



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO  
PROGRAMA DE MAESTRÍA Y DOCTORADO EN URBANISMO  
CAMPO DE CONOCIMIENTO: ANÁLISIS, TEORÍA E HISTORIA

DETERIORO URBANO EN ESTACIONES DE TRANSPORTE PÚBLICO.  
CASO DE ESTUDIO: BUENAVISTA, CIUDAD DE MÉXICO.

TESIS  
QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE:  
MAESTRO EN URBANISMO

PRESENTA:  
ERNESTO RAMÍREZ CORNEJO

TUTOR  
DR. ÁNGEL FRANCISCO MERCADO MORAGA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA, UNAM

MÉXICO, D.F., NOVIEMBRE 2014



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



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

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

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

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

Deterioro urbano en estaciones de transporte público.

Caso de estudio: Buenavista, Ciudad de México.

Tesis que para obtener el grado de Maestro en Urbanismo

Presenta:

Ernesto Ramírez Cornejo

Director de Tesis: Dr. Ángel Francisco Mercado Moraga

Programa de Maestría y Doctorado en Urbanismo

2014

Director de Tesis:

Dr. Ángel Francisco Mercado Moraga

Sinodales:

Arq. Alejandro Suárez Pareyón

Mtro. Ernesto Alva Martínez

Dr. Víctor Delgadillo Polanco

Mtro. Francisco Platas López

Mi absoluto agradecimiento:

A la Universidad Nacional Autónoma de México y su programa de Maestría en Urbanismo.

A mi tutor y director de tesis: Dr. Ángel Francisco Mercado Moraga.

A mis profesores y compañeros del campo de conocimiento de Análisis, Teoría e Historia. Especialmente a mis sinodales: Arq. Alejandro Suárez Pareyón, Mtro. Ernesto Alva Martínez, Dr. Víctor Delgadillo Polanco y Mtro. Francisco Platas López.

Gracias a Dios y a mi familia por su cariño y apoyo permanente.

En memoria de mi amiga Gabriela Dena.

**DETERIORO URBANO EN ESTACIONES DE TRANSPORTE PÚBLICO.  
CASO DE ESTUDIO: BUENAVISTA, CIUDAD DE MÉXICO**

**ÍNDICE**

	Página
1. Introducción	5
2. Deterioro Urbano	9
2.1 El enigma del deterioro	9
2.2 Características del deterioro	13
2.3 Causas externas	17
2.4 Causas internas	23
2.5 Tipos de deterioro urbano	32
3. Las estaciones de transporte público	37
3.1 Antecedentes del transporte en la Ciudad	38
3.2 Intercambio modal	41
3.3 Estaciones de transporte	44
3.4 Clasificación de estaciones	49
3.5 Los Centros de Transferencia Modal (CETRAM)	54
4. Legislación y deterioro en las estaciones	57
4.1 Problemáticas en las estaciones	54
4.2 Normatividad para las estaciones de transporte	65
4.3 Estaciones de transporte y deterioro urbano	72
4.4 Una historia que se repite	81
5. Buenavista, puerta de entrada a la Ciudad de México	87
5.1 Buenavista, sus orígenes	87
5.2 Buenavista, las primeras estaciones	101
5.3 Buenavista, la reubicación	109
5.4 Buenavista, el olvido	113
6. Buenavista, resurgimiento y deterioro urbano	116
7. Conclusiones	139
8. Índice de figuras, imágenes y cuadros	152
9. Referencias bibliográficas	157

## 1. INTRODUCCIÓN

Buenavista es el punto de confluencia de diversos modos de transporte provenientes del Estado de México, a pesar de las transformaciones físicas que la zona ha sufrido en las últimas décadas, conserva el espíritu de ser una puerta de entrada a la Gran Capital. Es terminal de una línea del Sistema de Transporte Colectivo (Metro), una del Tren Suburbano, y del Metrobús, una estación de paso, una estación terminal y terminal alterna de dos líneas.

La colonia Buenavista, está ubicada en la Delegación Cuauhtémoc, que se localiza en el centro del área urbana del Distrito Federal, entre sus zonas más importantes contiene el Centro Histórico perímetro "A" y parte del perímetro "B", así como la Avenida Paseo de la Reforma, considerada el corredor comercial y de servicios más importante de la Ciudad; aun cuando no colinda físicamente con ningún municipio del Estado de México, su ubicación central y su desarrollo histórico como núcleo original del desarrollo metropolitano, le otorga un papel fundamental en la vida de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, La delegación presenta altos índices de equipamiento, como consecuencia del grado de consolidación de infraestructura y concentración de servicios y comercio; es considerada como un punto de generación de empleos y dispone de un sistema vial y de transporte fundamenta, para la estructura urbana de la Ciudad y paso obligado de otras delegaciones.

Buenavista fue la puerta de entrada de los pasajeros a la Ciudad de México una por ferrocarril durante las primeras décadas del siglo XX. En sus alrededores se desarrollaron las colonias Guerrero y Santa María la Ribera, la zona se modificó con la ampliación de Paseo de la Reforma, la construcción de los ejes viales y del Circuito Interior. La supresión de la estación ferrocarril de pasajeros coincidió con la puesta en operación de la línea B del Metro hacía el Estado de México y más tarde, el confinamiento de carriles en la avenida Insurgentes para albergar al Metrobús.

Luego de algunos años de que la estación Buenavista estuvo fuera de operación, la zona nuevamente representa un punto de alto tránsito de personas, debido a la interconexión de las redes de transporte público, la Biblioteca “José Vasconcelos” y el centro comercial “Forum Buenavista”; adicionalmente, se tiene planeada la llegada de nuevas líneas de transporte a la zona, como por ejemplo el Tren a Querétaro.

El estudio de la Estación Buenavista es relevante, ya que la zona tiene una vocación histórica ligada a la llegada de pasajeros a la ciudad; representa un importante centro de intercambio modal y las nuevas obras, continuaran cambiando la estructura urbana del área. El trabajo aborda conceptos de transporte público, estaciones de transporte y su relación con la zona en que su ubican, además de su impacto en el deterioro urbano y su relación con los habitantes de la misma, analizando casos del Metro de D.F., que se consideró como la columna vertebral del transporte en la ciudad y que incluyó en su plan original el establecimiento de rutas de transporte “alimentadoras” y la construcción de paraderos a los cuales llegarían los autobuses provenientes del Estado de México y de las áreas suburbanas del D.F.; sin embargo, actualmente en las estaciones se tienen espacios de comercio informal, generación de basura y puntos de inseguridad, que ponen en riesgo a los vecinos, a los usuarios y a los transeúntes.

En este contexto de afectaciones ocasionadas por el transporte se propone una clasificación del deterioro urbano abordando sus causas internas, externas y extraordinarias y atendiendo a ellas, clasificar el deterioro más allá del deterioro físico o el ocasionado por la falta de mantenimiento:

**Deterioro Físico:** Producido por causas que afectando las características físicas y de construcción de las zonas, que podrían poner en peligro la integridad de sus usuarios por cuestiones de seguridad.

**Deterioro Funcional:** Producido por causas que alteraron la función original de las zonas, haciéndolas no aptas u obsoletas para su uso.



**Deterioro Ambiental:** Producido por causas que alteraron los medios naturales existentes, produciendo contaminación de tipo.

**Deterioro por Ubicación:** Producido por causas que generan que los espacios, aún en buen estado, sean considerados en deterioro por la zona donde se encuentra.

**Deterioro Social:** Producido por causas que generan cambios negativos en el entorno para sus habitantes

Se estudia el fenómeno del deterioro urbano en los centros para intercambio modal de transporte público, espacios físicos que forman parte de la infraestructura vial en la que confluyen diversos modos de transporte terrestre de pasajeros (individual, colectivo y masivo) destinados a facilitar el transbordo de personas de un modo a otro. Estos centros incluyen desde paradas de transporte colectivo (combis, microbuses) en la salida de alguna estación del metro, hasta las terminales de autobuses foráneos. El tránsito continuo de pasajeros, la falta de claridad en su operación y la apatía o descuido por las autoridades, ha generado en estos centros y su periferia el exceso de ambulante, saturación de espacios y problemas viales, que favorecen el proceso de deterioro en la zona.

La construcción de obra pública para el transporte continuará realizándose, puesto que es necesaria para satisfacer la demanda de movilidad de una población creciente, las terminales de transporte urbano seguirán siendo construidas en zonas que afectarán el entorno por la falta de planeación en los espacios públicos para este fin; por lo que se debe considerar a la sociedad civil como un nuevo actor en los procesos de gestión urbana, que tiene cada vez más injerencia en la toma de decisiones para su ejecución.

Históricamente, Buenavista está ligada a la historia del transporte y tiene de nuevo un carácter intermodal, recibiendo usuarios que buscan otro medio de transporte para cubrir una jornada laboral o escolar. Sin embargo, como sucede actualmente en otros

centros de transferencia modal, los nuevos sistemas de transporte, las obras de mitigación y la gran afluencia de pasajeros, generan cambios en la estructura urbana, problemáticas sociales y nuevas dinámicas de interacción para los habitantes de la zona y los transeúntes.

## 2. Deterioro urbano

### 2.1 El enigma del deterioro

Nacemos para morir, si eso sucede con los seres humanos, debemos esperar que ocurra con los materiales naturales, los productos artificiales, y todas las creaciones de la humanidad; el tiempo produce afectaciones en todo lo que nos rodea, nada es inmune a su paso, si a esto le añadimos otros factores que aceleran el proceso de envejecimiento, el resultado es un ciclo de vida más corto al previsto originalmente, y dependiendo de estos factores, el tipo de calidad de vida.

En este contexto del paso del tiempo, hablamos del deterioro de los objetos como sinónimo de abandono, de la falta de interés en la conservación, de la falta de cuidado, mantenimiento y conservación, afectaciones que demeritan su valor económico y social, por lo que terminan por carecer de valor, en comparación con aquellos que si se han cuidado “Las verdaderas antigüedades son cosas que nunca se han desechado, sino que han sido continuamente usadas y continuamente mantenidas.”<sup>1</sup>

Es muy común hablar de deterioro en todos los ámbitos: deterioro ambiental, deterioro físico, deterioro cognitivo, deterioro urbano. Sin embargo, el concepto es complicado y se debe diferenciar el deterioro de inmuebles del deterioro de áreas urbanas. Un edificio deteriorado en un contexto conservado, podría parecer atractivo, nostálgico y melancólico para algunos, pero el mismo edificio deteriorado en una calle, que posea solamente edificios deteriorados generará la percepción de inseguridad.

El deterioro ocurre en inmuebles, calles, manzanas y ciudades, a las que aquejan múltiples problemas, que determinan en el ciclo de vida de los barrios. En un inicio,

---

<sup>1</sup> LYNCH, Kevin. (2005) pág. 33

éstos tienen un proceso al alza con esperanzas de una ocupación rápida y una valorización de los espacios, que llega a un valor “tope”, en ese punto empiezan a aparecer factores que aquejan a los inmuebles y los espacios, reduciendo el valor de los mismos, de tal suerte que en muchos casos, el deterioro es tal, que el valor del suelo supera el valor de las construcciones.

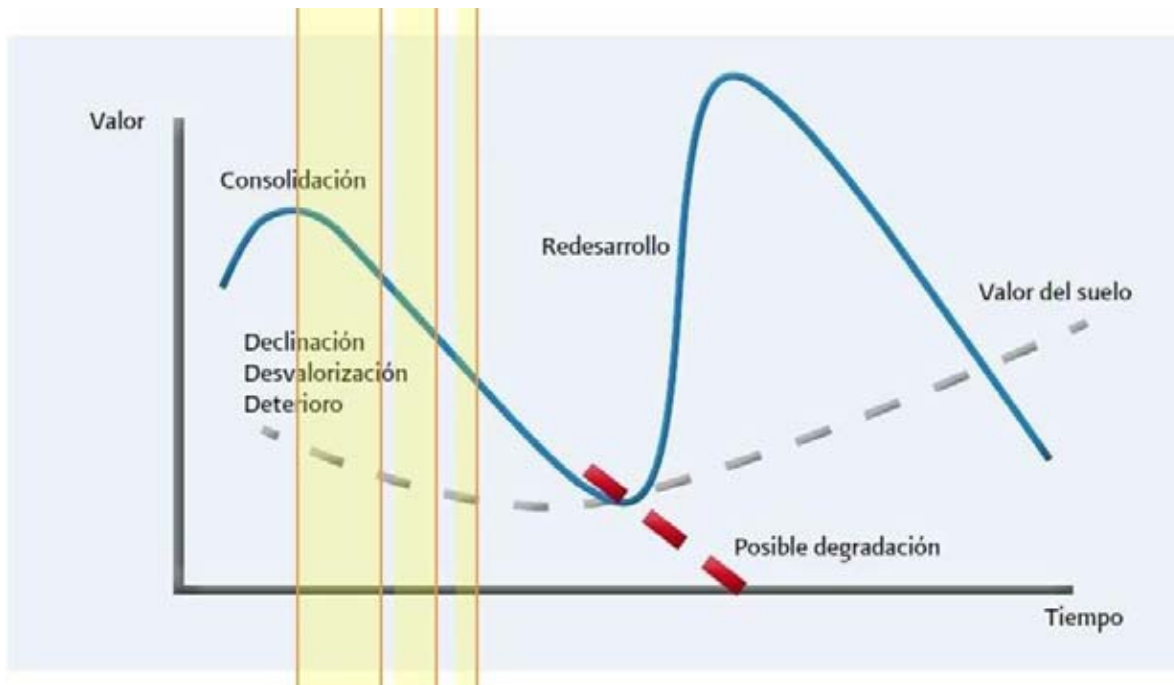


Figura 1: Valor del suelo a lo largo del tiempo (Kunz Bolaños, Ignacio, 2007)

Según la Guía para la Redensificación Habitacional en la Ciudad Interior (2010), los barrios tienen una etapa de crecimiento hasta su consolidación, que luego de alcanzar un punto máximo inicia un proceso de declinación, desvalorización y deterioro que disminuye el valor y que tiene dos destinos posteriores posible:

1. Continuar en el proceso descendente con la degradación del valor del suelo, o
2. Generar las acciones necesarias para recuperar los espacios que aumenten de nuevo el valor del barrio, más allá del valor del suelo. “Reiniciar el ciclo con una

nueva valorización a través del redesarrollo, que va ligado al proceso de reestructuración urbana.”<sup>2</sup>

El deterioro implica en muchos casos la destrucción del espacio construido, se habla reiteradamente del deterioro de las casas, de las calles, de las construcciones, de las colonias, pero no existe aún un marco de referencia para el deterioro.

Pensemos en dos viviendas construidas en el año de 1940, la primera de excelente diseño estructural, que ha soportado adecuadamente los sismos, pero que no ha tenido mantenimiento y sus acabados actuales parecen desgastados; la segunda vivienda, con armados erróneos que han provocado la aparición de grietas que han sido cubiertas por yeso y pintura año tras año. A primera vista, la segunda vivienda pareciera más apta para habitar, pero ¿cuál está más deteriorada?

¿Qué calle está más deteriorada? Aquella recién pavimentada, pero con tuberías de agua potable oxidadas o la que tiene tubería renovada pero que aún tiene superficie de tierra.

La respuesta siempre será subjetiva, la primera impresión del deterioro pareciera ser sólo el descuidado aspecto visual de una situación, porque también pensamos en la pobreza como sinónimo de deterioro, y el deterioro como sinónimo de pobreza, por ejemplo, todos aquellos espacios que surgieron como esfuerzo de sus primeros pobladores, que llegaron a un esplendor máximo hace no muchas décadas y que ahora son lugares de contaminación, de deterioro, de tránsito, de abandono y de falsas esperanzas en nuestra ciudad. “Los siglos han pasado como viento por este luminoso valle tan echado a los perros de la corrupción, la ineptitud y la contaminación. Sus calles han cambiado de fisonomía y de nombre; sus ríos han desaparecido o van cargados de aguas negras; sus barrios han sido brutalmente abiertos en canal y en

---

<sup>2</sup> Guía para la Redensificación Habitacional en la Ciudad Interior (2010), pag. 14

medio de ellos corre el humo y el ruido. Pocas destrucciones se han perpetrado en la historia como la que se ha perpetrado contra la ciudad de México a través de los siglos por conquistadores y sus gobernadores”<sup>3</sup>.

Una ciudad con movimiento y flujos genera deterioro, pero una ciudad sin movimiento, también se deteriora, pero somos los ciudadanos quienes vivimos, nos apropiamos, abandonamos los espacios, somos en gran medida los responsables del abandono o conservación de nuestros entornos “La presencia o ausencia de ciertos elementos urbanos, tales como imágenes, ruidos, olores, objetos, vehículos, animales, vegetación y desde luego la degradación o la conservación de dicho espacio es producto de la actitud de los habitantes y de sus autoridades. No puede hablarse de deterioro de los espacios urbanos sin considerar los deterioros social, económico y ambiental.”<sup>4</sup> Nuestra participación activa determina los mecanismos de funcionamiento, exigencia y mejora para los entornos que habitamos, puesto que un tipo de deterioro es causa y consecuencia de otro.

El deterioro urbano afecta a las ciudades, daña su infraestructura y daña a sus habitantes, García (2004), propone que las dinámicas que afectan permanentemente las ciudades son como un ente enfermo que requiere de un diagnóstico adecuado “Si las entendemos como cuerpos enfermos, como organismos infelices y sufrientes, tomaremos conciencia de los conflictos que han invadido las ciudades, lo cual es un primer paso para combatirlos. La ciudad enferma como una ciudad que lucha consigo misma, contra sus desigualdades, contra sus injusticias, etc.”<sup>5</sup>

Es entonces que se requieren mecanismos específicos para determinar hasta qué grado el deterioro en una zona es irreversible, de igual manera, para distinguir las causas, de las consecuencias del deterioro, en ellas, los conceptos obsolescencia y depreciación, están ligados al tema. “El deterioro del medio urbano ha sido descrito como un estado

---

<sup>3</sup> ARIDJIS, Homero. (1989) pág.9

<sup>4</sup> ARELLANO, Sergio. (1999) pág. 102

<sup>5</sup> GARCIA, Carlos. (2004) pág. 134

disfuncional entre los habitantes de una ciudad y su hábitat, que tiende a impedir la satisfacción normal y adecuada de sus necesidades, afectando por lo tanto negativamente las condiciones de salud física y mental”<sup>6</sup>.

## 2.2 Características del deterioro

El deterioro afecta la vida cotidiana de los habitantes, tanto en los aspectos físicos de la infraestructura que utilizan, la estructura urbana, el transporte, pero también aspectos que tienen relación con la expresión cultural de los pobladores y aspectos relativos a la estética urbana. El deterioro, también es ocasionado por cualquier circunstancia que empeora con el tiempo, debido al desinterés colectivo, la carencia de servicios públicos y la poca o nula inversión privada, por lo que el deterioro es más evidente en zonas marginadas. “Los espacios de deterioro son fragmentos de la ciudad o en algunos casos ciudades enteras que han quedado abandonados y sin uso, en la mayor parte de los casos, debido a una reorganización productiva que provocó el traslado de los centros de producción y el consiguiente abandono progresivo de las estructuras preexistentes”<sup>7</sup>; sin embargo, el deterioro se presenta en lugares considerados de alto nivel, aunque en éstos, el deterioro presenta otras características.

El deterioro tiene características ECONÓMICAS, relativas al valor de las propiedades; SOCIALES, relacionadas a las problemáticas que aquejan a la zona y PSICOLÓGICAS, que tienen que ver con la forma en que la población la percibe. La forma en la que estos tres aspectos se relacionan, podría proporcionar una idea del grado de deterioro de una zona. A primera vista, pareciera que el deterioro aparece en zonas donde la pobreza es la principal característica; sin embargo, la pobreza no sería necesariamente un rasgo suficiente para causar el deterioro de un sitio, existen además problemáticas sociales, económicas, ambientales, de equipamiento, de participación social y de disposición política, todas ellas en mayor o menor proporción motivan la baja inversión

---

<sup>6</sup> HERRERA, Ligia. (1977) pág. 260

<sup>7</sup> FERNÁNDEZ, Beatriz. (2008) pág. 2

de recursos en la zona, y por lo tanto, exclusión social. Es decir, en una zona deteriorada, a pesar de existir espacios disponibles, éstos son abandonados y entran en un proceso de deterioro acelerado, cuya recuperación requiere una alta inversión económica por lo que, se vuelve incosteable, además de que genera problemáticas sociales particulares en la población.

Pero más importante que la disminución del valor de los terrenos en zonas deterioradas, lo es la reducción de las condiciones de habitabilidad por las comunidades, que se van agudizando con el correr del tiempo "La crisis urbana no es sólo el deterioro de las condiciones materiales de la vida de millones de seres que habitamos en las ciudades. No sólo son los déficits de vivienda y equipamiento. No es sólo la segregación espacial. Es también crisis de identidad por la pérdida de esa memoria colectiva que por mucho tiempo se mantenía en las calles, casas y edificios en donde nos reconocíamos como miembros de una colectividad. Es, en conjunto, crisis de la cultura material de nuestras sociedades."<sup>8</sup>

El deterioro genera espacios de inseguridad, que pueden llegar a estigmatizar la zona y bajar su precio de mercado y parecer poco atractiva para la inversión pública y/o privada, "el deterioro es, en muchos casos, de carácter económico y no espacial, pues son lugares que continúan manteniendo su valores espaciales y su importancia dentro de la estructura física de la ciudad aunque hayan visto disminuido su valor económico. Sin embargo, se suelen percibir como paisajes urbanos en espera de ser activados, a falta de que se les otorgue dicho valor económico o el estatus que en su momento tuvieron y parecen haber perdido"<sup>9</sup>.

El deterioro es un proceso en "espiral", que empieza por afectar a los residentes, puesto que son quienes habitan las viviendas deterioradas o sin servicios públicos; posteriormente el deterioro afecta a los propietarios, debido a que los residentes se van

---

<sup>8</sup> RIVERA, Ramón. (2000) pág. 37

<sup>9</sup> FERNÁNDEZ, Beatriz. (2008) pág. 8



y es difícil para ellos invertir para la recuperación de los espacios, y finalmente para los inversionistas, ya que es difícil que sin apoyo gubernamental inviertan en la reactivación de áreas urbanas, contrariamente al olvido al que están condenados “nuestra actitud ante la decadencia es evitarla: invertir la tendencia, ocultarla, eliminar a los perdedores y cicatrizarla”<sup>10</sup>. Lo que hace más grave esta espiral, es que con el tiempo su influencia se amplía a otras zonas de la ciudad.

El deterioro urbano de cierta zona, que puede estar identificado por las características sociodemográficas de sus ocupantes, el número de viviendas desocupadas, problemas ambientales, características comerciales y el deterioro de su equipamiento urbano, infraestructura e inmuebles, pero éstos últimos tendrían características de deterioro “puntuales”, que pueden ser estudiados con base en pruebas técnicas de materiales, determinación de obsolescencia tecnológica y/o funcional, entre otras.

Los problemas sobre el estudio del deterioro son los círculos viciosos difíciles de estudiar e interrumpir, ya que las causas y los efectos se confunden, se interrelacionan y se repiten, en algunas ocasiones de forma complicada, lo cual se potencia por el tiempo, ya que afecta adicionalmente los espacios en sentido destructivo.

La Guía para la Redensificación de la Vivienda Urbana en la Ciudad Interior indica que los barrios experimentan cuatro fenómenos: desvalorización, declinación, deterioro y degradación, estos procesos aunque son independientes y específicos, se relacionan y se refuerzan mutuamente.

“ a) La declinación es un fenómeno estrictamente demográfico que se refiere a la pérdida de población en un área, pero se puede extender a la pérdida de unidades económicas y de empleo.

---

<sup>10</sup> LYNCH, Kevin. (2005) pág. 15

b) La desvalorización es la pérdida en los valores del suelo asociada a la reducción de las expectativas de uso. Esta desvalorización puede darse por cambios funcionales, es decir, cuando los inmuebles con el paso del tiempo dejan de ofrecer los servicios que se esperaba de ellos y su prestación resulta ineficiente y costosa.

c) El deterioro es el cambio físico negativo que sufren los edificios y las estructuras urbanas, se refiere al desgaste de los materiales y de las estructuras de los edificios. Este fenómeno se puede controlar fácilmente mediante un mantenimiento adecuado, obras de reparación e incluso remodelaciones, por lo que no es la variable más relevante para la depreciación del inmueble.

d) La degradación se refiere a la descomposición social que suele producirse como resultado de la interacción de los tres fenómenos anteriores. Sin embargo, no siempre implican declinación, y por tanto, no necesariamente son espacios en donde se presente el desaprovechamiento de la infraestructura y equipamiento urbanos.

La declinación, desvalorización, deterioro y degradación suelen actuar de manera simultánea, aunque no en la misma magnitud, sin embargo, el efecto sí es el mismo: la baja en el valor de los inmuebles y de los espacios que los albergan.”<sup>11</sup>

Los puntos señalados en la guía, presentan al deterioro como una parte de un proceso de cambios negativos, en el que dicho deterioro es únicamente relativo al detrimento de las características físicas de un inmueble o una zona “Los fenómenos de sucesión y deterioro son fácilmente identificables a través de la observación, por el deterioro físico de los inmuebles”<sup>12</sup>, indicando además que se pueden corregir con un acciones de mantenimiento; sin embargo, el deterioro puede ir más allá de dicha descripción; para determinar el deterioro se requiere considerar múltiples factores “la forma, distribución espacial y características internas del deterioro varían entre países, ciudades y a nivel

---

<sup>11</sup> Guía para la Redensificación Habitacional en la Ciudad Interior (2010), pág.12

<sup>12</sup> Guía para la Redensificación Habitacional en la Ciudad Interior (2010), pág.13

intraurbano”<sup>13</sup>, pero también condiciones locales “El término deterioro tiene un significado complejo, ya que intervienen y se mezclan conceptos de contaminación e impacto ambiental con elementos de funcionalidad de la ciudad, distribución y uso de los servicios y los espacios públicos.”<sup>14</sup>

### 2.3 Causas externas

Las causas que influyen en el deterioro urbano pueden entenderse en tres grupos: las internas, a partir de los sucesos que ocurren en y con la población residente; las causas externas, como resultado de decisiones institucionales de crecimiento y/o planificación, y finalmente casos extraordinarios “independientes” surgidos de las transformaciones físicas y/o estructurales puntuales o producto de desastres.

Suárez (1977)<sup>15</sup> señala que los factores relacionados con el deterioro son diversos, pero que ellos actúan en forma interrelacionada, con aspectos económicos, socio-culturales y físico ambientales, destaca como los más significativos:

- Antigüedad del barrio y de sus construcciones
- Especulación inmobiliaria
- Rentas congeladas
- Cambio de uso del suelo hacia funciones incompatibles con la función habitacionales
- Desplazamiento de las actividades productivas que constituían fuentes de trabajo para importantes núcleos de población
- Abandono de antiguas zonas residenciales y desplazamiento de los centros administrativos, comerciales y de negocios
- Inadecuación original de los edificios para cumplir con la función para la que fueron construidos

---

<sup>13</sup> SCHIAPPACASSE, Paulina. (2008) pág. 84

<sup>14</sup> ARELLANO, Sergio. (1999) pág. 117

<sup>15</sup> SUAREZ, Alejandro (1977) pág. 6

Según Schiappacasee (2008)<sup>16</sup>, las causas externas asociadas al deterioro urbano son:

- Restructuración económica global
- Deficientes políticas de bienestar
- Transformaciones socioculturales
- Transformaciones políticas e ideológicas
- Políticas sectoriales específicas
- Legados de planificación urbana
- Patrones de discriminación étnica

Cada uno de estos procesos afecta particularmente a las poblaciones, generando dinámicas que de no ser detenidas acentúan el proceso de deterioro. Esta puntualización de factores externos que aquejan a ciertas zonas, las reafirma García (2004) "La ciudad contemporánea funciona de manera similar, su amorfismo, sus – monstruosidades-, responden a los agresivos agentes externos que la gobiernan y conforman: dinámicas económicas extremadamente complejas, dinámicas sociales extremadamente conflictivas y dinámicas culturales inestables"<sup>17</sup>. A continuación se proponen las siguientes causas externas del deterioro, que se explicarán en los párrafos siguientes:

- Deficiente inversión pública y privada
- Inadecuadas políticas de bienestar
- Transformaciones socioculturales
- Transformaciones políticas e ideológicas
- Políticas sectoriales específicas
- Legados de planificación urbana
- Construcción de obras de infraestructura
- Autorización de cambios en usos de suelo
- Patrones de discriminación

---

<sup>16</sup> SCHIAPPACASSE, Paulina. (2008) pág. 84

<sup>17</sup> GARCIA, Carlos. (2004) pág. 136

La restructuración económica, en ocasiones hace deficiente la disponibilidad de recursos para la atención de todas las zonas y viviendas, es decir, el dinero disponible es apenas suficiente para la atención de cuestiones básicas, en las que el mejoramiento de zonas no es prioridad. En este proceso no se toman en consideración que el deterioro influye en la percepción de las zonas y de la ciudad, y como ya se mencionó, del posible nivel de participación de inversionistas nacionales o extranjeros, que permitirían la activación de la economía y la creación de empleos en beneficio de la comunidad local.

La inversión debe considerarse a todos los niveles, puesto que no sólo las zonas marginadas se deterioran, el tiempo juega un papel determinante en los procesos y si no se planean y proveen los recursos necesarios estos entrarán en escenarios que serán cada día más complicados y hasta irreversibles. Como señala Arellano (1999) "En la mayoría de los espacios públicos de la Ciudad de México se dan niveles avanzados, así como procesos paulatinos de deterioro; este fenómeno no solamente se da en las áreas antiguas de la ciudad, también se presenta en las urbanizaciones más recientes, debido básicamente a que pocas de estas zonas son objeto de mejoramiento y embellecimiento al no proporcionarles los servicios mínimos necesarios."<sup>18</sup>

Las políticas de bienestar, o política social de los gobiernos, no siempre lograrán satisfacer la necesidad de las mayorías. Mientras se atienden a grupos marginados en un tema (madres solteras, adultos mayores, entre otros), algunos grupos no logran verse favorecidos; respecto al deterioro de las zonas, el Gobierno del Distrito Federal tiene programas específicos, a través del Instituto de Vivienda, cuya misión es: "atender la necesidad de vivienda de la población residente en el Distrito Federal, principalmente la de bajos recursos económicos (vulnerable y en situación de riesgo), a través del otorgamiento de créditos de interés social para vivienda digna y sustentable. Su finalidad es contribuir a la realización del derecho humano básico que significa la

---

<sup>18</sup> ARELLANO, Sergio. (1999) pág. 117

vivienda”<sup>19</sup>; aunque esta política revierte el deterioro de inmuebles, no existen políticas adecuadas para revertir el deterioro de zonas urbanas, puesto que esta actividad parecería ser competencia de las delegaciones, que realizan labores aisladas de bacheo, pavimentación, reparación de banquetas, poda de árboles, mejoramiento de alumbrado, y otras que atienden exclusivamente la infraestructura.

Adicionalmente, el mercado inmobiliario tiene una enorme participación de acciones urbanas mediante la inversión que realiza en ciertas zonas a través de la especulación, en la que comprando inmuebles “baratos” a pobladores deseosos de huir de una zona deteriorada y los vende a nuevos habitantes que dadas sus condiciones económicas no pueden acceder a una zona más privilegiada. “Otras áreas cuyas viviendas son más viejas, perniciosas, en definitiva más deterioradas, tienen menores prioridades para su reordenación porque los potenciales promotores o reordenadores u otros poderosos intereses carecen de interés al respecto.”<sup>20</sup>

La participación de inversiones detonadoras del desarrollo es vital y si estas no se realizan, la desvalorización de la zona puede llegar a un extremo en los que el deterioro sea tan profundo, que no existan en el futuro expectativas de beneficio real, por lo que será entonces que se requiera de inversión pública que permita revertir el proceso.

Las transformaciones socioculturales de las zonas también generan deterioro. La vocación original de una zona puede no corresponder a la vocación o uso actual, que genera nuevas dinámicas entre los residentes con los visitantes. Tenemos por ejemplo, la zona Roma-Condesa, establecida originalmente para niveles socioeconómicos medio-altos, pero ahora compartidas por un gran número de negocios, restaurantes, bares y demás oferta comercial que ha demeritado en el uso y conservación de sus

---

<sup>19</sup> Instituto de Vivienda del Distrito Federal, fecha de consulta: 15 de diciembre del 2011

<sup>20</sup> JACOBS, Jane. (1973) pág. 307

inmuebles, sus espacios públicos, sus calles (con la excesiva presencia de negocios con valet-parking) y sus vialidades.

Aunado a las transformaciones socioculturales, tenemos las transformaciones políticas e ideológicas, que repercuten en los programas generados para el cuidado o rescate de ciertas zonas; este punto es de los más comunes y de los que afectan cotidianamente a nuestra Ciudad. Las políticas públicas en el Distrito Federal no están descentralizadas y los gobiernos delegacionales tienen un periodo de gestión de 3 años, en los que no necesariamente se retoman o continúan con acciones de gobierno anteriores; cada administración pretende establecer planes y programas acordes a su ideología política o sus propuestas de campaña. Existen mecanismos institucionales, como los planes parciales de desarrollo, que pretenden terminar con esta situación; por desgracia, la vigilancia que se le da a los mismos no es la óptima, y en posteriores adecuaciones, se termina por legitimar lo construido. Afortunadamente se cuenta con ejemplos exitosos de que se puede lograr lo contrario, como el Centro Histórico de la Ciudad de México, y el Corredor sobre Paseo de la Reforma.

El punto anterior concluye en la necesidad determinar políticas sectoriales específicas, las que establecerán los mecanismos, recursos, involucrados y medios de gestión para las diversas zonas de la ciudad. A medida que se generen políticas adecuadas y con una visión a largo plazo, se podrán generar mecanismos acordes a las características y necesidades de cada zona. En caso contrario, la aplicación errónea de recursos.

Los legados de planificación urbana podemos entenderlos como acciones que en el paso de realizaron y que dieron pauta para el desarrollo pasado y presente de las zonas de nuestra ciudad, por ejemplo las colonias Guerrero y Colonia Buenavista, generadas para trabajadores relacionados con la industria del ferrocarril; estos legados crean la percepción sobre las zonas, generando imágenes preestablecidas y muchas veces con un carácter de "prejuicio" sobre las colonias y sus habitantes; por ejemplo la imagen de una zona violenta en Tepito y la Doctores. "El área central y las áreas

periféricas (al centro) conformadas a partir de la entrada del país al desarrollo industrial, se unificaron como espacios de oferta de vivienda de alquiler para que una población de limitadas posibilidades económicas, que tenían como gran ventaja la cercanía a los centros de trabajo, es claro que por esa situación el deterioro urbano se manifiesta posteriormente sobre esos espacios”<sup>21</sup>.

Otro tipo de legado de planificación urbana se manifiesta en la morfología y estructura territorial de las colonias, la conformación, tamaño, proporción y características de las manzanas, la apertura de los ejes viales, la construcción del metro, el establecimiento de terminales de autobuses, acciones que definieron la aparición y nuevo uso de los espacios territoriales y su relación entre sus habitantes y sus vecinos, esta conformación de la traza urbana y la vocación del suelo dan lugar a las dinámicas que tendrán los vecinos en el tránsito diario, prefiriendo caminar por tramos en los que las calles son cortas y evitando tramos largos, teniendo alternativas a su disposición para escoger, creando una serie de posibilidades y caminos que traerán consigo una vitalidad diferente y la probabilidad de aparición de usos de suelo variados.

La planeación urbana actual no está sujeta a la total transparencia en sus procesos, por ende es común conocer casos de autorización de cambios de usos de suelo por dependencias gubernamentales, o la construcción de grandes obras viales, gasolineras, edificios, etc., que se realizan sin importar la oposición vecinal. Aun cuando la normatividad vigente en materia de construcción, solicita la presentación y autorización de estudios de Impacto Urbano e Impacto Ambiental, que deben ser elaborados por especialistas en ambas materias, poco pueden hacer los vecinos ante altas edificaciones con uso de suelo previamente autorizados, profesionistas que realizan dictámenes “truculentos” y oficinas corruptas que los autorizan, u obras viales en las que el Gobierno es juez y parte, al solicitar un dictamen y ser quien lo aprueba.

