
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE ARQUITECTURA

210
221

**consolidacion
de la base
productiva,
el crecimiento
y los eventos
colectivos en
Texcoco
Chiconcuac.**

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



QUE PARA OBTENER EL GRADO DE ARQUITECTO PRESENTA.

EDGAR OCAMPO TELLEZ
MIGUEL ANGEL BERDEJA MARTINEZ

1 9 9 2



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 está 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.

DELIMITACION TEMATICA

• INDICE

ESPECTATIVAS Y
LINEAMIENTOS DE
TRABAJO

1

DELIMITACION TERRITORIAL
TEMPORAL

EL AREA DE ESTUDIO

2

DELIMITACION CONCEPTUAL

PROCESO DE
APROPIACION DEL
ESPACIO

3

produccion
consumo
intercambio

INVENTARIO URBANO

CONDICIONES DE
HABITABILIDAD

8

poblacion
viabilidad
construccion
equipamiento

OBJETIVOS

ESTRUCTURA
URBANA

17

PROGRAMA

PROPUESTA URBANO
ARQUITECTONICA

PROYECTOS

PLAZA. MUSEO

CENTRO DE
RECREACION
POPULAR



ESPECTATIVAS Y LINEAMIENTOS DE TRABAJO

La consolidación de los elementos de un proceso urbano en un territorio con una fuerte identidad histórica y una base económica diversificada, en el contexto del crecimiento del Área Metropolitana de la Ciudad de México, constituye la expectativa de estudio del presente trabajo.

El avance de la conurbación sobre la zona del ex-vaso de Texcoco, impone nuevas condiciones urbanas que, la mayor de las veces, niegan las formas originales de apropiación del espacio.

Problemas como el rápido cambio de uso del suelo, el aumento en la densidad de construcción y la modificación de las condiciones de habitabilidad, son algunas expresiones de esta conurbación.

El fin de este trabajo es plantear propuestas urbano-arquitectónicas que conserven y consoliden los elementos de desarrollo propio del lugar y su identidad.

Los lineamientos, criterios y el procedimiento de análisis utilizados para abordar el planteamiento anterior, y al

mismo tiempo conocer los problemas urbanos, tanto del sitio como los que esta originando la conurbación, atienden al supuesto de que, si bien los procesos urbanos ocurren de manera diversa dependiendo de las condiciones sociales y geográficas de un sitio, en lo general, su lógica responde a una serie de "reglas o leyes" económicas, determinadas por las relaciones sociales de producción. Es decir, su desarrollo está orientado por los requerimientos espaciales de la estructura económica que rigen una sociedad, en nuestro caso, la lógica de la acumulación de capital. Es así que la ciudad, la infraestructura y los equipamientos urbanos son el soporte principal del proceso productivo, debido a que aportan las condiciones necesarias para su realización y permanencia.

El elemento producción orienta, y a través de él, se puede entender la disposición espacial de las ciudades y la forma de sus enlaces.

Sin embargo, estas "leyes económicas" solo explican en lo general las condiciones urbanas que se reproducen de manera semejante en cualquier territorio, por lo que es necesario precisar las características particulares de como es que se dan estas condiciones en un sitio

determinado, es decir, explicar cuantitativamente los problemas urbanos.

Es así que en nuestro estudio las propuestas urbano-arquitectónicas para la Zona Texcoco-Chiconcuac, corresponden a la lógica del proceso de urbanización y a las condiciones de la estructura económica del territorio, sustentadas a través de un inventario de las diversas variables urbanas de la zona.



DELIMITACION TEMPORAL Y TERRITORIAL DEL AREA DE ESTUDIO

La zona de estudio abarca una extension de 3508 hectareas, ubicadas hacia el Nororiente de la Ciudad de Mexico. Estan comprendidos dentro de esta, los poblados de Texcoco y Chiconcuac. La precision del perimetro de estudio se establecio intentando incluir los problemas y elementos mas significativos y representativos del lugar. De esta manera, la zona se delimita al Sur por los campos de la universidad de Chapingo y los fraccionamientos habitacionales creados para el personal academico y administrativo que labora ahi. Al Norte el perimetro comprende los poblados de Santiago Chimalpa y San Pedro Chiconcuac en atencion a los problemas de comercializacion del mercado de ropa y al crecimiento urbano que esta generando. Hacia el Este la zona de estudio se delimita por los campos de cultivo circundantes a los poblados de San Andres Chiautla, Tulantongo, Santa Cruz de Arriba y la trinidad de Axopilco, debido a que son terrenos donde existen

altos rendimientos en la produccion agropecuaria. Finalmente, hacia el Oeste, el limite se define por la carretera Texcoco Lecheria atendiendo a los problemas de intercambio que son inherentes a esta via. La zona se encuentra a 2100 metros sobre el nivel del mar, en los 19° 30' de altitud Norte y a los 98° 52' de latitud.

Tiene un clima templado semiseco y una temperatura media anual de 15.9° centigrados, siendo la maxima de 37° y la minima de - 3°. Existen lluvias en Verano y los vientos predominantes son del Sur y Sureste.

Los rios que cruzan la zona son temporales y su origen es en la Sierra Nevada. Los terrenos son de poca pendiente, mas bien planos, localizandose solo algunos desniveles hacia el Este de la zona, en Chiautla.

La delimitacion temporal para el estudio, abarca un periodo de 25 años, desde 1975, momento en que se construye el libramiento Texcoco-Lecheria.



PROCESO DE APROPIACION DEL ESPACIO

El proceso de urbanización en la zona Texcoco Chiconcuac, se encuentra determinado por tres elementos inherentes al desarrollo económico en la región. Estos son: 1 la producción agropecuaria; 2 el consumo, en cuanto comercialización y eventos colectivos y 3 el intercambio.

■ LA PRODUCCION AGROPECUARIA

El desarrollo de los medios para la producción agropecuaria, a través del uso de tecnología y procedimientos avanzados, como el riego por aspersión, maquinaria para la cosecha de cultivos y la utilización de métodos electromecánicos en el manejo del ganado bovino, constituye un importante factor que ha posibilitado que esta actividad no solo se mantenga como una opción económica en la región, sino que además alcance niveles de productividad que la hacen un campo atractivo para la inversión de capital; condición que le ha

permitido mantenerse y enfrentar el avance de la urbanización.

Es de este modo que en la zona existen grandes unidades productivas de ganado bovino y sus derivados, ganado porcino y lanar, y complejos avícolas como el consorcio Garces. La producción agrícola cuenta con altos rendimientos en maíz, frijol, cebada en grano y chicharo; en menor escala se producen hortalizas y flores de ornato.

Sin embargo, la mecanización de esta actividad ha traído consigo modificaciones en las relaciones de producción que existían en la región: la tecnología al simplificar procedimientos, a su vez simplifica el requerimiento de personal para su realización. Lo anterior, aunado al hecho de que el régimen de propiedad de la tierra es privado, lo que permite la concentración de grandes extensiones en pocos propietarios, coloca a los pequeños productores y campesinos en la disyuntiva de querer permanecer en la producción y no poder competir, y la necesidad de sostenerse económicamente por cualquier medio, ocasionando que el trabajo agrícola poco a poco deje de ser una alternativa para ellos.

Es así que la transformación

de las condiciones de producción en las actividades agropecuarias se traduce en un factor de expulsión de los grupos de población rural, quienes emigraran o en el mejor de los casos, buscaran empleo en las poblaciones cercanas para poder permanecer en la región; tal es el caso de algunos de los trabajadores de la Universidad de Chapingo o gente que se emplea en el mercado de ropa de Chiconcuac.

El proceso de apropiación del espacio en la periferia de los poblados, está definido por el régimen de propiedad privada del suelo agrícola. Al requerirse pocas acciones legales para su liberación de uso y cambio al urbano, el crecimiento se da fundamentalmente a través de la inversión de promotores inmobiliarios y acciones del Estado, por lo que es difícil que se den formas de apropiación popular, como las invasiones de terrenos.

Ante la probabilidad de que esta situación permanezca, surge la necesidad de plantear alternativas viables para estimular la producción agropecuaria y la actividad económica.

■ EL CONSUMIO

equipamiento
vivienda
esparcimiento

LOS EQUIPAMIENTOS para el abasto y la comercialización de productos en la zona se han desarrollado de dos formas características. La primera se refiere a aquellos equipamientos que se encuentran dispersos en la periferia de los poblados, donde la densidad media es de dos unidades por hectarea y son de carácter predominantemente local y la segunda a los equipamientos que se localizan concentrados en hasta 30 unidades por hectarea, como ocurre en los centros de los poblados de Texcoco y Chiconcuac, y que son de servicio zonal, es decir, atienden a un poblado; y de servicio regional, es decir, atienden a varios poblados, como es el caso de los bancos, mercados, hospitales y escuelas de educación técnica.

En el centro de Chiconcuac el equipamiento esta destinado fundamentalmente a la comercialización de ropa y a actividades complementarias a esta.

El area que actualmente ocupan los puestos de ropa

lugar asisten personas de toda la republica.

Texcoco, historicamente ha sido el centro de gestion y de intercambio en la zona, condicion que ha originado la consolidacion dentro del poblado, de un sistema de acopio y abasto de productos y la concentracion de la mayor parte de los equipamientos publicos de la region.

En lo que se refiere a LA VIVIENDA, Las edificaciones mas antiguas y los primeros barrios en Texcoco se localizan en el centro, alrededor de la manzana que ocupa el mercado y hacia la estacion de trenes.

En este perimetro, una parte de la vivienda se encuentra en vecindades adaptadas, tanto en los cascos de las exhaciendas como dentro de antiguas casonas que han sido subdivididas con ese fin. Cabe mencionar que la ocupacion de los lotes en estas edificaciones se hizo se ha extendido en tal dimension que en dias de plaza cubren las calles principales desde el centro hasta las afueras del poblado. El mercado ha adquirido una relevante importancia en los ultimos anos; en el se venden productos textiles de regiones como Aguascalientes o Jalisco y al



ubicando la construccion en la parte que da hacia la calle, dejando el fondo libre; de esta manera dentro de las manzanas quedan grandes areas sin construir, conformadas por los patios traseros de las casonas.

La otra parte de la vivienda del centro se localiza en edificios plurifamiliares de reciente construccion. En torno a este primer perimetro se generaron los barrios nuevos en la decada de los sesentas, donde la vivienda se caracterizo por ser unifamiliar en fraccionamientos realizados por la iniciativa privada principalmente. El unico fraccionamiento construido con inversion publica en ese periodo es el de los academicos de la

Universidad de Chapingo.

Finalmente, desde hace unos veinte años, la inversión del Estado ha intervenido con acciones de vivienda multifamiliar, que se localizan en las áreas de crecimiento del poblado. La iniciativa privada también ha continuado su acción sobre el suelo urbano y además, comienza en este periodo su inversión en la construcción de unidades habitacionales de interés social. En ambos casos se han modificado, tanto cuantitativa como cualitativamente, las tendencias del crecimiento urbano original del poblado.

En el caso de Chiconcuac, se da la misma disposición alrededor del centro y la plaza, donde se localizan los barrios más viejos del poblado. En la mayor parte de la vivienda de este perímetro se ha sustituido el uso habitacional por el comercial, utilizándose para bodegas de los vendedores de ropa del mercado. En torno a esta zona se localizan edificios que en los pisos bajos albergan locales y en los altos, vivienda.

En las áreas circundantes se encuentran nuevos fraccionamientos habitacionales sin estar totalmente urbanizados. En estos terrenos, la especulación inmobiliaria es mayor debido



a la presión que ejerce el mercado de ropa por obtener más espacio. El comercio de comida, los estacionamientos y los locales, son los usos principales en las áreas de crecimiento.

La vivienda de las zonas rurales se encuentra dispersa, y en algunos casos se da en pequeñas concentraciones sobre los denominados caminos "viejos o reales": en otros casos, alrededor de iglesias conformando pueblos de escasa población como San Andrés Chiautla.

EL ESPARCIMIENTO es la liga espacial urbana entre la diversidad de los equipamientos y las áreas habitacionales. Los recorridos urbanos integran plazas, iglesias, mercados, escuelas y barrios, alrededor de los cuales ocurren eventos colectivos como expresión de las costumbres y actividades cotidianas de los pobladores. Días de plaza, peregrinaciones o paseos vespertinos, son algunos de los acontecimientos que le dan identidad al lugar. El recorrido urbano más importante de Texcoco, lo constituyen las calles Nezahualcoyotl y Bravo, que cruzan el poblado de Este a Oeste por la parte central, ligando las zonas comerciales y habitacionales con la plaza de la Constitución, el mercado y la Presidencia Municipal.



EL PROCESO DE INTERCAMBIO

La infraestructura vial y los problemas de transporte en la zona de estudio están determinados por las necesidades de intercambio en la estructura económica del área metropolitana.

INFRAESTRUCTURA VIAL

La construcción del libramiento Texcoco-Lechería y la ampliación y mejoramiento de la autopista Texcoco-Los Reyes, se realizan debido a los requerimientos de transportación de productos que ingresan al Distrito Federal por la zona Noroeste del valle de México, hacia la central de abasto.

El corredor urbano Norte-Sur, de gran importancia en el oriente de la ciudad, lo constituyen estas dos autopistas ligadas a la Calzada Ermita-Iztapalapa.

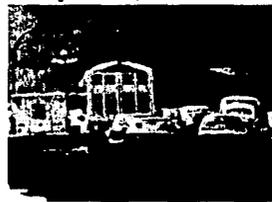
El libramiento Texcoco-Lechería es el soporte principal donde ocurre el avance de la conurbación hacia la zona de estudio. Sobre el corredor se van ubicando los equipamientos e infraestructura referidos al intercambio, así como otras



actividades económicas como industrias que buscan obtener ventajas de localización. Los terrenos aledanos a la autopista, todavía en uso agrícola, se van incorporando al uso urbano y a la especulación inmobiliaria. De esta manera la urbanización de tipo ciudad, avanza y se promueve, drásticamente, un

cambio de uso de suelo. Dentro de este proceso se encuentran dos lógicas generalmente opuestas: una, radica en las formas de desarrollo que históricamente han existido en los poblados, y las condiciones que han posibilitado su permanencia; la otra, se refiere a las necesidades espaciales de la metrópoli, cuyas condiciones económicas como la rentabilidad, la localización, la reducción de tiempo de transporte, o la productividad, orientan la ubicación de sus edificios y definen el tipo de proceso urbano.

Es en las periferias del área urbana donde este proceso se va imponiendo al de los poblados, trastocando sus características originales; esto quiere decir que el esquema de urbanización de la ciudad se reproduce sobre la periferia, el centro



predomina sobre los poblados, como esta sucediendo a lo largo del corredor en Texcoco.

Este problema nos parece el de mayor importancia en la zona, porque esta modificando sustancialmente las formas de apropiación de espacio del lugar y esta afectando, rápidamente, la estructura económica agrícola, debido a que el avance del área urbana se hace sobre terrenos altamente productivos.



PROBLEMAS DE TRANSPORTE

Si bien el libramiento Texcoco-Lechería ha aliviado a los centros de los poblados del tráfico vehicular foráneo, que antes pasaba por ahí para llegar a la Ciudad de México, todavía persisten problemas de congestión vial. La causa fundamental son la infinidad de estaciones de camiones de pasajeros y camionetas colectivas, que se encuentran diseminadas en los centros de Texcoco y Chiconcuac.



Cada línea de camiones o ruta de peseras con destinos diferentes tiene su propio patio de maniobras, de ascenso y descenso de pasaje, localizados en su mayoría dentro de las manzanas más céntricas del poblado, en el corazón de ellas o en las esquinas. En algunas ocasiones se ubican sobre la calle. Esta situación provoca un aumento considerable de vehículos en el centro de ambos poblados, por lo que el flujo vial se entorpece en las "horas pico".



