



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO  
PROGRAMA DE MAESTRIA Y DOCTORADO EN URBANISMO

FRENTES URBANOS Y ESPACIOS RESIDUALES

TESIS  
QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE MAESTRO EN URBANISMO

PRESENTA  
RENÉ MARTÍNEZ MAZATZI

TUTOR  
DRA. PAMELA ILEANA CASTRO SUÁREZ  
FACULTAD DE ARQUITECTURA  
MIEMBROS DEL CÓMITE TUTOR  
DR. HÉCTOR QUIROZ ROTHE  
MTRA. GUADALUPE CENTENO DURÁN  
DRA. MICHIKO AMEMIYA RAMÍREZ  
DRA. ESTHER MAYA PÉREZ  
FACULTAD DE ARQUITECTURA

CIUDAD UNIVERSITARIA, CDMX, OCTUBRE 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.

<b>ÍNDICE</b>	
<b>GENERAL</b> .....	2
<b>Introducción</b> .....	4
<b>CAPÍTULO I</b>	
<b>Frentes Urbanos y Espacios Residuales</b> .....	8
1.1 Frentes de agua (Litoral o Ríos).....	10
1.2 Vías Férreas.....	11
1.3 Vacíos Urbanos.....	12
1.4 Reciclaje Urbano.....	13
1.5 Centro Estratégico Logístico Vallejo.....	17
<b>CAPÍTULO II</b>	
<b>Síntesis del Producto de la Actividad Profesional</b> .....	22
2.1 Aportaciones Teóricas, Elizabeth Espinosa Dorantes, Sergio Padilla Galicia.....	24
2.2 Nuevas Prácticas de Regeneración Urbana, Xristos Vassis Armeni.....	26
2.3 Aprovechamiento de los Sectores Industriales en Desuso, Mtro. Alejandro Hurtado Farfán.....	29
<b>2.4 FRENTES DE AGUA; Ciudad Fonatur</b> .....	32
2.4.1 Base Naval.....	34
2.4.2 El Frente de Agua de La Ciudad de Piedra.....	36
2.4.3 Frente Urbano Rio Duero en Oporto.....	38
2.4.4 Frente Urbano Rio Duero en Oporto 1 y 2.....	39
2.4.5 Frente Urbano Rio Duero en Oporto 3.....	40
2.4.6 Frente Urbano Rio Duero en Oporto 4.....	41
2.4.7 Frente Urbano Rio Duero en Oporto 5.....	42
<b>2.4.8 VÍAS FÉRREAS</b> .....	44

2.4.9 Vía Bia.....	45
2.5 Desarrollo del Río.....	47
2.5.1 Carriles Interiores de la Ciudad.....	48
2.5.2 Frontera Urbana Azcapotzalco, Ciudad de México.....	50
2.5.3 Integración.....	51
2.5.4 Centro Cultural Universitario.....	52
2.5.5 Centro de Transferencia Modal Tacuba.....	53
<b>2.5.6 VACÍOS URBANOS.....</b>	<b>56</b>
2.5.7 Vivienda Hispanoamericana Para Residentes en Chicago.....	57
<b>2.5.8 RECICLAJE URBANO.....</b>	<b>58</b>
2.5.9 Red de Bunkers.....	60
<b>2.6 CENTRO ESTRATÉGICO LOGÍSTICO VALLEJO.....</b>	<b>61</b>
<b>3.0 CONCLUSIONES.....</b>	<b>64</b>
Bibliografía.....	74

## **Introducción**

Un proceso actual que llama la atención en muchas ciudades europeas y norteamericanas es el de la reconversión de viejas áreas industriales y de grandes infraestructuras de transporte obsoletas o en franco proceso de abandono y deterioro (terminales de trenes centrales, aeropuertos, zonas portuarias, entre otros). En algunos casos referidos, ante su decadencia, se han transformado hacia una imagen urbana positiva, apostando por la cultura y el turismo; destacando proyectos de museos, teatros, galerías y centros financieros complementados por equipamiento cultural, vivienda y un distrito comercial.

Algunos proyectos se han constituido como frentes urbanos o de agua, permitiendo explorar trazados alternativos, creando múltiples perspectivas del paisaje urbano y han proporcionado a las ciudades amenidades innovadoras, nuevos escenarios para el arte, sendas urbanas activas, contribuyendo de esta forma al fomento del turismo cultural y al mejoramiento de la calidad de vida a través de la arquitectura y el espacio público.

Con la finalidad de renovar los espacios deteriorados, integrarlos a las zonas centrales y evitar la expansión de la ciudad, para analizar las propuestas urbanas y arquitectónicas se plantearon los siguientes ejes conceptuales:

- a.** La sostenibilidad urbana como un concepto complejo y sistemático que abarca aspectos del medio ambiente, la economía y problemas sociales.
- b.** Rescate de zonas metropolitanas para lograr un diálogo entre el ambiente natural y artificial de las ciudades.
- c.** Creación de espacios públicos para la mejora de la calidad de vida de sus habitantes, así como la difusión de actividades culturales y educativas en todo el territorio urbano, para facilitar el acceso de la población.
- d.** Generación de pulmones verdes y espacios abiertos para recuperar ambientes degradados.

- e. Creación de zonas de empleo para aumentar la oferta y evitar recorridos largos entre casa y trabajo, promoviendo la consolidación de zonas de uso mixto, lo que beneficiará en cuestiones ambientales, sociales y económicas.
- f. Promover la implantación de transporte público de alta calidad.

Es importante hacer notar que la temática de los frentes urbanos y espacios residuales es por demás relevante, ya que es una tendencia en la forma de transformación de la ciudad contemporánea y está promoviendo una tipología y formas de producir arquitectura.

El presente trabajo se desarrolló en el Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo, de la División de Ciencias y Artes para el Diseño de la Universidad Autónoma Metropolitana, Azcapotzalco. El proyecto se ubica como parte del programa III del Área de arquitectura y Urbanismo Internacional (Tendencias en el Urbanismo Internacional), con número de proyecto: N-349, avalado por el Consejo académico.

Con una duración de la actividad de Enero de 2015 a Diciembre de 2016, el equipo de trabajo es integrado por la Dra. Elizabeth Espinosa Dorantes, profesor titular “C”, Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo. Y los participantes del área de Arquitectura y Urbanismo Internacional; Dr. Sergio Padilla Galicia, Dra. Maruja Redondo Gómez, Mtro. Xristos Vassis, Arq. René Martínez M.

Los agentes participantes fueron: Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, Universidad de Zulia (Venezuela), Universidad Iberoamericana de la Ciudad de México, Universidad Fernando Pessoa (Portugal), Universidad Stuttgart (Alemania), Universidad de Chicago (USA), Universidad de Tesalia (Grecia), Se llevaron a cabo ejercicios en 8 países; México, Venezuela, Colombia, Portugal, Alemania, España, USA, Brasil.

El proyecto tuvo como propósito el intercambio de experiencias de proyectos urbanos y arquitectónicos con temática de frentes urbanos y espacios residuales en la ciudad, con un esquema de trabajo no presencial, que promueva el uso de medios digitales y la formación de una red virtual interinstitucional, para comparar casos y soluciones a problemáticas afines, en distintas ciudades del mundo.

Los temas abarcaron intervenciones recientes en la ciudad de tipo multifuncional en los vacíos de viejas infraestructuras industriales, portuarias, de transporte etc. que generen frentes urbanos. Se atendió también al contexto urbano y patrimonial en el que se ubican los casos de estudio, realizando propuestas tendientes al mejoramiento urbano y de la calidad de vida de sus habitantes.

La metodología empleada consistió en, identificar y compilar diversas experiencias de ciudades y casos específicos de recuperación de frentes urbanos y espacios residuales en la ciudad, en aquellos lugares a lo largo del mundo en donde buenas prácticas y ejemplos relevantes han permitido que este enfoque se vaya consolidando como tendencia del urbanismo en el siglo XXI. Documentar entornos interesantes y generar propuestas de carácter multidisciplinario que impliquen el mejoramiento del espacio urbano, relacionado espacios arquitectónicos con su contexto urbano y social en diferentes momentos y ámbitos del mundo.

Las metodologías utilizadas: mediante la invitación a la red de colaboradores externos del área de investigación, a presentar trabajos de intervención desarrollados para difundir productos de investigación o del ejercicio académico vinculados a la temática de frentes urbanos y espacios residuales en la ciudad.

Se requirió la presentación de trabajos con la siguiente estructura y contenido:

- Introducción
- Descripción de la metodología empleada
- Referencia general a la ciudad o caso estudiado
- Caracterización del problema a estudiar
- Definiciones, conceptos y tipología de los casos de estudio
- Análisis de los casos estudiados con énfasis en los conceptos, criterios de adecuación o aportación al cuidado del medio ambiente y soluciones tecnológicas adoptadas.
- Conclusiones.

Asimismo y mediante un análisis comparativo encontrar situaciones de convergencia divergencia entre los casos presentados, para inducir conclusiones de tipo general que rigen a las nuevas prácticas en el reciclamiento y recuperación de espacios urbanos.

El procedimiento de las estrategias: fueron la de identificar trabajos de investigación afines al tema en la red de colaboradores del Área de: Arquitectura y Urbanismo Internacional, convocar y plantear a los investigadores participantes e invitados, la importancia del proyecto, difundir ampliamente los resultados del proyecto.

Y las líneas de acción: la de diseñar una convocatoria por invitación, establecer la metodología general de análisis de los casos seleccionados, solicitar colaboraciones a autores seleccionados para su participación en el proyecto, organizar información y sistematizar conclusiones, compilar el material y realizar la edición del mismo, editar y publicar los resultados en diferentes medios y formatos, gestionar recursos UAM y otras fuentes externas. Se financio mediante un presupuesto para la realización de este proyecto, fue con cargo al Área de Arquitectura y Urbanismo Internacional, de la División de Ciencias y Artes para el Diseño, de la Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco.



# CAPITULO I

## Frentes Urbanos y Espacios Residuales

Como antecedentes iniciales el trabajo de colaboración se realizó con la participación de docentes investigadores de la universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, interesados en la materia del urbanismo a escala regional, nacional e internacional, llevando acabo constantemente la organización de seminarios de desarrollo urbano, con la participación de miembros del área, conferencistas, expertos, nacionales e internacionales presentadas a la comunidad universitaria y al público en general, documentadas en las memorias de trabajo como han sido de; seminario de nuevas tendencias del urbanismo contemporáneo año 2006, nuevas prácticas en el urbanismo para un ambiente sustentable año 2008, el proyecto urbano hacia la transformación de la ciudad año 2009, por mencionar algunos.

Imagen 1. Cartel de 7° Seminario de urbanismo internacional.



El seminario es promovido y organizado por el área de arquitectura y urbanismo internacional del Departamento de Evaluación del Diseño en el tiempo de la división de ciencias y artes para el diseño de la universidad metropolitana unidad Azcapotzalco y por la red Urbanint temas y proyectos para una ciudad habitable.

Fuente: <http://zaloamati.azc.uam.mx/handle/11191/1277>

Los ejes conceptuales que se manejaron fueron: sostenibilidad urbana, rescate de zonas urbanas metropolitanas, creación de espacios urbanos, pulmones verdes y espacios abiertos, oportunidades de empleo, transporte público. Las bases fueron proyectos escolares desarrollados en una asignatura de diseño, realizados de enero del 2012 a diciembre del 2013, se utilizaron textos y materiales gráficos originales, propuestos avalados por el profesor responsable de la asignatura o por el coordinador del programa.

La estructura principal del trabajo utilizando referencias generales a la ciudad o caso estudiado, la caracterización del problema, se realizó un diagnóstico que ubicó la problemática principal en el área de intervención, se puntualizó y enfatizó el concepto de intervención, se presentaron soluciones urbanas y arquitectónicas, se dieron conclusiones y finalmente la bibliografía consultada.

Imagen 2. Cartel de 10° Seminario de urbanismo internacional.



El seminario organizado por el área de arquitectura y urbanismo internacional, fue una base de la participación en la obtención de información de proyectos con las diferentes temáticas urbanas, Frentes Urbanos, El proyecto de “Frentes Urbanos y Espacios Residuales en la Ciudad” se planteó para difundir productos estudiantiles de diseño vinculados a la temática del reciclamiento y recuperación de espacios urbanos e integrar un catálogo digital y virtual sobre el tema de los espacios residuales y frentes urbanos de grandes metrópolis.

Fuente: <http://zaloamati.azc.uam.mx/handle/11191/3135>



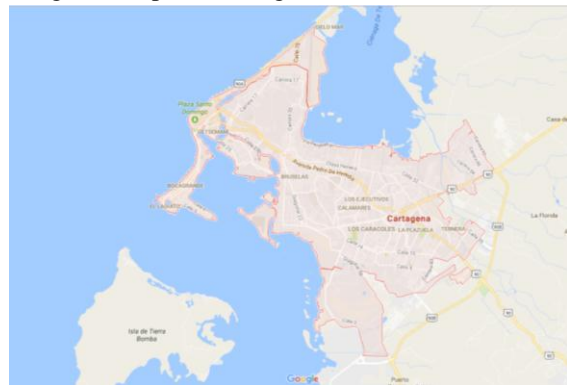
Un ejemplo adicional es del de la ciudad de piedra (Stone Town) centro histórico de la ciudad en Zanzibar, región de Tanzania el interés en lograr una propuesta urbana para desarrollar la costa marítima de la ciudad, expandiendo y transformando el frente de agua que se tiene hacia el mar. El ejemplo del río Duero en norte de Oporto Portugal un centro histórico que es patrimonio de la humanidad declarado en 1996, la ciudad tiene una estructura discontinua y fragmentada; logrando propuestas de ideas para recuperar y reintegrar espacios.

Imagen 4. Zanzibar, Tanzania.



Fuente: [www.zanzibarholidays.co.uk](http://www.zanzibarholidays.co.uk)

Imágen 5. Mapa de Cartagena de Indias Colombia.



Fuente: Google INEGI 2017.

## 1.2 Vías Férreas.

La importancia de comunicación y traslado de personas del centro del país al norte de la república, enfocado principalmente a una zona industrial conocida en la ciudad de México; zona industrial vallejo, las zonas de mayoría industriales abandonadas que visualmente y físicamente fragmentan el tejido urbano produciendo segregación; por esta causa se desarrollaron propuestas universitarias de la UAM Azcapotzalco y la Universidad de Tesalia de Grecia, reusar los espacios residuales a lo largo de las vías férreas con una propuesta de una vía cultural, educativa y recreativa con diferentes actividades que puedan fomentar deporte y el arte.

Imagen 6. Avances para convertir zona fabril de Vallejo en polo de inversión.



Fuente:

<http://www.jornada.unam.mx/2013/02/28/capital/038n1cap>

Imagen 7. Firma de acuerdos de trabajo en Vallejo.



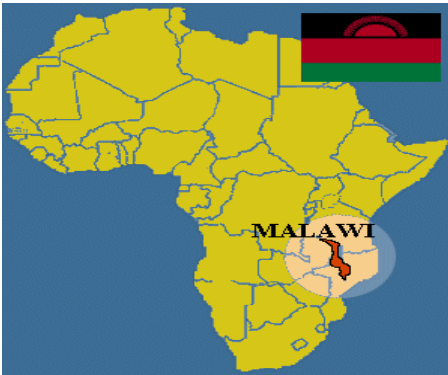
Fuente:

[http://guiainformativamex.blogspot.mx/2008\\_07\\_20\\_archive.html](http://guiainformativamex.blogspot.mx/2008_07_20_archive.html)

### 1.3 Vacíos Urbanos

En este caso la propuesta desarrollada es en Malawi Sudeste de África, con la participación de la universidad de Stuttgart, motivo del análisis en ese país, el sector público no atiende adecuadamente la demanda de habitación, provocando asentamientos irregulares similar a nuestra situación en ciudades latinoamericanas, en donde la carencia de infraestructura y servicios es notable e impide el desarrollo y provoca vivienda informal y precaria, por lo consiguiente se planteó crear un barrio mixto donde sea atendida la población y principalmente detonar desarrollo económico del área.

Imagen 8. Mapa de Localización, Malawi Sudeste de África



Fuente:

<http://www.ikuska.com/Africa/Paises/malawi.htm>

Malawi, limita al norte y al noreste con Tanzania, al sur, este y suroeste con Mozambique, y al noroeste con Zambia. Uno de los países menos desarrollados, más densamente poblado y con una población altamente rural. Su orografía se articula en torno al lago Malawi, el tercero más extenso de África con casi 31.000 Km<sup>2</sup>



Adicionalmente un proyecto para Chicago en USA, donde a la vida moderna obliga el desplazamiento de población hacia zonas urbanas es lo que configuro a Chicago en los años 50, donde población inmigrante llego a esta ciudad para tener mejores condiciones y posibilidades de trabajo, está enfocado principalmente a la gente hispana en el distrito de Pilsen, donde se incluyen actividades recreativas, espacios comerciales, culturales y de arte, promoviendo la generación de un tejido conectivo.

