

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE ARQUITECTURA

Barrio Estudiantil Azcapotzalco, CDMX

TESIS
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
ARQUITECTO/A

PRESENTA:

Sofía Oropeza Higuera

Oscar Daniel Polo Mandujano



TUTORES:

Arq. Alejandro Rivadeneyra Herrera

Arq. Guillermo Juan Springall del Villar

Arq. Félix Sánchez Aguilar



CIUDAD UNIVERSITARIA 2018
CD. MX.



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

Primera publicación en 2018 para la Facultad de Arquitectura.

Av. Universidad 3000, Cd. Universitaria, Coyoacán, 04510 Ciudad de México, CDMX, México.

Facultad de Arquitectura forma parte de la Universidad Nacional Autónoma de México.

© 2018 Edición por Sofía Oropeza & Daniel Polo.

Compuesta con la fuente IBM Plex por IBM Corp.®
Copyright © 2017 IBM Corp. con nombre de fuente reservada “Plex”. Este Software de Fuente está licenciado bajo la licencia SIL Open Font License, Version 1.1.

Impresa en Ciudad de México por Office Print® con dirección en 5 de Febrero 476, Algarín, 06880 Ciudad de México, CDMX, México

Este trabajo está licenciado bajo la licencia internacional Creative Commons Attribution 4.0. Para ver una copia de esta licencia, visite <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/> o envíe una carta a Creative Commons, PO Box 1866, Mountain View, CA 94042, EE. UU.

Una copia de esta publicación está disponible en las siguientes bibliotecas de la Universidad Autónoma Nacional de México: Biblioteca “Lino Picaseño” (Facultad de Arquitectura) y Biblioteca Central.

CONTENIDOS

Introducción	1	
Breve historia de la utopía	1	
Caso de estudio Azcapotzalco	11	
Historia	13	
Geografía	32	
Movilidad	33	
Población	42	
Vivienda	44	
Espacio Público	46	
Barrio Estudiantil	57	
Acerca del polígono	58	
Plano de reconocimiento	60	
Masa construida	62	
Sistemas de movilidad	64	
Densidad de población	68	
Habitantes por vivienda	70	
Distribución de espacio público	72	
Usos de suelo actuales	74	
Estructuras con potencial de cambio	76	
Áreas detonadoras	78	
Áreas detonadoras y su influencia en el polígono	80	
Estrategias de mejoramiento en el polígono	85	
Movilidad	86	
Espacio Público	96	
Densidad	104	
Uso de Suelo	108	
Espacios de Interacción social	116	
Plan Maestro	122	
Conexión con la Ciudad	124	
Propuesta área Arena México - Rastro	126	
Imágenes objetivo	128	
Propuesta área Mercado Reynosa - Nave	128	
Proyecto arquitectónico	131	
La Nave	144	
Mercado Reynosa	160	
Conclusiones	170	
Bibliografía	173	



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

INTRODUCCIÓN

There is not a discovery in science, however revolutionary, however sparkling with insight, that does not arise out of what went before. "If I have seen further than other men," said Isaac Newton, "it is because I have stood on the shoulders of giants."
-Isaac Asimov

Asimov considera que los descubrimientos revolucionarios en la ciencia tienen un preámbulo clave en el pasado. Compartimos la idea de que para proponer una idea que funcione como un parte aguas en la historia es indispensable comprender el presente y para comprender éste se debe estudiar el pasado y así sucesivamente. El origen del cómo vivimos hoy es el resultado de cientos de años de descubrimientos, propuestas e improvisaciones pero ¿hasta qué punto han sido estas acciones benéficas para nuestra sociedad? Abordamos una investigación sobre historia, geografía, movilidad y uso de suelo, eslabones básicos en el funcionamiento de una ciudad para poder detectar sus potenciales, limitantes y así mismo comprender el origen del presente. Posteriormente, comenzamos a acotar el tema de nuestro trabajo cuestionándonos sobre un panorama urbano en el año 2030, como caso de estudio la Ciudad de México y específicamente la delegación Azcapotzalco; una de las urbes más pobladas y desiguales a nivel mundial. La delegación colinda con la zona conurbada de la



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.

ciudad por lo que tiene una dinámica peculiar ya que funciona como punto de distribución al resto de la ciudad, aunado a que es una zona industrial que tuvo un auge en los años 60s y que actualmente se comienza a desocupar. En adición, varias universidades que imparten disciplinas de distintas índoles y enfoques están establecidas en el sitio por lo que es también un punto importante de destino durante el día, principalmente ya que por la noche es residencial en su mayoría. Al estudiar la zona, nos planteamos preguntas como ¿Hasta qué punto el urbanismo y la arquitectura pueden realmente ser un vínculo para mejorar la sociedad? ¿Cómo se pueden plantear utopías viables, en cierta medida? ¿Cuáles son los principales factores del urbanismo fallido en la ciudad? Es por lo anterior que nuestro trabajo tiene el objetivo de proyectar un modelo de ciudad replicable, tomando un carácter determinado por las condiciones de la zona, basado en una especulación tangible tecnológica y funcionalmente hablando. Para lograrlo, estudiamos las contrapartes del sitio. Por una parte las fracturas sociales entre generaciones, la poca calidad de vida a pesar del potencial de la zona y los factores físicos que la propician como por ejemplo la subutilización del espacio público, la falta de conectividad del servicio público con las viviendas y espacios de trabajo o estudio así como arquitectura obsoleta y poco permeable con la ciudad, entre otros. Por otro lado analizamos los potenciales geográficos, económicos, sociales y su infraestructura para hacer una propuesta a nivel urbano y arquitectónico conceptual de proyectos detonadores en la zona y en la Ciudad de México.

BREVE HISTORIA DE LA UTOPIÍA

Durante el siglo XXI el ilustrador y escritor francés; Albert Robida, creó una serie de libros mostrando una sociedad futurista que iba desde la innovación tecnológica hasta la emancipación de la mujer. Extrañamente, la moda continuó igual.

LE VINGTIEME SIECLE, ALBERT ROBIDA



GARDEN CITY, SIR EBENEZER HOWARD



La idea de comunidades auto-suficientes que estuvieran rodeadas de un anillo verde con el fin de darle a todos lo mejor a sus habitantes de la ciudad y el campo. Años más tarde serviría como base para el nacimiento de los: *suburbios*.

El autor del movimiento futurista, Antonio Sant'Elia, visualizó las ciudades del futuro como espacios diseñados para albergar transportes de alta tecnología, estaciones eléctricas y pasarelas elevadas.

LA CITTÀ NUOVA, ANTONIO SANT'ELIA





**MILEACRE
CITY, FRANK
LLOYD
WRIGHT**



**VILLE RADIEUSE,
LE CORBUSIER**

El proyecto fue una “máquina para habitar” de grandes bloques de habitación separados por espacios verdes. Fue resultado de su búsqueda por traer orden a la realidad del siglo XX. Le Corbusier propuso estratificar todas las funciones en elementos claros y separados.

La utopía anti-urbanística de Wright es una reinención de la Ciudad Jardín (Howard) en la era del automóvil, ofreciendo un paisaje suburbano descentralizado y donde las necesidades públicas, como el agua y energía, nunca sean de carácter privado. Propone principalmente la disolución de las ciudades, sustituyéndolas con espacios semi-urbanos que sean una mezcla de áreas rurales desarrolladas. Además proponía que en cada unidad que sus habitantes poseyeran, fueran capaces de producir todo tipo de bienes. Extrañamente y contraponiéndose a su retiro-utopía, Wright tiene un corte neo-tecnológico en el cual el medio de transporte es individual y aéreo, el cual permite el traslado a grandes distancias.

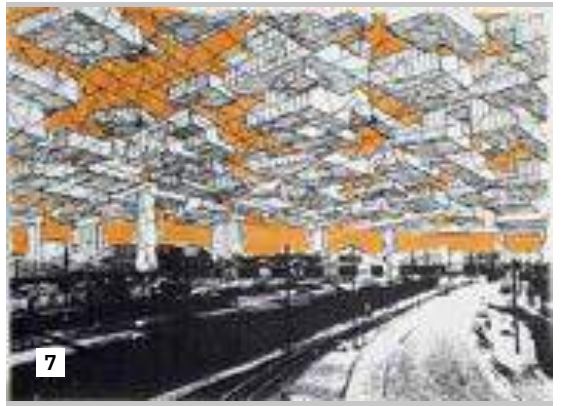
1984, GEORGE ORWELL



George Orwell describe en su novela una sociedad autoritaria y de control, donde la verdad la construye el Estado. Los habitantes de esta sociedad olvidan su libertad de decisión y no conocen la privacidad.

Evitando desplazar la ciudad existente, Friedman construye una segunda ciudad a 20 metros sobre ella. El sistema permite construir a sus habitantes vivienda que encaja a lo largo de los vacíos que genera la estructura.

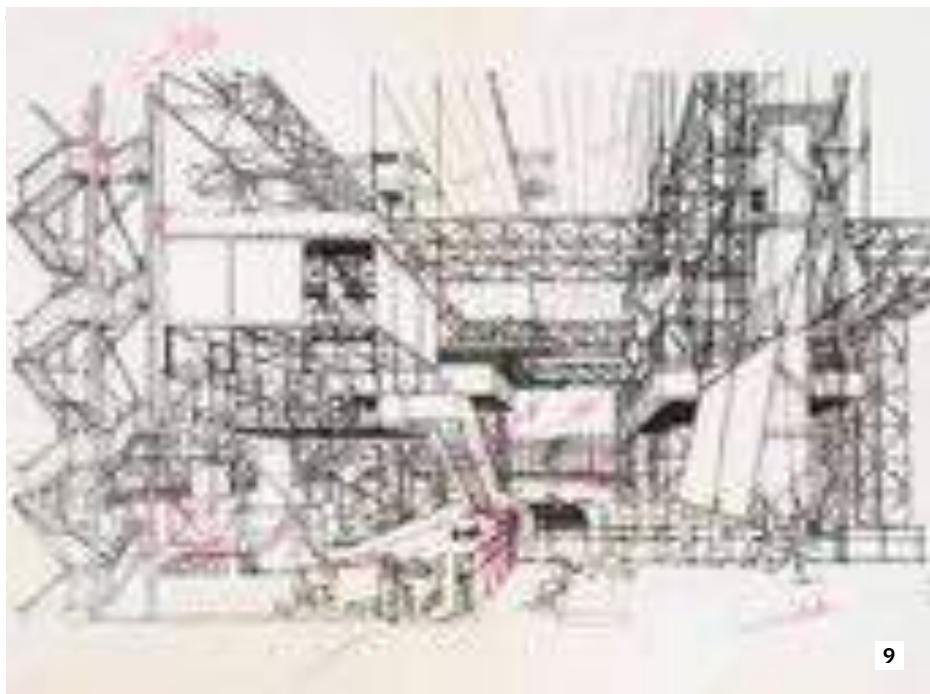
SPATIAL CITY, YONA FRIEDMAN



DOME MANHATTAN, BUCKMINSTER FULLER



Como respuesta a las catástrofes humanas, Buckminster Fuller diseña un domo para proteger a las ciudades, como Manhattan, de las adversidades naturales como el clima manteniendo una temperatura al interior homogénea.

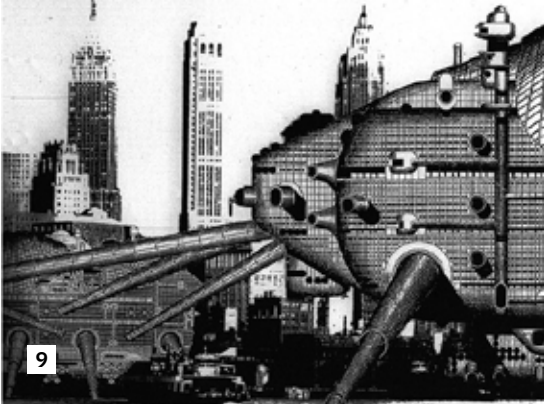


THE FUN PALACE, PRICE

“El Fun Palace no era un edificio en cualquier sentido convencional, sino que era una máquina socialmente interactiva, altamente adaptable a las cambiantes condiciones culturales y sociales de su tiempo y lugar.”

En 1962 Joan Littlewood y Price conciben un nuevo tipo de teatro diseñado para despertar a los sujetos pasivos de la cultura de masas a una nueva conciencia. Ensamblando sus propios entornos pedagógicos y de ocio utilizando grúas y módulos prefabricados en una arquitectura de improvisación, ciudadanos comunes podría escapar de la rutina diaria y la existencia en serie y embarcarse en un viaje de aprendizaje, creatividad y realización individual. El Fun Palace era una de las propuestas más innovadoras y creativas para el uso del tiempo libre en Inglaterra de posguerra. También proporcionó un modelo para el *Centro Pompidou* de 1976 en París.

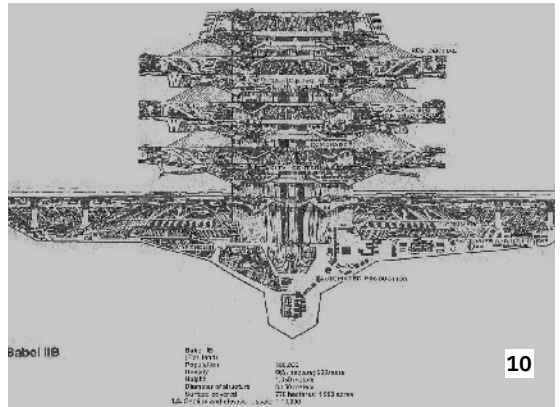
THE WALKING CITY, ARCHIGRAM



Buscando la integración entre arquitectura y ecología, Paolo Soleri propone un organismo que aumenta su complejidad a medida que evoluciona. Soleri deja de lado la estaticidad de la arquitectura y la visualiza como un ser vivo.

La propuesta más extravagante del grupo de radicales es una ciudad nómada, donde la tecnología juega un papel fundamental de supervivencia, en el que la arquitectura abandona su carácter estático con el fin de escapar de locaciones con recursos agotados.

ARCOLOGY, PAOLO SOLERI



IL MONUMENTO CONTINUO, SUPERSTUDIO

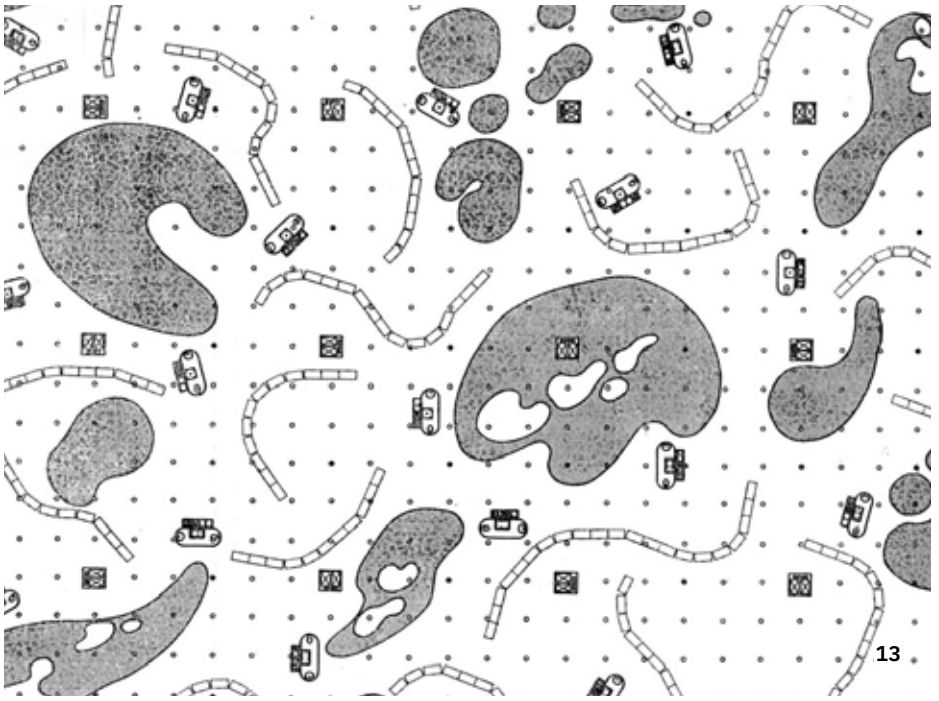


Natalini junto a sus colegas criticaron e interrogaron a través de imágenes el vacío que trajo el movimiento moderno al mundo globalizado y la falta de respuestas hacia el movimiento.



NEW BABYLON, CONSTANT

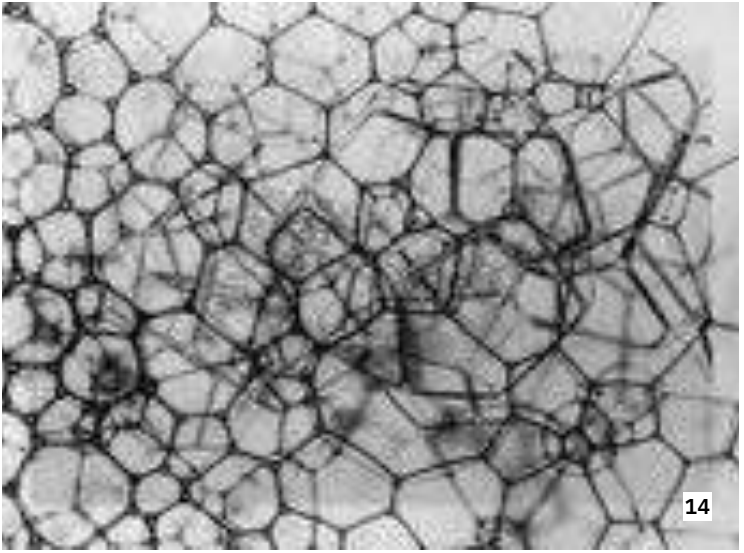
A lo largo de 20 años, el artista Constant Nieuwenhuys desarrolla un modelo alternativo de sociedad que reemplaza el modelo de la ciudad del trabajo y comercio por una de libre asociación, vagabundeo (deriva), creatividad y juego. New Babylon explota los resultados de la automatización en el siglo XX, que dieron lugar a un incremento en el tiempo de ocio y de movilidad. Vislumbra una sociedad completamente automatizada en la que el trabajo es irrelevante. Esta sociedad está habitada por seres lúdicos (*Homo ludens* de Huizinga), hombres aventureros y creadores, que aprenden y desarrollan con el juego. La ciudad no es estática, es una red interconectada que siempre está en constante cambio y construcción. En ésta sociedad no caben la individualidad ni el concepto de artistas.



NON-STOP CITY, ARCHIZOOM

Al igual que los otros grupos de arquitectura radical de los años sesenta, Archizoom se postula en contra de la arquitectura moderna y desarrolla propuestas que dejen de lado los hechos en busca de escenarios mayormente imaginativos y ficticios. Non-Stop City nace de la idea que la tecnología tiene la capacidad de eliminar la centralidad de la ciudad moderna. Proponen una ciudad que libere al humano de las ataduras que la arquitectura le impone, una ciudad que se extienda infinitamente gracias a elementos homogéneos que permiten una variedad de usos. El programa es colocado a lo largo de una rejilla infinita, permitiendo un amplio grado de libertad dentro de un sistema regular.

**CLOUD
CITIES,
TOMAS
SARACENO**



14

Tomás Saraceno lo largo de sus proyectos ha explorado la idea de cómo el hombre pudiera habitar el aire sobre ellos, ya sea a través de mallas, células y cloud cities. Este último proyecto busca desarrollar una ciudad modular en las nubes, que fuera de entenderse como una construcción formal sea visto como un modelo para la emancipación de prácticas constructivas. Saraceno propone nuevos acercamientos a los modos de moverse, habitar y ser. Por otra parte el discurso de Saraceno busca cuestionar la propiedad espacial en la cual habitamos todos.



15

**BLADE RUNNER, RIDLEY
SCOTT**

Explorando los medios audiovisuales, Ridley Scott vislumbra una ciudad en el futuro la cual, alejándose de la costumbre de describir futuros nuevos, plasma una ciudad aquejada por el tiempo, una ciudad vieja.

CASO DE ESTUDIO AZCAPOTZALCO

Azcapotzalco es una zona ubicada al noroeste de la Ciudad de México. Tiene un enorme peso histórico ya que distintas civilizaciones han habitado y construido ciudad dentro de este territorio. Azca : viene de "Azcatl" que quiere decir hormiga, potzalli quiere decir "hormiguero" y co : lugar muy estrecho

En el área de San Miguel Amantla, al sur poniente de la delegación se asentaron los primeros pobladores, de Azcapotzalco. Eligieron probablemente este sitio por las condiciones geográficas. Estaban cerca del lago, y podían así hacerse cargo con más facilidad de la agricultura, también disponer de materiales como la arcilla y otros tipos de tierras para producir cerámica y diferentes artesanías.

HISTORIA

1521 Entre el año 400 a.C y el 650 d.C aparecieron los primeros centros urbanos en Azcapotzalco, estos presentan evidencias arquitectónicas con características Teotihuacanas, lo que indica que provenían probablemente de allí. Sin embargo, fue hacia el año 800 y el 1100 d.C que se fue definiendo la traza urbana. Organizada en función al camino principal, que cruza el territorio de estudio de Norte a Sur, viene directamente de Tula y llega hasta Tacuba.

El centro de este eje es el centro de Azcapotzalco: punto donde convergieron pequeños caminos que lo comunicaron con barrios y pueblos cercanos. Este centro era el corazón de la ciudad Tepaneca, el principal y mayor centro cívico y religioso como bien lo muestran los mapas.

ver página 58

1857 Hay un enorme cambio económico, político, social con la llegada de los conquistadores. A la población se le arrebatan sus tierras y se le imponen nuevas tradiciones, una nueva religión, una nueva forma de pensar y de vivir. Azcapotzalco ya no era lo que fue en sus mejores tiempos, se establecieron en esta zona los frailes dominicos que iniciaron la construcción de iglesias encima de los espacios sagrados Tepanecas. Entre estas, está de los Santos apóstoles Felipe y Santiago.

Debido a la llegada de la peste negra, y a los maltratos la población indígena que era de diecisiete mil habitantes se redujo a tres mil. La ciudad empezó a sufrir modificaciones, con la Real Cédula de 1535, el Rey de España ordenó que la tierras fueran reorganizadas. Debido a la demanda, y a las necesidades de la nueva población las tierras de Azcapotzalco fueron repartidas y divididas. Vemos como los terrenos dejan de ser de cultivo propio pasando a ser haciendas con las características como la cosechaba del maíz, la cebada, el trigo y sobre todo ocuparon grandes extensiones para la crianza de cerdos.

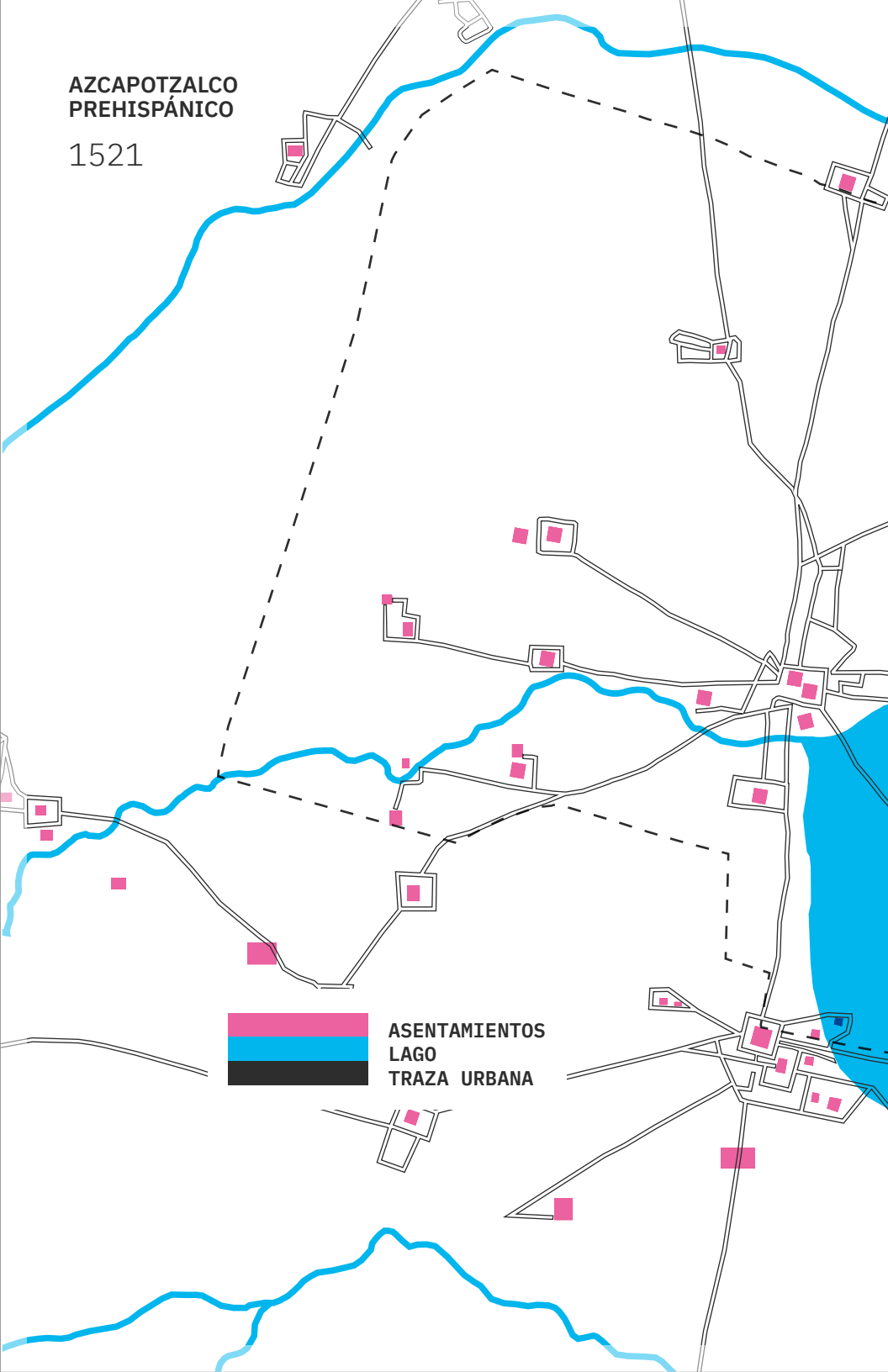
ver página 60

1899 El elemento que gestionó en mayor medida la expansión y el crecimiento urbano en este periodo, fue sin duda la red de ferrocarriles y tranvías pues la creación de este tipo de infraestructuras trajo consigo la generación de asentamientos próximos a las estaciones y adyacentes a las vías férreas.

