

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE ARQUITECTURA
TALLER MAX CETTO



TESIS TEÓRICA PROFESIONAL PARA OBTENER EL TÍTULO DE ARQUITECTO PRESENTA:



**TIPOLOGÍAS URBANAS DESCONTEXTUALIZADAS Y
FUERA DE LA CONCIENCIA COLECTIVA**

**PEDRO CEÑAL MURGA
DIEGO DE LA MORA MARTÍNEZ**

**SINODALES
SARQ. ADA AVENDAÑO ENCISO
MTRA. AURIBEL VILLA AVENDAÑO
ARQ. RICARDO PINELO NAVA**

2012



Universidad Nacional
Autónoma de México

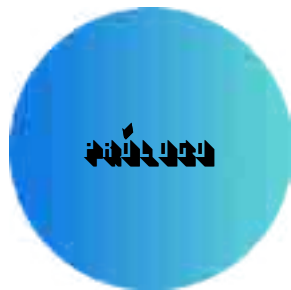


UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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



El Caracol 07



Exceso y anonimato Siglo XXI 15
16



Crecimiento de las Megalópolis 21
Espacios anónimos 23



Los No Lugares 27
Construir, pensar habitar 32
El espacio público: Ciudad y ciudadanía 37
Espacios basura 42
Mapa conceptual 44
Desarraigos 47



México 53
Patrones 53
Instrumentos 54
Revisión histórica 54
Revisión fotográfica 59



Identificación de patrones 66
Bajo puentes 68
Infraestructura urbana en desuso 70
Pasajes 76
Pasos a desnivel 81



Peatón a nivel subterráneo 91
Flujos 94



Historia de la calzada 103
Rituales dentro de la arquitectura 107
Sociedad de consumo 107
El patrón en Tlalpan 108
Revisión de pasos a desnivel 112



Variantes 135
Primera postura 141
Segunda postura 142



Sitio 146
Conformación del paso a desnivel 148
Fotografías 150



Luz.Tiempo 159
Destrucción.Revelación 161
Deformación.Exploración 162



Qué y por qué 167
Propuesta teórica 168
Intenciones 165
174

CONCLUSIONES 180

EPÍLOGO 181

BIBLIOGRAFÍA 184

BIBLIOGRAFÍA EXTENDIDA 185

REFERENCIAS IMÁGENES 186

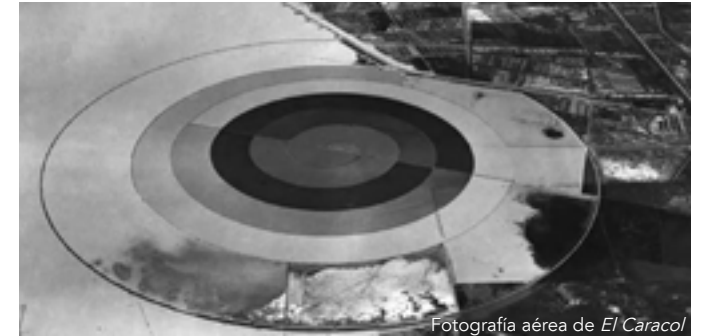
שְׁמֵרָה





Como alumnos de la carrera de arquitectura, concebimos que esta disciplina debe fungir como un intermediario entre el espacio y los individuos. Debemos autoentendernos y autoconstruirnos a nivel ontológico, para después poder comprender los fenómenos de las urbes y tomar acción ante a ellos. Es necesario que el arquitecto se forme un criterio y estimule en sí mismo una sensibilidad que le permita encontrar situaciones que lo muevan y provoquen en él una iniciativa para actuar al respecto.

Para nosotros, el ser humano es el objetivo final del arquitecto y las atmósferas su lienzo. Los arquitectos debemos idear e imaginar espacios que generen empatía con sus habitantes ya que si esto fracasa, el individuo buscará otro lugar. Creemos que la arquitectura cobra sentido cuando logra que el sujeto consiga no sólo desempeñar sus actividades cotidianas sino también alcanzar un desarrollo espiritual profundo, además de que se sienta digno del espacio en el que habita.



Fotografía aérea de El Caracol

Si pensamos que la arquitectura siempre tiene que ajustarse a su realidad y a la de su entorno, nosotros, como parte de esta disciplina, debemos estar alerta de los cambios del mundo y de cómo éste se va desarrollando.

Inevitablemente, cuando uno indaga en recursos e investiga, empiezan a surgir ciertas intenciones e ideas sin si quiera conocer el sitio y ésta no fue la excepción. Al analizarlo mediante planos e imágenes nos atrajo en particular el carácter fracturado del terreno con relación a su contexto, considerando sus colosales magnitudes.

EL CARACOL

El presente trabajo surgió de la inquietud por profundizar sobre el tema de **reactivación de espacios en desuso**, así como de los **ciclos urbanos alterados** ante **el exceso y el desperdicio de una sociedad de consumo** teniendo como prioridad la dignificación del usuario. De esta forma, pusimos a la ciudad sobre la mesa y analizamos de qué forma ha evolucionado y qué ha pasado en ella en los últimos años para que estos espacios de hayan gestado.

Posteriormente hicimos una visita al sitio. Primero se analizó la forma en la que se llega a éste: tuvimos complicaciones para ubicar físicamente el Caracol, cosa que llamó nuestra atención considerando su notable proporción en relación a su contexto. Al preguntarle a las personas que viven en las inmediaciones sobre éste, notamos que el predio era casi del todo desconocido, incluso para sus vecinos más próximos.

Sin embargo, una vez frente al sitio nos percatamos que éste salía de nuestras nociones de escala y era tan grande que sus límites



eran imperceptibles en un primer momento. Por otra parte, la ciudad empezaba a crecer a kilómetros de distancia del Caracol y, en medio de estos dos actores, existían varios bordes físicos que

lejos de ellas y sin conexión alguna por lo cual, independientemente de su carga histórica, inevitablemente se volvía un más allá, un espacio más, carente de identidad en cuanto a los habitantes se refiere.



Vista en planta de *El Caracol*

Los límites del Caracol y su lejanía con el área urbana nos mostraron la importancia de conocer físicamente el sitio al mismo tiempo que evidenciaron los factores sobre los que queríamos trabajar. Funcionó como un experimento para descubrir hacia dónde queríamos enfocar este trabajo de investigación. Así pues, establecimos que nos interesaba trabajar tanto el carácter inhóspito del Caracol como su desarticulación con la ciudad.

En este sentido, determinamos que *El Caracol* no debía ser analizado superficialmente y concluimos que, de dirigirnos a su esencia misma, encontraríamos lo que nos interesaba profundizar y trabajar del sitio. Se trata, como hemos mencionado, de un sitio de enormes proporciones que, curiosamente, sus vecinos desconocen del todo y que lo vuelve, por ende, un espacio totalmente inactivo. De alguna forma apareció como fractura dentro del crecimiento de la ciudad.

imposibilitaban concebir nítidamente un nexo entre una carretera con una caseta (que a nivel semiológico, como sabemos, expresa "obstáculo"), un arroyo, un camellón verde, una serie de talleres mecánicos, una gran avenida y metros más allá la ciudad que empezaba a crecer de manera gradual. El Caracol, concluimos, nació con el principio de ser desconocido y se desarrolló con el mismo objetivo.

En efecto, este espacio no era vital –y nunca lo fue, por cierto– para el desarrollo de las actividades de las personas: como hemos mencionado, se encontraba

Desde una perspectiva cartesiana, en la relación cognoscitiva entre sujeto y objeto, es el sujeto quien determina los límites de la verdad y la validez ontológica de algo. Así, nos preguntamos si un sitio como *El Caracol* realmente existía. Es decir, **¿qué le da sentido a un espacio cuando no hay nadie que lo conciba y asimile como tal?**

Esta abstracción del Caracol nos generó un fuerte interés por analizar los componentes básicos del lugar para que, una vez identificados, encontráramos más fácilmente otras situaciones donde se repetirían.



Fotografía del paisaje dentro de *El Caracol*

Suponemos que, además de El Caracol, deben existir cientos de lugares que se parecen de alguna forma a este sitio. Pensamos que las características esenciales de El Caracol se podían estudiar y entender desde la óptica de otras disciplinas como la filosofía, la antropología y la historia, y estas se podrían encontrar en la obra de diversos teóricos. Así fue como decidimos hacer una investigación enfocándonos en los espacios denominados "no lugares" ya que El Caracol, y los otros espacios ya mencionados anteriormente, se asemejaban a este concepto.

Para profundizar en este fenómeno, es vital indagar en los recursos teóricos para así poder entender, explicar y posteriormente explorar a fondo su naturaleza y su evolución. A partir de la construcción de un marco teórico, entonces, haremos un análisis de la vigencia del concepto de "no lugar", apoyándonos de autores a la arquitectura otras disciplinas y contemporáneos a nosotros para finalmente ir construyendo un nuevo concepto visto desde la arquitectura y que responda a nuestro contexto histórico y geográfico.

Desde que el término fue acuñado por Marc Augé¹, hasta la fecha, se ha hablado sin cesar de los "no lugares"; incluso se ha vuelto un tema que se discute con frecuencia debido por un lado, al aumento en la aparición de estos sitios y por el otro, a ser proio de la contemporaneidad. Las tipologías arquitectónicas y más importante aún, las condiciones sociales, han cambiado paulatinamente a través de los últimos años y poco se ha explorado sobre el concepto en sí de los no lugares de modo que ha habido una ba-

nalización del término y un entendimiento superficial del mismo. Fue un concepto novedoso que prácticamente no evolucionó a la par de su entorno por lo que parte importante de nuestro trabajo de investigación es ponerlo bajo la lupa y relacionarlo con nuestro contexto; esto se dará principalmente a través de la revisión de algunos autores posteriores a Augé y de distintas áreas de estudio y relacionarlo con la arquitectura para poder entenderlo bajo nuestro campo..

Examinando la posmodernidad y su desarrollo hasta nuestros días como la base sobre la que despega la compleja problemática a la que se enfrentan hoy en día las grandes urbes y las sociedades trataremos de contextualizar y entender a fondo esta situación y los paradigmas que genera.

Desde nuestra postura, buscamos identificar espacios que se relacionen con el nuevo concepto que pretendemos construir y entender cómo podría actuar la arquitectura sobre éstos. No se trata de un elemento que salve pero sí de uno que cree conciencia y genere puentes que permitan seguir la excursión arquitectónica.

Se pretende llegar, pues, a determinar qué modelos pueden ser útiles a la arquitectura para el buen funcionamiento de las ciudades contemporáneas en el presente y hacia el futuro. Se aspira reunir las herramientas suficientes que permitan a otros poner en práctica las ideas aquí propuestas, así como continuar con estas exploraciones esenciales que conectan lo antropológico, lo sociológico, lo filosófico, lo estético y lo arquitectónico.

¹ Marc Augé, antropólogo francés (véase bibliografía extendida).

2011年3月11日



EXCESO Y ANONIMATO

Comprar, estrenar, tirar, consumir, utilizar, renovar, producir, reproducir, construir, reciclar, reconstruir, deconstruir, destruir. La pauta que sigue la posmodernidad es la del **exceso y la saturación**.

La alta densidad demográfica de los últimos años ha traído consigo una fuerte demanda de recursos de todas las áreas para abastecer las necesi-

ha vuelto desechable, todo es efímero y el desperdicio ha llegado a sobrepasar lo que no es residuo.

Lo nuevo se vuelve lo más atractivo, lo de ayer se olvida y lo ajeno, o poco evidente, es totalmente invisible. El exceso genera estratos que se van sobreponiendo hasta generar un caos que impide una vista integral de lo que existe. Los tejidos se han convertido en sistemas complejos de redes inconexas, compuestas en su mayoría por elementos aislados y sin cohesión. Ante la saturación sensorial, sólo se concibe lo inmediato y el resto existe únicamente en su materialidad, ya que su pérdida perceptual es evidente.



Densidad urbana en Hong Kong

Siguiendo el conocido axioma de que a cada acción corresponde una reacción, en la actualidad hay muchas propuestas que responden a las nuevas necesidades que ha provocado la saturación de la que venimos hablando aquí. En este sentido, se han propuesto diversas estrategias puntuales que responden a estas nuevas exigencias que rápidamente se han vuelto características de nuestros tiempos. Todas las disciplinas han tenido que tomar acción desde sus respectivas áreas ante esta problemática, proponiendo programas de reciclaje, reuso y ahorro. Así, nos encontramos inmersos también en una era en la que la reutilización de desechos se encuentra en efervescencia y con gran demanda.

dades de una sociedad consumista, cosa que, por ende, ha devenido en una explotación desmesurada y fuera de proporción de los recursos disponibles. Esta saturación ha sido generada por la economía de consumo que rige al mundo. Todo se

Paralelamente, el yo posmoderno se ha visto atrapado en una multiplicidad de relaciones que lo han dejado más aislado que incluido en ellas. Las nuevas tecnologías y otros avances han dado pie a que se desarrollen nuevas tipologías espaciales que han aumentado la probabilidad de encuentro con otras

DESARRAIGOS

personas, pero que, sin embargo, han disminuido la posibilidad de éstas de relacionarse socialmente. Esto ha originado lo que Kenneth Gergen² llama el "yo saturado" entendido como una modificación radical del tejido social, es decir, ha generado relaciones cada vez menos personales hasta el punto de quebrantar la identidad y ponerla en crisis definitiva.



Usuarios de una estación de trenes en Praga evitan relacionarse entre sí

SIGLO XXI

Nuestra generación vive tanto las consecuencias del auge financiero como las presiones generadas por las economías deprimidas y en recesión. Entendemos las carencias al mismo tiempo que vemos el lujo y el derroche. Representamos la incertidumbre resultante de un mundo volátil e inestable. Vivimos en un ambiente apocalíptico, lleno de alarmas y en el que de un día para otro el mundo y nuestra realidad pueden cambiar rotundamente.

El desarrollo tecnológico ha provocado que, en cuestión de décadas, los modos de vida hayan cambiado radicalmente. Somos jóvenes que vivimos el cambio de lo análogo a lo digital, por ejemplo: ayer se usaba el LEGO, hoy hay aplicaciones en los teléfonos inteligentes que reemplazan la oferta de este juguete. Las

capacidades sensitivas, consecuentemente, se transforman. Asimismo, se cambia lo real por lo virtual. Ayer el Internet era una novedad tecnológica, hoy en día define el paradigma de la era de la informática y es impensable no tenerlo, se ha convertido en la herramienta por excelencia del siglo XXI. Todo se ramifica, todo se diversifica y se multiplica sin cesar.

La arquitectura, como una disciplina permanentemente en el presente, no ha salido exenta de esta crisis. Como dice Rem Koolhaas³, la posmodernidad permitió que se construyera como en ninguna otra época en cuanto a cantidad y, no obstante esto, lo construido, por estar totalmente descontextualizado y responder únicamente a lo mediático y a la inmediatez más tangible, se ha convertido y se seguirá convirtiendo en algo efímero y poco trascendental.

Asimismo, se han generado espacios que no fomentan ni facilitan la interacción social y que, a menudo, se vuelven ajenos a la población. En consecuencia, la arquitectura debe formar parte del pensamiento contemporáneo y encontrar su campo de acción dentro de esta serie de problemáticas universales.

El siglo XX nos ha mostrado que la arquitectura se encuentra en crisis: descarrilada y desordenada, además de que ha generado, a causa de la masificación, un aglomerado urbano en el que cada vez es más difícil encontrar una identidad. Aun así, vemos como se sigue construyendo más y más: hacia los lados, hacia la periferia, a lo lejos.

El quehacer arquitectónico contemporáneo, en definitiva, debe tomar en consideración estos hechos ya que no pueden ser simplemente obviados. Nuestras ciudades ya están, de cierta forma, conformadas y se debe enfocar a aprovechar la materia prima que ya existe y no a sobreconstruir.

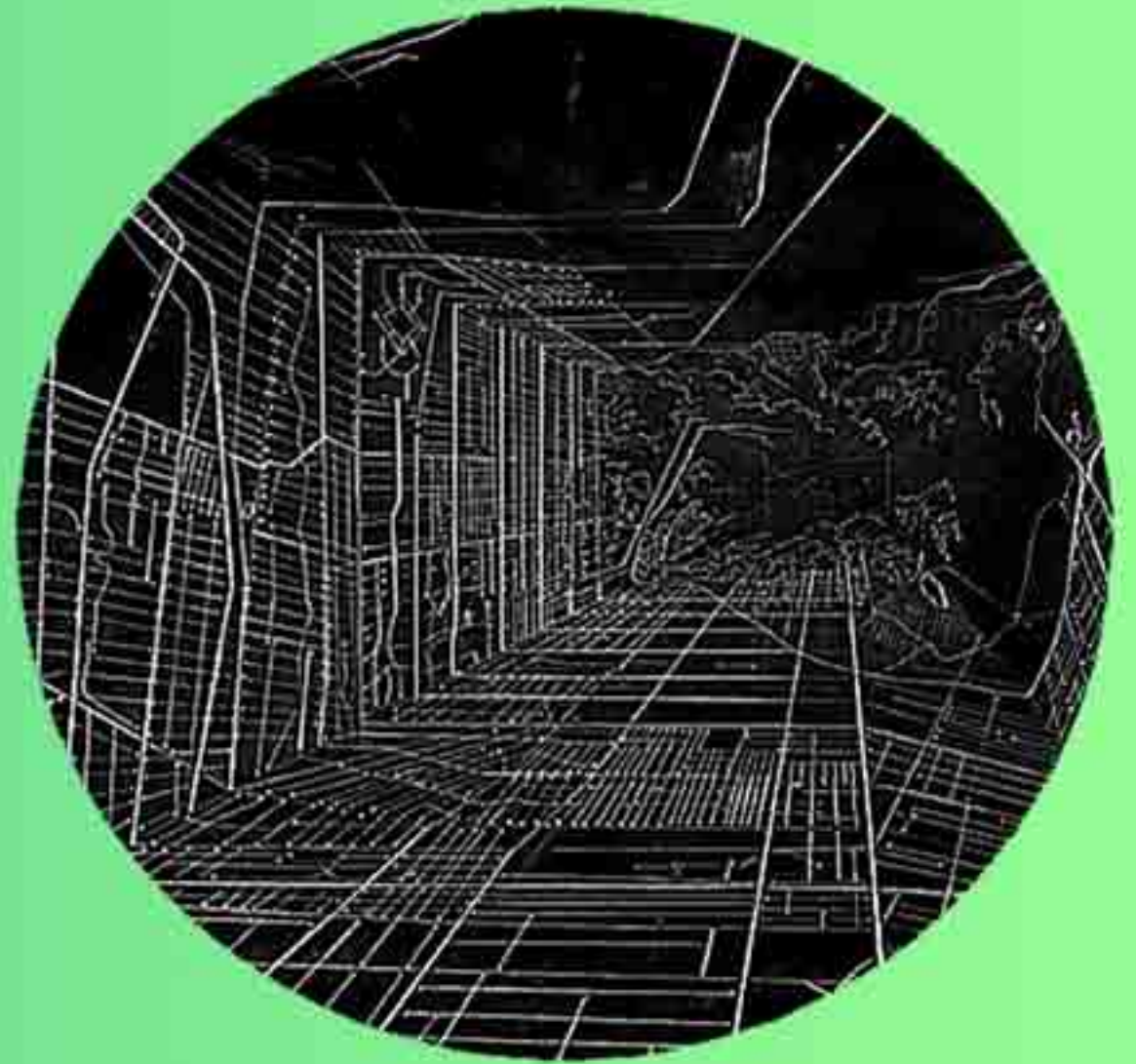
² Kenneth J. Gergen, psicólogo estadounidense ha analizado las interacciones sociales vistas desde un contexto posmoderno.

³ Rem Koolhaas, arquitecto holandés (véase bibliografía extendida).

En *99 cent*, Andreas Gursky hace una crítica a la sociedad de consumo al fotografiar patrones de productos expuestos en un supermercado



ՀԱՐԱՔԱՆԱԳՐՆԵՐ



CRECIMIENTO DE LAS MEGALÓPOLIS

El fin de la Segunda Guerra Mundial trajo consigo un periodo de crecimiento económico y de estabilidad. La mortalidad se redujo sustancialmente gracias a los avances científicos, sobretodo por el concepto de prevención por encima del de atención. A raíz de estas transformaciones, se experimentó un inusual incremento en la tasa de natalidad, así como una mayor longevidad. Se consolidaron a nivel mundial las premisas del capitalismo que empujaban a ir hacia las ciudades y la nueva sociedad industrial, producto de la revolución tecnológica, generó áreas de trabajo en los centros urbanos que favorecieron los desplazamientos del campo a la ciudad.

El aumento demográfico y la migración propiciaron un fenómeno característico de la posmodernidad: el crecimiento desmesurado, desorganizado y caótico de las zonas urbanas. La aceleración del crecimiento provocó una ruptura en la forma en la que las ciudades tienden a desarrollarse "naturalmente".

Este desarrollo es una de las causas que han despertado la preocupación por la falta de recursos naturales en nuestra época. Actualmente, el desarrollo y crecimiento de las ciudades pasa por un momento crucial. La dirección que tomemos en cuanto a la progresión y expansión de las urbes tendrá grandes consecuencias en el ecosistema, así como en el *modus vivendi* de los

habitantes de este planeta, particularmente sobre los residentes de las grandes urbes. De hecho, el incremento exponencial ya ha provocado la unión de centros urbanos cercanos (conurbación), formando así las grandes metrópolis y posteriormente las megalópolis.



Fotografía aérea de tejido urbano en Sao Paulo

El término "megalópolis" proviene de la etimología griega que significa "Mega"- gran y "Polis"- ciudad. Éste se aplica al conjunto de áreas metropolitanas cuyo crecimiento urbano acelerado ha llevado al contacto del área de influencia propia con la de otra urbe. Las megalópolis suelen estar formadas por conurbaciones de grandes ciudades. Estas conglomeraciones urbanas traen consigo un sinnúmero de oportunidades así como problemáticas. Uno de los desafíos de las grandes ciudades es el espacio. Cada vez se vuelve más inaccesible y complicado seguir expandiéndose sin control, ya que la construcción de la infraestructura necesaria para dotar de servicios a los habitantes resulta mucho más costosa y laboriosa.



Fotografía aérea de tejido urbano en Chicago

Por otra parte, ha sido demostrado que ésta no es la manera óptima para crecer debido a una serie de obstáculos, como lo son las grandes distancias que se tienen que recorrer, el hecho de que propician la construcción de vías rápidas de comunicación que a su vez dejan, a menudo, espacios remanentes en el tejido urbano. No obstante, muchas naciones tercermundistas han crecido de manera exponencial, y por este ritmo acelerado y su condición de ciudades localizadas en países en vías de desarrollo, lo han hecho, desordenadamente y de manera poco eficiente, generando en ellas muchos espacios cortados

y olvidados, que no forman parte de la conciencia colectiva y cuya única función es estar ahí, subutilizados u ocupados por una minoría de personas.

Inversamente, los países mas avanzados en el mundo han actuado de formas distintas. Considerando que no comparten la misma expansión demográfica, el poder adquisitivo y la civilidad de sus habitantes que los países subdesarrollados, muchas naciones primermundistas como Estados Unidos, los países de la Unión Europea y Japón han entendido más a fondo, la importancia de las ciudades y sus espacios.

ESPACIOS ANÓNIMOS

La tendencia global que ha demostrado ser una opción viable para evitar la sobreexplotación del ecosistema es la reutilización de espacios existentes dentro de la ciudad. Berlín y Tokio son grandes ejemplos del tema. Ambas ciudades, una sin expansión demográfica y la otra con una escala incluso más grande que nuestra propia ciudad, tienen políticas bastante claras acerca del crecimiento urbano y del espacio existente.

Berlín, por ejemplo, bajo un amplio programa de reutilización ha reactivado las zonas devaluadas de la ciudad, logrando que la ciudad se mantenga viva al mismo tiempo que se evita la emergencia de espacios olvidados que propician diferentes actividades. Tokio, por su parte, es también un gran ejemplo de aprovechamiento de espacio y al mismo tiempo un exponente de la aparición constante de espacios anónimos.

Estos sitios se volvieron un objeto central de estudio de diversos sociólogos y antropólogos debido a la importancia que adquirieron en el mundo que a la vez que venía recuperándose de las consecuencias del conflicto militar gozaba también de los beneficios de los avances científicos y tecnológicos.

Marc Augé, antropólogo francés, se aproxima entonces al concepto de sobremodernidad, a partir del cual reflexiona acerca de la identidad del individuo en función de su relación con los lugares cotidianos, así como de la presencia de la tecnología.



Tempelhof, antiguo aeropuerto de Berlín que fue reutilizado como espacio recreativo

სანატორიუმო



LOS NO LUGARES

En el libro *Los No Lugares: Espacios del anonimato: Antropología sobre modernidad*, Marc Augé pone los cimientos del concepto del no lugar. Para él, en la posmodernidad se suscitaron tres deformaciones que se volvieron objeto central de estudio para los antropólogos: la del tiempo en la que, debido a los avances tecnológicos, éste se volvió "elástico" y se convirtió en una medida relativa y una referencia perspicua; la del espacio, en donde las magnitudes de lo construido se volvieron excesivas y se perdió la noción de escala, es decir, que las grandes y pequeñas distancias dejan de existir; y, finalmente, la de la figura del ego, en la que los individuos están ensimismados en mundos creados por lo que la producción individual se vuelve lo único importante.

Augé define el lugar antropológico como un espacio ocupado por una población determinada que comparte ritos, interacciones, costumbres y un tipo de linaje con características que finalmente le dan identidad a una sociedad. Para el antropólogo, el mundo en el que se encuentra es continuo, se cierra y se vuelve a abrir por lo que hay una necesidad de reconocerse en él y de asimilarse a cada momento, como proceso continuo en el que el individuo se da sentido.

De esta manera, Augé expone las inclinaciones y el trabajo de ciertos autores de distintas disciplinas que se relacionan a la antropología, para a partir de ahí ofrecer su propia visión. Marcel Mauss⁴ dice que el hombre medio es el que no pertenece a las élites. Lévi-Strauss⁵ da preponderancia al lugar de nacimiento en la significación del hombre. Émile Durkheim⁶ habla de festividades sagradas que hacen que los individuos sean conscientes no sólo de la colectividad a la que pertenecen sino también de su pasado.

Vías e intersecciones en Los Ángeles



Para Augé, en cambio, un lugar es esencialmente geométrico ya que se conforma de tres componentes que dentro de la geografía cotidiana le dan esta cualidad: La línea que generalmente marca itinerarios y se asimila en ejes, la intersección que se refiere a lugares de conglomeraciones que se prestan a reuniones y encuentros, y el punto de intersección que se refiere a centros o a hitos, puntos de referencia que sirven para que los individuos se definan en relación a los demás.

Las conexiones entre los individuos estimulan la vida singular y colectiva. El autor habla de una ciudad fragmentada, concéntrica y cuyas periferias se vuelven desvíos y nos invitan a ignorar lo que pasa ahí.

⁴ Marcel Mauss, sociólogo francés de principios del s. XX. Padre de la etnología francesa. Estudió relaciones entre antropología y sociología.

⁵ Claude Lévi-Strauss, antropólogo francés del s. XX. Fundador de la antropología estructural.

⁶ Émile Durkheim, sociólogo francés de finales del s. XIX y principios del s. XX. Padre de la sociología moderna.

“La identidad
se construye
en el nivel individual
a través
de las experiencias
y las relaciones
con el otro.”



DESARRAIGOS

Expone, para entender de mejor manera el concepto de *no lugar*, la tesis de Michel de Certeau sobre lugar y espacio. El espacio existe por sí solo y al ser vivido es transformado en un lugar haciendo una analogía entre una palabra que existe como tal y cómo se transforma cuando es hablada. El espacio podría funcionar como precedente de los lugares y los no lugares.

Marc Augé es el primer teórico en introducir el concepto de los *no lugares*. Para él, un no lugar es aquel en el que no hay intercambio ni convivencia entre los individuos y en donde éstos no comparten una identidad relacional e histórica. Hace énfasis en que estos son lugares de tránsito o de paso. Da como ejemplo aquellos lugares que se encuentran contiguos a una vía de flujo rápido y por lo tanto pasan desapercibidos.

Expone, entonces, diversos ejemplos de *no lugares* en la sobremodernidad, entre ellos el supermercado, las carreteras y los aeropuertos. Todos estos comparten textos impositivos que prohíben, dan órdenes o informan. Dentro de esto, propone el espacio del viajero como el paradigma de un no lugar, donde poco a poco se va vaciando la individualidad, por el simple hecho, por decir algo, de que siempre es necesario un pase de abordar o un pasaporte para darle identidad al individuo.

Así, Augé profundiza en cómo los patrones culturales construyen la identidad de una población en un espacio y hacen que éste se vuelva lugar. El *no lugar* crea una pseudo-identidad, o una identidad compartida, es decir, la identidad de un grupo que existe únicamente por intereses económicos. En el *no lugar*, argumenta, el individuo entra en un juego de filiación y anonimato al identificarse y buscar, al mismo tiempo, perder su identidad entre las masas. Para él, en la coexistencia de lugares y no lugares el principal obstáculo siempre será político. Su aproximación a los *no lugares* es meramente antropológica y habla de espacios en donde sólo se realizan relaciones sociales y hay linajes que relacionan a los individuos. Considera que esto marca una crisis en los espacios aunque en el caso de la arquitectura no necesariamente suceda esto.

Su concepto se vuelve ambiguo y poco claro ya que el *no lugar*, al ser definido por una gran cantidad de características, se convierte en un término demasiado amplio. Bajo los principios en que lo plantea, muchos espacios pueden ser no lugares y al mismo tiempo, pocos pueden serlo. Plantea una serie de *no lugares* que entran dentro de un rango específico. Profundiza sólo en los establecimientos que tienen relación con flujos comerciales y de tránsito. Su concepción, nos parece, está limitada por su contexto histórico, en el que este tipo de establecimientos surgían de manera exponencial, respondiendo al alto crecimiento demográfico.