---

<sup>21</sup> SUAREZ, Alejandro (1977) pág. 30



A estos problemas, debemos añadir los patrones de discriminación, en el que cierta zona, puede no ser candidata a incluirse en los procesos de mejora urbana por las características del lugar o sus habitantes, o en otro caso, porque son identificados con otra corriente política opuesta a la clase gobernante. Podemos hablar también del caso contrario, es decir, no señalar a una zona que es sujeta a “discriminación”, pero si de una zona que por ciertas características (urbanas o de la población que en ella habita) tiene prioridad en el reparto de recursos y las acciones de mejora.

#### 2.4. Causas internas

Observamos importantes características externas que influyen en el deterioro de una zona, pero aunado a éstas, son relevantes las condiciones internas que ocasionan o acentúan el deterioro; estas causas podrían resultar más importantes y con consecuencias mayores, puesto que en ellas se involucran los habitantes de la zona deteriorada.

Schiappacasee (2008), indica que “las causas internas asociadas al deterioro urbano son:

- Cambios de población (in situ)
- Cambios en la composición demográfica y social
- Tenencia de la vivienda
- Niveles de capital social
- Desarrollo económico local (cierre de fuentes de empleo local)
- Prestación de servicios básicos<sup>22</sup>

Se proponen las siguientes causas internas de deterioro urbano que se detallan en los párrafos posteriores:

- Cambios de población “in situ”

---

<sup>22</sup> SCHIAPPACASSE, Paulina. (2008) pág. 84

- Cambios en la composición demográfica y social
- Tenencia de la vivienda
- Escasa participación social
- Desarrollo económico local (formal e informal)
- Calidad de los servicios básicos y espacios públicos
- Edad y mantenimiento de inmuebles

Los cambios de población en la zona están determinados por el uso de suelo de los predios a lo largo del tiempo, cuando el uso del suelo es primordialmente habitacional las dinámicas entre sus habitantes son distintas a las que aparecen en usos mixtos, ya que aparece población flotante que ocupa áreas e introduce equipamiento de maneras diferentes, además demanda servicios distintos a los exclusivamente habitacionales. En este punto podemos incluir el abandono de los inmuebles o el uso distinto al que originalmente estaban diseñados. Existe también la posibilidad de que la población aumente, pero en este caso, no significaría necesariamente un aumento en la plusvalía o “popularidad” de la zona, sino al contrario, las personas se están viendo obligadas a llenar habitaciones con demasiadas personas por la dificultad de encontrar espacios adecuados a sus necesidades y presupuestos.

La presencia de un gran número de personas que hacen uso de las calles, de diversas formas y con diversos objetivos genera a su vez un mayor número de usuarios, tanto espacios públicos, parques, o negocios en diversa escala, requieren movimiento constante para su prosperidad, de no existir desaparecen o terminan en el abandono. Así, uno de los factores comerciales que determinan el futuro de una zona, tiene que ver con la rentabilidad de los negocios locales, puesto que generan factores de competencia y de atractivo en los espacios para vivir o trabajar, de todas las posibles ofertas, un uso generalmente se vuelve dominante, y los espacios empezaran a ser abandonados por el resto de los habitantes que ocupan la zona, con motivos distintos al que ahora se volvió el predominante. “En las calles en que se produce una fulminante decadencia cuando empiezan a ser abandonadas e ignoradas por las

personas cuyo objetivo es recorrer otros usos secundarios y no sólo uno<sup>23</sup>. Sucede comúnmente en zonas de uso excesivo de servicios, en las que la oferta hace que los habitantes originarios de la zona, se vean invadidos por población flotante que satura las vialidades, y modifica la dinámica del entorno.

Si se quiere evitar el deterioro urbano, se deben incrementar las ofertas de uso de suelo en áreas urbanas diversas y que sean económicamente viables para sus habitantes y los empresarios, que pueden reunir un conjunto adecuado para un crecimiento competitivo con base en usos más populares. "En algunas colonias los comercios que sirven a la comunidad dan vida a la calle, permitiendo el tránsito peatonal y alguna convivencia, fenómeno que ha desaparecido en las áreas residenciales de lujo, donde excepcionalmente se ven transeúntes."<sup>24</sup>

Los cambios en la composición demográfica y social también intervienen en los procesos de deterioro; generalmente, las poblaciones de estratos económicos altos generan núcleos urbanos en los que se satisfacen la mayoría de los servicios, otorgándole a éstas zonas una ventaja fundamental, en cuanto estos sitios son sensiblemente accesible para estratos poblacionales menores, la población original busca nuevos espacios y se establecen nuevas centralidades; sin embargo, la población originaria del lugar tiene mayor grado de arraigo al barrio y a su historia, por lo que participa de manera diferente en las actividades comunitarias. La elección que hacen los habitantes para permanecer en una zona tiene mucho que ver con la adhesión o vínculo personal al barrio y a la comunidad de la que son parte.

Un indicador positivo del incremento o decremento de la población es una disminución del número de habitantes que no va acompañada de un aumento en las viviendas vacías, que determinará que los habitantes que permanecen lo harán por elección libre

---

<sup>23</sup> JACOBS, Jane. (1973) pág. 263

<sup>24</sup> BARRIOS, Dulce María. (1999) pág. 30

y que probablemente, existe un descongestionamiento de viviendas anteriormente saturadas.

La tenencia de la vivienda indica las características socioeconómicas de los habitantes de cierta zona; es decir, el nivel del nivel de ingresos, el tipo de familia, el número y nivel educativo de los habitantes, y demás características que permitan determinar los parámetros sociales de un área. Este punto es relevante, en dos sentidos, una zona de viviendas propias siempre será objeto de más cuidado que una zona de viviendas de alquiler, por la atención que brindan los dueños al cuidado de su patrimonio; por otro lado aunque pareciera existir una relación directa entre el deterioro de una colonia y un nivel socioeconómico bajo esto podría no ser así, como ya se mencionó existen zonas de alto nivel adquisitivo, en el que las dinámicas comerciales podrían generar deterioro con otras características.

Si las condiciones de inseguridad son adversas, el imaginario de inseguridad de las zonas es un factor adicional que impide la llegada de una nueva generación de habitantes y visitantes dispuestos a habitar y recuperar los espacios. Esta falta de seguridad facilita la presencia de indigentes, prostitutas, drogadictos, etc., en zonas deterioradas, zonas que no cuentan con protección de las autoridades, o zonas en que las redes de ilegalidad es tan fuerte que no se puede eliminar esta problemática, “los indigentes deambulan por la ciudad y son tratados como seres peligrosos o dañinos por los sectores acomodados de la sociedad.”<sup>25</sup> La presencia de estos individuos es indeseable para los habitantes y agudiza los problemas de percepción de seguridad para la población en general, en la que la mayoría evita transitar en calles y horarios determinados.

La permanencia en un sitio incluye también un factor trascendental para las ciudades: la seguridad de los pobladores “la ciudad en su origen ofreció seguridad (...) la seguridad hoy en día, es una virtud más que una propiedad de la vida urbana

---

<sup>25</sup> SALDARRIAGA, Alberto. (1999) pág. 92

contemporánea<sup>26</sup> por lo que, a pesar de las distintas formas particulares de habitar entre zonas diferentes, el habitar tiene una coincidencia en el sentido de seguridad, protección y albergue que la ciudad ofrece a sus habitantes. Evidentemente las clases altas pagan costos extras por aislarse, las clases medias habitan en lugares y espacios reducidos y/o compartidos, y los indigentes buscan seguridad contra el frío y condiciones de clima adversas.

Por otro lado el grado de participación social de sus comunidades se entiende como "capital social", en el que las redes de compromiso cívico, las normas y la confianza entre los habitantes, facilitan la cooperación y coordinación para obtener beneficios comunes; esta característica de asociaciones vecinales, promueve la inclusión de la sociedad en la toma de decisiones políticas relacionadas con las acciones que se llevarán a cabo en las colonias; es decir, dentro de estas asociaciones se detectan y se promueve (o evita) la realización de obras, que desde su perspectiva aportarán mejoras a su entorno. "La comunidad se organiza, lo que implica un lenguaje y un conjunto de objetivos, de valores y conductas. Puede decirse que en torno de los sistemas de convivencia nacen las edificaciones, los caminos, las plazas, esa vasta apoyatura material que implementa la cohesión de los grupos y las finalidades gregarias."<sup>27</sup> Sin embargo, este grado de participación se da por lo regular, en zonas de tradición o colonias en las que los habitantes han pasado parte de su vida, se apropian de sus espacios y los protegen, por lo que si la participación social es escasa, esporádica o mal organizada es probable que poco puedan hacer para revalorizar y/o defender sus espacios.

El factor de participación social está íntimamente ligado con el apego de los habitantes. Pero como ya se mencionó, si el deterioro ya está presente y es inminente, los pobladores con mejores posibilidades habrán abandonado la zona, dejando entonces un problema mayor con una población doblemente marginada. "El beneficio

---

<sup>26</sup> SALDARRIAGA, Alberto. (1999) pág. 97

<sup>27</sup> GONZÁLEZ, Arturo. (1989) pág. 101

que obtienen (los residentes que se quedan) es más bien dudoso: herencia de unas vecindades tristes y peligrosas cuya inadecuación para la vida urbana terminó expulsando a unos residentes más exigentes y competentes que ellos.”<sup>28</sup>

Un aspecto fundamental para la aparición del deterioro es el desarrollo económico local las actividades comerciales o industriales que permiten el crecimiento de las zonas, y les otorgan características y usos específicos; sin embargo, el tipo de desarrollo económico confiere también problemáticas particulares. En las zonas demasiado comerciales, aparecen problemas de congestionamiento vehicular y falta de espacios de estacionamiento; las zonas de oficinas promueven la aparición de establecimientos de locales de comida en vía pública, ambulante en estaciones de transporte público y falta de espacios de estacionamiento. En zonas industriales, la vivienda tiende a desaparecer, provocando en casos extremos problemas de inseguridad al ser zonas poco transitadas. Es decir, aunado a la relativa plusvalía de una zona al tener usos de suelo distintos al habitacional, el desarrollo económico de una zona debe estar acompañado de propuestas para resolver las posibles problemáticas urbanas que se enfrentarán, así como la oferta de diferentes servicios complementarios.

En este punto del desarrollo económico local se incluyen no sólo los referentes al crecimiento/decrecimiento del comercio formal, sino también del comercio informal, la aparición del ambulante, de puestos, locales y comercios semifijos que ofrecen productos a la población, atrae a una serie de vendedores y comerciantes que luchan por ocupar un sitio para desarrollar una actividad que les permita subsistir “el espacio urbano es un territorio que se disputan los peatones, los vehículos y los vendedores, que encuentran en él el único lugar para desarrollar una actividad económicamente productiva.”<sup>29</sup> Muchas ocasiones, este mismo comercio es desarrollado por los habitantes, que utilizan los accesos a sus viviendas para establecer puestos de alimentos, en otros casos, esta venta es atraída por cruceros peatonales donde el flujo

---

<sup>28</sup> JACOBS, Jane. (1973) pág. 293

<sup>29</sup> SALDARRIAGA, Alberto. (1999) pág. 88

de personas garantiza una mejor exhibición de los productos, destacando los accesos a sistemas de transporte colectivo, sin embargo, en estos puntos, los comerciantes no son parte de la población local.

La prestación de los servicios básicos como agua, electricidad, drenaje, pavimentación, pareciera a simple vista, el mejor indicador del grado de deterioro físico de una zona; la ausencia de servicios públicos trae consigo problemas de salud entre los habitantes; sin embargo, también existe deterioro cuando las instalaciones y redes que proporcionan dichos servicios no han sido renovadas o no se les ha proporcionado el mantenimiento mínimo indispensable como sucede con las colonias más antiguas de la Ciudad de México. En este punto se pueden incluir las acciones que se realizan en los espacios públicos relativos a la recreación y el esparcimiento, así como un crecimiento controlado del entorno “un paisaje armónico refleja una actitud sana hacia la naturaleza, un paisaje deteriorado evidencia lo contrario”<sup>30</sup> por lo que es relevante que en cualquier zona las instalaciones, equipamiento urbano, ofrezcan a sus habitantes y sus visitantes una imagen agradable que genere empatía hacia la zona y los invite a habitarlos. Sin embargo, como se mencionará más adelante, disponer de la totalidad de servicios públicos y en buenas condiciones, no garantiza la ausencia de deterioro urbano.

Para finalizar, la edad y mantenimiento de inmuebles una causa puntual de deterioro; pero es importante conocer la época en que fue construida la zona donde se localiza, esto nos dará idea del tipo y calidad de los materiales que se emplearon en su construcción, los fenómenos naturales (por ejemplo, sismos) a los que ha resistido, algunas características de la población que habite la zona, los usos que se les han dado, entre otros rasgos. El deterioro de un inmueble (que como ya se mencionó, es distinto al deterioro urbano) puede ser estudiado con base en innumerables pruebas técnicas de materiales, determinación de obsolescencia tecnológica y/o funcional, nivel de asentamiento diferencial, entre otras. Pero dejando en claro que edificio deteriorado

---

<sup>30</sup> SALDARRIAGA, Alberto. (1999) pág. 101

no genera una zona deteriorada, pero una calle con gran número de edificios en franco deterioro sí, por lo que la solución a esta causa de deterioro dependerá tanto de los propietarios, como de acciones de gobierno para recuperar la zona.

Las características y año de los inmuebles existentes y su rehabilitación pueden revertir el deterioro de alguna zona “si se reemplazan algunos edificios viejos por otros nuevos, se les rehabilita y restaura convenientemente, al cabo de unos años, el distrito tendrá una excelente una constante combinación de inmuebles de muchas edades y tipos; se trata por supuesto, de un proceso dinámico en el que lo nuevo de años atrás en una combinación variada pasa a ser con el tiempo algo viejo en un contexto diferente”<sup>31</sup> la ocupación de edificios antiguos da pie a la llegada de pobladores que ubican una colonia como un espacio ideal para vivir, pero que no tienen acceso a inmuebles nuevos, es decir, permite la llegada de una clase social media que “quiere” vivir en la zona, esta se combina con los propietarios originales y con una nueva población que adquiere viviendas nuevas, en conjunto permite a las calles una heterogeneidad de habitantes.

La presencia de inmuebles nuevos, da idea del grado de interés del mercado inmobiliario en alguna zona, aunque por desgracia, la especulación inmobiliaria, como ya se mencionó, expulsa a un sector de la población que no está posibilitado para adquirir inmuebles nuevos y en casos más graves, atentan contra el patrimonio local.

Además de la edad de las edificaciones, debe considerarse su estado de conservación y mantenimiento, ya que la relación entre barrio y edificio se debe al efecto del aumento o disminución en los valores de los inmuebles. Un inmueble deteriorado que ha perdido su valor puede afectar el de los inmuebles aledaños, y así un inmueble conservado y productivo aumentará el valor de los cercanos. Esto no ocurre aisladamente, se involucran tanto los inmuebles como las zonas en las que se ubican. “Al producirse un incremento en el valor de la zona, aunque el edificio existente por sí

---

<sup>31</sup> JACOBS, Jane. (1973) pág. 205



sólo no aumente su valor, se producirán presiones para que tenga lugar una sustitución del inmueble. Esta interdependencia entre los edificios y el suelo, se conoce como efecto barrio".<sup>32</sup>

Como se ha explicado, son muchos los factores que ocasionan el deterioro de un espacio, que para su restitución requiere de la participación de los gobiernos locales, fuerzas políticas, sociedad civil, vecinos de la zona y la inversión privada; manejando estas situaciones en sentido contrario, Jacobs (1973) propone diversas condiciones en el entorno urbano que deben existir para que el fenómeno del deterioro no se presente, indicando cuatro características importantes de los barrios:

1.- Necesidad de una composición de usos primarios:

"El distrito, y sin duda cuantas partes del mismo como sean posibles, ha de cumplir más de una función primaria; preferiblemente, más de dos. Estas han de garantizar la presencia de personas fuera de sus respectivos hogares, en diferentes circunstancias y por motivos diferentes, pero dispuestas a usar en común una gama de servicios."

2.- Necesidad de bloques pequeños:

"La mayoría de los bloques (de las calles) han de ser cortas; lo cual significa que han de ser frecuentes las calles y las oportunidades de doblar en esquinas."

3.- Necesidad de edificios antiguos:

"El distrito ha de entremezclar edificios que varíen en edad y condición, con una buena proporción de casas antiguas."

4.- Necesidad de concentración:

"El distrito ha de tener una concentración de personas suficientemente densa, sea cual fuere el motivo que les impulsa a las diferentes personas a ocuparlo. Naturalmente, incluimos los residentes de manera regular en el mismo."

---

<sup>32</sup> Guía para la Redensificación Habitacional en la Ciudad Interior (2010), pág.13

Los factores presentados por Jacobs, ya fueron abordados en relación con el deterioro urbano y en conjunto, reafirman las ideas descritas sobre las causas del deterioro. A ellos le incluiremos las **CAUSAS EXTRAORDINARIAS** o “independientes” surgidas todas ellas por las transformaciones físicas de los espacios producto de desastres naturales como terremotos, ciclones, etc. o bien catástrofes ocasionadas por explosiones o actos bélicos.

## 2.5 Tipos de deterioro urbano

Con base en las causas externas o internas ya analizadas y la relación entre sí, considerando el texto de Contreras (2007) que propone que “el deterioro se define como el estado terminal de un espacio o edificio, en el cual se relacionan principalmente cuatro estados: Físico, Funcionalidad, Ambiente y Localización”<sup>33</sup> se propone la clasificación del deterioro estos tipos:

**Deterioro Físico:** Producido por causas que afectando las características físicas y de construcción de las zonas, podrían poner en peligro la integridad de sus usuarios.

**Deterioro Funcional:** Producido por causas que alteraron la función original de las zonas, haciéndolas no aptas u obsoletas para su uso.

**Deterioro Ambiental:** Producido por causas que alteraron los medios naturales existentes, produciendo contaminación de cualquier tipo.

**Deterioro por Ubicación:** Producido por causas que generan que los espacios, aún en buen estado, sean considerados en deterioro por la zona donde se encuentra.

A estos tipos de deterioro, debemos incluir un adicional y quizás el más importante:

---

<sup>33</sup> CONTRERAS, Alejandra. (2007) pág. 10

**Deterioro Social:** Producido por causas que generan cambios negativos en el entorno para sus habitantes. Alberto Saldarriaga (1999) señala que un ciudadano que dispone de un hábitat digno y adecuado en una ciudad que ofrece abundancia de espacios y eventos públicos puede considerarse afortunado, es un ciudadano feliz. El deterioro no es sinónimo de falta de mantenimiento a los espacios, el deterioro urbano tiene este componente de deterioro social donde los habitantes además de los espacios, requieren actividades que generen identidad o promuevan el arraigo a sus zonas, quizás esto es lo más difícil de lograr.

Los habitantes, especialmente los originarios, resienten los efectos del deterioro, desde aquellos que abandonan esos espacios en búsqueda de mejores opciones para sus descendientes, como aquellos que se quedan añorando un pasado mejor, una calles tranquilas, menos tránsito, menos violencia, una zona de la ciudad que se fue y de la que le queda sólo le quedan recuerdos y anécdotas. “La ciudad que intentaba ser una matriz protectora se ha enfermado. El deterioro del escenario ha invadido nuestro espíritu. Cada hombre camina triste, miedoso, irritable, solo, con amores lejanos, lastimado, soportando ruidos absurdos y respirando aire envenenado.”<sup>34</sup>

Esta versión “nostálgica” del deterioro es un reflejo de distintas versiones de la ciudad que creamos, porque así como somos los habitantes quienes sentimos deseos de conservar los espacios intactos, somos los mismos habitantes quienes ensuciamos, pintamos, agredimos, invadimos y no los respetamos.

Son extensos los factores que ocasionan el deterioro, y también diversos los tipos de deterioro ocasionados; sin embargo, se debe determinar un grado de deterioro, o establecer una escala del mismo, puesto que está íntimamente relacionado a la regeneración urbana, si no se entiende el deterioro no se pueden establecer propuestas

---

<sup>34</sup> CÉSARMAN, Eduardo. (1989) pág. 11

estratégicas para mejorar una zona, ni la calidad de vida de los habitantes de dichas áreas.

Evitar la propagación de espacios deteriorados requiere cada día de más inversión de recursos gubernamentales, no sólo para invertir en mejoras en cuestiones de infraestructura, sino también, para generar condiciones que no permitan que avancen dinámicas sociales que ocasionan procesos regresivos mucho más importantes que el deterioro físico; por lo que un diagnóstico adecuado permitirá saber si el barrio entra en un estado de deterioro profundo, o por el contrario, puede regenerarse.

La Guía para la Redensificación de la Vivienda Urbana en la Ciudad Interior señala los siguientes dos factores:

“1. El primer factor es la evolución en las condiciones de la localización y el entorno en el contexto de los procesos de restructuración urbana: si la localización relativa del barrio en la estructura urbana mejora, aumentan las expectativas de beneficio. Las posibilidades para elevar el valor de los inmuebles están en función de la localización y del entorno, no del inmueble por sí solo. Una mala ubicación no es capaz de producir beneficios, sin importar que la calidad de la construcción o el diseño del inmueble sea muy buena.

2. El segundo factor es la incertidumbre que existe respecto a la reinversión inmobiliaria. Cuando no hay mucha claridad en las nuevas expectativas de un barrio, habrá mucha incertidumbre entre los inversionistas y nadie querrá ser el primero en invertir, permitiendo que los procesos de depreciación sigan avanzando. Se requeriría desarrollar algunos proyectos exitosos para reducir la incertidumbre y dar lugar a un proceso generalizado de reinversión intensa, que implica el redesarrollo que permite reposicionar a los edificios y al barrio.”<sup>35</sup>

---

<sup>35</sup> Guía para la Redensificación Habitacional en la Ciudad Interior (2010), pág. 14

Sin embargo, estos factores reiteran el enfoque de especulación inmobiliaria que no considera el punto de vista social ni la participación de los vecinos.

Las múltiples causas del deterioro hacen difícil su estudio, por lo que es importante reconocerlas adecuadamente para evitar la degradación final de las zonas. Determinando las causas internas y externas a la zona y sus interrelaciones, se logrará reconocer el tipo de deterioro que trae se tendrá como consecuencia y sólo entonces, con un buen diagnóstico, iniciar los procesos necesarios para la recuperación, revitalización, reciclamiento, o cualquier acción encaminada a la mejora, de no realizarse, se corre el riesgo de invertir recursos económicos y sociales que no logran resultados ni en el aspecto social, ni en el físico.

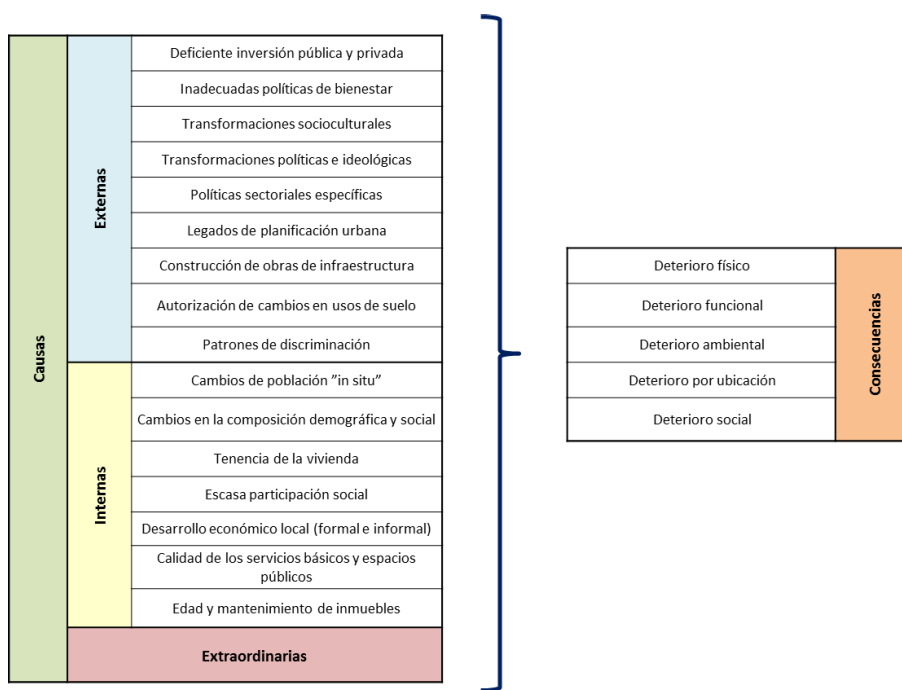


Figura 2. Causas y consecuencias del deterioro

Las necesidades urbanas son cada día mayores y los recursos públicos cada vez más escasos y son pocas las zonas donde el deterioro puede revertirse de una manera

natural, sin embargo, se tiene que entender el fenómeno en su totalidad ya que cada generación construye su barrio de cierta manera pudiendo generar acciones que compensen el deterioro físico mediante el freno al deterioro social. Posterior al buen diagnóstico se requerirá la intervención y el compromiso de la totalidad de los involucrados para revertir los procesos de deterioro, esperando que las próximas generaciones dispongan de áreas adecuadas para su desarrollo. Es responsabilidad de los urbanistas, planificadores, políticos, vecinos, empresarios, la generación de esquemas que permitan diagnosticar el grado de deterioro de una zona antes de proponer cualquier acción para intentar remediarla.

El deterioro urbano es palpable, en primer lugar por los propios habitantes, que muchas veces levantan la voz ante problemáticas que saben que afectarán su entorno, sus calles, sus viviendas, sus propios espacios públicos, siendo ellos quienes conocen perfectamente lo que sucede en su entorno y visualizando los resultados que traerán las acciones de gobierno.

Quizás tantos factores tan contrastantes, complementarios, relacionados y complicados generan una incertidumbre hacia el futuro de nuestras ciudades, como se pregunta Saldarriaga "¿Será inevitable llegar a ese estado de deterioro que tanto gusta a los productores y directores de cine futurista, en el que un mundo degradado es gobernado por multinacionales fascistas que dominan brutalmente a una ciudadanía aterrada y controlada por los medios? Hoy en día es imposible formular con certeza una imagen del futuro."<sup>36</sup>

---

<sup>36</sup> SALDARRIAGA, Alberto. (1999) pág. 106

### 3. Las estaciones de transporte público

Diariamente la población tiene necesidad de transportarse en medios públicos; sin embargo ningún modo de transporte terrestre, con excepción del taxi, cubre integralmente el área urbana, cada tipo (metro, metrobús, microbús, etc.) es complementario de otro, por lo que se generan espacios específicos en la ciudad para el cambio de modo de transporte, esto sucede en cualquier esquina, en una parada, un paradero, una estación, una terminal, hasta un aeropuerto.

La Unión Internacional de Transporte Público, señala que "el transporte público incluye todos los sistemas de transporte en el que los pasajeros no viajan en sus propios vehículos. Aunque en general se considera que incluye servicios ferroviarios y de autobús, las definiciones más amplias incluyen taxis y otros servicios; en otras palabras, cualquier sistema que transporta a los miembros del público en general."<sup>37</sup>

En las estaciones de transporte público, la llegada y salida de pasajeros genera nuevas dinámicas que ocasionan el deterioro en su exterior, pero este deterioro día a día se extiende de tal manera que comienza a impactar en un perímetro más amplio. Mucho se ha escrito sobre la movilidad, sobre el derecho de los habitantes de contar con transporte limpio, seguro y eficiente, también existen diversos trabajos sobre ingeniería de transporte y/o tránsito destinada a determinar los espacios requeridos en las estaciones para el número de usuarios y flujos de pasajeros esperados en los sistemas de transporte; sin embargo, poco se ha escrito acerca de los sucesos y las dinámicas que ocurren afuera de las estaciones de transporte con la llegada de los usuarios esperada, como cambia el entorno urbano de dicha zona y los mecanismos para protegerlos.

---

<sup>37</sup> <http://www.uitp.org/>

### 3.1. Antecedentes del transporte en la Ciudad

El ser humano tiene necesidad de desplazarse de su vivienda a diversos sitios para satisfacer sus necesidades, en la Ciudad de Tenochtitlán este transporte se realizaba a través de los lagos, canales y acequias mediante trajineras, canoas y chalupas; con la conquista, la desecación del lago en la ciudad promovió el uso de caballos y mulas para el transporte de personas y de carga.

En la última década del Siglo XIX en la Ciudad de México se contaba con tres tipos de transporte público urbano: coches de sitio de varias categorías, según su estado de conservación, presentación y estampa de los caballos; carruajes largos con capacidad para 20 personas, utilizados para distancias más extensas; y finalmente tranvías de tracción animal, que prestaban un servicio de transporte de enorme utilidad al comunicar el centro de la ciudad con múltiples colonias, y con las estaciones de ferrocarriles; en 1894, ya existía un reglamento que establecía condiciones higiénicas para los animales de tiro y para los cocheros, y se dio inicio a los trabajos de electrificación de los tranvías, inaugurándose el 15 de enero de 1900 con la ruta de México a Tacubaya, adquiriendo con ello mayor velocidad y por lo tanto, menor tiempo en sus recorridos, movilizandando mayor número de usuarios.

Al ser la Ciudad de México la más importante del país, la llegada de personas de otros estados se realizaba en carretas, carruajes y vehículos de tracción animal, la comunicación de la Ciudad de México con otros lugares del país, inicio con Veracruz por medio del ferrocarril en 1873; el ferrocarril interoceánico, se inauguró el 18 de junio de 1881, partiendo de la Ciudad de México pasando por Puebla, Jalapa y finalmente a Veracruz. En 1884, el 22 de marzo, se inauguró el Ferrocarril Central Mexicano con la ruta México, Querétaro, Celaya, León, Aguascalientes, Zacatecas, Torreón, Chihuahua y Ciudad Juárez. El ferrocarril del sur, que iba hacia Oaxaca, se inauguró en 1892. En la primera década del siglo XX, México disponía de una red ferroviaria que unía a 13 ciudades, cuyo centro era en la Ciudad de México.



El crecimiento demográfico y el estallido de la Revolución produjo en México un fenómeno migratorio de habitantes que arribaban para instalarse en la Ciudad de México con la esperanza de seguridad y un mejor porvenir, la llegada de nuevos pobladores originó nuevas colonias (formales e informales) por lo que la ciudad, que contaba con la infraestructura y servicios básicos, tuvo una fuerte expansión urbana, con la consecuente demanda de un transporte público eficiente, que cubriera no sólo la zona central, sino hacia nuevas colonias que se formaban en su periferia.

A finales del siglo XIX, hizo su aparición el automóvil, cuyo uso crecía desmedidamente saturando el centro de la ciudad en los años treinta; mientras que la empresa Tranvías Eléctricos S.A., ya extendía sus vías a todos los municipios del D.F., en 1923, se tenían más de 1,500 camiones de pasajeros, que no tenían ninguna organización en sus rutas, pero habían adquirido gran importancia en el transporte de la capital, por lo que se llevó a cabo un plan para regularizarlos.

La llegada del General Lázaro Cárdenas a la Presidencia de República, dio inicio a la nueva era de las instituciones, la serie de decretos, leyes y nacionalizaciones que se dictaron entre 1921 y 1933 mejoraron las condiciones sociales del país, reflejándose en obras como viviendas, abastecimiento de agua potable, obras de saneamiento y la ampliación y apertura de nuevas calles y colonias; la urbanización se potencializó con el "milagro mexicano", acompañado de obras públicas de agua potable, drenaje y demás servicios, que provocaron una crisis en el transporte público de la Ciudad, que ya desde entonces resultaba insuficiente.

Desde entonces y a la fecha, la Ciudad de México sigue siendo un polo de atracción para los municipios conurbados, la interacción espacial, se debe a una interdependencia no dada al azar, la Ciudad de México concentra en su interior empleo, educación y servicios; sin embargo, vivir en la periferia de la ciudad genera otro tipo de inversiones para sus habitantes, puesto que hay un desperdicio de tiempo y

dinero que no pueden ser utilizados en otras actividades como educación y convivencia familiar.

De acuerdo con J. Friedmann, la ciudad ha pasado por una serie de cuatro estadios históricos el tercero de ellos, lo ocupa la metrópolis que conocemos: terciarización del núcleo central, nuevos distritos de comercio y servicios públicos en las áreas intermedias, creación de un anillo periférico, conurbación de los territorios cercanos y la suburbanización.<sup>38</sup>

Lo anterior se ve reflejado durante el explosivo crecimiento de la ciudad en los años sesenta, cuando las autoridades prohibieron nuevas urbanizaciones de todo tipo. La medida propició la aparición de colonias clandestinas, zonas de habitación que se desarrollaron fuera de control, así como la emigración de los fraccionamientos residenciales a la periferia del Distrito Federal, dando lugar a "Ciudad Satélite", que perteneciendo al Estado de México, utilizaron (y utilizan) los servicios de la ciudad, y qué agravaron los problemas de circulación, dado el alto volumen de vehículos y la necesidad de crear nuevas rutas de transporte público.

El transporte es un dinámico vehículo de urbanización, motor de crecimiento y concentración de las zonas a donde llega; prueba de lo anterior son los efectos de la expansión urbana que ha generado la construcción de las líneas del metro, la extensión y ampliación del servicio de autobuses hacia nuevas áreas urbanizadas, que a su vez generan nuevas necesidades de traslado a las áreas aledañas; "ello genera su vez la necesidad de nuevas obras viales y transporte, por lo que se vuelve un proceso continuo de expansión-consolidación-expansión"<sup>39</sup> Lee y McDonald (2003), estudiaron que la movilidad de la población está estrechamente ligada con su propia caracterización sociodemográfica cultural; han demostrado cómo el tiempo y la distancia de los viajes, especialmente al trabajo, aumentan entre el número de solteros

---

<sup>38</sup> DELGADO, Javier. (1998). pág. 49

<sup>39</sup> LEGORRETA, Jorge. (1989) pág. 36

o se relacionan de forma inversa con el número de hijos, al edad de éstos o del papel que cobren los abuelos en su cuidado.<sup>40</sup>

En la Ciudad de México, el desmedido crecimiento (formal e informal) de la zona conurbada en municipios del Estado de México, ha provocado un aumento en los tiempos de traslado de los ciudadanos, debido al incremento en la distancia de sus recorridos. Los resultados de la encuesta Origen-Destino 2007 de los habitantes de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), elaborada por el INEGI, señala que en el área metropolitana de la Ciudad de México ocurren 22 millones de viajes diarios. De ellos el 83% de viajes producidos en el DF se quedan ahí, el 17% tienen como destino el Estado de México, mientras que en dicho estado, el 75.7% de los viajes son internos, y el 24.3% tienen como destino el D.F.; el mismo estudio, indica que una tercera parte de los viajes (6.8 millones) ocurren en transporte privado, mientras que las dos terceras partes restantes (14.8 millones) se realizan en transporte público.

### 3.2 Intercambio modal

Se debe establecer la diferencia entre *medio* de transporte y *modo* de transporte, según el Instituto Mexicano de Transporte:

“Se entiende por *medio* de transporte al medio físico por el que transitan los vehículos que son usados para el traslado de las personas y los bienes. Así, pueden distinguirse los siguientes medios: terrestre, aéreo y acuático. Se entiende por *modo* de transporte a las entidades que se caracterizan por una similitud tecnológica, operativa y administrativa. Dicha similitud se traduce en una forma específica de realizar el traslado de las personas y los bienes.”<sup>41</sup>

---

<sup>40</sup> GARCÍA, Juan Carlos. (2008) pág. 6

<sup>41</sup> ISLAS, Víctor. (2007) pág. 44

Es decir, para hablar del transporte urbano nos referimos al *medio* de transporte *terrestre*, en sus diversos *modos*, “El Distrito Federal cuenta con un amplio sistema de transporte (público terrestre) y está dividido en transporte gubernamental y concesionado. Dentro del primero se encuentran el Sistema de Transporte Colectivo – Metro; el Servicio de Transportes Eléctricos – STE; la Red de Transporte de Pasajeros – RTP y el Metrobús. El concesionado está compuesto por transporte Colectivo (autobuses y microbuses) e individual (taxis).”<sup>42</sup>

La necesidad de transportarse entre el centro y la periferia es necesaria, los habitantes de algunas zonas de la periferia encuentran en ellas espacio territorial a costo accesible, y es ese sector de la población, el que utiliza fundamentalmente el transporte público colectivo; sin embargo, ninguno de los modos de transporte cubre integralmente el área urbana, cada uno es complementario de otro y los usuarios tienen que ocupar varios para llegar a su destino, es decir, para que un habitante complete un viaje puede requerir de uno o varios modos, con un necesario transbordo o intercambio.