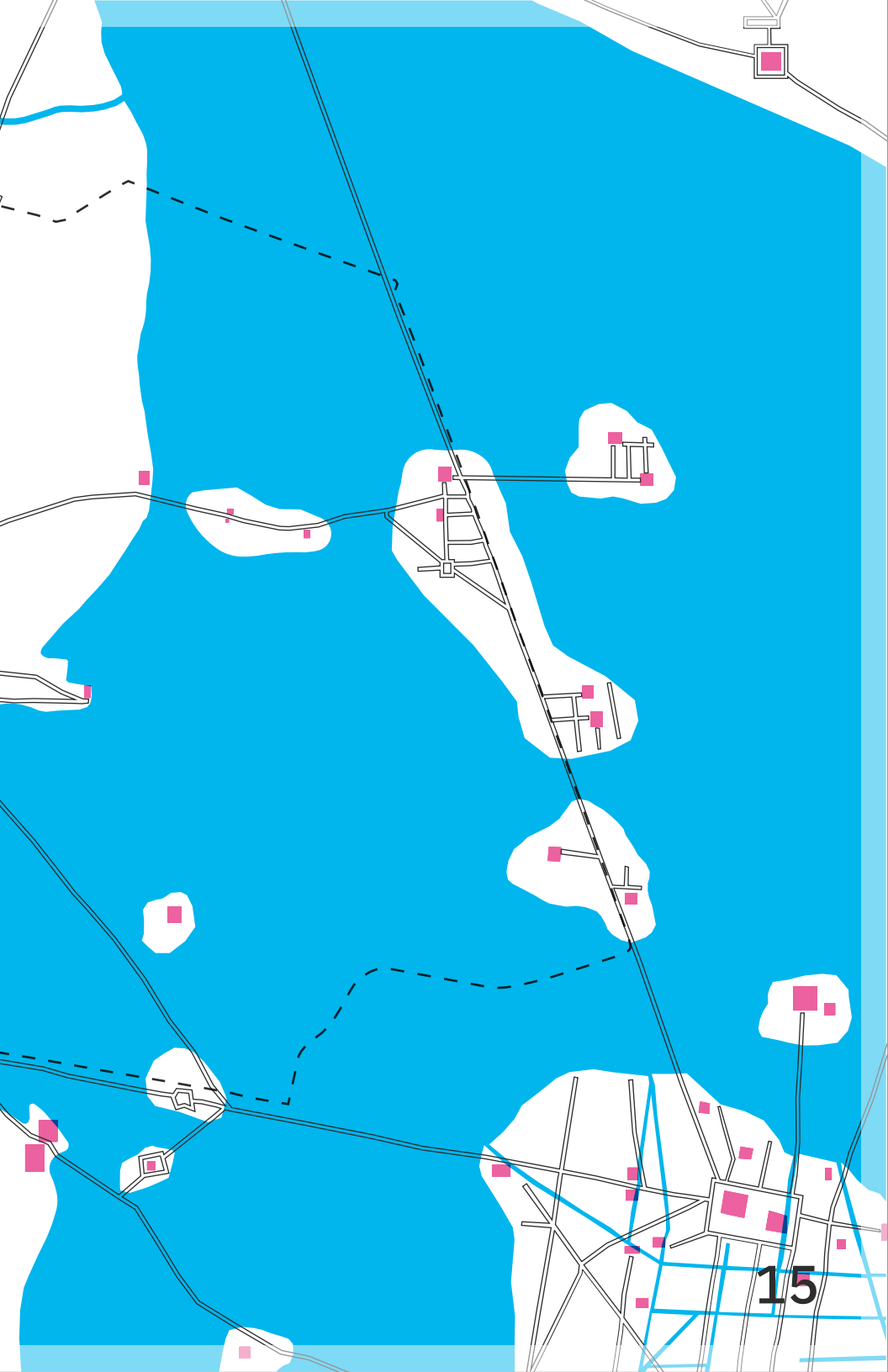
ver página 62

**AZCAPOTZALCO
PREHISPÁNICO**

1521

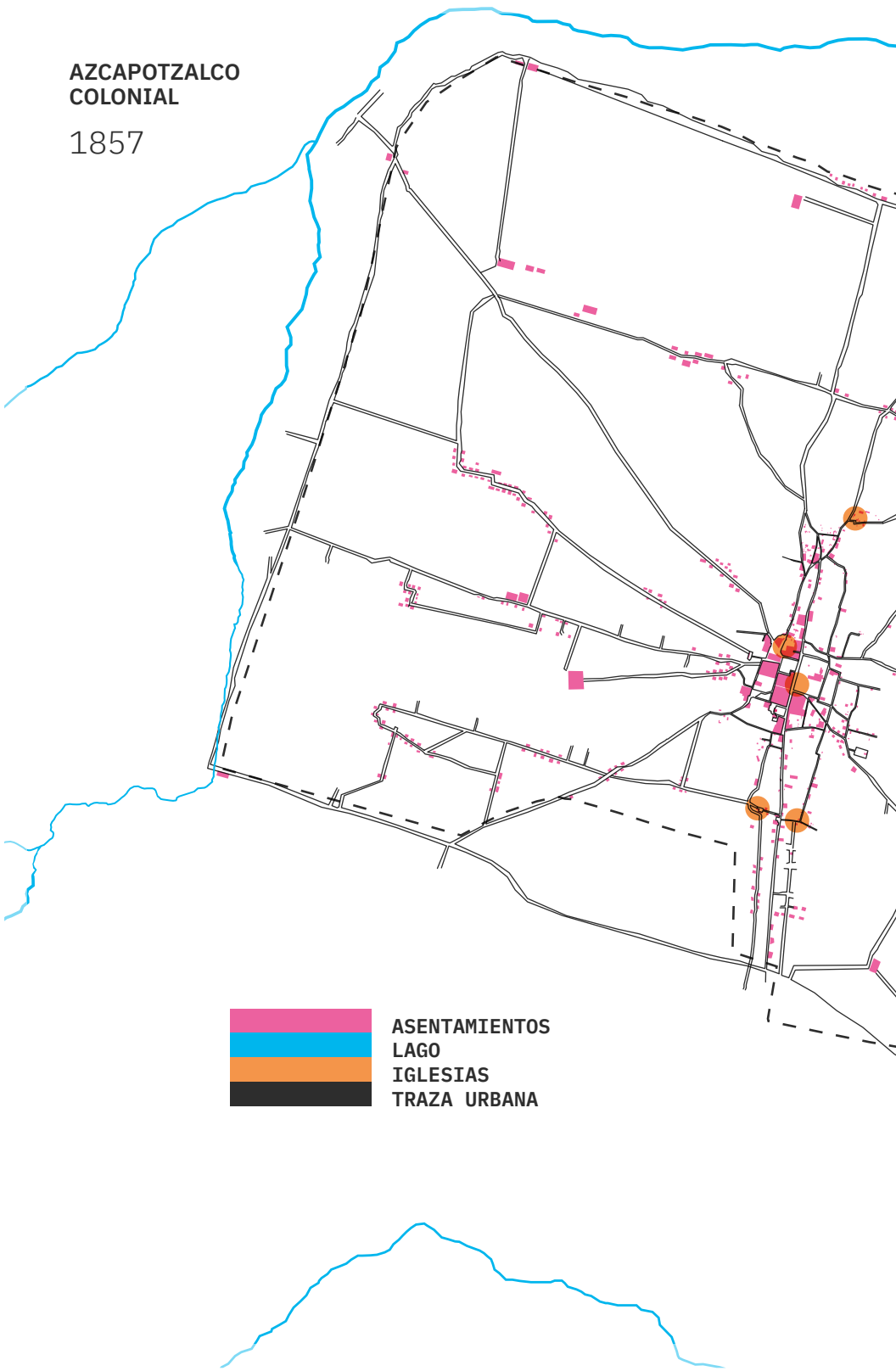


**ASENTAMIENTOS
LAGO
TRAZA URBANA**



**AZCAPOTZALCO
COLONIAL**

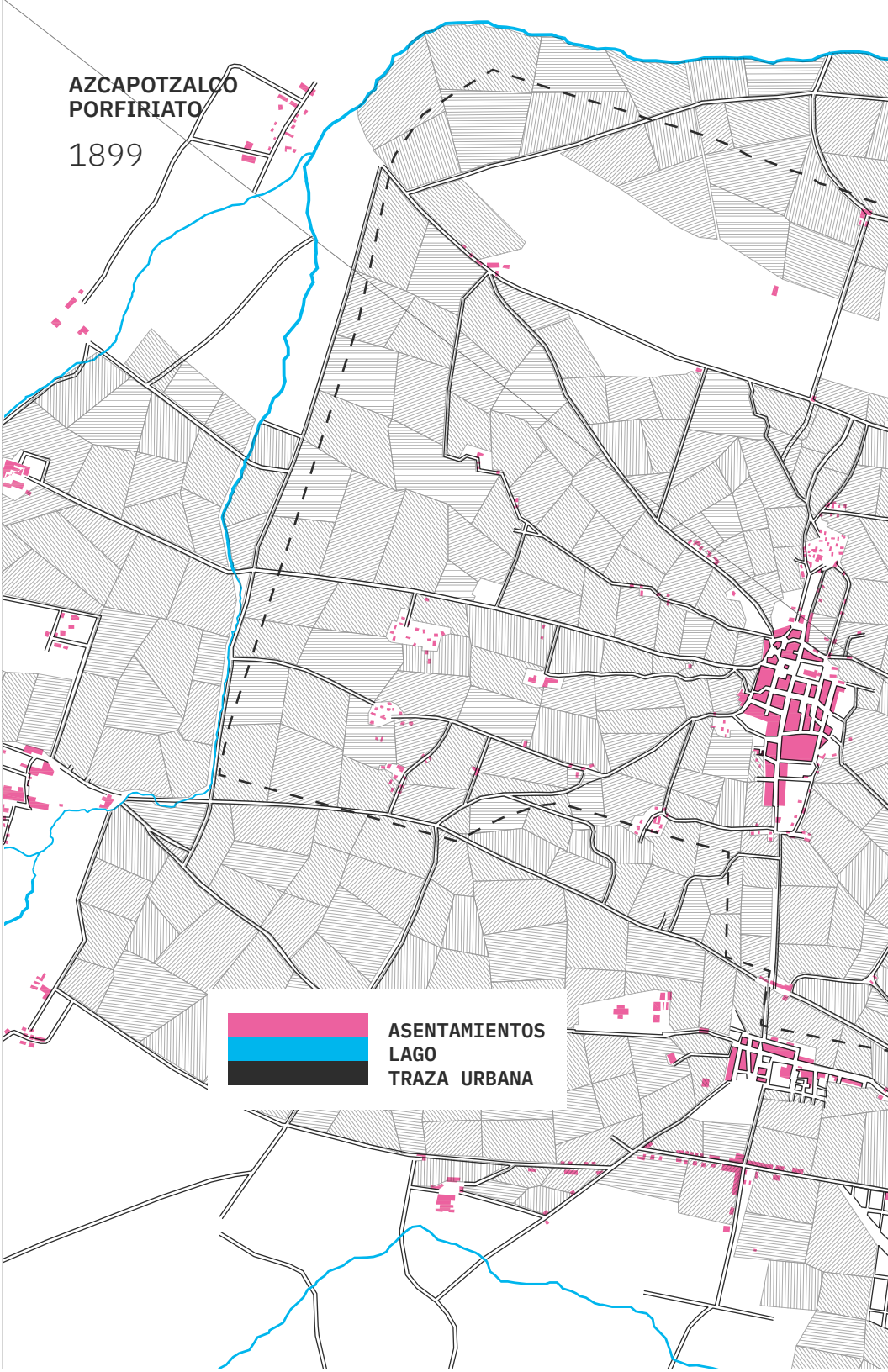
1857



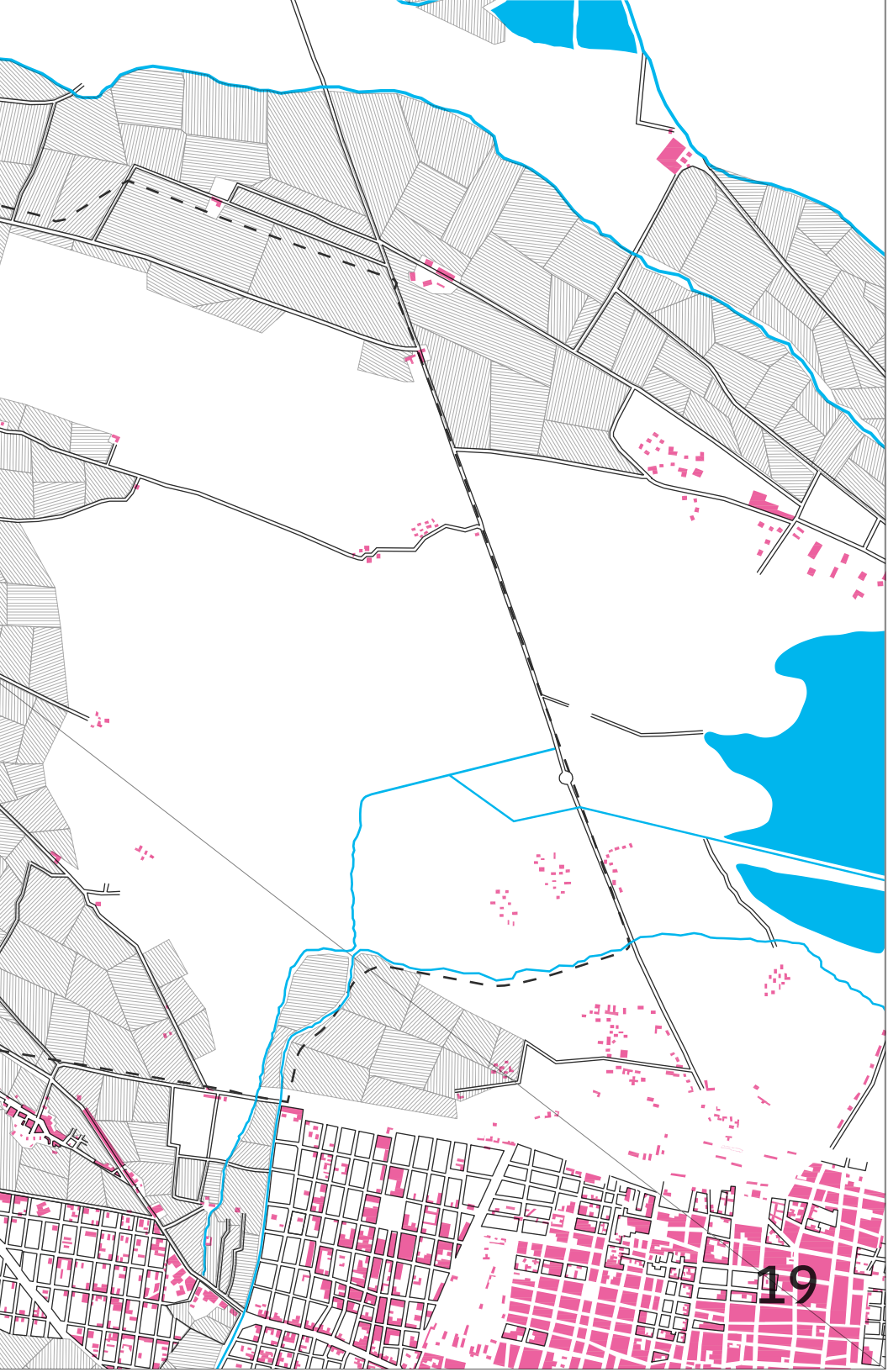


**AZCAPOTZALCO
PORFIRIATO**

1899



**ASENTAMIENTOS
LAGO
TRAZA URBANA**



**AZCAPOTZALCO
PREINDUSTRIAL**

1920



**ASENTAMIENTOS
VÍAS FÉRREAS
TRAZA URBANA**



AZCAPOTZALCO, LA CIUDAD INDUSTRIAL

Fue en los terrenos de Vallejo en Azcapotzalco, donde se dio el nacimiento de la era industrial mexicana durante cuarenta años. Este sitio fue marcado por el ciclo de vida del desarrollo económico industrial, iniciado en 1940 y reforzado durante los 20 años siguientes. Fue un gran promotor del crecimiento de la mancha urbana de la ciudad de México, hasta su decadencia en 1980.

1940

Las políticas económicas y sociales del país se enfocaron en favorecer a la industrialización. Las armadoras de autos, las fábricas de acero (placa y varilla), petróleo, así como otras industrias de menor escala fueron las precursoras de este nuevo período.

Aunque la Ciudad de México desde mediados del siglo XIX comenzó a albergar diversas industrias, como la fábrica del papel ubicada en los territorios del antiguo Molino de Belén o la Refinería 18 de marzo de Azcapotzalco fue hasta 1944, por un decreto del Presidente Manuel Ávila Camacho se estableció que en la zona Industrial de Vallejo se ubicaría la zona de Ferrocarriles de Pantaco y el Rastro de Ferrería. Esto significó el nacimiento de Azcapotzalco como la zona industrial que se consolidó décadas más tarde.

La ubicación y condiciones geográficas del lugar, la existencia de las vías férreas y la disponibilidad de terreno, fueron factores que influenciaron a la concentración de las industrias en este sitio. Esto provocó la expansión de la mancha urbana y que la tasa de crecimiento de población aumentara en un 8.04% anual; en 1930, Azcapotzalco contaba con 40 000 habitantes y para 1950 aumentó a 187 864.

Aunque en este momento ya existía el Plano Regulador del Distrito Federal de Carlos Contreras, el interés por la industrialización distrajo la implementación de este modelo de Planeación Urbana en este territorio. Las necesidades de vivienda, infraestructura y servicios que surgieron luego del establecimiento de las industrias, fueron puestas en segundo plano, lo que generó asentamientos irregulares y colonias de obreros, éstas fueron Pro Hogar, Hacienda San Antonio, Trabajadores de Hierro.

1960 El desarrollo de la zona Industrial Vallejo, iniciado dos décadas antes de manera formal, mostró una traza urbana consolidada, con edificaciones, infraestructura y las vías férreas que funcionarían como transporte de carga interno y externo para el traslado de mercancía a distintos estados de la República.

Este lugar reunía 71 de las empresas más importantes de la ciudad. “ Las delegaciones Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Azcapotzalco representaban el 58.8% del Producto Interno Bruto industrial metropolitano y, junto con los dos municipios antes mencionados (Tlalnepantla y Naucalpan), producían casi las tres cuartas partes de la riqueza manufacturera del área Metropolitana de la Ciudad de México”(Correa y Garciavelez , 2014, p. 149).

La mancha urbana del resto de azcapotzalco aumentó, y gracias a la cantidad de empleos generados por la industria, el número de habitantes incrementó de 187 864 (1950) a 371 000. Esto provocó el surgimiento de más colonias obreras como Coltongo, Tlatilco, Reynosa Tamaulipas y San Miguel.

ver página 68

1980 A principios de la década de los 80's (1982) el país vivía una situación de crisis económica debido a la imposibilidad de saldar la deuda externa proveniente de préstamos internacionales que en su mayoría fueron utilizados para la inversión en la industria e infraestructura.

En 1985 la Ciudad de México experimentó uno de los desastres naturales más significativos, un terremoto de 8.1 grados que devastó gran parte de la ciudad; cuatrocientos edificios colapsados, 30 000 viviendas destruidas, 6500 metros de drenaje afectados, 516,000 metros cuadrados de asfalto dañado, etc.

Estos factores detuvieron el desarrollo de la ciudad en general, pero específicamente para azcapotzalco, hubieron otros que llevaron al estancamiento industrial de la zona, por ejemplo; la emigración de industrias maquiladoras, lecheras y las armadoras de autos desarrollándose al centro y el norte del país; el cerramiento de la refinería de Azcapotzalco, (debido en la explosión y contaminación de una central de gas de Pemex en el Estado de México (1984); el estado ambiental que se vivía dentro de la cuenca por los altos niveles de contaminación del aire que motivó el cerramiento de las principales industrias contaminantes como las de acero, cal y cemento, vidrio, la planta de energía eléctrica, y principalmente la Refinería de Azcapotzalco de Pemex (1991).

El cerramiento de estas industrias generó niveles de desempleo y emigración brutales, durante este periodo, la población era de 568 701 habitantes y fue reduciendo 1% anual, llegando en el 2010 a 414 711 habitantes.

ver página 70

**AZCAPOTZALCO
IINDUSTRIAL**

1940

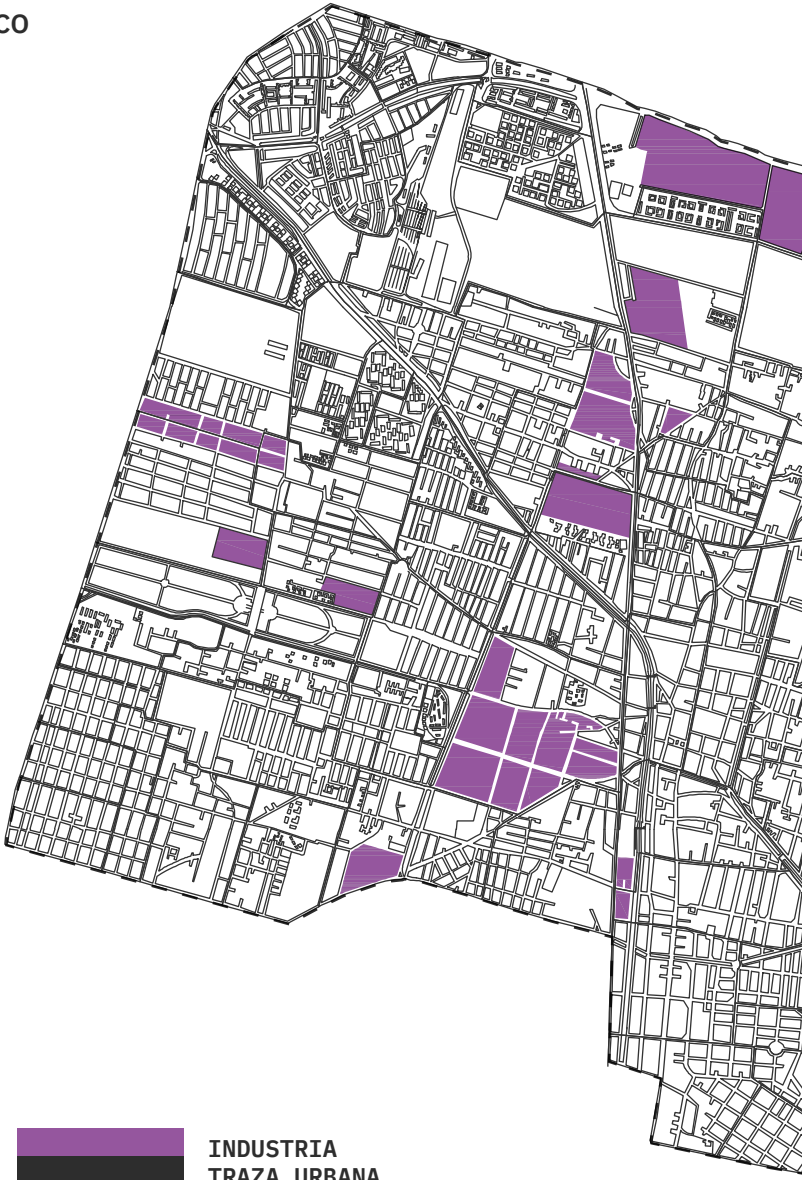


**INDUSTRIA
VÍAS FÉRREAS
TRAZA URBANA**

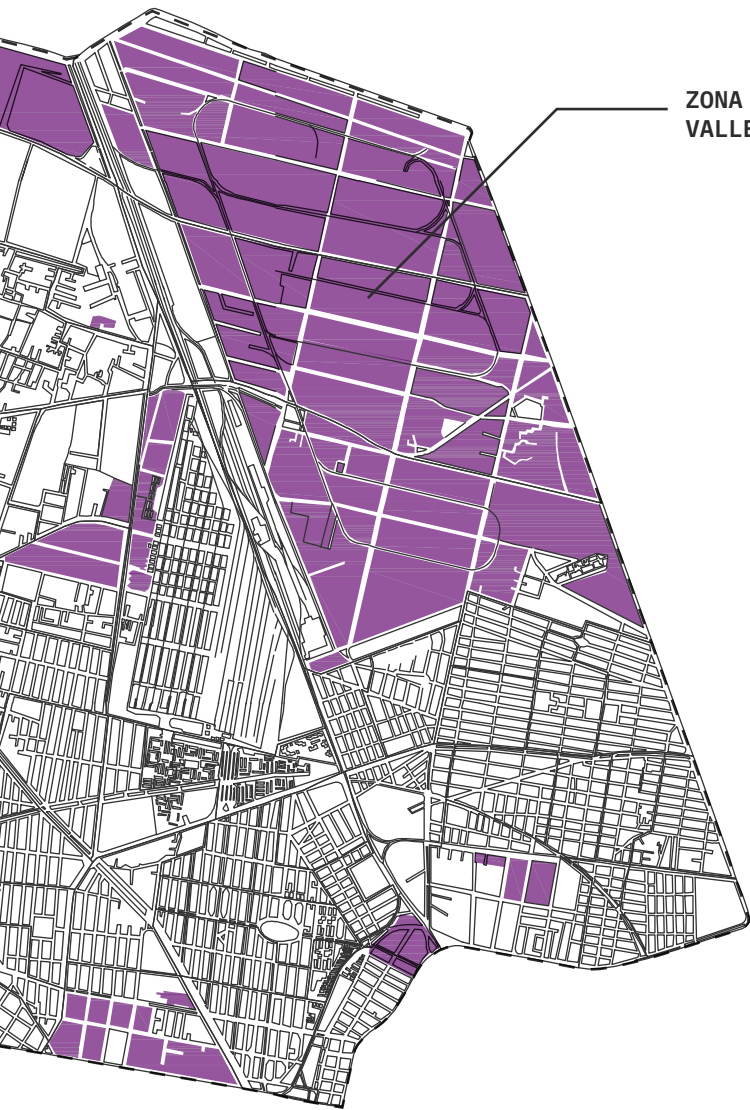


**AZCAPOTZALCO
INDUSTRIAL**

1960



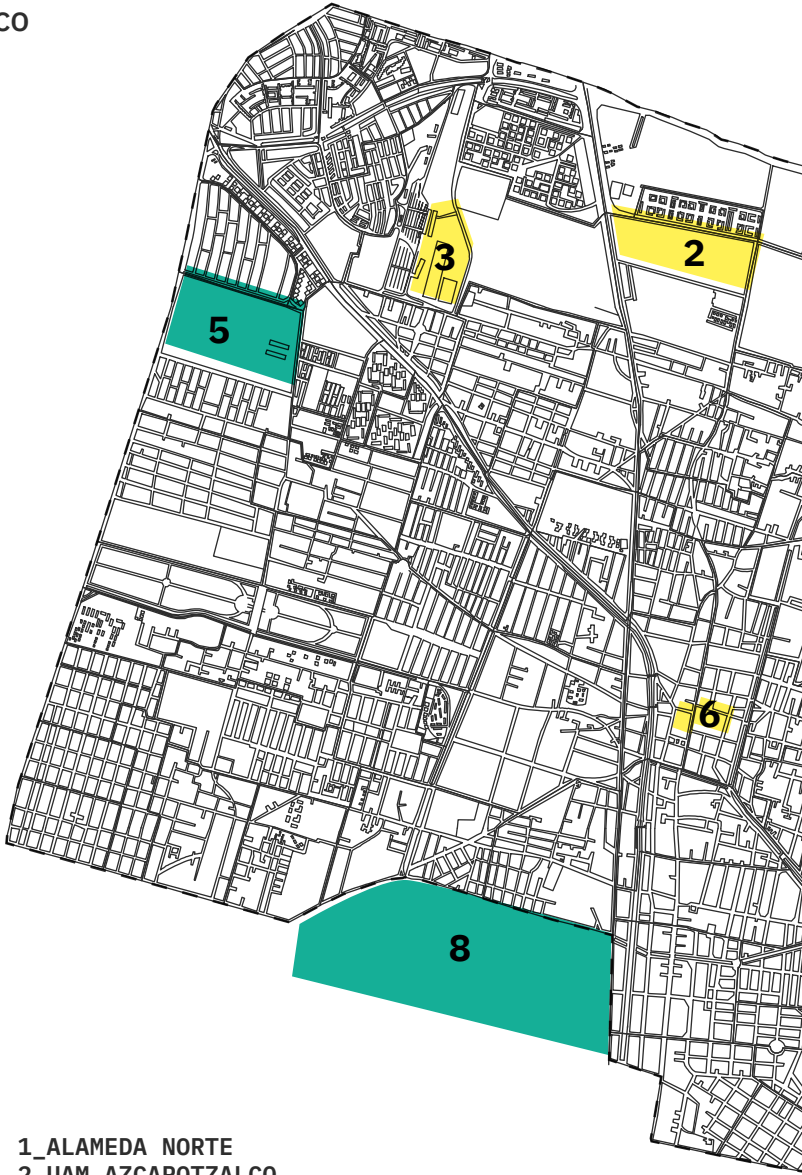
**INDUSTRIA
TRAZA URBANA**



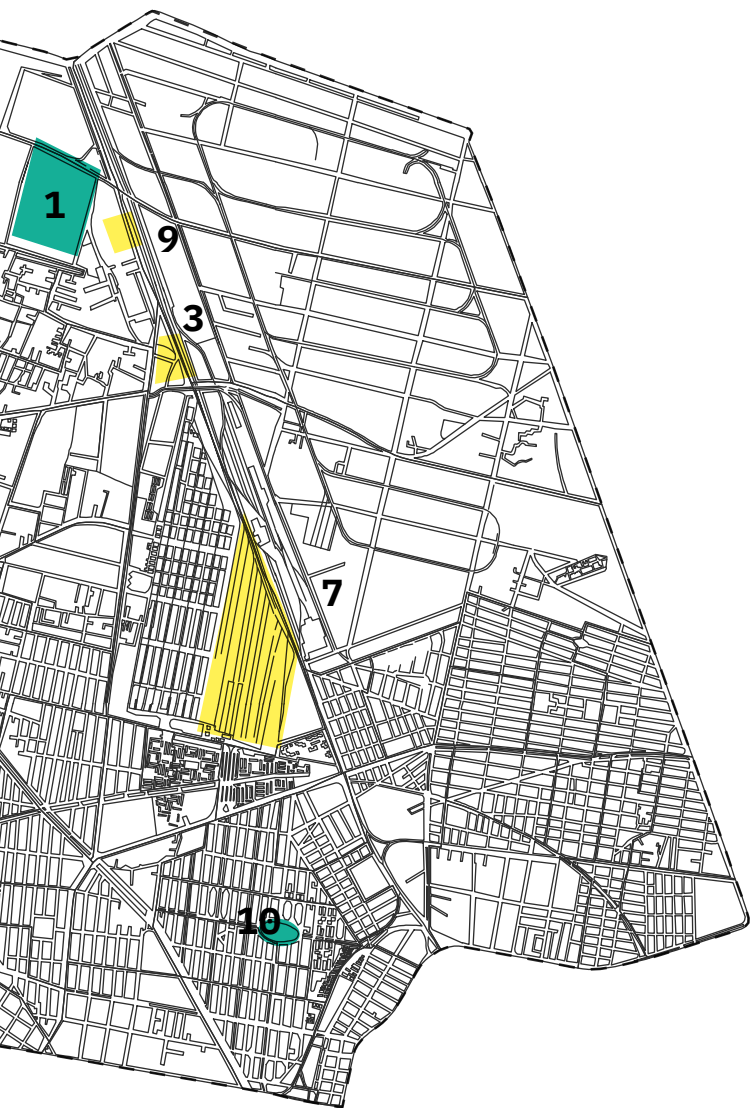
ZONA INDUSTRIAL
VALLEJO

**AZCAPOTZALCO
ACTUAL**

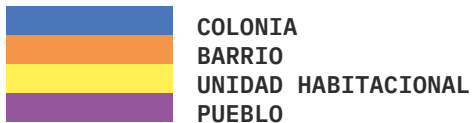
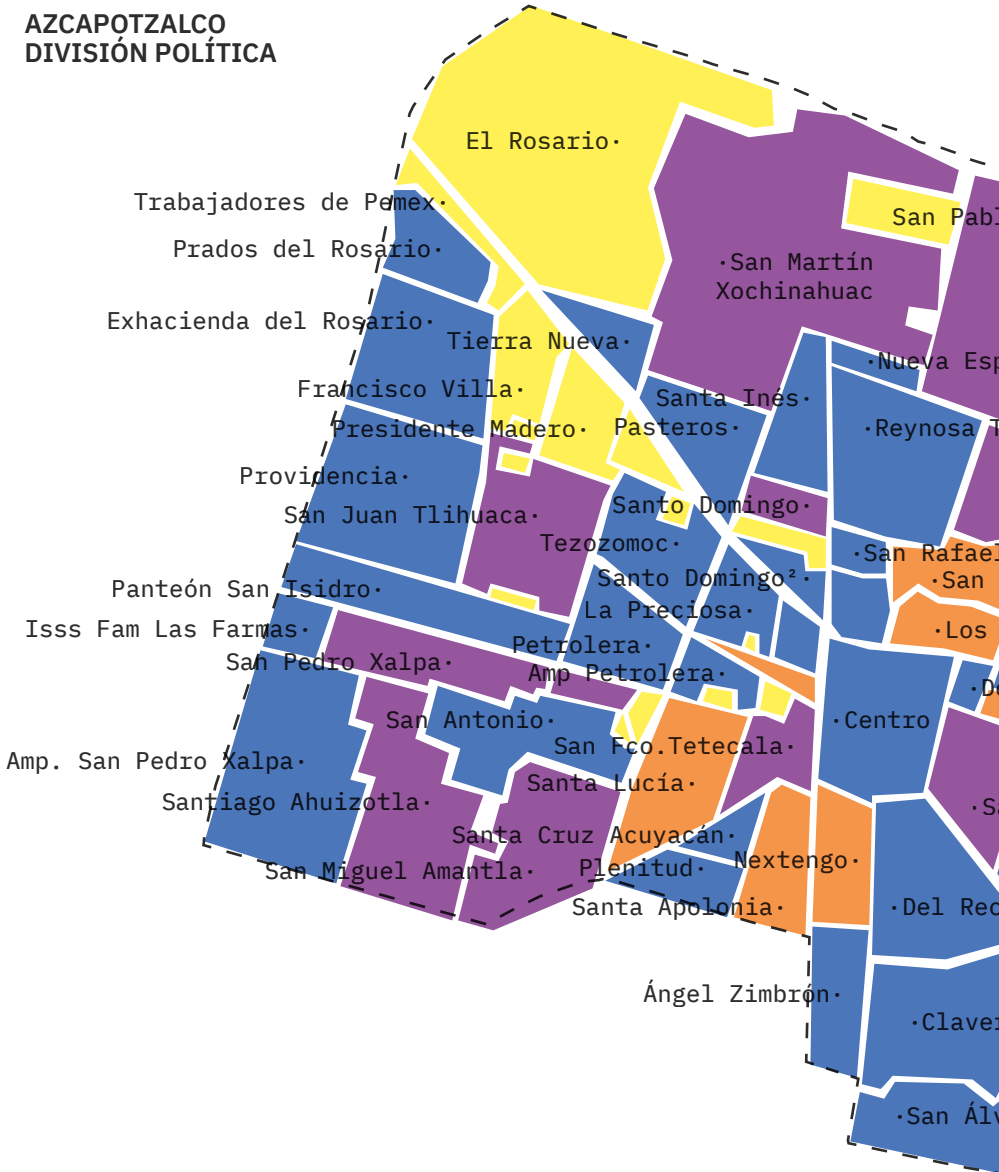
2000

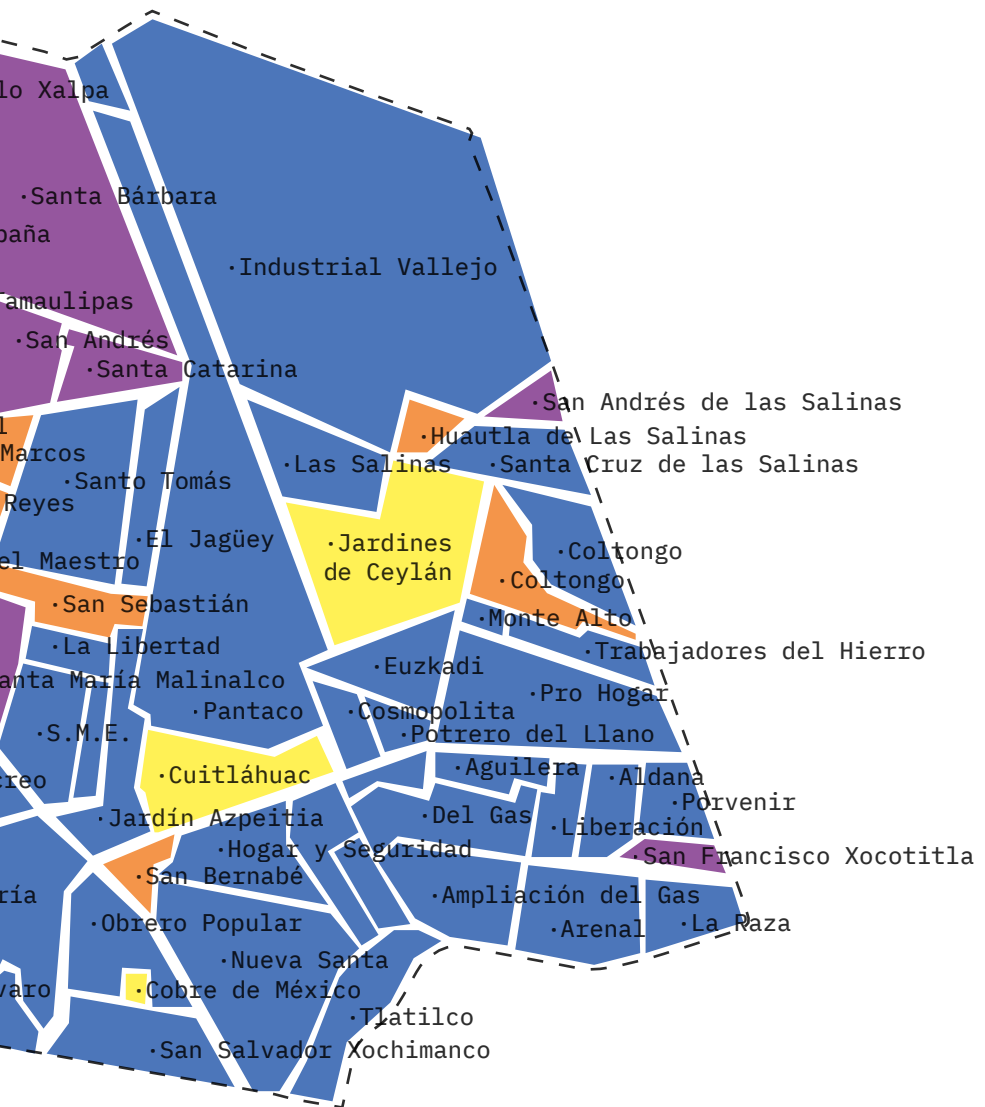


- 1_ALAMEDA NORTE
- 2_UAM AZCAPOTZALCO
- 3_ESTACIÓN FORTUNA
- 4_CMM "EL ROSARIO"
- 5_PARQUE TEZOSOMOC
- 6_CENTRO AZCAPOTZALCO
- 7_PANTACO
- 8_PARQUE BICENTENARIO
- 9_ARENA CDMX
- 10_PARQUE REVOLUCIÓN



**AZCAPOTZALCO
DIVISIÓN POLÍTICA**

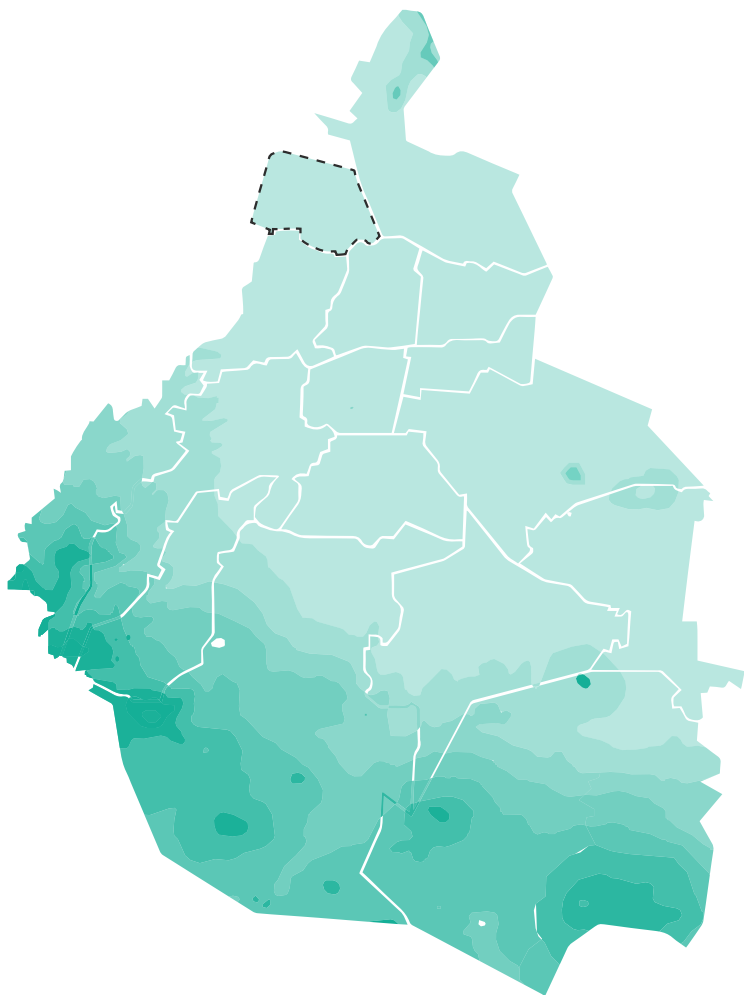




GEOGRAFÍA

Azcapotzalco se encuentra en el límite histórico del antiguo lago del Valle de la Ciudad de México, que finalizaba en el perímetro suroeste de lo que hoy conforma la delegación.

Por su ubicación geográfica, su topografía es completamente homogénea a lo largo de su extensión.



MOVILIDAD

Hablar de movilidad en Azcapotzalco, como en la Ciudad de México, es sinónimo de automóvil. En toda la extensión de la Delegación Azcapotzalco la movilidad en automóvil tiene prioridad, relevando al peatón a una posición con poca dignidad. Estas diferencias se logran observar en el transitar del peatón, a través de espacios degradados y llenos de obstáculos, que terminan por hacer del caminar una actividad complicada.

Muestra de éstas diferencias se observan en las banquetas y plazas tomadas por el comercio informal, los puentes elevados para salvaguardar las vías primarias, el sembrado de infraestructura eléctrica y de vegetación al centro de la banqueta, entre otros.

Por otra parte, Azcapotzalco es una Delegación con gran oferta de transporte público, conectando con el interior de la Ciudad de México pero que se muestra interrumpida por los límites políticos hacia el Estado de México. La Delegación cuenta con 10 estaciones de metro pertenecientes a las líneas 6 y 7 que conectan con el oriente y sur de la Ciudad de México, cuenta con 1 estación de Tren Suburbano que conecta hacia el centro y hacia Cuautitlán, Estado de México. La línea 6 de Metrobus liga al oriente con Villa de Aragón desde El Rosario.

A pesar de mostrar esta gran conectividad con la Ciudad, Azcapotzalco se comporta distinto en su interior. Existe una deficiencia de transporte público intra-delegación que se ve aprovechada por el transporte informal.

BARRERAS

Probablemente uno de los problemas más agudos en la delegación es la aparición de barreras en distintas tipologías, las cuales podemos clasificarlas de la siguiente manera:

Manzanas fabriles. Se presentan debido a la traza urbana original que fue diseñada para albergar fábricas, que hoy resultan en manzanas colosales que únicamente permiten un flujo perimetral.

Vías. En la delegación la mayor barrera, que afecta a nivel ciudad, son las vías férreas. Representan una división para el tejido urbano y no permiten el flujo humano. Por otra parte la presencia de autopistas y avenidas de gran arroyo no permiten el flujo horizontal humano y obligan al cruce a través de superestructuras (puentes).

Muros. El tipo de obstáculo más divulgado que repercute con extrema negatividad a los espacios públicos de Azcapotzalco como lo es la Alameda Norte.