Bajo su óptica, tiene sentido hablar de las estaciones de tren antiguas, o los aeropuertos, ya que son sitios que solamente servían para transportar gente. Las interacciones eran nulas ya que no había nada que incitara a que se dieran. Hoy en día estos espacios han cambiado y el aumento de actividades en esos inmuebles genera más convivencia entre las personas. En aquel entonces los espacios residuales eran casi inexistentes y se encontraban en un estado incipiente ya que la escala de la ciudad no se prestaba a que aparecieran estos vacíos. Los ejemplos que expone se refieren a hitos y lugares que por su alta concurrencia, a causa, por supuesto, de que suelen ser los que cubren necesidades básicas (un supermercado, por ejemplo), marcan ejes de referencia.





Estación principal de trenes en Berlín

Desde esta perspectiva, la asimilación del lugar por un sujeto se vuelve fundamental. Ahí es donde Heidegger entra en juego al hablar de la cuaternidad que conecta al cielo, a la tierra, a los mortales y a las divinidades. Dice que el lugar existe a partir de los mortales y remarca la importancia del individuo en la existencia del lugar.

CONSTRUIR, PENSAR, HABITAR

Muchas de las crisis de las que Augé habla son vistas desde un punto de vista antropológico, aquí interesa abordar al *no lugar* visto desde la arquitectura. Algunas de las tipologías que menciona podrían no funcionar a nivel antropológico pero sí a nivel arquitectónico. Bajo esta pauta, un aeropuerto, tomaría otro papel dentro de la arquitectura. Estas construcciones pueden funcionar perfectamente al cumplir su objetivo primordial, que es transportar gente.

Algo que resulta interesante del trabajo de Augé es su referencia a los espacios cuyos elementos no están bien cohesionados y que, a la postre, provocan su pérdida en el anonimato. El ejemplo de un espacio contiguo a una carretera sirve para entender esto: la vía rápida hace que el lugar se pierda en la nada ya que no funciona en conjunto con él. Los habitantes más próximos no saben de su existencia y por consiguiente desconocen su ubicación. Este tipo de casos son en los que podríamos sugerir que existe algún tipo de fractura abordable desde la arquitectura.



City, escultura de Michael Heizer en medio del desierto

En el texto *Construir, pensar, habitar*, Martin Heidegger⁷ propone una nueva forma de entender el espacio en el que vivimos. La manera tradicional de concebir éste es admitiendo que ya está presente, y que los humanos llegan a posarse sobre él. El autor le da la vuelta a esta noción clásica al proponer que el ser humano es, de hecho, quien crea el espacio a partir de él mismo. No hay tal cosa como espacio y humanidad, son uno mismo. El humano genera el espacio y se autoconstruye en éste.

Heidegger comienza por analizar el significado de construir cómo erigir una cosa. La reflexión se basa en la imagen de un puente y cómo esta *thing* (así lo denomina en el texto) es la que coliga los elementos de la cuaternidad. Une a la tierra como paisaje y al agua de un río. Brinda un camino a los mortales para que lleguen a sus destinos. Además de ser este elemento que liga el cielo, la tierra, los divinos y los mortales (cuaternidad), el puente genera un **lugar**.

“...el espacio no es un enfrente del hombre, no es ni un objeto exterior ni una vivencia interior. No existen los hombres y además espacio.”

-Martin Heidegger

Antes de que el puente existiera y uniera las dos orillas de la tierra, o bien la tierra con el cielo, expone Heidegger, ese lugar no existía. Dado que se construye un puente, se abre el espacio en toda su extensión para que exista el lugar. Esta afirmación nos dice que el lugar se genera a partir de una “cosa” que hace que se origine un aquí y un allá, entendiéndose finalmente como una referencia. Sin embargo, plantea que el emplazamiento del puente debe ser comprendido desde una perspectiva del habitar humano y en su construir como erigir y acrecentar. Según sus palabras, los espacios son siempre espacios para humanos pues sólo desde las ligas de la cuaternidad es posible considerarlos como tal. Sólo

los mortales son capaces de habitar de esta manera y, por ende, de generar espacios. Heidegger llama a esto “aviar”, esto es, algo que ya ha sido delimitado y espaciado, y son sólo los humanos los que pueden llevarlo a cabo, es una actividad exclusivamente humana.

En seguida, Heidegger hace una distinción interesante sobre el espacio: por una parte, dice, tenemos los espacios que son generados por las coligantes de los elementos de la Cuaternidad, es decir, lo construido como el puente. Por la otra, otro término para el espacio es el que se refiere exclusivamente a las distancias entre diferentes emplazamientos. Esto es, en realidad, muy importante ya que así nos damos cuenta de la manera en que habitamos. Heidegger asevera que los espacios son creados mediante las cosas que coligan los elementos esenciales de la vida humana. De esta manera, el espacio no se fragmenta para delimitar muchos espacios, sino que los espacios son generados por cosas coligantes como los puentes.



Viaducto Lethbridge en Canadá, puente que conecta dos puntos topográficos similares

El concepto de construcción de este autor también es interesante. Las cosas que, como lugares, otorgan plazas, serán las construcciones. Por ende, un puente es una construcción, un lugar donde se hace respetar la esencia de la vida humana. Además, el puente es utilizado como un símbolo para hablar sobre las demás cosas que generan un lugar, una plaza donde, reiteradamente, se coligan los cuatro elementos heideggerianos. La idea de que las construcciones son cosas que unen y generan un espacio por donde se puede transitar es vital para comprender el habitar humano.

⁷ Martin Heidegger, filósofo alemán (véase bibliografía extendida).



Heidegger afirma que las construcciones constituyen el elemento principal para concebir la relación hombre-espacio. Además, nos dice claramente una frase que nos invita a cambiar la manera en que vemos al hombre y su entorno: "no hay hombres y además espacio". Con esto nos quiere decir que no están disociados el ser humano y el espacio. Es difícil entender esta definición ya que estamos acostumbrados a ver al humano separado de su entorno. Sin embargo, es justamente esta definición tradicional acerca de la relación espacio-hombre la que es

En este sentido, para él, las construcciones que permiten el habitar son aquellas cuyos elementos hacen dar sentido a la vida en determinados momentos, a veces más que producciones tangibles. Esto es así ya que nos plantea, que el cuerpo del ser humano es un impedimento para el mismo ser humano. Según él, siempre estamos aquí y allá. Nuestro cuerpo no puede transitar si no tenemos en mente un lugar hacia el cual dirigimos. Él dice que es justamente desde el mismo hombre de dónde se parte para generar espacios por donde se transita, y, así, habitar.

Valley Curtain, escultura de Christo y Jeanne Claude que se soporta de dos puntos con alturas similares



invertida por Heidegger. Si aquella suele colocar en primera instancia al espacio, y en segundo término, al humano, Heidegger plantea que el humano, como mortal, genera, de hecho, los lugares por dónde transita. Si no generaran esos espacios, no se podrían atravesar. Similarmente, argumenta que el hombre, por su esencia misma, aguanta y puede atravesar espacios. En la lectura pone un ejemplo acerca del pensamiento de un puente y cómo es posible ligarse a él. Nos plantea que necesitamos construcciones, aunque sean imaginarias, para aguantar la conexión entre dos puntos y poder atravesar ese espacio.

Este planteamiento interfiere, aunque sólo parcialmente, con la tesis de los *no lugares* de Marc Augé, ya que en la definición de *no lugar* de este último se intuye que muchos podrían llegar a serlo, de adquirir ciertos elementos y características. Por otra parte, coinciden en que estos sitios no son lugares si no hay una confluencia humana que desarrolle sus actividades dignamente, o que, por lo menos, tenga esto en mente para poder realizar alguna acción como dirigirse a él, una referencia de lejanía o cercanía, o simplemente un mejor entendimiento de su entorno.

Para finalizar, Heidegger asegura que los humanos necesitamos de construcciones mentales y físicas, de las que coligan la cuaternidad, para poder habitar el espacio y establecer una relación con éste. El texto de Heidegger nos habla sobre lo que es el lugar y cómo es que éste se da a partir de la intervención de una "cosa", que genera la plaza y estas plazas las actividades humanas. Esto es fundamental para entender espacios que pierden su condición de lugar, que, viéndolo desde la perspectiva heideggeriana, quedarían reducidos a aquellos que no están marcados o definidos por algún elemento que coligue a los cuatro.

Hombre caminando en medio de la inmensidad e inmensurabilidad del desierto



Por ejemplo, desde la perspectiva heideggeriana, podríamos decir que un *no lugar* es un sitio. Esto en el entendido de que no hay nada que genere todo lo antes mencionado acerca de la cuaternidad, y que lo vuelva un lugar. Es por eso que podríamos preguntarnos, desde esta visión, si los sitios que consideramos lugares cumplen con la función de coligar a los mortales con los otros tres elementos de la cuaternidad. De no ser así, ¿entonces qué son? ¿o solamente nos vinculan parcial o fragmentariamente con algún elemento? Entonces, debemos de ir construyendo nuestro propio entendimiento sobre esta definición tan compleja.

Las visiones de Heidegger y Marc Augé son fundamentales para entender los antecedentes del espacio tal como se presenta en la posmodernidad. No obstante esto, las posturas más recientes nos han mostrado cómo el acelerado cambio en diferentes áreas de los sectores productivos de la sociedad han dado pie al desarrollo de distintas tipologías y de nuevas configuraciones espaciales.

Lo urbano ha dado un giro de 360° y la aportación de teóricos más actuales sobre el espacio y su cambio es ineludible. Jordi Borja y Zaida Muxi, por ejemplo, critican las prácticas de renovación urbana de posguerra, basadas en modelos ideales que según los autores, condujeron a la destrucción del espacio público.

EL ESPACIO PÚBLICO: CIUDAD Y CIUDADANÍA

El libro *El espacio público: Ciudad y ciudadanía* de Jordi Borja y Zaida Muxi⁸, entabla una serie de análisis sobre el espacio público, la ciudad y el papel que juega la ciudadanía en la construcción de ésta. Aquí es donde se empieza a hablar sobre los *no lugares* como espacios que definidos por la sobreabundancia y el exceso. También, como Marc Augé, los relaciona con el transporte rápido, el consumo y el ocio.

Los autores los definen también como el resultado de procesos constantemente nocivos contra la urbe, aquellos responsables de ir dejando espacios remanentes esparcidos por la ciudad. Una buena parte de la responsabilidad se le adjudica a la dominante privatización del espacio. Para ellos, es ésta la causa de la generalización de guetos conformados según la clase social: desde los condominios de lujo hasta a las fave-



Plaza de los Fueros en Navarra, España. Obra de Luis Peña Ganchequi, destaca como ejemplo de espacio público accesible

⁸ Jordi Borja y Zaida Muxi, urbanistas de la segunda mitad del s. XX (véase bibliografía extendida).

las (o similares), así como a la constante sustitución de calles, plazas y mercados por centros comerciales, por ejemplo. Habría que recordar que, para Marc Augé, los centros comerciales son un *no lugar*. Este problema lo podemos relacionar con lo sucedido en Ecatepec, en donde el centro comercial se convierte en una especie de hito para los guetos de la zona, y así mismo deja de lado la labor de hacer ciudad.

“Si un lugar puede definirse como espacio de identidad, relacional e histórico, un espacio que no pueda definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no lugar.”

-Marc Augé

En efecto, transformar el espacio público por un espacio comercial tiene repercusiones en el acceso democrático y, por lo mismo, responsabilidad pública. Estos tres procesos se refuerzan mutuamente y contribuyen a la desaparición rápida del espacio público como espacio de ciudadanía. También propician la aparición de *no lugares*: espacios remanentes de la ciudad, anónimos, que, por circunstancias diversas, no son utilizados por los habitantes. Podríamos recordar, en contra de esta tendencia, la anécdota según la cual los egipcios representaban la ciudad como un jeroglífico. El círculo representa el lugar, la comunidad de personas, la organización política, la identidad cultural. Después, la cruz que inscribían, representa los flujos, el intercambio, las moviidades y las relaciones, con el exterior. Esta síntesis se realiza en el espacio público, que es el lugar de la cohesión social y de los intercambios.

Borja y Muxi abordan los *no lugares* desde sus orígenes en la ciudad contemporánea. Nos dicen que las malas decisiones urbanísticas en las ciudades han precipitado éstos, que los entiende como la antítesis misma del espacio público. Muchos trazos urbanos han sido dictados a partir de necesidades tales como los flujos vehiculares, y que, sin tomar en cuenta las consecuencias a futuro, segregan comunidades, destruyen espacios públicos y, por consecuencia, generan *no lugares*. Ellos plantean un análisis bastante completo acerca de la función y las características del espacio público en la ciudad, incluso afirman a la ciudad como el espacio público por excelencia. Ésta, para ser ciudad y espacio público, necesita de sociedades distintas y diversas, para que cumpla su función de telón de fondo de encuentros sociales y así se den interacciones entre sus habitantes. La interacción social se vuelve fundamental en el hacer ciudad.



Embotellamiento más grande de la historia ocurrido en el 2010 en Beijing, China

El espacio público, según los autores, si bien es un concepto jurídico, rebasa por mucho estos límites. Es un espacio que tiene una dimensión sociocultural. Es un lugar de identificación, de contacto entre las personas de animación urbana y de expresión democrática. Puede ser o no, entonces, jurídicamente público, ya que su estatuto como espacio público proviene no del ámbito legal sino, como dijimos, del ámbito sociocultural. Es en este punto cuando Jacobs ofrece su propia interpretación sobre lugares y *no lugares*.

Ellos mencionan, entonces, que “espacio público” puede abarcar también zonas y lugares que, originalmente, no estaban pensados para eso, como lo puede ser una fábrica, un depósito abandonado o un espacio intersticial entre edificaciones. En realidad, los autores pueden estar hablando de lugares (si se les da un nuevo uso) o de *no lugares* también, en el entendido que son espacios remanentes o sin actividad pensada para la nueva función.



Fotografía aérea de Caracas. A la izquierda se aprecian barrios populares llamados “ranchos” y a la derecha edificios de vivienda de lujo

Uno de los problemas del urbanismo moderno, argumentan los autores, fue que descalificó al espacio público al darle un uso específico y unívoco. En algunos casos fue confundido con vialidades, en otros se sometió a las necesidades de orden público. Algunas veces se le dio la categoría de embellecedor urbano. En realidad nunca se le dio el nivel de mecanismo de segregación social, que puede ser utilizado para excluir o para concentrar.

Es decir, espacio público supone su dominio, su uso colectivo y su multifuncionalidad. Se caracteriza por su accesibilidad, por la intensidad y la calidad de las relaciones que facilita y por su fuerza mezcladora de grupos y comportamientos. Podemos ver que lo que ellos describen como espacio público puede verse también, en muchos casos, como la transformación de *no lugares* en lugares, debido al fuerte énfasis que pone en las actividades que en ellos se realizan. Es por eso que es importante conocer las características que mencionan Borja y Muxi sobre los espacios públicos, porque la ausencia de éste podría estar señalando la existencia potencial de *no lugares*.

Finalmente, nos hablan sobre la influencia del urbanismo moderno en el urbanismo contemporáneo

y sus consecuencias negativas en la generación de este tipo de espacios. En el movimiento moderno se focalizó un proceder eficiente, dotado de un instrumental más separador que integrador, como por ejemplo la zonificación o los modelos. Esto fue justificado por las urgencias sociales de la época como lo fue la vivienda y reforzado tanto por la política oficial como por ingenieros cuyo único objetivo era transportar. El resultado fue la emergencia de las grandes operaciones de vivienda donde cada acción es asignada a un segmento social determinado y la prioridad está dada a la vialidad como eje de ordenamiento. Así es como el espacio público pasó a ser un elemento residual, o, también, a ser un *no lugar*.

Por otro lado, Rem Koolhaas, plantea esta crisis desde una perspectiva arquitectónica. El fenómeno del exceso en nuestra era, no se puede entender sin estudiar a este teórico de la arquitectura. Sus conclusiones nos sirven para analizar la tendencia actual de los arquitectos a abusar de recursos ajenos al sitio de emplazamiento de un edificio y las fallas en general de la arquitectura (acorde a su visión) y de cómo éstas, en vez de evitarse, se multiplican y van repitiendo. Así es como expone lo que para él es la crisis arquitectónica de la actualidad.

Brasilia



Plan Voisin de Le Corbusier



ESPACIOS BASURA

En el libro *Espacios basura*, Rem Koolhaas hace una crítica a la arquitectura contemporánea a través del concepto de *espacio basura*. Sostiene que la arquitectura de la posmodernidad pretendía usar los avances tecnológicos y científicos para su beneficio, pero fracasó al moverse justamente en sentido contrario al progreso. La arquitectura despidió al siglo XX en franca recesión.

El autor explica que hemos sobreconstruido en relación a nuestros antepasados y habla de cómo, el producto de esto, al no ser entendido, seguramente será olvidado eventualmente. El *espacio basura* aparenta ser un espacio pero es más bien una sombra o residuo del espacio moderno o, por otro lado, es el presagio de lo que ocurrirá en todas partes en el futuro. De esta forma, ubica la continuidad como parte esencial para entender el *espacio basura*. Éste está diseñado para desplegarse sin cesar, es decir, para que no se perciban límites. Se vuelve confuso. Ya no importa el espacio en sí sino lo que lo envuelve. Es hermético y artificial.

Para él, este espacio es impositivo pero carece de orden y exige formas de organización que la arquitectura hoy no puede dar. Se configura a partir de la adición y la acumulación. Es ecléctico y poco claro, no hay una jerarquía, no tiene un discurso definido, sólo grita incongruentemente. Es pretencioso y finge, repite y re-

cicla. Koolhaas sostiene que la arquitectura que produce el espacio basura, niega las condiciones del sitio en el que se desarrolla. Es decir, que es poco empática con el medio que la acoge. En primera instancia, está sellada, le da la espalda a su medio. Si hace frío hay calefacción, si hace calor, hay aire acondicionado.

Lo que sucede con esto es que se crean atmósferas que hacen que los edificios carezcan de identidad. Permite flujos pero bajo ningún orden o plan, es voluble y está fuera de control. Pasa inadvertido ante el tiempo. Ni el día ni la noche influyen sobre él. La necesidad de tecnificar el oficio lo vuelve predecible: se ha sustituido la relación intuición-diseño por los cálculos. Los algoritmos han remplazado al arquitecto y, ante esta relación impersonal, el espacio se ha vuelto poco habitable.

En efecto, esconde en dónde estamos, a dónde vamos y dónde estábamos previamente. Su existencia es del todo indiferente y se vuelve una presencia dentro de su contexto. Crea comunidades a partir de intereses ajenos a los que la forman. Está controlada por cabezas de poder. La globalización interviene en el *espacio basura*, borra fronteras y suprime identidades. Los lugares de tránsito están estandarizados y no hay nada que los caracterice, el usuario pierde la noción de dónde se encuentra.

El autor hace énfasis, por otra parte, en cómo el *espacio basura* agrede al paisaje. Se talan bosques,

se destruyen espacios vegetados dejando extensas praderas que esconden lo que alguna vez existió. La arquitectura contemporánea se rige a partir de intereses comerciales. El consumismo ha permeado en la conciencia colectiva hasta el punto de volverse núcleo de desarrollo en la vida humana. Los vendedores espían a los consumidores a través de tarjetas de crédito y códigos de barras. Examinan nuestros hábitos dentro de sus establecimientos y crean espacios en los que nuestro deseo y necesidad por consumir aumenta paulatinamente.

El espacio basura se ve más claramente cuando en las ciudades actuales, en medio de un exceso de espacios anónimos, de centros comerciales y de recintos o espacios de ocio: "una acumulación condicional y espacio acondicionante". El espacio basura interioriza y niega el contexto. Está



Deforestación en la selva del Amazonas

desprovisto de identidad. Es el fruto de la sociedad posmoderna que no piensa hacia el exterior. El monitor se vuelve una ventana. Koolhaas relaciona este tipo de arquitectura con las tendencias consumistas del siglo XXI en donde se incentiva al individuo a escaparse de la naturaleza propia y pretender ser algo más.



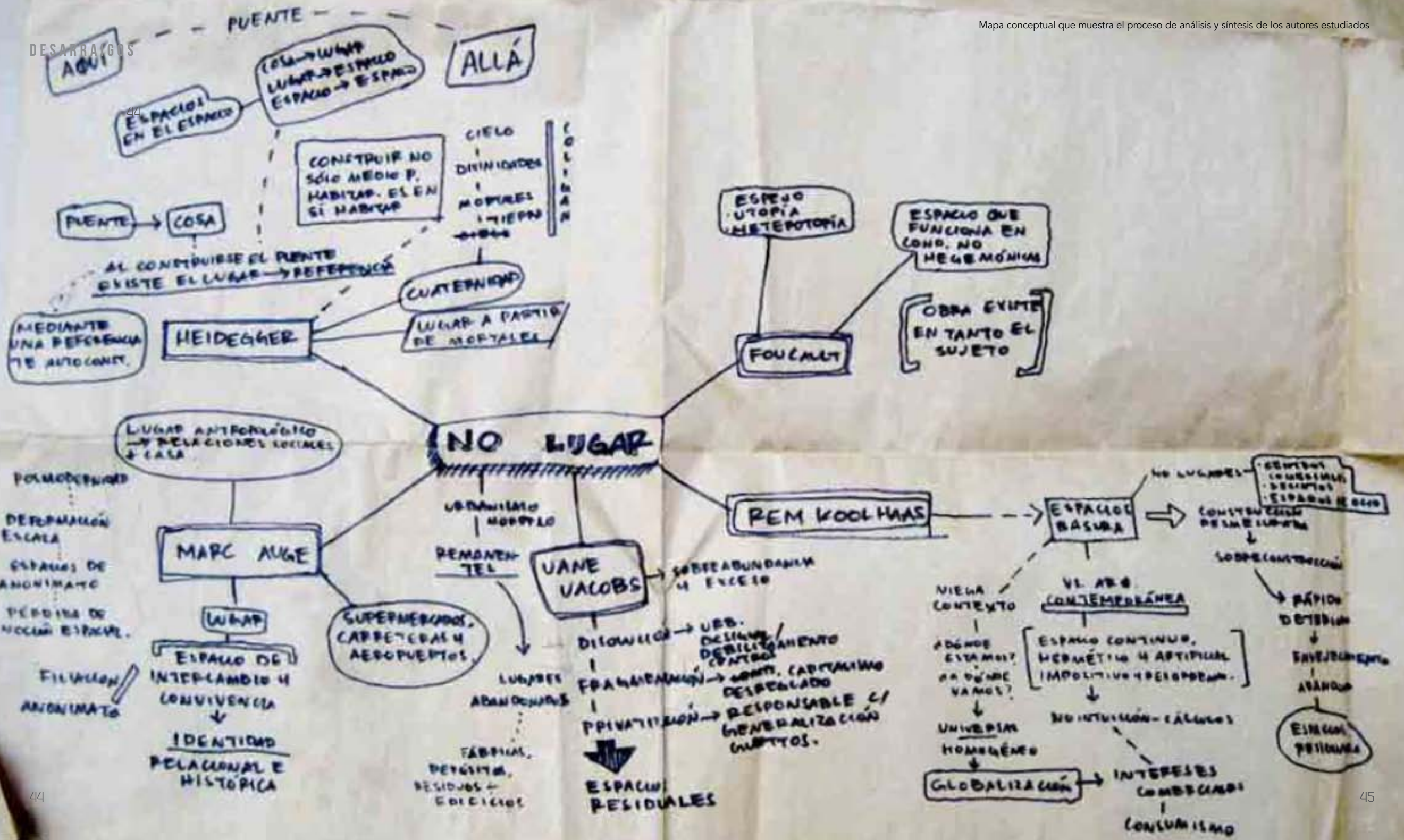
Sweatshop en China, tipología propia de la sociedad de consumo en la que vivimos

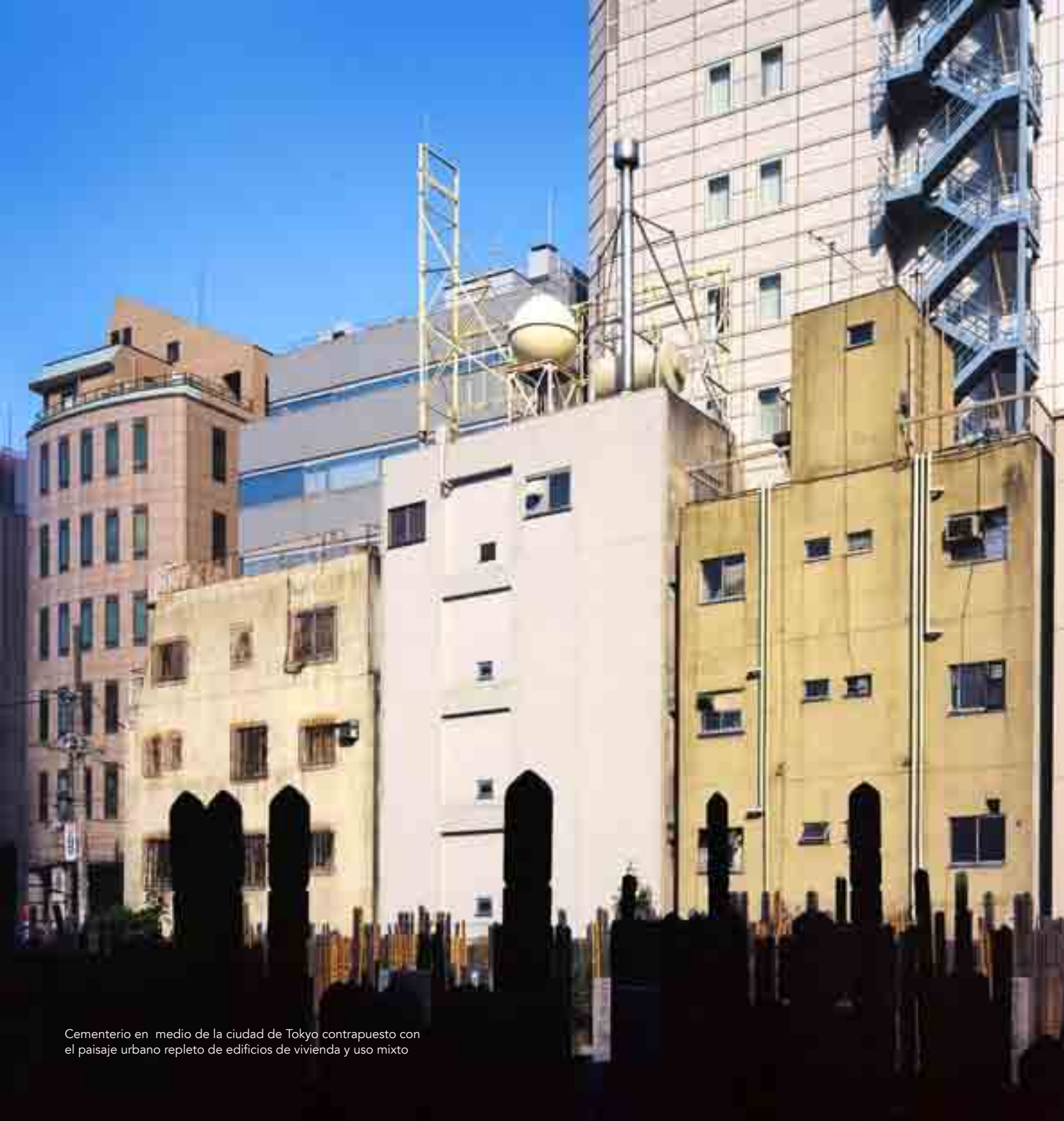
La crítica de Koolhaas cobra gran importancia cuando se habla específicamente de la falta de diálogo con el sitio. La crisis por excelencia de la arquitectura del siglo XXI es la carencia de conciencia sobre el entorno. Se producen espacios descontextualizados en numerosas ocasiones justamente por su enajenación respecto al sitio. Los edificios se abandonan y, como no pueden sobrevivir por sí solos, se vuelven ruinas rápidamente. La crítica del autor se vuelve en algunas partes muy política y a veces parece desviarse un poco del tema central al hablar demasiado de la sociedad de consumo. No hay muchos ejemplos de espacios residuales y espacios desconocidos. La mayoría de los lugares de los que se hablan son representantes de la era del consumismo.



Burj Khalifa (Dubai), el edificio más alto del mundo

Chichén Itzá, uno de los principales sitios arqueológicos mayas





Cementerio en medio de la ciudad de Tokyo contrapuesto con el paisaje urbano repleto de edificios de vivienda y uso mixto

Koolhaas habla de la tendencia del arquitecto a construir sin límites. Ante el vacío, el arquitecto no puede evitar la tentación de construir. Hoy en día la ciudad contemporánea pide que se reutilicen los espacios que están abandonado, en lugar de que se construya más. El mundo está llegando a sus límites y hay que pensar más en la sustracción que hacia la adición.

DESARRAIGOS

Estos conceptos de distintas disciplinas, la relación entre ellos y su síntesis nos llevan a meditar acerca de espacios que se están dando en la contemporaneidad. Sugieren la propuesta de un nuevo concepto que bajo ciertas características, los englobe. Estos espacios no son concebidos por las personas, no son un elemento de referencia en la ciudad y no favorecen a las actividades humanas y, por consecuencia, pasan desapercibidos.

En este trabajo nos interesa abordar a los **desarraigos** como aquellos espacios que no se encuentran en la conciencia colectiva pero que, sin embargo, están delimitado espacialmente y por ende tienen un emplazamiento determinado. La asimilación y la noción de éstos no son proporcionales a sus escalas. La actividad en ellos es baja en relación a su tamaño y a veces nula. Carecen de identidad debido a que no forman parte de la memoria de las personas principalmente a causa de su uso infrecuente e inconstante. Se encuen-

tran descontextualizados y por ello, generalmente no hay referencias de tiempo y espacio en ellos.

