



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA  
DE MÉXICO

FACULTAD DE ARQUITECTURA

# { LOS 7 BARRIOS } IZTACALCO

## REHABILITACIÓN URBANA

Tesis que para obtener el título de Arquitecta  
presenta:

**Luz Valeria Vega Alquicira**

Nº de cuenta\_308330890

Sinodales:

\_Mtra. en Arq. Mariza Flores Pacheco

\_Mtra. en Arq. Vanessa Loya Piñera

\_Dr. en Arq. José Angel Campos Salgado

Ciudad Universitaria, Cd. Mx., 2017



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.



## {Agradecimientos..}

*A mis padres quienes formaron los sólidos cimientos y me dieron todo lo necesario para llegar hasta este punto en mi vida y poder alcanzar una de tantas metas.*

*A mis abuelos y hermana cuyo apoyo fue constante durante todo el trayecto de esta etapa.*

*A mis compañeros con quienes tuve la oportunidad de colaborar a lo largo de la carrera y que son parte de mi trayectoria académica.*

*A mis profesores y en especial a mis asesores de tesis quienes me guiaron con su experiencia y conocimientos.*

*Y, por supuesto, a la Universidad Nacional Autónoma de México por toda la formación otorgada.*

# {ÍNDICE}

<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>7</b>
<b>_1: LOS 7 BARRIOS IZTACALCO</b>	<b>11</b>
> Época prehispánica	12
> Época colonial	14
> Siglo XIX	16
> Siglo XX	18
<b>_2: POLÍGONO DE ESTUDIO: JUSTIFICACIÓN</b>	<b>21</b>
> Ubicación	22
> Los 7 barrios y la ciudad: Panorama general	23
> Delimitación del polígono A	24
<b>_3: IDENTIDAD DE UN PUEBLO</b>	<b>27</b>
> Patrimonio tangible	28
Inmuebles para el culto religioso	30
Inmuebles habitacional/comercial	30
Otros monumentos	30
> Patrimonio intangible	50
<b>_4: LECTURA Y DIAGNÓSTICO</b>	<b>53</b>
> Morfología urbana	54
Traza	54
Imagen urbana	56
> Movilidad	60
Conexiones con la ciudad	64
Accesos	70
Jerarquías viales	76
Movilidad motorizada	82
Movilidad peatonal	84
Movilidad en festividades	86
Datos demográficos	88
> Espacio público	90
Plazas y plazuelas	92
> Funciones urbanas	98
Usos del Plan de Desarrollo Urbano	99
Usos reales de la zona	100
Equipamientos	101



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

<b>_5: ANÁLISIS Y ENTENDIMIENTO</b>	<b>105</b>
> Problemática: líneas de acción	106
Espacio público	107
Movilidad	108
Funciones urbanas	110
> Casos de estudio	112
<b>_6: ESTRATEGIA: PLAN MAESTRO</b>	<b>117</b>
> Estado actual general	118
> Estrategia Espacio Público	120
Dotación y diferenciación de espacios públicos abiertos	122
> Estrategia Movilidad	124
Peatonalización/semipeatonalización	126
Reordenamiento de infraestructura urbana	128
Reubicación de autos	132
Cultura ciclista	134
Reorganización de transporte colectivo	136
Cruces accesibles	138
Ruta de identidad (Recorrido histórico)	140
> Estrategia Funciones urbanas	142
Aprovechamiento de uso de suelo	144
Franjas comerciales	146
Proyectos detonantes	148
Acciones puntuales	150
> Plan maestro general	152
<b>_7: PROYECTO: CASA DE ARTES Y OFICIOS</b>	<b>155</b>
> Delimitación del polígono B	156
Estado actual	158
Justificación con base en el plan maestro	160
Predio a intervenir	162
> Intenciones de proyecto	164
> Programa arquitectónico	166
> Proyecto arquitectónico	168
> Anexo: Plantas de conjunto/Plantas arquitectónicas/Cortes y Fachadas/ Corte por fachada	170
> Criterios de ingenierías	178
<b>CONCLUSIONES</b>	<b>183</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>184</b>



<  
Fachada principal  
de la Capilla de  
la Santa Cruz en  
el Barrio de Santa  
Cruz.

Fuente propia

# {INTRODUCCIÓN}

En su camino hacia el lugar donde fundarían Tenochtitlán, nuestros antepasados se asentaron en lo que hoy conocemos como Iztacalco, un islote rodeado por las aguas del lago de Texcoco. Posteriormente se convirtió en un lugar de chinampas cuyos pueblos tomaron importancia debido a su producción agrícola y su capacidad de abastecimiento a la Ciudad de México a través de lo que fue el Canal de La Viga. El pueblo de Iztacalco llegó a ser un punto de gran importancia económica así como un lugar de recreo lleno de festividades propias del lugar relacionadas directamente con su vida chinampera.

Sin embargo, el crecimiento de la ciudad a través de los años obligó a estos pueblos a ceder ante la situación de urbanización y poco a poco fueron absorbidos por la mancha urbana quedando contenidos entre nuevas trazas surgidas por una nueva idea de urbanización de la ciudad.

Actualmente podemos ver restos de estos pueblos los cuales evidencian su pasado chinampero con calles y callejones irregulares las cuales fueron construidas sobre los cuerpos de agua que antes le daban su identidad al pueblo de Iztacalco. Hoy en día, éste aún muestra cierta resistencia a “la gran ciudad” manteniendo ciertos rasgos que lo identifican con su pasado.

Claro ejemplo de la relación que se da entre la historia y la transformación de la ciudad se encuentra plasmado en la zona patrimonial de los Siete Barrios Iztacalco donde la dicotomía entre pueblo y ciudad se funde.

Esta investigación abarca el estudio urbano de una de las zonas patrimoniales de la Delegación Iztacalco, la cual comprende los barrios de: La Asunción, Santa Cruz, Los Reyes, San Miguel, Santiago, San Sebastián Zapotla y San Francisco Xicaltongo.

Me centré en un polígono para analizar la problemática causada por encontrarse inmerso en la ciudad enfocándome en

el tema de la movilidad, la cual, es una problemática importante tanto dentro del polígono como respecto a la conexión que éste tiene con el resto de la ciudad, pues en el pueblo de Iztacalco la movilidad ha sido afectada y mal enfocada.

Esto debido a que la urbanización ha absorbido el polígono provocando una invasión por el transporte motorizado de una zona que no es apta físicamente para permitir que el auto y el peatón convivan de manera adecuada.

Los elementos que mantienen vivo al pueblo, como sus hitos, sus recorridos empedrados y adoquinados acompañados de fachadas blancas y amarillas, sus plazuelas de convivencia y sus festividades, han sido afectadas en distintas maneras debido a que hoy en día se ha convertido solo en una zona de transición y el pueblo de Iztacalco se ha ido dejando de lado por el resto de la ciudad, de modo que se evidencia la poca compatibilidad que ya tiene el pueblo con las dinámicas que se dan en él.

El pueblo de Iztacalco necesita revalorizarse, tanto por sus propios habitantes como por el resto de la ciudad. Es un lugar que se aferra a su identidad como el Pueblo de Iztacalco y que se niega a ceder ante la completa urbanización, que si bien ya existe, no significa que no pueda funcionar diferente dando prioridad a potencializar estos siete barrios enfocándose en mantener su propia esencia.

No se dejará de lado la historia de su crecimiento y transformación de un pasado lacustre a uno urbanizado pues es precisamente el detonante de la problemática actual; y sus características actuales en cuanto a patrimonio tangible e intangible, que tienen que ver con los hitos del lugar heredados con el paso de los años tal como el ex convento de San Matías, y así como las festividades que se llevan a cabo en la vida cotidiana de éste pueblo, han sido de suma importancia para esta tesis.



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

Las funciones urbanas y morfología urbana fueron también aspectos a tomar en cuenta pues están directamente relacionadas con la movilidad del lugar y fueron necesarios en el análisis, ya que era preciso saber: ¿cómo es la dinámica de las personas con el espacio público, los usos, los hitos? ¿cómo se relaciona esto con las tradiciones del lugar? ¿cómo el lugar responde, o no, a éstas dinámicas y cuál es la razón? El objetivo fue poder plantear acciones derivadas del análisis de la zona y aterrizar en propuestas a nivel plan maestro, así como urbano-arquitectónicas, las cuales debían estar enfocadas a contrarrestar la problemática actual identificada; pero manteniendo la esencia histórica de los barrios que le dan identidad a la zona e incluso, pueda reforzarla.

Para la problemática encontrada en la zona de estudio se planteó un plan maestro en el que se proponen soluciones que consideré viables para el pueblo de Iztacalco en el que se intenta dar prioridad a aspectos tales como: transporte no motorizado, espacio público e identidad, potencializándolo social y culturalmente.

Todas estas soluciones se resumen en 3 puntos importantes :

\_Reordenamiento de la movilidad. En donde se busca mejorar la conexión del pueblo con la ciudad y jerarquizar los tipos de movilidad dentro del polígono de modo que se contrarresten los efectos causados en cuanto a movilidad debido a la absorción urbana del pueblo de Iztacalco.

\_Dotación y mejoramiento del espacio público. Aquí se busca una solución a la falta de espacios públicos adecuados que se da en el polígono, el cual al ser un lugar tan vivo y dinámico, no es posible que físicamente no cuente con dichas características y más aún siendo un pueblo lleno de hitos y festividades que invitan a recorrer y vivir las calles y espacios del pueblo.

\_Compatibilidad de funciones urbanas. Debido a que cada vez más el pueblo es absorbido por la ciudad, existen algunos usos que resultan incompatibles con la vida que se da en el pueblo de Iztacalco por lo que en este punto se busca reforzar el carácter cultural y tradicional del lugar.

Con estos tres puntos se busca que las distintas dinámicas que se dan en la zona interactúen entre ellas de una manera más armoniosa de modo que el pueblo mantenga su valor y, más allá de ser un obstáculo para la ciudad, se convierta en un escape de ésta.

Cabe mencionar que este plan maestro general posteriormente se ve reflejado en un segundo polígono de estudio que va de la mano de un proyecto arquitectónico basado en el análisis de la zona en donde se pretende mostrar, a mayor detalle, la dinámica del plan maestro y cómo se integra al proyecto arquitectónico.

El proyecto que se propone para la zona forma parte de una serie de estrategias basadas en la idea de enfocar el pueblo de Iztacalco hacia un uso más cultural, volviéndolo un punto de referencia de la ciudad. Por lo tanto, el proyecto propuesto, que se justifica con el plan maestro, consiste en una Casa de Artes y Oficios enfocada a las tradiciones y a la vida del pueblo de Iztacalco con el fin de reforzar estas costumbres entre los habitantes del pueblo, y asimismo darlas a conocer al resto de la ciudad.

El resultado de esta tesis, es un proyecto integral que pueda, hipotéticamente, mejorar la dinámica de los barrios con la ciudad y entre ellos, de modo que el pueblo se rehabilite urbana y culturalmente.

Aspectos como la movilidad peatonal, las funciones urbanas y la vida propia del pueblo son los principales aspectos en los que se enfocan todas las posibles soluciones para lograr que los 7 Barrios Iztacalco sean conocidos por conservar características que hablen de su pasado e historia, pues finalmente es por esto que hoy en día tiene gran importancia y, que más allá de representar un lugar problemático y aislado inmerso en la ciudad, se vuelva uno de los puntos icónicos que aún narre historias de un pasado que ha identificado siempre a la Ciudad de México y sea digno de recorrerse todos los días por personas de todos lados.

El objetivo es lograr que sea un lugar donde al adentrarse se

pueda al mismo tiempo salir o escapar de la vida rápida que representa vivir en la ciudad y reencontrarse con costumbres que hoy en día sólo unos pocos siguen manteniendo.

El proyecto arquitectónico tuvo como prioridad obedecer a su contexto inmediato mediante las dinámicas que provocarían las acciones del plan maestro que busca rehabilitar la vida urbana de la zona manteniendo presente su pasado y sobre todo, buscó reforzar e inculcar de nuevo el sentido de identidad en los habitantes de la zona patrimonial. Así mismo, hacer de la zona un sitio de interés para la ciudad lo cual pueda mantenerlo activo y de esta manera seguir trascendiendo a través de los años.

Finalmente al haber realizado esta investigación, queda claro que la zona patrimonial de Iztacalco es un espacio enclaustrado por la ciudad donde se llevan a cabo dinámicas diferentes y por lo cual, dicho polígono no puede contar con las mismas características de otras colonias de la ciudad demandando así intervenciones que lo enfatizen como un lugar histórico y cultural.

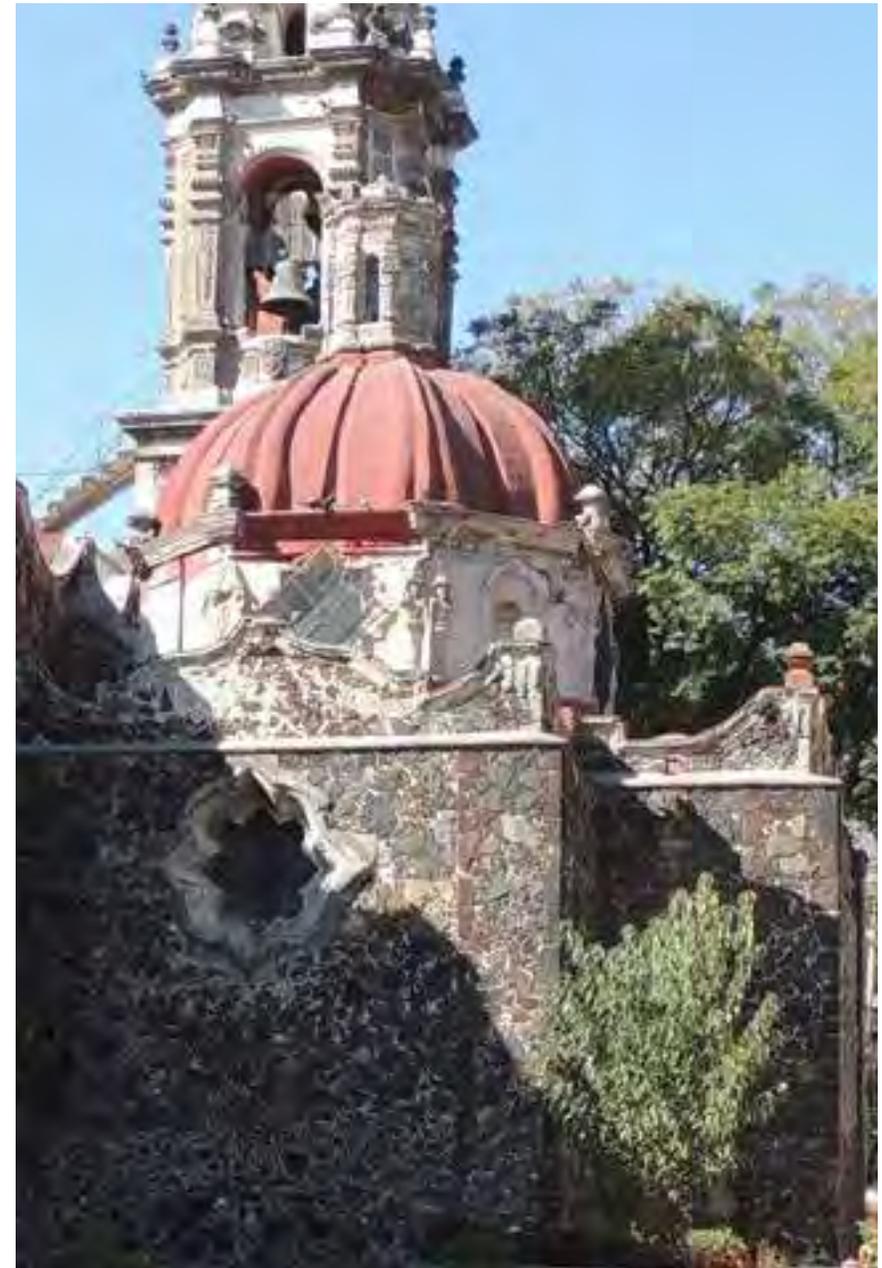
Se confirma entonces que las causas de movilidad que llevaron a la zona patrimonial a su estado actual aun pueden ser minimizadas si se enfocan de una manera menos invasiva para con la vida y tradiciones del pueblo lo cual se argumenta con toda esta investigación realizada y que se desglosa en los capítulos de esta tesis.



Parroquia y ex convento de San Matías ubicado en el barrio de La Asunción. Vista posterior del campanario.

Fuente:

<http://cdmxtravel.com/es/experiencias/las-tradiciones-de-iztacalco.html>





< Litografía que logra plasmar la imagen del pueblo de San Matías Iztacalco, tal como era a mediados del siglo XIX. Se puede apreciar el Canal de La Viga y el Convento de San Matías.

Autor: G. Rodríguez

# {LOS 7 BARRIOS IZTACALCO: EXPANSIÓN Y TRANSFORMACIÓN}



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

## > **Época prehispánica: anterior a 1521\_**

Iztacalco en la época prehispánica era un islote que se encontraba rodeado por las aguas del lago de Texcoco siendo el punto intermedio entre la gran Tenochtitlán y Mexicaltzingo. Se cree que fue el lugar de asentamiento mexica previo a la fundación de Tenochtitlan.

Iztacalco es un nombre náhuatl con diferentes interpretaciones, el principal: "Casa de la Sal", nombre que se debe a la ocupación de sus habitantes en la extracción de sal de las aguas del Lago de Texcoco aunque también se puede interpretar como "Lugar de casas blancas".

Iztacalco, así como sus pueblos vecinos, formaban parte de una zona agrícola de la cuenca de

México en donde se utilizaban chinampas, el método de cultivo más importante de Mesoamérica.

Los aztecas fueron los primeros en comenzar la transformación fisonómica del lago de Texcoco con la creación de ingenierías como son acueductos, calzadas y albarradores con el fin de proteger las áreas de cultivo y ciudades.

Posteriormente con la conquista, llegan los Franciscanos quienes fueron los evangelizadores del pueblo de Iztacalco y se asume que su fundación cristiana fue anterior a 1550 pues aparece representado en el plano de Uppsala el islote de Iztacalco en el que se puede apreciar el convento principal y otros 7 templos religiosos.



>  
Recreación de la posible vista de la Isla de Tenochtitlan vista desde el cerro de la estrella en 1519.

Autor: Tomás Filsinger  
"Atlas y Vistas de la Cuenca, Valle, Ciudad y Centro de México a través de los Siglos"

<  
Derecha: Mapa de Uppsala. México Tenochtitlan en 1550. En el círculo se muestra la ubicación de Iztacalco. Izquierda: Acercamiento al Pueblo de Iztacalco donde se distinguen varios templos religiosos.



## > **Época colonial: Siglo XIV - Siglo XVIII**

Tras la conquista de México a manos de los españoles, el pueblo de Iztacalco fue integrado a la parcialidad de San Juan de Dios, de acuerdo a la planificación política de la nueva Ciudad de México y evangelizado por misioneros franciscanos, quienes fundaron hacia 1550 un convento dedicado a San Matías. Igualmente frente al templo se estableció la plaza de mercado para abastecimiento de los vecinos, la cual sería conocida como Plaza de San Matías.

De acuerdo a su proyección de comunidad chinampera, los moradores de Iztacalco eran principalmente floricultores, agricultores y cosechadores de planta de forraje. En Iztacalco se daban azucenas, margaritas, claveles, chícharos y amapolas.

El desarrollo de Iztacalco durante el período colonial fue propiciado por el comercio a través del canal de la Viga, el cual conectaba a la Ciudad de México con los pueblos lacustres de Xochimilco, San Pedro Tláhuac, San Andrés Mixquic y Santiago Tulyehualco, por lo que Iztacalco, junto con el pueblo vecino de Santa Anita, se convirtió en una de las zonas chinamperas abastecedoras de verduras y hortalizas siendo el paso obligado para las embarcaciones que se dirigían a la Ciudad de México.

Para el siglo XVII los españoles ya habían erigido una nueva traza cambiando lo que había sido el centro de Tenochtitlán. Sin embargo, pese al crecimiento de manzanas de la nueva traza, el islote de Iztacalco quedó en el centro de la zona agrícola manteniendo sus características lacustres de chinampas y canales por medio de las cuales mantenían su relación con la ciudad.

Los españoles no se identificaban con el agua y lo que significaba vivir en una ciudad lacustre por lo que poco a poco, en su rechazo se reflejaba en esfuerzos por desecar aguas para destinarlas a nuevos usos como asentamientos habitacionales, cultivo y ganadería, lo que provocó que la convivencia con el agua se fuera perdiendo poco a poco.

Los españoles trataron de erradicar las antiguas costumbres y tradiciones de los pueblos indígenas, sin embargo, no pudieron acabar totalmente con ellas; tal es el caso de la ceremonia del ahorcado, las danzas de los llamados huehuenches, el juego de pelota y la ceremonia del volador que se conservaron en Iztacalco, Mexicaltzingo e Iztapalapa hasta el siglo XVIII, de hecho estas costumbres paganas llevadas a cabo en los carnavales inmediatos a la cuaresma, prevalecieron en la mayor parte de los pueblos de México.

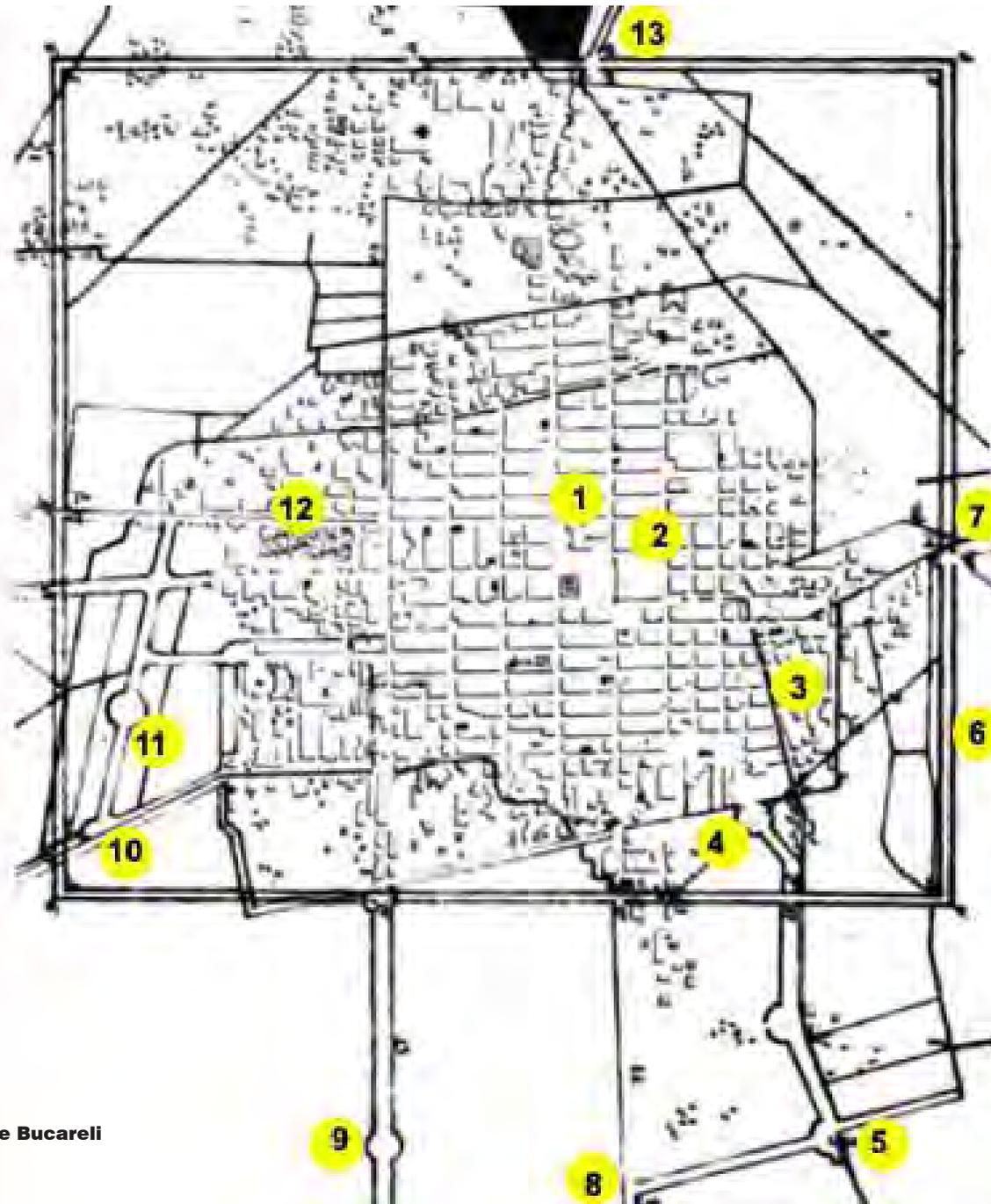
En 1785, el virrey Bernardo de Gálvez ordenó trazar una vía junto al canal de La Viga, que iba desde la iglesia de San Pablo hasta la Garita de la Viga. Recibió, en distintas épocas, distintos nombres tales como: Paseo Revillagigedo, Paseo Juárez y Paseo de Iztacalco. Esta vía que corría paralela a lo largo del canal se convirtió en un paseo donde las familias caminaban. Éste se acompañaba de residencias y puestos de vendimia. También montaban caballos y se recorría La Viga ya fuera en carruajes sobre la vía aplanada ó en embarcaciones de pasajeros que navegaban el canal.

A finales del periodo colonial, Iztacalco formaba parte de la principal región de chinampas que se extendía desde Santa Anita, Iztacalco, San Juanico, Mexicaltzingo y Xochimilco; y su población seguía vinculada con la producción chinampera.



>  
Plano de la Ciudad de México en 1793, que desarrolló Ignacio Castera, en el cual se muestra la Zanja Cuadrada proyectada que rodeaba la parte urbana de la ciudad. El proyecto no se realizó.

<  
“Paseo de la Viga con la iglesia de Iztacalco (Paseo del virrey don José Sarmiento y Valladares, conde de Moctezuma, por el Canal de la Viga)”. 1706, México, óleo sobre lienzo. Autor: Pedro Villegas



- 1) Catedral
- 2) Palacio Virreinal
- 3) Canal de Roldan
- 4) Inicio del Paseo de la Viga
- 5) Garita de la Viga
- 6) Zanja Cuadrada
- 7) Garita de San Lázaro
- 8) Garita de la Candelaria
- 9) Garita de Niño Perdido
- 10) Garita de Belén
- 11) Fuente de la Libertad del Paseo de Bucareli
- 12) La Alameda

## > Siglo XIX: 1800 a 1900 \_

Para el siglo XIX la economía de los habitantes seguía basada en la producción de las chinampas tal y como sucedió durante la época colonial

En esta época fue desapareciendo el espacio lacustre, debido a que gran parte de las lagunas, especialmente las ubicadas al poniente de la ciudad, estaban en proceso de desecación. Esto dió lugar al surgimiento de afluentes hídricos por lo que no se impidió que por los canales de Tezontle, Xoloco y de la Viga, siguiera transportándose a la Ciudad de México una gran cantidad de productos comestibles. Así mismo la mancha urbana seguía extendiéndose por la misma desecación de aguas.

El Paseo de La Viga era de los preferidos de aquel entonces y concurrir allí en Viernes de Dolores era muy tradicional. Seguía siendo un lugar de recreo y paseo en donde aún se llevaban a cabo distintas festividades del pueblo.

La Viga continuó siendo una vía lacustre de importancia económica y política. Por sus aguas circulaban muchas mercancías que se abastecían desde el sur volviéndola una ruta con intensa actividad comercial.

Igualmente era transitado por barcos de pasajeros que lo utilizaban como medio de transporte. En 1850 se realiza el primer viaje de un barco de vapor en el Canal de La Viga. En 1870, en uno de sus viajes, el presidente Juárez visitó el pueblo de Iztacalco para develar el busto de Miguel Hidalgo que se encuentra en la plaza de San Matías.

Este servicio perduró casi hasta el final del siglo XIX, pero poco a poco fue perdiendo impulso. Habían planes de navegación para el canal de la Viga pero con la aparición del ferrocarril y la necesidad de extender el comercio se abortaron. Igualmente se debió a que las obras del desagüe que se terminaron también al fin de siglo (Gran Canal del Desagüe) para dar solu-

ción al gravísimo problema de las inundaciones en la ciudad, contemplaban la desaparición paulatina del canal de La Viga.

A finales de siglo, el aumento de la población provocó la acelerada ocupación de tierras con fines habitacionales e industriales y se le sumó la necesidad de abrir nuevas vías terrestres lo cual tuvo efectos negativos en la comunicación fluvial afectando así la red de canales, entre ellos, el Canal de la Viga.



“Plano de los canales que hay en el sur del Valle de México”, junio de 1869.

Autor: Ing. Tito Rosas

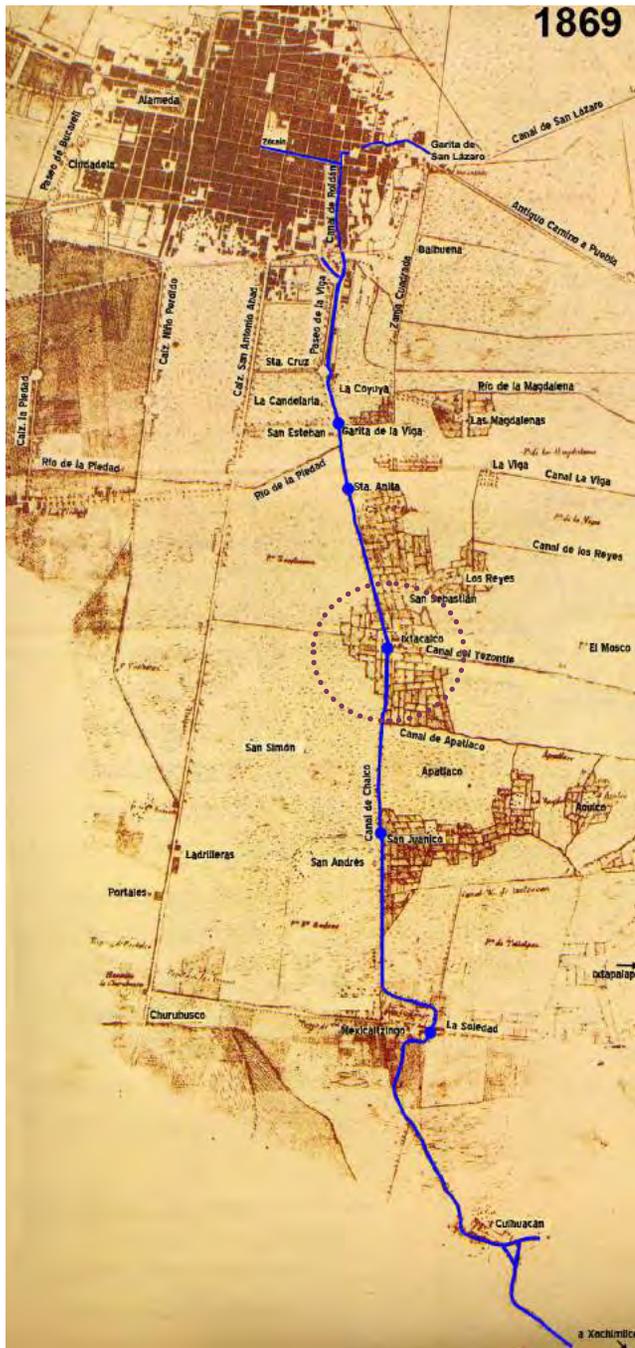
En el círculo se señala la ubicación del Pueblo de Iztacalco. La línea azul representa el canal de La Viga.



El pueblo de Iztacalco, tomado en globo, Autor: C. Castro y J. Campillo. Tomado de “México y sus alrededores”, varios autores, Breve Fondo Editorial.



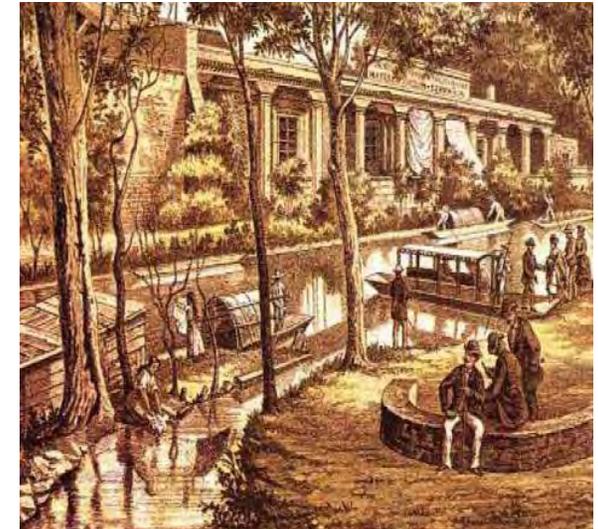
Una escena callejera en Iztacalco, siglo XIX. Al fondo se puede apreciar la Iglesia de Santa Cruz. Autor: William Henry Jackson



< 1880 Canal de La Viga desde el puente de Santiago en Iztacalco. University of Texas Libraries. "La Ciudad de México en el tiempo". Autor: A. Briquet.



^ Canal de la Viga en 1885, embarcadero de La Garita. Autor: desconocido



^ Cromolitografía de que fue publicada en el "Album Mexicano" de 1885. Autor: A. Gallice

## > Siglo XX: 1900-2000 \_

Al inicio del siglo XX, la imagen de Iztacalco y sus pueblos seguía siendo la de una zona rural, rodeada de huertos de flores y verduras. Seguía siendo también uno de los paseos principales del Distrito Federal, aunque comenzaba a ser desplazado por otras zonas del suroeste como Mixcoac y San Ángel.

El Paseo de La Viga dejó de ser transitado por pequeños barcos de vapor, pero conservó por un buen tiempo su atractivo como lugar de paseo en lanchas y trajineras sobre todo en Semana Santa, cuando se llevaba a cabo la conmemoración del Viernes de Dolores y también con la elección anual de la Flor más Bella del Ejido en el barrio de Santa Anita.

El aumento de población provocó la expansión de la ciudad al oriente, lo que llevó a la ocupación de tierras sin planeación para fines industriales y residenciales y con esto vino la necesidad de más avenidas y la entubación de los ríos, lo cual ocasionó el colapso de la zona chinampera central. El canal de La Viga perdió caudal hasta convertirse paulatinamente en un lecho cenagoso y posteriormente en basurero por lo que se clausura como canal.

Para 1921 se intenta restaurar pero para 1940 comienza a ser rellenado por considerarse de alto riesgo para la salud pública. Pese a eso, el pueblo mantenía aún su actividad agrícola de chinampas pero finalmente se termina cediendo el terreno y para 1957 se termina pavimentando convirtiéndose en la Calzada de La Viga.

Dada su cercanía al Centro Histórico, el territorio fue urbanizado tempranamente. Con el trazo de la Calzada de la Viga se fueron fraccionando poco a poco los terrenos aledaños. Lo que antes fueron canales se convirtieron en calles y avenidas que hoy forman parte de la red vial primaria de la ciudad de México; y donde existían fértiles chinampas se construyeron casas, dejando la vida lacustre como parte del pasado.

Ya para la segunda mitad del siglo XX la sobrepoblación

es evidente y la expansión de la mancha urbana crece desordenadamente lo cual crea una necesidad de mejor movilidad traduciéndose en la transformación de ejes viales como fue el caso de Calzada de La Viga, hoy Eje 2 Oriente y Eje 3 Oriente Francisco del Paso y Troncoso.

De igual manera, se demandan nuevas alternativas de transporte como lo son el Metro (1967) y posteriormente, el Metrobus (2004) provocando que la mancha urbana continúe su crecimiento dejando a los barrios de Iztacalco, si bien incorporado a la infraestructura urbana, desincorporado de la ciudad debido a su propio carácter y herencia histórica.



>  
Tramo tomado de "Plano de la Ciudad de México y sus alrededores 1927" de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Se aprecia la urbanización cercana al Pueblo de Iztacalco.

<  
1920 Pueblo de Iztacalco. Se puede apreciar el inmueble de la forrajería "La Esperanza" el cual existe actualmente (en mal estado). Autor: Charles B. Waite

<  
1920 Celebración del Viernes de Dolores en el Canal de La Viga INAH-SINAFO, "La Ciudad de México en el tiempo".



◀ Plaza principal del pueblo de Iztacalco en los años 50's. Tomado de "En la Casa de la Sal: Monografía, crónicas y leyendas de Iztacalco" p.p. 35.

▲ Trajineras alegóricas en el Canal de La Viga, Fiesta de las Flores, años 20's. Tomado de "En la Casa de la Sal: Monografía, crónicas y leyendas de Iztacalco" p.p. 64.



<  
Vista aérea del pueblo de Iztacalco.

Fuente: tomada de Google Earth 2016.

{POLÍGONO DE ESTUDIO}



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



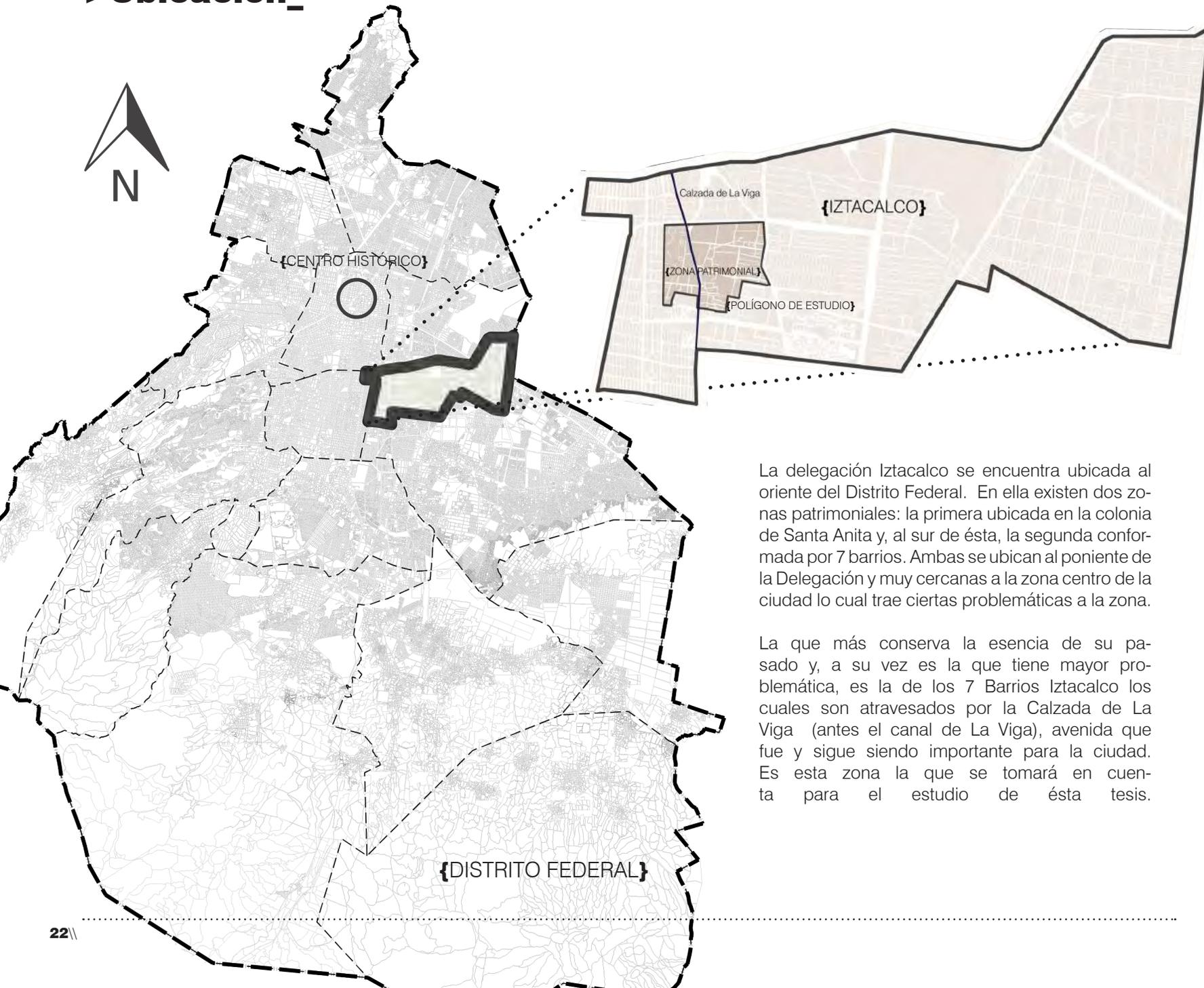
**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

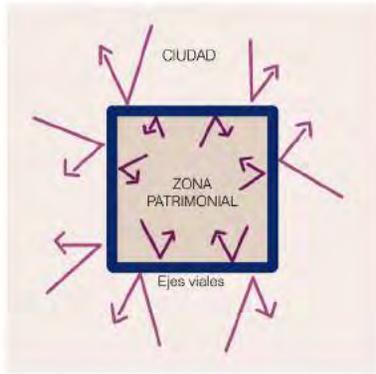
## > **Ubicación\_**



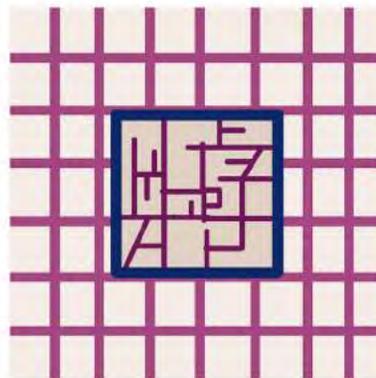
La delegación Iztacalco se encuentra ubicada al oriente del Distrito Federal. En ella existen dos zonas patrimoniales: la primera ubicada en la colonia de Santa Anita y, al sur de ésta, la segunda conformada por 7 barrios. Ambas se ubican al poniente de la Delegación y muy cercanas a la zona centro de la ciudad lo cual trae ciertas problemáticas a la zona.

La que más conserva la esencia de su pasado y, a su vez es la que tiene mayor problemática, es la de los 7 Barrios Iztacalco los cuales son atravesados por la Calzada de La Viga (antes el canal de La Viga), avenida que fue y sigue siendo importante para la ciudad. Es esta zona la que se tomará en cuenta para el estudio de ésta tesis.

## **\_Los 7 Barrios y la ciudad: Panorama general<**



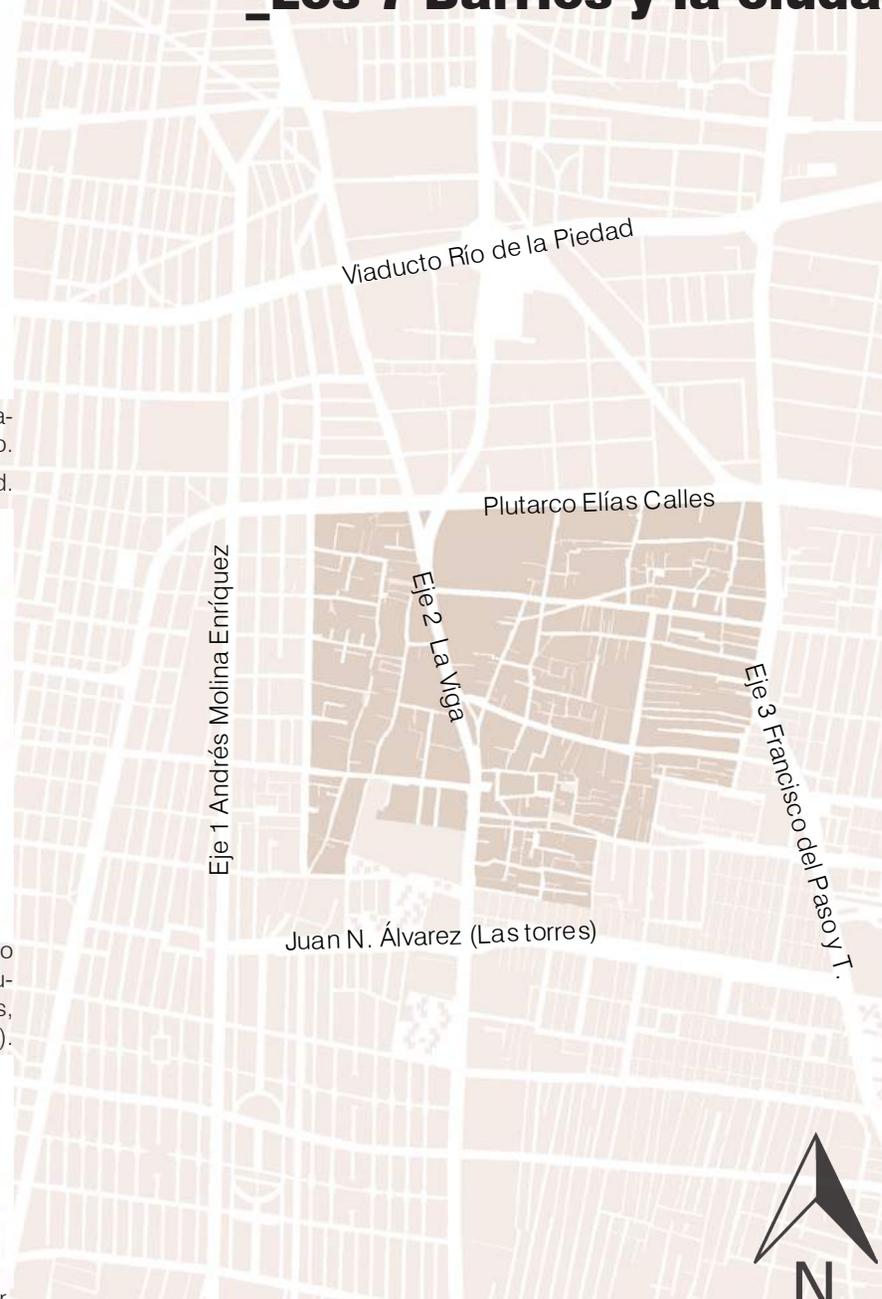
Los ejes viales son límites de la zona patrimonial los cuales la han enclaustrado. Estos representan barreras con la ciudad.



La traza y tipología de las calles no responden a las influencias de la ciudad. (Calles sin continuidad, angostas, sin aceras, callejones, empedradas).



Calles invadidas por el transporte motorizado = peatón desplazado.



La traza de la zona patrimonial de los 7 Barrios es producto de un pasado lacustre chinampero que quedó enclaustrada entre ejes viales surgidos debido al crecimiento de la mancha urbana y la demanda de una mayor movilidad en la ciudad. Hoy en día ésta se encuentra físicamente ya integrada a la estructura urbana de la ciudad, viviendo así, las influencias de la misma. No así, este conjunto de barrios, sigue manteniendo elementos de imagen cultural y una propia identidad de la comunidad que crea arraigo al lugar donde viven, manteniendo así, fiestas y tradiciones propias del pueblo.

Como un primer acercamiento, el primer problema que surge en el análisis es de movilidad, tanto dentro de la zona como con la ciudad, esto debido a la propia tipología de las vías públicas que pasan de una traza regular a estrechas calles irregulares.

El segundo problema surge con la ausencia y la baja calidad del espacio público pues al ser un lugar completamente urbanizado, son escasos los lugares de reunión para el peatón. Esto crea que el espacio público de la zona pase desapercibido para el resto de la ciudad, e incluso para los propios habitantes del lugar, lo que se traduce en el poco desarrollo del potencial cultural de la zona patrimonial y así mismo, en un lugar descuidado e inseguro.



## > Delimitación del polígono\_



..... Delimitación del polígono A

La zona de estudio de esta tesis abarca la zona patrimonial de Iztacalco la cual está conformada por las colonias o barrios de: La Asunción, Los Reyes, Santa cruz, San Sebastián Zapotla, San Miguel, Santiago (norte y sur), San Francisco Xicaltongo; extendiéndose y abarcando completamente sus respectivas avenidas y calles delimitantes.

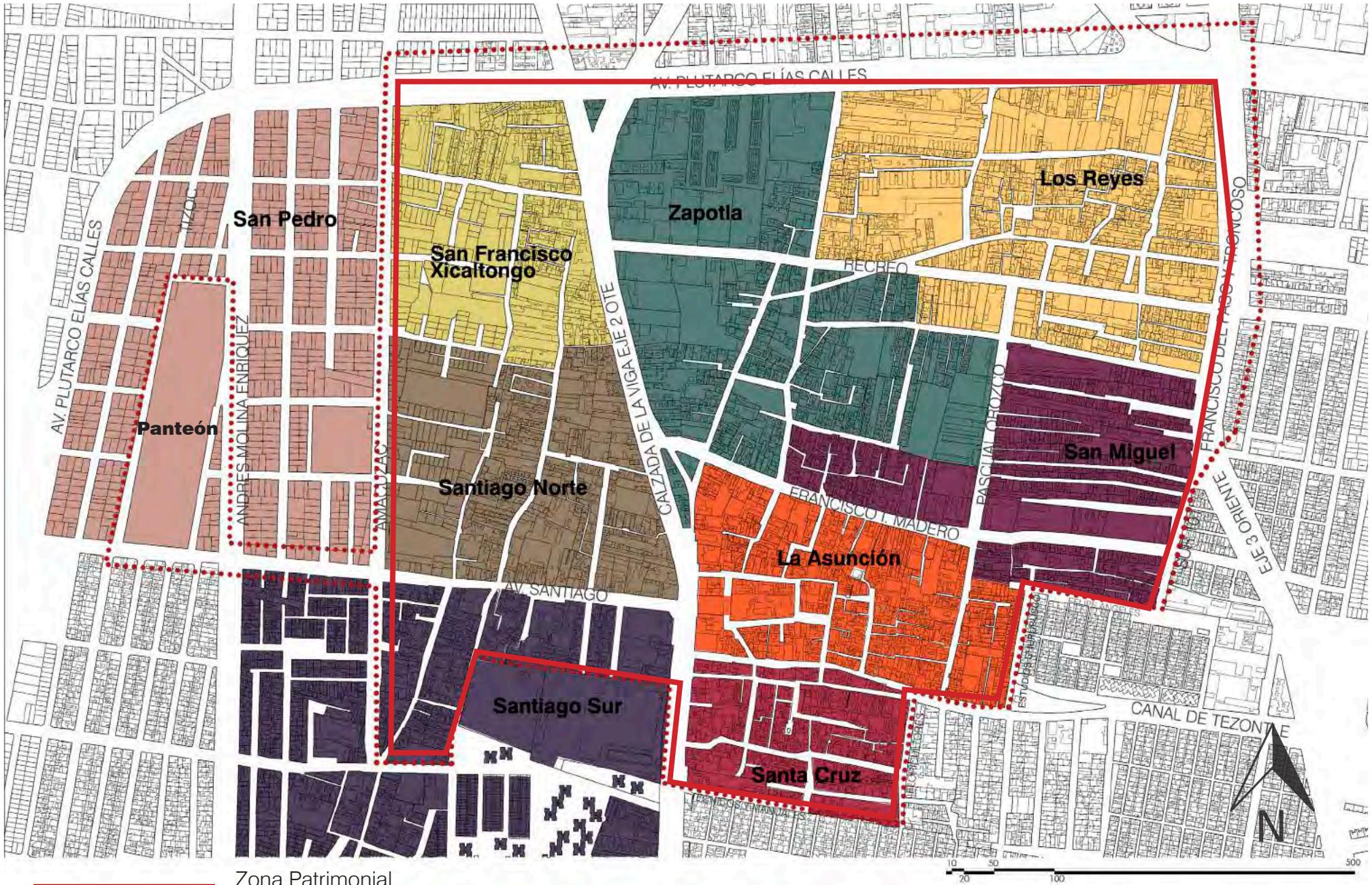
Dentro de esta zona se encuentran inmuebles y bienes muebles catalogados por el Intituto Nacional de Antropología e

Historia (INAH), la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI) y por el Instituto Nacional de Bellas Artes (INBA);

De igual manera el polígono se extenderá a lo largo de la avenida Santiago hasta llegar al panteón San José él cual es un equipamiento importante para los barrios antes mencionados y pertenece a la colonia Barrio de San Pedro, sin embargo, ésta no forma parte de la zona patrimonial de Iztacalco por lo que me limitaré a abarcar el panteón y la avenida Santiago únicamente.

< Vista aérea de la zona patrimonial de Iztacalco.

Fuente: tomada de Google Earth.



-  Zona Patrimonial
-  Polígono A de estudio.

{Esquema donde se muestra la división de las colonias que conforman el polígono de estudio}



<  
Fotografía: Facha-  
da de la iglesia de  
La Asunción.  
Fuente propia.

# {IDENTIDAD DE UN PUEBLO}



Como ya se mencionó en el primer capítulo, la absorción debido a la urbanización de lo que alguna vez pudo haber sido un patrimonio natural lacustre, logró que el pueblo de Iztacalco sufriera las consecuencias de convertirse en parte de la ciudad. Sin embargo, lo que el pueblo de Iztacalco logró mantener a través de los años fue su patrimonio material e inmaterial, los cuales generan aún hoy en día cierto arraigo a su cultura y que los mantiene con la esencia de aquellos pueblos del pasado.

La principal herencia tangible que quedó en el pueblo de Iztacalco es la propia estructura de calles producto del pasado lacustre en donde aparecen calles irregulares y recorridos complejos y confusos.

El patrimonio tangible o material en la zona de estudio comprende inmuebles históricos (principalmente dedicados al culto religioso y algunas casas y comercios), así como bienes muebles ubicados dentro de algunas iglesias. Varios de éstos han sido catalogados por el INAH.

A continuación se enlistan los inmuebles religiosos:

- \_1: Parroquia y ex-convento de San Matías.
- \_2: Capilla de la Asunción y el Rosario.
- \_3: Ermita de la Asunción.
- \_4: Capilla de la Santa Cruz.
- \_5: Capilla de la Gualupita.
- \_6: Capilla de San Miguel Arcángel.
- \_7: Iglesia de Santiago Apóstol.
- \_8: Capilla de San Sebastián.
- \_9: Parroquia de los Santos Reyes.
- \_10: Parroquia de San Francisco de Asís Xicaltongo.

Todos estos son de gran importancia en la vida de los habitantes del pueblo de Iztacalco pues están directamente relacionados con

la memoria histórica de la zona, así como con sus creencias y tradiciones ya que cada una de las iglesias pertenece a uno de los 7 barrios, nombrando e identificando así la colonia.

El ex convento de San Matías, pese a ubicarse en el Barrio de la Asunción pertenece a todos los barrios pues es ésta la que coordina, de cierta manera, al resto de las iglesias, dándole así, una mayor importancia en todo el pueblo.

En el caso de La Asunción y Santa Cruz se tiene una ermita o capilla las cuales igualmente representan hitos para el lugar. El patrimonio intangible o inmaterial en la zona de estudio comprende precisamente estas tradiciones y festividades que son realizadas por los distintos barrios que conforman el polígono de estudio.

Estas fiestas, junto con los hitos de la zona, hacen de los 7 Barrios Iztacalco un lugar con mucho potencial cultural el cual puede llamar la atención del resto de la ciudad pero que no se ha aprovechado correctamente y que, a pesar de esa gran riqueza, el propio entorno físico no responde a éstos aspectos.

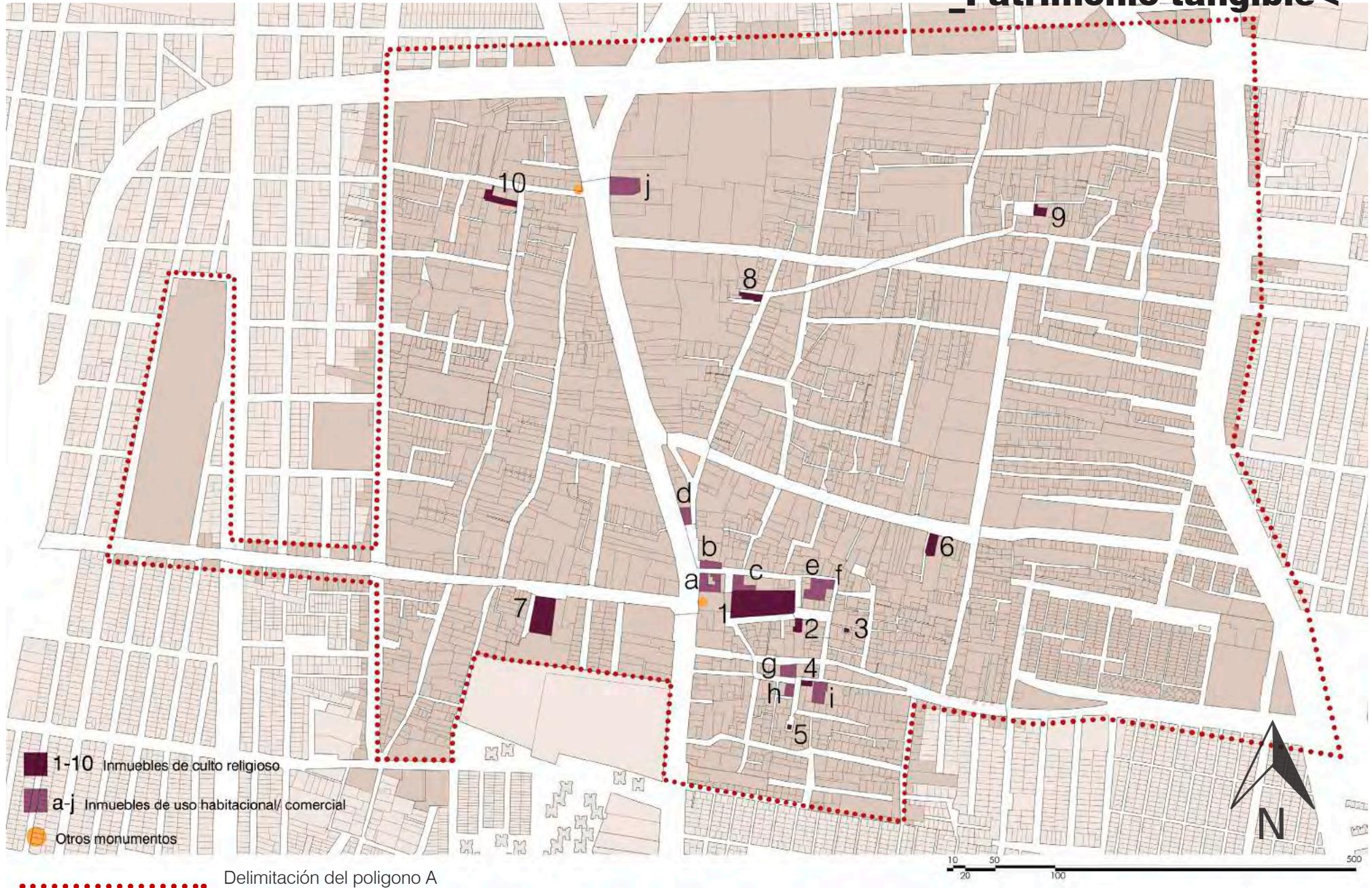
Por ser esta identidad del pueblo un aspecto muy importante para los habitantes de los Siete Barrios Iztacalco, en las páginas siguientes se describen estos monumentos y festividades que reflejan la riqueza cultural que aún mantiene este pueblo urbanizado, principalmente porque serán elementos tomados en cuenta durante todo el estudio de la zona.