CONDICIONES DE HABITABILIDAD

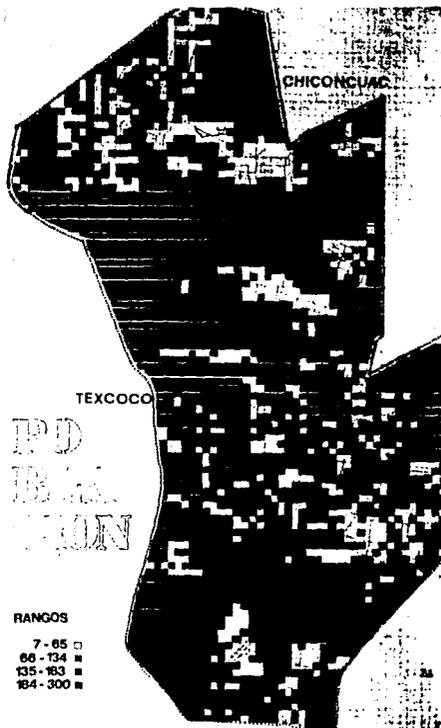
poblacion
vialidad
construccion
equipamiento

zonas homogeneas

El estudio de medicion realizado en la zona abarco estas cuatro variables del proceso de urbanizacion. La precision de los datos de cada una, describe las caracteristicas cuantitativas de las formas de apropiacion que se dan en las distintas zonas homogeneas, e indica las condiciones de habitabilidad en que estas se encuentran.

POBLACION

En un area de 3508 hectareas, con las que se delimito la zona de estudio, se encuentran 69080 habitantes, distribuidos en diferentes densidades dependiendo de su localizacion. En 2520 hectareas de terreno no se encontraron datos de poblacion, por lo que se les asigno un valor igual a cero. En las 988 hectareas restantes donde se encontraron datos, la clasificacion de densidades se



determino en base a cuatro rangos que corresponden a las formas mas características en que se encuentra agrupada físicamente la población.

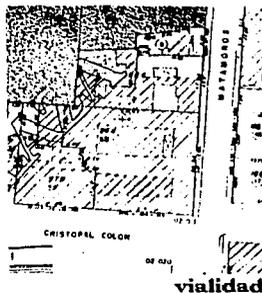
El primer rango, de menor densidad con 6 a 65 habitantes por hectarea, corresponde a las areas rurales donde la población es dispersa. 606 hectareas de las que cuentan con urbanización, son de este tipo y equivalen al 60 %, es decir, mas de la mitad, por lo que este rango representa el comportamiento tendencial de la zona, en cuanto a población.

El segundo rango, 66 a 134 habitantes por hectarea, corresponde a los pequeños poblados como San Andres Chiautla, Tulantongo o algunas de las areas de crecimiento. 176 hectareas son de este tipo y significan el 20% del total de las hectareas que cuentan con población. Estos dos primeros rangos están representados por vivienda unifamiliar, de uno o dos pisos, ocupando un lote por cada una.

El tercer rango, de 135 a 183 habitantes por hectarea, corresponde a las areas

urbanas (barrios) de Texcoco y Chiconcuac. De las urbanizadas, 119 hectareas son de este tipo y representan el 13%.

El cuarto rango, de 186 a 300 habitantes por hectarea, corresponde a los nuevos conjuntos habitacionales de la periferia de Texcoco y los centros de ambos poblados. 85 hectareas son de este tipo y corresponden al 7% restante.



Alrededor de un 40% de las 3508 hectareas inventariadas, es decir 1494, presentaron valores en cuanto a esta variable; su clasificación se preciso en cuatro rangos que comprenden los principales tipos de vialidad.

El primero es el que va de los 200 metros cuadrados por hectarea a 900 metros cuadrados de vialidad por hectarea, y es un rango característico en las areas de crecimiento donde se localizan nuevos fraccionamientos, en los que el ancho de las calles no excede los 10 metros y las manzanas son mayores en sus dimensiones, comparadas con las del resto del area urbanizada. 379 hectareas son de este rango y equivalen al 25% de las 1494 que si presentaron valor.

El segundo rango va de los 901 metros cuadrados a los 1600 metros cuadrados por hectarea. Suman 616 hectareas las de este tipo y significan el 40% del total. Este rango corresponde al comportamiento tendencial en la zona, dado que incluye diversos tipos de vialidades, como las calles de pueblos y barrios antiguos -cuyos anchos son de entre 10 y 13 metros-, las carreteras entre los poblados y en algunos casos, las calles de las areas en crecimiento típico del lugar.

El tercer rango comprende de los 1601 a los 2300 metros cuadrados por hectarea. De este tipo se localizaron 267 hectareas que equivalen al 20% de 1494. En este rango se encuentran incluidas vialidades como las del centro de Chiconcuac, donde las manzanas son pequenas y crean concentracion de callejuelas, las de las carreteras antiguas y las de los fraccionamientos, estas ultimas con anchos entre 12 y 16 metros.

El cuarto rango va de los 2301 a los 3000 metros cuadrados por hectarea. Suman 232 hectareas las de este tipo y equivalen al 15% del total. Aqui se agrupan vialidades como las del centro de Texcoco, con anchos mayores de 15 metros, y la autopista Texcoco-Lecheria con un ancho de 40 metros.

Los estudios de inventario demuestran que las formas de intercambio, en sus aspectos mas importantes, se encuentran localizados en la parte Oeste de la zona en el libramiento Texcoco-Lecheria.



RANGOS

- 0-900 □
- 901-1600 ■
- 1601-2300 ■
- 2301-3000 ■

CONSTRUCCION

De las 35 08 hectareas que abarca la zona de trabajo, 1850 no presentaron datos en cuanto a esta variable, es decir, el 52% del area total esta destinada al uso agricola. Las 1709 hectareas restantes estan urbanizadas en diversos niveles que se clasificaron, para su estudio, en cuatro rangos.

Del primer rango que va de los 70 a los 1178 metros cuadrados construidos por hectarea, se localizaron 921 hectareas. El 60% del total del area urbanizada tiene caracteristicas de baja densidad, dispersion de construccion y corresponden a viviendas de tres tipos la rural, la de la periferia de los poblados de Texcoco y Chiconcuac, y la de las areas de crecimiento. La vivienda de estos tipos tiene por lo general, de 100 a 120 metros cuadrados se localizan de 8 a 10 por hectarea.

Del segundo rango que va de los 1179 a los 2287 metros cuadrados construidos por hectarea, se ubicaron 415 hectareas, que significan el 25% del total del area urbanizada. Este rango se localiza en las zonas urbanas perifericas de los poblados de



RANGOS

- 70 - 1178 □
- 1179 - 2288 ■
- 2289 - 3396 ■
- 3397 - 4500 ■

Texcoco y Chiconcuac, en los fraccionamientos que empiezan a saturarse o consolidarse. El tipo de vivienda en estos sitios tiene alrededor de 130 metros cuadrados y en cada hectarea hay un promedio de 18 viviendas.

Del tercer rango, que va de los 2288 a los 3396 metros cuadrados construidos por hectarea, se localizaron 191 hectareas, es decir, 15% del total. Este rango es característico de las zonas urbanas consolidadas (barrios) en los centros de los poblados de Texcoco y Chiconcuac, y las unidades habitacionales (tipo multifamiliar). La vivienda en estos sitios tiene de 80 a 100 metros cuadrados y en cada hectarea se encuentran de 25 a 27 viviendas.

Del cuarto rango, que va de los 3397 a los 4500 metros cuadrados construidos por hectarea, se encontraron 131 hectareas que representan el 10% del total del area urbanizada. Este rango corresponde a los centros de los poblados de Texcoco y Chiconcuac con altas densidades y gran concentracion de equipamiento. La vivienda

de estos sitios tiene entre 60 y 90 metros cuadrados, y hay alrededor de 18 viviendas por hectarea.



EQUIPAMIENTO

Los datos resultados del estudio de inventario, describen que el equipamiento tiene un comportamiento tendencial en dispersión en una gran área, principalmente en la periferia de los poblados. Estos equipamientos son de carácter local (pequeñas tiendas y almacenes de abasto para los barrios o pueblos). Su distribución es de 1 a 8 unidades por hectarea, y en la zona se localizan 669 hectareas con este rango que representa el 90% del total de las hectareas donde hay equipamiento.

El estudio señala también un comportamiento tendencial con menor incidencia en el 10% del área, y es el que se encuentra de manera concentrada en los poblados de Texcoco y Chiconcuac. La distribución de estos equipamientos va de 9 a 30 unidades por hectarea, con carácter zonal y regional, y fundamentalmente están destinados al consumo, la recreación y la gestión (escuelas, clínicas, mercados). En menor medida, al esparcimiento (plazas).



ZONAS HOMOGENEAS

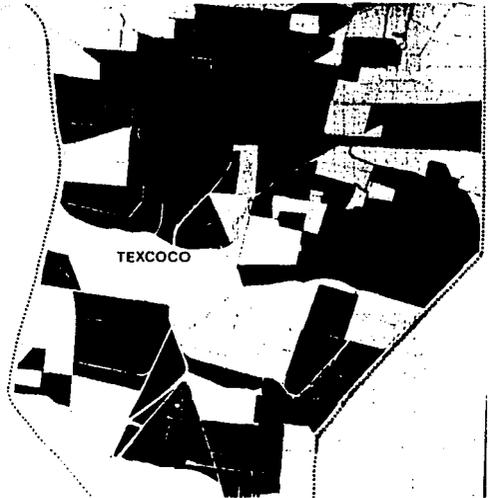
La síntesis de las cuatro variables anteriores muestra tres niveles de urbanización que distinguen las diferentes zonas homogéneas.

El nivel mínimo de urbanización, donde las densidades de población y construcción son nulas, corresponde a las áreas de cultivo.

SIN TE SIS

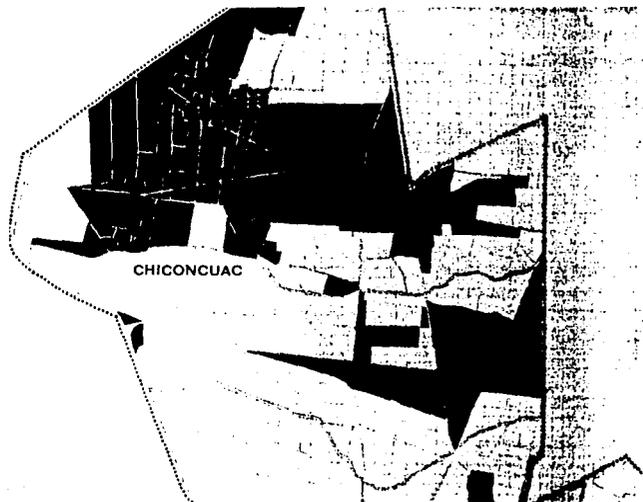
NIVELES DE URBANIZACION

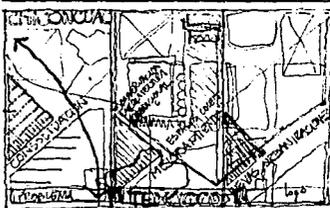
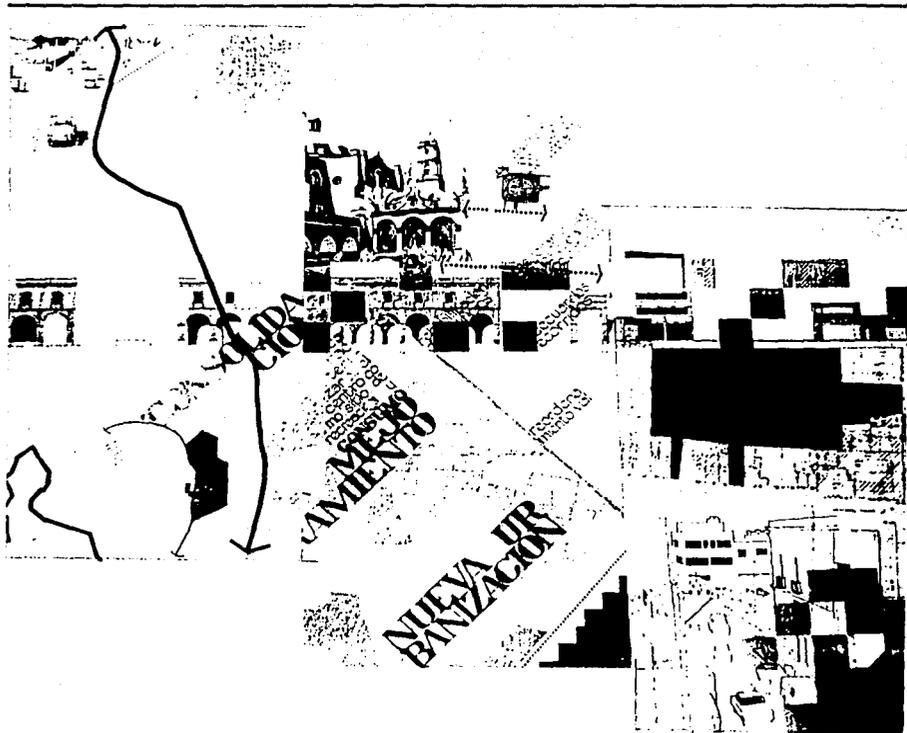
- MINIMO ..
- MEDIO ■
- MAXIMO ■



El nivel medio se ha denominado de transición, debido a que las densidades de población, construcción y vialidad en estos sitios, tienden a incrementarse. Físicamente corresponden a los territorios en la periferia de los poblados donde se está iniciando la urbanización.

El nivel máximo corresponde a las áreas urbanas densamente pobladas y con altos rangos en construcción, vialidad y equipamiento, ya sean zonas céntricas, barrios o unidades habitacionales.





ESTRUCTURA URBANA

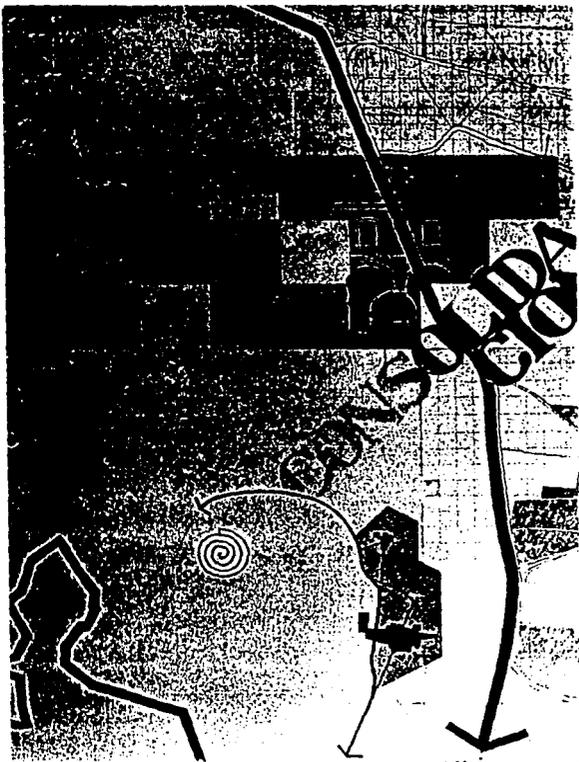
PROPUESTA

A partir de las características de la estructura territorial de la zona, la propuesta para intervenir ante el proceso de urbanización, esta contenida en los siguientes tres objetivos.

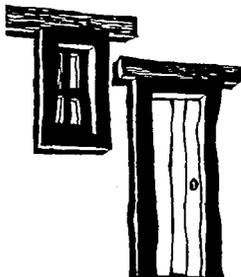
PRIMERO

CONSOLIDAR el corredor urbano Texcoco-Chiconcuac en todo su recorrido por la zona, sea en los lugares de enlace con áreas urbanas o en donde pasa por los terrenos agrícolas.

Para el primer caso, se propone ubicar una serie de paraderos urbanos que sustenten los equipamientos requeridos por el proceso de intercambio, como estaciones de transporte, centros de abasto y servicios a vehículos, que al mismo tiempo estarán articulados con eventos de carácter colectivo que identifiquen un uso cotidiano, como plazas y comedores. Específicamente se propone trasladar hacia estos paraderos una parte de las bases de camiones, que provienen del DF, y colectivos que congestionan los centros de los poblados.



En el segundo caso, donde el libramiento pasa bordeando áreas rurales, se ubicaran equipamientos productivos agroindustriales, como unidades procesadoras de granos, lacteos y carnes, para, de esta manera, facilitar la transportacion de sus mercancías, y al mismo tiempo, procurar que el cambio de uso de suelo que ocurre sobre el corredor, este orientado hacia las actividades productivas del campo.



SEGUNDO

EL MEJORAMIENTO de las condiciones de consumo y recreacion en los centros de los poblados a partir de:

diversificar el equipamiento existente, *proponiendo* nuevas formas de esparcimiento a traves de la rehabilitacion de espacios urbanos y edificios, o utilizando lotes baldios para crear otros;

mejorar el uso de los diversos espacios colectivos ligandolos entre si, mediante la adecuacion de recorridos urbanos, haciendo peatonales algunos tramos de las calles, y reordenar la trama vial modificando el sentido de las calles del centro para descongestionar el trafico.