Remitiéndonos al Diccionario de la Real Academia Española, encontramos 4 significados para la palabra desarraigar: 1) Arrancar de raíz una planta. 2) Extinguir, extirpar enteramente una pasión, una costumbre o un vicio. 3) Separar a alguien del lugar o medio donde se ha criado, o cortar los vínculos afectivos que tiene con ellos. 4) Expulsar, echar de un lugar, especialmente a un invasor o enemigo. Estos 4 hablan de retirar algo de su naturaleza y de un aentimiento de falta de pertenencia. Estos espacios por encontrarse descontextualizados y por no estar en la conciencia colectiva, de cierta forma, no pertenecen, son ajenos a su emplazamiento.

El desconocimiento de espacios residuales como esquinas o pequeños pasajes es natural: son parte de la urbanización y su desconocimiento reside más en su escala y su proporción, por lo que merecen otro tipo de estudios.

Hoy en día, las ciudades en el mundo conciben en toda su magnitud el problema que representa la falta de espacio en las metrópolis. Existen muchos ejemplos sobre la reutilización de espacios que tienen el riesgo de cicatrizar la ciudad y la dinámica de sus habitantes. Nuestra ciudad debe de sanar lo existente y, paralelamente, llevar con cautela el crecimiento inminente de nuestra ciudad. Debemos de enfocarnos más hacia intervenir o reconstruir que hacia construir. Las características del mundo actual ya no permiten que se expanda sin control por lo que es esencial reutilizar lo existente. Esto nos va a permitir recuperar lo que está perdido y seguir creciendo bajo esta lógica.

México como nación en vías de desarrollo, no escapó de los problemas ya mencionados: las ciudades grandes se expandieron más allá de sus límites, apegándose a patrones y tipologías que iban en contra de los propios y respondían erróneamente a las exigencias de éstas. El Distrito Federal junto con el área metropolitana, se convirtió en el máximo representante de esto.



3 4 5 4 3 2 1



MÉXICO

La Ciudad de México es una urbe subdesarrollada, con los rezagos de una expansión desmedida en la segunda mitad del siglo XX, y a su vez con una serie de remanentes urbanos, espacios no conocidos, residuales; sitios que tienden a convertirse en *desarraigos*.

Estos espacios permanecen en el anonimato colectivo y, algunas veces, son sub-utilizados por alguna pequeña parte de la población para ciertas actividades personales. La mayoría de éstos resultan inexistentes para las personas que habitan a su alrededor, y, sin embargo, ofrecen un gran potencial de recuperación y de reconstrucción urbano/

social, tan escasa y necesaria en nuestra ciudad.

Una vez planteado nuestro concepto de *desarraigo*, como siguiente paso, pretendemos localizar el fenómeno dentro de la ciudad. Después de una búsqueda grosso modo y una revisión general de los lugares sobre los cuales podríamos actuar, llegamos a un aspecto que concluimos que sería esencial para nuestra búsqueda: la identificación de patrones.

PATRONES

Los patrones dentro de la ciudad son eventos que se dan repetitivamente, de forma constante y, por lo tanto, forman parte esencial de su constitución.

Son básicos ya que funcionan de manera conjunta, no son entidades aisladas dado que una entidad aislada no interviene en el tejido urbano. Los patrones, al intervenir en la ciudad como un todo, afectan a la vida colectiva y repercuten en toda la población.

Al volverse una constante, se dan como elementos que forman parte de la naturaleza de la ciudad. En el momento en que se empiezan a repetir, responden a fenómenos característicos de ella y, por lo tanto, son parte del metabolismo de ésta. Es por eso que el enfoque de este trabajo vaya en el sentido de intervenir en la ciudad y actuar sobre elementos que se reproducen.

Vista aérea de Ciudad Neza y el Distrito Federal que se extiende hacia el fondo



Es importante, entonces, detectar estos espacios como patrones de semejanza para trabajar todos en conjunto y bajo una perspectiva a largo plazo en la que las soluciones que proponamos se puedan repetir en un futuro y solucionar de la misma forma aquellas problemáticas que se vuelven constantes en nuestra ciudad. Nuestro objetivo es proponer modelos conceptuales cuya sustancia sirva como ejemplo que se pueda extender a otros espacios con las mismas características bajo una lógica de acupuntura urbana.



INSTRUMENTOS

Para esta identificación, acudimos a ciertos instrumentos que nos ayudaran a hacer una revisión sobre la ciudad desde distintas perspectivas que nos darían una visión y un panorama más amplio, a grandes rasgos, de lo que ha sucedido a nivel urbano en el transcurso del siglo XX.

Revisión histórica.

A través de ésta podremos analizar el modelo de crecimiento urbano adoptado por la ciudad y así detectar anomalías en las tipologías utilizadas desde el planteamiento de las mismas hasta su decadencia/agotamiento. Asimismo, podremos ubicar programas arquitectónicos que en algún punto respondieron a los requerimientos de la sociedad y de la ciudad en sí para identificar aquellos que siguen vigentes y aquellos que ya no lo están. Estos



nos hablarán de tipologías arquitectónicas en desuso por lo que serán útiles en esta investigación.

En la segunda mitad del siglo XX, México creció económicamente y la Ciudad de México se empezó a perfilar como una de las grandes urbes de la época. Llegó a la ciudad un gran número de inmigrantes procedentes del campo, y se asentaron en barrios irregulares sin los servicios necesarios, por lo que se desarrollaron los primeros proyectos de departamentos en edificios multifamiliares, siendo el pionero el Centro Urbano Presidente Alemán al sur de la ciudad. Se fraccionaron nuevamente grandes extensiones al sur al momen-

to que la ciudad alcanzaba el millón de habitantes. En 1952, fue elegido Ernesto Uruchurtu como regente de la ciudad, quien tuvo destacadas intervenciones en los programas urbanos del Distrito Federal. Entre sus obras más importantes destacan el entubamiento del Río de la Piedad y la construcción del Viaducto Piedad junto con su posterior ampliación mediante el Viaducto Miguel Alemán (con la que se termina el mismo). Asimismo, el entubamiento del Río Churubusco y la construcción y ampliación de la avenida del mismo nombre. Se construyó el Periférico desde el Toreo de Cuatro Caminos hasta Cuemanco, en Xochimilco.

Entubamiento de Río de la Piedad



Por otro lado, se llevó a cabo la ampliación del Paseo de la Reforma que, si bien implicó que se derribaran algunas manzanas del centro de la Ciudad, benefició el flujo del creciente tráfico urbano. Finalmente, se construyó la ampliación de la Avenida Insurgentes Norte desde Villalongín hasta Indios Verdes (salida a Pachuca, Hidalgo), así como la construcción sobre la Calzada de Tlalpan, que él llamó una "vía rápida de superficie". Con esto quería decir que se evitó los cruces a nivel y en las avenidas importantes se realizaron pasos inferiores de tipo, por lo general, transversal a la vía rápida. Esto permitió que el derecho de vía de los tranvías se respetara por primera vez plenamente y que éstos corrieran a buena velocidad desde el inicio de la calzada hasta la Avenida de Taxqueña. De

igual manera los automovilistas mejoraron los tiempos de recorrido al desaparecer los semáforos hasta que por fin esta vía "rápida" acabara por saturarse.

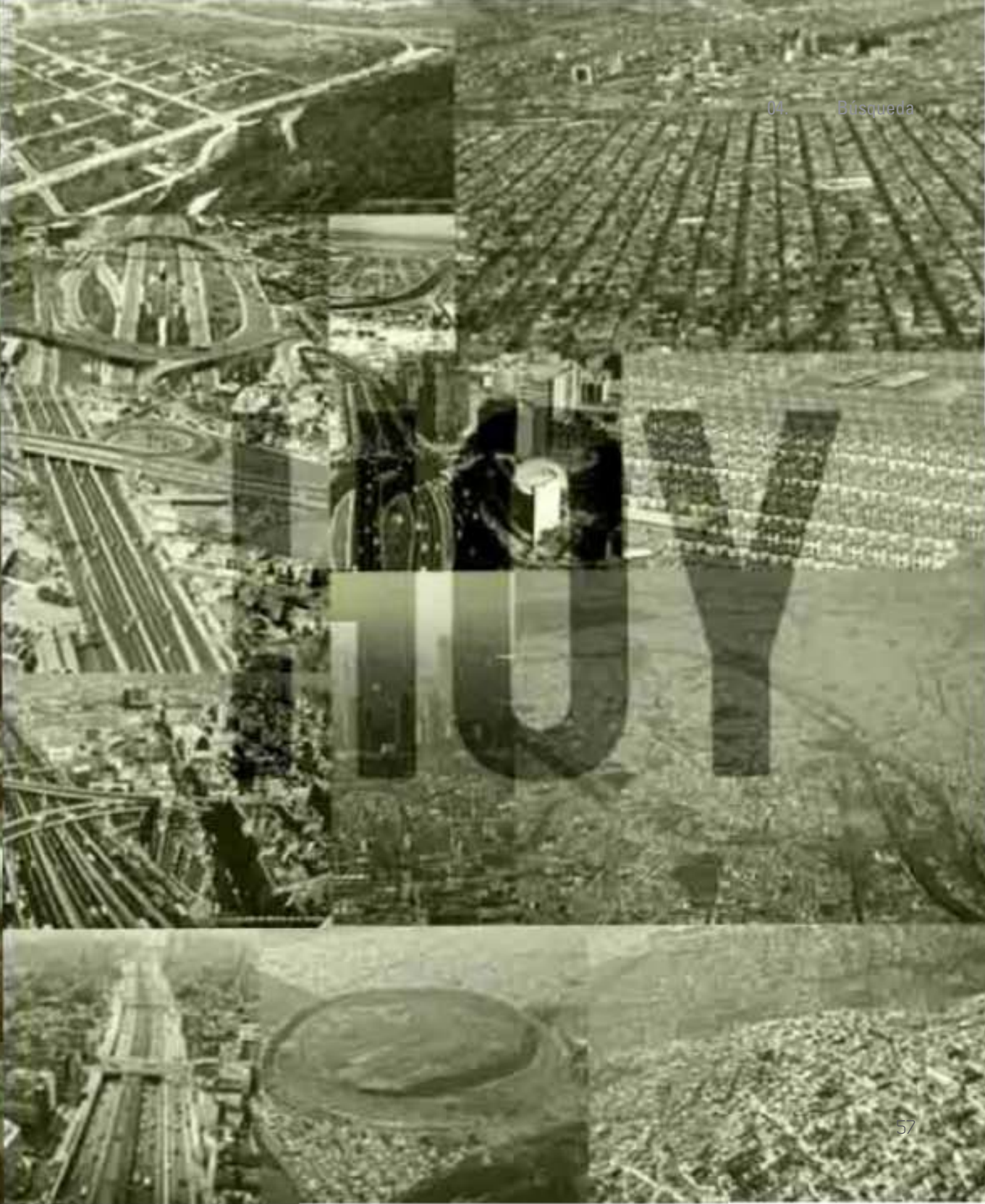
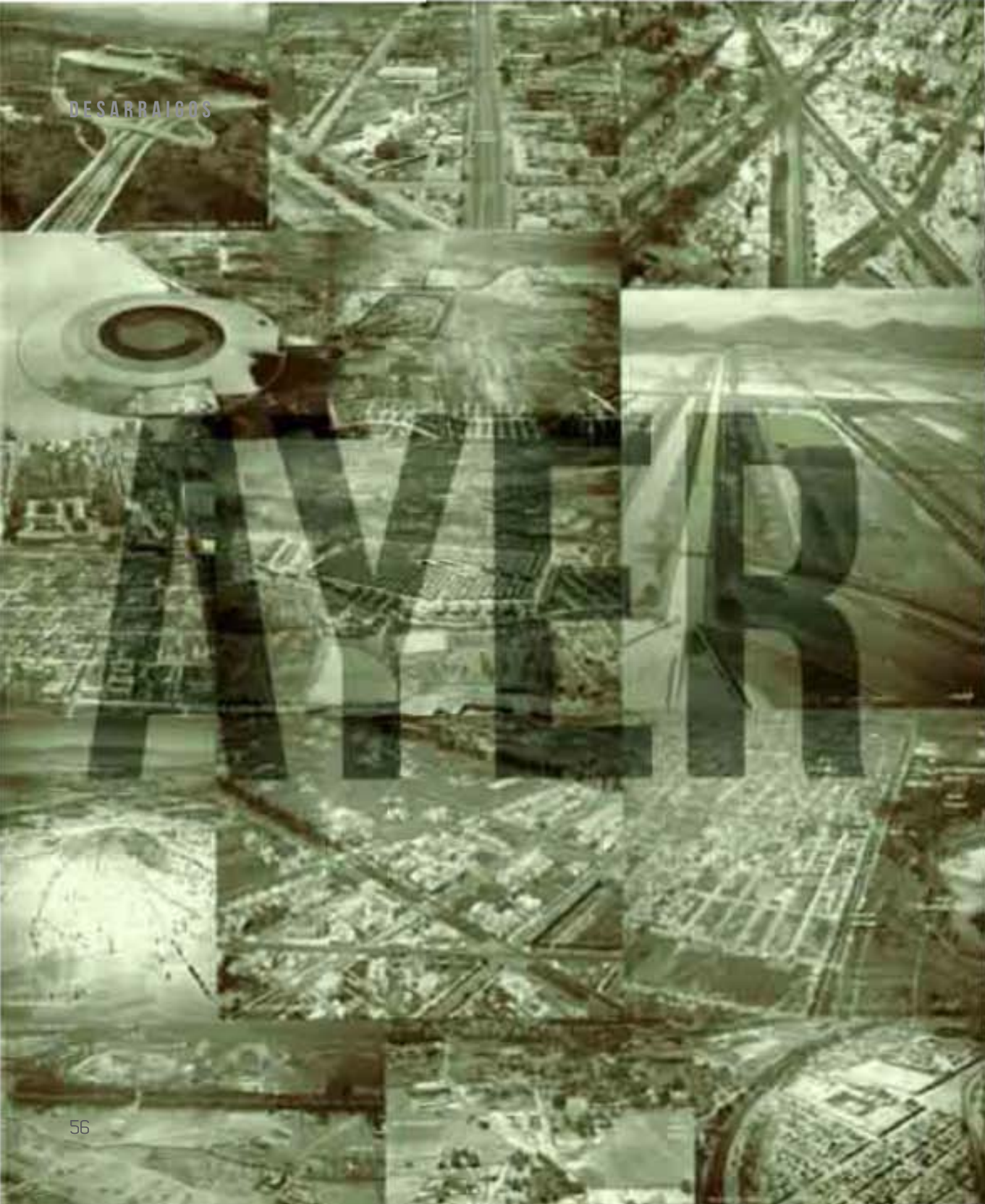


Construcción del drenaje profundo del DF

Además, durante su administración se construyó el Colector Central, paso previo al drenaje profundo, y se cambió cerca del 80% (de esos años) tanto de los drenajes de aguas negras como pluviales, con lo que se abatió las graves inundaciones que venía sufriendo la Ciudad de México en las décadas pasadas. Asimismo, se amplió y modernizó la red de distribución de agua potable, además de la construcción de diversas plantas de tratamiento de agua.

Mercado de la Lagunilla (1974)





Durante los casi 14 años de gobierno, se construyeron más de 180 mercados públicos en la Ciudad, destacando, entre otros, el Mercado de La Merced, el Mercado de San Juan, el Mercado de Sonora, el de la Lagunilla y el Mercado de Peralvillo. Asimismo se abatió a los rastros clandestinos e insalubres con la construcción y operación del Rastro de la Ciudad de México, conocido como Ferrería.

Durante su periodo, se construyeron grandes parques y jardines, se destacan principalmente la Segunda Sección del Bosque de Chapultepec, que alberga dos grandes lagos artificiales, un parque de fuentes y jardines y el Museo de Historia Natural. También se construyó el Bosque de San Juan de Aragón, que alberga el segundo zoológico de la ciudad, además de extensas áreas deportiva, jardinadas y boscosas.

Bosque de Chapultepec



Se construyó también el Parque de la Magdalena Mixhuca, pensado para la práctica de todos los deportes y el actual Autódromo Hermanos Rodríguez. Asimismo, se regeneraron los canales de Xochimilco y se construyó el Embarcadero, además de la construcción del Mercado de las Flores de Xochimilco. Se inauguraron importantes museos como el de Arte Moderno y, en coordinación con la Secretaría de Educación Pública, el Museo Nacional de Antropología e Historia. Junto al Castillo de Chapultepec, en una de sus laderas, se construyó el



Museo de Historia de México y, en el centro de la ciudad se regeneraron diversos edificios coloniales. En 1969, durante la presidencia de Gustavo Díaz Ordaz, se inauguró la red del metro, un sistema de transporte necesario para movilizar a la población que aumentaba de manera exponencial debido a las mejoras de la calidad de vida y el crecimiento urbano. Los tranvías conservaron su servicio normal hasta poco antes de los años 70, a partir de los cuales fueron desapareciendo poco a poco de la fisonomía de la ciudad. El derecho de vía de la calzada de Tlalpan, antes del Campeonato Mundial de Fútbol de 1970 ya lo recorrían los relucientes vagones del orgulloso "Metro" de la Ciudad de México.

En 1969 se inaugura la red del metro



El 31 de julio de 1971, el entonces Presidente de la República, Luis Echeverría Álvarez, colocó la primerapiedra de la ciudad de Cuautitlán Izcalli, primera en planearse para funcionar de forma autosuficiente por lo que tomó gran parte del territorio del ya existente municipio de Cuautitlán, Tepotzotlán, Tultitlán y Atizapán de Zaragoza. El objetivo principal del proyecto fue regular el poblamiento y reducir el congestionamiento del área metropolitana.

Cuautitlán Izcalli en sus inicios



Carlos Hank González, principalmente recordado por sus obras del sistema de Ejes Viales, la continuación de obras del Metro y la realización de la Central de Abastos es también conocido por los numerosos derrumbes que realizó para la construcción de todo esto durante su periodo, por lo cual la población le dio el mote de "Gengis Hank".



Eje 2 Poniente: Gabriel Mancera



Corredor peatonal Madero

Ya en el siglo XXI, se iniciaron varios programas de rescate urbano en las zonas centrales que han atraído un gran número de inversiones al Centro Histórico y al Paseo de la Reforma. Asimismo, se inició la construcción de la obra del segundo piso en el Anillo Periférico de la ciudad.



Alameda Central

Revisión fotográfica.

A través de la revisión de imágenes, podremos identificar patrones urbanos, es decir, aquellos elementos urbanos que forman parte del paisaje metropolitano. Buscaremos con especial atención aquellos que se distingan por estar abandonados, no existir o por no tener actividad en ellos (o estar subutilizados).

Algunos de los fotografías mostrados son: Enrique Metinides, Pedro Meyer, Armando Salas Portugal, Manuel, Álvarez Bravo, Héctor García, Nacho López, Lázaro Blanco y Graciela Iturbide.



14511111111111111111



Al hacer la búsqueda, encontramos cuatro patrones que nos parecieron los más interesantes. Al analizarlos, podemos decir que éstos son susceptibles y tienden a convertirse en *desarraigos*, es decir, tienen características físicas y espaciales que facilitan que se vuelvan estos espacios

El análisis de estos patrones está basado en generalidades y en condiciones que propician que aparezcan como tal, aunque esto no quiere decir que siempre se conviertan en *desarraigos*. En muchas ocasiones estos espacios pierden su condición de *desarraigo* o se alejan de ella por acciones fuera de lo arquitectónico y que tienen que ver con decisiones políticas y comerciales.

Es importante aclarar también, que analizamos el estado de estos patrones a partir de características de los espacios que nos hacen suponer que éstos se volverán *desarraigos* y, posteriormente, a partir de la observación de actividades en ellos. Dado que no contamos con herramientas cuantitativas precisas con las que se pueda medir y confirmar si un espacio entra dentro de esta categoría, su determinación es subjetiva, nosotros mismos planteamos nuestros parámetros, bajo los cuales un espacio se vuelve un *desarraigo*, y los medimos en diferentes ocasiones.

De esta forma, estudiamos la ubicación de éstos y la situación de su contexto (cómo responde a su presencia), la afluencia de personas, la vida en ellos (en base a testimonios), la actividad en ellos, entre otros factores.

Proponemos los siguientes patrones para analizar: bajo puentes, infraestructura en desuso, pasajes y pasos a desnivel.



Véanse referencias de imágenes de este capítulo en apartado al final del libro



BAJO PUENTES

Los bajo puentes son actualmente el patrón más estudiado de la ciudad de México. Generalmente, la intersección de dos vías de alta velocidad propicia la construcción de un puente vehicular. Ordinariamente, las autoridades suelen darle prioridad al automóvil, por lo cual el espacio por donde éste circula pareciera ser lo único existente. Todas las labores de mantenimiento son aplicadas para la parte superior por la cual transitan los vehículos.

Sin embargo, y como se puede sospechar, la realidad es distinta. Los puentes generan también espacios cubiertos bajo ellos mismos, que generalmente son subutilizados, privatizados, o simplemente clausurados. Estos espacios se vuelven muchas veces lugares inhóspitos, inseguros en las noches, vertederos de basura, y lo que resulta increíble es que están frente a los ojos de todos los ciudadanos.

Hoy en día, las autoridades de la ciudad de México, han detectado este patrón en la ciudad y han implementado un programa para su recuperación, el cual consiste en insertar actividades diversas para aprovechar el espacio e incitar a que las personas los utilicen, y, por ende, a mejorar la imagen urbana de la ciudad.







INFRAESTRUCTURA URBANA EN DESUSO

La voluntad de la sociedad por prevalecer el uso del automóvil a lo largo de su existencia ha incentivado el desarrollo exacerbado de las vías de comunicación rápidas. El presupuesto sexenal tiene una gran parte destinada al desarrollo de nuevas conexiones

vehiculares con el propósito de descongestionar el grave problema de tránsito que hoy en día vive la capital mexicana. Como un gran ejemplo podemos ver los desarrollos de la Supervía Poniente, el segundo piso del Anillo Periférico, la restauración del Circuito Bicentenario (antes llamado Circuito Interior), la glorieta de la Fuente de Petróleos, entre otras obras.

Desgraciadamente, muchas de estas obras quedan inconclusas gracias a muchos factores que intervienen en el proceso. Algunos no pueden ser prevenidos y, otros, no son tomados en cuenta a la

hora de ejecutar los planes y la obra en sí. Cuestiones económicas, de negación y protesta por parte de los habitantes de las inmediaciones, permisos legales o del proyecto mismo, han dejado las huellas de lo que alguna vez se intentó hacer. De igual forma, muchos de estos quedan instaurados en la ciudad con la eterna promesa de ser retomados en el futuro. No podemos negar que al-

gunos de estos serán continuados posteriormente. Sin embargo, varios son el resultado de planes fallidos, por lo que simplemente quedan incrustados de manera escultórica en el tejido urbano. Estos sobrantes de infraestructura tienen en sí mucho espacio que puede ser intervenido para democratizar el uso del espacio que éstas proveen.





PASAJES

El proceso de urbanización de las ciudades siempre trae consigo grietas en el tejido urbano. Hasta nuestros tiempos, este proceso parece no tener fin. Una de las consecuencias de este crecimiento es que muchas veces las actividades desempeñadas en ciertos edificios quedan separadas por la construcción de nuevas edificaciones. Por una parte, esto ha generado la aparición de los pasajes, que conectan dos puntos de interés por la vía peatonal más rápida, que no siempre responde a las vehiculares. Debido al flujo peatonal, se empiezan a instalar los comercios ambulantes, ya que son puntos donde sus ventas aumentan.

Regresando a la morfología cambiante de la ciudad, muchos de esos pasajes pierden su vigencia cuando dejan de ser útiles para los peatones. Generalmente sucede cuando dejan de conectar dos puntos importantes o cuando simplemente son abandonados por diferentes cuestiones y quedan en el olvido, únicamente en el recuerdo de lo que alguna vez fueron.

Además de estos pasajes, el espacio que divide dos o más volúmenes construidos, es muchas veces un espacio anónimo. Estos sobrantes, de proporciones estrechas, pueden ser re-pensados para intentar conseguir un aprovechamiento más eficiente del espacio ciudadano.

Actualmente podemos identificar que estos patrones pueden articular nuevamente partes de la ciudad que tienen un gran flujo peatonal como lo es la zona centro de la ciudad de México. Haciendo las debidas investigaciones, se podría definir el futuro de estos espacios muchas veces abandonados.







PASOS A DESNIVEL

La cultura occidental del siglo XX le concedió al automóvil una importancia excesiva en torno al desarrollo de las ciudades. Éstos fueron privilegiados por las grandes vías rápidas que conocemos actualmente en la ciudad, inclusive sacrificando ríos u otras cosas similares. Es decir, lograron tener una fuerte presencia en la ciudad.

A raíz de esto, se generaron pasos peatonales que cruzaban por debajo de las grandes avenidas, carreteras, y demás vías rápidas, y que negaban el paso a nivel de tierra. También se presentan otros casos, aunque en menor medida, de túneles que cruzaban bajo algún elemento natural, tales como una pequeña loma o algo así. Encontramos que son un elemento repetitivo en la ciudad que necesita urgentemente ser investigado, y, si lo requiere, intervenido.

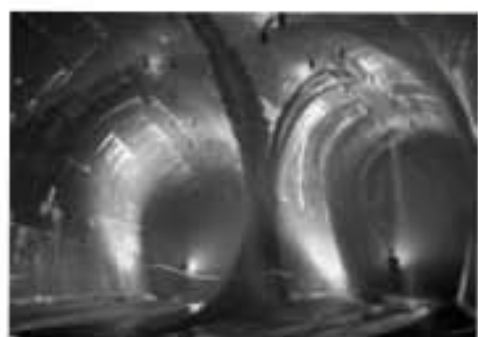
Debido a sus características físicas, como lo son su proporción alargada, su falta de luz, su condición subterránea, falta de relación con el exterior, dieron pie a que poco a poco se fueran convirtiendo en un espacio peligroso que se prestaba para los asaltos, como hogar para la gente de la calle, entre otras cosas. Así fue como se empezaron a dejar de utilizar, cuando la gente prefirió cruzar por los puentes peatonales por la parte superior a las avenidas.

Actualmente, estos espacios ofrecen un gran potencial para ser intervenidos con la finalidad de re-articular la ciudad y, de alguna manera, exhibir su existencia para generar un estudio posterior sobre ellos.









PERFORMANZA



PEATÓN A NIVEL SUBTERRÁNEO

Partiendo del análisis hecho a cada patrón, se determinó cuál sería el más adecuado para hacer una propuesta y sobre cuál profundizar. El paso a desnivel resultó ser el más sugerente e interesante para intervenir pues se apega más a las características esenciales de nuestra definición de los *desarraigos*. Estos espacios se encuentran sub-utilizados, fuera de la conciencia colectiva de los habitantes y poseen otras particularidades que acentúan su condición oculta que analizaremos más adelante. También parece presentar más potencial y más disponibilidad para ser intervenido.

Los pasos a desnivel son conexiones entre dos puntos, donde se adapta un cruce trasladando su flujo a diferentes alturas. Existen subterráneos o superficiales; los primeros son los más susceptibles a convertirse en *desarraigos* por encontrarse escondidos y no visibles para el peatón, por lo que nos enfocaremos en éstos.



Entendidos de grosso modo, pueden tener distintas funciones como tránsito de vehículos a motor, tráfico ferroviario, etc. Dentro de nuestro análisis de *desarraigos*, abordaremos al paso a desnivel como muchas veces se entiende coloquialmente en la ciudad: aquel que desvía al peatón por una vía de circulación alterna.



Estas estructuras se presentan generalmente como túneles de concreto y conectan flujos dentro de la ciudad subterráneamente. Su objetivo es permitir la libre e ininterrumpida circulación de los automóviles, desviando a los peatones a un subnivel y así permitiéndoles cruzar de un lado al otro. Es por eso que generalmente se encuentran debajo de vías de alta velocidad y flujo continuo donde hay pocas o, simple-

Paso a desnivel peatonal subterráneo en Brisbane, Australia

DESARRAIGOS



Algunos pasos a desnivel permanecen por años sin mantenimiento por su inactividad

Este patrón se apega más a las características de *desarraigo*, definidas anteriormente, por varias razones:

- 1- Muchos están en desuso o en su defecto, subutilizados.
- 2- Se encuentran descontextualizados y no hay referencias de su ubicación.
- 3- Los pasos en relación a su emplazamiento, son sustancialmente grandes. Si analizamos sus dimensiones y proporciones en relación a su contexto inmediato, resulta interesante su poco uso y a veces su desconocimiento.
- 4- Muchas veces no son utilizados por lo que los transeúntes son poco conscientes de su presencia o a veces tratan de evitarlos.

mente, no hay interrupciones. Esto hace que el tráfico de peatones se tenga que desviar y no aparezca como obstáculo o barrera que limite, en estas vías, el movimiento de los vehículos sobre la vía.

Todos estos factores propician la falta de uso y reconocimiento de los ciudadanos frente a esta tipología y su pérdida en el anonimato como elemento dentro de la ciudad.

Son un evento característico de las ciudades con alta densidad de población ya que responde a esquemas de saturación proponiendo distintas vías para flujos y circulaciones. Aparecen como *desarraigos* en la ciudad, en gran parte debido a la mala planeación y el desconocimiento de los urbanistas de las futuras necesidades y exigencias de las urbes. El paso a desnivel aparece cuando existe una actividad a nivel de calle que requiere una vía alterna para que se den las circulaciones. El momento en el que cruzan dos flujos es cuando uno de ellos se desplaza sobre un eje vertical para poder funcionar. Se vuelve una vía alterna que ante la saturación de un camino, separa algún flujo y lo distribuye en otro sentido.