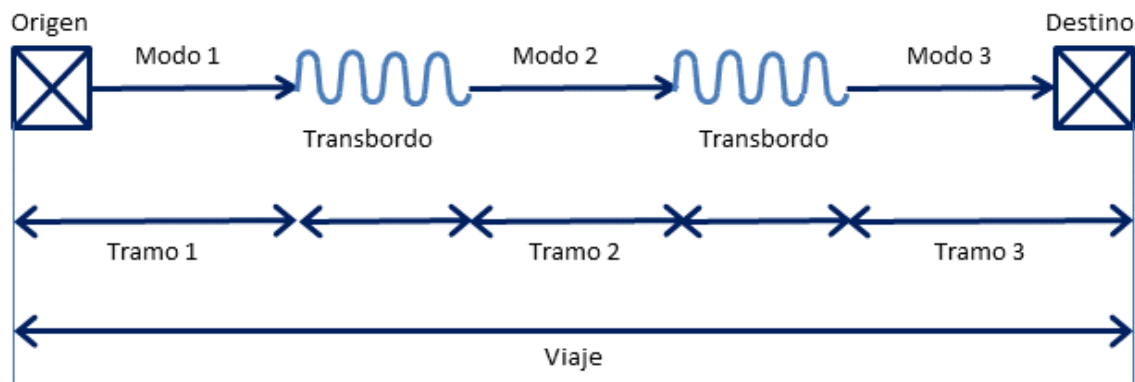


Figura 3. Composición de un viaje, (Islas,2007)

<sup>42</sup> [http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/cinco\\_siglos\\_de\\_transporte\\_en\\_la\\_ciudad\\_de\\_mexico](http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/cinco_siglos_de_transporte_en_la_ciudad_de_mexico)

El intercambio modal entre transportes ocurre en cualquier lugar geográfico de la ciudad en el cual un usuario desciende de un modo de transporte y aborda uno distinto. Ocurre al descender de un camión y abordar un microbús, usar el metrobús al bajar de un taxi, llegar a la terminal del tren ligero y subir al metro, y cualquier otra combinación posible. Existe infraestructura urbana que señala los sitios en los cuales se deben realizar este intercambio modal, como por ejemplo: señalización en los postes, paradas específicas y estaciones de transporte; sin embargo, en la Ciudad de México el desorden en el transporte público ha propiciado la anarquía en el servicio (principalmente de microbuses) y prácticamente cualquier esquina de la ciudad es un punto de intercambio modal.

El taxi es el único medio de transporte público que cubre en la totalidad el viaje de los usuarios; sin embargo, el uso de este medio depende de muchos factores “a elección del taxi por el viajero como medio de transporte nunca es forzada, sino condicionada a su capacidad económica, que le sitúa al margen de la problemática social de las masas.”<sup>43</sup>

La problemática del incremento en las distancias entre la vivienda y las actividades diarias y el consecuente incremento en los tiempos de traslado, hace que la población busque modos de transporte más directos y con el menor número de escalas, reduciendo el tiempo para transportarse; estas dos características ocurren sólo en medios de transporte público de alta capacidad como el Metro y el Tren Suburbano, y en transporte de mediana capacidad como el Metrobús y el Tren Ligero, todos ellos modos con estaciones de acceso. Los demás medios de transporte son entonces, rutas que desde el interior de las colonias, permiten acceder a estos medios masivos, generando en las estaciones los puntos de intercambio modal más concurridos.

---

<sup>43</sup> VALERO, F. Javier. (1970) pág. 19

En 1994, el 52.9 por ciento de la población se desplazaba en un solo modo de transporte, en el año 2007, aumentó el porcentaje al 54.9 por ciento<sup>44</sup> y 6.7 millones de viajes (45.1%) requieren dos o más modos de transporte, “la convergencia vehicular determinada por los horarios, exhibe la insuficiencia vial y lo limitado de los diversos medios de transportes público y privados, de manera que la ciudad se vuelve un caos en detrimento de los mismos que pretenden llegar a sus puestos de trabajo”<sup>45</sup>. Es esta necesidad de utilizar diversos modos de transporte la que genera espacios públicos específicos para el intercambio modal de transporte y la enorme afluencia en algunos de ellos.

### 3.3 Estaciones de transporte

Se definen como *estaciones* a “las áreas que se encuentran fuera de la circulación y que pertenecen normalmente a sistemas de transporte férreo”<sup>46</sup>. Una estación es un espacio arquitectónico, generalmente cerrado y que para su funcionamiento se compone de varios elementos como: accesos, vestíbulo de ingreso, circulaciones (pasillos y escaleras) y andén(es). Otra de las características específicas de las estaciones es que corresponden a un modo de transporte confinado, en el que la vialidad (rieles o carriles) son para su uso generalmente exclusivo; adicionalmente, el pago no se realiza en el interior de la unidad sino en el vestíbulo de acceso mediante boletos o tarjetas prepagadas.

La ubicación de las estaciones es un componente importante en el sistema de transporte público, pero además en su entorno urbano, ejerce una fuerte influencia en su operación ya que:

- Limitan la capacidad de la línea y el número de unidades a utilizar.
- Determinan la cantidad de combustible y/o energía que utilizará el sistema.

---

<sup>44</sup> VILLARREAL, Diana. (2010) pág. 4

<sup>45</sup> CANTÚ, Rubén. (2005) pág. 26

<sup>46</sup> MOLINERO, Ángel. (1997) pág. 225

Y desde el punto de vista urbano:

- Su ubicación y espaciamiento determinará la atracción de los usuarios a ese punto.

El espaciamiento entre estaciones es fundamental en el diseño de una línea de transporte, este mismo espaciamiento y la construcción de las estaciones están determinados por un “área de servicio” o “cuenca de transporte” que puede plasmarse en el terreno de lo urbano, es decir, la cuenca primaria es el área geográfica en la que la distancia recorrida “a pie” resulta aceptable para la población a la que sirve y podrá convertirse en el modo de transporte a usar. “Se establece una cobertura de ruta con un radio de 400 m a partir de la estación y que cubre al 90% las oportunidades de acceso (a ésta)”<sup>47</sup>.

A partir de una estación en un radio de 400 m a la redonda, la mayoría de los usuarios caminarán hacia ella, en este contexto aparecen “servicios” para los ciudadanos que transitan a pie por las calles principales que desembocan a la estación, instalándose “corredores comerciales” en espacios urbanos no diseñados para tal fin.

“Generalmente se considera como cuenca primaria la distancia que puede ser recorrida a pie en cinco minutos (+/- 400 m) desde cualquier estación. La cuenca secundaria define a todos aquellos puntos que se encuentran en cinco y diez minutos y representan una menor captación de usuarios potenciales.”<sup>48</sup>

---

<sup>47</sup> MOLINERO, Ángel. (1997) pág. 225

<sup>48</sup> MOLINERO, Ángel. (1997) pág. 225

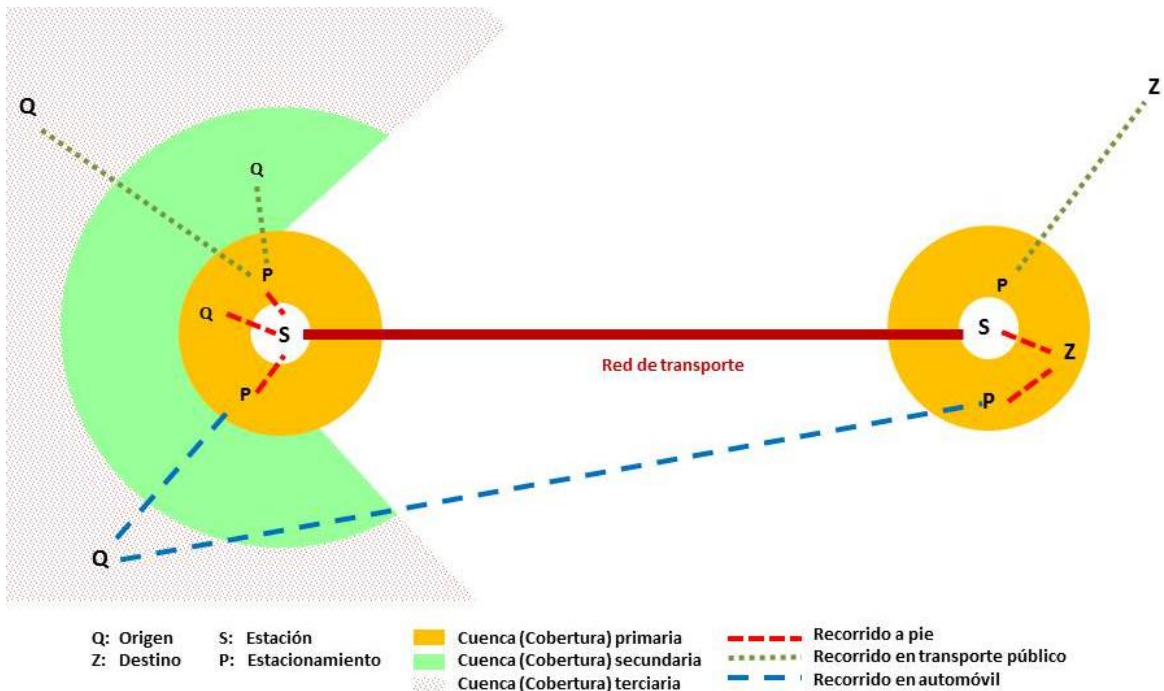


Figura. 4 Cuencas de transporte (Molinero, 1997)

Fuera de la cuenca primaria tenemos la cuenca secundaria (de +/-400 m a +/-950 m), en la que se tienen pocos usuarios provenientes que accederán a pie, generalmente llegarán a la estación mediante otros medios, como transporte público o taxi, puesto que la distancia es corta, o en transporte privado no propio; esto generará caos vehicular en las calles de la cuenca primaria al tener gente descendiendo de vehículos, otros modos de transporte público detenidos por “esperar pasaje”, vehículos familiares, y en el peor escenario el establecimiento de sitios de taxis o transporte público de baja capacidad (combis/peseras), “Muchas bases de peseros han sido ubicadas en las estaciones del STC-Metro... se requiere de modos de transporte complementarios que lleven a cabo los tramos finales del viaje de los usuarios”<sup>49</sup>, estos modos ofrecen derroteros cortos hacia el interior de las colonias cercanas.

<sup>49</sup> ISLAS, Victor. (2000) pág. 327



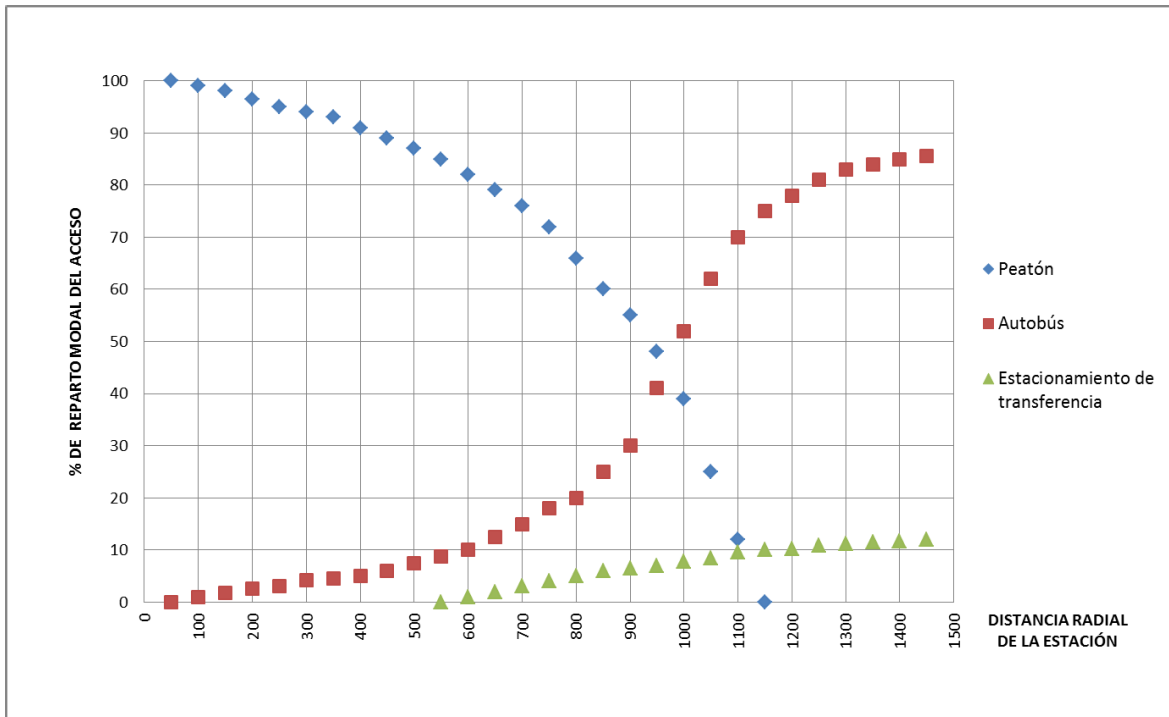


Figura 5. Distribución del porcentaje de modo de llegada de usuarios respecto a la distancia a la estación (Molinero, 1997)

La gráfica anterior muestra el reparto modal de acceso a las estaciones en función de la distancia de los usuarios a ella. Se aprecia que el 90% de los usuarios que están a una distancia de hasta 500 m llegarán a pie, mientras que a partir de un kilómetro de distancia, el 50% de los usuarios comienza a llegar a la estación en transporte público.

Entonces, deberíamos suponer que el diseño de las estaciones consideraría bahías de acceso, para recibir la demanda esperada de usuarios que accederán a ella en otro modo transporte público, pero en la realidad esto no sucede. Basta poner el ejemplo de la estación General Anaya de la línea 2 del metro, que produce un caótico tránsito vehicular sobre la Calzada de Tlalpan.

Fuera de la cuenca secundaria, la llegada de pasajeros está determinada por las rutas de transporte público con derroteros que se conecten con la estación y será el propio usuario quién determine el transporte más directo y rápido a usar; sin embargo, entre

mayor sea el número de rutas que se conectan en una estación, se provocará mayor saturación de las calles circundantes y mayor será el flujo de personas en el punto.

La ubicación de las estaciones, su entorno urbano y el perfil socioeconómico de los usuarios esperados, determinará los medios que utilizarán para acceder a la estación y debería darnos un parámetro para prevenir la aparición de problemáticas en el exterior de las estaciones. "Cualquier intervención, sea en infraestructura de transporte o en los sistemas mismos de transportación de pasajeros influyen en la actividad económica y en la estructura de la ciudad no menos que en la calidad ambiental y en las condiciones de vida de sus habitantes."<sup>50</sup>

Sin embargo, actualmente la ubicación de las estaciones corresponde a criterios diferentes a los de la distancia ideal entre ellas. Entre los criterios actuales destaca la oportunidad de espacios susceptibles de expropiación para su uso, debido a que el procedimiento es cada día más rechazado por los dueños de los predios y la comunidad en general, de manera práctica podemos decir que cuando la línea de transporte es aérea o a nivel, se requiere forzosamente contar con un predio para ubicar las estación, sólo en tramos de línea subterráneos esto es opcional, puesto que se puede acceder a través de escaleras de acceso en el área de las banquetas.

El intenso movimiento de usuarios en las estaciones modifica el entorno urbano y la arquitectura de la Ciudad; por ejemplo, la puesta en operación del ferrocarril obligó la construcción de estaciones que correspondían a la imagen del México que entraba con fuerza a la modernidad, las estaciones monumentales como Buenavista, San Lázaro y Colonia, que eran sitios de referencia urbana, construidas con la idea clara de ser puertas de entrada a la Ciudad y con plazas que se adaptaban a la morfología de la zona; sin embargo, todas fueron destruidas para dar paso a nuevos sistemas de transporte, la imagen urbana como memoria histórica dio paso a la modernidad.

---

<sup>50</sup> GRAIZBORD, Boris. (2008) pág. 217

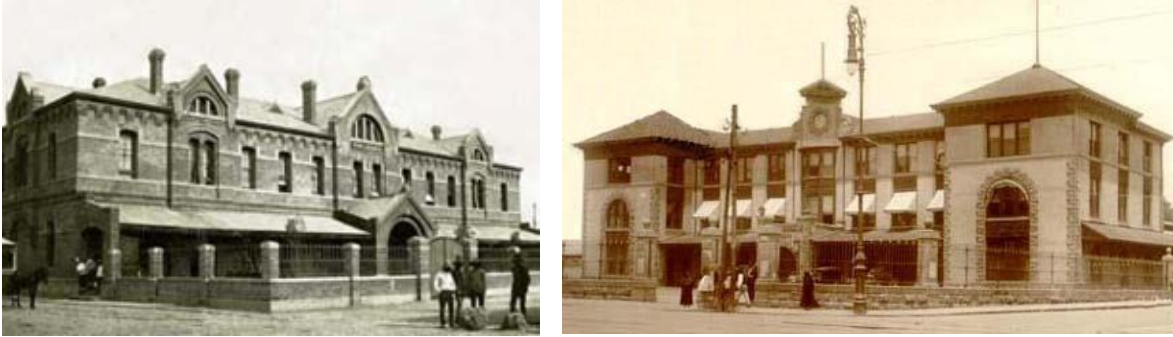


Imagen 1. Estaciones San Lázaro y Colonia (D.F., años 30's)

Ahora la función de llegada de visitantes a la Ciudad por vía terrestre, no se da en esas grandes estaciones con plazas de acceso; hoy en día, el intercambio modal de pasajeros foráneos ocurre en las terminales de autobuses: Observatorio, Tasqueña y San Lázaro, sitios que ofrecen una imagen de caos, ambulante, suciedad e inseguridad.

### 3.4 Clasificación de estaciones

Las estaciones de transporte de un mismo sistema por su función pueden ser clasificadas en:

- De paso: sólo existe la opción de salir de la estación
- De correspondencia: permite el *transbordo* a otra línea del mismo modo de transporte
- Terminal: fin del recorrido de la ruta
- Terminal con correspondencia: fin de la ruta con correspondencia a otra del mismo modo



Imagen 2. Clasificación de estaciones de transporte

A estas estaciones se les puede añadir el término “intermodal” o “multimodal”, cuando permiten su conexión con otros sistemas de transporte.

Debemos diferenciar las *estaciones* de los *paraderos*, éstos últimos son los espacios (generalmente abiertos) donde autobuses, taxis, colectivos, entre otros, permiten el acceso y descenso de los usuarios que van a otro modo de transporte. Los paraderos pueden encontrarse en zonas aledañas a una estación de cualquiera de las descritas o en cualquier punto de la ciudad “la función del paradero es proporcionar áreas seguras para la maniobras de vehículos, un flujo eficiente y seguro ascenso-descenso de pasajeros”<sup>51</sup>.

Estas definiciones, son también muy importante en términos del flujo de personas, pues evidentemente entre mayores sean las posibilidades de destino de los usuarios, mayor demanda tendrá la estación, tanto en el mismo modo como en modos de transporte diferentes. Esto afectará directamente el entorno urbano al ofrecer a los pasajeros otros

<sup>51</sup> ISLAS, Victor. (2000) pág. 327

modos “esperándolos” afuera de la estación para continuar su viaje “según sea la función a desarrollar, se requieren diferentes tipos de instalaciones y una organización específica”<sup>52</sup>. También influirá el número de accesos a la estación, puesto que las estaciones con correspondencia generalmente duplican el número de accesos extendiendo su radio de influencia peatonal.

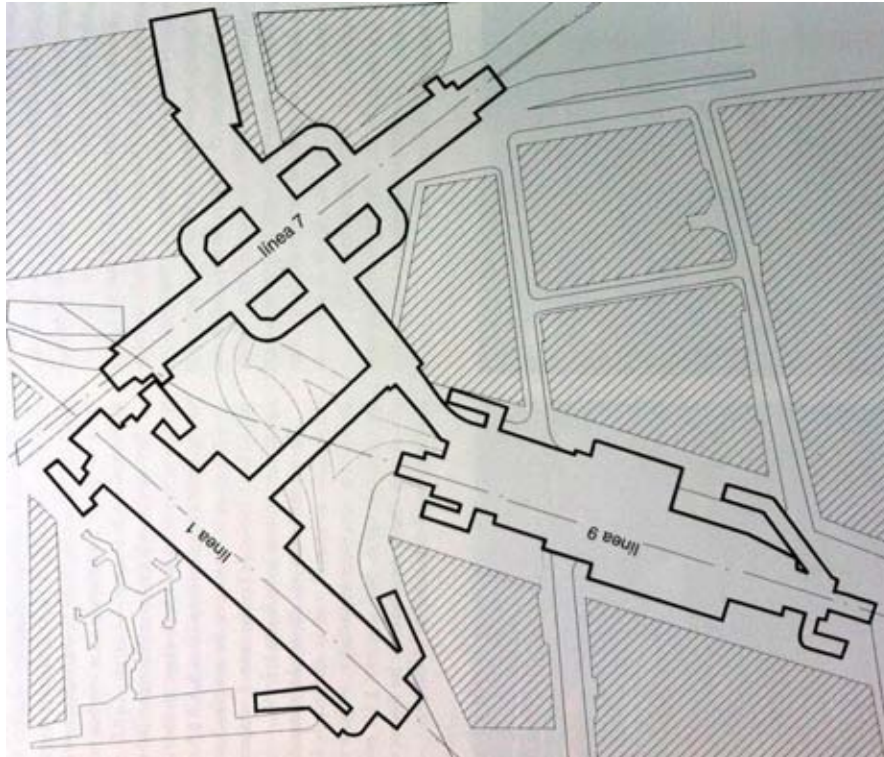


Imagen 3. Croquis de la planta de la estación terminal con correspondencia Tacubaya

En síntesis, “La demanda de transporte a partir de las múltiples decisiones de los individuos para emprender un viaje... se condiciona por la distribución espacial de los puntos donde se origina el viaje y donde termina y las posibles rutas que conectan el origen y el destino. Para que este sistema funcione es necesario mantener un conjunto de servicios que van desde las áreas de acceso a los distintos modos de transporte [paraderos], las estaciones de servicio de combustible y mantenimiento de los vehículos, hasta las centrales de operación de los diferentes servicios de transporte.”<sup>53</sup>

<sup>52</sup> ISLAS, Victor. (2000) pág. 327

<sup>53</sup> GRAIZBORD, Boris. (2008) pág. 167

Entonces en estricto sentido podemos afirmar que *todas las estaciones de transporte público son puntos de intercambio modal*, de transporte urbano, transporte foráneo en las terminales de autobús o el propio aeropuerto; los usuarios llegan a este punto para cambiar de medio: autobús foráneo-metro, metro-microbús, metabús-metro, etc., por lo que estos deberían estar destinados a facilitar el transbordo de personas de un modo a otro, pero sin perjuicio de su entorno urbano.



Imagen 4. Estación terminal Observatorio, 1972 (a la izquierda el paradero de autobuses foráneos, al centro la estación del metro, a la derecha la terminal de autobuses poniente)

La red actual de estaciones de transporte público está conformada de la siguiente manera:

Líneas de transporte público terrestre con estaciones en la ZMVM:

- Urbanas:

Líneas del metro 1 a 9 y 12

Líneas del metrobús 1, 2, 3 y 5\*

Tren Ligero

- Suburbanas:

Líneas del metro A y B

Línea 1 del tren suburbano

Línea del Mexibús 1 a 3

- Regionales

Terminales de Autobuses: Norte, Sur, TAPO y Poniente.

\* Para la línea 4 del metrobús, sólo se considerará la estación Buenavista en virtud que es la única diseñada como tal, el resto son paradas similares a las utilizadas por otros transportes urbanos como el trolebús.

El Sistema de Transporte Colectivo-Metro es el sistema con mayor número de conexiones intermodales con todos los modos (en incluso con otro medio en el Aeropuerto), incluyendo las estaciones de autobuses foráneas y teniendo conexión principalmente con las líneas del metrobús.

Del universo de estaciones con conexión intermodal entre sistemas, sólo nueve en la ciudad corresponden a terminales de alguno de los modos que conectan (Indios Verdes, Tacubaya, Buenavista, Etiopía, Tasqueña, Ciudad Azteca, Observatorio, Autobuses del norte, San Lázaro), es decir, el resto de las conexiones intermodales ocurre en estaciones de paso que no necesariamente (como ya se mencionó) cuentan con el diseño adecuado para la realizar la intermodalidad protegiendo el entorno



urbano. El resto de las estaciones terminales corresponden a espacios en los que la intermodalidad se da con autobuses, microbuses, combis, etc.

De entre todas las estaciones, destaca Buenavista que es la única que tiene intercambio entre 3 modos de transporte confinados: Línea B del Metro, Líneas 1, 2, 3 y 4 del Metrobús y Línea 1 del Tren Suburbano, además de varias rutas de microbuses, sitio de taxis y cicloestaciones.

### 3.5 Los Centros de Transferencia Modal (CETRAM)

La manera en que un cambio intermodal afecta el entorno urbano es distinta dependiendo el tipo de estación; en el “transbordo” (como generalmente se le llama al cambio de línea en un mismo modo) el cambio ocurre *dentro* de las instalaciones de la línea, es decir, aunque existan diversos accesos a la estación, los usuarios no deben salir de ella y el entorno urbano no se percata de este movimiento; pero en el intercambio modal, el usuario debe salir del primer modo de transporte para abordar el segundo, reiterando lo escrito sobre la aparición de “corredores comerciales” atractivos para el establecimiento de negocios formales e informales por el intenso flujo peatonal.

La situación se agudiza entonces en estaciones terminales con intercambio modal, puesto que ellas, *todos* los usuarios de alguno de los modos deberán salir de la estación para buscar el modo de transporte complementario; la mayoría de las estaciones terminales del metro contaban con un paradero aledaño.

Desde el inicio de las operaciones del metro hasta ahora, los paraderos han estado a cargo de diferentes entidades administrativas, el propio STC (1969-1993), las delegaciones políticas en las que se encontraban (1994-1997) y la Secretaría de Transporte y Vialidad del D.F. (1997-2010). El Gobierno del Distrito Federal para generar un cambio en la concepción de antiguos paraderos de transporte público y revertir su deterioro generó el concepto Centro de Transferencia Modal (CETRAM).



Los CETRAMS “son espacios físicos que forman parte de la infraestructura vial donde confluyen diversos modos de transporte terrestre de pasajeros (individual, colectivo y masivo) destinados a facilitar el transbordo de personas de un modo a otro. También considerados como servicios auxiliares del transporte, los CETRAM se construyeron con el objetivo de dar solución a los problemas de congestión en vialidades aledañas a las estaciones del STC Metro o lugares donde se generan concentraciones considerables de vehículos de transporte periférico por ser bases o terminales de ruta.”<sup>54</sup>

De acuerdo con datos de la Secretaría de Transporte y Vialidad del G.D.F., existen en la ciudad, 45 Centros de Transferencia Modal, distribuidos en 12 delegaciones, aunque existen CETRAMS que no se ubican en estaciones de transporte, los de mayor afluencia son aquellos en los que el metro se conecta con rutas que provenientes del Estado de México (Indios Verdes, San Lázaro, El Rosario, Pantitlán). Caso curioso es que la estación Buenavista, que como ya se escribió, es la única que considera el intercambio entre metro-metrobús-tren suburbano, no está considerada como CETRAM.

Actualmente, el Gobierno de Distrito Federal tiene un plan para modernizar los denominados Centros de Transferencia Modal, para dar solución a los problemas de congestión y regular las concentraciones de vehículos de transporte; los proyectos iniciales corresponden a los ubicados en las estaciones Ciudad Azteca, Chapultepec y El Rosario con proyectos híbridos consideran el control del transporte, servicios comerciales y servicios gubernamentales. Para realizar este nuevo esquema de operación público-privado se emitieron recientemente nuevas disposiciones locales; sin embargo, no consideran la integración del CETRAM a su entorno, ni la vigilancia y protección de las zonas aledañas.

---

<sup>54</sup> [http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/centros\\_de\\_transferencia\\_modal\\_paraderos](http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/centros_de_transferencia_modal_paraderos)



Imagen 13. Proyecto CETRAM Ciudad Azteca

## 4. Legislación y deterioro en las estaciones

### 4.1 Problemáticas en las estaciones

Con la desaparición del tranvía, los autobuses ocuparon el lugar primordial del transporte público de pasajeros en el Distrito Federal, que incluía la expansión de sus rutas hacia las periferias, fue hacia finales de los años sesenta que se construyó el Sistema de Transporte Colectivo Metro y con él, aparecieron de nuevo estaciones transporte de en la ciudad.

El Sistema de Transporte Colectivo Metro describía sus estaciones de la siguiente manera: "La creación de estaciones arquitectónicamente audaces y bellas, algunas con cascarones de concreto, en forma de paraboloides hiperbólicos, con columnas y escaleras que desafían la imaginación y refinan la sensibilidad, y otras con una osadía formal que las convierten en obras maestras de la ingeniería y de la arquitectura, han propiciado, fuera de duda, en los usuarios del metro, parte de las inquietudes culturales que hoy se manifiestan en grandes sectores de la población citadina."<sup>55</sup>



magen 5. Estación de correspondencia San Lázaro (izquierda, año 1970; derecha, año 2013)

Sin embargo, las estaciones del metro (en su mayoría) se diseñaron en "serie", los proyectos no consideraron de ninguna manera las condiciones propias de la morfología de la zona en la que se construirían, ni consideraron que cada estación

---

<sup>55</sup> DÍAZ, Julián. (1981) pág. 64

debería ser un objeto arquitectónico único, que cumpliera sus funciones de ascenso y descenso de usuarios, pero logrando un proyecto que dialogara con el entorno. La anterior es evidente en la línea 2 sobre Calzada de Tlalpan, o en estaciones que consideraban edificios para oficinas administrativas en las estaciones Pino Suárez, Juárez y Salto del Agua en el Centro Histórico, y es aún más evidente en la línea 4, una línea con estilo futurista que contrasta con la ubicación de sus estaciones en barrios como, Santa Anita, Jamaica y Candelaria.

Los proyectos consideraron como otra solución a la falta de predios para las estaciones, la construcción de éstas con accesos a vestíbulos subterráneos; sin embargo, esto no las hizo ajenas a las problemáticas sociales que comenzaron a imperar: los ambulantes, la basura, las aglomeraciones y el caos vial invadieron prácticamente todas las estaciones (sobre todo en las terminales); por ejemplo: Candelaria y San Lázaro, proyectadas por el arquitecto Félix Candela, y reconocidas por su belleza arquitectónica ahora son invisibles en un entorno deteriorado.

El metro se concibió para constituirse en la columna vertebral del transporte de la metrópoli, que concentraría a los usuarios en las estaciones, sobre todo en las terminales, y desplazaría el uso del transporte particular y del ineficiente transporte público “desde sus inicios, la clientela servida por el Metro no se limita a la captada de las inmediaciones de su recorrido, desde entonces, el perfil de su clientela ha estado influida por los cuantiosos usuarios volcados en sus estaciones a través de los modos de transporte colectivo alimentadores con los que se complementa”<sup>56</sup>.

La expansión del metro consideró la incorporación de rutas de transporte “alimentadoras” a los cuales llegarían los autobuses provenientes principalmente del Estado de México, esto permitiría cumplir el objetivo de contar con un transporte público eficiente en la ciudad y garantizar el número de usuarios esperado en el diseño del metro y su operación financiera; así surgen los “paraderos”, que tenían como

---

<sup>56</sup> NAVARRO, Bernardo. (1993) pág. 67

objetivo original ser el espacio contenedor, para evitar el uso del transporte público en el centro de la ciudad.

El Programa Integral de Transporte y Vialidad de 1978, publicado por el entonces Departamento del Distrito Federal indicaba que “en las zonas intermedias y de clase media y alta –se propone- introducir rutas concesionadas de autobuses que alimentan las estaciones del Metro y permiten los viajes locales”<sup>57</sup>; sin embargo, el resultado no fue el esperado respecto a la ordenación del transporte, ocurriendo lo contrario “para los camioneros, sin embargo, la inauguración del Metro, lejos de afectar la economía del sector, mejoró las condiciones de desempeño y beneficio, ya que los pasajeros concentrados en las terminales del Metro llenaban los autotransportes”<sup>58</sup>. La falta de experiencias previas y la anarquía sobre la administración de los espacios urbanos, derivó en la aparición de rutas de transporte irregulares, un aumento en el parque vehicular que no tenía cupo en el paradero, comercio informal, contaminación y delincuencia. Estos problemas en los paraderos y sus espacios aledaños, no se han detenido, por el contrario crecen día con día.



Imagen 6. Estación terminal Indios Verdes (izquierda, año 1979; derecha, año 2011)

Así pues, los problemas en los alrededores de las estaciones tienen también relación con la mala planeación del transporte, el Plan Rector del Metro (Horizonte 2010) no se ejecutó como se tenía planeado, y además de los problemas en la movilidad en la Ciudad, dejó cuatro consecuencias determinantes:

<sup>57</sup> NAVARRO, Bernardo. (1993) pág. 56

<sup>58</sup> RODRIGUEZ, Jesús. (1999) pág. 41



Imagen 7. Programa maestro del Metro Horizonte 1985-2010

1. El truncamiento de la red dejando estaciones de paso funcionando como estaciones terminales, que no cuentan con el diseño pertinente, que permita funcionar como terminal sin afectar el entorno urbano, es decir, la totalidad de los pasajeros deben dejar la línea y la zona no cuenta con la infraestructura para facilitar la salida del gran número de pasajeros. Ejemplo de ello son las estaciones Barranca del Muerto, Buenavista, Garibaldi, entre otras.



Imagen 8. Estación terminal con correspondencia Garibaldi



2. La saturación en los paraderos existentes, debido a que el crecimiento de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) continuó aceleradamente y el transporte público seguía dirigiéndose a los paraderos existentes, sobre todo aquellos que comunican con municipios conurbanos en estaciones como Indios Verdes, El Rosario, Pantitlán. “Se ignoraron las demandas futuras para calcular el área (de los paraderos) a un horizonte de planeación más lejano, lo que se reflejó en una pronta saturación de los paraderos por falta de espacio para satisfacer la creciente demanda de usuarios del área de transbordo modal.”<sup>59</sup>

3. La subutilización de estaciones que no tuvieron la afluencia esperada, convirtiéndose en amplios espacios abandonados. “Es muy probable que muchos de los problemas tengan su origen en la mala percepción de que era lo que verdaderamente se necesitaba. Así, lo mismo se pueden observar instalaciones vacías o subutilizadas que paraderos que en realidad son terminales, o transbordos que se realizan con grandes dificultades por la falta de instalaciones que agilicen el tránsito de personas.”<sup>60</sup> Esto se observa en las estaciones de las líneas 6 y 4 (en específico en su terminal Santa Anita).



Imagen 9. Estación terminal con correspondencia Santa Anita

<sup>59</sup> ISLAS, Víctor. (2000) pág. 339

<sup>60</sup> ISLAS, Víctor. (2000) pág. 327

4. El último problema fue la transformación de las estaciones de paso en estaciones terminales de múltiples líneas de otros modos de transporte (conocidas como “bases”), sin que la estación cuente con la infraestructura urbana necesaria para funcionar como paradero. Esto ocurre en estaciones como por ejemplo: Pino Suárez, Miguel Ángel de Quevedo, Viveros, entre otras.



Imagen 10. Exterior de la estación de paso Miguel Ángel de Quevedo

La mala planeación del transporte y los cambios de modo, afectaron el entorno urbano ya que se requerían áreas exclusivas para realizaran el transbordo, pero al no existir se ocasionaron congestionamientos de tránsito en las calles cercanas a las estaciones “debido al asentamiento improvisado e inadecuado de los cierres del circuito del transporte público ubicado en esos lugares, la producción de ruido y la contaminación ambiental alcanzaron índices insoportables. También se dio un procesos de crecimiento



sin control del crecimiento ambulante y se observó una rápida transformación del uso del suelo de las áreas circundantes a las estaciones”<sup>61</sup>.

Otro caso es el del sistema Metrobús, que a partir de 2005 ocupó un lugar estratégico en la planeación del transporte público de mediana capacidad en el Distrito Federal, sustituyendo parcialmente las líneas originalmente planeadas en el plan rector del Metro; la línea 1 Metrobús tiene la traza de la línea 15 Metro (norte-sur) y la línea 2 Metrobús, la de la línea 13 Metro (oriente-poniente).