El mejoramiento de los centros de los poblados de Texcoco y Chiconcuac, se complementa con el primer objetivo citado, de consolidar el corredor, al trasladar hacia ese sitio la mayoría de las estaciones de camiones y colectivos de ruta, para aligerar el trafico en los poblados.

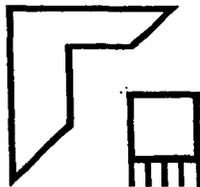
Esta propuesta se complementa con la creacion de circuitos de transporte que partan de las estaciones que se ubicaran en el corredor, y que reciben a los pasajeros provenientes del DF, y los trasladan a los barrios o colonias de la periferia, sin necesidad de pasar por el centro.

Creacion de NUEVAS URBANIZACIONES que atiendan y se apeguen a las condiciones de habitabilidad original del poblado, y que esten dentro de la logica propia del proceso de urbanizacion del territorio. Se propone en las areas de transicion (crecimiento), construir vivienda, acorde al comportamiento tendencial de la periferia en cuanto a densidad de construccion y poblacion, con el objeto de conservar las caracteristicas del lugar, es decir, una baja densidad de urbanizacion.

Ademas, se plantea ubicar las nuevas urbanizaciones que atiendan a la produccion agropecuaria, en las cercanias del libramiento para agilizar la transportation y comercializacion de los productos, y asi, complementar la consolidacion del corredor (objetivo 1).

TERCERO

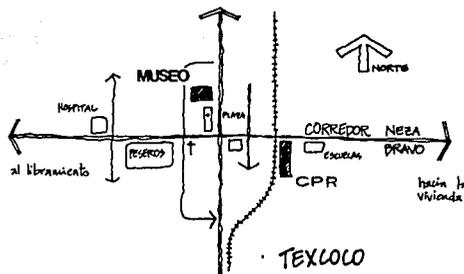




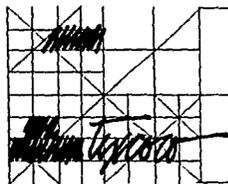
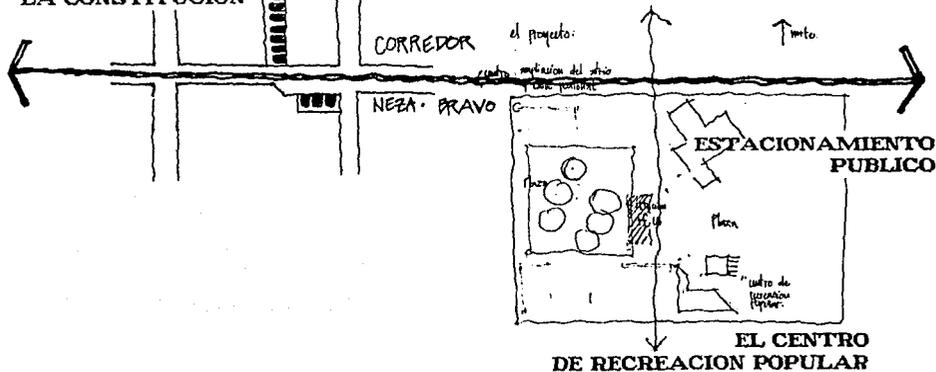
PROPUESTAS URBANO ARQUITECTONICAS

Se ha seleccionado el area de Texcoco para el desarrollo de los proyectos arquitectonicos, debido a que su estructura territorial contiene parte de cada uno de los elementos socioeconomicos que se presentan en general en la zona de estudio.

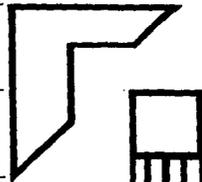
los proyectos corresponden a la accion de mejorar las condiciones del consumo y la recreacion en el centro del poblado. Ambos estan incluidos dentro de una propuesta urbana que abarca diversos eventos colectivos a lo largo del recorrido Neza-Bravo.



En la parte Poniente del recorrido, hacia el libramiento, se propone la consolidacion de la vivienda y la recreacion en la parte centro, el mejoramiento de las actividades y espacios que le dan ese caracter, es decir, la cultura, el esparcimiento ligado al consumo, y los servicios urbanos que soporta. Se proponen aqui los siguientes proyectos:



PROPUESTAS URBANO
ARQUITECTONICAS



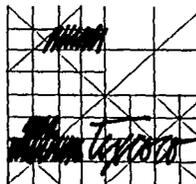
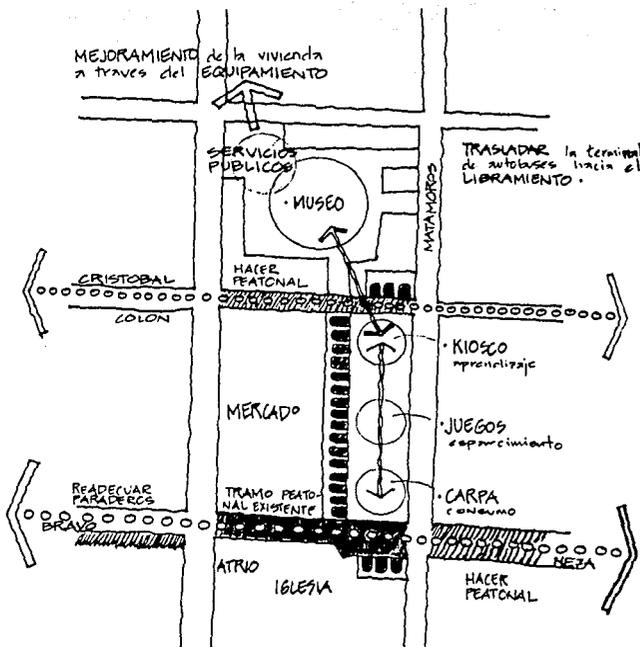
• EL MUSEO

SE UBICA EN LA MANZANA NORTE QUE COLINDA CON LA PLAZA DE LA CONSTITUCION ENTRE LAS CALLES CRISTOBAL COLON Y MATAMOROS

LA SUPERFICIE LIBRE DISPONIBLE EN EL CORAZON DE ESTA MANZANA, INCLUIDA LA ESTACION DE CAMIONES ES:

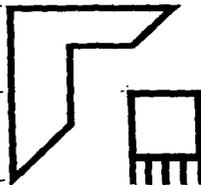
AREA DE TERRENO 14400 MZ

PARA DETERMINAR EL AREA CONSTRUIDA DE ESTE EQUIPAMIENTO SE ESTABLECIO EL RANGO 1 DE ESTA VARIABLE (10 UNID./HA) CON LA FINALIDAD DE HACER DECRECER LA TENDENCIA DE CONCENTRACION EN EL CENTRO (30 UNID./HA)



EL MUSEO REGIONAL
DE TEXCOCO

REMODELACION DE
LA PLAZA DE
LA CONSTITUCION



EN ESTA CONDICION LOS METROS DE CONSTRUCCION MAXIMOS POR HECTAREA ES DE 2610. SIENDO EL RESULTADO DE 10 UNIDADES DE 261 M2 CADA UNA, QUE CORRESPONDE AL PROMEDIO DE AREA CONSTRUIDA POR EQUIPAMIENTO EN TODA LA ZONA

ES ASI QUE EL AREA MAXIMA CONSTRUIBLE EN EL TERRENO SERA:

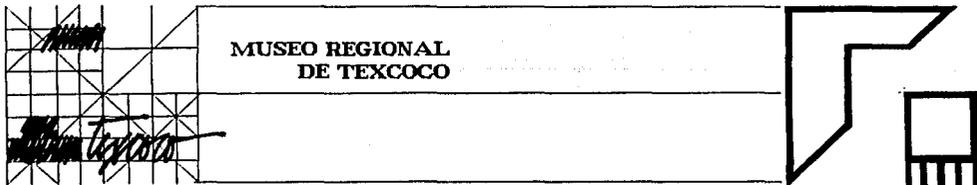
$$1.4 \text{ ha} \times 2610 \frac{\text{M}^2}{\text{ha}} = 3654 \text{ M}^2$$

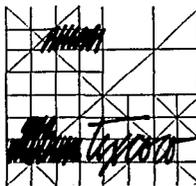
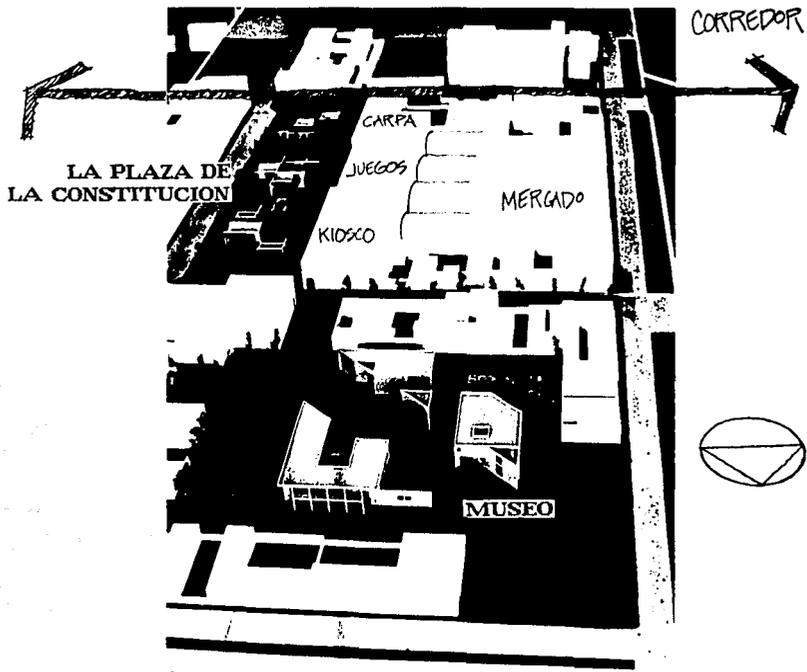
AREA TERRENO FRANGO 1 MAXIMO.

PROGRAMA ARQUITECTONICO

SALAS EXPO	810 M2
SERVICIOS	60.7 M2
CIRCULACION	143.5 M2

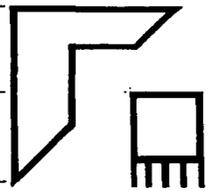
ADMON INVESTIGACION	202.5 M2
BANCO DE PATOS	143.5 M2
BANOS	20.2 M2
AREAS DE DESCANSO CIRCULACION	246 M2
OF. CORREDS	82 M2
OF. TELEGRAFOS	82 M2
CAFETERIA	164 M2
AUDITORIO	307.5 M2
TAQUILLA	10 M2
CASETA PROJ.	15 M2
BANOS	30.5 M2
LIBRERIA	30.5 M2
CIRCULACION	82 M2
Total :	2425 M2





REMODELACION DE
LA PLAZA DE
LA CONSTITUCION

MUSEO REGIONAL
DE TEXCOCO



PLAZA •

area existente 10 800 M²

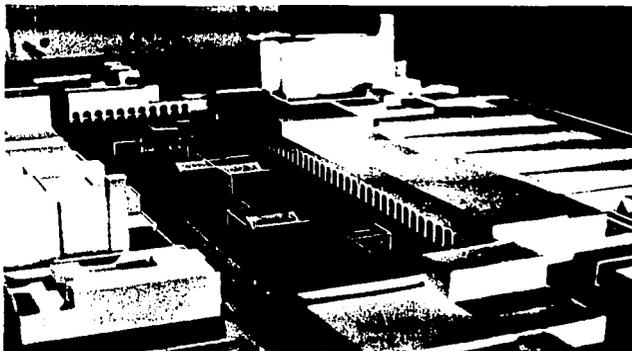
KIOSCO 500 M²

CARPA 500 M²

PLAZAS
DESCANSO 6 500 M²

JUEGOS
INFANTILES 3 250 M²

MODULOS
ESTANQUILOS 4 M²
cada uno



▶ actividades

KIOSCO

FORO EXPOSICIONES
TRIBUNA MUSICA

APRENDIZAJE

CARPA

TIANGUIS libros
discos

CONSUMO

PLAZAS
JUEGOS

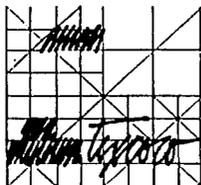
ACUARIO
INVERNADERO

ESPARCIMIENTO
aprendizaje.

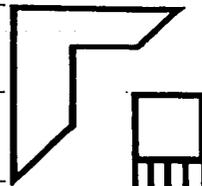
ESTANQUILOS

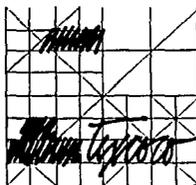
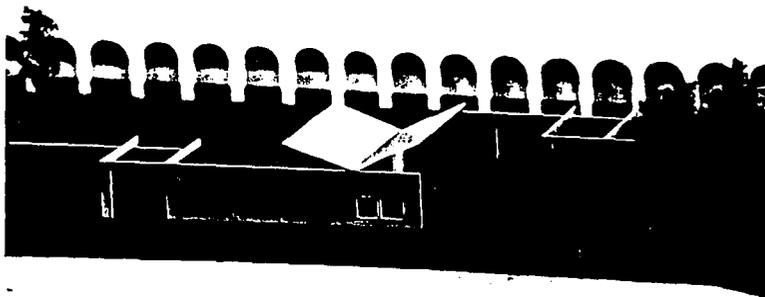
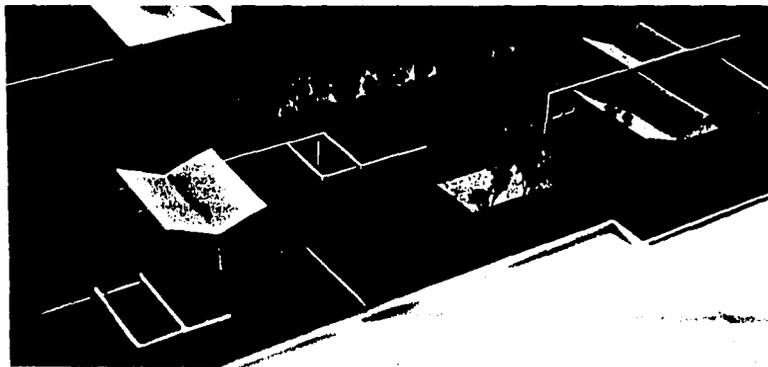
modulos en areas
de espera, dotados
de telefonos co-
pacios para ven-
ta de periodicos