Se muestra la situación actual de estos hitos así como su entorno inmediato para dar un acercamiento de cómo es la dinámica entre ellos y, de igual manera, se describe la vida del pueblo de acuerdo a sus tradiciones y fiestas que están directamente relacionadas con sus edificios religiosos.

< Fotografía extremo izquierdo: Fragmento de las Portadas del Pueblo de Iztacalco.

Autor:  
Carlos Lázaro

# Patrimonio tangible <



{Ubicación de monumentos históricos en la zona de estudio.}

# 1 Inmuebles para el culto religioso

## Parroquia y ex-convento de San Matías// Barrio La Asunción

### Ubicación:

Plaza Hidalgo y Av. Juárez 4, Barrio de La Asunción, Distrito Federal, Delegación Iztacalco.

### Siglos XVI y XVIII

Catalogado como Patrimonio histórico por el INAH.

**Uso original:** Templo y convento

**Uso actual:** Templo y casa cural

**Estado de conservación:** Bueno

Es la más importante de los 7 Barrios. Tiene un gran atrio arbolado y previo a éste una plaza. Está cercano a inmuebles catalogados.



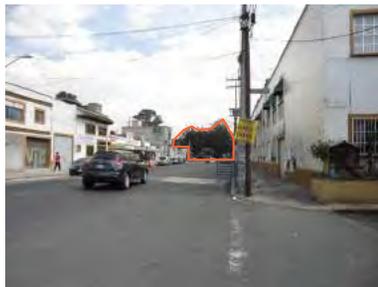
Atrio y fachada principal del inmueble.



Barda atrial vista desde la plaza Hidalgo.



Imagen panorámica en la que se puede notar la comunicación entre la plaza y el atrio de la iglesia.



**Remate:** desde Avenida Santiago el remate es hacia la plaza puesto que el convento queda oculto tras la gran vegetación. Antes de ver el convento se puede apreciar un inmueble catalogado. Posteriormente aparece el inmueble una vez ubicado en la plaza.

- Remate
- Inmueble para el culto religioso
- Inmueble habitacional/comercial
- Plaza



**Ubicación:** San Miguel 2 esq. Calzada de La Viga  
**Siglo XIX**

**Uso original:** Casa habitación  
**Uso actual:** Casa habitación

**b**



**Ubicación:** Calzada de la Viga esquinas Plaza Hidalgo 10 y San Miguel

**Siglos XIX y XX**

**Uso original:** Casa habitación y comercio  
**Uso actual:** Casa habitación y comercio

**a**

"Plaza" (remanente con vegetación)



Plaza principal con vegetación y quiosco.

**Ubicación:** Zapotla 808 esq. Calzada de la Viga  
**Siglo XIX**  
**Uso original:** Comercio  
**Uso actual:** Desocupado

**d**



Estacionamiento



**Ubicación:** Benito Juárez 2 esq. San Miguel

**Uso original:** Edificio gubernamental

**Uso actual:** Casa de cultura

**C**

Atrio arbolado del inmueble.

Comercio informal

**Ubicación:** Plaza Hidalgo, Barrio La Asunción  
**Siglo XIX**

**Uso original:** Monumento conmemorativo  
**Uso actual:** Monumento conmemorativo



## 2 Inmuebles para el culto religioso

### Capilla de la Asunción y el Rosario // Barrio La Asunción

#### Ubicación:

Calle Asunción 18, Barrio de La Asunción, Distrito Federal, Delegación Iztacalco.

#### Siglos XIX y XX

Catalogado como Patrimonio histórico por el INAH

**Uso original:** Capilla

**Uso actual:** Capilla

**Estado de conservación:** Bueno

No cuenta con atrio pero tiene una pequeño espacio remanente cruzando la calle que funciona como plaza para la iglesia en los días de fiesta.



Fachada principal del inmueble.



"Plaza" de la iglesia.



Imagen panorámica en la que se puede notar la comunicación entre la "plaza" y la iglesia.



**Remate:** dirigiéndose a la calle Quetzalcoatl inmediatamente se puede apreciar la fachada de la iglesia la cual queda con una visual muy franca y sin ningún obtáculo más que los autos estacionados.

- Remate
- Inmueble para el culto religioso
- Inmueble habitacional/comercial
- Plaza



Calles angostas  
sin banqueta

Ex convento de  
San Matías  
(parte trasera)

Autos estacionados

Predios con frente y  
fachada hacia la  
"plaza"



Remanente utilizado  
como plaza.



**Ubicación:** San Miguel 49  
**Siglo XIX**  
**Uso original:** Casa habitación  
**Uso actual:** Casa habitación

e



**Ubicación:** San Miguel 64  
**Siglo XIX**  
**Uso original:** Casa habitación  
**Uso actual:** Casa habitación

f

# 3 Inmuebles para el culto religioso

## Ermita de la Asunción // Barrio La Asunción

### Ubicación:

Callejón Puente de la Gloria 9, Barrio de La Asunción, Distrito Federal, Delegación Iztacalco.

### Siglo XVIII

Catalogado como Patrimonio histórico por el INAH

**Uso original:** Templo

**Uso actual:** Junta de vecinos

**Estado de conservación:** Bueno

Esta se encuentra enclaustrada entre edificaciones por lo que solo se puede apreciar la fachada desde un callejón.



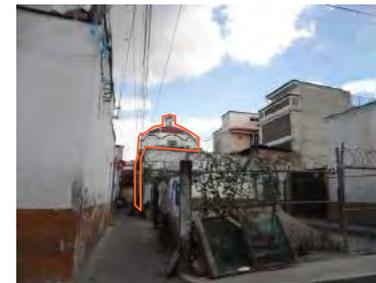
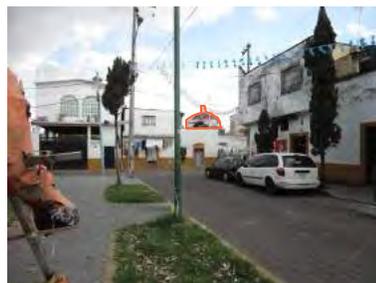
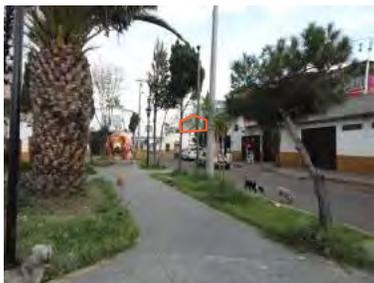
Cúpula de la Ermita.



Se puede apreciar enclaustrada entre edificaciones.



Imagen panorámica en la que se puede apreciar la cercanía de la Ermita (al fondo) con la Capilla de La Asunción.

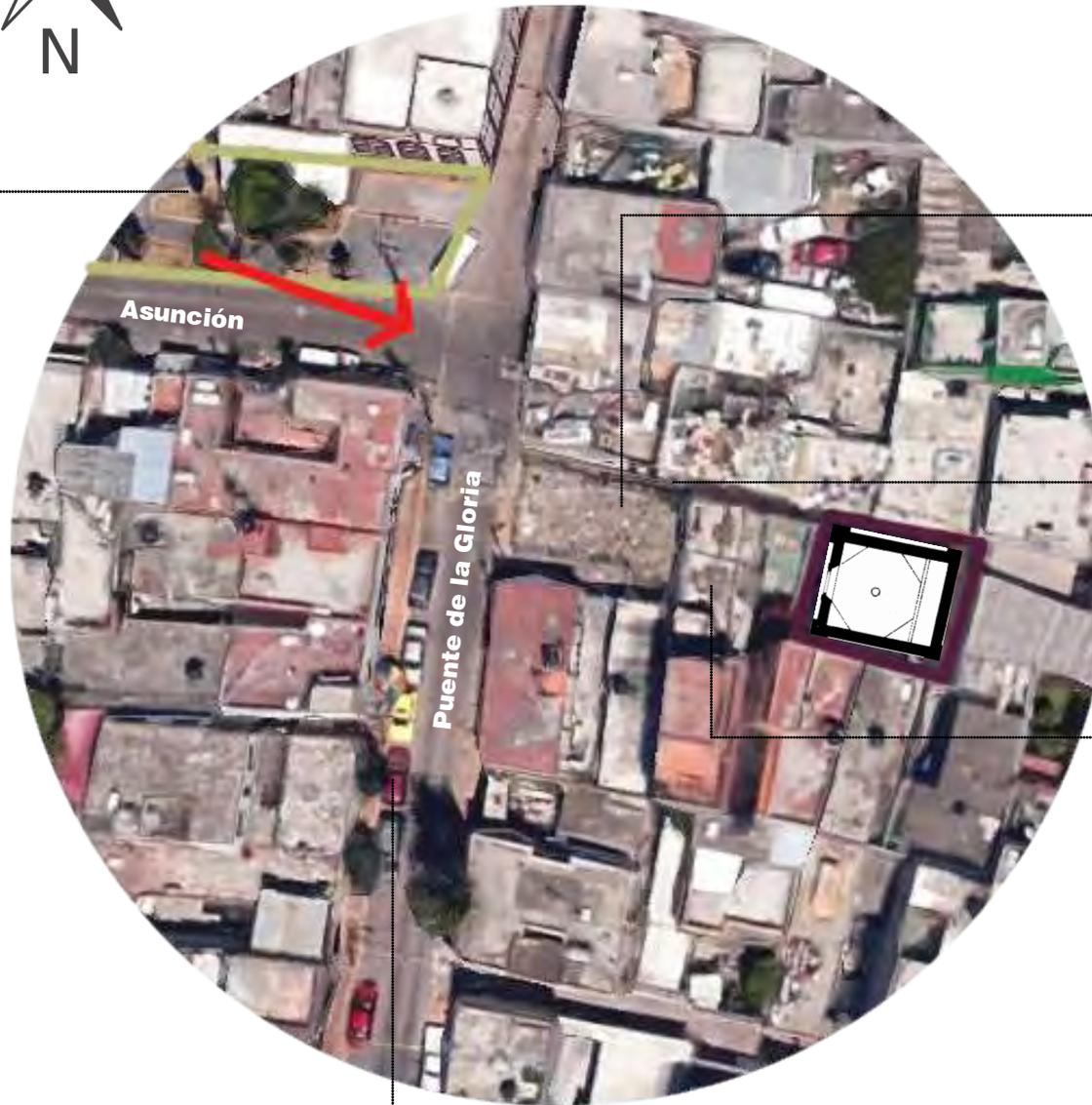


**Remate:** desde la calle Asunción se tiene un remate indirecto de la Ermita pues solo se aprecia su cúpula. Ésta se vuelve más difícil de apreciar mientras más te acercas pues se encuentra contenida y rodeada por edificaciones de uno y dos niveles.

- Remate
- Inmueble para el culto religioso
- Inmueble habitacional/comercial
- Plaza



Remanente utilizado como plaza.



Predio baldío

Callejón de acceso únicamente peatonal

Viviendas de uno y dos niveles

Autos estacionados

# 4 Inmuebles para el culto religioso

## Capilla de la Santa Cruz // Barrio Santa Cruz

### Ubicación:

Amado Nervo s/n. esquina Santa Cruz, Barrio Santa Cruz, Distrito Federal, Delegación Iztacalco.

### Siglos XVII y XVIII

Catalogado como Patrimonio histórico por el INAH

**Uso original:** Capilla

**Uso actual:** Capilla

**Estado de conservación:** Bueno

Ésta no cuenta con atrio pero tiene una plaza a un costado con un quiosco. Se encuentra cercana a inmuebles catalogados.



Fachada principal de la capilla.



Fachada lateral del inmueble. Se aprecia la escala de las



Imagen panorámica en la que se puede apreciar la capilla con si plaza inmediata donde se ubica el quiosco y cierta vegetación.



**Remate:** el remate es completamente evidente desde la calle Santa Cruz. La vegetación existente en la calle permite la visibilidad pues no son de gran fronda. Lo autos son obstáculos para la visual.

- Remate
- Inmueble para el culto religioso
- Inmueble habitacional/comercial
- Plaza



**Ubicación:** Santa Cruz 17 y Tezontle 17  
**Siglo XIX**

**Uso original:** Se desconoce  
**Uso actual:** Casa habitación

g



**Ubicación:** Amado Nervo 3, esqs. Guillermo Prieto s/n y Santa Cruz 19

**Siglo XIX**

**Uso original:** Se desconoce  
**Uso actual:** Casa habitación

h



**Ubicación:** Santa Cruz 21

**Siglo XVIII**

**Uso original:** Casa habitación

**Uso actual:** Casa habitación

i

Viviendas de un nivel

Plaza con quiosco al costado de la Iglesia

Callejón peatonal

# 5 Inmuebles para el culto religioso

## Capilla de la Gualupita // Barrio Santa Cruz

### Ubicación:

Amado Nervo s/n. esquina Aztlán, Barrio Santa Cruz, Distrito Federal, Delegación Iztacalco.

### Siglos XVI, XVII y XVIII

Catalogado como Patrimonio histórico por el INAH

**Uso original:** Capilla

**Uso actual:** Capilla

**Estado de conservación:** Bueno

Ésta se encuentra entre edificaciones pero sus fachadas se encuentran separada de las colindancias lo que permite tener una buena visual de ésta.



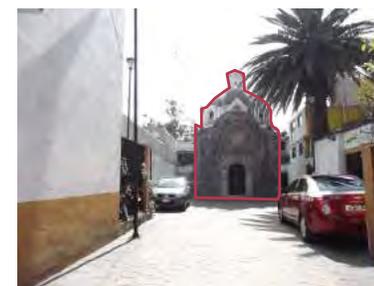
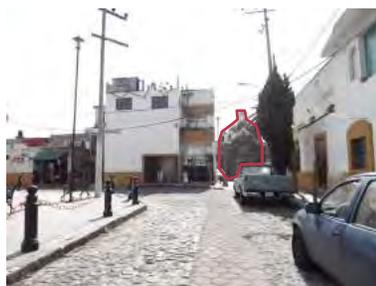
Fachada principal de la Ermita.



Parte posterior de la Ermita. Paso peatonal.



Imagen panorámica en la que se puede apreciar el espacio público en el que se ubica el inmueble y como es que se utiliza de estacionamiento.



**Remate:** el remate es desde la calle Amado Nervo e igualmente se puede apreciar desde la Capilla de la Santa Cruz. El remate es evidente, sin embargo, los vehículos representan un obstáculo visual lo que da la sensación de que el espacio en el que se ubica es más pequeño.

- Remate
- Inmueble para el culto religioso
- Inmueble habitacional/comercial
- Plaza



Callejón peatonal

Plaza de Santa Cruz

Calle que fragmenta el espacio público

Espacio peatonal utilizado como estacionamiento

Viviendas de dos niveles

Callejón angosto peatonal que rodea el inmueble religioso

# 6 Inmuebles para el culto religioso

## Capilla de San Miguel Arcángel // Barrio San Miguel

### Ubicación:

Francisco I. Madero s/n, Barrio La Asunción, Distrito Federal, Delegación Iztacalco.

### Siglo XX

NO catalogado como Patrimonio histórico

**Uso original:** Capilla

**Uso actual:** Capilla

**Estado de conservación:** Bueno.

Pese a que se encuentra en el Barrio de la Asunción, ésta pertenece culturalmente al Barrio de San Miguel.



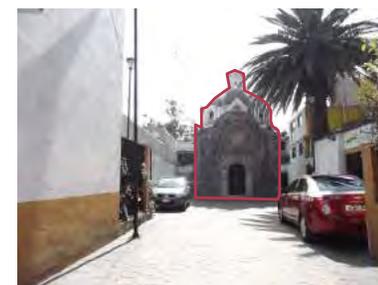
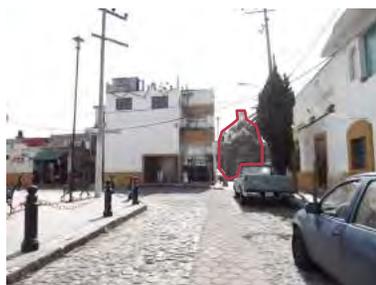
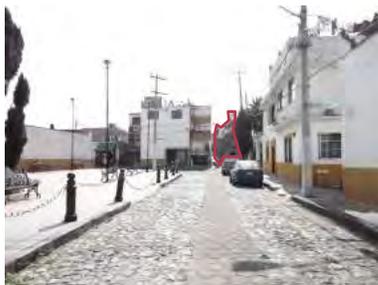
Atrio y fachada principal de la Iglesia.



Calle sobre la cual se ubica el inmueble. Se aprecia el uso comercial



Imagen panorámica en la que se puede apreciar el entorno inmediato de la Iglesia. Se aprecian usos y tipos de transporte.



**Remate:** ésta no tiene un remate visual directo pues su fachada se encuentra paralela a la calle donde se ubica. La visual se complica puesto que el inmueble se encuentra contenido entre otras edificaciones dejando solo la fachada principal liberada.

- Remate
- Inmueble para el culto religioso
- Inmueble habitacional/comercial
- Plaza



Fundación Altía: Institución de beneficencia



Viviendas de uno y dos niveles con comercio local en planta baja

Viviendas de uno y dos niveles con comercio local en planta baja

Comercio informal

Callejón angosto peatonal que recorre el costado del inmueble

Banqueta de ancho variable con vegetación.

Predio destinado a estacionamiento de vehículos pesados (camionetas, camiones)

Atrio de la Iglesia contenido entre edificaciones

# 7 Inmuebles para el culto religioso

## Iglesia de Santiago Apóstol // Barrio Santiago

### Ubicación:

Avenida Santiago 54, Barrio Santiago, Distrito Federal, Delegación Iztacalco.

### Siglo XX

NO catalogado como Patrimonio histórico

Uso original: Capilla

Uso actual: Capilla

Estado de conservación: Bueno

Antiguamente existía una capilla y una cruz atrial las cuales ya no existen. Ésta tiene un pequeño atrio y tiene edificaciones a los costados.



Atrio y fachada principal de la Iglesia.



Barda atrial



Imagen panorámica en la que se puede apreciar el entorno inmediato de la Iglesia. Se aprecian el comercio informal existente y el flujo vehicular que se da en la calle los cuales afectan la imagen del inmueble.



**Remate:** ésta no tiene un remate visual directo pues tiene su fachada paralela a la calle donde se ubica y el edificio se encuentra remetido. La visual se ve afectada aun más por el flujo vehicular que transita la calle, el comercio informal que se instala sobre la barda atrial y los arboles frondosos del atrio.

- Remate
- Inmueble para el culto religioso
- Inmueble habitacional/comercial
- Plaza



Predios destinados a estacionamiento de vehículos pesados (autos, camionetas, camiones)

Autos estacionados

Calle secundaria de importancia

Ensanchamiento de la banqueta

Av. Santiago

Comercio informal sobre la barda atrial

Viviendas de uno y dos niveles con comercio local en planta baja

Atrio de la iglesia con vegetación y un quiosco

Paseo cual Orozco

Equipamiento: Jardín de niños

Callejón con uso de estacionamiento



# 8 Inmuebles para el culto religioso

## Capilla de San Sebastián // Barrio Zapotla

### Ubicación:

Calle Zapotla esq. Los Reyes, Barrio Zapotla, Distrito Federal, Delegación Iztacalco.

### Siglo XX

NO catalogado como Patrimonio histórico

Uso original: Capilla

Uso actual: Capilla

Estado de conservación: Bueno

Igualmente cuenta con un pequeño atrio. No tiene edificios colindantes lo que libera el templo y mejora su visual.



Atrio y fachada principal de la Iglesia.



Barra atrial



Imagen panorámica en la que se puede apreciar el entorno inmediato de la Iglesia. Se aprecia como esta aislada de las colindancias.



**Remate:** ésta tiene un remate visual directo desde la calle de Los Reyes. El remate se ve afectado debido a los autos estacionados que obstaculizan la visual completa del inmueble.

- Remate
- Inmueble para el culto religioso
- Inmueble habitacional/comercial
- Plaza



Comercio de gran escala

Predio destinado a estacionamiento de vehículos (autos, camionetas, camiones)

Callejón peatonal

Viviendas de uno y dos niveles

Atrio de la iglesia con jardineras

Comercio de gran escala

Autos estacionados frente a la barda atrial

Viviendas de uno y dos niveles

Industria (fábrica o bodega)

Callejón con uso de estacionamiento

Calle terciaria de tránsito local



# 9 Inmuebles para el culto religioso

## Parroquia de los Santos Reyes // Barrio Los Reyes

### Ubicación:

Plaza Anahuac 39 esq. Liceaga, Barrio Los Reyes, Distrito Federal, Delegación Iztacalco.

### Siglo XX

NO catalogado como Patrimonio histórico

Uso original: Capilla

Uso actual: Capilla

Estado de conservación: Bueno

No tiene atrio pero su fachada da hacia una pequeña plaza. Es la iglesia más "escondida" debido a que esta inmersa entre calles muy angostas.



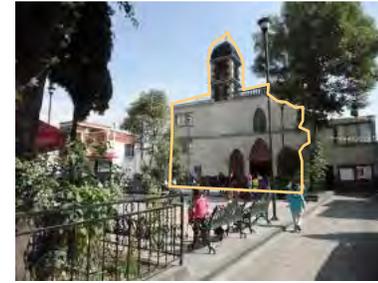
Fachada principal de la iglesia. Se puede apreciar la plaza.



Fachada. Acceso de la iglesia.



Imagen panorámica en la que se puede apreciar el entorno inmediato de la Iglesia. Se observa la plaza con su quiosco y como se encuentra rodeada de calles con flujo vehicular.



**Remate:** ésta no tiene un remate visual directo, de hecho el inmueble se halla muy inmerso entre las edificaciones. Caminando desde la calle Anáhuac aparece una plaza contenida por las edificaciones colindantes. La visual es muy estrecha desde las calles.

- Remate
- Inmueble para el culto religioso
- Inmueble habitacional/comercial
- Plaza



Plaza de la Iglesia con quiosco y vegetación

Viviendas de uno y dos niveles

Autos estacionados alrededor de la plaza

Callejón angosto peatonal con flujo vehicular

Callejón peatonal

Liceaga

Estacionamiento

Calle de acceso vehicular y estacionamiento

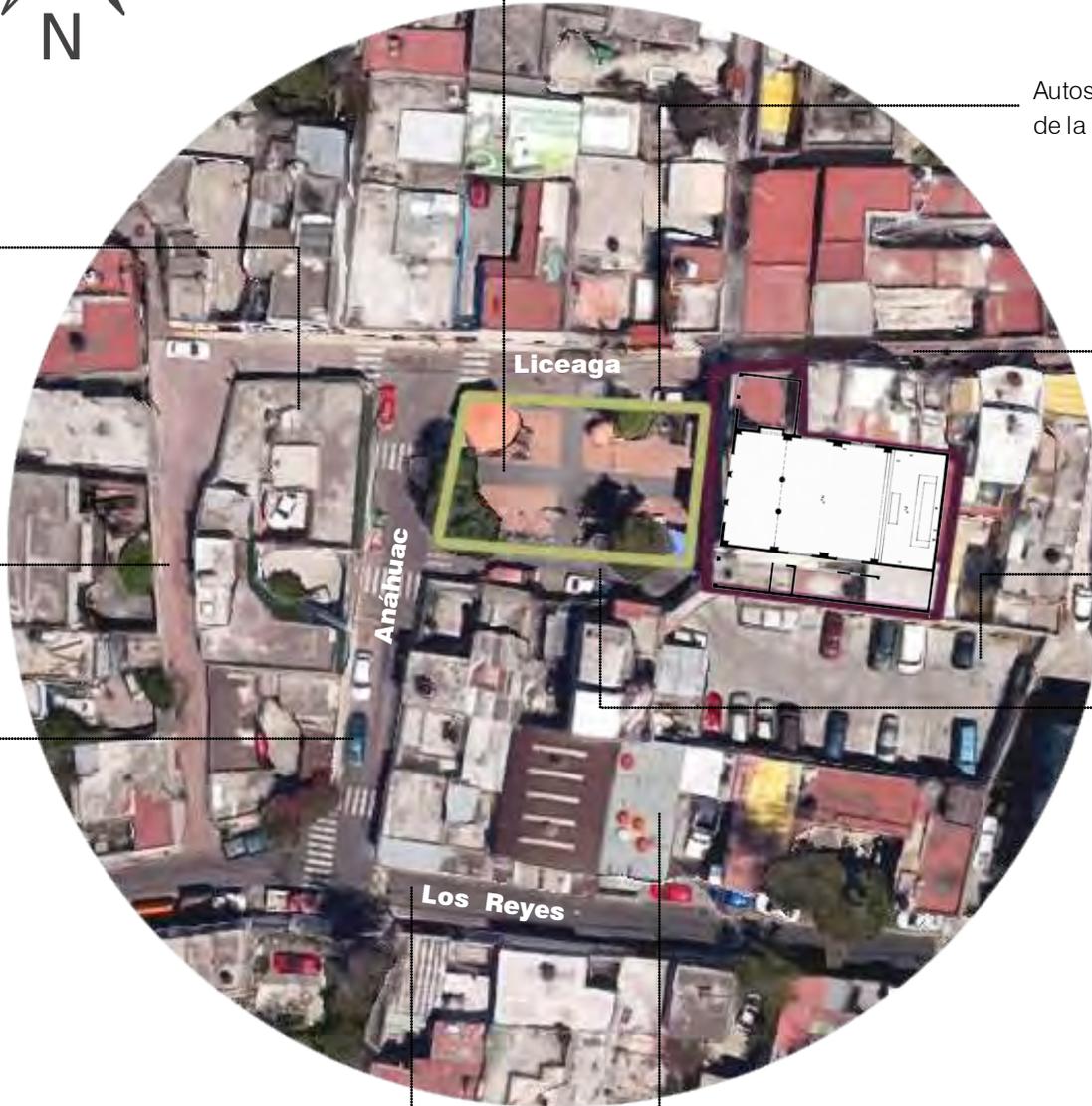
Autos estacionados

Anáhuac

Los Reyes

Viviendas de uno y dos niveles

Calle terciaria



# 10 Inmuebles para el culto religioso

## Parroquia de San Francisco de Asís Xicaltongo // Barrio San Francisco Xicaltongo

### Ubicación:

Calle Aldama s/n, Barrio San Francisco Xicaltongo, Distrito Federal, Delegación Iztacalco.

### Siglos XVII y XVIII

NO catalogado como Patrimonio histórico

**Uso original:** Capilla

**Uso actual:** Capilla

**Estado de conservación:** Bueno

**Remate:** no tiene remate directo frontal, desde las calles aledañas y de costado se pueden apreciar sus grandes torres.

Tiene un pequeño atrio. Tiene edificios colindantes a los costados de dos niveles por lo que sobresale de la silueta urbana.



Fachada principal de la iglesia y el atrio elevado.



Las torres sobresalen de entre el resto de las edificaciones.



Imagen panorámica en la que se puede apreciar el entorno inmediato de la Iglesia. Se observa como queda contenida entre las colindancias y la invasión del auto.



**Remate:** ésta no tiene un remate visual directo, sin embargo, sus torres se pueden apreciar desde lejos fácilmente debido a su escala. Una vez más cerca el remate se ve afectado por las edificaciones colindantes y los autos estacionados. Así mismo por el comercio informal.

- Remate
- Inmueble para el culto religioso
- Inmueble habitacional/comercial
- Plaza

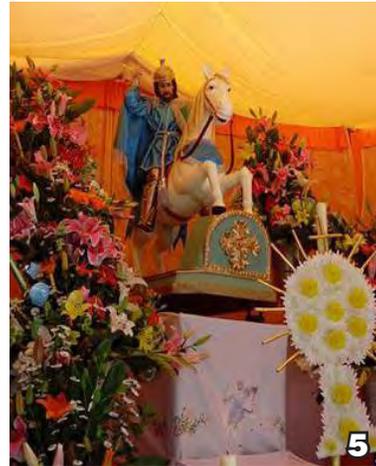


**Ubicación:** San Francisco esq. Calzada de La Viga, Barrio San Francisco Xicaltongo  
**Siglo XVIII y XIX**  
**Uso original:** Mojonera  
**Uso actual:** Cruz de barrio



**Ubicación:** Calzada de la Viga 650  
**Siglo XIX y XX**  
**Uso original:** Casa habitación / de campo  
**Uso actual:** Casa habitación





1: Tapete elaborado para recibir a las peregrinaciones  
Autor:  
Lizbeth Alquicira

2:Carro alegórico en el carnaval  
Autor:  
Hector Manuel Espinoza Vázquez

3:"Charro" típico del carnaval  
Autor:  
Hector Manuel Espinoza Vázquez

4:Celebrando fiestas patronales de formas prehispánicas  
Autor: David Nicolás

5: Altar típico.  
Autor:  
Laura Castañeda Salcedo

6: Festival Boliviano  
Fuente:  
<https://bolivianosenmexico.wordpress.com/page/5/>

7:Cierre del carnaval  
Fuente:  
Página de Facebook de "Carnavales de los Barrios de Iztacalco"

8:Portada típica hecha de flores  
Autor:  
Laura Castañeda Salcedo

9:Cantando a los santos  
Autor:  
Edith O. Mancilla G.

10:"Licenciados" con sus trajes típicos.  
Fuente:  
[http://www.iztacalco.df.gob.mx/portal/images/tu\\_delegacion/geografia/tradiciones-6.jpg](http://www.iztacalco.df.gob.mx/portal/images/tu_delegacion/geografia/tradiciones-6.jpg)

## **\_Patrimonio intangible <**

Entendemos por patrimonio intangible aquel que es inmaterial. Es decir, el que surge como producto de la cultura dando como resultado todas las costumbres y tradiciones creadas o adoptadas por una comunidad.

En el caso del pueblo de Iztacalco, esto siempre ha sido parte esencial de la vida cotidiana de sus habitantes pues refuerzan su identidad gracias a que existe una participación activa de la gente en comunidad.

Muchas son las fiestas celebradas en los 7 Barrios Iztacalco que normalmente están acompañadas de música, gastronomía y la constante muestra de trabajo de los diferentes oficios tradicionales del lugar, como bien se pueden mencionar, la elaboración de las portadas de las iglesias las cuales se realizan con distintas flores y en ocasiones frutas.

En el pueblo, son las mayordomías y cofradías las encargadas de organizar las festividades en conjunto con la comunidad. Igualmente son éstas las que se encargan de proteger las iglesias (parroquias y capillas) así como de recibir y resguardar los santos alabados por el pueblo.

A continuación se describen algunas de las festividades más importantes de los barrios:

**\_Jubileo de San Matías:** Fiesta principal de los siete barrios de Iztacalco. Comienza el 19 de agosto y termina el 22 del mismo mes. Se empieza con las preparaciones desde 5 días antes que es cuando las mayordomías se encargan del montaje de nichos y portadas de flores dentro del atrio de la iglesia de San Matías. Se ofrece misa y se realiza una procesión a lo largo del atrio por-

tando estandartes con imágenes religiosas y se incorporan todos los asistentes. Una banda interpreta música, se ofrecen tamales, pan y atole.

**\_Semana Santa:** Temporada importante en el pueblo puesto que inicia el Miércoles de Ceniza y dura todo el periodo de cuaresma. Durante este tiempo, las mayordomías se encargan de realizar el carnaval los fines de semana que quedan entre el Miércoles de Ceniza y Domingo de Ramos. En estas fechas se lleva a cabo “el ahorcado” que consiste en una representación teatral en el que se juzga al “palegande” por actos delictivos, su esposa también lo acusa de golpes y abandono, por lo que el juez lo manda a la horca, no sin antes cumplirle un último deseo, bailar un danzón de despedida.

**\_El Carnaval:** Consiste en procesiones realizadas por los mismos habitantes quienes se convierten en personajes vestidos con traje de catrín, sombrero de copa y máscaras de cera en alusión a los chinelos siendo nombrados como “Licenciados”. También hay quienes se visten de “Charro” y usan también máscaras de cera. Los acompañan bandas y demás habitantes que deseen unirse al festejo disfrazándose o no.

**\_Martes de Amapolas:** Se realiza en Martes de Pascua y durante el día se elaboran y montan portadas de flores en las posas ubicadas en el atrio de San Matías. Se realiza una procesión y las mayordomías deben ofrecer agua de horchata, chía, tamarindo y jamaica a todos los asistentes.

**\_Carnaval Oruro-Bolivia:** Festividad que comienza con danzantes y músicos que acompañan a la Virgen de la Candelaria por las calles de Santa Cruz. En la iglesia se reali-

za una fiesta para bailar y cantar acompañado de un grupo musical. Posteriormente se hace una procesión al estilo Oruro hasta el Centro Cultural donde se realiza un convivio.

**\_Otras tradiciones:** Otra tradición importante son las peregrinaciones de los habitantes del pueblo hacia la Basílica de Guadalupe y hacia Chalma. Para esto se reúnen las personas en determinadas fechas fuera de algunas de las iglesias para partir todos juntos y caminar toda la tarde-noche.

Otra festividad importante es en el día de muertos, se realiza la fiesta en el panteón donde toda la noche hay música y afuera de éste se realizan eventos durante el día.

La elección de la Reina de las Flores es un evento que también se lleva a cabo en donde participan varias muchachas.

Igualmente, cuando alguna persona del pueblo de Iztacalco muere, se realiza una procesión a través de la Avenida Santiago hasta llegar al panteón donde familiares y amigos escoltan el ataúd del difunto.



<  
Fotografía: Estado actual de la Ermita de Santa Cruz.  
Fuente propia.

# {LECTURA Y DIAGNÓSTICO}



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.

## > **Morfología urbana\_**

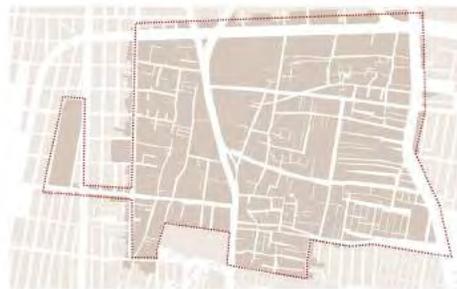
### **Traza**

Debido a que el Pueblo de Iztacalco tuvo un pasado lacustre desde épocas prehispánicas hasta principios del siglo XIX, las calles y avenidas actuales en la zona son el reflejo de esto pues muchas de ellas anteriormente fueron canales. Esto se traduce hoy en día en calles irregulares, de anchos variables y recorridos complejos lo cual se puede apreciar claramente en el esquema siguiente.

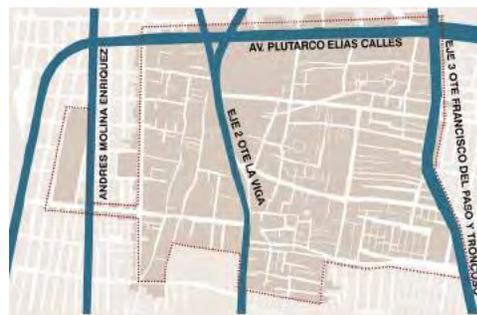


Este tipo de traza irregular que presenta la zona de estudio tiende a generar ciertas problemáticas en cuanto a la movilidad dentro y fuera de la zona, así como problemas de accesibilidad al interior pues pareciera que es fácil perderse entre las calles y callejones que dirigen, en ocasiones, a más de dos lugares diferentes.

Si observamos la configuración alrededor del polígono de estudio, notaremos que éste se encuentra contenido entre colonias vecinas de una traza más regular y reticular lo que genera que los recorridos entre las colonias del polígono y las colonias ajenas a éste, sean trayectos discontinuos y, por lo tanto, más complejos.



A esta problemática se le suma la existencia de ejes viales principales que delimitan la zona patrimonial, en específico Eje 3 Oriente Francisco del Paso y Troncoso y Plutarco Elías Calles, las cuales generan barreras físicas y visuales entre el polígono y las colonias aledañas, generando que el acceso a éste se dificulte. El caso de Eje 2 Ote La Viga es un tanto diferente pues atraviesa a la mitad del polígono, siendo una barrera entre los barrios aunque no tan evidente como las vialidades mencionadas anteriormente.



En cuanto a la forma de los predios, éstos son completamente irregulares y distintos unos de otros. Al ser tierras que se fueron dividiendo desorganizadamente basados en una traza lacustre, muchos de estos predios quedaron

contenidos por otros predios dejándoles accesos diminutos ubicados en callejones angostos. Si a esto le añadimos que la zona está completamente invadida por autos, lo cual se explica a detalle en el tema de movilidad, tenemos que la accesibilidad hacia estos predios más desfavorecidos se vuelve conflictiva.



Otro aspecto que podemos observar, son grandes predios construidos que resaltan en el plano, los cuales en su mayoría están destinados a la industria. Si observamos el plano, observaremos cómo muchos de estos predios igualmente tienen su acceso hacia calles angostas, y teniendo en cuenta que estos usos demandan transporte motorizado pesado como camiones y camionetas e incluso trailers, crean conflicto pues las calles no tienen las dimensiones adecuadas para que estos vehículos transiten e incluso pueden llegar a poner en riesgo a los peatones que transitan al mismo tiempo que estos transportes.

Observamos claramente que la problemática de movilidad en la zona de la que se habló en un principio, está directamente relacionada con las características que presenta el trazo de las calles y avenidas de la zona.



■ Construido

{Plano fondo figura en la que se muestra la relación de espacio abierto y espacio construido. Se puede apreciar la traza generada por las avenidas y calles.}

## > Imagen urbana\_

El polígono poco a poco ha ido perdiendo la imagen que le daba la esencia de pueblo. Sin embargo hay lugares o zonas que aún la mantienen.

La imagen urbana, así como las alturas varían según la vialidad donde se encuentren y la zona.

En el caso de La Viga, la cual es una vialidad principal de grandes dimensiones, se pueden encontrar construcciones que superen los 3 niveles. En esta se ubican varios usos industriales como bodegas y grandes comercios generando muros o portones altos cerrados lo cual evita que se vuelva una vialidad activa peatonalmente. Son pocos los elementos sobre ésta que mantienen su esencia como es la zona donde se ubica la plaza de San Matías donde también se encuentran predios catalogados que mantienen su imagen.

Lo mismo pasa en los ejes viales principales como Eje 3 y Plutarco Elías Calles. En todos estos casos, la imagen ya es completamente urbana donde predominan construcciones más actuales y las vialidades se encuentran completamente pavimentadas.

En las calles secundarias también es difícil encontrar elementos que reflejen la esencia de pueblo pues estas vialidades son en su mayoría comerciales por lo que la mayoría de las fachadas tienen una imagen comercial llena de anuncios y distintos colores. Tal es el caso de las calles Santiago, Francisco I. Madero, Re-

creo y Tezontle. Sobre estas avenidas las alturas se mantienen a máximo 3 niveles normalmente.

Cabe mencionar que abunda la autoconstrucción sin seguir lineamientos definidos sin embargo, en estas calles se trata de mantener la relación con el pueblo mediante un tratamiento en el piso que simule adoquín.

En las calles terciarias que prácticamente alojan únicamente usos habitacionales hay variaciones de una zona a otra.

Es la parte central, donde se ubican las iglesias con mayor antigüedad, la zona que aún mantiene los rasgos de un pueblo tanto en sus fachadas como en la imagen de sus calles y plazas. Igualmente hay pequeñas zonas cercanas a algunas iglesias que también mantienen dicha esencia. En estas las fachadas se encuentran unificadas las cuales enmarcan las puertas y marcan un basamento pintado de color amarillo mientras que el resto de la fachada es blanco.

Las calles se encuentran adoquinadas o empedradas, acompañadas de cierta vegetación. Sin embargo, el tránsito de vehículos motorizados daña dichos pisos por lo que hay tramos en los que se encuentran en mal estado.

En estas zonas las alturas difícilmente llegan a los 3 niveles por lo que los hitos no pierden jerarquía en ningún momento y las calles estrechas no se ven oprimidas por las construcciones, a excepción de

los callejones en los cuales la sensación es prácticamente inevitable pese a no superar los 2 niveles.

El resto de las calles terciarias del polígono que no se encuentran en la zona central o alguna de las otras zonas que mantienen la esencia de pueblo, se conforman de inmuebles en su mayoría autoconstruidos, muchos de ellos sin seguir los colores definidos para las fachadas del polígono (blanco y amarillo) y sin seguir una tipología entre ellos.

La mayoría de las construcciones no excede los 3 niveles sin embargo sí existen algunas excepciones donde esta altura se supera. En estas tampoco se preciben las calles angostas oprimidas, sin embargo hay callejones muy angostos donde las alturas exceden 2 niveles.

En general el polígono en su mayoría se compone de viviendas autoconstruidas, uno que otro edificio multifamiliar y fachadas industriales.

Cabe mencionar también que el mantenimiento en el polígono es muy pobre puesto que en algunas zonas, el piso adoquinado se encuentra descuidado e incluso algunas fachadas.

También se pueden encontrar zonas contaminadas por la basura que tiran los propios habitantes del polígono lo cual habla de la falta de identidad que siente hacia éste.

{Eje 2 Ote Calzada La Viga}



Vivienda con comercio

Inmuebles que conservan su imagen histórica



Grandes comercios y naves industriales

Naves industriales

Colores en fachada característicos de la zona



Inmuebles que responden al carácter de zona patrimonial.



Grandes comercios y naves industriales

Inmuebles que responden al carácter de zona patrimonial.

Inmuebles habitacionales que han cambiado sus fachadas.

{Francisco I. Madero}



Hitos que sobresalen de la silueta urbana

Densidades de 1 a 3 niveles



Fachadas que obedecen a la imagen del pueblo

Inmuebles de comercio local con fachadas modificadas



Inmuebles de comercio local con fachadas modificadas

Fachadas que obedecen a la imagen del pueblo



Inmuebles de comercio local con fachadas modificadas

Naves industriales con fachadas cerradas

{San Miguel}



Predios catalogados en malas condiciones



Fachadas que mantienen la imagen del pueblo

Densidades de 1 a 2 niveles



Fachadas que mantienen la imagen del pueblo (color blanco y amarillo)

Fachadas mayormente unificadas



Fachadas que mantienen la imagen del pueblo

## > Movilidad\_



Foto superior izquierda e inferior derecha: Cierre de carnaval en el pueblo de Iztacalco llevado a cabo sobre Calzada de La Viga. Se aprecia la escala del evento en el que intervienen bailarines, orquestas, carros alegóricos, comerciantes y el público en general.

Fuente: propia

En este apartado se aborda el tema de la movilidad la cual, como se mencionó antes en el panorama general, es relevante pues es el aspecto en el que se presentan los conflictos principales que se dan en la zona debido a la dinámica que existe entre los distintos flujos y tipos de transporte.

La manera en que las personas se desplazan, dentro del polígono y hacia fuera de éste, tiene características específicas que definen los recorridos y dinámicas de la movilidad de la zona.

Esta movilidad se da mediante distintos tipos de transporte: público masivo, público concesionado, privado y no motorizado (incluido el peatonal); los cuales son los medios más recurrentes para desplazarse. Todo esto relacionado con las distintas configuraciones de las vías públicas dentro del lugar y su conexión con la ciudad, así como de la red de transporte público.

A continuación se explica, en esquemas, la función de cada uno de los tipos de transporte existentes en el área de los 7 Barrios Iztacalco y posteriormente se explica a detalle los distintos tipos de movilidad de la zona. Esto con el fin de identificar problemáticas específicas sobre el tema para posteriormente plantear soluciones a un nivel de Plan Maestro.



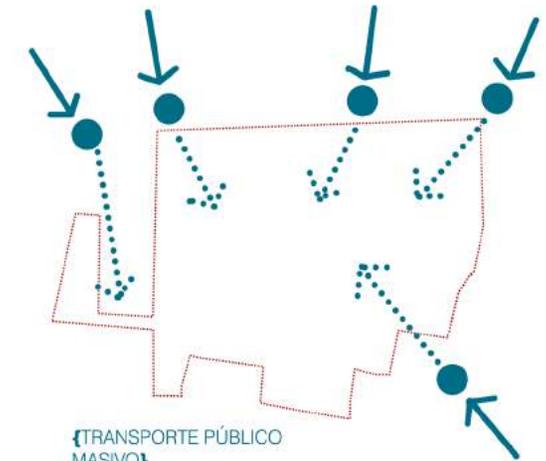
## TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO

- \_Metro
- \_Metrobus
- \_RTP

Conectan con la ciudad únicamente por las periferias del polígono principalmente sobre ejes viales importantes. Son la principal conexión del polígono con la ciudad (conexión con otras delegaciones) debido a que se ubican estaciones próximas al polígono, es decir, son los puntos de llegada más directos puesto que desde éste se puede trasladar a cualquier punto de la ciudad y viceversa.

Normalmente sus estaciones son comunicadas por el transporte público concesionado el cual es la alternativa de transbordo más común para trasladarse ya sea dentro del polígono o a otro transporte masivo. Es decir, se arriba a la estación de Metro o Metrobús y de ahí normalmente las personas toman un “pesero” o combi que los traslade a puntos internos en el polígono.

Estos transportes masivos, en cuanto a infraestructura, cuentan con estaciones establecidas cada cierta distancia y están divididas del resto del transporte. El Metro cuenta con sus vías separadas del flujo vehicular y delimitadas por alguna barrera como bardas o rejas. El Metrobus tiene destinados dos carriles sobre el arroyo vehicular los cuales no pueden ser transitados por otro tipo de transporte. El RTP igualmente tiene un carril destinado para transitar y cuenta con pequeñas paradas a lo largo del recorrido.



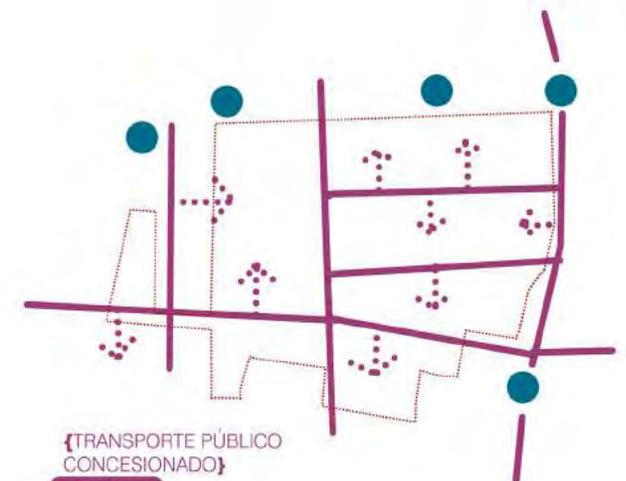
## TRANSPORTE PÚBLICO CONCESIONADO

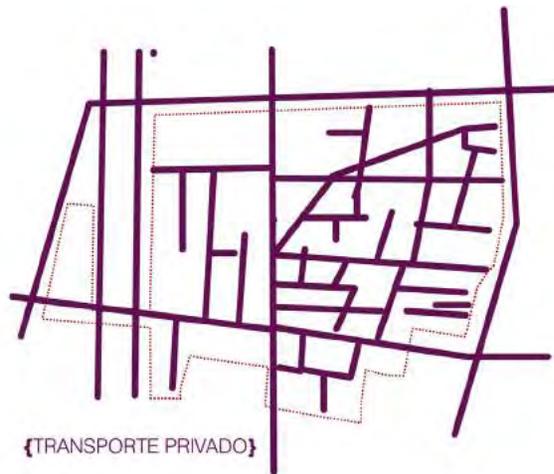
- \_Microbus, “peseras”
- \_Combis
- \_Taxis

Éstos conectan el polígono en diferentes aspectos: con la ciudad pues algunas rutas recorren varias colonias; con el transporte público masivo, pues sus rutas comunican en su recorrido estaciones del Metro o Metrobús; y dentro del polígono, puesto que es utilizado para acceder a éste desde el transporte masivo e incluso para comunicarse en dos puntos internos del polígono. Una vez que el transporte concesionado deja a las personas en cualquier punto de una calle primaria o secundaria, las personas caminan hacia su destino.

Las “peseras” y combis transitan por calles primarias y secundarias normalmente y su recorrido incluye las estaciones del transporte público masivo. Éste es el transporte más utilizado por las personas para desplazarse fuera del polígono (conexión con colonias aledañas) y para comunicar el transporte masivo de modo que el polígono se vuelve, en cierta manera, sólo de transición en el sentido Oriente-Poniente y Poniente-Oriente puesto que así se encuentran orientadas las calles más óptimas para alojar éste tipo de transporte y son las únicas que atraviesan de una forma más directa el polígono. Sin embargo, éstos también transitan por calles terciarias.

Son varias las rutas que atraviesan y circulan dentro del polígono incluyendo “peseras” y combis. Éstas transitan al igual que los vehículos privados, es decir, no tienen destinado un espacio específico para su circulación por lo que crean conflicto con el flujo vehicular.





{TRANSPORTE PRIVADO}



## **TRANSPORTE PRIVADO**

### **\_Automóvil (todo transporte motorizado de uso presonal o privado)**

Conecta cualquier punto interno del polígono con la ciudad. Éste transita por todas las calles del la zona (primarias, secundarias, terciarias y algunos callejones). Las calles más transitadas por el vehículo son los ejes viales y las calles secundarias para atravesar el polígono más directamente.

Las calles terciarias son solamente de tránsito local pues es el recorrido de los habitantes de la zona para llegar a sus hogares. Igualmente son estos autos (propios de los habitantes del lugar) los que utilizan e invaden las vías públicas para utilizarlas como estacionamiento debido a que hay calles inaccesibles para el auto y, por lo tanto, no queda otra opción más que dejarlos en la calle.

Incluso existen predios en la zona destinados al aparcamiento de autos los cuales en su mayoría funcionan como pensión para los autos de los habitantes.

Éste es el transporte más conflictivo dentro del polígono debido a la invasión agresiva que representa en las calles de la zona.

## **TRANSPORTE NO MOTORIZADO**

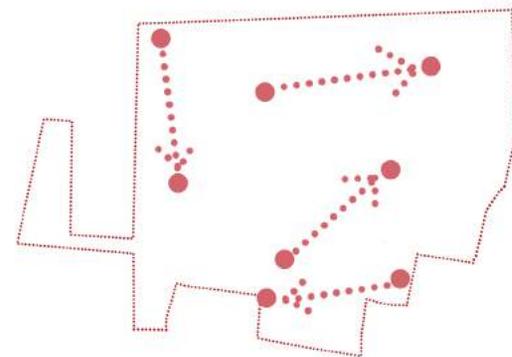
### **\_Peatón**

### **\_Bicicleta (cualquier transporte no motorizado)**

Conectan puntos internos del polígono (conexión interbarrial). Caminar es el medio más utilizado por las personas que viven en el lugar para transitar cotidianamente dentro de la zona (conexión entre barrios) pues es así como se llega a escuelas, mercados, locales comerciales, centros culturales, estacionamientos, etc. Sin embargo, es éste medio de transporte el menos privilegiado dentro de la zona debido a la convivencia problemática que se da con el transporte motorizado el cual invade hasta los lugares destinados al peatón.

La bicicleta también es utilizada en la zona como transporte pero en menor medida. Las personas igualmente la ocupan para llegar a otros puntos internos del polígono. Incluso es, para algunas personas de la zona, un medio que utilizan para trabajar, por ejemplo, hay repartidores que abastecen sus productos a otros puntos del polígono como tortillas, hielo, comida, carne, agua, etc.

Estos tipos de transporte solo se dan dentro de la zona pues al encontrarse el polígono rodeado y contenido entre ejes viales, éstos representan una barrera para el peatón y el ciclista por lo que, si se quiere salir del polígono, se camina hasta una calle donde transita el transporte público concesionado y éste es el que comunica con colonias aledañas.



{TRANSPORTE NO MOTORIZADO}





{Esquema general de la dinámica y la relación entre los distintos tipos de transporte mencionados anteriormente.}

# Conexiones con la ciudad



{Líneas de transporte público masivo inmediatas al polígono.}

El transporte público masivo (Metro, Metrobús) es el transporte más directo que tiene una gran escala de alcance de movilidad pues comunica con prácticamente toda la ciudad. Las líneas y estaciones que corresponden al polígono de estudio son :



**\_Línea 8 Metro (Garibaldi-Constitución)** la cual recorre Eje 3 Oriente Francisco del Paso y Troncoso. Se aloja en medio de una vialidad rápida sobre nivel de calle creando una barrera para el peatón física y visual.



Foto: Tomada de Street View de Google Maps



**\_Línea 2 Metrobús (Tacubaya – Tepalcates)** la cual circula por la avenida Presidente Plutarco Elías Calles. Igualmente se aloja sobre una avenida principal creando una barrera para el peatón física.



Foto: Tomada de Street View de Google Maps



**\_Línea 2 Metro (Taxqueña-Cuatro Caminos)** la cual recorre la Calzada de Tlalpan. Alojada en medio de la vialidad sobre nivel de calle. No está inmediata al polígono pero el transporte público concesionado conecta principalmente con ésta línea por lo que también es utilizada por las personas del polígono.

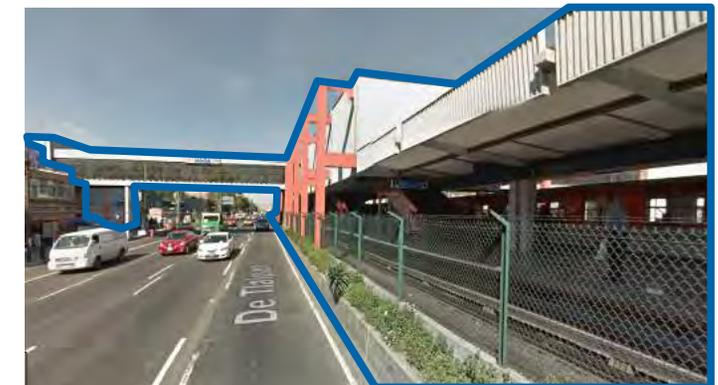
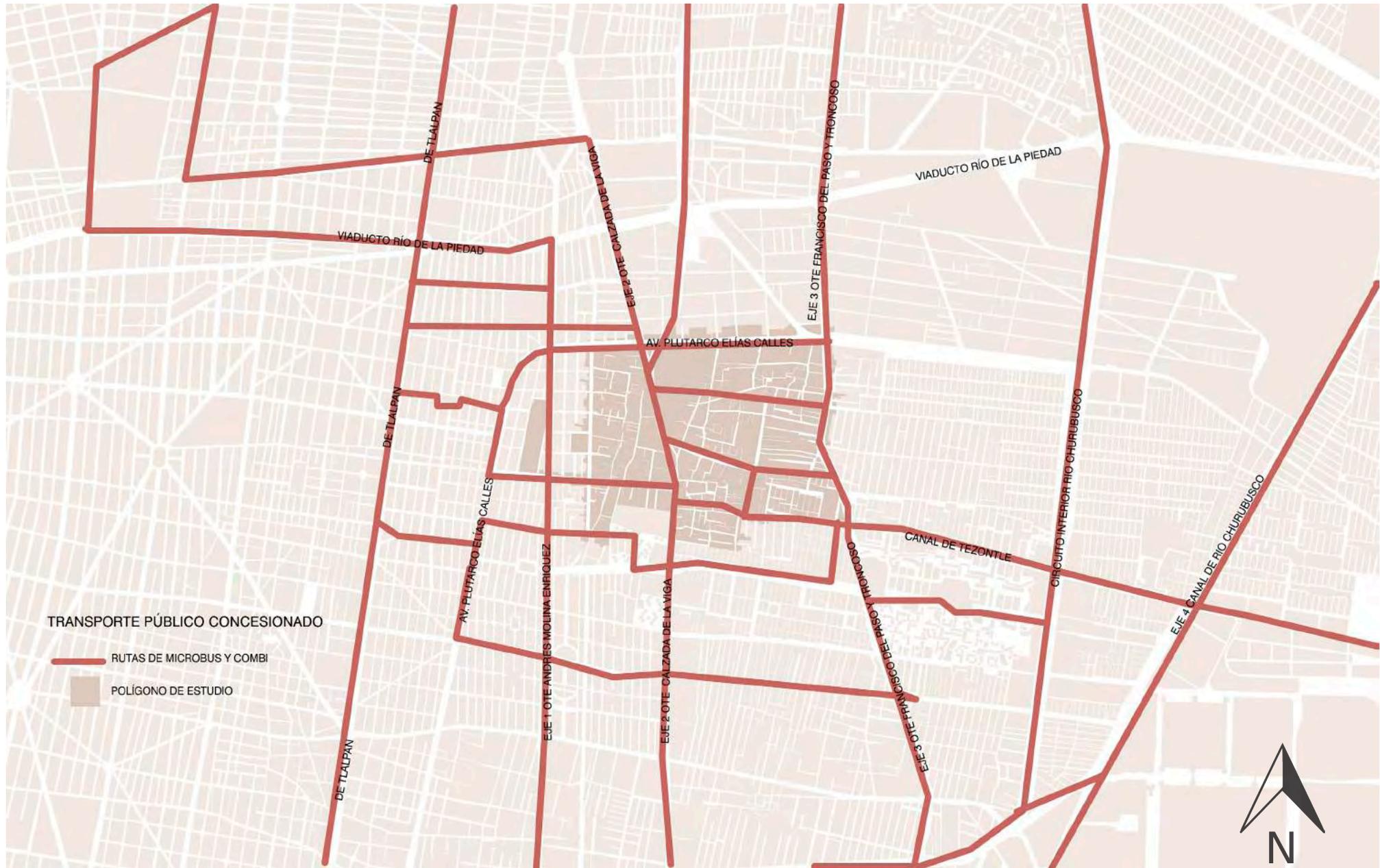


Foto: Tomada de Street View de Google Maps



{Rutas del transporte público concesionado que llegan y atraviesan al polígono.}

El transporte público concesionado utilizado dentro del polígono corresponde principalmente a microbuses o “peseros” y combis las cuales circulan principalmente sobre ejes principales y calles secundarias.