Imagen 9. Exterior de una vivienda en Pilsen, Chicago.



Fuente: <http://www.chicagoarchitecture.org/2014/07/21/great-neighborhood-walks-of-chicago-bienvenidos-a-pilsen/>

## 1.4 Reciclaje Urbano

En caracas una capital económicamente activa con una alta densidad de población, localizado al centro de un valle de montañas, en este ejemplo lo más notable es la desigualdad de clases sociales y el alto índice de crimen, no existen espacios públicos, ni participación de las clases sociales, esta propuesta la de integrar el antiguo aeropuerto de la Carlota que no tiene ningún uso desde el 2004.

Imagen 10. Aeropuerto la Carlota, Caracas Venezuela.



Fuente: <https://oscartenreiro.com/2008/04/03/la-carlota-una-historia-de-ambigüedades/>

Donde actualmente están invadiendo para viviendas informales, es un terreno de 103 hectáreas donde la solución que se plantea es la de crear áreas verdes, espacios para favorecer encuentros e intercambios entre comunidades enfrentadas, se propone un parque cultural, con estrategias de movilidad e incorporar mayor biodiversidad de especies locales.

Como ejemplo localizado en Stuttgart, Alemania se llevó a cabo una propuesta para utilizar los bunkers de la segunda guerra mundial localizados en ciudades alemanas, debido a la guerra fría, estas instalaciones son estigmatizadas para ser reintegradas a la ciudad por la simbólica condición de percepción histórica, la idea de introducir oportunidades para el uso del espacio urbano, generando ingresos para los barrios alrededor de la ciudad con diseño participativo y la implementación del concepto de propiedad local.

Fueron 7 las universidades participantes

Universidad Autónoma Metropolitana- Unidad Azcapotzalco



Universidad de Zulia (Venezuela)



Universidad Iberoamericana de la Ciudad de México

Universidad Fernando Pessoa (Portugal)



Universidad Stuttgart (Alemania)

Universidad de Chicago (USA)

Universidad de Tesalia (Grecia)



Universität Stuttgart

Se llevaron a cabo ejercicios en 8 países; México, Venezuela, Colombia, Portugal, Alemania, España, USA, Brasil.

En total se desarrollaron y presentaron 25 proyectos: Frentes de agua (6), Vías férreas (10)



Vacios urbanos (4), Reciclaje urbano (5).



THE UNIVERSITY OF  
CHICAGO



UNIVERSITY OF  
THESSALY

En el tema de propuestas de intervención urbana; se desarrollaron dos propuestas conceptuales.

**1) Centro de Transferencia Modal “Tacuba**, que actualmente esta promoviéndose ante la Seduvi mediante la implementación de un sistema de actuación por cooperación (SAC) año 2017.



2) **Zona industrial vallejo en Azcapozalco “Centro Estratégico Logístico Vallejo** en colaboración de la Asociación Industrial Vallejo, 2014-2015, estos trabajos están relacionados con la temática de participación del proyecto de investigación con las líneas temáticas de Frentes de agua, vías férreas, vacíos urbanos y reciclaje urbano, donde actualmente están en evaluación, para de ser procedente ser difundidos posteriormente en una publicación digital.

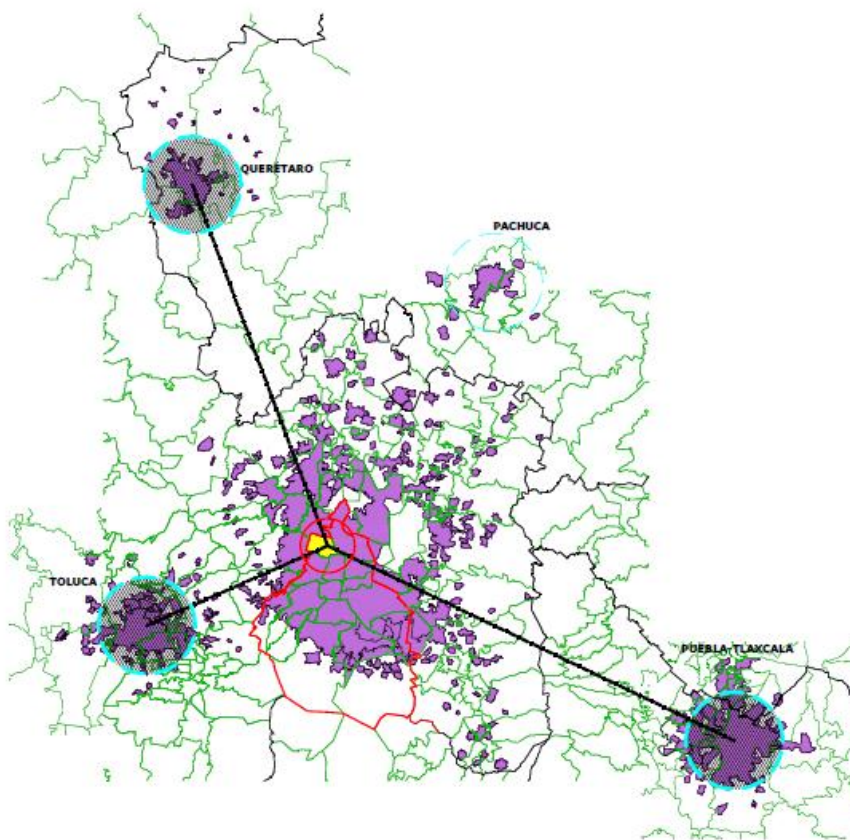
La intención de aportar nuevas ideas, reflexiones y dar soluciones a problemas reales que están latentes y que hoy en día no son tomados en cuenta. Es por ello que debemos considerar la parte viva de nuestras ciudades, se propone trabajar en estas líneas de acción, dinámicas de estudio, investigación, crítica, opiniones y reflexiones donde la arquitectura y el urbanismo están en etapa de crecimiento y consolidación que son adaptables a través del tiempo, motivo por lo cual debemos tomar en cuenta como alternativas en el campo del urbanismo.

Las alternativas están dirigidas principalmente a los municipios o autoridades locales, logrando así involucrar al capital público y privado en participaciones coordinadas que van desde la necesidad de mejorar la vivienda, espacios culturales, espacios públicos, áreas verdes, zonas marginadas hasta las estaciones de transporte masivo. Esto es un proceso de invitación, a consultas de temas involucrados y de interés mutuo, podemos afirmar que sin los inversionistas no se puede llevar a cabo los cambios y transformaciones como anteriormente hemos mencionado y que finalmente llegan a convenios, donde los gremios de empresarios otorgan importancia y relevancia para la colaboración en propuestas de modelos de gestión de ciudades, y de las adecuaciones de planes y programas de desarrollo urbano por profesionales a nivel nacional, e internacional.

## 1.5 Centro Estratégico Logístico Vallejo

En el tema de las zonas dedicadas a la industria, los propios industriales y empresarios justifican que; es el Pulmón Industrial de la Ciudad de México, datos proporcionados por el comité de la asociación industrial vallejo y grupo inmobiliario dieboqui, y el Consejo Directivo Asociación Industrial Vallejo 2012 a 2014.

Imagen 11. Vías principales de comunicación de la zona industrial vallejo. Querétaro-Toluca- Pachuca- Puebla-Tlaxcala y Ciudad de México.



Fuente: Elaboración propia.

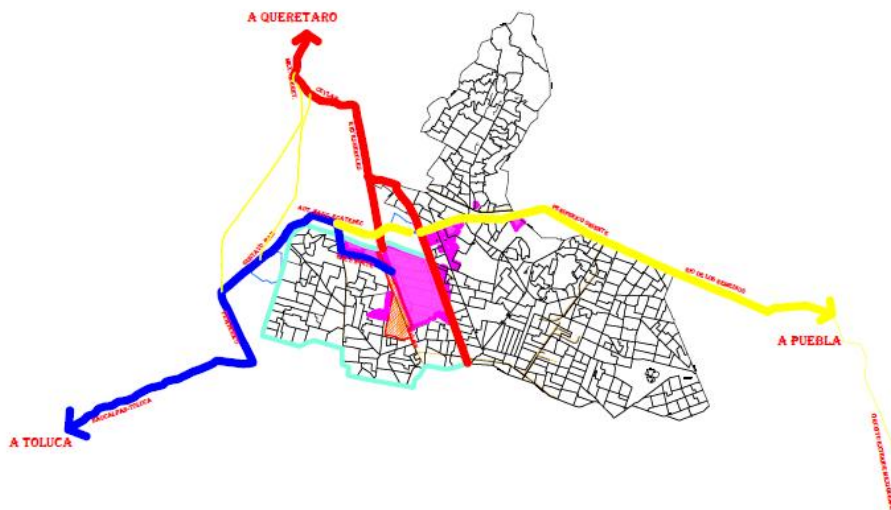
La Zona Industrial Vallejo es el corazón industrial de la Ciudad de México y es el único perímetro de uso de suelo exclusivamente industrial. Se creó por un Decreto Presidencial en 1944 a cargo del Presidente Manuel Ávila Camacho, para favorecer la actividad industrial, la inversión y el empleo, Vallejo tiene una superficie de 552 Has (contando sus calles) la zona industrial vallejo se encuentra al norte de la Ciudad de México. Comunicada a través

de la Avenida Vallejo con la Autopista México Querétaro (Corredor Nafta), Por el Circuito Interior al Centro de Negocios Reforma, Santa Fe.

De que sus aportaciones en economía son de grandes cantidades de pago de impuestos, ventas de productos y servicios; sobre todo empleos directos e indirectos, las zonas industriales han sido históricamente polígonos de importancia regional para la implementación de procesos y productos influyentes de las ciudades dentro de la economía de los países altamente desarrollados y los que están en vías de desarrollo.

La Zona Industrial Vallejo genera 300 mil empleos Directos y 250 mil indirectos, según información de la Asociación Industrial Vallejo AC. La Zona Industrial Vallejo podría generar hasta 400 mil nuevos empleos bajo dos premisas: 1) Una estrategia eficaz de promoción a la inversión de la Industria sustentable y promotora de la innovación 2) La rehabilitación de la infraestructura urbana de la zona.

Imagen 12. Los 3 Ejes Viales del mercado industrial de la zona vallejo.



Fuente: Elaboración propia.

Así como lo afirma el Dr. Normand Eduardo Asuad Sanén; de la Importancia estratégica de una política industrial por zonas y áreas para el desarrollo económico y social del Distrito

federal y para la Ciudad de México en su conjunto de la zona industrial de Vallejo para la economía y el empleo de la Ciudad de México.

Desde hace algunos años y hoy más que notorio la zona industrial presenta un notorio deterioro y una desvinculación urbana derivado del acelerado proceso de urbanización de las áreas inmediatas que ha complicado la continuidad y eficacia de los procesos industriales, la nula planeación regional y las políticas de descentralización urbana, aumentaron la problemática en las conexiones con las infraestructuras, cercanas y los procesos de distribución y la logística dentro de las áreas metropolitanas.

Imagen 13. Estado de la situación actual y de la propuesta de intervención en el mejoramiento de imagen urbana.

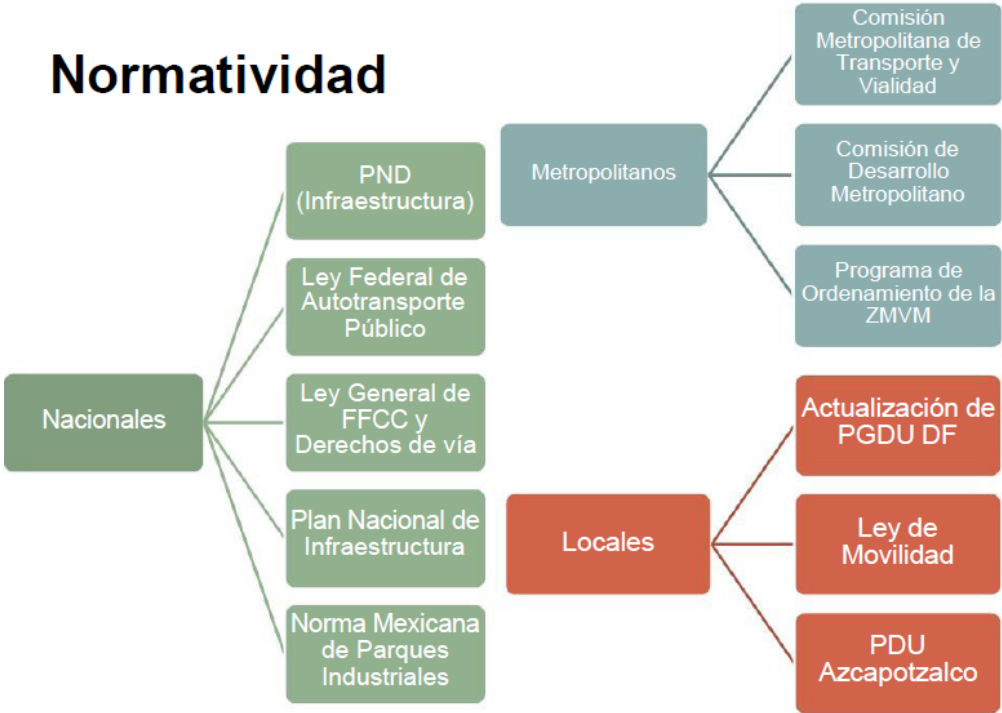


Fuente: Fotografías Autor René Martínez Mazatzi, propuesta de imagen conceptual urbana Mtro. Rolando Gutiérrez. Año 2014.

Actualmente la oferta de espacios industriales se establece en modernos parques industriales, promovidos por particulares en predios sin conexión de las zonas urbanas, limitando sus operaciones a la dependencia de las vías de comunicación terrestres, en ocasiones dependientes de un proyecto futuro, que no resuelven las grandes demandas de las industrias. Motivo e interés particular la de llevar a cabo un proyecto urbano a nivel metropolitano en la Zona Industrial vallejo, utilizando y fundamentándonos en la legislación urbana e instrumentos jurídicos para llevar a cabo este planteamiento.

Las afectaciones de las construcciones urbanas, ambientales, zonas históricas, uno de los retos a implementar estrategias que combinen los intereses económicos de las industrias con las políticas gubernamentales.

Imagen 14. Esquema de Normatividad Aplicable.



Fuente: Elaboración propia.

Los proyectos presentados en el documento generan un interés constante de crear espacios urbanos adecuados a las transformaciones que están día con día, el transformar zonas olvidadas en nuevos potenciales de crecimiento de la economía y que sirven como detonantes de inversiones, principalmente con bases sustentables, nuevos ejes económicos, corredores urbanos para mejorar las condiciones de lugares o regiones. Considerando un análisis de factibilidad y evaluación de estas zonas de estudio, los cambios y tendencias que se presentan. Tener un marco regulatorio con elementos jurídicos, esquemas de participación para poder diseñar e implementar las líneas de acción para los distintos escenarios posibles. En consecuencia para llevar a cabo un proyecto urbano integral, es

necesario tener un contenido claro; hacer un análisis del plan maestro con cada una de las normas aplicables de la materia, análisis de sitio de la situación actual, análisis de viabilidad económica-financiera, finalmente una instrumentación legal-técnica-jurídica que permita llevar a cabo estos desarrollos con cada una de sus etapas de plan de trabajo.

## **CAPITULO II**

### **Síntesis del Producto de la Actividad Profesional**

Ciertos proyectos se destacan como intervenciones de tipo multifuncional en los vacíos urbanos generados por viejas infraestructuras industriales, portuarias, de transporte, entre otros y que constituyen “frentes urbanos o de agua”, tendientes a impulsar la competitividad urbana dentro de las redes globales, la reconversión urbana de zonas decadentes de la ciudad, y en general orientadas al mejoramiento urbano y la promoción de la calidad de vida de los habitantes.

Estos proyectos han permitido explorar trazados alternativos, creando nuevo espacio público y múltiples perspectivas del paisaje urbano y han proporcionado a las ciudades amenidades innovadoras, nuevos escenarios para el arte, sendas urbanas activas, contribuyendo de esta forma al fomento del turismo cultural y al mejoramiento de la calidad de vida a través de museos, teatros, galerías y centros financieros y comerciales complementados por equipamiento colectivo y vivienda.

En esta línea, el Área de Arquitectura y Urbanismo Internacional de la Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, con el objetivo de difundir productos estudiantiles de diseño vinculados a la temática del reciclamiento y recuperación de espacios urbanos, convocó a diversas universidades a plantear soluciones conceptuales al problema de los espacios residuales y frentes urbanos en grandes metrópolis, desde la mirada de jóvenes estudiantes de México y del extranjero, a fin de integrar un catálogo digital y virtual sobre el tema de “Frentes Urbanos y Espacios Residuales en la Ciudad”.