Los accesos de los pasos a desnivel suelen ser condicionantes de su uso

Comparándolos con los demás patrones, los pasos a desnivel tienen la particularidad de estar bajo el nivel de calle. Al ser espacios subterráneos y por su forma, estos túneles no presentan ninguna relación con lo que sucede en arriba de ellos. Son herméticos y no revelan la condición del exterior. No existen referencias de tiempo ni de lugar que nos ayuden a saber en dónde se encuentran y que se traduce en la falta de uso y reconocimiento por parte de los ciudadanos.

Paso a desnivel en Mumbai, India cuya afluencia ha disminuido en los últimos años ya que los peatones prefieren cruzar por la superficie



La homogeneidad se convierte en una ventaja si consideramos que el patrón es un elemento que se repite en la ciudad y se vuelve un evento permanente. El paso a desnivel, al tener ciertas características esenciales que se repiten cada vez que éste aparece, se vuelve un evento. Esto simplifica la posibilidad de intervenir en el fenómeno a nivel general y facilita el análisis y entendimiento del porqué el desuso de estos espacios.

Podemos suponer que la característica que tienen los bajo puentes, la infraestructura urbana en desuso y los pasajes de encontrarse en la superficie, aumenta su probabilidad de formar parte de la memoria de los transeúntes. Los pasos a desnivel, en contraste, por sus características, se presentan como espacios sin identidad que al tener un flujo bajo y esporádico, remarcen su anonimato.



Paso peatonal subterráneo en Torreón, Coahuila que se construyó junto con obras de infraestructura urbana pensadas para el automóvil

Los pasos a desnivel se han convertido en un *desarraigo* principalmente debido al desconocimiento que hubo por parte de los responsables en la planeación urbana de las futuras necesidades de la ciudad y de cómo podría crecer ésta eventualmente.

FLUJOS

Ahora bien, existen dos flujos en la ciudad: El institucional y el improvisado. El primero ocurre cuando el estado interviene sobre la forma de hacer ciudad, el segundo cuando por estrategias de conexión, los habitantes de una región, perforan o generan espacios vacíos que les permitan comunicarse de un punto a otro.

La mayoría de pasos a desnivel subterráneos en la ciudad, son institucionales. Ésta tipología apareció en México como la respuesta lógica en un sistema que daba preferencia a los automóviles. Fue un ejemplo de cómo México entendía la modernidad. El alarde tecnológico que representaba el automóvil desde los años 50 hasta los 70 hizo que se le diera importancia a éste para la planeación y construcción de vialidades en las que pudiera transitar y así fue el motor de la creación de la mayoría de pasos a desnivel subterráneos. En aquel entonces resultaron ser una novedad e incluso, según testimonios, eran atractivos por lo que representaban. Este hecho, dejó como herencia estos espacios abajo del nivel de la calle, que siguen ahí como vestigios de esa planeación errónea de la ciudad. Posteriormente, los pasos se empezaron a deteriorar y como resultado del crecimiento inesperado de la ciu-



1980



2000

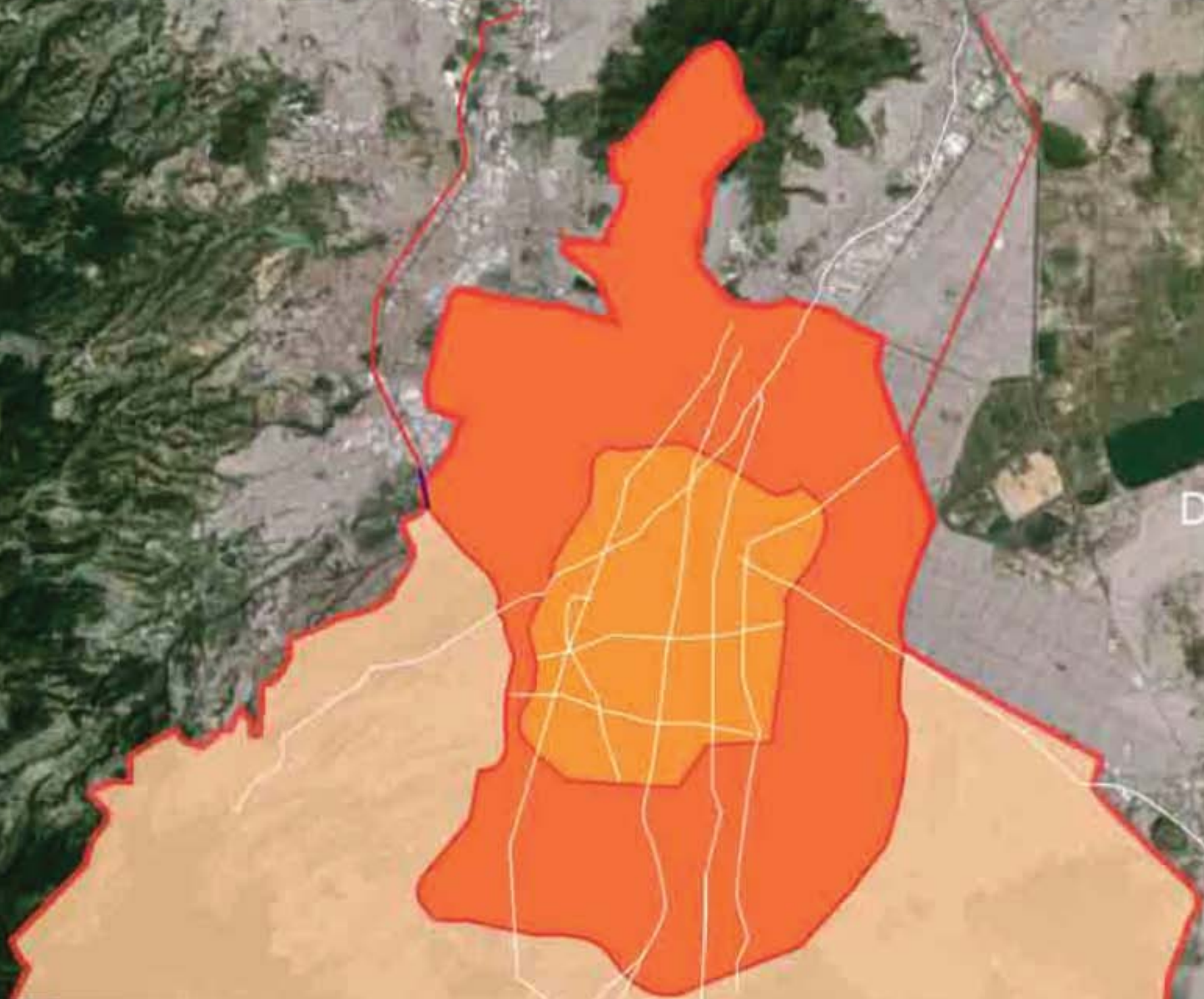
dad y el aumento demográfico, las condiciones de las colonias aledañas (así como de la ciudad), Su carácter hermético, podía dar pie a que se dieran homicidios y crímenes y a que se alojaran ahí vagabundos por lo que se consideró que los puentes a metros arriba de la calle, podían ser una mejor alternativa. Así, a partir de la década de los 80s, se construyó una gran cantidad de puentes peatonales en avenidas de alto flujo vehicular que pudieran requerir de cruces peatonales.

Con el paso del tiempo, la sociedad ha ido cambiando su entendimiento sobre el habitar en las ciudades. A partir del nuevo milenio y hasta la fecha, los urbanistas y arquitectos a cargo de las ciudades, le han ido dando preferencia a los peatones y se ha tratado de hacer énfasis en todos los aspectos negativos que conlleva el uso del automóvil. Esta tendencia ha influido para que los pasos peatonales a desnivel dejen de seguir construyéndose, y más bien los medios de transporte sean colocados fuera de la superficie. Debido a que actualmente el peatón tiene jerarquía sobre el automóvil, la infraes-

tructura que se diseña para que cruce, está pensada a nivel calle permitiendo que éste pueda circular libremente sin tener que cambiar de nivel haciendo más eficiente su recorrido y dándole mayor valor.

Además de la nueva tendencia a priorizar a los peatones, las características físicas y su emplazamiento han sido un factor importante para que estos espacios se convirtieran en un ejemplo de *desarraigo*. El ritmo de vida, la escala de la ciudad, han sobrepasado la vigencia de estos espacios que estaban pensados para resolver las necesidades que tenía la ciudad en la primera mitad del siglo XX.

A partir del entendimiento del fenómeno a investigar, hicimos un análisis de las avenidas de alto y continuo flujo vehicular en la ciudad de México, llegando como conclusión que la calzada de Tlalpan mostraba en sí un patrón de pasos a desnivel de manera constante en gran parte de su extensión. Es por eso que decidimos enfocarnos en ella.



DISTRITO FEDERAL

-  PERÍMETRO DF
-  ANILLO PERIFÉRICO
-  CIRCUITO INTERIOR
-  VIALIDADES ALTO FLUJO



- CALZADA DE TLALPAN**
- 1 EJE 6 SUR
 - 2 EJE 5 SUR
 - 3 VIADUCTO RÍO LA PIEDAD
 - 4 DR. RÍO DE LA LOZA
 - 5 PASEO DE LA REFORMA
 - 6 DIVISION DEL NORTE
 - 7 EJE 2 NORTE
 - 8 AVENIDA INSURGENTES
 - 9 EJE CENTRAL
 - 10 EJE 2 ORIENTE
 - 11 EDUARDO MOLINA CALZADA ZARAGOZA
 - 12 EJE 3 ORIENTE

საქართველოს მთავრობის



Encontramos que la Calzada de Tlalpan es una avenida particularmente interesante ya que cuenta con 34 pasos a desnivel que se presentan secuencialmente. Conecta el centro histórico con el sur de la ciudad. Pasa por las delegaciones Tlalpan, Coyoacán, Benito Juárez y Cuauhtémoc, donde cambia su nombre a San Antonio Abad.

Se convierte en la primera vía rápida de superficie de la capital, construyendo un buen número de pasos a desnivel y el primer trébol distribuidor de 4 hojas en su entronque.

HISTORIA DE LA CALZADA

Esta calzada tiene sus orígenes en el México prehispánico al ser trazada por los Mexicas y construida con arcilla, piedra y pilotes de madera que soportaban la estructura. Conectaba la ciudad capital de Tenochtitlán con las orillas del Lago de Texcoco y fue en esta calzada donde se dio el encuentro entre Moctezuma y Hernán Cortés.

Ya desde principios del siglo XX, el tranvía era el medio de transporte para recorrerla. En este tiempo se construyeron muchos edificios de comercio y vivienda. Tlalpan, como avenida vehicular, fue construida en la década de los sesenta.

El 4 de septiembre de 1969, se inaugura el metro de la ciudad y este permanece prácticamente inmutable hasta la fecha. Se han hecho ligeros cambios pero ninguno ha intervenido en la relación del sistema de transporte con la avenida.

A raíz de la presencia del metro en medio de la calzada, fue necesaria la construcción de cruces fuera de la superficie para permitir conectividad peatonal. La obra ingenieril tomó varios años y se fueron implementando distintas soluciones estructurales de la época en cada paso.

Colonias aledañas a la zona de oasis a desnivel de la Calzada de Tlalpan





1960

Construcción de la calzada y los pasos a desnivel. El sistema de transporte era el tranvía.



1969

Inauguración del metro de la ciudad.



2010

Recuperación de los pasos a desnivel a través de construcción y rehabilitación de locales comerciales.

1980-2004

Aumento demográfico. Pasos empiezan a perder vigencia por sus condiciones deplorables y mayor inseguridad.

1975

Crecimiento de colonias contiguas a la calzada.



2011

Restauración de pasos en colonia Cuauhtémoc y promoción de actividades recreativas en ellos.



En 1975 se produjo un accidente debido a que un conductor, por error, echó a andar un tren cuando en la siguiente estación aún estaba otro tren esperando; después de este incidente se instaló un sistema de pilotaje automático; así también, en el terremoto de 1985, hubo varios derrumbes que exigieron trabajos de restauración.

En esta avenida no existen los semáforos ya que no tienen sentido alguno. A partir de la construcción del metro, éste apareció como una barrera lo que imposibilitaba el cruce de un lado al otro y marcaba un eje longitudinal y continuo sin posibilidad de circulación transversal. Como automovilista, para tomar una vía que cruce Tlalpan prácticamente hay que invadir colonias.

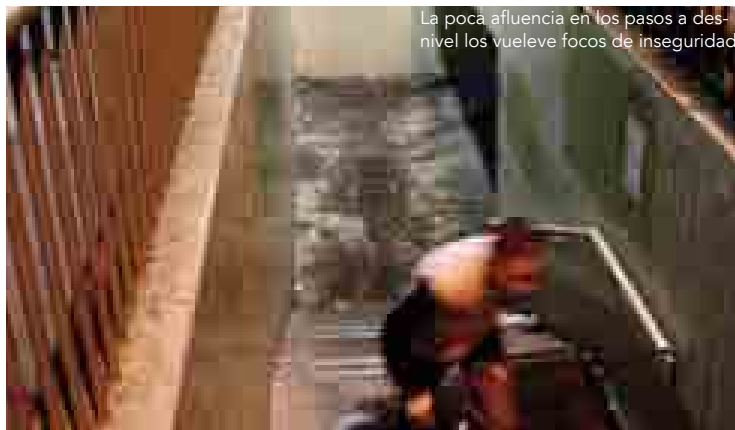


Fotografía del accidente ocurrido en las vías del metro en 1975

El metro en la Calzada de Tlalpan se convierte en un límite físico y divide dos secciones de la ciudad. Al oeste encontramos zonas de nivel socio-económico más alto, más seguras, que están mejor conectadas a la ciudad y con mayor infraestructura y de mejor calidad. Conforme nos movemos hacia el este nos internamos en colonias de menor nivel económico y próximas a zonas con mayor inseguridad, peores condiciones de pobreza y en donde hay menos inversión en infraestructura.

A lo largo de su existencia, estos pasos fueron poco a poco perdiendo su vigencia debido a las condiciones físicas del lugar, las cuales eran bastante denigrantes para los peatones.

En el 2004, durante el periodo de gobierno de Andrés Manuel López Obrador, se intentaron clausurar y crear puentes peatonales para así solucionar el problema de inseguridad y subutilización que eran altísimos en esa época. Finalmente no se concretó esa propuesta y siguieron en el olvido durante un par de años más.



La poca afluencia en los pasos a desnivel los vuelve focos de inseguridad

RITUALES DENTRO DE LA ARQUITECTURA

Michel de Certau establece una diferencia entre el lugar y el sitio al sostener que el primero se encuentra subordinado al uso y reconocimiento de los usuarios. Es decir, Certau, reduce el concepto del lugar a la percepción y por lo tanto, el sujeto, juega un papel determinante.



Deterioro en pasos a desnivel

El conjunto de costumbres con un valor simbólico que se repiten de la misma manera generan rituales. El uso habitual de un espacio por varias personas con un fin determinado produce rituales. El ritual puede nacer a partir de una religión, una ideología política, tradiciones, recuerdos o memoria histórica de una comunidad. Esa comunidad siempre hace que un sitio se convierta en lugar al irlo activando con su uso.

En la ciudad de México, recientemente se lanzó un programa que buscaba recuperar los bajos puentes adaptando su infraestructura a locales comerciales. Al hacer una revisión de artículos periodísticos, encontramos que hace tres años se trató de enfrentar a los problemas de los pasos a desnivel con una solución similar

A mediados del 2010, vecinos de las zonas de calzada de Tlalpan, que utilizan diariamente los pasos a desnivel, empezaron a exigir a sus delegaciones que hicieran algo con esos sitios que se encontraban en condiciones deplorables y que a su vez eran focos de inseguridad, violencia y no funcionaban con el objetivo primordial para el que fueron construidos, que es, la conexión transversal sobre la avenida.

PASO A DESNIVEL + SOCIEDAD DE CONSUMO

Bajo este contexto podemos entender a los rituales como algo que hacen que un lugar cobre vida pero también viceversa. Los lugares generan rituales. El ritual por excelencia del siglo XXI es el consumismo.

Observamos que en distintas tipologías arquitectónicas disfuncionales, se inserta el rito de consumir como una alternativa que en muchos casos resulta ser exitosa y reactiva el espacio que le corresponde.

Después de una serie de peticiones, el gobierno capitalino, en conjunto con las delegaciones implicadas, lanzó un programa de rescate de los pasos a desnivel. Este programa consistió en rehabilitar locales e instalar nuevos comercios de en estos pasos para así generar un flujo que activara por fin estos espacios, y disminuir los problemas generados por los mismos.

Dentro de la misma iniciativa, se planteaba reubicar a las prostitutas dándoles empleo en estéticas y a algunos de los comercios ambulantes otorgándoles un espacio en estos locales.

Un año después, la delegación Cuahutémoc intentó activar los pasos a desnivel promocionando actividades recreativas y dándole otro uso a los locales fuera de lo meramente comercial. Con financiamiento

de Comex®, se invitó a grafiteros a pintar los muros de los pasos para mejorar la apariencia de estos con arte urbano. También se cambiaron los pavimentos de los pasos y se hicieron reparaciones a las instalaciones hidráulicas y eléctricas de los pasos.

Sin embargo, hoy a 3 años de la decisión principal, nos damos cuenta que ese no era el camino a seguir para la reactivación de los espacios. Observamos que en la mayoría de pasos a desnivel, el comercio no reactivó el espacio y, si bien logró darle un carácter más seguro, no logró atraer al probable cliente. A causa del bajo flujo, muchos comercios están inactivos la mayor parte del día y otros están abandonados.

Tampoco se trabajó la relación del paso con lo que sucede arriba; además la situación fuera del paso a desnivel fue desatendida y no se pensó en un acceso digno y más presente dentro de la calle.

Se lanzó este programa de manera sistemática como un parche, sin pensar en una solución integral a todo el problema que conlleva esa avenida. Al plantear este proyecto, se dejaron a un lado varios factores que repercuten en cómo se vive el paso a desnivel. Creemos que fue una decisión burocrática, bajo la ideología consumista posmoderna, y que al final de cuentas no ha funcionado como se esperaba.

EL PATRÓN EN TLALPAN

Resulta interesante poner bajo análisis los pasos subterráneos. En un sentido metafísico, se convierten en el mundo de los desplazados. Aquel microuniverso paralelo donde circulan los que no tienen un lugar en la superficie. La era en la que nos tocó vivir en la que se pierde lo humano y el monumento a la tecnología tiene más valor. El paso a desnivel causa distintos impactos al transeúnte por su condición subterránea. En algunos surge la sensación de que lo que hay abajo está ahí porque la

gente no lo quiere ver o no le vendría bien verlo.

Los pasos a desnivel en Tlalpan, por un lado, son un colchón que hace respirar de la ciudad caótica y pesada que existe en la superficie. El espacio de transición entre el nivel calle y el nivel subterráneo es más que evidente. Son dos atmósferas completamente distintas. La proporción entre largo y ancho hace que el peatón se sienta casi obligado a seguir derecho, sin oportunidad de demora. El paso a desnivel como plantea Koolhaas sobre la arquitectura actual, está descontextualizado: podría estar en cualquier otro lugar del mundo sin importar los elementos que lo rodean.

Arriba hay un mundo inconmensurable, abajo hay un mundo limitado (o delimitado) por muros. Lo cual por un lado da una sensación de libertad pero al mismo tiempo da la sensación de estar observado por todos.

Una causa por la cual esta infraestructura ha permanecido en el anonimato, es debido a que ha perdido el objetivo principal por la cual fue construida; conectar dos puntos de interés. El cambio de usos de suelo en la zona aunado al crecimiento exponencial de la ciudad provocó que el contexto en el cual fueron construidos los pasos a desnivel cambiara drásticamente en cuanto a programas y flujos de personas, lo cual se tradujo en un abandono de estos espacios y saturación de otros.

La característica que define a todos es la presencia actual de comercio. Todos se convirtieron alguna vez en un problema y como ya ha pasado anteriormente, el gobierno, respondió trabajando sobre locales comerciales en cada uno de los pasos sin pensar -en nuestra opinión- en el problema a fondo y en su porqué. En aquellos que están activos, los comercios, son exitosos por lo que suponemos que el problema no está en la propuesta en sí del paso a desnivel. Finalmente estos espacios presentan una versión análoga de un esquema tradicional mexicano: el tianguis.

Para estudiar los pasos a desnivel de Calzada de Tlalpan, numeramos cada uno basándonos en el sentido

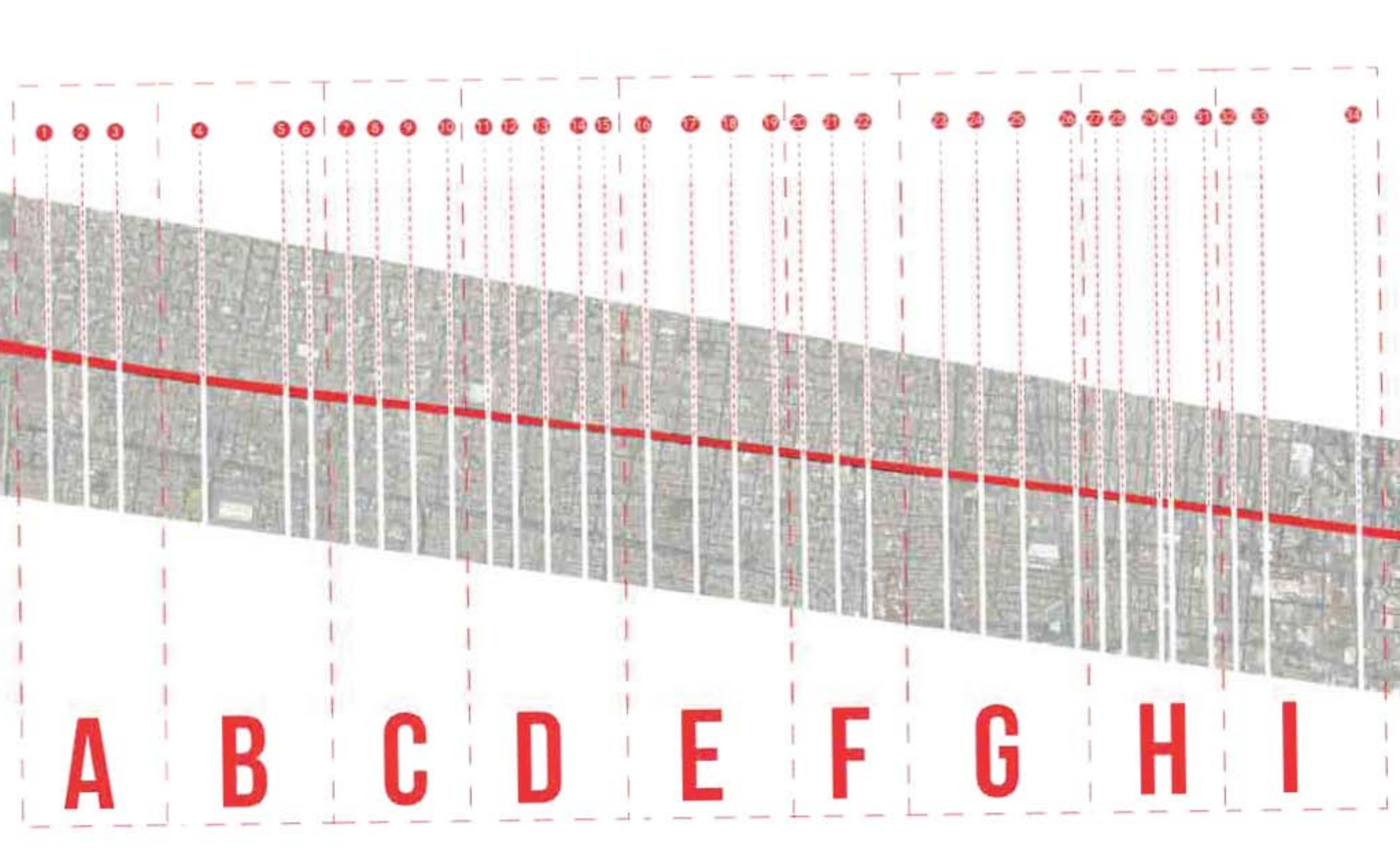


sur a norte. Posteriormente registramos su ubicación y referencias urbanas así como actividades en inmediaciones. Ya para estudiar el fenómeno en sí, observamos que tipo de comercio se daba en ellos y que otro uso existía, cómo se encontraba éste (activo o abandonado/inactivo) y finalmente el flujo de personas. Este lo medimos registrando el número de personas promedio que encontrábamos en un periodo aproximado de 3 minutos. En algunos casos hicimos observaciones especiales en relación a los accesos. Algunos pasos tenían características que llamaron nuestra atención, éstas también las registramos.

Independientemente de estos factores, también hicimos nuestra clasificación de los pasos a desnivel con base en nuestra propia experiencia al entrar en el paso, en un sentido más intuitivo y en base a primeras impresiones ya que consideramos que esto tiene un gran peso en el entendimiento del fenómeno de los *desarraigos*.

Estamos conscientes de que algunos pasos a desnivel funcionan casi idóneamente y son usados por varias personas e incluso forman parte de rutinas de algunos usuarios por lo que están dentro de la conciencia de muchos de los vecinos. Sin embargo, el patrón lo registramos dentro de una generalidad y tomando en cuenta lo que se presenta con mayor frecuencia. Además estudiamos el fenómeno como una tipología que en sí misma, por sus características, tiende a convertirse en un *desarraigo*, aquellos en los que el paso a desnivel dentro de Tlalpan funciona. Podemos considerar ciertas condiciones que generan esto y lo analizaremos posteriormente.

A continuación, presentamos los resultados y conclusiones de nuestra revisión sobre los pasos a desnivel



1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34

A B C D E F G H I

01

Localización: Entre Río Churubusco y Nevado/ OTE 180 A

Referencias: CNA

Actividad en inmediaciones: Escuelas, comercio variado y vivienda.

Uso: Comercial.

Establecimientos: Plomería, Cerrajería, Restaurante.

Flujo aproximado: 2 personas.



02

Localización: Entre Av. Popocatepetl y Pirineos

Referencias: Metro Ermita

Actividad en inmediaciones: Gasolinera, banco y hoteles.

Uso: Comercial y recreativo.

Establecimientos: Venta de ortafolios, taller de modelado, ferretería, cosméticos y estética.

Flujo aproximado: 6 personas.



03

Localización: Entre Pirineos y Repúblicas

Referencias urbanas: Metro Ermita

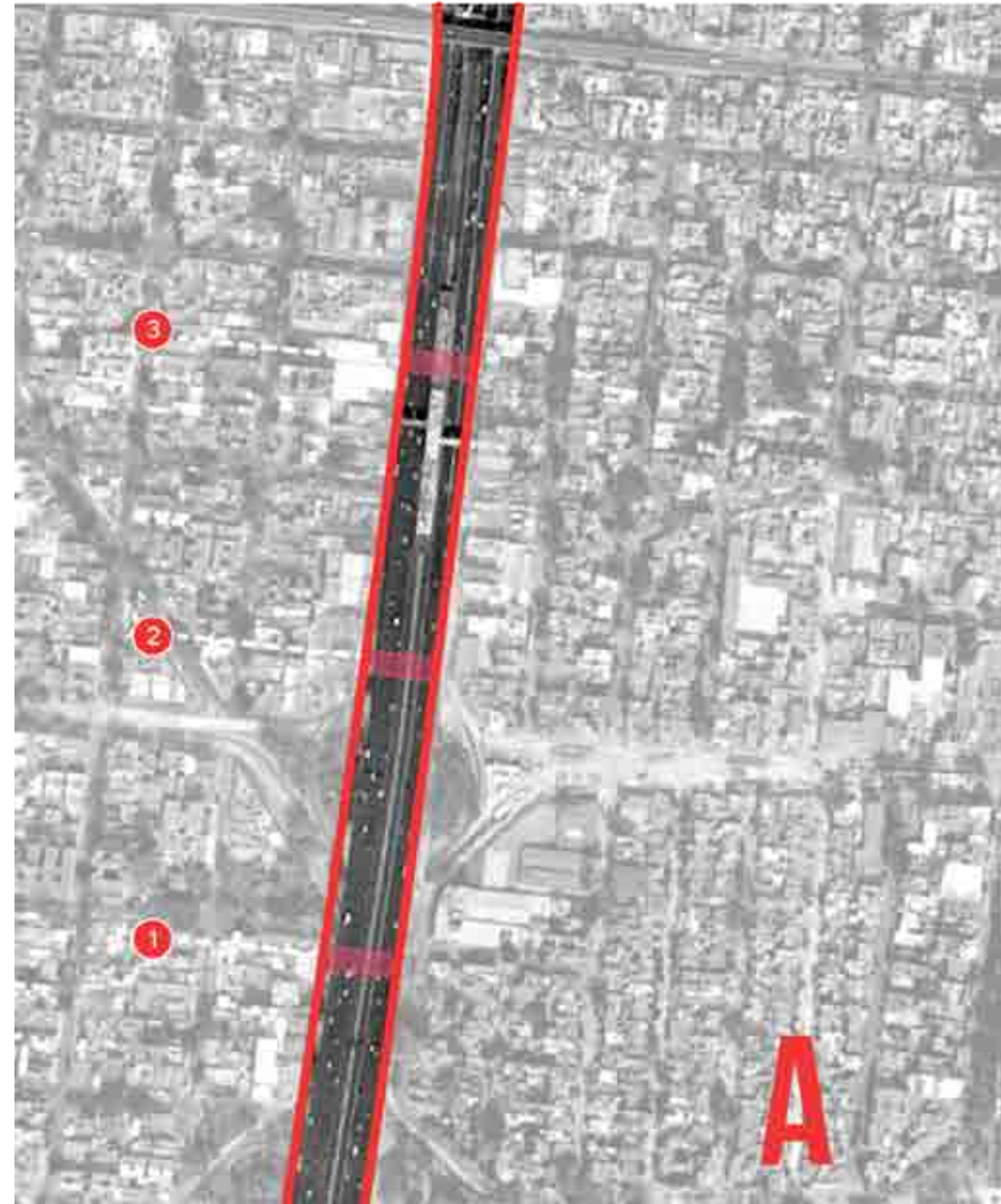
Actividad en inmediaciones: Restaurantes y vivienda.