La construcción del metrobús eliminó los microbuses y combis de las avenidas, confinando los carriles de las vialidades. Incluyó una vez más la construcción de estaciones de transporte público, que no se había realizado desde el año 2000 (con la construcción de la línea B del metro). El Metrobús perseguía objetivos similares a los originalmente planteados para el metro, como regular el transporte público concesionado y ordenar el ascenso y descenso de pasajeros en sitios específicos.

Pero la puesta en operación de la primera línea fue un evento sumamente polémico en la vida de la Ciudad de México, el establecimiento de una red de transporte en la parte central de la Avenida de los Insurgentes resultó para muchos una ofensa a la imagen urbana de una de las principales vialidades, con estaciones diseñadas en acero de una altura poco convencional, se presentaban como agresivas para los habitantes, los pasajeros y los conductores; pocos años después, las estaciones se adecuaron con un proyecto arquitectónico, en el que la lámina perforada fue sustituida por paredes de vidrio y otros acabados, que aunque genera un proyecto menos agresivo, no implica un proyecto acorde a la morfología urbana de cada zona.

Las líneas del metrobús 2 y 3, se concibieron de la misma manera, colocadas en el centro de una vialidad importante y confinando carriles para su uso exclusivo; sin embargo, estas líneas no fueron tan polémicas por el beneficio que el metrobús había

---

<sup>61</sup> ISLAS, Víctor. (2000) pág. 329





Imagen 12. Parada de Metrobús Línea 4

## 4.2 Normatividad para las estaciones de transporte

Existen múltiples entidades gubernamentales encargadas de vigilar la operación de las estaciones; sin embargo, ninguna de ellas atiende en general el entorno. Se presenta la legislación vigente al respecto en el Distrito Federal.

El 28 de julio de 2011 se publica el “DECRETO QUE ESTABLECE LAS REGLAS A QUE DEBERÁ SUJETARSE LA VIGILANCIA DE LAS INSTALACIONES DESTINADAS A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS A CARGO DE LOS ORGANISMOS DESCENTRALIZADOS DENOMINADOS SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO, SERVICIO DE TRANSPORTES ELÉCTRICOS Y METROBÚS Y SUS INMEDIACIONES” cuyos cinco artículos enuncian:

Artículo 1.- Corresponde a los organismos descentralizados denominados Sistema de Transporte Colectivo Metro, Servicio de Transportes Eléctricos y Metrobús las acciones de vigilancia en los paraderos, vías, túneles, andenes, corredores, escaleras, accesos, salidas y zonas de distribución afectos a los respectivos servicios públicos a su cargo, por sí o a través de la Secretaría de Seguridad Pública.

Artículo 2.- Se faculta a los organismos descentralizados denominados Sistema de Transporte Colectivo Metro, Servicio de Transportes Eléctricos y Metrobús a coadyuvar en las acciones de vigilancia de los espacios públicos adyacentes a sus respectivos paraderos, accesos, salidas y zonas de distribución. Para los efectos de este Decreto, se entiende por espacios públicos adyacentes los que se ubiquen en un radio de veinticinco metros considerados a partir de los límites perimetrales de los paraderos, accesos, salidas y zonas de distribución.

Artículo 3.- En ejercicio de las facultades que se otorgan en este Decreto, los organismos descentralizados denominados Sistema de Transporte Colectivo Metro, Servicio de Transportes Eléctricos y Metrobús, llevarán a cabo el retiro de quienes infrinjan las disposiciones legales aplicables en los lugares a que se refieren los artículos 1 y 2 de este Decreto, realizando, cuando proceda, su presentación ante el Juez Cívico correspondiente. Los organismos antes referidos, tratándose de vía pública podrán solicitar el auxilio de la **SECRETARÍA DE SEGURIDAD PÚBLICA** para cumplir con sus responsabilidades.

Artículo 4.- Los organismos descentralizados denominados Sistema de Transporte Colectivo Metro, Servicio de Transportes Eléctricos y Metrobús y la Secretaría de Seguridad Pública establecerán un comité de evaluación y seguimiento, el cual se reunirá periódicamente para la coordinación de las acciones derivadas del presente Decreto.

Artículo 5.- La Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda diseñará y emplazará los señalamientos correspondientes en los lugares a que se refiere el artículo 2 del presente Decreto. Asimismo determinará las características del mobiliario urbano que podrá ser colocado en dichos lugares, cuyo mantenimiento estará a cargo de los organismos descentralizados denominados Sistema de Transporte Colectivo Metro, Servicio de Transportes Eléctricos y Metrobús.

Para el 5 de julio de 2012 se publica la modificación a la LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL DISTRITO FEDERAL que incluye en su Artículo 58. Fracción VII:

Corresponde a la **DIRECCIÓN GENERAL DE SERVICIOS URBANOS**:

Atender y dar seguimiento a las necesidades de conservación y mantenimiento de la infraestructura y equipamiento vial y del alumbrado público, así como de aquellos elementos que determinan la imagen urbana de las vialidades primarias

Y en su Artículo 39. Fracción XXVIII:

Corresponde a los **TITULARES DE LOS ÓRGANOS POLÍTICO-ADMINISTRATIVOS** de cada demarcación territorial: Proponer a la Dependencia competente la aplicación de las medidas para mejorar la vialidad, circulación y seguridad de vehículos y peatones en las vialidades primarias;

De manera complementaria, la **LEY DE CULTURA CÍVICA**, cuya última reforma fue el 30 de marzo de 2012, indica infracciones, que si bien no son directamente vinculadas con la operación de las estaciones, son aplicables al encontrarse estos en vías públicas, ser inmuebles públicos y tener elementos que forman parte del equipamiento urbano.

Artículo 25.- Son infracciones contra la seguridad ciudadana:

II. Impedir o estorbar de cualquier forma el uso de la vía pública, la libertad de tránsito o de acción de las personas, siempre que no exista permiso ni causa justificada para ello. Para estos efectos, se entenderá que existe causa justificada siempre que la obstrucción del uso de la vía pública, de la libertad de tránsito o de acción de las personas sea inevitable y necesaria y no constituya en sí misma un fin, sino un medio razonable de manifestación de las ideas, de asociación o de reunión pacífica;

III. Usar las áreas y vías públicas sin contar con la autorización que se requiera para ello;

Artículo 26.- Son infracciones contra el entorno urbano de la Ciudad de México:

V. Dañar, pintar, maltratar, ensuciar o hacer uso indebido de las fachadas de inmuebles públicos o de los particulares, sin autorización expresa de éstos, estatuas, monumentos, postes, arbotantes, semáforos, parquímetros, buzones, tomas de agua, señalizaciones viales o de obras, puentes, pasos peatonales, plazas, parques, jardines, elementos de ornato u otros bienes semejantes. El daño a que se refiere esta fracción será competencia del juez hasta el valor de veinte días de salario mínimo;

VI. Cambiar, de cualquier forma, el uso o destino de áreas o vía pública, sin la autorización correspondiente;

IX. Colocar en la acera o en el arroyo vehicular, enseres o cualquier elemento propio de un establecimiento mercantil, sin la autorización correspondiente;

X. Arrojar en la vía pública desechos, sustancias peligrosas para la salud de las personas o que despidan olores desagradables;

XII. Cubrir, borrar, pintar, alterar o desprender los letreros, señales, números o letras que identifiquen vías, inmuebles y lugares públicos;

XIII. Pintar, adherir, colgar o fijar anuncios o cualquier tipo de propaganda en elementos del equipamiento urbano, del mobiliario urbano, de ornato o árboles, sin autorización para ello;

XIV. Colocar transitoriamente o fijar, sin autorización para ello, elementos destinados a la venta de productos o prestación de servicios, y

XV. Obstruir o permitir la obstrucción de la vía pública, con motivo de la instalación, modificación, cambio, o mantenimiento de los elementos constitutivos de un anuncio y no exhibir la documentación correspondiente que autorice a realizar dichos trabajos.

Sin embargo, la policía, dependiente de la Secretaría de Seguridad Pública o adscrita a una Delegación, no realiza acciones en contra de los puestos informales, argumentando que corresponde a las autoridades del Sistema de Transporte Colectivo.

El 26 de septiembre de 2008 se publica el ACUERDO POR EL QUE SE CREA EL ÓRGANO DE APOYO DE LAS ACTIVIDADES DE LA JEFATURA DE GOBIERNO PARA LA GESTIÓN INTEGRAL DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE LA CIUDAD DE MÉXICO, DENOMINADO **AUTORIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO DEL DISTRITO FEDERAL**, cuyo Artículo 4, fracción II dice:

En materia de transporte y vialidad:

Participar en la planeación de las obras de transporte y vialidad, en la formulación los proyectos y en la programación correspondientes;

El 14 de diciembre de 2010, el Gobierno del Distrito Federal publicó el DECRETO POR EL QUE SE CREA LA **COORDINACIÓN DE LOS CENTROS DE TRANSFERENCIA MODAL DEL DISTRITO FEDERAL** que en su Artículo segundo señala que:

La Coordinación tendrá las siguientes atribuciones:

I. Administrar, operar, supervisar y vigilar los Centros de Transferencia Modal, en los términos del presente Decreto;

II. Integrar y mantener actualizado el padrón de los concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte que hagan uso de las instalaciones de los Centros de Transferencia Modal a su cargo;

III. Administrar los espacios físicos con infraestructura y equipamiento auxiliar;

- IV. Fijar bases e instrumentar mecanismos para la adecuada planeación y coordinación de actividades y servicios que se prestan y confluyen en los Centros de Transferencia Modal;
- V. Vigilar que en los Centros de Transferencia se respeten las normas ambientales y cuente con servicios de protección civil, seguridad pública y accesibilidad a personas discapacitadas;
- VI. Planear y ejecutar las obras y servicios destinados a la infraestructura y equipamiento de los Centros de Transferencia Modal;
- VII. Supervisar que la vialidad, infraestructura, equipamiento auxiliar, servicios y elementos inherentes o incorporados a ella, sean utilizados conforme a su naturaleza y destino;
- VIII. Mantener libre de todo obstáculo que impida su adecuado uso, los espacios de infraestructura y equipamiento auxiliar de transporte;
- IX. Con el auxilio de la Secretaría de Seguridad Pública, o a través de los servidores públicos que le estén adscritos, poner a disposición del Juez Cívico o Ministerio Público, a quienes infrinjan las disposiciones legales aplicables en los Centros de Transferencia Modal;
- X. Las demás previstas en otras disposiciones.

Ninguna de las diez fracciones se refiere al cuidado del espacio urbano aledaño, dando por hecho que el intercambio se realizará únicamente en el interior de los CETRAMS, cuando en la práctica no sucede así, entonces, la responsabilidad de lo que sucede en los alrededores de las estaciones, pero fuera del CETRAM parece no regulado.

El 20 de junio de 2011, a pocos meses de establecida la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal del Distrito Federal, publica los "LINEAMIENTOS PARA LA ADMINISTRACIÓN, OPERACIÓN, SUPERVISIÓN Y VIGILANCIA DE LOS CENTROS DE TRANSFERENCIA MODAL DEL DISTRITO FEDERAL", que en el Artículo 6, Capítulo II NORMAS BÁSICAS DE OPERACIÓN, indica:



La infraestructura vial y equipamiento auxiliar de transporte de los CETRAM comprende la entrada, circulación y salida. Las características físicas y materiales de construcción estarán determinados por la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal. El equipamiento auxiliar de transporte se integra por andenes, bahías, lanzaderas, cobertizos, casetas, módulos administrativos y demás instalaciones necesarias para la óptima prestación del servicio de transporte.

Es decir, el concepto de CETRAM enfatiza que un espacio cerrado con entrada y salida, de características específicas y que pareciera no tiene relación con la estructura urbana circundante.

Finalmente el 12 de febrero de 2013, el Gobierno del Distrito Federal anuncia la creación de la **AGENCIA DE GESTIÓN URBANA (AGU)**, cuyo objetivo es coordinar y planear las acciones que en materia de servicios urbanos y obra pública que ejecutan las dependencias del Gobierno capitalino y las diferentes delegaciones; sin embargo, las funciones de esta Agencia son sólo para el seguimiento a propuestas, solicitud de servicios o quejas ciudadanas relacionadas con servicios urbanos y obras públicas, por lo que no tiene injerencia en la planeación o control de los CETRAMS y del exterior de las estaciones en general.

Adicionalmente, no existe una reglamentación específica para la construcción de las estaciones de transporte, ni para los CETRAMS, respecto a la operación de infraestructura para el transporte, la construcción de ésta se basa en criterios que aplican para cualquier tipo de construcción, el **REGLAMENTO DE LA LEY DE DESARROLLO URBANO DEL DISTRITO FEDERAL** del 26 de enero de 2004, en su Artículo 77. Fracción II, dice:

Se requiere dictamen de impacto urbano o impacto urbano-ambiental para la obtención de autorización, licencia o registro de manifestación, cuando se pretendan ejecutar alguno de los siguientes proyectos:

II. De uso no habitacional de más de cinco mil metros de construcción;

Si se estudia a la línea de transporte como una obra global, está evidentemente requiere un dictamen de impacto urbano, pero la construcción de cada una de las estaciones en lo particular, no necesariamente rebasa los cinco mil metros cuadrados de construcción, por lo que la estación como construcción no requiere de dicho dictamen, que pretende estudiar la afectación de la obra en el entorno inmediato. En un contexto ideal, se requeriría adicionalmente un dictamen de impacto urbano para cada una de las estaciones que conforman una nueva línea, ya que cada estación está inmersa en un contexto urbano distinto.

#### **4.3 Estaciones de transporte y deterioro urbano**

De manera resumida y considerando lo correspondiente a la legislación local en áreas exteriores de estaciones de transporte tenemos que:

- El Sistema de Transporte Colectivo Metro, Servicio de Transportes Eléctricos y Metrobús vigilan lo que sucede en un radio de veinticinco metros considerados a partir de los límites perimetrales de los paraderos, accesos, salidas y zonas de distribución.
- La Secretaría de Seguridad Pública aunque tiene facultades según la Ley de Cultura Cívica, sólo apoya en dicha vigilancia, a solicitud de los organismos.
- La Secretaría de Desarrollo Urbano, a través de la Autoridad del Espacio Público, determina los espacios a cuidarse y el mobiliario a utilizarse.
- La Secretaría de Obras y Servicios realiza acciones de limpieza y mantenimiento de mobiliario urbano a través de la Dirección General de Servicios Urbanos, sólo en el exterior de las estaciones que se encuentran en vialidades primarias.

- Las Delegaciones realizan acciones de limpieza y mantenimiento de mobiliario en el exterior de las estaciones que se encuentran en vialidades secundarias y propone a las autoridades competentes acciones de mejora.
- Cuando la estación es considerada CETRAM, la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal del Distrito Federal planea, ejecuta, vigila y regula lo que sucede DENTRO de estos centros de transferencia.
- Las entidades encargadas de la autorización y supervisión de construcción de obras públicas, no solicitan Dictámenes de Impacto Urbano para cada una de las estaciones de transporte, ya que se autorizó previamente la construcción de la línea completa.
- La Agencia de Gestión Urbana sólo canaliza las quejas ciudadanas a la dependencia correspondiente.

El ámbito de competencia de las autoridades fuera de las estaciones es diverso y confuso, tanto para las propias autoridades, para los usuarios y para los vecinos de la zona, por lo que esta “multi-autoridad” ha provocado que no exista no haya una entidad única que vigile y/o se haga responsable de lo que sucede entre el radio de los 25 metros que vigilan las autoridades del STC-Metro y los 400 metros en los que en promedio, los usuarios llegan a pie a la estación. También existe otro gran vacío en la legislación local al momento de la planeación y puesta en operación de las estaciones, ya que las manzanas circundantes no son objeto de planeación previa o de medidas de mitigación. Las ordenaciones vigentes del Gobierno del Distrito Federal en el perímetro de las estaciones no consideran acciones encaminadas a la vigilancia principalmente del ambulante, los cambios de uso de suelo en esta zona (generalmente de habitacional a comercial) y lo más preocupante, no otorgan una autoridad clara ante los vecinos, quienes sufren día a día el deterioro en su entorno.

Lamentablemente tampoco no existe una reglamentación específica para la construcción de las estaciones de transporte, ni para los CETRAMS, la construcción de una nueva línea se basa en dictámenes urbanos que aplican para cualquier tipo de obra civil, sin considerar las condiciones de deterioro (ya conocidas) que generará por su propia naturaleza de nodo urbano.

Este problema de falta de coordinación entre autoridades no es nuevo, el 26 de noviembre de 2010, unos meses antes de la creación de la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal del Distrito Federal, el periódico Reforma presenta una entrevista al Secretario de Transporte y Vialidad, que da cuenta del problema en la falta de coordinación y la consecuente anarquía en los espacios "En entrevista, el funcionario admitió que el desorden generado por los transportistas en las bases y sus inmediaciones no se ha podido controlar. -Hay una insuficiencia e imposibilidad física de vigilancia y de control muy fuerte, son zonas donde Seguridad Pública participa muy poco", dijo Quintero. Sólo son 200 inspectores (de la Setravi), divídelos en todos los Cetram, ¿y la calle? Hace falta una mejor coordinación entre las delegaciones y las secretarías de Seguridad Pública, Obras y Transporte, señaló el titular del ramo. Por ejemplo, argumentó, el control del ambulante corresponde a las demarcaciones, pero no es atendido en la mayoría de los paraderos. Las delegaciones dicen: no puedo intervenir porque está dentro del Cetram y pertenece a Setravi, y no interviene; el Gobierno central tampoco tiene un cuerpo especial para eso, y no tienes ingresos suficientes autogenerados, expuso el funcionario."<sup>62</sup>

Los problemas en los CETRAMS también relacionan a la delincuencia, en un informe del Estado Mayor Policial de la Secretaría de Seguridad Pública, entregado a la Asamblea Legislativa del D.F., señala que "el robo de alto impacto se ha convertido en el principal problema para la gente que transita por esos puntos... el robo a transeúnte

---

<sup>62</sup> [www.reforma.com/ciudad/articulo/1170881](http://www.reforma.com/ciudad/articulo/1170881)

es el delito más recurrente en los Cetram, con 46 por ciento de casos denunciados, seguido por el robo a vehículo, con 25 por ciento.”<sup>63</sup>

Y plantea que el problema no es sólo para el área del CETRAM, sino que se extiende en un área urbana superior. “esa ola delictiva no afecta únicamente a los transeúntes que llegan a los paraderos para abordar el Metro, alguna ruta de microbús o autobús, pues la jefatura del Estado Mayor Policial captó las cifras de los robos cometidos en un radio de 300 metros alrededor de los Cetram.”<sup>64</sup>

El impacto de las estaciones de transporte no se limita a las salidas de las estaciones, este deterioro se extiende considerando, la cuenca primaria de servicio para pasajeros que llegan a pie, la cuenca secundaria que atiende a vehículos de menor capacidad, y las rutas alimentadoras que llegan a la estación, entre mayor sea la demanda de usuarios de la estación, también será mayor el radio de afectación en los alrededores. “Las soluciones de transporte tienen una influencia dinámica en el uso del suelo. La introducción de cambios tecnológicos o de diversos modos de transporte, tanto como las decisiones en el trazo de corredores o ejes principales de vialidad o cualquier política que afecte el transporte, desatan decisiones de localización y desarrollo de actividades residenciales, comerciales e industriales.”<sup>65</sup>

---

<sup>63</sup> <http://www.jornada.unam.mx/2011/01/12/capital/033n1cap>

<sup>64</sup> <http://www.jornada.unam.mx/2011/01/12/capital/033n1cap>

<sup>65</sup> GRAIZBORD, Boris. (2008) pág. 310



Imagen 14. Estación de paso Chapultepec, 2010

Hoy en día estas problemáticas nos parecen ya del todo cotidianas, saber de antemano lo que sucede al utilizar el transporte público, permite al usuario adoptar una posición de “entendimiento” de lo que se permite o no, los usuarios se comportan de manera específica aceptando la invasión al espacio vital en momentos donde la aglomeración de personas es intensa y la excesiva invasión a las banquetas por puesto semifijos “mi interacción con los otros en la vida cotidiana resulta, pues, afectada constantemente por nuestra participación común en ese acopio social de conocimientos que está a nuestro alcance...la participación en el cúmulo social de conocimiento permite la ubicación de los individuos en la sociedad y el manejo apropiado de ellos”<sup>66</sup>, es decir, los usuarios aceptan comportamientos que comúnmente no aceptarían en otros escenarios de su vida diaria, dado que su conocimiento del fenómeno le permite entenderlo como un hecho común.

A los usuarios que realizan un intercambio modal, las problemáticas afuera de las estaciones, parecerían no importarles, reconocen que existen pero no como una afectación que impida el uso del transporte o que afecte de manera significativa el recorrido que deben realizar “el grado de anonimato que caracteriza mi experiencia de los otros en la vida cotidiana depende, sin embargo, también de otro factor. Veo al

---

<sup>66</sup> BERGER, Peter. (2006) pág. 62

vendedor de diarios en la esquina tan regularmente como a mi esposa. Pero el vendedor no tiene tanta importancia para mí y no tengo trato íntimo con él. Puede seguir siendo para mí relativamente anónimo"<sup>67</sup> por ello existen afuera de las estaciones los mencionados comportamientos sociales dados, que con el paso del tiempo se dejan de percibir como nocivos al entorno.

Este impacto negativo afectará además, la calidad de vida de los vecinos de la zona. El mismo reportaje publicado por el Periódico Reforma, recoge algunas opiniones de los habitantes que viven cerca de una estación de transporte.

"En la vuelta de Constituyentes, para llegar al paradero (Chapultepec), se estacionan los microbuseros para dormir o descansar. Una vez los vi jugando cartas y ¡claro! le dan en la torre a los vecinos, porque tardamos como 20 minutos en salir de nuestras colonias, señaló Ana Laura Cajiga, vecina de la Condesa."

"Las unidades estacionadas en la banqueta dificultan el paso de los pasajeros, quienes deben sortear microbuses ladeados, cerca de 250 puestos ambulantes y montones de basura que despiden un olor fétido."

"Yo aquí siempre tengo bien limpio, pero cuando llego, encuentro botellas llenas de orines y las tengo que tirar, ni modo ¿qué hago? huele bien feo si las dejo", expresó Eva Aragón, quien tiene un puesto de periódicos y revistas afuera de la Unidad Integración Latinoamericana, frente a la base de Copilco."

"La gente de los peseros hace del baño en la pared de mis vecinos y siempre está lleno de basura", aseguró Beatriz Hernández."

---

<sup>67</sup> BERGER, Peter. (2006) pág. 51

“Cuando llueve las coladeras se tapan, se inunda todo y si te mojas el pantalón apesta todo el día” comentó el usuario Ramón Ortiz. Incluso, hay “basureros” creados por los mismos operadores.”

La población merece una movilidad eficiente, por lo que requiere de un buen sistema de transporte público, pero no reconoce a las estaciones como un beneficio total para su comunidad sino por el contrario, las reconoce como un “mal necesario” para satisfacer una demanda, sabiendo que afectarán a la morfología no sólo de la calle en la que se construirán, sino la imagen de su colonia.

Los usuarios cotidianos del transporte no perciben las problemáticas que puede tener una estación de transporte para alguien que realiza su vida cotidiana en el perímetro de una de ellas, por lo que el fenómeno adquiere otra dimensión con el anuncio de una construcción de una estación en la colonia, sólo una ruptura de lo cotidiano por un suceso extraordinario permite ver el suceso de otra forma, y además, identificar que aunque en lo colectivo un suceso con la estación de transporte tendrá ventajas, será mi propia cotidianidad la que se verá afectada. “El individuo maneja el teléfono, el automóvil, el interruptor eléctrico, como algo ordinario e indiscutible. Sólo una avería le revela que él existe en un mundo de aparatos que funcionan, y que forman un sistema internamente vinculado cuyas partes se condicionan entre sí”<sup>68</sup>.

Es por ello que se genera esta situación de rechazo en algunas zonas ante la inminente llegada de líneas de transporte, como en la 12 del Metro (Mixcoac-Tlahuác) en las que la ciudadanía evitó la construcción de la estación Vía Láctea, este rechazo a las estaciones surge porque no se ha logrado detener al comercio informal en estos espacios y además de no respetar las áreas verdes, las estaciones no se integran al entorno urbano.

---

<sup>68</sup> KOSIK, Karl. (1967) pág. 87



“La señora Amalia, rechazó la construcción de la estación Vía Láctea: “Yo no quiero que la estación quede a unos cuantos metros de mi casa porque esto va a ser un relajo. Muchos de los vecinos y comerciantes de aquí estamos en contra, al menos de esta estación, pero como la opinión de los ciudadanos no se toma en cuenta, no se puede hacer nada”.<sup>69</sup>



Imagen 15. Oposición vecinal a la estación Vía Láctea de la línea 12 del metro

“Gerardo Rodríguez, integrante del Comité Vecinos Unidos, explicó que en el lugar hay tres estaciones del STC (Ermita, Taxqueña y Escuadrón 201) cercanas... además, para qué quieren ponerla en esta zona, para que aparezca el ambulante y la inseguridad.”<sup>70</sup>

“Vecinos de la colonia Unidad Modelo y Cacama, Delegación Iztapalapa, solicitarán la cancelación de la estación del Metro Vía Láctea ante los problemas de inseguridad, comercio informal y afectaciones en viviendas que traerá la construcción de la línea dorada.”<sup>71</sup>

“Nos oponemos a la construcción de la estación, porque con la instalación de un paradero de autobuses que levantarán en el camellón de Vía Láctea nos eliminarán el

<sup>69</sup> <http://ciudadanosenred.com.mx/node/16003>

<sup>70</sup> [http://www.cronica.com.mx/nota.php?id\\_notas=365609](http://www.cronica.com.mx/nota.php?id_notas=365609)

<sup>71</sup> <http://www.milenio.com/cdb/doc/impreso/8002857>

área verde y talarán más de 100 árboles, habrá comercio informal, inseguridad y contaminación auditiva.”<sup>72</sup>

El mismo rechazo ocurrió con el metrobús, que ha generado nuevos puntos de transbordo modal, en estas nuevas estaciones, tampoco existió una planeación que considerara a los residentes de la zona, como sucedió con los colonos de la Colonia Narvarte, por la construcción de la terminal Etiopía (Metro Línea 3/ Metrobús Líneas 2 - 3) que realizaron múltiples manifestaciones para impedir la construcción de una terminal de la ruta.

“Cristian Gallegos, representante de los inconformes, sostuvo que no están en contra del proyecto de transporte público sino de que sobre la vialidad secundaria se construya el sitio para guardar las unidades articuladas. Esto a unos metros de distancia de la terminal de Etiopía, ubicada sobre Cuauhtémoc.”<sup>73</sup>

“También hay quejas (sobre el metrobús), y éstas superan a los beneficios. Los reclamos provienen principalmente de los habitantes y trabajadores de las colonias por las que atraviesa la Línea 3 y son, en resumen, la falta de señalización, la reducción del espacio para peatones, el retiro de los árboles y la prohibición de dar vuelta a la izquierda.”<sup>74</sup>

---

<sup>72</sup> <http://escuadron201ycercanias.blogspot.mx/2008/08/oposicin-vecinal-estacin-del-metro.html>

<sup>73</sup> <http://www.eluniversal.com.mx/notas/725069.html>

<sup>74</sup> <http://www.eluniversal.com.mx/ciudad/105207.html>



Imagen 16. Oposición vecinal a la estación Etiopía de la línea 3 del metrobús

El desorden, ambulante, contaminación ambiental, visual y auditiva, aglomeraciones, desinterés de las autoridades, riegos por improvisadas redes de gas y electricidad, invasión de las banquetas, congestionamiento vial, flujos peatonales incesantes, puestos de comida, invasión de accesos, pleitos con los comerciantes y operadores de transporte, son algunos de los problemas con los que tienen que tratar día a día los habitantes de las zonas cercanas a las estaciones de transporte.

#### 4.4 Una historia que se repite

Resulta interesante que la visión de estaciones de transporte público como reflejo de un entorno deteriorado se percibe desde la época de los ferrocarriles “para algunos sectores de la sociedad todo lo que se mueve en el entorno de las estaciones del ferrocarril es despreciable, ya sea porque se crean áreas sucias, refugios de vagos, zonas ruidosas, y se entorpece el tráfico”<sup>75</sup>. A esto debe incluirse el flujo de gente que saturaba las estaciones, y los empleados que deberían satisfacer sus demandas de alimentación, esparcimiento y servicios en la zona cercana para poder regresar a sus actividades.

<sup>75</sup> MICHEL, Gabriel. (2000) pág. 419

El transporte presenta una condición de oportunidad urbana; al asentarse en una zona, los beneficios no se hacen esperar, siempre es más económico, rápido y directo viajar en él; pero la imagen del transporte al deterioro. El transporte como símbolo de modernidad contrasta con la marginalidad de sus zonas periféricas, las vías de ferrocarril generaron nuevas estructuras urbanas, creando barreras entre los barrios, separando a los barrios pobres de los ricos. “En la Ciudad de México, debido al progreso de este modo de transporte (el ferrocarril), se formó una barrera de vías al poniente, al norte y al oriente del centro de la ciudad, con tres estaciones, denominadas Colonia, Buenavista y San Lázaro, todo esto en el periodo de 1880 a 1958.”<sup>76</sup>

“Las terminales también permanecen en la memoria urbana como espacios de caos y congestionamiento: La Plaza Mayor seguía siendo el centro de la ciudad, todos los recorridos de los tranvías partían de este punto, por lo que la plaza fue usada como terminal. Se puede imaginar los cambios en el paisaje urbano, no solamente en la percepción de ruidos y olores, sino también en lo visual, independientemente de la seguridad para los peatones y de los conflictos con otros tipos de vehículos. La sociedad tendría que acostumbrarse al nuevo paisaje.”<sup>77</sup>



Imagen 17. Estación de tranvías en el Zócalo (años 20's)

<sup>76</sup> ARELLANO, Sergio. (1999) pág. 108

<sup>77</sup> ARELLANO, Sergio. (1999) pág. 107

En general estos nuevos paisajes reflejaban un nuevo estilo de vida urbano, la estación pasaba a formar parte de todo un entorno, en la que el objeto arquitectónico comenzó a generar nuevas maneras de ser habitado, la estación no era una construcción imponente y moderna, la estación reflejaba el bullicio y el movimiento, llegadas, salidas y esperas. “La estación no puede ser considerada sólo como aquel edificio que albergaba al usuario, al viajero, para tomar el tren, sino como un espacio que, desde el punto de vista social permitió la concurrencia de otros oficios. Afuera esperaban cocheros, tranviarios, carrettoneros, cargadores, pregoneros, vendedores ambulantes, trabajadores de diversos oficios, concentrados en un lugar al que llegaban y salían individuos. La estación reunía a todo tipo de personas de diferente extracción social y origen geográfico.”<sup>78</sup>

Además de que se generaron nuevos usos para atender a los recién llegados “Pronto se publicitaron los hoteles que se instalaron cerca de las estaciones del ferrocarril, y a sus anuncios solían agregar: a unos cuantos pasos de la estación del ferrocarril.”<sup>79</sup>

Las estaciones son lugares que permanecen en la memoria colectiva también por las actividades no relacionadas directamente con el transporte, como el caso de los “Caldos Indianilla” un puesto ubicado a la salida de la estación terminal de tranvías del mismo nombre “Los tranvías cruzaban la ciudad, de la estación Indianilla a Tlalpan. Aquí surgen, en torno a los tranviarios la gente que daba mantenimiento y trabajaba en las vías, los famosos caldos de Indianilla: un caldo de pollo con chile, de varios precios, de acuerdo a si llevaba más o menos carne —a veces lo servían con una de sus patas sobresaliendo del plato— o era pura agua con caldo y garbanzos.”<sup>80</sup> Los Caldos Indianilla generaron un corredor de comida en puestos semifijos, famosos por su disponibilidad nocturna.

---

<sup>78</sup> BARROS, Cristina. (1996) pág. 342

<sup>79</sup> TIRADO, Gloria. (2007) pág. 166

<sup>80</sup> <http://www.eluniversal.com.mx/estilos/56224.html>

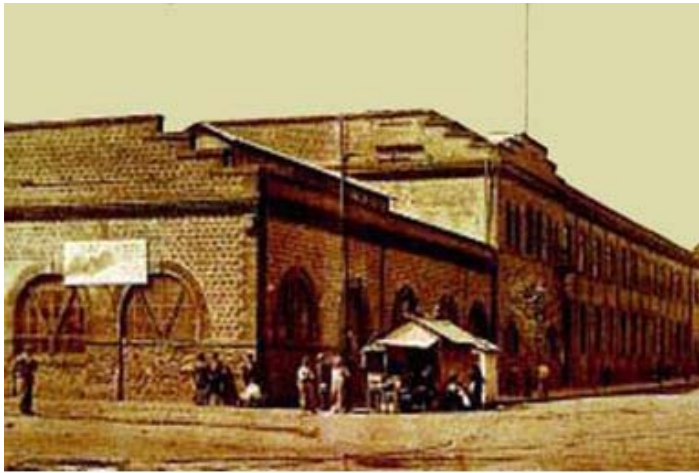


Imagen 18. Estación de tranvías Indianilla (se aprecian al frente los “Caldos Indianilla”)

Existía pues, tal como ahora, el surgimiento de actividades comerciales y de servicios que ocurrían alrededor de la estación, aunque con características propias de su tiempo:

“Parecía un hormiguero: por un lado el constante tránsito de los vehículos, por el otro, subían y bajaban viajeros, pasajeros locales, turistas, gente que veía de poblaciones cercanas y tranvías de tracción animal, causaban algunos problemas y suscitaban accidentes.”<sup>81</sup>

“Fuera de la estación y casi al mismo tiempo en que se estaba edificando, de manera desorganizada surgieron otros servicios que le daban cierto atractivo al viaje: la venta de los famosos recuerdos, ofrecidas por vendedores ambulantes.”<sup>82</sup>

---

<sup>81</sup> TIRADO, Gloria. (2007) pág. 169

<sup>82</sup> TIRADO, Gloria. (2007) pág. 185



Imagen 19. Estación Buenavista (años 40's)

“Otra actividades que formó parte del paisaje urbano fue la comida ofrecida por vendedoras que llegaban con sus canastos llenos, y se surtían en las fondas instaladas cerca de la estación. Ofrecían a grito pelado, enchiladas de mole, tacos, molotes y antojitos: los vendedores se acercaban a los andenes y por la ventanilla del tren se realizaba la compra.”<sup>83</sup>

Desde entonces, en las estaciones de ferrocarril, una población con carencias económicas vio en el comercio informal la oportunidad de generar sus propios recursos, aprovechando el intenso movimiento peatonal afuera de las estaciones y la falta de regulación por parte de las autoridades. Esta situación, se reproduce en 2012. “Afuera de la estación un mundo de trabajadores sonreía, dispuesto a ofrecer sus servicios. Los pregoneros gritaban mencionando el hotel; los tranviarios esperando a que arribaban pasajeros y cocheros prestos a lograr una dejada. Mucha gente iba y venía a la estación para ver llegar o partir los trenes.”<sup>84</sup>

---

<sup>83</sup> TIRADO, Gloria. (2007) pág. 186

<sup>84</sup> BARROS, Cristina. (1996) pág. 34





Imagen 20. Estación Buenavista (años 20's)

Las redes de transporte son caminos por los que la gente transita y en ellos se refleja la imagen urbana, además las estaciones se deben considerar como nodos o hitos urbanos, al convertirse en puntos de referencia urbana para una zona de la ciudad. "Las estaciones son elementos muy importantes dentro de las comunidades, y tienen gran influencia sobre su imagen, la estación es una de las puertas de entrada a una comunidad."<sup>85</sup>

La ciudad se construye basada en territorios de oportunidad a los que se accede mediante transporte. Las estaciones son nodos intermedios de los viajes que atraen a los habitantes, para después dispersarlos por el tejido urbano mediante rutas alimentadoras que se expanden por las colonias, invadiendo áreas periféricas y dejando una marca de deterioro en las estaciones y su entorno.