CONSUMO

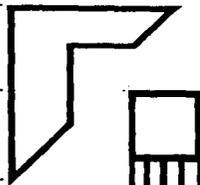


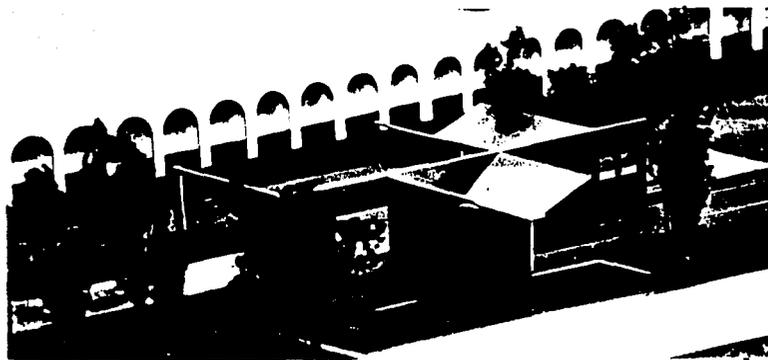
LA PLAZA DE
LA CONSTITUCION



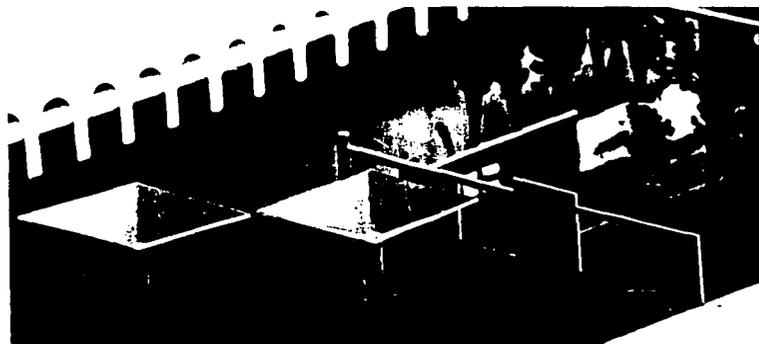


PLAZA DE
LA CONSTITUCION **kiosco**

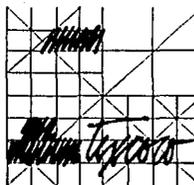




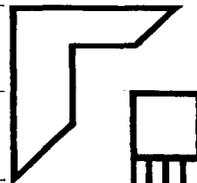
acuario

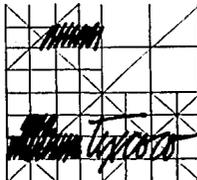
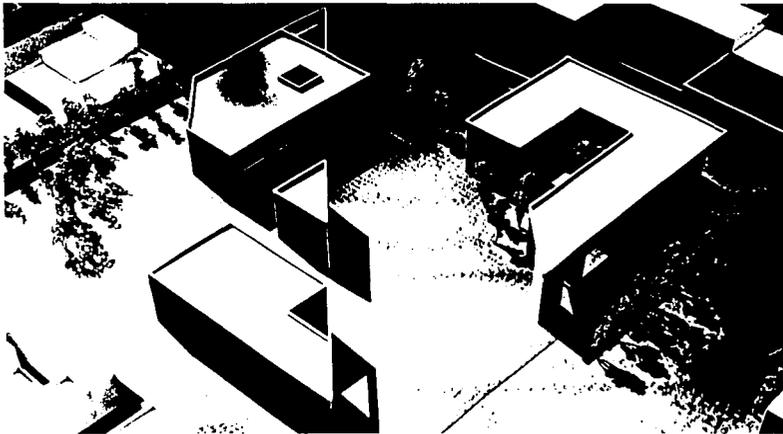
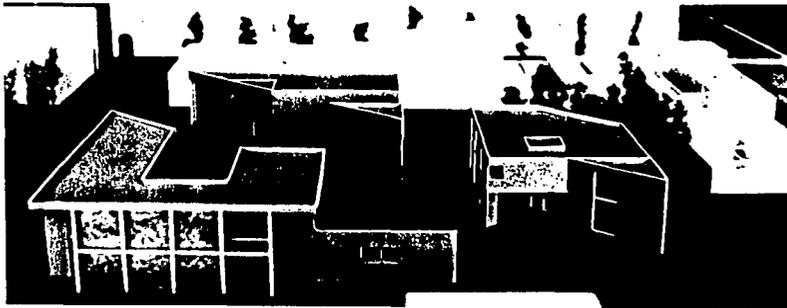


carpa

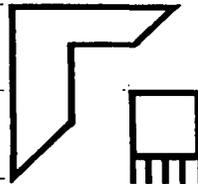


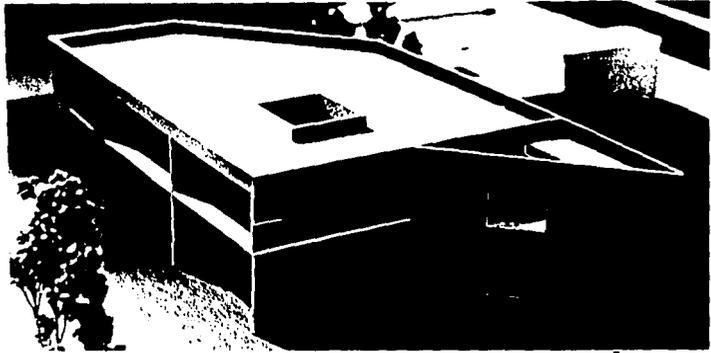
**PLAZA DE
LA CONSTITUCION**



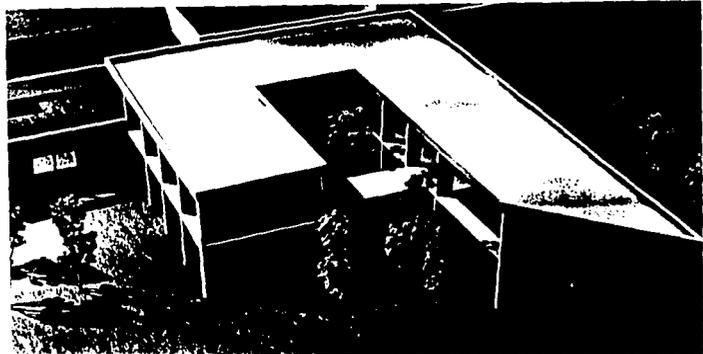


MUSEO

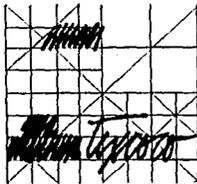




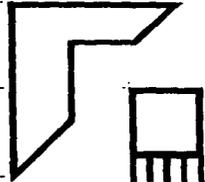
admon

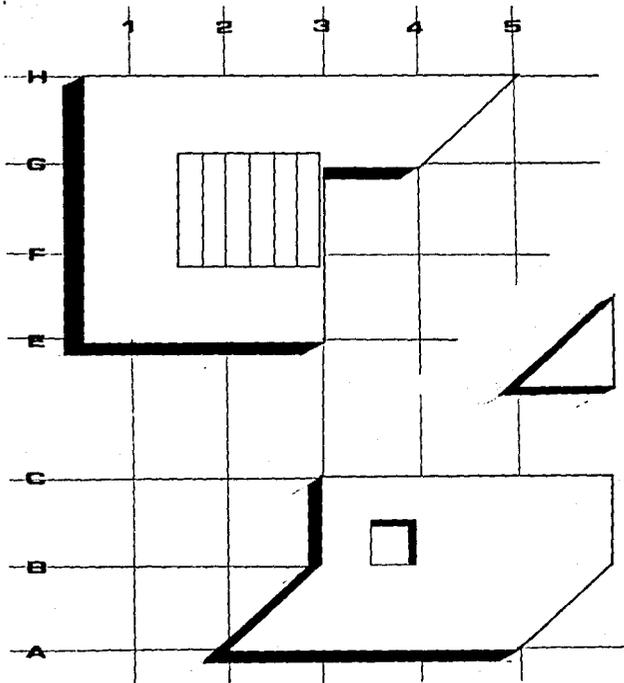


salas

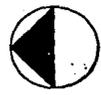
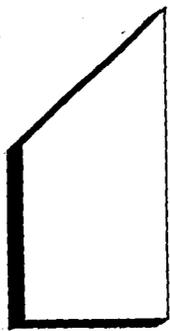


MUSEO

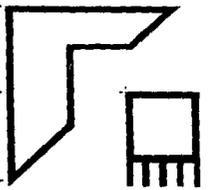


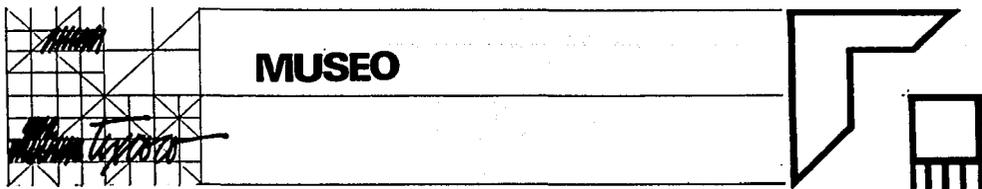
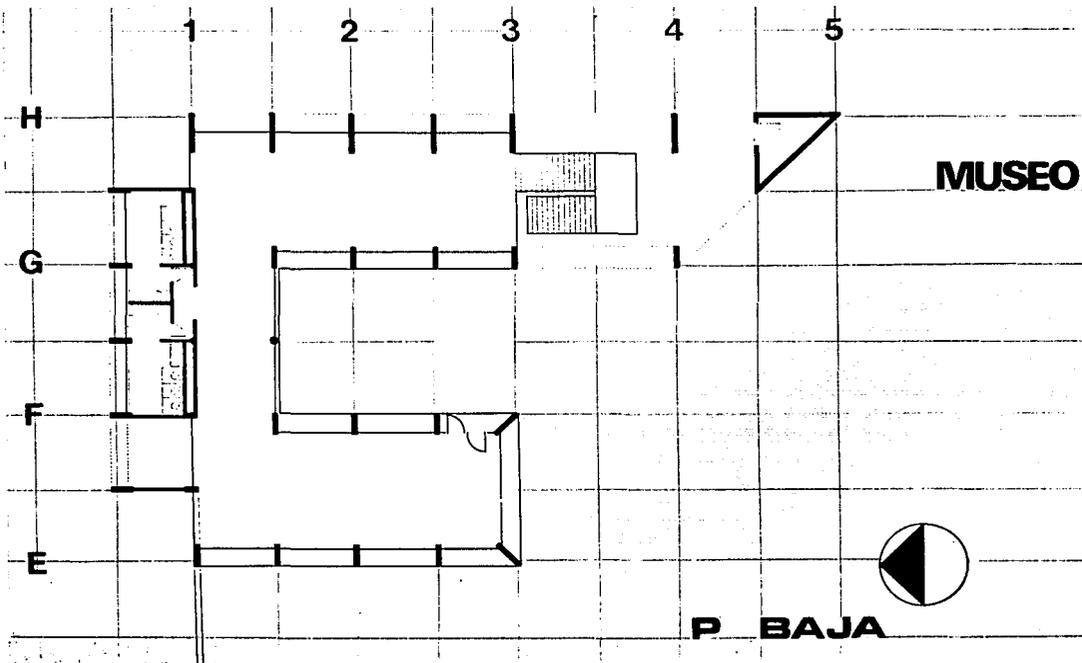


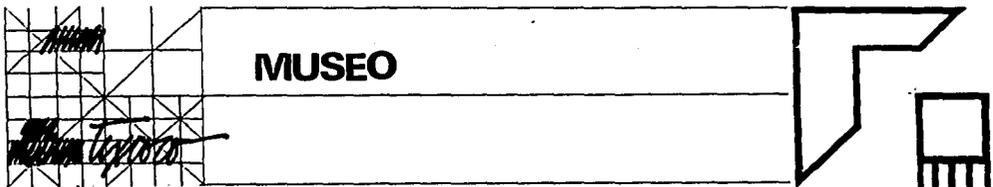
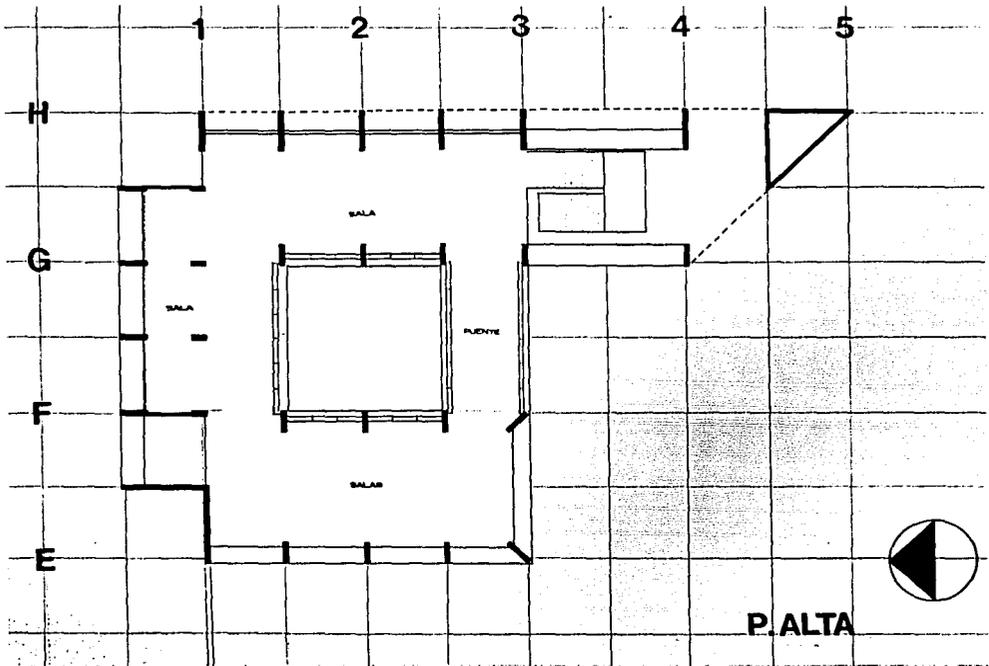
7 8

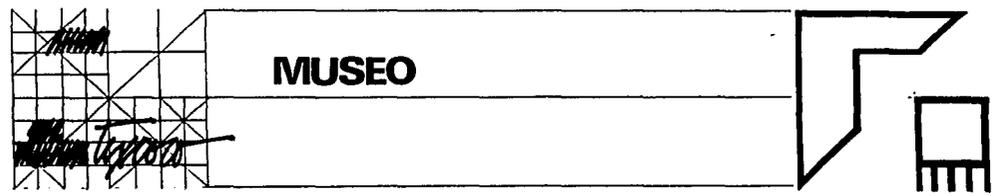
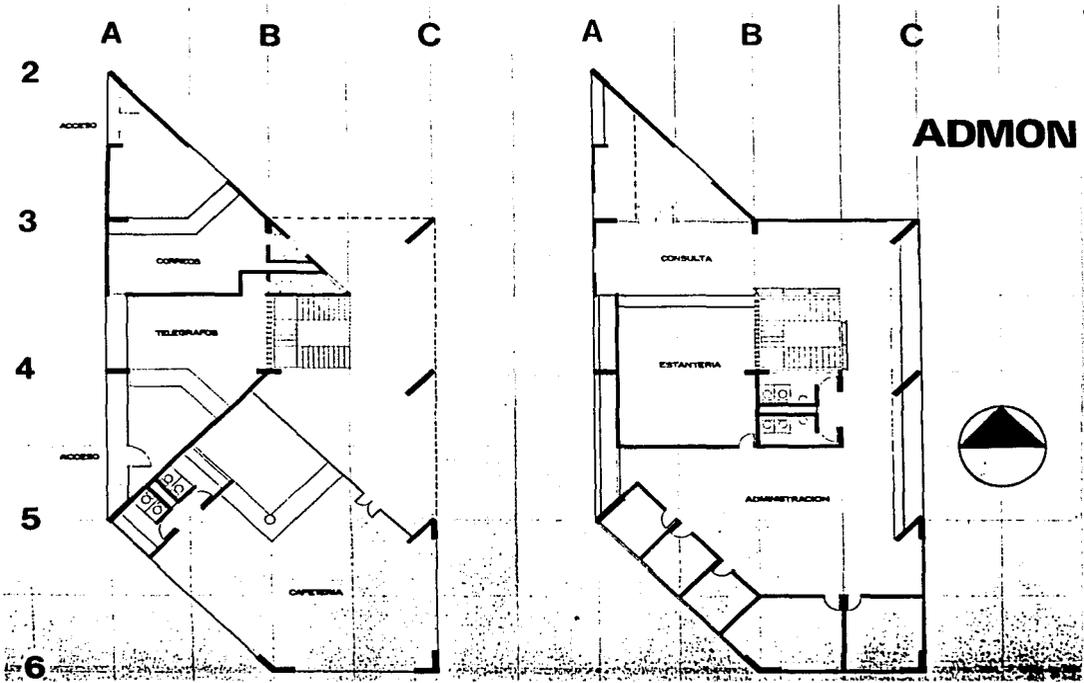


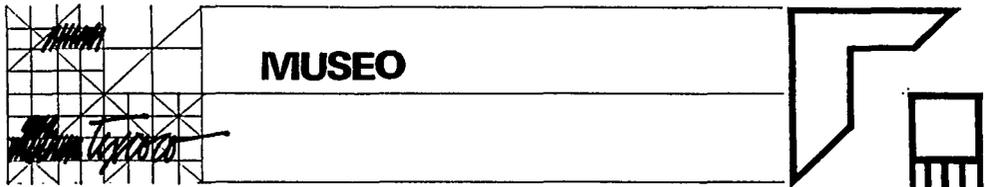
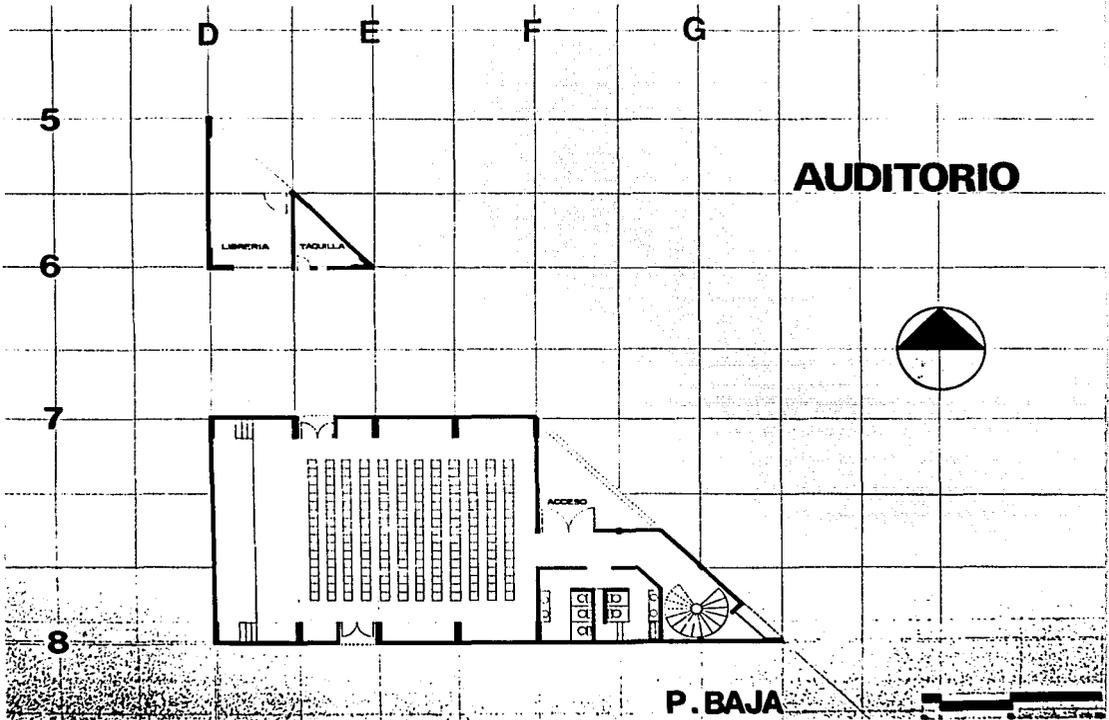
MUSEO