Uso: Comercial.

Establecimientos: Florería, adornos, dulcería, lámparas, tlapalería, tienda de mascotas, estética, tienda de lencería.

Flujo aproximado: 18 personas.

Observaciones: Mayoría de comercios activos.





04

Localización: Entre Emperadores y Presidentes
 Actividad en inmediaciones: Restaurantes, viviendas, oficinas.
 Uso: Comercial.
 Establecimientos: Cafetería, regalos, estética, miscelánea, boutique.
 Flujo aproximado: 6 personas.
 Observaciones: Peraltes más bajos en "L" hay un descanso y se gira para entrar.

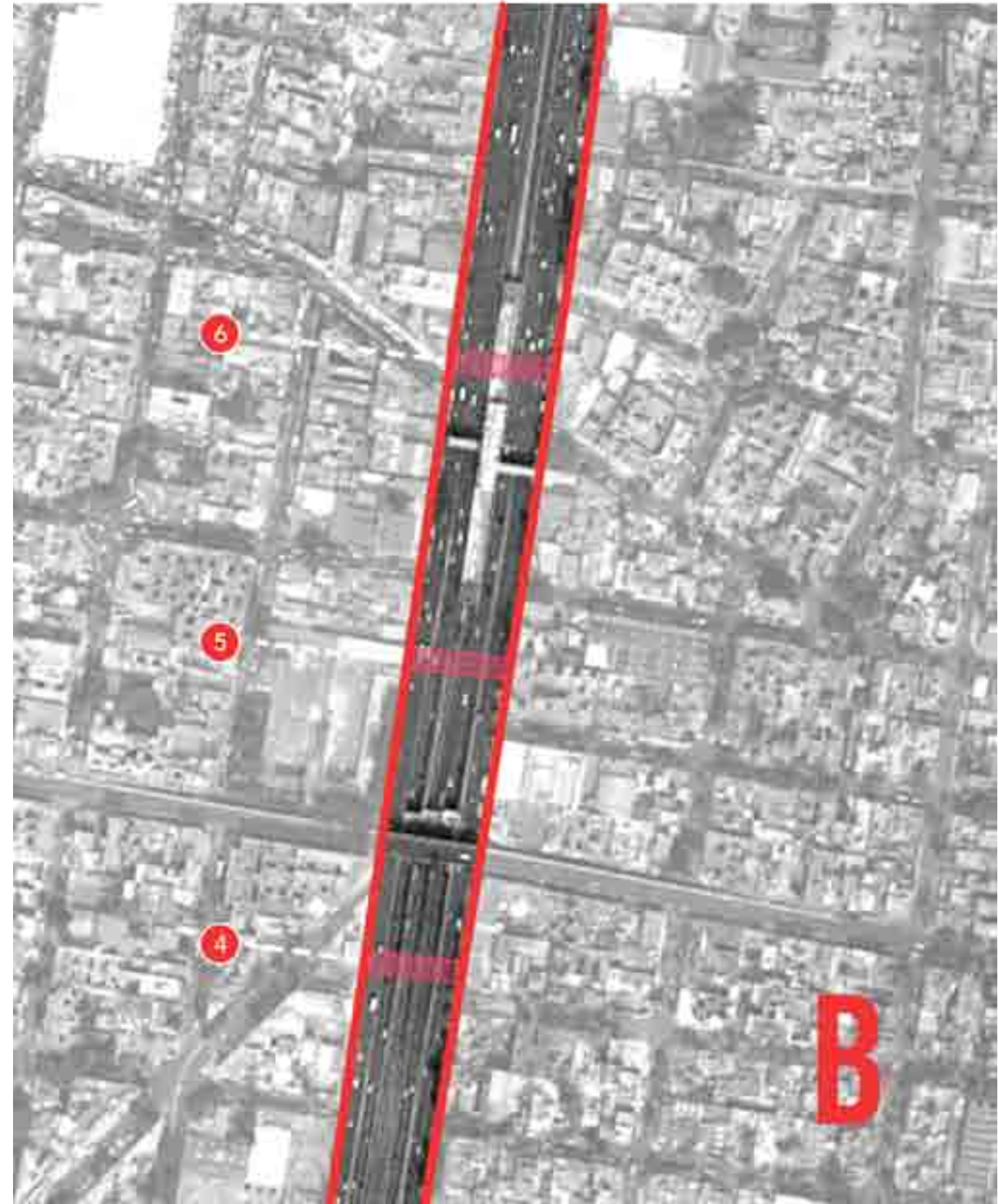
05

Localización: Entre Hamburgo/Sta Cruz y Albert
 Referencias urbanas: Metro Ermita.
 Actividad en inmediaciones: Tianguis Portales
 Uso: Comercial.
 Establecimientos: Venta de ropa, maletas, cds, dvds.
 Comercio dispuesto hacia ambos lados.
 Flujo aproximado: 21 personas.
 Observaciones: Completamente bloqueado del lado este. Ambulantaje bloquea los accesos.



06

Localización: Entre Pirineos y Repúblicas
 Referencias urbanas: Metro Ermita
 Actividad en inmediaciones: Restaurantes
 Uso: Comercial.
 Establecimientos: Mercería, macetas, regalos, estética, sastre.
 Comercio dispuesto hacia ambos lados.
 Flujo aproximado: 7 personas.
 Observaciones: Ambulantaje en accesos.



07

Localización: Entre San Simón y Bretaña
Actividad en inmediaciones: Restaurantes, vivienda, bancos, espacios recreativos.
Uso: Comercial.
Establecimientos: Renta de computadoras, farmacia, venta de regalos, ducería.
Flujo aproximado: 3 personas.
Observaciones: Accesos poco evidentes.



08

Localización: Entre Normandía y Antonio Rodríguez
Actividad en inmediaciones: Restaurantes, ferreterías, comercio variado.
Uso: Comercial.
Establecimientos: Estética, ferretería.
Flujo aproximado: 2 personas.
Observaciones: Casi todos los establecimientos se encontraban cerrados.



09

Localización: Entre Zacahuitzco y Eje 6 Sur
Actividad en inmediaciones: Edificios gubernamentales y escuelas.
Uso: Comercial.
Establecimientos: Abarrotes, estética, restaurantes.
Flujo aproximado: 4 personas.



10

Localización: Entre Ticomán y Luisa / Av. Lago
Referencias: Metro Nativitas
Actividad en inmediaciones: Vivienda, hoteles y vulcanizadoras.
Uso: Comercial
Establecimientos: Papelería, sastre. La mayoría cerrados
Flujo aproximado: 7 personas



11

Localización: Entre Don Luis y Lago/Don Juan
Referencias: Metro Nativitas
Actividad en inmediaciones: Restaurantes, supermercado, tiendas de autoservicio y vivienda.
Uso: Comercial
Establecimientos: Sastre, papelería, ferretería.
Flujo aproximado: 3 personas.



12

Localización: Entre Lago / Don Juan y Eje 5 Sur
Actividad en inmediaciones: Vivienda, hoteles, agencias de automóviles.
Uso: Comercial.
Establecimientos: Herrería, plomería, estética.
Flujo aproximado: 2 personas.



13

Localización: Entre Eje 5 Sur y Elvira
Actividad en inmediaciones: Hoteles, vivienda.
Uso: Comercial.
Establecimientos: Principalmente oficinas. La mayoría del comercio cerrado.
Flujo aproximado: 1 persona.



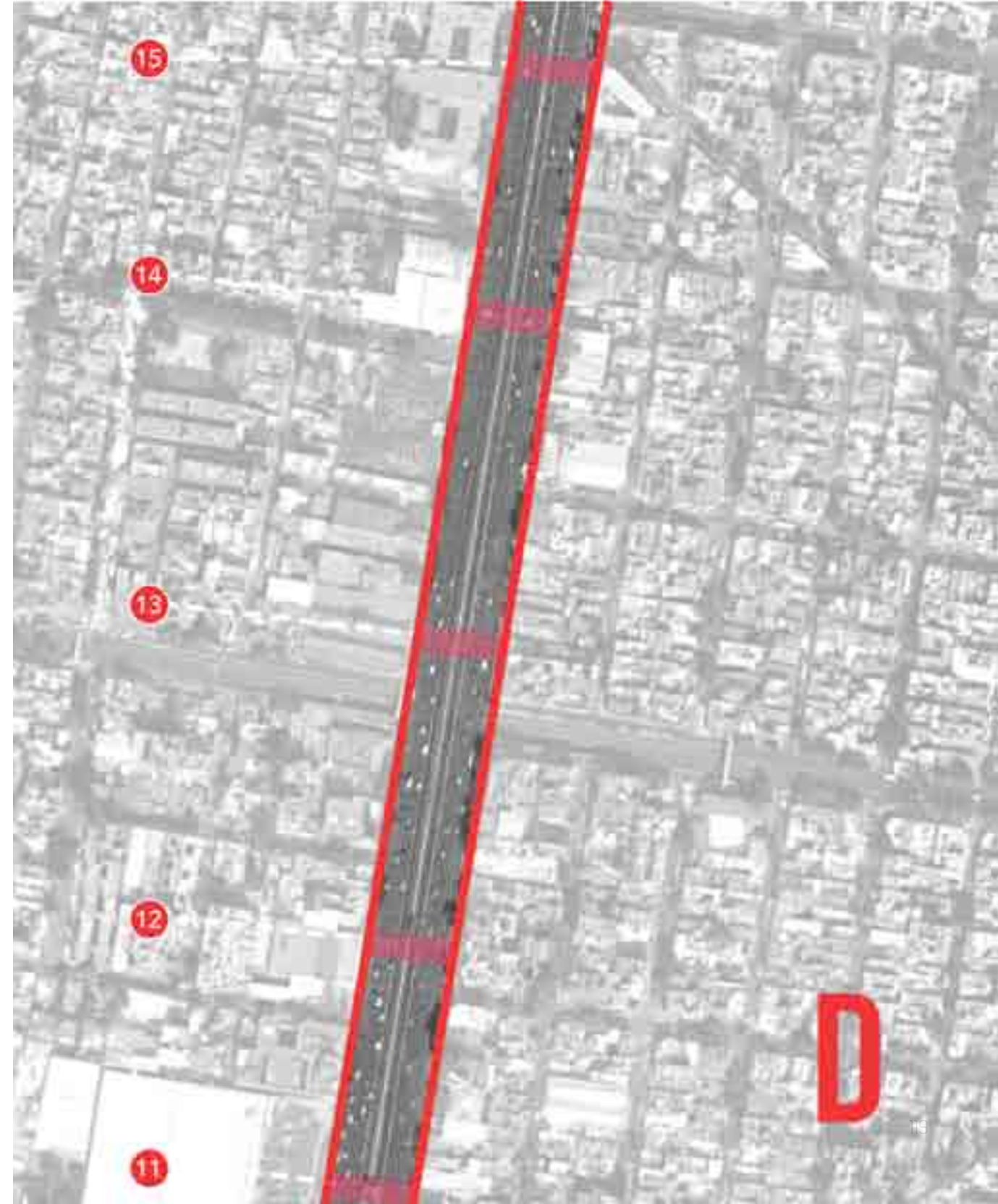
14

Localización: Entre Romero y Niños Héroes de Chapultepec
Actividad en inmediaciones: Restaurantes
Uso: Comercial.
Establecimientos: Ferretería, papelería, estética.
Flujo aproximado: 2 personas.



15

Localización: Entre Laura y Niños Héroes de Chapultepec
Referencias: Metro Villa de Cortés
Actividad en inmediaciones: Hoteles, vivienda, hospital.
Uso: Comercial.
Establecimientos: Abarrotes, tienda de regalos
Flujo aproximado: 5 personas.





16

Localización: Entre Niños Héroes de Chapultepec y Giros Postales / Luis G. Inclán
 Referencias: Parque Victoria y Metro Villa de Cortés
 Actividad en inmediaciones: Gasolinera, circo, hoteles, vivienda.
 Uso: Comercial
 Establecimientos: Venta de ropa, dulcería, zapatería.
 Flujo aproximado: 3 personas.

17

Localización: Entre Estafetas y Unión Postal
 Actividad en inmediaciones: Escuelas, vivienda, ferreterías.
 Uso: Comercial
 Establecimientos: Lectura de cartas, tatuajes, artículos religiosos. Algunos locales estaban inactivos
 Flujo aproximado: 2 personas.
 Observaciones: Paso en muy malas condiciones.



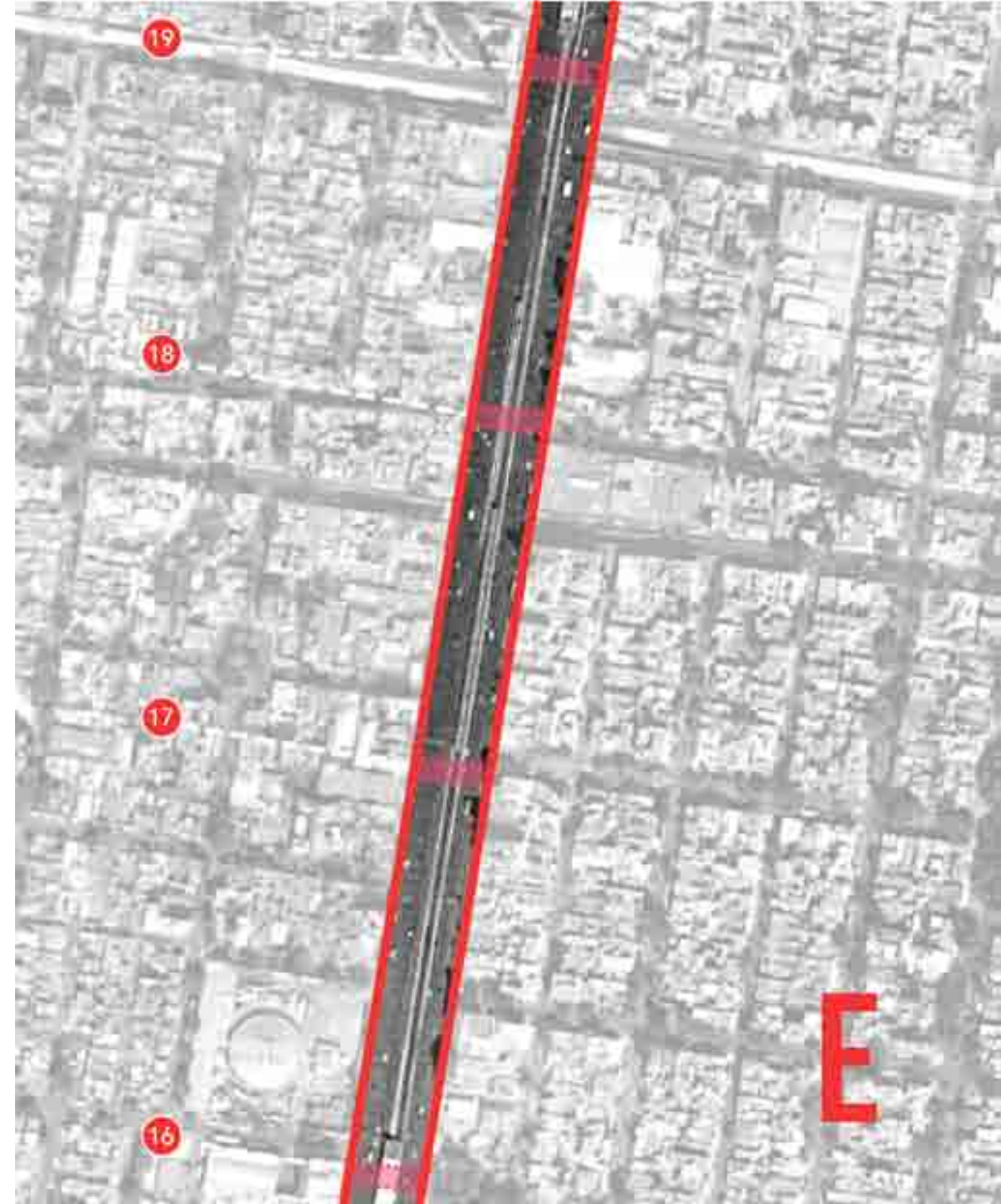
18

Localización: Entre Correspondencia y Cuenca / Miguel de Cervantes Saavedra
 Actividad en inmediaciones: Vivienda, servicios, tiendas de autoservicio.
 Uso: Comercial y recreativo.
 Establecimientos: Videojuegos, tienda de regalos. La mayoría del comercio inactivo o cerrado.
 Flujo aproximado: 1 persona.



19

Localización: Entre Eje 4 Sur y Toledo / Juana de Arco
 Referencias: Metro Xola
 Actividad en inmediaciones: Abarrotes, dentista, restaurantes.
 Uso: Comercial.
 Establecimientos: Venta de ropa y regalos. Poco comercio abierto.
 Flujo: 3 personas.





20

Localización: Entre Toledo / Juana de Arco y Soria / Bismarck
 Referencias: Metro Xola
 Actividad en inmediaciones: Oficinas, vivienda y abarrotes.
 Uso: Comercial
 Establecimientos: Estética, tienda de regalos, ferretería.
 Flujo: 4 personas.

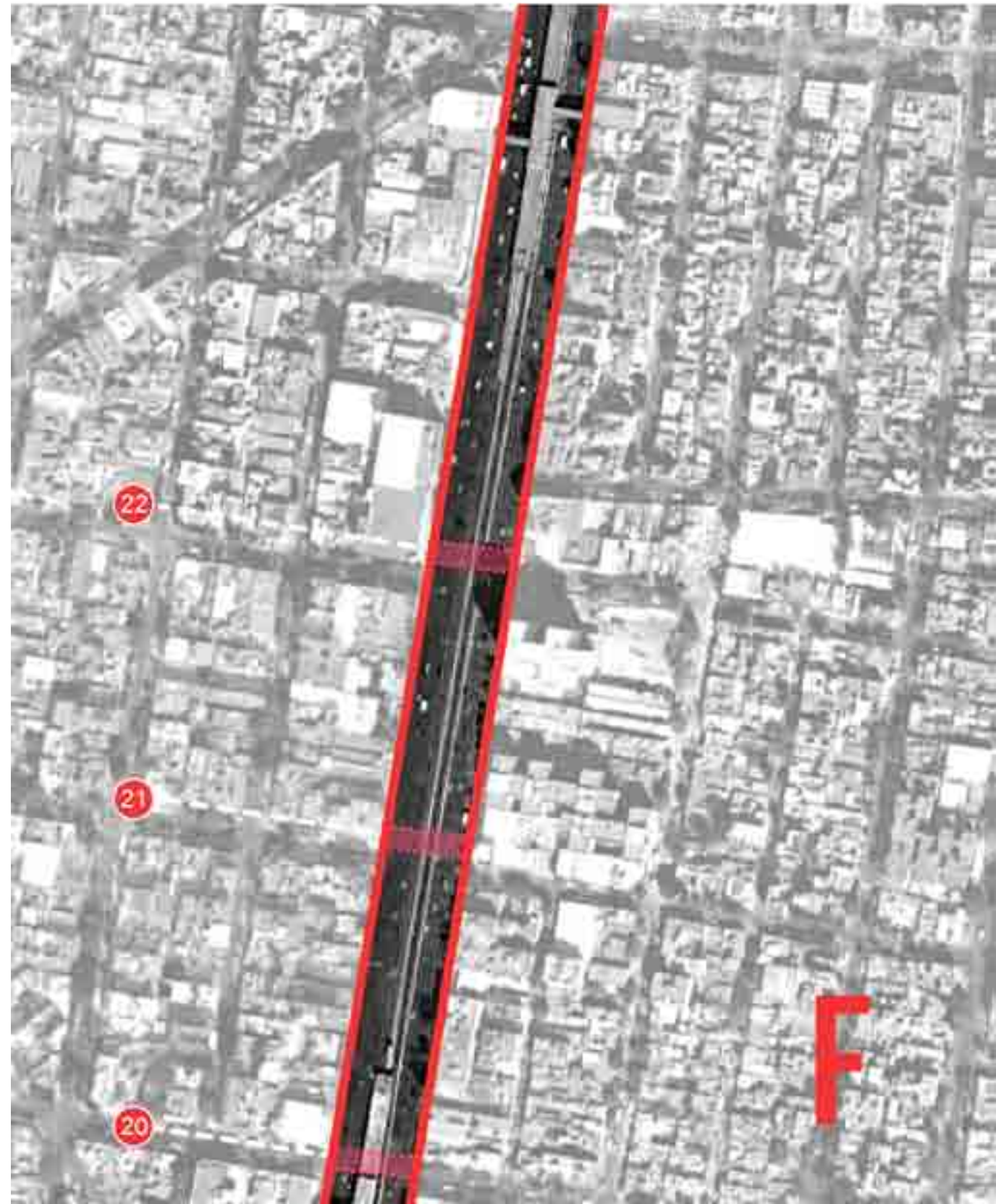
21

Localización: Entre Bismarck y Cádiz / Víctor Hugo
 Actividad en inmediaciones: Hoteles, restaurantes, vivienda, oficinas.
 CLAUSURADO



22

Localización: Entre Cádiz / Víctor Hugo y Segovia / Santa Anita
 Actividad en inmediaciones: Bancos, escuelas, restaurantes
 Uso: Comercial
 Establecimientos: Abarrotes, restaurante. Mayoría cerrado.
 Flujo: 2 personas.



23

Localización: Entre Coruña y Viaducto
Referencias: Metro Viaducto
Actividad en inmediaciones: Escuelas y vivienda.
Uso: Comercial.
Establecimientos: Abarrotes, papelería, regalos, estética.
Flujo: 5 personas



24

Localización: Entre Viaducto y Toribio Medina
Actividad en inmediaciones: Gasolinera, hospital.
CLAUSURADO



25

Localización: Entre Juan Hernández y Eje 3 Sur
Actividad en inmediaciones: Ferretería, vivienda y hoteles.
Uso: Comercial y recreativo.
Establecimientos: Abarrotes, ferretería.
Flujo aproximado: 2 personas.
Observaciones: Aquí comienza la delegación Cuahu-témoc y los pasos están restaurados.



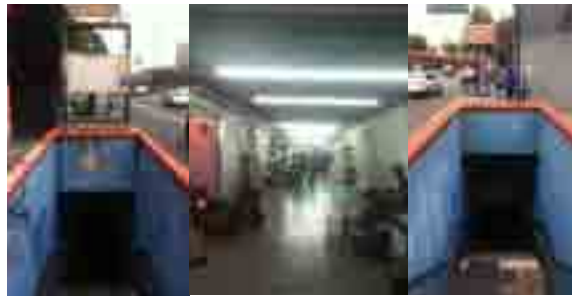
26

Localización: Entre Eje 3 Sur y Manuel Caballero
Referencias: Metro Chabacano
Actividad en inmediaciones: Comercio variado, dentista, abarrotes.
Uso: Comercial
Establecimientos: Abarrotes y restaurante. La mayoría cerrados.
Flujo aproximado: 2 personas.



27

Localización: Entre Rafael Delgado y Juan A. Mateos
Referencias: Metro Chabacano
Actividad en inmediaciones: Hoteles, comercio variado.
Uso: Comercial.
Establecimientos: Dulcería, papelería, herrería.
Flujo aproximado: 3 personas.
Observaciones: Barandales de concreto.



28

Localización: Entre Juan A. Mateos y Barcenas
Actividad en inmediaciones: Escuelas, servicios, vivienda.
Uso: Comercial.
Establecimientos: Zapatería, ferretería, abarrotes.
Flujo aproximado: 5 personas.
Observaciones: Barandales de concreto.



29

Localización: Entre Aldana y José T. Cuellar
Actividad en inmediaciones: Vivienda y hoteles.
CLAUSURADO



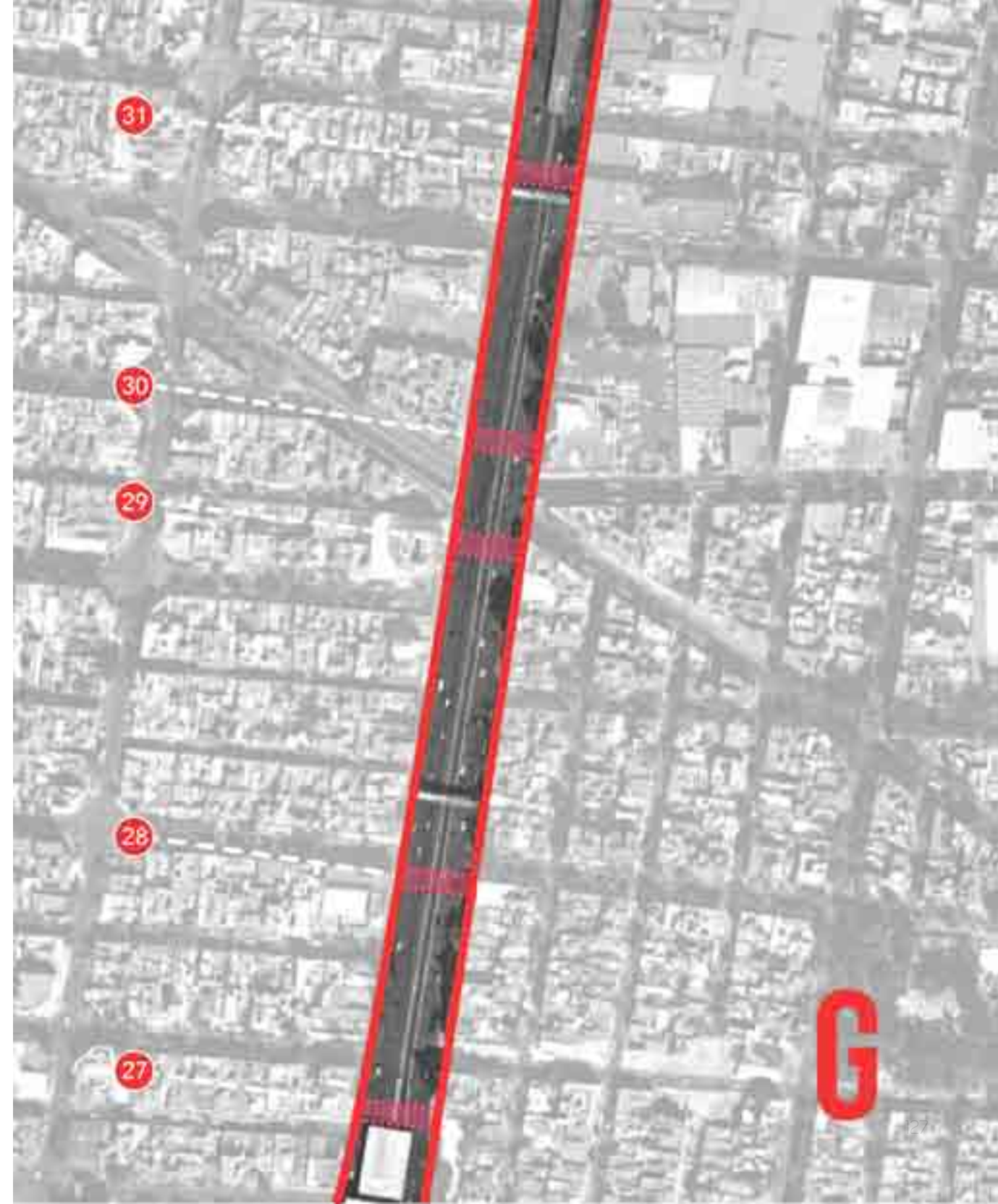
30

Localización: Entre Av. del Taller y Eje 2 Sur
Actividad en inmediaciones: Bancos, escuela, hoteles.
CLAUSURADO



31

Localización: Entre Gutiérrez Nájera y José Joaquín Arriaga.
Referencias: Metro San Antonio Abad
Actividad en inmediaciones: Abarrotes, restaurantes y vivienda.
Uso: Comercial y recreativo
Establecimientos: Estética, restaurante, exposición y venta de cuadros de arte
Flujo aproximado: 2 personas.





33

Localización: Entre Lorenzo Boturini y Fernando de Alva / Tilxóchitl
 Referencias: Metro San Antonio Abad
 Actividad en inmediaciones: Abarrotes, ferretería, comercio variado.
 Uso: Comercial
 Flujo aproximado: 3 personas.



32

Localización: Entre Manuel M. Flores y Alfredo Chavero
 Referencias: Dirección de bomberos y Metro San Antonio Abad
 Actividad en inmediaciones: Oficinas, comercio variado.
 Uso: Comercial.
 Establecimientos: Restaurantes y ferretería.
 Flujo aproximado: 4 personas.



34

Localización: Entre Chimalpopoca y Fray Servando Teresa de Mier
 Actividad en inmediaciones: Oficinas, vivienda, servicios.
 Uso: Comercial
 Establecimientos: Farmacia, estética, abarotes.
 Flujo: aproximado: 2 personas.





የገንዘብ ጥገና



VARIANTES

Identificamos entonces, 34 pasos a desnivel a lo largo de la avenida. Cada uno tiene sus características propias, sin embargo podemos catalogarlos en 4 grupos:

a) **Pasos con alto flujo y comercio.** Estos espacios mantienen un alto flujo de personas durante todo el día. Muestra de ellos es la cantidad de comercio que contienen dentro de sí. Son pasos a desnivel que podríamos considerar exitosos.

b) **Pasos con bajo flujo y subutilizados.** La mayoría pertenecen a este grupo. Existe una alta cantidad de comercio en relación a las personas que pasan, por lo que muchos de estos permanecen cerrados la mayoría del tiempo. Tienen problemas físicos en las instalaciones tales como iluminación, problemas de agua, entre otras cosas.

c) **Pasos rehabilitados con bajo flujo y subutilizados.** Este grupo pertenece a los pasos en la delegación Cuauhtémoc. Fueron intervenidos con arte popular como el grafiti, renovación del pavimento, se encuentran limpios, y pese a ello, registran muy poca actividad.

d) **Pasos clausurados.** Debido a causas desconocidas, estos pasos fueron clausurados.