Ambos normalmente comunican directamente con el transporte público masivo. En este caso, la comunicación se da oriente-poniente comunicando las líneas del metro 2 y 8. Las rutas que transitan por el polígono conectan principalmente la estación Xola de la línea 2, que funciona como terminal, y la estación Iztacalco de la línea 8, donde se hace base para después continuar el recorrido. Igualmente transitan por las avenidas principales junto al transporte público masivo.

Algunas de las calles por las que transita éste tipo de transporte no son aptas para alojar microbuses, automóviles, y peatones al mismo tiempo puesto que son angostas dejando un solo carril para el paso de estos transportes, por lo tanto los microbuses crean cierto conflicto en el tránsito debido a las paradas continuas. Igualmente cabe mencionar que varias rutas tienen el mismo recorrido dentro el polígono lo que crea aún mayor conflicto al tener mayor afluencia de transporte público concesionado.

En algunas ocasiones, las rutas toman otro recorrido debido a calles bloqueadas, ya sea debido a las festividades o al mantenimiento de las calles e infraestructura, por lo que éstos optan por otras calles para continuar su recorrido, siendo las calles terciarias la primera opción y las cuales no tienen las condiciones para que transite el transporte público concesionado pues son vehículos grandes y anchos transitando por calles angostas donde al mismo tiempo transitan y se estacionan autos y caminan personas.

Los taxis tienen una dinámica diferente puesto que no tienen rutas definidas y pueden acceder a cualquier punto específico del polígono. Estos no tienen paradas continuas y solo entran temporalmente a la zona principalmente por las calles secundarias, así que éstos no crean mayor conflicto que el transporte privado.



Foto: Tomada de Street View de Google Maps



Foto: Tomada de Street View de Google Maps



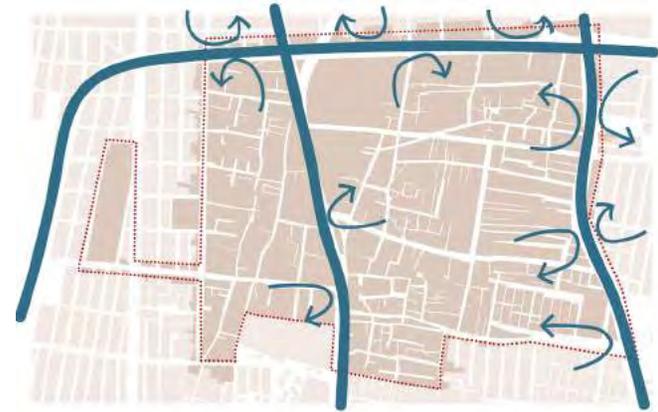
Foto: Tomada de Street View de Google Maps



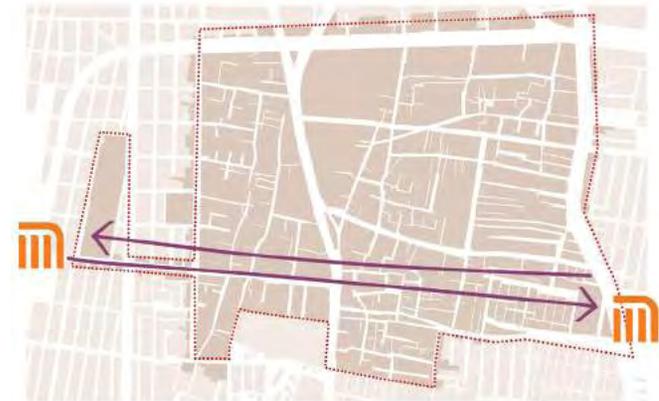
## DIAGNÓSTICO

### **Barrera física y visual:**

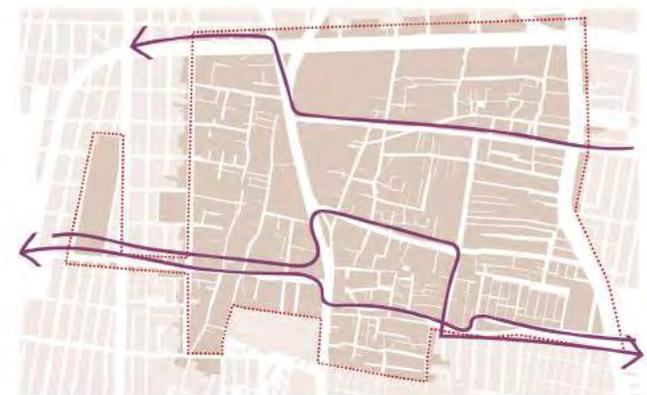
El polígono queda inmerso entre ejes viales con transporte público masivo y gran afluencia vehicular, lo cuál, en lugar de atraer gente a la zona patrimonial, representa ciertas barreras debido a sus características físicas las cuales dejan contenido el polígono y a su vez lo aíslan del resto de la ciudad.



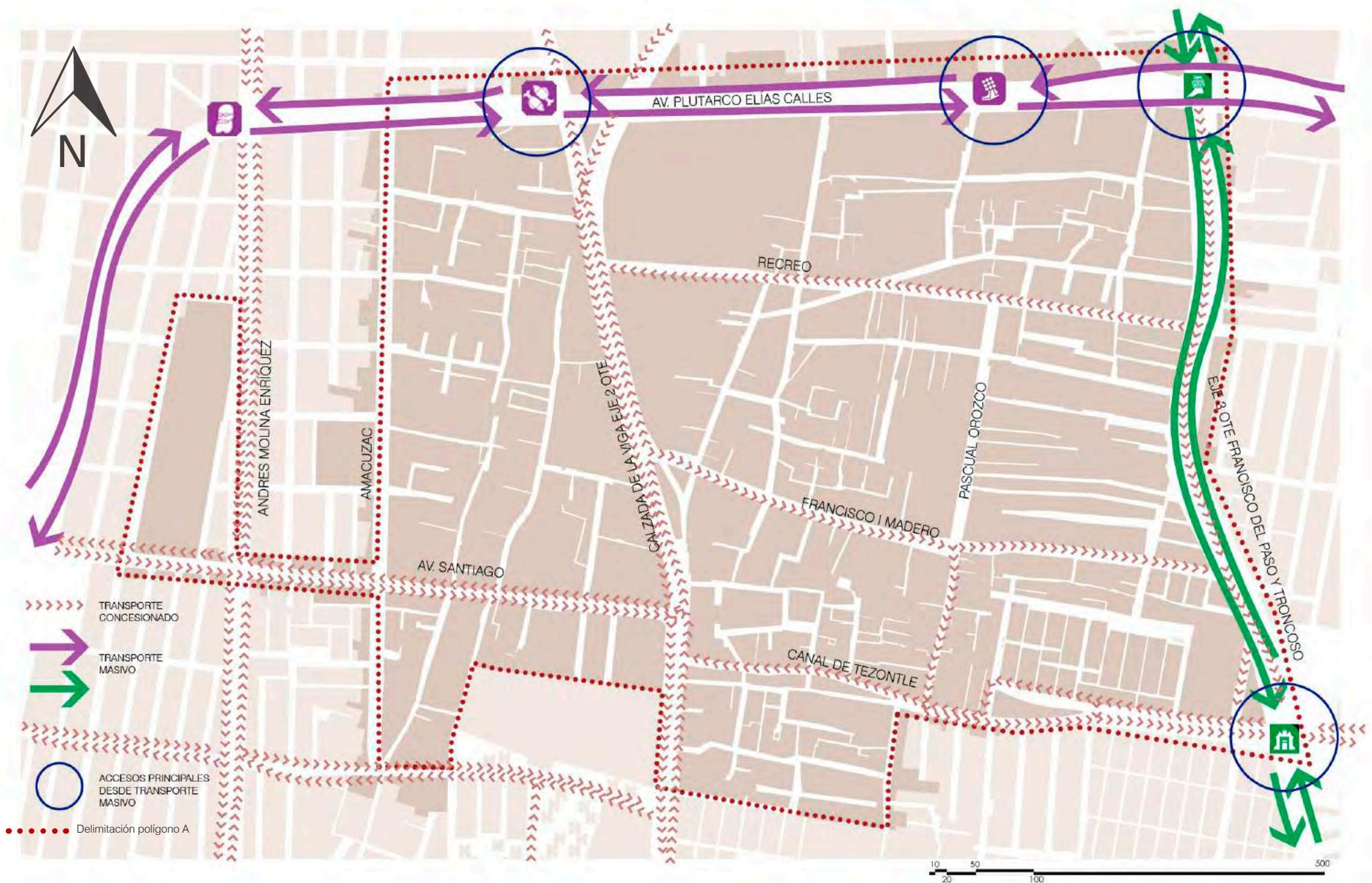
**Zona de transición:** El hecho de que el transporte público concesionado recorra de oriente a poniente conectando dos líneas del transporte masivo, implica que el pueblo de Iztacalco se convierta en un lugar de transición vehicular para el resto de la ciudad, es decir, pareciera que es solo parte del recorrido obligado de la ruta del transporte colectivo más allá de ser un lugar al que confluyen personas de otros lados de la ciudad.



**Traza irregular, recorrido irregular:** Es claro como la traza irregular del polígono no responde con la de las zonas aledañas pues cambia drásticamente de calles ortogonales a calles irregulares; lo que se traduce en recorridos del transporte público concesionado más complejos y desordenados debido a la tipología de las calles.



# Accesos



{Esquema donde se ubican los accesos más directos al polígono.}

Los principales accesos al polígono que conectan con el resto de la ciudad corresponden a estaciones del transporte público masivo debido estas conectan con prácticamente cualquier punto de la ciudad. Estas son:



**Estación Coyuya (línea 8 Metro).**

Se encuentra en la intersección de Eje 3 Ote. Francisco del Paso y Troncoso con Avenida Presidente Plutarco Elías Calles.



**Estación Iztacalco (línea 8 Metro).**

Se encuentra en la intersección de Eje 3 Ote. Francisco del Paso y Troncoso con Canal de Tezontle.

Ambos accesos tienen la misma tipología y dinámicas de flujo. En estos casos el Metro representa una barrera tanto visual como física para el peatón e incluso para el transporte motorizado. Esto debido a la infraestructura necesaria para su funcionamiento, pues demanda vías establecidas y elementos que las delimiten por seguridad. Es por esto que para cruzar Eje 3 el recorrido es por medio de cruces elevados tanto peatonales como vehiculares.

El acceso a las estaciones del Metro es elevado por lo que se ubica un puente para el acceso de personas, sin embargo, éste puente también es para el resto de los peatones que busquen cruzar. Debajo de éstos puentes no encontramos nada más que comercio informal, paradas de transporte público concesionado, retornos y estacionamiento para los automóviles. Si tomamos en cuenta la afluencia de personas que utilizan el transporte masivo y las personas que únicamente cruzan, se da una mezcla de flujos.

Se vuelven cruces inseguros cuando la estación de Metro cierra y se convierte en un pasillo solitario que queda oculto bajo el puente vehicular.



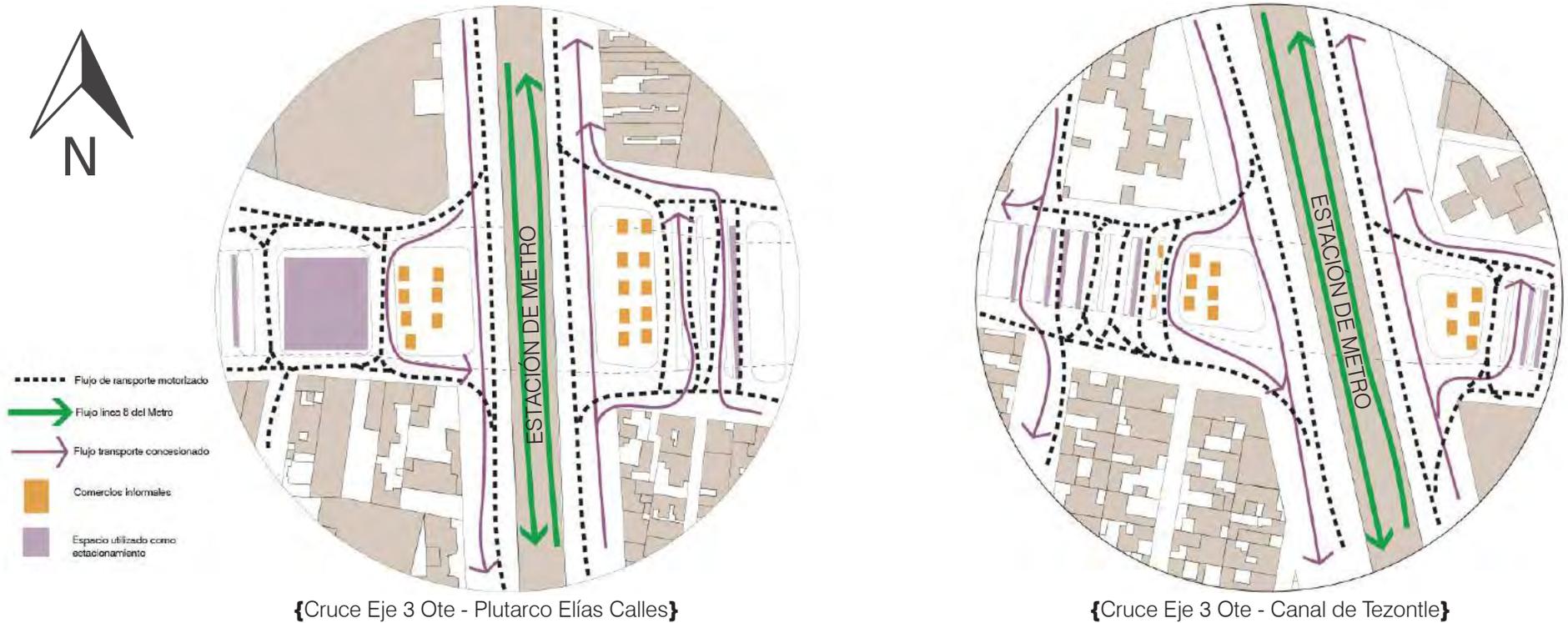
Vista de la estación del Metro Coyuya donde se aprecia la dinámica del cruce. Foto: tomada de Street View de Google Maps.



Vista de la estación del Metro Coyuya donde se aprecia el paso peatonal bajo el puente vehicular. Foto: tomada de Street View de Google Maps.



Vista de la estación del Metro Iztacalco donde se aprecia la dinámica del cruce. Foto: tomada de Street View de Google Maps.

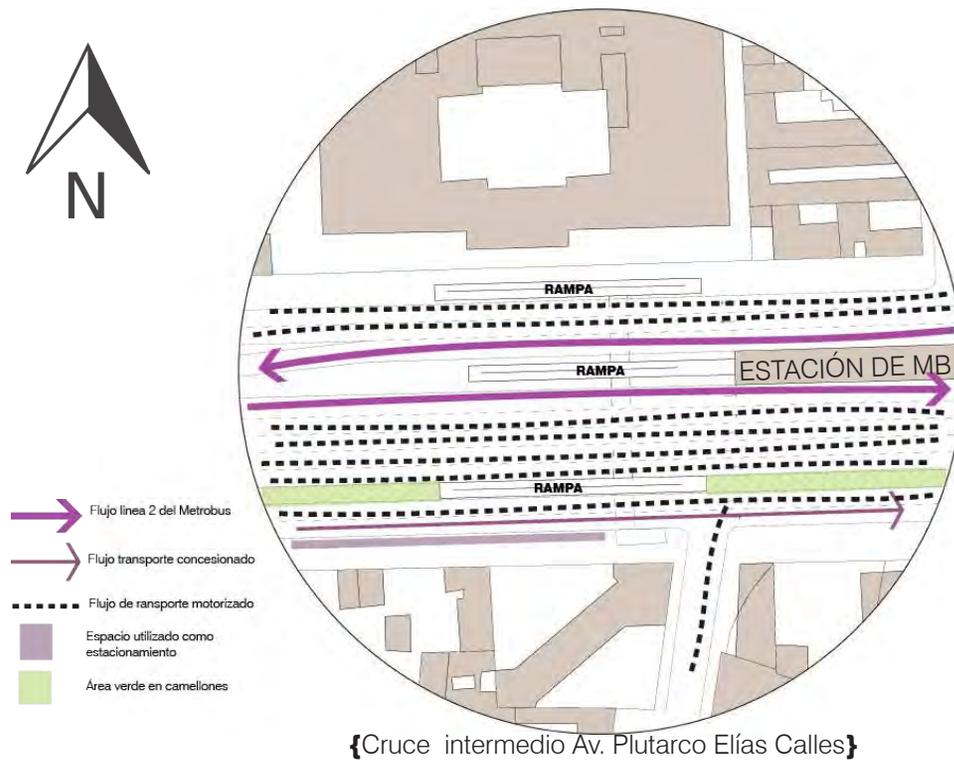


En estos esquemas podemos ver como es la dinámica en estos cruces que tienen las mismas características pues ambas se ven afectadas por la existencia de las estaciones del metro. Ambos presentan, debido a la gran afluencia de personas, la aparición de comercios informales los cuales se vuelven obstáculos para los peatones. Igualmente podemos apreciar como la banqueta bajo los puentes se fracciona para dar

paso a los vehículos así como para alojar autos estacionados complicando el recorrido de los peatones que transitan por ahí. A esto se le suma la difícil accesibilidad que implica el cruce elevado por medio de escaleras, especialmente para personas con discapacidad o en bicicleta quienes se ponen en riesgo al cruzar por el puente vehicular.



Las estaciones de Metrobus tambien son accesos importantes:



**Estación Coyuya (línea 2 Metrobus).**

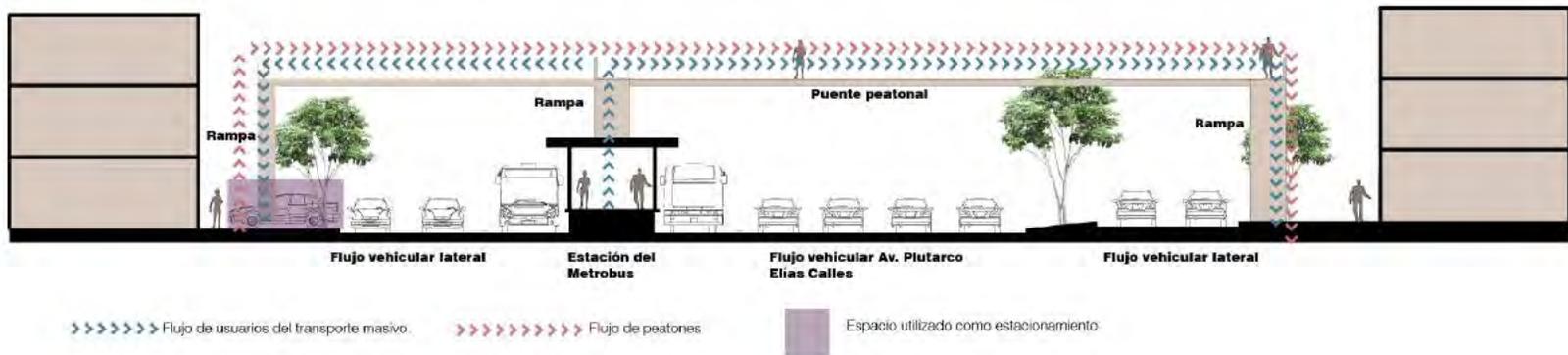
Se encuentra sobre Avenida Presidente Plutarco Elías Calles frente a la calle Juan N. Mirafuentes.



Vista de la estación del Metrobus Coyuya. Foto: tomada de Street View de Google Maps.

En este caso, la estación Coyuya no se encuentra en una intersección, y aunque pareciera que se puede acceder a la estación a nivel de calle, el hecho de ser vía rápida (alta velocidad, sin semáforos) lo impide pues ésta representa también una barrera. Es por esto que el cruce peatonal para llegar de la estación al polígono es elevado aunque en este caso resulta más accesible al contar con rampas por las que pueden

circular personas discapacitadas. Este cruce no representa gran conflicto pues la afluencia de personas, tanto usuarios de metrobus como peatones que cruzan, es poca y prácticamente la mayoría de sus usuarios son visitantes de la clínica cercana.





{Cruce Canal de La Viga - Plutarco Elías Calles}



**Estación La Viga (línea 2 Metrobus).**

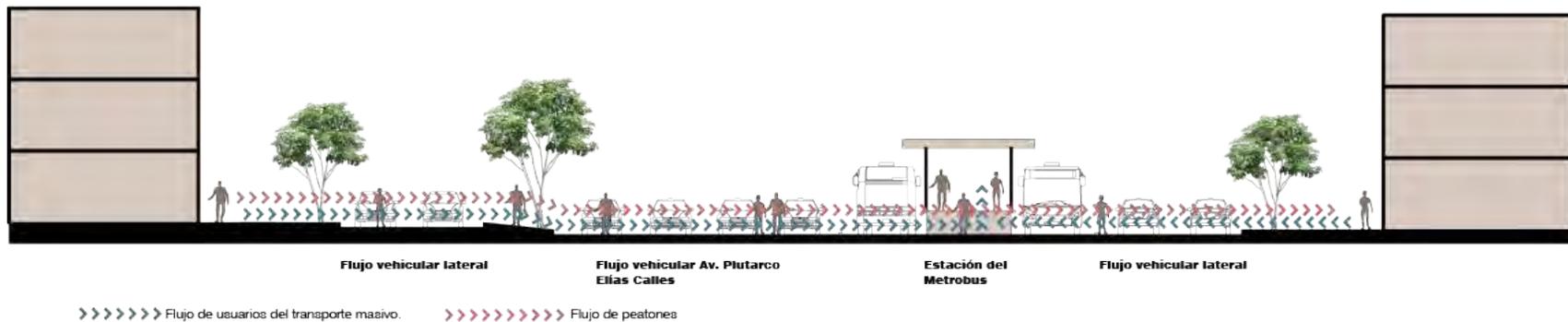
Se encuentra en la intersección de Avenida presidente Plutarco Elías Calles con Calzada de La Viga. Eje 2 Ote.



Vista del cruce La Viga - Plutarco Elías Calles. Se puede apreciar la dinámica del cruce. Foto: tomada de Street View de Google Maps.

En este cruce el acceso a la estación es a nivel de calle debido a que el Metrobús, al contrario que el metro, tiene carriles que sí se pueden cruzar. Esto sumado a que se encuentra en una intersección y se puede hacer uso de semáforos y pasos zebra, haciendo que la intersección de La viga y Plutarco Elías Calles sea la menos conflictiva y la más directa.

Cabe mencionar que aquí se mezclan flujos pero debido a las condiciones del cruce no se genera gran conflicto. A diferencia del cruce intermedio en Plutarco Elías Calles, no necesita estar elevado por que se vuelve el cruce más accesible donde pueden circular peatones, personas discapacitadas y ciclistas.

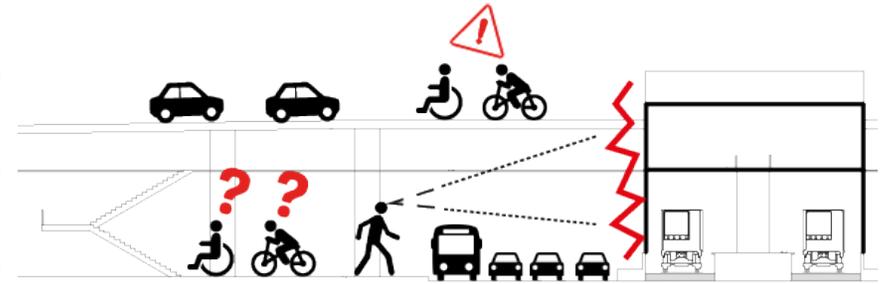


>>>>>> Flujo de usuarios del transporte masivo. >>>>>>>> Flujo de peatones

## DIAGNÓSTICO

Los accesos al polígono nos hablan de qué tan claro o accesible es el punto donde arriba el transporte público masivo que es la principal conexión con el resto de la ciudad.

**\_Cruces del Metro inaccesibles:** En los accesos desde las estaciones del Metro, las vías y la estación en sí representan una barrera física y visual, por lo tanto, la comunicación en estas intersecciones es elevada tanto peatonal como vehicularmente dificultando la accesibilidad. El hecho de que sólo se pueda subir por medio de escaleras dificulta aún más la accesibilidad. Esto es uno de los aspectos que genera que el polígono quede contenido y aislado del resto de las colonias aledañas. Por lo tanto, los cruces sobre Eje 3 (Francisco del Paso y Troncoso) son los más conflictivos.

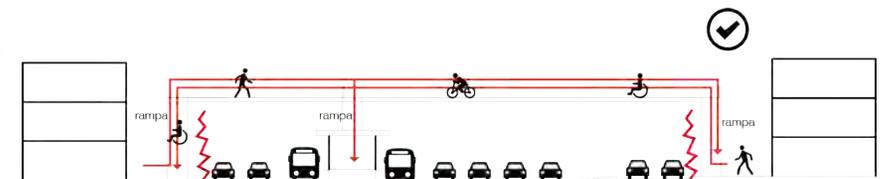


**\_Cruces del Metro conflictivos e inseguros:** En el caso de los cruces de las estaciones del metro, el paso peatonal para cruzar el eje es el mismo para acceder al metro por lo que se cruzan las distintas afluencias; y cuando no está funcionando el metro (en la noche) se vuelven pasillos elevados solitarios que quedan fuera de la vista de los demás peatones y automóviles que transitan la zona volviéndolos cruces inseguros debido a la susceptibilidad de sufrir asaltos.

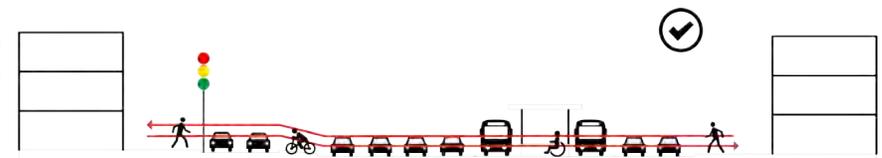


Igualmente, bajo los puentes, la aparición de comercio informal y banquetas fraccionadas debido al paso de transporte motorizado obstaculizan el recorrido del peatón.

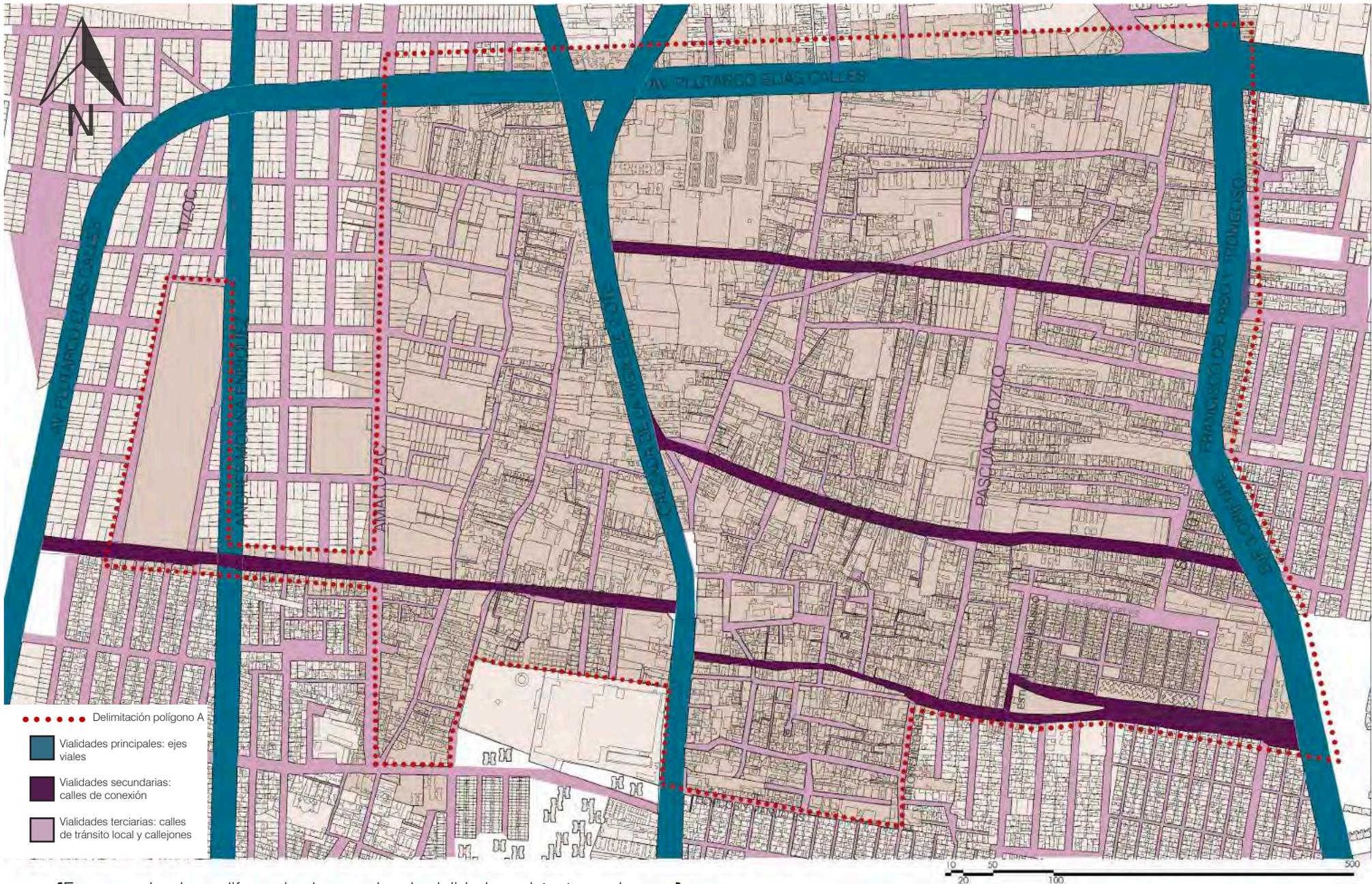
**\_Cruces en Metrobús óptimos:** En cuanto a los accesos desde el Metrobus no representan gran problema pues, en el caso de Coyuya, se dispone así porque la vía en la que se ubica es rápida y no se encuentra en una intersección (no hay semáforos ni pasos cebra), así que, el cruce elevado es una opción más segura. Además la afluencia peatonal no es concurrida y es mediante rampas y mejora la accesibilidad.



En el caso del Metrobus La Viga, tampoco existe mayor problema pues éste sí se ubica en una intersección donde existen semáforos así que los peatones tienen tiempo determinado para cruzar a nivel de calle. Además, los carriles del Metrobus no representan una barrera para el peatón. Esto hace que los accesos desde el Metrobus sean menos conflictivos.



# Jerarquías viales



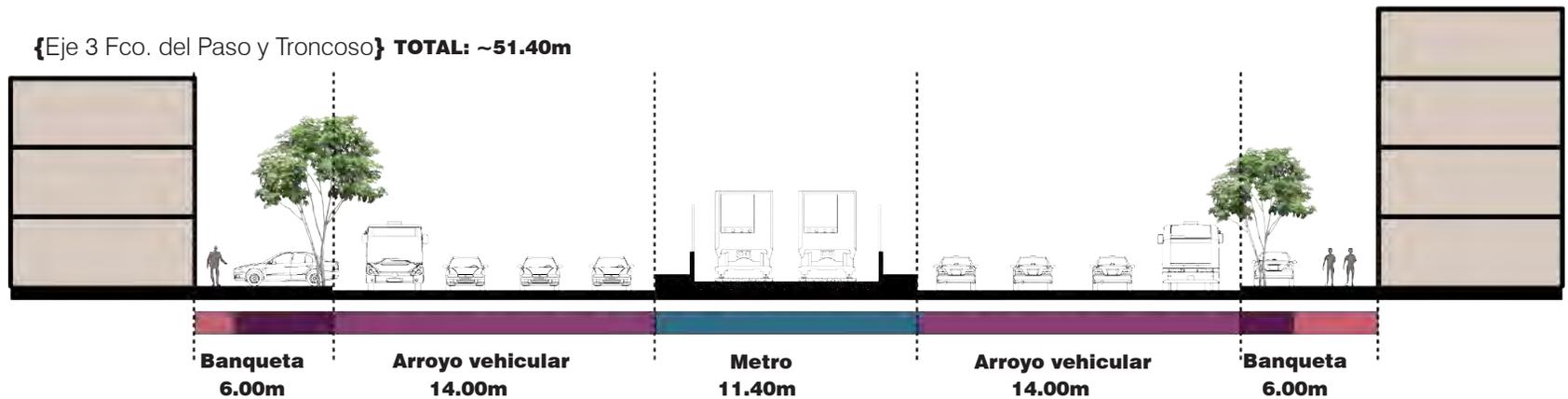
{Esquema donde se diferencian las escalas de vialidades existentes en la zona}

## Vialidades primarias: ejes viales

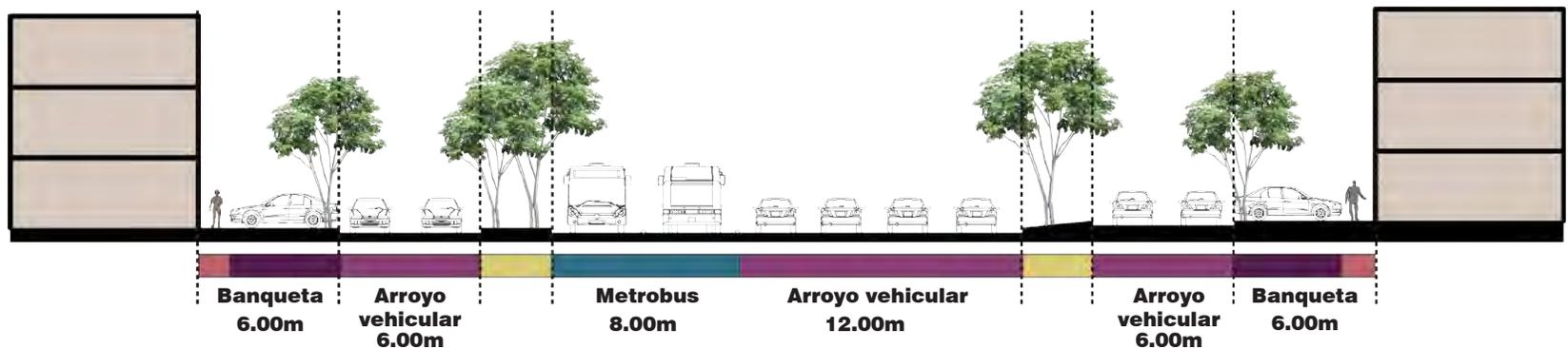
Esta tipología corresponde a los ejes viales sobre los cuales se aloja el transporte público masivo (Plutarco Elías Calles y Eje 3 Fco. del Paso y Troncoso). En ambos casos se componen de vías rápidas con 4 carriles promedio en ambos sentidos los cuales son divididos por los carriles del transporte público masivo (metro, metrobús) alojados al centro de la vía. Por estos carriles circula sólo transporte motorizado (privado, concesionado) lo cual crea conflicto debido a las paradas continuas del transporte colectivo traduciéndose en tráfico. Se dota de aceras anchas al peatón con vegetación. Sin embargo, el transporte motorizado invade las banquetas en algunos tramos lo que deja al peatón con un menor espacio para circular. Al ser vías rápidas, las intersecciones y cruces están alejados entre ellos por lo que las conexiones alternativas son mediante cruces elevados los cuales, normalmente son solitarios e inseguros acentuando la barrera creada entre el polígono y las colonias aledañas.

chas al peatón con vegetación. Sin embargo, el transporte motorizado invade las banquetas en algunos tramos lo que deja al peatón con un menor espacio para circular. Al ser vías rápidas, las intersecciones y cruces están alejados entre ellos por lo que las conexiones alternativas son mediante cruces elevados los cuales, normalmente son solitarios e inseguros acentuando la barrera creada entre el polígono y las colonias aledañas.

{Eje 3 Fco. del Paso y Troncoso} **TOTAL: ~51.40m**



{Plutarco Elías Calles} **TOTAL: ~50.00m**



### Simbología:

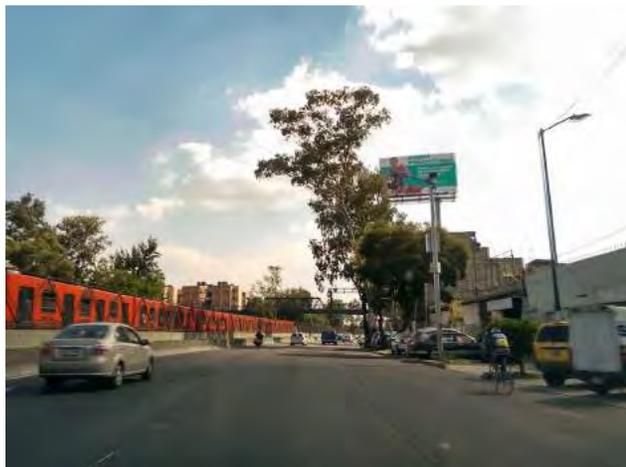
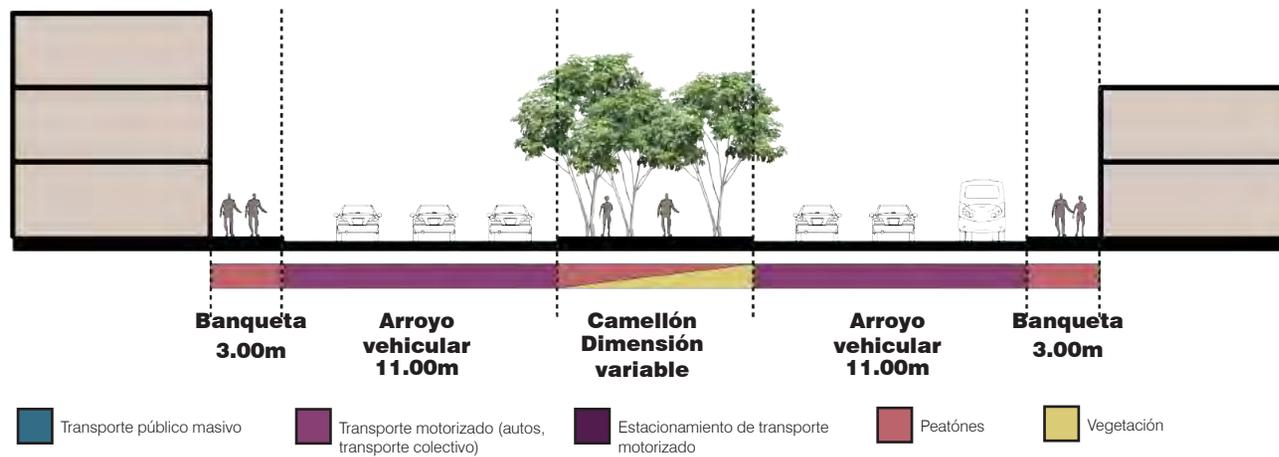
- Transporte público masivo
- Transporte motorizado (autos, transporte colectivo)
- Estacionamiento de transporte motorizado
- Peatónes
- Vegetación

Esta tipología corresponde al caso de Calzada de La Viga y Andrés Molina Enriquez las cuales son igualmente vialidades principales, pero a diferencia de las anteriores, no alojan carriles para el transporte público masivo por lo que no generan barreras. Aquí se destinan dos vías con 3 o 4 carriles en un solo sentido utilizados tanto por autos privados como por el transporte público concesionado. Se encuentran divididas por un camellón central de ancho variable los cuales normalmente se destinan solo a vegetación y pequeños caminos peatonales. Las

aceras son óptimas y en éste caso raramente son invadidas por el transporte motorizado.

Sus cruces peatonales son a nivel de banqueta en las intersecciones y existen algunos puentes peatonales, sin embargo, el hecho de que existan camellones intermedios y el arroyo vehicular sea menor facilita que las personas eviten dichos puentes cruzando a nivel de calle en cualquier punto.

**{Ejemplo: Calzada de La Viga} TOTAL: ~36.00m**



Vista Eje 3 Ote Fco. del Paso y Troncoso. Se aprecia la barrera generada por el Metro. Igualmente apreciamos los autos invadiendo las aceras.

Foto: propia.



Vista Plutarco Elías Calles. Se aprecia el carril destinado al Metrobus así como los carriles intermedios y laterales divididos entre sí.

Foto: propia.



Vista Calzada de La Viga. Se puede apreciar el camellón intermedio que divide el arroyo vehicular.

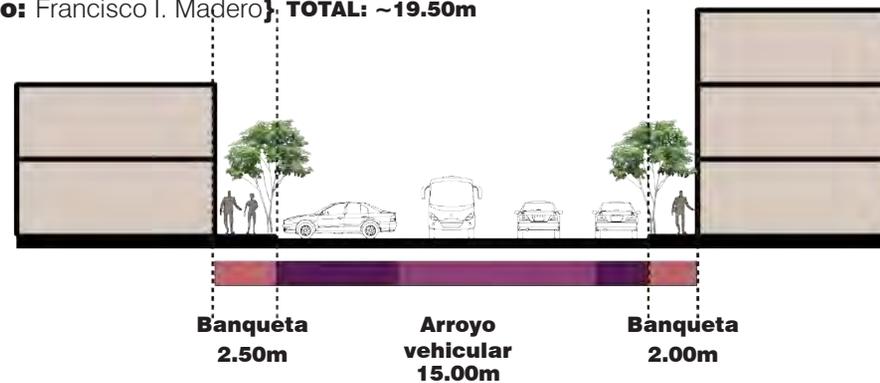
Foto: propia.

## Vialidades secundarias: calles de conexión

Esta tipología corresponde a las calles que cruzan el polígono en el sentido oriente-poniente comunicando los ejes viales principales existentes. Dichas calles son: Avenida Santiago, Del Recreo, Francisco I. Madero y Tezontle. Estas calles secundarias son de 4 carriles promedio con anchos variables y tienen banquetas de 2 a 3 metros, aunque en el caso de Tezontle, la variación es tal que hay tramos hasta con 2 carriles únicamente y banquetas más pequeñas hasta de 0.80 metros. En

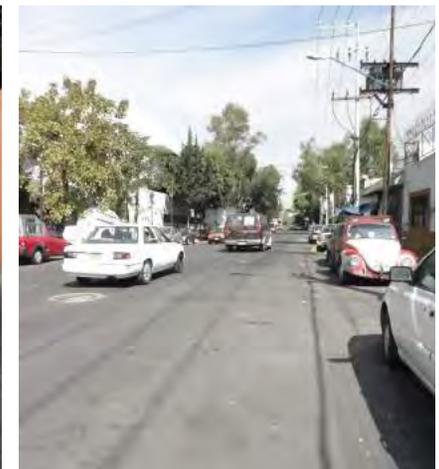
éstas circulan la mayoría del transporte público concesionado (combis, "peseras", taxis) pues dentro del polígono éstas son las calles más anchas para circular y atravesar la zona y por tanto, son las calles con mayor actividad local. Sin embargo, la vialidad se utiliza también como estacionamiento dejando menos carriles de tránsito para el flujo vehicular provocando mayor congestión vial en ciertos tramos.

**{Ejemplo: Francisco I. Madero}. TOTAL: ~19.50m**



### Simbología:

- Transporte público masivo
- Transporte motorizado (autos, transporte colectivo)
- Estacionamiento de transporte motorizado
- Peatones
- Vegetación



De izquierda a derecha: Calle Francisco I. Madero, Tezontle, Avenida Santiago, Del Recreo. En todas las fotografías se puede apreciar la tipología de vialidad secundaria donde se observa el número de carriles de tránsito y los que son ocupados de estacionamiento. Igualmente se puede apreciar la variación del ancho en algunos tramos. Fotografías: propias.

## Vialidades terciarias: tránsito local y callejones

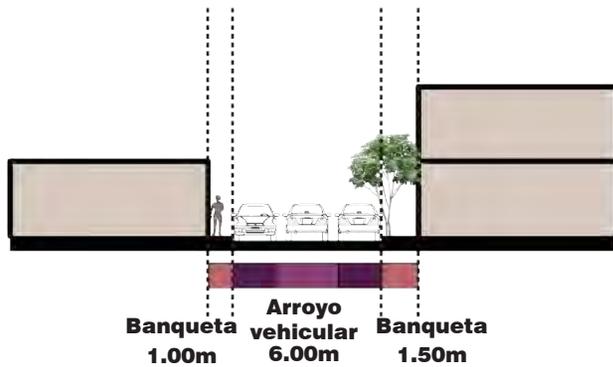
Esta tipología corresponde al resto de las calles que conforman el polígono y las cuales en su mayoría conservan su traza histórica. Pese a que el flujo vehicular que se da en éstas es menor al de las anteriores, las calles de tránsito local privilegian al transporte motorizado sobre el peatón y aún así, éstas no tienen las características adecuadas para el flujo vehicular. Las banquetas normalmente son angostas y en algunos casos inexistente, por lo que el peatón comparte el mismo espacio que el automóvil. Igualmente se utiliza la vialidad como estacionamiento. Este tipo de calle normalmente tienen distintos tramos con anchos variables lo que crea conflictos vehiculares.

Los callejones varían en cuanto a su angostura. Los hay desde 2 a 4 metros aproximadamente. Los callejones más amplios normalmente se utilizan como estacionamiento dejando un espacio mínimo al peatón para circular dentro de los callejones.

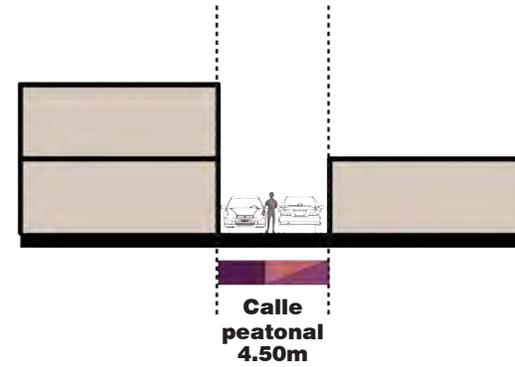
Existen igualmente callejones que son demasiado angostos como para alojar un automóvil. En estos solo caminan peatones y en algunas ocasiones, bicicletas.

Estos callejones normalmente no tienen salida y son muy largos, además en su mayoría no cuentan con iluminación haciéndolos inseguros.

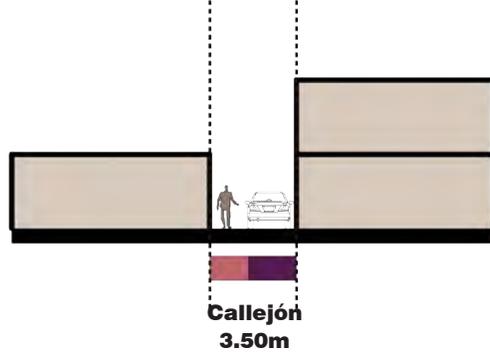
{Ejemplo: Chimalpopoca} TOTAL: ~8.50m



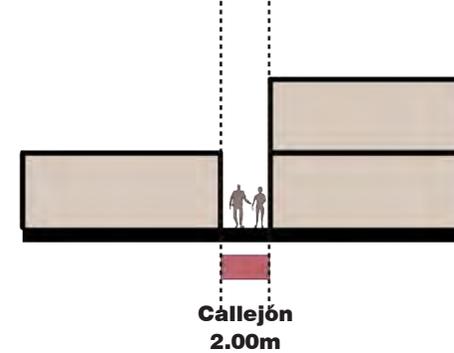
{Ejemplo: Puente de la Gloria} TOTAL: ~4.50m



{Ejemplo: Callejón Reyna Xóchitl} TOTAL: ~3.50m



{Ejemplo: Callejón Antonio García} TOTAL: ~2.00m



### Simbología:

- Transporte público masivo
- Transporte motorizado (autos, transporte colectivo)
- Estacionamiento de transporte motorizado
- Peatones
- Vegetación



Vista de la calle Niños Héroes. Se aprecia la invasión del automóvil en las calles peatonales por lo que las personas deben transitar por el mismo espacio que los automóviles dejándolos sin protección.  
Foto: propia.



Vista de la calle San Miguel. En este caso existen banquetas angostas contenidas por los autos se estacionados. Igualmente esto deja un solo carril para el tránsito de vehículos.  
Foto: propia.



Vista del Callejón de las Rosas. Tiene las dimensiones para alojar automóviles por lo que también es usado como estacionamiento complicando el tránsito de peatones.  
Foto: propia.



Vista de la calle Chimalpopoca. Podemos apreciar la barrera que representan las los camiones estacionados en calles tan angostas.  
Foto: propia.

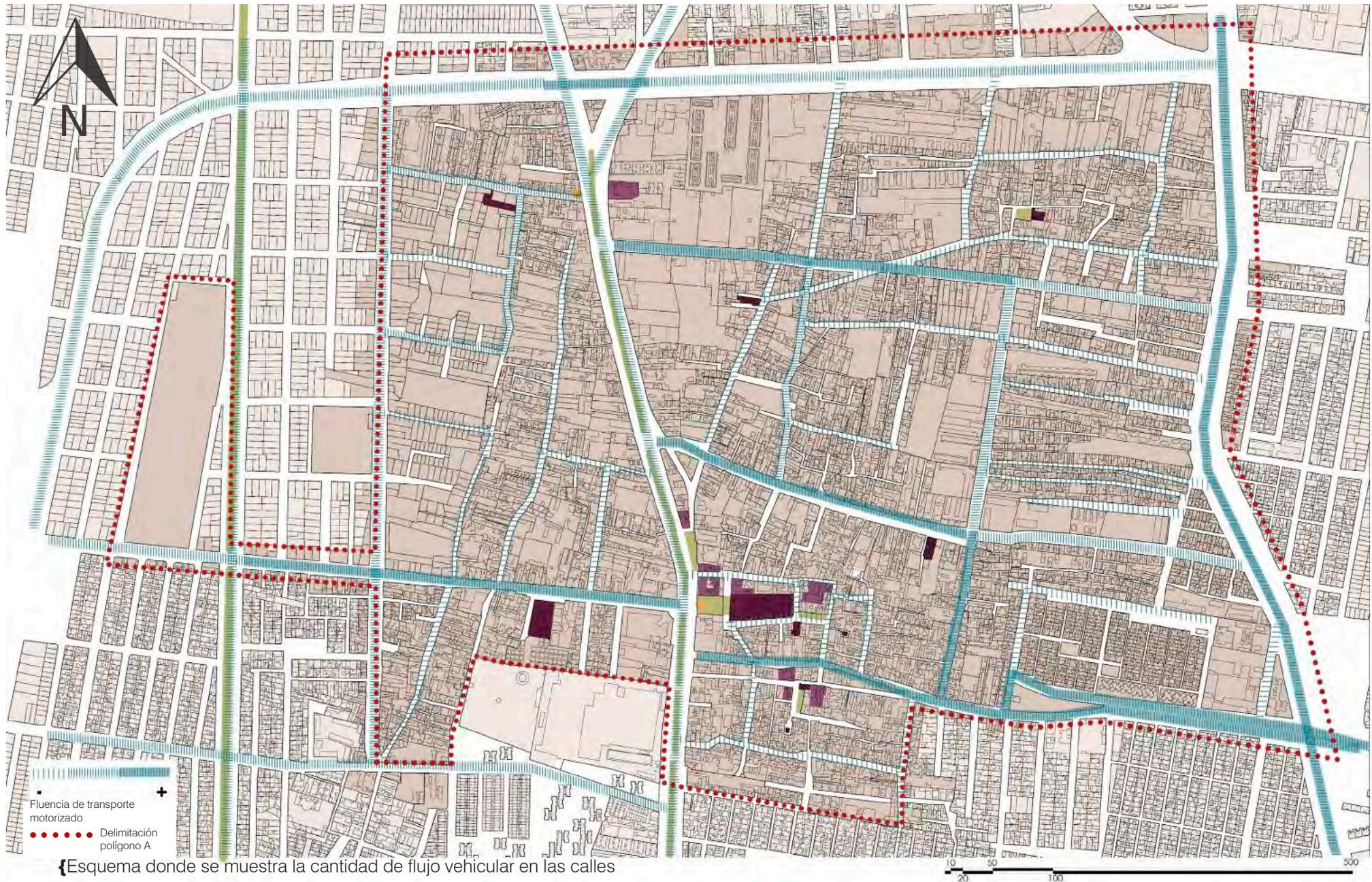


Vista de la calle San Matías. Se aprecia la dimensión mínima de las banquetas y la existencia de autos estacionados.  
Foto: propia.



Vista de la calle Santa Cruz. Igualmente se puede ver la dimensión mínima de las banquetas y como quedan contenidas por autos estacionados.  
Foto: propia.

# Movilidad Motorizada



Como se puede observar en el esquema anterior, las calles con mayor fluencia y problemática vehicular son, en su mayoría, vialidades secundarias que son donde transita la mayor cantidad de transporte público concesionado y se encuentra mayor cantidad de autos estacionados en la vía. Si vemos la tipología de éste tipo de calles podemos ver que el conflicto se crea principalmente por los autos estacionados debido a que dejan menos carriles para el tránsito de vehículos.

Igualmente podemos observar cómo es que divide de cierta manera los distintos barrios rompiendo con la conexión entre ellos, y a su vez, entre hitos pues algunos de éstos se ubican en estas calles. Y como pudimos ver en el tema anterior, dichas calles privilegian al auto sobre el peatón.

Las calles con media fluencia vehicular son las calles de un solo sentido que se orientan sur-norte (a excepción de Eje 3 Fco. del Paso y Troncoso la cual es en ambos sentidos y tiene una mayor fluencia). Si observamos la tipología de éstas avenidas podemos ver que son vialidades poco conflictivas pues tienen banquetas anchas e incluso camellones vegetados. Los autos no invaden las aceras como estacionamiento.

Las de menor fluencia vehicular son sólo de tránsito local, sin embargo, sí se crea conflicto por la propia tipología de calles, que si observamos, en su mayoría son angostas e igualmente tienen el problema de estar invadidas por el transporte motorizado como estacionamiento.

Podemos ver que la mayoría de estas calles son en las que se encuentran la mayoría de los hitos de la zona así como de los espacios públicos abiertos.

El resto de las calles tienen un tránsito mínimo pero se vuelven inseguras para el peatón pues en su mayoría tienen banquetas muy angostas o no tienen., por lo que el peatón y el automóvil comparten el mismo lugar.

En general, las calles no responden ni al transporte motorizado ni al peatón, por lo que ambos son afectados por los conflictos que se dan en cuanto a la movilidad interna del polígono.



Vista de Fco del Paso y Troncoso. Se aprecia la gran fluencia vehicular. Foto: propia.

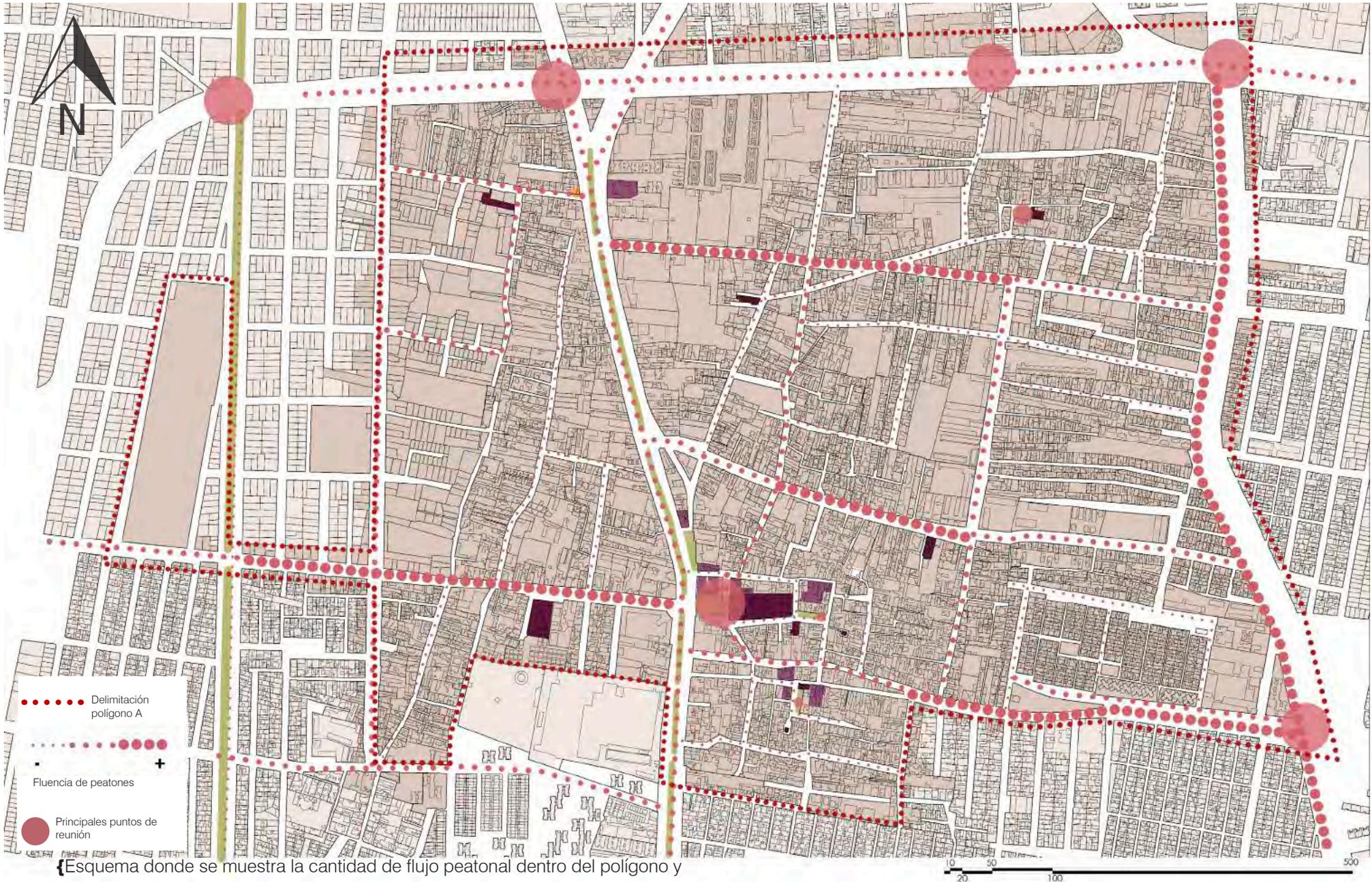


Vista de la Avenida Santiago. Se aprecia la dinámica de los autos que se da en las calles secundarias. Foto: propia.



Vista de la calle Benito Juárez. Se aprecia una de las problemáticas en calles terciarias entre el auto y el peatón. Foto: propia.