---

<sup>85</sup> FERNÁNDEZ DEL BUSTO, Eduardo. (2000) pág. 403



## **5. Buenavista, puerta de entrada a la Ciudad de México**

Ubicada en la Delegación Cuauhtémoc de la Ciudad de México, la estación de Buenavista se encuentra en el cruce de la Avenida de los Insurgentes y el Eje 1 Norte (Mosqueta), teniendo al este a la Colonia Buenavista, y al oeste a la Colonia Santa María la Ribera. Para referirnos a sus antecedentes, será necesario considerar la parcialidad indígena de Cuepopan, su denominación colonial de Santa María Cuepopan, así como su desarrollo sobre la Calzada Tlacopan, denominada posteriormente Tacuba, San Cosme y Tlaxpana.

### **5.1 Buenavista, sus orígenes**

En un contexto lacustre, se fundó México-Tenochtitlán en el año 1324 en un pequeño islote del Lago que pertenecía al señorío de Azcapotzalco, después de la peregrinación durante la cual se habían enemistado con los pueblos existentes, siendo enviados a este sitio de difíciles condiciones naturales y con tres problemas principales: el abastecimiento del agua potable; la falta de tierras cultivables y la amenaza de inundaciones. Mediante la triple alianza con Texcoco y Tacuba, los mexicas vencieron a Azcapotzalco e inmediatamente a Xochimilco y Coyoacán, esas conquistas permitieron dominar las riberas, construcción de chinampas y diseñar un complejo sistema de control hidráulico para evitar las inundaciones constantes, mediante la construcción de diques y albarradones para separar las aguas dulces de las saladas y controlar su nivel.

En la Ciudad de México-Tenochtitlán, los canales delimitaban las chinampas conformando una traza reticular, alrededor del centro ceremonial, del que a partir de cuatro puertas centrales iniciaban cuatro calzadas, la del norte que salía hacia Tlaltelolco y alcanzaba la orilla del lago en Tepeyacac; la del oeste que unía Tenochtitlán con la ciudad de Tlacopan, y la del sur que se dividía en dos ramas, uno hacía Coyoacán y otro que terminaba en Ixtapalapan, la del oriente también partía del

recinto ceremonial, llegando sólo a la orilla del lago al embarcadero, que conectaba con el Lago de Chalco.

Las calzadas tenían dos objetivos básicos en la vida de la ciudad: comunicar con tierra firme y controlar el agua a manera de diques, eran vías construidas a base de pilotes o estacas de madera, relleno el espacio entre ellas con arcillas y piedras, e interrumpidas parcialmente para el paso del agua, pero con una continuidad a través de puentes de vigas, descrito así por Hernán Cortés:

“Esta gran ciudad de Temixtlán está fundada en esta laguna salada, y desde la tierra firme hasta el cuerpo de dicha ciudad, por cualquiera parte que quisieron entrar a ella, hay dos leguas. Tiene cuatro grandes entradas, todas de calzada hecha a mano, tan ancha como dos lanzas jinetas, son las calles de ella (la ciudad) digo las principales, muy anchas y muy derechas, y algunas de estas y todas las demás son la mitad de tierra y por la otra mitad es agua, por la cual andan canoas, y todas las calles de trecho a trecho están abiertas por donde atraviesa el agua de las unas a las otras, y en todas estas aberturas, que algunas son muy anchas y muy grandes vigas, juntas y recias y bien labradas, y tales, que por muchas de ellas pueden pasar diez de Caballo juntos a la par”<sup>86</sup>

Las grandes calzadas y los canales interiores de México-Tenochtitlán permitieron configurar las parcialidades o barrios que rodeaban al gran centro ceremonial: al noroeste, Cuepopan o Tlaquechihacan; al noreste, Atzacolco; al suroeste, Moyotla y al sureste, Teopan o Zoquipan. Estos cuatro barrios indígenas fueron puntos nodales de la ciudad.

---

<sup>86</sup> CORTÉS, Hernán. (2002)

Cuepopan (Lugar en el camino) tendría actualmente sus límites definidos de la siguiente forma: al sur por la calle de Tacuba; al oeste por la calle de Guerrero; al norte, las calles de Mosqueta, Rayón y Organo; y al este por las calles Seminario y Argentina.

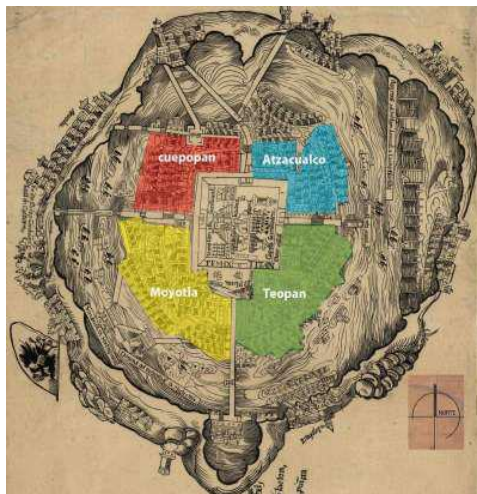


Imagen 21. Los cuatro barrios

Cuepopan contaba con su deidad titular, que debió ser alguna forma de la Tonantzin-Cihuacóatl, su área comprendía el espacio entre la calzada de Tepeyacac, al este, Tlatelolco al norte, el lago de México al oeste, y la calzada de Tlacopan al sur y estaba formada por 7 barrios o calpullis:

Calpulli	Significado	Límites actuales
Colhuacatongo	Lugar que da vuelta al agua	N: Organo S: República de Perú E: República de Chile O: Allende
Texcatzongo (Tezcazongo)	Lugar del espejo o lugar de chinches	N: Organo S: Perú E: Allende O: Gabriel Leyva
Analpa	Lugar junto a la orilla	N: Moctezuma S: Pedro Moreno E: Lerdo

		O: Zarco
Teocaltitlán	Lugar de la casa de Dios	N: Pedro Moreno S: La Esmeralda E: Zarco O: Guerrero
Atlampa	Lugar de la boca o diente del agua	N: Violeta S: Puente de Alvarado E: Guerrero O: Arista
Cocolpo	Sin traducción	N: Mosqueta S: Moctezuma E: Gabriel Leyva O: Lerdo
Tlaquechiuca (o Cuepopan)	Sin traducción	N: Moctezuma S: Pedro Moreno E: Gabriel Leyva O: Lerdo

Alguna fuentes mencionan la existencia de dos barrios adicionales: Teocalpan (o Tlactalpan) e Iztacalecan.

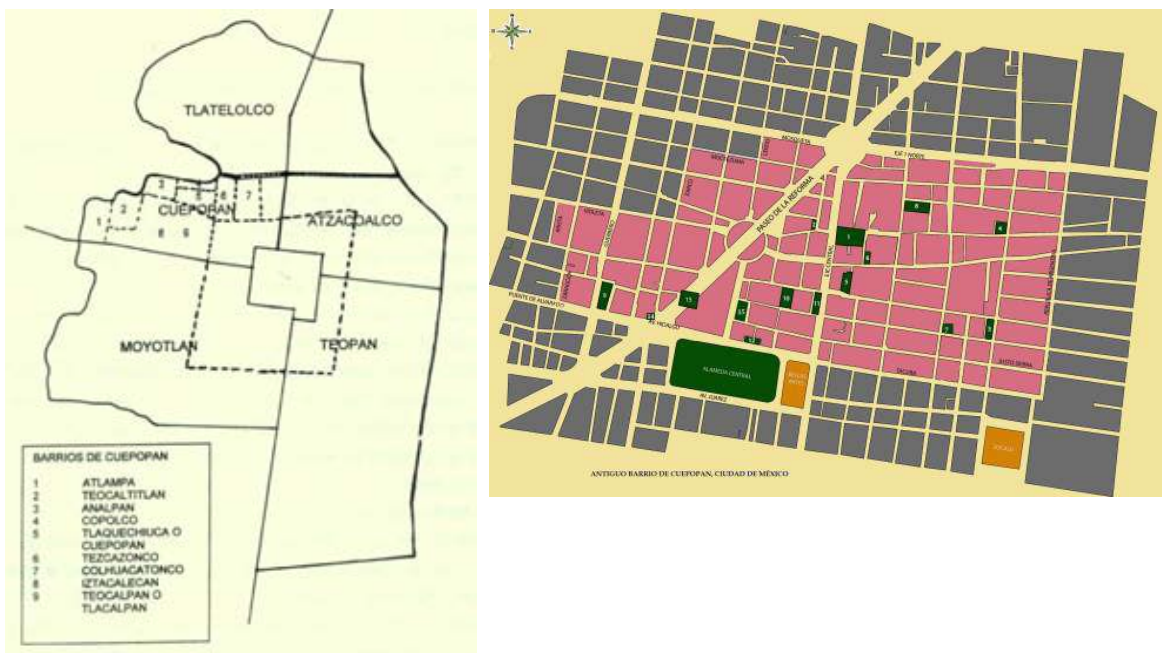


Imagen 22. Barrios o calpullis de Cuepopan

Las parcialidades de Cuepopan y Moyotlán estaban separadas por la calzada de Tlacopan, que unía la isla con tierra firme, su construcción de elemento clave en el desarrollo de la ciudad antigua. “La calzada de Tacuba nace seguramente cuando Tenochtitlán desarrolló su propia estructura a raíz de la llamada Triple Alianza, a mediados del Siglo XV, entre Tenochtitlán, Tacuba y Texcoco. Ya no se dependió de la vía que salía de Tlatelolco. Así, se entiende una nueva vía casi paralela a la antigua Calzada de Nonoalco, sobre todo para tener contacto directo con la ciudad de Tacuba, capital de los Tepanecas.”<sup>87</sup>

La calzada Tlacopan fue vital para el desarrollo de la civilización azteca, puesto que, además de comunicar Tenochtitlán con la ciudad ribereña de Tlacopan, servía para dotar de agua potable desde los manantiales del cerro de Chapultepec por medio de un acueducto formado por dos caños paralelos cuyo uso se alternaba para que nunca faltara el agua en caso de que requiriera el mantenimiento de uno de ellos.

La calzada estaba “interrumpida” por siete “cortaduras” donde cruzaba por acequia por canales importantes, existiendo en esos sitios puentes levadizos y las canales del acueducto. La primera, conocida como Tecpantinzgo (Palacio pequeño), estaba situada en el Eje Central, en donde corría un importante canal, continuación de la real acequia; seguían las de Tzapola (Lugar de zapotes), Atenchicalco (En la orilla del chichical) y Mixcoatechiatitlan (En el mirador de Mixcoatl), ubicada entre el Eje Central y el Paseo de la Reforma, quizá cruzando la Alameda. Fuera de la ciudad y sus barrios estaba la quinta cortadura llamada Tolteca Acalocan (El canal de los toltecas), era la más ancha y estaba cerca de las calles de Zarco y Paseo de la Reforma, junto a la iglesia de San Hipólito y la de Petracalco (Casa de petate o esteras), ya en tierra firme, entre Buenavista y Ramón Guzmán.

---

<sup>87</sup> SIRVENT, Gladys. (1994): pág. 19

A la llegada de los españoles a México en 1519, y su asedio a la capital mexicana, uno de los puntos de ataque español, de abastecimiento y de resguardo se dio sobre la calzada y el pueblo de Tacuba. El que el acueducto o canales que abastecían de agua potable a la ciudad pasara precisamente por la calzada de Tacuba y que ésta estuviera controlada por los españoles, constituyó un factor determinante en la derrota, puesto que el suministro de agua fue destruido para cortar el abasto a los pobladores dentro de la ciudad.

La retirada de los españoles durante el denominado episodio de la “Noche Triste” fue causa impensada de la destrucción de los caños de agua potable proveniente de Chapultepec a través de la Calzada de Tlacopan, puesto que el retiro de miles de hombres huyendo y el prolongado asedio a la ciudad los dejó en un estado lamentable.

En este episodio, se cuenta que Pedro de Alvarado, general que ordenó la matanza, al salir de la ciudad y tomar la calzada Tlacopan como camino de huida, fueron sorprendidos y habían cortado el paso en uno de los cortes de la calzada, por lo que Alvarado salvó su vida utilizando una enorme lanza como garrocha para atravesar el foso. Desde tal suceso, de dudosa veracidad histórica, se nombró al tramo de la calzada como Puente de Alvarado.

Una vez consumada la conquista, la construcción de la nueva Ciudad de México-Tenochtitlán, fue planeada en corto plazo, situándola sobre las ruinas de la antigua capital azteca, en medio de los lagos y construyendo nuevos edificios y templos con material proveniente de las propias demoliciones y con mano de obra indígena, simbolizando la imposición de un nuevo orden político y religioso.

La dominación española que duró 300 años, imprimió las características de la Ciudad de México, puesto que el territorio se tuvo que modificar para dar cabida a una cultura mestiza, que supo combinar las dos culturas

En las cuatro parcialidades antiguas de la Gran Tenochtitlán se establecieron parroquias consagradas a imágenes católicas: *Santa María Cuepopan*, *San Sebastián Atzacolco*, *San Pedro Zoquipan* y *San Juan Moyotla*, conservando su antecedente prehispánico y permitiendo así, un gradual proceso de evangelización en el que la vida social estaba ligada estrechamente a sucesos religiosos. “No existía entonces actividad ni espacio urbano que no se vinculara en algún sentido con la religión, ya fuera por medio de capillas y nichos con imágenes, o por el uso público y festivo de la ciudad, que incluía siempre una actividad de culto”<sup>88</sup>

Sin embargo, los conquistadores separaron los espacios urbanos, estableciendo uno central donde habitaban los españoles y otro reservado para los indígenas en la periferia. “La jurisdicción eclesiástica, establecía una división étnica entre las parroquias de españoles y las parroquias de indios... consideraba que la ciudad estaba formada por dos repúblicas, la de los españoles y la de los indios”<sup>89</sup>

En el antiguo barrio de Cuepopan, la orden franciscana edificó una capilla dedicada a la Asunción de María Santísima, la iglesia se concluyó en el año de 1677, con varias cofradías y en el barrio las capillas del Espíritu Santo, de Analpan, de Santa Clara Teocaltitlan, de San Diego Atlampa y la de Copolco de Santiago. Con el paso del tiempo, se le dio al templo de Santa María, el sobrenombre de “*la Redonda*” por el panteón construido a continuación del presbiterio, semejante al de Santa María la Redonda de Roma.

El México conquistado, tenía una traza reticular cuyas calles se definieron para el reparto de solares, estas primeras calles llegaron hasta los lagos, límites de la antigua ciudad. En esta traza urbana, eran de especial importancia las calzadas que unían el lago con tierra firme, la calzada Tlacopan cambió su nombre a Tacuba, en la parte cercana a la Plaza Mayor, en el siguiente tramo San Cosme y en el extremo de la

---

<sup>88</sup> GARZA, Gustavo. (2000) pág. 106

<sup>89</sup> LOMBARDO, Sonia. (2009) pág. 17

ciudad se llamaba de la Tlaxpana. Además de que se construyó la capilla de los Mártires, en memoria de los conquistadores caídos en la batalla de la Noche Triste y una de las primeras instrucciones de Hernán Cortés fue que se restaurara la infraestructura del acueducto, puesto que dependían de ella para el suministro de agua potable.

Tacuba tuvo además gran importancia estratégica en la vida de la ciudad, puesto que se levantaron en sus linderos construcciones a manera de protección en caso de un levantamiento indígena armado. "Como parte del núcleo europeo deben mencionarse los solares a lo largo de la antiquísima calzada que conducía a Tacuba, comenzando desde el perímetro del recinto español hasta tierra firme, que fueron reservados para formar una vía que proporcionara salida segura de la isla, en caso necesario"<sup>90</sup>. A pesar de que la calzada, quedó fuera de los límites de la traza de la ciudad, se dio un crecimiento natural a sus orillas, con el establecimiento de construcciones eclesiásticas como San Diego, San Fernando, Santa Isabel; hospitales como el de San Juan de Dios y San Hipólito y además, la Alameda, como parque público.

La calzada, como todas las de la Nueva España, dejaron de ser el vínculo con los pueblos ribereños para convertirse en un camino hacía centros productores, mineros y agrícolas, formando una extensa red comercial y de tráfico que confluía en la Ciudad de México. El resguardo fiscal impuesto sobre los caminos de acceso a la ciudad, se dio también a través de garitas, que si bien no correspondían con el territorio, se convirtió en un punto de referencia para indicar las entradas a la ciudad. Entre las garitas, una de ellas se encontraba en San Cosme, ubicada en la zona de la Iglesia del mismo nombre, al final de la avenida del acueducto.

---

<sup>90</sup> O'GORMAN, Eduardo en HIRA DE GORTARI, Rabiela. (1995) pág. 47





Imagen 23. Detalle de la Garita de San Cosme

Sobre la Ribera de San Cosme, las áreas colindantes fueron destinadas por Hernán Cortés para huertas; sin embargo, la traza definida hacia 1522 comenzó a resultar insuficiente, por lo que los habitantes emprendieron la tarea de ganarle tierra al terreno. “El regidor del ayuntamiento, Ruy González, convenció al Virrey Antonio de Mendoza para que desecara la parte norte y poniente del lago, zona de poca profundidad, con objeto de ampliar el área. Concedido el permiso, se iniciaron los trabajos en 1545”.<sup>91</sup>

Derivado del crecimiento poblacional, la cantidad de agua requerida por la naciente ciudad resultó insuficiente, por lo que en 1563 se iniciaron las obras para aumentar el caudal de agua potable proveniente de Santa Fe, sustituyendo el canal existente a ras del suelo, por un acueducto elevado sobre una arquería que evitara su contaminación. “Era este acueducto un conjunto en su totalidad de novecientos arcos seguidos, que comenzaba tras de Chapultepec y terminaba en el puente de la Mariscalá, su altura media seis varas, algo más al principio que al final del acueducto, dando lugar a una mansa corriente. Cada arco tenía ocho varas de ancho y una vara y tres cuartas de grueso en su pie”<sup>92</sup>

<sup>91</sup> HENRÍQUEZ, Graciela. (1997) pág. 18

<sup>92</sup> MARROQUI, José María. (1969) pág. 217

Las dimensiones del acueducto aunque útiles para traer agua al centro de la ciudad, eran excesivas, por lo que mantenía a sus lados charcos y lodo derivados de fugas y derrames por aumentos del caudal, que se hizo pensar en su demolición en reiteradas ocasiones.



Imagen 24. Acueducto de San Cosme

Con las acciones tendientes a la desecación del lago, la zona dio paso a la aparición de terrenos privilegiados en comparación a otras áreas de la ciudad, puesto que estaban libres del salitre de la zona oriente, su cercanía con el centro de la ciudad a través de una importante avenida, contaba con suministro continuo de agua potable, y el nivel del terreno era alto y por ende menos expuesto a las inundaciones, por lo que muchas familias adineradas establecieron casas de campo o veraneo a lo largo de la calzada, como la casa de campo del Conde del Valle de Orizaba (hoy conocida como la Casa de los Mascarones).

Lo anterior es descrito por Cervantes de Salazar, a través de la conversación entre los personajes de su relato, rumbo hacia Chapultepec. “¡Gran Dios! ¡Cuántas, que grandes y que magníficas casas de campo adornan ambos lados de la calzada, en extensas y amenísimas huertas regadas por caños sacados del acueducto! ¿Qué vista en España que pueda igualar o compararse con esta? en esta gran casa se parte el camino en dos, y bien umbrosos ambos”.<sup>93</sup>

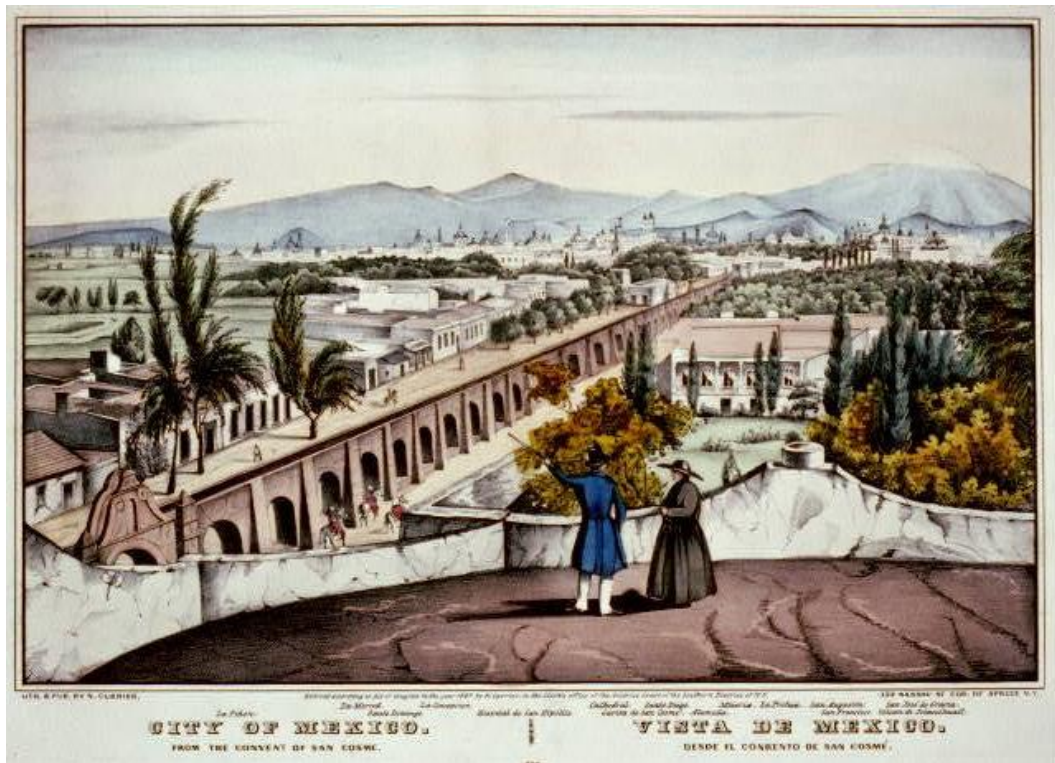


Imagen 25. Acueducto de San Cosme

De entre todas ellas, era de destacarse el Palacio de Buenavista, en los terrenos propiedad de Don Miguel Pérez de Santa Cruz Andoboya, Marqués de Buenavista, señor de Torrejón de la Rivera por lo que durante mucho tiempo a la edificación se le llamó *Palacio de Buenavista*, su madre, doña Josefa Rodríguez de Pinillos mandó reedificarlo, poniendo en manos de Manuel Tolsá la ejecución de la obra entre 1798 y

<sup>93</sup> CERVANTES, Francisco. (2000), pág. 143

1805. La magnífica construcción estaba frente a una plazuela, que se localizaba sobre la calzada y se extendía de oriente a poniente llegando a la Glorieta de San Cosme, siendo atravesada por el acueducto, y contando con árboles frondosos y bien cuidados. Sodi Pallares hace referencia a lo sinuoso de la casa “la morada muestra una fachada curva en forma de semielipse remetida de gran originalidad; llama la atención por sus formas clásicas su gran patio oval. Se afirma que sus jardines eran suntuosísimos y de un encanto insólito”<sup>94</sup>



Imagen 26. Interior del Palacio de Buenavista

Respecto de la Plaza de Buenavista, Marroquí escribe: “Una hilera de casas construidas a casamuro formaban su lado norte, bastante retiradas de la vía, dejando amplio lugar a la plazuela. En su lado del sur casas había al comenzar de la acera, seguía una dilatadísima tapia que cerraba el potrero de la casa de la Sra. Pinillos, y frente a la garita casas pequeñas, para final una finca espaciosa con jardín y grande huerta”.<sup>95</sup>

---

<sup>94</sup> SODI, Ernesto. (1968) pág. 79

<sup>95</sup> MARROQUI, José María. (1969) pág. 633

Hacia finales del siglo XVIII y al ascender al trono de España, los Borbones crearon un nuevo sistema burocrático con personas venidas de aquel país cuyas funciones sustituían a las realizadas por los novohispanos. Asociada a estas reformas, estuvo la construcción de varios edificios destinados a alojar a las nuevas instituciones reales, concesionar el cobro de impuestos y la realización de algunos servicios públicos.

También se reorganiza la ciudad con una nueva división territorial para el control de la policía que sustituiría muchas de las funciones que la iglesia realizaba. “La demarcación dividía el territorio en 7 cuarteles. Cuatro centrales designados primero, segundo, tercero y cuarto y tres periféricos, denominados, norte, sur y poniente, en referencia al punto cardinal donde se ubicaban”.<sup>96</sup>

La división de los cuarteles de 1750 aún toma en cuenta la concepción territorial de dos ciudades basada en la división territorial de las jurisdicciones territoriales parroquiales vigentes de aquel entonces. El cuartel poniente tenía como límite oriente, las calles de Santa María, Santa Isabel y San Juan de Letrán, mientras que al poniente llegaba aproximadamente hasta donde corría el acueducto de Santa Fe.

Hacia finales del Siglo XVIII, la ciudad era una zona de contrastes, sucia por un lado, pero llena de Palacios imponentes por el otro, tenía hermosos edificios, calles anchas, espaciosas y en su mayor parte empedradas. La ciudad de fines de la Colonia, en su parte central estaba prácticamente destruida y la traza había sido rebasada, la distribución de las manzanas centrales casi no ha sufrido cambios, la traza urbana presenta prácticamente la misma extensión que 40 años atrás. En la periferia poniente, la urbanización prácticamente se dio sólo en las colindancias de la Ribera de San Cosme, y hacia atrás de ella, empezaron a establecerse muy pocas construcciones, pero de manera dispersa.

---

<sup>96</sup> LOMBARDO, Sonia. (2009) pág. 90

A finales del Siglo XVIII se tenía una reforzada imagen centralista que hace de la Plaza Mayor el núcleo de la vida cívica, por lo que las obras públicas parten de este sitio hacia la periferia y que el valor privilegiara el centro por la concentración de los principales comercios, la ubicación de las casas más costosas y su ocupación por las personas adineradas, pero los problemas económicos limitaron la construcción de nuevas edificaciones tanto públicas como religiosas en la Ciudad de México.

Sin embargo, la necesidad de urbanización de nuevos terrenos era inminente con el aumento de la población, motivando el inicio de la urbanización de la zona poniente de la ciudad, por lo que en 1793 se dio inicio a la destrucción del acueducto de Santa Fe. La Ciudad se debatía entre la imagen modernizadora que pretendían los Borbones y la fuerza de la tradición del viejo régimen colonial de los criollos, que implicaban una lucha de fuerzas sociales con intereses opuestos y que en el siguiente siglo definiría el crecimiento urbano de la Ciudad de México.

Como parte de la vida del México independiente y estando la ciudad bajo un régimen liberal con el que muchas propiedades de la iglesia pasaron a manos de fraccionadores, en toda la ciudad se inició un proceso de especulación de los terrenos (anteriormente en manos de la iglesia) en pequeña y gran escala, los empresarios adquirieron terrenos de vocación agrícola para venderlos como urbanos, obteniendo ganancias considerables y desplazando barrios (aún indígenas) enteros y desintegrando comunidades.

Así, en medio del auge económico del Porfiriato, representado por las nuevas industrias, el desarrollo del ferrocarril, la entrada al país de capitales foráneos, innovaciones tecnológicas y otros factores, la zona de la Ribera de San Cosme se convirtió en un fuerte atractivo para los inversionistas en general y para los que ofrecían bienes raíces en particular, por lo que hacia finales del siglo XIX surgen nuevos

fraccionamientos hacia el poniente del primer cuadro, que reciben el nombre de “colonias” tales como Guerrero, San Rafael y Santa María la Ribera.

## 5.2 Buenavista, las primeras estaciones

Hacia el año 1856, la apertura de nuevas vialidades, facilitaron este desplazamiento urbano hacia la periferia, el Paseo de la Reforma apresuró el establecimiento de las colonias Juárez y Cuauhtémoc; sin embargo, los cambios en el modo de transporte ayudaron también a la aparición de nuevas colonias “a partir de 1857, cuando la ciudad de México, adoptó para el transporte el uso de tranvías de tracción animal y de vapor, que promovieron nuevos asentamientos en torno de las estaciones.”<sup>97</sup>

Para 1865, el Señor Antonio Escandón y el político liberal Rafael Martínez de la Torre compraron en sociedad la Hacienda de Buenavista, después de que los indígenas habían sido despojados de tierras incluidas en esta hacienda debido a las leyes de desamortización; Escandón, personaje involucrado en el desarrollo del ferrocarril en México, estaba obligado con la empresa del Ferrocarril Mexicano, llamado comúnmente de Veracruz, a proporcionar un sitio amplio y cómodo para instalar la estación, comprando al Sr. Ignacio Cortina Chávez, la casa de que era dueño en la plaza de Buenavista, incluyendo el amplio terreno de jardín anexo, derribándola para dar paso a la estación. Posteriormente, para edificar su estación, la empresa del Ferrocarril Central compró el rancho del Fresno, situado entre la Estación de Buenavista y Nonoalco, y que al poniente limitaba con la calle de Encino. La compra de estos lotes coincidió con el derrumbe de los arcos de agua sobre la Ribera de San Cosme, recibiendo el sitio una mejora urbana.

Fue de esta manera como la estación Buenavista “provisional” entró en operación en 1868, se trataba de un espacio sencillo para el abordaje de los trenes, que en esa

---

<sup>97</sup> ROMERO, Héctor Manuel. (1994) pág. 54



época sólo conectaban la Ciudad de México con la entonces “lejana” Villa de Guadalupe. Posteriormente, J. Müller, contratado por Antonio Escandón, diseñó una estación que “tendría dos alas, que se unirían al sur por una elegante fachada y el espacio entre ellas se cubriría con un cobertizo o armadura de hierro.”<sup>98</sup>

Sin embargo, se atribuye al ingeniero George Foot, los trabajos realizados para la construcción de una estación definitiva, con estructura de acero y fachada de piedra labrada. “Dos departamentos con grandes galeras, techados de zinc, unos para mercancías y el otra para pasajeros, he aquí la parte principal de la estación de Buenavista; el destinado a los pasajeros tiene tres salas de esperar y una elegante y costosa fachada de cantería, cuya mejora demandaba desde hace tiempo aquella localidad que tuvo el aspecto de provisional.”<sup>99</sup>



Imagen 27. Estación de ferrocarriles en Buenavista

---

<sup>98</sup> De las estaciones. (1995) pág. 21

<sup>99</sup> De las estaciones. (1995) pág. 21



La colonia Guerrero se formó sobre la antigua huerta y potrero del Colegio de San Fernando y sobre el cementerio de San Andrés, el Lic. Rafael Martínez de la Torre fraccionó terrenos de su propiedad en Buenavista y en el barrio de los Ángeles como los cuales se formó la colonia. “La ubicación de la Estación de Buenavista se construye como la frontera poniente del Potrero de San Fernando que servirá como reserva territorial para la inauguración del fraccionamiento llamado colonia Guerrero”<sup>100</sup>.

Para el establecimiento de la colonia, fue de vital importancia la inauguración en 1873 de la Estación del Ferrocarril Mexicano en terrenos de Buenavista, creando así la colonia del mismo nombre o de San Fernando, teniendo de norte a sur, las calles de Zarco, Humboldt, Guerrero, Zaragoza y Nonoalco; y de poniente a oriente, las calles de Violeta, Magnolia, Moctezuma, Mosqueta, Degollado y Camelia, además de algunas otras que no habían sido nombradas. La colonia Guerrero y la colonia Buenavista, tienen los mismos orígenes, se fundaron con el objetivo de ser pobladas por la clase obrera relacionada con trabajos relativos al nuevo medio de transporte.

“Es común que los habitantes de la Guerrero identifiquen dicha zona (Buenavista) como parte la misma colonia, y no sólo eso, sino que los mismos habitantes de lo que para autoridades es Buenavista conservan como referente de pertenencia la colonia Guerrero.”<sup>101</sup>

Para finales de 1880, la colonia Guerrero ya estaba formada, pero a diferencia del éxito que habían tenido los fundadores de las colonias aledañas: Santa María la Ribera, San Rafael y la colonia de los Arquitectos, las colonias alrededor de la estación del tren no tuvieron la misma suerte, el equipamiento de la colonia se lleva a cabo lentamente, con las carencias de agua, alumbrado, policía y drenaje. “Para esa misma fecha la Sociedad de Mejoras Materiales de San Fernando y Buenavista solicitaban al Ayuntamiento, la introducción de agua en dichas colonias. La junta directiva de esta

---

<sup>100</sup> SUÁREZ, Alejandro. (2002) pág. 287

<sup>101</sup> CASTELLANOS, Francisco. (2002) pág. 6

sociedad argumenta que desde agosto de 1874 se había acordado surtir del líquido a este vecindario, y no se ha hecho, lo que sin duda ha perjudicado bastante a sus 10,000 habitantes.”<sup>102</sup> Esta situación se resolvió cuando los propios habitantes se vieron obligados a costear su instalación.



Imagen 28. Proyecto de la Ciudad Pullman en la Estación Buenavista

Para 1882, la ciudad se dividía en ocho cuarteles mayores, subdivididos en 33 cuarteles menores, organizados a partir de los ejes principales de la ciudad. La zona de Buenavista pertenecía al cuartel seis, que era muy extenso, delimitado al oriente por la avenida Niño Perdido y al sur, por la actual avenida Juárez. Sin embargo, los censos sólo consideraban información para las casonas de campo y haciendas cercanas a la Ribera de San Cosme, mientras que la población que habitaba las colonias Guerrero y Buenavista no era considerada en los conteos poblacionales.

Hacia 1891 la población de la colonia Guerrero ya rebasaba los 30,000 habitantes, y su traza comprendía los extremos este y sur, formando una cuadra. Dos franjas que se

<sup>102</sup> RAMÍREZ, María Carmina. (2010) pág. 8

extienden respectivamente, de Puente de Alvarado a Flores Magón, entre Avenida Insurgentes y la calle de Aldama, y de Insurgentes a la plaza de Santa Veracruz.

A finales del siglo XIX, el extremo sur de la colonia, específicamente la Ribera de San Cosme, era habitado por familias de clase media y alta, como el caso del arquitecto Antonio Rivas Mercado, diseñador de la columna de la Independencia. En contraparte, el extremo norte y este era habitado casi en su totalidad por las familias de los trabajadores del ferrocarril, pequeños comerciantes y artesanos. En 1900 la ciudad se dividía en ocho cuarteles mayores, el cuartel VIII comprendía la estación del ferrocarril y llegaba hasta la avenida Guerrero en la colonia del mismo nombre. En aquella época, en dicho cuartel había 92 manzanas, 289 calles y 1,038 casas.

En 1908 se incorporó a la estación de Buenavista, el Ferrocarril Central, cuyo proyecto comprendía el edificio principal, la parte destinada al servicio de pasajeros, situada paralelamente a las vías, con techumbre de fierro y cristal. Para los servicios de dirección y administración se construyó un edificio de dos niveles; además, la empresa había adquirido un terreno contiguo a la estación para destinarlo al servicio del carbón de piedra. “Se extendió la tapia para proteger la nueva propiedad y para ampliar las vías. Los restos de este antiguo muro de piedra aún se pueden ver en la calle Carlos J. Meneses, frente al estacionamientos del Edificio Administrativo de los Ferrocarriles Nacionales de México.”<sup>103</sup>

“El área de la estación se iniciaba al costado norte de Puente de Alvarado y el acceso se hacía por un plaza llamada de Buenavista, las instalaciones consistían en tres cobertizos y vías paralelas y un patio de maniobras. La línea principal se dirigía desde el patio hacia el norte y trazando una curva hasta el noroeste a la Garita de Peralvillo,

---

<sup>103</sup> De las estaciones. (1995) pág. 22

en donde se unía con la vía del Ferrocarril a la Villa de Guadalupe.”<sup>104</sup> Esta calle se conserva en la traza actual, con el nombre de calle Saturno.

De vital importancia para la operación del ferrocarril era la plaza de Buenavista, por la que llegaban pasajeros provenientes de otras partes del país, y sitio donde todo tipo de transporte de la época se debía cita para recoger a los visitantes. “No es extraño el movimiento tan considerable de estas líneas, tomado en consideración que unen a la capital de la República con el primer puerto del país, el Puerto de Veracruz. Por lo rápido del camino, la excelente construcción de la línea y, otras muchas circunstancias, una parte muy grande de la ola de viajeros que invade diariamente la ciudad, descendiendo de los carros del Ferrocarril Mexicano, atraviesa la plaza cada día.”<sup>105</sup>

Con motivo de los 400 años del descubrimiento de América, se colocó en la Plaza de Buenavista un monumento de Cristóbal Colón, modelado entre 1856 y 1858 por el artista catalán Manuel Vilar, pero no fue fundida sino hasta 1892 por el italiano Garadente, vaciado en bronce y colocado sobre un pedestal construido por el arquitecto Juan Agea en el lugar mencionado, fue inaugurado por Porfirio Díaz en 1892.