Los temas desarrollados que integran el presente catálogo, abarcan intervenciones recientes en viejas infraestructuras industriales, portuarias, de transporte, y también se incluye la preservación de estructura medioambiental significativa como ríos, masas vegetales etc. que generan frentes urbanos en ciudades como Sayulita, Cartagena, Caracas, Oporto, Zanzíbar, Stuttgart, Chicago y la ciudad de México. Asimismo, se atiende el contexto urbano y patrimonial en el que se ubican los casos de estudio, realizando propuestas tendientes al mejoramiento urbano y de la calidad de vida de sus habitantes. De esta forma

se perfilaron ejes temáticos, que estructuran el catálogo y se refieren a: Frentes de Agua, Vías Férreas, Vacíos Urbanos y Reciclaje Urbano.

El apartado de Frentes de Agua, consta de ocho proyectos. El primero: Ciudad Fonatur, realizado por la Universidad Iberoamericana de la Ciudad de México, plantea implementar acciones urbanas de bajo impacto y mantener el carácter de un pequeño asentamiento turístico ubicado en el pacífico mexicano. Por otra parte, el ejercicio desarrollado por la Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, en el sitio ocupado por la vieja Base Naval en Cartagena de Indias, Colombia, propone desarrollar este sector como una nueva centralidad metropolitana y como nodo articulador (por mar y tierra) entre la zona residencial, cultural y turística de Bocagrande con el resto de la ciudad a través de un ambicioso plan de mejoramiento de las condiciones de accesibilidad en la ciudad y la propuesta de nuevos espacios públicos, residenciales y otros especializados en los negocios y el turismo.

La Universidad de Stuttgart muestra, en el proyecto The Waterfront of Stone Town, desarrollado en Zanzíbar, Tanzania, propuestas para desarrollar la costa marítima de la ciudad, expandiendo y transformando el frente que se tiene hacia el mar, al relacionar dos centralidades principales: la terminal naval y el hospital general. Por otra parte, la Universidad Fernando Pessoa, de Portugal, presenta cinco ejercicios que bajo los títulos de Douro Urban y Front-Campanha Oporto atienden, desde diferentes perspectivas y con diferentes enfoques la problemática urbana existente en la ciudad de Porto, en donde sobresale la estructura discontinua y fragmentada de la ciudad, definida por la presencia del frente de agua del río Duero, una línea ferroviaria y una vialidad, elementos que impiden conexión con el centro de la ciudad.

Estos proyectos de frentes de agua también plantean la creación de espacios públicos, pulmones verdes y espacios abiertos, para la mejora de la calidad de vida de los habitantes, así como la difusión de actividades culturales y educativas en todo el territorio urbano, para facilitar el acceso de la población. En la sección de Vías Férreas se presentan siete proyectos. Seis de ellos fueron desarrollados conjuntamente por alumnos de la UAM Azcapotzalco y de la Universidad de Tesalia, Grecia en un workshop realizado con este



tema en la ciudad de México, en la zona comprendida por vías de ferrocarril en desuso localizada al norte de la Ciudad de México, área que actualmente se encuentra rodeada de zonas comerciales, habitacionales cerradas e industrias abandonadas que fragmentan el tejido urbano produciendo segregación.

Las propuestas: Cultura Móvil; Vía Bia; Riverlands Development; Inner City Rail, México City-Frontera Urbana e Integration; tienen como objetivo reusar los espacios residuales que se ubican a lo largo de las vías del ferrocarril, mediante la implantación de actividades diversas.

## **2.1 Aportaciones Teóricas, Elizabeth Espinosa Dorantes, Sergio Padilla Galicia.**

Como parte de esta sección la Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, también presenta un ejercicio que plantea la construcción de equipamientos de apoyo a lo largo de las líneas del ferrocarril en la ciudad de Guadalajara, con la finalidad de solucionar problemas de conectividad derivados del proyecto urbano que se desarrolla en la periferia de esa ciudad denominado Centro Cultural Universitario. Estas propuestas sobre vías férreas proponen el rescate de zonas metropolitanas para lograr un diálogo entre el ambiente natural y artificial de las ciudades.

En la línea temática de Vacíos Urbanos se ubican dos proyectos. Uno es presentado por la Universidad de Stuttgart: Social space, a mixed neighborhood, y se refiere al desarrollo de un barrio mixto, en Blantyre, Malawi, para atender problemáticas de vivienda e infraestructura, logrando su interrelación mediante el espacio público. Otro proyecto de esta sección es el Hispano-American Housing for Residents in Chicago, presentado por la Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, el cual propone un nuevo tipo de hábitat para los residentes hispanos en el distrito de Pilsen, de la ciudad de Chicago. En la sección de Reciclaje Urbano, la Universidad del Zulia, en Venezuela, desarrolló el proyecto Aeropuerto La Carlota, que considera refuncionalizar las antiguas instalaciones de un aeropuerto, en la ciudad de Caracas, mediante la construcción de un Parque Cultural Metropolitano. La Universidad Stuttgart participa en esta sección con el proyecto Bunkers

Network, el cual tiene como objetivo reciclar la gran cantidad de bunkers abandonados, que como residuos de la segunda guerra mundial se tienen en Bad Cannstatt, Alemania, y adaptarlos como espacio público y cultural.

La compilación de temas y proyectos y su publicación virtual en este catálogo forma parte de las actividades desarrolladas por el Área de Arquitectura y Urbanismo Internacional del Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo, de Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco en la promoción de temas y proyectos internacionales, en este caso como ejercicios escolares de diferentes instituciones en el mundo, todos ellos realizados con el enfoque del proyecto urbano o de lo que también algunos denominan la Macroarquitectura, con el fin de contribuir en la formación de los futuros profesionales de la arquitectura y el urbanismo.

La edición de catálogo estuvo a cargo de Elizabeth Espinosa Dorantes, y el diseño fue realizado con el apoyo de Víctor Torres, Martha Angélica Hernández González, Rafael Juárez Raygoza y Alejandro López Aguilar, a quienes agradecemos su colaboración. Esperamos que el material que se presenta, y que constituyen solo una pequeña muestra, contribuya a ampliar el panorama de reflexión y discusión académica y profesional sobre los procesos inherentes al desarrollo y prácticas del urbanismo vinculados a la temática del reciclamiento y recuperación de espacios urbanos, y a promover ideas y soluciones conceptuales al problema de los espacios residuales y frentes urbanos de metrópolis en diferentes ámbitos del mundo.

## **2.2 Nuevas Prácticas de Regeneración Urbana, Xristos Vassis Armeni**

En los últimos tiempos los procesos de urbanización en muchas ciudades han pasado de una tendencia exógena y centrifuga, hacia una endógena y centrípeta; con esta vuelta de prioridad, la centralidad adquiere una especial importancia y su naturaleza cambia, planteando una reconfiguración de la ciudad, no solo de los elementos físicos que la conforman, si no de las simbologías existentes, las actividades, las relaciones sociales y de las manifestaciones que dan sustento al tejido urbano. La reconfiguración de la ciudad nos habla de un proceso que transita del tradicional concepto de ciudad frontera a otro de ciudad en red resultado del fenómeno de globalización, donde los nodos de actividad son aquellos sub-centros urbanos con caracterizaciones históricas, sociales y económicas particulares.

Reconocer las zonas industriales en desuso ante estas circunstancias, plantea el reto principal de desarrollar nuevos mecanismos, metodologías, técnicas y conceptualizar estrategias y acciones que permitan la caracterización, reconfiguración, y consolidación del patrimonio urbano, abriendo nuevas perspectivas analíticas y mecanismos de intervención. Entender los hoyos negros de la ciudad como un objeto dinámico, flexible, antagónico, contradictorio, y cambiante, implica reconocer el reto de encauzar ese cambio hacia modelos de desarrollo más equitativos y sustentables, aprovechando las condiciones existentes y sus potencialidades.

Este principio otorga especial importancia al concepto del reciclaje urbano, el cual implica de manera integral, introducir un nuevo ciclo social, cultural, político, ambiental y económico a un contexto relativamente obsoleto o degradado, estos elementos integran a la vez la base del patrimonio urbano, ya que una vez activados en conjunto, consolidan aquello que caracteriza lo patrimonial, el elemento histórico.

El reciclamiento de ex zonas industriales como una vía a seguir el día de hoy puede ser el resultado natural de la ciudad post industrial.

A través de las zonas industriales de las ciudades se puede hacer una lectura de elementos socio-económicos importantes pero también una lectura histórica y trayectos en el tiempo,

estudiando su ubicación espacial y su abandono. A partir de la desindustrialización, evidenciada en las metrópolis mundiales al final del siglo XX, los territorios de suelo urbano industrial, muchas veces altamente contaminados y con usos contradictorios, se posicionan como componentes muy importantes en las intervenciones urbanísticas, para lo cual fue necesario introducir ideas referentes a: (Vestbro, 2007; Belavilas, 2010): Sostenibilidad y el interés en el medio ambiente.

La conexión directa entre el sector primario y secundario de la economía tuvo como resultado la existencia de naves industriales en el territorio agrícola generando así núcleos industriales de escala menor altamente ligados con la economía local, en donde actualmente se tiene desinterés en invertir produciendo deterioro. Con base a lo anterior se puede afirmar que las zonas industriales en desuso que se localizan en áreas metropolitanas representan la mayor complejidad en términos de compatibilidad de usos de suelo, condiciones ambientales e intereses de los actores involucrados, produciendo un proceso de reciclamiento muy difícil de manejar.

Por lo general el interés ambiental en aprovechar los territorios “usados” de la ciudad se centra en el saneamiento del suelo y el agua y busca mitigar los daños ambientales causados por la urbanización. Por tanto la recuperación de los “brownfields” debe tener como resultado el reciclamiento del suelo y una respuesta alternativa a la necesidad de suelo de expansión urbana en la periferia, convirtiendo estas áreas en un recurso importante en la promoción de la ciudad densa (Aravantinos, 2002).

Respecto al aspecto económico el reciclamiento es un reto en la viabilidad de los proyectos de esta naturaleza. En la mayoría de los casos, el régimen de propiedad del suelo en las zonas industriales tiene el papel principal en las estrategias de inversión económica para su reciclamiento. Bajo este concepto, la mayoría de los casos de revitalización urbana contiene prácticas de inversión mixta, del sector público y privado, las cuales permiten cubrir el costo de su recuperación.

Por tanto el reciclamiento urbano de las zonas industriales en desuso tiene como fin su reintegración a la metrópolis y la jerarquización y la distribución justa del beneficio social, ambiental y económico.

En específico, según la visión integral del término reciclamiento urbano, existen en ella procesos que superan el diseño físico espacial y el replanteamiento ambiental de la zona, aplicando así “una visión integral y una acción global, que nos lleva a la solución de los problemas urbanos y que tiene como objetivo el mejoramiento continuo de las condiciones económicas, naturales, sociales y ambientales de una zona, la cual está bajo un proceso de cambio” (Roberts y Sykes, 2000).

La creación de nuevos espacios públicos con propuestas de equipamiento deportivo, recreativo y cultural. La creación de nuevas zonas habitacionales y su conexión con espacios abiertos, parques urbanos y otras actividades similares.

La restauración de la continuidad de la estructura urbana con la urbanización y la creación de nuevas vías de comunicación. Con eso se puede entender que los objetivos planteados en proyectos de reciclamiento urbano de los brownfields representan respuestas a grandes problemas de la metrópolis del día de hoy enfocados tanto en las centralidades existentes como en la creación de nuevos polos de desarrollo urbano.

### **2.3 Aprovechamiento de los Sectores Industriales en Desuso, Mtro. Alejandro Hurtado Farfán.**

Se entiende por zona industrial en desuso, aquellas que presentan una baja a nula utilización. La importancia económica de las superficies en desuso se da con la reconversión de las mismas y de sus edificios, lo que permite obtener ahorros significativos en los costos de construcción de la infraestructura necesaria para su reutilización. Es decir frente a una demanda elevada y constante de terreno edificable en zonas urbanizadas y accesibles, la recalificación de las superficies obsoletas soluciona problemas como costos de construcción, gestión y mantenimiento de la infraestructura.

Según diversos cálculos, los costos de infraestructura para un crecimiento urbano general resultan mucho más elevados, que aprovechar la infraestructura existente. La mayor parte de las zonas industriales en desuso están contaminadas de residuos provenientes de las actividades productivas. En algunos casos la contaminación es tan elevada que se debe remediar el terreno, muchas veces por este motivo se frena el desarrollo de nuevos proyectos, pues la inversión para remediar el suelo es bastante elevada, pero debemos mejorar estos procesos y no olvidar que el precio de la insalubridad y sus consecuencias son más altos.

En Europa, la Unión Europea asume un rol fundamental en el financiamiento de proyectos de investigación y en la realización de iniciativas de reconversión de áreas industriales en desuso<sup>1</sup>, por lo cual a continuación se describen algunos ejemplos de estas prácticas:

#### **Gran Bretaña**

El derecho británico establece una serie de objetivos de reconversión de las áreas en desuso, para lo cual los ayuntamientos son invitados a hacer lo posible a que al menos el 60% del desarrollo urbano se concentre en las áreas industriales sin uso. Para ello los inversionistas privados gozan de beneficios fiscales en caso de adoptar medidas de saneamiento. Otro incentivo viene representado de Landfill Tax Exemption, que exenta el pago del impuesto por la descarga de los materiales provenientes de proyectos de este tipo. Finalmente para garantizar el relanzamiento de determinadas regiones, las autoridades

pueden conceder financiamientos complementarios o medios para mitigar los problemas de financiamiento.

### **Alemania**

En los últimos años se realizaron a nivel nacional varias actividades y proyectos de investigación para reducir el consumo de superficies en aras de la urbanización<sup>2</sup> y se realizaron programas para promover la reconversión de áreas industriales en desuso<sup>3</sup>. En ciertos casos el programa de mejoramiento de la estructura económica regional puede dar una ayuda económica directa. Así también los proyectos innovadores pueden obtener el apoyo del programa de investigación Experimenteller Wohnungs- und Städtebau. Los importes necesarios al financiamiento de los programas de reciclaje urbano actuales y futuros se estiman en 64 Millones de euros para el periodo 2007 – 2013 y el 9% del total fue destinado a la reconversión de áreas en desuso<sup>4</sup>. Muchas autoridades locales reconocen el potencial económico de estas superficies y asumen un rol fundamental en estos proyectos.

### **Francia**

Los programas de revitalización urbana son financiados comúnmente por el estado, la región y por la Unión Europea. La actualización de proyectos (planificación y ejecución) se confían a varias agencias regionales de desarrollo, instituidas por decreto estatal<sup>5</sup>. Por tanto la autoridad regional proporciona la información necesaria de las áreas industriales en desuso, entre otras un inventario de sitios industriales históricos y un inventario de las superficies contaminadas.

### **Italia**

Los proyectos de reconversión de las zonas de interés nacional son promovidos directamente por el gobierno, aunque también existen proyectos cofinanciados por la Unión Europea. Según la importancia que represente para los ciudadanos, las autoridades locales sostienen financieramente los proyectos de reconversión y ofrecen estímulos fiscales. Intervenciones necesarias y objetivos Debido al elevado consumo de suelo con fines urbanos, los pocos terrenos edificables en zonas bien conectadas y ubicadas, y los altos

costos de mantenimiento de la infraestructura de transporte, debe ser de interés prioritario de municipios, delegaciones y autoridades afines, elaborar medidas para convertir las áreas industriales en desuso. Los países antes citados muestran que con el apoyo de los entes públicos (acciones conjuntas con decisión política y pública) es posible acelerar la transformación de las áreas en desuso, transformándolas muy rápidamente en bienes inmuebles adaptados a la comercialización.

Las medidas adoptadas hasta ahora han permitido, solo en casos aislados, llamar la atención de los especialistas sobre la exigencia de recuperar las áreas industriales en desuso y de señalar las oportunidades de desarrollo. La temática no entra en el programa de política económica y de asentamientos territoriales.

Es un hecho que existe necesidad de equipamiento habitacional y de servicios, debemos aprovechar las áreas industriales en desuso, respetando el entorno, muchas veces el mismo cargado de identidad, no se puede pensar en usar las zonas industriales en desuso para vivienda, si estos proyectos no vienen conectados con un plan rector de movilidad, no podemos hacer caso omiso de lo que sucede, debemos tener una perspectiva futurista donde el amplio campo de acción sea para todos los protagonistas de la ciudad y el barrio. Es indudable que las estrategias usadas hasta el momento para la recuperación urbana no han funcionado.

Tenemos que poner atención en los fenómenos de la sobrepoblación y de la descentralización.