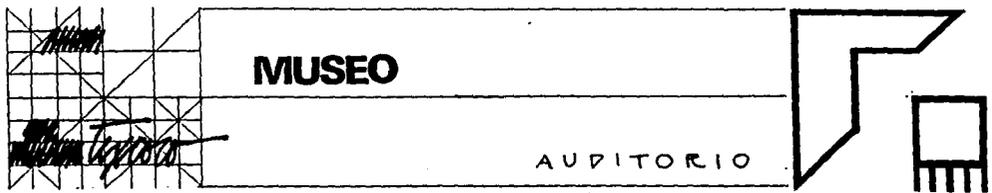
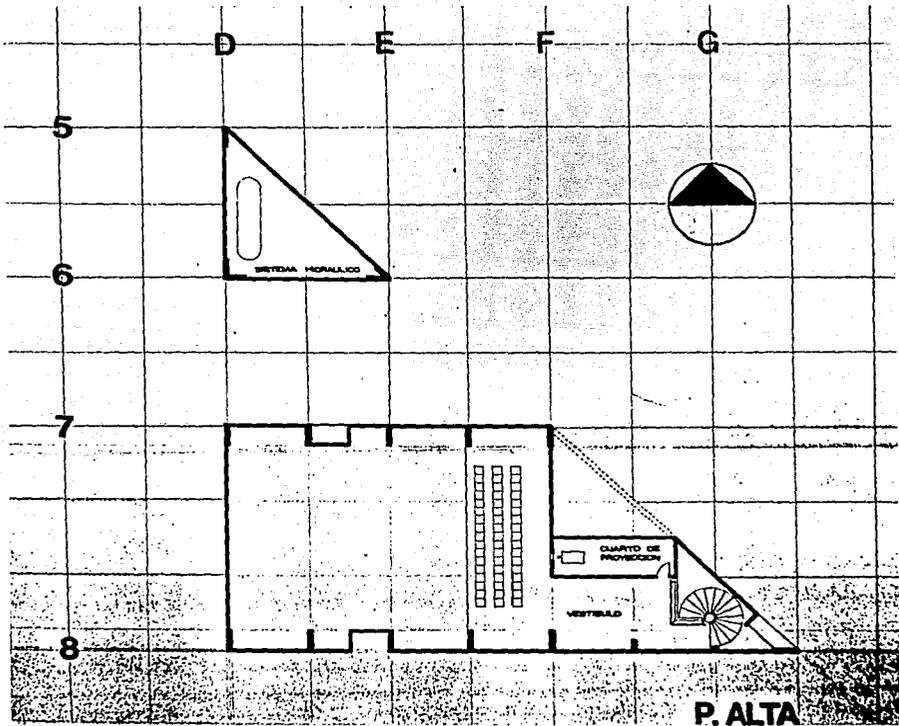


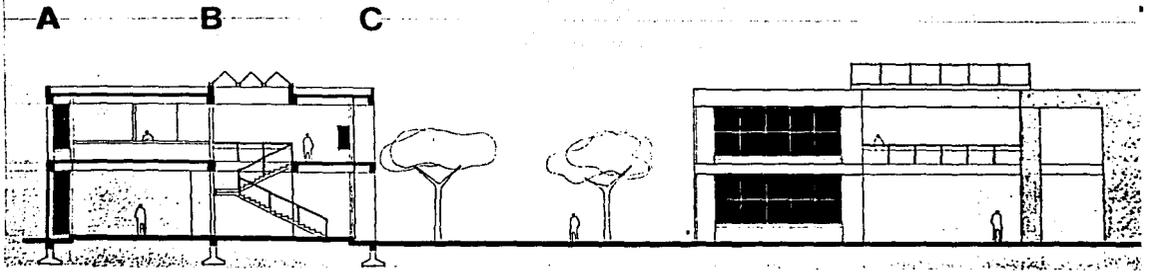




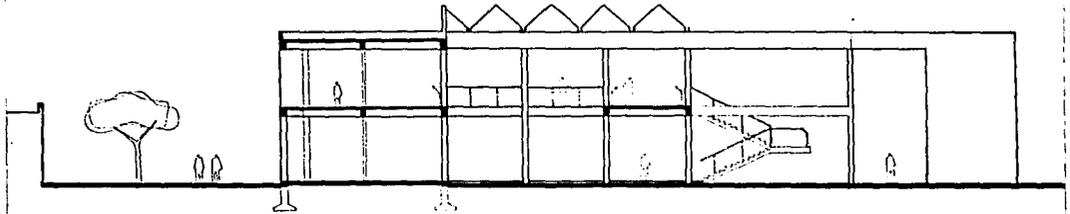








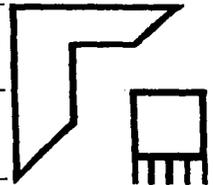
1 2 3 4

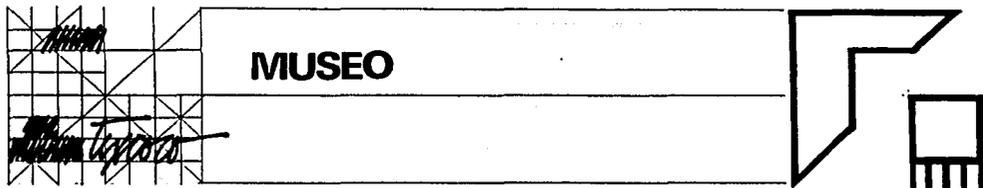
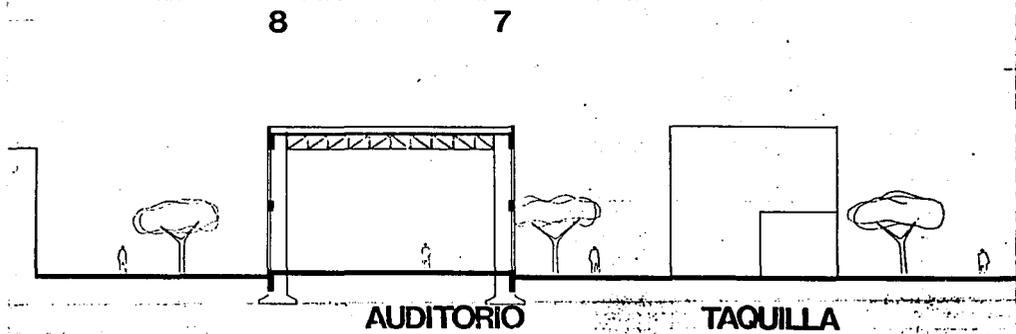
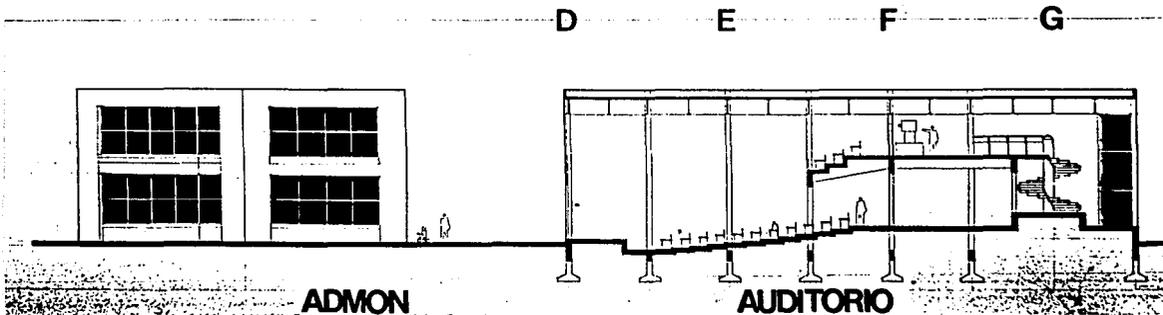


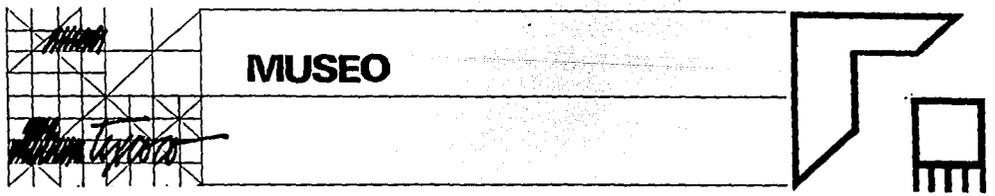
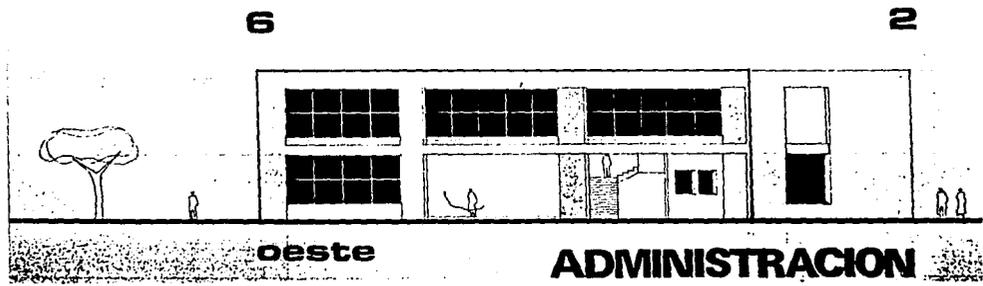
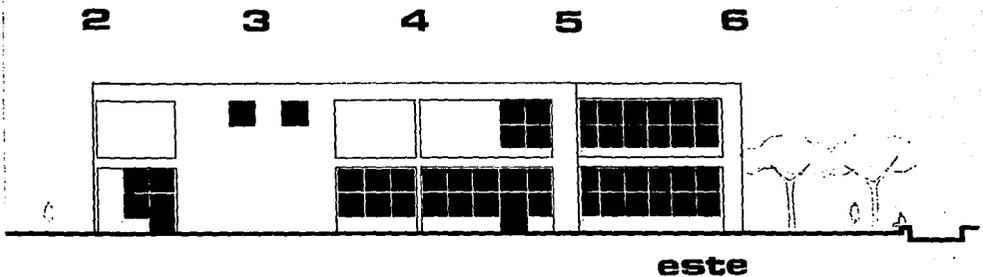
SALAS



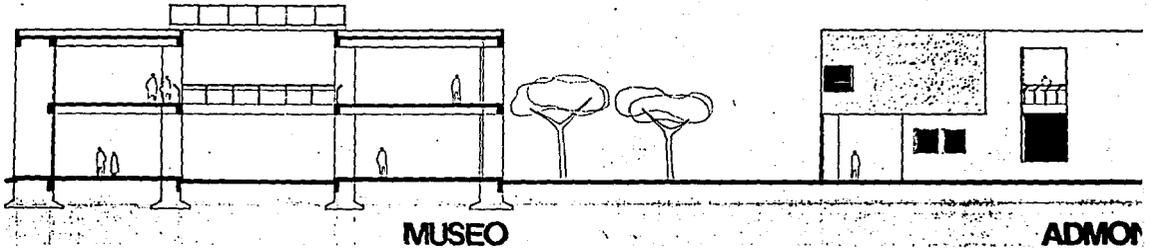
MUSEO



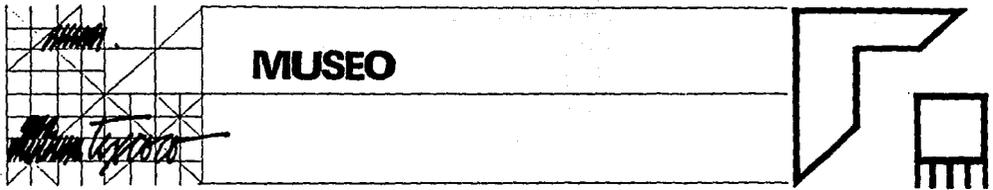
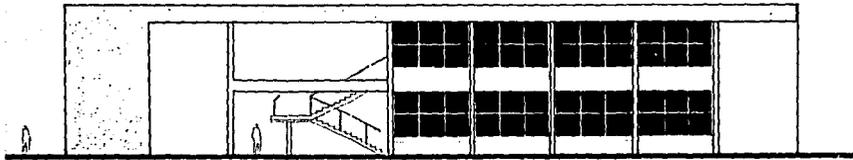


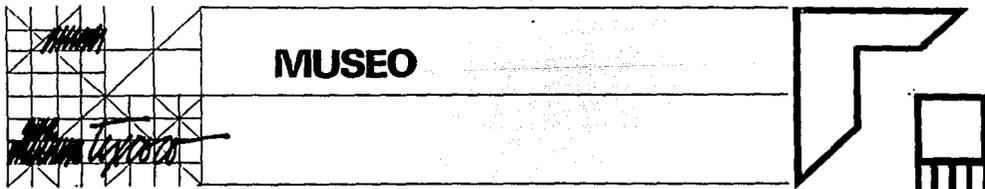
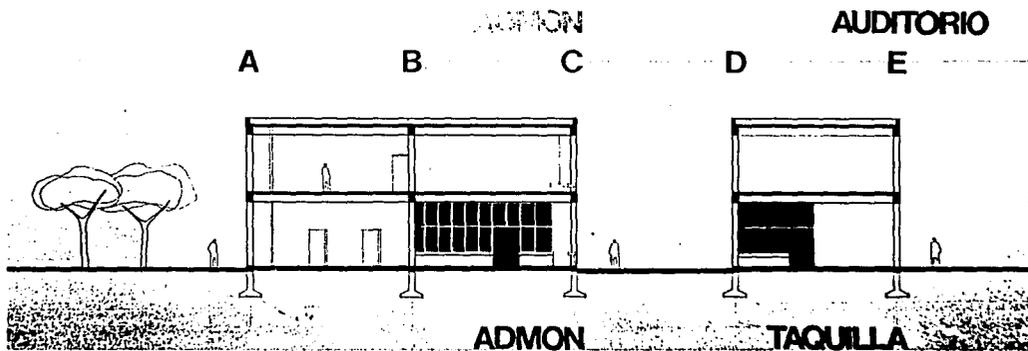
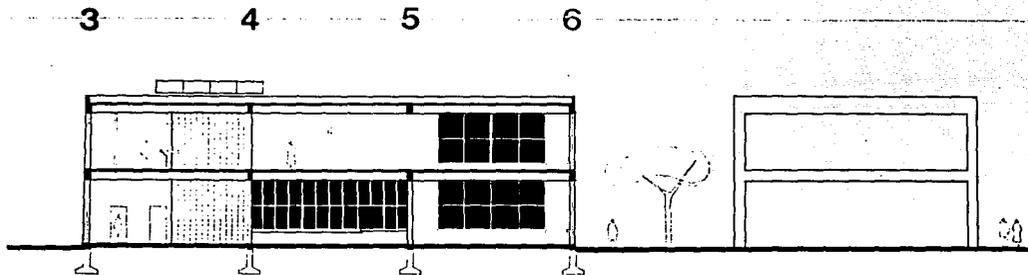