Imagen 29. Plaza de Buenavista

---

<sup>104</sup> SUÁREZ, Alejandro. (2002) pág. 287

<sup>105</sup> Crónica Gráfica de la Ciudad de México en el Centenario de la Independencia. (1988) pág. 52

Las instalaciones necesarias por la infraestructura ferroviaria no se limitaban a las estaciones, puesto que se requerían espacios amplios para el establecimiento de vías curvas, además de talleres de mantenimiento y áreas de maniobras, esos espacios determinaron la morfología de la colonia, y de las colonias aledañas. Adicionalmente, las zonas circundantes se poblaron de comercios y servicios propios para los nuevos llegados a la ciudad.



Terminado el Porfiriato, tanto las colonias Guerrero y Buenavista estaban consolidadas, y densamente pobladas, generalmente en vecindades ocupadas por familias cuyo sustento provenía de actividades relacionadas con el ferrocarril. Después de la revolución, la colonia sufre un proceso de abandono, puesto que las familias con mayores recursos al sur de la colonia, huyeron y las pocas que quedaron la abandonaron, pasando las clases bajas a ocupar estos espacios a manera de vecindades.

En 1936 en Buenavista se construyó una nueva estación de vida comparativamente breve, para satisfacer la creciente demanda de transporte de carga y pasajeros que ya había saturado a la antigua del Central. “Se inauguró el 16 de septiembre de 1937 y

en ella se concentraron todos los servicios de la antigua estación Colonia, entonces ya en desuso.”<sup>106</sup>

Para la época de los años treinta, la industrialización de la ciudad generó la inmigración de otras regiones del país a la capital, lo que aceleró en la colonia la subdivisión de las casonas para adaptarlas como vecindades, se inició la construcción de edificios de departamentos y se dio un nuevo uso del suelo con el incremento en la aparición de hoteles, relacionados con las funciones del ferrocarril. “Casi todos los alrededores se encuentran ocupados por hoteles, donde la muchedumbre de viajes que hace uso de las líneas de este ferrocarril, encuentra inmediato alojamiento.”<sup>107</sup>

El carácter populoso de la colonia, la convirtió en la más poblada de su época, por obreros, empleados modestos y gente humilde. A diferencia de otras colonias de su tiempo como Santa María la Ribera, San Rafael, y la de los Arquitectos, que eran zonas residenciales habitadas por personas de buena posición económica que construyeron casas unifamiliares de un estilo afrancesado según la época, en contraste con la colonia Guerrero, que realizó construcciones sencillas y colectivas, por su origen proletario, pero que ya sentían un fuerte sentido de pertenencia a su barrio, ya que aunado a la estación de Buenavista, la zona de Nonoalco también generaba esta identidad entre los habitantes que estaban inmersos en una zona eminentemente ferrocarrilera.

“Si hay algo que caracteriza a los nativos de la colonia Buenavista es su indiscutible nostalgia provinciana y su orgullo ferrocarrilero. Ello debe entenderse como que aún procuran las buenas costumbres, saborean los atoles por las mañanas, se entretienen chismeando entre vecinos y se apasionan recordando leyendas, sitios y fiestas muy de provincia. Pero su historia mayor son los ferrocarriles. En el barrio muchos lugareños

---

<sup>106</sup> De las estaciones. (1995) pág. 21

<sup>107</sup> Crónica Gráfica de la Ciudad de México en el Centenario de la Independencia. (1988) pág. 52

han sido maquinistas y no hay vecino que no haya tenido algo que ver con las locomotoras. Ése es su orgullo y gloria principal.”<sup>108</sup>

En la ciudad de México de los años cuarenta se promulgaron los decretos de “Congelación de Rentas”, que tenían por objeto controlar la inflación, pero con un trasfondo político de corte populista, pero permitiendo mantener bajos los salarios. Aunque la medida permitió que el grueso de la población de escasos ingresos contará con espacios de vivienda, las rentas en las colonias Guerrero y Buenavista se volvieron tan insignificantes que los propietarios reales no invertían en el mantenimiento de los inmuebles, ocasionando el deterioro que acumularon las construcciones, pero que permitieron ser un área de recepción para la población inmigrante proveniente del interior del país, ofreciendo vivienda a bajo costo.

### 5.3. Buenavista, la reubicación

Al paso de los años y por la gran expansión de la ciudad, la estación quedó inmersa en la zona urbana, Buenavista era además ya un importante nodo de transporte urbano, en una zona que conectaba al ferrocarril con medios de transporte local, pero también con oferta existente de autobuses foráneos como ADO, Estrella Blanca, entre otras líneas. En los años sesenta se realizó una modernización total de las instalaciones ferroviarias en la zona, por lo que las antiguas estaciones de Buenavista fueron demolidas y en su lugar se construyó otra, de dos plantas y un vestíbulo de gran amplitud, a la que se le dotó de los servicios principales para la comodidad de los viajes. En su patio se alojaban 12 vías, que permitían formar trenes de hasta 20 coches. “Las estaciones del Ferrocarril Mexicano y del Central, unidos en los Ferrocarriles Nacionales de México, desaparecieron (...) la estación actual ocupa la cuarta parte de la superficie original.”<sup>109</sup>

---

<sup>108</sup> Caminos de Hierro. (1996) pág. XVIII

<sup>109</sup> SUÁREZ, Alejandro. (2002) pág. 290

La nueva estación se construyó medio kilómetro al norte, ampliando la calle Buenavista, y notificando los espacios que ocupaban las terminales anteriores con la apertura de nuevas calles perpendiculares a la Avenida de los Insurgentes, los talleres de la estación Nonoalco se utilizaron para la construcción del conjunto habitacional Tlatelolco.

La nueva estación se inauguró en 1959, y los predios liberados sirvieron para el establecimiento de las oficinas del Partido Revolucionario Institucional, el edificio sede de la Delegación Cuauhtémoc, una sucursal de la nueva tienda de autoservicio “Aurrerá” y la construcción del edificio de oficinas de Ferrocarriles Nacionales, este último, ahora abandonado y de propiedad del ISSSTE. “Se puede ver a la estación de Buenavista totalmente rodeada por una ciudad densamente poblada y construida, radicalmente transformada por las obras de vialidad (...) la estación se ha reducido notablemente en sus dimensiones y se ha simplificado en su trazado de vías, para una gran metrópoli una pequeña estación de ferrocarril, un contrasentido del desarrollo urbano mexicano contemporáneo.”<sup>110</sup>



Imagen 30. Nueva estación Buenavista

<sup>110</sup> SUÁREZ, Alejandro. (2002) pág. 290





Imagen 31. Nuevas construcciones sobre la antigua estación de Ferrocarriles

En la década de los setenta, la zona sufrió cambios urbanos debido a los distintos programas gubernamentales, como la ampliación de las avenidas Paseo de la Reforma y de los Insurgentes, la apertura de los ejes viales Guerrero, Mosqueta, lo que provocó la desaparición y mutilación de un número considerable de unidades habitacionales, edificios y vecindades en la colonia y en las aledañas. La colonia quedó con los siguientes límites ahora al sur, la Av. Puente de Alvarado; al norte, la Calzada de Nonoalco, hoy denominada Flores Magón; al oriente, el Eje Guerrero; y al poniente, la Av. Insurgentes Norte. Mientras el metro comunicó a la colonia mediante la estación Revolución de la línea 2, puesta en operación en 1970.

Con una estación moderna, el desarrollo de la colonia incluyó numerosos hoteles a su alrededor, atrayendo personas de diversas partes de la ciudad y del país, lo que impulsó el desarrollo comercial y cultural, pero con la llegada de otros tipos de transportes, la popularidad del tren fue disminuyendo paulatinamente.

En 1975, llegó el circo a Buenavista, José G. Vázquez logró el permiso para presentarse en “Buenavista” la mejor locación de México, preparado con una gran carpa de 6 mástiles se anunció, Los Hermanos Vázquez presentan por primera vez en Buenavista el “Circo Americano” que con gran éxito se presentó durante varias semanas; sin embargo, fue hasta 1986 que Jesús Fuentes compró el predio de Buenavista, a metros de la estación Revolución del Metro, donde se presentan espectáculos de circo de manera permanente y cuya publicidad es un referente que sobrevive de la zona: “EL CIRCO ES EN BUENAVISTA, BUENAVISTA, BUENAVISTA!”.



Imagen 32. Carpa del circo en Buenavista

Un evento que marcó significativamente a la zona, fueron los sismos de 1985 que afectaron profundamente a la Delegación Cuauhtémoc, muchas de las vecindades de la colonia fueron severamente dañadas, por lo que entre las medidas tomadas por el gobierno estuvieron la expropiación de terrenos para reubicar a los damnificados en vecindades renovadas; por desgracia, no todas las familias tienen acceso a estos nuevos inmuebles, y deben seguir habitando espacios inseguros.

En 1987, el Tianguis Cultural del Chopo se estableció en la colonia Buenavista, después de un peregrinar por otras calles del rumbo, en un corredor sabatino en las calles Saturno, Sol y Luna, en él se concentra una gran comunidad de comerciantes y

artistas, generalmente independientes, que ofertan y demandan productos diversos y actividades culturales. Sin embargo, los visitantes aún sufren los prejuicios sociales de los habitantes de la zona, que relacionan la manera de vestir de los visitantes con problemas sociales como la drogadicción y la delincuencia.

#### **5.4. Buenavista, el olvido**

El crecimiento de la mancha urbana en el D.F., requirió de importantes obras de infraestructura para el transporte, como nuevas líneas del metro; sin embargo, la comunicación de la capital con otros estados, se planeó mediante rutas de autobuses foráneos concentrados en nuevas estaciones terminales, y no existieron políticas públicas destinadas a la modernización del transporte de pasajeros por ferrocarril, por lo que, además de sus problemas técnicos, laborales y sobretodo políticos, la compañía Ferrocarriles Nacionales de México desapareció en 1999, Buenavista deja de operar y cayó en el olvido, con lo que además, muchos inmuebles circundantes como el edificio de Ferronales, talleres, y demás establecimientos relacionados con el servicio de la estación, también dejaron de operar, generando grandes espacios abandonados.

El cierre administrativo de la empresa y la enajenación de sus bienes implicó que no existiera una dependencia encargada del mantenimiento de las estaciones y de la infraestructura física circundante, su abandono se vio reflejado en un deterioro acelerado no sólo en sus edificaciones. “Este abandono no sólo operó sobre instalaciones, máquinas y vías, sino especialmente sobre una sólida comunidad laboral, la de los ferrocarrileros, y por extensión sobre los centros de población que se habían generado en torno a ella”<sup>111</sup>.

De la antigua estampa porfiriana de Buenavista, como patrimonio ferroviario en la Ciudad de México queda muy poco o prácticamente nada, gran parte de los archivos

---

<sup>111</sup> ESCOBAR, Olga Lucía. (2000) pág. 469

se localizan en el museo de Puebla, de las estaciones originales de Buenavista sólo quedan recuerdos fotográficos. “Por desgracia (la estación) fue demolida en 1960, en un acto de desprecio total de su valor para la historia y cultura nacionales”<sup>112</sup>.

“La estación de Buenavista en aquella época era una estación suficiente, de orgullo, era un lugar muy propio, porque repito, había glorietas con palmas donde circulaban automóviles y se estacionaban, obviamente la densidad de pasajeros era totalmente distinto al que fue creciendo después con los años”<sup>113</sup>

De las estaciones originales quedan los recuerdos en imágenes de las películas de la llamada “Época de Oro del cine nacional” cuyos protagonistas llegan y se van desde la original estación de Buenavista, y el sonido y andar de los ferrocarriles evocan escenarios de la reciente modernidad de la ciudad, en contraste con sus zonas aleñañas pertenecientes a barrios marginados entre rieles, ruido y humo. “Algo similar sucede con la zona de Nonoalco, cuyos alrededores y locaciones reales, como su mítico puente, se trastocaron en los escenarios de pobreza y redención de obras como: *A la sombra del puente* de Gavaldón, *Los olvidados* (1950) de Buñuel, *Vagabunda* (1949) de Miguel Morayta, la citada *Víctimas del pecado*, *Del brazo y por la calle* (1953) de Bustillo Oro, o *Ciudad perdida* (1950) de Agustín P. Delgado”<sup>114</sup>.

En Buenavista se conserva el monumento a Cristóbal Colón, colocado en 1892 con motivo de la conmemoración del descubrimiento de América, permanece también la Plazuela de Buenavista, antes la puerta de acceso a la Ciudad, ahora un lugar de indigentes y prostitutas. A pesar de esto, el antiguo edificio de Ferronales (ahora propiedad del ISSSTE), el Teatro Ferrocarrilero en desuso, y otros elementos urbanos, como el trazo curvo de la calle Saturno, la colonia Buenavista conserva un aire ferroviario.

---

<sup>112</sup> De las estaciones. (1995) pág. 21

<sup>113</sup> Ing. César Buenrostro Hernández, entrevista

<sup>114</sup> AVIÑA, Ramón. (2009) pág. 46

“Buenavista nació, creció y se desarrolló con el ícono de la modernidad. Fue el telón de la innovación de comunicaciones del México decimonónico y de principios del siglo XX. Sin embargo, así como vio pasar con fuerza las grandes nubes de vapor, escuchó los sonidos de ruedas de metal y los silbidos a toda máquina, todo esto fue solo una señal efímera de advenimiento de la modernidad, que la envolvió con un halo de luminosidad, pero que años después, con el paso del tren, la dejaron en los márgenes del progreso y la modernidad”<sup>115</sup>.

---

<sup>115</sup> RAMÍREZ, María Carmina. (2011) pág. 66

## 6. Buenavista, resurgimiento y deterioro urbano

La estación Buenavista y sus zonas aledañas son muy vastas en aspectos de imagen urbana, la zona ha vivido diferentes momentos históricos que la han definido: la ciudad colonial, porfirista, moderna; sin embargo, esta imagen también ha sido deteriorada por el alto flujo peatonal, el abandono de inmuebles, obras irregulares, y predios dañados desde el sismo de 1985, transporte, problemas de delincuencia y trata de personas. Adicionalmente, los nuevos transeúntes demandan servicios en la zona, por lo que se generan nuevas dinámicas entre la población flotante, los residentes y el entorno.

El deterioro en Buenavista se da con la instalación del ferrocarril, como ya se describió, la zona en su origen era de veraneo, donde destacaba el Palacio de Buenavista, la construcción de la estación acabó como ese imaginario de una zona de descanso con grandes palacios de extensos jardines: “los nobles y extranjeros que venían buscando la limpieza en primer lugar, la pierden por el humo de las locomotoras, hay que pensar en nuestras locomotoras todavía manejadas con carbón... además de que los trinos de las aves cambiaron por los silbatos de las locomotoras que eran tan potentes que se oía llegar el (ferrocarril de) “Veracruz” a las 6 de la mañana, se oía llegar el “Veracruz” de las doce de la noche, entonces todas esas cosas iban de alguna manera generando un efecto de tugurización”<sup>116</sup>

La instalación del ferrocarril promovió el cambio de uso de suelo de la zona, había que instalar patios de maniobra, patios de mantenimiento y se inició la urbanización de todos los jardines que caracterizaban a Buenavista, se inició la construcción de vivienda obrera y la generación de servicios para todas estas personas y además, para satisfacer a los nuevos usuarios de la estación.

---

<sup>116</sup> ARCINIEGA, Hugo. (2013).

Es en este punto donde Buenavista como ya se describió, se convierte en una zona con vocación para el transporte, con ello y con lo expresado también en los capítulos anteriores, es de suponerse que existían desde siempre problemas inherentes a la operación del servicio del ferrocarril y de la conexión (intermodalidad) que existía con los transporte de la época, se tenía que articular a los que llegaban a Buenavista con la ciudad, mediante carretas, carruajes, tranvías de mulitas, etc. Textos que hacen referencia a la época del ferrocarril del Porfiriato dan cuenta de problemas urbanos en la periferia de la estación y que afectaban la vida cotidiana de los habitantes.

“Se nota que el establecimiento del ferrocarril en el corazón de su barrio lejos de mejorar su situación empeoraba muchas veces la inseguridad que existía a partir de su instalación, En ese mismo año (1893), el Consejo Superior de Salubridad le comunicó al Ayuntamiento las disposiciones a seguir, en vista de los problemas de salud pública”<sup>117</sup>

“Ayer hemos tenido el gusto de presenciar lo adelanto que se encuentran los trabajos de este ferrocarril en las calles de Buenavista y Alvarado... ¡Ojala y el Ayuntamiento procediera a la compostura de esta hermosa avenida, que es una de las más concurridas de esta capital”<sup>118</sup>.

“Desde los primero tiempos de la estación ferroviaria de Buenavista, generó una cierta desvalorización de toda la franja oriental de la colonia, los baldíos que separaban al barrio de la estación y de sus patios de maniobras, eran terrenos donde crecía la maleza y con frecuencia se acumulaba basura en ellos”<sup>119</sup>

La demolición del complejo original de trenes y su reubicación hacía el norte generó otro tipo de deterioro, los espacios baldíos que se generaron por la demolición no se

---

<sup>117</sup> RAMÍREZ, María Carmina. (2011) pág.59

<sup>118</sup> BARROS, Cristina. (2003) pág. 38

<sup>119</sup> BOILS, Guillermo. (2005). pág. 129

utilizaron para integrar a las colonias existentes, por el contrario, se construyeron nuevos edificios en manzanas de grandes dimensiones: Almacenes Aurrerá, la sede del Partido Revolucionario Institucional, el edificio de la Delegación Cuauhtémoc, y la torre Ferronales, debido a esto, los muros, rejas y bardas traseras de estos nuevos inmuebles generaron enormes barreras (que hoy se conservan) por las que los peatones prefieren no transitar, volviéndolas calles desoladas que han dado pie a espacios de inseguridad que persisten hasta el día de hoy, y que son uno de los principales conflictos sociales en la zona.

Pero la desvalorización por la instalación de la nueva estación del tren seguía latente “cuando en las primeras décadas del siglo XX se abrió a través de ese espacio la avenida de los Insurgentes, la situación se tornó menos desfavorable para la imagen urbana al establecerse una barrera entre ésta y las instalaciones del ferrocarril”<sup>120</sup>. La barrera física que implicaba una vialidad primaria entre una estación y una colonia regresaba el valor a la zona, puesto que gozaban de la cercanía a la infraestructura pero sin el perjuicio de colindar con ella.

La desaparición del ferrocarril de pasajeros trajo dos problemas de deterioro social en la zona, el primero es la desaparición del Centro Artesanal Buenavista, como una tienda que daba identidad a la colonia, y que era un paso obligado de los turistas que viajaban en ferrocarril para comprar artesanías de toda la República Mexicana, además, su publicidad permanece en el recuerdo colectivo ya que en ella se acuñó la frase “ALLA! DONDE SILBA EL TREN!”

El otro aspecto de deterioro social fue provocado por la desaparición de la demanda de hospedaje, sin población foránea arribando a Buenavista la múltiple oferta hotelera en la zona comenzó a convertirse en zona “roja”, los hoteles que antes hospedaban a

---

<sup>120</sup> BOILS, Guillermo. (2005). pág. 129



los turistas se volvieron hoteles de paso y sitios en los que según las notas de periódico se ejerce la trata de personas (Ver Cuadro 5).

El cierre de la estación de ferrocarril, coincidió la construcción de la línea B del Metro inaugurada en 1999 con un recorrido poniente-nororiente, desde Buenavista hasta Ciudad Azteca que coincide en su trazo con el Eje 1 Norte, y las avenidas Oceanía, 608 y Carlos Hank González en un recorrido de 21 estaciones, de las cuales, 8 se encuentran ubicadas en el Estado de México.

La construcción del metro tendría un impacto en la movilidad de los habitantes del D.F. pero mayor aún en los del Estado de México; sin embargo, la comunidad de la colonia Santa María la Ribera en el Distrito Federal, que se opuso a la construcción de una estación de la línea B. “Se han generado grandes movimientos vecinales frente a diversos proyectos, como fue el de Santa María la Ribera, en 1996, frente a la Línea B del Metro... Los vecinos han fundamentado su oposición en las vivencias negativas que tienen de estas obras, que han resultado mayormente enemigas de la calidad de vida en las colonias afectadas: han fomentado la inseguridad, el cambio en el uso del suelo y los congestionamientos.”<sup>121</sup>

El Ing. César Buenrostro Hernández, Secretario de Obras y Servicios del Gobierno del D.F. (1997-2006) en ese periodo detalla en entrevista, que la obra ya había sido iniciada cuando inició su gestión, y que aunque originalmente no consideraba a Buenavista como estación terminal, en la actualización del proyecto, si lo era.

Como ya se mencionó con antelación, el plan maestro del Metro horizonte 2020, no se realizó como originalmente estaba planeado, en este plan, la estación Buenavista era una estación de paso de la línea B, que conectaba Ciudad Azteca, pero que llegaría hasta el noroeste, en la zona del hipódromo, por ello, la zona de Buenavista no estaba

---

<sup>121</sup> <http://espejored.com/urbanismo/32-emerge-la-red-en-defensa-de-la-ciudad-de-mexico.html>

planeada para alojar una terminal del metro que pudiera facilitar la entrada y salida de pasajeros y su conexión.

En este contexto, los integrantes de la "Asamblea vecinal por la recuperación de la alameda de Santa María la Ribera" fueron parte activa del grupo opositor a la construcción de la terminal por el deterioro que les ocasionaría y así recuerdan esa época:

"Cerramos en dos ocasiones en insurgentes y el eje fuimos a la asamblea del Distrito Federal, nos invitaron a las instalaciones de las oficinas centrales del Metro nos explicaron todo esto..."

"...y hubo un convenio después de un montón de reuniones de pleitos, entre autoridades de entonces de hasta diferentes entidades que estaban involucradas y finalmente se acordó que se estaba condicionado y se acordó que no se hicieran las terminales en la esquina de fresnos, nada más la zona de maniobras en la parte que va por abajo"

Efectivamente, se logró que las salidas del Metro estuvieran del lado de la Colonia Buenavista, frente a la estación de ferrocarriles entonces abandonada, pero era necesaria la construcción de una cola de maniobras subterránea que de cualquier forma obligó al cierre del eje para su construcción.

El Ing. Buenrostro comentó al respecto lo siguiente: "la prolongación de la línea B no podía terminar en Buenavista tenía que seguir su trayectoria sobre el eje dos norte, podemos revisar, pero eran unos 800 metros lineales, entonces las familias de ahí vieron que se iba a cortar la comunicación y demás... entonces se habló con ellos se buscó compensar algunas cosas, tener accesos vehiculares por algunas transversales siempre resguardar a los peatones hubo previamente para tener cuidado en dejar previamente acotado la parte donde podían transitar sin riesgo los peatones, los pasos

transversales, la señalización, hubo mucho esmero en eso y la gente ya después quedó tranquila, satisfecha...”

Los entrevistados manifestaron el temor que sentían ahora no sólo por las problemáticas sociales que traería el metro, sino además por el deterioro o afectaciones estructurales que podrían tener sus inmuebles durante las excavaciones, motivo por el cual se realizaron levantamientos del estado que guardaban las viviendas en ese momento, acompañado de monitoreo topográfico durante el tiempo de los trabajos.

Derivado de todo este movimiento se firmó un documento con los compromisos del Gobierno del Distrito Federal con vecinos de Santa María la Ribera (documento que aún poseen), que establece una serie de condiciones en el que destaca el no aumento de comercio en la vía pública, situación que evidentemente no ha ocurrido.

De esta resistencia, los vecinos manifiestan aspectos positivos, como el trato del propio Ing. Buenrostro como interlocutor, entre el gobierno y la comunidad y la publicación un año más tarde, el 14 de julio del año 2000, del Plan Parcial de Desarrollo Urbano Santa María la Ribera, Altamira y Santa María Insurgentes. Lamentablemente la estación Buenavista y la colonia Buenavista, en general no fueron consideradas en el perímetro, por lo que no es sujeta de todas las restricciones y previsiones normativas que considera dicho Plan.

En el año 2005, entró en operación un nuevo servicio de transporte público, el Metrobús, con 36 estaciones en una primera etapa de Indios Verdes a San Ángel, cruzando la estación Buenavista y presentándola como punto de intermodalidad con la línea B. La operación de la línea considera trayectos más cortos con terminales intermedias en Insurgentes, Dr. Gálvez, Colonia del Valle y Buenavista.

La aparición de este medio de transporte trajo otra dinámica en la zona, pero esta vez no por la construcción, ya que los vecinos no vieron una afectación directa a sus inmuebles, sino por la dinámica del carril confinado cuando el Metrobús empezó a circular y por el flujo de personas que aprovecharon la nueva conectividad con una línea sobre Insurgentes viniendo del Estado de México por la línea B.

Los vecinos manifestaron: “el cruzar insurgentes al otro lado es un problema espantoso en coche o a pie como quieras, tienes que subirte por el puentecito que ves más o menos, y toda esa zona de insurgentes lo que es del puente de Nonoalco a san Cosme quedo muy desamparado en el sentido de vigilancia, de hecho la colonia también sintió la vigilancia en un momento dado...”

Se refieren ahora al deterioro que les generaría una nueva población flotante atraída por el Metrobús y a que no se construyeron los puentes peatonales necesarios para atravesar Insurgentes justo en el cruce, teniendo sólo uno disponible a 500 metros al norte del cruce. Pero reconocen que estos problemas sólo ocurrieron en la estación Buenavista, porque en las estaciones aledañas El Chopo y San Simón, comentan que el Metrobús trajo como beneficio la eliminación de los microbuses y que esas estaciones no afectaron significativamente a la colonia, aludiendo a que se tiene un mejor control sobre los ambulantes, por ser una nuevo esquema de empresa de transporte.

Con la estación de ferrocarriles de Buenavista aún en abandono, pero con nuevos sistemas de transporte en la zona para el año 2006, la administración del entonces Presidente Vicente Fox inauguró en Buenavista la Biblioteca “José Vasconcelos” que incluye un jardín botánico como parte del proyecto arquitectónico, la zona vuelve a tener renombre en las noticias de la ciudad; aunque no es objeto de este trabajo, si es conveniente comentar que la biblioteca no logra integrarse adecuadamente a la infraestructura urbana. En noticias de la época, los vecinos refieren que esperan que la nueva obra repercuta en mejores condiciones de la zona, que para ese entonces presentaba índices de Desarrollo Social bajo en las manzanas aledañas a la estación.

En el año 2008 y como un esfuerzo por reactivar el transporte masivo de pasajeros sobre rieles utilizando los derechos de vía existentes, iniciaron las obras de construcción de la primera (y hasta ahora única) línea del Tren Suburbano entre la remodelada terminal de Buenavista y Lechería, para enero del 2009, el servicio se amplió a Cuautitlán. La primera etapa del servicio contó con un total de 27 kilómetros y capacidad para atender a 300 mil pasajeros por día, en una zona de alta y creciente densidad demográfica y de importante actividad económica como lo es el área conurbada del Estado de México.

Este evento genero enormes problemas entre los habitantes, las noticias del primer semestre de 2008, ya dan cuenta de los problemas que desde la etapa de construcción ocasionaba el Tren Suburbano en Buenavista:

“Banquetas rotas, inseguridad, cuarteaduras de las casas y un puente peatonal improvisado que pone en riesgo la integridad física de la gente son las principales afectaciones que ha dejado la construcción del tren suburbano”<sup>122</sup>

“En el semáforo un peligro más. Los peatones se mezclan con los que bajaron del metrobús y arriesgan su vida al intentar cruzar Insurgentes pues el semáforo tarda mucho en cambiar al rojo para los autos. Segundos después los autobuses y micros se rebasan hasta por el tercer carril en sentido contrario para colocarse en el contraflujo y ganar pasaje. En esta maniobra deben esquivar a los taxis que salen del sitio ubicado a la salida del metro.”<sup>123</sup>

“En los alrededores del suburbano, los habitantes y comerciantes de la Colonia Atlampa, Santa María la Ribera, Tlaltelolco y Buenavista padecen desde hace dos años

---

<sup>122</sup> El Universal, 11 de enero de 2008

<sup>123</sup> El Universal, 28 de abril de 2008

inseguridad pública y de protección civil, aislamiento, ruido, polvo, tránsito vehicular, pérdidas económicas y estrés”<sup>124</sup>

Adicionalmente, las protestas vecinales se encendían, porque a palabras de los propios vecinos, nunca fueron avisados de que la rehabilitación de la estación de Buenavista, ahora como terminal del Tren Suburbano, incluiría un centro comercial, porque efectivamente los inversionistas del ferrocarril suburbano, decidieron que una forma de financiar el proyecto, sería la construcción de la edificación de una plaza comercial denominada “FORUM Buenavista” como parte de la estación de trenes, para darle una vocación comercial “no nos dieron tiempo de pensar, fue muy rápido y como te repito, no hay informes, no hay consultas, ó sea eso tiene muchos años estamos viendo más el lado social, el lado de los vecinos, el lado de la comunidad...”

A finales de abril de 2008 a un mes de la inauguración, David Mondragón representante vecinal de la Colonia Buenavista, preparaba un bloqueo sobre Insurgentes para que se atendieran las afectaciones no resueltas como el ambulante, la delincuencia y la prostitución en la zona, la respuesta de las autoridades, fue que el centro comercial Forum Buenavista ayudaría a solucionar el problema “el funcionario les aseguró que los problemas mencionados acabarían con el centro comercial que se construiría en la estación Buenavista, el más lujoso de las ciudad, más que Santa Fe y Perisur, y les dijo que éste va a empujar a otras partes esa problemática”<sup>125</sup>

El día 1 de junio de 2008 se inauguró la estación sin la construcción de las medidas de mitigación previstas, que según el Programa de Obras Viales para la operación en el Distrito Federal del Ferrocarril Suburbano de la Zona Metropolitana del Valle de México consideraban en la zona de Buenavista las siguientes<sup>126</sup>:

---

<sup>124</sup> El Universal, 28 de abril de 2008

<sup>125</sup> El Universal, 30 de abril de 2008

<sup>126</sup> [http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/programa\\_de\\_obras\\_viales\\_para\\_la\\_operacion\\_en\\_el\\_d](http://www.setravi.df.gob.mx/wb/stv/programa_de_obras_viales_para_la_operacion_en_el_d)

- Dos soluciones a desnivel en Insurgentes Norte, en sus intersecciones con los Ejes 1 y 2 Norte, obras que dependerían de las características y dimensiones del Centro Comercial.
- Conectividad directa para los usuarios entre el Ferrocarril Suburbano y el Metro.
- Instalación de un Centro de Transferencia Modal, garantizando la circulación cómoda y segura de los usuarios, hacia otros modos de transporte, incluida la estación Buenavista del Metrobús.

Pero este documento no es claro en las medidas de mitigación que corresponden al Tren y las que corresponden al Centro Comercial de Buenavista, o si corresponden a ambas obras de infraestructura.

Además, antes de la inauguración se hablaba de las medidas de mitigación, la rampa de conexión con el Metro y la construcción de dos estaciones adicionales (lanzaderas) para el Metrobús y no del CETRAM o los puentes vehiculares. “(Óscar Corzo) explicó que además hace falta construir una rampa para que los usuarios en Buenavista circulen entre la nueva terminal del tren y la estación de la línea B”<sup>127</sup> “Se comprará nuevo equipamiento y 12 autobuses biarticulados para la nueva estación del metrobús en Buenavista”<sup>128</sup>

Evidentemente las nuevas estaciones, serían localizadas de manera improvisada en los espacios posibles y no necesariamente los más adecuados, además no consistirían en un espacio cerrado que facilitará la intermodalidad, sino al contrario, provocarían mayor caos en el punto. En ese contexto, se habilitó meses después el túnel de acceso entre el metro y el tren suburbano,

---

<sup>127</sup> El Universal, 8 de mayo de 2008

<sup>128</sup> El Universal, 8 de mayo de 2008

Ramírez Brito, Maestra en Estudios Urbanos por el Colegio de México, advirtió en el año 2009 de los problemas urbanos que traerá la denominada “ruptura física” en la intermodalidad de Buenavista, entendiéndose esta ruptura, como la fluidez en la interconexión en función de los accesos y transbordos entre los modos de transporte existentes.

“En un futuro (los usuarios) tendrán que batallar con automóviles en búsqueda de acceso al estacionamiento del centro comercial, y competirán por el espacio y por los accesos al vestíbulo de la estación de ferrocarril como los consumidores del Forum. Además de las particularidades del nodo, los usuarios tendrán que batallar con otras dificultades naturales, como la lluvia, o aquellas que lamentablemente uniformes en la ciudad, como el irrespetuoso trato de los conductores automovilísticos y la ausencia de corredores para el peatón”<sup>129</sup>

No fue sino hasta dos años después de la inauguración, en junio de 2010, que se inauguró la estación Buenavista II con dos plataformas, una de llegada al sur del eje 1 norte y una de salida al norte del mismo eje, en espacios que parecieran ser los únicos disponibles sobre las vialidades y que de ninguna manera se integran con los modos de transporte existentes.

Para este mismo año, la operación del tren ya presentaba quejas de los vecinos, que en entrevista manifestaron su descontento de la barrera que representaba las estaciones del tren, del metro y del suburbano entre los habitantes de Santa María la Ribera y Buenavista: “del otro lado es un tramo muy grande que era todo el patio de maniobras del antiguo ferrocarril no hay nada, entonces del otro lado caminar por el otro lado esta peligroso y caminar de este lado también, porque ha bajado mucho la iluminación nocturna en la ciudad, a propósito, o no sé porque, y ya tengo noticias de que aquí hay prostitución desde la tarde...”

---

<sup>129</sup> RAMÍREZ, Lorelei. (2009) pág. 43



“estamos escasos en el norte de centros culturales, la biblioteca “Vasconcelos” tiene muchas actividades, tiene cineclub, tiene conciertos, tiene concursos, tiene muchas actividades, no puedes llegar a ella, porque tienes que atravesar el tramo, y te queda muy obscura la entrada y te queda muy lejana y muy aislada, entre una bola de metrobuses y autobuses y no sé qué tanto, entonces nos dejaron totalmente aislados, cortaron el paso de ellos para acá y de nosotros para allá”

En el año 2010 habían transcurrido ya diez años de la llegada del metro, cinco de la llegada del metrobús, y tres de la inauguración del Tren Suburbano, los índices de desarrollo social de la zona de Buenavista aumentaron sólo en la colonia de Santa María la Ribera, pero no en la colonia de Buenavista.

Este Índice de Desarrollo Social del Distrito Federal es un indicador del Gobierno del Distrito Federal, que se calcula a partir de un Indicador de Necesidades Básicas Insatisfechas [(NBI)] para cada hogar según las variables disponibles en las bases de microdatos del INEGI, por vivienda, persona y hogar. La estimación de éste indicador compuesto considera seis dimensiones necesarias para el bienestar intradoméstico que, a su vez, se integran en un índice de pobreza por NBI. Los pesos relativos de cada dimensión están basados en los ponderadores del Método Multidimensional Integrado de la Pobreza que considera los siguientes aspectos: 1) Calidad y espacio de la vivienda, 2) Acceso a salud y Seguridad social, 3) Rezago educativo, 4) Bienes durables, 5) Adecuación sanitaria y, 6) Adecuación energética.<sup>130</sup>

En el año 2005 (con el metro en operando cinco años), la zona de Buenavista incluyendo las colonia del mismo nombre y Santa María la Ribera, presenta un índice de desarrollo social Bajo con los siguientes indicadores.

---

<sup>130</sup> [http://www.evalua.df.gob.mx/files/indice/ids\\_ut\\_evaluadf.pdf](http://www.evalua.df.gob.mx/files/indice/ids_ut_evaluadf.pdf)

Nombre de la Colonia o Barrio	Habitantes	Índice de Desarrollo Social		
		Valor	Estrato	Grado
Santa María la Ribera	42,006	0.8849	3	Medio
Buenavista	15,174	0.8298	3	Medio

Cuadro 1. Índice de Desarrollo Social (Secretaría de Desarrollo Social, GDF, 2005)

Para el año 2010, Santa María la Ribera ya alcanza un índice de desarrollo social Alto, pero Buenavista se mantiene en un índice Medio.