## **2.4 FRENTES DE AGUA**

### **Ciudad Fonatur**

#### Presentación

Sayulita es un pequeño pueblo turístico junto al océano pacífico con zonas naturales de gran belleza paisajística, que se localiza en el estado mexicano de Nayarit, con una población aproximada de 10, 000 habitantes que se asientan en zonas de humedales. La desecación del río Sayulita y la falta de una infraestructura turística que se integre al medio ambiente, así como desarrollos urbanos con alto impacto ambiental, crecimiento desmedido, invasión y compraventa de predios protegidos son algunos de los problemas que más afectan a este destino turístico.

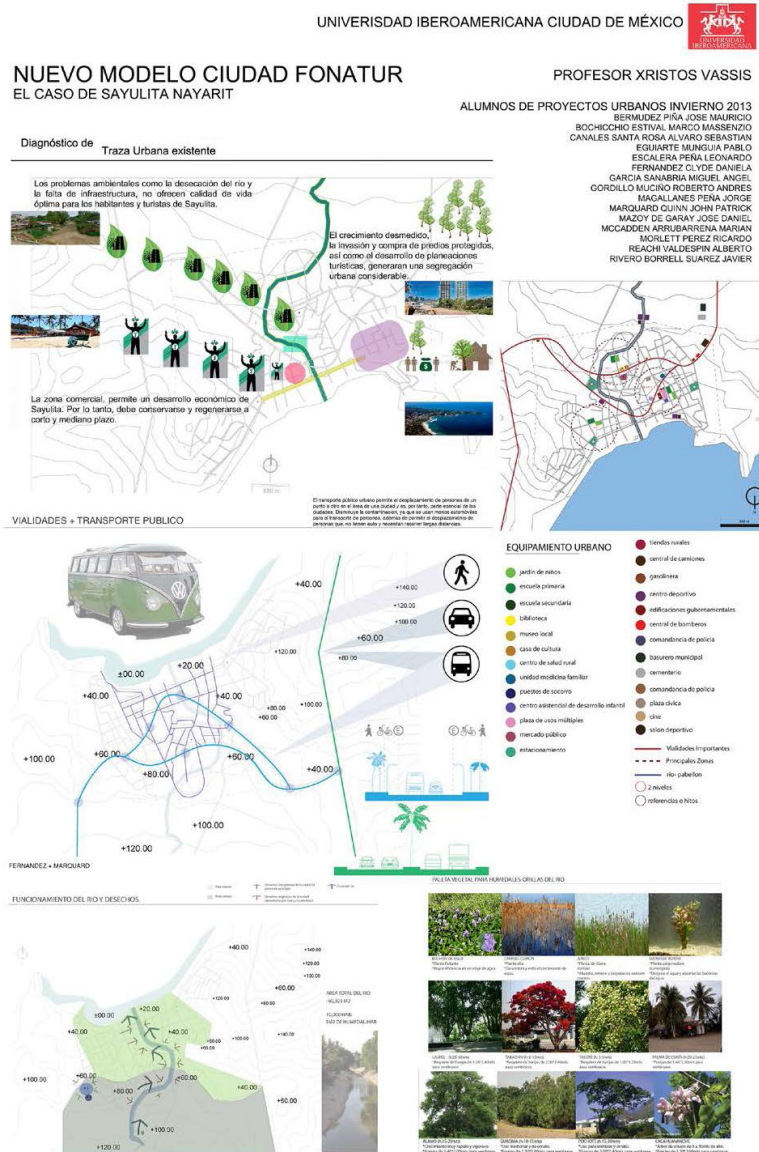
La propuesta desarrollada por estudiantes de la Universidad Iberoamericana de la Ciudad de México, denominada Ciudad Fonatur, plantea la construcción de infraestructura turística y equipamiento, con la premisa de implementar acciones urbanas de bajo impacto y mantener el carácter del lugar, para ello proponen intervenciones urbanas puntuales como: la preservación del río, priorizar la accesibilidad sobre todo la peatonal, dotar al asentamiento de una red de espacios públicos.

En la propuesta destaca lo referente a contener el desarrollo de la ciudad mediante huertos urbanos, todo ello enmarcado en el uso de ecotecnias.

# FICHATECNICA

Emplazamiento Sayulitla, Nayarit. México  
Universidad Iberoamericana Ciudad de México  
Profesor Arq. Xristos Vassis  
Alumnos José Mauricio Bermides Piña  
Marco Massenzio Bochicchio Estival  
Álvaro Sebastián Canales Santa Rosa  
Fecha Febrero 2014

Imagen 15. Lamina de Presentación final.



Fuente:

file:///C:/Users/pc/Downloads/Catalogo\_Digital\_Frentes\_Urbanos\_y\_Espacios\_Residuales.pdf  
file:///C:/Users/pc/Downloads/Catalogo\_Digital\_Frentes\_Urbanos\_y\_Espacios\_Residuales.pdf

## **2.4.1 Base Naval**

### Presentación

La ciudad de Cartagena de Indias, que se ubica en la costa del mar caribe colombiano, es uno de los puertos de mayor importancia en Colombia, el Caribe y el mundo y un célebre destino turístico por las condiciones y características de su centro histórico. En su área metropolitana cuenta con una población de aproximadamente 1'289, 000 habitantes. En esta ciudad puerto un área militar con muelles para barcos de gran envergadura, con edificios de apoyo logístico, zonas habitacionales y de oficinas, impide el desarrollo del sector de la ciudad denominada Bocagrande, produciendo múltiples problemas urbanos como la ausencia de transporte, de espacios públicos, de áreas verdes y de edificios de servicios, principalmente educativos y de salud.

Para atender esta problemática la propuesta urbana que plantea este ejercicio propone desarrollar la zona de Boca-grande a través de un ambicioso plan de mejoramiento de las condiciones de accesibilidad en la ciudad (mediante la creación de nuevas vialidades y la implantación de un sistema de transporte acuático), así como la construcción de nuevas centralidades, dirigidas especialmente a actividades turísticas, que buscan convertirse en iconos emblemáticos que reactiven el sector turístico, y por tanto mejoren las condiciones económicas de la ciudad y mejoren la calidad de vida de la población.

# FICHATECNICA

Emplazamiento Cartagena, Colombia.  
Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco  
Arq. Sergio Padilla Galicia  
Profesor María Rodríguez, Aurora Maldonado,  
Alumnos Karla Alicia Ortiz, Fernando Ramírez,  
Josué Delgado, Fermín Sánchez, José  
Acevedo, Daniel Chávez.  
Fecha Julio 2013

Imagen 16. Lamina de Presentación final.

**LOCALIZACIÓN**  
Cartagena de Indias es una ciudad al norte de Colombia, capital del departamento de Bolívar ubicada sobre la orilla del Mar Caribe. En la ciudad sobresale la formación del cerro de La Popa y su altura está sobre los 140 msnm. y bajando.  
Se encuentra a 10° 25' 30" latitud norte y 76° 32' 26" de longitud oeste.

**BASE NAVAL**  
El objetivo del proyecto es proponer todo un desarrollo urbano, en lo que es la antigua base naval de la Ciudad de Cartagena. Una ciudadela militar con muelles, un batallón de Infantería de Marina, edificios de apoyo logístico, un centro habitacional para oficiales y no es vista con buenos ojos por los vecinos que se quejan porque impide el desarrollo de ese sector residencial de Bocagrande, obstaculiza el tránsito.

**PROBLEMÁTICA**  
Poco interés Turístico  
Nivel económico bajo  
Problemas de vivienda por factores económicos y falta de financiamiento  
Problemas de inundación  
Problemas de transporte  
Problemas de Servicios educativos y de salud  
Falta de Espacios públicos y áreas verdes  
Deflexión de la localidad turística y del Caribe Norte y zonificación de la misma

**SOLUCIÓN**  
Nuevos atractivos y actividades turísticas  
Reactivación en el sector turístico para formación de empleos  
Nuevos ingresos para población para adquirir mejor calidad de vida  
Plantear sistema contra inundaciones para garantizar la seguridad de la población  
Crear vialidades nuevas y sistemas acústicos que comuniquen la ciudad  
Crear servicios de educación y de salud en las localidades de la zona Virgen Turística y en la localidad Industrial de la Bahía  
Crear nuevos espacios públicos y abiertos  
Refinar actividades que no son afines a esta localidad (turismo y aprovechar estos nuevos terrenos para nuevos atractivos e iconos emblemáticos que atraigan el turismo a esta localidad

**eluniversal.com.co**  
Toma forma agenda conjunta para el traslado de Base Naval a Tierrabomba  
Traslado de la Base Naval: se abre el debate

**BASE NAVAL**  
AUTOMANTES  
Desarrolla: María Rodríguez Flores, Aurora Maldonado, Estelita Karla Alicia Ortiz, Guillermo Fernando Barrios Ramírez, Josué Arroyave, Dagoberto López, Fermín Sánchez Ruiz, José Emmanuel Acevedo, Guillermo Daniel Avela Chávez.

Fuente:

file:///C:/Users/pc/Downloads/Catalogo\_Digital\_Frentes\_Urbanos\_y\_Espacios\_Residuales.pdf  
file:///C:/Users/pc/Downloads/Catalogo\_Digital\_Frentes\_Urbanos\_y\_Espacios\_Residuales.pdf

## **2.4.2 El Frente de Agua de la Ciudad de Piedra**

### Presentación

La ciudad de piedra, declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en el año 2000, es el centro histórico de la ciudad de Zanzíbar, que se ubica en una isla del océano Índico llamada Unguja y es una región semiautónoma de la República de Tanzania, que se caracteriza por una estructura de sinuosas callejuelas, bazares, mezquitas y grandes casas árabes. La propuesta urbana que se presenta busca desarrollar la costa marítima de la ciudad, expandiendo y transformando el frente de agua que se tiene hacia el mar, al relacionar dos principales centralidades: la terminal naval y el hospital general.

El proyecto tiene como objetivo enfatizar los espacios significativos de la ciudad y guiar a los turistas a lo largo de la costa, lo anterior mediante la conexión de estos espacios y la mejora de la infraestructura, principalmente la del comercio local y el equipamiento para los turistas.

Espacios públicos como Shanghái square o el hospital Mnazi Mmoja se reinventan para que través de ellos se acceda a la playa y se usen los nuevos espacios planteados como son museos y áreas de información, además se diseñó tanto la construcción de escaleras que guían hasta el mar, como de murallas que controlen la marea alta, creando no solo una estructura para el disfrute, sino para elevar la calidad de vida de los habitantes de la zona.

FICHATECNICA  
Emplazamiento Zanzíbar, Tanzania  
Universidad Universitat Stuttgart  
Profesor Marisol Rivas Velázquez  
Alumnos Kristina Egbers  
Fecha2013.

Imagen 18. Lamina de Presentación final, Zanzibar.



Fuente:

file:///C:/Users/pc/Downloads/Catalogo\_Digital\_Frentes\_Urbanos\_y\_Espacios\_Residuales.pdf  
file:///C:/Users/pc/Downloads/Catalogo\_Digital\_Frentes\_Urbanos\_y\_Espacios\_Residuales.pdf

### **2.4.3 Frente Urbano Río Duero en Oporto**

#### Presentación

Situado a orillas del estuario del río Duero en el norte de Portugal, Porto es una de las ciudades más antiguas de Europa con un centro histórico proclamado Patrimonio de la Humanidad (1996).

El borde sureste de esta metrópoli se caracteriza por una estructura discontinua y fragmentada, definida por la presencia de una línea ferroviaria y una carretera, que revela dos zonas por demás diferentes, una con un tejido compacto y denso y otra con amplias zonas verdes, naves industriales, algunas de ellas obsoletas y abandonadas, con varios campos agrícolas. Otra característica que refuerza las diferencias es la morfología: cuanto más denso es el tejido, más pronunciada es la topografía, el río es más estrecho y sus márgenes están más cerca.

Estas condiciones reflejan como principal problemática la falta de conexión no solo entre ambas zonas y el centro de la ciudad, sino entre las partes más altas y más bajas, además de vacíos urbanos y espacios verdes aislados y dispersos. Esta problemática fue abordada por estudiantes de la Universidad Fernando Pessoa y a continuación se presentan cinco propuestas que demuestran la diversidad de ideas y opciones para recuperar y reintegrar estos espacios a la ciudad.

#### **2.4.4 Frente Urbano Rio Duero en Oporto / 1 Y 2**

##### Presentación

Una primera propuesta plantea resolver la accesibilidad, habilitar equipamientos y dotar de actividades específicas a los espacios verdes. Así, la antigua vía del ferrocarril se transforma en un camino peatonal que no solo une y organiza todo el proyecto sino que comunica el área con el centro de la ciudad. También se planea que diversos edificios de patrimonio industrial se reconstruyan y con la habilitación de parques públicos se busca mejorar la conexión entre la parte superior e inferior de la zona, acercando la infraestructura al frente del río. Una propuesta, por demás novedosa, es la conformación de terrazas para realizar actividades de agricultura urbana.

##### FICHATECNICA

Alumno Francesco Campagnari

Asesores Andreia V. Quintas y Sara Sucena

Fecha Enero 2014

Emplazamiento Universidad Porto, Portugal. Universidad Fernando Pessoa

Otra solución a la problemática de falta de conexiones entre la ciudad y la estructura fragmentada y discontinua, es la planteada por Ana Sofía de Silva Piva, cuya propuesta busca conectar el barrio de Campanha con la parte baja de Porto aprovechando las abandonadas vías férreas para convertirlas en un camino rupestre que funcione como un corredor verde y que como eje principal de desarrollo, comunique elementos ecológicos (espacios agrícolas y áreas verdes) con los vacíos urbanos existentes en la zona. El proyecto prevé aumentar la habitabilidad con la construcción de edificios de servicios y espacios públicos, así como la reutilización del patrimonio urbano.

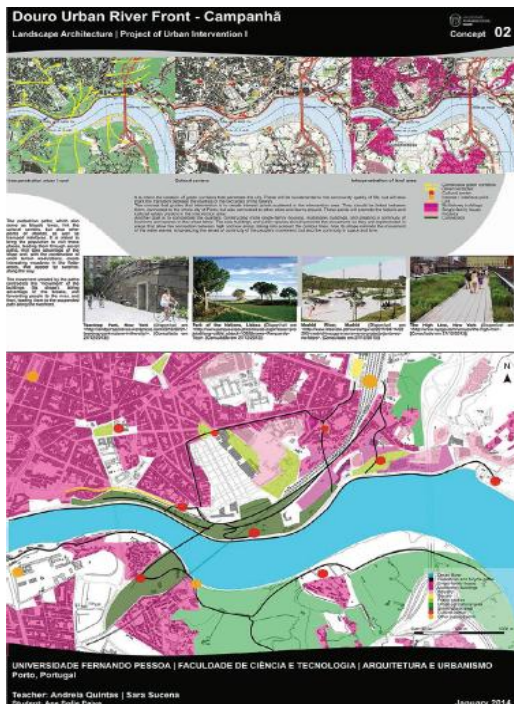
Es decir se busca que los espacios verdes penetren en la ciudad y que la continuidad urbana se garantice a través de corredores verdes y vías que unan los centros culturales propuestos y los centros de interés, lo cual implica el refuncionamiento de edificios y la articulación de funciones y áreas (ribera del río, zonas verdes, industriales y agrícolas).



## FICHATECNICA

Alumno Ana Sofia de Silva Paiva  
Emplazamiento Porto, Portugal.  
Asesores Andreia V. Quintas y Sara Sucena  
Universidad Universidad Fernando Pessoa  
Fecha Enero 2014

Lamina 19. Conexión por vías férreas.



Fuente: Autor Ana Sofía de Silva Piva.

Lamina 20. Línea de Ferrocarril.



Fuente: Autor Fiana Evangelista De Costa.

### 2.4.5 Frente Urbano Río Duero en Oporto / 3

#### Presentación

A partir de la problemática identificada en la zona sureste de la ciudad de Porto, esta propuesta desarrolla nuevas conexiones y amplía las áreas verdes para enlazar la trama urbana. Se plantea el concepto de “inserción verde dentro de los edificios” y “edificios dentro del verde” para articular las centralidades generadas en puntos altos y bajos de la zona y minimizar los fuertes desniveles producidos por la topografía. La idea principal de la propuesta es que una conexión, desde la vertiente del río, puede ser capaz de penetrar en

la ciudad y superar la línea de ferrocarril, minimizando la segregación, lo cual permite la reutilización de espacios desocupados y que los viejos edificios industriales sean rehabilitados para sostener nuevas actividades. Por tanto se desarrollan nuevas calles y caminos entre la parte superior de la pendiente y el margen inferior del río, así como comunicaciones verticales (escaleras e inclusive un ascensor).

En esta propuesta también se presenta el concepto de penetraciones verdes, al plantear corredores verdes, un parque lineal, y dentro de las áreas verdes, la construcción de algunos edificios residenciales, diseñados para un entorno natural, de manera que sustenten el espacio y al mismo tiempo se encuentren rodeado de él.