H — G — F — E



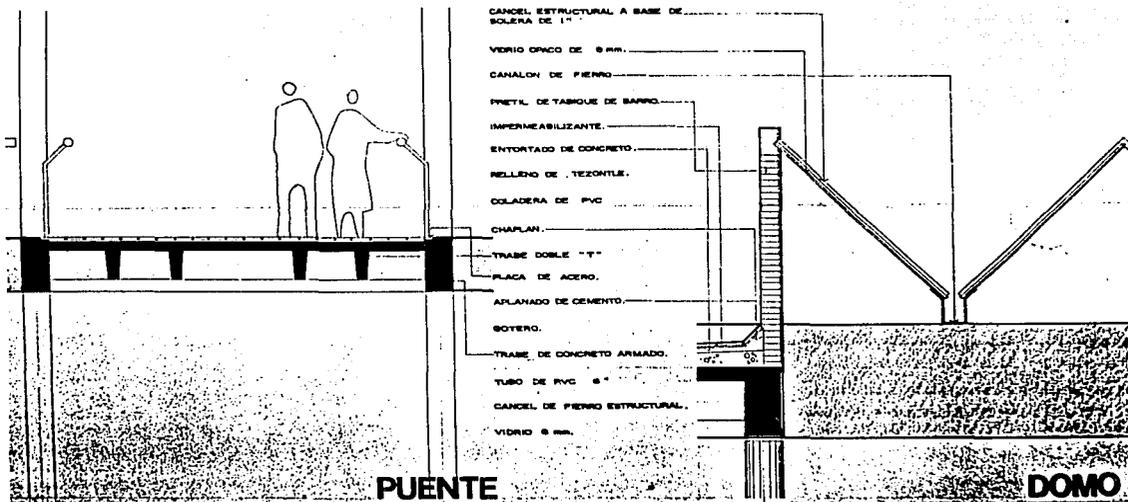
5 4 3 2 1





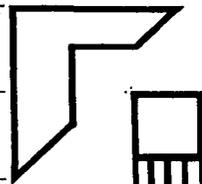
3

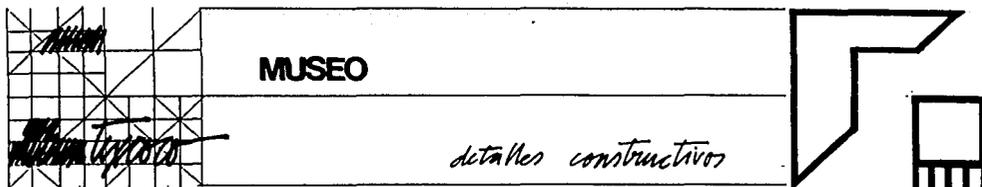
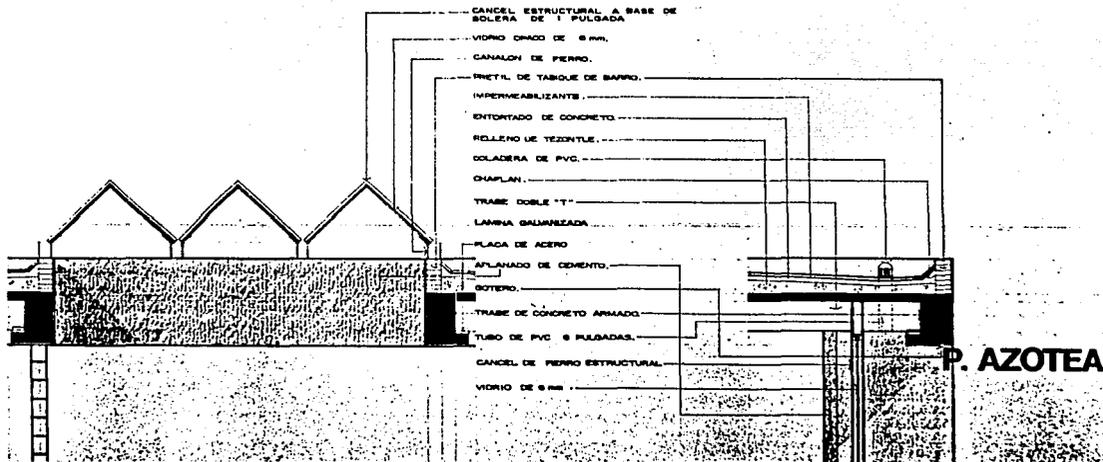
1'

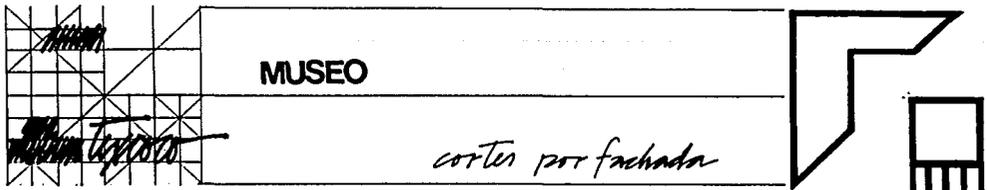
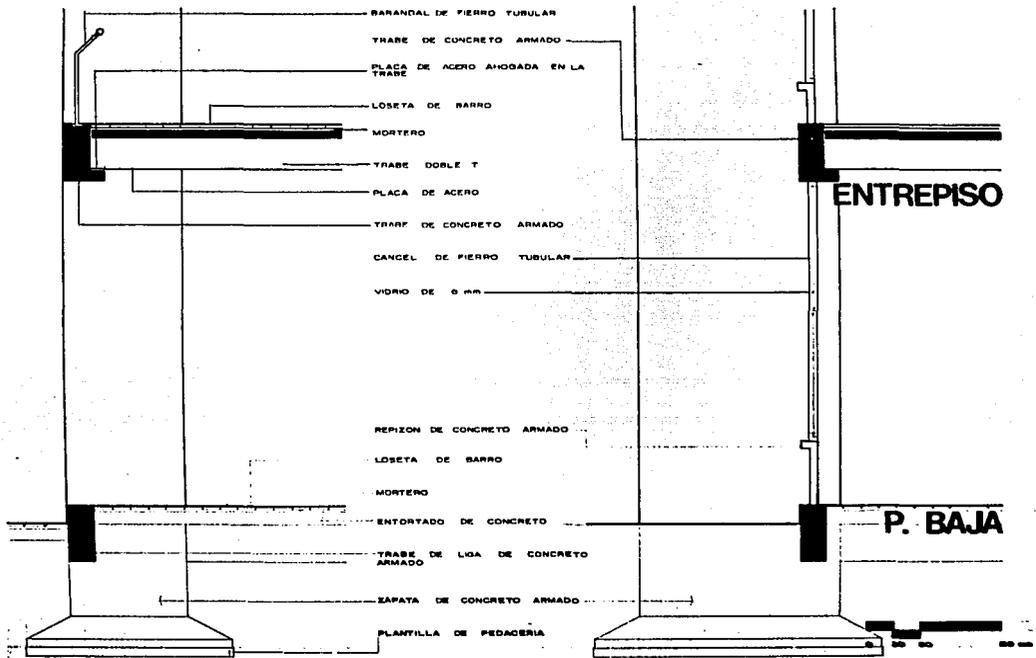


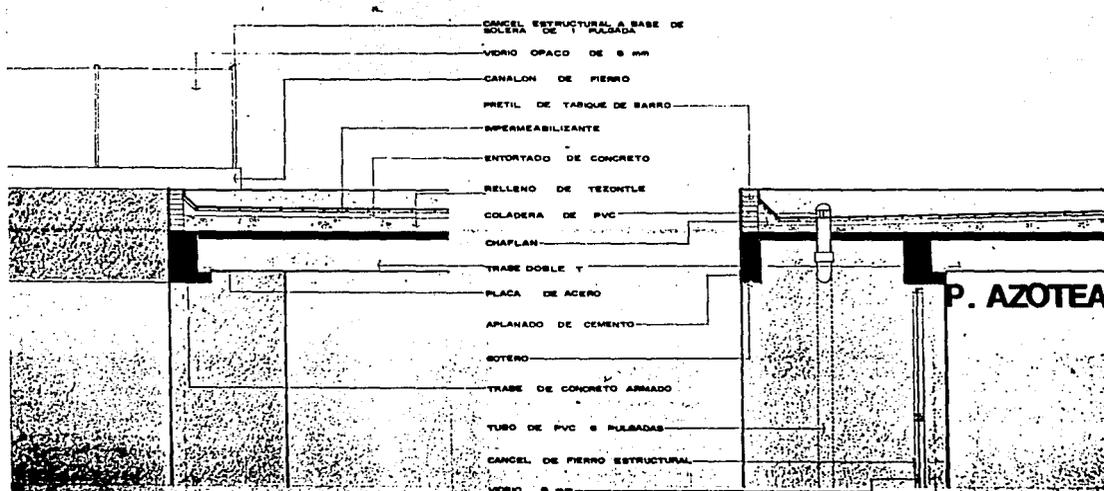
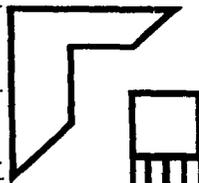
MUSEO

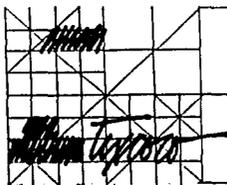
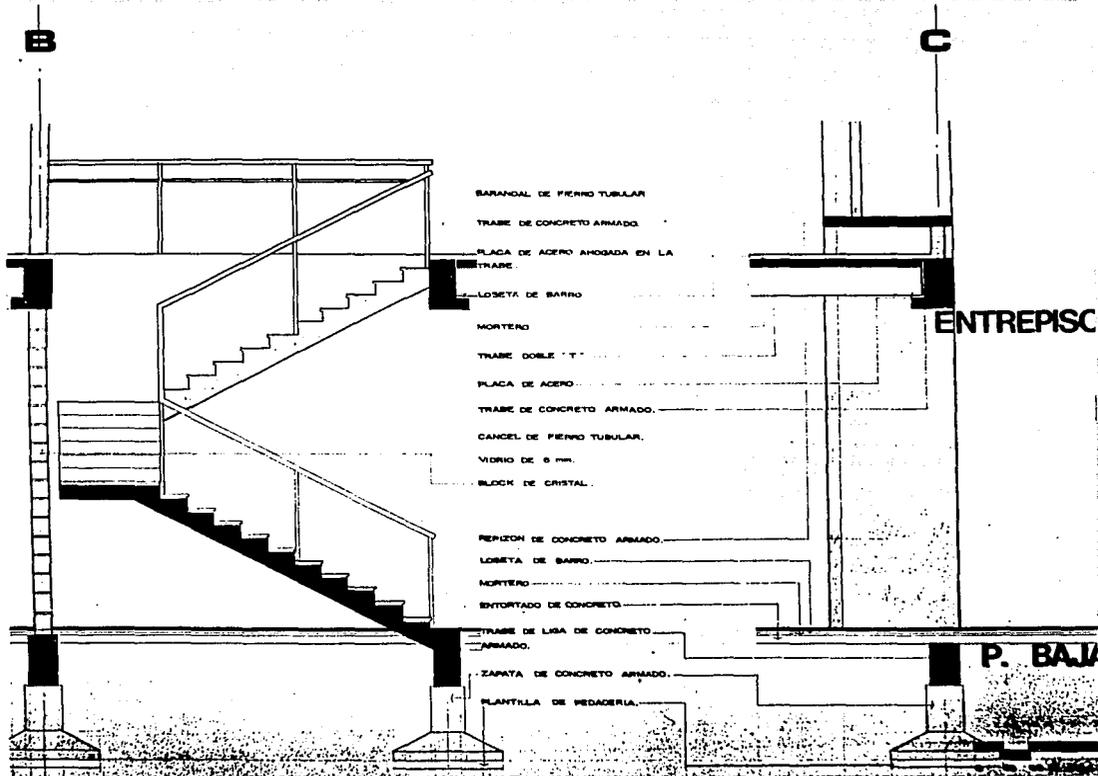
detalles constructivos



B**C**

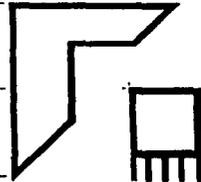


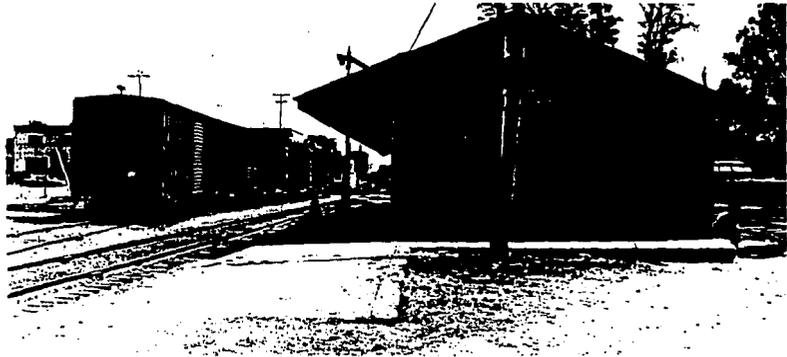
F**H****MUSEO***detalles constructivos*



MUSEO

detalle escalera



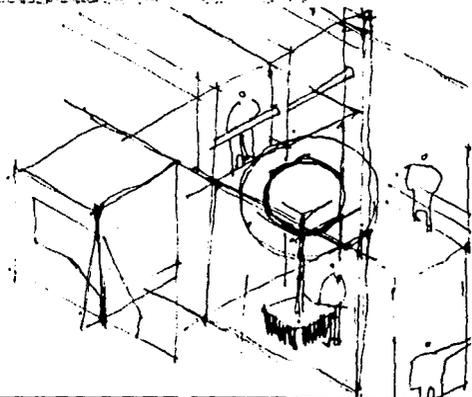


CENTRO DE RECREACION POPULAR

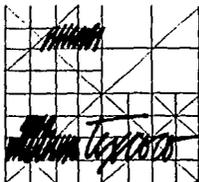
SE UBICARA EN LOS TERRENOS
LIBRES DE LA ESTACION DE
TRENES DE TEXCOCO.
ENTRE LA CALLE NEZAHUAL
COYOTL Y LA VIA FERREA.

EL PROYECTO CUENTA CON:

- UN ESTACIONAMIENTO PUBLICO QUE APOYARA LAS ACTIVIDADES DEL CENTRO.



EL CENTRO DE RECREACION POPULAR

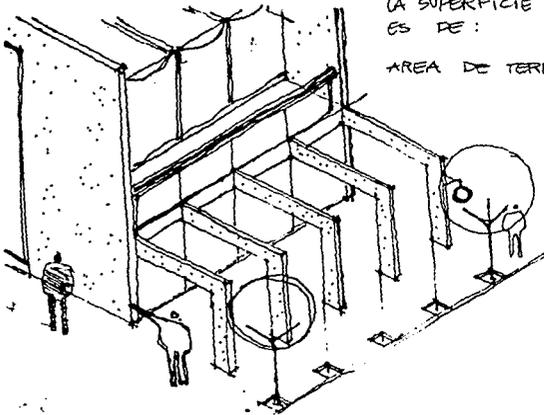


PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

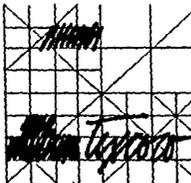
- UNA PLAZA DE ACCESO Y DESCANSO Y
- EL C.P.R. QUE ALBERGA EQUIPAMIENTOS DE SERVICIO A LA COMUNIDAD.