En este momento se podría estar cuestionando entonces el por qué de la existencia de ciertos pasos a desnivel exitosos y entonces finalmente, qué es lo que hace a los convierte en *desarraigos*, lo cual nos lleva entonces a las siguientes preguntas:

¿Qué es lo que activa un paso a desnivel? ¿Cuál es la razón de su subutilización?

Las observaciones descritas, nos hicieron suponer que la respuesta del porqué el paso a desnivel

se convierte en un *desarraigo* está en la superficie y no en lo subterráneo. Muchos de los locales que se encontraban en los pasos tenían cierto potencial y los interiores estaban de cierta forma resueltos pero totalmente desarticulados con la calle.

El primer condicionante que encontramos en estos espacios es su relación con el exterior. Estando en el sitio, nos dimos cuenta que una gran parte de su subutilización se debe a una escasa relación entre la ciudad y lo que sucede debajo de ella. No existe una lectura clara a nivel superficial sobre lo que está aconteciendo abajo, y aún peor, en algunas ocasiones no se puede identificar el acceso. Para la proporción de la calle, y la magnitud de ella, y dentro del caos urbano y el ruido y desorden que aparece ahí, los pasos a desnivel no son fáciles de notar a primera instancia.

Las acciones que se tomaron para rehabilitar no tomaron en cuenta este aspecto, por lo que los accesos, siguen siendo denigrantes para las personas que utilizan día con día estos pasos. Además, como parte del fenómeno de la falta de comunicación entre las dos partes, notamos que las personas que tienen sus puestos comerciales en la parte de abajo, necesitan gritar que están ahí, por lo que vemos una alta cantidad de anuncios, pegados en donde se pueda, para avisarle al peatón que ellos existen, y que, si les interesa, pueden bajar.

Podemos entonces decir que hay dos factores principales que le confieren la condición de *desarraigo* a los pasos a desnivel analizados.:

- 1) Relación superficie – subterráneo.
- 2) Lectura deficiente a nivel urbano.

Paralelamente, identificamos que existe una relación estrecha en la cantidad de gente que utiliza estos corredores y la actividad de los locales que ocurre en los mismos.

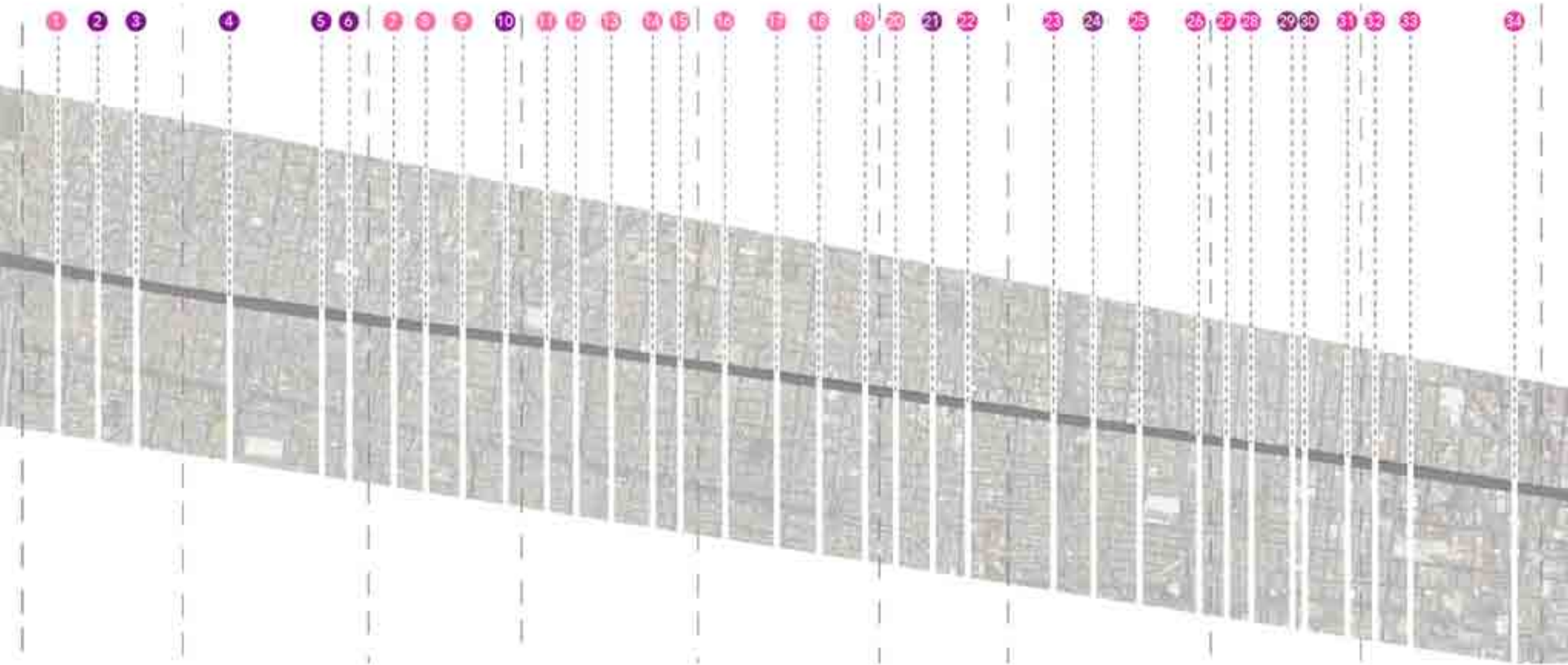
A lo largo de Tlalpan existe un gran flujo de personas que tiene que conectar de un lado a otro, ya sea de

ALTO FLUJO + COMERCIO

BAJO FLUJO Y SUBUTILIZADOS

CLAUSURADOS

REHABILITADOS + BAJO FLUJO Y SUBUTILIZADOS





No existe una lectura clara de lo que acontece abajo y en ocasiones el acceso al paso es difícil de identificar.



La relación entre el paso a desnivel y el medio urbano que existe sobre él es prácticamente nula.



manera transversal, o sobre el mismo eje vial. El metro distribuye cierta cantidad de personas, con una meta específica. Sin embargo, es una realidad que el metro no tiene la misma capacidad de penetración como la que tienen los microbuses. He ahí otro gran factor. Los microbuses distribuyen a una gran cantidad de personas a la que el metro les es inoperante. Las rutas de camiones van a distintos puntos a los cuales no llega el metro y tienen trayectos con más paradas que a veces hacen más eficientes las conexiones que necesitan hacer los peatones

Hicimos encuestas en los pasos a desnivel con alta actividad. Al preguntarle a los peatones, notamos que el 90% de los encuestados, cruzaban para tomar el pesero que se encontraba al lado contrario de la calle, además vivían en las cercanías de los pasos que usaban y cruzaban habitualmente por esos pasos, generalmente los usaban más de una vez por día. Algunos incluso se expresaban con sentido de pertenencia hacia el paso a desnivel, casos con los que concluimos que el uso constante y reconocimiento de los pasos, generaban un sentido de identidad.

PRIMERA POSTURA

Calzada de Tlalpan tiene muchas deficiencias en cuanto al orden urbano. Los usos urbanos se encuentran distribuidos de manera aleatoria y hay zonas donde hay una alta concentración de peatones y zonas donde el flujo peatonal es mínimo.

Parte de la investigación in situ nos arrojó que muchos accesos a los pasos a desnivel sirven como parada de autobús, ya que al descender del mismo, te puedes conectar directamente hacia el otro sentido de la avenida, y viceversa.

Las condiciones actuales de los accesos se encuentran en muy mal estado. La gente tiene que esperar el camión en la calle, con charcos, sin nin-

gún techo que los resguarde de la lluvia o el sol, y aunado a todo esto, siguen sin entablar un diálogo con la ciudad. No hablan de lo que sucede abajo, y no responden a sus necesidades arriba.

Es por eso que creemos que ahí se deben intervenir estos *desarraigos*. Podemos generar un elemento que dignifique al usuario a nivel superficial, entable un diálogo con la ciudad, y sea éste un vínculo entre la superficie y lo subterráneo. Esto traería como consecuencia un conocimiento de los peatones acerca de lo que sucede abajo, así como para los automovilistas que hoy en día desconocen que bajo ellos, pasa una gran cantidad de personas. Finalmente permitiría hablar a los comercios subterráneos con la ciudad.

Notamos que el transporte público es probablemente la razón principal por la que los peatones usan el paso a desnivel. Ante esto, nos cuestionamos ¿qué pasaría si tomamos como condicionante de la activación del paso a desnivel el transporte público? Sobre calzada de Tlalpan existe una gran cantidad de peseros (pasan alrededor de 4 al minuto) y se detienen aleatoriamente, cualquier punto se vuelve parada para dejar gente o para recogerla. ¿Qué pasa si como intervención integral al fenómeno que ayudaría a incrementar el flujo de los pasos, proponemos regularizar las paradas de los microbuses a los accesos de los pasos a desnivel y darles una lectura clara a nivel de peatón.

Esto traería consigo, que los accesos se convirtieran en los centros de espera de las personas, promoviendo así el conocimiento de esos espacios, y dándole un orden vehicular a Tlalpan, lo cual es necesario. Así, éstos cumplirían la función de núcleos distribuidores. En un sentido, para quien quiere cruzar la calle en sentido subterráneo y transversal a la avenida, en el otro, para el que quiere tomar el pesero, en sentido superficial y de manera longitudinal

Los núcleos distribuidores actuarían sobre el esquema de ordenamiento urbano. Los usos se distribuirían de una forma más óptima. Existirían áreas de demora en donde y el resto de infraestructura (ban-

queta), funcionaría para circulación principalmente. Nuestra hipótesis es que a partir de la concentración de personas en ciertos "spots" que obedecerían a la presencia de pasos a desnivel y la presencia de un acceso legible a nivel de calle, éstos tendrían mayor flujo y presencia en la vida urbana.

De esta forma, se acrecenta el flujo de personas en los pasos a desnivel, se dignifica a los usuarios, se ordena vehicularmente y peatonalmente la avenida, y finalmente se promueve la existencia de este patrón en la conciencia colectiva.

SEGUNDA POSTURA

Pese lo funcional que puede resultar replantear y darle un orden a la manera en la que trabaja el transporte público y los distintos problemas que ésta podría resolver, mientras fuimos profundizando en la propuesta, consideramos que ésta respondía a inquietudes meramente urbanas y que para el discurso teórico que hemos estado manejando, no era la mejor opción, al menos no concordaba de todo con la propuesta teórica.

Si queremos evidenciar la existencia de los pasos a desnivel y conciliar el estrato superficial con el subterráneo, debíamos considerar gestos más sutiles y no caer en la postura típica del arquitecto de resolver problemas de esta índole con esquemas urbanos que ya se han planteado anteriormente en zonas con características simi-

Detalle en las *Termas de Vals* de Peter Zumthor



lares y que por ende es muy probable que funcionen. Bajo el sistema de reordenamiento urbano que se estaba discutiendo, podríamos haber tratado puntos de interés en la superficie pero el paso a desnivel en sí seguiría desvinculado de su contexto inmediato que es la calle que se vive arriba de él y en sus proximidades y por ende, quedaría totalmente descontextualizado. Bajo la postura de Koolhaas en *Espacios basura*, estos pasos carecen de identidad y no tienen relación alguna con lo que hay alrededor de ellos, no tienen por qué pertenecer a donde están ya que no hay nada que los ligue a su emplazamiento.

Consideramos que una forma oportuna de enfrentar la condición de *desarraigo* en el paso a desnivel es mediante una intervención que cambie la experiencia, dentro y fuera de él, y genere una atmósfera que concientice al probable usuario sobre el lugar y su ubicación dentro del plano cartesiano espacio-tiempo (variables sobre las cuales no existe ninguna referencia).

Kazuyo Sejima y Ryue Nishizawa⁹ mencionaron en una entrevista que la arquitectura se basa en construir experiencias y crear atmósferas. En realidad, su definición resume lo que muchos arquitectos contemporáneos persiguen. Hoy en día, y como heren-

cia de muchas "corrientes" precedentes, existe toda una escuela en la arquitectura basada en el estímulo de experiencias. Lo importante es el resultado final que provoca en el usuario un ambiente determinado.

Manfredo Tafuri planteaba que el objetivo principal del arquitecto es dominar los medios de producción para así producir significado. Con esta frase que reafirma la importancia de dar sentido de pertenencia e identidad a quien habita un espacio determinado.

Debido a la falta de referencias de tiempo, había que explorar la relación entre esta variante y el espacio. Es así como reflexionamos sobre cómo el tiempo superficial podría articular con el tiempo subterráneo.

Para aproximarnos a una propuesta:

1) Seleccionamos un paso a desnivel e hicimos un levantamiento del mismo así como un registro fotográfico y análisis a distintas horas y encuestas a los transeúntes sobre su experiencia en el paso.

Escogimos el paso número 7 como prototipo debido a que dentro de nuestro registro es uno de los que más se acerca al concepto definido de *desarraigo* y su conformación arquitectónica es de las más constantes. Sus características formales y espaciales suelen presentarse en el promedio de pasos a desnivel. Algunos pasos a desnivel tienen accesos distintos o características distintas, pero el paso a desnivel escogido es el más parecido al modelo típico.

2) Investigamos obras de artistas y arquitectos que trabajan sobre espacios de gran escala y exploran la relación entre objetos y su contexto, buscando enfatizar éste (el contexto). Así escogimos algunas obras que despertaron sugerencias y sacamos las siguientes conclusiones:

En los siguientes dos capítulos, mostraremos los resultados y las conclusiones de estos dos puntos para así, aterrizar en una propuesta.

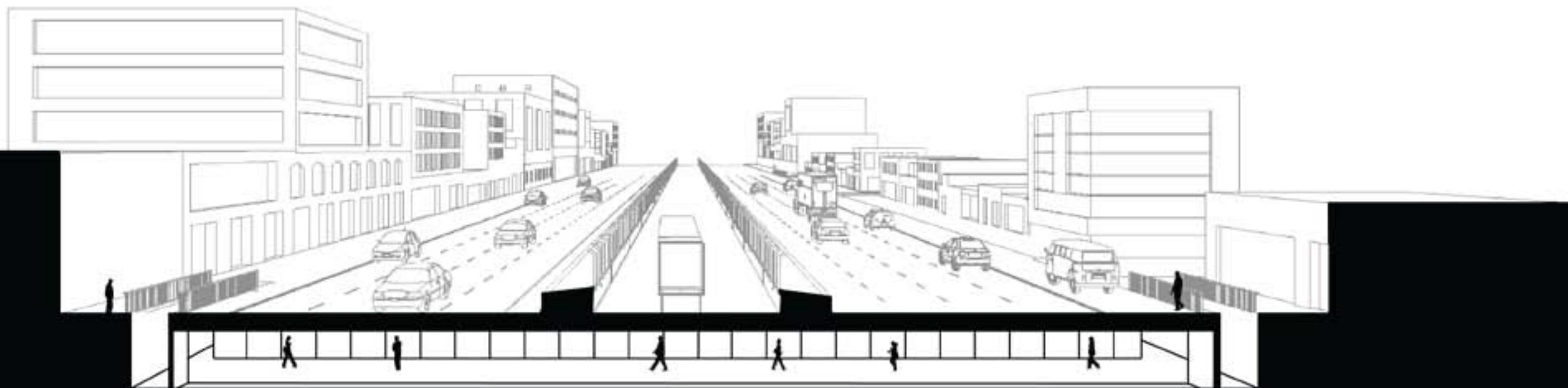


El levantamiento del paso a desnivel nos hará entender cómo funciona éste espacialmente y qué posibilidades de intervención presenta

⁹ Kazuyo Sejima y Ryue Nishizawa, arquitectos japoneses fundadores de la firma de arquitectura SANAA.

¹⁰ Manfredo Tafuri, teórico, historiador y crítico de la arquitectura italiano.











14305144



El concepto de *desarraigos* entendido a partir de los pasos a desnivel, sugiere estudiarse en obras donde se explora la ubicación del usuario en relación a espacios de gran y su identidad dentro de los mismos. Consideramos necesario comprender la naturaleza del paso y subrayar la presencia del entorno. Así decidimos tocar tres aspectos que inciden en la asimilación del *desarraigo* a y su transformación al lugar: Luz.tiempo, destrucción.revelación y deformación.exploración.

Si observamos obras de culturas prehistóricas como *Stonehenge*, la cual permite que durante el solsticio de verano, un rayo de luz se filtre por su eje principal: una avenida de menhires que llevaba a dos grandes piedras talladas de forma simétrica, sobre las que descansaba una ventana, entendemos cómo la luz jugaba un papel esencial como elemento de relación con el entorno para darle sentido a las comunidades que se remontan a las primeras sociedades sedentarias.

La luz da una referencia de tiempo y da "pistas" o habla de lo que está pasando afuera. El humano interpreta inconscientemente dónde se encuentra y en qué momento del día está por la intensidad y el tono de la luz.

La luz se entiende muy comúnmente como un elemento que pertenece sólo al día pero en la noche, la luz tiene un peso y una presencia de la misma magnitud. La luz nos relaciona con un mundo más allá: las estrellas y los astros. Cuando un hombre pierde cualquier referencia física y se encuentra en medio de la nada, voltea a ver al cielo y observa las estrellas. Dentro de la perspectiva de Heidegger, éstos elementos hacen que el hombre cree un lugar y se autoconstruya. Sobre nosotros también existe un mundo tan fuera de nuestro alcance que pequeños destellos de luz, nos dan una referencia y hacen que nos entendamos a nosotros mismos y en donde estamos. La Luna nos da una referencia dentro de una escala de tiempo más grande y muchas culturas basaban algunos de sus ritos en el comportamiento del satélite.

LUZ.TIEMPO

Algunos artistas usan la incidencia de la luz en determinado espacio para evidenciar lo que pasa fuera de éste.

Sun Tunnels de Nancy Holt



Nancy Holt¹¹, en *Sun Tunnels*, dispone cuatro túneles de hormigón que forman una equis en medio del desierto de Utah. Cada uno de éstos, tiene perforaciones que coinciden con diferentes constelaciones solares. Al mismo tiempo, los túneles están dispuestos según los ángulos de la salida y la puesta del sol en los días de solsticio. Cuando la luz del Sol o de la luna entran por los orificios, se producen elipses y círculos que relacionan a la instalación con la dimensión cósmica de cómo corre el tiempo en este espacio.

¹¹ Nancy Holt, artista estadounidense reconocida por sus instalaciones públicas, exculturas y obras de *Land Art*.

Robert Morris¹², en el *Observatory*, instalación montada en Holanda, generó dos anillos concéntricos de tierra. Dentro del círculo había tres aberturas exteriores: la primera estaba orientada hacia el este, a lo largo de dos canales paralelos que concluían en dos planchas de acero situadas en diagonal. El espacio entre estas dos planchas marcaba la posición

del sol en los equinoccios. Las otras dos aberturas marcaban los puntos de la salida del sol en los solsticios de verano e invierno respectivamente. En este caso el tiempo es necesario para entender al lugar pero también, la obra al volverse una reinterpretación de *Stonehenge*, nos invita a tomar conciencia histórica y tener memoria de nuestro pasado.



Observatory de Robert Morris

Tindaya de Eduardo Chillida



En 1993, Eduardo Chillida¹³ ideó una obra escultórica que consistía en cavar al interior de Tindaya, una montaña en la Isla de Fuerteventura. Ésta consistía en un gran cubo de vacío así como oquedades hacia el exterior. Esto generaba calidades de luz con diferentes matices que daban una impresión de lo que estaba ocurriendo arriba y que hora del día era. Así se volvía un homenaje a la pequeñez que une a la humanidad y además echaba un vistazo a en qué punto del día se estaba.

¹² Robert Morris, escultor, artista conceptual y escritor estadounidense.

¹³ Eduardo Chillida, escultor vasco cuya obra se relaciona con el espacio y la arquitectura.



Desmonte de Enrique Ježik

Estas obras tienen un impacto sensorial cuando ocurre la experiencia física con el paisaje. En los tres casos, subrayan una condición del conetxto a través de la luz.

DESTRUCCIÓN.REVELACIÓN

Muchos artistas también exploran la destrucción como medio para exponer la esencia de un sitio. Al destruir una construcción la develan, exploran su piel, sus membranas y su estructura; los espacios delimitados esconden su interior y destruirlos los desnuda y expone. Al penetrar en lo consolidado se empiezan a ver las cicatrices de lo que levantó a una construcción y lo residual se vuelve una abstracción de lo que alguna vez existió.

Splitting de Gordon Mattia Clark



La destrucción también se vuelve un método lúdico y experimental en donde el sitio en el que ocurre ésta, cambia totalmente al objeto en sí ya que su contexto y el medio paisajístico o urbano lo invade. Los elementos del exterior se integran al interior y los dos se relacionan mutuamente.

En junio del 2012, se llevó a cabo el performance *Desmonte*¹⁴ en una casa en la colonia San Miguel Chapultepec. Éste consistía en la demolición de una casa. Ante esta fragilidad debido al uso de las máquinas,

la casa se fue a pedazos dejando sólo su rastro. En esencia la propuesta se basa en el uso excesivo de la fuerza y la destrucción pero también muestra a la máquina como mecanismo imponente. Al final, el vacío se vuelve el eje compositivo de la obra acentuado con las marcas de la casa en el muro de colindancia su memoria y revelando la estructura que alguna vez fue la columna vertebral del inmueble.

¹⁴ *Desmonte* fue realizada por el artista argentino Enrique Ježik.

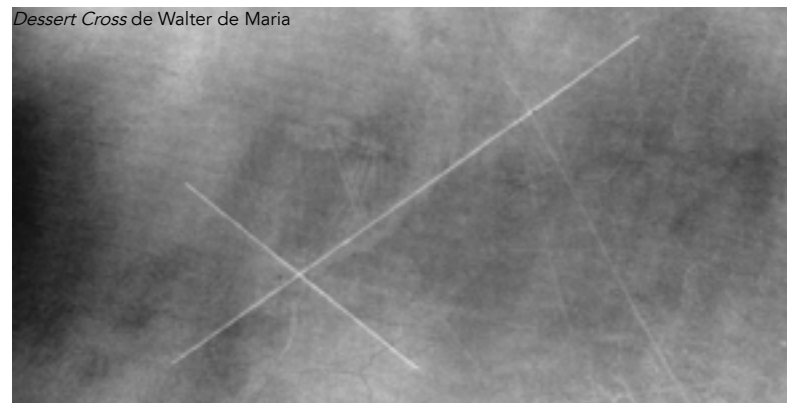
DESARRAIGOS

En 1974, Gordon Matta-Clark¹⁵ se encargó de la demolición de una casa de dos niveles en Nueva Jersey. Para esto hizo una insisión en medio de la construcción y la dividió en dos. La luz que penetraba así, invadía los interiores oscuros y le daba cohesión a estos con una franja de brillo. *Splitting* se convirtió así en una desorientada experiencia de destrucción sin precedentes en donde el individuo experimentaba la conexión y la relación entre el interior y exterior a través de esta franja. La destrucción dejaba ver la piel y su conformación.

DEFORMACIÓN. EXPLORACIÓN

.....
Otros exploran el espacio deformándolo. Así, se violenta el terreno y se explora su naturaleza. La excavación revela la conformación del sitio y se vuelve un lenguaje del proceso. En lo excavado tiene gran importancia el cómo actúa el tiempo sobre la obra y reafirma su condición de sujeción a los actos del contexto.

Dessert Cross de Walter de María



En *Dessert Cross* y *Las Vegas Piece*, Walter de María¹⁶ realiza zanjas en el suelo del desierto orientadas según los puntos cardinales. Así explora ideas de medida y orientación del cuerpo en el paisaje y reta a los mecanismos cartográficos.



Negative Board de Dennis Oppenheim

Dennis Oppenheim¹⁷, en *Negative Board* y *Accumulation Cut*, realiza cortes en capas de hielo. Sus obras son intervenidas por la naturaleza en el momento en el que el entorno natural cambia y, al mismo tiempo, juega con la función simbólica de la cartografía al hacer un mapa con el emplazamiento de la obra.

Michael Heizer¹⁸ hace una excavación natural en medio del desierto en *Rift*. Ésta se va transformando

¹⁵ Gordon Matta Clark, artista estadounidense que exploró modos de intervención arquitectónica.

¹⁶ Walter Joseph de María, escultor, compositor y artista estadounidense.

¹⁷ Dennis Oppenheim, artista conceptual, fotógrafo y escultor estadounidense.

¹⁸ Michael Heizer, artista estadounidense especializado en esculturas a gran escala.



Rift de Michael Heizer

a través del tiempo, desapareciendo paulatinamente cuando la misma naturaleza reclama el estado original de esta área. Así, el tiempo se vuelve determinante en esta pieza y la contextualiza en el zona en la que está emplazada. Posteriormente, en *Double Negative*

ve, explora la relación lleno vacío al desplazar tierra con la ayuda de máquinas excavadoras. En la obra se explora el sólido, la sustracción y el "residuo", que es tan importante como lo excavado ya que expone la masa que consituyó lo que se convirtió en vacío.



Double Negative de Michael Heizer

Todas estas intervenciones relacionan al individuo con el contexto y hacen que este se haga presente a partir de la contemplación. Hace que se cuestione en dónde se encuentra y qué le da sentido.

A partir de esto, nos preguntamos: ¿Qué pasaría si actuamos sobre la infraestructura que ya existe, intentando hacer presentes estos *desarraigos* y relacionando lo que pasa dentro de los pasos a desnivel con la calle?

WIKIRIWIWI





Este trabajo de investigación, análisis y reflexión, se fue dando de lo general a lo particular para al final, regresar a lo general, pensado como un proceso cíclico que comienza con el tema que nos causó inquietudes (los *desarraigos*) y después de haber explorado áreas específicas (ejemplos cada vez más concretos: patrones, pasos a desnivel, pasos de calzada de Tlalpan) cerrar con el mismo.

Proponemos al paso a desnivel como modelo para ejemplificar los *desarraigos*, así nos sirve como plataforma para explicar y entender de una manera más empírica lo que determina a un *desarraigo* (según la definición que establecimos anteriormente) y posteriormente para explorar las posibilidades de intervención sobre los espacios que tienen esta característica o que están propensos a tenerla. Es decir, lo que tratamos de intervenir es el fenómeno en general y para esto, tomamos como referencia el paso a desnivel, por decirlo de alguna forma, el paso a desnivel es el pretexto para llegar al problema del *desarraigo*, no es el objeto central de estudio, sino que funge como algo para familiarizarse con el concepto de *desarraigo* y la exploración del concepto.

El ejercicio consiste en entender el concepto como un todo, como una unidad. La escala teórica del ejercicio es tan amplia que busca abarcar la idea de los *desarraigos* en su máxima extensión y lo que implica en vez de profundizar en detalles tangenciales al argumento central de la tesis. Perseguimos transpolar las conclusiones, la postura y finalmente, la esencia conceptual de la intervención/solución que planteemos a los pasos a desnivel (a pesar de que los detalles técnicos y la materialidad cambien totalmente entre uno y otro).

Ya que esta tesis tiene una vocación teóri-

ca, lo práctico sirve básicamente de sustento para explicar lo teórico y buscamos que se den preguntas que vayan dirigidas hacia el contenido del marco teórico desarrollado. El tratar de encontrarle un sentido a las *desarraigos* como el paso a desnivel, nos empujó casi sin darnos cuenta a enfocarnos más al qué y al porqué. En trabajos de otra índole, el cómo, tendría mayor peso pero en este caso, sólo desviaría la atención de qué y del porqué. Lo fundamental es la noción conceptual de los *desarraigos* y la solución al problema como concepto teórico y no a problemas técnicos o de otro tipo que corresponderían a otra investigación.

Nos ocupa entonces, la viabilidad de la propuesta en el sentido de cambiar la condición del *desarraigo* y no en el sentido técnico. Consideramos que estos problemas desviarían el objetivo primordial de este trabajo. Las propuestas planteadas, pueden levantar reacciones positivas y negativas pero finalmente, las preguntas y conclusiones serían acerca del los *desarraigos*.

El objetivo principal de nuestra exploración es llegar a planteamientos que ayuden a determinar cómo a partir de lo arquitectónico podemos intentar revelar el *desarraigo* y regresarlo a su contexto, además de cambiar sus cualidades que lo hacen ser eso (*desarraigo*), todo esto, a partir del entendimiento de los principios esenciales que en algún momento convierten a un espacio delimitado, en un *desarraigo*. Es básico dejar el trabajo abierto para que se despierten reflexiones a partir de lo que creemos que podría solucionar un problema concreto. Es por eso que para mostrar nuestras intenciones decidimos llegar a un nivel teórico de escenarios hipotéticos, haciendo un poco a un lado las cuestiones del cómo y enfatizando en el qué es a esto a lo que nuestro trabajo nos empuja.

Para nosotros lo importante fue la percepción final y la imagen de cómo podrían verse las intervenciones que planteamos, que mostraran qué se va a hacer y qué va a generar. Por esto, nos planteamos como alcances, gráficos que ilustren nuestras ideas en un sentido conceptual y que logren acercarse a una simulación real de nuestra propuesta entendiéndose el contexto y la implicación espacial de la misma (de la propuesta).

Para acercarnos a las ideas que tenemos de intervenciones y poderlas expresar gráficamente, haremos modelos en 3d, fotografías, intervenidas e imágenes esquemáticas, que puedan mostrar en medida de lo posible, nuestras intenciones.

Buscamos que estas imágenes levanten cuestionamientos y reflexiones en torno a los *desarraigos* y que al mismo tiempo, sirvan como abstracción de los *desarraigos* y las implicaciones de una interven-

ción para cerrar con modelos que lleven después de todo el análisis del documento a cavilar sobre la viabilidad de cambiar un *desarraigo* a un lugar bajo ciertos lineamientos.