#### **2.4.6 Frente Urbano Río Duero en Oporto / 4**

##### Presentación

Al igual que las anteriores propuestas, el proyecto que se presenta plantea incrementar las conexiones de la zona con otras partes de la ciudad, la creación de un parque público como elemento conector, la reconstrucción de habitación abandonada, así como la reconversión del patrimonio industrial a equipamiento cultural (principalmente con la habilitación de galerías de arte y la construcción de un teatro), sin embargo en esta propuesta destacan ideas como la reconstrucción de parte de las antiguas vías de ferrocarril para una nueva línea de metro, así como las conexiones, entre el parque y la ciudad, en tres diferentes alturas. Un primer nivel considera las áreas situadas cerca del río en donde mediante un sendero peatonal arbolado se obtiene la comunicación con el centro de la ciudad. Otro nivel, también para peatones, se construye a partir de recalificar una sección de las vías del tren usando uno de los antiguos túneles como galería de arte, esta vía, diseñada como corredor verde, busca comunicar un centro comercial con los espacios verdes.

El tercer nivel se obtiene con el reuso de la línea de ferrocarril como línea de metro y unir la ciudad con otra población ubicada al otro lado del río, lo cual implica el refuncionamiento de un antiguo puente (Doña María), actualmente en desuso. Por tanto el parque fue diseñado en varias terrazas, de manera que mediante él y a través de terraplenes se pueda acceder a los diferentes niveles, convirtiéndose en el elemento conector de la red de comunicación planteada.

## FICHATECNICA

Emplazamiento Porto, Portugal.

Universidad Universidad Fernando Pessoa

Alumno Otokar Hajek

Asesores Andreia V. Quintas y Sara Sucena

Fecha Enero 2014

Lamina 21. Parque público.



Fuente: Autor Otokar Hajek.

### 2.4.7 Frente Urbano Rio Duero en Oporto / 5

#### Presentación

Esta propuesta se fundamenta en tres principales ideas: los edificios como infraestructura, la organización de la red viaria y la estructura verde existente. Dado que una de las tipologías arquitectónicas más significativas de la cultura portuguesa (las “quintas”) se localizan en la zona y sus grandes mansiones, áreas sociales y de producción están abandonadas, se propone la rehabilitación y restauración de los edificios, jardines y áreas

cultivables, mediante su integración a la estructura verde de la ciudad, con lo que se denominó “Quintas Porto y ruta de jardines”. En la zona industrial también se propone la rehabilitación de los inmuebles, con funciones relacionadas a la industria no contaminante, a espacios para exposición, oficinas corporativas y servicios.

La segregación del área, creada entre otras cosas por el obstáculo de las líneas ferroviarias, se incrementa por la existencia de caminos sin salida, por tanto con la extensión de una calle y la construcción de un túnel, que además conectará dos zonas con distintas alturas topográficas, se busca mejorar significativamente la circulación vial.

Junto a esta calle, se propone construir un estacionamiento subterráneo que funcione como una interfaz de transporte. Con la creación de un corredor verde, que inicia en la parte occidental de los acantilados, se busca conectar varios espacios verdes y promover la comunicación peatonal y con bicicletas. En la orilla del río, y considerando la topografía natural, se diseñaron terrazas que se integran a los muros de piedra de granito y a las vías existentes. También se incluye la construcción de nuevos jardines, que integran los inmuebles refuncionalizados.

Lamina 22. Propuesta de circulación vial y espacios verdes.

## FICHATECNICA



Emplazamiento Porto, Portugal.

Universidad Universidad Fernando Pessoa

Alumno Euclides R. Bexiga

Asesores Andreia V. Quintas y Sara Sucena

Fecha Enero 2014

Fuente: Autor Euclides R. Bexiga.

## **2.4.8 VÍAS FÉRREAS**

### **Cultura Móvil**

#### Presentación

Las vías del ferrocarril, diseñadas para comunicar al norte del país con una de las zonas industriales más importante de la ciudad de México, específicamente las que se localizan de la estación Pantaco hasta Tlalnepantla, se encuentran rodeadas de zonas comerciales, habitacionales e industrias abandonadas, que fragmentan el tejido urbano produciendo segregación. La propuesta, desarrollada conjuntamente por alumnos de la UAM Azcapotzalco y de la Universidad de Tesalia, de Grecia, tiene como objetivo el reusar los espacios residuales que a lo largo de las vías férreas se tienen, mediante una vía cultural, educativa y recreativa, implantando actividades diversas que fomenten el deporte y las artes.

Cultura móvil plantea una ciudad en dos niveles, el suelo y la red generada a partir de la movilidad que sobre las vías de ferrocarril se produce. Así se plantean vías culturales en donde con cinco estaciones, que se ubican en las zonas industriales o en las áreas residenciales, se ubican módulos que albergan diferentes actividades y que al usar la red existente para transitar de estación a estación, conectan las diferentes actividades, convirtiéndolas en espacios públicos articulados mediante la movilidad. El proyecto también incluye una biblioteca móvil, como elemento conector de las zonas segregadas.

Lamina 23. Parques Lineales.



Fuente: Onofre Alonso, Kastrinakis Lefteris,  
 Mendoza Daniela, Tsiligianni Maria.

**2.4.9 Vía Bia**

**Presentación**

En la ciudad de México la infraestructura ferroviaria apoyó su desarrollo y consolidación como centro político y económico del país, en el caso de la terminal de carga en Pantaco, inaugurada el 27 de enero de 1958, la relocalización de la industria de la zona de Vallejo y



el importante descenso del uso del ferrocarril para transportar carga, provocaron significativas zonas residuales, que junto a la segregación, generada por los bordes que constituyen las vías de ferrocarril, dividió la movilidad de la zona norte de la ciudad, produciendo abandono y deterioro.

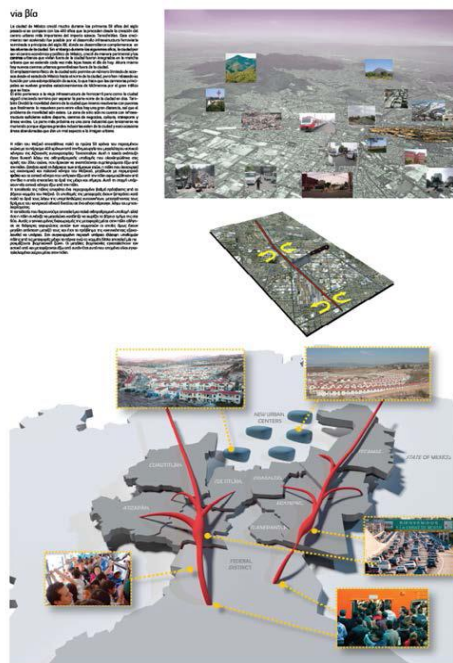
Ya que los usos del suelo y su especialización están directamente relacionados con el establecimiento de la infraestructura urbana y la actividad económica, con la construcción de vivienda en áreas aledañas a la zona ha surgido la problemática de un déficit en infraestructura de deportes, cultura, negocios, transporte y áreas verdes, que mediante la propuesta de movilidad que se presenta se busca atender.

En general el proyecto planea la construcción de parques lineales para conectar vías férreas y ciclopistas, creando una nueva red que aumente la movilidad y reduzca los tiempos de traslado, no solo en la escala metropolitana sino principalmente en la escala de barrios, lo cual permitirá acceder a distintas centralidades. El proyecto apuesta a que reactivar la vieja red y amplificarla permitirá a la ciudad llenar los vacíos urbanos. Adicionalmente se plantea modificar el coeficiente de utilización del suelo, de manera que la zona tenga una transformación importante en su imagen urbana.

#### FICHATECNICA

Emplazamiento Azcapotzalco, D.F. México  
Universidad Universidad Autónoma Metropolitana  
Universidad de Tesalia  
Profesor Arq. Xristos Vassis  
Alumnos Fermín Sánchez, Filippos Kitsios,  
Zves Konstantinos,  
Lenin Fragoso, Rios Monserrat  
Fecha Agosto 2013

Lamina 24. Red de movilidad.



Fuente: Fermín Sánchez, Filippos Kitsios,  
Zves Konstantinos,  
Lenin Fragoso, Ríos Monserrat.

## 2.5 Desarrollo del Río

### Presentación

Como se ha comentado en la zona entre Azcapotzalco y Tlalnepantla, la ubicación de las vías del ferrocarril ha producido segregación y lo largo de esta trayectoria actualmente se observan grandes espacios abandonados haciendo de esta parte de la ciudad una zona peligrosa. Las ideas principales de la propuesta es la integración de ambos lados de la vía con el resto de la urbe y mejorar el paisaje, por lo que con base en los antecedentes lacustres de la ciudad, que en la parte baja del denominado Valle de México se conformaba por los lagos de Zumpango, Xaltocan, Ecatepec, Texcoco, Xochimilco y Chalco, se plantea restituir aspectos naturales mediante la habilitación de un río que penetraría la ciudad desde la estación terminal de carga, en Pantaco, hasta la estación Buenavista.

En el centro de la ruta se diseñaron tres islas artificiales, conectadas por puentes peatonales y ciclovías, en las cuales se proponen usos habitacionales, edificios públicos, áreas verdes y rutas peatonales. El proyecto también incluye un sistema de transporte marítimo, en donde la comunicación con barcas conecta diversos espacios mediante estaciones ubicadas estratégicamente.

Lamina 25. Habilidad de ríos.



#### FICHATECNICA

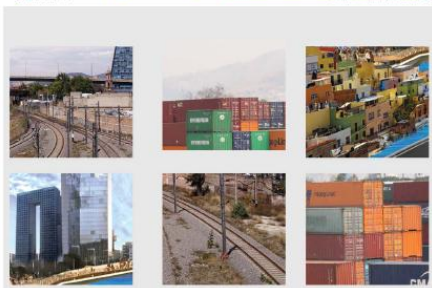
Emplazamiento Tlalnepantla-Azcapotzalco,  
D.F. México

Universidad Universidad Autónoma Metropolitana  
Universidad de Tesalia

Profesor Arq. Xristos Vassis

Alumnos Valia Anagnoslopoulon, Ernesto Flores,  
Nefeli Georgantza, Daniel Samos.

Fecha Febrero 2014



Fuente: Valia Anagnoslopoulon,  
Ernesto Flores,  
Nefeli Georgantza, Daniel Samos.



## **2.5.1 Carriles Interiores de la Ciudad**

### Presentación

En México el desarrollo del ferrocarril logra la integración comercial entre los lugares de producción y las zonas de consumo provocando un desarrollo económico que permitió, principalmente en la ciudad de México, la realización de obras públicas de gran escala y el inicio del proceso de metropolización, así en los años 40's la ciudad y específicamente su zona norte, tuvo una transformación súbita de haciendas de cultivo y ganadería (como los Ranchos de Camarones y de Pantaco y las Haciendas de Acalotenco y del Rosario) a la conformación de una extensa zona industrial.

En la actualidad el uso de suelo de esta área está cambiado de industrial a servicios, por lo que las enormes naves han dado paso a bodegas, solares vacíos o centros comerciales que aunque han activado parcialmente la economía local, han generado importantes espacios residuales.

En la terminal de carga de Pantaco, donde actualmente se encuentra una cantidad muy significativa de contenedores de ferrocarril, se propone reutilizar los espacios y construir un distrito cultural, que aglutine edificios de diferentes usos como una universidad y un centro de agricultura, de tal forma que este nodo se constituya en un conector, que a través de las vías férreas, comunique otros nodos importantes que se ubican en la zona.

La propuesta también incluye la construcción y uso de extensas áreas verdes y zonas de agricultura, así como la habilitación de una planta de tratamiento y el uso de fuentes de energía no contaminantes.

# FICHATECNICA

Emplazamiento Tlalnepantla-Azcapotzalco, D.F. México

Universidad Universidad Autónoma Metropolitana

Universidad de Tesalia

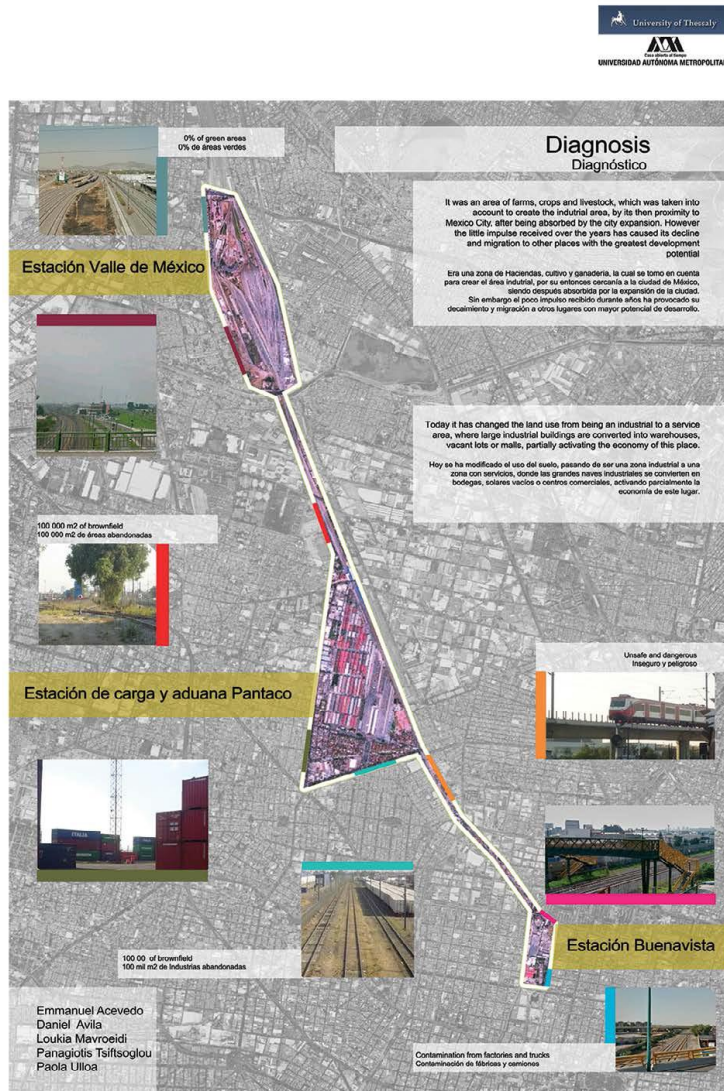
Profesor Arq. Xristos Vassis

Alumnos Daniela Avila Chavez, Emmanuel Acevedo,

Louika Mavroeidi, Panagiotis Tsiftoglou, Paola Ulloa Muñoz

Fecha Febrero 2014

Lamina 26. Lamina de presentación final, propuesta de áreas verdes.



Fuente: Daniela Ávila Chávez, Emmanuel Acevedo,  
Louika Mavroeidi, Panagiotis Tsiftoglou, Paola Ulloa Muñoz.

## 2.5.2 Frontera Urbana Azcapotzalco, Ciudad de México

### Presentación

El reciclamiento urbano de las zonas industriales tiene como fin su reintegración a la metrópolis y la jerarquización y la distribución justa del beneficio social, ambiental y económico, por ello en esta propuesta, también desarrollada sobre las vías férreas que interrumpen la zona industrial de Azcapotzalco y fragmentan el espacio urbano, se planea que el agua sea el concepto y eje principal del proyecto mediante la reutilización del trayecto de las vías para crear un río artificial en donde circulen embarcaciones que de Nuevo transporten contenedores y que conecten puntos significativos de la zona.

La propuesta considera que a lo largo del río se acondicionen los viejos contenedores como unidades habitacionales y edificios de servicios (hospitales, escuelas, centros culturales) y detrás de los mismos extender grandes zonas verdes que sirvan como reguladores ambientales. Lo anterior tiene la finalidad, además de mantener el potencial comercial del área, el crear un sistema autónomo de abastecimiento mediante la limpieza, con plantas de tratamiento, del agua, el alojamiento masivo y la producción de alimentos.

#### FICHATECNICA

Emplazamiento Tlalnepantla-Azcapotzalco, D.F. México

Universidad Universidad Autónoma Metropolitana

Universidad de Tesalia

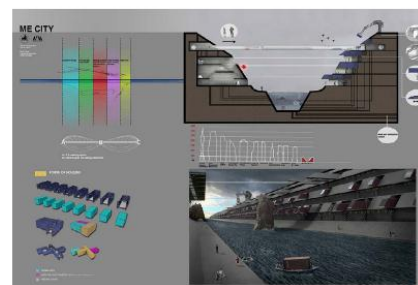
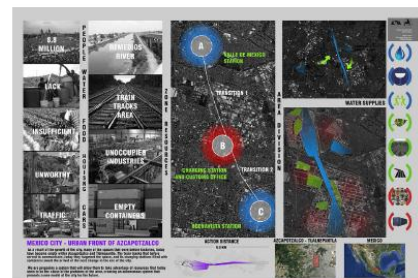
Profesor Arq. Xristos Vassis

Alumnos Bertin López, Vounatsos

Alexandros Softas Georgios

Fecha Agosto 2013

Lamina 27. Nuevas unidades Habitacionales.