AZCAPOTZALCO
TRANSPORTE PÚBLICO

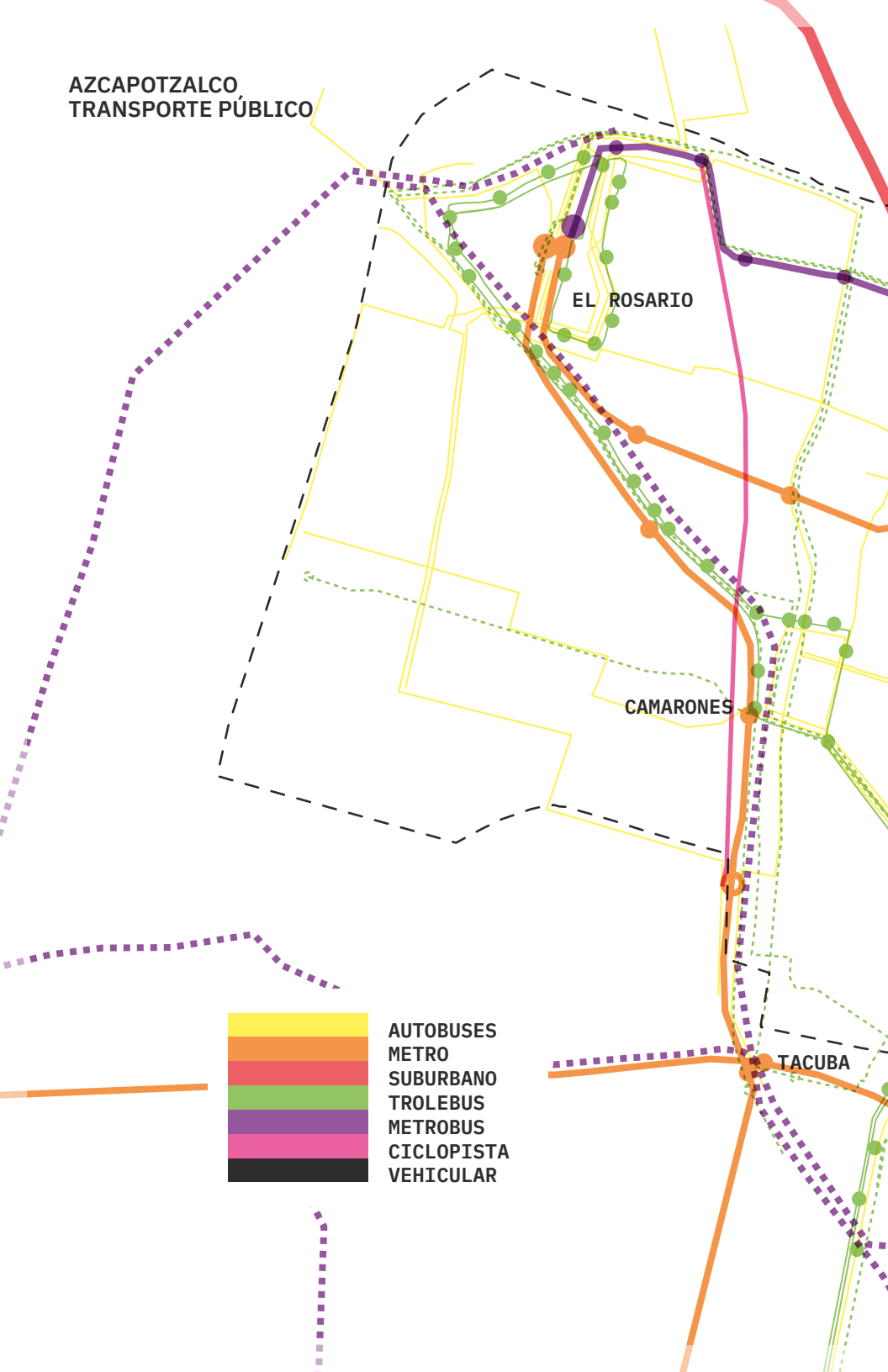
EL ROSARIO

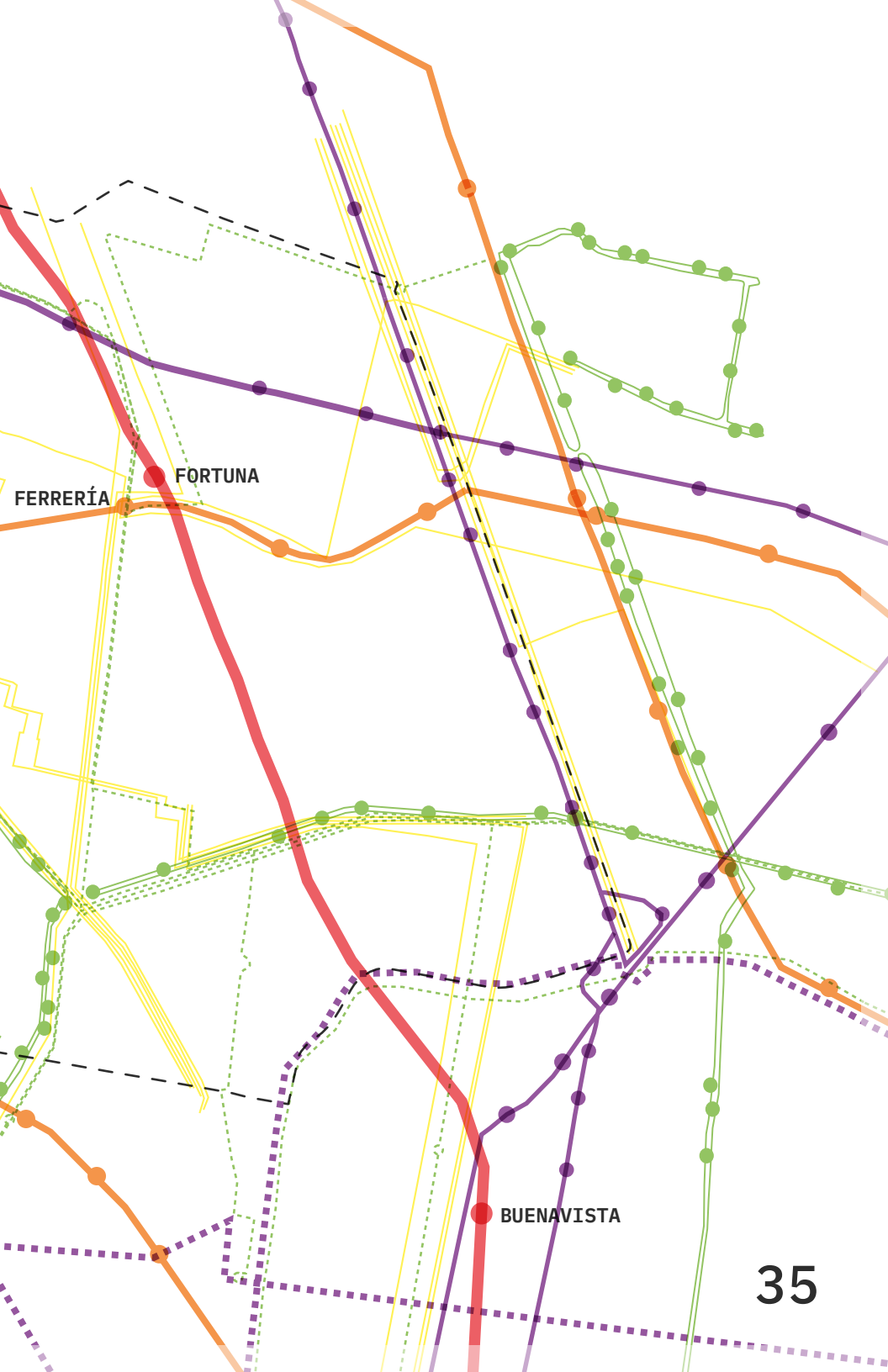
CAMARONES

TACUBA



AUTOBUSES
METRO
SUBURBANO
TROLEBUS
METROBUS
CICLOLISTA
VEHICULAR





FERRERÍA FORTUNA

BUENAVISTA

35

AZCAPOTZALCO MOVILIDAD



AV MORELOS (ESQUINA HIDALGO)

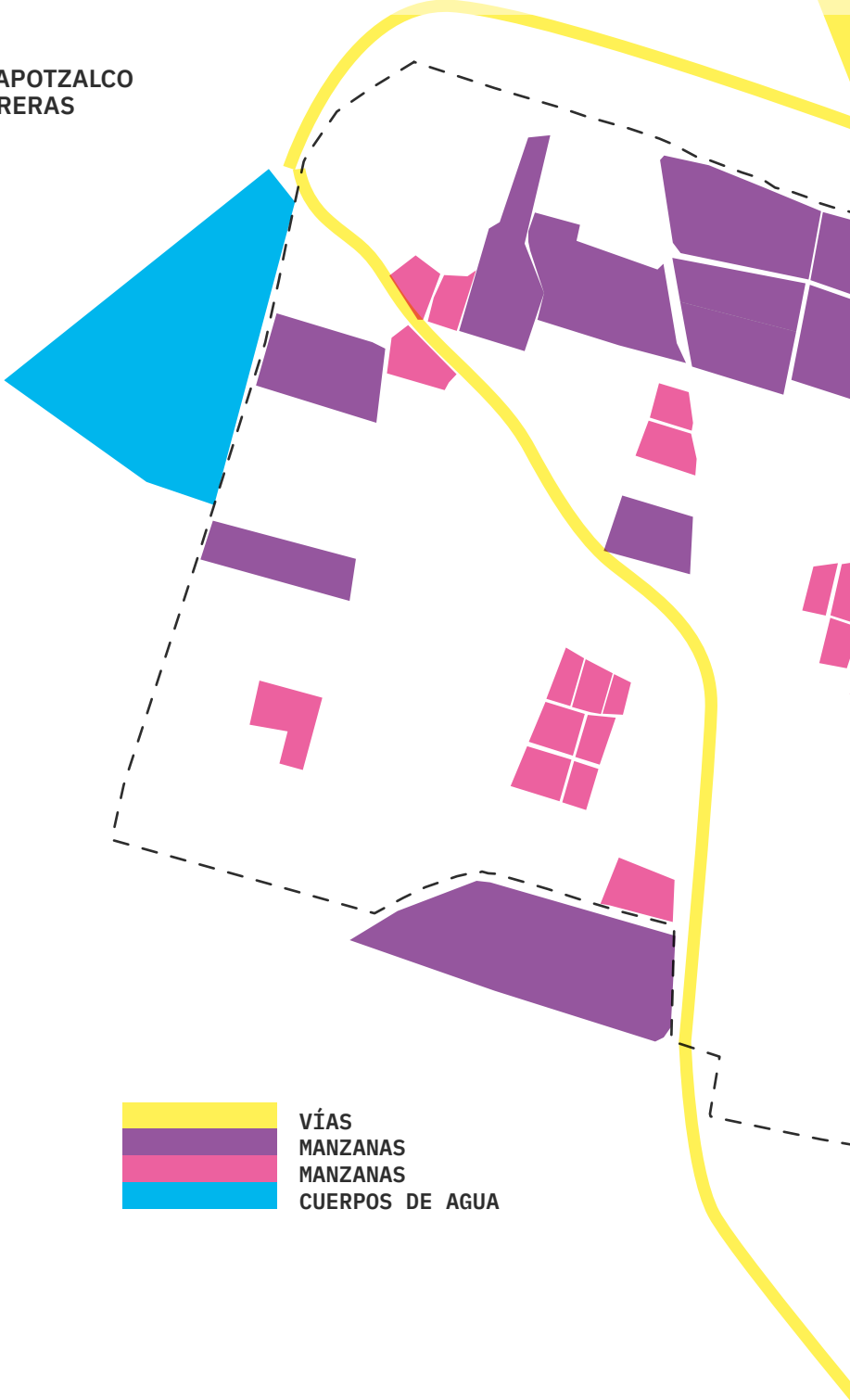
Avenida Morelos se puede tomar como referente a las calles dentro del polígono que cuentan con un ancho entre parámetros menos a los 9 metros, que debido a la escala barrial de éstas colonias son una mayoría de las calles del polígono. Se puede observar la prioridad que se ganó el automóvil, demandando casi la totalidad de las calles. En este caso se observa cómo debido a las dimensiones se reduce el espacio del peatón hasta brindar un mínimo de espacio en banqueta, aproximadamente 60cm, con la intención de conservar el flujo vehicular en un sentido y un carril de aparcamiento. Por otra parte el transporte en bicicleta es bastante alto en estos barrios, pero comparten flujo con el automóvil.



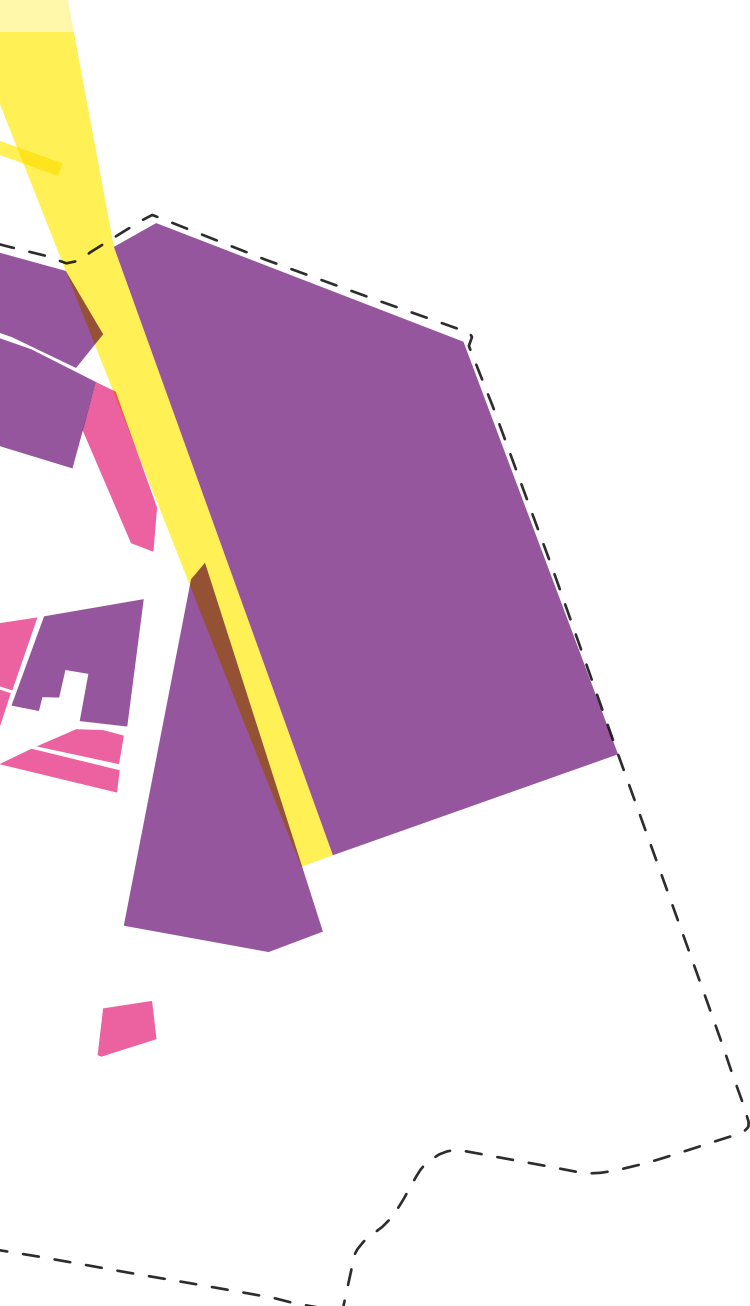
REFINERÍA MINATITLÁN (ESQUINA MORELOS)

Esta imagen representa una tipología dentro del polígono de calles que cuentan con ancho entre paramentos de más de 9 metros, de los cuales se destina al automóvil un alrededor del 70%. En las calles que cuentan con un arroyo vehicular que permite el tránsito de 3 automóviles en paralelo, generalmente, se permite informalmente el flujo en ambos sentidos y un carril destinado al aparcamiento de automóviles. En el ámbito peatonal, se puede observar una banqueta con un ancho considerable pero que se ve afectada, en un 50%, por los troncos de los árboles. En otros casos, cómo se puede observar en la banqueta derecha, los troncos obstruyen por completo el tránsito peatonal.

**AZCAPOTZALCO
BARRERAS**







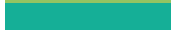




-  VÍAS
-  MANZANAS
-  MANZANAS
-  CUERPOS DE AGUA

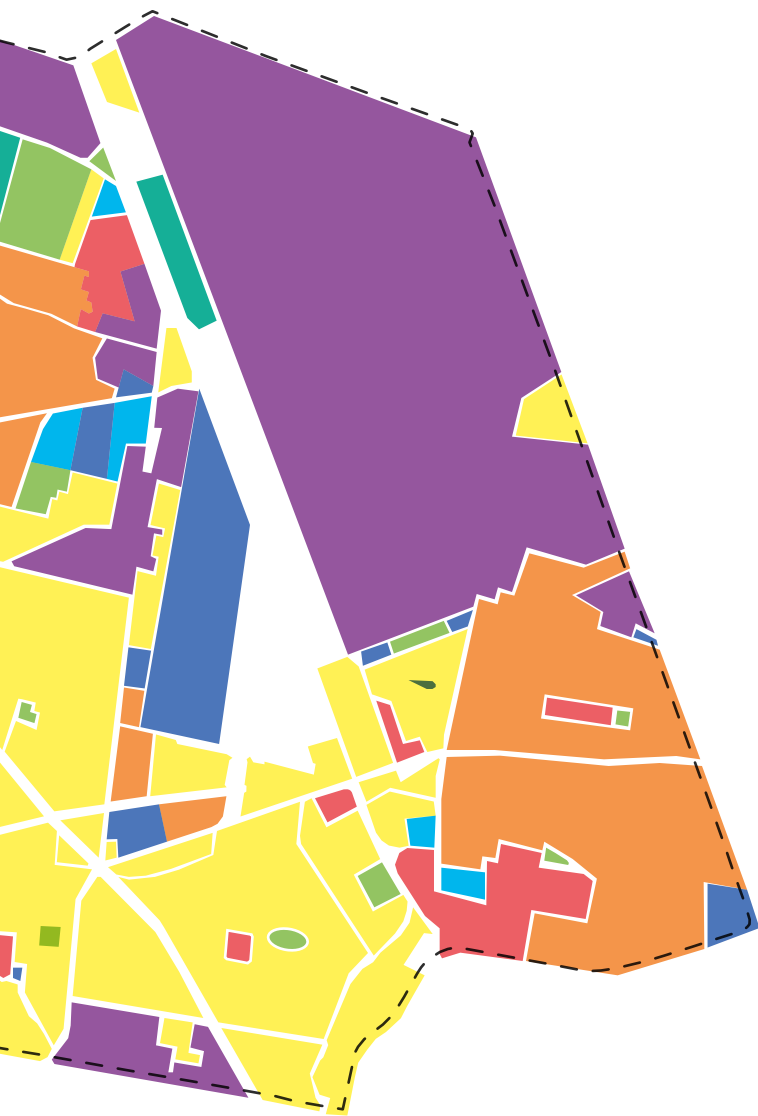


AZCAPOTZALCO USOS DE SUELO

*Los usos de suelo reales pueden diferir al Programa de Desarrollo Urbano,



	HABITACIONAL
	HAB/COMERCIO
	COMERCIAL
	PARQUES
	DEPORTIVOS
	SERVICIOS
	ESCUELAS
	INDUSTRIA
	CEMENTERIOS



1 Mapa realizado con información del "Programa Delegacional de Desarrollo Urbano para Azcapotzalco 2008"

POBLACIÓN

Total de habitantes
400,161

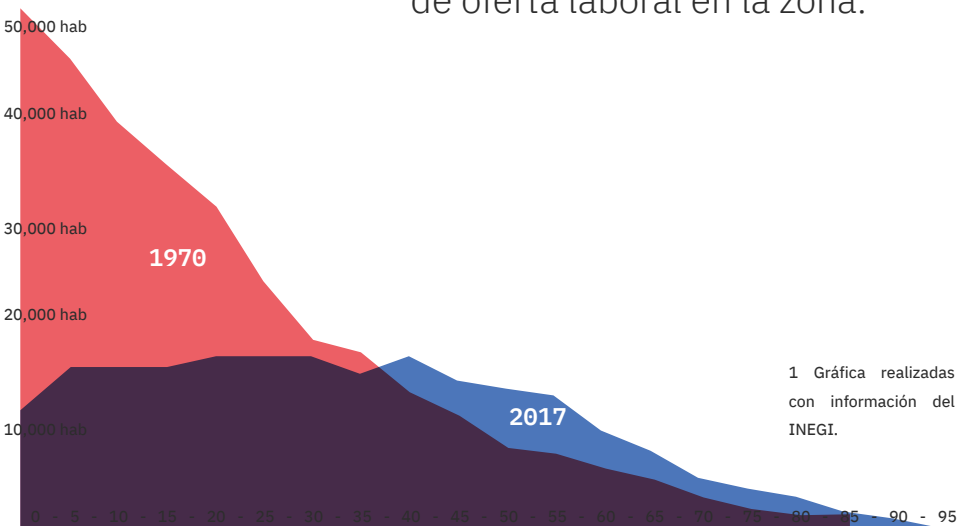
Edad Promedio
36 años

Densidad de pobla-
ción
11,909 hab/km²

Promedio de hijos
1.1

Habitantes por casa
3.4

Para entender la demografía de Azcapotzalco es de vital importancia conocer su historia, primordialmente del siglo XX. Cuando a principios de los años 40's la actividad industrial en la zona se detona, su consecuente fue ver una población creciente en los siguientes 30 años. Es en el periodo de 1970 que su población alcanza el clímax de, aproximadamente, 600.000 habitantes, para después presenciar un abandono a la delegación que persiste hasta nuestros días. A sido tan sólo en 40 años que la delegación ha perdido una tercera parte de su población, principalmente los jóvenes e infantes de los 70's que en su madurez emigraron a otras partes de la ciudad por una falta de oferta laboral en la zona.



LA OTRA POBLACIÓN DE AZCAPOTZALCO: LOS ESTUDIANTES

Por otra parte, la oferta universitaria ubicada dentro de la delegación, de los cuales contemplamos el ESIME Azcapotzalco (IPN), la UAM Azcapotzalco, el Tec Milenio, el IPADE Business School, el CCH, entre otros; convierten a Azcapotzalco en un polo que atrae estudiantes cotidianamente pero que a la luz de la noche regresan a sus hogares fuera de la delegación o de la ciudad. Tan sólo de la matrícula de estudiantes en la Universidad Autónoma de México, el 30% son estudiantes provenientes del Estado de México y que diariamente recorren el trayecto que divide a su casa de su universidad.

ESIME
5, 200 estudiantes

Tec Milenio
1,500 estudiantes

UAM
18,000 estudiantes

IPADE
1,000 estudiantes*

CCH
4,000 estudiantes*

*Datos calculados en relación a planteles con características similares.

30% de la UAM son
provenientes del Es-
tado de México

VIVIENDA

Los números revelados por el censo del año 2015 realizado por el INEGI muestran una Delegación Azcapotzalco con una infraestructura impecable. Se presumen cifras casi perfectas en el sector de servicios e infraestructura, alcanzando al 99% de la vivienda en esta zona.

El número de habitantes por vivienda es de 3.4 habitantes, mismo que la media de la Ciudad de México. Este índice ha ido en declive desde hace más de 20 años debido al decrecimiento de la población de Azcapotzalco.

Datos vivienda

119, 027 viviendas particulares
3.4 habitantes por vivienda
0.8 habitantes por cuarto

Servicios

Agua entubada 95%
Drenaje 99%
Servicio sanitario 99.3%
Electricidad 99.8%

Tenencia

Propia 48.9%
Alquilada 26%
Familiar o prestada 19.5%
Otra situación 4.9%

Tecnologías de la Información

Internet 60.3%
Satelital 42.2%
Televisión 64.5%
Computadora 58.4%
Celular 84%
Teléfono fijo 72.2%

Ahorro de energía

Captación solar 0.6%
Separación de residuos 94%
Focos ahorradores 70%

Vivienda con materiales precarios 1%



ESPACIO PÚBLICO

La delegación cuenta con una gran extensión de “espacio público” si a números nos acatamos. Existen grandes extensiones de área verde como lo son la Alameda Norte y el Parque Bicentenario, sin embargo, exceptuando los mencionados parques, Azcapotzalco cuenta con poco espacio verde y de esparcimiento a su interior. Sumado a esto, un gran problema que atañe a sus habitantes es la hostilidad que les presenta el espacio público, resultado de su gestión y diseño. Tanto calles, plazas y parques muestran un estado de deterioro, poco cuidado y poca accesibilidad, lo que resulta en su escaso uso.





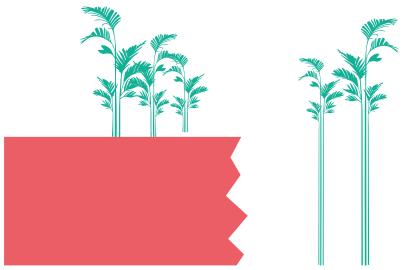
CALLES



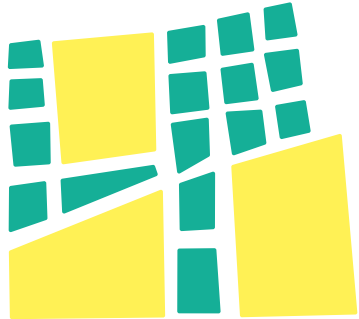




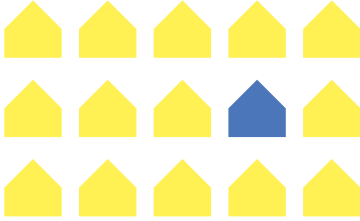
PROBLEMÁTICAS



Barreras en espacio público



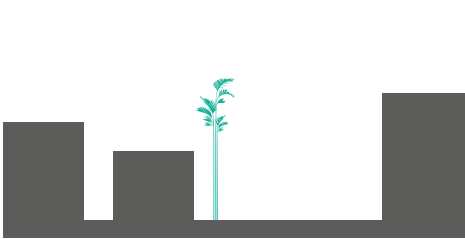
Supermanzanas



Baja diversidad de usos



Prioridad al automóvil



Espacios degradados



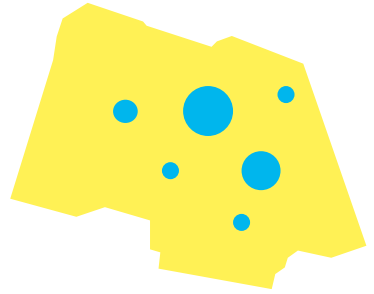
Población decreciente



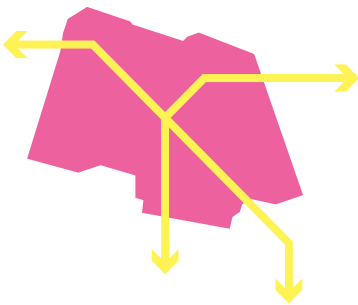
Topografía plana



Baja densidad de masa construida



Gran oferta estudiantil



Conectividad con la Ciudad



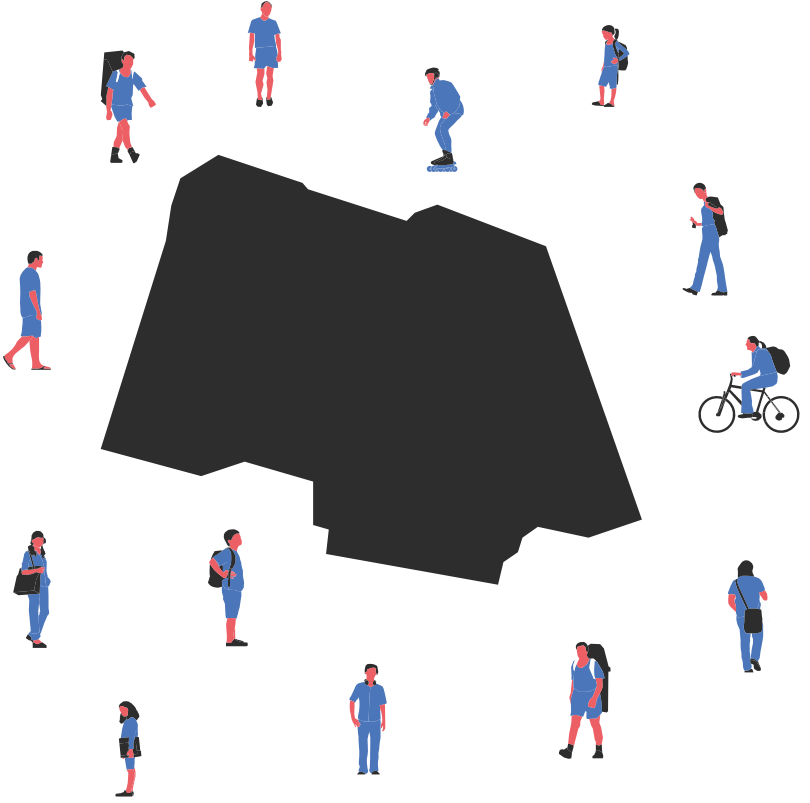
Industria remanente

¿Cómo redignificar el espacio público e incentivar la interacción humana en Azcapotzalco?

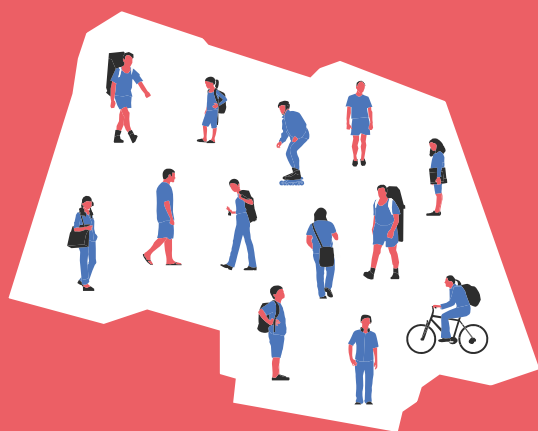


¿Cómo integrar a los miles de estudiantes que fluyen diariamente?





creación de un



BARRIO ESTUDIANTIL

ACERCA DEL POLÍGONO

El polígono se ubica al norte del Centro de Azcapotzalco. Comprende el Pueblo de San Andrés y el Pueblo de Santa Catarina. Está delimitado por las calles *Antigua Calzada de Guadalupe / Refinería Azcapotzalco* al sur, por *Calle Tepantongo* al poniente, *Calle del Rosario* al norte y *Avenida de las Granjas* al oriente.

Población total
24,648

Niños 0-14
5,491 hab (22.3%)

Jovenes 15-29
6,318 hab (25.7%)

Adultos 30-64
10,318 hab (41.8%)

Tercera edad 60+
2,521 hab (10.2%)

