas, 1998. Pg. 45.
- González Gamio, Ángeles, "La Plaza Tlacoquemécatl", La Jornada, Domingo 17 de mayo del 2009.
- Jiménez Muños, Jorge H., "La traza del poder. Historia de la política y de los negocios urbanos en el Distrito Federal de sus orígenes a la desaparición del Ayuntamiento (1824-1928)", Michigan, USA, CODOEX, 1993.
- Pensado, María Patricia, Real García, María, "Historia oral de San Pedro de los Pinos: Conformación y transformación del espacio urbano en el siglo XX", México D.F. Consejo de la Crónica de la Ciudad de México, 2003.

Páginas Web

- La Jornada en Línea en:
<http://www.jornada.unam.mx/2006/10/11/index.php?section=capital&article=052n1cap>
 Consultada el 04-06-2011
- El Universal en:

http://www2.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_nota=17726&tabla=ciudad

Consultada el 04-06-2011

- Revista Bifurcaciones en:
<http://www.bifurcaciones.cl/005/Low.htm>
Consultada el 04-06-2011
- Libre en el Sur:
<http://libreenelsur.mx/content/inician-festejos-por-los-70-a%C3%B1os-del-colegio-madrid-que-surgi%C3%B3-en-mixcoac-acuden-narro-c%C3%A1rdenal>
Consultada el 04-06-2011
- La Jornada en Línea en:
<http://www.jornada.unam.mx/2009/05/17/index.php?section=capital&article=032a1cap>
Consultada el 04-06-2011
- La Wama en:
<http://lawama.com/nota/que-bonito-es-lo-bonito-pero-mas-mi-df-querido-nostalgia>
Consultada el 04-06-2011
- Vivir México en:
<http://vivirmexico.com/2009/06/abriran-circuito-bicentenario-el-proximo-domingo>
Consultada el 04-06-2011
- Segundo Nivel en:
<http://www.segundonivel.df.gob.mx/problemas/3todolo.htm>
Consultada el 04-06-2011
- Excélsior en línea en:
http://www.excelsior.com.mx/index.php?m=nota&id_nota=709520
Consultada el 04-06-2011
- El Universal en:
<http://www.eluniversal.com.mx/notas/377721.html>
Consultada el 04-06-2011
- Nuevo León Unido en:

http://www.nl.gob.mx/?P=forum_paseo_stalucia

Consultada el 04-06-2011

- Parque Fundidora en:
<http://www.parquefundidora.org/node/164>
Consultada el 04-06-2011
- High Line en:
<http://www.thehighline.org/about/park-information>
Consultada el 04-06-2011
- **Reality Properties: Fake Estates** en:
<http://stage.itp.nyu.edu/history/timeline/realityprop.html>
Consultada el 04-06-2011
- Gordon Matta-Clark, Fake Estates en:
<http://collectingseminar.wordpress.com/2008/10/30/gordon-matta-clark-fake-estates/>
Consultada el 04-06-2011
- Gordon Matta-Clark en:
<http://www.guggenheim.org/new-york/collections/collection-online/show-full/piece/?object=98.5228&search=&page=&f=Title>
Consultada el 04-06-2011
- Carta de Atenas de 1933 (II) en:
<http://javieraisa.com/2010/10/21/la-carta-de-atenas-de-1933-ii/>
Consultada el 04-06-2011
- New York Times en:
<http://opinionator.blogs.nytimes.com/2010/02/03/space-its-still-a-frontier/?emc=eta1>
Consultada el 04-06-2011
- Nicholas de Monchaux en:
<http://nicholas.demonchaux.com/>
Consultada el 04-06-2011
- Memoria urbana en:

<http://memoriaurbana.foroactivo.com/t20p40-la-vida-en-mexico-en-el-siglo-19?highlight=toros>

Consultada el 04-06-2011

- Tu Manzana en:

<http://tumanzana.mx/wordpress/2010/10/feria-de-tradicion/>

Consultada el 04-06-2011

- Colegio Williams en:

<http://www.colegiowilliams.edu.mx/web/mixcoac.htm>

Consultada el 04-06-2011

- Planificación y Urbanismo en la Ciudad de México del Siglo XX

La Etapa de los Orígenes, 1917-1928 en:

<http://www.azc.uam.mx/cyad/procesos/website/grupos/tde/NewFiles/planificacion.html>

Consultada el 04-06-2011

- Capilla de San Lorenzo en:

<http://www.indaabin.gob.mx/dgpif/historicos/lorenzo.htm>

Consultada el 04-06-2011

Video

- Patricia Pensado y Leonor Correa, "Un Pueblo en la Memoria", Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, Consejo de Ciencia y Tecnología, Delegación Benito Juárez, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1994, Duración 42 minutos.