Nombre de la Colonia o Barrio	Habitantes	Índice de Desarrollo Social		
		Valor	Estrato	Grado
Santa María la Ribera	40,960	0.90479	4	Alto
Buenavista	15,605	0.86896	3	Medio

Cuadro 2. Índice de Desarrollo Social (Secretaría de Desarrollo Social, GDF, 2010)

El Cuadro 3, presenta un detalle de las diferencias entre los indicadores para el año 2010, por componente.

Nombre de Colonia o Barrio	Índice de Desarrollo Social por componente (2010)					
	Calidad y espacio de la vivienda	Acceso a salud y seguridad social	Rezago educativo	Bienes durables	Adecuación sanitaria	Adecuación energética
Buenavista	0.8137	0.6314	0.9530	0.9108	0.9752	0.9997
Santa María la Ribera	0.8594	0.6708	0.9706	0.9151	0.9728	0.9996

Cuadro 3. Índice de Desarrollo Social por componente (Secretaría de Desarrollo Social, GDF, 2010)

En el 2011, continuó la llegada de transporte a la estación, en esta ocasión con la tercera línea del sistema Metrobús que entró en operación, desde la estación Etiopía hasta Tenayuca, con 31 estaciones y una ruta alterna Tenayuca – Buenavista, que

aunque no originó la construcción de una estación adicional sí incrementó el número de usuarios del punto.

Para el año 2012, sí se construyó infraestructura, la línea 4 del Metrobús, con derrotero Buenavista-Centro Histórico – San Lázaro – Aeropuerto, sustituyendo a la efímera idea del tranvía en el Centro Histórico, esto implicó la construcción de una nueva estación terminal para el sistema, en la calle de Jesús García, además de la colocación de concreto hidráulico para el confinamiento del carril. Esto además, trajo mayor flujo de personas procedentes del Estado de México, que podían llegar al Centro en un solo transbordo, tal como lo publicitaba la empresa Ferrocarriles Suburbanos.

Previo a la inauguración de este sistema, se anunció que “el Gobierno Federal planea la construcción de un Centro de Transferencia Modal en un terreno de 8 mil metros cuadrados... En él serán asignados tanto los microbuses como las bases de taxis que se encuentran en Mosqueta y Puente de Alvarado”<sup>131</sup>. Respecto a ello, ya está terminada la obra en el patio del antiguo edificio de Ferronales (puesto ahora al servicio del ISSSTE), pero considerando las condiciones actuales de los modos que convergen en Buenavista, podría ser considerado como un paradero, ya que no considera la integración de todos los transportes en este local.

En abril de 2013 el sistema Ecobici llega a Buenavista “las cuatro cicloestaciones que funcionarán con energía solar y tres más que se instalaron en la zona de Buenavista, se atenderá la demanda de los usuarios que usan los distintos modos de transporte que confluyen en Buenavista como son: el Centro de Transferencia Modal (CETRAM) Buenavista, Metrobús Línea 4, Metro Buenavista y Tren Suburbano, con lo que quedarán conectados con el resto del polígono EcoBici”.<sup>132</sup>

---

<sup>131</sup> El Universal, 27 de abril de 2012

<sup>132</sup> El Universal, 19 de abril de 2012

Al día de hoy, Buenavista recibe pasajeros de diversos municipios del Estado de México, que utilizan la estructura urbana de la zona para realizar el intercambio modal, los vecinos aluden al deterioro de la zona por el flujo de gente en función de los cambios de usos de suelo al generarse oportunidades de negocio propias de los peatones: "...son muchas ópticas, entonces que yo lo concretaría el nudo este de Buenavista, la colonia Santa María la Ribera, ha sido desde hace mucho tiempo ha sido una zona de tránsito, con el tren suburbano con autobuses... ya urbanísticamente, pero no había sido zona de paso para población del estado de México, de Tultitlan, de Cuautitlán, que va trayendo aquí como terminal una serie de gente que genera basura, que vienen aquí a comer a desayunar a todo, y esto genera también una posibilidad de negocio, el ambulante, que ya están mencionados, si empieza, yo creo que gracias a esos compromisos que como lo hemos mencionado, que se firmaron hace doce años, entraron en el 98', no han proliferado el comercio en vía pública, si lo hay pero es mínimo en relación con lo que pensábamos que iba a ser en su momento cuando se aprobó el proyecto..."

En entrevista el Ing. Edgar Tungüí, actual Director General de Obras Públicas, comentó sobre las condiciones actuales de deterioro en el punto "yo creo que Buenavista se transformó mucho con la llegada del Metro después del metrobús y después del suburbano, yo creo que eso se volvió un centro de transferencia modal muy fuerte que no estaba preparado y creo que sigue sin estar preparado para serlo, ó sea yo de las cosas que veo es que no hay una adecuada comunicación entre los medios de transporte, pues yo creo que si hubo un impacto severo a la zona de Buenavista con la llegada de estos tres sistemas."



**BUÉNAVISTA**

Vista general del cruce  
Insurgentes Norte- Eje 1 Norte





## BUENAVISTA

Estaciones de transporte existentes  
Cruce Insurgentes Norte – Eje 1 Norte (Mosqueta)

- TREN SUBURBANO
- METRO, LINEA B (ACCESOS)
- METROBÚS, LINEA 1
- METROBÚS, LINEA 1 TERMINALES ALTERNAS
- METROBÚS, LINEA 4
- SITIO DE TAXIS
- CICLOESTACIÓN
- CETRAM (Próximo a operar)
- PARADA DE TRANSPORTE CONCESIONADO



BUENAVISTA

Estaciones de transporte existentes



Las opiniones vertidas en la entrevista con los vecinos también son desfavorables al nodo:

“y aparte de la terminal del metro, es la plaza (que) es la concentración comercial más grande del distrito federal tomando en cuenta que la plaza en cuenta las instalaciones de Suburbia, de Wal-mart, prácticamente estamos hablando casi desde Nonoalco hasta casi hasta PRI, con dos cuadras que tenemos habitacionales, ese conjunto es la plaza más grande comercial y también concentra delincuencia porque habiendo gente hay mercado para asaltar y para delinquir, ese es otro aspecto que es lo que tenemos aquí...”

“te quedan dos o tres terminales, uno viene del Centro en metrobús, tenemos ahí una vuelta para cuando vienes del Caminero o de San ángel para entrar al patio de concentración de metrobuses, de metro, de todo; es terrible...”

“se trata de más flujo peatonal y vehicular ya estamos devastados, estacionamiento ya en la calle no se encuentra uno un lugar, ya no lo hay, no lo hay y eso genera también problemas vecinales, entonces es una madeja de problemáticas...”

“te afecta el trafico te afecta, te coarta en la movilidad como te digo era muy común ir a un mercado más surtido para surtirse sobre todo en fiestas determinadas, por un lado es la lagunilla y por el otro es el mercado este de Martínez de la Torre, te tienes que ir en el transporte que es el metrobús sobre el eje o te tienes que cruzar al otro lado, para tomar el metrobús que tampoco te deja en el mercado o tienes que subirte al metro en la estación Buenavista, que si te deja frente a este mercado, si frente a la lagunilla y toda esa zona...”

“nos salvamos de la estación (en Santa María la Ribera) pero por otra te coarta la acción, imagínate una persona que usa bastón atravesando insurgentes cuando dan vueltas para todos lados tanto el metrobús como los de transporte automotriz, entonces



sí, no solamente afecta en la cuestión de tránsito si no que te coarta la movilidad, te encierra...”

Pero no sólo los vecinos se quejan de la mala planeación, también los usuarios a través de las redes sociales hacen comentarios a la noticia: “Muere en Buenavista; lo arrolla un camión”<sup>133</sup>

Abel Torres: “Ese cruce es muy peligroso para todo mundo; peatones, Metrobús, autobuses, automóviles, ciclistas y motos salen de todas partes... todos corremos mucho peligro, ya que con un error o imprudencia de alguien se puede generar una tragedia. Un muerto sale barato para el caos que es ese cruce, puede ser más grave si no se actúa de inmediato! Urge un puente peatonal para las cuatro esquinas y el acceso al Metrobús, así nomás, para comenzar...”

Adrián Portillo: “ahí siempre esta re gacho para cruzar o te cuidas del metrobús o te cuidas de los automovilistas”

Pastor Delgado: “En ese cruce convergen varios sentidos, e incluso cuando el peatón tiene el paso, la vuelta es continua en los carriles perpendiculares, es decir, el paso de los autos nunca cesa. Incluso me ha tocado ver varios casos en donde la agilidad de los peatones evita la tragedia. En este cruce incluso cuando no pasan autos, sale de la estación Buenavista el metrobús y sale en sentido contrario a la de los carros para acomodarse en la otra parada de la misma estación sobre insurgentes!. En pocas palabras, este cruce es un asco. Tenía que suceder tarde o temprano una muerte”

Larry Fjç: “”Es triste decirlo pero era cuestión de tiempo, desde que pusieron la parada alterna de metrobús afuera de la estación del tren suburbano ese cruce es un caos”

---

<sup>133</sup> El Universal, 21 de enero 2013

Pastor Delgado: “Para los que dicen que es mejor irse a otro cruce y no en ese, da el caso que ahí es la salida del metrobús, es decir, o te pasas ahí o te quedas dentro de la estación para siempre.”

Miguel Ángel Románov: “Se llama falta de planeación, desde que llegó el Suburbano y luego la segunda estación del Metrobús se volvió un caos esa zona. Había un proyecto de un puente especial para la intersección de Eje 1 Nte. e Insurgentes pero como todo, nunca lo hicieron”

Efectivamente, si existía este proyecto que no se realizó; al respecto Edgar Tungüí comenta: “había dos propuestas, una glorieta, un puente peatonal de glorieta elevado que conectara las cuatro esquinas y la otra opción era hacer un puente en cruz, la bronca era hacer que convergieran todos los flujos al centro y eso te permitiera cruzar de una esquina a otra y aparte bajar; de hecho en una obra de mitigación que ha pedido la Setravi a (la Secretaría de) Comunicaciones y Transportes por cuestiones del tren suburbano, la Autoridad del Espacio Público creó un proyecto, de hecho si tú vas a la cimentación del puente sigue, de hecho hay una demanda de la empresa que hizo contrato con Comunicaciones y Transportes por haberle cancelado el contrato”

Para este trabajo se realizó una recopilación hemerográfica de noticias en versión electrónica del Periódico “El Universal” desde 1999 a la fecha (se optó por la versión electrónica que genera noticias que no son necesariamente publicadas en la versión impresa), las notas recopiladas referentes a la zona sólo hablan en su mayoría de los problemas vecinales ocasionados por el transporte y otros temas de la zona como la trata de personas y delincuencia que nunca fueron atendidos. Se presenta una tabla donde se agrupan las noticias por tema (Ver cuadro 4 anexo)

A la fecha, en Buenavista confluyen los siguientes modos de transporte:

- Línea B del Metro
- Líneas 1, 3 y 4 del Metrobús
- Línea 1 del Tren Suburbano
- Cicloestación del Sistema ECOBICI
- Base de taxis de sitio
- 2 Rutas de microbuses

Por lo que Buenavista es el único punto en de la Ciudad que concentra la mayoría de los modos de transporte público urbano disponibles.

A la fecha, se tienen anunciadas nuevas rutas a partir de Buenavista, o como estación de paso:

- Puesta en operación del CETRAM Buenavista<sup>134</sup>.
- Corredor de transporte Metro Tacuba – Buenavista<sup>135</sup>
- Sistema 2 del Tren Suburbano Hipódromo – Buenavista – Ecatepec-Teotihuacán<sup>136</sup>
- Tren rápido Buenavista - Querétaro<sup>137</sup>

Estos proyectos para llevar nuevas líneas de transporte a Buenavista, ameritan la coordinación de todos los niveles de gobierno, para generar proyectos integrales que detengan y reviertan el deterioro e inseguridad en la zona, ya que las obras actuales se han realizado de manera aislada y sin consultar a la comunidad, el cambio modal no está bien resuelto por lo que el flujo peatonal inconexo deteriora la zona, afectando significativamente la calidad de vida de los habitantes.

---

<sup>134</sup> El Universal, 27 de abril de 2012

<sup>135</sup> El Universal 24 de abril de 2012

<sup>136</sup> El Universal 24 de octubre de 2012

<sup>137</sup> El Universal 30 de abril de 2012

Esta imagen de Buenavista deteriorada no es nueva, desde transformación de zona de descanso y recreación a la zona de ferrocarriles, vive el deterioro, el transporte se modernizo, pero no sucedió lo mismo con el entorno urbano y las dinámicas entre los usuarios flotantes, la Buenavista aglomerada de los cuarentas parecería ser la Buenavista de hoy en día, con un mobiliario y transportes modernos. “Hay que pensar todavía en el cine (mexicano), el cine de los cuarenta nos da una referencia maravillosa de cómo se veía Buenavista siempre envuelta en una nube gris de las locomotoras, los malos olores de los aceites, los malos olores de los depósitos, y lo inherente a las estaciones, a los aeropuertos y los puertos, el extraño, el que no sabes si está ahí buscando la oportunidad de apropiándose de un baúl...”<sup>138</sup>

---

<sup>138</sup> ARCINIEGA, Hugo. (2013).

## 7. Conclusiones

Comúnmente se habla de deterioro en diversos ámbitos: deterioro ambiental, deterioro físico, deterioro cognitivo, deterioro urbano; sin embargo, el concepto es complicado; el deterioro implica en muchos casos la destrucción lo construido, pero en el aspecto urbano el deterioro va más allá. El deterioro urbano afecta a las ciudades, daña su infraestructura, pero también afecta a sus habitantes, se requieren mecanismos específicos para distinguir sus causas, determinar las consecuencias, identificar el tipo de deterioro y entender hasta qué punto puede ser irreversible.

La primera impresión del deterioro pareciera ser sólo el descuidado aspecto visual de una zona, espacios con movimiento y grandes flujos se deterioran con rapidez, pero una ciudad sin movimiento, también se deteriora; entonces la participación de los habitantes determina los mecanismos de funcionamiento, exigencia y mejora de los entornos que habitamos, es por ello que se debe entender el fenómeno del deterioro urbano desde distintas perspectivas.

Según la Guía para la Redensificación Habitacional en la Ciudad Interior de la Secretaría de Desarrollo Social del Gobierno Federal, los barrios tienen una etapa de crecimiento hasta su consolidación, que luego de alcanzar un punto máximo inicia un proceso de declinación, desvalorización y deterioro, que disminuye su valor y que tiene dos destinos posteriores posible: el primero es continuar en el proceso descendente con la degradación del valor del suelo; y el segundo, generar las acciones necesarias para recuperar los espacios que aumenten de nuevo el valor del barrio, más allá del valor del suelo.

Pero para reiniciar el ciclo de reestructuración urbana, se deben atender a las causas precisas de los fenómenos que están ocasionando el deterioro, dejar atrás el paradigma del deterioro como sinónimo de detrimento físico; el deterioro afecta la vida cotidiana de los habitantes, tanto en los aspectos físicos de la infraestructura urbana

que utilizan, como en los aspectos relativos a la estética urbana y los que tienen relación con la expresión cultural de los pobladores.

El deterioro tiene repercusiones ECONÓMICAS, relativas al valor de las propiedades; SOCIALES, relacionadas a las problemáticas que aquejan a la zona y PSICOLÓGICAS, que tienen que ver con la forma en que la población la percibe. Los problemas sobre el estudio del deterioro son los círculos viciosos difíciles de estudiar e interrumpir, ya que las causas y los efectos se confunden, se interrelacionan y se repiten.

El deterioro urbano de cierta zona, puede estar identificado por las características sociodemográficas de sus ocupantes, el número de viviendas desocupadas, inseguridad, problemas ambientales, distribución y uso de los servicios y los espacios públicos, características del comercio y el estado físico de su equipamiento urbano, infraestructura e inmuebles; mientras que algunas partes del deterioro físico pueden ser estudiadas con base en pruebas técnicas de materiales, determinación de obsolescencia tecnológica y/o funcional, entre otras, pero la característica social del deterioro urbano requiere un estudio distinto.

Las causas que influyen en el deterioro urbano pueden entenderse en tres grupos: las INTERNAS, a partir de los sucesos que ocurren en y con la población residente; las causas EXTERNAS, como resultado de decisiones institucionales y gubernamentales de crecimiento y/o planificación, y finalmente causas EXTRAORDINARIAS o independientes surgidos de las transformaciones físicas producto de desastres naturales o bélicos.

Las causas externas del deterioro:

- Deficiente inversión pública y privada
- Inadecuadas políticas de bienestar
- Transformaciones socioculturales
- Transformaciones políticas e ideológicas
- Políticas sectoriales específicas

- Legados de planificación urbana
- Construcción de obras de infraestructura
- Autorización de cambios en usos de suelo
- Patrones de discriminación

Son relevantes las condiciones internas que ocasionan o acentúan el deterioro, ya que estas causas podrían resultar más importantes y con consecuencias mayores, puesto que en ellas se involucran los habitantes de la zona deteriorada.

Las causas internas de deterioro urbano:

- Cambios de población (in situ)
- Cambios en la composición demográfica y social
- Tenencia de la vivienda
- Escasa participación social
- Desarrollo económico local (formal e informal)
- Calidad de los servicios básicos y espacios públicos
- Edad y mantenimiento de inmuebles

Con base en las causas externas, internas o extraordinarias que aparecen en una zona y la relación entre ellas, se tendrá un deterioro de alguno o algunos de estos tipos:

**Deterioro Físico:** Producido por causas que afectando las características físicas y de construcción de las zonas, podrían poner en peligro la integridad de sus usuarios.

**Deterioro Funcional:** Producido por causas que alteraron la función original de las zonas, haciéndolas no aptas u obsoletas para su uso.

**Deterioro Ambiental:** Producido por causas que alteraron los medios naturales existentes, produciendo contaminación de cualquier tipo.

**Deterioro por Ubicación:** Producido por causas que generan que los espacios, aún en buen estado, sean considerados en deterioro por la zona donde se encuentra.

**Deterioro Social:** Producido por causas que generan cambios negativos en el entorno para sus habitantes.

Mediante un buen diagnóstico de las causas internas y externas de deterioro de la zona y sus interrelaciones, se logrará reconocer el tipo o los tipos de deterioro urbano que se tienen como consecuencia y entonces, se pueden iniciar los procesos necesarios para su recuperación, revitalización, reciclamiento, o cualquier acción encaminada a la mejora, de no realizarse un diagnóstico adecuado, se corre el riesgo de invertir recursos económicos y sociales que no lograrán resultados permanentes ni en el aspecto social, ni en el físico.

Pareciera ser que algunos espacios con gran flujo de personas son propensos al deterioro, sobre todo aquellos que carecen de políticas o recursos para su cuidado, como lo son los espacios dedicados al transporte en nuestra ciudad, ya que la población tiene necesidad de transportarse en medios públicos, y ningún modo de transporte (excepto el taxi) cubre integralmente el área urbana, cada tipo (metro, metrobús, microbús, etc.) es complementario de otro y se requieren dos o varios para terminar un viaje.

La necesidad de utilizar diversos modos de transporte, genera espacios públicos específicos para el intercambio modal, existe infraestructura urbana que señala los sitios en los cuales se deben realizar éste, como señalización en los postes, paradas específicas, estaciones, terminales y hasta el aeropuerto; sin embargo, en la Ciudad de México el desorden en el transporte público ha propiciado la anarquía en el servicio (principalmente de microbuses) y prácticamente cualquier esquina de la ciudad es un punto de intercambio modal.



En comparación con la variada oferta de modos de transporte, son pocos los sistemas que cuentan con estaciones, espacios arquitectónicos generalmente cerrados, que se encuentran fuera de la circulación y que pertenecen normalmente a un solo sistema de transporte confinado. La ubicación de las estaciones, su entorno urbano y el perfil socioeconómico de los usuarios esperados, determinará la manera de acceder a la estación (a pie, en autobús, en auto, etc).

Originalmente, la ubicación de las estaciones correspondía a la distancia ideal entre ellas para captar el número de usuarios esperado para el sistema, hoy en día, los criterios de ubicación destacan la oportunidad de espacios susceptibles de expropiación, o aquellos en los que los vecinos aprueban o desaprueban la construcción de la estación por el rechazo al deterioro que se genera en sus colonias.

Anexos a las estaciones, se generan “paraderos”, espacios generalmente abiertos donde autobuses, microbuses, taxis, colectivos, entre otros, permiten el acceso y descenso de los usuarios que van a otro modo de transporte, generando un aumento del flujo de personas, puesto que entre mayores sean las posibilidades de destino de los usuarios, mayor demanda tendrá la estación. Esto afectará directamente el entorno urbano al ofrecer a los pasajeros otros modos “esperándolos” afuera para continuar su viaje. Se puede afirmar que todas las estaciones de transporte público son puntos de intercambio modal, al ofrecer un modo de transporte distinto a su salida.

El Metro de la Ciudad de México se concibió para constituirse en la columna vertebral del transporte de la metrópoli, que concentraría a los usuarios en las estaciones, sobre todo en las terminales, y desplazaría el uso del transporte particular y del ineficiente transporte público, pero no es así, la percepción de las estaciones del metro es de espacios sucios, descuidados, inseguros y saturados de comercio informal.

Los problemas en los alrededores de las estaciones tiene relación con la mala planeación del transporte, el Plan Rector del Metro (Horizonte 2010) no se ejecutó

como se tenía planeado y dejó consecuencias urbanas determinantes: el truncamiento de la red dejando estaciones de paso funcionando como terminales sin el diseño pertinente; la saturación en los paraderos existentes, sobre todo aquellos que comunicaban con municipios conurbanos; estaciones subutilizadas que no tienen la afluencia esperada; y por último, estaciones de paso que se convirtieron en terminales de múltiples líneas de otros modos de transporte.

El Metro tiene conexión intermodal con todos los modos de transporte disponibles en la Ciudad, incluyendo las estaciones de autobuses foráneas y teniendo conexión principalmente con las líneas del Metrobús, este sistema desde años recientes eliminó los microbuses y combis de las avenidas por las que transita, confinó las vialidades e, incluyó de nueva cuenta la construcción de estaciones de transporte público, que no se había realizado desde el año 2000.

Es importante distinguir la manera en que un cambio intermodal afecta el entorno urbano, ya que en un “transbordo” (como generalmente se le llama al cambio de línea en un mismo modo) el cambio ocurre DENTRO de las instalaciones, es decir, aunque existan diversos accesos a la estación, los usuarios no deben salir de ella y el entorno urbano no se percata de este movimiento; pero en el intercambio modal el usuario debe salir del primer modo de transporte para abordar el segundo, por lo que aparecen “corredores comerciales” atractivos para el establecimiento de comercios formales e informales, por el flujo peatonal que se genera.

Evidentemente, entre mayor sea el flujo, mayor la oferta comercial, situación se agudiza en estaciones terminales CON intercambio modal, puesto que ellas, TODOS los usuarios de alguno de los modos deberán salir de la estación para buscar el modo complementario para continuar el viaje.

De entre todas las estaciones de transporte existentes en la Ciudad, destaca la estación Buenavista como la única que tiene intercambio entre varios modos de transporte:

- Terminal Línea B del Metro,
- Terminal de la Línea 4 del Metrobús,
- Terminal alterna y estación de paso de la Línea 1 del Metrobús,
- Terminal alterna de la Línea 3 del Metrobús,
- Terminal de la Línea 1 del Tren Suburbano,
- Punto en el derrotero de dos rutas de microbuses,
- Sitio de taxis,
- Cicloestación del sistema Ecobici.

Para abatir las problemáticas urbanas que se generaban en los paraderos, el Gobierno del Distrito Federal, pone en operación los Centros de Transferencia Modal (CETRAM), espacios físicos que forman parte de la infraestructura vial donde confluyen diversos modos de transporte terrestre de pasajeros (individual, colectivo y masivo) destinados a facilitar el transbordo de personas de un modo a otro.

Pero la aparición del concepto CETRAM no ha frenado el deterioro en el entorno de las estaciones de transporte público, al contrario, generó la existencia de múltiples entidades gubernamentales encargadas de su operación, sin que alguna de ellas atiende al entorno circundante:

- El Sistema de Transporte Colectivo Metro, Servicio de Transportes Eléctricos y Metrobús vigilan lo que sucede en un radio de veinticinco metros considerados a partir de los límites perimetrales de los paraderos, accesos, salidas y zonas de distribución.
- La Secretaría de Seguridad Pública aunque tiene facultades según la Ley de Cultura Cívica, sólo apoya en dicha vigilancia, a solicitud de los organismos.
- La Secretaría de Desarrollo Urbano, a través de la Autoridad del Espacio Público, determina los espacios a cuidarse y el mobiliario a utilizarse.

- La Secretaría de Obras y Servicios realiza acciones de limpieza y mantenimiento de mobiliario urbano a través de la Dirección General de Servicios Urbanos, sólo en el exterior de las estaciones que se encuentran en vialidades primarias.
- Cuando la estación es considerada CETRAM, la Coordinación de los Centros de Transferencia Modal del Distrito Federal planea, ejecuta, vigila y regula lo que sucede DENTRO de estos centros de transferencia.
- Las Delegaciones realizan acciones de limpieza y mantenimiento de mobiliario en el exterior de las estaciones que se encuentran en vialidades secundarias y propone a las autoridades competentes acciones de mejora.
- Las entidades encargadas de la autorización y supervisión de construcción de obras públicas, no solicitan Dictámenes de Impacto Urbano para cada una de las estaciones de transporte, ya que se autorizó previamente la construcción de la línea completa.
- La Agencia de Gestión Urbana sólo canaliza las quejas ciudadanas a la dependencia correspondiente.

Está “multi-autoridad” ocasiona que nadie vigile ni se haga responsable de lo que sucede entre el radio de los 25 metros que vigilan las autoridades del STC-Metro y los 400 metros en los que en promedio, los usuarios llegan a pie a la estación. Existe un vacío normativo en la puesta en operación de las estaciones, ya que el perímetro urbano circundante no es parte de las mismas, por lo que no hay una autoridad global competente, las últimas ordenaciones del Gobierno del Distrito Federal no consideraron nuevas acciones encaminadas a la vigilancia del ambulante, los cambios de uso de suelo en esta zona y lo más preocupante, no otorgan una autoridad clara ante los usuarios ni los vecinos, quienes sufren día a día el deterioro en su entorno.

Lamentablemente tampoco no existe una reglamentación específica para la construcción de las estaciones de transporte, ni para los CETRAMS, la construcción se basa en criterios que aplican para cualquier tipo de obra civil, sin considerar las

condiciones de deterioro (ya conocidas) que generará por su propia naturaleza de nodo urbano.

El deterioro urbano para los usuarios que realizan un intercambio modal está relacionado con las condiciones físicas de la estación que transitan, las problemáticas afuera de las estaciones, podrían parecer no importarles, reconocen que existen pero no impiden el uso del transporte, existen como comportamientos sociales dados, que con el paso del tiempo se dejan de percibir como nocivos al entorno, pero para alguien que vive o realiza su vida cotidiana en el perímetro de una estación, el deterioro urbano adquiere otras características, además de físicas, sociales.

Por todo ello que se genera el rechazo en algunas zonas a la inminente llegada de líneas de transporte, que surge porque no se ha logrado detener el deterioro que ocasiona el comercio informal, la inexistencia de áreas verdes, estaciones que no se integran al entorno urbano, contaminación ambiental, visual y auditiva, aglomeraciones, desinterés de las autoridades, riegos por improvisadas redes de gas y electricidad, invasión de las banquetas, congestionamiento vial, flujos peatonales incesantes, puestos de comida, invasión de accesos, pleitos con los comerciantes y operadores de transporte, deterioro físico, ambiental, y social con los que tienen que tratar día a día los habitantes de las zonas cercanas a las estaciones de transporte; además del deterioro por ubicación, ya que los inmuebles colindantes con estaciones del metro, son menos atractivos en el mercado inmobiliario.

La visión de estaciones como reflejo de un entorno deteriorado se percibe desde la época de los ferrocarriles, y la zona de Buenavista, a pesar de las transformaciones físicas que la zona ha sufrido en las últimas décadas, conserva el espíritu de ser una puerta de entrada a la Ciudad. Afuera de las estaciones de ferrocarriles trabajadores esperaban para ofrecer sus servicios, promocionar hoteles, los tranviarios y cocheros esperaban a que arribaran pasajeros, también mucha gente iba y venía a la estación para ver llegar o partir los trenes.

Buenavista fue la puerta de entrada de los pasajeros a la Ciudad de México por ferrocarril durante las primeras décadas del siglo XX. En sus alrededores se desarrollaron las colonias Guerrero y Santa María la Ribera, la zona se modificó con la ampliación de Paseo de la Reforma, la construcción de los ejes viales y del Circuito Interior. La supresión de la estación ferrocarril de pasajeros coincidió con la puesta en operación de la línea B del Metro hacía el Estado de México y más tarde, el confinamiento de carriles en la avenida Insurgentes para albergar al Metrobús.

Luego de algunos años de que la estación de ferrocarriles de Buenavista estuvo fuera de operación, en parte de sus terrenos se construyó la Biblioteca "José Vasconcelos" y posteriormente se iniciaron las obras de construcción del Tren Suburbano, pero toda la inversión pública y privada está aplicada al transporte y al centro comercial "Forum Buenavista", la inversión no se ha ampliado a las colonias aledañas para revertir su deterioro, ya que cuentan con infraestructura y redes de servicios que ya cumplieron su vida útil y múltiples edificios abandonados o carentes de mantenimiento.

A pesar del carácter ferroviario de la zona, que pudiera utilizarse para generar arraigo o identidad, esto no ha ocurrido, por el contrario han aparecido nuevos y variados conjuntos habitacionales que han traído nueva población joven que adquiere departamentos por la centralidad de la zona, pero no por su carácter histórico.

La colonia Buenavista no cuenta con un plan parcial de desarrollo, a diferencia de la colonia aledaña Santa María la Ribera, además tampoco tiene una asociación vecinal plenamente constituida, los vecinos de Buenavista se han manifestado en medios informativos y redes sociales, pero en temas referentes a la trata de personas, señalando a los hoteles de la zona como giros negros en los que se desarrollan dichas actividades. Los colonos de Santa María la Ribera son quienes se han manifestado en contra de las obras de transporte, por el deterioro a su calidad de vida y del valor patrimonial de su colonia.

Espacios como la Plazuela de Buenavista con el Monumento a Colón están totalmente abandonados y no se les reconoce su valor histórico, a pesar de encontrarse frente al edificio sede de la Delegación Cuauhtémoc.

La demolición de las antiguas estaciones de trenes de Buenavista generó condiciones morfológicas específicas, enormes manzanas de un solo uso, con largas bardas, colindancias y fachadas traseras por las que que la gente evita transitar, algunas calles se volviéndolas solitarias y peligrosas. Además, el confinamiento para la línea 4 del metrobús, prohibió el tránsito vehicular.

Las múltiples estaciones de transporte han generado oferta de comercio informal, pero éste no es un problema considerable (en comparación con otras estaciones de transporte), no así la percepción de inseguridad de los peatones al pasar el punto al no contar con puentes, no existir todos los accesos intermodales directos (sólo existe metro-tren suburbano), o apoyo vial, además del considerable tránsito que generan las diversas y permanentes maniobras del Metrobús para llegar a sus estaciones, ya que las estaciones no forman parte de un proyecto conjunto, están desplantadas unas anexas a otras con operación independiente y descoordinada.

Buenavista es el único punto en de la Ciudad que concentra la mayoría de los modos de transporte público urbano disponibles y paradójicamente, no puede considerarse una estación de transporte, son varias estaciones inconexas que comparten el mismo nombre pero que no permiten un intercambio modal sencillo y seguro. Aunque a la fecha está ya existe el proyecto CETRAM Buenavista, éste no conjuntará a la infraestructura de transporte existente, sólo agregará un patio de maniobras y/o estacionamiento aledaño a las estaciones construidas, regresando al obsoleto concepto de “paradero” sin ofrecer conexiones directas entre todos los modos.

A la fecha, se tienen anunciadas nuevas rutas a partir de la estación Buenavista, o bien como estación de paso:

- Puesta en operación del CETRAM Buenavista
- Corredor de transporte Metro Tacuba – Buenavista
- Sistema 2 del Tren Suburbano Hipódromo – Buenavista – Ecatepec- Teotihuacán
- Tren rápido Buenavista - Querétaro

Pero no se ha consultado a los vecinos su opinión de los nuevos proyectos, no hay un Plan Maestro del nodo, ni de la zona y no se están generando las medidas de mitigación necesarias. Además, todos los niveles de gobierno están involucrados en el punto, el Gobierno Federal en el tema de los Trenes Suburbanos, el Gobierno del Distrito Federal con los transportes urbanos y las vialidades primarias, y la Delegación Cuauhtémoc como responsable de lo que ocurre al interior de las colonias.

A estos múltiples niveles de responsabilidad se suma la poca claridad en la responsabilidad de las estaciones para el transporte, que han hecho de la zona de Buenavista un punto muy complicado. Durante la planeación y la ejecución de los trabajos los encargados de temas de transporte responden por el diseño, los de las obras son sólo ejecutores sin interacción con los ciudadanos, las áreas de atención ciudadana no están facultadas para tomar decisiones.

Y ya con los sistemas en operación continua el problema, con una anarquía donde ninguna autoridad se puede (o quiere) hacerse responsable de rápido deterioro de las zonas circundantes, no hay una visión global del tema, los vecinos no saben con quién dirigirse para solucionar sus problemas, los gobiernos locales dicen carecer de recursos, los proyectos federales no consideran a los órganos delegacionales ni otorgan presupuesto para atención a áreas aledañas, y no hay una sola autoridad que responda de manera conjunta a las demandas de la zona.



Esta imagen de Buenavista deteriorada no es nueva, desde su transformación de zona de veraneo a zona de ferrocarriles, vive el deterioro; el transporte se modernizó pero no sucedió lo mismo con el entorno urbano y las dinámicas entre los usuarios flotantes no se resolvieron. De las estaciones originales quedan los recuerdos en imágenes de las películas de la llamada “Época de Oro del cine nacional” cuyos protagonistas llegan y se van desde la original estación de Buenavista, y el sonido y andar de los ferrocarriles evocan la reciente modernidad de la ciudad entre rieles, ruido y humo.

Esas imágenes “nostálgicas” de espacios hoy sumamente deteriorados es un reflejo de distintas versiones de la ciudad que creamos, porque así como somos los habitantes quienes sentimos deseos de conservar los espacios intactos, somos los mismos habitantes quienes ensuciamos, pintamos, agredimos, invadimos y no los respetamos.