El material mostrado aquí, tendría como fin último, demostrar como para nosotros, después de una investigación profunda, que la arquitectura crea lugares. Por eso partimos de entender el concepto contrario, el antagonista que nosotros creamos: los *desarraigos*. Las propuestas que despiertan en nosotros a partir de la experiencia de los *desarraigos*, son "el antídoto" para que éste regrese a la ciudad y se convierta en lugar, desde lo arquitectónico.

El reto es conceptual y es primordial poder amarrar el objetivo inicial con las conclusiones finales, envolviendo esto, con nuestro marco teórico y haciendo énfasis en el proceso que muestre la evolución de unas primeras intenciones a una idea clara de un concepto amplio y complejo.

PROPUESTA TEÓRICA

Juhani Pallasmaa habla en su libro "Los ojos de la piel" sobre las experiencias memorables de arquitectura. Ahí nos menciona que el espacio, la materia y el tiempo se funden en una única dimensión. Los seres humanos nos identificamos con ese espacio, ese lugar, ese momento, y las dimensiones antes mencionadas pasan a ser ingredientes de nuestra misma existencia. Finalmente nos dice que la arquitectura es el arte de la reconciliación entre nosotros y el mundo, y esta meditación tiene lugar a través de los sentidos.



Calzada de Tlalpan

Parte fundamental del discurso de este documento es cómo podemos intervenir este fenómeno a partir de lo arquitectónico. Con esto queremos lograr abstraer realmente lo que la arquitectura puede hacer para mitigar el fenómeno de los *desarraigos* y que no se pierda con acciones similares que no atacan directamente las condiciones del fenómeno.

El flujo de personas que pasan por un paso a desnivel es una situación multifactorial que depende de muchas circunstancias externas a la arquitectura. Después de entender la primera postura, la decisión de ordenamiento vial para regularizar el transporte público y privado en la calzada tampoco recae en la arquitectura, es una solución meramente urbanística (y de otras disciplinas) que no dialoga con el discurso teórico planteado aquí. El consumo y actividades económicas que se dan en la zona están igualmente fuera de nuestro alcance.

Estas cuestiones nos llevaron a las siguientes preguntas: ¿Cómo se puede intervenir este fenómeno a partir de la arquitectura? ¿Qué es lo que el arquitecto puede hacer?

Después de todo el análisis, nos dimos cuenta que como arquitectos nuestra materia prima es el espacio, y que con ella podíamos entablar nuestro discurso e intervenir el fenómeno de los *desarraigos*. Todo lo demás está enfocado a diferentes personas competentes en esas áreas.

Una intervención arquitectónica no es simplemente limpiar espacios y cambiar su apariencia para que se vean mejores bajo ciertos criterios. Ésta debe de crear sensaciones, así como tratar de cambiar las condiciones actuales del espacio.

Como se mencionó anteriormente, existen pasos a desnivel que fueron rehabilitados bajo

una visión decorativa. Ahí simplemente se puso mejorar el aspecto físico que existía pintando así muros, cambiando el pavimento y rehabilitando en general los pasos para darles un aspecto "pulcro".

No obstante, nos dimos cuenta que esos espacios siguen siendo sustancialmente los mismos. Eso comprueba nuestra hipótesis de que los espacios no cambian simplemente con acciones de diseñador, y es ahí cuando empezamos a entender lo que realmente hace un arquitecto. Es necesario actuar sobre el espacio entendiéndolo como un todo sensorial y así comprender la naturaleza del paso a desnivel y de su contexto para lograr que éste diálogo con los usuarios.

INTENCIONES

Para llegar a una propuesta, regresamos a las síntesis que hicimos a los autores que analizamos y al concepto de los *desarraigos*. Una de las características más importantes del *desarraigo* y que cuando analizamos los pasos a desnivel, fue la primera que nos saltó, fue la de la falta de noción de la existencia de estos espacios y consecuentemente, la falta de relación con ellos.

Las primeras aproximaciones nos llevaron a ahondar en las premisas de Heidegger y su forma de abordar el lugar. Dentro de su planteamiento el humano se autoconstruye y define a partir de elementos de referencia que lo hagan entender en dónde está.

Así reflexionamos en primer lugar acerca de elementos de referencia que facilitarían la lectura para las personas que transitan sobre la Calzada de Tlalpan. Éstos se limitaban a lo visual. Pensábamos en este elemento también como una estructura que cambiara con su contexto, pensando que eventualmente los dueños de los locales se anunciarían en

DESARRAIGOS

éste y así este referente, de alguna forma sería transformado por su propio contexto.

Pensándolo como un tótem, sería un elemento dominante sobre el paisaje urbano que destacaría dentro de los elementos que existen en la avenida (pensando en el automovilista) y en la banqueta (pensando en el peatón). También sirve como referencia para entender nuestra ubicación geográfica, lo que implica entender dónde se está parado a lo largo de la avenida, y las distancias que hay entre cada cruce.

mando en cuenta los análogos analizados anteriormente y haciendo énfasis en los aspectos que acentúan la condición de los desarraigos en esta tipología para hacer una intervención que tuviera repercusiones en estos espacios y tratara de revertir su condición actual.

Partiendo de las características que hacen que el paso a desnivel se convierta en "desarraigo" pensamos en una intervención que lograra atacar de manera más profunda la mayoría de las características que tienen.



Tótem como elemento de referencia a nivel urbano

También remitiéndonos a la reflexión sobre Marc Augé y un punto que recalamos mucho en nuestra definición del *desarraigo*, encontramos la falta de noción de estos espacios como algo básico a intervenir. Una de las condicionantes de esta acción es que debe de generar conciencia sobre la existencia del mismo y que generara un vínculo que conciliara los dos niveles. Esto implicaría una contextualización

El elemento que divide a lo superficial de lo subterráneo y marca la diferencia entre el paso a desnivel y la calle que se vive sobre él, es el pavimento. Esta capa de 80 cm es la barrera física que delimita los dos espacios. Nos parece que al actuar sobre este elemento podemos generar un cambio en el *desarraigo*

Después de esta primera intención, se exploró más sobre las posibilidades de intervención sobre el paso a desnivel to-

¿Qué pasaría si exploramos el espacio mediante una perforación en el asfalto, observando sus capas y entendi-

do que debajo de él existe otro mundo?

La perforación entonces surge como la acción arquitectónica necesaria para romper con las condiciones descritas acerca de los *desarraigos*. La primera característica por la cual la perforación se consolida es por la contextualización del paso a desnivel. Esta perforación vuelve a vincular estos dos espacios que estaban totalmente disgregados, ya que tenían condiciones físicas totalmente distintas. Uno de los puntos en los que

Koolhaas hace énfasis en "Espacios Basura" es la descontextualización de los espacios contemporáneos. Éstos carecen de ubicación y de identidad. Con el paso de la luz, el

viento, el agua, el sonido, el movimiento de los coches, se contextualiza y se convierte en un lugar ya que el usuario tiene referencia de dónde está ubicado geográficamente y entiende los fenómenos que acontecen a su alrededor.

Cuando alguien trata de encontrar el vacío atrás de un sólido, explora a través del tacto ya veces del sonido. En un elemento que a primera instancia parece ser sólido e impenetrable, al ser perforado revela la su condición hueca. Buscamos que esto haga que cualquier peatón sienta, a nivel intuitivo, una conexión diferente con su entorno y de este forma, el usuario esté vinculado directamente con lo que sucede a su alrededor.



Perforación y tótem facilitan la lectura del paso a desnivel

DESARRAIGOS

Vista a desde la superficie de la propuesta



Por otro lado, estando en el paso a desnivel, se revela la ciudad que existe arriba a través de este ejercicio. La luz y su intensidad habla del tiempo, el clima, lo que perneé a través de esto hace participe al de abajo con el de arriba. Al mismo tiempo, los elementos que no siempre han estado ahí también hacen presencia. Las sombras dinámicas generadas por el paso de los coches, el ruido generado por los mismos, etc.

A partir de la perforación, tratamos de manifestar que se necesitan acciones arquitectónicas para cambiar la condición sustancialmente de *desarraigo*. Una acción que realmente haga experiencias sensoriales y reivindique la relación de estos espacios con la ciudad.

Esta acción también ataca la condición atemporal de los *desarraigos*. En los pasos

a desnivel no existe una referencia de tiempo. Al permitir el paso de luz natural, ésta nos empieza a develar el paso del tiempo en las *desarraigos*. La luz natural funciona como un reloj que nos muestra cómo pasa el tiempo en el exterior. Las condiciones meteorológicas también nos hacen entender el tiempo por el que pasamos.

Un corte en el asfalto, tiene una implicación multisensorial en distintos usuarios. A nivel peatonal, el sonido nos recuerda en dónde estamos cruzando. Para los automovilistas, el simple sutil sonido que emana de los neumáticos al pasar sobre la apertura funge un aviso de que algo está pasando. Para un automovilista que cruza Tlalpan, tendrá ese recordatorio de manera sistemática cada que cruza por un paso a desnivel.



Exploración de posibilidades de perforación

Estudio de incidencia de la luz en el interior del paso



dentro de nuestro discurso ya que buscamos intervenir en la menor cantidad de elementos posibles, respetando la naturaleza del paso a desnivel. Tratamos de dejar desnuda la intervención arquitectónica para que tenga el protagonismo que merece y no caer en decoraciones ni diseños excesivos, como hemos criticado anteriormente. Tratamos de plasmar específicamente la acción arquitectónica.

También establecemos un diálogo mediante otros sentidos. Si hablamos de una reincorporación al lugar de donde se fueron desplazados por una visión que establece como prioridad al automóvil, la perforación permite sentir el entorno exterior. La lluvia, el viento, se deben de deben compartir y junto con la luz, unir nuevamente a los seres que habitan abajo.

Haciendo una revisión al proceso nos dimos cuenta que necesitábamos dar una respuesta integral a todas las cuestiones que enaltecían el carácter de *desarraigo* de los pasos a desnivel.

El material extraído a raíz de la perforación nos regresó a una de las ideas con las que partimos: el tótem. Estos restos, podrían ge-

La postura tiene como uno de sus ejes rectores la sustracción, como método de revelación y modificación espacial. Hay que recalcar que no sólo es el la perforación, sino también la materia que se sustrae, un elemento el cual se puede aprovechar. Las acciones que se llevan a cabo en esta propuesta tratan de construir lo mínimo necesario para poder llevar a la realidad nuestras intenciones, y si es posible, no construir. Esto es importante



nerar un elemento de referencia y servirían como muestra de la naturaleza del paso a desnivel. Hablarían también de la intervención en el pavimento. Así este referente urbano cumple la función de anunciar la presencia del paso a desnivel pero también de revelar la naturaleza del mismo.

Bajo la perspectiva de Heidegger, este elemento nos permitiría generar un aquí y un allá, como lo menciona en su metáfora del puente. El tótem crearía que cada paso a desnivel estuviera en la conciencia colectiva de las personas que transitan por esa zona día a día,

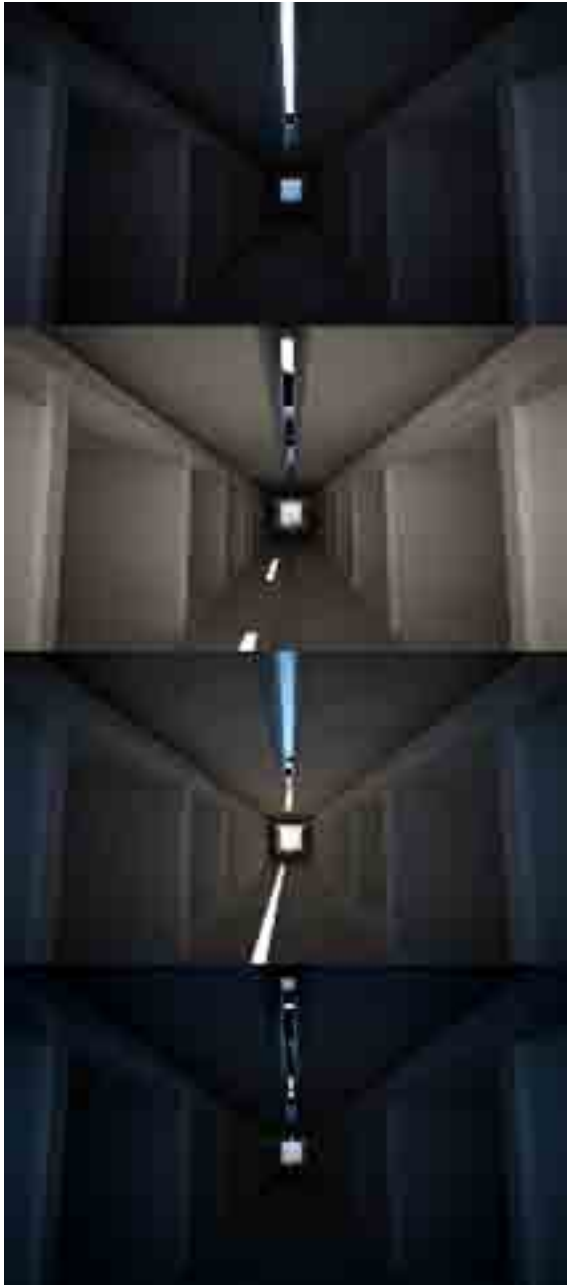
por lo cual ayudaría a eliminar su condición anónima.

Este elemento ya se presentaría como una parte integral de toda la intervención, dando cohesión a la propuesta y no como una pieza aislada y ajena.

El tótem junto con la perforación intervienen sobre la lectura urbana del paso a desnivel y lo contextualizan al integrar los dos mundos, haciendo que el paso a desnivel a pesar de su condición subterráneo, sea participe de los fenómenos que se viven en la superficie.

Tótem conformado por material de la perforación





A partir de la perforación y el tótem, creemos que se consolida así pues como una acción de carácter arquitectónico. Bajo este marco teórico, y como crítica a lo realizado, creemos que los comercios, y demás elementos que están presentes en el paso a desnivel deben de quedar como están. Esto debido a que son determinantes que no van a influir en la condición de *desarraigo*, y que además los usuarios se sienten identificados con eso. No se trata de caer nuevamente en construir, diseñar, por el mero placer personal que provoca, si no establecer claramente qué es lo que realmente puede hacer que el espacio se modifique y consiga poner en su justa dimensión a los usuarios de éstos.

Este ejercicio se plantea bajo los parámetros y lineamientos teóricos del discurso planteado, por lo que no se pretende llegar a una respuesta técnica, sino a una respuesta crítica sobre el quehacer arquitectónico.



CONCLUSIONES

Al haber visitado el caracol, logramos identificar algunos elementos que ya habíamos percibido inconscientemente en otros espacios dentro de la ciudad y que funcionaron como estímulos para estudiarse y entenderse de manera más amplia.

Notamos a primera instancia que la naturaleza del Caracol se va repitiendo por toda la ciudad y va apareciendo con varias máscaras, cada una de ellas con la misma esencia detrás.

El desconocimiento de los vecinos del Caracol sobre éste, hizo que nos cuestionáramos acerca de su existencia y su validez ontológica. Esto nos llevó a reflexionar acerca del espacio, y el lugar y el individuo dentro de estas esferas.

La excursión que emperendimos, hizo paradas en diferentes nichos y nos hizo entender el fenómeno desde varias perspectivas para cerrar con una visión integral del mismo. El marco teórico nos llevó a un concepto, éste nos llevó a una búsqueda y la búsqueda nos llevó a una aproximación empírica con propuestas en torno a a los *desarraigos* para finalmente regresar al concepto, a la consumación de éste, a la asimilación total de él.

Creemos que esta investigación debe seguir para generar más preguntas y despertar más inquietudes. Consideramos que el trabajo realizado tiene muchas áreas con potencial que merecen su propio campo de estudio. Con esto buscamos que lo expuesto aquí, es una semilla para investigaciones y exploraciones que se puedan dar posteriormente.

En un ejercicio de ir y venir analizamos nuestra contemporaneidad para lograr definir al *desarraigo*, esta misma definición, nos regresó a una reflexión sobre nuestra actualidad y el universo en el que estamos inmersos. Habiendo empezado con inquietudes en torno a los ciclos urbanos alterados, la reactivación de

espacio y los efectos negativos de una sociedad de consumo, cerramos sosteniendo que hay un malentendido del quéhacer arquitectónico contemporáneo. Hoy se sigue invadiendo el vacío, se construye sobre éste y la ciudad no voltea sobre sí misma sino que coloniza su periferia. Esta dinámica se debe revertir y hoy es tarea fundamental del arquitecto pensar en términos no de espacios vacíos sino de espacios inactivos que alguna vez fueron ocupados y que podrían prestarse a ser reapropiados por las personas. Su sensibilidad tiene que ir dirigida hacia éste y por lo tanto es menester que logre interpretar el contexto y hacer un diagnóstico sobre el mismo.

Entendemos el entendimiento humano confiere al lugar a partir de su experiencia en él, cuando lo habita y se apropia del mismo. Sin el sujeto, no hay lugar. El lugar es una construcción que parte de las estructuras propias del hombre entonces es visto de modo humano, no lo podemos entender de otra forma porque nosotros lo delimitamos una vez que lo habitamos y lo concebimos. Todo parte del humano mismo. Concluimos que el arquitecto entra dentro de esta ecuación como un mediador entre un espacio que no significa nada y el ser humano. Su lienzo es el espacio y al irlo modificando genera atmósferas que le dan una esencia y un sentido al espacio. El producto de esta ecuación es un lugar significado.

EPÍLOGO

La palabra tesis, proviene del latín *thesis* que significa "conclusión mantenida por razonamiento"; en rigor no es latina, sino griega y proviene de *τίθημι* (*tithemi*), que significa "constituir", "establecer", "proponer", "sugerir". La entendemos así como un ejercicio intelectual en el que, después de un proceso de apropiación de conceptos (razonamiento), viene una fase de asimilación – construcción (conclusión) donde se toma una postura y se hace una propuesta.

Situándolo dentro de un contexto académico y previo al cierre de una etapa de formación arquitectónica, consideramos que este ejercicio debe tener una fuerte carga experimental y lúdica que permita una exploración libre y sin límites, que lleve a terrenos nuevos y desconocidos y que, finalmente, tenga resultados enriquecedores.

Creemos que la tesis debe mostrar el producto de un período de los conocimientos teóricos y prácticos adquiridos durante el tiempo de estudios y la capacidad de asimilarlos de forma crítica. Nosotros mismos debemos ir dictando los límites y parámetros sobre los cuales ésta se regirá, desde la propuesta del el tema central hasta los resultados finales y las conclusiones. Este procedimiento es de cierta manera "autodidacta" y por esta condición, una herramienta básica para el proceso de formación.

Para nosotros el ejercicio debe someterse a un método de prueba y error en el que se establezcan especulaciones y se busque llegar a escenarios que nos lleven a entender conceptos y planteamientos más que a entregar resultados válidos, correctos o incorrectos. Podemos decir que lo que cons-

truye a la tesis son ideas que se lanzan y generan/plantean acciones que, al final, provocan nuevas ideas. Así, el ciclo se repite una y otra vez.

De esta forma, el elemento más importante se vuelve la ecuación de inicio a fin y no sólo el resultado. Fuimos enfáticos en el proceso y lo que éste nos aportara, pero también lo que éste pudiera develar. El proceso es un reflejo del desarrollo académico (y fuera de la academia pero a partir de ella) que se ha dado previo y durante la realización de la tesis. Si entendemos la escuela como un proceso de autoconstrucción, es básico probar terrenos y no tener miedo a la desaprobación. Finalmente, una de las cosas que diferencia el mundo académico del mundo real es que en el primero no sólo se vale, sino que se busca equivocarse ya que el fin es aprender y que mejor manera de aprender que explorando ilimitadamente.

Hoy, después de la realización de este trabajo, entendemos que el proceso es realmente el de pensar arquitectura y este mismo se vuelve la recompensa más grande de estos años. Consideramos esencial dentro del mismo proceso, el indagar en fuentes, construir un marco teórico a partir de éstas y dejar que la reflexión aparezca en cada momento, se vuelva un ir y venir.

Actualmente, la teoría en la arquitectura es un nicho menospreciado. Las escuelas de arquitectura limitan al estudiante al área de diseño pretendiendo que la teoría es un satélite aislado y no uno que gira alrededor de la práctica arquitectónica. Un proyecto parte de las experiencias del arquitecto y se nutre de su bagaje teórico. Conocer es ver y conocer más es ver más allá.

Se critica mucho en la academia al arquitecto que se enfoca en el concepto justificando que suele ser un escape para sobre-argumentar soluciones que deberían ser entendidas a

primera instancia. Esta postura no es del todo falsa. Pero finalmente, la teoría está presente, de cierta forma es el hogar de las ideas que dieron origen al proyecto, una parte esencial de cómo se desarrolla el mismo. ¿No debería entonces el arquitecto aprender a apropiarse de la teoría y poder introducirla dentro de su práctica? Se dice a veces que se teoriza en exceso pero ¿de qué sirve si las ideas son pobres y no le dan sentido y no tienen cohesión con el trabajo práctico? Creemos que el problema no es la utilización de la teoría dentro de ejercicios teóricos sino el mal uso que se hace de ella y del acercamiento superficial y poco profundo a la misma. Consideramos básico que se exhorte a las nuevas generaciones a sumergirse en la teoría y entenderla como un engrane más en la maquinaria del ejercicio arquitectónico.

Hoy el estudiante de arquitectura llega a la tesis y la afronta como la frontera entre un proceso académico guiado y un complejo mundo laboral. Bajo estas condiciones, es de esperarse que lo persigan inseguridades y que como respuesta, se involucre en proyectos sumamente ambiciosos para su tesis, que traten de abarcar todo y lo acerquen al concepto convencional del arquitecto ubicándolo en una posición que le dé seguridad. Generalmente los proyectos se desarrollan a medias y presentan un contenido poco auténtico ya que muchas de los problemas que se tienen que resolver a lo largo del ejercicio, están fuera del alcance del alumno y terminan siendo soluciones de especialistas de cada área y únicamente incorporadas por los alumnos.

Pensamos que muchas tesis hoy en arquitectura pierden el propósito central que debe de guiarlas. Dentro de la universidad existe un camino convencional que consiste en realizar

un proyecto sin ningún intento de demostrar o comprobar algo. El estudiante se limita a diseñar parcialmente y no toma ninguna postura por lo que muchas veces, sus esfuerzos se quedan en buenas intenciones y el desarrollo es incompleto y, lo más importante, que no hay ningún ejercicio de razonamiento previo a la construcción del proyecto, por lo que éste no se resuelve de manera completa.

Mirando hacia atrás, quedamos satisfechos con el trabajo que hicimos ya que alcanzamos las metas que nos propusimos y al mismo tiempo nos encontramos ansiosos de seguir dentro de esta excursión de la cual la tesis sólo es el punto de partida. Aún no sabemos con certeza que dirección tomaremos pero después de plantearnos problemas y proponer soluciones que nacieran de nosotros podemos sentirnos seguros de emprender el camino de manera congruente. Se acerca un nuevo proceso de formación como arquitectos en el que habrá nuevos retos y experiencias y no podemos esperar a que lleguen. Queremos partir de la arquitectura para trabajar dentro de ella. Buscamos afrontar la arquitectura con una mirada crítica en la que profundicemos en las ideas más básicas y les demos la vuelta una y otra vez. Hoy podemos hablar de conceptos con más seguridad y tener diferentes perspectivas ante los retos. Entendemos el espacio como un articulador del individuo con su medio y creemos que a partir de ese razonamiento debe de actuar el arquitecto: Dentro de esta apasionante actividad humana, nos volvemos partícipes de un mundo que día a día se construye, destruye y reconstruye. Hemos de apropiarnos de ese espectáculo para posicionarnos frente a él, y actuar.

BIBLIOGRAFÍA

- J. Gergen, Kenneth: *El yo saturado, los dilemas de la identidad en la vida contemporánea*. Nueva York: Basic Books. 1991, 2.º Ed.(2001).
- de Solá-Morales, Manuel. *Las formas de crecimiento urbano*, Ediciones UPC, S.L, 1 ed (1997)
- Auge, Marc. *Los no lugares: Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*. Editorial Gedisa, 1 ed, 8 imp, (1993).
- Heidegger, Martin: Construir Habitar Pensar, Revista *Teoría* Nos. 5-6, Santiago de Chile, (1975). Trad. de Francisco Soler Grima.
- Borja Jordi / Muxí Zaida, *El espacio público: ciudad y ciudadanía*, diputació de Barcelona, Xarxa de Municipis, (2003).
- s/a, Diccionario Etimológico. [en línea] España, iesgarciamorato.org, Dirección URL: <http://iesgarciamorato.org/Diccionario.htm>
- Koolhaas, Rem. *Espacio Basura*. Editorial Gustavo Gili, (2007).
- Vargas Salguero, Ramón. *Historia de la arquitectura y el urbanismo mexicanos. Volumen III: El México independiente, tomo II: Afirmación del nacionalismo y la modernidad*, Editorial: Fondo de Cultura Económica, (1998)
- Garza, Gustavo; *La urbanización en México en el siglo XX*, El Colegio de México, México D.F. (2003)
- Quiroz, Héctor; *Ciudades mexicanas del siglo XX*, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Arquitectura. (2008).
- Acosta, Eugenia; *Desarrollo urbano y com-*
- posición social 1882-1930, Instituto Politécnico Nacional, México D.F. (2007).
- Artistas Varios, *ABCDF: Diccionario gráfico de la ciudad de México*, Conaculta – INBA, (2001)
- Aguirre, M. *La gran Tenochtitlan*. [en línea] México, mexicomaxico.org, Octubre de 2012, Dirección URL: <http://www.mexicomaxico.org/Tenoch/Tenoch.htm>
- Navarro, Bernardo; González, Ovidio «Capítulo I: Evolución de la transportación en la Ciudad de México». *Metro metropoli* México. Distrito Federal, México: Universidad Nacional Autónoma de México, Universidad Autónoma Metropolitana, Instituto de Investigaciones Económicas. (1989).
- De Certeau, Michel. *La invención de lo cotidiano*. México: Universidad Iberoamericana/ITESO/ Centro Francés de Estudios Mexicanos y Centroamericanos (1999)
- s/a, “Cierran pasos a desnivel en Tlalpan” [en línea], Mexico, jornada.unam.mx, 28 de Septiembre de 2010, Dirección URL: <http://www.jornada.unam.mx/2010/09/28/capital/035n2cap>
- s/a, “Rehabilitarán pasos a desnivel de Calzada de Tlalpan” [en línea], Mexico, cronica.com.mx, 3 de Septiembre de 2010, Dirección URL: <http://www.cronica.com.mx/notas/2010/529748.html>
- Kastner Jeffrey / Wallis, Brian. *Land and Environmental Art*, Ed. Phaidon, 2010
- Fernández, Homero. (2012). Desmonte: Una conversación con Enrique Ježik. *Domus*, Vol. 02, (102-107)
- Pallasmaa, Juhani. *Los ojos de la piel: La arquitectura y los sentidos*, Gustavo Gili, (2006)

MARTIN HEIDEGGER

Martin Heidegger, fue un filósofo alemán considerado de suma importancia en el siglo XX. Estudió teología católica, ciencias naturales y filosofía en la Universidad de Friburgo. Heidegger es una de las figuras protagónicas de la filosofía contemporánea ya que influyó en toda la filosofía del existencialismo del siglo XX.

Como pensador fue de los primeros en direccionar su pensamiento hacia la destrucción de la metafísica y en quebrantar el pensamiento erigido por la misma. Su obra aborda problemas ontológicos así como también problemas de tipo semiótico. Algunas de sus obras son: Ser y tiempo (1927), La esencia de la verdad (1943), Construir, pensar, habitar (1951).

MARC AUGE

Marc Augé, es un antropólogo francés nacido en Poitiers en el año 1935, especializado en la disciplina de etnología. Es docente en la École des hautes études de París dando clases de antropología y de etnología. En su obra destaca una distinta aproximación al concepto de la “sobremodernidad” que fue construido reflexionando sobre la identidad del individuo en función de su relación con los lugares cotidianos y la presencia de la tecnología. Su obra más importante es: Los no lugares. Espacios del anonimato. Antropología sobre la modernidad (1993)

JORDI BORJA

Jordi Borja Sebastià es un geógrafo urbanista y político español. Estudió sociología y ciencias políticas, diplomado en Geografía y Máster en Urbanismo. Ha escrito diversos libros relacionados con la sociedad y las ciudades. Algunos de estos son los siguientes: Espacio público: ciudad y ciudadanía, con Zaida Muxí, (2001), La ciudad conquistada (2003), Luces y sombras del urbanismo en Barcelona (2010)

ZAIDA MUXI

Zaida Muxi Martínez es arquitecta y urbanista de la universidad de Buenos Aires, doctora por la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla. Es coordinadora junto a Josep María Montaner del Máster Laboratorio de la Vivienda del Siglo XXI de la Universidad Politécnica de Cataluña. Dirige la revista *visions* desde 2009, que es la revista de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona. Ha participado en varias publicaciones y libros entre los cuales destacan: El espacio público: ciudad y ciudadanía, con Jordi Borja, (2003), Elemental, reflexiones en torno a la vivienda mínima, (2004), La arquitectura de la ciudad global, (2004).

REM KOOLHAAS

Rem Koolhaas, es un arquitecto holandés. El pensamiento y obra de Koolhaas abandonan los cánones del movimiento moderno y ejerce una arquitectura que critica la realidad socio-política del momento. Obras como la casa unifamiliar en burdeos, biblioteca central de Seattle, casa da música en Oporto y el edificio de la CCTV, en china, lo han hecho merecedor del premio Pritzker, galardón que le fue otorgado en el año 2000. También ha tenido una gran participación en la teoría de la arquitectura, publicando diferentes libros y ensayos. Sus principales publicadas son: “ S,M,L,XL”, (1995), Mutaciones (2000), Delirios de Nueva York (2004).