LA SUPERFICIE DISPONIBLE ES DE:

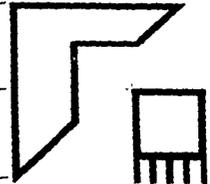
AREA DE TERRENO 9500M²

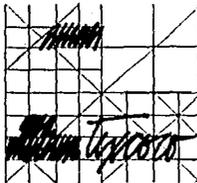
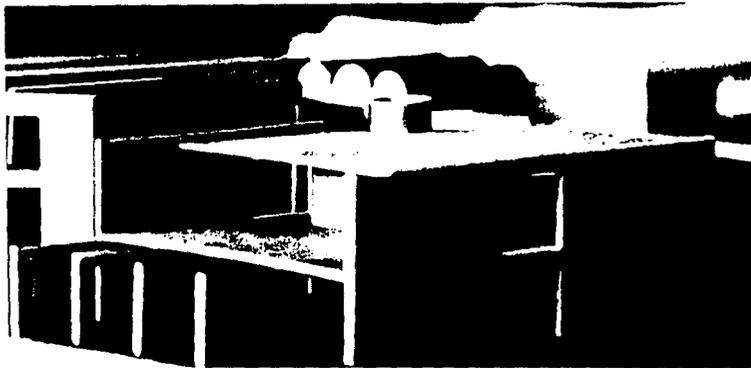
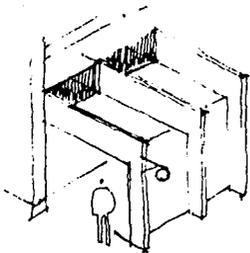


ESTANCIA INFANTIL	526 M2
JARDIN	40 M2
SERVICIOS	40 M2
BIBLIOTECA	405 M2
CAFETERIA	121 M2
SERVICIOS	60 M2
CIRCULACION	121 M2
TAJERES	405 M2
CONSULTORIOS MEDICOS	405 M2
TOTAL	2 123 M2
ESTACIONAMIENTO	2800 M2
capacidad	100 AUTOS

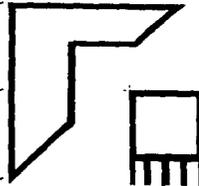


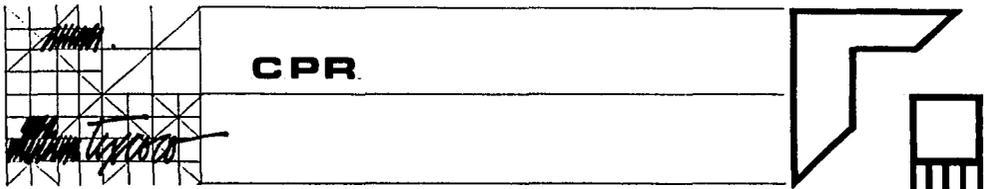
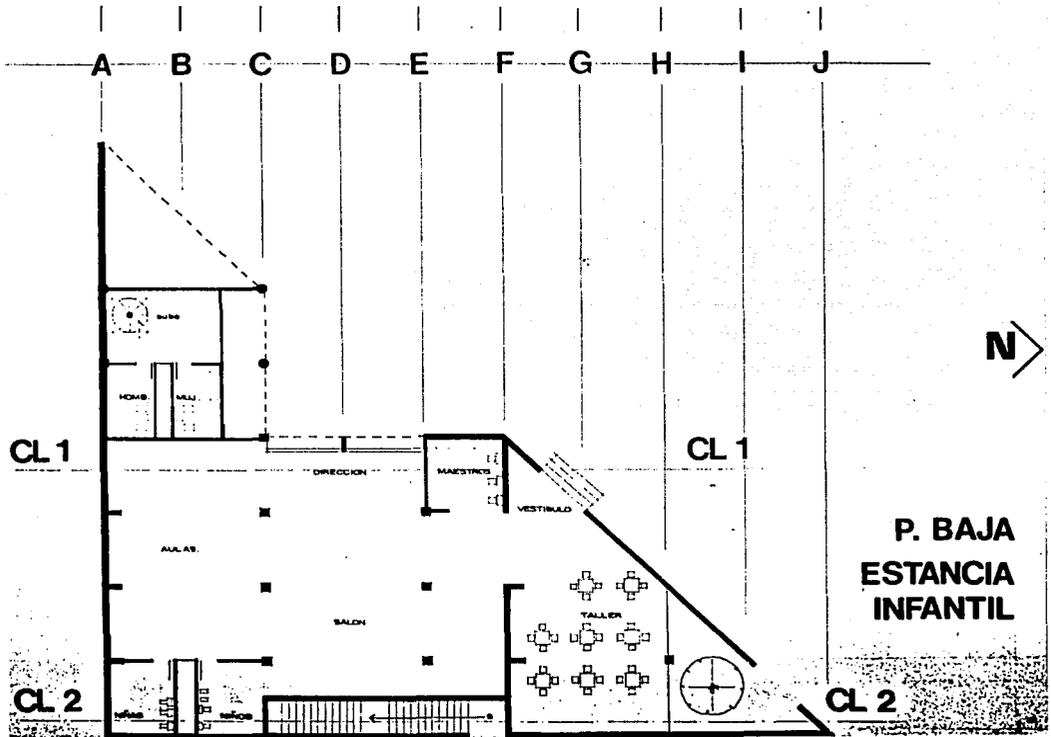
EL CENTRO
DE RECREACION POPULAR



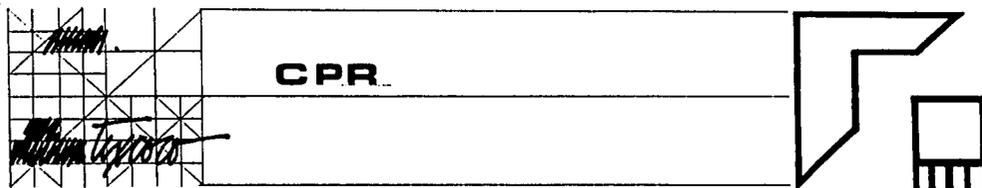
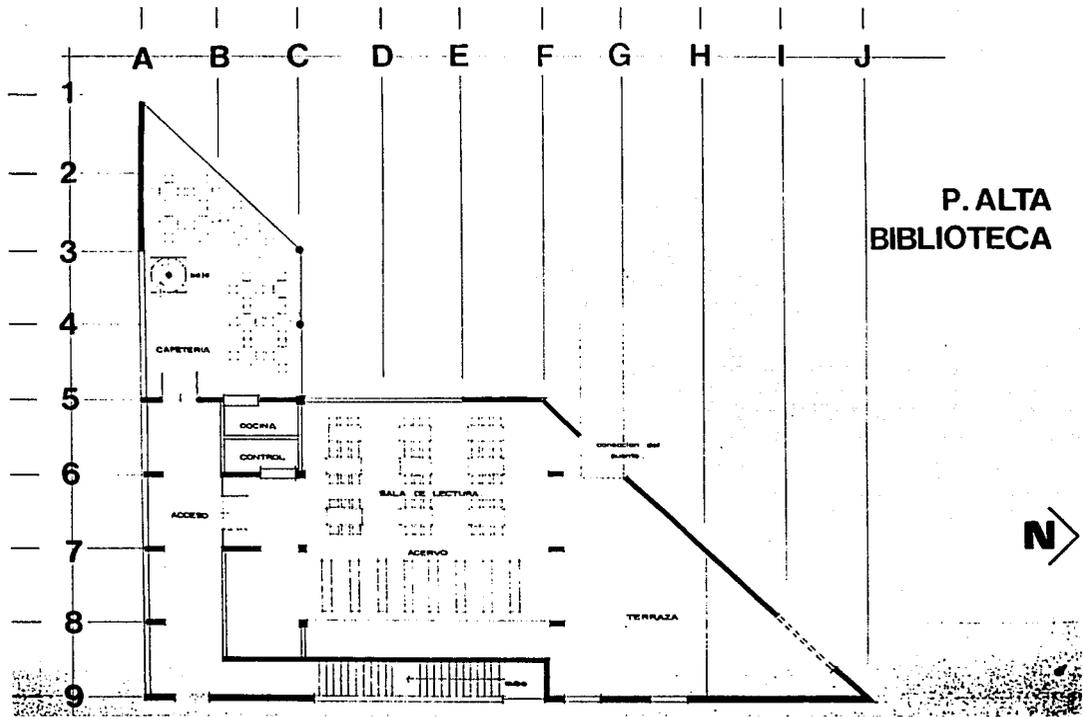


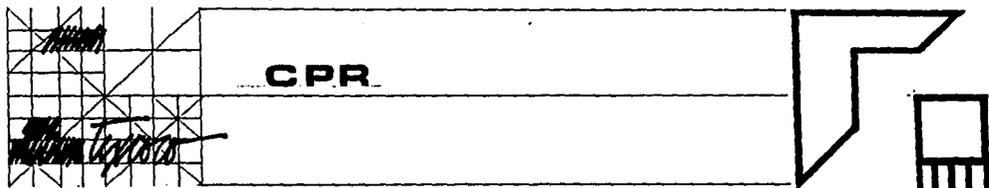
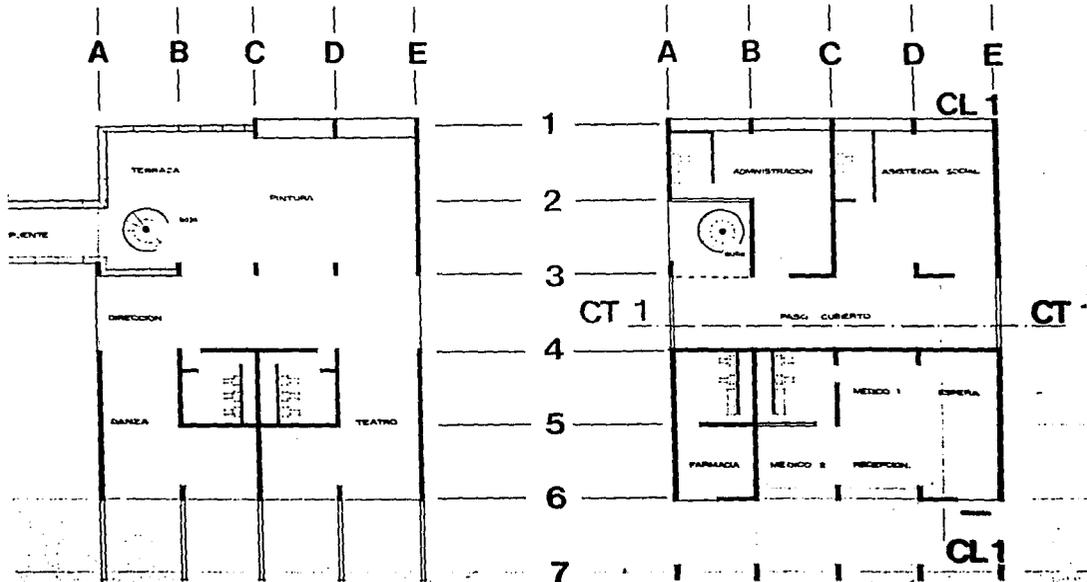
CPR