# Movilidad peatonal



{Esquema donde se muestra la cantidad de flujo peatonal dentro del polígono y como se relaciona con los espacios públicos abiertos y los hitos}

La mayor afluencia de movilidad peatonal coincide con las más transitadas vehicularmente (calles secundarias) lo cual tiene que ver con el transporte público concesionado que transita por éstas y los usos que se dan en dichas calles.

Viendo el esquema de tipología de estas calles notamos que, pese a que las aceras son de tamaño óptimo, el privilegio se lo lleva el automóvil pues se le destina más espacio y también invade con estacionamiento.

La afluencia media se da principalmente en calles terciarias de tránsito local que comunican los distintos barrios y las cuales están invadidas por el transporte motorizado. Esto crea inseguridad pues el peatón prefiere caminar sobre la vía vehicular en lugar de caminar en una banqueta angosta rodeada de autos estacionados, creando así, conflicto con el flujo vehicular.

Igualmente se da un flujo medio en las calles donde se ubican los espacios públicos y los principales hitos del lugar.

El menor flujo se da igualmente en algunas calles terciarias y en los callejones debido a que éstos tienen la traza muy irregular y es difícil asumir, a simple vista, el recorrido de éstos. Es por esto que solo las transitan las personas que ahí viven y son las que conocen la zona.

En general, el flujo peatonal que se da en la zona es, en su mayoría, por los propios habitantes de la zona que son quienes ya se saben los recorridos dentro de la traza tan irregular. Es muy difícil que alguien ajeno a los barrios pueda recorrer la zona sin conocerla. Incluso el recorrido entre los hitos no es claro.

Por otra parte, lo más evidente es la mala convivencia existente entre el peatón y el transporte motorizado, siendo éste último el más privilegiado.

Igualmente observamos que los principales puntos de reunión de personas son en algunas plazas de iglesias que son los lugares de "recreación" de la zona y en las estaciones de transporte público masivo que son los accesos al polígono.



Vista de la calle Puente de la Gloria. Vemos que hay tramos sin banqueta donde también circulan autos.  
Foto: propia.

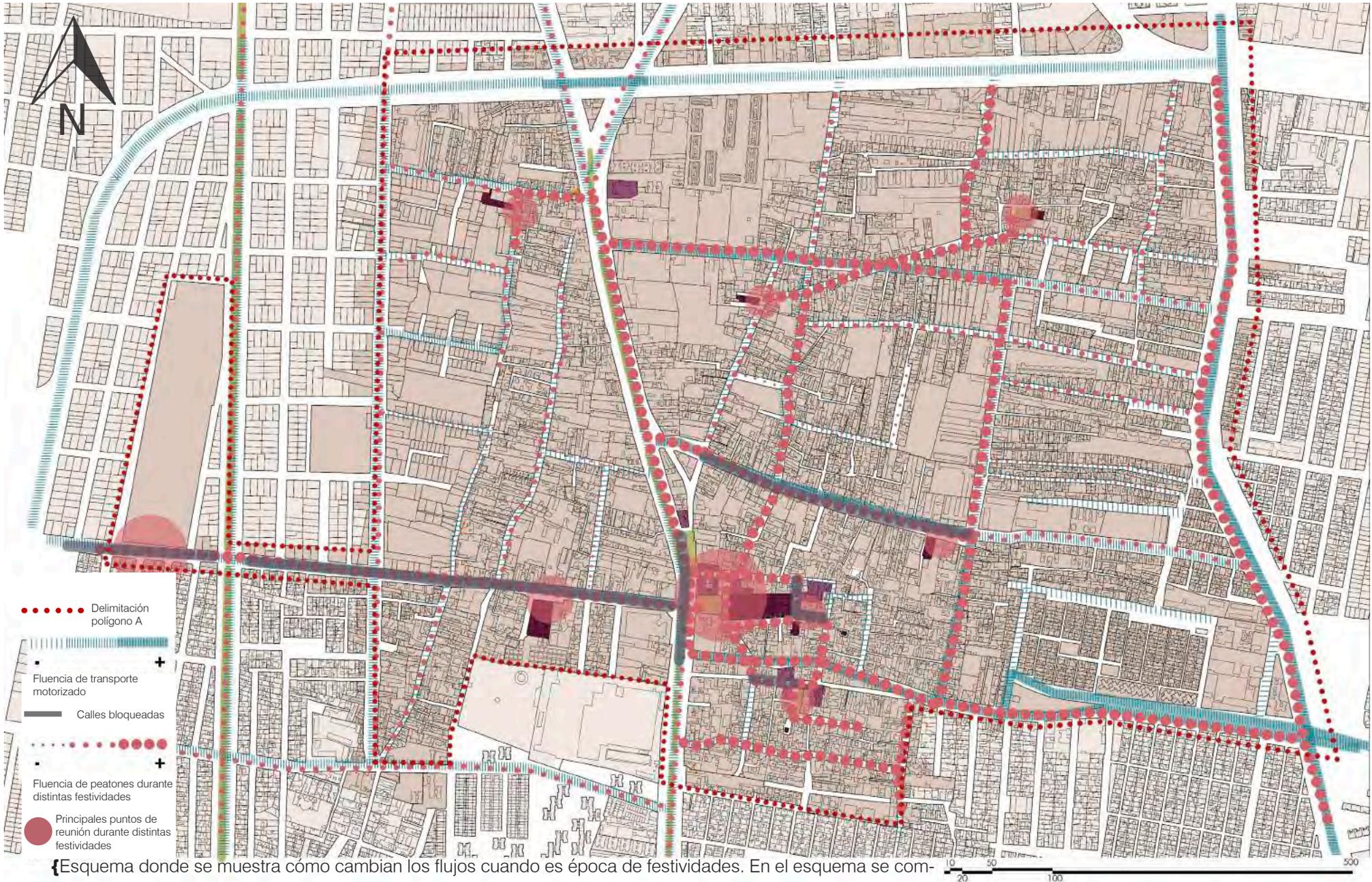


Vista de la calle Del Recreo. Se aprecia cómo los peatones deben caminar por el arroyo vehicular debido a la invasión por los autos estacionados en las aceras.  
Foto: propia.



Vista de la plaza de frente a la iglesia de Los Santos Reyes. Se aprecia cómo se utilizan como espacios de esparcimiento.  
Foto: propia.

# Movilidad en festividades



Los días de fiesta son muy importantes pues la dinámica del barrio cambia en cuanto a la movilidad.

En el esquema anterior se señalan éstos cambios. Por ejemplo, las calles que se cierran cuando hay feria que corresponden con las calles más transitadas normalmente (calles secundarias). Cabe mencionar que no todas se cierran al mismo tiempo.

Esto crea conflicto pues, al cerrar las calles de mayor flujo vehicular, los autos buscan otras vías como alternativa para continuar su recorrido por lo que transitan las calles terciarias las cuales, normalmente, no tienen mucha fluencia vehicular y según su tipología éstas ya se encuentran invadidas por autos y el espacio destinado para el peatón es mínimo, creando así un mayor conflicto en estas calles.

Es ahí donde se da el conflicto pues hay más gente recorriendo las calles, pero hay más autos en las vías que solo eran de tránsito peatonal local.

Otro ejemplo es, al ser la “visita de las 7 Casas”, el recorrido entre hitos tiene una gran fluencia peatonal y se crean en éstos, puntos de reunión con mayor concurrencia de personas.

Otra problemática se relaciona con el panteón pues es tradición hacer una procesión al panteón cuando alguien muere. Esto crea conflicto pues la procesión se realiza sobre la Avenida Santiago que es una de las más transitadas. Esto crea tráfico en la avenida pues los peatones realizan la caminata por la vía vehicular frenando el flujo del transporte motorizado.

La avenida Santiago también se ve afectada en día de muertos pues la fluencia peatonal aumenta y se crea un punto de reunión muy concurrido fuera del panteón. Incluso éste tramo se cierra.

Cabe mencionar que los puntos de reunión coinciden con los únicos espacios públicos de la zona, por lo que éstos no son suficientes para alojar a toda la población de los barrios que asiste a las festividades.



Se puede apreciar como una procesión festiva interfiere con el tránsito vehicular en la calle Fco. I. Madero.  
Foto: propia.

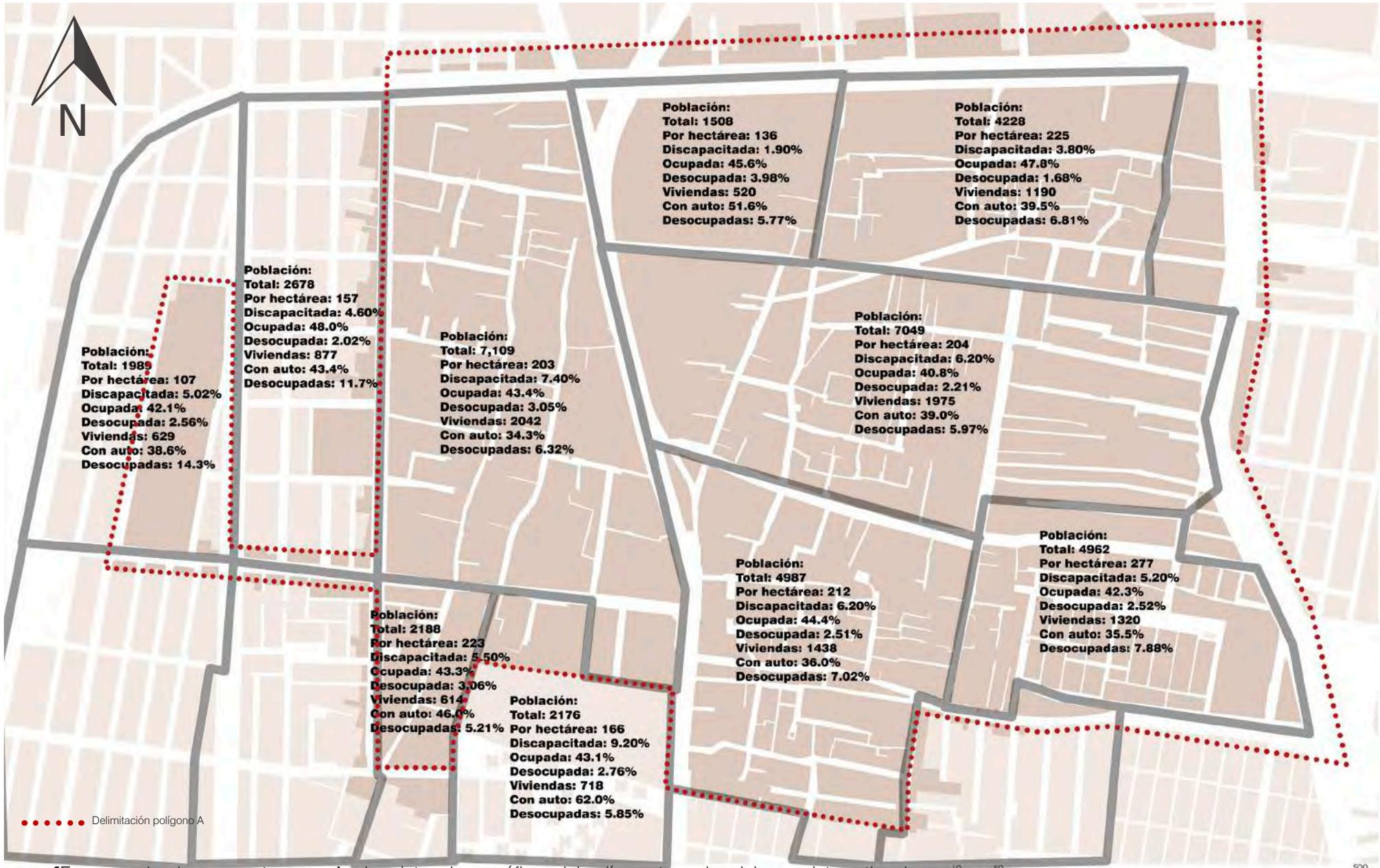


Igualmente vemos como el tránsito vehicular se ve afectado en la calle Tezontle debido al paso de las personas que llevan un “torito” de pirotécnia.  
Foto: propia.



Vista de la intersección entre Calzada de La Viga y Avenida Santiago. Se aprecia La Viga bloqueada para llevar a cabo eventos y como interfiere en el tránsito vehicular.  
Foto: propia.

# Datos demográficos



{Esquema donde se muestran, por Agebs, datos demográficos del polígono tomados del mapa interactivo de ITDP "DOTDF". Link: <http://dotdf.mx/#map>}

## DIAGNÓSTICO

De acuerdo al esquema anterior podemos obtener los siguientes datos generales sobre el polígono de estudio:



**Población total:** ~32,031 personas



**Número de viviendas:** ~9,099 viviendas



de las cuales ~**3478** tienen **auto**  
(considerando 1 auto por vivienda)

lo que nos dice que el **38.22%** de las viviendas hacen uso del automóvil.

Con esto podemos concluir que más de la mitad de la población dentro del polígono no cuenta con automóvil por lo que hace uso de otros medios para trasladarse que bien pueden ser el transporte público o incluso otros medios de transporte no motorizados.

También podemos asumir que el tránsito motorizado ajeno al polígono (que utilizan las calles del polígono solamente de paso, o incluso visitantes) es el que crea conflicto dentro de éste. Y si asumimos que más de la mitad de los habitantes se desplazan caminando dentro del polígono para trasladarse entre barrios o ya sea para tomar el transporte público, podemos decir que es de mayor importancia que la infraestructura urbana responda al peatón que al automóvil.

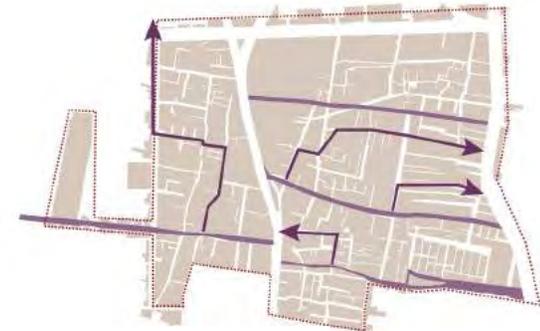
Esto se refuerza con las características propias de sus festividades pues éstas demandan hacer uso de las calles del polígono y al privilegiar al automóvil es cuando se crean los conflictos señalados anteriormente.

Las conclusiones generales se resumen en las siguientes:

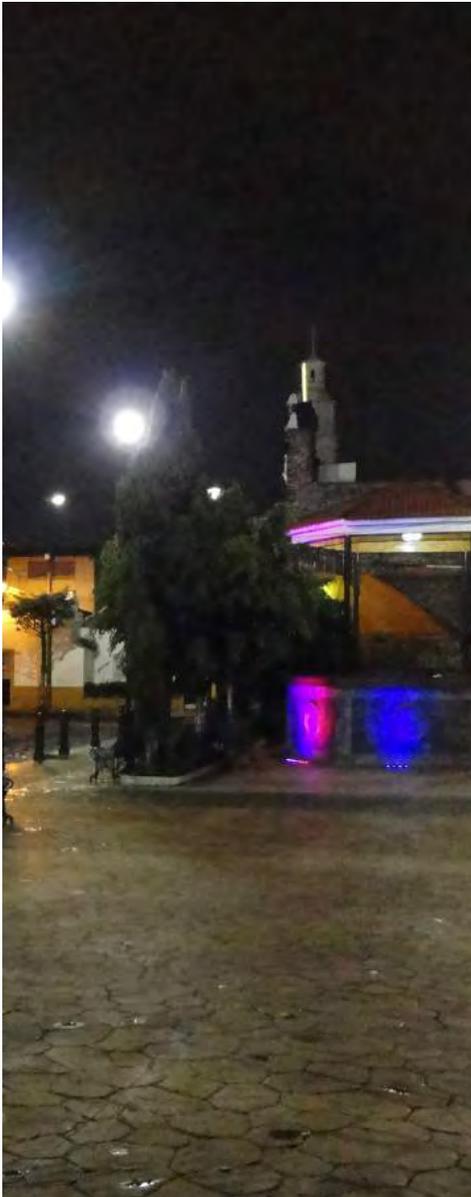
**\_Calles secundarias (de conexión) conflictivas:** Según el análisis realizado, son éstas calles las que presentan mayor conflicto entre transporte motorizado y peatones pues son las más transitadas debido a que son las que comunican directamente los ejes principales. Por tal motivo, también son éstas las más transitadas por los peatones, sin embargo, la tipología de éstas calles privilegia al transporte motorizado.



**\_Festividades vs automóvil:** Como se pudo observar, durante las festividades del pueblo es cuando los habitantes hacen más uso de la infraestructura urbana (calles y espacios públicos) y justamente las calles más transitadas, que son las de mayor dimensión, son las utilizadas para llevar a cabo dichas festividades. Esto crea conflictos donde se ven afectados los flujos vehiculares que transitan estas calles para atravesar el polígono, generando que el flujo vehicular se canalice a calles terciarias y genere más conflicto.



## >Espacio publico\_



Vista de la plaza de Santa Cruz de noche.  
Foto: propia.

Uno de los atractivos del pueblo de Iztacalco, a parte de sus iglesias, son las pequeñas plazuelas que van apareciendo en la traza durante el recorrido por los siete barrios.

Normalmente es en estos espacios donde se realizan algunas de las fiestas y carnavales típicos del pueblo e incluso donde las personas se reúnen los domingos después de misa pasando a formar parte de su vida cotidiana.

Sin embargo, estos espacios destinados a la convivencia son pocos y no todos tienen las características adecuadas para ser un lugar de paseo, encuentro, reflexión, recreación, etc, puesto que han sido el resultado de los sobrantes de una traza a la que se le abrieron nuevas vías e incluso algunas de estas se encuentran fragmentadas debido al paso vehicular.

Además estos espacios públicos en su mayoría pertenecen a las iglesias haciéndolos de cierta forma privados cuando la iglesia está cerrada pues no se puede acceder a estos. Realmente solo existen tres plazas completamente abiertas permanentemente y que pueden considerarse espacios "adecuados": La plaza de San Matías, la de Santa Cruz y la de la iglesia de Los Santos Reyes.

A continuación se reconocerán estas características y las posibles problemáticas que se presenten en estos lugares que están directamente relacionados con el culto religioso y así mismo se mostrará como responden, o no, a los hitos del lugar.

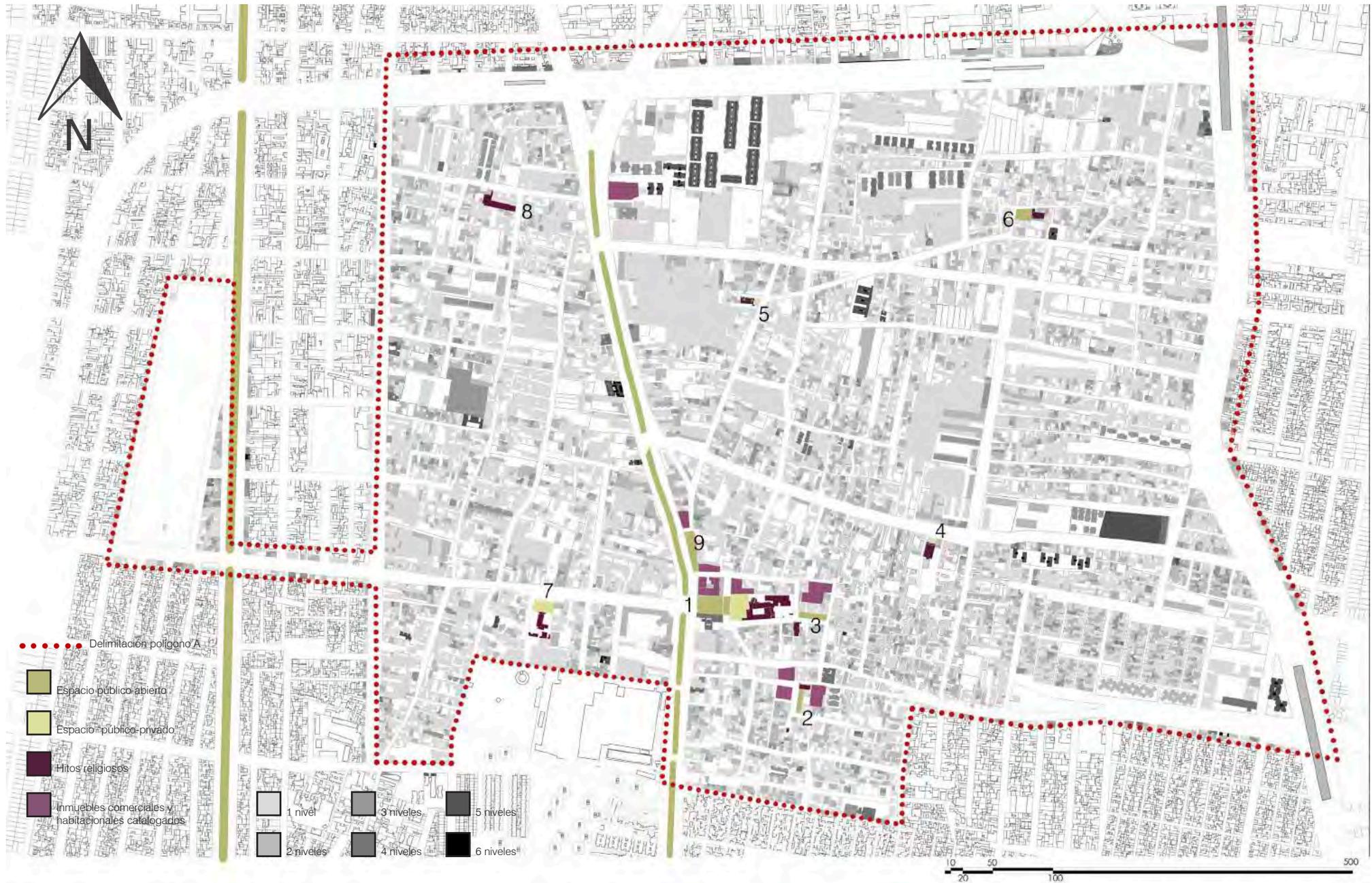
Estos espacios se enlistan en el esquema siguiente de acuerdo al hito con el que están directamente relacionados o en su caso, al que pertenecen:

- \_1: Parroquia y ex convento de San Matías
- \_2: Capilla y Ermita de la Santa Cruz
- \_3: Capilla de la Asunción
- \_4: Capilla de San Miguel Arcangel
- \_5: Capilla de San Sebastian
- \_6: Parroquia de Los Santos Reyes
- \_7: Iglesia de Santiago Apostol
- \_8: Parroquia de San Francisco de Asís Xicaltongo.

\_9: Esta plaza no está relacionada con un hito religioso directamente, pero si con inmuebles catalogados. Sin embargo, ésta no es de gran importancia ni es utilizada precisamente por esa falta de conexión con el resto de los hitos quedando solo como un "sobrante" ambientado con jardinerías y por tanto se vuelve una plaza solitaria e insegura al ser poco transitada.



Plaza "sobrante" sobre La Viga.  
Foto: propia.



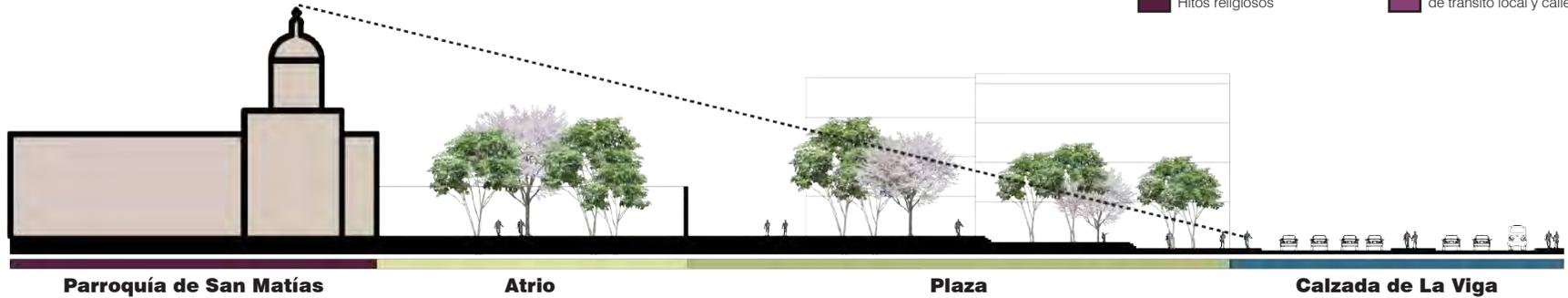
{Esquema donde se muestran los espacios públicos de la zona de estudio y como éstos están directamente relacionados con las iglesias}

# Plazas y plazuelas

## 1 {Parroquia y ex convento de San Matías}

### Simbología:

	Espacio público abierto		Vialidades principales: ejes viales
	Espacio "público-privado"		Vialidades secundarias: calles de conexión
	Hitos religiosos		Vialidades terciarias: calles de tránsito local y callejones



Ésta es la plaza más grande del polígono pues está directamente relacionada con la Parroquia de San Matías que es la iglesia principal de todos los barrios. Esta se encuentra en desniveles y se puede apreciar como remate desde Avenida Santiago. Cuenta con áreas ajardinadas con grandes árboles que generan sombras. Al centro se encuentra un quiosco que toma un papel importante en distintas festividades al convertirse en escenario.

Inmediato a la plaza se encuentra el atrio de la iglesia el cual solo se abre al público mientras la iglesia este funcionando. Es en éste donde se lleva a cabo la exhibición de las portadas de flores y cuadros, así como otros eventos. éste

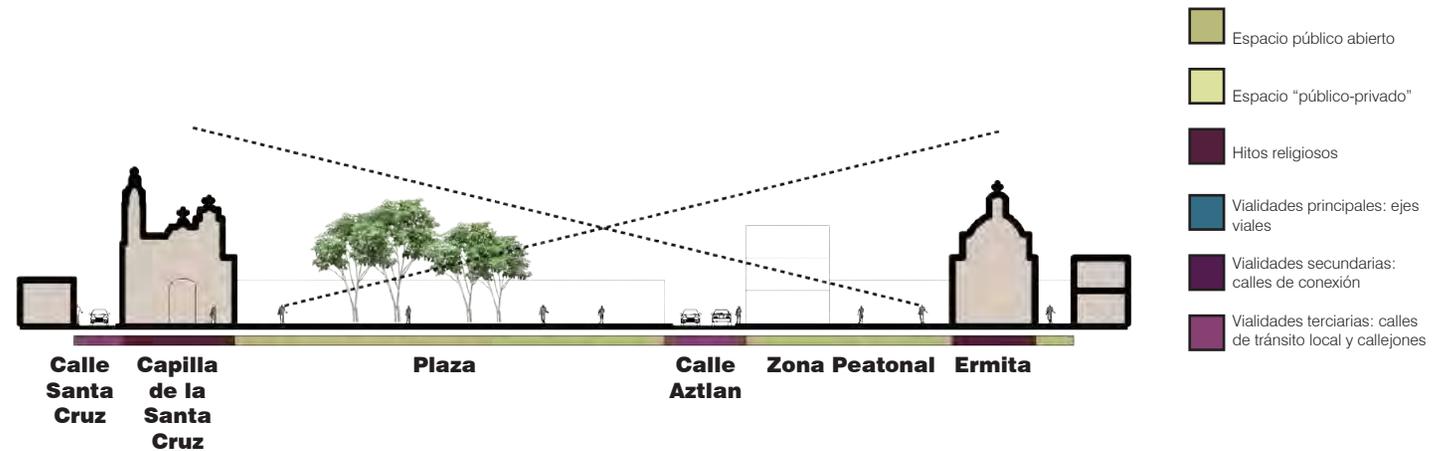
igualmente cuenta con áreas ajardinadas previas al acceso a la parroquia. Igualmente, es el punto de reunión y de esparcimiento principal de la zona pues sirve de paseo de los habitantes así como de un espacio de recreación. Esta plaza se encuentra contenida entre edificios y existen 3 accesos diferentes, uno de ellos abriéndose hacia La Viga desde donde se tiene una buena visual del espacio así como del hito.

Igualmente es una plaza muy activa debido a los usos que se relacionan con ésta como son equipamientos y comercios.



Vista de la plaza de San Matías donde se aprecia el estado actual de ésta y la relación que se da con la iglesia. Igualmente se aprecian las actividades que se dan en ésta.  
Foto: propia.

## 2 {Capilla y Ermita de la Santa Cruz}



Esta plaza tiene la peculiaridad de que no se encuentra inmediata al acceso de la capilla sino que se ubica a un costado lo que permite tener una buena visual del inmueble pero de la vista lateral. El acceso a esta se encuentra directamente a la calle Amado Nervo. Esta plaza, junto con el inmueble, de encuentran fragmentados de la Ermita por vialidades vehiculares de tránsito local.

La Ermita se encuentra separada de las construcciones aledañas dejando un espacio peatonal que la rodea pero que en ocasiones es invadida por automóviles.

La visual de la Ermita es buena desde la plaza de Santa Cruz pese a que ésta se encuentre contenida entre construcciones de alturas similares.

En esta plaza también se llevan a cabo festividades, sin embargo sus dimensiones no se comparan con la anterior puesto que es más chica y más angosta.

A diferencia de la plaza de San Matías, ésta es menos activa debido a que los usos relacionados con ésta son únicamente habitacionales.



Vista de la plaza de Santa Cruz. Se aprecia como no esta directamente relacionada con la iglesia. Igualmente se ve que queda contenida entre vialidades terciarias. Foto: propia.

### 3 {Capilla de la Asunción}

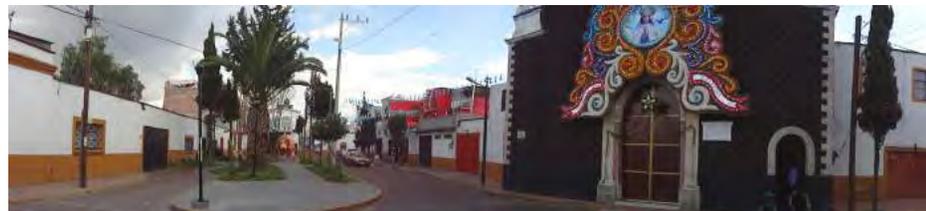


Esta plazuela pese a encontrarse frente a la capilla, se encuentra fragmentada por una vialidad dejando inmediata a la iglesia una banqueta de dimensiones mínimas. También se realizan algunos festejos en ésta, sobre todo el paso de las procesiones.

Es un espacio pequeño el que está destinado a la plazuela por lo que la visual del hito no se aprecia del todo bien a menos que vengas desde la calle Quetzalcóatl. Igualmente se encuentra contenida entre edificaciones pero de menor altura. A esta se puede llegar desde 3 calles diferentes.

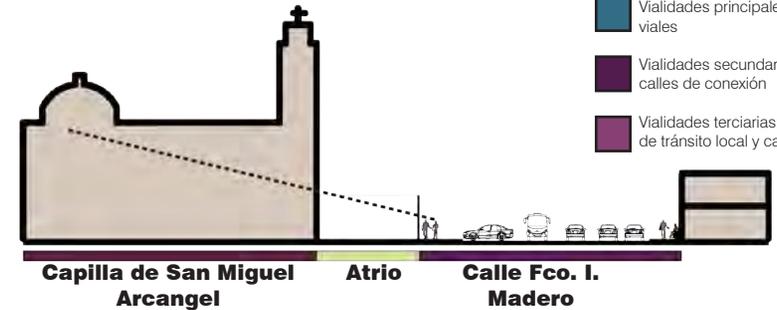
El lugar únicamente tiene zonas ajardinadas con algunos pequeños arboles. Esto la vuelve un lugar de tránsito más que de estar.

Es una plaza solitaria debido a que los usos que se relacionan a ésta son habitacionales y no ofrece espacios óptimos para la recreación.



Vista de la plaza de La Asunción. Se aprecia el estado actual de dicho espacio. Igualmente se ve la relación entre la plazuela y el hito.  
Foto: propia.

### 4 {Capilla de San Miguel Arcangel}



#### Simbología:

- Espacio público abierto
- Espacio "público-privado"
- Hitos religiosos
- Vialidades principales: ejes viales
- Vialidades secundarias: calles de conexión
- Vialidades terciarias: calles de tránsito local y callejones

En este caso no existe alguna plaza que preceda a la capilla, el único espacio de amortiguamiento es el pequeño atrio que da hacia la calle Francisco I. Madero, la cual es una de las calles más conflictivas precisamente debido a que privilegia al automóvil.

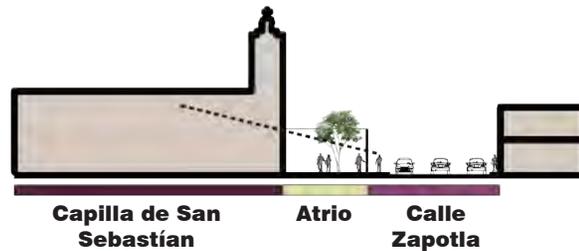
Este atrio igualmente es público solo cuando la iglesia está abierta. Cuando se cierra deja sólo la banqueta como "espacio público" la cual está contenida entre vehículos estacionados. Obviamente la visual que se tiene desde el pequeño atrio es desfavorable a menos que sea desde el otro extremo de la calle, sin embargo aún así se ve afectada por los vehículos que transitan la calle.

En esta iglesia no se cuenta con el espacio para realizar ciertas festividades, sin embargo, esta calle es una de las que se bloquean cuando hay feria. Cabe mencionar que ésta es una zona muy activa debido a que hay muchos usos comerciales cercanos.



Vista de la Iglesia de San Miguel Arcangel. Se aprecia la invasión de automóviles estacionados los cuales afectan la visual. Igualmente se aprecia la relación del atrio con la calle.  
Foto: propia.

## 5 {Capilla de San Sebastián}



Esta capilla igualmente solo cuenta con un pequeño atrio que precede el acceso a la iglesia el cual solo se abre al público mientras la iglesia se encuentre abierta. Esto deja solo la banqueta como “espacio público” de la iglesia la cual también se encuentra contenida en ocasiones por automóviles estacionados sobre la calle Zapotla.

La visual que se tiene desde la acera inmediata al atrio es desfavorable debido al espacio reducido que se tiene.

Esta zona es solitaria debido a que también se encuentra rodeada por usos habitacionales únicamente.

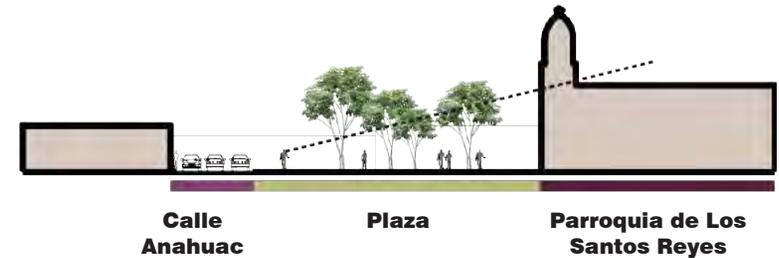
Igualmente se realizan ciertos festejos pero estos se dan en la calle debido a la falta de espacio en el atrio de la iglesia.



Vista de la Capilla de San Sebastián. Se aprecia la relación del atrio con la calle Zapotla.

Foto: propia.

## 6 {Parroquia de Los Santos Reyes}



En este caso la iglesia no cuenta con un atrio, únicamente se tiene la plaza que precede inmediatamente al acceso. Se encuentra contenida entre edificaciones y también rodeada por vialidades terciarias. En ocasiones también es invadida por automóviles estacionados.

Cuenta con jardineras y un pequeño quiosco, así como cierto mobiliario urbano.

En ésta también se llevan a cabo festividades y se usa como espacio de esparcimiento. También se encuentra solitaria la mayoría del tiempo debido al uso únicamente habitacional que la rodea.

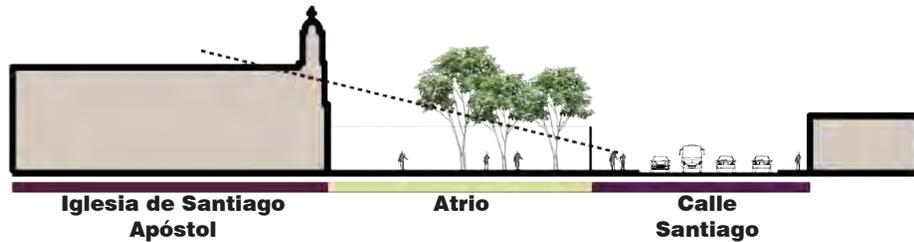
Las visuales que se tienen del hito desde la plaza son óptimas pues aún así el espacio no representa una gran plaza.



Vista de la Plaza de Los Santos Reyes. Se aprecia la invasión de autos y como queda contenida entre calles vehiculares.

Foto: propia.

## 7 {Iglesia de Santiago Apóstol}

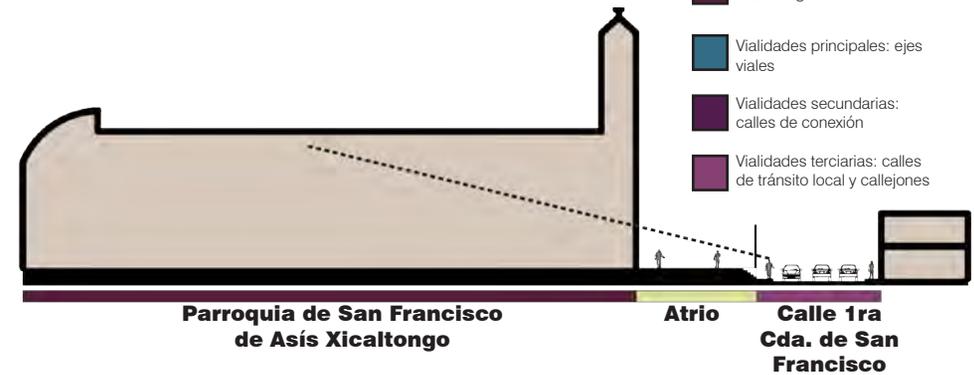


En esta pasa una situación similar a la de la Capilla de San Miguel Arcángel con la diferencia de que el atrio de la Iglesia de Santiago es más grande. Éste tiene pequeñas zonas ajardinadas con árboles que hacen más agradable el espacio. Sin embargo, también solo es de uso temporal y cuando se cierra queda únicamente la acera como “espacio público” invadida también por los automóviles. Esta da también hacia una calle muy transitada (Avenida Santiago) la cual también es conflictiva debido a que privilegia al auto sobre el peatón. A esto le sumamos la gran actividad que se da gracias a los usos comerciales que hay a lo largo de toda la avenida. Las visuales que se pueden obtener desde antes del atrio son buenas pues las dimensiones del atrio lo permiten.



Vista de la Iglesia de Santiago Apóstol. Se aprecia la relación del atrio con la calle así como la invasión por los automóviles.  
Foto: propia.

## 8 {Parroquia de San Francisco de Asís Xicaltongo}



- Simbología:**
- Espacio público abierto
  - Espacio “público-privado”
  - Hitos religiosos
  - Vialidades principales: ejes viales
  - Vialidades secundarias: calles de conexión
  - Vialidades terciarias: calles de tránsito local y callejones

Esta iglesia podría decirse que es la más desfavorecida en cuanto a espacio público. Esta igualmente cuenta únicamente con un atrio elevado el cual da directamente a la calle 1ra Cda. de San Francisco la cual es muy angosta. El problema se acentúa debido a la altura de dicha iglesia pues no es proporcionado a su contexto inmediato.

Al igual que el resto de las iglesias con atrio, éste solo se abre cuando la iglesia está funcionando dejando la angosta banqueta como “espacio público” cuando se cierra.

Las visuales de la iglesia se ven afectadas debido a la desproporción entre su altura y el ancho de la calle pues no se logra apreciar por completo la iglesia. Esta zona normalmente tiene un flujo peatonal medio, pero en la noche aumenta debido a la aparición de comercios informales.



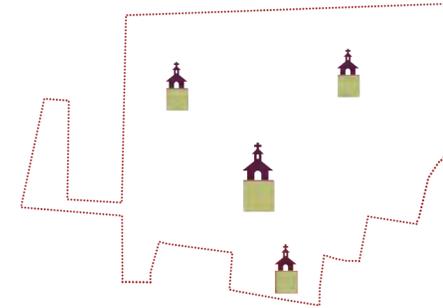
Vista de la Iglesia de la Parroquia de San Francisco de Asís Xicaltongo. Es claro como la visual de la iglesia se ve afectada debido a las dimensiones de la calle.  
Foto: propia.

## DIAGNÓSTICO

De acuerdo al análisis sobre los espacios públicos que existen en la zona se pueden concluir los siguientes puntos:

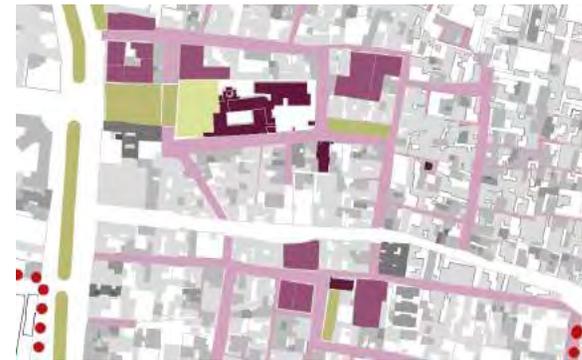
**\_Espacios públicos solo religiosos:** La mayoría de los espacios públicos abiertos existentes en la zona están enfocados hacia el culto religioso pues es en las iglesias y parroquias donde se realizan las fiestas de los barrios. Las plazas y plazuelas abiertas permanentemente también se usan como espacio de reunión, sin embargo, los atrios que también sirven para el mismo fin dentro del polígono no están abiertos todo el tiempo pues pertenecen a las iglesias.

Cabe mencionar que no existen espacios públicos de recreación lo cual es importante evidenciar ya que los espacios existentes solo son de recorrido y de estar. Hacen falta espacios abiertos donde la gente pueda realizar otras actividades que no estén enfocadas al culto religioso.

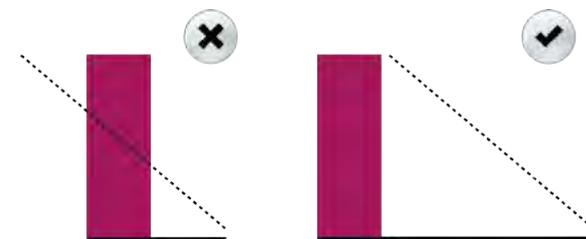


**\_Infraestructura de plazas y plazuelas inadecuada:** Podemos notar que la mayoría de éstos son espacios residuales que se adaptaron como plazuelas por lo que éstas no son de gran tamaño.

La principal problemática que existe entre los hitos y sus respectivos espacios públicos abiertos, es que son divididas por vialidades, lo que hace que, en algunos casos, los hitos que no cuentan con atrio estén directos a una vialidad en lugar de una zona peatonal fragmentando así el espacio.



**\_ Desproporción Hito-contexto:** También se observó la escala de cada hito en relación a su espacio público inmediato, la cual, en algunos casos como en Xicaltongo y La Asunción, no es proporcionada. Se tienen calles y espacios angostos mientras que los inmuebles sobresalen de la silueta urbana, haciendo que no se tenga una buena visual desde los espacios inmediatos.



## > **Funciones urbanas** \_



Inmueble comercial-habitacional catalogado por el INAH. Actualmente mantiene su uso original.  
Foto: propia.

Los usos que se dan en la zona son importantes pues se relacionan directamente con la movilidad de la zona la cual presenta las problemáticas principales de la zona.

Éstos van a influir en las dinámicas de cada zona por lo que se estudiará el carácter del polígono en cuanto a funciones urbanas. Claro está que en el polígono de estudio los usos normativos varían de los usos reales por lo que es importante analizar las causas por las que suceden ciertas dinámicas en ciertas zonas.

Como ya quedó claro en el tema de movilidad, las calles secundarias de conexión son las que presentan más actividad peatonal y vehicular, por tanto, las funciones urbanas en estas zonas es diferente al resto del polígono. Lo mismo pasa en ejes viales y en calles terciarias. Los usos varían de acuerdo a la dinámica de cada zona.

En el plano de la siguiente página se pueden observar los usos normativos que establece SEDUVI. Se puede apreciar que predomina el uso habitacional, el cual cabe mencionar, permite comercio en planta baja. También podemos observar distintos equipamientos permitidos.

Los niveles permitidos no deben sobrepasar los 3 niveles a excepción de aquellas vialidades donde apliquen normas de ordenación específicas, como es el caso de La Viga que permite mayor número de niveles (H/5/20) o Avenida Santiago que incluso puede cambiar de uso (HM/5/20).

Posteriormente se analizó el polígono en cuanto a sus usos reales y se pudo apreciar como difieren en gran medida.

Una de las principales diferencias que afecta el polígono es la existencia de varios usos industriales los cuales no son compatibles ni permitidos en la zona patrimonial y que afectan tanto la imagen urbana como las movilidad del polígono.

Podemos ver incluso la aparición de grandes comercios como son la tienda "Soriana" y la tienda "Naviplastic", los cuales, según la norma no son permitidos.

En cuanto a los niveles de construcción, el polígono de estudio se encuentra dentro del rango permitido. En su gran mayoría no se exceden los 3 niveles, manteniéndose normalmente en 2 niveles.

Donde podemos observar que no se esta incumpliendo del todo la norma es en Avenida Santiago puesto que el uso Habitacional Mixto permite varios de los usos existentes actualmente.

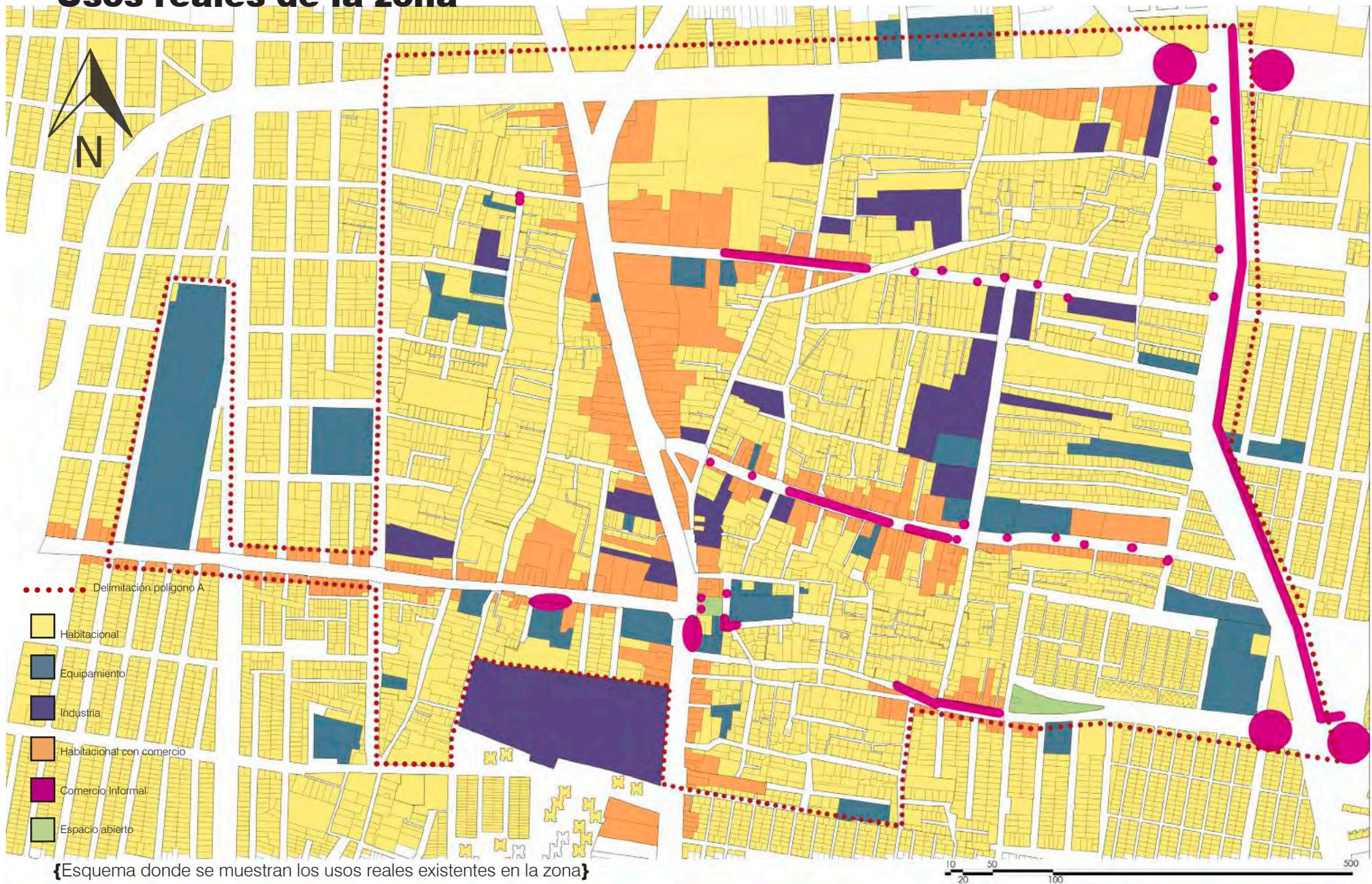
Igualmente vemos como es que el comercio se da principalmente en las calles más transitadas dentro del polígono. También es importante ver como aparece un uso que no esta normado: los comercios informales. Estos también se dan en zonas con ciertas dinámicas que se relacionan con los flujos de personas. Debido a esto veremos comercios informales instalados en zonas que sean muy concurridas o igualmente que sean muy transitados.

# Usos del Plan de Desarrollo Urbano

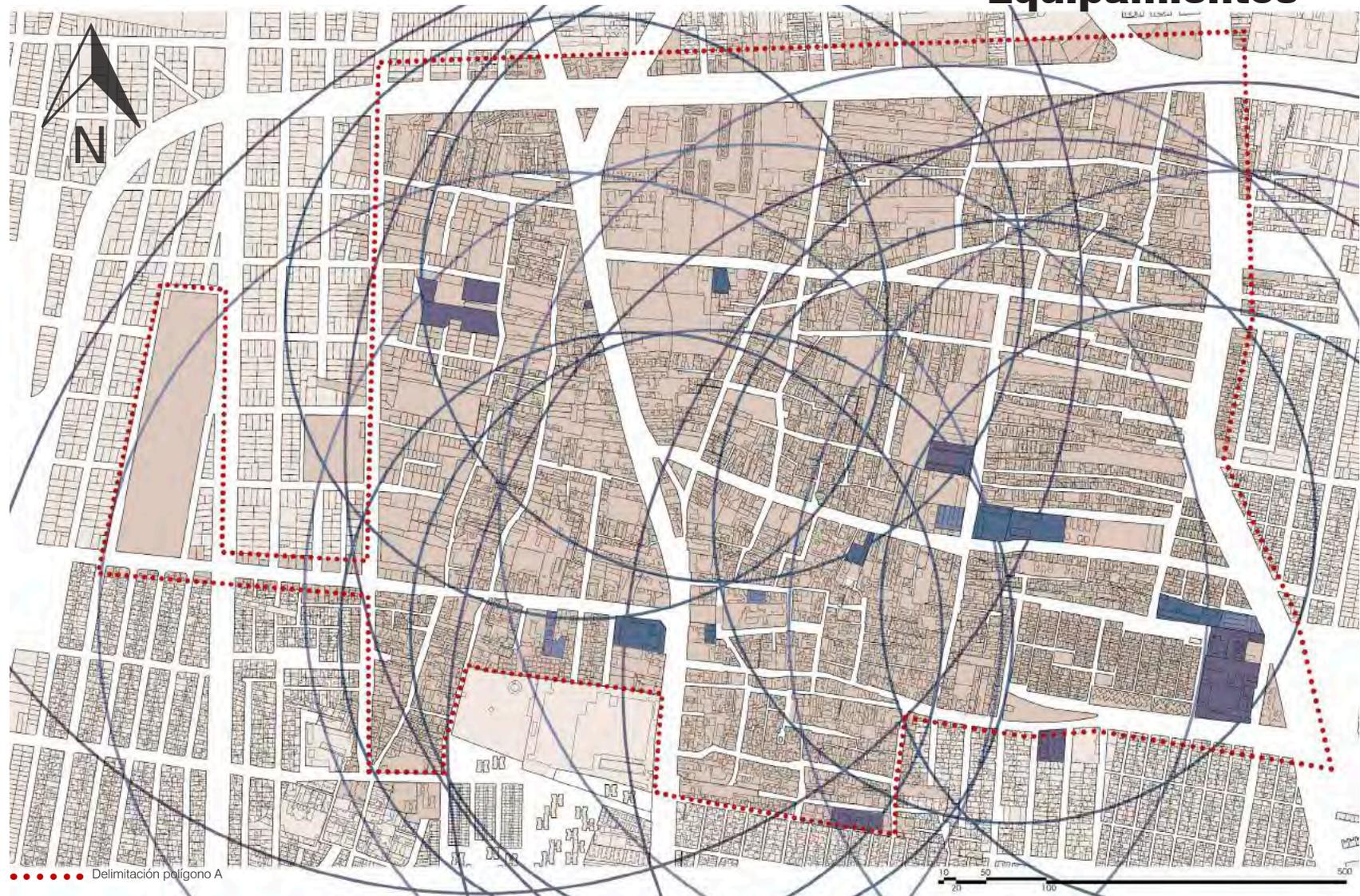


{Esquema de usos normativos basado en el plano de divulgación del Plan de Desarrollo Urbano 2008 de Iztacalco}

## Usos reales de la zona



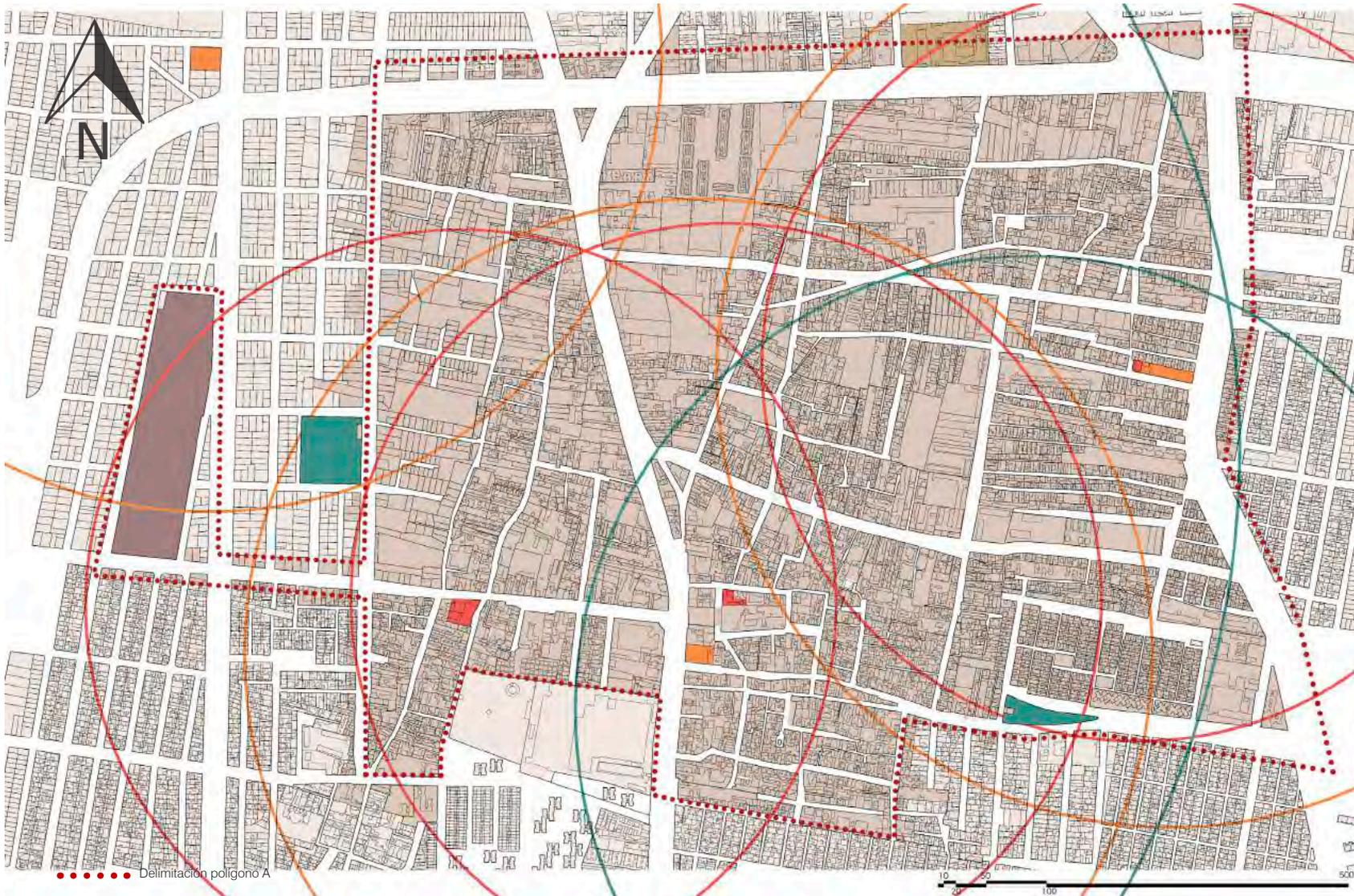
## Equipamientos



- Jardín de niños: radio de influencia de 750 metros\*.
- Escuela primaria: radio de influencia de 500 metros\*.
- Escuela secundaria: radio de influencia de 1000 metros\*.

\*Radios de influencia basados en el Sistema Normativo de Equipamiento Urbano brindado por SEDESOL.

En este esquema se muestran los radios de influencia de los equipamientos educativos existentes dentro del polígono con el fin de rectificar si son suficientes para abastecer dicha necesidad. Se puede observar cómo es que el polígono queda cubierto por los radios de éstos equipamientos los cuales varían entre distintos niveles de educación.



..... Delimitación polígono A

- Cultura (casas de cultura, biblioteca): radio de influencia de 620 metros\*.
- Deporte (canchas, alberca): radio de influencia de 750 y 1500 metros\*.
- Mercados: radio de influencia de 750 metros\*.
- Hospital General IMSS: radio de influencia de 30 a 200 kilómetros\*.
- Panteón: radio de influencia de 5 kilómetros\*.

\*Radios de influencia basados en el Sistema Normativo de Equipamiento Urbano brindado por SEDESOL.

En este esquema se muestran igualmente los radios de influencia pero en este caso, equipamientos generales existentes dentro del polígono con el fin de rectificar si son suficientes para abastecer dicha necesidad.