Evitar la propagación y degradación de espacios deteriorados, no sólo para el transporte, requiere cada día de mayores recursos gubernamentales y la participación activa de sus habitantes. Se deben determinar las causas originarias del deterioro, para invertir en mejoras físicas de infraestructura, pero también, para generar condiciones que detengan dinámicas sociales más dañinas que el deterioro físico, por lo que un diagnóstico adecuado de las causas de deterioro permitirá identificar la manera en la que un barrio evite su degradación y lograr una regeneración urbana permanente,

## 8. Índice de figuras:

Figura 1: Valor del suelo a lo largo del tiempo (Kunz Bolaños, Ignacio, 2007)

Figura 2. Causas y consecuencias del deterioro

Figura 3. Composición de un viaje

Figura. 4 Cuencas de transporte

Figura 5. Distribución del porcentaje de modo de llegada de usuarios respecto a la distancia a la estación

## Índice de imágenes

Imagen 1. Estaciones San Lázaro y Colonia (D.F., años 30's)

Imagen 2. Clasificación de estaciones de transporte

Imagen 3. Croquis de la planta de la estación terminal con correspondencia Tacubaya

Imagen 4. Estación terminal Observatorio, 1972 (a la izquierda el paradero de autobuses foráneos, al centro la estación del metro, a la derecha la terminal de autobuses poniente)

Imagen 5. Estación de correspondencia San Lázaro (izquierda, año 1970; derecha, año 2013)

Imagen 6. Estación terminal Indios Verdes (izquierda, año 1979; derecha, año 2011)

Imagen 7. Programa maestro del Metro Horizonte 1985-2010

Imagen 8. Estación terminal con correspondencia Garibaldi

Imagen 9. Estación terminal con correspondencia Santa Anita

Imagen 10. Exterior de la estación de paso Miguel Ángel de Quevedo

Imagen 11. Corte de estación tipo de metrobús línea 1

Imagen 12. Parada de Metrobús Línea 4

Imagen 13. Proyecto CETRAM Ciudad Azteca

Imagen 14. Estación de paso Chapultepec, 2010

Imagen 15. Oposición vecinal a la estación Vía Láctea de la línea 12 del metro

Imagen 16. Oposición vecinal a la estación Etiopía de la línea 3 del metrobús

Imagen 17. Estación de tranvías en el Zócalo (años 20's)

Imagen 18. Estación de tranvías Indianilla (se aprecian al frente los "Caldos Indianilla")

- Imagen 19. Estación Buenavista (años 40's)
- Imagen 20. Estación Buenavista (años 20's)
- Imagen 21. Los cuatro barrios
- Imagen 22. Barrios o calpullis de Cuepopan
- Imagen 23. Detalle de la Garita de San Cosme
- Imagen 24. Acueducto de San Cosme
- Imagen 25. Acueducto de San Cosme
- Imagen 26. Interior del Palacio de Buenavista
- Imagen 27. Estación de ferrocarriles en Buenavista
- Imagen 28. Proyecto de la Ciudad Pullman en la Estación Buenavista
- Imagen 29. Plaza de Buenavista
- Imagen 30. Nueva Estación Buenavista
- Imagen 31. Nuevas construcciones sobre la antigua estación de Ferrocarriles
- Imagen 32. Carpa del circo en Buenavista

### **Índice de cuadros**

- Cuadro 1. Índice de Desarrollo Social, 2005
- Cuadro 2. Índice de Desarrollo Social, 2010
- Cuadro 3. Índice de Desarrollo Social por componente, 2010
- Cuadro 4. Compendio de notas periodísticas (anexo)

Cuadro 4. Compendio de notas periodísticas

No.	Fecha	Cabeza	Balazo	Temática
1	27/11/2000	El presidente Ernesto Zedillo inauguró la línea B del Metro	Beneficiará a mas de 180 mil usuarios de las delegaciones Gustavo A. Madero, Cuauhtémoc, Venustiano Carranza y Miguel Hidalgo Hizo el recorrido inaugural de la estación Buenavista a San Lázaro, pasando por las estaciones Guerrero, Garibaldi Lagunilla, Tepito y Morelos El sistema de transporte colectivo tiene ahora 191 km de extensión En este último tramo se invirtieron 10 mil 600 millones de pesos	Inauguraciones
2	02/04/2001	Abrirán en tres días la línea B	Entrará ya en funcionamiento el último tramo; faltan obras complementarias	Inauguraciones
3	21/07/2003	Exigen vecinos de Buenavista trato directo con AMLD y Padiema Luna	Representantes de la gestión delegacional debieron abandonar una reunión con habitantes de la zona, al ser acusados por éstos de buscar imponer sus propuestas	Afectaciones
4	16/08/2003	Regresaría el Chopo a su eterno peregrinar	Dicen comerciantes que la Cuauhtémoc negocia reubicarlos	Cultura/Entretención
5	15/12/2003	El sangui del Chopo se queda	Se deslinda Conaculta del proyecto de reubicarlo, ante la construcción de la megabiblioteca; las presiones vendrían de la delegación Cuauhtémoc	Cultura/Entretención
6	15/08/2004	Fonart si vende, y bien	Si el argumento principal para desaparecer el fondo es económico, los números no están mal: por ejemplo, la tienda de Reforma ingresa 2.5mdp al año	Cultura/Entretención
7	20/06/2005	Consideran al circo patrimonio nacional	Los hermanos Fuentes Gasca luchan para que se le tome como parte de la cultura	Cultura/Entretención
8	03/05/2006	Inconcluso, pero ya rueda el Metrobús	Rectifican horario; siempre si dará servicio las 24 horas. Faltan puentes, confinamiento, señalización y espacios para discapacitados	Inauguraciones
9	11/05/2006	Inaugurará Fox el 16 de Mayo la Biblioteca Vasconcelos	El recinto, que será un centro físico y virtual de consulta abierta, tendrá en su inauguración un acervo de 500mil volúmenes, el cual será incrementado en un lapso de 10 años	Cultura/Entretención
10	11/05/2006	Los vecinos, ajenos a la "mega biblioteca"	Los habitantes de la colonia Buenavista desconocen que servicios dará la José Vasconcelos, que inaugurará el presidente Fox el próximo martes	Cultura/Entretención
11	16/05/2006	Esperamos que le dé otra vida a la colonia: vecinos	Sin Dato	Cultura/Entretención
12	13/12/2007	Inaugura Fox megabiblioteca "José Vasconcelos"	El Presidente califica la obra como una de las mas avanzadas del siglo XXI	Cultura/Entretención
13	11/01/2008	Megabiblioteca Vasconcelos, un centro cultural	El recinto será reabierto en el primer semestre de 2008 y prevé que opere como cerebro de la Red Nacional de Bibliotecas. informó Sergio Vela, presidente de Conaculta	Cultura/Entretención
14	06/02/2008	Exigen concluir tren suburbano	Muestran al "ombudsman" riesgos de la obra	Retrasos en obras
15	28/04/2008	Acuerdan trabajos sobre tren suburbano	Comisiones de derechos humanos buscan resolver afectaciones por obra	Afectaciones
16	28/04/2008	Caos en el Metrobús... y aún no llega el Suburbano	Sin Dato	Falta de planeación
17	28/04/2008	Suburbano desbordará transporte capitalino	Los 250 mil pasajeros que cada día traerá el Tren Suburbano desde Cuautitlán Izcalli al D.F. desbordarán la capacidad del transporte público capitalino, que ya de por si está saturado	Descripción de proyectos
18	29/04/2008	Alistan medidas de mitigación	RTP creará ruta de Buenavista a Universidad para 25mil pasajeros	Proyectos futuros
19	29/04/2008	Urgirán trabajos conexos al Suburbano	La Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CHDF) alista una serie de medidas precautorias que serán enviadas a los gobiernos federal y local para que impulsen acciones a favor de los habitantes que viven en los alrededores de la estación Buenavista del Tren Suburbano	Falta de planeación
20	30/04/2008	Obras en Buenavista son suplicio para vecinos desde hace dos años	Han padecido polvo, ruido las 24 horas, cierres al paso e inseguridad	Construcción en marcha
21	08/05/2008	Prometen "Peñisur" a vecinos de Suburbano	Ambulantaje, prostitución, inseguridad, indigencia y demás problemas sociales que rodean la zona de Buenavista terminarán con la construcción del centro comercial "mas lujoso de la ciudad" que s planea edificar en la estación terminal del Tren Suburbano	Descripción de proyectos
22	10/05/2008	Suburbano abrirá al público el 1 de junio	Comerá sólo de Buenavista a Lechería; la línea completa, hasta octubre	Descripción de proyectos
23	23/05/2008	Sexoservicio impone su ley en Buenavista	Vecinos se quejan de que los policías ignoran sus denuncias	Prostitución/Trata de personas
24	24/05/2008	Alistan Metrobús para Suburbano	Sin Dato	Proyectos futuros
25	27/05/2008	Suburbano: une y divide comunidades	El tren es un sueño hecho realidad. Más de 30 años esperaron los habitantes del norponiente del valle de México para tener un transporte masivo, rápido y eficiente que los trasladará de Buenavista a municipios conurbados y viceversa. En la magna obra invirtieron mas de 6 mil 700 mdp y fue concesionada a una empresa privada. Sin embargo, el inicio de sus operaciones ocurre entre claroscuros. Por un lado, la ciudadanía ya tiene con que desplazarse, pero por otro lado, las obras para mitigar su impacto social aun están en proceso. Vecinos de comunidades cercanas a las estaciones temen ser presa de la inseguridad y la invasión de automóviles, por eso se previenen para enfrentar esta nueva situación.	Inauguraciones
26	27/05/2008	Desde su estreno, el aforo fue escaso		Falta de planeación
27	28/05/2008	Anuncian ruta de RTP en terminal Buenavista	Irá a estaciones Revolución y Balderas de STC	Proyectos futuros
28	28/05/2008	Buenavista complica tránsito de ancianos	La colonia Atlampa quedó dividida por las obras; colonos temen que haya mas asaltos, por eso muchos piensan en irse	Falta de planeación
29	03/06/2008	Olvidan datos positivos	Sin Dato	Inseguridad
30	03/06/2008	Empeora vialidad afuera de estación Buenavista	Los conflictos se concentran en Eje 1 Norte Mosqueta, donde se restringió la circulación en dos carriles, desde Juan Nepomuceno hasta Insurgentes Centro	Falta de planeación



31	03/06/2008	Operó al 40% en primeras horas	Sin Dato	Inauguraciones
32	14/07/2008	Muere mujer al ser atropellada en Buenavista	Cruza la víctima la Avenida Puente de Alvarado, junto con un familiar, y ambos fueron arrollados; identifican a la mujer como Paulina Vanessa Guzmán de 30 años	Accidentes
33	11/09/2008	Suburbano convierte a Buenavista en estacionamiento	Las previsiones se cumplieron: la llegada de pasajeros causó caos vial	Falta de planeación
34	06/01/2009	Atenderá SSP-DF inseguridad en colonia Buenavista	El director de la Policía de Proximidad, Ramón Souza Río, realizará un recorrido por la demarcación para conocer de cerca la problemática que desde hace 5 años los vecinos han pedido que se resuelva	Inseguridad
35	02/04/2009	Buscan mitigar impacto en la estación Buenavista	Calcula GDF que 287 mil pasajeros la tendrá cada día	Proyectos futuros
36	03/07/2009	Triple estación Buenavista cuenta con unidad policiaca	La Secretaría de Seguridad Pública del DF desplegó la unidad número 41 para combatir el robo violento en sus distintas modalidades, la venta minorista de drogas y la prostitución	Inseguridad
37	30/07/2009	GDF es omiso ante la prostitución, acusan	Amagan con presentar denuncia penal contra Ebrard	Prostitución/Trata de personas
38	27/10/2009	Proponen "circuito" sexual en Buenavista	Presentan el plan a la Consejería Jurídica capitalina y a la CDHDF	Prostitución/Trata de personas
39	10/11/2009	Vecinos de Buenavista piden quitar prostitución	La Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF) emitió una recomendación a la delegación Cuauhtémoc para atender casos relacionados con las condiciones del sexoservicio en Buenavista, como la denuncia de trata de personas	Prostitución/Trata de personas
40	06/01/2010	Delegación pide a "hoteles de paso" presentar documentos en regla	El jefe delegacional de Cuauhtémoc, Agustín Torres, afirma que esta medida es para apoyar las acciones que realiza la Procuraduría del Distrito Federal en torno a los operativos contra el lenocinio y la prostitución en menores	Prostitución/Trata de personas
41	25/03/2010	Reubicarán a sexoservidoras de Buenavista	La Comisión de Derechos Humanos del DF participará en las negociaciones entre las autoridades y dirigentes	Prostitución/Trata de personas
42	10/04/2010	Buenavista: reubican al sexoservicio	Sin Dato	Prostitución/Trata de personas
43	07/06/2010	Buenavista alcanza diálogo	Sin Dato	Prostitución/Trata de personas
44	08/06/2010	Integran estación Buenavista II a Metrobús	Se prevé desahogar Buenavista, que ha tenido una carga vial considerable por la operación del Ferrocarril Suburbano	Proyectos futuros
45	09/06/2010	Oficializan ampliación en Buenavista	Sin Dato	Proyectos futuros
46	04/10/2010	Buenavista II tiene dos años de atraso	Sin Dato	Retrasos en obras
47	28/10/2010	¡Vamos al Chopo!	Por el reino del Rock, que hoy cumple 30 años, han pasado grandes personajes que han dejado una estela de historias	Cultura/Entretención
48	30/10/2010	Inauguran estación Buenavista II del Metrobús	Se tiene programado que hoy entre en operación la terminal, ubicada en Eje 1 Norte Mosqueta, así como la ruta de Buenavista a El Caminero	Inauguraciones
49	28/01/2011	Buenavista, punto de reunión y desesperación	El cruce de eje 1 norte y avenida Insurgentes es un dolor de cabeza en horas pico para peatones, conductores y usuarios de transporte público	Afectaciones
50	09/02/2011	Obras de L4 de Metrobús entran a recta final	La fecha de puesta en operación de la línea, que correrá de Buenavista al aeropuerto capitalino, se prevé para Enero	Construcción en marcha
51	23/03/2011	Conductor muere baleado en Buenavista	Perdió la vida en el cruce de las calles de Zaragoza y Mina	Inseguridad
52	30/04/2011	Preparan pista atlética para corredores en Buenavista	Cuauhtémoc anuncia inversión de 41.5 mdp para infraestructura y apoyo a deportistas, rehabilitarán Guelatao y concluirán deportivo en la Doctores	Cultura/Entretención
53	15/06/2011	Priorizan Metrobús Buenavista-S. Lázaro	Sin Dato	Proyectos futuros
54	15/06/2011	Operará Ruta 88 Derrotero Buenavista - Balderas	Las 18 unidades de RTP ya no cubren esta ruta, que ofreció durante tres años, pues el ramal ahora será cubierto por microbuses	Proyectos futuros
55	29/06/2011	Comerciantes ignoran ruta 4 de Metrobús; lo rechazan	Sin Dato	Afectaciones
56	04/07/2011	"Hasta que haya un niño, el circo no morirá"	Los hermanos Fuentes Gasca luchan para que el arte circense sea visto como parte del patrimonio cultural de la capital. Este viernes arrancan su temporada 2011	Cultura/Entretención
57	05/07/2011	Inicia construcción de L4 de Metrobús	La Secretaría de Obras capitalina precisó ayer que comenzará labores en Ayuntamiento, de Eje Central a Balderas, y en la calle de Juan Cuamatzin, de Circunvalación a Congreso de la Unión, en la Merced	Construcción en marcha
58	07/07/2011	L4, un nuevo concepto, Metrobús	Guillermo Calderón, director de este transporte señaló que en esta ruta los autobuses serán cortos, con 12 metros de longitud y sus estaciones ligeras	Descripción de proyectos
59	10/08/2011	Yunes compra edificio de Ferronales para ISSTE. Con López Dóriga	Sin Dato	Otros
60	01/10/2011	Tensión y 5 heridos deja incendio	El secretario de protección civil, Elias Moreno Brizuela, informó a las 10:00 hrs que el incendio estaba controlado y con ello se evitaba que pudiera extenderse	Protección Civil
61	02/10/2011	Un "flamazo" probable causa de incendio	Sin Dato	Protección Civil
62	03/10/2011	Corto circuito causó incendio de tienda en Buenavista	El dictamen se agregará a las averiguaciones correspondientes del incendio de la tienda, ocurrido el pasado viernes, informó el procurador, Miguel Ángel Mancera	Protección Civil
63	12/11/2011	Tren Suburbano irá de Buenavista a Ecatepec y Acolman: Mapa	La línea 2 considera nuevos tramos; se ampliarán para cubrir la ruta Buenavista-Martin Carrera-Jardines de Morelos-Tepexpan en Acolman	Proyectos futuros
64	05/12/2011	Buenavista tiende sus vías al desarrollo comercial	Cines, gimnasio de alto nivel, tiendas entre otras cosas, tendrá esta zona, cuya joya es la remodelada torre que alojó Banobras	Descripción de proyectos
65	07/12/2011	L4 de Metrobús transportará más de 47 mil personas diarias	La Setravi señala que los servicios de transporte en algunas zonas no cumplen con los requerimientos de calidad	Descripción de proyectos
66	20/03/2012	Buenavista es "toda una aventura" para peatones	En las calles se encuentran desde coladeras destapadas, hasta faros caldos y tiraderos de cascajo por las obras de la Línea 4 del Metrobús	Falta de planeación
67	17/04/2012	Clausuran hoteles en corredor sexual	Por irregularidades cierran cuatro establecimientos en Buenavista. El ex delegado Agustín Torres dice que la trata bajó en la zona y que como diputado regularía el sexoservicio	Prostitución/Trata de personas
68	18/04/2012	Buenavista se convierte en central de transporte	Los medios de transporte que se integran no son sólo el Metro y el Metrobús, sino también las bicicletas y a unos pasos estará el Tren Suburbano	Descripción de proyectos
69	19/04/2012	Critican omisión en Buenavista	Sin Dato	Prostitución/Trata de personas
70	20/04/2012	CDHDF insiste en atacar trata	Exige acciones a autoridades de delegación Cuauhtémoc	Prostitución/Trata de personas



71	24/04/2012	Obligadas a vender sexo en Buenavista	La CDHDF emitió recomendación por violaciones a las garantías individuales de la niñez; la delegación no respondió al llamado. Las jóvenes son llevadas con engaños a la zona, donde deben compartir la mitad de sus ganancias con los padrones.	Prostitución/Trata de personas
72	25/04/2012	Delegación Cuauhtémoc analiza corredor sexual en Buenavista	La diputada federal Rosi Orozco solicitó atajar la explotación sexual en la zona pero el encargado del despacho, Arturo Padrel, señaló que a él no le corresponde la captura de "explotadores"	Prostitución/Trata de personas
73	26/04/2012	Clausuran 4 hoteles de Buenavista por deficiencia en operación	La delegación Cuauhtémoc informó que el operativo que realizó con el INVEA se realizó "para evitar que la prostitución proliferé y crezca"	Prostitución/Trata de personas
74	30/04/2012	Querétaro va por tren rápido al DF	Inician estudios para la construcción del tren que impactaría a 22 millones de personas que viven en una zona que genera el 13% del PIB	Proyectos futuros
75	11/07/2012	Añuncia 4 nuevos corredores de transporte público	El jefe de gobierno, Marcelo Ebrard, explicó que irán de San Ángel al Metro Chapultepec; de Cuicilahuac a Chapultepec; de la escuela Médico Naval a la Unidad Habitacional el risco y del metro Tacuba al <b>metrobús Buenavista</b>	Proyectos futuros
76	12/07/2012	Urgen puente peatonal en Buenavista	Usuarios de transporte público y vecinos de la zona afectados coincidieron que debido a los límites de velocidad a los que se conduce sobre el cruce de Insurgentes y Eje 1 Norte, la población quedará expuesta a accidentes	Afectaciones
77	31/07/2012	Emiten recomendación por corredor sexual en Buenavista	Lamenta ombudsman que la delegación Cuauhtémoc carezca de plan para evitar trata	Prostitución/Trata de personas
78	01/08/2012	Ebrard por más líneas del Metro	Sin Dato	Proyectos futuros
79	20/09/2012	Dicen sí a plan contra la trata en Buenavista	Sin Dato	Prostitución/Trata de personas
80	04/10/2012	Delegados "heredan" deuda con la CDHDF	Hay pendientes 15 recomendaciones aceptadas; podrían ser sancionados	Inseguridad
81	10/10/2012	Aseguran hotel relacionado con trata de personas en Buenavista	Cinco personas fueron detenidas durante el operativo en este inmueble de nombre "Nueva Estación", ubicado en el número 114 de la calle Zaragoza	Prostitución/Trata de personas
82	19/10/2012	Desairan pasajeros Metrobús a aeropuerto	Se proyectó unademanda de hasta 7 mil diarios; se suben unos mil	Falta de planeación
83	21/10/2012	Desalojan tienda de Buenavista por incendio	La secretaria de Protección Civil informó que el fuego inició alrededor de las 17.20 horas sin que se reportaran lesionados y la situación está bajo control	Protección Civil
84	23/10/2012	Plantean organizar prostitución	Delegado impulsará ley para garantizar salud y seguridad de sexoservidoras	Prostitución/Trata de personas
85	24/10/2012	SCT hereda 6 proyectos ferroviarios de 30mil 706 mdp	La dependencia detalló que entre los proyectos se encuentran: el Sistema 3 del Tren Suburbano, los libramientos de Celaya y Morelia, el Túnel de Manzanillo, el tramo Encarnación-El Castillo y la terminal Durango	Proyectos futuros
86	05/12/2012	Alista SCT ruta del Tren Suburbano DF-Chalco	De seis proyectos ferroviarios, éste es el principal, dice la secretaria	Proyectos futuros
87	19/12/2012	Explota mufa en Santa María la Ribera	Protección civil informó que presuntamente un corto circuito provocó el estallido; no hay lesionados	Protección Civil
88	21/01/2013	Muere en Buenavista; lo arrolla camión	El cuerpo del ahora occiso quedó tendido en el carril de contraflujo al cruce de Eje 1 Norte y Jesús García	Accidentes
89	16/02/2013	Ambulantaje "un mal invasivo"	La Secretaría de Gobierno del DF tiene censados a 107 mil 519 vendedores en vía pública, aunque cada demarcación tiene un registro más amplio que integra a quienes no tienen permiso	Ambulantaje
90	04/03/2013	Delegado pretende desaparecer "corredor"	Sin Dato	Prostitución/Trata de personas
91	04/03/2013	Drogas causan pelea en Sexódromo	Trabajadoras acusan invasión de un grupo de adictas; dicen que roban y exhiben a los clientes de la zona	Prostitución/Trata de personas
92	06/03/2013	Vecinos acusan omisión	Evidencian "técnicas" usadas en Buenavista	Prostitución/Trata de personas
93	19/04/2013	Ecobici estrena estaciones solares	Con esta prueba piloto se podrá evaluar el funcionamiento de esta tecnología para probar su eficiencia y paulatinamente ampliarlo al resto del sistema	Inauguraciones
94	12/07/2013	Peatones, en riesgo al transitar por Buenavista	Experto: falta infraestructura para proteger a los transeúntes	Falta de planeación
95	17/08/2013	Construirán puente peatonal en Insurgentes	El delegado de Cuauhtémoc, Alejandra Fernández, explicó que en el punto donde se planea confluyen el Tren Suburbano, así como terminales del Metro y Metrobús	Proyectos futuros
96	22/08/2013	Lleva 3 años preso, por denunciar trata	Sin Dato	Prostitución/Trata de personas
97	26/08/2013	Transporte Suburbano 4 de 10 mexicanos: SCT	Sin Dato	Descripción de proyectos
98	12/09/2013	Setravi colaborará con Ferrocarriles Suburbanos en movilidad	Existe la necesidad de atender las demandas de movilidad de peatones y ciclistas en la interconexión de la estación Buenavista, planteó Rufino H. León Tovar	Proyectos futuros
99	24/09/2013	Con engaños las enamoraba para prostituir las	En el mismo "Modus operandi", Saúl Herrera Soriano obligó a dos mujeres a prostituirse en la Cuauhtémoc bajo amenazas; un juez le ratificó sentencia por el delito de trata	Prostitución/Trata de personas
100	17/10/2013	Recital de fado, en la estación Buenavista	Sin Dato	Cultura/Entretenimiento
101	18/10/2013	Maestros bloquean Walmart en Buenavista	Clientes se quedaron al menos una hora encerrados dentro de la tienda debido a que fueron cerradas sus puertas	Marchas/Bloqueos
102	15/11/2013	CNTE protesta en tiendas departamentales de Buenavista	Hasta el momento el Walmart y Suburbia ubicados en la delegación Cuauhtémoc siguen abiertos, los docentes intentan boicotear las ventas del Buen Fin	Marchas/Bloqueos
103	22/11/2013	Se manifiesta CNTE en Walmart de Buenavista	Los profesores disidentes no afectan la circulación sobre Insurgentes Norte, ni han bloqueado los accesos al supermercado	Marchas/Bloqueos
104	20/12/2013	Sexoservidores liberan vías por romería	Autoridades negociaron con las sexoservidoras de la demarcación Cuauhtémoc para poder instalar la romería navideña	Prostitución/Trata de personas
105	20/12/2013	Cierran tres estaciones de Metrobús por romería	Las estaciones Delegación Cuauhtémoc, Puente de Alvarado y Museo San Carlos permanecen sin servicio para las rutas norte y sur de Línea 4	Cultura/Entretenimiento
106	25/12/2013	Biblioteca Vasconcelos busca su autonomía	David Goldín Halfon, director general del recinto, dijo que en 2014 se trabajará para "Normar la situación jurídico-administrativa" y lograr más recursos	Cultura/Entretenimiento
107	03/01/2014	Protestan durante operativo en romería	Elementos de Protección Civil de la delegación Cuauhtémoc realizaron operativos en los puestos instalados en la periferia delegacional; la acción molestó a comerciantes y usuarios	Protección Civil

## 9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

\_\_\_\_\_ (1938): El conquistador anónimo: Relación de algunas cosas de la nueva España, y de la gran ciudad de Temestitan México / Escrita por un compañero de Hernán Cortés. Alcancía, México, 45 págs.

\_\_\_\_\_, (1988): Crónica Gráfica de la Ciudad de México en el Centenario de la Independencia. Departamento del Distrito Federal, México, 146 págs.

\_\_\_\_\_, (1995): De las estaciones. Secretaría de Comunicaciones y Transportes - Ferrocarriles Nacionales de México, México, 197 págs. ISBN- 968-6018-25-5

\_\_\_\_\_, (1996): Caminos de Hierro. Secretaría de Comunicaciones y Transportes - Ferrocarriles Nacionales de México, México, 238 págs. ISBN- 968-6018-29-8

\_\_\_\_\_, (2002): V Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril. Secretaría de Comunicaciones y Transportes - CONACULTA, México, 300 págs. ISBN- 970-637-126-5

\_\_\_\_\_ , (2010): Guía para la redensificación de la ciudad interior. Comisión Nacional de Vivienda. Secretaría de Desarrollo Social, México, 74 págs.

ARCINIEGA Ávila, Hugo (2013): La Arquitectura de la Villa de Buenavista. Gobierno del Distrito Federal - Secretaría de Cultura, México.

ARELLANO Ferro, Sergio (1999): El deterioro del espacio público en la Ciudad de México. En: Espacios abiertos en la Ciudad de México. Gobierno del Distrito Federal, México, 101-117 pp. ISBN- 968-816-231-0

ARIDJIS, Homero y CÉSARMAN, Fernando (1989): Artistas e intelectuales sobre el ecocidio urbano. Consejo de la Crónica de la Ciudad de México, México, 119 págs. ISBN- 968-6335-02-1

AVIÑA, Rafael. La Ciudad de México que el cine nos dejó. Revista de la Universidad de México. (61): 95-97, marzo 2009. ISSN en trámite.

BARROS, Cristina y BUENROSTRO, Marco (2003): Vida cotidiana, Ciudad de México 1850-1910. CONACULTA - INBA, México, 201 págs. ISBN- 970-35-0390-3

BERGER L., Peter y LUCKMANN, Thomas (2006): La construcción social de la realidad. Amorrortu Ediciones, Buenos Aires, 233 págs. ISBN- 978-95-051-8009-7

BOILS, Guillermo (2005): Pasado y presente de la colonia Santa María la Ribera. UAM Xochimilco. México, 194 págs. ISBN-970-31-0414-2

CANTÚ Chapa, Rubén (2005): Globalización y centro histórico, Ciudad de México, Ambiente sociourbano. IPN - Plaza y Valdés Editores, México, 168 págs. ISBN- 970-722-359-6

CASTELLANOS García; Francisco (2002): Una mirada a la colonia Guerrero. Porrúa, México, 205 págs. ISBN-970-07-3288-06.

CERVANTES de Salazar, Francisco (2000): México en 1554, Porrúa, México, 233 págs. ISBN- 968-432-048-5

CONTRERAS, Alejandra. (2007): El deterioro urbano arquitectónico de la Colonia Roma: el impacto de las dinámicas socioeconómicas que han intervenido en el proceso de decadencia de la Roma de 1985 a la actualidad. Tesis de Doctorado-UNAM, México, 285 págs.



CORTÉS, Hernán (2002): Cartas de relación, Porrúa, México, 399 págs. ISBN-970-07-3168-5

DÍAZ Arias, Julián (1981): El Metro de México. En: 45º Congreso Internacional de Transporte Público. DDF - STC Metro, México, 107 pp.

ESCOBAR, Olga Lucía (2000): Los museos comunitarios y el patrimonio ferroviario. En: Memorias del IV Encuentro de Investigadores del Ferrocarril. Secretaría de Comunicaciones y Transportes - CONACULTA, Puebla, 468-470 pp.

ESPINOSA, Enrique (2003): Ciudad de México, Compendio cronológico de su desarrollo urbano 1521 – 2000. Instituto Politécnico Nacional. México, 325 págs. ISBN-970-36-0065-4

FERNÁNDEZ Águeda, Beatriz (2008): La reversibilidad de los procesos de deterioro urbano: Perspectivas medioambientales. En: Congreso Nacional del Medio Ambiente. Cumbre del desarrollo sostenible, Madrid, 11 pp.

FERNÁNDEZ DEL BUSTO Estrada, Eduardo (2000): El valor del diseño arquitectónico en las terminales de transporte ferroviario. En: Memorias del IV Encuentro de Investigadores del Ferrocarril. Secretaría de Comunicaciones y Transportes - CONACULTA, Puebla, 401-405 pp.

GARCIA Vázquez, Carlos (2004): Ciudad hojaldre. Visiones Urbanas del Siglo XXI. Gustavo Gili, Barcelona, 231 págs. ISBN- 84-252-1970-1

GARCIA, Juan Carlos. Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante. EURE, Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales, XXXIV(101) 5-23, Abril, 2008.

GARZA, Gustavo (2000): La Ciudad de México en el fin del segundo milenio. Gobierno del Distrito Federal y El Colegio de México, México. 768 págs. ISBN-968-12-0996-6

GONZÁLEZ Manterola, Carlos, editor. (1997): Treinta años de hacer el Metro. Ciudad de México. Espejo de Obsidiana Ediciones.342 págs. ISBN-968-62-5864-7

GRAIZBORD, Boris (2008): Geografía del transporte en el área metropolitana de la Ciudad de México. El Colegio de México, México, 386 págs. ISBN- 968-121-368-8

HENRIQUEZ E., Graciela *et al* (1997): Santa María la Ribera y sus historias. CONACULTA-UNAM, México, 181 págs. ISBN-968-36-3884-8

HERRERA, Ligia. Tasa de crecimiento y deterioro del medio urbano. Un intento exploratorio de las relaciones existentes. *Demografía y economía*. El Colegio de México, 11(3): 259-272, 1977. ISSN- 0185-0148

HIRA DE GORTARI, Rabiela (1995): La Ciudad de México, Antología de lecturas siglos XVI – XX. Secretaría de Educación Pública, México. 157 págs. ISBN-968-29-8737-7

ISLAS R., Víctor y LEIS Z., Martha (2007): Análisis de los sistemas de transporte Vol. 1 Conceptos Básicos. Instituto Mexicano del Transporte, Querétaro, 75 págs.

ISLAS Rivera, Víctor (2000): Llegando tarde al compromiso: la crisis del transporte en la Ciudad de México. El Colegio de México, México, 603 págs. ISBN- 968-12-0820-X

JACOBS, Jane (1973): Muerte y vida de las grandes ciudades. Ediciones Península, Madrid, 468 págs. ISBN- 84-297-0863-4

KOSIK, Karl (1967): Dialéctica de lo concreto. tr. Adolfo Sánchez Vázquez. Grijalbo, México, 269 págs. ISBN- 968-419-099-9

LEGORRETA, Jorge y FLORES, Ángeles (1989): Transporte y Contaminación en la Ciudad de México. Centro de Ecodesarrollo, México, 344 págs.

LOMBARDO, Sonia *et al* (2009): Territorio y demarcación en los censos de población Ciudad de México, 1753, 1790, 1848 y 1882. INAH-UNAM, México, 371 págs. ISBN-978-968-03-0373-1

LYNCH, Kevin; traducción de Joaquín Rodríguez (2005): Echar a perder: un análisis del deterioro. Barcelona: 255 págs. ISBN-842-5220-44-0

MARROQUI, José María (1969): La ciudad de México: Contiene el origen de los nombres de muchas de sus calles y plazas, del de varios establecimientos públicos y privados, y no pocas noticias curiosas y entretenidas, Volumen 1. México, 626 págs.

MAZARI Hiriart, Marcos (1999): Espacios abiertos en la Ciudad de México. Gobierno del Distrito Federal, México, 128 págs. ISBN- 968-816-231-0

MICHEL Estrada, Gabriel (2000): La arquitectura de las estaciones del ferrocarril y su entorno urbano. En: Memorias del IV Encuentro de Investigadores del Ferrocarril. Secretaría de Comunicaciones y Transportes - CONACULTA, Puebla, 417-420 pp.

MOLINERO Molinero, Ángel (1997): Transporte público: planeación, diseño, operación y administración. UAEM, Toluca, 776 págs. ISBN- 968-835-353-1

NAVARRO Benítez, Bernardo (1993): El metro y sus usuarios. UAM-Xochimilco, México, 221 págs. ISBN- 970-620-358-3

RAMÍREZ Maya, María Carmina (2011): La modernidad llega a la ciudad: La estación Buenavista en los márgenes de la metrópoli a finales del siglo XIX. En: Ferrocarriles y la Revolución Mexicana: Antecedentes y desarrollo, 1885-1950. Universidad Autónoma de Querétaro, Querétaro, 41-72 pp. ISBN- 978-604-7740-88-9

RAMÍREZ Maya. María Carmina. La estación Buenavista: Un icono revolucionario. En: La revolución mexicana sobre rieles. (2010), Gobierno del Distrito Federal - Secretaría de Cultura, México, 16 pp.

RAMÍREZ Reyes Brito, Lorelei (2009): Buenavista: Nodo intermodal de transporte de pasajeros en la ZMVM. Tesis de maestría - El Colegio de México, México, 70 págs.

RIVERA Espinosa, Ramón (2000): El urbanismo y el impacto del ferrocarril en el ordenamiento territorial. En: Memorias del IV Encuentro de Investigadores del Ferrocarril. Secretaría de Comunicaciones y Transportes - CONACULTA, Puebla, 25-40 pp.

RODRIGUEZ L., Jesús y NAVARRO B., Bernardo (1999): El transporte urbano de pasajeros en la Ciudad de México del Siglo XX. Gobierno del Distrito Federal, México, 93 págs. ISBN- 968-816-225-6

RODRIGUEZ S., Roberto Israel (2004): Descripción de la arqueología en los calpullis de México-Tenochtitlán. El caso de los calpullis del campam de Cuepopan. ENAH, México, 225 págs. Tesis de Licenciatura.

ROJAS G., Janis Verónica et al (2004): Investigación arqueológica en Santa María Cuepopan: Reflejos históricos y numismáticos de una ciudad viva. ENAH, México, 150 págs. Tesis de Licenciatura.

ROMERO, Héctor Manuel (1991): Delegación Cuauhtémoc de la A a la Z, testimonio histórico. DDF-Delegación Cuauhtémoc, México, 154 págs.

ROMERO, Héctor Manuel et al (1994): Enciclopedia temática de la Delegación Cuauhtémoc. DDF - Delegación Cuauhtémoc, México, 324 págs.

SCHIAPPACASSE, Paulina y MÜLLER, Bernhard. El deterioro urbano en grandes áreas urbanas europeas. Aproximaciones teóricas y metodológicas. *Revista Urbano*. Universidad del Bio Bio, Chile, 11(18): 82-91, noviembre 2008. ISSN-0717-3997

SIRVENT G., Gladys *et al* (1994): Colonia La Tabacalera, varias lecturas sobre un mismo patrimonio. UAM-Xochimilco, México, 162 págs. ISBN-970-620-610-8

SODI Pallares, Ernesto (1968): Casonas antiguas de la Ciudad de México. Populibros, México, 190 págs.

SUÁREZ Pareyón, Alejandro. La colonia Guerrero: un caso de deterioro urbano en la Ciudad de México. Autogobierno Arquitectura. UNAM, México (6), 1977.

SUÁREZ Pareyón, Alejandro (2002): La huella de los ferrocarriles en la estructura urbana del área central de la Ciudad de México. En: Memorias del V Encuentro Nacional de Investigadores del Ferrocarril. Secretaría de Comunicaciones y Transportes - CONACULTA, México, 300 págs. ISBN- 970-637-126-5

TIRADO Villegas, Gloria (2007): Los efectos sociales del Ferrocarril Interoceánico. Puebla en el Porfiriato. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Puebla, 359 págs. ISBN- 968-9182-21-8

UGALDE, Nadia (2001): Alameda, versión histórica y estética de la Alameda de la Ciudad de México. CONACULTA-INBA, México, 288 págs. ISBN-970-18-5389-X

VALERO Calvete, F. Javier (1970): Transportes urbanos. Dossat, Madrid, 330 págs.

VILLARREAL, Diana R. (2010): Sistema de transporte público y desplazamientos al trabajo en la zona metropolitana de la Ciudad de México 1994-2007. UAM-Xochimilco, México. 23 págs., ISBN-978-607-477-432-0