Vivienda
7266 viviendas

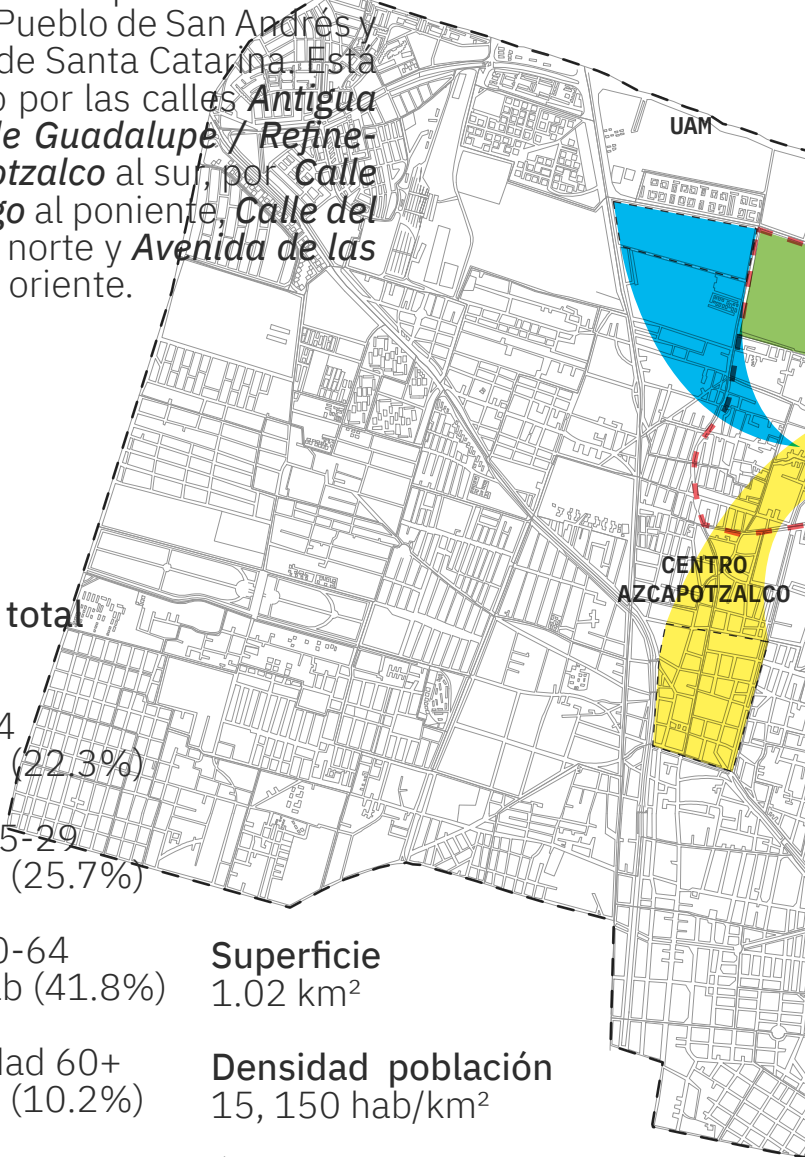
Habitantes / vivienda
3.29 hab/vivienda

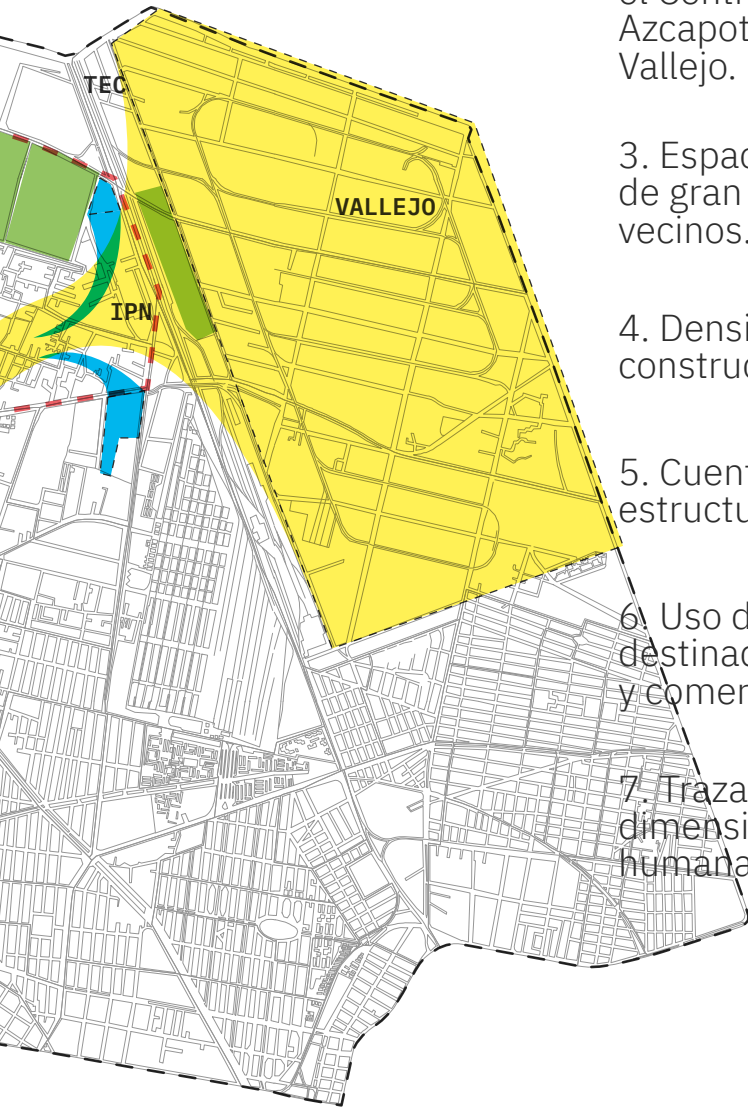
Superficie
1.02 km²

Densidad población
15,150 hab/km²

Área Verde Pública
17 hectáreas

Área Verde por habitante
7.8m²/hab





1. Ubicación central a los campus universitarios.

2. Conexión entre el Centro de Azcapotzalco y Vallejo.

3. Espacios públicos de gran dimensión vecinos.

4. Densidad de construcciones baja.

5. Cuenta con estructuras fabriles.

6. Uso de suelo destinado a vivienda y comercio.

7. Traza urbana con dimensiones más humanas.

PLANO DE RECONOCIMIENTO

UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

EL
ROSARIO

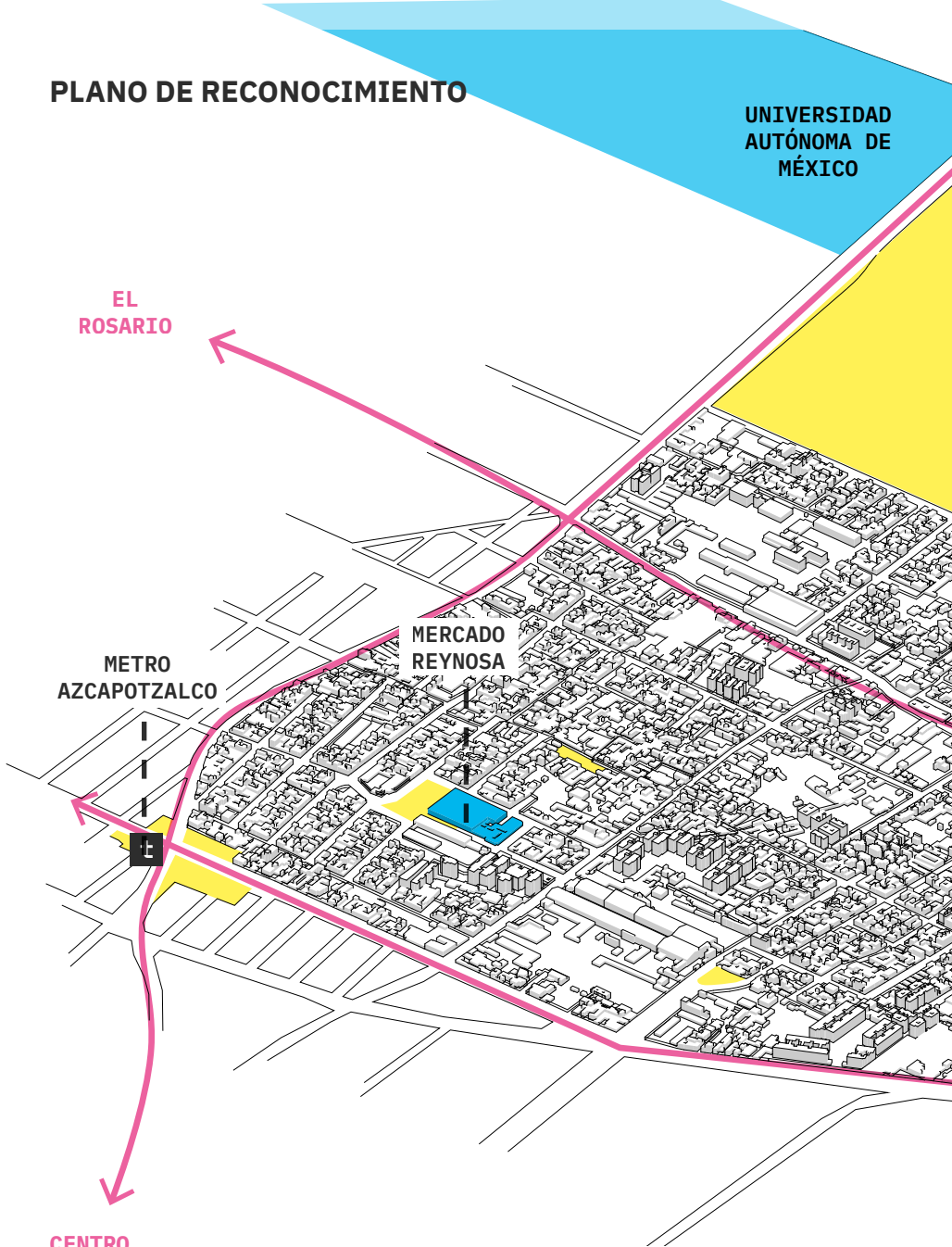
METRO
AZCAPOTZALCO

MERCADO
REYNOSA

CENTRO
AZCAPOTZALCO



ESPACIO PÚBLICO
EDIFICIOS PRINCIPALES
CALLE PRINCIPALES



t

250m

DEPORTIVO REYNOSA

t

TEC MILENIO

ALAMEDA NORTE

ARENA CDMX

PARQUE DEL ESTUDIANTE

EL RASTRO

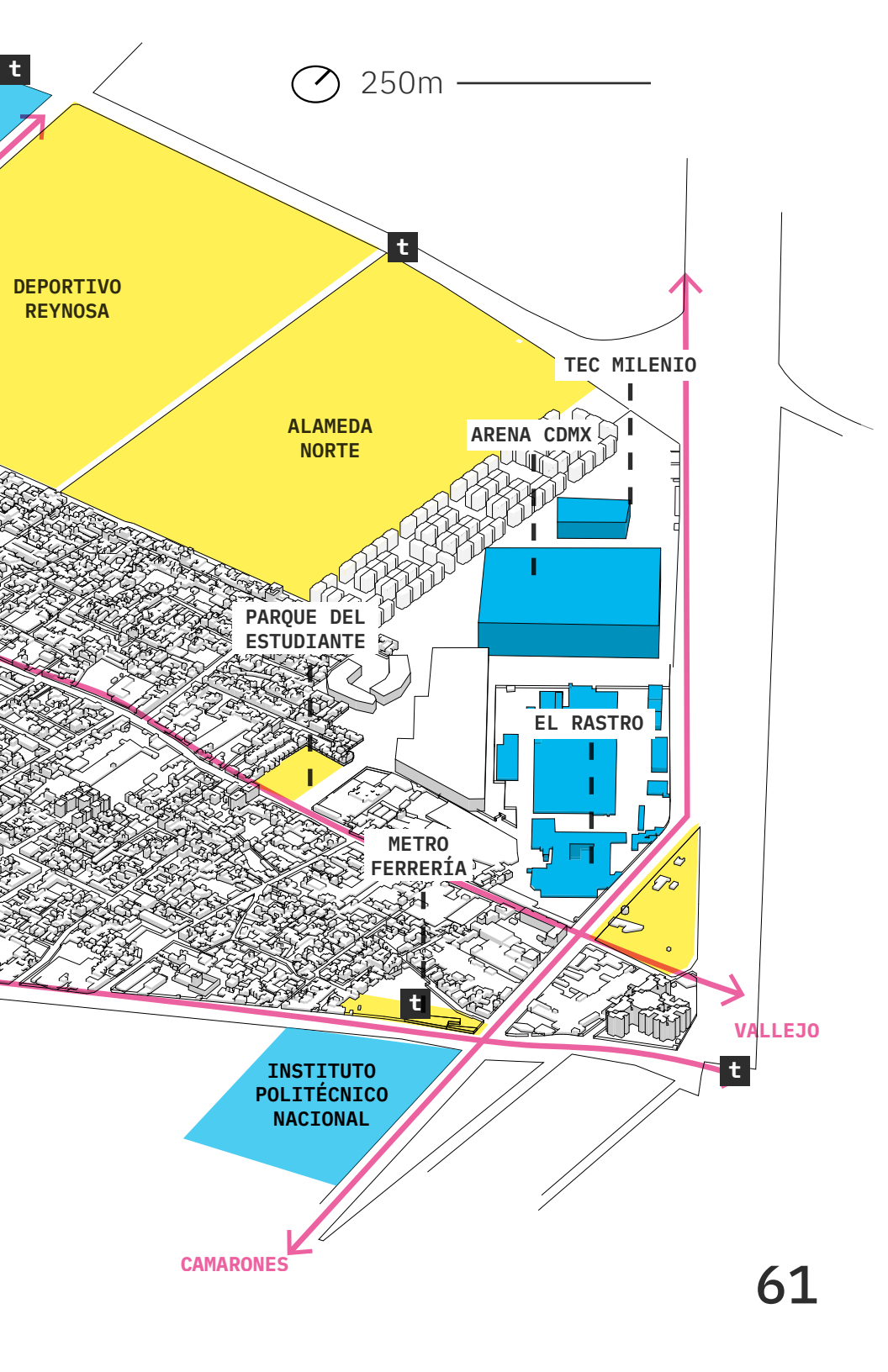
METRO FERRERÍA

INSTITUTO POLITÉCNICO NACIONAL

VALLEJO

t

CAMARONES



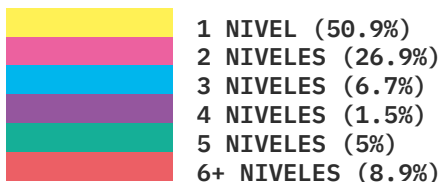
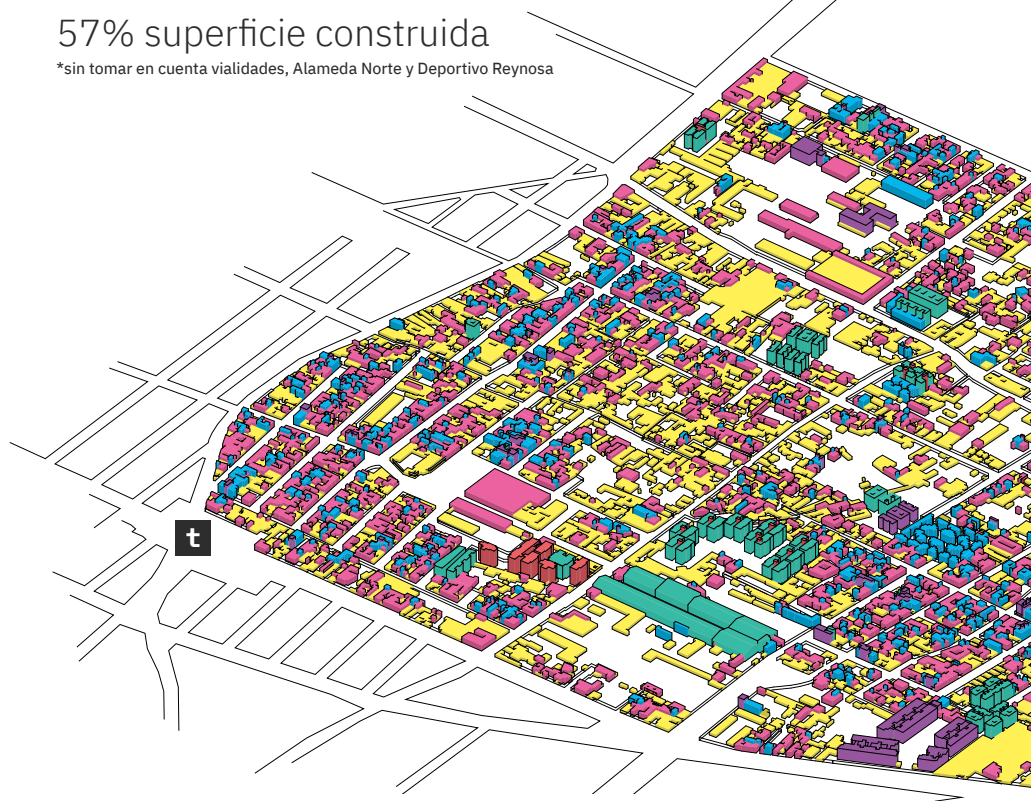
MASA CONSTRUIDA

La extensión que abarca el polígono es bastante homogénea respecto a su altura, la cual ronda entre los 3 y 6 metros (1 y 2 niveles respectivamente). Escasas construcciones superan alcanzan una altura de 20 metros, que en su mayoría son unidades habitacionales con excepción de la Arena Ciudad de México y su estacionamiento que se posicionan de manera brutal al oriente del polígono.

UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

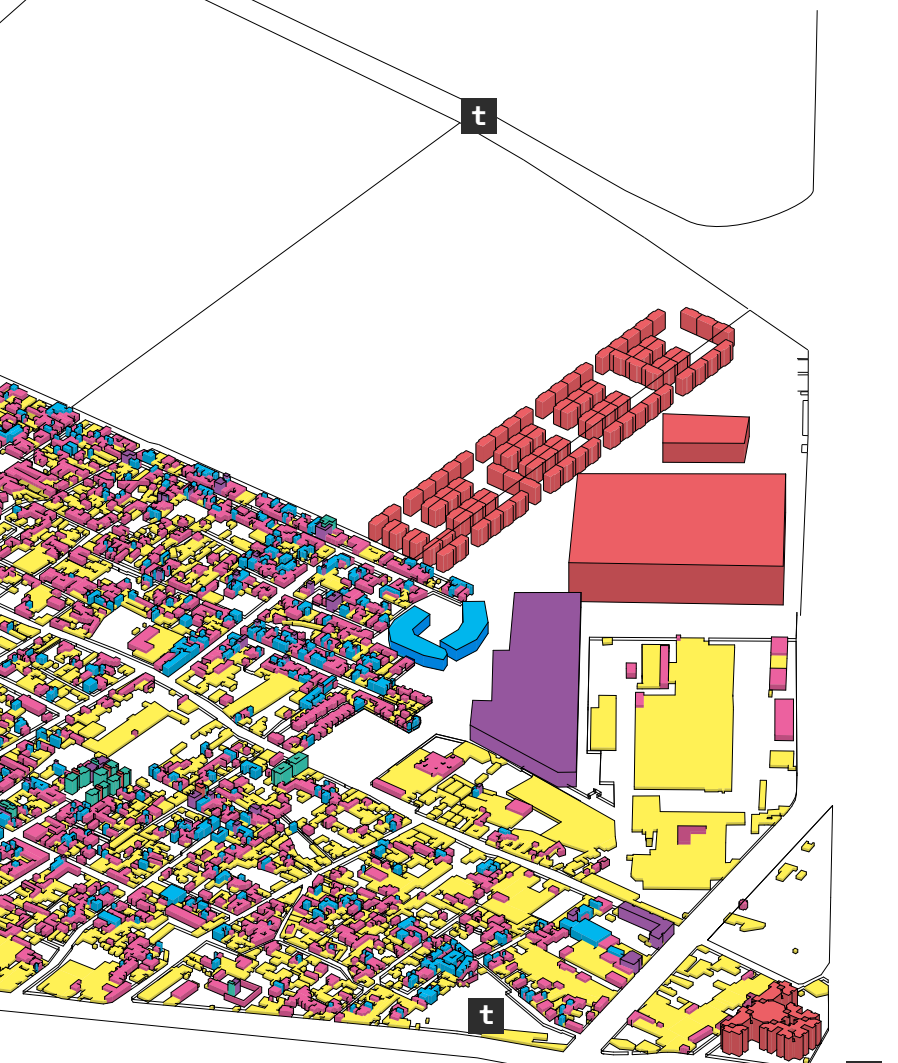
57% superficie construida

*sin tomar en cuenta vialidades, Alameda Norte y Deportivo Reynosa



t

250m



t

t

t

INSTITUTO
POLITÉCNICO
NACIONAL









SISTEMAS DE MOVILIDAD

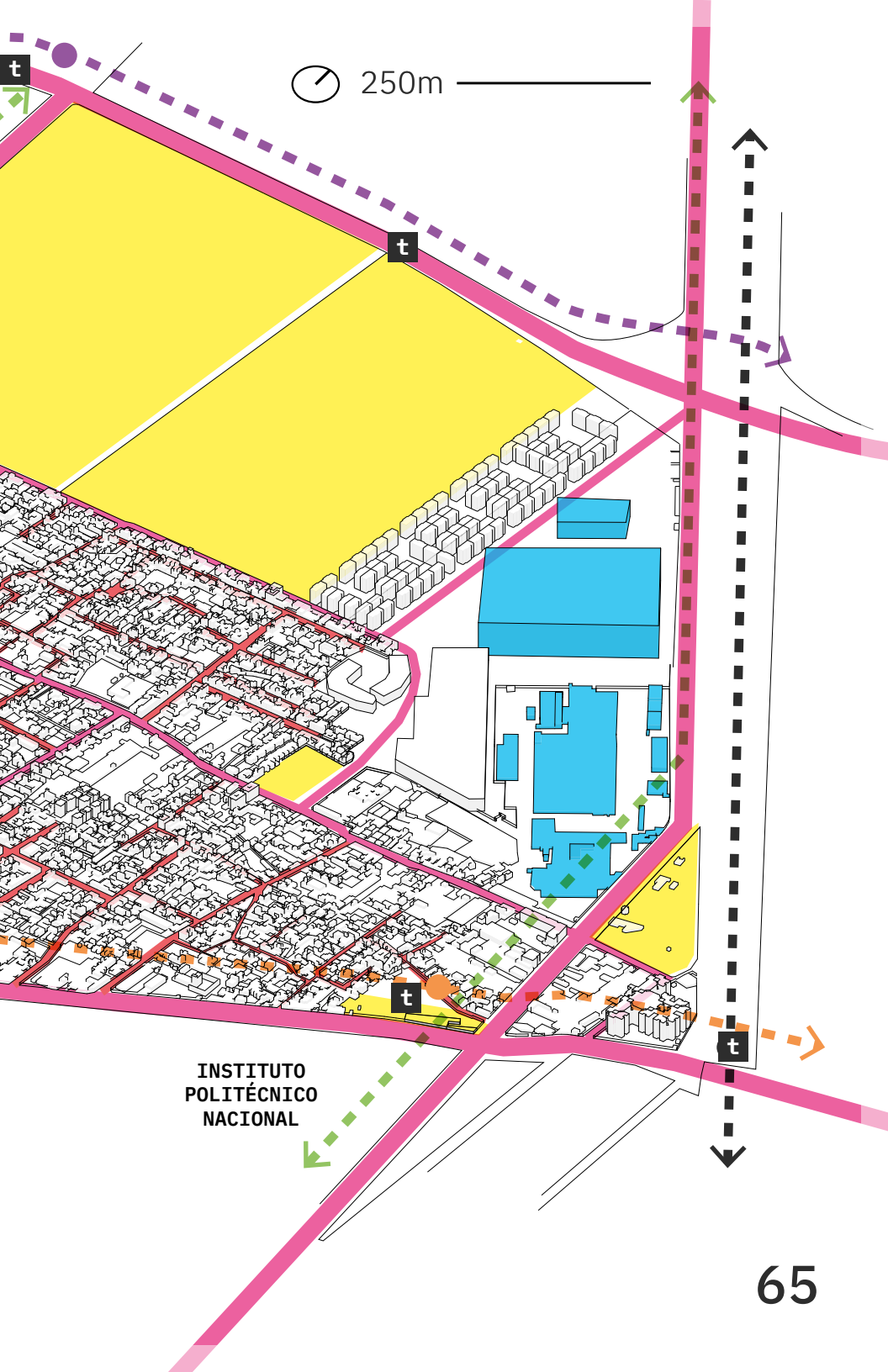
Hablar de movilidad en el área es sinónimo de automóvil. A pesar de tener una traza urbana que hace pensar es resultado de un crecimiento orgánico donde el automóvil no fue motor de diseño, las calles hoy en día le dan prioridad total a la máquina.

Por otra parte el polígono está excelentemente comunicado en sus cuatro vértices por transporte público, donde al norte pasa el MB con destino a Villa de Aragón, al sur la línea 6 del Metro con dirección a La Villa y al este el Tren Suburbano que comunica con Buenavista y el Estado de México.

**UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA DE
MÉXICO**



	ESPACIO PÚBLICO
	EDIFICIOS PRINCIPALES
	VÍAS PRIMARIAS
	VÍAS SECUNDARIAS
	METRO
	METROBUS
	AUTOBUS
	TREN SUBURBANO



250m

INSTITUTO
POLITÉCNICO
NACIONAL

ESPACIO DESTINADO AL

El área destinada a cada tipo de transporte en el polígono pone en evidencia la prioridad que ha tomado el automóvil en las decisiones urbanas del polígono. Debido a esta relación desigual, el humano se relega a escasas áreas como parques, plazas y ejerce su tránsito tanto en banquetas con anchos mínimos como en el arroyo vehicular.

**UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA DE
MÉXICO**

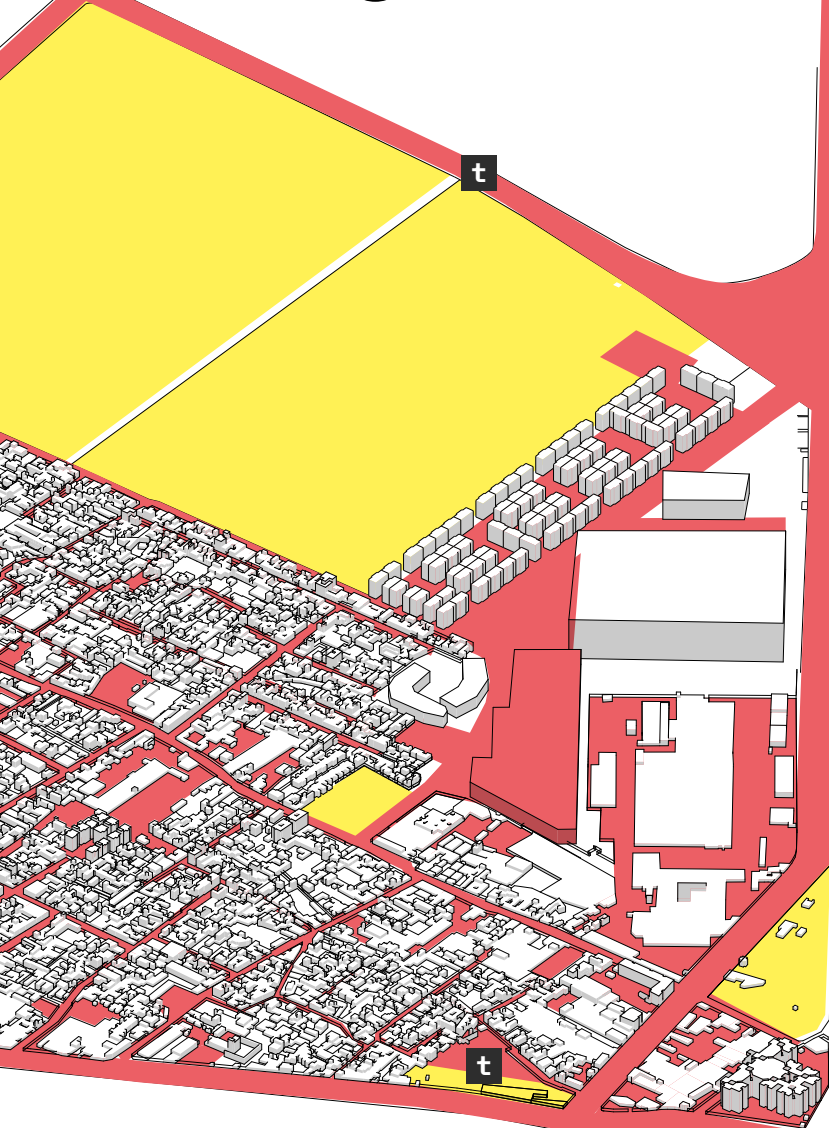


ESPACIO DESTINADO AL HUMANO
ESPACIO DESTINADO AL AUTOMÓVIL

t

250m

t



**INSTITUTO
POLITÉCNICO
NACIONAL**

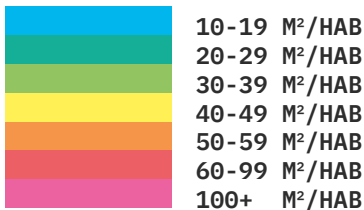
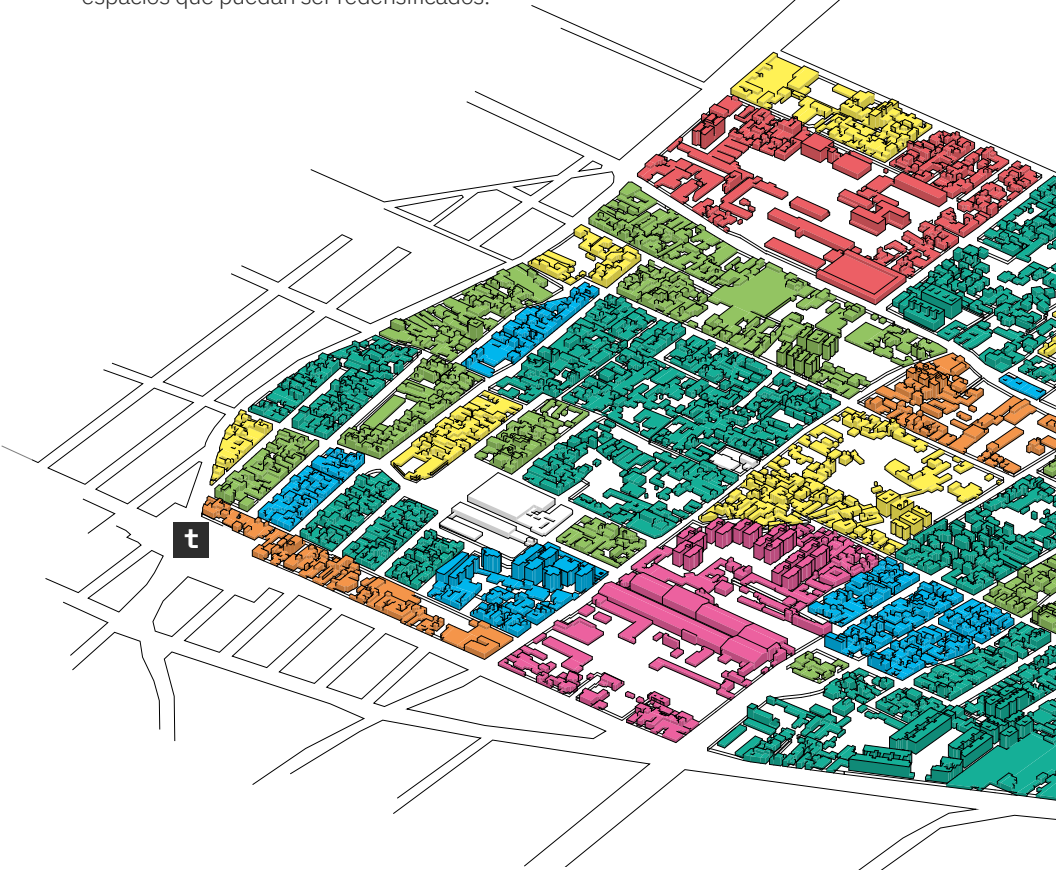
t

t

DENSIDAD DE POBLACIÓN

La relación de habitantes contra su superficie muestra las zonas del polígono que tienen potencial en su crecimiento poblacional. Se puede observar la relación que juega la densidad de población con la densidad de masa construida. Las áreas con mayor área permeable son generalmente los espacios que cuentan con industria y por ello tendrían la facilidad de generar espacios que puedan ser redensificados.

UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA DE
MÉXICO



t

250m

t



INSTITUTO
POLITÉCNICO
NACIONAL

t

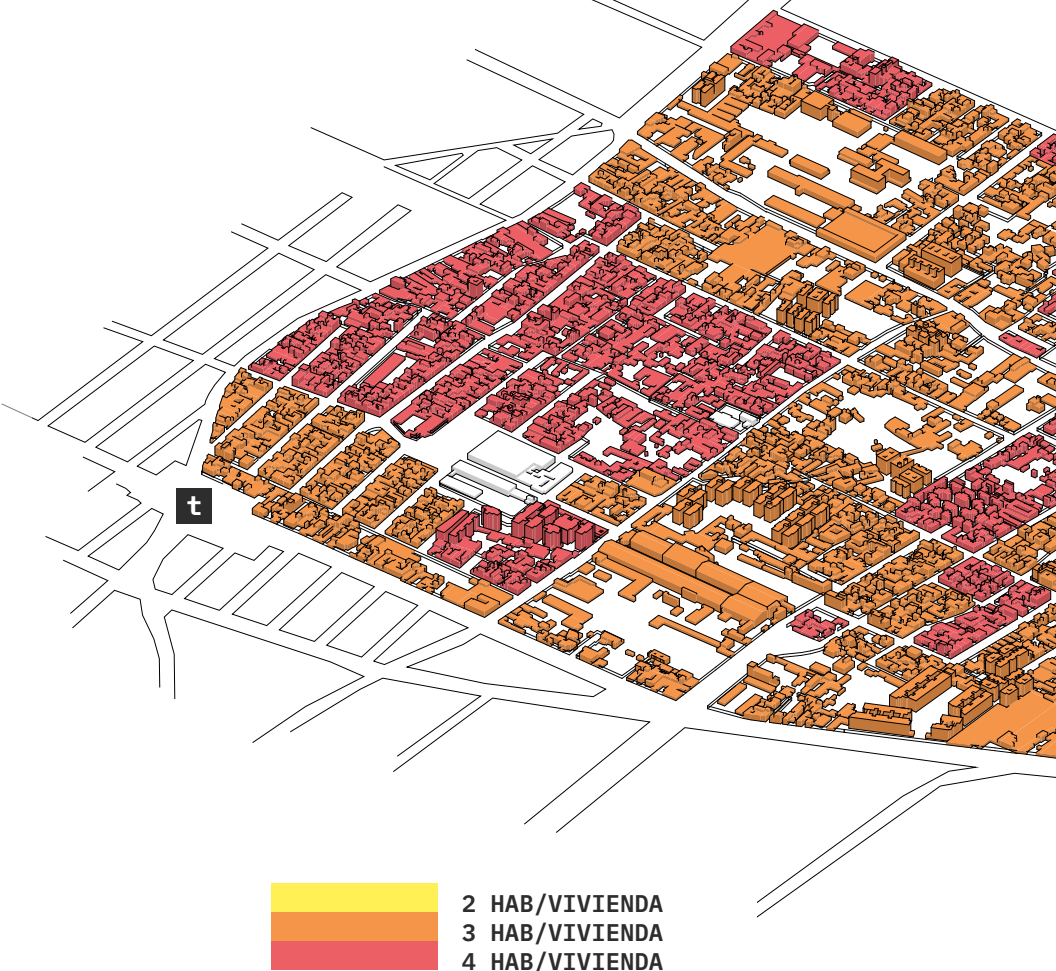
t

HABITANTES POR VIVIENDA

A pesar de observar una densidad de población diversa dentro del polígono con muestras de oportunidad para redensificar, el caso de habitantes por vivienda se muestra más homogéneo y que se iguala a la media de la Ciudad de México.

UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

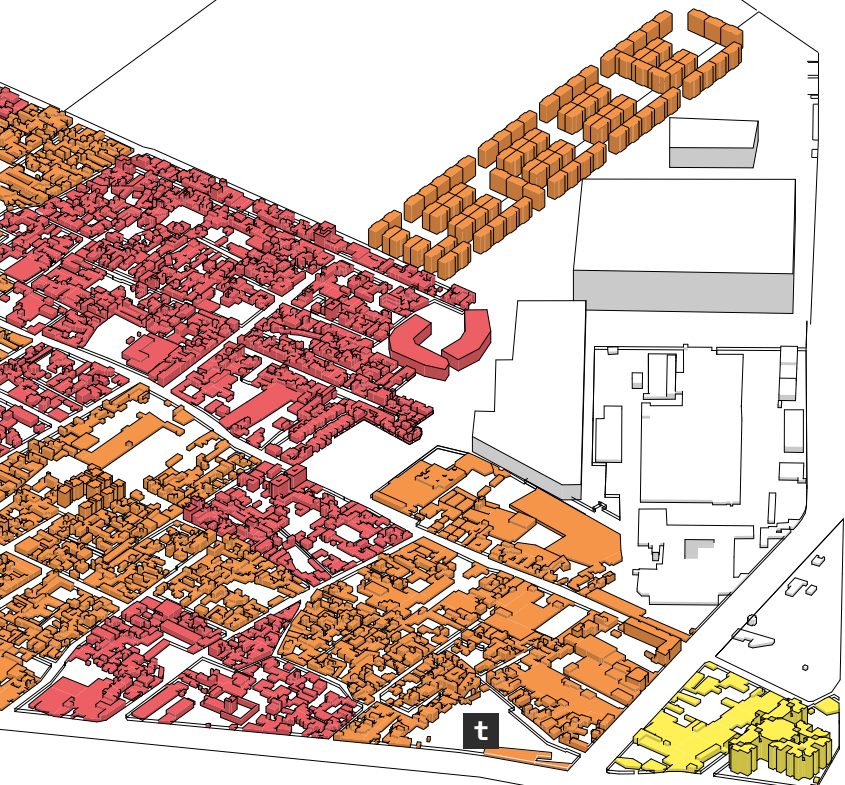
3.29 habitantes por vivienda



t

250m

t



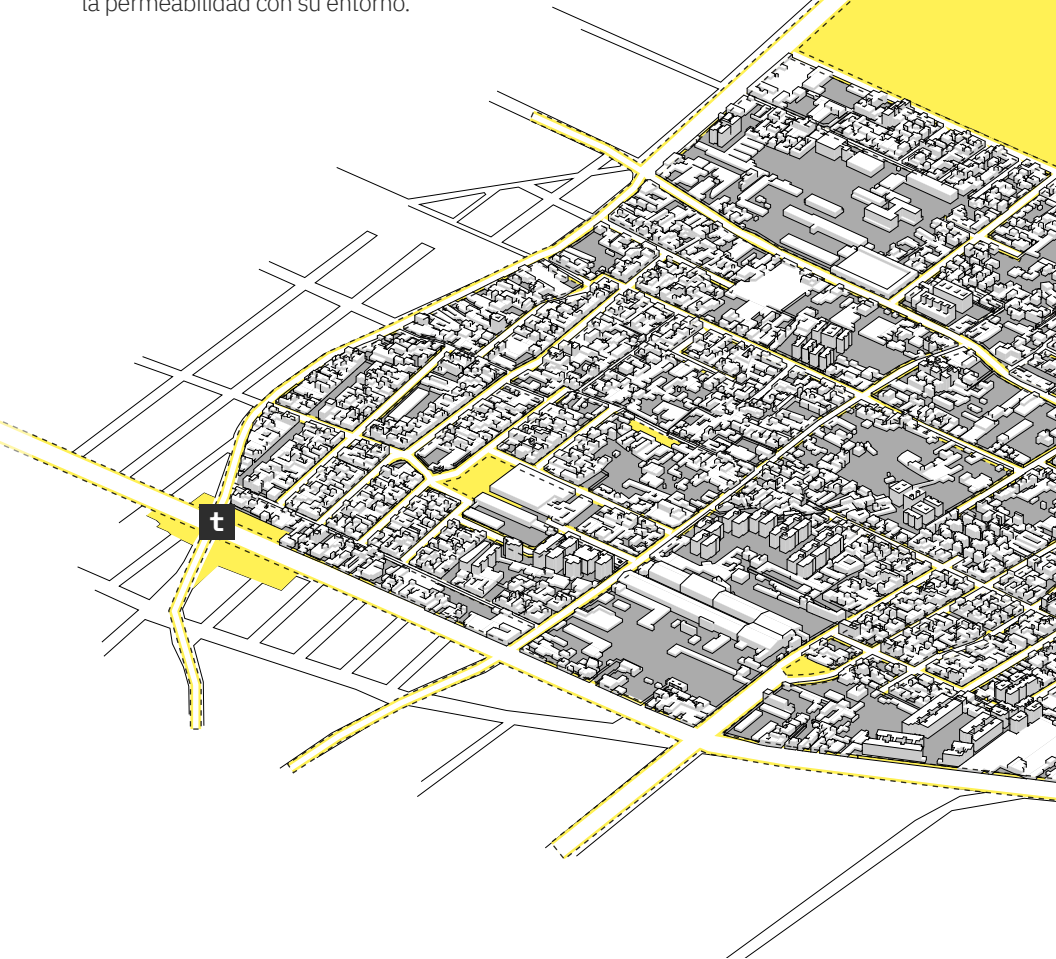
**INSTITUTO
POLITÉCNICO
NACIONAL**

t

DISTRIBUCIÓN DE ESPACIO PÚBLICO

La mala distribución de espacio público en Azcapotzalco repercute en el polígono. En toda la extensión que abarca sólo se puede hallar al interior un parque oficialmente (Parque del Estudiante) y algunas plazas de menor tamaño. Por otra parte se presenta la Alameda Norte y el Deportivo Reynosa como grandes extensiones recreativas, por una mala planeación, se levanta un muro perimetral que impide la permeabilidad con su entorno.