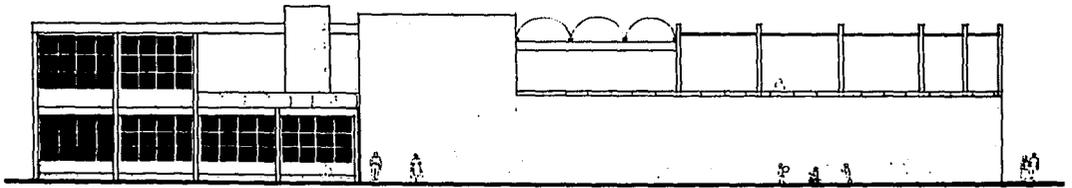




P. ALTA
BIBLIOTECA

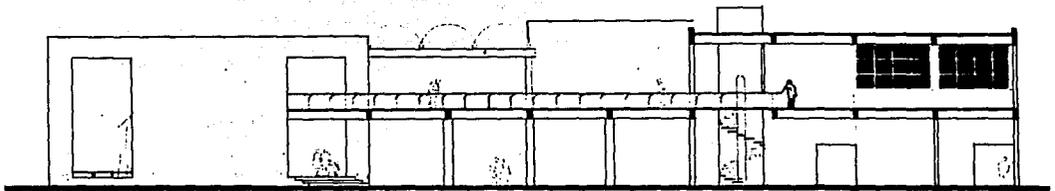






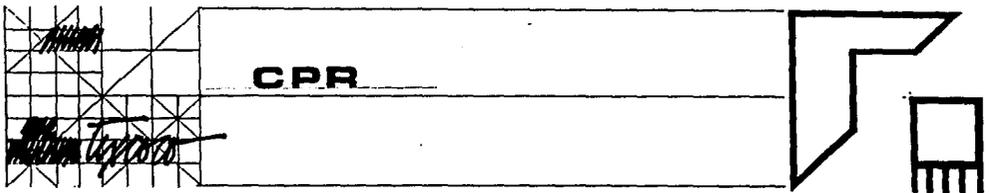
OESTE

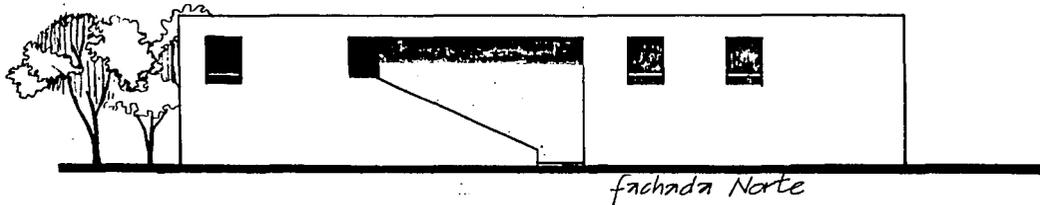
A B C D E



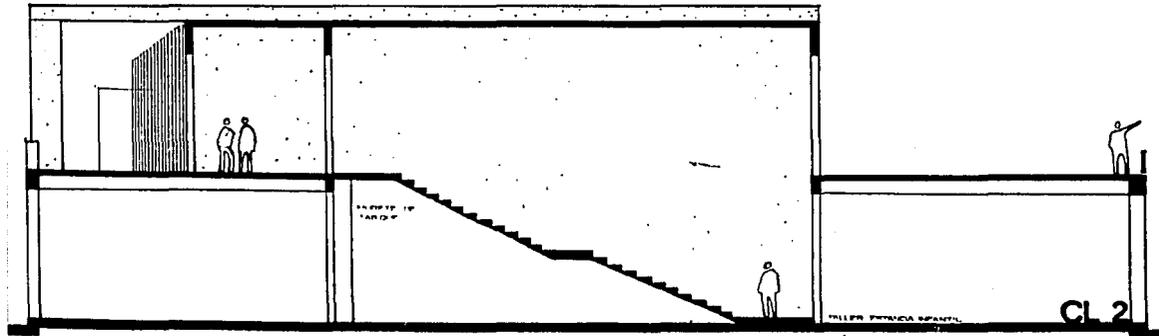
ESTE

CT 1

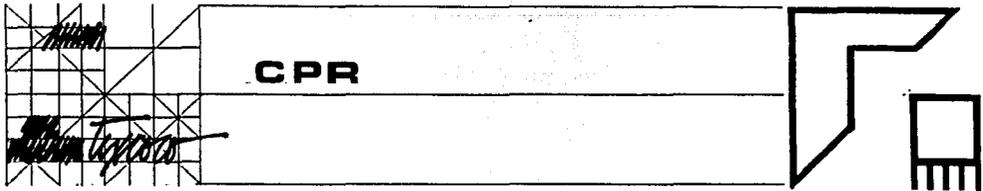




A B C F H

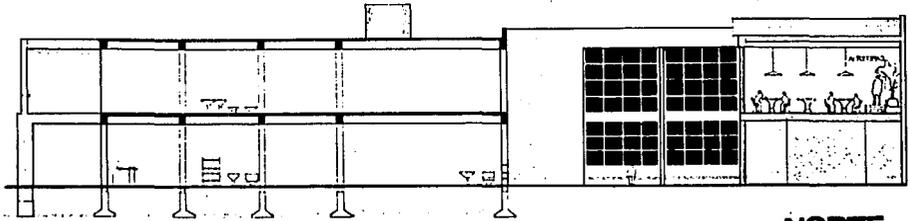


corte Longitudinal



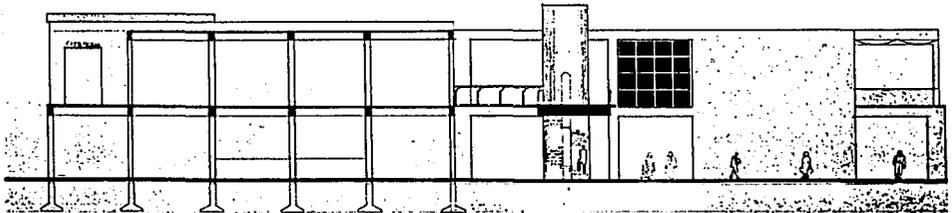
7 6 5 4 3 2 1

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

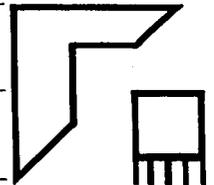


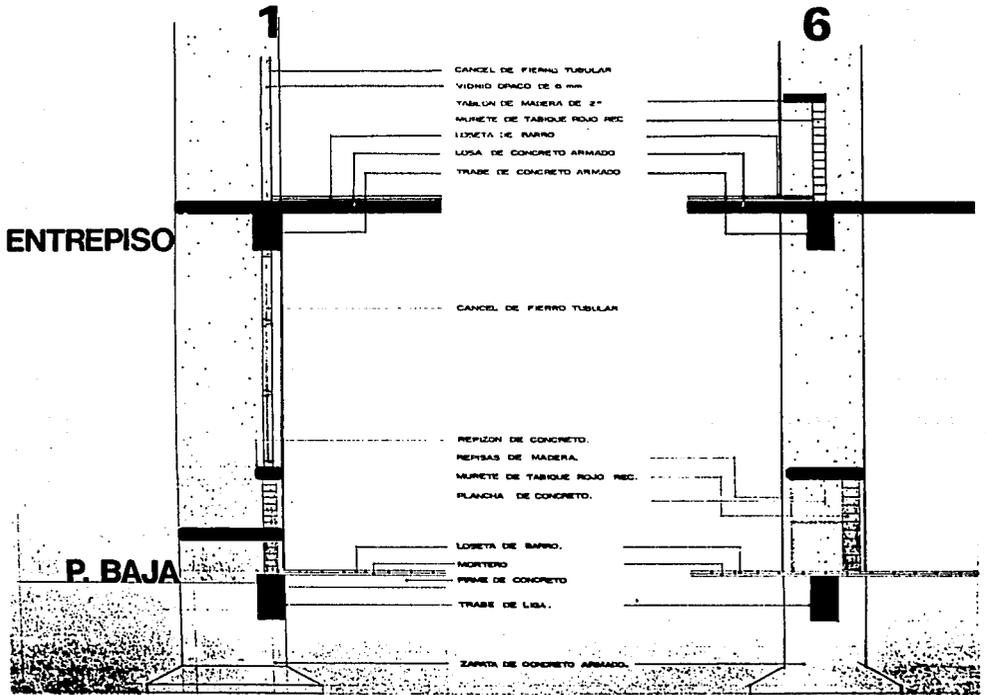
NORTE

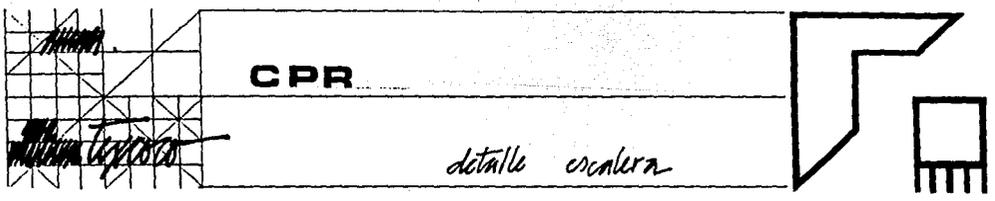
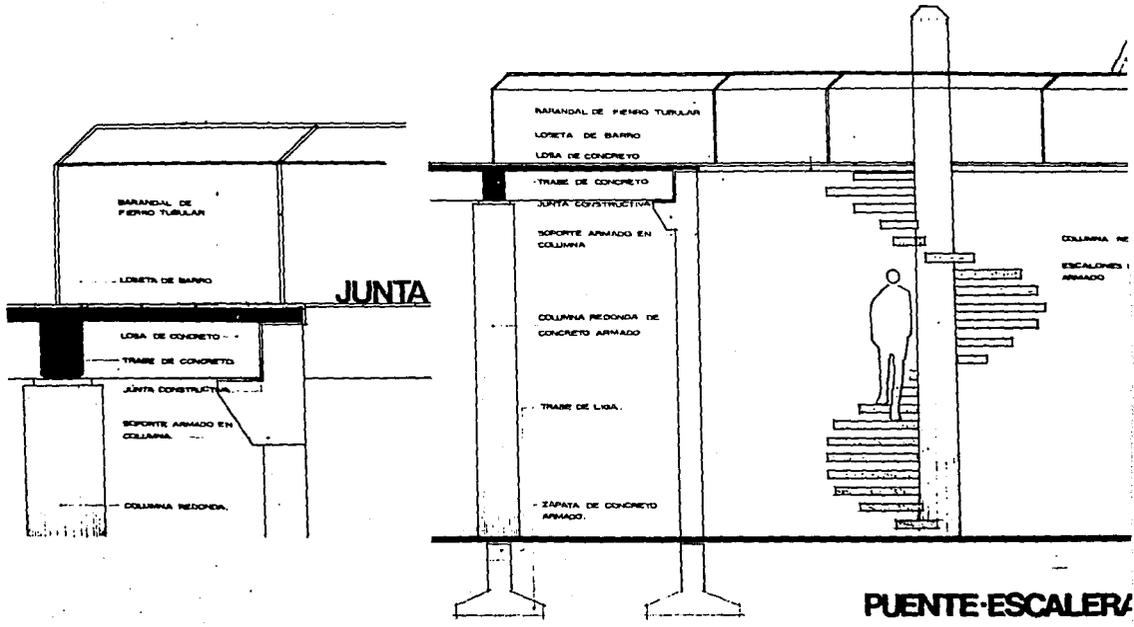
1 2 3 4 5 6

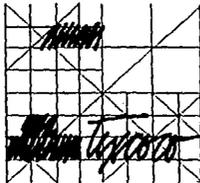
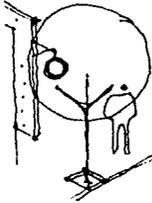
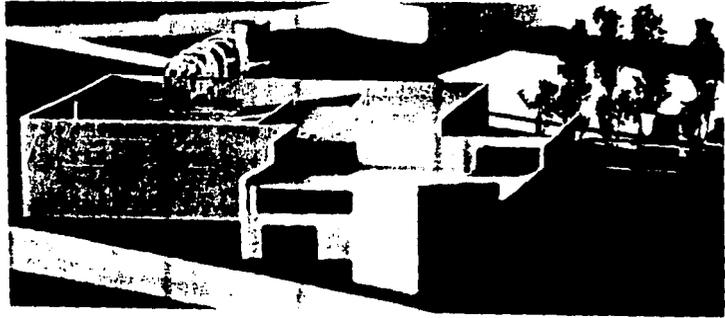


C.P.R.

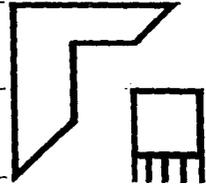


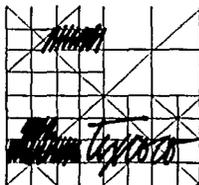
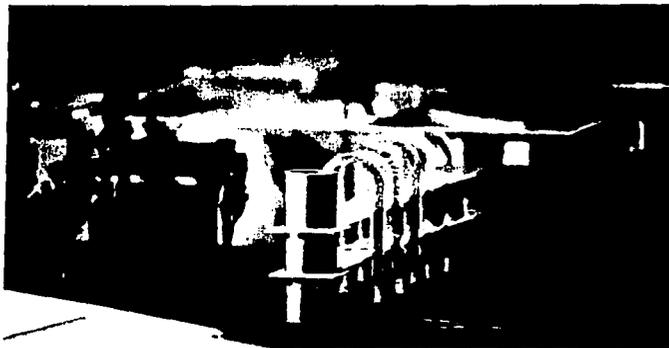




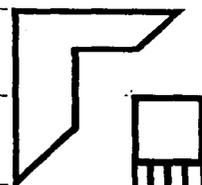


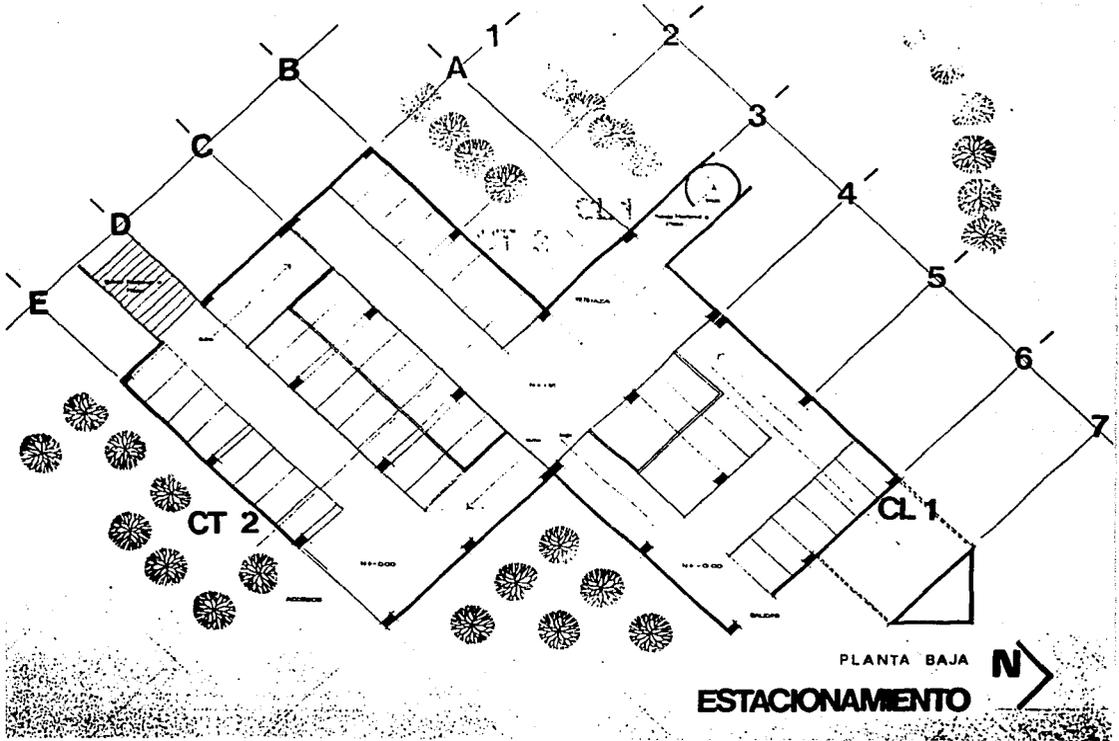
ESTACIONAMIENTO

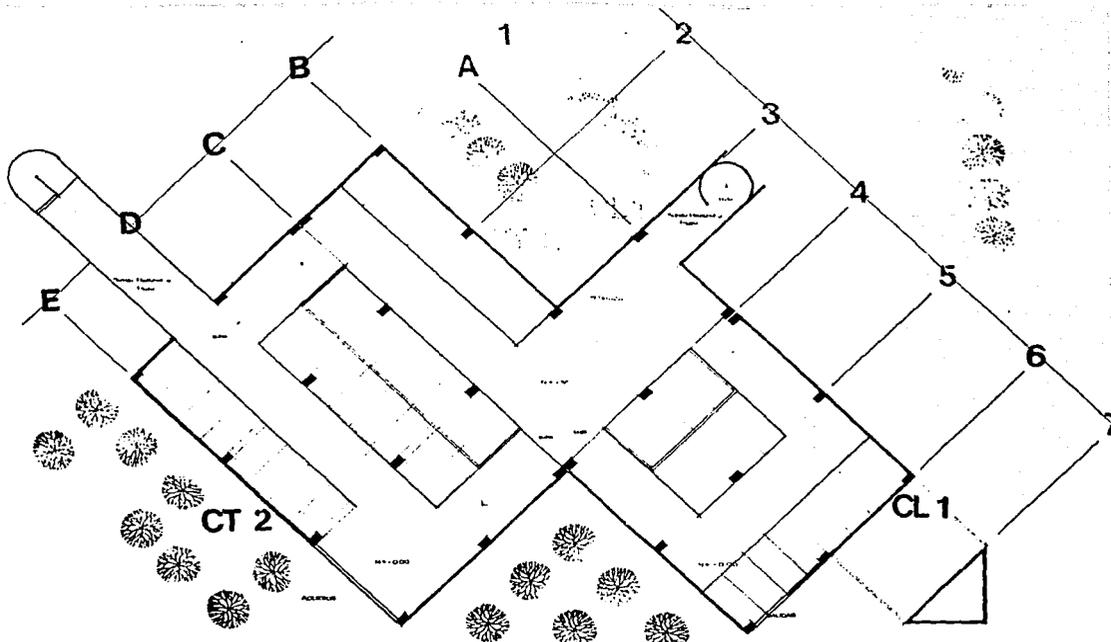




ESTACIONAMIENTO



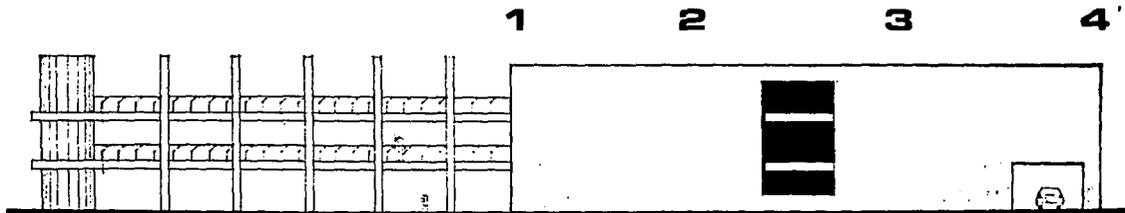




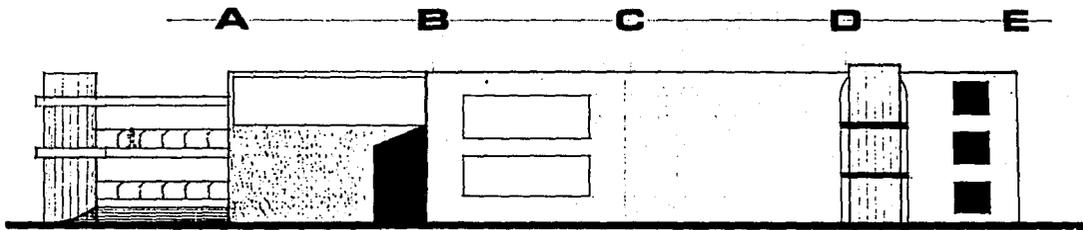
P. TIPO

ESTACIONAMIENTO

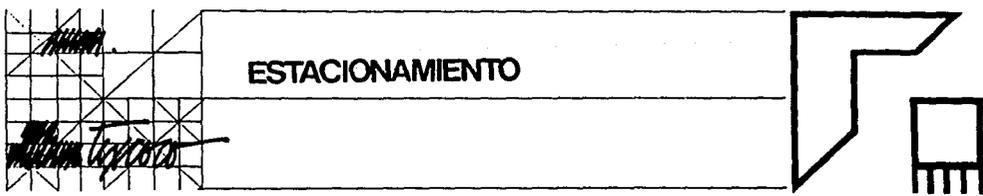


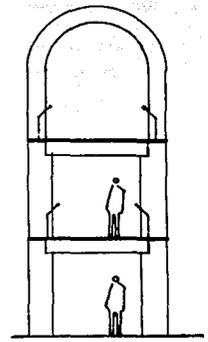
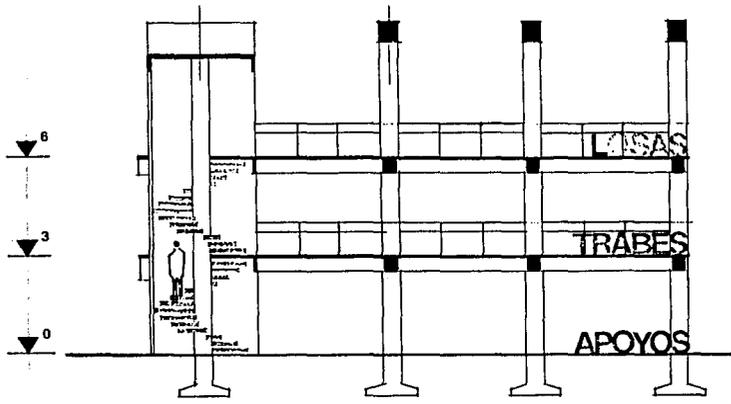


ESTE

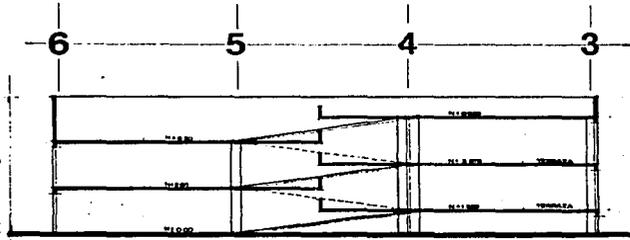


SUR

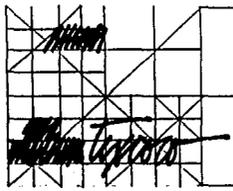




PUENTE-ESCALERA



CL 1



ESTACIONAMIENTO