Se puede observar cómo es que el polígono queda cubierto por los radios de cada equipamiento. Cabe mencionar que el radio de el Hospital General y el panteón no aparece debido a que su radio es muy grande dejando cubierto el polígono.

## DIAGNÓSTICO

Sobre las funciones que se dan dentro del polígono podemos concluir los siguientes puntos:

**\_Comercio en calles conflictivas y espacios de reunión:** Podemos percatarnos que justo las calles que presentan mayor conflicto en cuanto a movilidad (calles de conexión) son las que alojan mayor cantidad de comercio (tanto en locales como informal) debido a los flujos que transitan sobre ellas. Esto incrementa el conflicto en éstas calles pues muchos comercios hacen uso de las banquetas reduciendo el espacio destinado al peatón.

Igualmente podemos percatarnos que en algunos de los puntos de reunión se da comercio informal debido a ésta propia característica de ser lugares concurridos por las personas.

En el caso de Eje 3 Ote, el comercio informal se debe a un tianguis, sin embargo éste es ocasional por lo que no genera un conflicto permanentemente.

**\_Usos no compatibles con la zona patrimonial:** Dentro del polígono podemos observar que, mientras la norma nos muestra un único predio con uso industrial, en el esquema de usos reales podemos percatarnos que hay un gran número de usos industriales inmersos en la zona de estudio. Cabe mencionar que se consideraron industriales a los usos que demandan la utilización de transporte pesado como camiones y trailers. Estos usos industriales generan problemáticas:

- 1: Las calles pertenecientes a la traza de la zona patrimonial no son aptas para alojar vehículos de esa magnitud debido a sus características propias (son angostas en su mayoría) afectando tanto al peatón como al resto de tránsito vehicular de la zona.

- 2: Los inmuebles pertenecientes a estos usos no son compatibles con la imagen de la zona patrimonial pues consisten en grandes predios con muros grandes y ciegos, lo cual genera recorridos menos atractivos y en ocasiones peligrosos. Igualmente el uso no es compatible con todos los usos habitacionales que rodean dichos predios.

**\_Equipamientos básicos suficientes:** En cuanto a los predios que cuentan con usos de equipamiento, se puede ver que, según sus radios de influencia, dejan cubierta la zona del polígono por lo que estos son suficientes. Cabe mencionar que no se están considerando los espacios públicos abiertos (plazas, parques, etc) los cuales, como se vió anteriormente, sí son escasos dentro de la zona.





◀  
Fotografía: Facha-  
da de la iglesia de  
San Miguel.  
Fuente propia.

# {ANÁLISIS Y ENTENDIMIENTO}



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

## > **Problemática: líneas de acción**



Calle de Santa Cruz.  
Foto: propia.

En este capítulo se resumen las principales problemáticas que se pudieron detectar en la lectura y diagnóstico del polígono de estudio.

Para todas las problemáticas que se describen a continuación se plantean intenciones que modifiquen las dinámicas actuales del polígono con el fin de mejorarlas en todos los aspectos (movilidad, espacio público, funciones urbanas) y por consiguiente reforzar la identidad del pueblo de Iztacalco.

Con las intenciones planteadas, posteriormente se creará un plan maestro general que ataque las problemáticas mediante 3 ejes principales de acción:

### **\_1: Espacio público**

El objetivo es abordar la problemática sobre la falta de espacios públicos donde las personas puedan realizar distintas actividades en un entorno adecuado y con la infraestructura urbana correcta puesto que los que existen actualmente son escasos para un lugar cuyas calles e hitos demandan recorrerlo de forma peatonal y en donde puedan llevar a cabo sus festividades.

### **\_2: Movilidad**

Se busca que todos los conflictos que se dan entre los flujos vehiculares y peatonales convivan de una mejor manera, privilegiando obviamente al peatón y al transporte no motorizado sin desplazar por completo al automóvil.

La intención general es mejorar la conectividad del polígono con la ciudad y al interior de éste.

### **\_3: Funciones urbanas**

En cuanto a las funciones urbanas se busca mejorar la relación entre los usos que se dan en ciertas zonas y los flujos principalmente peatonales.

Igualmente se busca que los usos existentes dentro del polígono sean compatibles con el carácter de zona patrimonial que tiene el polígono de estudio, de modo que se refuerce ésta identidad.

El plan maestro que se explicará en el capítulo siguiente, trata de englobar todas estas intenciones planteadas de acuerdo al análisis del sitio.

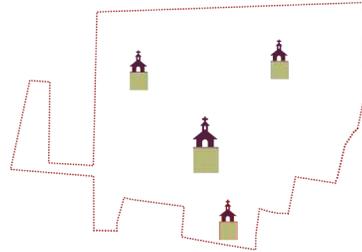


Plaza de San Matías.  
Foto: propia.

**PROBLEMÁTICA** →**\_Espacios públicos solo religiosos**

La gran densificación del polígono se traduce en un mínimo de espacios públicos abiertos existentes.

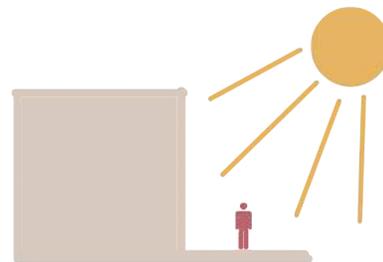
Éstos únicos espacios públicos están directamente relacionados con el culto religioso. Es decir, su función es solo como pequeñas plazuelas de paseo y reunión donde se realizan varias de las festividades de las iglesias, sin embargo, al no haber otros espacios públicos, éstos en ocasiones son utilizados también para actividades recreativas ajenas a esto, sin embargo, la mayoría de estos espacios son pequeños y solo remanentes acondicionados como plazas con jardineras y bancas.

**\_Áreas verdes y vegetación escasas**

La urbanización ha hecho que la mancha gris del polígono crezca acabando con los elementos verdes de éste.

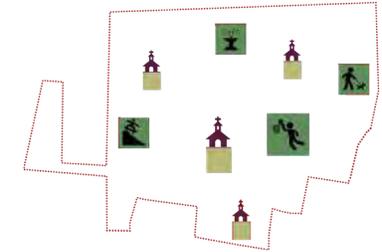
En las calles la vegetación es escasa y en su mayoría se limita solo a pequeñas jardineras generando que los recorridos no sean climáticamente agradables.

Los espacios que tienen mayor vegetación son las plazas, sin embargo, son pequeños los espacios verdes donde se encuentra ésta vegetación.

**INTENCIÓN****\_Espacios públicos de recreación**

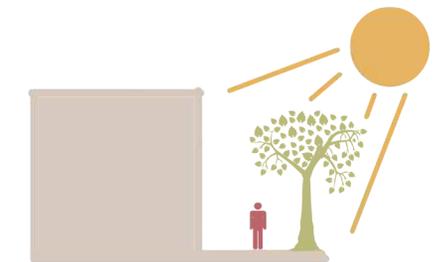
Dotar a la zona de grandes espacios abiertos que no tengan que ver únicamente con las tradiciones religiosas del lugar y que permitan realizar diversas actividades recreativas al aire libre.

De ésta forma se dividen las dinámicas que se dan en el espacio público evitando conflictos entre los distintos usos que se le dan, dejando así, las plazas de la zona únicamente enfocadas al culto religioso y los espacios propuestos con un carácter más recreativo y acondicionados para ello.

**Espacio público****\_Imagen verde**

Integrar al espacio público áreas verdes y vegetación con el fin de hacer recorridos más agradables y un ambiente más sano y que tiene que ver más con la historia lacustre de chinampas de la zona en la que abundaban árboles que acompañaban el recorrido de los canales.

Igualmente crear una conciencia ambiental de modo que todos se beneficien de la vegetación y a su vez, todos cuiden de ésta.



## PROBLEMÁTICA

### Ocupación agresiva del transporte motorizado

Todas las vías públicas se encuentran invadidas por el transporte motorizado, en especial el transporte privado perteneciente a las personas que viven en el sitio.

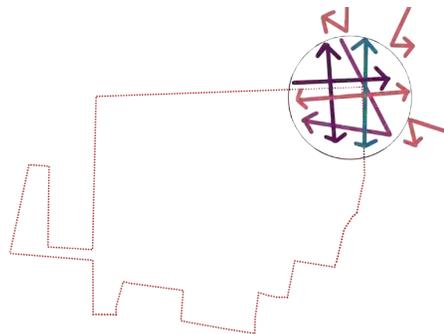
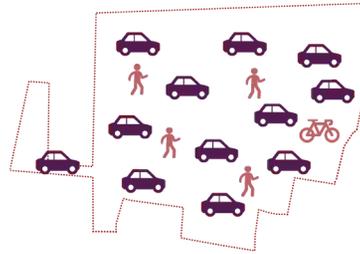
Las calles son utilizadas como estacionamiento debido a la falta de espacio para el aparcamiento de coches y la inaccesibilidad de algunas calles.

Esto provoca que el peatón sea desplazado pues las banquetas quedan invadidas por el transporte motorizado. Igualmente las calles destinadas al peatón (aquellas que no tienen banquetas) son transitadas por automóviles al mismo tiempo que los peatones creando una situación de inseguridad e incomodidad.

### Accesos conflictivos

Algunos de los principales puntos de acceso desde la ciudad corresponden al transporte público masivo lo cual provoca que exista gran afluencia de personas creando a su vez la aparición de transporte público concesionado y comercio informal creando un cruce de flujos y usos que se vuelve desorganizado.

Igualmente, al ubicarse en cruces de avenidas importantes, representan la comunicación del polígono con las colonias aledañas y debido a la barrera que éstos accesos y los propios transportes masivos forman, provocan que el sitio quede contenido y, de cierta manera, aislado.



## INTENCIÓN

### Desincentivar el uso del automóvil

Privilegiar al peatón sobre el transporte motorizado. Los habitantes, así como los visitantes del sitio, deben poder recorrer el polígono sin necesidad de combinarse con el transporte motorizado.

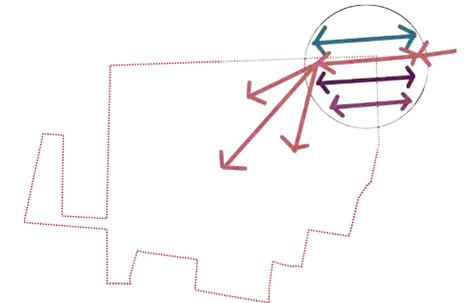
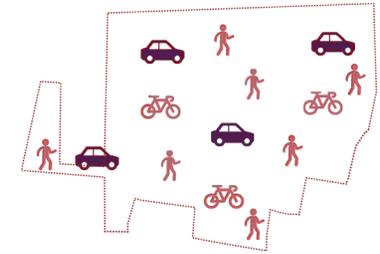
Igualmente potencializar el uso de transporte no motorizado, no solo para desplazarse dentro del polígono, sino que sea una alternativa de transporte que comunique desde el transporte público masivo mejorando la comunicación con la ciudad.

Otro punto a tratar es liberar las calles de los autos aparcados de manera que el peatón pueda recorrer las calles de manera segura.

### Accesos evidentes y organizados

Organizar los flujos y funciones que se dan en éstos cruces conflictivos de manera que se de un orden en las dinámicas de éstos principales accesos.

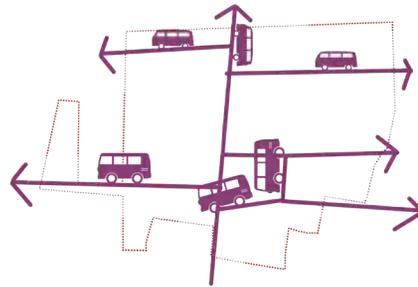
Igualmente, a pesar de la barrera que representan físicamente, lograr una comunicación más fácil entre el polígono y el resto de la ciudad y así mismo, deberán de cierto modo, ser un punto de transbordo hacia cualquier punto del polígono.



**PROBLEMÁTICA** →

**\_Recorridos complejos del transporte público concesionado**

Las rutas del transporte publico concesionado comunican el transporte público masivo, por lo que las rutas de “peseros” y combis deben atravesar el polígono. Se vuelve conflictivo porque la traza irregular del sitio provoca recorridos complejos, y el problema se acentúa debido a que no hay muchas alternativas para el paso de las rutas por la propia tipología de las calles provocando más tráfico.



**\_Infraestructura urbana ineficiente**

La mayoría de las calles dentro del polígono no son adecuadas para alojar muchos tipos de movilidad por lo que éstas no responden ni al peatón ni al transporte motorizado.

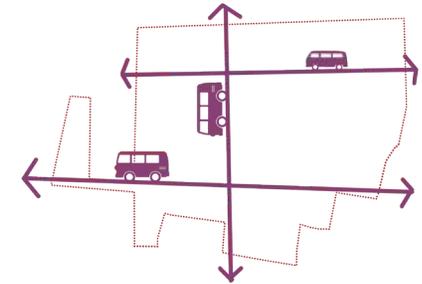
Es decir, las calles no tienen las dimensiones para que los autos puedan desplazarse adecuadamente y por tanto las banquetas son muy angostas provocando problemas de accesibilidad para el peatón por lo que, en algunos casos, el peatón se desplaza por las mismas vías donde transita el transporte motorizado.



**INTENCIÓN**

**\_Optimizar el transporte público concesionado**

Liberar del transporte público concesionado (mediante su reordenación) las calles con mayor conflicto o que son inadecuadas para que este tipo de transporte transite, buscando de este modo que los recorridos de las rutas no representen un problema dentro del sitio.



**\_Jerarquización de los distintos tipos de movilidad**

Dar orden a los tipos de movilidad existentes dentro de la infraestructura urbana de las calles de modo que todos puedan transitar adecuadamente sin que se creen conflicto entre ellos mismos.

Las jerarquías deberán asignarse de acuerdo a las distintas tipologías de calles tomando en cuenta la afluencia, los usos y la propia configuración física de las calles y avenidas asegurando la completa accesibilidad en todo el polígono.

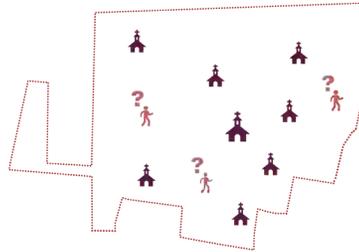


## PROBLEMÁTICA

### \_Hitos ocultos

Los inmuebles de interés se encuentran inmersos en una traza urbana irregular lo cual genera un problema de ubicación para las personas externas al polígono (posibles visitantes) e incluso para algunas personas habitantes del sitio.

La traza crea un "laberinto" por lo que los hitos quedan, de cierta manera, perdidos entre calles angostas y callejones haciendo que el potencial de ésta riqueza patrimonial pase desapercibida para las personas que visitan el polígono al no tener recorridos claros entre estos hitos, además al ser calles poco transitadas se vuelven inseguras.

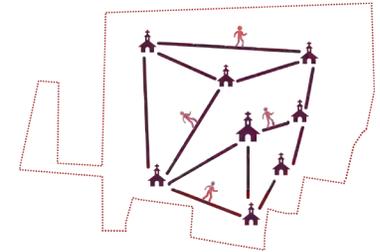


## INTENCIÓN

### \_Conexión evidente entre hitos

Crear una conexión más evidente y marcada entre los diferentes hitos de la zona de manera que se facilite su ubicación una vez inmerso en la traza irregular.

Igualmente que sea claro desde los límites y accesos del polígono de manera que te invite a visitar y recorrer el polígono.



### \_Usos no compatibles

La existencia de ciertos usos que no responden al carácter de la zona influye también en la pérdida de interés hacia la zona.

Son abundantes los usos industriales como bodegas y fábricas inmersos en un polígono que no es adecuado para alojar éste tipo de construcciones por la misma tipología de las calles.



### \_Potencialización de usos compatibles

Liberar a la zona de usos no compatibles que solo crean conflicto y afectan la imagen del pueblo de Iztacalco como por ejemplo los usos industriales y proponer en su lugar usos que convivan mejor con todas las dinámicas del polígono de estudio logrando un beneficio para la identidad del lugar.



## Funciones urbanas

**PROBLEMÁTICA**

**\_Desaprovechamiento de uso de suelo en La Viga**

Como pudimos ver en el tema de funciones urbanas, la Calzada de La Viga tiene aplicable una Norma de Ordenación que le permite crecer a 5 niveles, sin embargo, en ésta se mantienen en su mayoría entre 1 y 3 niveles.

Dado que La Viga no representa una vialidad conflictiva, y que es un eje muy bien comunicado directamente con el resto de la ciudad, tiene el potencial para alojar dicha densidad.

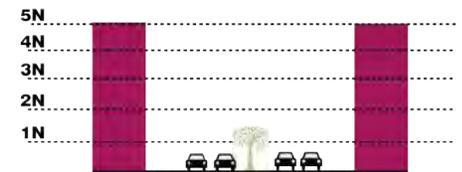


**INTENCIÓN**

**\_Densificación de La Viga**

Aprovechar el uso de suelo que se permite sobre la vialidad de Calzada de La Viga para densificar y dotar de mayor uso habitacional el tramo de dicha vialidad que se ubica en el polígono.

La rehabilitación del pueblo de Iztacalco podría darle plusvalía a la zona y por consiguiente, a dichas viviendas.



**\_Riqueza cultural no potencializada**

Pese a que las personas tienen un gran arraigo a sus tradiciones y sus hitos, el hecho de que la zona patrimonial no represente un atractivo para el resto de la ciudad genera que éste poco a poco siga siendo absorbido por la urbanización dejando de lado el gran potencial que éste representa culturalmente.

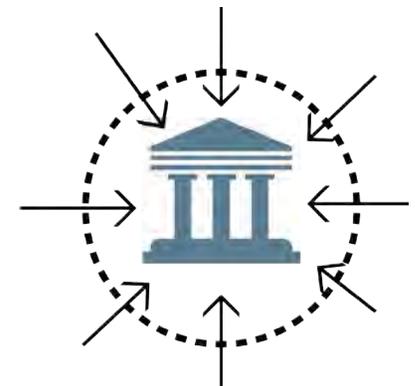
Pese a que ya existen casas de cultura dentro del polígono, éstas no tienen una influencia a una escala mayor que pueda atraer a personas de toda la ciudad.



**\_Revalorización de cultura e identidad**

Integrar proyectos que provoquen interés para el resto de la ciudad y actúen en conjunto con los hitos y tradiciones del lugar de modo que se atraiga la atención hacia la zona patrimonial beneficiándola culturalmente.

Al adquirir importancia se mantiene y refuerza la identidad del pueblo de Iztacalco para los propios habitantes y al interesar a personas ajenas se revaloriza la importancia del lugar.



## > **Casos de estudio** \_



Aspecto de la calle 16 de septiembre en el Centro Histórico del D.F.

Foto: María Luisa Severiano

A continuación se describen rápidamente algunos ejemplos de proyectos que tienen algunas características y conflictos de movilidad que pueden parecerse a ciertas problemáticas que se dan en el pueblo de Iztacalco con el fin de analizar cómo es que resolvieron las problemáticas.

Dichos ejemplos son de distintas ciudades y todos consisten en resolver problemáticas en cuanto a los flujos vehiculares y peatonales en un cierto polígono.

Tales análogos son:

### **\_1: Conversión del centro histórico en zona peatonal / Oviedo, (España), 1993**

Este análogo es el más parecido al problema que se da en el pueblo de Iztacalco puesto que ambos tienen características similares en cuanto a la morfología del lugar y ambos presentan problemáticas en cuanto a movilidad y espacio público generadas por la invasión del automóvil. La solución propuesta consistió en la peatonalización del centro histórico dejando algunas calles destinadas al auto.

### **\_2: Le Quartier piétonnier Montorgueil / Paris (Francia), 1994**

Este ejemplo, al igual que los 7 barrios Iztacalco, estaba perdiendo su carácter de zona residencial y estaba siendo invadida por otros usos, lo que se traducía igual en problemas de movilidad entre vehícu-

los y peatones en las calles problema que se resolvió con la peatonalización de la zona.

### **3: Rehabilitación calle 16 de septiembre / Distrito Federal (México), 2014**

Este caso se analizó con el fin de ver lo que se está realizando actualmente en la ciudad en cuanto a los conflictos urbanos de movilidad que se dan en lugares históricos y como se ha intentado resolverlos mediante la peatonalización de algunas calles.

Todos estos casos de estudio me ayudaron a generar la estrategia de movilidad para el plan maestro de la zona patrimonial de los 7 barrios de Iztacalco considerando soluciones que han funcionado en otros proyectos ya realizados.

A continuación se describirán a mayor detalle.



Plaza de la Constitución, Oviedo. Detalle de pavimento.

Foto: tomada de internet.\*

# Conversión del centro histórico en zona peatonal Oviedo (España), 1993

## Actuación integral de mejora urbana en el núcleo histórico de Oviedo

**\_Estado anterior:** La morfología del núcleo histórico de Oviedo refleja su origen como recinto amurallado medieval, de perímetro circular y con una trama urbana condicionada tanto por la situación de los establecimientos religiosos como por los caminos de acceso al recinto y la orografía. El crecimiento de la ciudad desde finales del siglo pasado conllevó una progresiva degradación del casco urbano, que llegada la década de los ochenta presentaba unas condiciones de extrema gravedad: edificios en mal estado, población en regresión y, entre otros factores, su rica trama de espacios libres congestionada por la ocupación del automóvil.

**\_Objeto de la intervención:** A mediados de los ochenta se inicia la redacción del Plan Especial del casco antiguo de la ciudad. Los objetivos de este Plan no se centraron únicamente en una estrategia de protección o de rehabilitación de los edificios deteriorados, sino que se optó por unos criterios de calificación urbana que implicaban resaltar la calidad arquitectónica de las actuaciones y, con prioridad, impulsar una estrategia de calificación ambiental. Esto implicaba actuar sobre el sistema de espacios libres del casco, con la supresión de la ocupación agresiva del automóvil y el acondicionamiento de los mismos para un uso reservado a los peatones.

Las propuestas del Plan Especial fueron desarrolladas por el Ayuntamiento en 1991, con un planteamiento integral de conversión en zona peatonalizada por medio de una urbanización que no excluía el automóvil. De manera paralela se promovió un programa dirigido a la rehabilitación de las fachadas.

**\_ Descripción:** La intervención se extendió al conjunto de plazas y calles que forman el núcleo histórico junto con el programa de rehabilitación de fachadas y la construcción de una serie de aparcamientos subterráneos inmediatos a las áreas peatonalizadas. Los rasgos esenciales consistieron en la unificación de la superficie de las calles, sin aceras, en el tratamiento homogéneo del pavimento, con adoquín de color ocre, y en la mínima ocupación del espacio por parte de los elementos de mobiliario urbano. Como actuación singular, hay que destacar la rehabilitación de la Plaza de la Constitución, de trazado irregular, cuyo proyecto se propuso, junto con la eliminación del tráfico, «corregir» su topografía natural, reconfigurándola como un espacio horizontal, y expresar mediante el diseño las particularidades de su proceso de formación a lo largo del tiempo y los rasgos que hoy le confiere su especificidad.



<Planta del centro histórico de Oviedo con los espacios públicos de la intervención subrayados. Se aprecia en amarillo las calles que se peatonalizaron. Foto: tomada de internet.\*

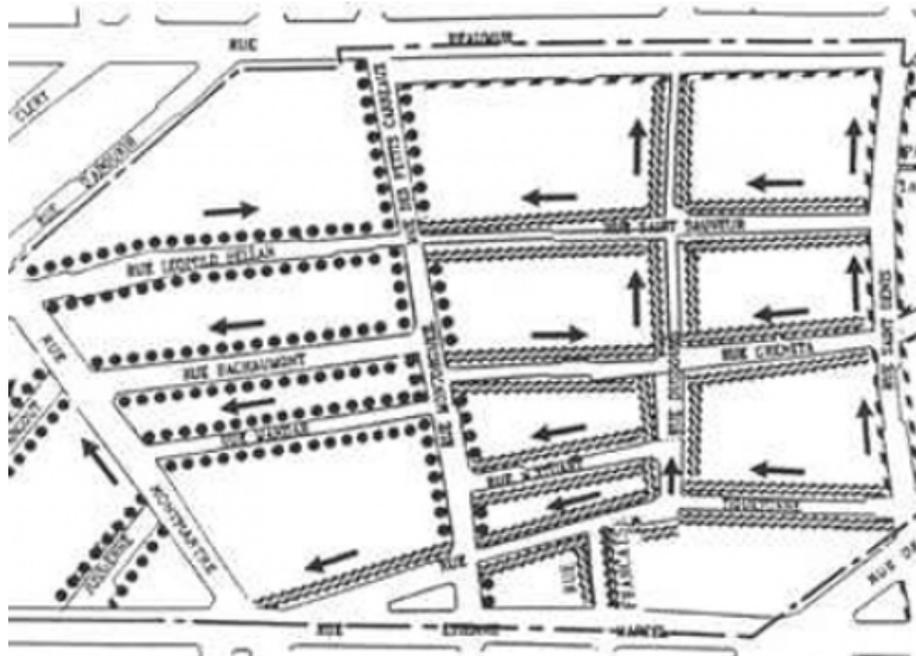


^ Plaza del Sol: antes y después. Se aprecia en la foto inferior la invasión por el automóvil y en la superior como es el espacio después de la intervención. Foto: tomada de internet.\*



<Calle peatonalizada en el centro histórico de Oviedo. Se aprecia la diferenciación para el paso de vehículos de servicio. Foto: tomada de Google Street View

# Le Quartier piétonnier Montorgueil Paris (Francia), 1994



## Conversión de un barrio residencial en zona peatonal en el centro de París

**Estado anterior:** En 1989 Montorgueil, un barrio del centro de París de carácter esencialmente residencial, se encontraba condenado a un proceso de degradación incontenible debido a la saturación causada por la circulación de automóviles y por las actividades comerciales que iban invadiendo la zona. En las calles estrechas, el estacionamiento anárquico sobre las aceras o en medio de la calzada por parte de los vehículos de transporte, hacía peligrosa la circulación de los peatones y, al mismo tiempo, dificultaba la del tránsito rodado. Estos problemas de circulación ligados a los problemas de contaminación atmosférica, provocaron un progresivo despoblamiento del barrio, que fue perdiendo habitantes en favor de la demanda de locales para las actividades de producción textiles (almacenamiento, etc.).

**Objeto de la intervención:** Devolver al barrio su vocación residencial. Este fue el objetivo fundamental del municipio, junto con la mejora medioambiental, en un intento de estabilizar la población y limitar el desarrollo de las actividades comerciales. La solución adoptada, la peatonalización completa, fue compartida por la totalidad de los habitantes del barrio: una encuesta pública reveló que el 80% de las personas interrogadas estaba de acuerdo con el proyecto. Por primera vez se abordaba la creación de una amplia zona peatonal en un área residencial del centro de una gran capital, como prolongación de un perímetro vecino de marcado carácter comercial como es Les Halles.

**Descripción:** Como solución se reglamentó estrictamente el acceso de vehículos, por medio de un sistema de televigilancia que controla las entradas de coches al barrio, cuyos accesos están limitados por pilones retráctiles que restringen el paso, de modo que sólo pueden franquearlos los vehículos de los ciudadanos que disponen de tarjeta magnética de acceso (quienes tienen plaza de aparcamiento en el barrio); la entrada de todos los demás debe ser autorizada desde el centro de mando. Para los vehículos de transporte se aplica una limitación horaria. Atravesado por dos arterias importantes -las calles Montorgueil y St. Denis-, el barrio presenta una gran coherencia morfológica que justifica un tratamiento del espacio público que, sin ser idéntico en todos los casos, es homogéneo. El proyecto de recuperación de este espacio se basa en el mantenimiento de la sección tradicional de calles con aceras laterales y calzada central, con empleo de un solo tipo de material (mosaico de mármol de Carrara) para toda la superficie, salvo el bordillo, que es de granito y establece claramente la diferencia entre las dos partes de la calle.



^ Planta general de organización de movilidad de vehículos y peatones.  
Foto: tomada de internet. \*

< Calle Montorgueil antes y después de la intervención. Se aprecia la invasión que había por los automóviles y como posteriormente el peatón es privilegiado.  
Foto: tomada de internet. \*



> Entradas controladas por pilones retráctiles.  
Foto: tomada de internet. \*



# Rehabilitación calle 16 de septiembre Distrito Federal (México), 2014

## Acción de peatonalización y rehabilitación de espacios

**\_Estado anterior:** La calle 16 de septiembre, como varias de las calles pertenecientes al centro histórico de la Ciudad de México, presenta conflictos en la movilidad debido a la gran fluencia de peatones y automóviles los cuales, debido a las propias características de la calle (de dimensiones limitadas y con carácter comercial), provoca que ninguno de los flujos (peatones y automóviles) cuente con el espacio suficiente para circular adecuadamente, creando así conflictos entre ellos.

**\_Objeto de la intervención:** Los principales objetivos de dicha intervención, la cual forma parte de un plan de acción general que abarca todo el centro histórico, consisten en:

- 1: Consolidar la trama peatonal de espacios públicos del Centro Histórico en la cual se ubican gran cantidad de hitos.
- 2: Promover la movilidad sustentable la cual busca minimizar el uso del transporte motorizado enfocándose al peatón y al uso del transporte público.
- 3: Optimizar los tiempos de traslado vehicular y peatonal puesto que los flujos quedan divididos frenando ciertos conflictos que se daban debido a esta mezcla.
- 4: Dotar de accesibilidad universal de modo que toda persona pueda desplazarse fácilmente sin ningún obstáculo.
- 5: Potencializar el valor patrimonial de la zona.

**\_ Descripción:** La intervención consiste principalmente en la peatonalización del tramo que abarca la calle 16 de septiembre, la cual a su vez se divide en tramos más cortos con diferentes características, las cuales, creen la mejor convivencia entre el peatón y el automóvil.

Se peatonalizó por completo la calle convirtiéndola en un plano en un solo nivel sin ningún obstáculo pero dejando ciertos tramos en los que hay un uso compartido entre vehículos locales y peatones. Dichos tramos con acceso limitado de autos cuentan con carriles delimitados y confinados por bolardos que son de uso exclusivo para acceder a los estacionamientos existentes sobre la calle.

Cabe mencionar que a lo largo de toda la calle se mantienen bandas laterales para el acceso a los comercios y se colocaron grupos de árboles dispuestos intermitentemente a lo largo del lado norte del corredor.

Igualmente todo el recorrido está dotado con mobiliario urbano como luminarias, bancas, teléfonos, etc.



- Uso peatonal exclusivo
- Uso compartido peatonal con vehículos locales
- Sentidos de vialidades existentes

^ Planta con esquema general de intervención.  
Foto: tomada de internet. \*

Cortes de las tipologías de calle propuestas.  
Foto: tomada de internet. \* v





◀  
Fotografía: Facha-  
da de la iglesia de  
Santiago Apóstol.  
Fuente propia.

# {ESTRATEGIA: PLAN MAESTRO}



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.

## > Estado actual general\_



Calle lateral al ex convento de San Matías.  
Foto: Propia

Como se ha visto a lo largo del texto, el polígono presenta diversas problemáticas.

A continuación se explica en un plano general los aspectos más relevantes de dicho análisis con el fin de, posteriormente, poder hacer la comparación con el plan maestro.

En el plano se muestran las principales problemáticas a tratar de acuerdo a los 3 puntos de acción para el plan maestro:

**\_Espacio público:** Se observa la escasez que existe de espacios públicos en la zona mediante el trazo de radios caminables a cada uno de éstos, dejando evidente que hay zonas que quedan desprovistas de éstos.

**\_Movilidad:** Se plasman las calles que se encuentran invadidas por el automóvil así como también se resaltan las vialidades que resultan más conflictivas de acuerdo a la mala convivencia de autos y peatones y la demanda de comercio atraída precisamente por dichos flujos.

Igualmente podemos apreciar los recorridos complejos actuales que siguen las rutas del transporte público concesionado y como se comunican con el transporte público masivo.

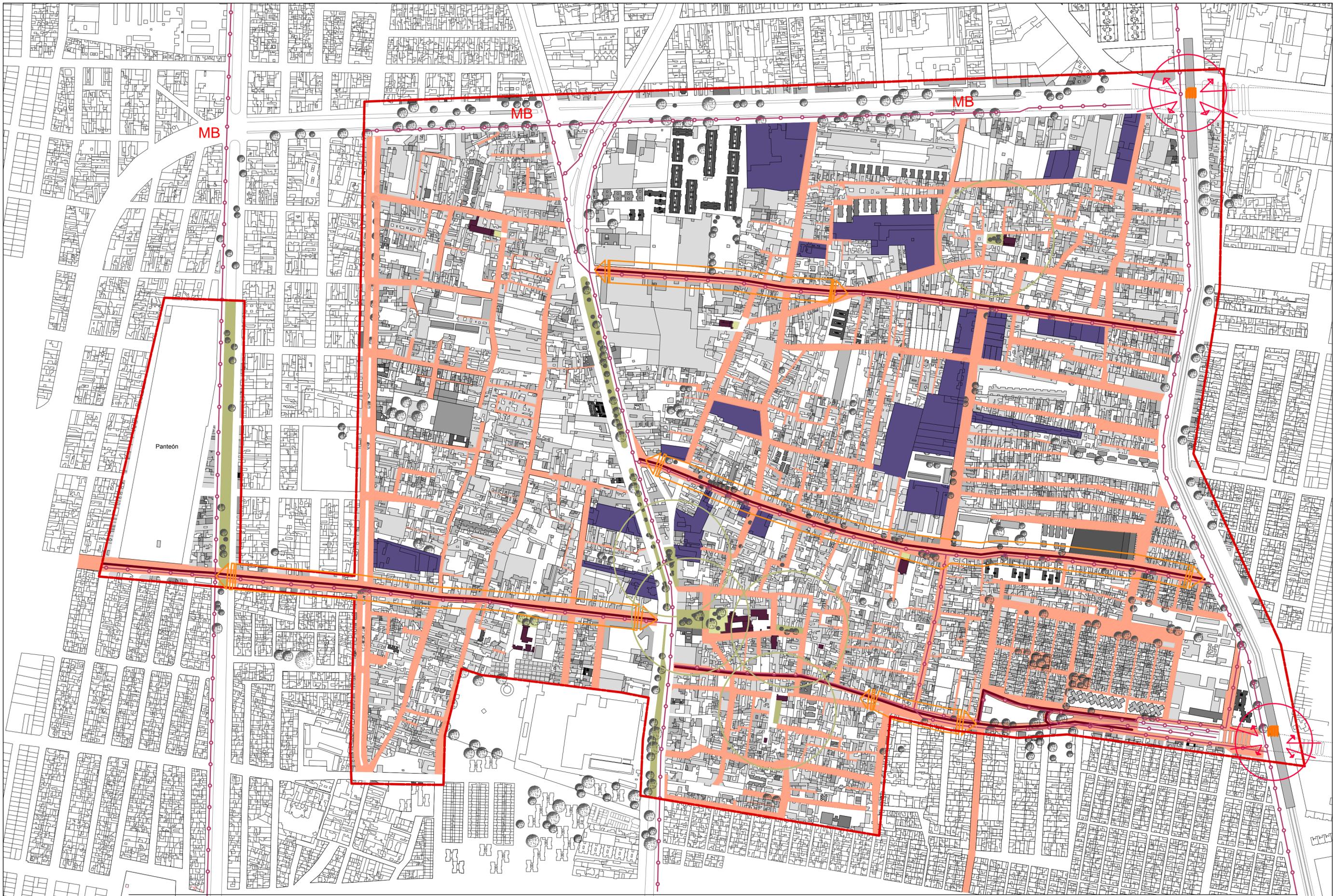
**\_Funciones urbanas:** Podemos apreciar primeramente los hitos más importantes existentes en la zona y como se encuentran inmersos en la traza del polígono.

Podemos ver también las zonas comerciales que existen en las calles más conflictivas.

Otro aspecto importante a notar son los usos industriales de la zona que quedan al interior del polígono y los cuales no tienen compatibilidad con el carácter del pueblo de Iztacalco. Igualmente se puede notar que estos pertenecen a grandes predios.



Acera frente a inmueble comercial catalogado. Se aprecia la invasión del espacio por el automóvil.  
Foto: Propia



- |  |   |  |  |
|--|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>— Polígono A</li> <li>■ 1 nivel</li> <li>■ 2 niveles</li> <li>■ 3 niveles</li> <li>■ 4 niveles</li> <li>■ 5 niveles</li> <li>■ 6 niveles</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>— Vialidades más conflictivas</li> <li>■ Estación de Metro</li> <li>MB Estación de Metrobus</li> <li>— Rutas de transporte público concesionado</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Calles invadidas por el transporte motorizado</li> <li>■ Zonas comerciales</li> <li>■ Hitos (iglesias)</li> <li>■ Usos industriales</li> <li>■ Accesos/cruces conflictivos</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Vegetación</li> <li>■ Espacio abierto privado</li> <li>■ Espacio abierto público</li> <li>■ Radio de caminata aprox. 3min-6min</li> </ul> |
|--|---|--|--|

# //REHABILITACIÓN 7 BARRIOS IZTACALCO

## ESTADO ACTUAL GENERAL

EA-01





## > **Estrategia Espacio Público**



Vista de la Plaza de San Matías.  
Foto: Propia

Uno de los aspectos principales a tratar es la falta de espacio público en la zona pues los existentes son pequeños y están principalmente enfocados a lugares de reunión y al culto religioso.

Debido a que la zona ya está prácticamente en su totalidad construida y densificada, no se cuenta con el espacio suficiente para implementar algún tipo de espacio público de recreación como parques.

Es por esto que para adquirir espacios que puedan ser adaptados como espacio público de recreación se tomarán en cuenta aquellos predios o edificaciones que estén fuera de norma (según el Plan de Desarrollo Urbano de Iztacalco), que no estén construidos o que aquellos cuyos usos no sean compatibles con la zona.

A continuación se enlistan algunos de los usos que no son permitidos en la zona según el Plan de Desarrollo Urbano de Iztacalco:

- \_ Industria
- \_ Gasolineras
- \_ Vulcanizadoras
- \_ Supermercados
- \_ Venta de materiales de construcción
- \_ Madererías
- \_ Canchas
- \_ Teatros, auditorios, cines, galerías, museos. (sin embargo, según la estrategia del plan maestro, éstos usos son compatibles para la revalorización cultural del polígono)

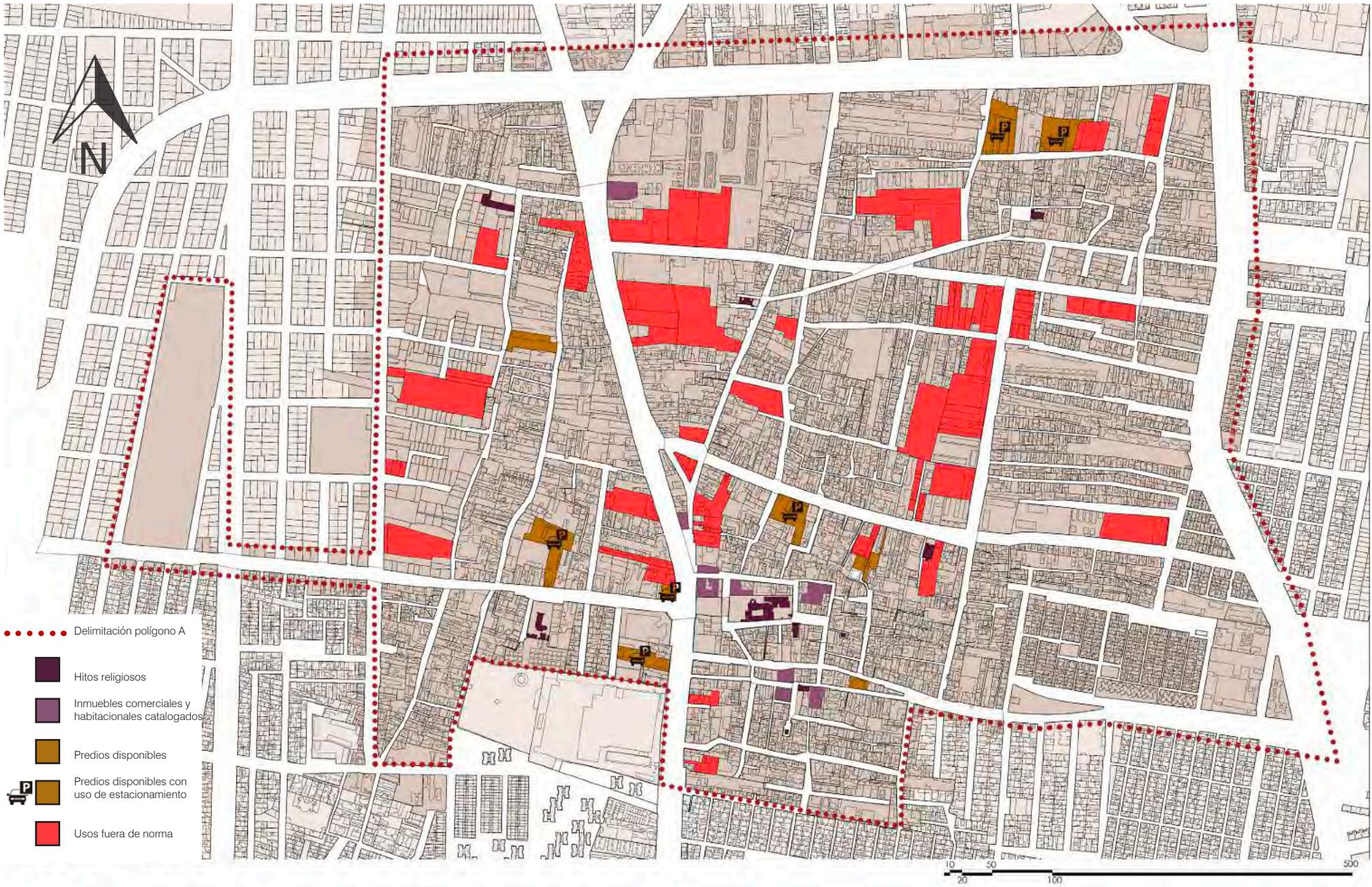
En el polígono, la mayoría de los predios identificados como no permitidos, pertenecen a un uso industrial.

También se identificaron aquellos predios que se encuentren sin construcción o baldíos e incluso los que actualmente tienen una función de estacionamiento.

Éstos predios identificados como fuera de norma son opción para proponer diferentes usos que sean compatibles con la zona y que beneficien a la estrategia general del Plan maestro. Por tal motivo, se propone cambiar algunos de estos predios a usos que correspondan con las intenciones planteadas.

Para la estrategia de espacio público se consideraron únicamente los predios cuyas características sean óptimas para dotar de espacio público abierto al polígono. Tal es el caso de aquellos predios de grandes dimensiones que puedan permitir dotar de grandes áreas verdes o zonas recreativas. Igualmente se contemplan predios o fusiones de éstos que cuenten con varios accesos desde distintas calles de modo que se vuelvan accesibles dentro de la traza y a su vez hagan que el recorrido dentro del polígono vaya acompañado de dichos espacios.

Cabe mencionar que los predios identificados en el esquema de la siguiente página también se contemplan en los otros dos puntos de acción para el polígono: movilidad y funciones urbanas.



{Esquema donde se muestran los predios que tienen usos no permitidos según el Plan de Desarrollo Urbano de Iztacalco }

## Dotación y diferenciación de espacios públicos abiertos

**Intención: Potencialización de usos compatibles/Espacios públicos de recreación / Imagen verde**



Los parques propuestos se ubican en predios que tienen usos no permitidos. La mayoría de estos predios se encuentran inmersos en la traza irregular del polígono. Es por esto que se buscó que éstos parques no quedaran completamente encerrados.

Los predios elegidos tienen dos o más accesos de modo que se vuelven parte del mismo recorrido de la zona. Es decir, puedes ingresar al parque por determinada calle y salir a otra diferente. Ésta característica hace que se cree una especie de conexión entre éstos espacios públicos propuestos.

Se propusieron tres tipos de espacio público abierto:

### **Espacio público para el culto:**

Estos son los espacios públicos ya existentes que tienen una función de plaza hacia las iglesias. La mayoría de éstos podrán aumentar su tamaño debido a la peatonalización de las calles donde se ubican. Seguirán estando enfocadas a ser un espacio de reunión y donde puedan realizarse las fiestas de las iglesias. El tratamiento que se les dará tendrá que responder a las dinámicas que se dan en éstos contando con la infraestructura adecuada.

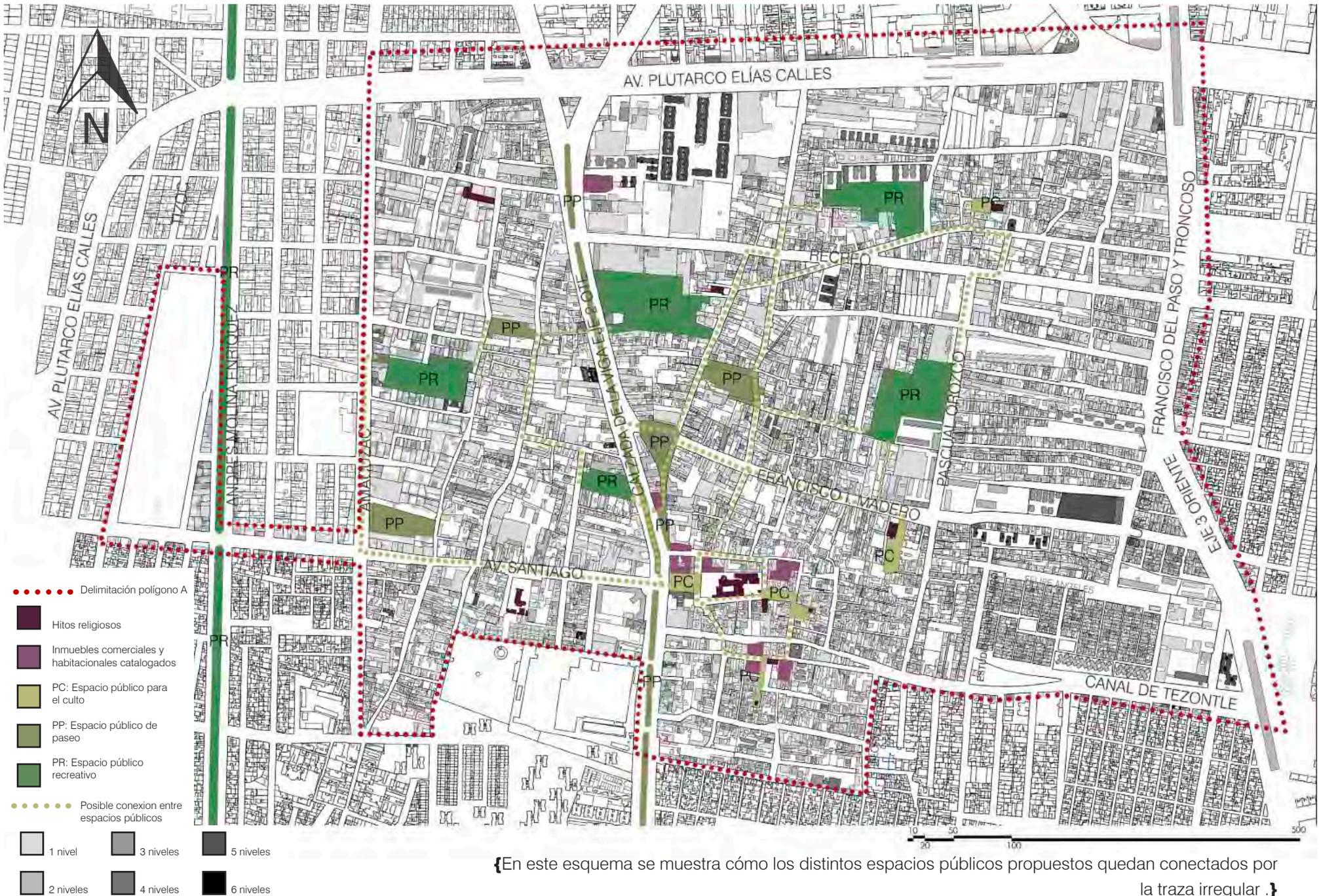
### **Espacio público de paseo:**

Estos serán espacios cuya función será la de hacer el recorrido por el polígono más ameno siendo éstos espacios de transición y paseo, incluso podrán ser lugares de descanso. Es decir, si estás recorriendo toda la zona, éstos espacios que aparecen a lo largo del recorrido, podrán ser una opción para hacer una pausa y descansar para posteriormente continuar el recorrido. A este tipo se incluye el camellón de La Viga.

### **Espacio público recreativo:**

Estos espacios se ubicarán en los predios identificados de mayor tamaño puesto que éstos estarán destinados a diversas actividades que no estén relacionadas con el culto religioso. Entre éstas actividades pueden entrar canchas deportivas, gimnasios al aire libre, *skateparks*, espacios recreativos para discapacitados, juegos infantiles, foros al aire libre, zonas de picnic, mesas de juego, etc. El objetivo es que las personas se apropien de los espacios públicos y se vuelva una zona más activa en distintas horas del día. A este se incluye el camellón sobre Andrés Molina Enríquez.

Cabe mencionar que todos deberán dotar de áreas verdes para competir contra el grado de urbanización de la zona.



## >Estrategia Movilidad\_

Una de las principales estrategias para el Plan Maestro de la zona consiste en peatonalizar, en su mayoría, las calles interiores del polígono con el fin de promover el transporte no motorizado. Para esto, hay que verificar la factibilidad de implementar en la zona éste tipo de intervención.

El DOT (Desarrollo Orientado al Transporte) es una serie de principios de planeación y diseño de usos de suelo y el espacio construido cuya estrategia es contribuir a crear comunidades más compactas y que promuevan, faciliten y den prioridad al transporte público y a modos de transporte no motorizados como el caminar y la bicicleta.

De acuerdo al Estándar DOT<sup>(\*)</sup>, uno de los indicadores para cumplir el requerimiento de tener un Desarrollo Orientado al Transporte es la distancia que se camina (caminata real) para llegar al transporte público, ya sea masivo o servicio directo que conecte con éste.

Las distancias que cumplen el requerimiento según el Estándar DOT<sup>(\*)</sup> son:  
 Menor a **1km** para llegar a una estación del transporte público masivo.  
 Menor a **500m** para llegar a una estación de servicio directo.

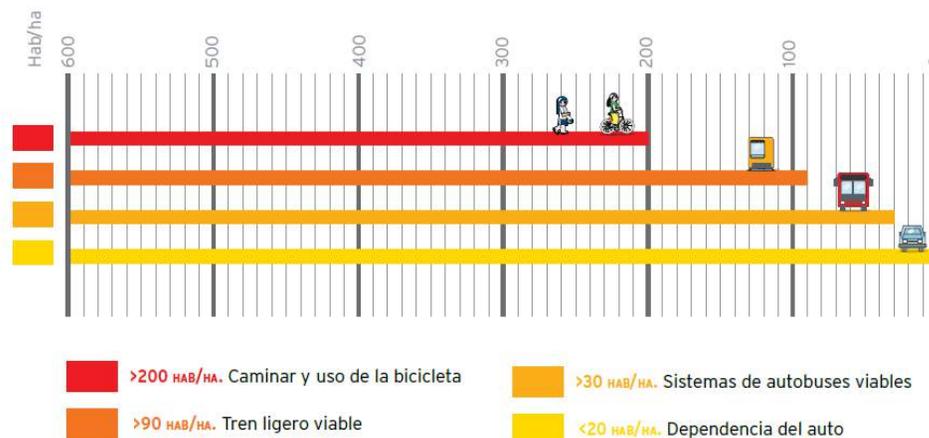
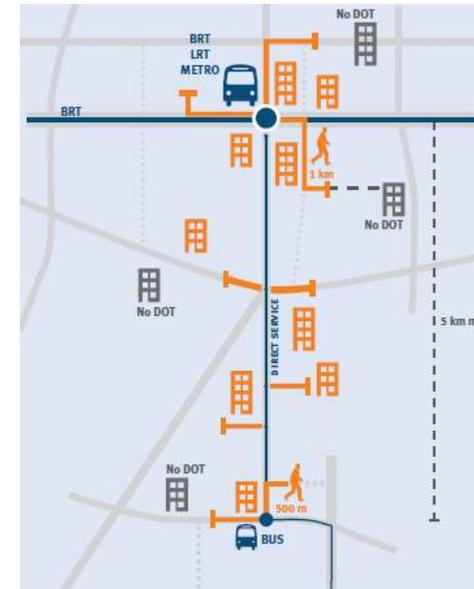
Con el fin de verificar que al peatonalizar en su mayoría la zona patrimonial de Iztacalco no se estaría provocando un problema de mayores distancias a recorrer, se midieron algunos de los recorridos más desfavorables dentro del polígono. Esto dio como resultado que las camina-

tas son aceptables a cualquier estación del Metro o Metrobus por lo que podemos decir que, al peatonalizar la zona, se está enfocando a un Desarrollo Orientado al Transporte donde el peatón será privilegiado y podrá desplazarse sin problemas.

La viabilidad de los modos de transportes según su densidad poblacional según el DOT DF<sup>(\*)</sup> nos dice que si la densidad es menor a 20 hab/Ha, resulta costoso dotar de un sistema de transporte y la comunidad se vuelve dependiente del automóvil. Si es mayor a 200 hab/Ha, el caminar y el uso de la bicicleta son viables pues hay más demanda de trasladarse y por tanto surge la necesidad de tiempos más cortos por medio de otras alternativas de transporte.

En el polígono las densidades existentes podrían ser adecuadas para incentivar los traslados caminando o en bicicleta pues precisamente, según los datos demográficos del polígono, las densidades

exceden los 200 habitantes por hectárea haciendo viable el uso de transportes no motorizados como alternativa, sin embargo, la zona no es adecuada para caminar o andar en bicicleta por lo que se opta por el transporte motorizado y genera gran afluencia de autos en la zona.

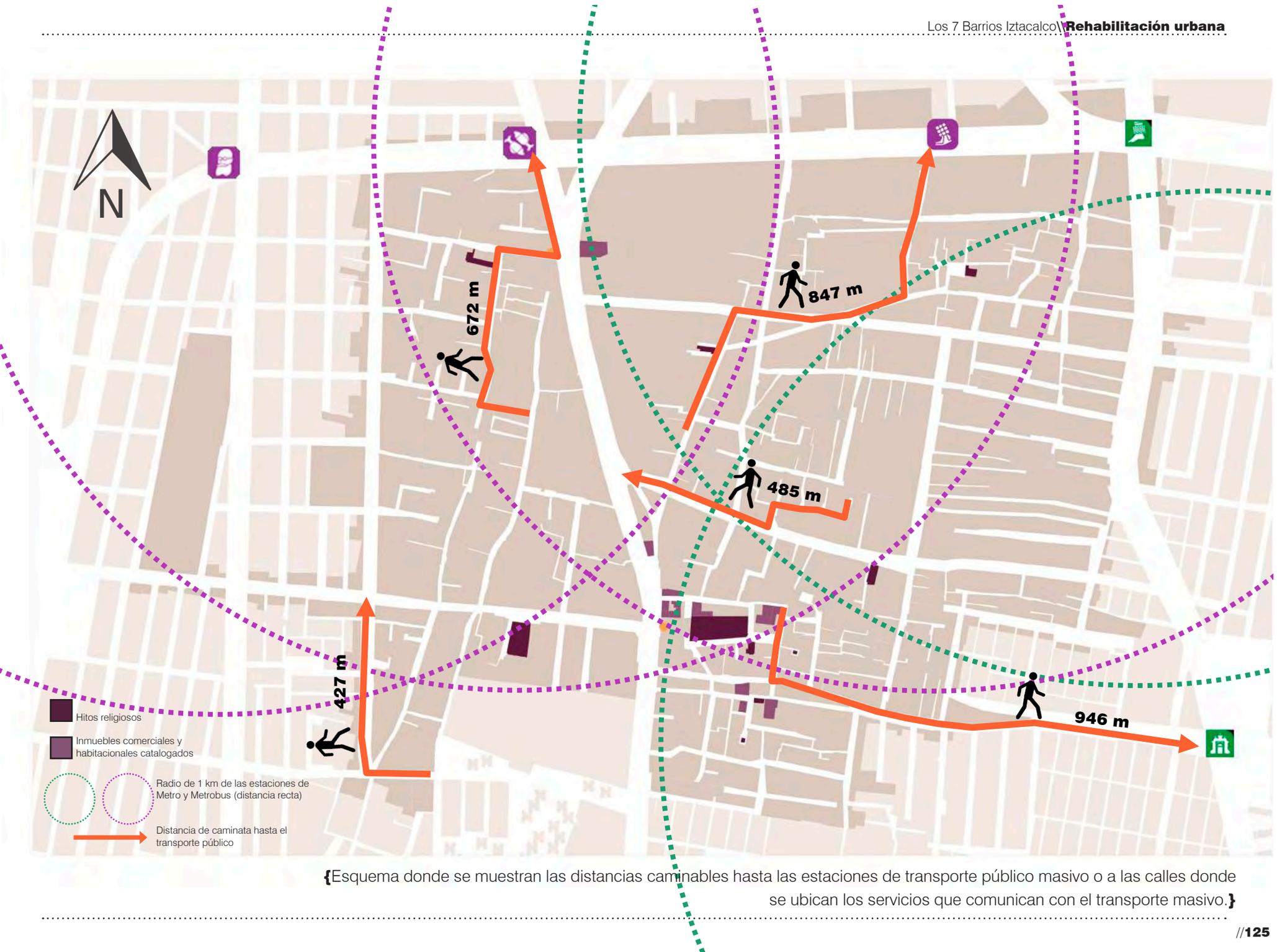


<Esquema que muestra las distancias caminables hacia el transporte público que cumplen con los requerimientos para un DOT.  
 Fuente: Estándar DOT<sup>(\*)</sup>, p.p. 49

<Gráfica que muestra la viabilidad de modos de transporte según las densidades poblacionales.  
 Fuente: DOT DF<sup>(\*)</sup>, p.p. 27

(\*) ITDP Institute for Transportation & Development Policy, Manual DOT Estándar 2.1 (Versión en español). Fuente: <http://mexico.itdp.org/noticias/estandar-dot-2-1/>

(\*) ITDP Institute for Transportation & Development Policy, Hacia una estrategia de Desarrollo Orientado al Transporte para el Distrito Federal. Fuente: <http://mexico.itdp.org/documentos/hacia-una-estrategia-de-desarrollo-orientado-al-transporte-para-el-distrito-federal/>



{Esquema donde se muestran las distancias caminables hasta las estaciones de transporte público masivo o a las calles donde se ubican los servicios que comunican con el transporte masivo.}

## **Peatonalización/Semipeatonalización** \_Intención: Desincentivar el uso del automovil

### **\_Peatonalizadas:**



Estas calles son principalmente terciarias donde actualmente solo hay tránsito local de peatones y autos. La propia tipología de las calles demanda su peatonalización puesto que la mayoría son angostas e irregulares lo cual no es adecuado para la mezcla de flujo vehicular y peatonal de la zona. Igualmente se incluyen los callejones donde los vehículos no tienen acceso.