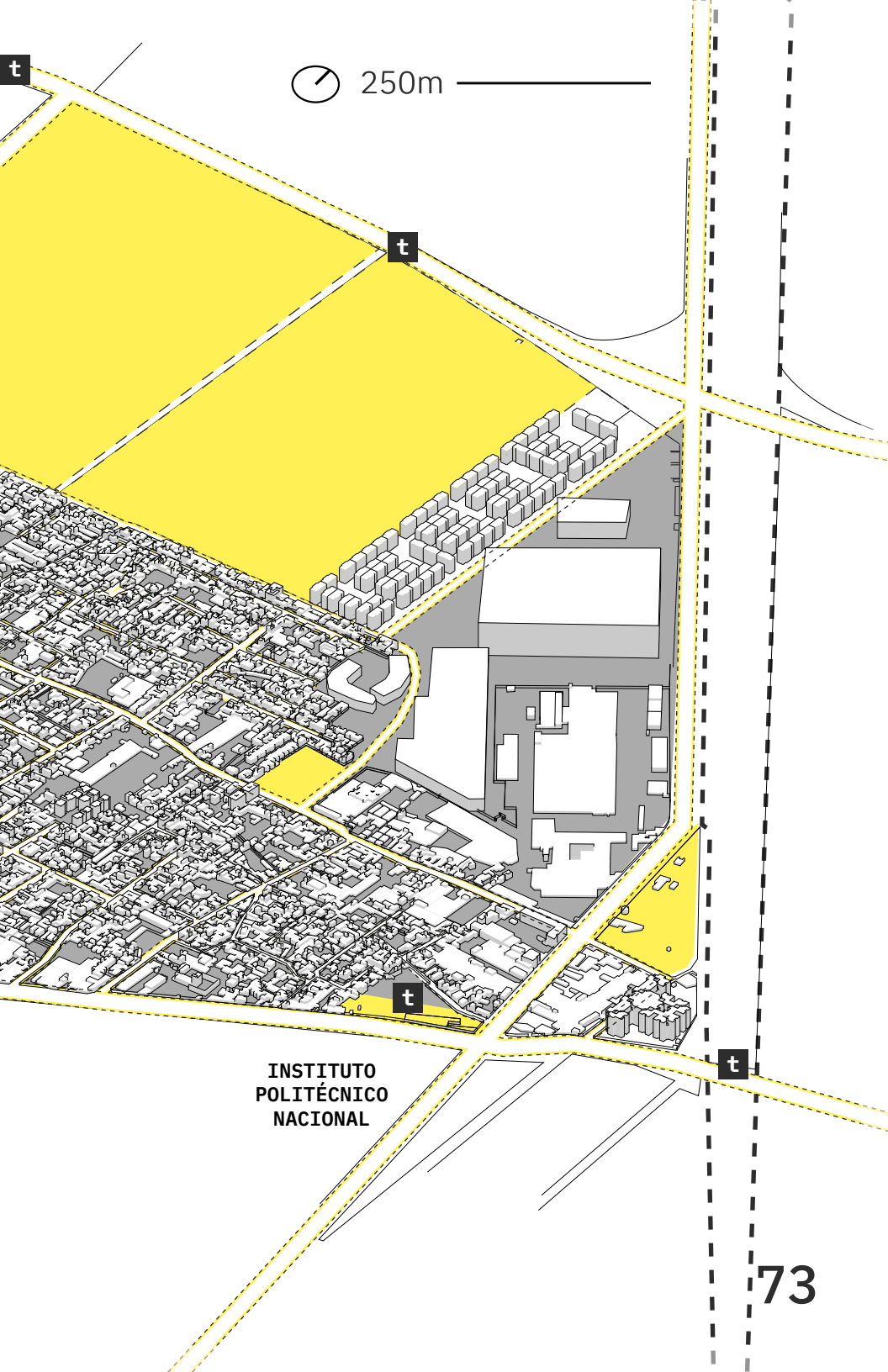
UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA DE
MÉXICO



- ESPACIO PÚBLICO
- POTENCIAL ESPACIO PÚBLICO
- BARRERAS

t

250m



**INSTITUTO
POLITÉCNICO
NACIONAL**

t

USOS DE SUELO ACTUALES

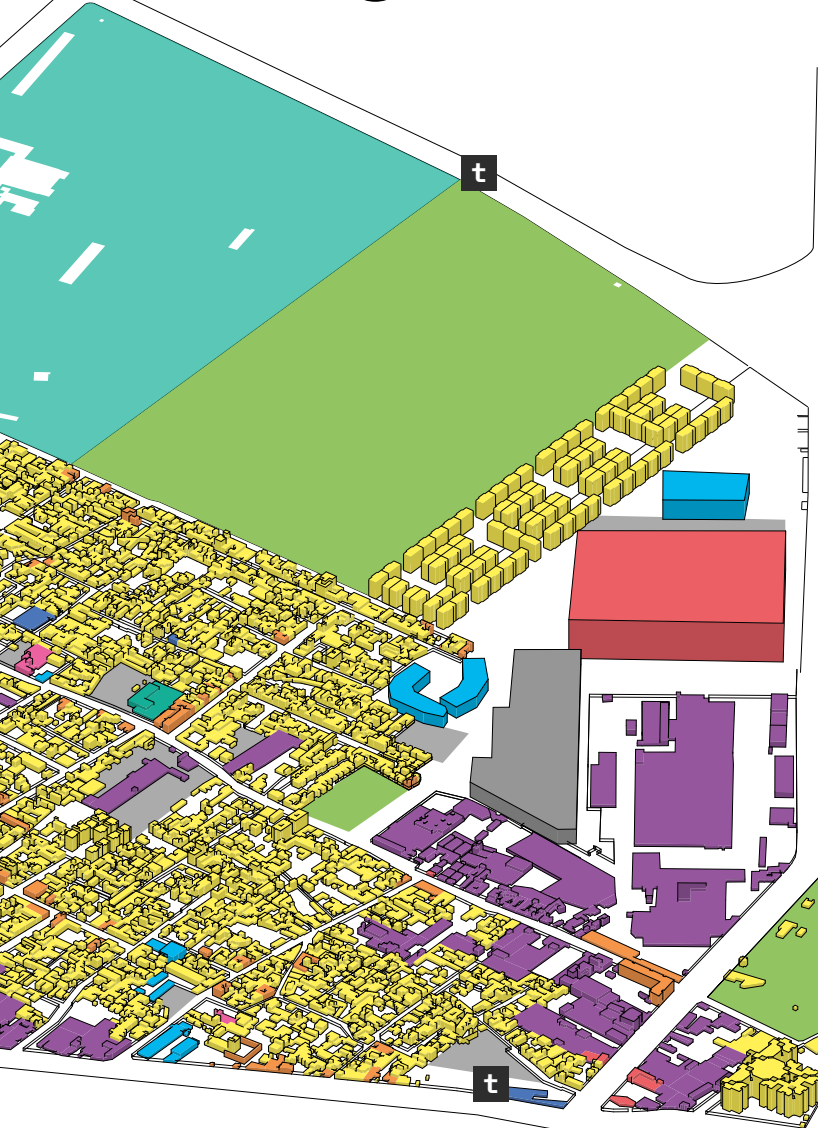
Es evidente el carácter habitacional que tiene el polígono. Sin contar las grandes áreas que abarcan el Deportivo Reynosa y la Alameda Norte se podría estimar que un 80% de lo construido está destinado a la vivienda. Las otras dos cosas que resaltan son las estructuras fabriles, en su mayoría almacenes, remanentes y las instalaciones educativas. Dentro del polígono se encuentra una Secundaria Técnica, un Bachillerato, varias escuelas primarias y circundantes se hallan el Instituto Politécnico Nacional y la Universidad Autónoma de México.

**UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA DE
MÉXICO**



t

250m



t

t

t

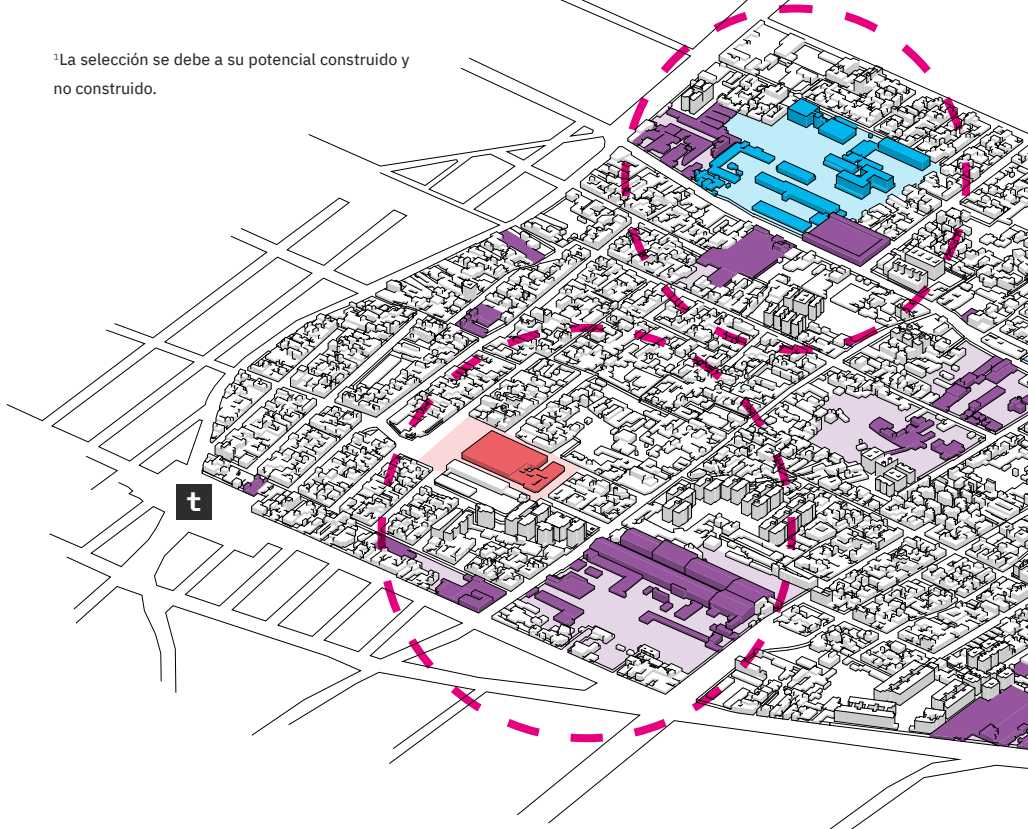
INSTITUTO
POLITÉCNICO
NACIONAL

ESTRUCTURAS CON POTENCIAL DE CAMBIO

Existen una serie de estructuras en el polígono que identificamos 1 con un enorme potencial para poder ser transformadas. Las estructuras en su mayoría son parte del viejo tejido fabril, que hoy en día funge como almacenes y bodegas. También apuntamos al Mercado Reynosa que es el punto comercial más importante del polígono y que cuenta con una plaza muy activa, el actual estacionamiento de la Arena Ciudad de México, la Secundaria Técnica no. 62 y dos recintos religiosos.

UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

¹La selección se debe a su potencial construido y no construido.



- INDUSTRIA
- COMERCIO
- SERVICIOS
- ESCUELAS
- ESTACIONAMIENTO

t

250m



INSTITUTO
POLITÉCNICO
NACIONAL

t

ÁREAS DETONADORAS

Debido a la concentración de estructuras con gran potencial para su cambio de uso, las dimensiones del espacio no construido en sus cercanías y su posición dentro del polígono, definimos 3 áreas, que con la intervención y proyectos adecuados, tienen la posibilidad de revitalizar ésta zona de Azcapotzalco.

UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

MERCADO
REYNOSA

t



INDUSTRIA
COMERCIO
SERVICIOS
ESCUELAS
ESTACIONAMIENTO

t

250m

t

IGLESIA
SANTA
BÁRBARA

ESTACIONAMIENTO
ARENA

IEMS
AZCAPOTZALCO

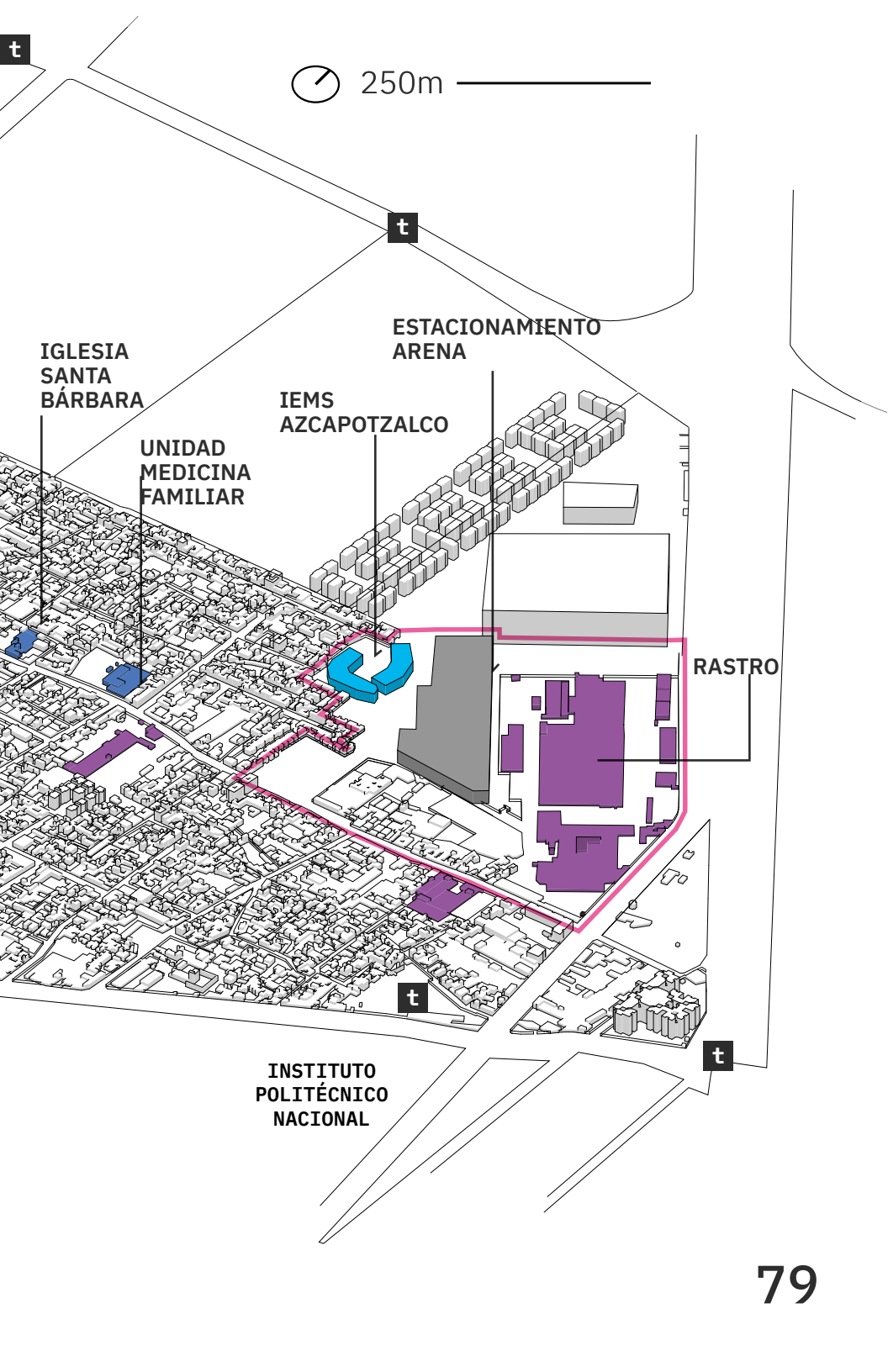
UNIDAD
MEDICINA
FAMILIAR

RASTRO

t

INSTITUTO
POLITÉCNICO
NACIONAL

t

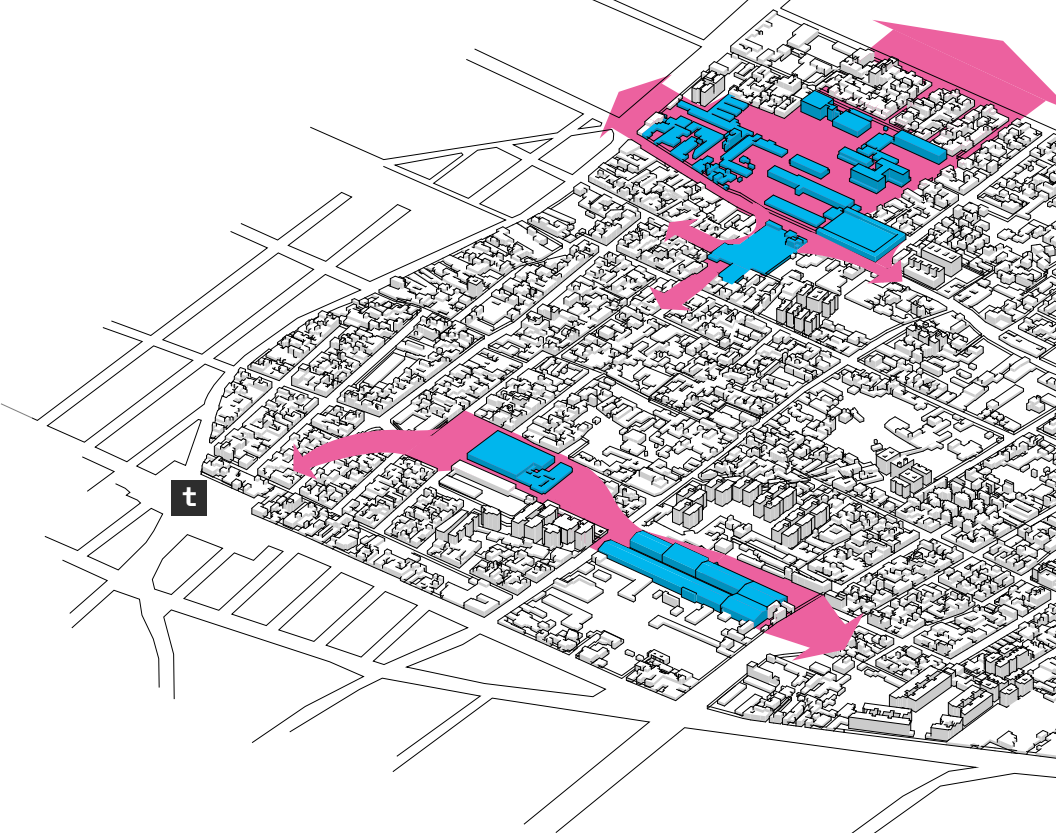


ÁREAS DETONADORAS Y SU INFLUENCIA EN EL POLÍGONO

UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

ZONA SECUNDARIA TÉCNICA

Debido a la concentración de estructuras con gran potencial para su cambio de uso, las dimensiones del espacio no construido en sus cercanías y su posición dentro el polígono, definimos 3 áreas, que con la intervención y proyectos adecuados, tienen la posibilidad de revitalizar ésta zona de Azcapotzalco.



ZONA MERCADO REYNOSA

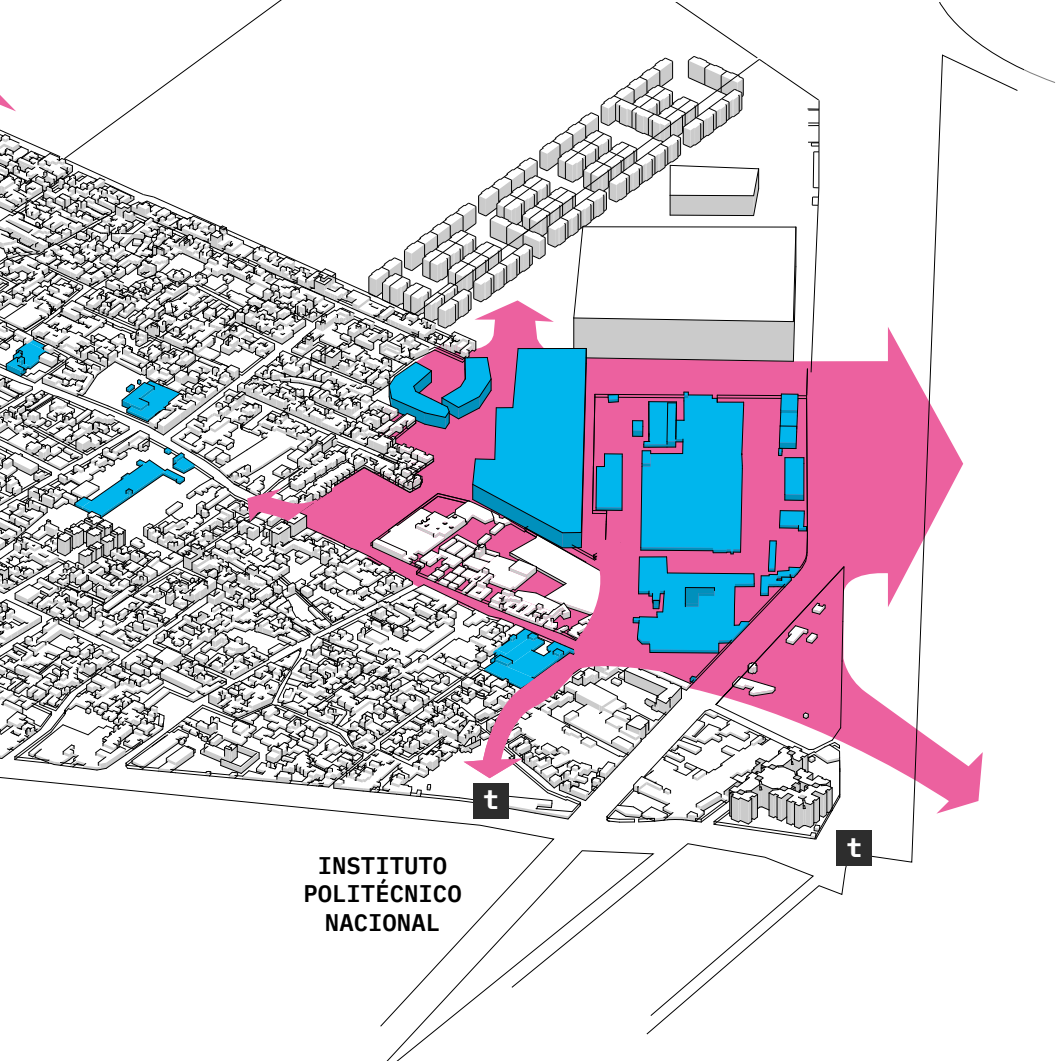
El desarrollo de ésta zona busca detonar un corredor que conecte a Metro Azcapotzalco con el corazón del Barrio Estudiantil. Siendo una conexión entre la estación de metro y Avenida Morelos, que se propone como una avenida peatonal dotada de servicios.

t

250m

ZONA RASTRO-FORTUNA

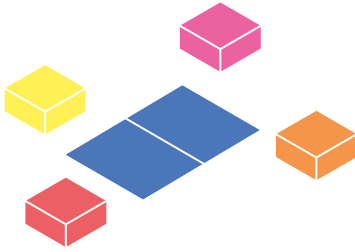
La conversión de ésta área busca conectar al este ,principalmente, con el área industrial de Vallejo y el Centro Deportivo Ferrocarrilero. Por otra parte, su permeabilidad con el entorno busca ser la entrada al Barrio Universitario desde la Estación de Tren SU Fortuna.



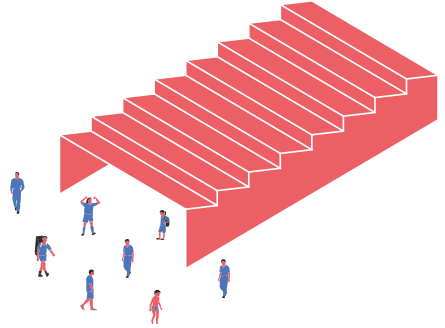
**INSTITUTO
POLITÉCNICO
NACIONAL**

CARENCIAS

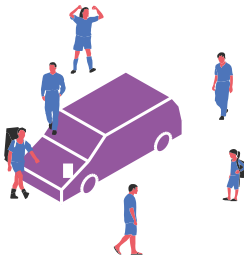
ESTRATEGIAS



Equipamiento y servicios



Reuso de estructuras fabriles



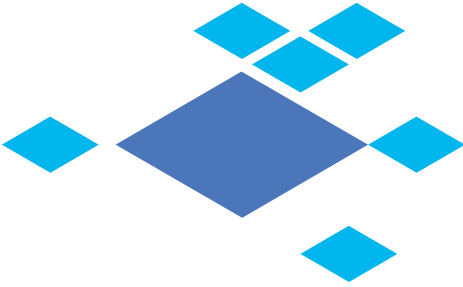
Prioridad al peatón



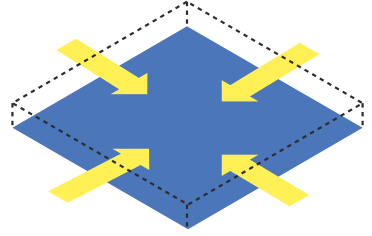
Conversión de calles a prioridad peatonal

CARENCIAS

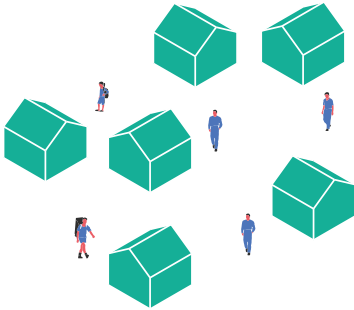
ESTRATEGIAS



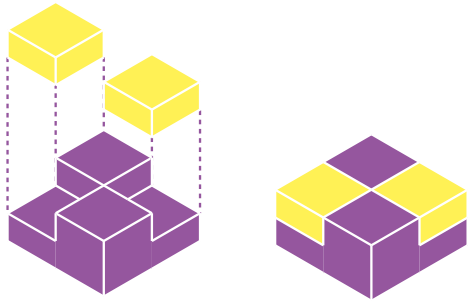
Mayor área de espacio público



Rehabilitar el espacio público existente



Vivienda estudiantil



Redensificar lo existente

ESTRATEGIAS DE MEJORAMIENTO EN EL POLÍGONO

MOVILIDAD

El elemento fundamental que define el espacio urbano es la velocidad. Desde mediados del siglo XX, la dinámica urbana es dictada a partir de la velocidad y espacio destinado al automóvil. Conforme la jerarquía del automóvil incrementa, así también las consecuencias a nivel urbano como la segregación de barrios, el desarrollo irregular en la periferia de las ciudades usualmente inaccesible a servicios básicos, así como el crecimiento horizontal desmedido, todos grandes problemas a los que nos enfrentamos en la actualidad.

En 2015 el 47% de los recursos fue invertido para infraestructura vial mientras que el resto se repartió entre infraestructura peatonal, ciclista, espacio público y transporte público mientras que solamente el 24.7% de los viajes al trabajo y el 12.6% de los viajes a escuelas se realizan en automóvil particular.¹

Pese a que los viajes en auto representan menos del 30%, la CDMX es la más congestionada en el mundo, considerando la cantidad de recursos económicos invertidos en este medio así como el espacio físico y siendo el modo de transporte menos utilizado, menos sostenible y más costoso de todos.

Cabe mencionar que un gran porcentaje de los viajes que se realizan diariamente en la ZMVM son a pie a pesar de las malas condiciones de las banquetas y gran cantidad de cruces peatonales, los cuales priorizan al auto.

Datos de la encuesta origen-destino del INEGI, señalan que el 42.4% de los viajes realizados para ir a un centro de estudio son a pie, siendo este el tipo de movilidad más frecuente de todas (colectivo 30.7%, automóvil 12.6%, metro 8.8%) y que el 12.3% de los viajes toman de una hora hasta más de dos horas.

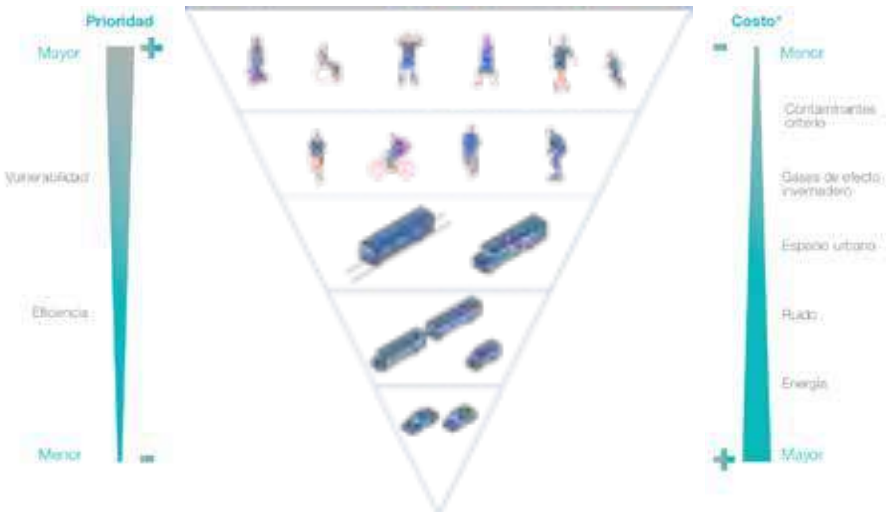
¹ Natalie Delgadillo. (2016). México gasta millones en infraestructura para el auto y muy poco para los peatones, ciclistas y el transporte público. 2018, de CityLab Sitio web: <https://www.univision.com/noticias/citylab-transporte/mexico-gasta-millones-en-infraestructura-para-el-auto-y-muy-poco-para-los-peatones-ciclistas-y-el-transporte-publico>

Por otro lado, el 12.7% de los viajes con destino a un centro de trabajo son a pie, lo que quiere decir que los lugares de trabajo suelen estar más alejados que los de estudio además de ser más común que utilizar el metro-bús (4.8%).

La distribución de la mayoría de las vías secundarias suelen ser 80% para autos y 20% para peatones, lo cual no corresponde proporcionalmente a la cantidad de usuarios de cada tipo de movilidad.

¿Qué implica ser la ciudad más congestionada?

El promedio de nivel de congestión vial es del 66%, es decir el tiempo extra que toma desplazarse de un lugar a otro, según la página TomTom International BV. Esto quiere decir que un recorrido de 30 minutos en condiciones sin tráfico, toma en promedio 19.8 minutos extra de tiempo con congestión vehicular. La cantidad de horas que un usuario de automóvil privado pierde al año sólo en tiempo extra, como consecuencia del tráfico, es de 227 horas (9.45 días al año).



Si nos preguntamos el porqué de lo anterior existen diversas razones. La más evidente es la mala planeación vial y urbana. Nosotros consideramos que existen tres causas determinantes.

La primera es la centralización de los centros de trabajo principalmente, el ejemplo más claro es Santa Fé, Polanco y Condesa.

Para el primer ejemplo el problema es la falta de oferta al transporte público masivo en distintas zonas de la ZMVM.

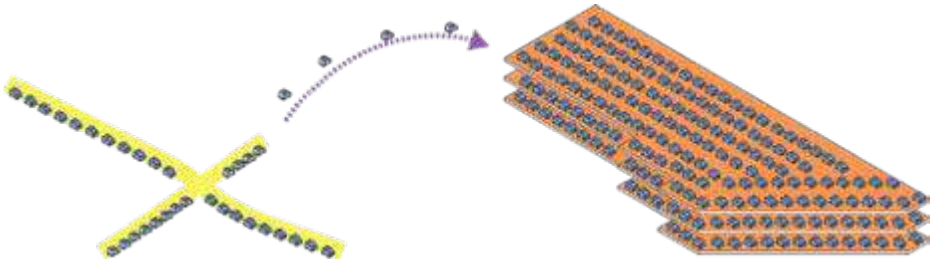
En contraparte, el segundo y tercer ejemplo, cuentan con gran oferta de transporte, sin embargo, el problema es la falta de interconectividad entre los tipos de transporte por ejemplo nodos para movilizarse de auto a peatón a Metrobús o de peatón a metro, etc.

Es fundamental a implementar en la agenda pública, es la coordinación eficaz que englobe la totalidad de la ZMVM, es decir, que se desarrolle un tejido integral de transporte y movilidad accesible en toda la mancha urbana.

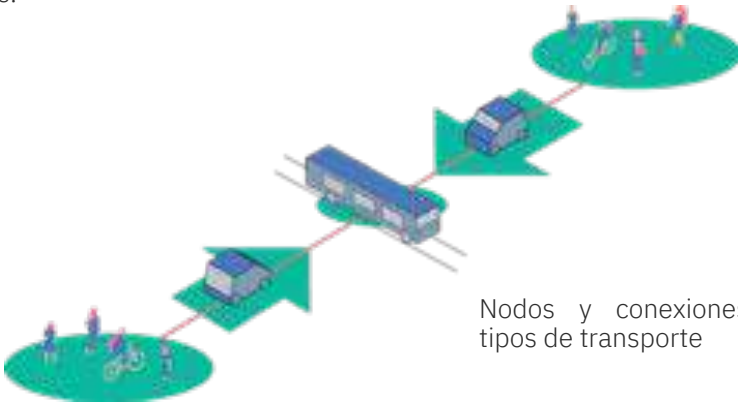
La segunda causa es que los peatones y ciclistas no son negocio. Esto quiere decir que a pesar del reducido número de usuarios de automóviles particulares, estos generan una remuneración económica significativa para el sector privado y público, existen carreteras privadas como el segundo piso del periférico, estacionamientos, parquímetros, fotomultas, gasolina, el mantenimiento del coche y trámites que involucra desde la licencia para conducir hasta verificaciones, entre otros. Por otro lado los peatones y ciclistas representan simplemente un gasto. Según un artículo publicado por DaDa Room, mantener un automóvil puede representar "...hasta el 27% de los ingresos anuales de un capitalino." (Dada Room, 2018) en promedio, mantener un auto cuesta \$36, 989 anuales mientras que la membresía de EcoBici en la CDMX cuesta \$416 lo cual representa el 1.12% del gasto en un automóvil.

El mismo artículo, señala que viajar en bicicleta puede ser 40% más rápido que viajar en auto en horas pico ya que la bicicleta se desplaza en promedio a una velocidad de 17 km/h mientras que un auto a 7 km/h (en horas pico).

Poder caminar un barrio lo mantiene vivo y mejora la interacción social de sus habitantes. Dicha interacción se refuerza también a través del espacio público, entendido como el espacio de todos. Algunas estrategias aplicables son priorizar al peatón, reduciendo el flujo vehicular y ampliando banquetas y aumentando calles peatonales. La movilidad barrial interna debe ser principalmente peatonal y ciclista y que estos a su vez se conecten con los medios de transporte masivos para desplazarse eficazmente a zonas distintas.



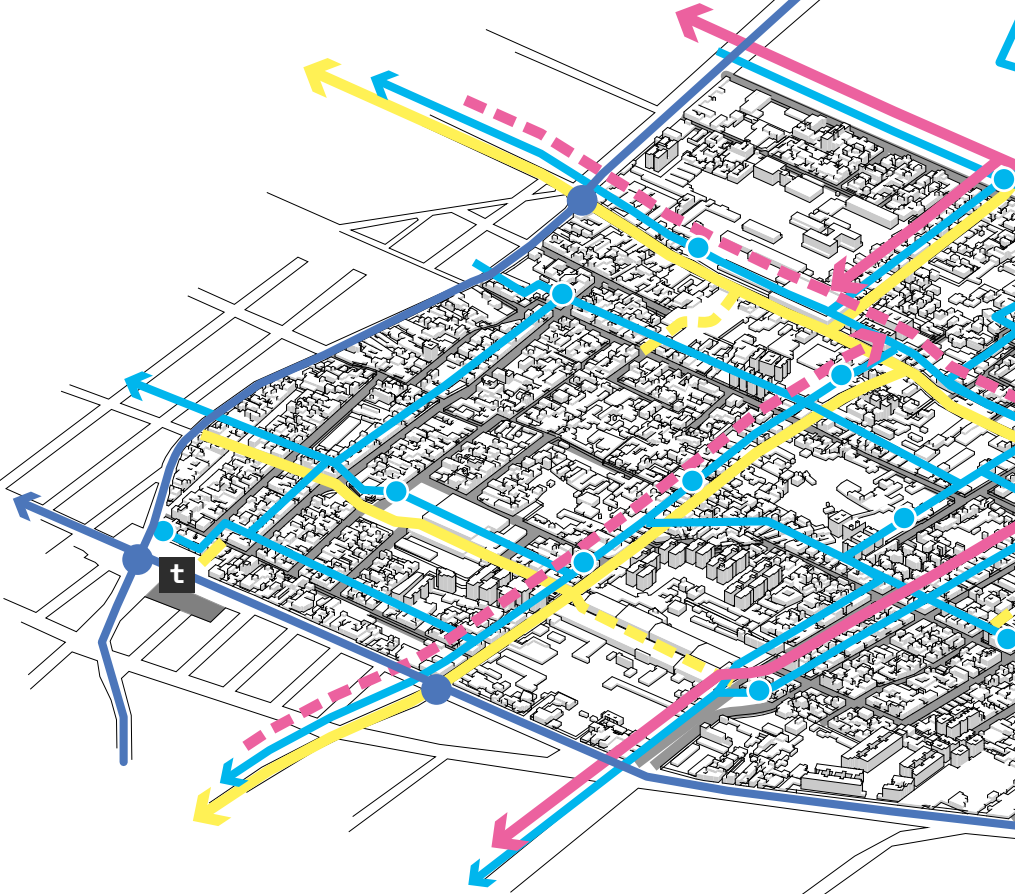
Utilización del estacionamiento de la Arena como público y desaturar las vías de autos.