Fuente: Autores Bertín López, Vounatsos Alexandros Softas Georgios.

## 2.5.3 Integración

### Presentación

Ante la fragmentación que producen las vías del ferrocarril en la zona industrial de Azcapotzalco, la solución propuesta por alumnos de las Universidades Autónoma Metropolitana Azcapotzalco y Tesalia es “integrar”, concepto que implica conectar los espacios vacíos, pobres y grises que se observan al norte de la ciudad de México utilizando la infraestructura viaria existente para transportar a la población que utiliza muchas horas al día para su traslado y por tanto conectar esta zona con las centralidades de la ciudad. En la propuesta integrarse además implica poner al alcance de toda la población la educación, el comercio, los centros de negocios y las atracciones turísticas, tanto las que se localizan en las centralidades de la ciudad como las que se propone construir a lo largo de las vías del ferrocarril. Los equipamientos que se construyan en el área de intervención estarán rodeados de vegetación y grandes cuerpos de agua, diseñados como espacios públicos promotores de la revitación de las actividades.

#### FICHATECNICA

Emplazamiento

Azcapotzalco, D.F. México

Universidad Autónoma Metropolitana

Universidad de Tesalia

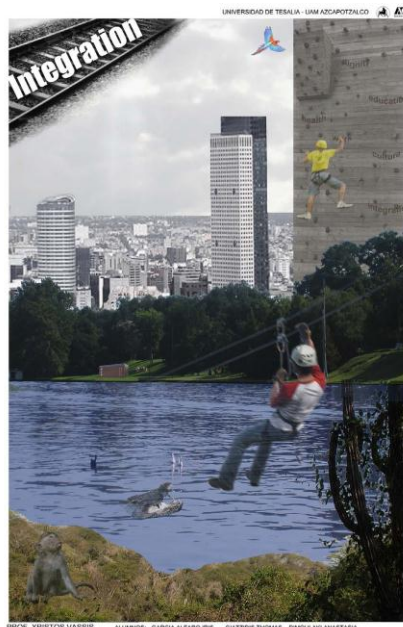
Profesor Arq. Xristos Vassis

Alumnos Iris García Alfaro,

Thomas Giatzidis, Anastasia Diomulaki

Fecha Febrero 2014

Lamina 28. Nuevas actividades y equipamientos.



PROF. XRISTOS VASSIS ALUMNOS: GARCIA ALFARO IRIS GIATZIDIS THOMAS DIOMULAKI ANASTASIA

Fuente: Autores Iris García Alfaro,  
Thomas Giatzidis, Anastasia

## **2.5.4 Centro Cultural Universitario**

### Presentación

Las ciudades de Zapopan y Guadalajara en el centro del estado de Jalisco conforman una de las zonas metropolitanas más importantes en México y son consideradas “ciudades jóvenes” debido a la edad promedio de sus habitantes. El crecimiento desmedido de su mancha urbana, sin respeto a las condiciones del territorio, han provocado diversas problemáticas destacando de forma significativa lo referente a la falta conectividad dentro de la ciudad y la dispersión de actividades culturales y recreativas con la consecuente segregación de las principales actividades urbanas.

El proyecto del Centro Cultural Universitario de Zapopan pretende transformar un área de reserva territorial propiedad de la Universidad de Guadalajara en un distrito cultural, y a partir de esta propuesta se plantea solucionar problemas de conectividad, proponiendo sistemas de transporte amigables, además se presenta la recuperación de los espacios adyacentes a las líneas del ferrocarril para conformar una red que permita conectar el Centro Cultural con la zona central de la ciudad y con la periferia.

La propuesta también pretende el aumento de la plusvalía de los espacios ubicados a lo largo de las líneas del ferrocarril, mediante la construcción de equipamientos de apoyo, que mejoren de forma significativa la imagen urbana de estas zonas. Por tanto el rescate de las instalaciones del tren, actualmente con predominancia de uso industrial, con la habilitación de una línea de tren eléctrico que conecte la ciudad en su interior y al mismo tiempo vincule las unidades habitacionales localizadas en la periferia, promoverá la transformación de grandes corredores que se localizan en la metrópoli.

## FICHA TÉCNICA

Emplazamiento Zapopan, Jalisco, México  
Universidad Universidad Autónoma Metropolitana  
Profesor Arq. Elizabeth Espinosa Dorantes  
Alumnos Pedro Alejandro López Aguilar,  
Pablo Eric Carpio Hernández  
Fecha Abril 2014

Lamina 29. Centro Cultural Universitario de Zapopan.



Fuente: Autores Pedro Alejandro López Aguilar, Pablo Eric Carpio Hernández.

## 2.5.5 Centro de Transferencia Modal Tacuba

### Presentación

Es desde hace algunos años el paradero de Tacuba es una carrera de obstáculos para los usuarios que deben caminar en medio de puestos ambulantes que han invadido las banquetas y entre los microbuses que han saturado los andenes. Los montones de basura, residuos de comida y las decenas de baches del arroyo vehicular son la situación cotidiana que padecen los habitantes de esta delegación. Ante esta situación caótica, la Secretaría de Transportes y Vialidad (Setravi) prepara un programa de reordenamiento de la zona que liberará banquetas y accesos al metro para los peatones, mejorará la infraestructura del lugar y pondrá orden al tránsito vehicular. En el siguiente escrito se presenta el Plan de transformación de los CETRAM como parte del programa integral de transportes y vialidad 2007-2012. Este plan cubre el reordenamiento del comercio informal, la mejora de

áreas verdes, la mejora del alumbrado, mobiliario urbano y la construcción de parabuses y áreas comerciales (Metroplaza). Una propuesta de recuperación de espacios abandonados y deteriorados tal es el caso que se plantea una propuesta conceptual, tomando en cuenta aspectos de gran importancia como el Análisis del Sitio, Ubicación, Infraestructura, Impacto Social, Economía, Población. Se propone la reconversión Urbana del **Centro de Transferencia Modal Tacuba**.

**Oportunidades:** Plan urbano y proyecto arquitectónico:

Se plantea construir espacio comercial mayor que satisfaga necesidades de primera necesidad, como pueden ser rubros de autoservicio.

### **Dimensión Urbana y arquitectónica**

Fomentar el buen uso de los CETRAM-Metroplaza y sus flujos viales, que conduzca al logro de la mejora en los desarrollos comerciales y de servicios urbanos. Instalar en las unidades CETRAM-Metroplaza diversos elementos urbanos de apoyo de intercambio modal en el transporte, que los haga funcionar de manera eficiente y segura.

### **Dimensión Económico-Social**

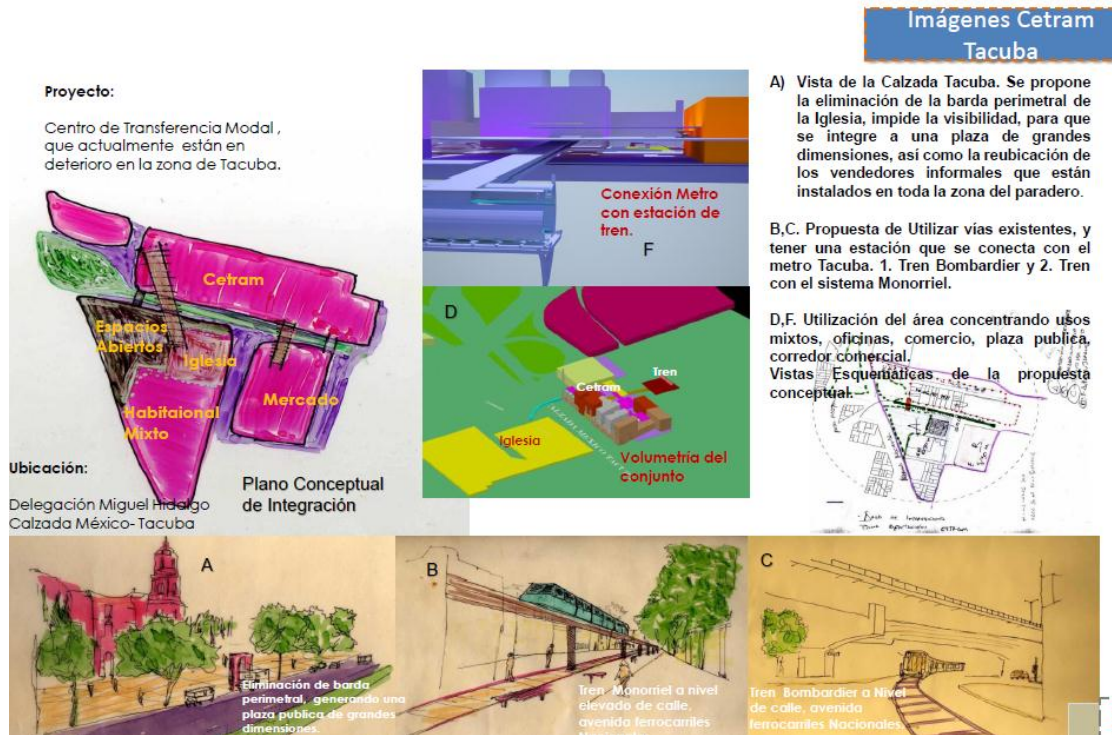
Propiciar la integración social funcional y las relaciones con operadores directos del sistema gubernamental. Crear, difundir y afianzar la imagen de los CETRAM-Metroplaza. Crear comercio formal para renovar económicamente la zona y aportar más servicios a los usuarios de la delegación. Dimensión Administrativa–Financiera. Articular un manejo financiero coherente entre los programas, insumos operacionales y de funcionamiento establecidos y con soporte presupuestario, estableciendo claridad y disponibilidad en la asignación de recursos a los proyectos CETRAM-Metroplaza. Definir políticas de coordinación entre fideicomiso y gobierno del DF. Definir crecimiento continuo en los planes para otras unidades CETRAM-Metroplaza para otros períodos.



FICHA TÉCNICA

Emplazamiento Delegación Miguel Hidalgo y Azcapotzalco CDMX.  
 Universidad Universidad Nacional Autónoma de México  
 Profesor Dr. Eduardo Ramírez Favela  
 Alumno Arq. René Martínez Mazatzi  
 Fecha 2011

Lamina 30. Proyecto conceptual del Centro de Transferencia Modal de Tacuba. CDMX.



Fuente: Autor Arq. René Martínez Mazatzi. Año 2011.



## 2.5.6 VACÍOS URBANOS

### **Espacio Social un Vecindario Mixto**

#### Presentación

El sector público en el sudeste de África no atiende adecuadamente la demanda de habitación lo que provoca asentamientos irregulares que crecen sin control y con carencias significativas de infraestructura y servicios. En este trabajo se analiza el Malawi urbano, uno de los países menos desarrollados, más densamente poblado y con una población altamente rural. Como consecuencia de una política fallida para la dotación de vivienda formal, un número creciente de población pobre, y en algunas ocasiones también rica, se ve obligada a construir sus viviendas de manera ilegal. ONU-Hábitat estima que el 70% de los habitantes de las ciudades de Malawi ya viven en asentamientos ilegales, a los cuales define como barrios marginales debido a la precariedad de su vivienda. El objetivo del proyecto es desarrollar un barrio mixto, que además de atender la problemática de la vivienda, proporcione infraestructura, servicios públicos y un cierto potencial para el desarrollo económico del área. La propuesta divide el espacio urbano en una cuadrícula de calles y segmentos de 12.5 hectareas, formando áreas vecinales conectadas a la infraestructura y servicios, los cuales se planean deben ser suficientes para atender la demanda de los habitantes.

El espacio público es otro tema relevante del proyecto y se diseña para interrelacionar los servicios públicos, mejorar el medio ambiente y para la comunicación social del barrio y la comunidad. Además se propone un desarrollo de gestión tradicional, estrechamente relacionada con los miembros de la comunidad y la aceptación nuevas formas de posesión de tierra.

#### FICHATECNICA

Emplazamiento **Blantyre, Malawi**

Universidad **Universitat Stuttgart**

Profesor **Marisol Rivas Velázquez**

Alumnos **Toni Rothfuss, Mareike Schmidt**

Fecha **2014**

## 2.5.7 Vivienda Hispanoamericana para Residentes en Chicago

### Presentación

La dinámica de la vida urbana moderna, caracterizada por un elevado desplazamiento de población hacia zonas urbanas, fue una de las condiciones principales en la conformación del espacio urbano de la ciudad de Chicago en los años 50, cuando una población inmigrante de diversos países llegó a la ciudad en busca de nuevas posibilidades de trabajo. Esta población al establecerse en Chicago se integró económicamente a la ciudad de manera que actualmente algunas actividades desarrolladas por esta comunidad fomentan la estabilidad de la estructura productiva de la metrópoli.

La población, mayoritariamente hispana, requiere soluciones específicas para atender requisitos de forma de vida particulares, por tanto el proyecto que presentan alumnos de la UAM Azcapotzalco plantea la creación de un nuevo tipo de hábitat para los hispanos en el distrito de Pilsen, que incluye una gran variedad de actividades recreativas, espacios comerciales, culturales y de arte, promoviendo la generación de un tejido conectivo.

Para fomentar la cohesión de la comunidad se propone la interacción entre comercio y vivienda, por ello la propuesta urbana y arquitectónica del comercio fue concebida como una extensión del barrio circundante y de la calle, la cual posee una gran tradición comercial. El complejo pretende la integración de la población por medio de sus condiciones de raza y el espíritu de amistad y convivencia que los caracteriza.

#### FICHATECNICA

Emplazamiento Chicago, USA.

Universidad Universidad Autónoma Metropolitana

Azcapotzalco

Profesor Arq. Jorge del Arenal Fenochio

Alumnos Abigail Gonzales, Jazmín Violeta Herrera,

Pedro Ivan Castellano, Martin Pérez

Fecha 2014

## **2.5.8 RECICLAJE URBANO**

### **Aeropuerto la Carlota**

#### Presentación

La metrópoli de Caracas, capital económica y administrativa de Venezuela, cuenta con una población de más de 6.700.000 habitantes (2012), con una densidad de 6.700 hab/km<sup>2</sup>. Es una ciudad-valle rodeada de montañas, teniendo como hito el Cerro El Ávila. Uno de los principales problemas que afecta la ciudad son los de índole social y económica, la desigualdad que existe entre las clases sociales y el alto índice de criminalidad. La ciudad carece de espacio público que propicie la conciliación o la participación de todas las clases sociales.

El antiguo aeropuerto de La Carlota fue cerrado en el 2004, y se ha convertido en un gran residual dentro de la ciudad, que ha empezado a ser invadido por viviendas informales, sus 103 hectáreas son el único espacio libre en toda la ciudad, colindando al norte con uno de los pulmones de la ciudad, el Parque del Este. El reto, por un lado, busca crear nuevas áreas verdes para atender el déficit per-cápita existente, pero sobre todo, se pretende desarrollar espacios para favorecer el encuentro e intercambio entre comunidades enfrentadas, por ello, se concibe como una gran oportunidad para homologar calidades de vida en la ciudad, deviene así un Parque Cultural.

El proyecto propone preservar la pista como elemento rector, como memoria del lugar, cruzando bandas en su longitud para crear mosaicos y romper la continuidad de la misma donde se lleven a cabo diversos programas como símbolo del mestizaje cultural con elementos desplazables como vegetación y el equipamiento para albergar actividades con diferente acondicionamiento, enlazar La Carlota con el parque colindante y estaciones de transporte. Propone a su vez diversas estrategias de movilidad y sostenibilidad como redes de ciclovías, reciclar las estructuras existentes, incrementar la biodiversidad e incentivar el uso de especies locales.

# FICHATECNICA

Emplazamiento Caracas, Venezuela.  
Universidad Universidad del Zulia  
Profesor Arq. Francisco Mustieles, Arq. Astrid Petzold,  
Arq. Tomás Pérez  
Alumnos Sandra Mústieles, Cecilia Alvarado,  
David Martínez, Rocío Ojeda,  
Daniela Soto, Dairy Saavedra  
Fecha 2014

Lamina 31. Síntesis de proyecto de recuperación del Aeropuerto la Carlota.