Éstas estarán destinadas al peatón y al transporte no motorizado (bici). Su función será la de poder comunicar dentro del polígono de una manera cómoda y segura a distancias cortas. Sin embargo, sobre estas podrán circular única y exclusivamente vehículos de habitantes que tengan cochera o zona donde guardar el auto.

Un factor importante para su peatonalización es que son éstas donde se ubican, en su mayoría, los hitos del lugar por lo que transitar en éstas calles facilitará el recorrido dentro del polígono.



### **\_Semipeatonalizadas:**

Éstas corresponden a las avenidas principales como es el caso de los ejes viales de la zona (Av. Plutarco Elías Calles, Eje 2 Ote La Viga, Eje 3 Ote Francisco del Paso y Troncoso, etc), que por ser vías importantes que comunican con el resto de la ciudad, seguirán siendo destinadas al transporte motorizado. Sin embargo, igualmente se buscará antes privilegiar al peatón.

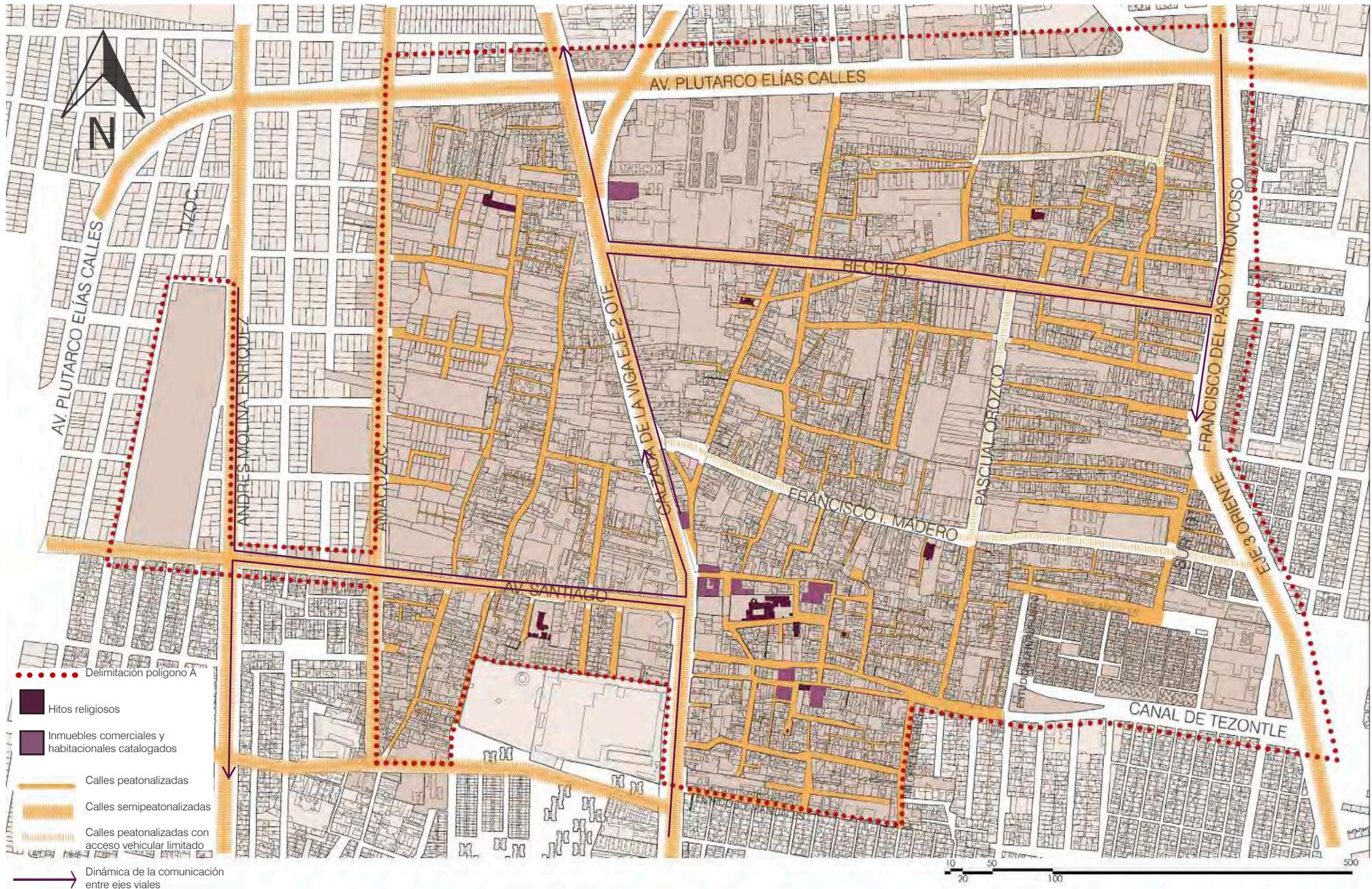
Igualmente se contemplan dos avenidas secundarias de la zona: Av. Santiago y Del Recreo. Éstas se mantendrán con flujo vehicular con el fin de que comuniquen los ejes viales y el polígono no represente un completa barrera física. Su función será de retorno entre las avenidas principales.

### **\_Peatonalizadas con acceso de autos limitado:**



Éstas corresponden solamente a la calle Francisco I. Madero, un tramo de Pascual Orozco y las calles terciarias Bernardo Revilla, Bustamante y Priv. Plutarco Elías Calles. Éstas estarán destinadas al flujo peatonal pero con la excepción de que el vehículo podrá acceder de una forma limitada y ordenada de modo que dicho paso vehicular funcione únicamente para acceder a los estacionamientos propuestos en dichas calles o como acceso de algunos habitantes a sus cocheras. Igualmente permitirán el paso de vehículos de servicio.

En ninguna tipología se permitirán autos estacionados sobre la vía pública.



{Esquema que muestra las tipologías de calles propuestas para el polígono.}

# Reordenamiento de infraestructura urbana

**Intención: Jerarquización de los distintos tipos de movilidad**

Con el fin de que los distintos flujos, ya sean peatonales, ciclistas o vehiculares, convivan de una manera organizada y adecuada para cada uno se propone una jerarquía específica de los distintos medios de transporte según la tipología de las calles propuestas.



TODOS CON SU RESPECTIVO ESPACIO PERO PRIVILEGIANDO AL PEATÓN



PRIVILEGIO AL PEATÓN Y TRANSPORTE NO MOTORIZADO CON FLUJO VEHICULAR LIMITADO



PRIVILEGIO TOTAL AL PEATÓN Y TRANSPORTE NO MOTORIZADO

## >Para las calles semipeatonalizadas:

Se extenderán las banquetas de modo que sean de tamaño óptimo para el tránsito de peatones. Éstas deberán tener protección vegetada hacia los carriles vehiculares y un espacio determinado para el ascenso y descenso del transporte público a cada cierta distancia.

Para la ciclo vía se destinará un espacio próximo a las aceras para el carril de bicicleta. Inmediatamente se ubicará un carril del transporte público (habrá 2 carriles de distinto sentido, cada uno a un extremo de la calle) y en el centro quedarán los carriles destinados al flujo de transporte motorizado privado (igual en ambos sentidos) todos con medidas óptimas. Igualmente todas las esquinas deberán ser accesibles mediante rampas y con protecciones para el peatón.

En el caso de Eje 2 Ote La Viga, existirá una variación en la que los carriles del transporte público se ubicarán al centro, a los costados del camellón para hacer uso de éste en el ascenso y descenso de pasajeros. Eje 3 Fco. del Paso y Troncoso, así como Plutarco Elías Calles únicamente se buscará la liberación y tratamiento de sus aceras.

## >Para las calles peatonalizadas con acceso limitado de autos:

Toda la calle será caminable dejando al centro una zona delimitada que aloje dos carriles vehiculares (ambos sentidos) la cual solo estará dividida del flujo peatonal mediante bolaros y señalizaciones debido a que no tendrá un flujo constante y se mantendrá toda la calle el mismo nivel de modo que sea completamente accesible.

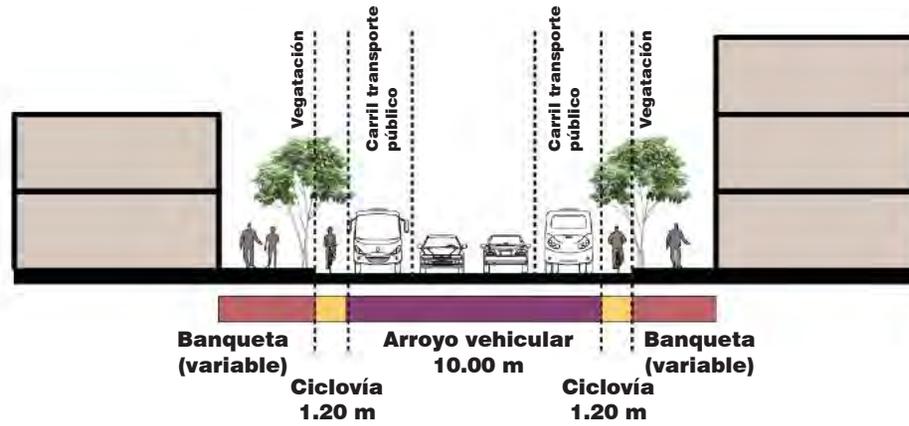
Igualmente se destinará un espacio para la ciclovía la cuál se marcará solo con señalización en piso El resto será para uso del peatón y una parte para el posible uso de los locales en planta baja. En estas calles no transitará transporte público e igualmente irán acompañadas con franjas de vegetación y mobiliario urbano a lo largo de todo el recorrido.

## >Para las calles peatonalizadas:

Serán completamente para el transporte no motorizado. Se dotará de vegetación y mobiliario a lo largo del recorrido para que sea confortable. En las calles que sea posible, se tendrá el espacio para el paso de autos de los habitantes o de servicio y no será necesaria su señalización pues el flujo será ocasional. Igualmente todo estará al mismo nivel.

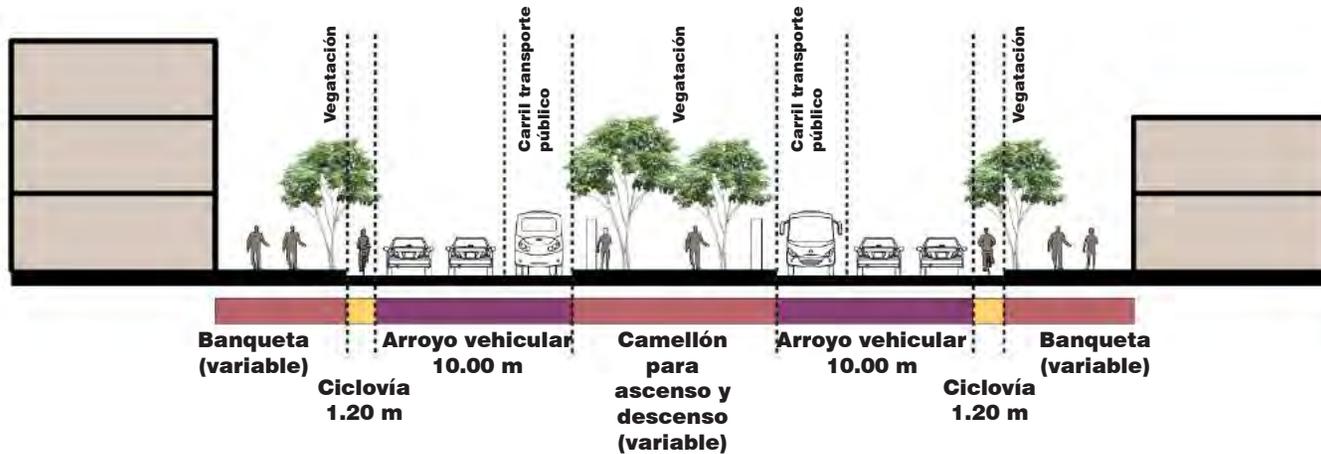
> **Calles semipeatonalizadas:**

{Ejemplo tipo}



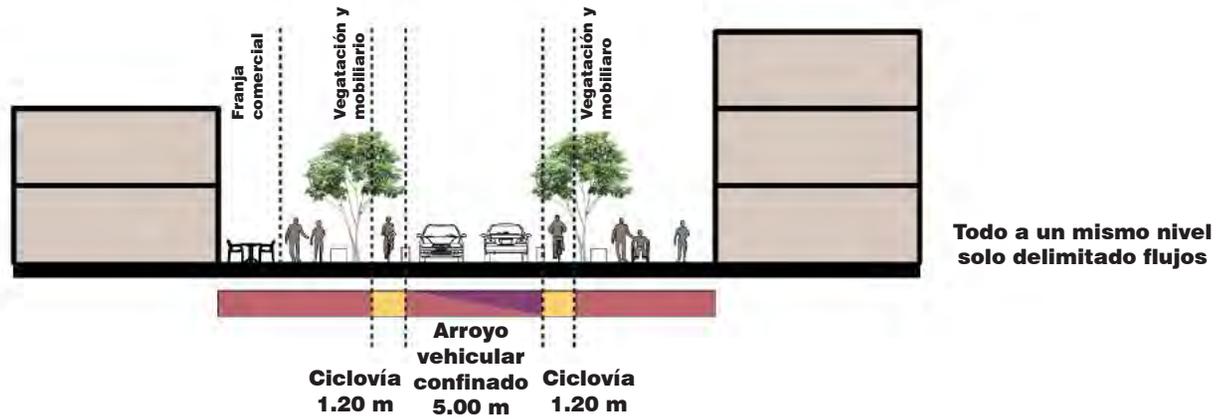
**Simbología:**  Transporte motorizado (autos, transporte colectivo)  Ciclovía  Peatónes

{Ejemplo caso Eje 2 Ote La Viga}



## > Calles peatonalizadas con acceso vehicular limitado:

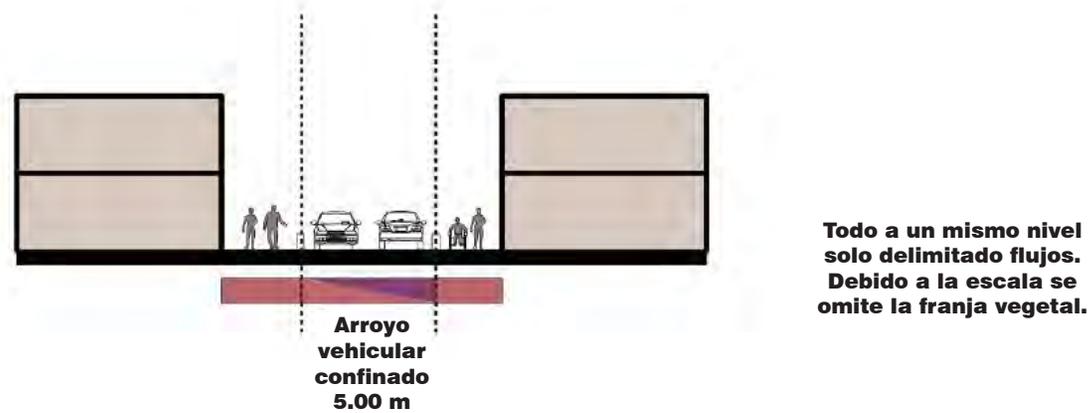
### {Ejemplo Francisco I. Madero / Pascual Orozco}



#### Simbología:

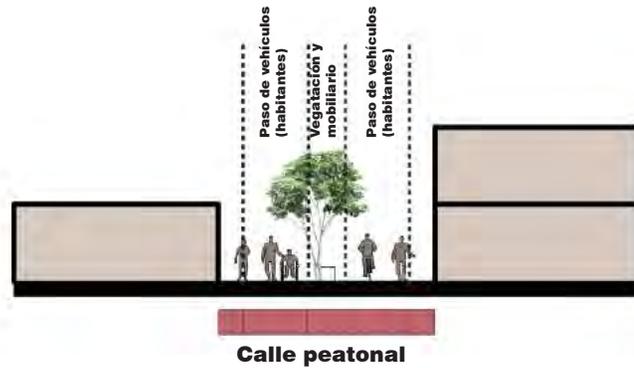


### {Ejemplo calles de menor escala}

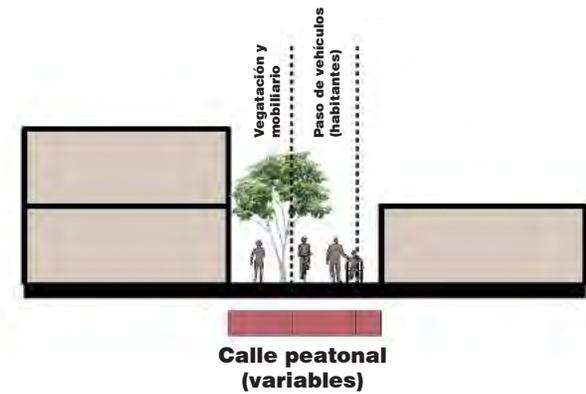


> **Calles peatonalizadas:**

{Ejemplo calles terciarias}

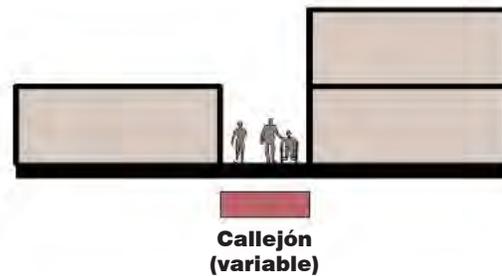


**Todo a un mismo nivel.  
No es necesario delimitar la ciclovía.  
Se cuenta con la dimensión para el paso de vehículos pero sin confinarlo con bolardos.**



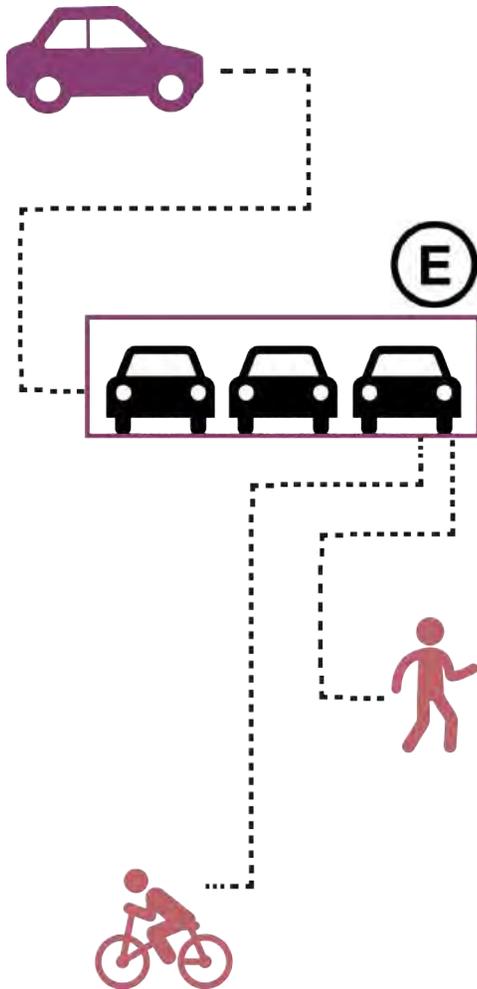
**Simbología:**  Transporte motorizado (autos, transporte colectivo)  Ciclovía  Peatónes

{Ejemplo callejones}



**Zonas exclusivamente peatonales.  
Debido a la escala es difícil dotar de franjas vegetales.  
No es necesario delimitar ciclovía.**

## Reubicación de autos \_Intención: Desincentivar el uso del automóvil/Cambios de uso



Uno de los problemas más evidentes es la invasión de las calles y algunas banquetas por autos estacionados que provocan que el peatón no pueda transitar libremente. Los autos se estacionan en las calles puesto que muchas viviendas se encuentran inmersas en calles irregulares y angostas de modo que impiden que un auto pase fácilmente a la vivienda. Ésto por esto que en el lugar existen ya estacionamientos y pensiones que dan servicio a las personas que viven en la zona y no cuentan con un lugar para el guardado de su auto.

Debido a que con la peatonalización de la zona se pretende liberar y desincentivar el uso del automóvil dentro de la zona, se plantearán una serie de predios ubicados directamente a las avenidas desde las que se pueda tener acceso vehicular a los que se les pueda dar uso de estacionamiento. Estos predios, como ya se vio, serán aquellos cuyos usos ya sean de estacionamiento o algún otro uso fuera de norma que pueda ser cambiado.

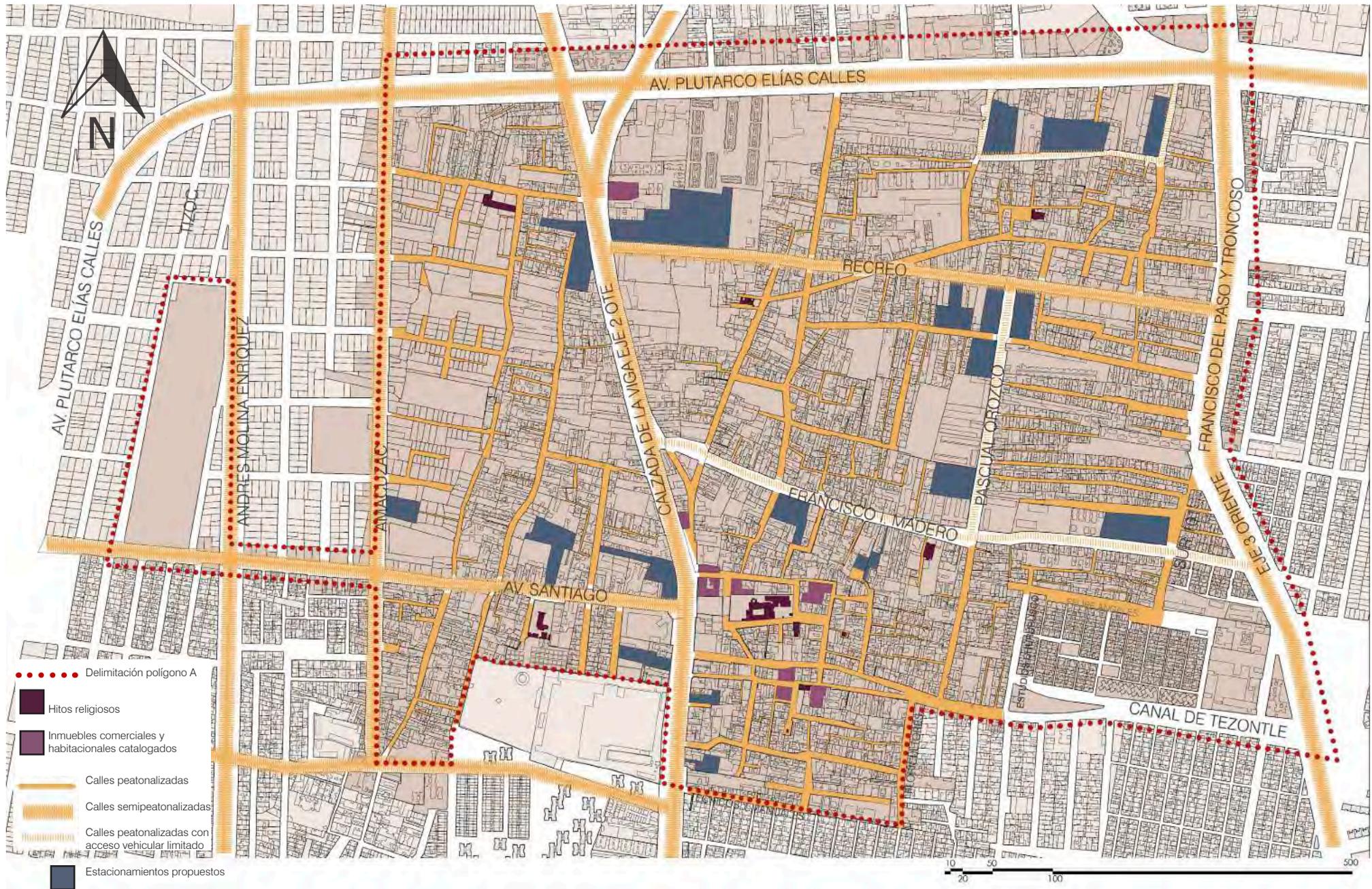
El objetivo es que los habitantes de la zona que no cuenten con cochera propia cuenten con la opción de guardar su automóvil en alguno de los estacionamientos propuestos y puedan caminar o hacer uso de la bici para llegar a su casa. De este modo se incentivan otras alternativas de desplazarse dentro del polígono y las calles quedan liberadas de vehículos estacionados que representen barreras y generen inseguridad.

Estos estacionamientos también podrán ser una alternativa de aparcamiento para personas que visiten el polígono de modo que automóviles ajenos empiecen a invadir las calles. Para esto se adoptan alternativas dentro del polígono de modo que los principales medios de llegada sean por medio del transporte público y la comunicación interior sea no motorizada.

Cabe mencionar que, como ya se menciona en las tipologías de calles, sí se permitirá el paso vehicular a los habitantes del polígono hasta su cochera o zona de guardado de autos en caso de que cuenten con esta, pero únicamente éstos podrán ingresar a dichas calles. Igualmente se permitirá el paso de vehículos de servicio o emergencia.

Éstos estacionamientos se plantearán como edificios de estacionamiento con las plantas bajas activas mediante usos comerciales que se apeguen a la imagen urbana del polígono. Esto con el objetivo de aprovechar el espacio siempre pensando en las dinámicas que pueden darse con el espacio público y los propios usos de la zona y no sean solo grandes predios planos bardeados.

Tendrán comunicación directa hacia avenidas principales con flujo vehicular. En el caso de las calles peatonalizadas con acceso vehicular limitado, el acceso y flujo tendrá que ser ordenado y exclusivamente para acceder a dichos estacionamientos.



{Estacionamientos propuestos para la zona. Se puede apreciar la relación con los distintos tipos de calles desde las que se puede acceder a ellos.}

## Cultura ciclista Intención: Desincentivar el uso del automovil



Ejemplo de ciclo vía delimitada con barreras.



Ejemplo de ciclo vía señalada en el piso.



Calle peatonal en la que no es necesaria la indicación de una ciclo vía.

Imágenes: tomadas de Flickr/ Mexico Bike Tour  
Fuente: <https://www.flickr.com/search/?text=mexico%20bike%20tour>

Con el fin de promover alternativas más sustentables para el transporte, en conjunto con la peatonalización de calles se implementará el uso de la bicicleta en la zona patrimonial por medio de una ciclo vía que recorra el polígono de modo que éste se pueda atravesar completamente en caso de que las distancias caminables excedan un kilómetro dentro de la traza irregular.

Esta ciclo ruta deberá tener las condiciones adecuadas según la tipología de calle en la que se ubique. Si se ubica en avenida principal donde las velocidades son mayores deberá separarse la ciclo vía de los carriles vehiculares de una manera marcada y segura. En las que las velocidades sean menores, como en el caso de las calles con flujo vehicular confinado, la ciclo vía podrá únicamente señalizarse y mezclarse con el flujo peatonal y vehicular.

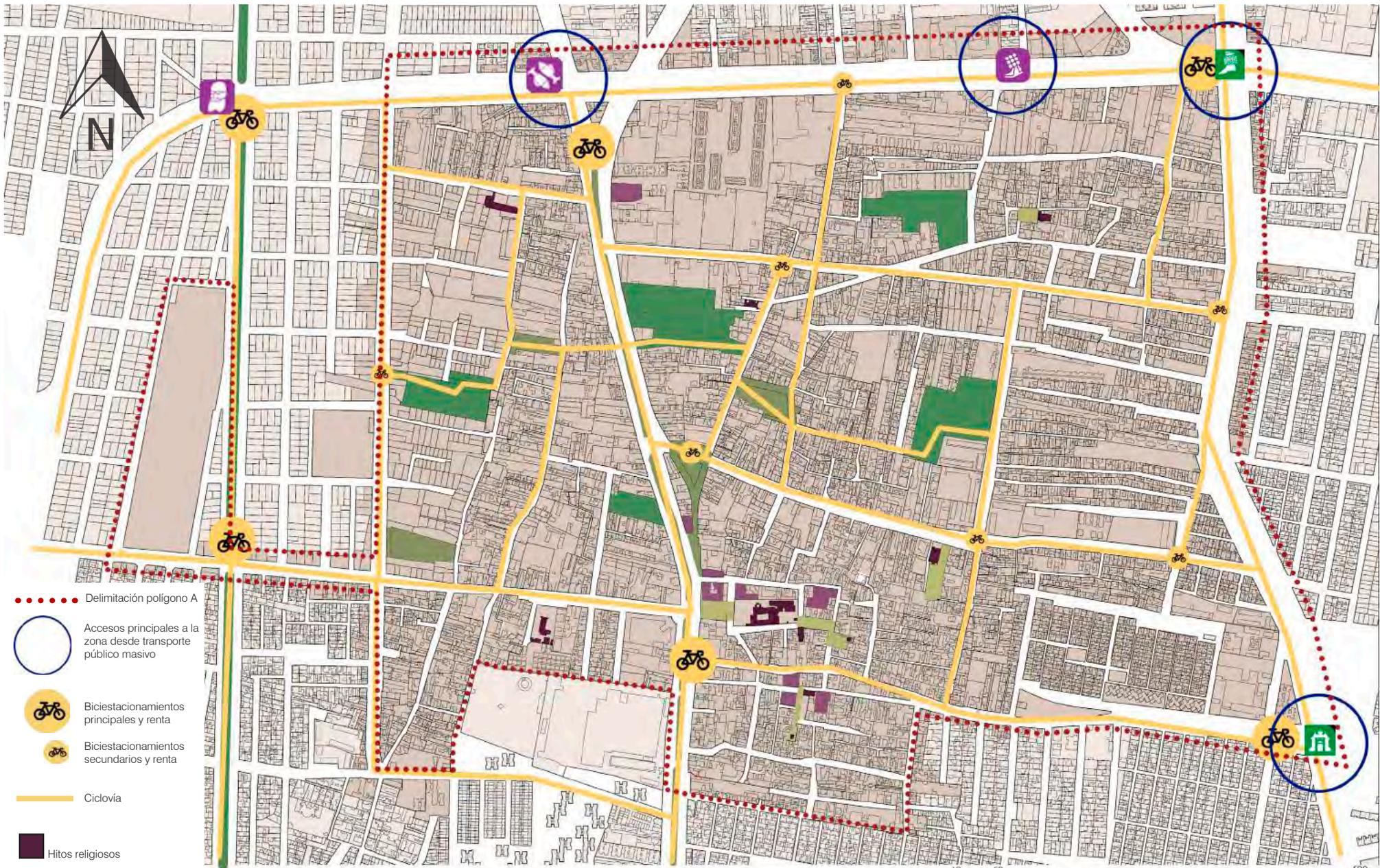
En las calles peatonalizadas podrán igualmente mezclarse flujos indicando la ciclo vía únicamente con cambios de piso o señalización en el piso sin necesidad de delimitarla con barreras debido a que en estas calles el posible flujo vehicular será ocasional y a velocidades menores por lo que no representa un riesgo.

Igualmente se proponen estacionamientos tanto para bicicletas públicas como privadas. Éstos se ubicarán en puntos estratégicos donde sean fácil de ubicar y que queden próximos a los lugares de interés de la zona.

Se propone ubicar lugares de renta de bicicleta y bici estacionamientos principalmente en los accesos al polígono, específicamente inmediatas a las estaciones del transporte público masivo. En el caso de las estaciones del Metro Coyuya e Iztacalco se aprovecharán los bajo puentes para alojar dichos estacionamientos. Para el caso de las estaciones de Metrobús Andrés Molina Enríquez y La Viga, se propone utilizar los camellones que se encuentran inmediatos a la estación por lo que se ubicarán a mitad del los ejes viales.

El objetivo de esto es que se cree un transborde desde el transporte público masivo proveniente del resto de la ciudad facilitando y promoviendo el acceso a la zona patrimonial. Es decir, llegas al polígono a cualquier estación del transporte público masivo y de ahí se puede optar por un modo de transporte no motorizado, ya sea caminar o la bicicleta.

Los distintos biciestacionamientos se ubicarán cercanos a zonas de interés e igualmente el recorrido se plantea lo menos complejo y más directo conectando dichos biciestacionamientos, rodeando manzanas, de modo que también se incentive la caminata dentro de éstas.



- ..... Delimitación polígono A
- Accesos principales a la zona desde transporte público masivo
- B Biciestacionamientos principales y renta
- B Biciestacionamientos secundarios y renta
- Ciclovía
- Hitos religiosos
- Inmuebles comerciales y habitacionales catalogados
- PC: Espacio público para el culto
- PP: Espacio público de paseo
- PR: Espacio público recreativo

{Ciclovía propuesta. Se puede observar la ubicación de los bici estacionamientos y la comunicación con el transporte público masivo, así como con distintos sitios de interés.}

## Reorganización de transporte colectivo

**Intención: Optimizar el transporte público concesionado**

Se propone cambiar el recorrido de algunas rutas del transporte público concesionado con el fin de que éste tenga acceso restringido a varias calles del polígono.

El objetivo es destinar calles específicas para el paso del transporte público concesionado dentro del polígono, siendo éstas las más directas para comunicar los ejes viales de forma transversal.

Estas calles corresponden a las calles semipeatonalizadas propuestas con flujo vehicular.

Las únicas calles que se plantean para que el transporte colectivo atraviese el polígono será: oriente-poniente y poniente-oriental a través de Avenida Santiago y Del Recreo, las cuales comunicarán Andrés Molina Enríquez, Eje 2 Ote La Viga y Eje 3 Ote Francisco del Paso y Troncoso, siendo éstas por las que recorre transpor-

te público concesionado en sentido norte-sur y sur-norte.

La ruta que recorre Tezontle para comunicar Eje 3 Ote y Eje 2 Ote se desviará hacia la avenida Juan N. Álvarez por la calle Estudios Churubusco la cual cambiará su sentido a Norte-Sur y por medio de ésta comunicara con La Viga.

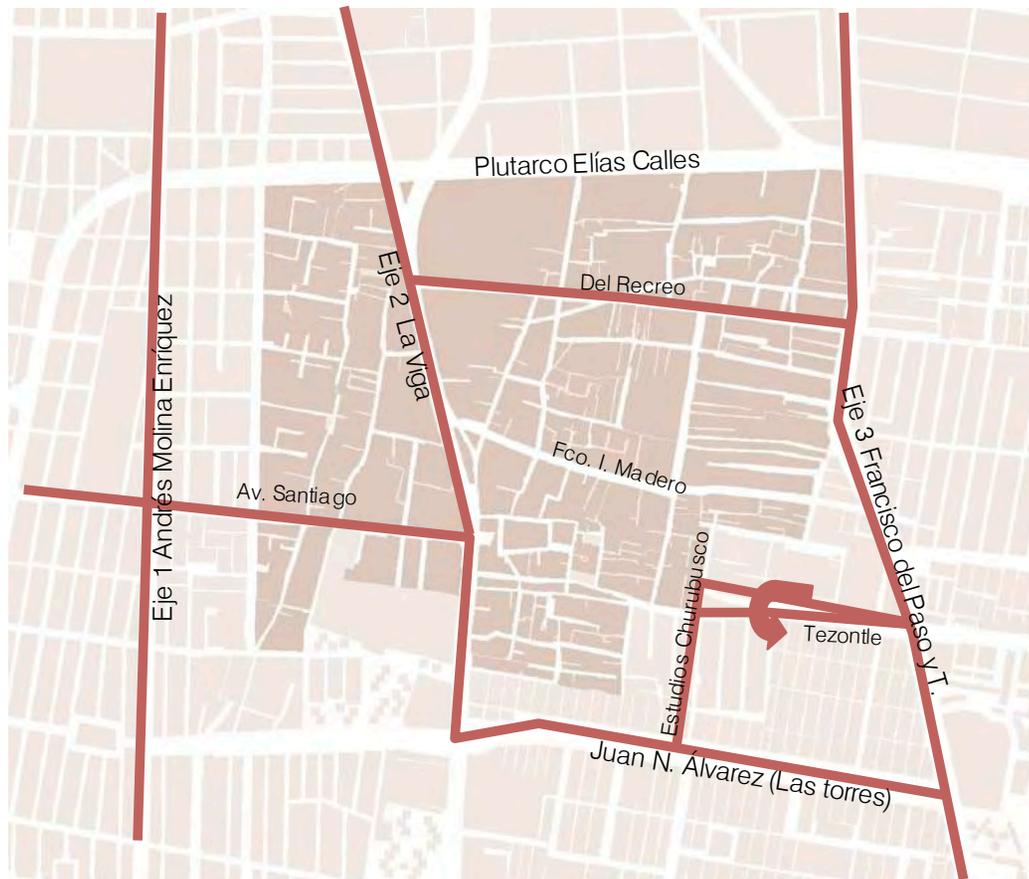
Las rutas que recorren Francisco I. Madero y continúan su recorrido en Tezontle, ahora deberán desplazarse hasta Avenida del Recreo para comunicar con Eje 3 Ote.

El único modo para atravesar Eje 3 será por el puente de Tezontle para lo que se mantendrán los retornos de Tezontle en ambos lados.

Igualmente, para evitar que las paradas continuas del transporte público concesionado provoquen tráfico en las vías por las que circula, se le destinará un carril exclusivo para éste y se definirán paradas en puntos específicos con el fin de crear recorridos más organizados.

Esquema: dinámica general de las rutas de transporte concesionado propuestas donde se aprecia la liberación de calles conflictivas.

Elaboración propia





## Cruces accesibles Intención: Accesos evidentes y organizados

Como se analizó anteriormente, el polígono se encuentra rodeado en sus extremos por varias estaciones del transporte público masivo (Metro y Metrobus) ubicadas en cruces de ejes viales. Dichas estaciones generan ciertas dinámicas de flujo en los cruces generadas por sus características propias.

Se sabe que en el polígono estos cruces juegan el papel de acceso directo al polígono patrimonial desde el resto de la ciudad, sin embargo algunos de ellos más que ser un punto de transferencia representan barreras en la conexión del polígono con las colonias aledañas.

Según el análisis del polígono, dichos cruces conflictivos corresponden con las estaciones del metro Coyuya e Iztacalco, ambas ubicadas sobre Eje 3 Ote Francisco del Paso y Troncoso y que resultan inaccesibles.

El conflicto en dichos cruces se debe a la barrera que representa la infraestructura del Metro sobre Eje 3 Ote generando cruces elevados los cuales no son de acceso y tránsito universal para el peatón y al combinar el flujo con el acceso al Metro, se vuelven pasillos ocultos e inseguros cuando el Metro cierra.

Igualmente al existir la conexión vehicular elevada, se generan bajo puentes los cuales también privilegian el transporte motorizado fragmentando la banqueta para su paso y se encuentran invadidos de comercio informal obstaculizando así el recorrido del peatón.

Es por esta problemática por la que se plantea una reorganización de dichos cruces para que sean accesibles para el peatón e incluso el transporte no motorizado de modo que en el puente vehicular se destinará el espacio para carril de ciclovia y también para el peatón haciendo que la comunicación se vuelva universal y también sea una alternativa de cruce separada del acceso al Metro pudiendo cerrarlo completamente cuando el Metro cierre y frenando la inseguridad que representan al estar ocultos.

Cabe mencionar que dentro de la estación del Metro también tendrían que considerarse accesos universales.

Para los bajo puentes se propone únicamente un retorno de automóviles de

modo que el peatón sea privilegiado. Igualmente se plantearán locales establecidos para el comercio ubicados estratégicamente para que no generen obstáculos.

Para generar que estos cruces sean puntos de transferencia, se dotará de renta de bicicleta y biciestacionamiento de modo que exista un transbordo entre el transporte público masivo y el transporte no motorizado con el cual se pueda acceder al polígono.

De esta forma se logra que estos cruces actúen en conjunto con la estrategia para el polígono haciendo que los flujos que se den convivan de una mejor manera más allá de crear conflictos.

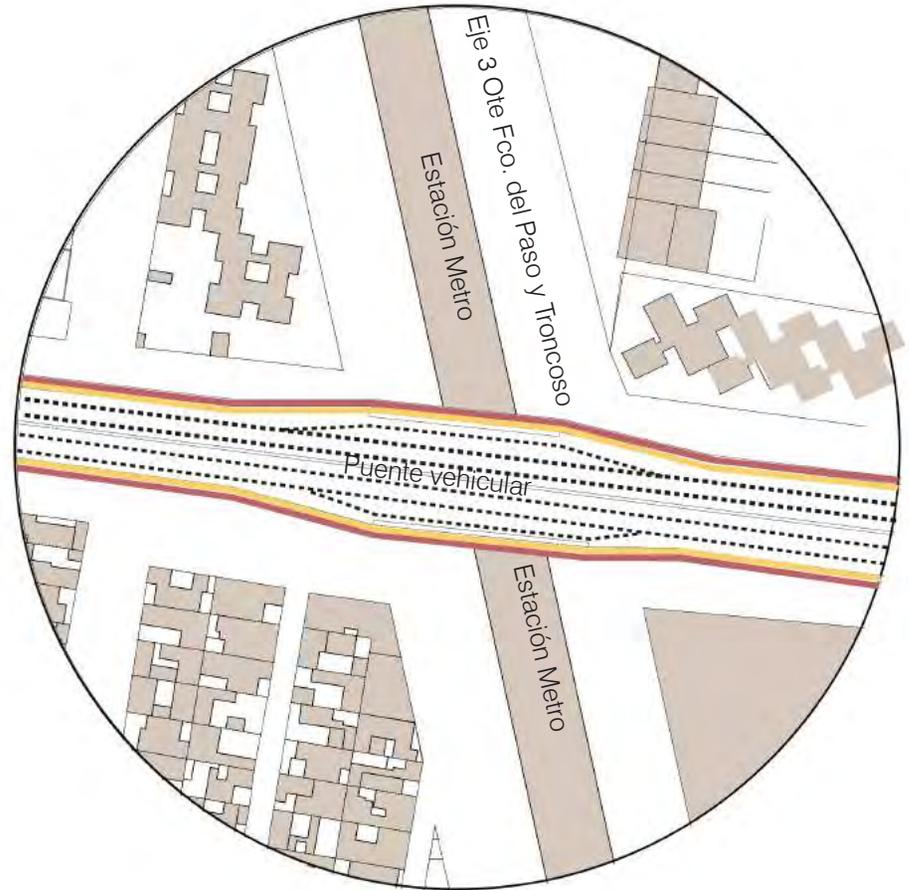
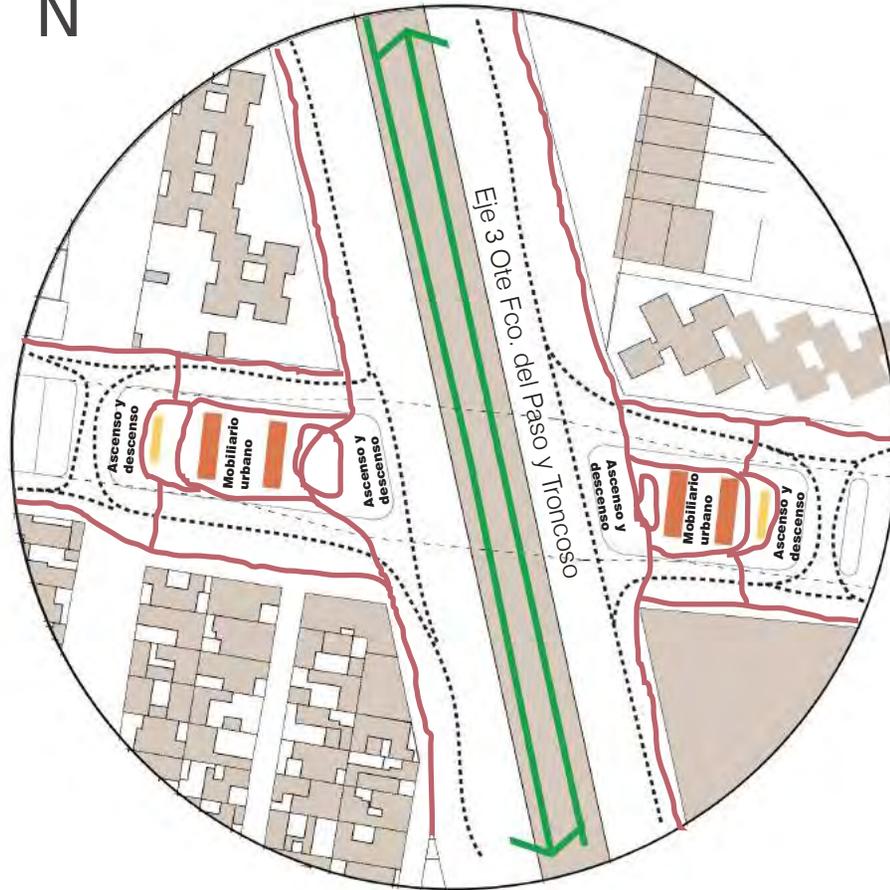


<Se encierran en círculo los cruces conflictivos a intervenir y con amarillo la ciclovia propuesta dentro del polígono. Se aprecia la transferencia que habrá entre el transporte público masivo y el transporte motorizado.



**{Ejemplo estación Metro Iztacalco:  
Planta baja}**

**{Ejemplo estación Metro Iztacalco:  
Puente elevado}**



**Simbología:**

- Flijo de transporte motorizado
- Flujo línea 8 del Metro
- Carril ciclovia
- Andador peatones
- Renta de bicis/ Biciestacionamiento
- Comercio establecido

{Esquemas en los que se muestra la nueva dinámica de cruces propuesta. Aplica la misma tipología para ambas estaciones del Metro (Coyuya e Iztacalco) }

## Ruta de indentidad (Recorrido histórico)

**Intención: Conexión evidente entre hitos/Revalorización de cultura e identidad**



Vista nocturna de la iglesia de San Francisco de Asís Xicaltongo.  
Foto: propia.

La traza irregular provoca que los hitos de la zona queden inmersos en una especie de “laberinto” de modo que es difícil ubicarlos y por tanto llegar a ellos.

Con el propósito de que exista una comunicación más franca entre estos hitos, se propone un recorrido marcado por medio de un tratamiento diferente al resto de las calles (cambios de piso, mobiliario urbano distinto, diferente vegetación, señalizaciones, etc.) pero obedeciendo a las diferentes tipologías de calle ya planteadas, que haga evidente de una manera visual el recorrido que debe realizarse para llegar a los sitios de interés histórico del polígono.

Este recorrido se plantea con un carácter un tanto más nostálgico el cual retome y dé indicios de la historia del lugar con elementos o características que evoquen el rico pasado histórico de la zona. Por esto es posible que aparezcan elementos como agua, vegetación y flores que se cultivaban en el pasado, pisos empedrados, entre otros.

Este recorrido comunicará principalmente todas las iglesias de los 7 Barrios pero también incluirá en su recorrido los edificios catalogados como patrimonio histórico que tienen un uso distinto al del culto religioso.

Cada uno de éstos inmuebles tendrá una especie de poste con referencia o alguna reseña histórica justificando la importancia histórica del hito con el propósito de informar.

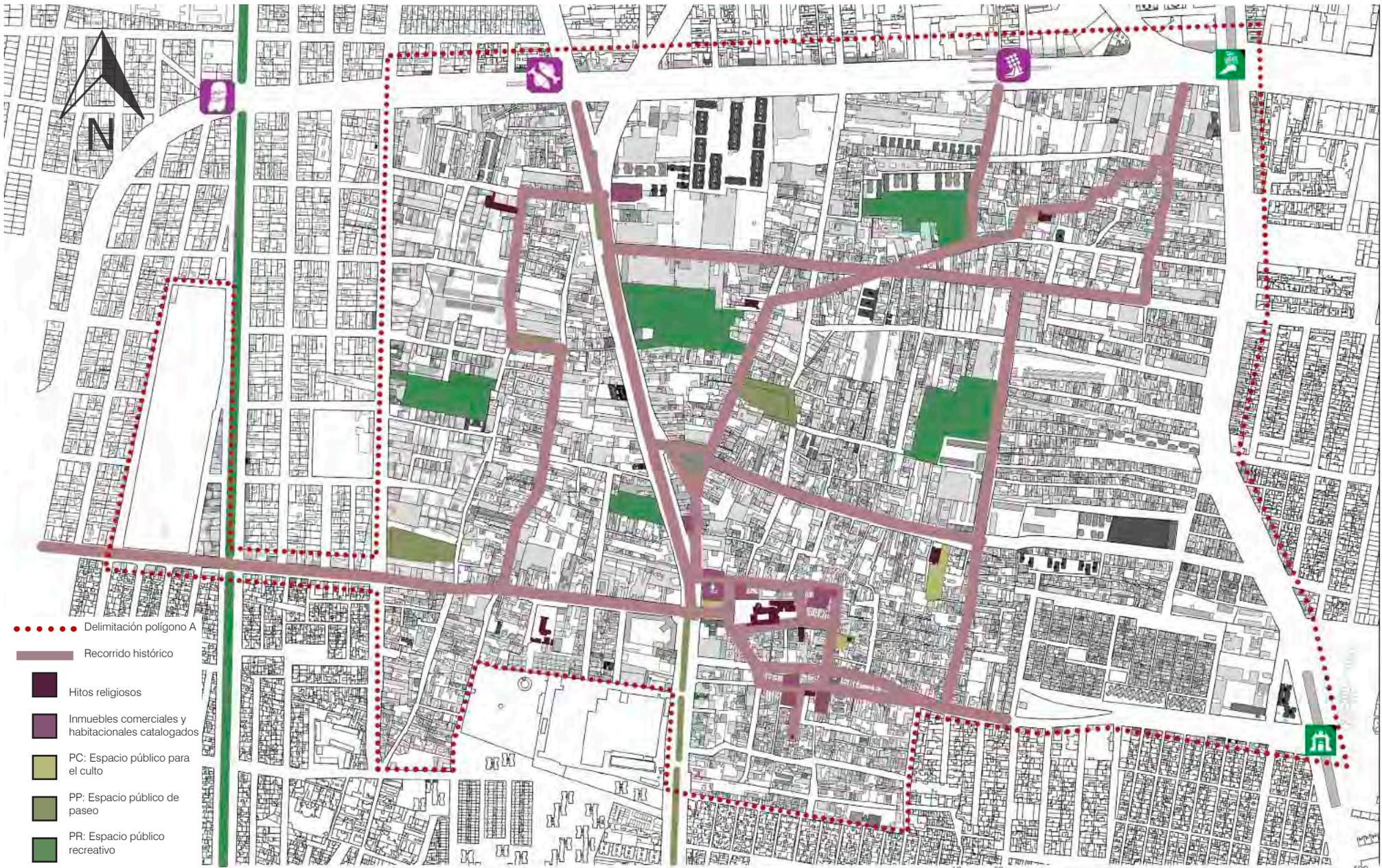
Este recorrido también ayudará a marcar recorridos para las distintas festividades del lugar.

El panteón formará parte del recorrido pese a que pareciera no tener alguna relevancia histórica, sin embargo, al ser éste parte de las tradiciones del pueblo de Iztacalco, se contempló en el recorrido.

Para el trazo de este recorrido histórico se tuvieron en cuenta los remates visuales que se tienen en las calles de las iglesias. De esta forma, se vuelve un camino lleno de remates que van apareciendo conforme se recorre.

Como esta ruta histórica tiene como objetivo enfatizar al resto de la ciudad la importancia de la zona patrimonial, dicho recorrido tendrá inicio en los accesos al polígono en las estaciones del Metro Coyuya y las estaciones del Metrobus La Viga y Coyuya. La idea es que desde que se inicia el recorrido se tenga presente la importancia histórica del lugar.

Cabe mencionar que el recorrido abarcará las dos calles semipeatonalizadas de Av. Santiago y Del Recreo que son las que atraviesan el polígono e igualmente recorrerá Eje 2 Ote La Viga la cual es la avenida de mayor importancia para este recorrido pues es la que tiene mayor peso histórico debido a su pasado lacustre y la gran importancia que tuvo para la ciudad de México desde épocas prehispánicas.



- Delimitación polígono A
- Recorrido histórico
- Hitos religiosos
- Inmuebles comerciales y habitacionales catalogados
- PC: Espacio público para el culto
- PP: Espacio público de paseo
- PR: Espacio público recreativo

- |             |             |             |
|-------------|-------------|-------------|
| ■ 1 nivel   | ■ 3 niveles | ■ 5 niveles |
| ■ 2 niveles | ■ 4 niveles | ■ 6 niveles |

{En este esquema puede apreciarse la conexión que habrá entre los inmuebles de interés histórico por medio de ésta ruta de identidad, así como su relación con el espacio público}

## > **Estrategia Funciones Urbanas\_**



Vista nocturna frente a la iglesia de Santiago Apóstol. Se aprecia el comercio informal sobre la acera. Foto: propia.

Como ya se mencionó anteriormente, se considerarán los predios cuyos usos estén fuera de norma o no sean compatibles con la zona para proponer otros que actúen en conjunto con la estrategia del plan maestro.

De acuerdo a las estrategias anteriores, se puede apreciar cómo esta intención para atacar la problemática de usos incompatibles se ha aplicado en los puntos de espacio público y movilidad tomando en cuenta dichos predios ya identificados.

Varios de estos predios se contemplaron para cambiar su uso a espacios abiertos y estacionamientos que corresponden con las dinámicas generadas por las estrategias propuestas.

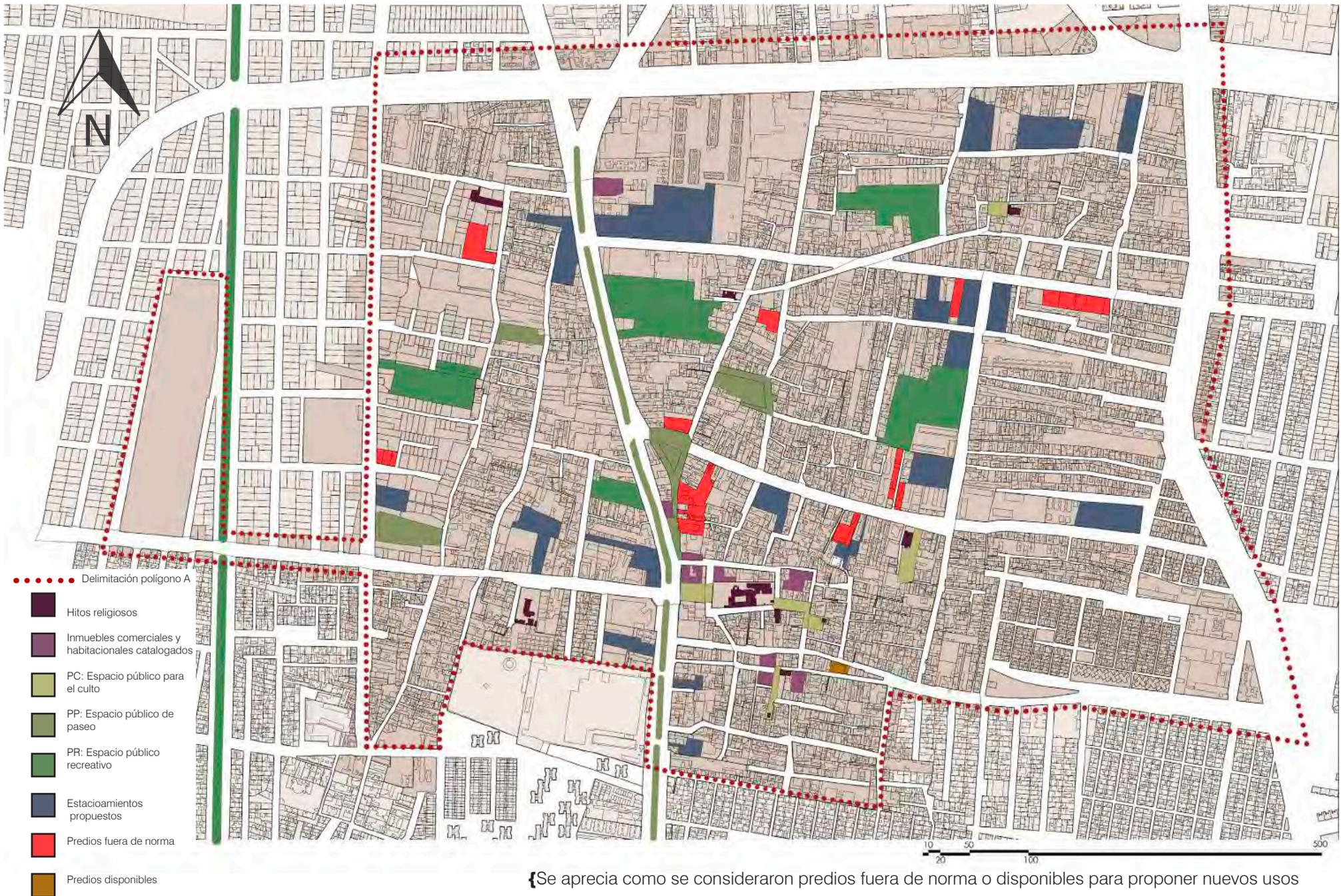
En este tema se tienen también intenciones que consideran estos predios disponibles para su cambio de uso.

Igualmente se plantean otras estrategias que se relacionan y tienen efecto directamente con los temas de movilidad y densidad urbana las cuales también están pensadas para reforzar el plan maestro.

Sumando este último punto de acción (funciones urbanas) se busca que todos los aspectos tratados en el plan maestro actúen de forma integral logrando que se de en el polígono una rehabilitación urbana que mejore la forma en que se vive y a su vez se revalorice su importancia tanto para los habitantes de la zona como para el resto de la ciudad.



Usos comerciales sobre Eje 2 Ote La Viga. Foto: propia.



{Se aprecia como se consideraron predios fuera de norma o disponibles para proponer nuevos usos compatibles con la zona que refuerzan el plan maestro}

## Aprovechamiento de uso de suelo \_Intención: Densificación de La Viga



Edificios actuales de 5 niveles sobre Eje 2 Ote La Viga.  
Foto: propia.