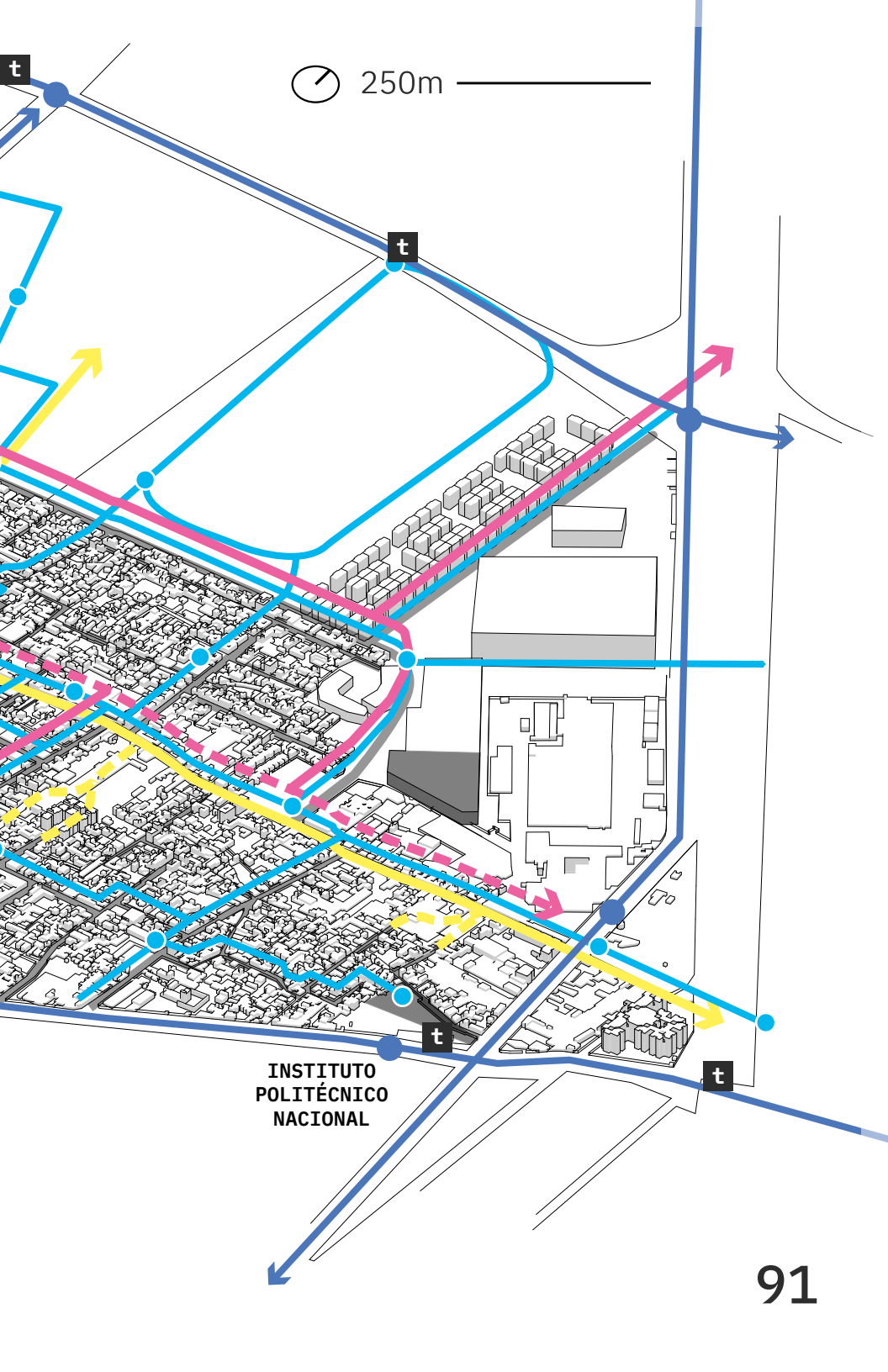
Nodos y conexiones entre tipos de transporte

PRIORIZAR EL DESPLAZAMIENTO HUMANO

UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA DE
MÉXICO



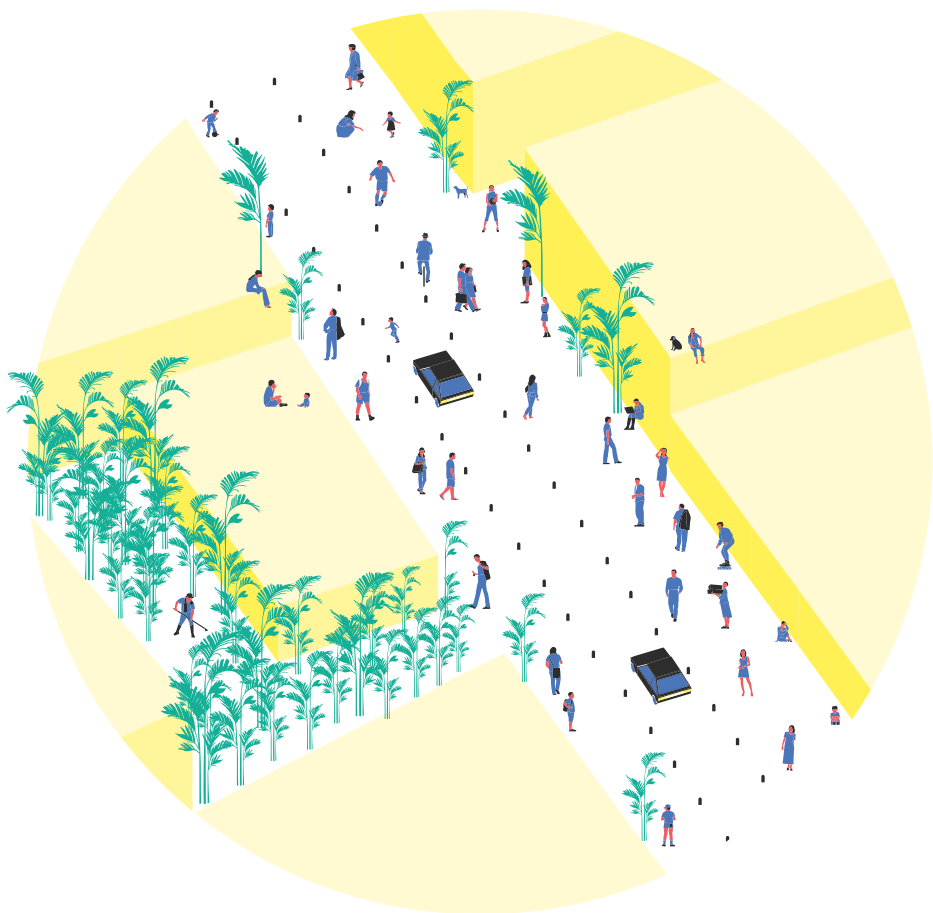
- CALLE ORDINARIA
- CALLE PEATONAL
- CALLE PRIORIDAD PEATONAL
- CALLE VEHICULAR REDUCIDA
- CIRCUITO UNIVERSITARIO
- CICLOVÍA





CALLE PEATONAL

Las calles peatonales ceden la totalidad de su espacio a la movilidad humana. Están exentas de movilidad mecánica en su interior pero permiten el libre flujo ciclista. Se propone que las estructuras aledañas a este tipo de calles abran su fachada y sumen espacio de carácter público o semipúblico al tejido urbano.



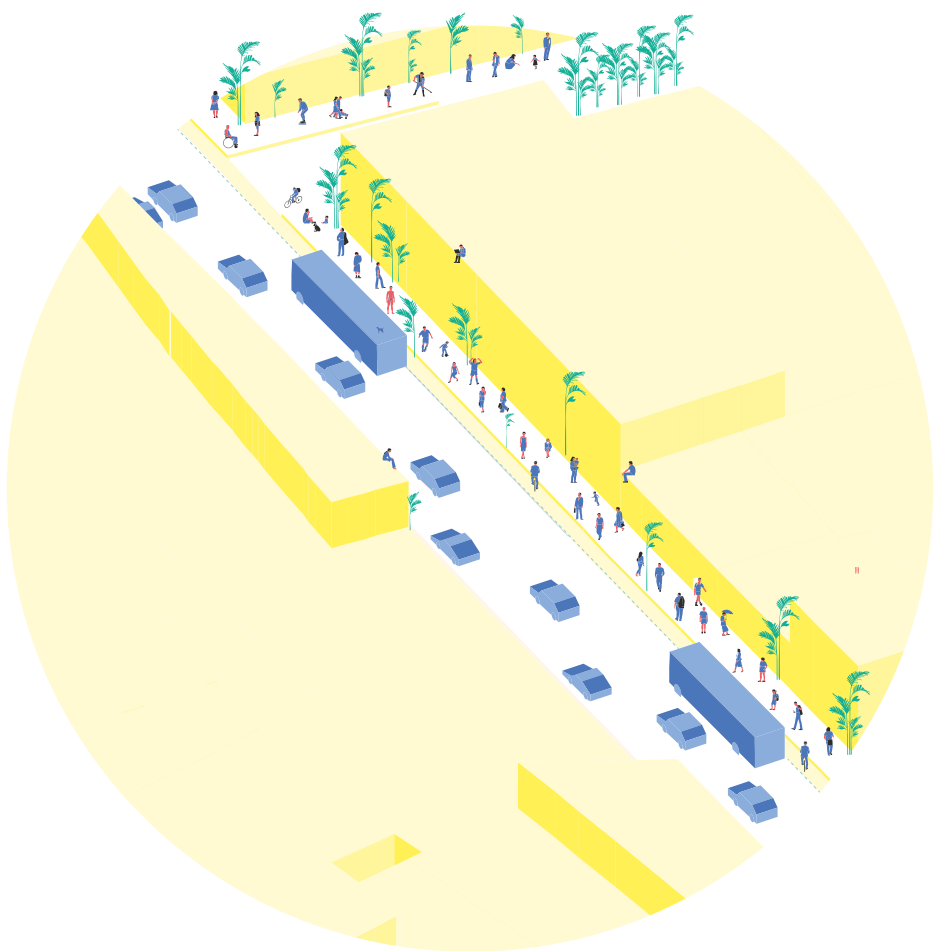
CALLE CON PRIORIDAD PEATONAL

Este tipo de calles da prioridad a la movilidad humana pero conservando el desplazamiento en automóvil a baja velocidad. Para priorizar al humano el arroyo vehicular se encuentra al mismo nivel que área peatonal, marcando la diferencia con de usos a través de bolardos de acero.



CALLE VEHICULAR REDUCIDA

Para este modelo de calles se propone reducir el arroyo vehicular existente para dar más espacio al peatón en banquetas. Con la reducción del arroyo vehicular también se propone incorporar una ciclovía de uso único ciclista.



CALLE CIRCUITO UNIVERSITARIO

Este tipo de calle conserva su prioridad a la movilidad motorizada y a una velocidad de máquina. Se propone la incorporación de un carril destinado al transporte público y que hospede los vehículos del Circuito Universitario.

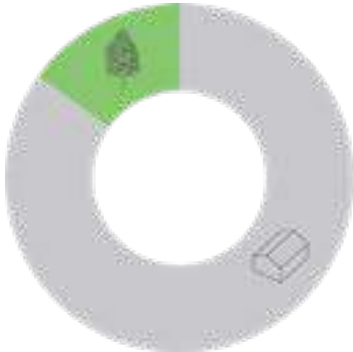
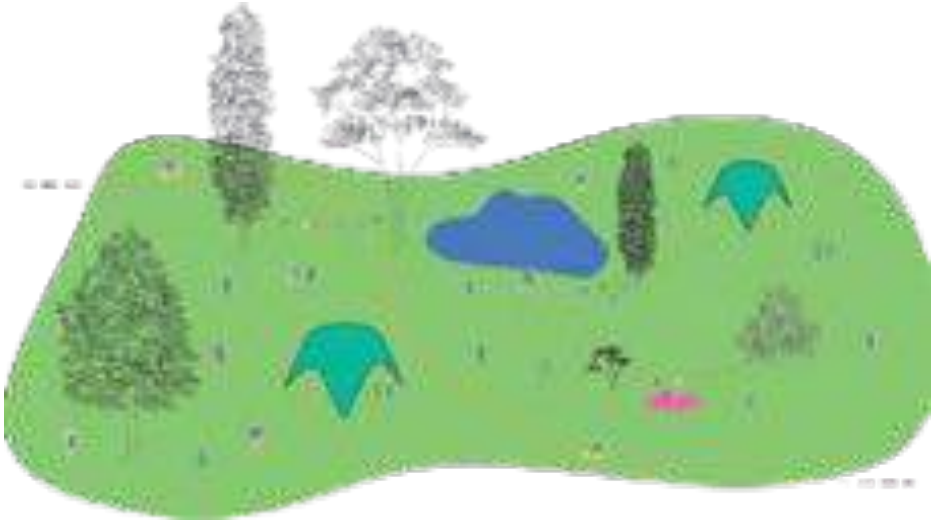
ESPACIO PÚBLICO

Vicente Guallart menciona en su texto *The Self Sufficient City* que “...una ciudad se crea a través del número de interacciones que suceden entre sus habitantes, especialmente en el espacio público.” ¿Por qué Guallart hace énfasis en el espacio público? Consideramos que en cualquier otro tipo de espacio las interacciones son el medio para lograr algo distinto a convivir como por ejemplo, en las oficinas, en el supermercado, el transporte e inclusive dentro de algunos espacios de una casa, tienen un uso muy particular. Por el contrario, el único propósito del espacio público es ser un espacio. Es por lo anterior que éste es fundamental para la integración social y el sentido de pertenencia.

A menor importancia que le demos a la calidad de la ciudad, menor posibilidad que los ciudadanos cuiden de ella. Estamos en el punto en el que si no se comprende la importancia de la ciudad y del espacio público, la tendencia será probablemente convivir a través de los medios electrónicos, donde el espacio físico no es indispensable. Los seres humanos somos sociables por naturaleza, por lo que de una manera u otra buscamos los medios para convivir. La Ciudad de México, por su crecimiento poco planeado, se ha ido comiendo los espacios públicos, muchos de los que quedan se han abandonado o privatizado hasta cierto punto. El crecimiento sin planeación urbana y la prioridad al automóvil son los principales responsables de lo anterior. El olvido del espacio que es de todos y no es de nadie, representa un vacío social.

Debido al boom de los centros comerciales, se ha creído erróneamente que este es un espacio público siendo que es todo lo contrario, un espacio privado y como su nombre lo dice, de consumo. En la CDMX se han construido al menos 108 plazas nuevas en los últimos 12 años. Recordemos que estos son espacios cuyo fin es el consumo por lo que en realidad no propicia la interac-

ción social. Por lo regular suelen ser espacios cerrados con poca vegetación. En contraparte un espacio público se caracteriza por poder hacer en el lo que el usuario requiera: descansar, leer, convivir, comer, jugar, deportes, dibujar, estudiar...



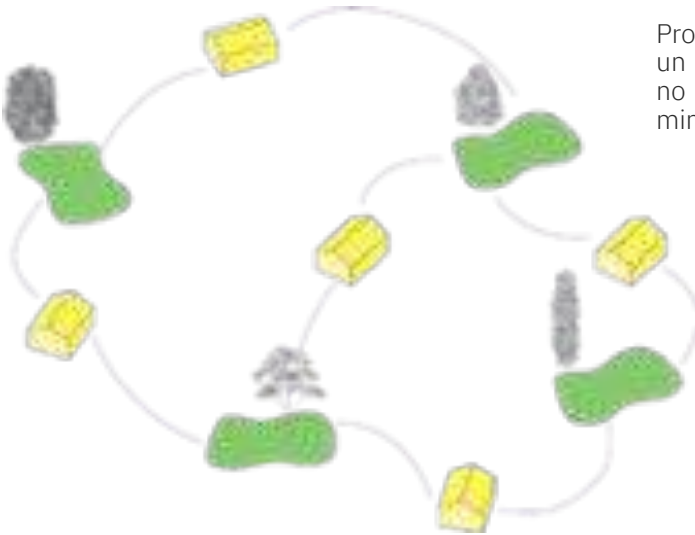
ACTUAL
Área verde 12.5%



PROPUESTA
Área verde 21%

El espacio público funciona como nodo físico, como punto de unión y transición de espacios, así como nodo social. Es ese el eslabón fundamental para crear sentido de pertenencia lo que de forma natural promueve que los ciudadanos cuidan de él y así la seguridad a su alrededor incrementa.

Bien sabemos que la tendencia del sistema en el que vivimos es que los trabajos menos creativos sean automatizados y es por eso que en estos espacios radica una vital importancia: la estimulación de la creatividad, a pesar de que su impacto no puede ser cuantificable, creemos que es el camino para una sociedad sana, colaborativa y empática.



Proponemos ubicar un espacio público a no más de 450m o 5 minutos caminando

BARRERAS

Las fallas en la planeación urbana así como en el crecimiento irregular de las urbes, crean barreras urbanas.

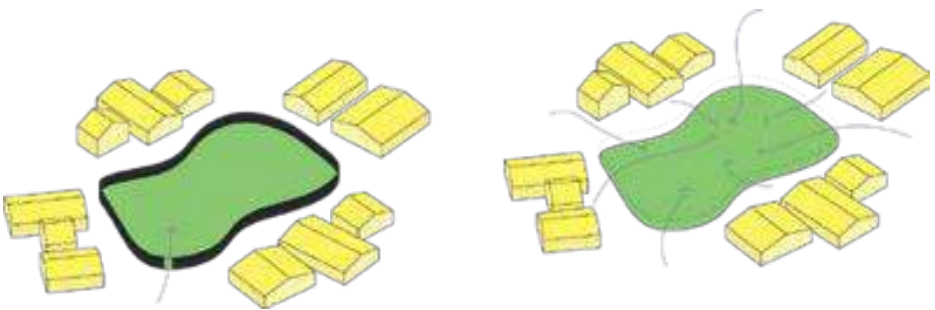
¿Qué quiere decir esto?

Nos referimos a espacios que segregan y dividen secciones de colonias con un elemento físico como pueden ser vías automovilísticas o férreas muy anchas, edificaciones de gran escala como centros comerciales, corporativos o deportivos o cualquier tipo de barda que no permite libre circulación peatonal.

Nuestra propuesta busca romper barreras conectando espacios. El ejemplo más evidente dentro del polígono de acción es la Alameda y la zona de la Arena México y Tec Milenio. Ambos son espacios de gran escala uno público y los otros privados. Lo que tienen en común es que están bardeados casi en su totalidad lo cual entorpece el flujo dentro de la zona.

Proponemos que espacios de gran escala y sobre todo espacios públicos mantengan una relación directa con las viviendas, comercios y los habitantes de la zona. Lo anterior, de manera que al no haber barreras, se difumine el concepto de espacios inalcanzables.

Buscamos crear barrios dinámicos que propicien el deseo de permanencia. Por otro lado, al romper las barreras, se revitalizan los espacios que antes eran poco accesibles lo cual mejora el entorno general del barrio.



RESTITUCIÓN DE ESPACIO PÚBLICO

UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA DE
MÉXICO



DESTRUCCIÓN DE ESTRUCTURA
PERMEABILIDAD DE BARRERA PERIMETRAL
CONEXIONES A TRAVÉS DE ESTRUCTURAS
ESPACIO PÚBLICO

t

250m



t

t

INSTITUTO
POLITÉCNICO
NACIONAL

t

TEJIDO DEL ESPACIO PÚBLICO

UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

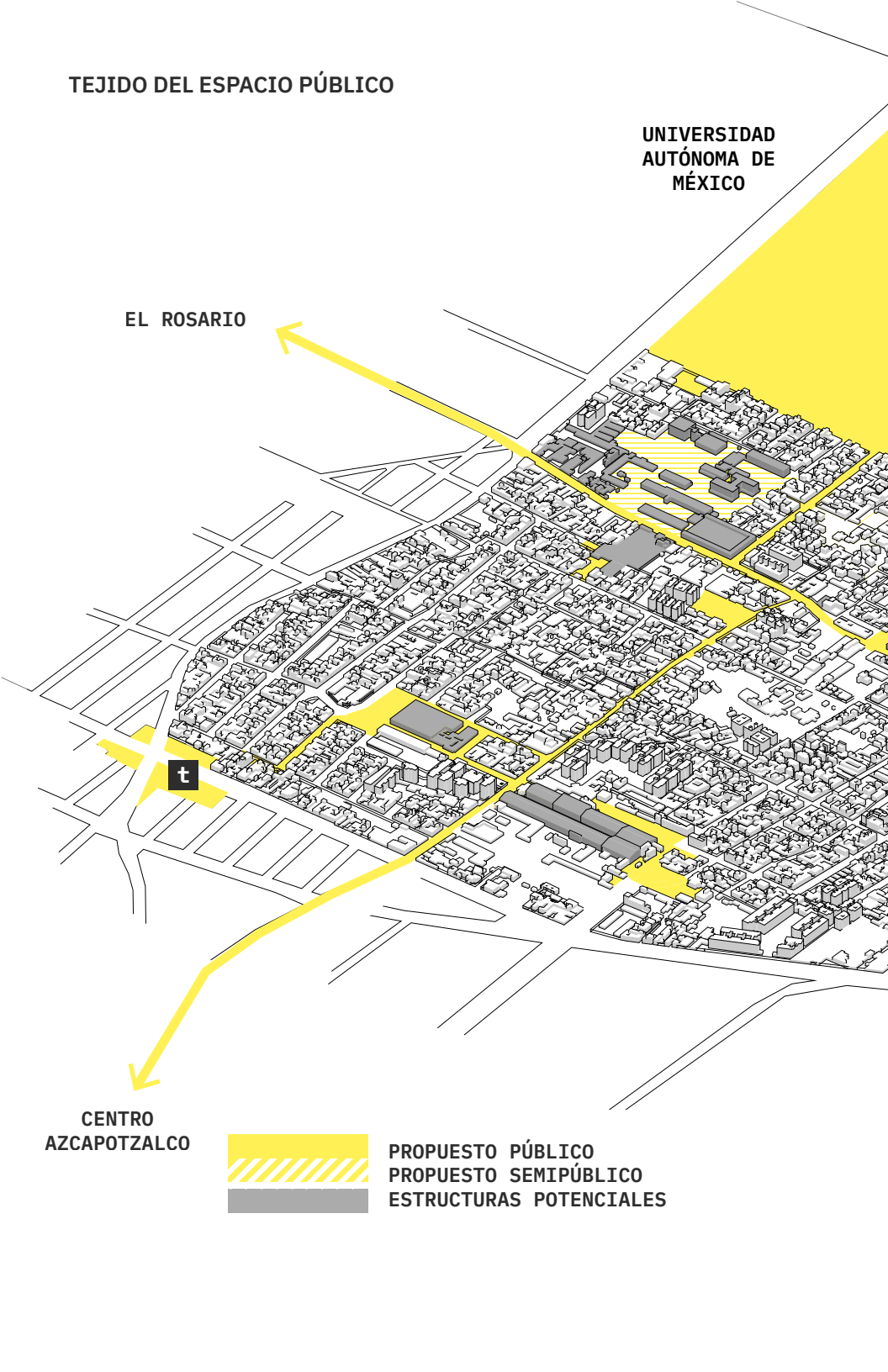
EL ROSARIO

CENTRO
AZCAPOTZALCO

t

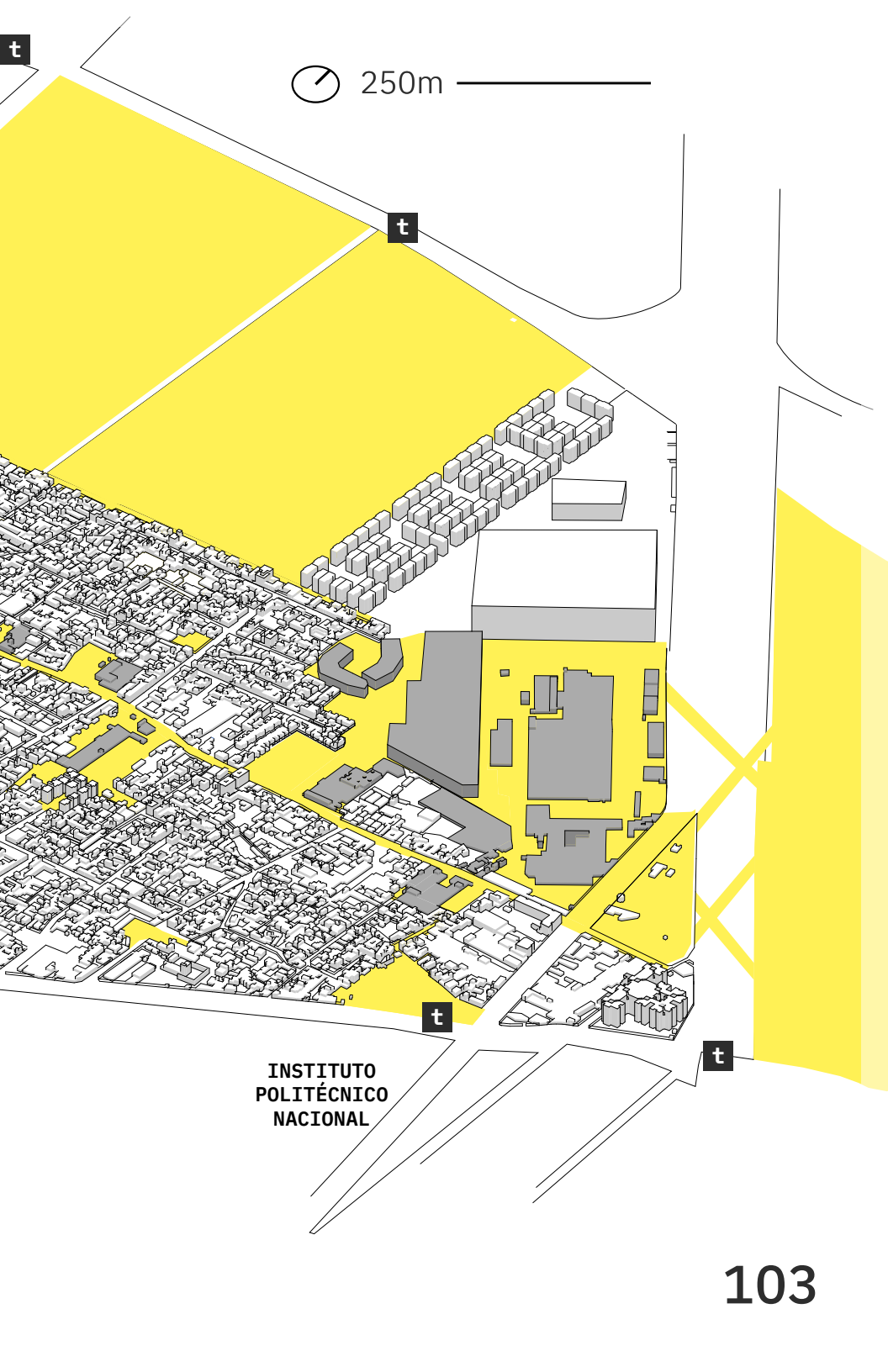


PROPUESTO PÚBLICO
PROPUESTO SEMIPÚBLICO
ESTRUCTURAS POTENCIALES



t

250m



INSTITUTO
POLITÉCNICO
NACIONAL

DENSIDAD

La sociedad está atravesando un cambio en el estilo de vida, en gran causa, debido al acceso de información que nos brindan las nuevas tecnologías en cuanto a rapidez y cantidad. Las actividades que realizaban las generaciones que nacieron en el siglo XX se han transformado drásticamente. Estos cambios se reflejan a nivel ciudad a través de la transformación de actividades, lo que terminará por convertir a ciertas estructuras en obsoletas. Para poder determinar qué estructuras comienzan a perder su carácter, en primer lugar tenemos que observar las actividades que han sufrido un cambio debido a las tecnologías de la información. Podríamos clasificarlas hoy en día como aquellas que dependen de los átomos (físicas) y los bits (digitales). Con este cambio de actividades la arquitectura cambiará por completo la tipología para cada una de ellas, o en otros casos dejará de ser casi relevante para la actividad. Es deber de los ciudadanos y sus gobiernos aprovechar de manera inteligente lo construido para dar cabida a nuevos usos. Entre las estructuras que sufrirán cambios en los próximos años y vale la pena mencionar están:

Los templos. Esto no quiere decir que para el año 2030 dejen de existir o se destruyan, pero el número de creyentes continúa en declive en poblaciones desarrolladas o con acceso a internet. Inevitablemente estas estructuras, ajenas a su original función, deberán ser reutilizadas al interior de las ciudades. Ya existen ejemplos de este tipo de prácticas en los Países Bajos, donde se han transformado templos en bibliotecas, entre otras cosas.

Los edificios de oficinas son otro ejemplo de estructuras, surgidos en el siglo XX, que se tendrán que adaptar a este nuevo siglo. El trabajo es una actividad que está siendo reformada por completo. Hoy en día el espacio de trabajo no depende de un espacio físico por completo, depende de una conexión a la red. Estas estructuras, probablemente, son más versátiles para dar cabida a otro tipo de funciones, como la vivienda.

La escuela, por su parte, no se volverá una estructura obsoleta pero el cambio en el sistema educativo determinará el futuro de estas estructuras. Existe una posibilidad de que el aprendizaje sea virtual, dejando de lado la dependencia hasta cierto punto del espacio físico. Pero también podría persistir la idea de escuela adecuando los espacios a los nuevos métodos de aprendizaje basados en el trabajo como taller.

Los estacionamientos son sin duda las estructuras que tienden a ser más inútiles a unas cuantas décadas, creadas por el hombre. Consisten en un enorme gasto energético y económico para resguardar el objeto máspreciado del siglo XX: el automóvil. Pero en una generación, donde la computación se encarga de distribuir eficientemente los automóviles dentro de la ciudad y la ciudad se vuelve más amigable al humano, los estacionamientos se convierten en oportunidades de reuso.

Los supermercados, no los pequeños puntos de venta, cambiarán su tipología para convertirse en centros de distribución. En el futuro la gente no irá a hacer la despensa, la despensa llegará a los hogares en la mayoría de los casos. Lo mismo pasará con los centros comerciales. La gente no irá a comprar físicamente, lo hará en línea. Por lo que es probable ver como los centros comerciales se transforman en centros de entretenimiento.

En el caso de algunas estructuras que alojan industria al interior de las ciudades, debido a la producción descentralizada, quedarán obsoletas.

El reuso de estructuras existentes en nuestra época es obligatorio, en gran parte por el costo energético que implica destruir y volver a construir. Tendremos que aprender a construir sobre lo construido.

CREACIÓN DE VIVIENDA PARA ESTUDIANTES

UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

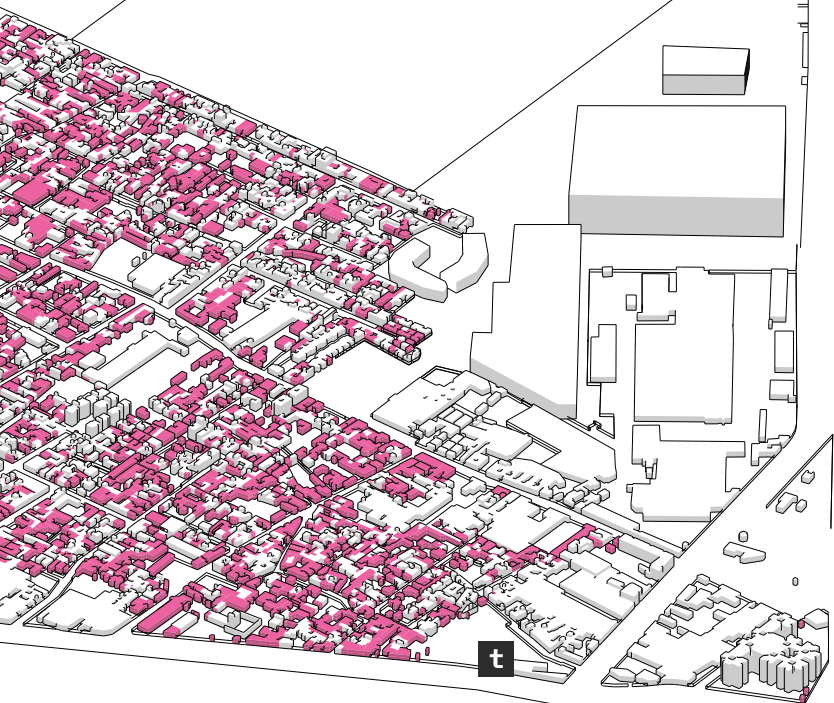


CRECIMIENTO A 2 NIVELES

t

250m

t



t

**INSTITUTO
POLITÉCNICO
NACIONAL**

t

Entrar a un barrio que cuente con servicios de todas las índoles, con fuentes de trabajo, centros de recreación pública, oferta cultural y educativa así como sitios deportivos es sumamente difícil dentro de la Ciudad de México. A esto lo definimos como barrio híbrido, un barrio en el que una persona pueda encontrar toda la oferta mencionada anteriormente dentro de un radio de 30 minutos a paso peatonal. Es importante comprender que el propósito de este tipo de barrios es formar tanto espacios como con una sociedad mixta y diversa y en consecuencia, forjar un eslabón entre gobierno-ciudad-sociedad-ambiente. Un barrio híbrido ofrece una buena calidad de vida para sus habitantes.

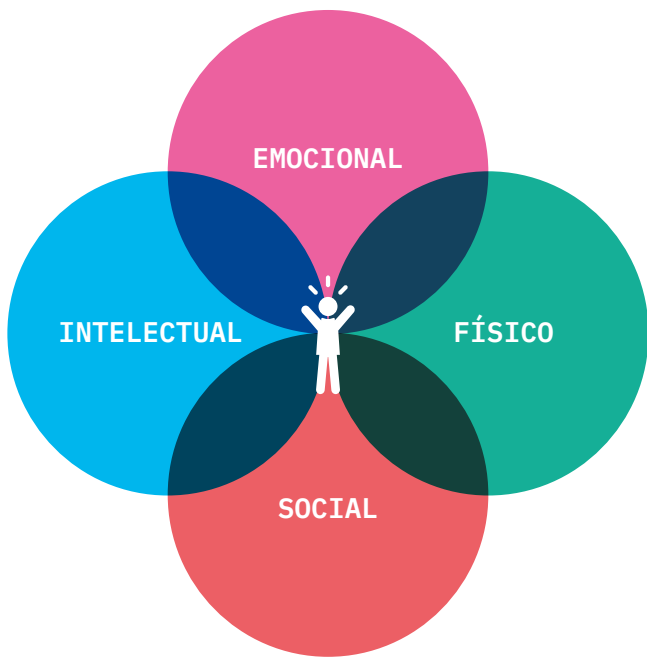
La equidad es un principio básico en este modelo el cual anhela que todos los ciudadanos gocen de los mismos servicios y oportunidades urbanas. Es un modelo que permite descansar, ser productivo, tener diversión y producir sin la necesidad de desplazarse largas distancias. Esto aparte de ahorrar energía crea un barrio autosuficiente al esparcir los usos de suelo.

Es crucial mantener en mente que a pesar de que este sea un modelo replicable en la ciudad, es casi indispensable mantener identidad en cada uno como se mencionó anteriormente.

Del mismo modo, la reducción de la ocupación y necesidad del coche es realmente significativa. Si nos preguntamos el propósito original del automóvil así como sus capacidades, hoy nos damos cuenta que el uso desmedido de este en la Ciudad de México le ha ido dando la espalda a lo que originalmente se planteó.

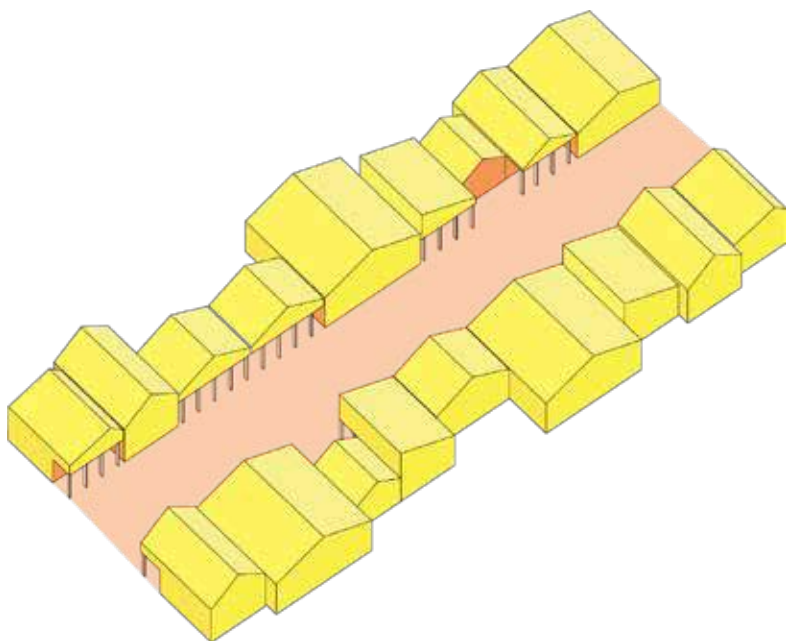
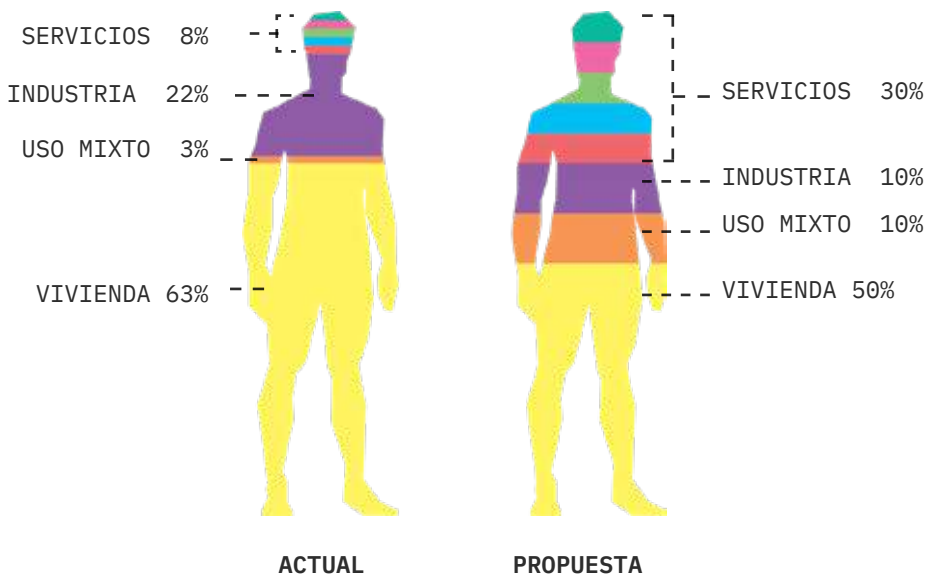
Consideramos que saciar las cinco necesidades básicas del ser humano sería una acción prioritaria y consecuencia de invertir en la calidad barrial de la totalidad de la ciudad. La primera necesidad básica es la física, el cuidado del cuerpo de la persona desde respirar hasta ejercitarse. En segunda esta la intelectual, es decir la mente y el aprendizaje. La emocional tiene que ver con

el estado de ánimo de las personas y las sensaciones. Finalmente la social son las relaciones interpersonales. Consideramos que los barrios deberían contar con la oferta necesaria para poder estimular cada una de estas características humanas para lograr la mejor calidad de vida posible y que como consecuencia, la seguridad y sentido de ciudadanía incrementa de manera natural.