REFERENCIAS DE LAS IMÁGENES

p. 05 Fotografía de cráneo de perro en *El Caracol*, Texcoco.

p. 06 Collage con imágenes. Fuente: <http://www.google.com>

p. 07 Fotografía aérea de *El Caracol*, Texcoco. Fuente: <http://www.archdaily.mx/45319/>

p. 08 Vista en planta de *El Caracol*, Texcoco. Fuente: Google Earth

p. 09 Fotografía de el paisaje dentro de *El Caracol*, Texcoco.

p. 13 Fotografía *Hong Kong Island* de Andreas Gursky (1994). Fuente: <http://fundacionhelgadealvear.es/en/presentations/helga-de-alvear-conceitos-para-una-colecao/>

p. 14 Collage de Exceso y saturación. Fuente: <http://31416-pi.tumblr.com/post/39079851609/contemporaneidad>

p. 15 Fotografía de la serie *Hong Kong Inside / Outside* de Michael Wolf (2009). Fuente: <http://www.nelsonelson.com/hong-kong-2/>

p. 16 Fotografía de *Praha Hlavni Nadrazi* (Estación principal de trenes de Praga, República Checa) (2009). Fuente: <http://tomreeder.wordpress.com/2009/01/21/>

p. 17 Fotografía *99 Cent* de Andreas Gursky (1999). Fuente: <http://www.c4gallery.com/artist/database/andreas-gursky/andreas-gursky.html>

p. 19 Imagen Sin título de Françoise Schein (1999). Fuente: http://previous.aeroplastics.net/1999_sheroes/sheroes_06.html

p. 20 Collage con imágenes. Fuente: <http://www.google.com>

p. 21 Fotografía aérea de Sao Paulo, Brasil (2006). Fuente: <http://flickrriver.com/photos/globetrodden/3741093604/>

p. 22 Fotografía de vista aérea de Chicago en la noche (2007). Fuente: <http://www.flickr.com/photos/myelectricsherp/343703624/>

p. 23 Fotografía de *Tempelhof* en Berlín, Alemania. Fuente: <http://www.cabincrew.com/news/caa-calls-for-more-runway-capacity-in-uk/1265>

p. 25 Fotografía *Highway* de Andreas Gursky (1991). Fuente: <http://www.neo2.es/blog/2012/02/la-coleccion-de-martin-z-margulies/>

p. 26 Collage con imágenes. Fuentes: <http://www.google.com> y <http://www.tumblr.com>

p. 27 Fotografía *Highway #1* de Edward Burtynsky (2003). Fuente: http://www.edwardburtynsky.com/WORKS/Oil/Oil_Book_Large/TRANSPORTATION_and_MOTOR_CULTURE/038-HWY_01_03_Oil.html

p. 28-29 Fotografía de tribu amazónica Yanomami. Fuente: <http://www.indigenous.youth-leader.org/?p=3921>

p. 31 Fotografía *Schipol* de Andreas Gursky (1994). Fuente: <http://www.sauer-thompson.com/junkforcode/archives/2008/11/andreas-gursky.html>

p. 32a Fotografía de *Hauptbahnhof* (Estación Principal) en Berlín, Alemania.

p. 32b Fotografía de City de Michael Heizer. Fuente: <http://www.whereongoogleearth.net/2010/11/12/contest-163-answer-city-landsculpture-garden->

valley-nevada/

p. 33 Fotografía del Viaducto *Lethbridge* en Canadá. Fuente: <http://workabove.com/onthe-fly/2011/05/13/lethbridge-viaduct/>

p. 34-35 Fotografía del *White Sands National Monument* al noreste de Nuevo México, Estados Unidos. Fuente: <http://thegioisio2.wordpress.com/teamwork/>

p. 36 Fotografía de *Valley Curtain* (1972) de Christo y Jean Claude en Colorado, Estados Unidos. Fuente: <http://christojeanneclaude.net/mobile/projects?p=valley-curtain>

p. 37a Captura de pantalla del filme *Paris, Texas* de Wim Wenders.

p. 37b Fotografía de la *Plaza de los Fueros* (1979) de Peña Ganchequi y Eduardo Chillida en Vitoria, Álava, España. Fuente: <http://foros.acb.com/viewtopic.php?f=3&t=384818&start=15>

p. 38 Fotografía del embotellamiento más grande de la historia ocurrido en el 2010 en Beijing, China. Fuente <http://www.autoevolution.com/news-image/how-to-avoid-city-traffic-jams-35319-2.html>

p. 39 Fotografía aérea de Caracas, Venezuela. A la izquierda se aprecian barrios populares, llamados "ranchos" y a la derecha edificios de lujo de uno de los centros administrativos de la ciudad. Fuente: <http://www.patheos.com/blogs/wildfoxzen/2010/11/the-dharma-for-rich-and-poor.html>

p. 40 Fotografía aérea de Brasilia, Brasil. Fuente: <http://www.skyscraper-city.com/showthread.php?t=1486742>

p. 41 Imagen del plan *Voisin*, pro-

puesto por Le Corbusier en 1925 para el centro de París. Fuente: <http://www.ecosensual.net/drm/ideas/future1.html>

p. 42a Imagen del *Burj Khalifa*, el edificio más alto del mundo, localizado en Dubai, Emiratos Árabes Unidos. Fuente: http://www.hdwallpapers.in/view/burj_khalifa_aka_burj_dubai-1920x1080.html

p. 42b. Fotografía de Chichen Itza, Yucatán, México. Fuente: <http://www.flickr.com/photos/drcarlosa-mg/3883234874/>

p. 43a Fotografía de la deforestación en la selva del Amazonas. Fuente: http://www.huffingtonpost.com/2012/08/06/amazon-deforestation-nasa-photos_n_1748759.html

p. 43b Fotografía *Manufacturing #16* de Edward Burtynsky (2005). Fuente: http://www.edwardburtynsky.com/WORKS/China/China/CHNA_MAN_16_05.html

p. 46 Fotografía *Cementery in the City, Tokyo* de Wim Wenders (2008). Fuente: <http://rednyrg721.livejournal.com/156795.html>

p. 48-49 Fotografía de Robert Venturi afuera de Las Vegas, Nevada, Estados Unidos (1966). Fuente: <http://www.archdaily.com/355253/robert-venturi-and-rem-koolhaas-side-with-denise-scott-brown-on-pritzker-debate/>

p. 51 Fotografía aérea de la Ciudad de México. Fuente: <http://www.flickr.com/photos/omarsan/3436735375/>

p. 52 Collage con imágenes. Fuente: <http://www.google.com>

p. 53 Fotografía aérea de Ciudad Nezahualcōyotl, México. Fuente:

<http://ds-lands.com/ciudad-nezahualcoyotl.html>

p. 54a Fotografía aérea del multifamiliar Miguel Alemán, D.F. Fuente: <http://www.flickr.com/photos/jonbuono/4966190556/>

p. 54b Fotografía aérea de cruce entre puente de Churubusco y Calzada de Tlalpan. Fuente: <http://www.flickr.com/photos/clubdepatos/6001951910/>

p. 55a Fotografía de entubamiento de Río de la Piedad, México D.F. Fuente: <http://ciudadanosenred.com.mx/noticia/inviabile-rescatar-el-rio-de-la-piedad/>

p. 55b Fotografía de la construcción del drenaje profundo en el D.F. Fuente: <http://www.planverde.df.gob.mx/carcamodolores/el-agua-en-lacuenca/desague/>

p. 55c Fotografía del Mercado de la Lagunilla en 1974, D.F. Fuente: <http://thevintagemachine.blogspot.mx/>

p. 56-57 Collage con imágenes del crecimiento de la ciudad de México en la segunda mitad del siglo XX. Fuentes: <http://www.google.com>, <http://www.tumblr.com>, <https://www.facebook.com/laciudaddemexicoeneltiempo?fref=ts>

p. 58a Fotografía aérea del Bosque de Chapultepec, México D.F. en 1972. Fuente: <http://img525.imageshack.us/img525/2162/708io3.jpg>

p. 58b Fotografía del patio central del Museo de Antropología e Historia de Pedro Ramírez Vázquez, México D.F. Fuente: <http://www.mexicodesconocido.com.mx/visita-al-museo-nacional-de-antropologia-distrito-federal.html>

p. 58c Fotografía del Metro de la

Ciudad de México. Fuente: <http://yoreme.wordpress.com/2013/01/14/a-3-pesos-el-metro/>

p. 59a Fotografía aérea de inicio de urbanización de Cuautitlán Izcalli en 1971. Fuente: <http://www.mizcalli.com/imagenes-cuautitlan-izcalli/planeacion-cuautitlan-izcalli-1971/inicio-cuautitlan-izcalli34-1028>

p. 59b Fotografía de Gabriel Mancera, México D.F. Fuente: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gabriel_Mancera_02.jpg

p. 59c Fotografía de corredor peatonal Madero en el centro histórico de la Ciudad de México. Fuente: <http://ciudadesactivas.org/destaca-gdf-recuperacion-del-centro-historico/>

p. 59d Fotografía aérea de la Alameda Central en el centro histórico de la Ciudad de México rehabilitada (2013). Fuente: <http://www.viator.com/Mexico-City-attractions/Mexico-City-Alameda-Central/d628-a1755>

p. 60-63 Collage de fotografías de la Ciudad de México de: Enrique Metinides, Pedro Meyer, Armando Salas Portugal, Manuel, Álvarez Bravo, Héctor García, Nacho López, Lázaro Blanco y Graciela Iturbide, entre otros. Fuentes: <http://www.google.com>, <http://www.tumblr.com>, <https://www.facebook.com/laciudaddemexicoeneltiempo?fref=ts>

p. 64 Fotografía Untitled de Win Wenders. Fuente: <http://www.omero.it/rivista.php?itemid=4871>

p. 66-67 Fotografía de bajo puente en Lima, Perú. Fuente: <http://www.coherencia.pe/articulos/los-bajo-puentes-de-la-metropolis-del-df-para-lima>

p. 68a Fotografía de bajo puente

de compañía *GreenStar* en Texas, Estados Unidos. Fuente: <http://greenstarled.com/index.php?q=gallery/under-bridge>

p. 68b Fotografía de bajo puente de compañía *GreenStar* en Texas, Estados Unidos. Fuente: <http://greenstarled.com/index.php?q=gallery/under-bridge>

p. 69a Fotografía de Nadav Kander de bajo puente en el Yangtze, China. Fuente: <http://tashley1.zenfolio.com/blog/2012/10/guest-photographer-nadav-kander>

p. 69b Fotografía de bajo puente en Cd. Juárez, México. Fuente: <http://www.city-data.com/forum/el-paso/543158-official-photo-thread-juarez-mexico-3.html>

p. 69c Fotografía de bajo puente en Beijing, China. Fuente: http://news.xinhuanet.com/legal/2012-07/03/c_123364054.htm

p. 69d Fotografía de bajo puente en Alicante, España. Fuente: <http://juanavztrenes.wordpress.com/page/5/>

p. 69e Fotografía de bajo puente en Valladolid, España. Fuente: <http://www.tranvia.org/foro3/viewtopic.php?f=35&t=22824&start=560>

p. 69f Fotografía del *Grand Street Tunnel* en Los Ángeles, Estados Unidos. Fuente: http://farm8.static.flickr.com/7052/6818244722_5b166ea2a0_m.jpg

p. 70a Fotografía de bajo puente en Playa del Carmen, México. Fuente: <http://enfoqueradio.com.mx/enfoque/2012/06/solicitaran-a-la-sct-informe-sobre-las-obras-que-realiza-de-los-bajo-puentes-de-solidaridad/>

p. 70b Fotografía de bajo puente de Río Tíber, México D.F. Fuente: <http://residentescuahthemoc.org.mx/proyecto-rio-tiber/>

p. 70c Fotografía de bajo puente en la Ciudad de México. Fuente: <http://www.proyecto40.com/?p=10660>

p. 71a Fotografía de bajo puente a la altura de Juan Escutia, México D.F. Fuente: <http://noticias.terra.com.mx/mexico/df/gdf-quiere-12-gasolineras-en-circuito-bicentenario,12b7f58a27918310VgnVCM4000009bcceb0aRCD.html>

p. 71b Fotografía de bajo puente en Río Churubusco, México D.F. Fuente: <http://arqjespalra.wordpress.com/hacia-una-definicion-de-los-espacios-abiertos-urbanos/>

p. 71c Fotografía de bajo puente a la altura de Juan Escutia, México D.F. Fuente: http://diario.mx/Nacional/2013-05-29_dd944529/transforman-el-df-con-proyectos-bajo-puentes/

p. 72 Fotografía de tramo discontinuo del segundo piso del Periférico, México D.F. Fuente: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=80799356>

p. 73 Fotografía de tramo discontinuo del segundo piso del Periférico, México D.F. Fuente: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=80799356>

p. 74a Fotografía de tramo discontinuo del segundo piso del Periférico, México D.F. Fuente: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=80799356>

p. 74b Fotografía de infraestructura discontinua del Periférico, México DF.

Fuente: <http://www.panoramio.com/photo/23219038>

p. 75a Fotografía de infraestructura urbana discontinua del Distribuidor 8 de Puebla, México. Fuente: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=67558901>

p. 75b Fotografía de infraestructura discontinua en Navojoa, Sonora, México. Fuente: <http://www.urbanfreak.net/showthread.php/8933-NAVOJOA-La-Perla-del-Mayo-l-Proyectos-Construcciones-y-Noticias/page203>

p. 76 Fotografía de pasaje en locación desconocida. Fuente: <http://beforeitsnews.com/alternative/2013/03/manifesting-money-with-an-old-friend-amid-numerous-distractions-in-downtown-l-a-2584360.html>

p. 77a Fotografía de callejón en el centro de Los Ángeles, Estados Unidos. Fuente: <http://elpidiofotografia.blogspot.mx/2011/07/entre-callejones-por-elpidio-garza-en.html>

p. 77b Fotografía de callejón en Las Ramblas, Barcelona, España. Fuente: http://www.obrazyonline.sk/tag_products.php?id_tag=58

p. 77c Fotografía de callejón en el Barrio Gótico, Barcelona, España. Fuente: <http://www.barcelonaphotoblog.com/2008/11/man-and-dog-on-alley-barri-gotic.html>

p. 77d Fotografía de callejón en *Cardiff Bay*, Inglaterra. Fuente: <http://chichaboo.deviantart.com/art/Back-Alley-Of-Cardiff-Bay-152548933>

p. 78a Fotografía del *Bubble Gum Alley* en San Luis Obispo, California, Estados Unidos. Fuente: http://www.localinks.com/kodak_v570.htm

p. 78b Fotografía de callejón en Filadelfia, Estados Unidos. Fuente: <http://delinquentdog.deviantart.com/art/Dark-Alley-0446-107850021>

p. 78c Fotografía de pasaje urbano en locación desconocida. Fuente: http://www.deviantart.com/morelikethis/95007802?view_mode=2

p. 78d Fotografía de callejón en locación desconocida. Fuente: <http://shadowruncanberra.wikia.com/wiki/File:Dark-Alley-stock3212.jpg>

p. 78e Fotografía de callejón en Londres, Inglaterra. Fuente: http://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Alleys_in_the_London_Borough_of_Barnet

p. 79a Fotografía del *Pasaje América* en el centro histórico de la Ciudad de México. Fuente: <http://jcanozarate.blogspot.mx/2012/06/pasaje-america.html>

p. 79b Fotografía de pasaje comercial en el centro histórico de la Ciudad de México. Fuente: <http://agtradinters.com/index.php/en>

p. 79c Fotografía de tormenta en pasaje urbano en Buenos Aires, Argentina. Fuente: http://tormentasdebuenosaires.blogspot.mx/2012_10_01_archive.html

p. 79d Fotografía de callejón en locación desconocida. Fuente: <http://www.battlefieldheroes.com/en/forum/showthread.php?tid=373017&page=2>

p. 79e Fotografía de callejón en locación desconocida. Fuente: http://angelorum.blogspot.mx/2010_04_01_archive.html

p. 80 Fotografía de paso a desnivel peatonal subterráneo en *Catherine*

Street, Florida, Estados Unidos. Fuente: <http://www.flickr.com/photos/planthekeystone/3676207786/in/photostream/>

p. 81a Fotografía de paso a desnivel peatonal subterráneo en Praga, República Checa. Fuente: <http://detail-online.com/inspiration/pedestrian-tunnel-in-prague-103832.html>

p. 81b Fotografía de paso a desnivel subterráneo en locación desconocida. Fuente: http://theslenderman.wikia.com/wiki/File:Tunnel_Of_Love.jpg

p. 81c Fotografía de paso a desnivel peatonal subterráneo en *Clinik Street*, Londres, Inglaterra. Fuente: <http://www.architainment.co.uk/projects/exterior/clink-street>

p. 82a Fotografía de paso a desnivel subterráneo en Chicago, Illinois, Estados Unidos. Fuente: <http://www.deviantart.com/morelikethis/196485156>

p. 82b Fotografía de paso a desnivel peatonal subterráneo en Birsbane, Australia. Fuente: <http://agoberg.deviantart.com/art/Dark-Tunnel-149200645>

p. 83a Fotografía de paso a desnivel en locación desconocida. Fuente: http://creepypasta.wikia.com/wiki/The_Tunnel

p. 83b Fotografía de *Leake Street Graffiti Tunnel* en Londres, Inglaterra. Fuente: <http://golondon.about.com/od/londonpictures/ig/London-Street-Art/Leake-Street-Tunnel-1.htm>

p. 83c Fotografía de *Krog Street Tunnel* en Atlanta, Estados Unidos inundado. Fuente: <http://ireport.cnn.com/docs/DOC-332755>

p. 83d Fotografía de paso a desnivel

subterráneo en Antwerp, Bélgica. Fuente: <http://www.spottedbylocals.com/antwerp/pedestrian-tunnel/>

p. 84 Fotografía de las escaleras del *Tyne Tunnel* en Newcastle, Inglaterra. Fuente: http://www.flickr.com/photos/twm_news/5963094283/

p. 85a Fotografía de acceso a paso a desnivel peatonal subterráneo en Calzada de Tlalpan, México D.F. Fuente: <http://www.milenio.com/cdb/doc/impreso/8068846>

p. 85b Fotografía de acceso a paso a desnivel peatonal subterráneo en Calzada de Tlalpan, México D.F. Fuente: <http://tumanzana.mx/word-press/2010/09/un-peligro-los-pasos-a-desnivel-de-noche/>

p. 85c Fotografía de acceso a paso a desnivel peatonal subterráneo en Calzada de Tlalpan, México D.F. Fuente: <http://ciudadanosenred.com.mx/noticia/abandonan-26-pasos-a-desnivel/>

p. 85d Fotografía de acceso a paso a desnivel peatonal subterráneo en Calzada de Tlalpan, México D.F. Fuente: <http://tumanzana.mx/word-press/2011/08/colonos-se-organizan-para-limpiar-desniveles/>

p. 86a Fotografía de paso a desnivel subterráneo en locación desconocida. Fuente: http://paulsnewsline.blogspot.mx/2010_07_11_archive.html

p. 86b Fotografía del *Blue Ghost Tunnel* en Ontario, Canadá. Fuente: <http://hauntednorthamerica.net/the-top-10-lists/the-top-10-tunnels-caves-and-catacombs/>

p. 86c Fotografía de paso a desnivel subterráneo en Iztapala, México D.F. Fuente: <http://prolongadoyestruen->

dosoblogspot.mx/

p. 86d Fotografía de paso a desnivel en locación desconocida. Fuente: <https://chicogarcia.wordpress.com/2008/03/>

p. 86e Fotografía de paso a desnivel detrás de las cataratas de Niágara en Canadá. Fuente: <http://www.theblogbelow.com/2008/05/the-tunnels-behind-niagara-fal.html>

p. 86f Fotografía de *Rainbow Tunnel* en Tel Aviv, Israel. Fuente: <http://www.woostercollective.com/post/adding-color-to-tel-aviv-underground-tunnels>

p. 86g Fotografía de *Leake Street Graffiti Tunnel* en Londres, Inglaterra. Fuente: <http://golondon.about.com/od/londonpictures/ig/London-Street-Art/Leake-Street-Tunnel-3.htm>

p. 86h Fotografía de paso a desnivel subterráneo en Edinburgo, Escocia. Fuente: http://www.subbrit.org.uk/sb-sites/sites/s/scotland_street_tunnel/index1.shtml

p. 87a Fotografía de paso a desnivel en Ontario, Canadá. Fuente: http://weather.thefuntimesguide.com/2009/05/tornado_safe_rooms.php

p. 87b Fotografía de paso a desnivel en locación desconocida. Fuente: <http://www.turbobuicks.com/forums/mid-atlantic-grand-national-association-magna/98491-pa-turnpike-abandoned-tunnel-trip-2.html>

p. 87c Fotografía de paso a desnivel subterráneo en Edinburgo, Escocia. Fuente: <http://bldgblog.blogspot.mx/2007/04/tunnels-mines-and-upwardly-migrating.html>

p. 87d Fotografía de paso a desnivel

peatonal subterráneo en Bogotá, Colombia. Fuente: <http://bogotaenbogota.blogspot.mx/2012/03/dia-783.html>

p. 87e Fotografía de paso a desnivel en Nueva York, Estados Unidos. Fuente: <http://www.stickboyphotos.com/history/the-new-york-city-municipal-archives-50-pics/>

p. 87f Render del proyecto *Kinecity*. Fuente <http://kinecity.com/>

p. 87g Fotografía de paso a desnivel peatonal subterráneo en locación desconocida. Fuente: <http://www.photographersdirect.com/buyers/stockphoto.asp?imageid=2319627>

p. 89 Fotografía de paso a desnivel peatonal subterráneo en Montreal, Canadá. Fuente: http://enroute.me/archives/428/img_2799

p. 90 Collage con imágenes intervenidas. Fuente: <http://www.google.com>

p. 91a Fotografía de paso a desnivel subterráneo en Torreón, Coahuila, México. Fuente: <http://www.elsiglodetorreon.com.mx/noticia/675058.hallan-deficiente-paso-a-desnivel.html>

p. 91b Fotografía de paso a desnivel peatonal subterráneo en Brisbane, Australia. Fuente: <http://www.flickr.com/photos/mousyboywithglasses/835983251/>

p. 92a Fotografía de paso a desnivel subterráneo en locación desconocida. Fuente: http://theslenderman.wikia.com/wiki/File:Tunnel_Of_Love.jpg

p. 92b Fotografía de acceso a paso a desnivel en calzada de Tlalpan, México D.F.

p. 93 Fotografía de cruce a desnivel

dentro del sistema de metro en Mumbai, India. Fuente: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Metro_subway_in_Mumbai.jpg

p. 94 Fotografía de paso a desnivel peatonal subterráneo en Torreón, Coahuila, México. Fuente: <http://www.elsiglodetorreon.com.mx/noticia/685713.estudian-incluir-paso-peatonal-en-desnivel.html>

p. 95a Fotografía de puente peatonal en Lima, Perú. Fuente: http://www.capital.com.pe/2013-05-06--son-efectivos-los-puentes-peatonales-para-ciudades-como-lima-noticia_591095.html

p. 95b Render de proyecto de paso a desnivel para automóviles en Mérida, Yucatán, México. Fuente: <http://arquitectura.anahuacmayab.mx/1384-1-Egresados-de-la-Escuela-de-Arquitectura-presentan-proyecto-sobre-el-Paso-a-Desnivel,+al-Ayuntamiento+de-Mérida+en-medio-de-polemica.html>

p. 96-97 Vista en planta de avenidas principales del D.F. Fuente: Google Earth

p. 98-99 Vista en planta de avenidas principales del D.F. Fuente: Google Earth

p. 101 Vista en planta de colonias aledañas a la calzada de Tlalpan. Fuente: Google Earth

p. 102 Fotografía aérea de la calzada de Tlalpan, México D.F. Fuente: http://www.flickr.com/groups/mexicodesdeelaire/pool/hotu_matua/page2/

p. 103 Colonias aledañas a calzada de Tlalpan, México D.F. Fuente: Google Earth

p. 104-105 Collage sobre historia de calzada de Tlalpan, México D.F. Fuente: <http://www.google.com>

p. 106a Fotografía de accidente en el metro de la ciudad de México el 20 de Octubre de 1975 . Fuente: http://www.razon.com.mx/spip.php?page=galeria&id_article=89981

p. 106b Fotograía de acceso a pasos a desnivel . Fuente: <http://chilang-abanda.com/2007/06/25/pasos-peatonales-que-miedo/>

p. 107a Fotografía de fallas en instalaciones eléctricas en los pasos a desnivel. Fuente: <http://chilang-abanda.com/2007/06/25/pasos-peatonales-que-miedo/>

p. 109 Fotografía de accesos a pasos a desnivel: Fuente: <http://chilang-abanda.com/2007/06/25/pasos-peatonales-que-miedo/>

p. 112 Fotos de accesos e interiores de los pasos 01,02 y 03.

p. 113 Vista en planta de los pasos 01,02 y 03 Fuente: Google Earth

p. 112 Fotos de accesos e interiores de los pasos 04,05 y 06.

p. 115 Vista en planta de los pasos 04,05 y 06 Fuente: Google Earth

p. 116 Fotos de accesos e interiores de los pasos 07, 08, 09, 10.

p. 117 Vista en planta de los pasos 07, 08, 09 y 10 Fuente: Google Earth

p. 118 Fotos de accesos e interiores de los pasos 11, 12, 13, 14 y 15

p. 119 Vista en planta de los pasos 11, 12, 13, 14, y 15 Fuente: Google Earth

p. 120 Fotos de accesos e interiores de los pasos 16, 17, 18, y 19

p. 121 Vista en planta de los pasos 16, 17, 18, y 19 Fuente: Google Earth

p. 122 Fotos de accesos e interiores de los pasos 20, 21, y 22

p. 123 Vista en planta de los pasos 20, 21, y 22 Fuente: Google Earth

p. 124 Fotos de accesos e interiores de los pasos 23, 24, 25 y 26

p. 125 Vista en planta de los pasos 23, 24, 25 y 26 Fuente: Google Earth

p. 126 Fotos de accesos e interiores de los pasos 27, 28, 29, 30, y 31

p. 127 Vista en planta de los pasos 27, 28, 29, 30, y 31 Fuente: Google Earth

p. 128 Fotos de accesos e interiores de los pasos 32, 33, y 34

p. 129 Vista en planta de los pasos 32, 33, y 34 Fuente: Google Earth

p. 130-131 Collage perspectiva vehicular pasos a desnivel. Fuente: Google Earth

p. 134 Collage Accesos pasos a desnivel

p. 136-137 Clasificación pasos a desnivel sobre calzada de Tlalpan. Fuente: Google Earth

p. 138-139 Análisis sobre la relación de los pasos con la ciudad. Fuente: Google Earth

p. 140 Collage descenso transporte publico.

p. 142 Termas de Vals. Fotografía: Pablo Echávarri. Fuente: <http://www>

revistadiagonal.com/articulos/trabaje-para-trzumthor/

p. 143 Collage de levantamiento paso a desnivel.

p. 146 Selección paso número 7. Fuente: Google earth

p. 147 Ubicación accesos paso número 7. Fuente: Google Earth

p. 146 Ubicación calles paso número 7. Fuente: Google Earth

p. 148-149 Corte Perspectivado de paso a desnivel número 7.

p. 150-151 Fotografías de accesos al paso número 7.

p. 152-153 Fotografías interior y detalles del paso número 7.

p. 154 Fotografías de circulación del paso número 7.

p. 155 Fotografía de detalles accesos al paso número 7.

p.157. Fotografía de Sun Tunnels de Nancy Holt. Fuente: <http://www.flickr.com/photos/85264217@N04/7841394734/>

p. 158 Intervención imagen calzada de Tlalpan. Fuente: <http://www.aztecanoticias.com.mx/notas/seguridad/51053/reabren-circulacion-en-tlalpan-tras-accidente>

p. 159 Fotografía de *Sun Tunnels* de Nancy Holt. Fuente: <http://www.futuropasado.com/?p=2740>

p. 160a Fotografía de *Observatory* de Robert Morris (1971) Fuente: <http://rethink-reuse.angelmartinez.org/2011/03/11/huellas-en-el-paisaje/>

p. 160b Imagen de *Tindaya* de Eduardo Chillida. Fuente: http://www.arup.com/Projects/Eduardo_Chillida_Mount_Tindaya.aspx?sc_lang=es-ES

p. 161a Fotografía de demolición casa San Miguel Chapultepec de Enrique Yezik. Fuente: <http://www.eluniversal.com.mx/cultura/69170.html>

p. 161b Fotografía de Splitting de Gordon Matta-Clark (1974). Fuente: <http://revistareplicante.com/un-misterio-mas-del-arte-contemporaneo/>

p. 162a Fotografía de *Desert Cross* de Walter de Maria (1969). Fuente: http://cav.unibg.it/elephant_castle/web/immagini/walter-de-maria-em-desert-cross-em-1969/623

p. 162b Fotografía de *Negative Board* de Dennis Oppenheim (1968). Fuente: http://practicalplansforart.blogspot.mx/2010_08_01_archive.html

p. 163a Fotografía de *Rift* de Michael Heizer (1968). Fuente: <http://quizlet.com/3021521/earth-art-flash-cards/>

p. 163b Fotografía de *Double Negative* de Michael Heizer (1969-1970). Fuente: <http://ummhello.tumblr.com/post/5199308903/michael-heizer-double-negative>

p.166 Collage intervención México D.F. Fuente: <http://www.google.com/images>

p. 168 Fotografía de reflejo calzada de Tlalpan. Fuente: <http://whotalking.com/flickr/Tlalpan>

p. 170 Fotografía intervenida de estela de concreto acceso, primeras intenciones.

p. 171 Fotografía intervenida con tótem

p. 172 Render con vista desde la calle de día

p. 173a Render de perspectiva interior perforaciones.

p. 173b Render de perspectiva interior perforaciones 2

p. 174a Render de perspectiva interior de día.

p. 174b Render de perspectiva interior de día

p. 175 Fotografía intervenida con vista desde la calle de día

p. 176 Imágenes con exploración de luz

p. 177 Render de perspectiva exterior en la noche

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE ARQUITECTURA
MÉXICO D.F.
2012