UNIVERSIDAD DEL ZULIA, FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO, MARACAIBO, VENEZUELA  
TUTORES: ARQ. FRANCISCO MUSTIELES, ARQ. ASTRID PETZOLD, ARQ. TOMÁS PÉREZ  
**LA CARLOTA: un parque cultural como escenario de situaciones múltiples.**  
TRABAJO ESPECIAL DE GRADO. X SEMESTRE. PERÍODO 2012-2013  
PROPUESTA URBANA: SANDRA MUSTIELES GILARRANZ, CECILIA ALVARADO, DAVID MARTÍNEZ, ROCÍO OJEDA, DANIELA SOTO, DAIRY SAAVEDRA



## AEROPUERTO LA CARLOTA

CARACAS, VENEZUELA



La Carlota (2010) con El Ávila Aeropuerto La Carlota años 90  
<http://redsolidaridad.org/ver/cmz2011/07/22/en-la-carlota-soto-habra-parque-y-no-viviendas/> <http://www.fotolog.com/memco/59414654/>

### LA CIUDAD DE CARACAS: UN VACÍO PARA FAVORECER EL ENCUENTRO

La metrópoli de Caracas, capital económica y administrativa de Venezuela, cuenta con una población de más de 6.700.000 habitantes (2012), con una densidad de 6.700 hab/km<sup>2</sup>.  
Caracas es una ciudad-valle rodeada de montañas, teniendo como hito el Cerro El Ávila. La naturaleza tiene un rol muy importante en el perfil urbano de la ciudad.  
Uno de los principales problemas que afecta la ciudad son los de índole social y económico, la desigualdad que existe entre las clases sociales y el alto índice de criminalidad. La ciudad carece de espacio público que propicie la conciliación o la participación de todas las clases sociales. Adicionalmente, Caracas ha ido creciendo desordenadamente, sin ningún tipo de planificación, donde las clases sociales más afectadas han habitado las montañas con pendientes no urbanizables con viviendas informales denominadas "ranchos". Irónicamente Caracas ha pasado de ser una ciudad construida por la naturaleza a una ciudad de naturaleza construida.  
La alta densidad poblacional y de construcción hacen que los espacios residuales y vacíos sean escasos en un contexto de desencuentro.



La Carlota contenida en la ciudad Google Earth (2012)

## 103 has.

### LA CARLOTA Y SU SINGULARIDAD

El antiguo aeropuerto de La Carlota construido en el año 1.940 fue cerrado en el 2.004. Desde entonces La Carlota (propiedad del estado) se ha convertido en un gran espacio residual dentro de la ciudad, que ha empezado a ser invadido por viviendas informales, por la falta de una gestión seria del estado.  
La Carlota es el único espacio libre de 103 hectáreas en toda la ciudad. Colindando al norte con uno de los pulmones de la ciudad el Parque del Este (82 has.) realizado por el paisajista Roberto Burle Marx.

#### RETOS

Por un lado, se busca crear nuevas áreas verdes para atender el déficit per-capita existente en la ciudad, pero por sobre todo, se pretende desarrollar espacios para favorecer el encuentro e intercambio entre comunidades empobrecidas, que caracterizan de manera tan dramática a la ciudad de Caracas.  
Por ello se concibe a La Carlota como la última gran oportunidad a escala urbana para homologar calidades de vida en la ciudad, promoviendo el encuentro y el intercambio. El parque como nicho natural se transforma en una noción predominantemente socio-cultural y activa. **La Carlota deviene así un Parque Cultural.**

Fuente: Autores Sandra Mústieles, Cecilia Alvarado, David Martínez, Rocío Ojeda, Daniela Soto, Dairy Saavedra.

## 2.5.9 Red de Bunkers

### Presentación

Cientos de bunkers de la Segunda Guerra Mundial están integrados dentro de la trama urbana de muchas ciudades alemanas. Después de 1945 y durante la guerra fría, estas infraestructuras tuvieron varios usos dependiendo del contexto urbano y de las condiciones de reconstrucción de la posguerra. En Stuttgart aunque están presentes físicamente, ya que su destrucción resulta costosa, en la mayoría de los casos no son de uso público debido a que están estigmatizados como elementos que no deben ser reintegrados a la ciudad por su mala condición física y principalmente por una condición simbólica de la percepción histórica. El elevado número de bunkers abandonados en la zona “Wasen”, en Bad Cannstatt Stuttgart, así como una sociedad diversa fueron las razones para iniciar un proceso de diagnóstico urbano con la comunidad, propietarios, inquilinos existentes y potenciales usuarios.

El objetivo del proyecto es reciclar los bunkers y adaptarlos a las necesidades del espacio público y cultural; desarrollando una red para que la población perciba esta infraestructura vinculada a la ciudad. El enfoque consiste en preservar los valores de estos espacios e introducir oportunidades para el uso del espacio urbano, generando ingresos para los barrios ubicados alrededor de la ciudad.

La propuesta presenta criterios del diseño participativo, mediante el establecimiento del concepto de “propiedad local”, que busca convertir los bunkers en espacios experimentales para diferentes actividades a lo largo de la ciudad, para conformar una red que se organiza a partir de un eje principal definido por la Cannstatter Bahnhof Bunker. Las condiciones del contexto urbano (población, usos del suelo, actividades, estrato social, etc.) definirán actividades experimentales que se realicen en cada uno de los bunkers que conforman la red.

## FICHATECNICA

Emplazamiento Stuttgart, Alemania.

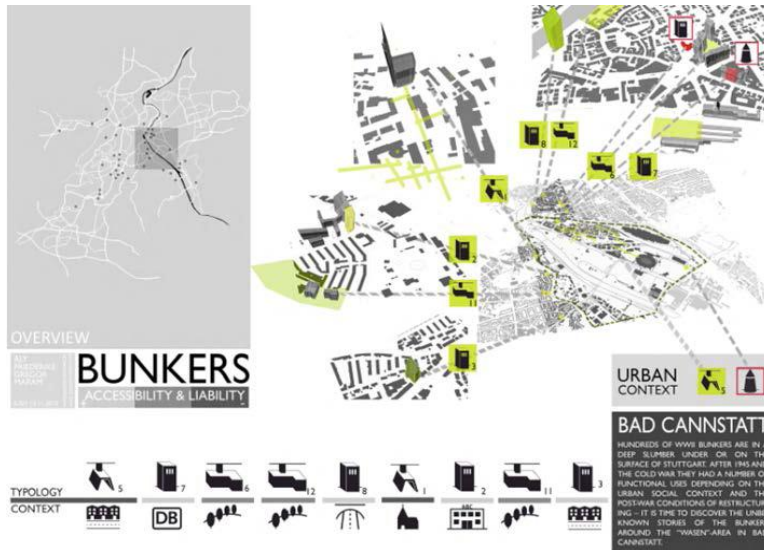
Universidad Universitat Stuttgart

Profesor Marisol Rivas Velazquez

Alumnos Aly Friederik, Gregor Maram

Fecha 2014

Lamina 32. Bunkers abandonados en la zona "Wasen, Alemania



Fuente: Autores Aly Friederik, Gregor Maram.

## 2.6 CENTRO ESTRATÉGICO LOGÍSTICO VALLEJO

### Presentación

La zona industrial de Vallejo ha sido históricamente un polígono de importancia regional para la implementación de procesos y productos más influyente del área central de México. Actualmente la zona presenta un notorio deterioro y desvinculación urbana derivado del acelerado proceso de urbanización de las áreas inmediatas; que ha complicado la continuidad y eficacia de los procesos industriales. La nula planeación regional y las políticas de descentralización urbana, aumentaron la problemática en las conexiones con las infraestructuras, debilitando los vínculos entre las zonas industriales cercanas y los procesos de logística y distribución dentro del área metropolitana.



La idea de concebir a Vallejo dentro de dicho modelo industrial; no corresponde, primero, a los objetivos generales de los empresarios (misión - visión) y segundo, a las características físicas que la conforman y que resultan difíciles de igualar.

Lamina 33. Síntesis de propuesta para la zona industrial vallejo, Ciudad de México.



Fuente: Autor Arq. René Martínez Mazatzi, año 2014.

Por lo tanto, el reto será la implementación de una estrategia que combine los intereses económicos de los industriales con las políticas gubernamentales, en un contexto distinto al que fue concebido. Uno de los objetivos Consolidar, aumentar, potencializar y aplicar instrumentos para la transformación del polígono industrial de Vallejo hacia una nueva visión de un parque industrial y centro logístico, con bases sustentables y de desarrollo económico y urbano, que mejore las condiciones de almacenamiento, transportación y distribución.

Implementación de una estrategia que combine los intereses económicos de los industriales con las políticas gubernamentales, en un contexto distinto al que fue concebido y al que ahora plantea la normativa con perspectivas de mayor competitividad.

Preservar los intereses de la asociación a través de un programa parcial de desarrollo urbano-industrial para el HUB Logístico de Vallejo o mediante de una (ZODE) Zona de Desarrollo Económico Social. En donde la zona está perfectamente posicionada para cumplir la función de HUB logístico y transformación industrial dentro del corazón de la Ciudad de México a 8 km de la Plaza de la Constitución, con la infraestructura que ninguna otra puede tener.

La recuperación del uso industrial de suelo industrial, la de crear un puerto seco, HUB Logístico o Plataforma Logística de Distribución (PLADIS Ciudad de México) y la implementación de un Plan Maestro de desarrollo de Vallejo ligado a la aduana de Pantaco.



## CAPITULO III

### 3.0 Conclusiones

El desarrollo del tema de frentes urbanos y espacios residuales es un interés constante del tema de urbanismo que actualmente esta tomando una importancia en universidades, lograr presentar alternativas de manera simple, visual y de consulta; ejemplos análogos diversas oportunidades que necesariamente podemos implementar en proyectos alternativos.

Presentamos dos conclusiones; una de ellas es de los casos presentados en el documento, **reflexiones** e ideas tomadas en cuenta de la diversidad de alternativas en proyectos de urbanismo, de resultados en diferentes lugares y de autores que toman importancia el tema para ser un referente de estudio.

La segunda parte de conclusiones personales está enfocada a una serie de **resultados** y cuestionamientos de cómo debe de enfocarse las intervenciones y los beneficios múltiples en un ámbito urbano adecuado a las necesidades de la población, se hace una mención breve de ejemplos de buenas prácticas de renovaciones urbanas a nivel metropolitano, en algunos países europeos. Así mismo consideraciones del tema de estudio y desarrollo del trabajo en materia de urbanismo.

Y finalmente una descripción de cual serían las **aportaciones** en las que debemos centrar parte de la investigación en la academia y que hacer profesional de urbanistas e interesados en la participación constante en nuestras ciudades, mediante áreas de **especializaciones** puntuales para entender y aplicar conocimientos en la planeación urbana.

#### **Reflexiones de los Temas Presentados**

En las soluciones conceptuales arquitectónicas y urbanas; se enfocan al entorno inmediato de intervenciones en espacios subutilizados, en esta ocasión alumnos de diferentes universidades tratan los ejes temáticos; donde se intercambian experiencias y conocimientos apoyándose en una red de comunicación entre universidades logrando así

desde lugares distantes los trabajos en equipo de alumnos y profesores donde e base a la información de diagnóstico; teniendo en cuenta conceptos de intervención, renovación, espacios residuales, reconversiones urbanas.

La organización, compilación y resumen de información, lleva una síntesis de lo que se pretende, una visión a futuro. Considerando las alternativas de participación coordinada de personas dedicadas promover cambios y mejorías en temas diversos como lo señala el documento; la sostenibilidad urbana el rescate de zonas urbanas metropolitanas, espacios abiertos que a su vez no son intervenidos adecuadamente, considerados como detonadores de inversión de capital local, regional, nacional e internacional.

En el nivel metropolitano, las ciudades muestran una compleja red de espacios desarticulados donde las actividades y zonas compuestas por usos habitacionales, industrias, comercios, servicios conforman una conectividad que pueden funcionar y seguir un crecimiento acorde a las políticas de desarrollo urbano, económico, social y cultural de nuestra época.

La elección de temas aislados obedece a los ejes temáticos propuestos por los investigadores involucrados en aportaciones teóricas y prácticas para las ciudades, aunque con características propias de cada lugar que comparten similitudes, problemas, necesidades e implementación de estrategias concretas. Entonces los temas de vías férreas, vacíos urbanos, reciclaje urbano, centro estratégico logístico vallejo y el centro de transferencia modal, al respecto debiera ser un documento con fundamentos y estudios de casos puntuales para que de estas referencias; sirvan de ejemplo de poner en práctica lo aprendido en universidades con el apoyo de instituciones y de iniciativas privadas para que conjuntamente sea posible un plan de acción específica a las intervenciones urbanas.

Los espacios residuales en ciudades, como se menciona constantemente contienen zonas o lugares donde la actividad de uso, ha llegado a una etapa de abandono y subutilización, esto a su vez crea oportunidades, en base a un diagnóstico adecuado que para los resultados finales, hace ver importante el de la legislación urbana, una normatividad que no se toma en cuenta, tan solo se menciona en breves ejemplos o las aplicaciones están iniciando en

distintas ciudades y países europeos; integración de lo nuevo con el respeto al patrimonio existente.

## **Resultados y Cuestionamientos**

En el caso de implementación de ejemplos, obedece a la preocupación de la planificación urbana, un campo estudiado por investigadores y académicos. Las ciudades son los principales protagonistas de la vida social cultural y económica de los países desarrollados y de los que están en crecimiento, sin embargo también hay degradación de los centros urbanos. Existe una cantidad significativa de desempleos, que a su vez no permite a la prosperidad de una ciudad, se tiene que tener una conciencia de las propuestas conceptuales, ya que en muchos casos, las afectaciones ambientales no son consideradas como prioridad, se crean y se destruyen núcleos sociales. Entonces la pregunta inicial es ¿Cuál es el resultado o la finalidad de mostrar, estos casos de propuestas en la actualidad?

Las personas con mayor recurso económico se ubican en lugares con mayor comodidad, existen asentamientos irregulares o informales. Mientras que los de menor ingreso económico están en zonas marginadas o colonias, pobres, deberían ser enfocados a problemas con una finalidad de realmente hacer una *prevención urbana* que tome en cuenta que la degradación siempre estará presente, ya que es un ciclo que nos involucra a todos y que a su vez damos un sentido a la vida humana.

En el caso de la reconversión de zonas Industriales a uso comercial o de servicios, debe entenderse que al proceso de cambio de uso de suelo es significativo; ya que las normas locales de desarrollo urbano en el caso de la ciudad de México lo permiten. Es una contradicción me refiero ya que por un lado fomenta la industria y que mediante a los programas delegacionales se toma como base para el crecimiento de la ciudad.

Las Áreas con Potencial de Reciclamiento: Son aquellas que cuentan con infraestructura básica y servicios urbanos adecuados, localizadas en zonas de fácil accesibilidad vial, uno o dos niveles de altura y con grados importantes de deterioro estructural, las cuales podrían

captar población adicional a través de la ampliación, densificación del suelo, ofertar mejores condiciones de rentabilidad para las inversiones.

Con potencial de Desarrollo Urbano: Se definen como aquellas que corresponden a grandes áreas y/o terrenos desocupados y/o subutilizados dentro del tejido urbano, que cuentan con buena accesibilidad vial y que en su entorno existen servicios e infraestructura, en las que a partir de una evaluación del impacto urbano ambiental se podrán desarrollar proyectos específicos.

Referente a esta normatividad vigente; podemos afirmar que la degradación urbana se manifiesta en zonas altamente pobladas, la migración del campo a las ciudades, la calidad de las construcciones empeoran, ya que los sistemas constructivos se van reemplazando por otros más innovadores pero sin la calidad adecuada. Así en lugares de marginación o deterioro que en algunos casos se encuentran alrededor de estas zonas industriales que hoy se encuentran en desuso, plantean riesgos desde el punto de visto medioambiental.

Podemos hablar de renovación urbana y que para favorecer la conexión o cohesión social, para una mejor aprovechamiento de las limitadas zonas de frentes urbanos que puede contribuir a que no sigan aumentando la incorporación de suelos agrícolas a suelos urbanizables, ya que aumentan las especulaciones de suelos y se incrementan considerablemente los costos por metro cuadrado de terrenos para construir.

¿Cuáles son las temáticas más importantes para tomarse en cuenta? deberían tomarse líneas más específicas, mediante el esquema de obtener financiamiento para que los proyectos urbanos puedan ser una realidad, donde los programas son dirigidos a instituciones, sectores privados, universidades, las inversiones para las construcciones deben salvaguardar los valiosos elementos arquitectónicos históricos que forman parte de un patrimonio, para contribuir a su regeneración urbana adecuada respetando la importancia de lugares.

Por otro lado, considero que en México desde hace muchos años atrás, la concentración de actividades es una de las causas de que el desarrollo sea inequitativo, el traslado de lugares distantes del hogar hacia el trabajo es insostenible.

Deberían existir factores incluyentes como prioridad para retomar los casos de estudio. La renovación urbana en ciudades debe tener un plan más competitivo en donde hay degradación física y social, económica, cultural, el concepto de utilizar espacios vacíos o reciclados, en usos mixtos como un medio de aprovechamiento del suelo, mejorar entorno físico, promover ciudades o zonas urbanas sostenibles.

Es fundamental atender las necesidades y no solo de la investigación o publicación de artículos más sintetizados y enfocados a los profesionales, así podrá resolver de inicio esta problemática de espacios subutilizados y zonas vacías carentes de planeación y sentido de mejoramiento urbano y calidad de vida de sus habitantes.