La Ciudad de México es actualmente (2018) una de las metrópolis más excluyentes del planeta. Somos una ciudadanía en la que frecuentemente encontramos casos de segregación social que inclusive se manifiestan físicamente. Algunos ejemplos de lo anterior en la zona del poniente de la ciudad se encuentra el más radical, Sante Fé. Esta zona cuenta con una de las zonas residenciales más costosas de México así como con algunos de los corporativos más importantes. En contraste, a su lado se encuentran zonas de poder adquisitivo bajo así como con un gran nivel de inseguridad. Así mismo a pesar de que Polanco cuenta con más variedad de servicios, comenzando con transporte público y espacios públicos gratuitos, la vivienda es exclusiva para personas con poder adquisitivo muy elevado.

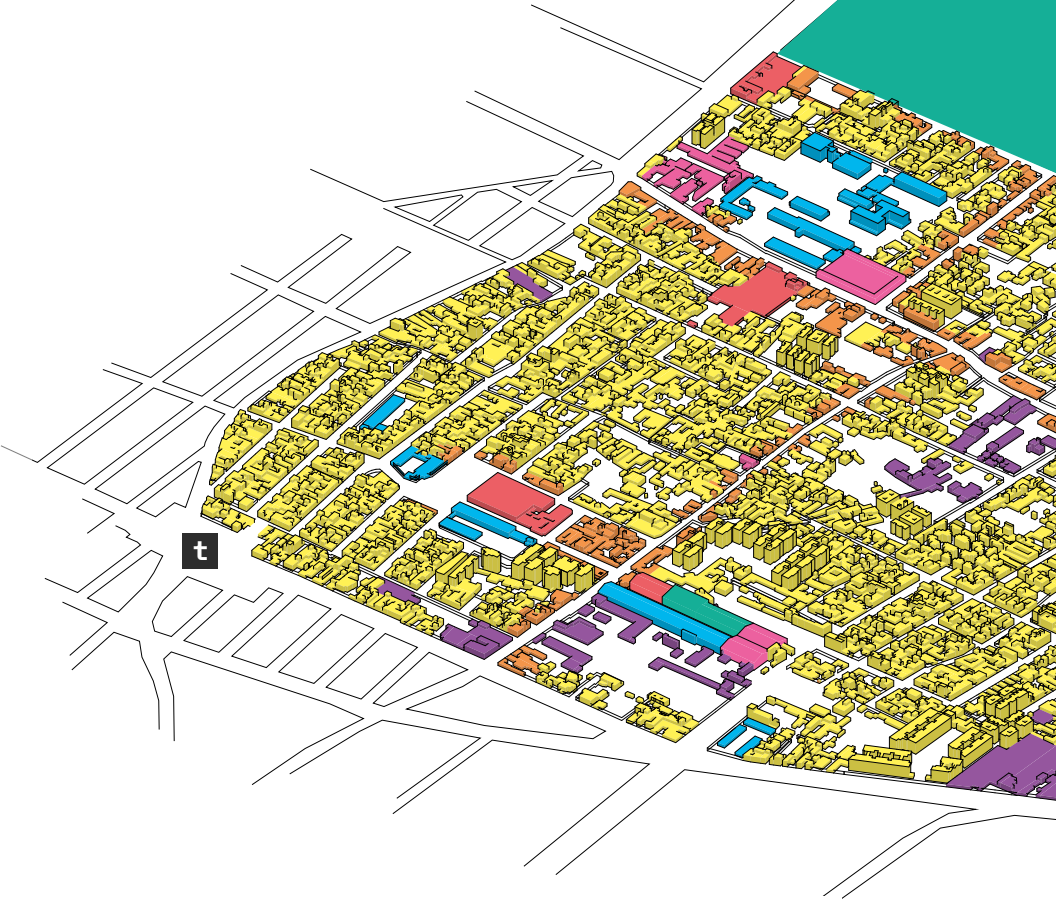
Un barrio híbrido impulsa a que la sociedad sea unida, al crear un barrio íntimo es posible que la indiferencia no entre en acción. Los beneficios económicos y ambientales son el resultado de la autonomía del mismo barrio. La posibilidad de realizar diversas actividades y el aprovechamiento del tiempo y recursos, aunado con lo anterior, ofrecen una calidad de vida que todas las personas merecen.



Esquema de vía peatonal con comercio y vivienda

DOTAR DE EQUIPAMIENTO

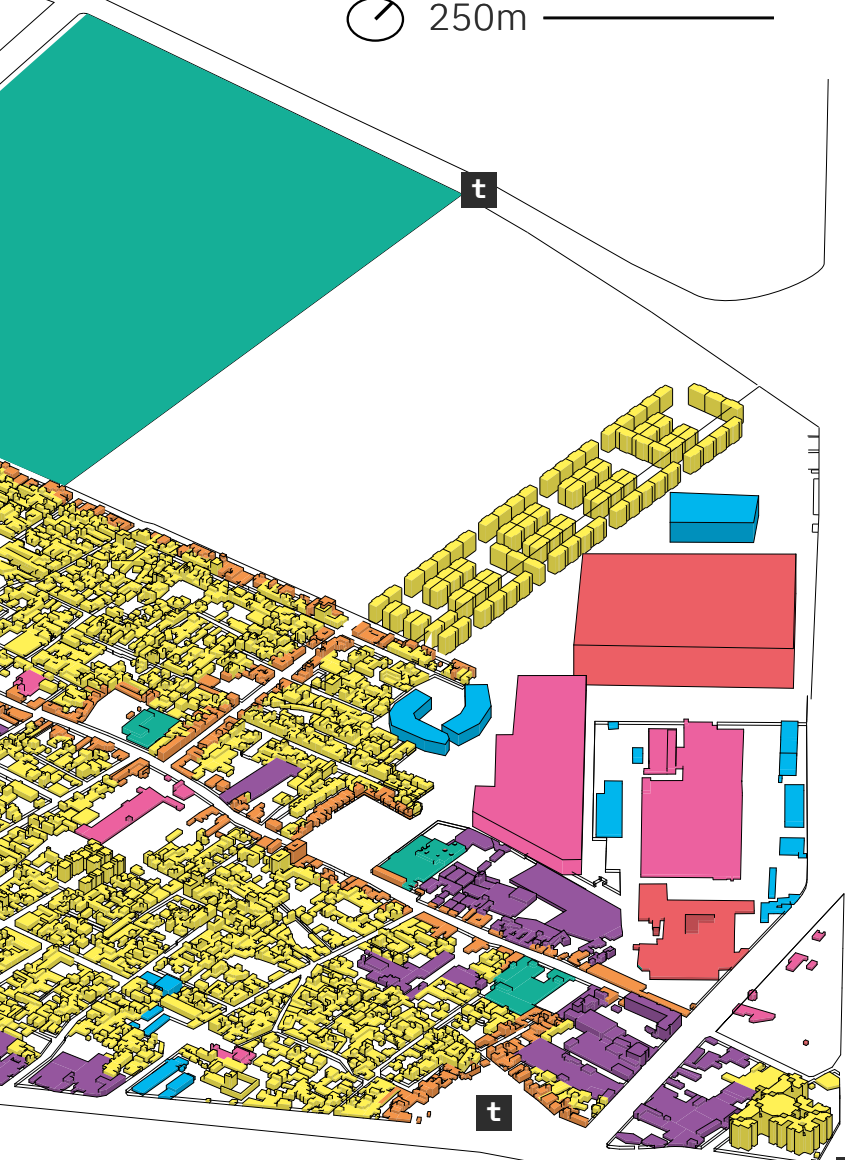
UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA DE
MÉXICO



	VIVIENDA
	VIVIENDA + EQUIPAMIENTO
	EQUIPAMIENTO FÍSICO
	EQUIPAMIENTO EMOCIONAL
	EQUIPAMIENTO INTELLECTUAL
	EQUIPAMIENTO SOCIAL
	INDUSTRIA

t

250m



INSTITUTO
POLITÉCNICO
NACIONAL

t

CONVERSIÓN DE ESTRUCTURAS FABRILES

UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA DE
MÉXICO



- NAVE 2 AGUAS
- NAVE TECHO ABOVEDADO
- ESTRUCTURA DOMINO
- NAVE TECHO 1 AGUA
- NAVE DIENTES DE SIERRA
- TEMPLO LOSA PLANA
- TEMPLO ABOVEDADO
- ESTRUCTURA LOSA PLANA
- ESTRUCTURAS DETERIORADAS

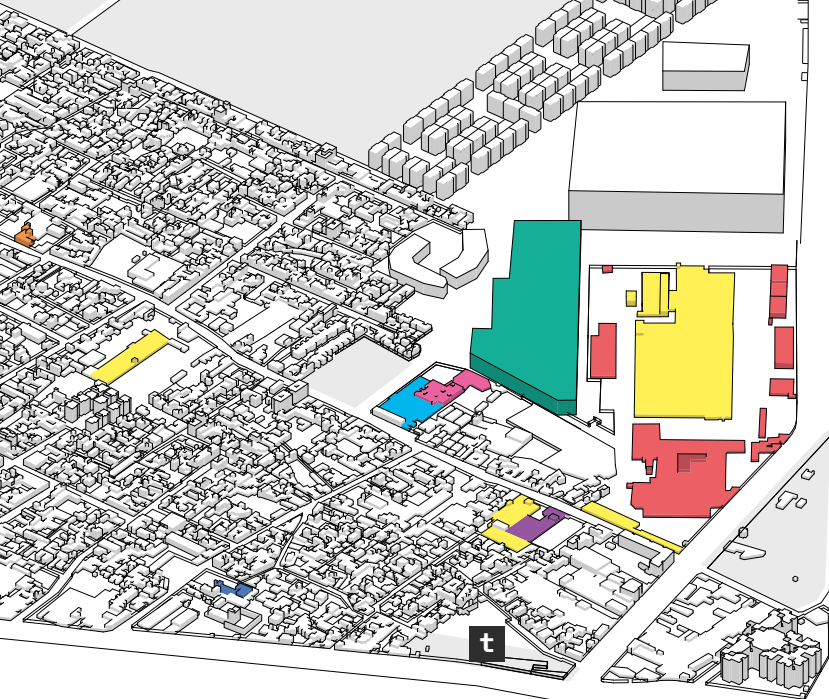
t

250m

DEPORTIVO
REYNOSA

t

ALAMEDA
NORTE



t

INSTITUTO
POLITÉCNICO
NACIONAL

t

ESPACIOS DE INTERACCIÓN SOCIAL

La sociedad moderna trajo consigo la figura del trabajador/consumidor y fomenta la idea de que una buena calidad de vida estaba asociada a la necesidad de adquirir bienes, como se puede observar con la casa y el automóvil. El siglo XX fue una época que brindó los conceptos del individualismo, en cambio, el siglo XXI se caracteriza por una época colaborativa y compartida.

Es una época en la que las ciudades deberían invitar a sus ciudadanos a trabajar como equipos. Las personas han comenzado a trabajar colaborativamente en distintas áreas y han surgido iniciativas que incentivan una economía horizontal, en donde las figuras más poderosas, como los bancos, comienzan a perder poder frente a la red de personas que trabajan en conjunto y la economía se reparte de la manera más equitativa posible. Gracias a la sociedad de la información que empodera a las personas ha sido posible trabajar colaborativamente para lograr metas grupales en beneficio de muchos. El internet tiene el poder de unir.

Actualmente este tipo de colaboración rinde frutos a través de plataformas que conectan personas con los mismos intereses o que buscan trabajar en conjunto, ya sea de manera comercial o lúdica. En un futuro cercano podríamos imaginar a ciudadanos con una diferencia generacional trabajando de manera colaborativa, podríamos imaginar a gente de la tercera edad cocinando a jóvenes, universitarios enseñando a niños o diferentes profesionistas ayudando en distintas comunidades, donde el beneficio es mutuo y anteriormente hubiera sido inimaginable. Debemos utilizar nuestras herramientas y tecnologías para poder conectar a las personas cercanas físicamente para poder compartir desde conocimiento hasta espacios físicos. Donde fuera posible lograr más con lo menos y donde pudiéramos aprovechar al máximo los recursos. Si logramos crear espacios compartidos

que sean aprovechados durante todo el año y a distintas horas del día, el resultado es una sociedad con un tejido social más fuerte, promoviendo que uno vea por el otro.

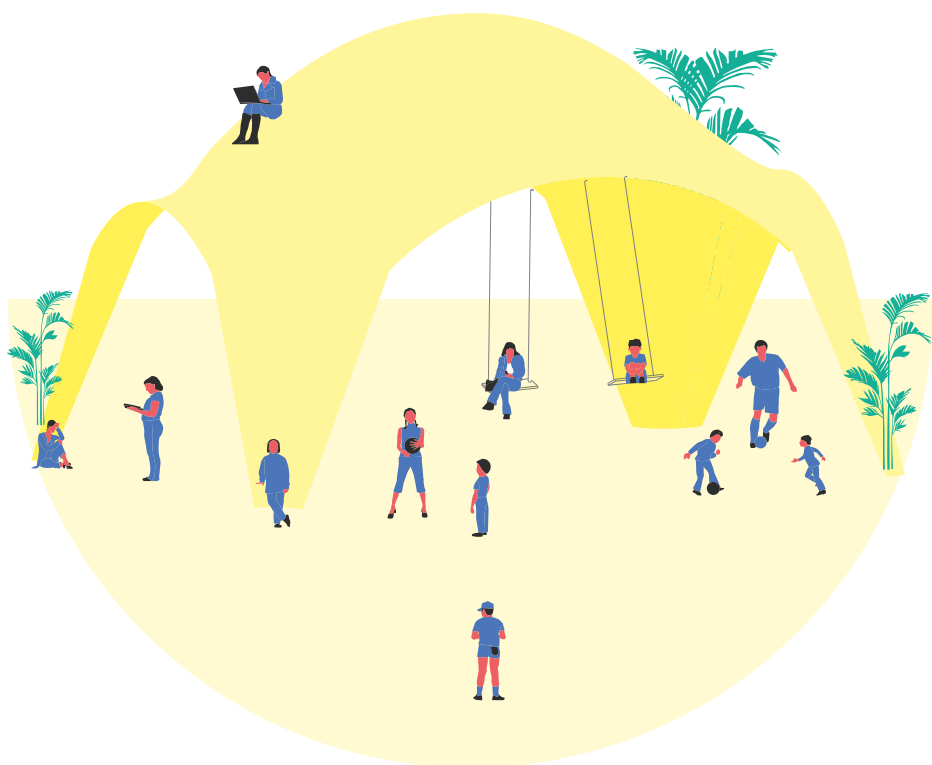
Los ciudadanos deben de estar involucrados en el manejo de la ciudad para que compartan esa motivación para su mejora, a través del intercambio de datos y conocimientos. De esta forma, los habitantes serán capaces de entrar en un ciclo de mejora de calidad de vida y un proceso de interacción social a través de nuevas actividades. Es importante crear redes abiertas y colaborativas, donde la meta fundamental sea el bienestar humano y no la posesión de bienes.

Compartir recursos físicos, como lo es la vivienda, a escala de habitación y comunidad, es el resultado de una red que comparte información de los recursos disponibles en la comunidad, una excelente forma de incrementar la eficiencia y la cohesión social.



VIVIENDA COLECTIVA

Se propone la conversión y creación de estructuras que alojen vivienda compartida, con el propósito de mezclar personas de distintas generaciones y clases sociales para fomentar la interacción entre los habitantes y fomentar dinámicas simbióticas en las que las diferencias brinden un intercambio de cultura y servicios. Además se propone crear espacios público comerciales a nivel de calle.



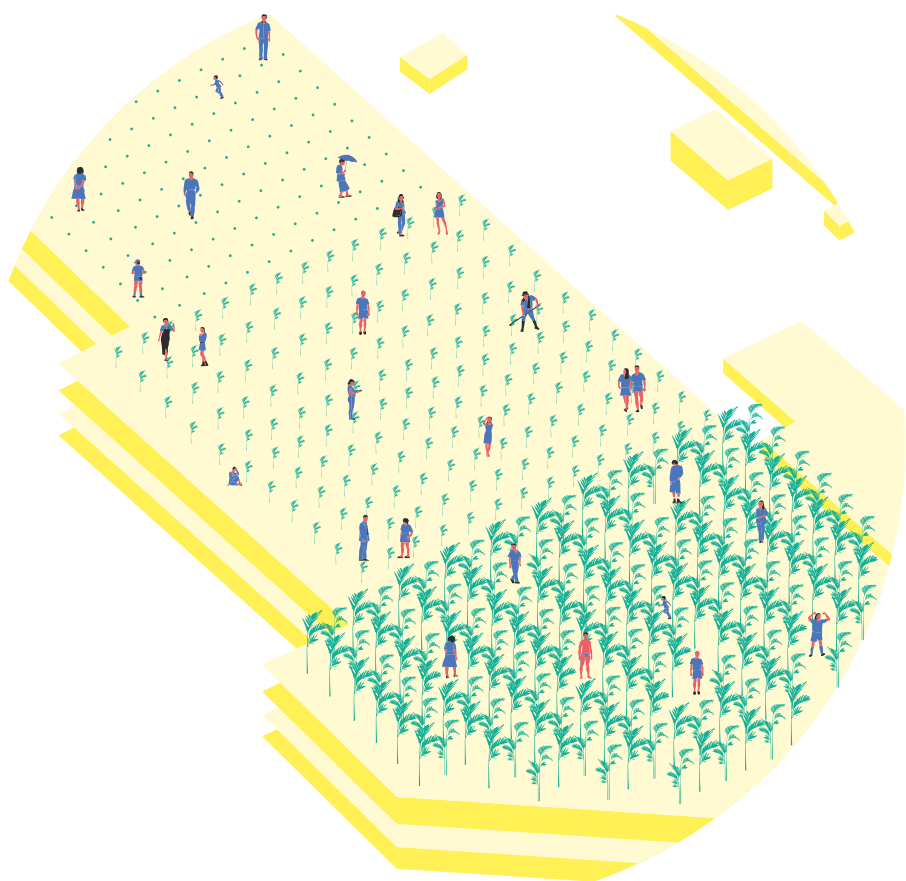
CUBIERTAS POLIFUNCIONALES

Dotar al espacio público de área cubierta para generar espacios que permitan su uso las 24 horas del día y protegiendo de las hostilidades del tiempo. Las cubiertas son espacios públicos aprogramáticos, donde el programa es propuesto y construido socialmente.



TIANGUIS PROFESIONAL

La creación de espacios de intercambio de servicios, tanto profesionales como recreativos. Con un objetivo principal en la población estudiantil que busca incrementar sus conocimientos y una población mayor que requiere de ellos. Además así se favorece un intercambio social y cultural, en el que se aporta a la comunidad misma.










HUERTO COMUNITARIO

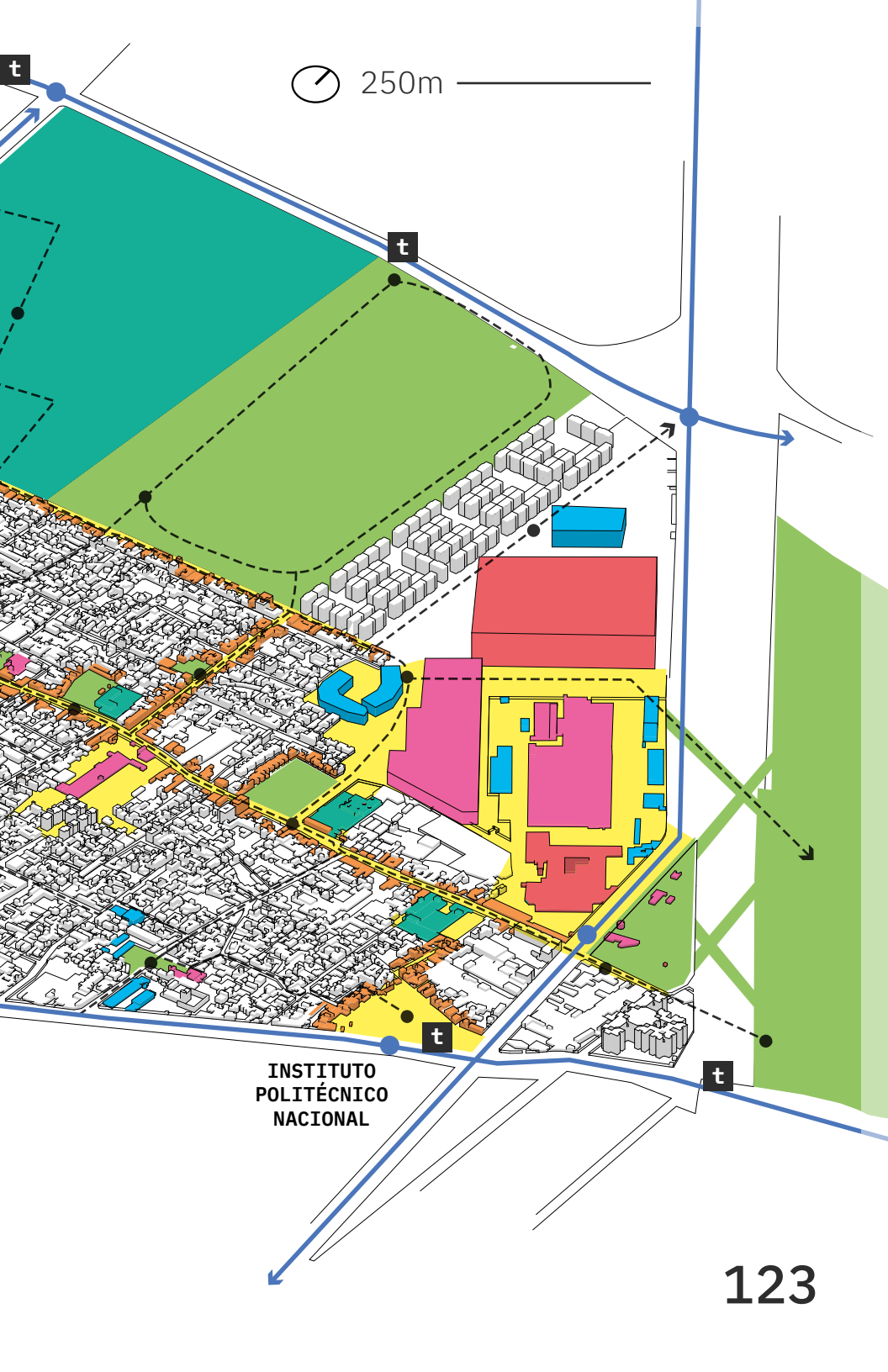
Dentro del barrio se propone crear espacios de cultivo colectivo y de acceso público. Se busca que sean lugares en dónde personas de distintas generaciones choquen e interactúen con un fin recreativo. Específicamente proponemos que el último nivel del estacionamiento de la Arena CDMX que cuenta con 2.2ha, se convierta a un huerto barrial de carácter público.

PLAN MAESTRO

UNIVERSIDAD
AUTÓNOMA DE
MÉXICO



-  ESPACIO PÚBLICO
-  VIVIENDA+EQUIPAMIENTO
-  EQ. FÍSICO
-  EQ. EMOCIONAL
-  EQ. INTELLECTUAL
-  EQ. SOCIAL
-  CIRCUITO UNIVERSITARIO

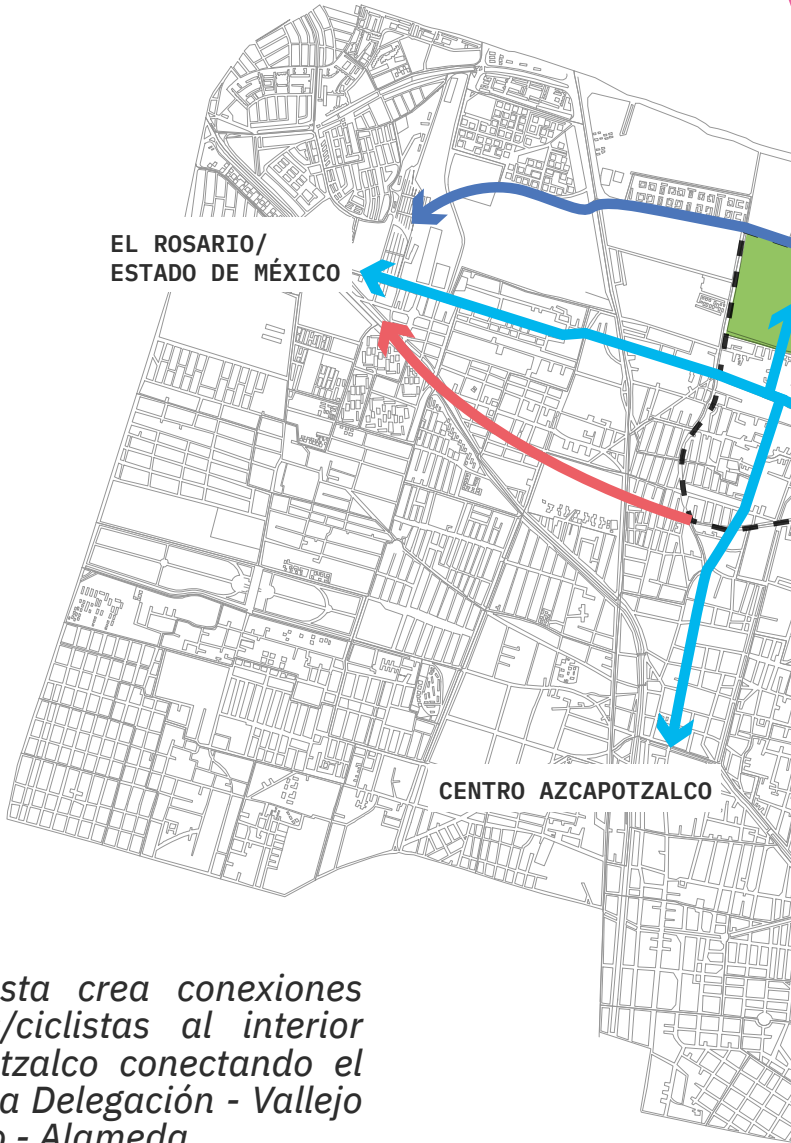


250m

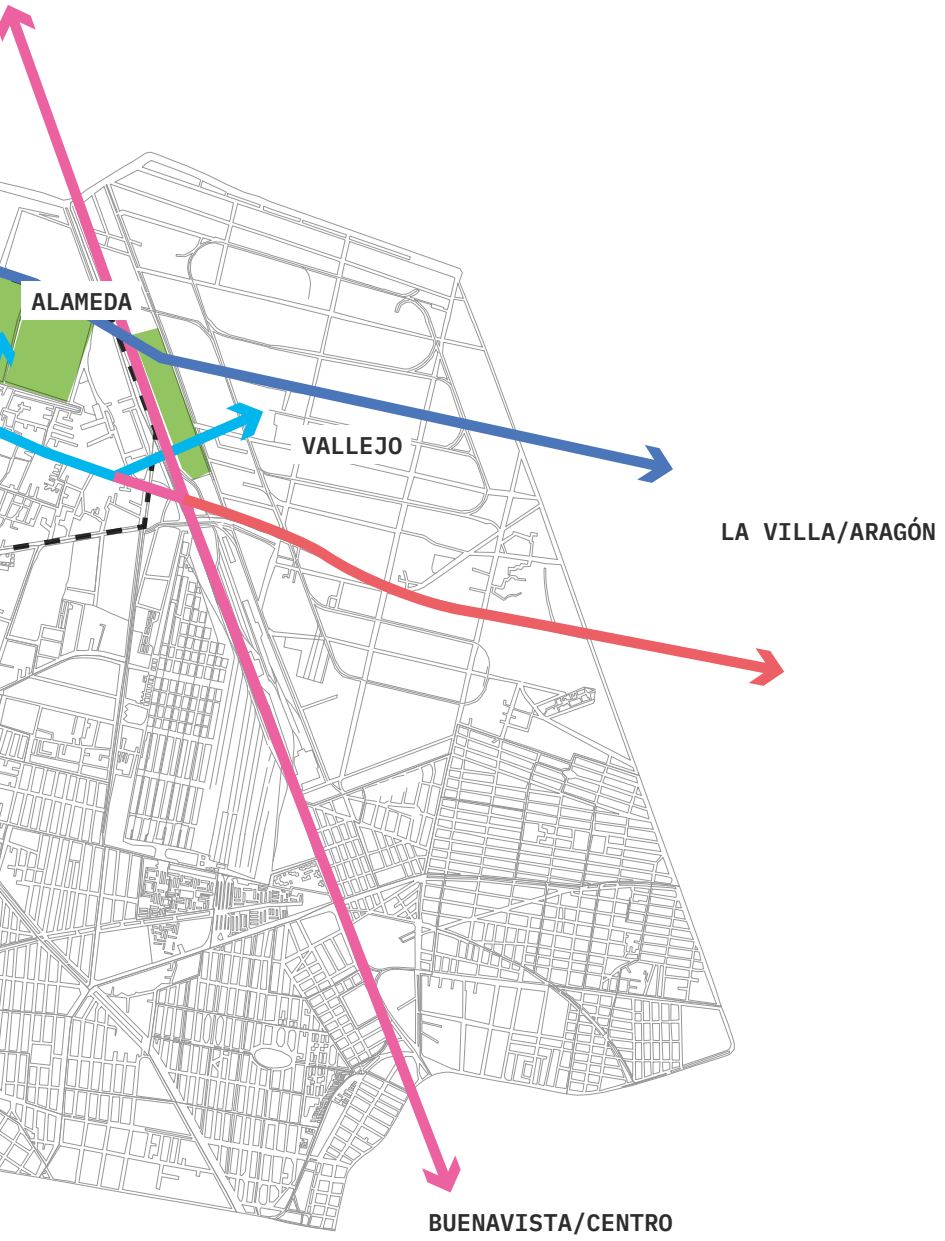
INSTITUTO
POLITÉCNICO
NACIONAL

CONEXIÓN CON LA CIUDAD

ESTADO DE MÉXICO



La propuesta crea conexiones peatonales/ciclistas al interior de Azcapotzalco conectando el Centro de la Delegación - Vallejo - El Rosario - Alameda.



**ARENA
MEXICO**

EL RASTRO

ESTACIONAMIENTO

PREPARATORIA

PASAJE ARTE

PROPUESTA ÁREA ARENA MÉXICO - RASTRO





HUERTO

TALLERES

Esta zona está ubicada alrededor de varios hitos de la zona: La Arena CDMX, el rastro, el suburbano, una preparatoria y una universidad. El rastro conserva una sección de estructura original, integrada al museo de el Rastro. El estacionamiento de la Arena pasa a ser un huerto en la terraza, se mantiene como estacionamiento pero público en los niveles intermedios y el nivel de abajo es un pasaje de arte, donde cualquiera lo puede utilizar como espacio de expresión artística y complementada con talleres en una ex zona industrial. Se regenera el parque del estudiante y se implementan cubiertas que permiten llevar a cabo diversas actividades en los parques.