Como se vió en el análisis, a un tramo de Eje 2 Ote La Viga le es aplicable una Norma de Ordenación sobre Vialidad la cual le permite una zonificación de H 5/20, es decir, cinco niveles de construcción.

Al ser una avenida de amplia dimensión en la que las alturas de 5 niveles no oprimen el espacio abierto de la calle y un eje vial principal que comunica directamente con el resto de la ciudad, se propone aprovechar el uso H 5/20 respetando obviamente respetando los límites de altura en los predios colindantes a inmuebles catalogados como patrimonio.

Debido a la rehabilitación de la zona patrimonial, la revalorización del polígono podría generar que las personas quisieran vivir ahí por lo que esta estrategia de aprovechar la densificación sobre una avenida importante como La Viga atacaría este aumento de población.

Igualmente, el crecimiento de las densidad poblacional, como se vió en el tema de movilidad, reforzaría un diseño orientado al transporte pues refuerza la existencia del transporte público masivo y demanda diferentes alternativas de traslado como el caminar o la bicicleta.

También ayudaría a cambiar las dinámicas sobre La Viga la cual actualmente cuenta con varios usos incompatibles con la zona que la convierten en una avenida poco transitada por el peatón y que al implementar una densificación con vivienda, se convierte en una avenida más activa a distintas horas del día.



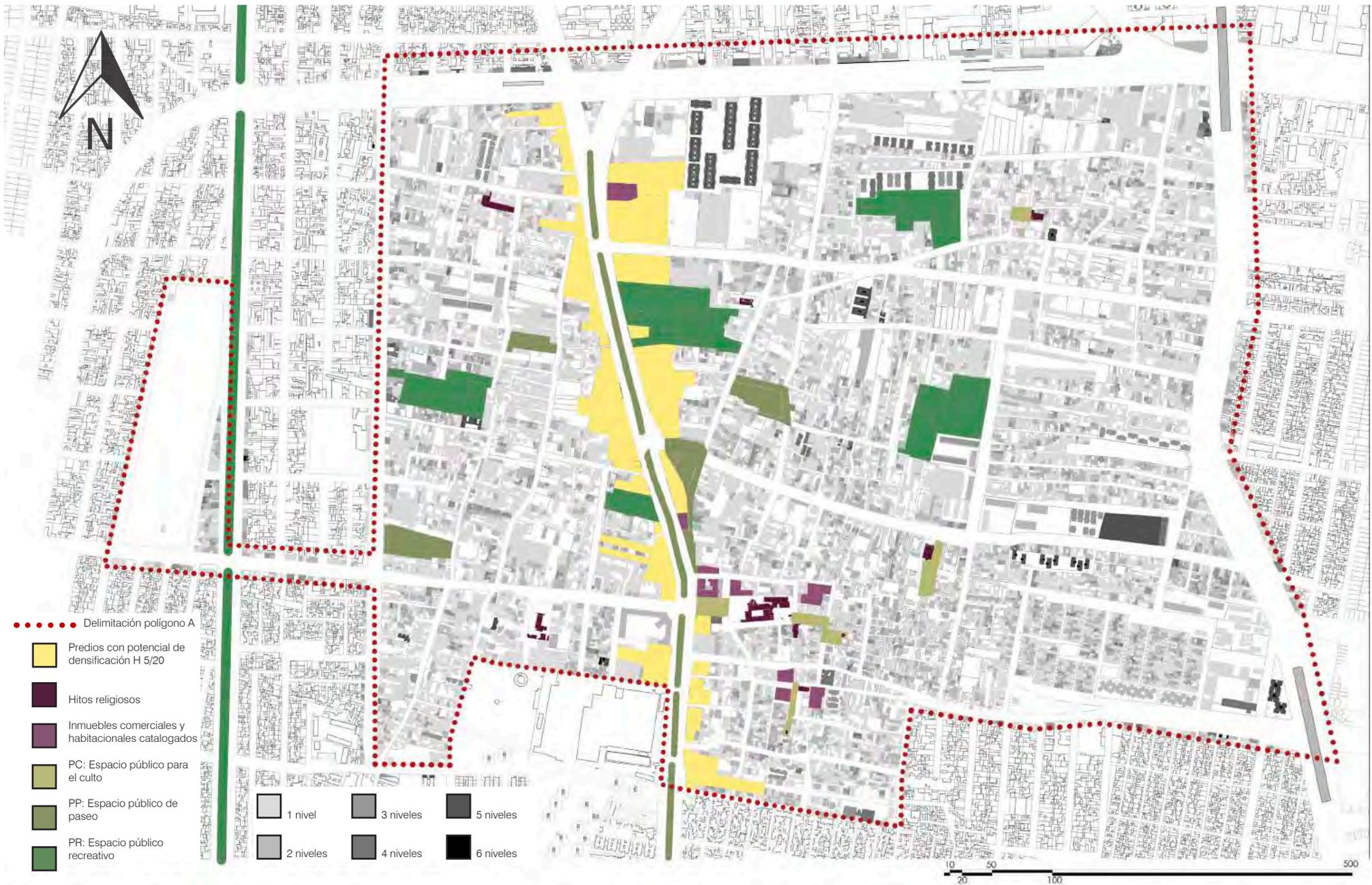
Usos incompatibles sobre Eje 2 Ote La Viga.  
Foto: propia.



Usos incompatibles sobre Eje 2 Ote La Viga.  
Foto: propia.



Usos incompatibles sobre Eje 2 Ote La Viga.  
Foto: propia.



{Esquema en el que se aprecia la franja a densificar propuesta considerando los predios que ya tienen planteado un uso de espacio abierto.}

## **Franjas comerciales** Intención: Potencialización de usos compatibles

En el polígono se identificaron zonas o calles en las que existen diversos comercios locales, las cuales coinciden precisamente con las calles que conectan los ejes viales de forma transversal.

Las calles comerciales más consolidadas de la zona son Francisco I. Madero y Avenida Santiago las cuales tienen a lo largo de todo su recorrido gran número de comercios locales.

En las Avenidas de Tezontle y Recreo también se dan únicamente ciertos tramos con comercio, principalmente informal. En el caso de Tezontle se debe a que el tramo de Tezontle antes de llegar a La Viga es poco transitado debido a la falta de una adecuada infraestructura para el peatón.

En Avenida Del Recreo , esto se debe

más bien a la existencia de varios usos incompatibles principalmente se uso industrial, lo cual impide que los recorridos sobre ésta se activen.

Considerando que varios de éstos predios se proponen con un cambio de uso que sea más compatible con la zona, la estrategia es consolidar dichas calles como zonas corredores de comercio local de modo que éste se potencialice.

Avenida Del Recreo, Francisco I. Madero y Tezontle, conectarán Eje 3 Ote con La Viga contando en todo su recorrido con comercio local. En el caso de Francisco I. Madero, la tipología de calle propuesta propiciará un corredor comercial peatonal en el que debido a las dimensiones se pueda alojar mobiliario que se relacione con los locales que acompañen el recorrido.

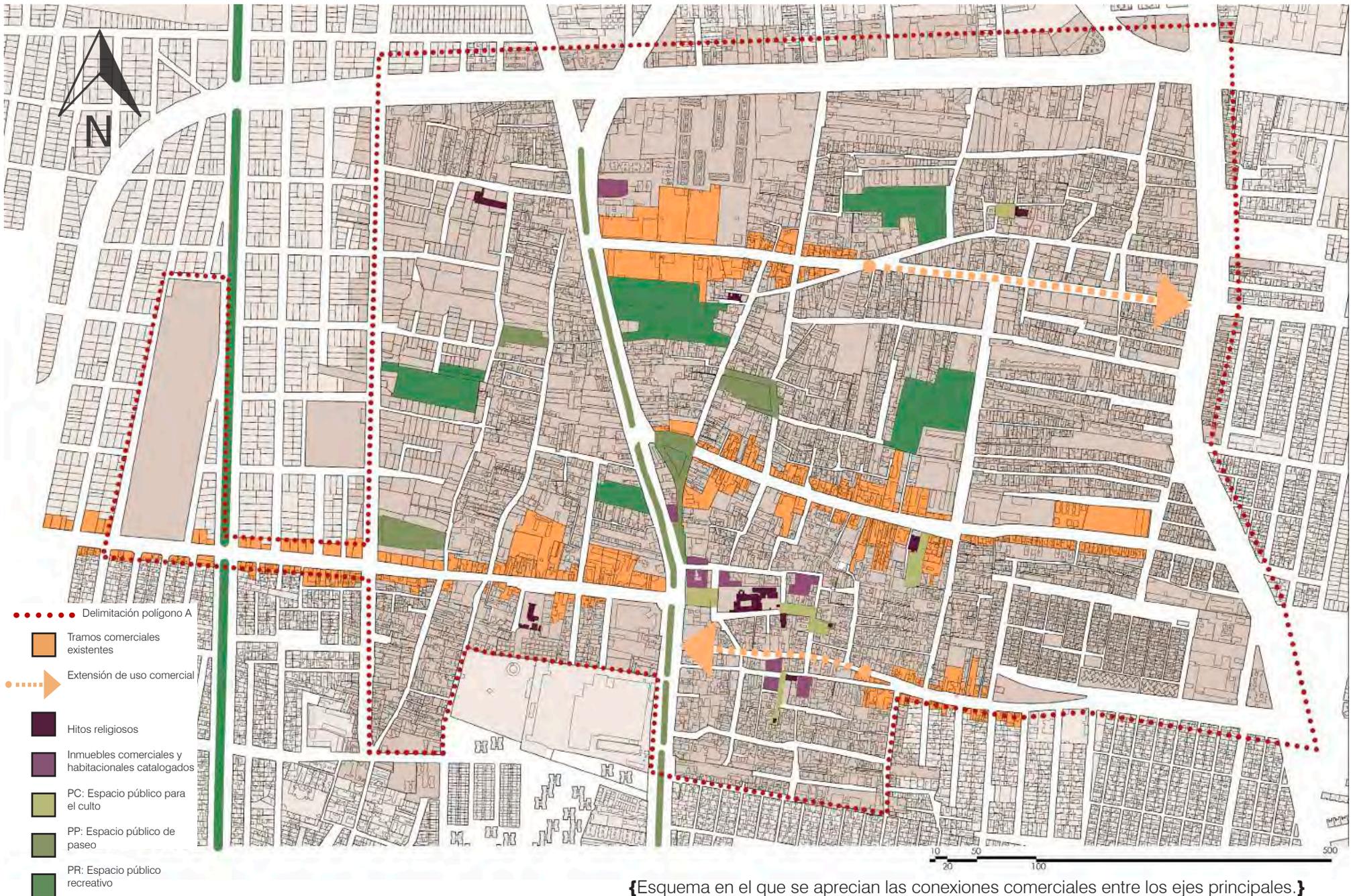
Avenida Santiago, la cual ya está consolidada, conectará La Viga con Andrés Molina Enríquez extendiendo el uso comercial hasta el panteón.

Ésta al igual que Avenida del Recreo, al ser calles semipeatonalizadas cuentan con flujos vehiculares y peatonales lo cual reforzará aún más dicho comercio. Sin embargo, al no ser completamente peatonales, las dimensiones para el tránsito del peatón limitan el alojamiento de mobiliario.

Como resultado se tendrán dichos corredores comerciales, algunos de ellos peatonales, que conectarán transversalmente los ejes viales incentivando recorridos caminables y activos entre estos y de alguna manera controlar el comercio informal que se da en la zona el cual obstaculiza el tránsito peatonal y vehicular.



Comercios locales sobre la calle Francisco I. Madero. Se puede apreciar la Iglesia de San Miguel y su relación directa con esta calle.  
Foto: Tomada de Street View de Google Maps.



{Esquema en el que se aprecian las conexiones comerciales entre los ejes principales.}

## Proyectos detonadores

**Intención: Potencialización de usos compatibles / Revalorización de cultura e identidad**

Dentro del polígono y cercanos a éste existen distintos equipamientos destacando entre ellos varias escuelas, mercados, espacios deportivos, un hospital general del IMSS y el panteón. Igualmente existen casas de cultura pero a una escala local.

Con el fin de revalorizar la cultura e identidad del pueblo de Iztacalco, se propone plantear proyectos específicamente culturales a una escala mayor de modo que dichos proyectos sean detonadores para atraer a personas de otras partes de la ciudad a realizar actividades culturales en la zona patrimonial convirtiéndola en una zona de interés.

Como se vió anteriormente, entre los usos no permitidos en el polígono según el Plan de Desarrollo Urbano, se encuen-

tran teatros, auditorios, cines, galerías, museos, entre otros, los cuales según la estrategia del plan maestro sí ayudarían a potencializar la zona patrimonial culturalmente.

De este modo, la gente asistiría al polígono a ver una exposición, una obra, una proyección, tomar algún taller, o cualquier otra actividad cultural en un lugar cuyas calles e hitos también formarían parte de la experiencia cultural.

Debido a esto, los programas arquitectónicos planteados en dichos predios deberán tener giros culturales como los mencionados anteriormente. Igualmente, éstos deberán responder a la lógica que plantea el plan maestro y al propio carácter histórico de la zona así como a sus tradiciones y festividades.

Para esto también es necesario hacer un cambio de usos e incluso una actualización de normativa para poder proponer estos proyectos de escala mayor.

En el polígono se consideraron los predios que tenían usos no compatibles con la zona, los cuales ya se habían analizado, para ubicar dichos proyectos.

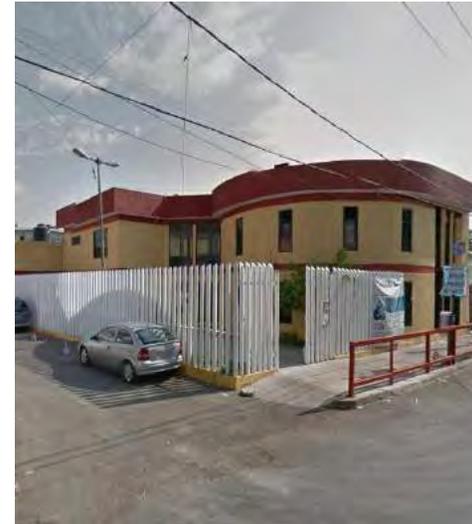
Los predios se eligieron de acuerdo a su relación con el resto de las estrategias propuestas para el plan maestro de modo que actúan en conjunto con éstas y obedezcan a los lineamientos de éste, especialmente con la red de hitos y espacios públicos abiertos propuestos en la zona, los cuales reforzarán la actividad cultural que pueda darse en el polígono.



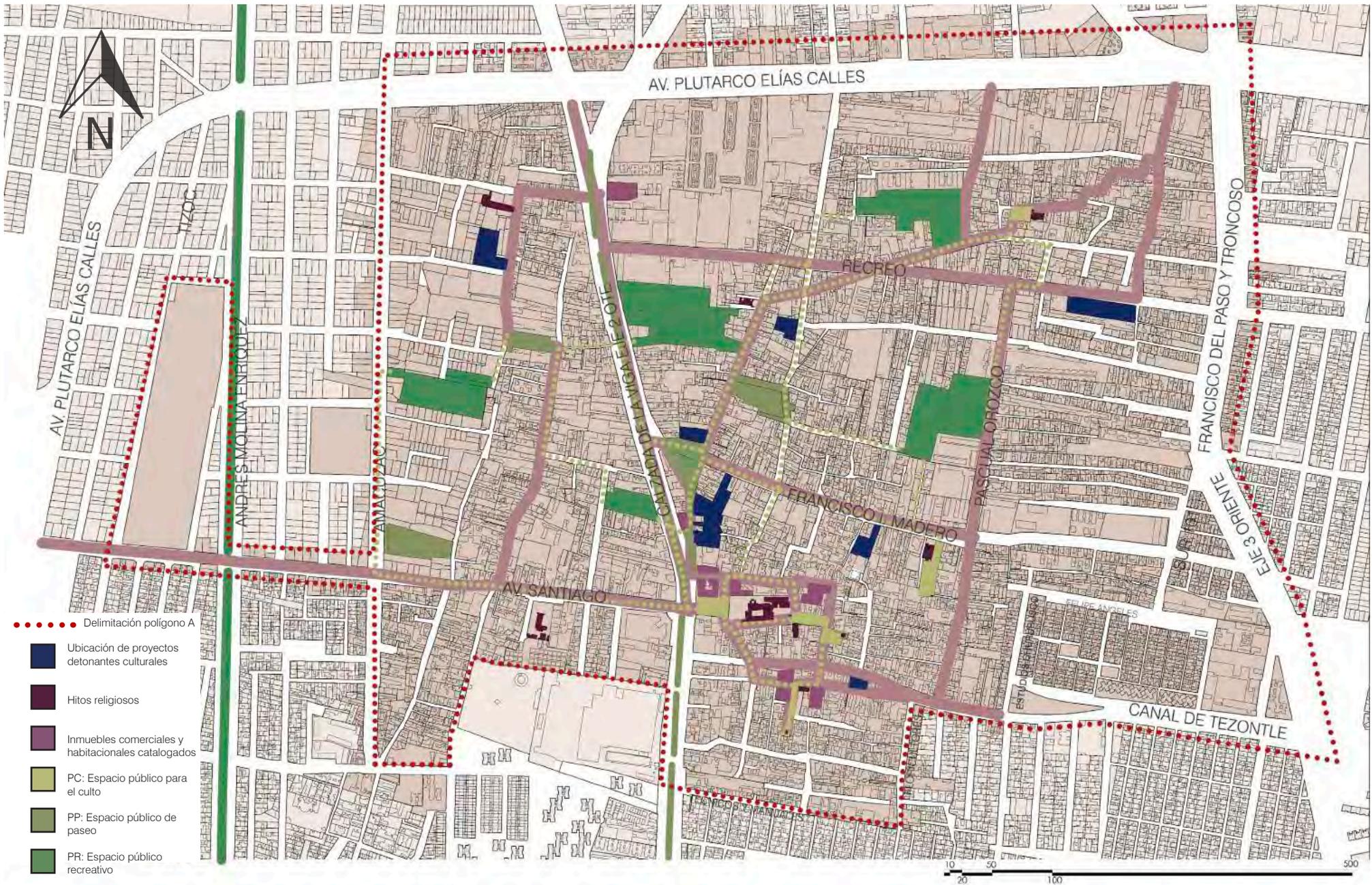
Casa de cultura “/ Barrios Iztacalco”  
Foto: propia.



Centro Social Josefina Díaz  
Foto: tomada de Street View de Google Maps



Centro de artes y oficios sobre la calle Julio García.  
Foto: tomada de Street View de Google Maps



{Se aprecian los posibles predios de proyectos detonantes y su relación con el recorrido histórico así como con los espacios públicos abiertos.}

# Acciones puntuales Intención: Potencialización de usos compatibles / Revalorización de cultura e identidad

## > Liberación de la Ermita de La Asunción

Este hito ubicado en el Barrio de La Asunción ha sido el más afectado debido a la urbanización de la zona.

La situación en la que se encuentra actualmente provoca que dicha ermita quede enclaustrada entre construcciones las cuales impiden que sea usada por el público en general, e incluso no se pueda apreciar visualmente en su totalidad.

Se propone entonces liberar a la Ermita de su frente principal cuyos obstáculos son únicamente un predio sin construcción y una vivienda de un nivel. En el caso de la vivienda, ésta podría ser reubicada considerando la estrategia de densificación en La Viga.

De esta manera el espacio abierto propuesto para esta zona se extiende ampliando el espacio público de culto por medio de la formación de otra plazuela frente a la Ermita.



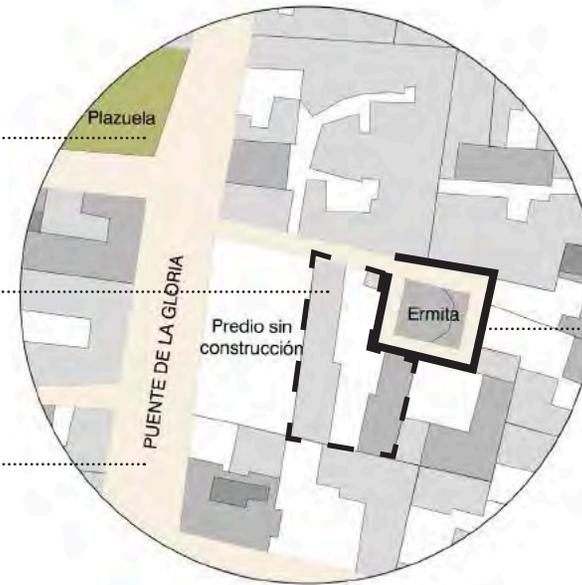
Estado actual de la Ermita de La Asunción.  
Foto: propia.

### {Estado actual}

Plazuela existente

Vivienda a reubicar

Calle vehicular



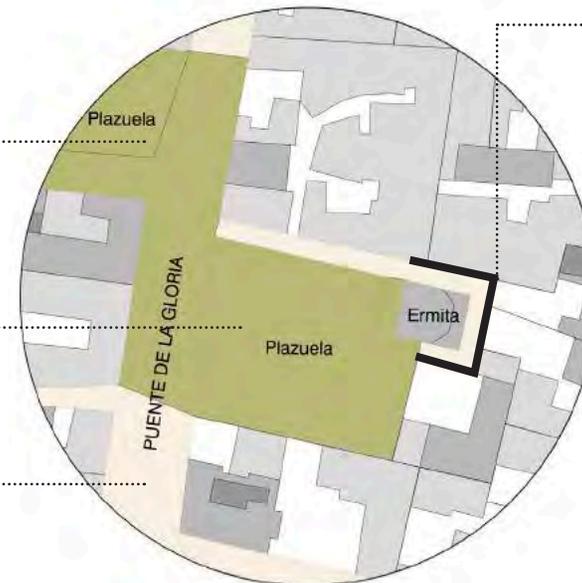
Nivel de contención

### {Propuesta}

Plazuela existente

Plazuela generada

Calle peatonal



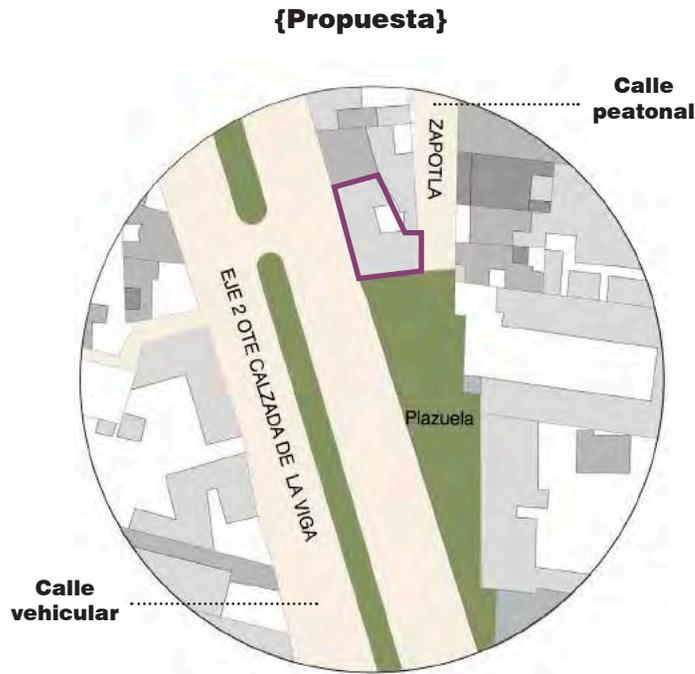
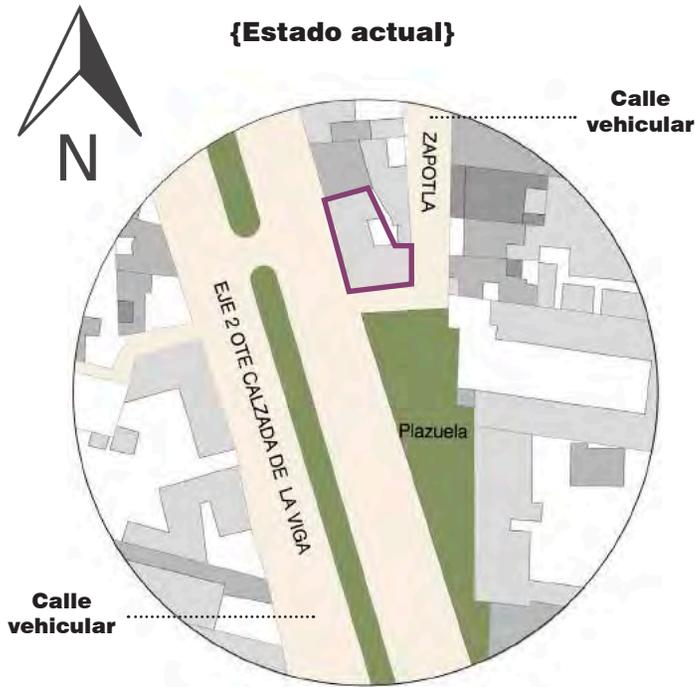
>  
1920 Pueblo de Iztacalco. Se puede apreciar el inmueble de la forrajera "La Esperanza" el cual existe actualmente (en mal estado).  
Autor: Charles B. Waite

**>Rehabilitación de inmueble histórico**

El inmueble ubicado en Zapotla 808 esq. Calzada de la Viga se encuentra actualmente deshabitado y prácticamente en ruinas. Sin embargo, en el pasado este inmueble alojó la forrajera “La Esperanza” la cual formaba parte de la vida cotidiana del pueblo de Iztacalco. Éste inmueble estaba localizado a orillas del canal de La Viga formando parte del paso obligado desde Xochimilco hasta el centro de la ciudad.

Hoy en día se encuentra sobre Eje 2 Ote La Viga la cual sigue siendo una conexión entre el sur y el centro de la ciudad pero pavimentado donde transitan autos. Sin embargo esta parada obligada que representaba el pueblo de Iztacalco hoy pasa desapercibida debido a la gran urbanización.

Al formar parte de los hitos de la zona, y relacionarse con las estrategias del plan maestro, específicamente con el recorrido de identidad, se propone hacer una rehabilitación del inmueble. En esta se buscará recuperar la estructura que aun queda en pie y darle un uso que responda a la intención de revalorizar la cultura y la identidad pudiendo convertirse en una pequeña galería, modulo de información, o algún otro programa que pueda reforzar la actividad cultural de la zona.



- Inmueble a rehabilitar
- PP: Espacio público de paseo
- 1 nivel
- 2 niveles
- 3 niveles
- 4 niveles
- 5 niveles
- 6 niveles



Se aprecia la Forrajera “La Esperanza” (en morado) y el canal de La Viga a su paso por el Pueblo de Iztacalco.



Imagen actual del mismo escenario de la foto anterior. Foto: tomada de Street View de Google Maps.



Estado actual del inmueble. Foto: propia.

## >Plan Maestro General\_



Callejón en el Barrio de Santa Cruz.  
Foto: Propia

En todo el planteamiento anterior, se buscó que todas las estrategias planteadas en el Plan Maestro actúen conjuntamente y respondan de manera acertada entre ellas para no crear un mayor conflicto.

En el plano se muestran las principales estrategias planteadas para los 3 puntos de acción en el polígono:

**\_Espacio público:** Se observa la red de espacios públicos y cómo se relacionan con el tema de movilidad.

**\_Movilidad:** Se pueden apreciar las tipologías de calles propuestas y cómo responden a la ubicación de los estacionamientos propuestos.

Igualmente cómo la cicloruta y los bicies-tacionamientos se relacionan con los sitios de interés e incluso con los accesos al polígono fomentando transferencia al transporte no motorizado.

También se entiende la conexión entre hitos por la ruta de la identidad y cómo ésta a su vez se mezcla con las diferentes tipologías de calles y con la cicloruta. Incluso con la red de espacios públicos.

**\_Funciones urbanas:** Se aprecia la zona a densificar y su relación con el carácter que adquiere Eje 2 Ote La Viga.

Igualmente es clara la conexión transversal entre ejes viales potencializados con comercio local los cuales también se relacionan con el tema de movilidad adquiriendo dinámicas diferentes en cada uno.

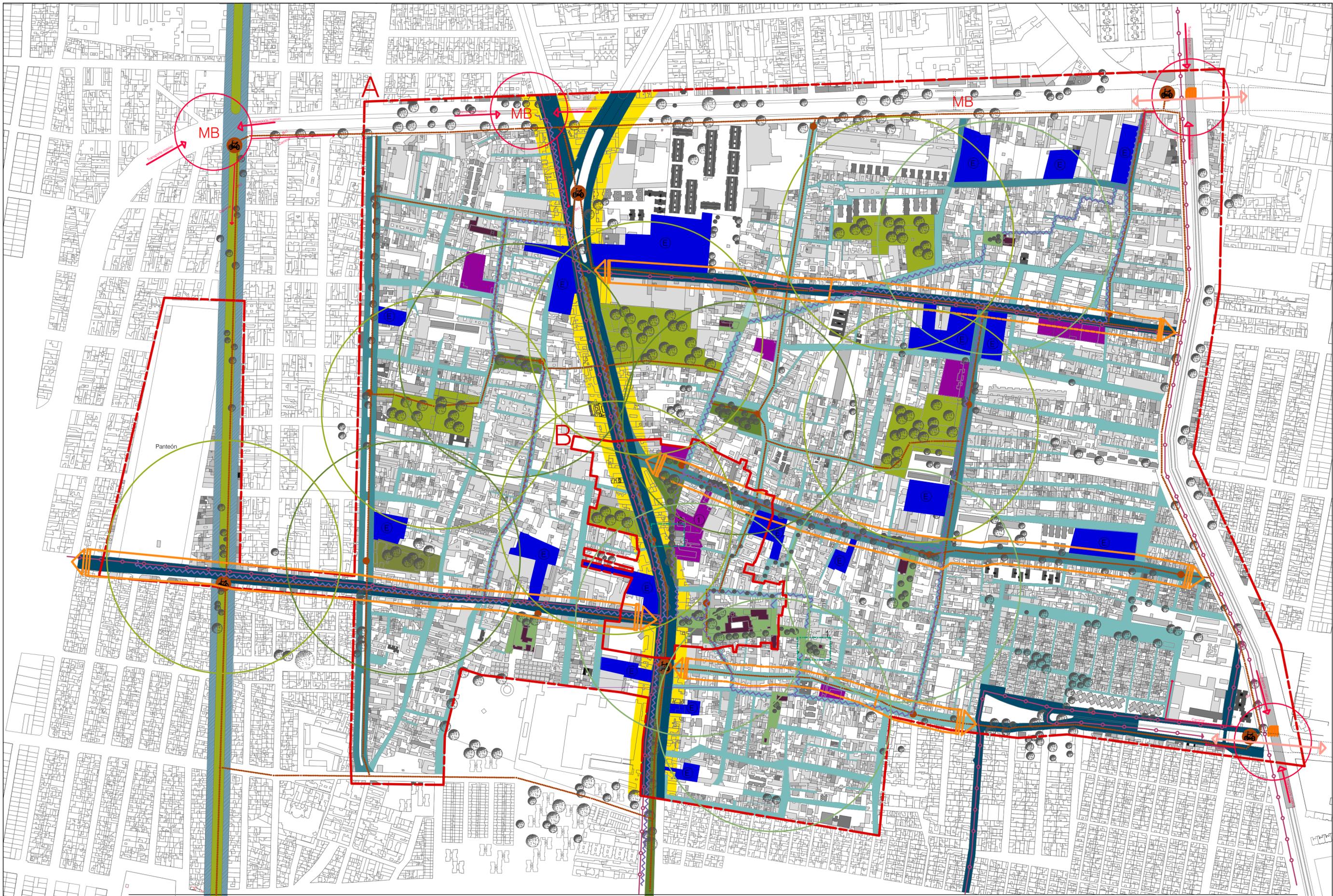
También podemos notar cómo los predios propuestos para ubicar proyectos culturales se integran a todas las estrategias anteriores del plan maestro.

Se marcan las acciones puntuales del polígono y cómo éstas se relacionan en general dentro de éste con las estrategias aplicadas.

A continuación se anexa un plano con el Plan Maestro General.



Vista nocturna de la Iglesia de Los Santos Reyes.  
Foto: Propia



<p><b>Polígonos de acción</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1 nivel</li> <li>2 niveles</li> <li>3 niveles</li> <li>4 niveles</li> <li>5 niveles</li> <li>6 niveles</li> </ul>	<p><b>Estación de Metro</b></p> <p><b>MB</b> Estación de Metrobus</p> <p>Estacionamientos propuestos</p> <p>Rutas de transporte público concesionado</p> <p>Recorrido de identidad</p>	<p><b>Calle semipeatonizadas</b></p> <p>Calles peatonizadas/acceso vehicular limitado</p> <p>Calles peatonizadas</p> <p>Bicistacionamiento principal /renta</p> <p>Bicistacionamientos secundarios</p> <p>Ciclovía</p>	<p><b>Nodos de transferencia sustentable</b></p> <p>Mayor accesibilidad en cruces conflictivos</p>	<p><b>PC:</b> Espacio público para el culto</p> <p><b>PP:</b> Espacio público de paseo</p> <p><b>PR:</b> Espacio público recreativo</p> <p>Radio de caminata aprox. 3-6 min</p> <p>Vegetación</p>	<p><b>Principales hitos (iglesias)</b></p> <p>Densificación H 5/20</p> <p>Predios potenciales culturales</p> <p>Casa de Artes y Oficios</p>	<p><b>Acción puntual</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Liberación de la Ermita de la Asunción</li> <li>2 Rehabilitación de inmueble catalogado</li> </ol>	<p><b>//REHABILITACIÓN 7 BARRIOS IZTACALCO</b></p> <p><b>PLAN MAESTRO GENERAL</b></p>	<p><b>PM-01</b></p>	<p>0 20 50 100 200 500</p>
--	--	--	--	---	---	--	---	---------------------	----------------------------





◀  
Fotografía: Facha-  
da de la Parroquia y  
ex convento de San  
Matías.  
Fuente propia.

# {PROYECTO: CASA DE ARTES Y OFICIOS}



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

## > **Delimitación del polígono B\_**



Vista aérea del contexto inmediato al predio elegido.  
Foto: tomada de Google Earth

Uno de los principales objetivos para el Pueblo de Iztacalco es reforzar su identidad, de modo que los habitantes sean motivados a conservar sus tradiciones y, de igual modo, que las personas externas puedan conocer y mezclarse con dicha cultura propia de Iztacalco con el fin de que la zona se revalorice en todos los sentidos y cada vez se atraiga mayor cantidad de gente que se interese en conocer y recorrer los siete barrios de Iztacalco.

La principal característica de las tradiciones típicas consiste en fiestas relacionadas con la iglesia, y algo muy importante, es que los elementos para llevar a cabo dichas fiestas, en su mayoría son realizados por la gente del pueblo. Podemos referirnos a algunos ejemplos como las portadas que adornan las fachadas de las Iglesias en distintas épocas del año las cuales son realizadas por algunas personas del pueblo. Igualmente se llegan a realizar estandartes bordados con imágenes de santos venerados.

Incluso, es la gente del pueblo la que se organiza para desfilarse y recorrer los barrios en procesiones, normalmente vestidos con trajes y máscaras, acompañados de la banda que es la que hace el complemento musical al baile.

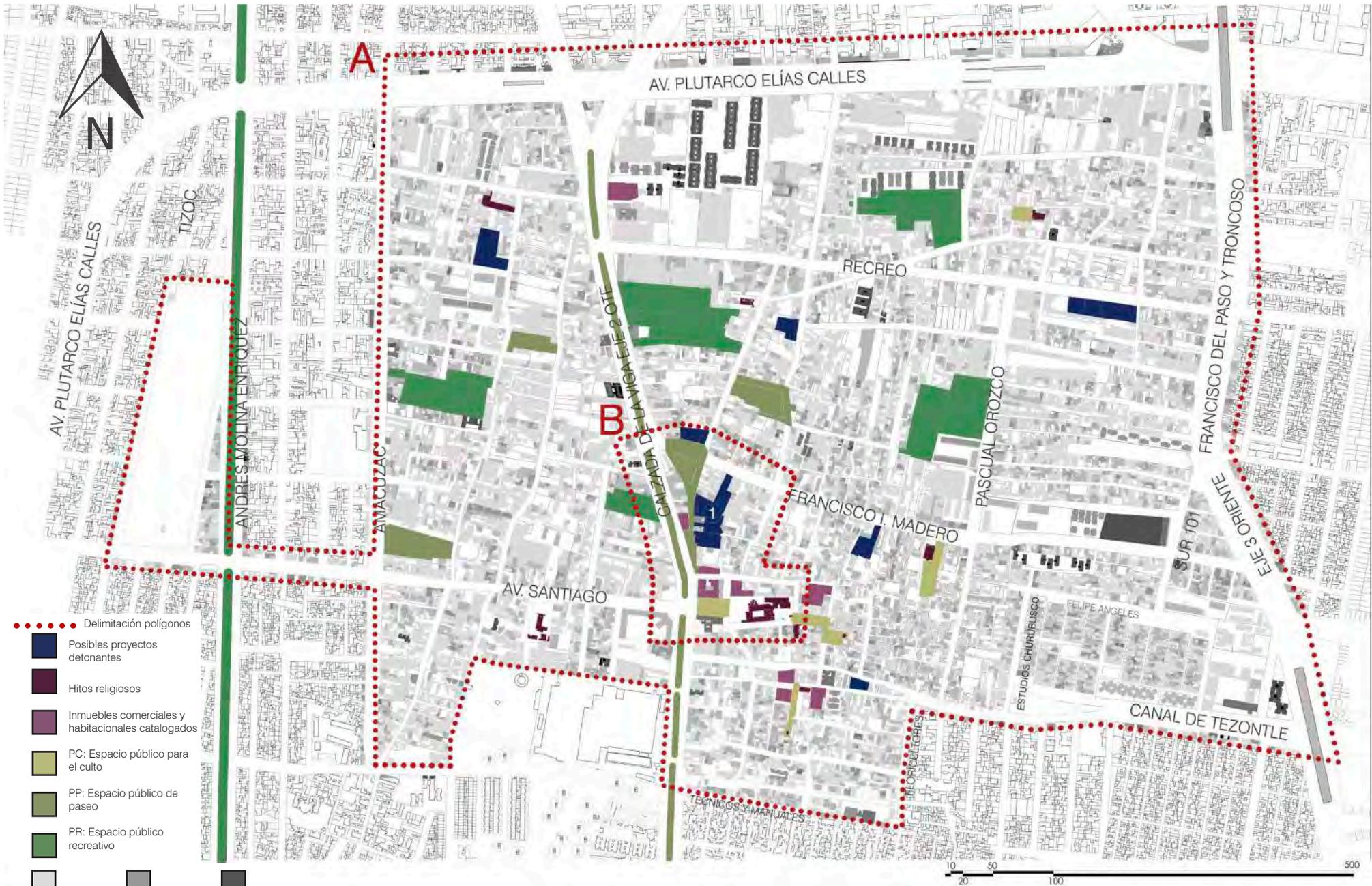
Sin embargo, poco a poco se van modificando dichas tradiciones, y con el fin de conservarlas y reforzarlas, se propone una Casa de Artes y Oficios que se enfoque en las tradiciones del pueblo, sin cerrarse a recibir otras enseñanzas.

Dicha edificación estará abierta para toda aquella persona que quiera aprender alguno de los oficios artesanales del pueblo por lo que ésta deberá abrirse, físicamente, al barrio. Ésta deberá formar parte del recorrido de la traza urbana respondiendo al planteamiento que se tiene previamente del plan maestro para la zona patrimonial.

Para dicha estrategia, se escogió uno de los predios propuestos (resultante de fusionar 3 predios continuos con uso industrial) para alojar proyectos detonantes culturales y el cual resulta interesante y adecuado en cuanto a su contexto inmediato. Igualmente, se eligió un predio con base a su viabilidad para alojar un programa arquitectónico que demanda espacios grandes como galerías, talleres, espacios abiertos, foros, entre otros, que serán recorridos por una afluencia peatonal considerable.

Para tal acción, se delimitó un segundo polígono (B) que abarque el contexto inmediato más importante del predio elegido.

Esto con el fin de ver su estado actual y los cambios y beneficios para dicho polígono resultantes de la implementación del Plan Maestro, y de esta manera, definir los principios que obedecerá el proyecto arquitectónico de la Casa de Artes y Oficios para poder responder a las estrategias planteadas.



- Delimitación polígonos
  - Posibles proyectos detonantes
  - Hitos religiosos
  - Inmuebles comerciales y habitacionales catalogados
  - PC: Espacio público para el culto
  - PP: Espacio público de paseo
  - PR: Espacio público recreativo
- |             |             |             |
|-------------|-------------|-------------|
| ■ 1 nivel   | ■ 3 niveles | ■ 5 niveles |
| ■ 2 niveles | ■ 4 niveles | ■ 6 niveles |

{Esquema en el que se delimita la zona que abarca el polígono B y el predio elegido para desarrollar la Casa de Artes y Oficios (marcado en el plano con el número 1).}

## Estado actual

El polígono B abarca el tramo de La Viga que va desde Avenida Santiago hasta la calle Francisco I. Madero.

En el plano siguiente se aprecia la situación actual de dicha zona delimitada.

En primer lugar se aprecia uno de los hitos más importantes (Parroquia y Ex convento de San Matías) cuyo frente da hacia la plaza de San Matías, sin embargo el resto de sus lados se encuentra rodeado por calles vehiculares.

Se puede apreciar también una plazuela inmediata al predio a intervenir y cercana a dos inmuebles catalogados, uno de ellos ya en ruinas. Sin embargo ésta actualmente se encuentra solitaria al no haber usos que activen dicha zona.

El camellón también toma el papel de espacio abierto de tránsito, sin embargo, este igualmente se encuentra poco transitado volviéndolo inseguro.

Podemos apreciar también la traza irregular característica de la zona patrimonial y Eje 2 Ote La Viga que atraviesa el polígono. Sin embargo, todas las calles a excepción de La Viga, se encuentran invadidas por el transporte motorizado estacionado generando conflicto al tránsito vehicular el cual se acentúa debido a las características de las calles las cuales son de dimensiones variables llegando a ser muy angostas.

Se aprecia la ruta del transporte público por La Viga y Francisco I. Madero. Cabe mencionar que La Viga es una vialidad en un solo sentido por lo que no se genera mayor conflicto sobre ésta en cuanto al tráfico.

La calle Francisco I. Madero por el contrario presenta mayor conflicto pues tiene gran fluencia vehicular en ambos sentidos y se encuentra invadida por autos estacionados. Igualmente tiene gran fluencia peatonal debido a la existencia

de comercios locales.

Se pueden apreciar también algunos usos industriales, entre ellos el predio a intervenir, los cuales no son compatibles con la zona.

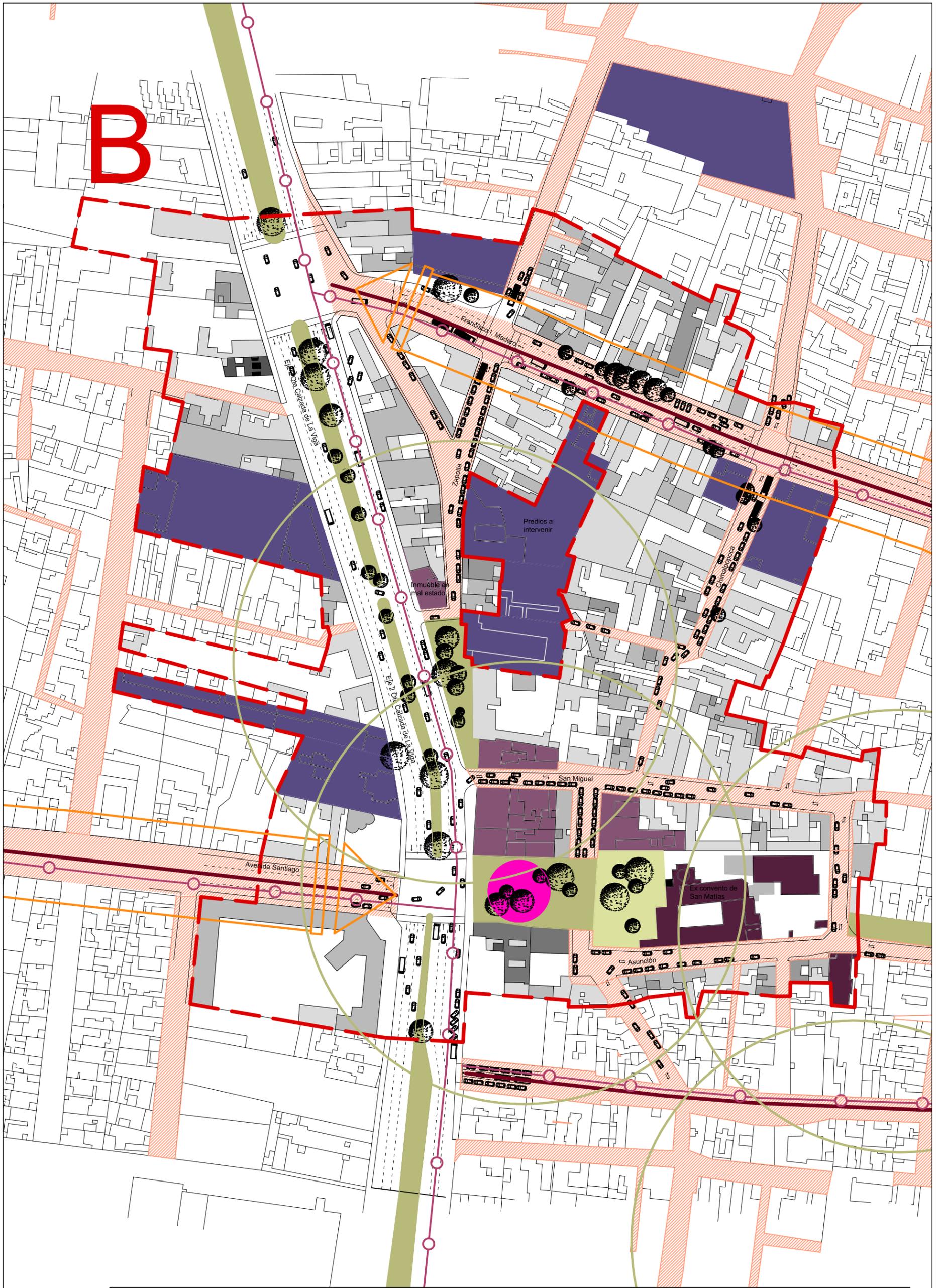
Podemos ver que el polígono tiene elementos que pueden resultar interesantes los cuales actúen en conjunto con el proyecto planteado, sin embargo, el estado actual del polígono afectaría dicha convivencia.

Por tal motivo se plantearon diversas estrategias a nivel plan maestro las cuales ayudarán a potencializar la relación entre el proyecto propuesto y las dinámicas resultantes del plan maestro.

A continuación se muestra un plano con el estado actual general para el polígono B con el fin de evidenciar las problemáticas antes expuestas.



< Estado actual de uno de los predios a intervenir (N° 820). Se aprecia su relación con la plazuela y al fondo se observa el inmueble catalogado a rehabilitar. Foto: propia.

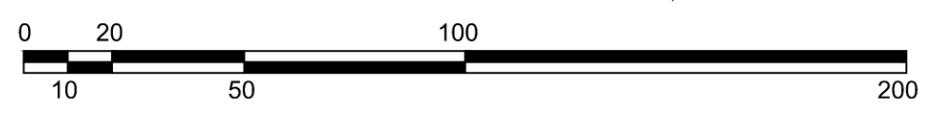


- Polígono B y predio a intervenir
- 1 nivel
- 2 niveles
- 3 niveles
- 4 niveles
- 5 niveles
- 6 niveles
- Vialidades más conflictivas
- Rutas de transporte público concesionado
- Calles invadidas por transporte motorizado

- Zonas comerciales
- Hitos (iglesias)
- Inmuebles catalogados
- Usos industriales
- Espacio abierto privado
- Espacio abierto público
- Radio de caminata aprox. 3min-6min
- Vegetación
- Punto de reunión

**//REHABILITACIÓN 7 BARRIOS IZTACALCO**  
**POLÍGONO B: ESTADO ACTUAL**

**EA-02**





## Justificación con base en el plan maestro

Dentro del polígono B se aplican la mayoría de las estrategias del plan maestro las cuales sin duda potencializan la idea de ubicar una Casa de Artes y Oficios de Iztacalco en dicho polígono. Los principales potenciales de acuerdo al las acciones del plan maestro son:

\_El predio donde se ubica la Casa de Artes y Oficios resulta de la fusión de 3 predios fuera de norma, lo cual generará mayor área para desarrollar el programa arquitectónico y a su vez dotar de espacios abiertos y áreas verdes.

\_El polígono que abarca los predios continuos en donde se desarrolló el proyecto tiene frentes a distintas calles lo que permite tener mayor conexión, lo cual responde a lo planteado por el plan maestro.

\_Uno de los frentes se ubica hacia una plazuela sobre la vialidad más importante de la zona (Calzada de La Viga) pues ésta tiene una comunicación directa con el resto de la ciudad en el sentido sur-norte y una gran relevancia histórica perte-

neciente a un pasado lacustre de importancia cultural y económica lo cual crearía una relación más evidente del proyecto con el pueblo de Iztacalco.

\_De acuerdo al plan maestro, se ubica cercano a dos espacios abiertos planteados como espacios públicos de paseo, uno de éstos inmediato a uno de los frentes del predio las cuales adquieren mayor fluencia de peatones gracias a la Casa de Artes y Oficios. Igualmente, cruzando La Viga se propone un espacio público recreativo que complementará las dinámicas culturales con otras más lúdicas.

\_Su cercanía y relación con el Ex convento de San Matías y su plaza, los cuales son el punto de reunión principal de los barrios, es prácticamente inmediata dándole aún mayor importancia al proyecto.

\_Se encuentra cercano a 3 inmuebles habitacionales/comerciales catalogados casi continuos que van desde la plaza de San Matías (portales) hasta uno de los predios vecinos de la Casa de Artes y Ofi-

cios. De esta forma quedan todos inmediatos a La Viga convirtiendo a ésta en la comunicación principal entre el principal punto de reunión ya existente (Plaza de San Matías) y la Casa de Artes y Oficios y la cual coincide con la ruta de identidad planteada.

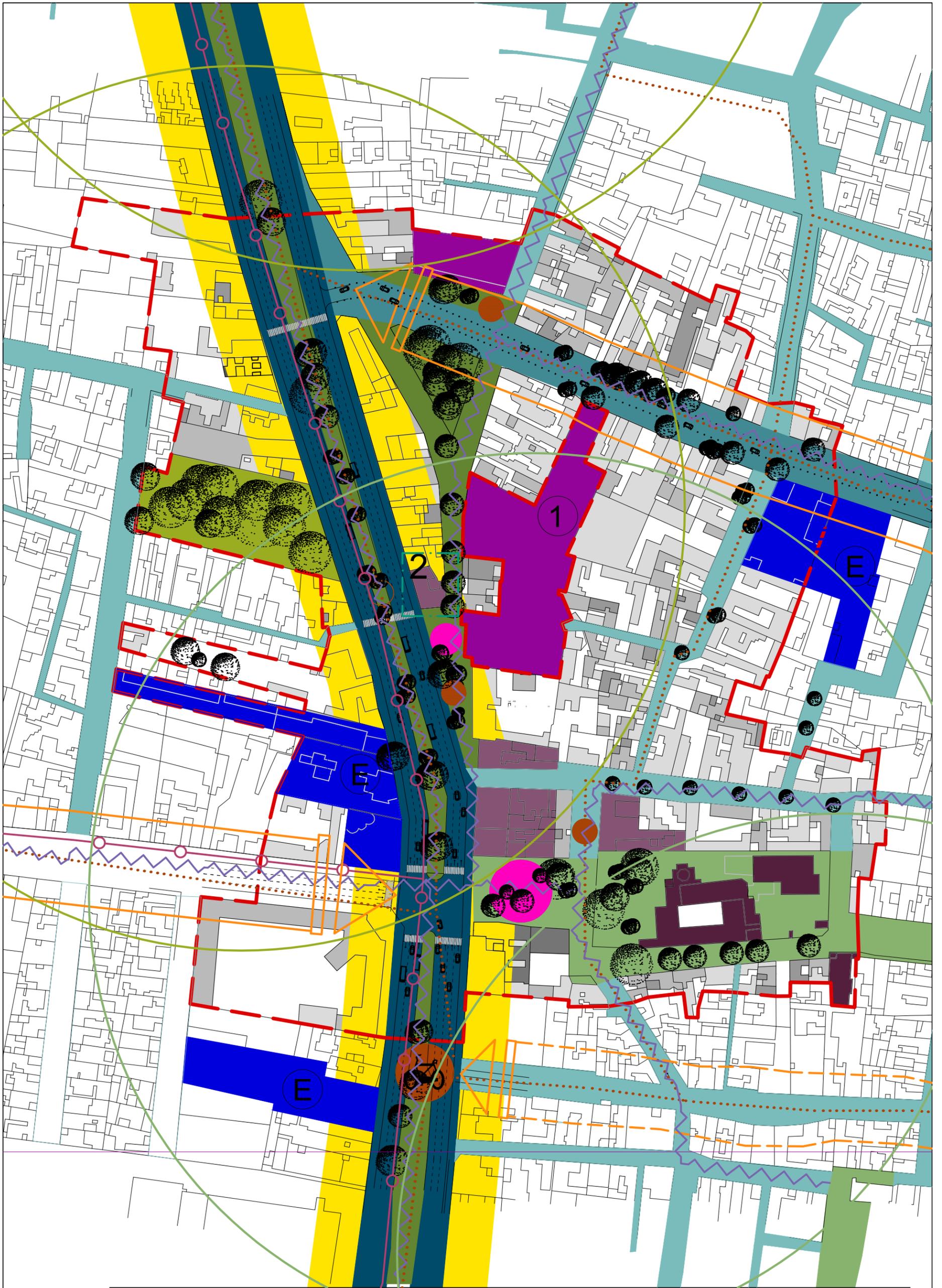
\_Uno de sus frentes se ubica hacia una calle que se propone como peatonalizada con acceso limitado de automóviles y que tiene un rol comercial ya consolidado generando un corredor comercial que une Eje 3 Ote con La Viga lo cual atraerá mayor fluencia de personas al proyecto.

\_Cercanos a dos de los accesos del predio se ubican 2 biciestacionamientos secundarios lo cual, junto a la tipología de las calles de acceso al predio, incentivaría la llegada a la Casa de Artes y Oficios por medio del transporte no motorizado.

Son estas características las que se tendrán en cuenta para el planteamiento y la realización del proyecto y que se muestran en el plano siguiente.



Se pueden apreciar las características de la conexión existente entre Plaza San Matías (extremo derecho) y la plaza frente a uno de los accesos de lo que sería la Casa de Artes y Oficios (extremo izquierdo)  
Foto: propia.



- Polígono B y predio a intervenir
- 1 nivel
- 2 niveles
- 3 niveles
- 4 niveles
- 5 niveles
- 6 niveles
- Estacionamientos
- Rutas de transporte público concesionado
- Ruta de identidad
- Calles semipeatonizadas
- Calles peatonizadas/acceso vehicular limitado
- Calles peatonizadas
- Biciestacionamiento principal /renta
- Biciestacionamientos secundarios
- Ciclovía
- PC: Espacio público para el culto
- PP: Espacio público de paseo
- PR: Espacio público recreativo
- Radio de caminata aprox. 3-6 min
- Vegetación
- Punto de reunión
- Principales hitos (iglesias)
- Inmuebles catalogados
- Densificación H 5/20
- Predios potenciales culturales
- Casa de Artes y Oficios

## //REHABILITACIÓN 7 BARRIOS IZTACALCO

### POLÍGONO B: ESTADO ACTUAL



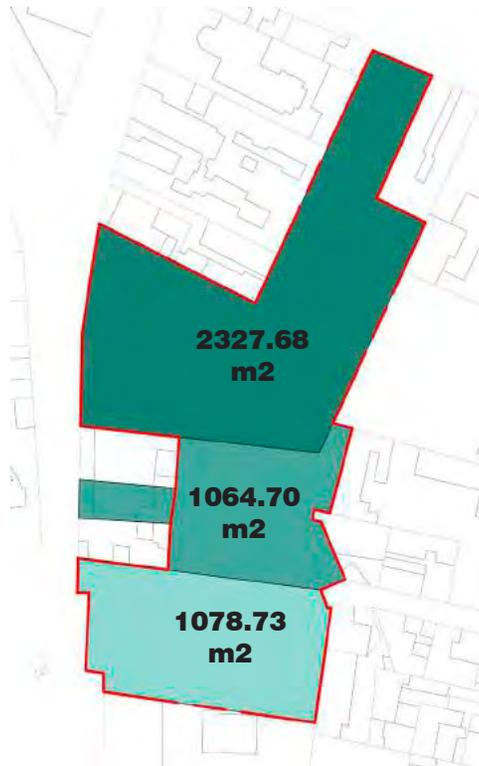
PM-02

- 1 Liberación de la Ermita de la Asunción
- 2 Rehabilitación de inmueble catalogado



## Predios a intervenir: Características

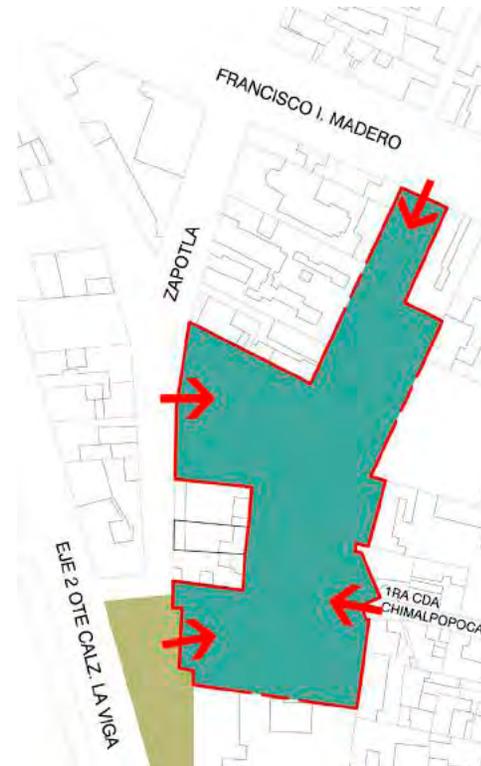
\_El predio en el que se desarrolló el proyecto es el resultado de la fusión de 3 predios cuyos usos eran incompatibles con la zona y se propusieron como proyectos culturales detonantes. Esto nos da la ventaja de contar con mayor área para desarrollar el programa arquitectónico.