Algunos ejemplos de buenas prácticas en reconversión urbana en otras ciudades, que hace muchos años tuvieron problemas similares y que ahora existen como ejemplos muy conocidos en donde los proyectos son integradores de regeneración económica, social, cultural, ambiental, un caso es el del barrio en Potsdamer Platz Berlín Alemania. Una intervención urbanística de la Alemania reunificada partió de la supervisión del Departamento del Senado para el Desarrollo Urbano y Medio Ambiente, cuya función se focalizo en el diseño de programas adecuados a las necesidades de la ciudad y a su sostenibilidad.

Un ejemplo más el mejoramiento del transporte urbano en Lyon (Francia), La ciudad de Lyon cuenta con una red de transporte público es la segunda en importancia de todo el país. La ciudad de Lyon está cortada por dos ríos; el Saona y el Ródano que parten el centro en dos y por la parte norte y oeste de la ciudad una serie de colinas acunan la ciudad. El sistema de transporte público en Lyon es inmejorable. El centro de la ciudad es relativamente grande y existe una buena red de tranvías, metro, autobuses eléctricos.

Al igual como lo señala un estudio reciente Estudio Origen-Destino de la Zona Metropolitana del Valle de México 2017, El transporte en la Ciudad de México (ZMVM) se torna cada vez más problemático.

No se tiene información actualizada y confiable que permita hacer una planificación integral e instrumentación de políticas para mejorar el transporte, el medio ambiente y el

desarrollo económico a su vez un elemento base para poder tener herramientas de planificación y ordenamiento territorial.

Las zonas industriales han sido un polo de desarrollo económico, generando empleos y adecuando el crecimiento de la metrópoli alrededor de ella. En la ciudad de México el incremento de la modificación y cambio de uso de suelo dan como resultado una serie de normas especiales de creación de espacios residuales; en donde se crean alternativas de implementar políticas urbanas aplicadas a estos requerimientos, tan importantes y notables.

El análisis de estos casos de estudio anteriormente relacionados con la práctica del urbanismo; da un inicio de aplicación de conocimientos como lo menciona el documento *Cinco visiones de futuro para la logística en 2050* de Deutsche Post DHL, donde se considera que logrando una descentralización de la organización de la producción hace que la solidez de las capacidades logísticas regionales y la alta calidad de la red en el último tramo pasen a ser elementos decisivos del éxito para mejorar la economía de las ciudades, las tendencias tecnológicas y sociales o el cambio climático que afectan de manera negativa la salud y bienestar de todos los habitantes que vivimos en las grandes ciudades.

La ciudad puede ser vista como un centro de influencia de región a la que pertenece en la cual está creciendo de acuerdo a las funciones propias de una ciudad concéntrica o forma de mancha urbana con líneas de intercambio y comunicación urbana; no son solo las carreteras y vías férreas, sino todas las posibilidades de comunicación entre los distintos centros urbanos de ciudades como Nueva York o Boston, Ciudad de México.

Debido a características de los grandes proyectos urbanos del Instituto Lincoln de su publicación y del autor *Frank Uffen*; Perspectivas urbanas: Temas críticos en políticas de suelo de América Latina, menciona que las obras de desarrollo denominadas “grandes proyectos urbanos” buscan recuperar áreas deterioradas, tales como cascos históricos, antiguas zonas industriales y militares, instalaciones ferroviarias y aeropuertos en desuso y complejos de viviendas decadentes, para transformarlas en áreas residenciales pujantes que generen ingresos tributarios, empleos y beneficios públicos y sociales que eleven la calidad de vida.

## **Consideraciones referentes al tema**

El suelo juega un papel central tanto en el financiamiento de la infraestructura como en el mantenimiento de servicios municipales básicos, en regiones metropolitanas de todo el mundo. El tema de financiamiento es prioridad; para poder lograr rehabilitaciones urbanas con esta alternativa, se pueden poner en marcha para implementar planes integradores de renovación de infraestructura servicios, en zonas de industrias deterioradas, infraestructura existente, vacíos urbanos.

*Martin Smolka*, dice que la recuperación de plusvalías, también conocida como coparticipación del valor, es un tipo de financiamiento basado en el suelo que parte reconociendo que la inversión pública y la acción gubernamental una nueva estación de transporte público, por ejemplo, o cambios de zonificación aumentan el valor de la propiedad para los propietarios privados. Este aumento del valor se puede medir y cobrar para respaldar nueva construcción de infraestructura, viviendas sociales y otros servicios e instalaciones que mejoran la calidad de vida de todos los residentes. Un impuesto a la propiedad inmobiliaria que funcione bien, por otro lado, es el cimiento de la salud fiscal municipal: una fuente de ingresos estable y regular que permite el suministro de servicios esenciales a largo plazo.

Sin embargo no debemos olvidar que al captar ingresos de los desarrollos inmobiliarios y urbanos están generándose incremento de valor de uso de suelo, mediante la reconversión de usos del suelo urbanizable, y el crecimiento de las ciudades continúa expandiéndose en forma concéntrica o de mancha urbana, acelerando el deterioro del medio ambiente, mayores desigualdades, falta de oportunidades y desarrollo inequitativo.

## **Posibles Recomendaciones**

Las aportaciones para ser tomadas en cuenta debieran ser consecuencia de los profesionales preparados con los conocimientos teóricos y prácticos de gestión urbana. Se tienen que valorar los espacios urbanos, diseñar espacios con técnicas medio ambientales, las transformaciones del territorio deben ser organizadas y dirigidas hacia un fin. Puede

aplicarse diseño de espacios exteriores mediante una planificación urbana sostenible; utilizarse herramientas de información geográfica, se toman en cuenta las valoraciones inmobiliarias, áreas de conservación, monumentos históricos, sectores turísticos para tener nuevos usos en espacios antiguos. **Los profesionales deben proyectar el territorio y la ciudad mediante planes y proyectos urbanos e inmobiliarios adecuados al contexto.**

Ahora bien el interés particular y compartido puede llevarse a cabo si las instituciones educativas, asociaciones, sectores privados, gobierno local-federal y también en los organismos internacionales, así como otras dependencias oficiales, ofrecen oportunidades, se reúnen y en consecuencia para determinar los lineamientos a seguir en los temas del urbanismo y expansión de ciudades mediante un orden.

Por lo consiguiente considero que debemos tomar en cuenta las disposiciones y normas de diseño urbano existentes como una base fundamental en la legislación actual; aplicar los instrumentos o normas locales de desarrollo urbano que rigen el crecimiento urbano en las entidades. Como referencia de la ley de asentamientos humanos y en opinión personal considero que existen ejemplos de proyectos urbanos en la que la implementación de tal legislación e instrumentación no son los adecuados, ya que no se toman en cuenta las intervenciones y afectaciones a largo plazo. Por el cual se deben revisar los lineamientos en los que se proponen estos mejoramientos en materia de urbanismo y de la calidad de vida de la gente.

Las propuestas que se analizaron en el documento de participación; dan solución de conectividad de espacios de la ciudades con la periferia, diversas aportaciones de movilidad, de imagen urbana.

### **Las áreas de especialización y sus actividades profesionales en el urbanismo.**

Cuando se proyecta en urbanismo, se transforma el medio ambiente en espacios útiles, desde lo funcional, pero muy necesarios los conocimientos sólidos. Al hacer ciudad el urbanista estudia los procesos, los fenómenos sociales, económicos, políticos, teóricos, pero



la falta de líneas temáticas puntuales enfocadas en la profesionalización. Puede también ser dirigida adicionalmente y de manera positiva en los siguientes campos de aplicación:

- El urbanismo en los sectores públicos y privados.
- Los espacios urbanos en ciudades.
- El diseño de espacios medio ambientales en el urbanismo.
- Las transformaciones de nuevos territorios.
- Espacios exteriores.
- Planificación urbana por cooperación.
- Utilización de herramientas de información geográfica.
- Valor del mercado inmobiliario en recaudación de impuestos.
- Áreas de conservación de monumentos históricos.
- Sectores turísticos.
- Planes y proyectos urbanos e inmobiliarios.
- La concesión y los contratos inmobiliarios como mecanismo de financiamiento urbano.
- Política pública y derecho urbano (legislación urbana).
- Administración e instrumentación en el desarrollo urbano.

Diversos estudios y publicaciones consultadas; hacen mención de reinventar las visiones urbanas para abatir pobreza y desigualdad, factores importantes como la vivienda, financiamiento, movilidad. Todavía existen obstáculos para el desarrollo sostenible y se necesitan cambios en la planificación urbana de cualquier ciudad sin importar su tamaño.

Existen propuestas de expertos que afirman al recapturar los espacios urbanos mediante la relocalización y movilización de clases políticas, los problemas de descomposición y desintegración en las ciudades generados por la excesiva regulación o falta de planificación; solo pueden sobrellevarse con un nuevo modelo urbano que sea integral e inclusivo, y que respondan a las necesidades de quienes habitan las ciudades; estas opiniones concuerdan con las líneas propuestas anteriormente al igual que la agenda urbana 2050 llevada a cabo en Quito Ecuador.

La movilidad debe tener su grado de importancia como una herramienta de integración de espacios o polos de desarrollo para el desarrollo social y la cohesión de barrios y espacios públicos.

Los recursos económicos para los proyectos en ciudades, y el financiamiento público. No son suficientes para cubrir las necesidades en desarrollo regionales, es por eso que los Bancos de desarrollo, los fondos nacionales, son algunas formas para financiar proyectos de desarrollo urbano integrales. Todo esto para que el espacio sea incluyente, seguro accesible y de calidad en los entornos urbanos y ser un vínculo de elementos en áreas verdes, donde se ubica la vivienda y en lugares de trabajo de todos los habitantes en las grandes ciudades.

## Bibliografía

Aravantinos, A. (2002). Dinámicas y diseño de nuevas centralidades en la ciudad de las próximas décadas – hacia esquemas centralizados o descentralizados, *Aeixoros*, pp.6-29

Asuad. E., Asociación Industrial Vallejo & UNAM. (2013. marzo 20). Importancia estratégica de una política industrial por zonas y áreas para el desarrollo económico y social del Distrito Federal y para la Ciudad de México en su conjunto.. Centro de Estudios de Desarrollo Regional y Urbano Sustentable. Facultad de Economía de la UNAM, sin volúmen, pp.49-54.

Bähr, J., & Mertins, G. (1992) *Verstädterung in Lateinamerika*, *Geographische Rundschau* 44, núm. 6, pp.360-370

Belavilas, N. (2010). La recuperación de los Brownfields. Atenas: EMP: Escuela de arquitectos Ingenieros, Dirección de posgrado: Urbanismo, Planeación urbana

Borsdorf, Al. (2003) *Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana*, Santiago de Chile, en revista *EURE*, vol. 29 núm. 86.

Desarrollo S., Federal D. (2010. julio 9). Sistema de Actuación por Cooperación. *Gaceta Oficial Distrito Federal*, sin volúmen, pp.2-7.

Del Castillo, Carlos Martín: *Planeación estratégica de la infraestructura en México 2010-2035*. México: Universidad Tecnológica del Valle de Chalco, 2009.

Dennis, MEADOWS, Donella: *Oltre i limiti dello sviluppo*. Italia: Mondadori, 1999  
Reporte del Consejo Federal Suizo, Promover la recalificación de las áreas industriales y comerciales en desuso. Suiza: 8 octubre 2004.

Duana D., Josefina B. & Mendoza Yaoli. (2013. marzo 20). Los parques Industriales y su impacto económico en el estado de México. *Parques Industriales-Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo*, sin volúmen, pp.1-16.

Drucker, S. J.; Gumpert, G. (1998). The mediated home in a global village, en revista *Communication Research*. Evanston, IL: p.25, p. 4.

Environmental Protection Agency (EPA) (2011), *Brownfields and Land Revitalization*. <http://epa.gov/brownfields/>

Espinosa E. (&) Padilla S. " Vassis X." & Hurtado A. (2015). *Frentes Urbanos y Espacios Residuales*. Área de Arquitectura y Urbanismo Internacional, de Universidad Autónoma Metropolitana Sitio web:  
[file:///C:/Users/pc/Downloads/Catalogo\\_Digital\\_Frentes\\_Urbanos\\_y\\_Espacios\\_Residuales.pdf](file:///C:/Users/pc/Downloads/Catalogo_Digital_Frentes_Urbanos_y_Espacios_Residuales.pdf)

Federal D. (12 de noviembre de 2013). Cambian uso de suelo en Vallejo; construirán un mega desarrollo. La Jornada, sin volúmen, p.31. 2014, Enero 4, De <http://www.jornada.unam.mx/2013/11/12/capital/031n1cap> Base de datos.

Godínez J. (Octubre 2010). Características y Condiciones de las Actividades de innovación en el área industrial de Azcapotzalco (ARIA). En Agrupamientos productivos y condiciones de desarrollo: el agrupamiento industrial de Azcapotzalco y otros estudios de caso (pp. 143-152). México D.F.: División de Ciencias Sociales y Humanidades Coordinación de Difusión y Publicaciones. Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco.

Garza, G. (2002). Evolución de las ciudades mexicanas en el siglo XX. En revista Datos, hechos y lugares, Revista de información y análisis, número 19.

Grimski, D., & Ferber, U. (2001). Urban Brownfields in Europe. Berlin: Land Contamination and Reclamation.

Industrial A. (&) Sierra W. y Asociados, S.A. (Julio 2002). ESTUDIO DE IMAGEN Y. Julio 2014, de Asociación Industrial Vallejo A.C. (AIVAC) Sitio web: <http://www.contactopyme.gob.mx/cpyme/estudios/DOCS/Informe%20AIVAC%20COMPLETE.pdf>

Legislativa H. (24 de Septiembre de 2008) Programa de Desarrollo Urbano Delegación Azcapotzalco. Ciudad de México: Gaceta Oficial del Distrito Federal.

Legislativa A. (noviembre 2011). Desarrollo urbano y calidad de vida. En Propuestas para el desarrollo económico social y urbano en el Distrito Federal pp.37-63. México D.F.: Universidad Nacional Autónoma Metropolitana.

Legislativa A. (15 de julio de 2010). Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal. Ciudad de México: Gaceta Oficial del Distrito Federal.

Legislativa A. (10 de abril de 2014). Ley para el Desarrollo Económico del Distrito Federal. Ciudad de México: Gaceta Oficial del Distrito Federal.

Maya E.. (2014). Métodos y técnicas de investigación, una propuesta ágil para la presentación de trabajos científicos en las áreas de arquitectura, urbanismo y otras disciplinas afines. México D.F.: Universidad Nacional Autónoma de México.

Noguera, Julio Esteban: Elementos de ordenación urbana. España: Universidad Politécnica de Catalunya, 1998 Munizaga Vigil, Gustavo: Macro arquitectura: Tipologías y estrategias de desarrollo urbano.

Padilla S. (Diciembre de 2016). Las metrópolis en las redes urbanas. En Metrópolis México. Formación/Consolidación (pp. 50-81). México D.F.: Área de Investigación "Arquitectura y Urbanismo Internacional" y el Departamento de Evaluación en el Tiempo de la División de Ciencias y Artes para el Diseño. Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco.

Roberts, P., & Sykes, H. (2000). *Urban Regeneration: A Handbook*. London: SAGE Publications.

Smith, G. (2008). *Contributions of Brownfield Development to Urban Internal Expansion and Urban Renewal in Practice*. Dalian: Isocarp Congress 2008.

Tamayo M. (1999). *Metodología formal de la Investigación científica*. México D.F.: Limusa.

Vestbro, D.U. (2007). *Baltic University Urban Forum (Urban Management Guidebook VI): Rebuilding the City: Managing the built environment and Remediation of Brownfields*. Uppsala: The Baltic University Press.

1 Los programas de la Unión Europea son: INTERREG, URBAN, PHARE, IPSA, REVITAL, EUBRA, CONVERNET y CABERNET.

2 En abril 2002, el Gobierno federal adopto la estrategia nacional de sustentabilidad *Perspektiven für Deutschland* (reduce la necesidad de superficies, promueve el desarrollo sustentable de los asentamientos). El objetivo es reducir antes del 2020 la necesidad diaria de superficie habitacional, de infraestructura y la destinada al transporte de 115 a 30 hectáreas. Con el acuerdo de coalición del 11 de noviembre del 2005, los partidos han reiterado el objetivo de reducción de consumo de terreno conforme a la estrategia nacional para el desarrollo sustentable y de creación de incentivos financieros para la gestión de superficies disponibles.

3 Programas: Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt; construcción de vivienda y urbanismo experimental), (MORO; proyectos modelo de asentamientos territoriales), (REFINA; reducción de la necesidad de espacio y gestión sostenible de las superficies).

4 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.

5 Ejemplos: [www.epf-lorraine.org](http://www.epf-lorraine.org); [www.missionbassinminier.org](http://www.missionbassinminier.org).