En el caso del predio intermedio, se restó un área que, pese a estar marcada en catastral como parte del predio, en el uso real están separados.

Por lo tanto el área total a utilizar resulta de: **4471.11 m<sup>2</sup>**

\_Este predio cuenta con 4 accesos diferentes: uno desde la plaza sobre Calzada de La Viga, uno sobre calle Zapotla, uno sobre la calle Francisco I. Madero, y por último uno desde la calle 1ra Cda de Chimalpopoca.



Estos accesos permiten mayor conexión con distintas partes del polígono e incluso se puede definir como acceso principal el que su ubica hacia La Viga debido a sus propias características. La existencia de la plaza y el hecho de que se ubique inmediata a una vialidad principal le dan jerarquía sobre el resto de los accesos.

\_El predio resultante es una forma completamente irregular que queda contenida entre varios predios vecinos colindantes.

Dichas construcciones vecinas no exceden los 3 niveles permitidos de la zona.



Por lo tanto habrá que adaptarse a la morfología actual de la zona de modo que el proyecto no represente una afectación para las colindancias.



{Esquema en el que se muestran las características del predio y su contexto inmediato según el plan maestro. Igualmente se muestran las medidas del predio que forma parte de una acción puntual en el plan maestro}

## > Intenciones de proyecto

### \_Recorrido continuo

Al contar con 4 accesos en el proyecto, se busca que el proyecto genere recorridos internos que continúen y reinterpreten la traza del polígono de estudio de modo que el proyecto se vuelva completamente abierto al peatón y haga más sutil la distinción entre adentro y afuera del proyecto.

Con esto se busca lograr que el espacio público se meta al proyecto haciéndolo accesible para cualquier persona y sin que sea necesario ingresar a los locales habitables del proyecto para poderlo recorrer.



### \_Espacios abiertos

Otra intención importante para el proyecto es seguir el principio del plan maestro de dotar de espacio público abierto por lo que se busca mantener porcentajes equilibrados entre el espacio abierto y el espacio construido.

Los espacios abiertos deberán dotarse de vegetación y mobiliario urbano. Con esto se busca reinterpretar el plan maestro a una escala menor a través de la aparición de espacios abiertos a lo largo del recorrido dentro del proyecto de modo que sirvan igualmente de paseo o descanso para el peatón y los usuarios.

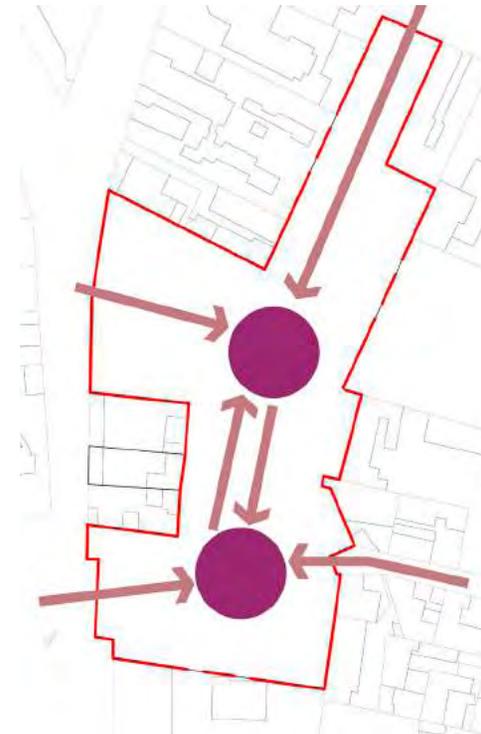


### \_Remates visuales

Una característica del pueblo de Iztacalco es que varias de sus calles tienen remates visuales de los hitos (iglesias).

Con la idea de seguir esto dentro del proyecto, se busca crear algunos remates en los recorridos de la Casa de Artes y Oficios y de ésta forma pase desapercibido el enclaustramiento del proyecto entre colindancias.

De esta manera se podría entender que el proyecto forma parte del espacio público tal cual sucede en el resto de las calles del polígono.



**\_Accesos que respondan a la tipología de calle**

El plan maestro plantea diversas tipologías en las calles que están inmediatas al predio. Por lo tanto se busca que los frentes en todos los accesos al proyecto respondan de una manera que corresponda con dichas tipologías.

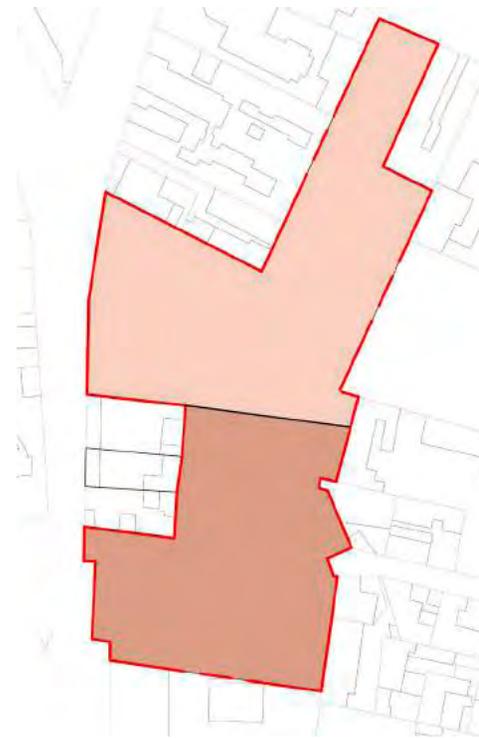
Por ejemplo, hacia la calle Francisco I. Madero la cual está planteada como corredor comercial de conexión, el programa arquitectónico deberá contemplar en ese frente alguna actividad comercial que se relacione con la propia tipología de calle.



**\_División entre programa público y programa “privado”**

Se entenderá por programa público aquellos que demande una mayor fluencia de personas debido a que no es solo local tal cual podrían ser galerías, foros, etc. Por programa “privado” se entenderá aquellos espacios pertenecientes a la parte educativa de la Casa de Artes y Oficios como podrían ser talleres, salones, etc.

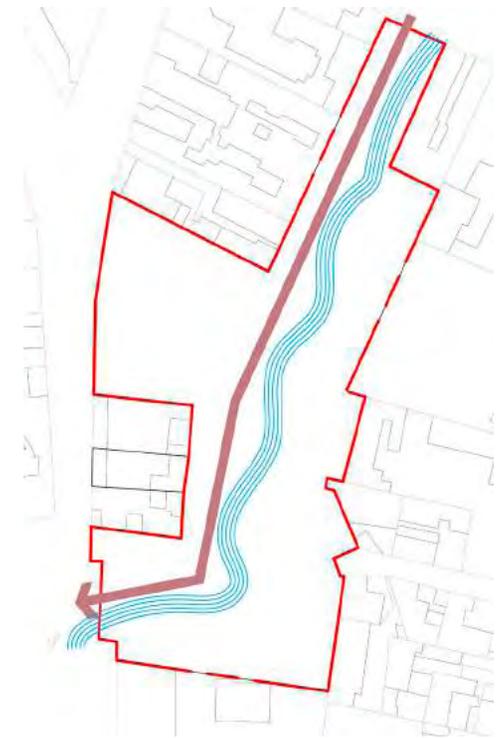
La división será según las necesidades de cada programa y no deberá implicar la interrupción del recorrido continuo del proyecto.



**\_Integración del agua**

Como parte del pasado lacustre del pueblo de Iztacalco, el agua deberá ser un elemento que aparezca en el proyecto como parte del recorrido.

Esto se potencializa debido a que el predio forma parte del recorrido de la identidad planteado por el plan maestro y el cual tiene como objetivo escenificar y recordar lo que fue el pueblo de Iztacalco en el pasado con elementos que sean aludibles a dicha historia.



## > Programa arquitectónico

El programa arquitectónico que compone el proyecto de Casa de Artes y Oficios consta de las siguientes áreas:

**Área de desplante: 2531.39 m2**

**Área total de construcción en dos niveles: 5062.78 m2**

**Área libre: 1939.72 m2**

**Porcentaje de área libre: 43.38%**

Dentro de esta área se encuentran alojadas las áreas útiles de los espacios que componen el proyecto el cual consta de los siguientes espacios arquitectónicos:

### **Galería:**

Vestíbulo - 83.69 m2  
Zona de exposición PB - 163.73 m2  
Zona de exposición N1 - 227.79 m2  
Salón de usos múltiples - 63.37 m2

### **Plazas:**

Plaza principal-169.15 m2  
Plaza/foro-141.47 m2

### **Taller de Confección: 61.47**

### **Taller de portadas: 114.02 m2**

### **Talleres múltiples:**

1 taller - 61.47 m2  
3 talleres - 56.26 m2

### **Área de estudio: 100.53m2**

### **Salon de música: 83.09**

### **Salones de danza:**

2 salones - 67.86 m2

### **Patio de talleres: 148.34 m2**

### **Comedor:**

Cocina - 28.82 m2  
Comensales - 162.55 m2  
Almacén - 11.56 m2  
Patio de servicio - 13.72 m2

### **Cafetería:**

Cocina - 12.14 m2  
Zona de comensales - 38.21 m2  
Terraza cubierta - 31.51  
Almacén - 3.22 m2

### **Librería:**

Zona de estantería - 57.90 m2  
Terraza de lectura - 52.48 m2

### **Administración:**

Sala de juntas - 14.60 m2  
Zona de trabajo - 37.84 m2  
Sala de espera/ descanso - 16.48 m2  
Almacén - 9.06 m2

### **Terraza/mirador: 63.62 m2**

### **Tienda: 80.08 m2**

### **Locales comerciales:**

1 local - 40.47 m2  
1 local - 40.70

### **Servicios:**

1 sanitario hombres - 15.12 m2  
2 sanitarios hombres /vestidor - 26.56 m2  
1 sanitario mujeres - 15.12 m2  
2 sanitarios mujeres/vestidor - 27.67 m2  
Bodega - 16.01 m2

### **Áreas verdes: 622.40 m2**

Con la intención de obedecer a la acción puntual de rehabilitar el inmueble catalogado sobre Zapotla, se propuso un pequeño foro cubierto en éste el cual cuenta con las siguientes áreas:

### **Foro/aula: 194.92 m2**

Vestíbulo: 32.70 m2

Escenario: 44.79 m2

Área de espectadores: 69.31 m2

Sanitarios:

1 sanitario hombres - 2.96 m2  
1 sanitario mujeres - 3.04 m2

Bodega: 8.31 m2

Cabina: 22.16 m2



{PLANTA BAJA}



{PRIMER NIVEL}

## > Proyecto arquitectónico\_

### \_Recorrido continuo

Con la intención de que los recorridos del proyecto se mimeticen con el propio espacio público, se aprovecharon los 4 accesos del predio para generar andadores que de alguna manera continuen la traza y se perciba continuo el espacio público.

En la planta alta dichos recorridos siguen siendo continuos de modo que todo se comunica por medio de puentes que atraviesan espacios abiertos.

Dichos recorridos son de acceso universal en planta baja mediante el uso de rampas y para acceder a los niveles superiores se cuenta elevadores en algunos núcleos de escaleras.



### \_Espacios abiertos

A lo largo de los recorridos del proyecto van apareciendo espacios abiertos y ajardinados.

Dichos espacios abiertos se comunican entre sí y cada uno tiene un carácter y dinámica diferente que van desde utilizarse para eventos públicos relacionados con las fiestas del pueblo, espacios de estar, espacios de transición, de contemplación, o para realizar trabajos al aire libre que se relacionen más con los talleres.

Igualmente dichos espacios abiertos del proyectos se relacionan directamente con algunos espacios públicos propuestos en el plan maestro.



### \_Remates visuales

En el proyecto aparecen algunos remates visuales que corresponden principalmente a espacios vegetados, de modo que se busca mantener siempre la sensación de estar “afuera”.

Estos remates se pueden percibir desde los accesos del proyecto y dentro del recorrido.

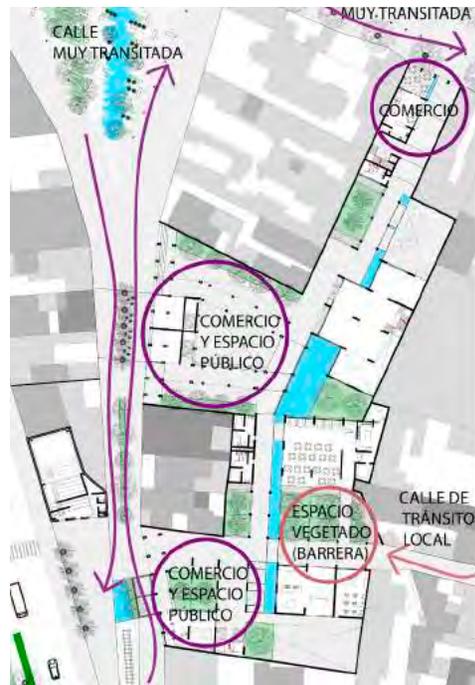
Con esto se obedece a la intención de generar remates reinterpretando la traza del pueblo de Iztacalco en el que aparecen hitos o plazuelas que se aprecian francamente desde algunas calles.



### **\_Accesos que respondan a la tipología de calle**

Tres de los accesos se relacionan con calles que se plantean muy transitadas peatonalmente, por lo que hacia estos se ubicaron locales comerciales los cuales puedan beneficiarse de dicho flujo peatonal y espacios públicos de permanencia.

El acceso restante se relaciona con una calle cuyo tránsito es local debido a que esta es una calle terciaria cuyo uso principal es vivienda, por lo que hacia esta se ubicó espacio abierto vegetado que actúe como una especie de barrera que separe sutilmente el carácter público del proyecto del carácter privado de dicha calle.



### **\_División entre programa público y programa "privado"**

Pese a que en el proyecto todo el recorrido es continuo, el programa arquitectónico se puede entender en dos zonas: una completamente pública en la que se ubican espacios como la galería, plazas, comercios cuya fluencia de personas puede ser considerable; y otra más privada en la que se ubican los espacios de talleres y zonas de trabajo cuya fluencia se disminuye al ser espacios a los que solo acceden ciertas personas.

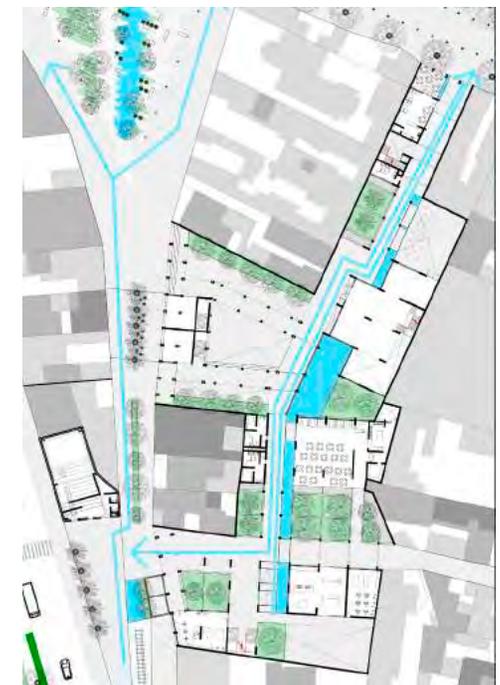
Es importante mencionar que dicha división es solo en cuanto a la zonificación de los espacios pues, como ya se mencionó, el recorrido es continuo.



### **\_Integración del agua**

Con la intención de tomar el agua como elemento representativo del pasado del pueblo de Iztacalco, a lo largo del recorrido principal se ubicaron áreas que cuentan con este elemento.

Dichas áreas serán pequeños espejos de agua con pisos de piedra los cuales, para minimizar su mantenimiento, se llenarán con agua de lluvia y no serán tan profundos para que, cuando no cuenten con agua, sean áreas accesibles.



## >Anexo de planos\_



A continuación se integran los planos arquitectónicos correspondientes al proyecto de Casa de Artes y Oficios en el pueblo de Iztacalco.

- \_ARQ-C-01 (Planta baja de conjunto)
- \_ARQ-C-02 (Primer nivel de conjunto)
- \_ARQ-C-03 (Segundo nivel de conjunto)
- \_ARQ-C-04 (planta azoteas conjunto)
- \_ARQ-01 (Planta baja arquitectónico)
- \_ARQ-02 (Primer nivel arquitectónico)
- \_ARQ-03 (Segundo nivel arquitectónico)
- \_ARQ-04 (Cortes)
- \_ARQ-05 (Cortes)
- \_ARQ-06 (Fachadas)
- \_CXF-01 (Corte por fachada)

Vista del portal para acceder al claustro del Ex Convento de San Matías.

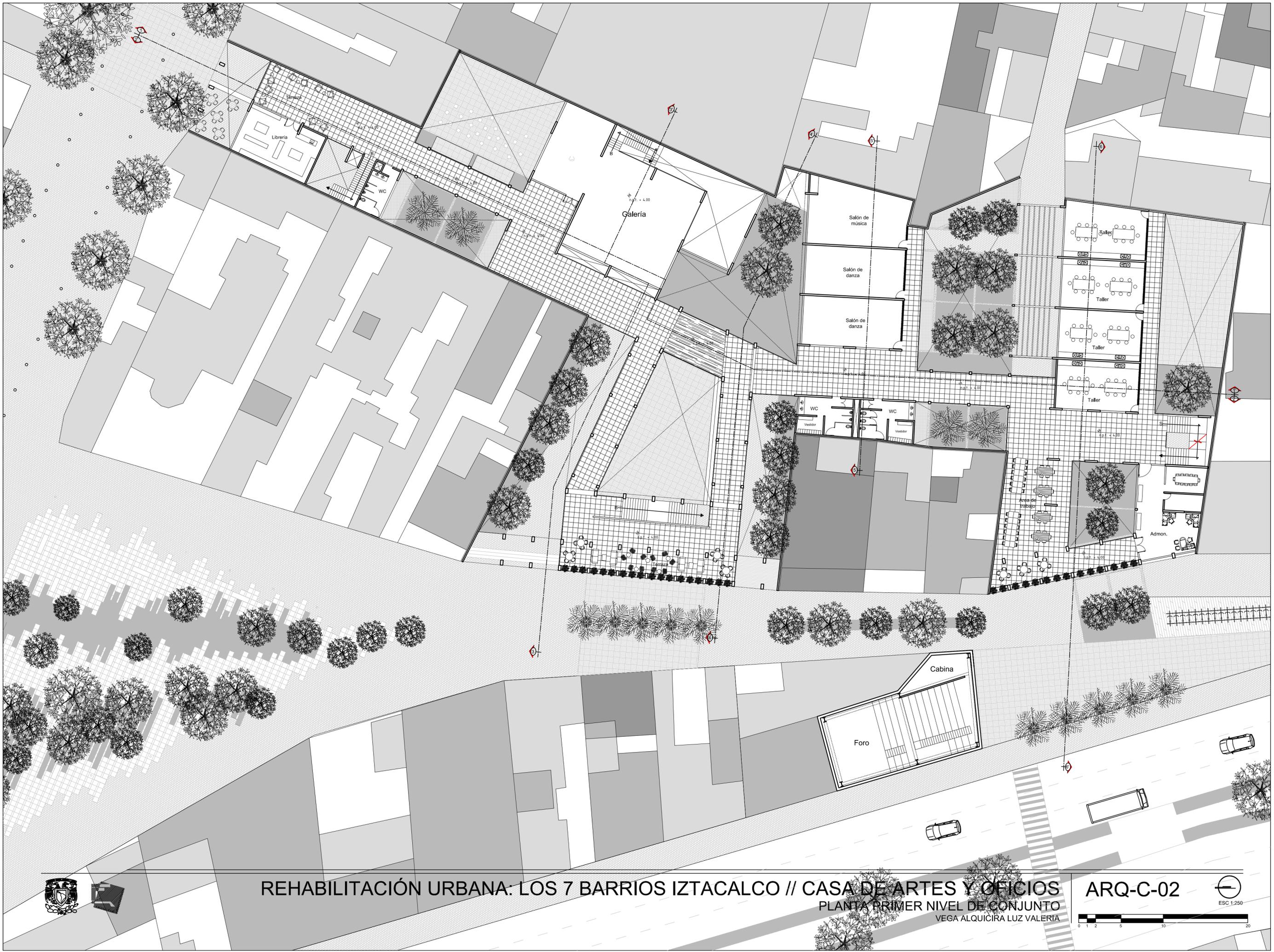
Foto: propia



REHABILITACIÓN URBANA: LOS 7 BARRIOS IZTACALCO // CASA DE ARTES Y OFICIOS  
 PLANTA BAJA DE CONJUNTO  
 VEGA ALQUICIRA LUZ VALERIA

ARQ-C-01  
 ESC 1:250



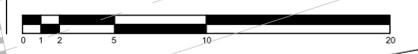


REHABILITACIÓN URBANA: LOS 7 BARRIOS IZTACALCO // CASA DE ARTES Y OFICIOS  
 PLANTA PRIMER NIVEL DE CONJUNTO  
 VEGA ALQUICIRA LUZ VALERIA

ARQ-C-02



ESC 1:250





REHABILITACIÓN URBANA: LOS 7 BARRIOS IZTACALCO // CASA DE ARTES Y OFICIOS  
PLANTA SEGUNDO NIVEL DE CONJUNTO  
VEGA ALQUICIRA LUZ VALERIA

ARQ-C-03



ESC 1:250





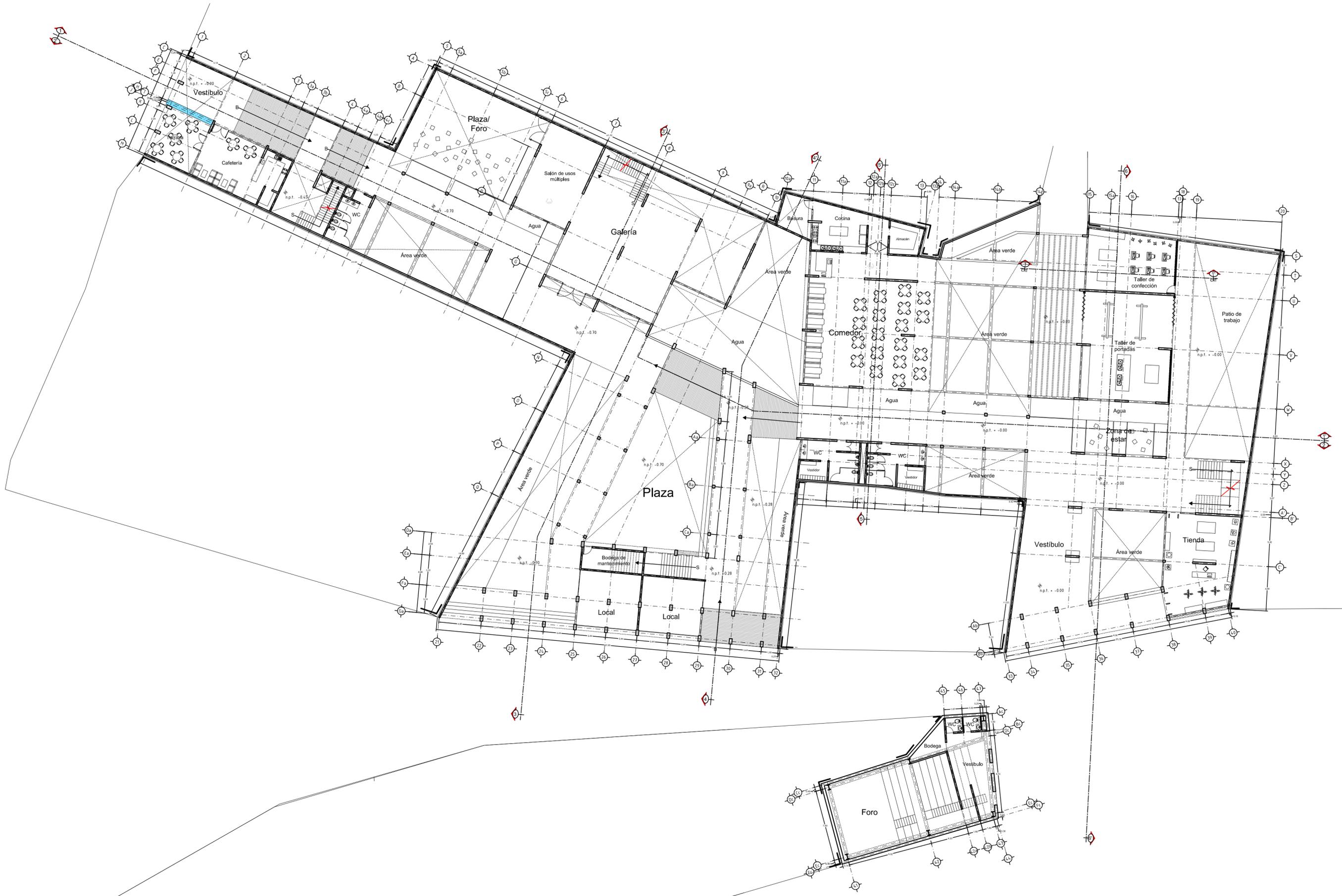
REHABILITACIÓN URBANA: LOS 7 BARRIOS IZTACALCO // CASA DE ARTES Y OFICIOS  
PLANTA DE AZOTEAS DE CONJUNTO  
VEGA ALQUICIRA LUZ VALERIA

ARQ-C-04



ESC 1:250





REHABILITACIÓN URBANA: LOS 7 BARRIOS IZTACALCO // CASA DE ARTES Y OFICIOS  
 PLANTA BAJA  
 VEGA ALQUICIRA LUZ VALERIA

ARQ-01



ESC 1:250





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).

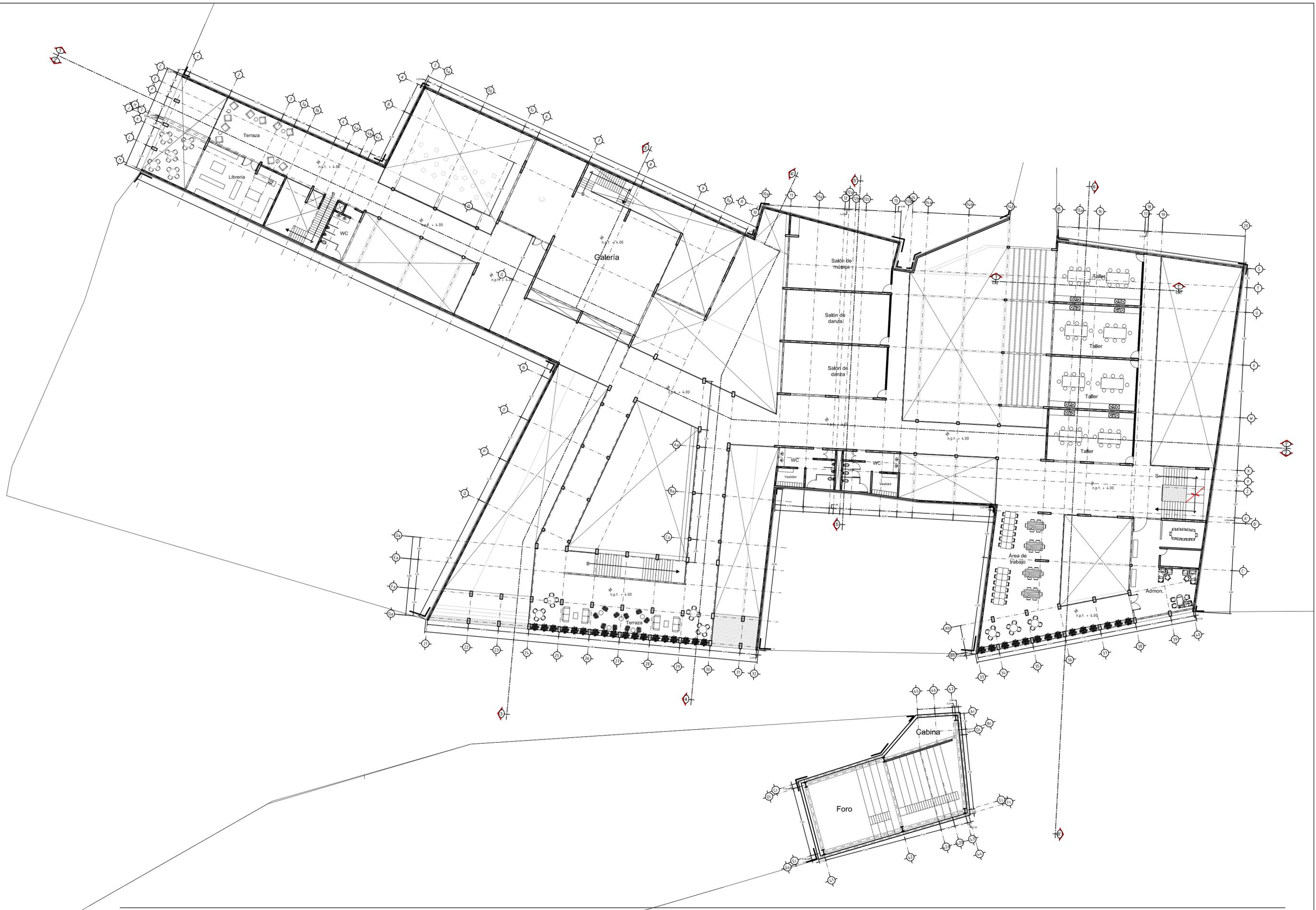
El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición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

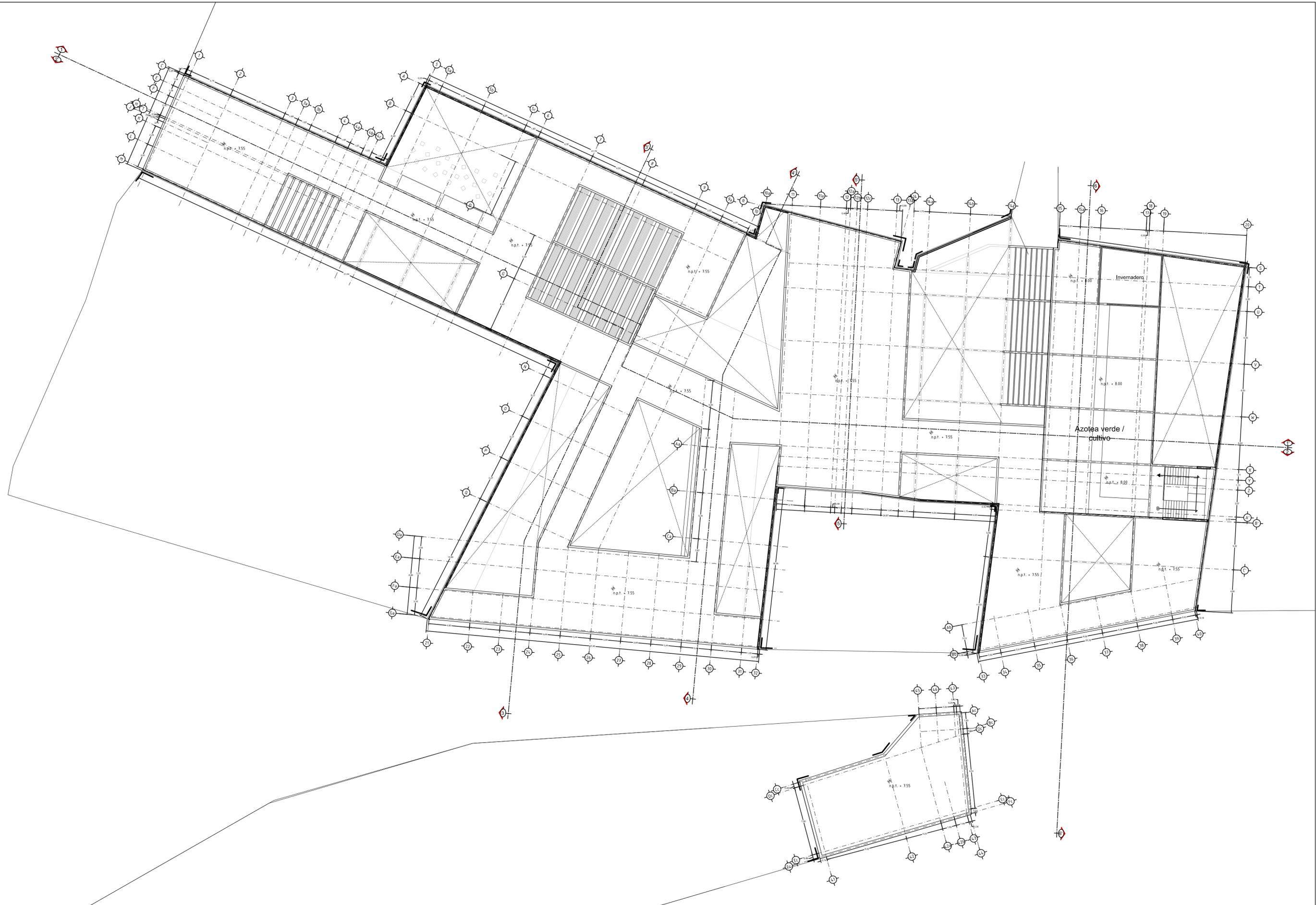
REHABILITACIÓN URBANA: LOS 7 BARRIOS IZTACALCO // CASA DE ARTES Y OFICIOS  
PRIMER NIVEL  
VEGA ALQUICIRA LUZ VALERIA

ARQ-02



ESC 1:250





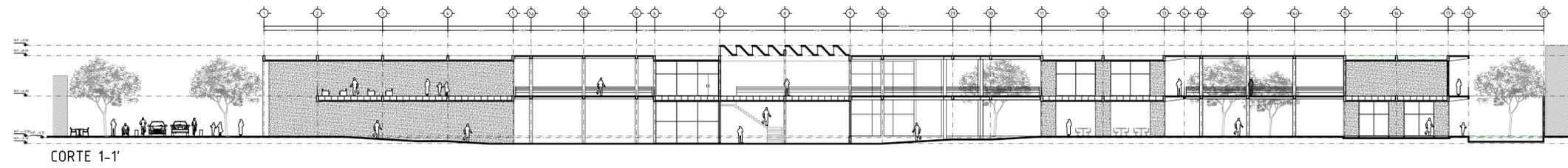
REHABILITACIÓN URBANA: LOS 7 BARRIOS IZTACALCO // CASA DE ARTES Y OFICIOS  
 SEGUNDO NIVEL  
 VEGA ALQUICIRA LUZ VALERIA

ARQ-03

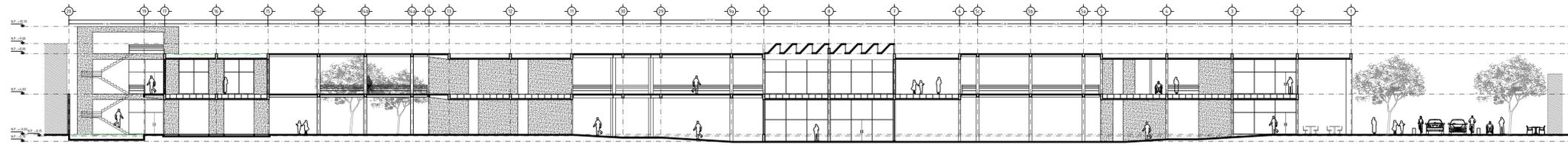


ESC 1:250

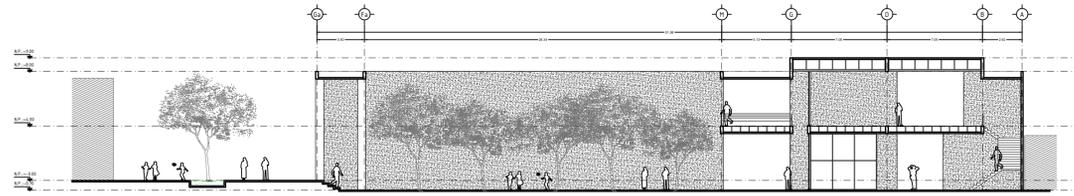




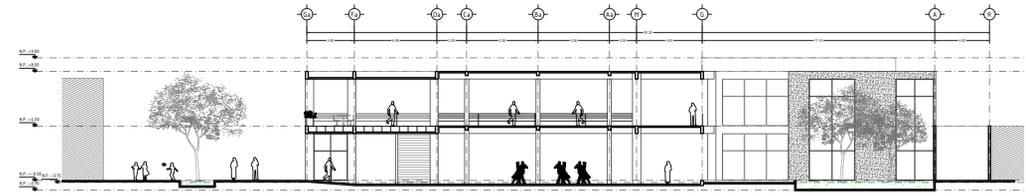
CORTE 1-1'



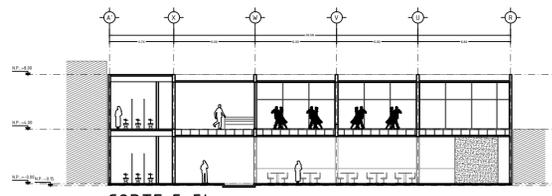
CORTE 2-2'



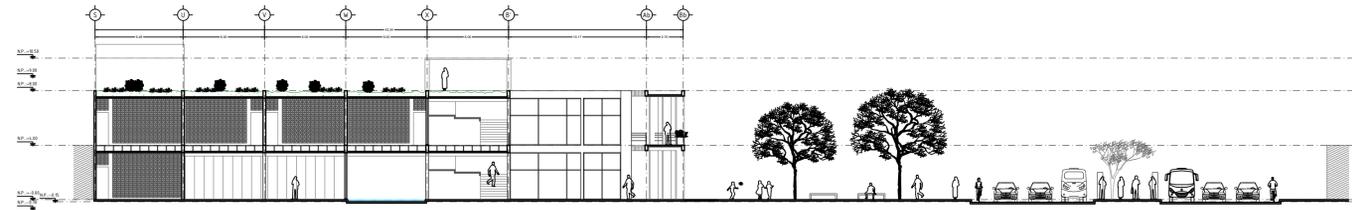
CORTE 3-3'



CORTE 4-4'

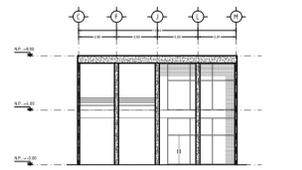


CORTE 5-5'

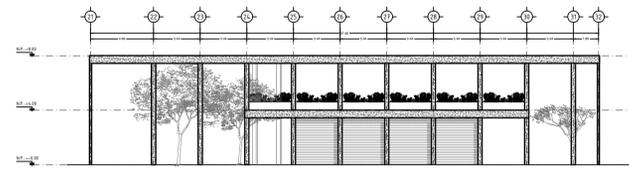


CORTE 6-6'

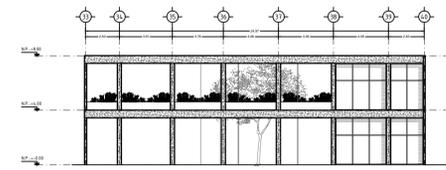




FACHADA FRANCISCO I. MADERO



FACHADA NEZAHUALCOYOTL 1



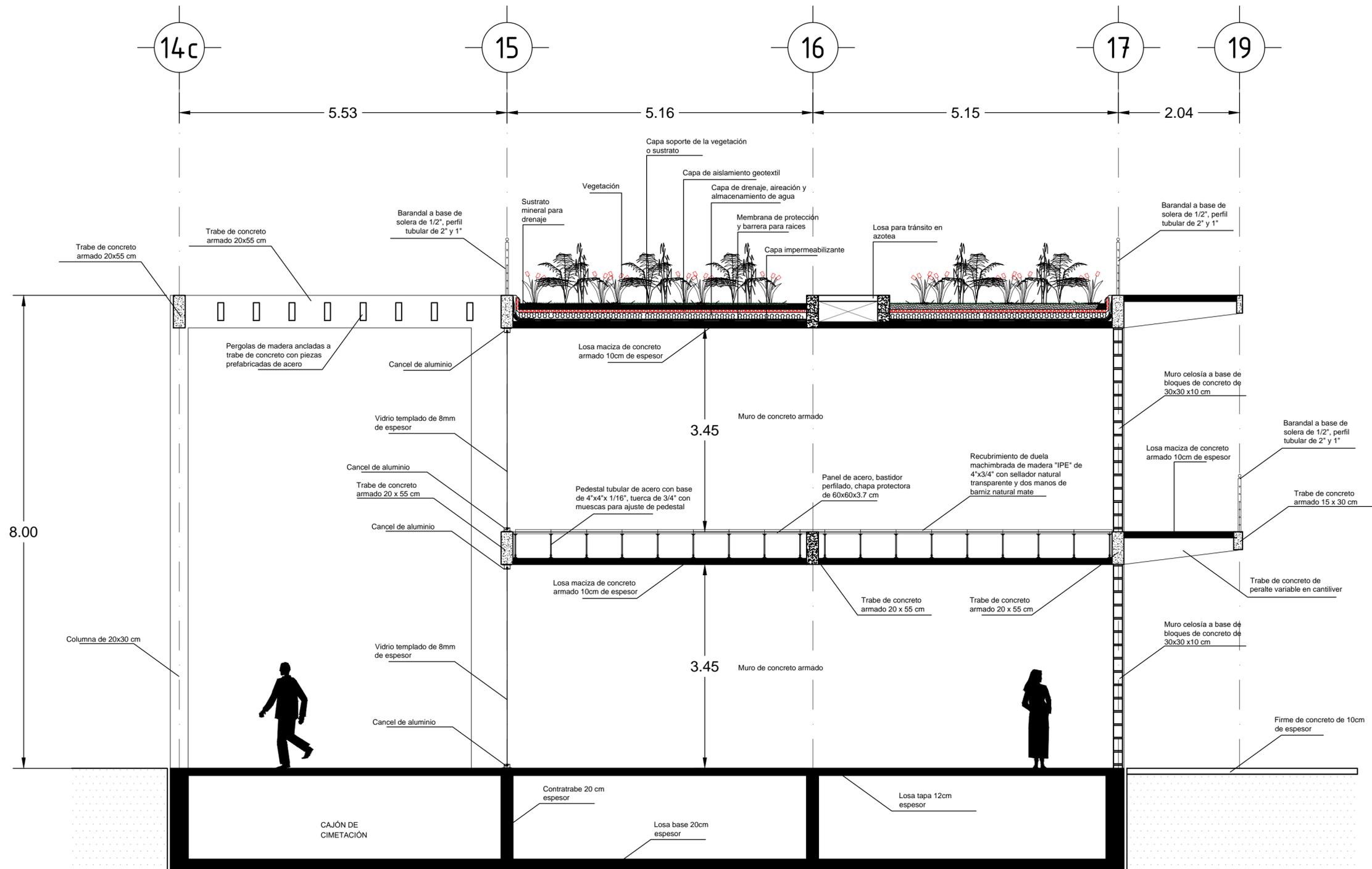
FACHADA NEZAHUALCOYOTL 2 (HACIA CALZ. DE LA VIGA)



FRANCISCO I. MADERO

SAN MIGUEL





# CXF 1-1'







{Vista del acceso principal ubicado hacia la plaza sobre Calzada de La Viga. La fachada es muy abierta de tal modo que se tenga la sensación de que el espacio público se extiende al interior del proyecto.}

Elaboración de imagen:  
Carlos Raymundo Mejía Sánchez

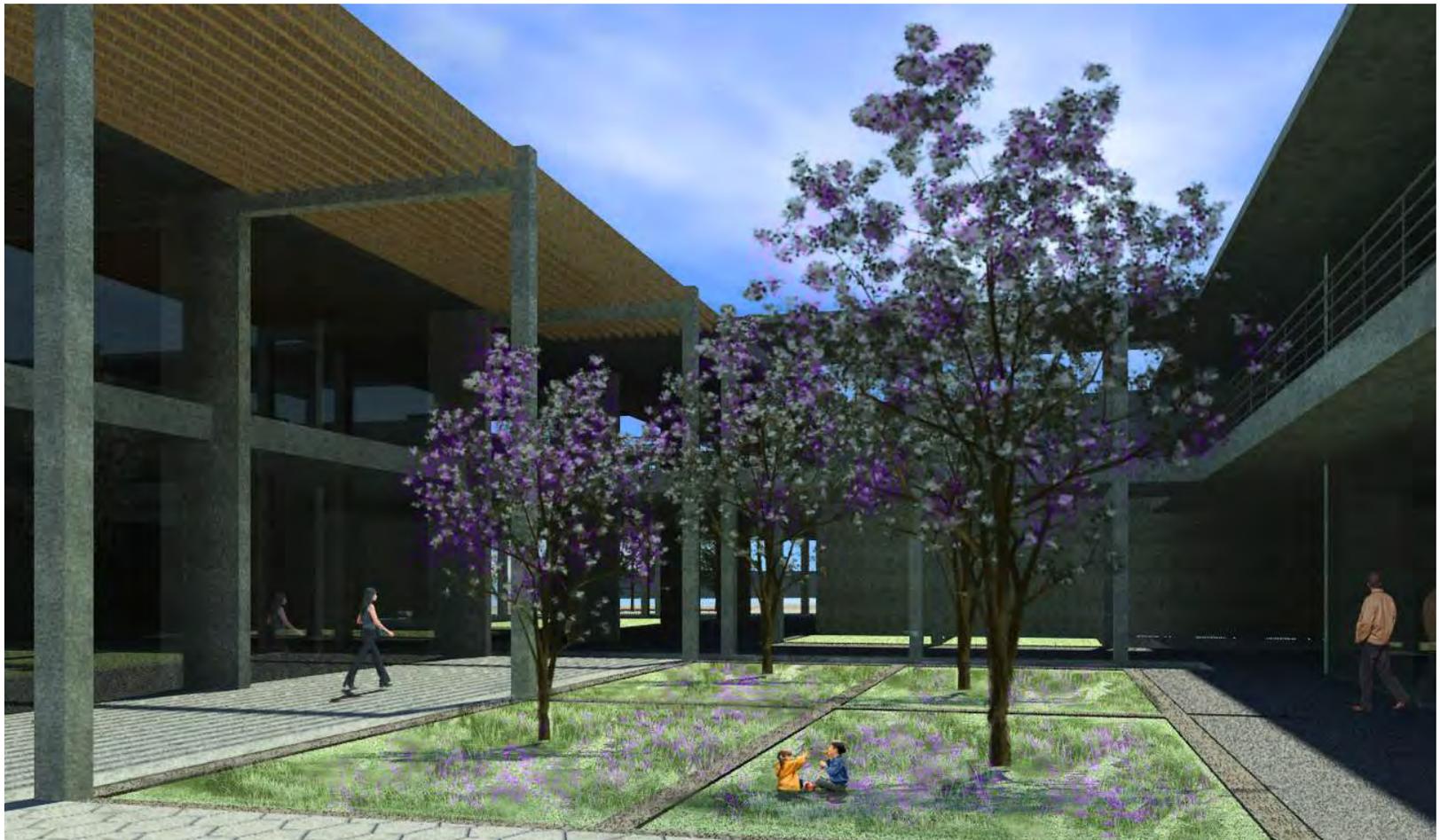


{Vista del espacio abierto vegetado inmediato al acceso sobre 1ra Cda. de Chimalpopoca. Se enmarca el recorrido que continua dicha calle a lo largo de los talleres.}

Elaboración de imagen:  
Carlos Raymundo Mejía Sánchez



PLANTA  
BAJA





{Vista del patio de talleres. Tiene comunicación directa con el taller de portadas de modo que el patio se convierte en área de trabajo para dicho taller. En la fachada sur se propone celosía para frenar la luz solar dejando mayor iluminación al norte}

Elaboración de imagen:  
Carlos Raymundo Mejía Sánchez



PLANTA  
BAJA

{Vista del acceso sobre la calle de Zapotla. El tratamiento en fachada igualmente es abierto llegando inmediatamente a la plaza principal. El espacio público también se extiende al primer nivel con una terraza pública con vistas a la calle y la plaza del proyecto.}

Elaboración de imagen:  
Carlos Raymundo Mejía Sánchez



PLANTA  
BAJA





{Vista de la plaza principal pensada para eventos públicos relacionados con las fiestas dle pueblo. Los puentes que comunican con la terraza en primer nivel cumplen igualmente la función de ser miradores para dichos eventos mientras que en planta baja permiten recorrer el espacio cuando el clima demanda protección para el peatón}

Elaboración de imagen:  
Carlos Raymundo Mejía Sánchez



{Vista del acceso sobre la calle Francisco I. Madero. El tratamiento en fachada es más cerrado pero se mantiene un amortiguamiento mediante un remetimiento y se permite tener visibilidad del espacio abierto dentro del proyecto. La terraza de la cafetería y la librería se encuentran hacia la calle (en planta baja y primer nivel) la cual esta planteada como calle comercial. }

Elaboración de imagen:  
Carlos Raymundo Mejía Sánchez



## > Criterios de ingenierías\_

### \_Estructura

El proyecto se plantea con una estructura de concreto armado a base de columnas, traveses y muros.

El esquema general consiste en varios edificios de dos niveles separados estructuralmente y comunicados mediante puentes independientes a dichos edificios.

Para dicha estructura y debido al tipo de suelo de la zona (lacustre), se propondrá cajón de cimentación para los edificios que componen el proyecto sobre el cual se desplantarán las columnas.

Los entresijos serán losas macizas de concreto que se apoyarán sobre las traveses.

Para el foro en el predio rehabilitado se propone conservar y rehabilitar la fachada existente por lo que se propone una estructura de acero separada de la estructura existente de modo que no se vea alterada.

- Traveses edificios —
- Traveses puentes —
- Viguetas foro —
- Columnas
- Muros



PLANTA  
BAJA



PRIMER  
NIVEL



### **Instalación hidráulica y sanitaria**

El criterio para la alimentación hidráulica se considera para distribuir a los lavabos de los sanitarios y de los talleres, así como para las tarjas de las cocinas.

El sistema se propone hidroneumático de modo que, al ser zona patrimonial, no existan núcleos de tinacos que alteren la silueta urbana.

Para dicho sistema se plantearán cisternas alimentadas por la red general delegacional conectadas a los sistemas de presión que dotarán de agua a los lavabos y tarjas.

PLANTA BAJA



PRIMER NIVEL

La instalación sanitaria consistirá en una red general que desemboca las aguas negras y grises en la atarjea delegacional. En este caso las aguas grises no se reciclarán puesto que, al ser talleres podrían utilizarse productos químicos que necesitarían de sistemas de filtración más complejos.

En el caso del foro rehabilitado la instalación hidráulica se propone que sea alimentada con la propia presión de la red delegacional.

- Cisterna
- Alimentación a cisternas
- Red hidráulica
- Red sanitaria

## > **Criterios de ingenierías\_**

### **\_Instalación pluvial**

El sistema alternativo de captación de agua pluviales será utilizado para distribuir agua a los muebles sanitarios (inodoros) y sistemas de riego para las áreas verdes.

El agua será captada exclusivamente en las azoteas con el fin de que el agua lleve la menor cantidad de contaminantes posible. Dicha agua pasará por un sistema de filtros y se almacenará en cisternas.

La distribución a los muebles sanitarios será igualmente mediante hidroneumático.

Como ya se mencionó, las aguas residuales producto de los inodoros se descargarán en la red sanitaria del proyecto y posteriormente en la atarjea delegacional.

En el caso del foro rehabilitado no se contará con dicho sistema de captación.

Cisterna pluvial  
Red pluvial



PLANTA  
BAJA



PRIMER  
NIVEL





### **\_Instalación eléctrica**

Todos los locales habitables y de servicios del proyecto contarán con luminarias de bajo consumo o LEDS de modo que se ahorre energía.

Al exterior igualmente se instalarán luminarias a lo largo de los recorridos y para iluminar arboles y fachadas. Estas igualmente deberán ser ahorradoras de energía puesto que serán las que esten en uso constante.

Para la instalación eléctrica se tendrán los centros de cargas que distribuyan a los distintos circuitos derivados del proyecto. Se considerará por separado la iluminación de los locales habitables y la iluminación exterior.

La red de alimentación a los centros de carga será subterránea. Igualmente para el alumbrado exterior.

En los espacios habitables y de servicios se ubicarán también apagadores y contactos.

En el caso del foro rehabilitado contará con su propio centro de cargas.

- Centros de carga
- Circuitos alumbrado general
- Circuitos alumbrado exterior



PLANTA  
BAJA

PRIMER  
NIVEL



∨  
Cúpula de la capilla  
del Ex Convento de  
San Matías.  
Fuente propia

# {CONCLUSIONES}

En la zona patrimonial de Iztacalco quedan los restos de un pasado característico de nuestra ciudad: un pasado lacustre. Tales restos son la evidencia de que la ciudad fue creciendo y expandiéndose de modo tal que la mancha urbana fue absorbiendo las afueras” de la ciudad, tal es el caso del pueblo de Iztacalco que ha tenido que ceder poco a poco a la urbanización pero se ha resistido a dejar de lado el pasado que lo identifica quedando así un pueblo encerrado dentro de la ciudad y cuya traza forma ya parte de la estructura urbana.

Es claro que dicha urbanización demanda formas de moverse, sin embargo tales estrategias de movilidad no se han pensado para las dinámicas características de este pueblo, sino que se ha privilegiado todo el tiempo a transportes (específicamente automóvil) que no son compatibles con las características físicas y las actividades y relaciones que se dan cotidianamente en esta zona.

Igualmente esta situación de expansión de la ciudad fue ocupando el espacio de tal manera que los sobrantes son los que se destinaron como espacio público, los cuales, obviamente no son adecuados.

Debido a esto surge la inquietud de poder cuestionar y replantear la manera en que funciona actualmente el polígono estudiado en cuanto a movilidad y funciones de modo que se pueda mejorar la calidad de los usuarios de la ciudad potencializando formas de trasladarse que respondan más a la escala que se da en el polígono.

La propuesta de esta tesis está enfocada en reorientar la movilidad que se da en el pueblo de Iztacalco y en crear un polígono en el que los protago-

nistas sean las personas que lo recorren generando así recorridos y espacios pensados para ellos.

En el caso del pueblo de Iztacalco cuya extensión se aproxima a un kilómetro cuadrado, vale la pena pensar en medios de transporte no motorizados como la bicicleta y caminar que se refuercen con redes de transportes públicos de calidad generando así un sistema multimodal que le reste importancia al automóvil privado.

Igualmente cabe cuestionar y reconsiderar usos que no son compatibles con la vida y tradiciones del pueblo y tener en cuenta espacios que respondan mejor a los medios de movilidad planteados.

De esta forma, el carácter de pueblo que aún se mantiene en los barrios de la zona que prácticamente demandan recorrerse a una escala humana, se potencializa con mejores dinámicas que a parte de beneficiar la calidad dentro de la zona, también logra revalorizarla y atesorarla como herencia de nuestro pasado.

Puedo concluir que si bien la ciudad cambia sus dinámicas de una zona a otra, siempre es importante tener en cuenta los aspectos de movilidad, funciones urbanas y espacio público para su planeación puesto que la ciudad creo que debe estar orientada a generar habitabilidad para los usuarios que la recorren a una escala humana y no solamente a vialidades para transportes motorizados que no fomentan dichos recorridos.

También es importante mencionar que si hay algo que define y forma a las ciudades es su pasado y las transformaciones que va sufriendo a través del

tiempo por lo que este aspecto debe considerarse también en la planeación urbana para comprenderla y así proponer acciones que respondan adecuadamente a sus propias características.

No está de más tampoco tener en cuenta la identidad que nos da nuestro pasado por lo que las tradiciones y costumbres de un lugar también son clave para una adecuada planeación en la que todo conviva de manera equilibrada.

Es importante tener en cuenta todos estos aspectos mencionados anteriormente pues, como se puede apreciar en esta tesis, un proyecto arquitectónico debe responder a todas las problemáticas de su entorno o bien, no generar una mayor. Es por eso que en este caso, el proyecto de Casa de Artes y Oficios Iztacalco se realizó considerando todas las problemáticas del polígono volviéndose así parte de la solución respondiendo mediante el diseño a los principales ejes de acción del plan maestro sin dejar de cumplir su función específica.

Es así como considero que se debe llevar a cabo el planteamiento de edificios, principalmente públicos, donde la arquitectura y la ciudad sean dos elementos que actúen conjuntamente y no como temas completamente ajenos. Después de todo pienso que el objetivo es el de satisfacer las necesidades de los usuarios que finalmente somos quienes habitamos ambos elementos.

Es por esto que creo que el análisis de un lugar para crear otro inmerso en éste siempre será importante pues somos nosotros mismos quienes tenemos el poder de crear, organizar y modificar nuestro propio habitat y dependerá de nosotros si funciona o no.



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

## > **Bibliografía** \_

\_Rivera, Nayar. **En la casa de la sal: Monografía, crónicas y leyendas de Iztacalco.**  
Centro Editorial Versal, México, 2002, 155 páginas.

\_SEDUVI. **Programa Delegacional de Desarrollo Urbano en Iztacalco.**  
México, 2008, 124 páginas.

\_ITDP. **DOT Stándar 2.1 (versión en español)**  
ITDP, México, 2014, 77 páginas.

\_ITDP. **Hacia una estrategia de desarrollo orientado al transporte para el Distrito Federal.**  
ITDP, México, 2014, 95 páginas.

\_INAH. **Catálogo Nacional Monumentos Históricos Inmuebles y Muebles Iztacalco, D.F.**  
INAH, México, 1992, 383 páginas.

\_SEDESOL. **Sistema Normativo de Equipamiento Urbano Tomo I: Educación y Cultura**  
SEDESOL, México, 1999, 180 páginas.

\_Arnal Simón, Luis; Betancourt Suárez Max. **Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal.**  
Editorial Trillas, México, 2011, 1352 páginas.

\_ **Le Quartier piétonnier Montorgueil, Paris (Francia)1994.**  
<http://www.publicspace.org/es/obras/w007-le-quartier-pietonnier-montorgueil>

\_ **Conversión del centro histórico en zona peatonal, Oviedo (España)1993.**  
<http://www.publicspace.org/es/obras/w019-conversion-del-centro-historico-en-zona-peatonal>

\_ **Rehabilitación Calle 16 de Septiembre (Presentación).**  
[http://www.seduvi.df.gob.mx/portal/docs/comunicacion\\_social/comunicados/060/16\\_SEPTIEMBRE\\_PROYECTO\\_PEATONALIZACION.pdf](http://www.seduvi.df.gob.mx/portal/docs/comunicacion_social/comunicados/060/16_SEPTIEMBRE_PROYECTO_PEATONALIZACION.pdf)

### **Herramientas electrónicas:**

\_ **Google maps**

\_ **Google Earth**



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.