PROPUESTA ÁREA MERCADO REYNOSA - NAVE



TALLERES

PARQUE

DEPORTE

HUERTO

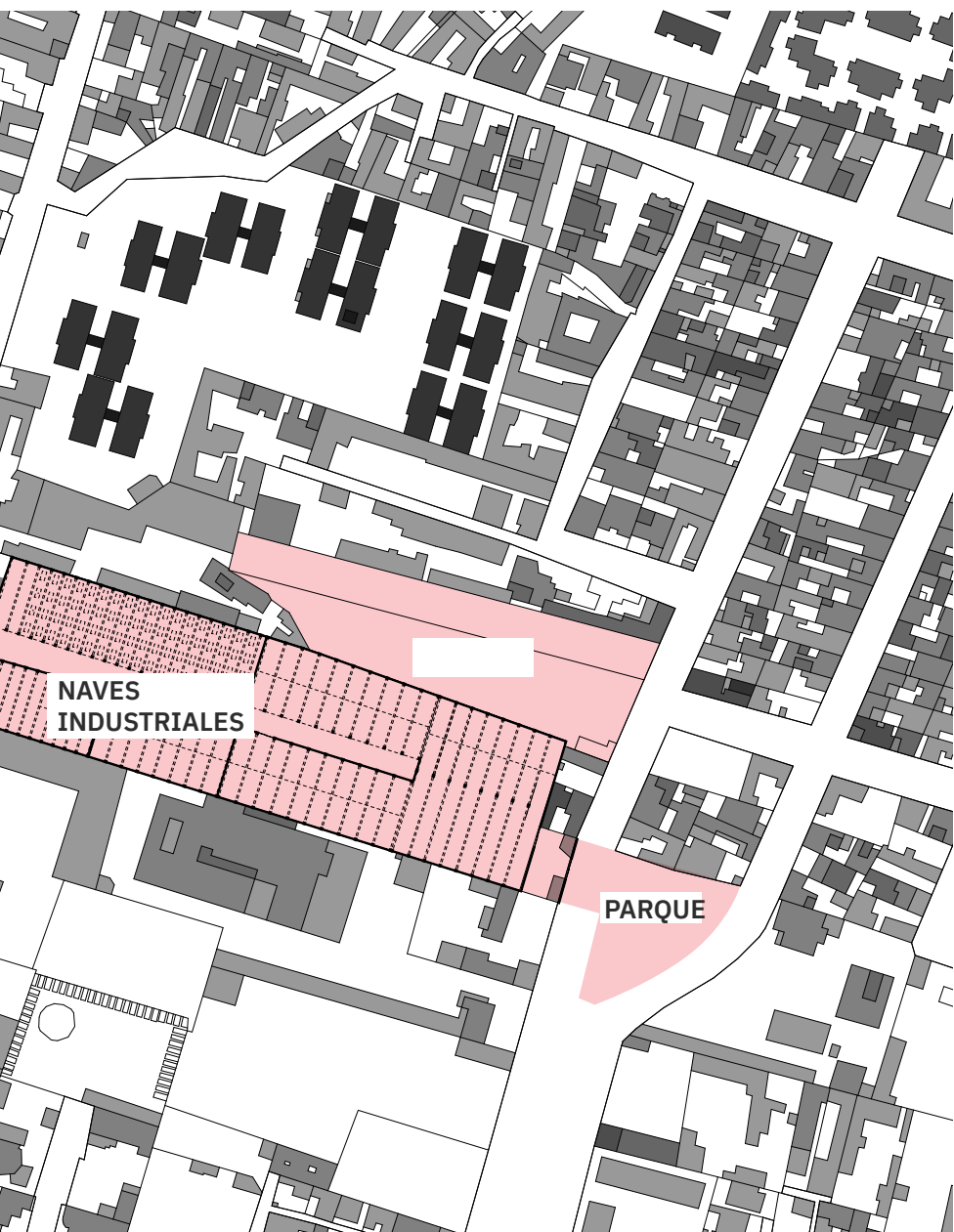
EXPOSICIÓN

**PROYECTO
ARQUITECTÓNICO**

50m



ESTADO ACTUAL

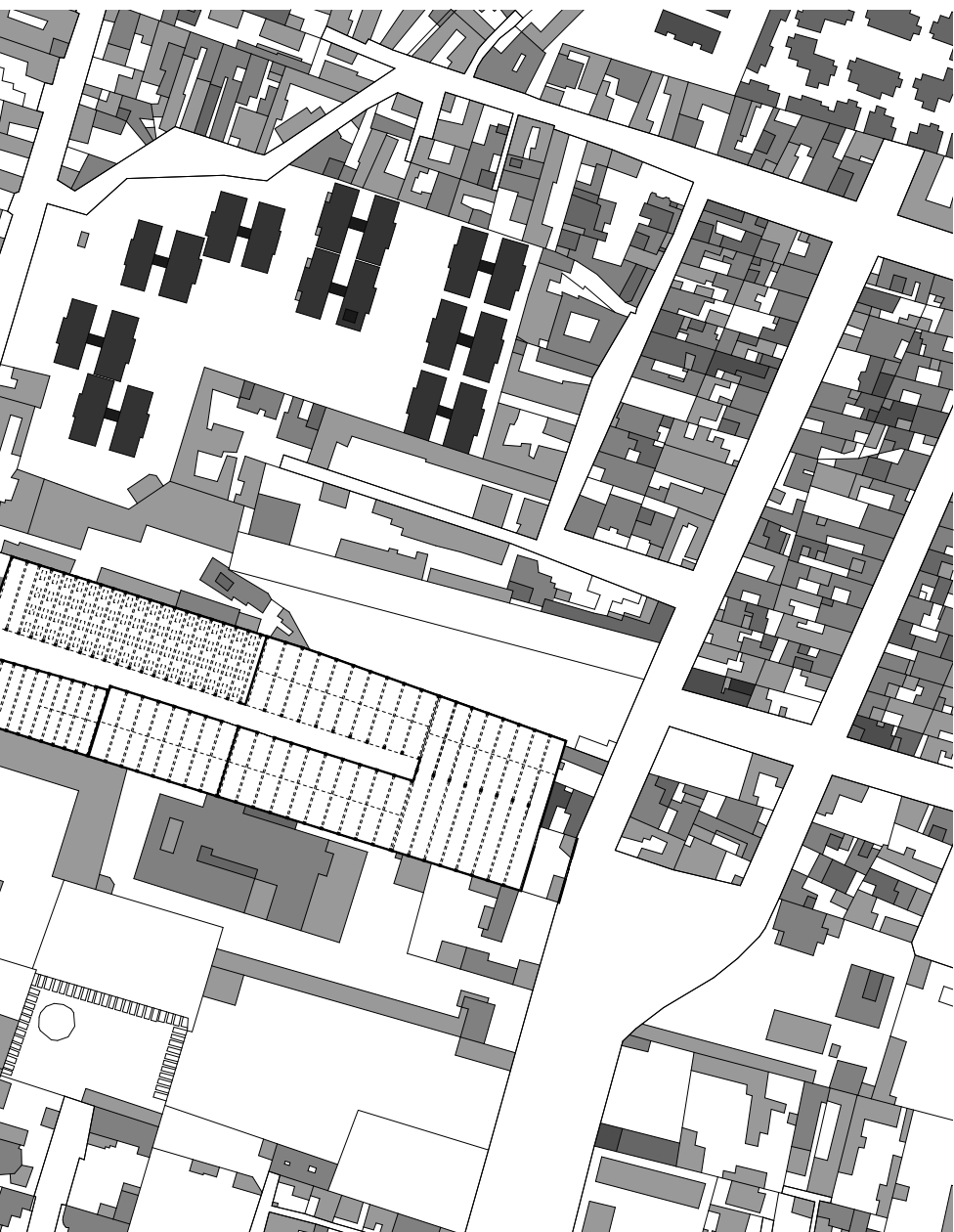


**NAVES
INDUSTRIALES**

PARQUE

50m

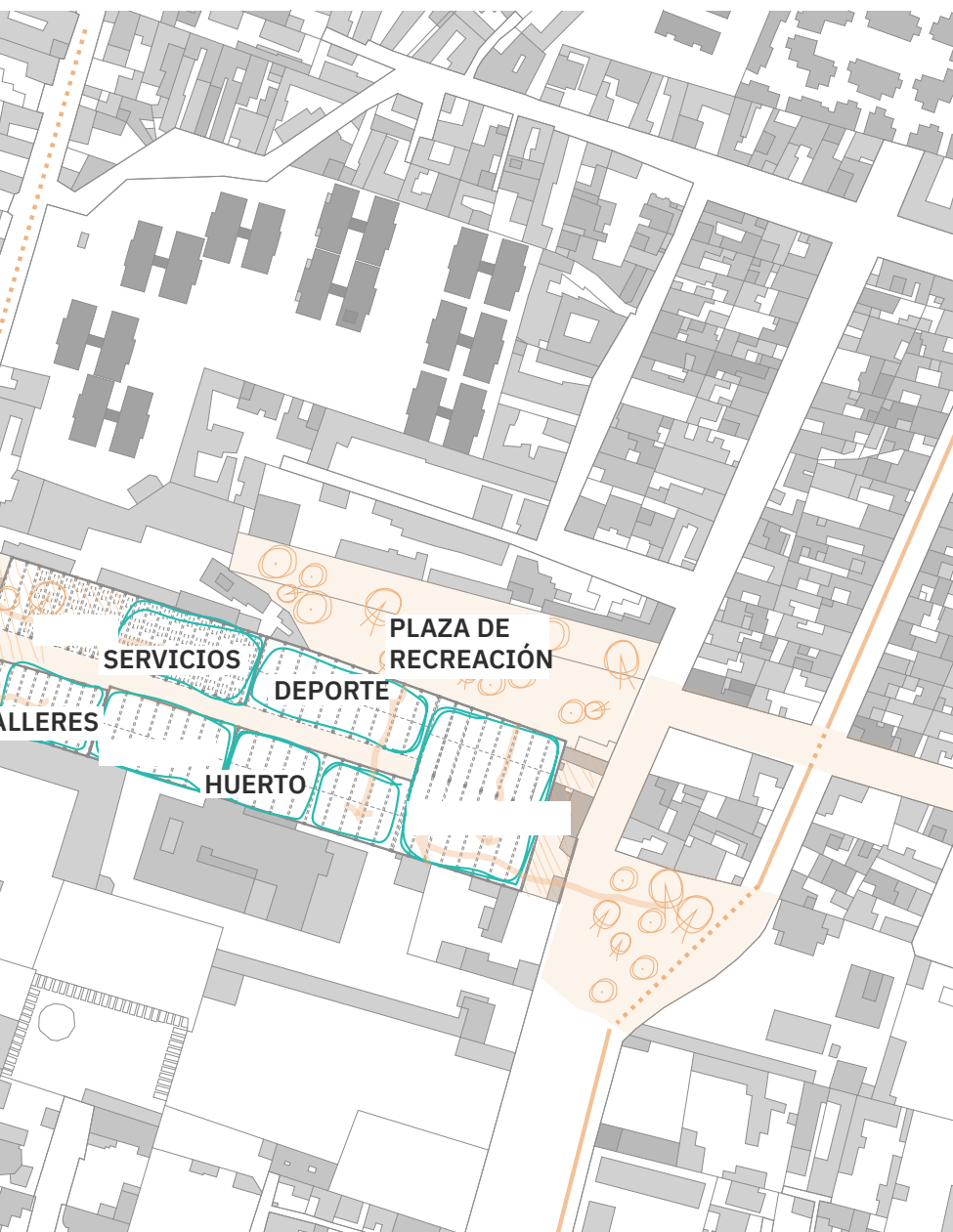


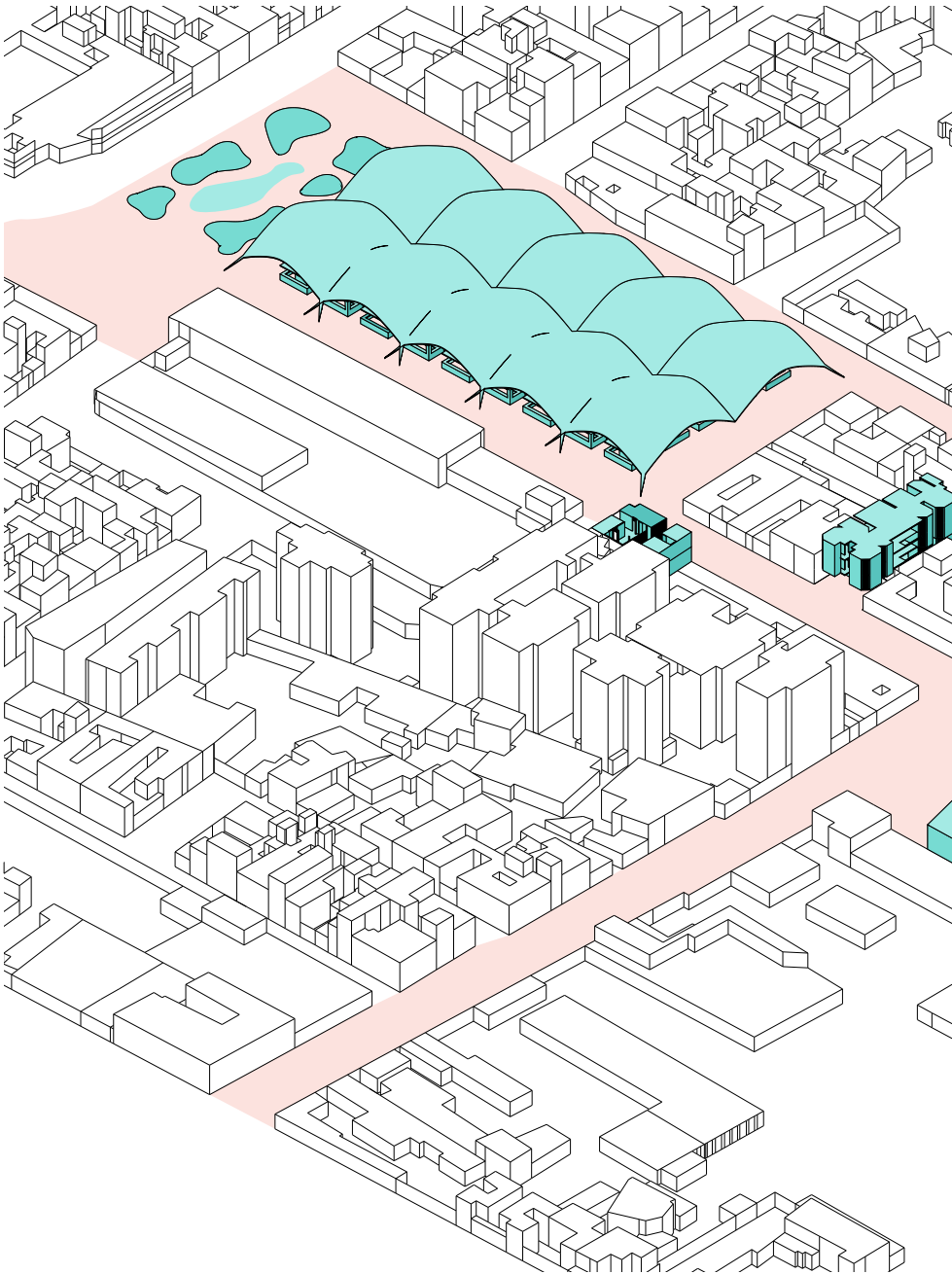


50m

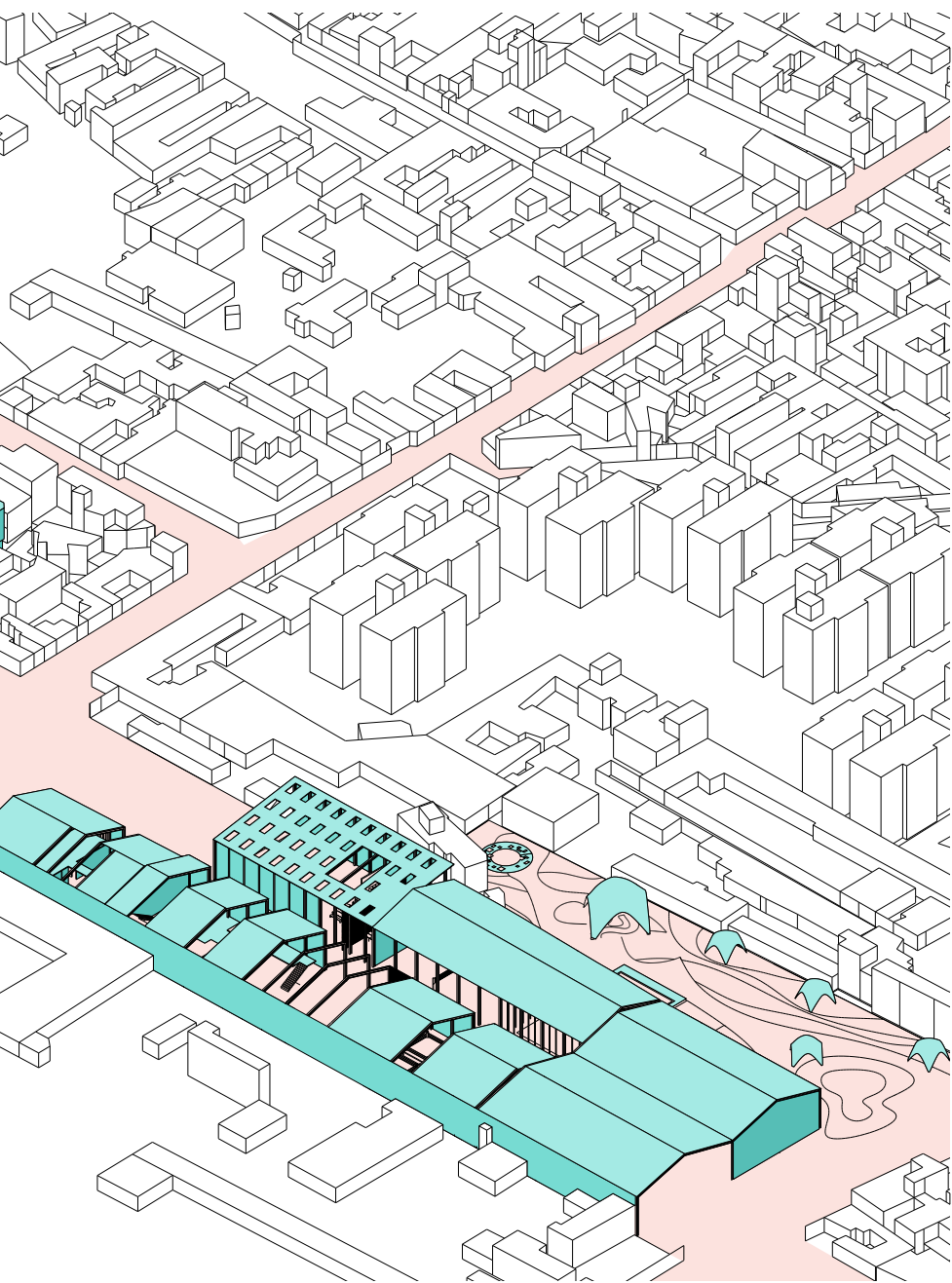


PROPUESTA





AXONOMETRÍA DE PROYECTO



50m —————



PROPUESTA PARA MERCADO REYNOSA Y NAVE INDUSTRIAL



50m —————

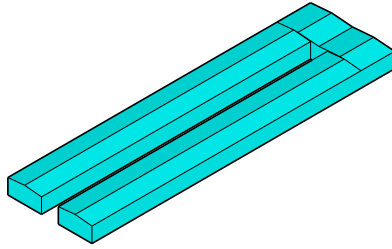


PROPUESTA PARA MERCADO REYNOSA Y NAVE INDUSTRIAL

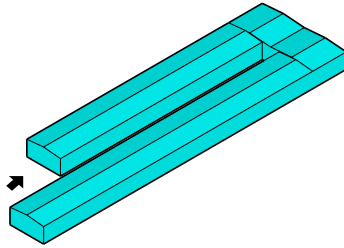


LA NAVE

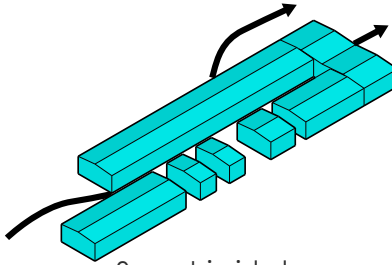
Se trata de una nave industrial en la cual insertamos nuevos usos y actividades, como son deportes, zona de estudio, talleres, entre otros. Modificando un poco la estructura existente en el extremo colindante con la calle para generar una plaza de acceso, que ayude a permear lo público dentro de la nave hasta conectar una calle con otra, eliminando muros para generar la sensación de que es un mismo espacio así como algunos vanos en la cubierta.



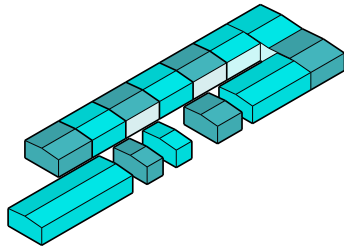
Nave industrial



Remetimiento genera plaza

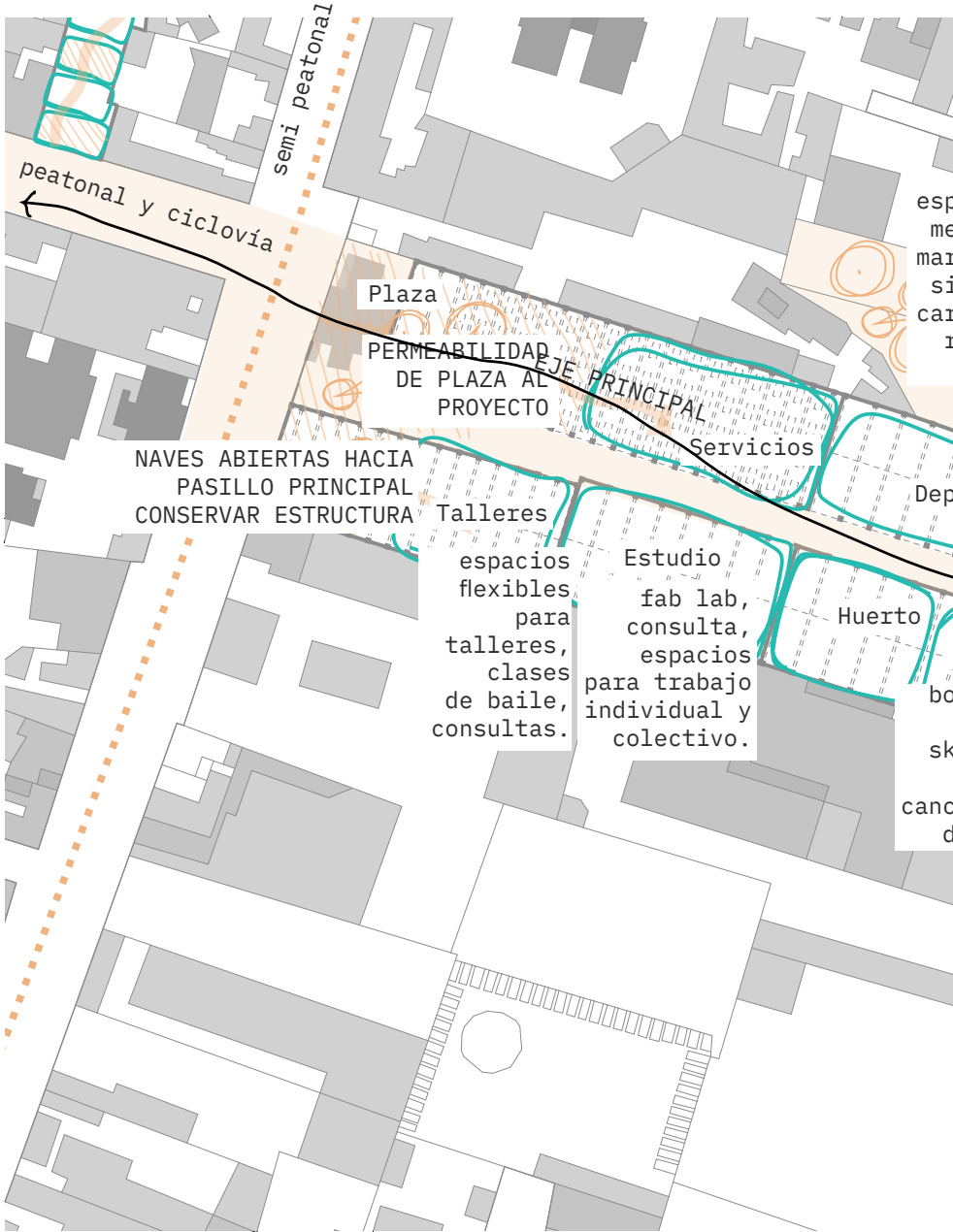


Conectividad



Diferentes usos

25m





espacio para meditación, reposario, espacios para asada, reuniones, parque.

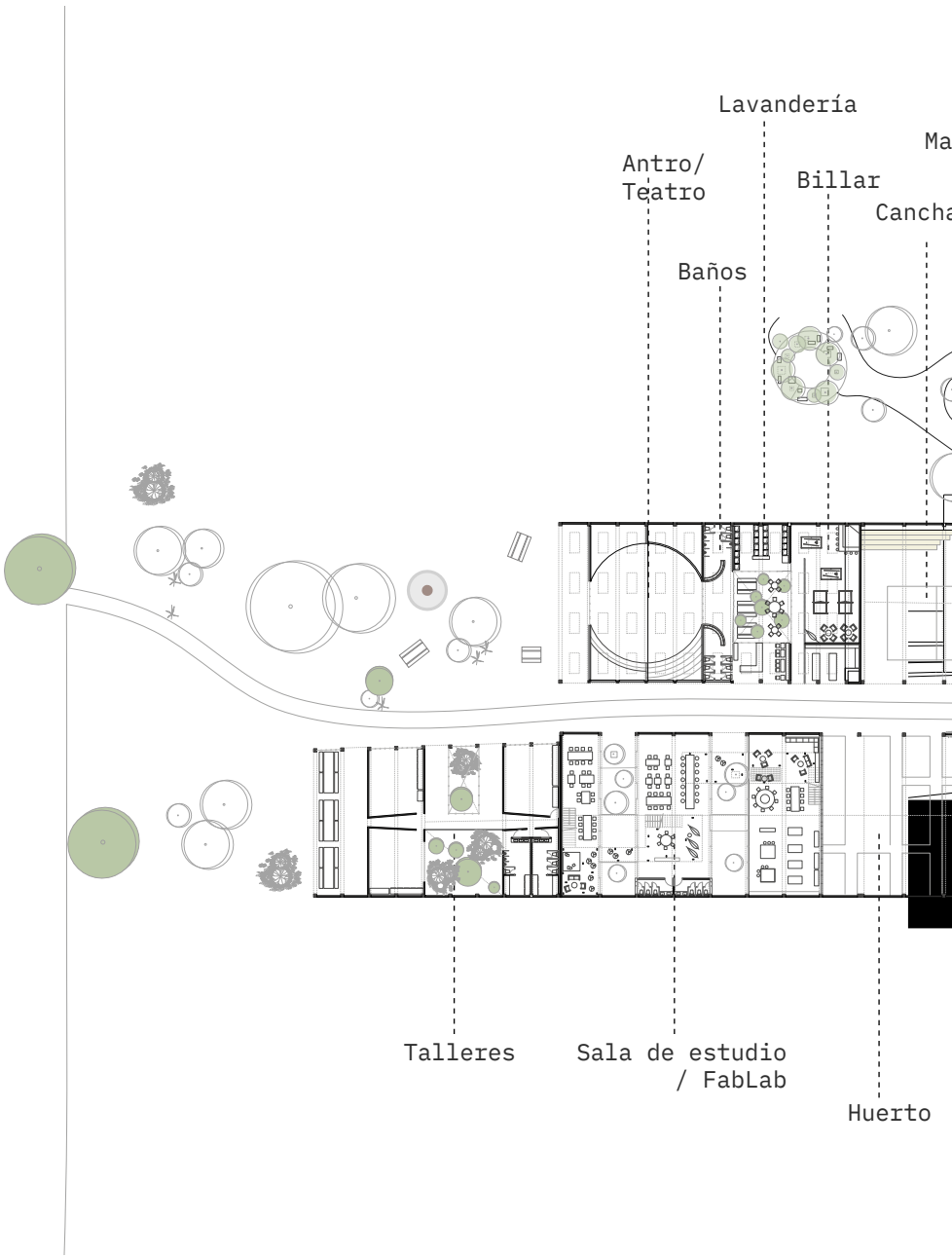
PLAZA DE RECREACIÓN

deporte

deporte
box, danza
aérea,
atepark,
alberca.
cha/pista
de baile.

Exposición galería,
espacio para
bazares,
actividades
temporales.

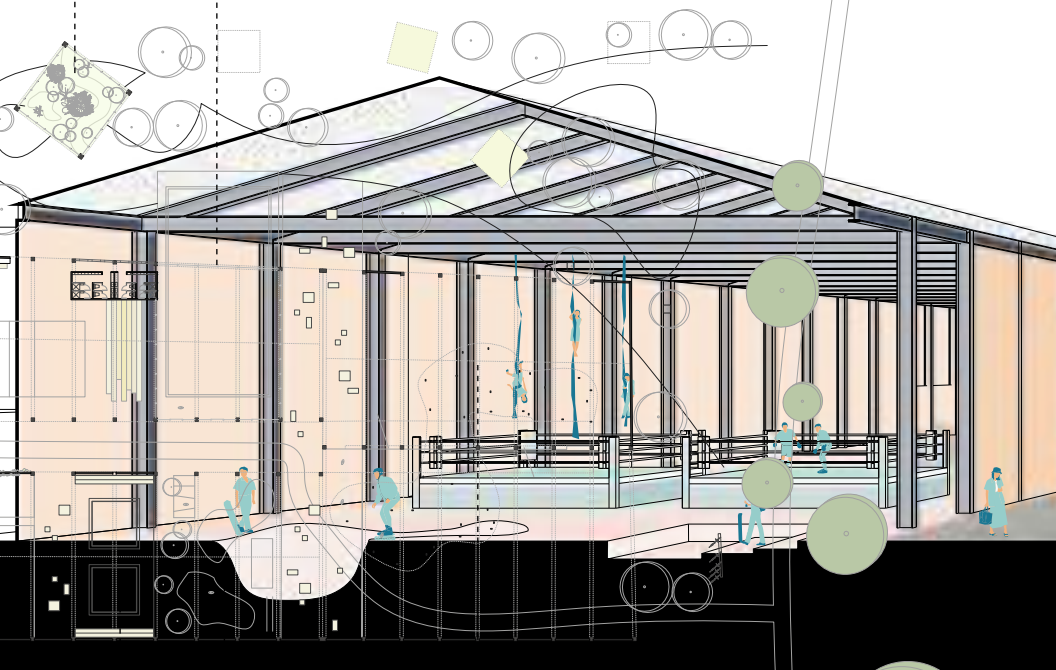
20m



NAVE | PLANTA

riposario

Alberca

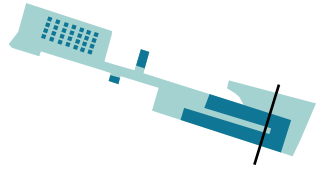


Skatepark

Box

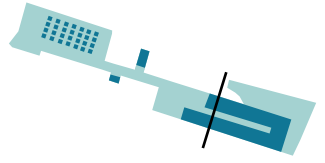
Galería/
Bazar

CORTE TRANSVERSAL DE LA NAVE Y PARQUE





CORTE TRANSVERSAL DE LA NAVE





PERSPECTIVA DEL PARQUE





PERSPECTIVA DE HUERTO Y ZONA DE BOXEO



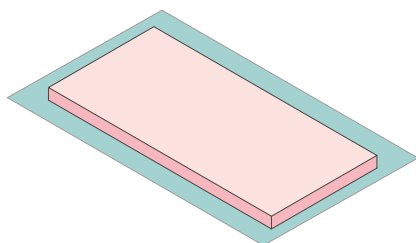


PERSPECTIVA DE GALERÍA

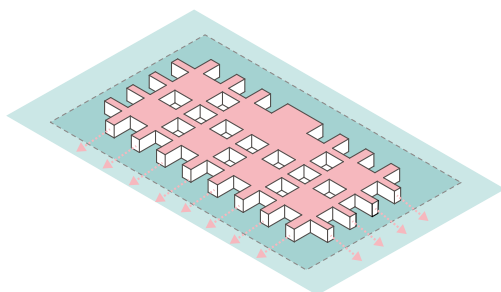


MERCADO REYNOSA

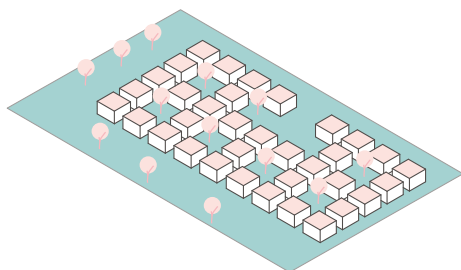
La intervención en el mercado Reynosa consiste, primero, en quitar los muros que lo delimitan y hacerlo permeable desde los cuatro lados, después, a través de un módulo (6 distintas posibilidades) generar patios y módulos de comercio para reubicar el comercio existente y el informal al exterior. Por último crear una cubierta que lo convierta en un lugar cerrado y abierto al mismo tiempo.



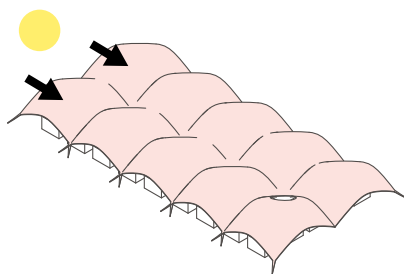
Mercado cerrado



Apertura al exterior

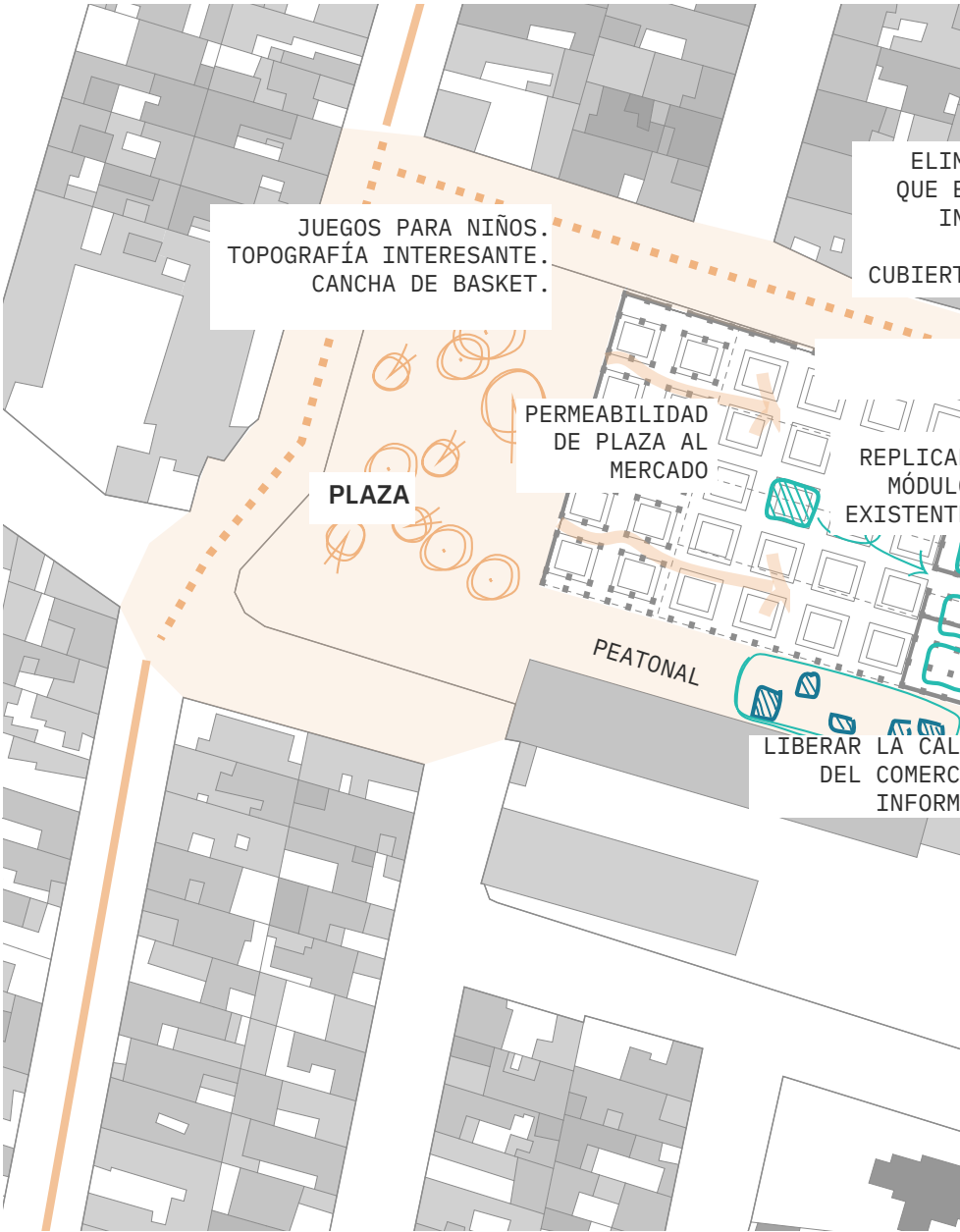


Repetición de módulos de comercio



Inserción de cubierta

25m



MERCADO

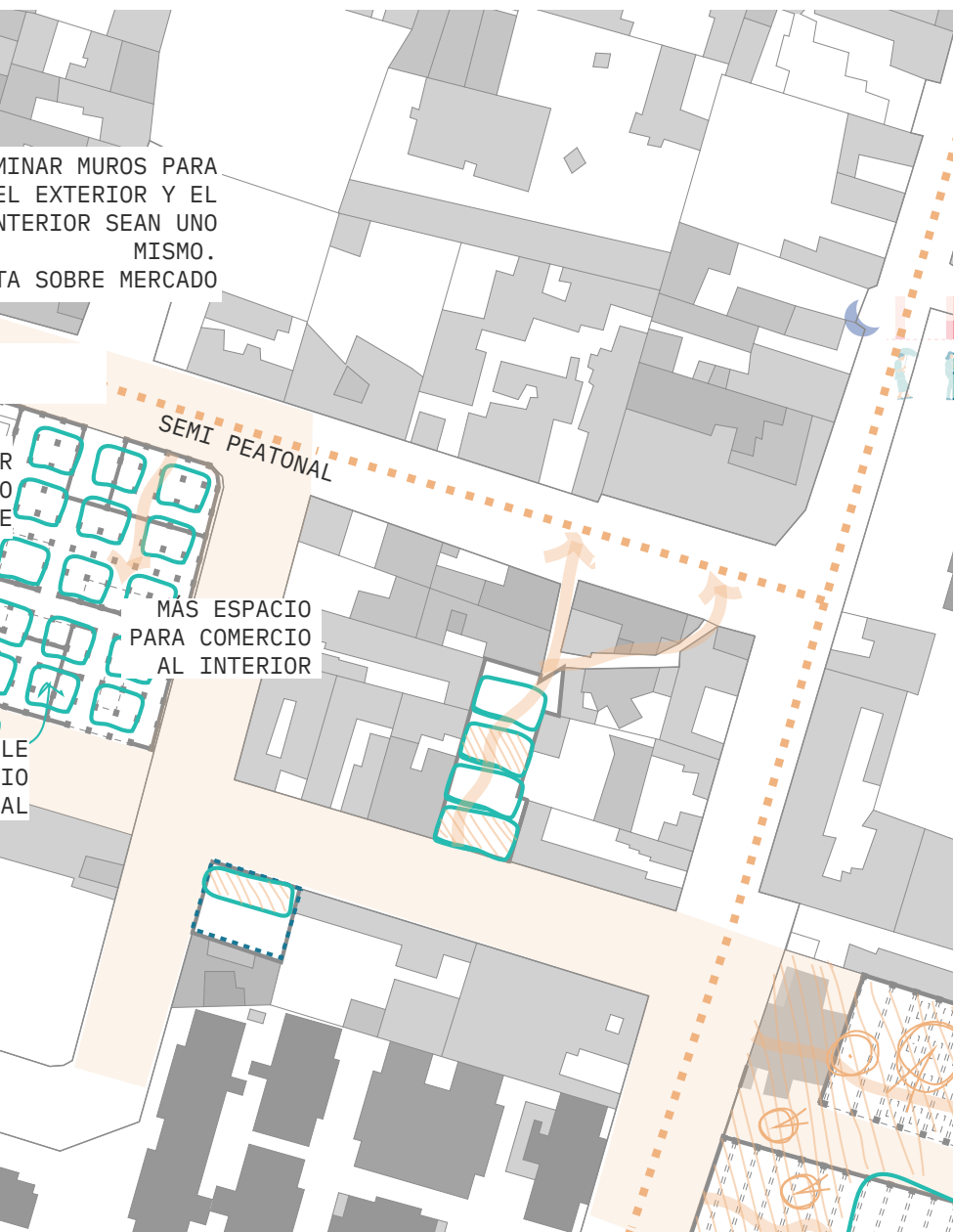


MINAR MUROS PARA
EL EXTERIOR Y EL
INTERIOR SEAN UNO
MISMO.
TA SOBRE MERCADO

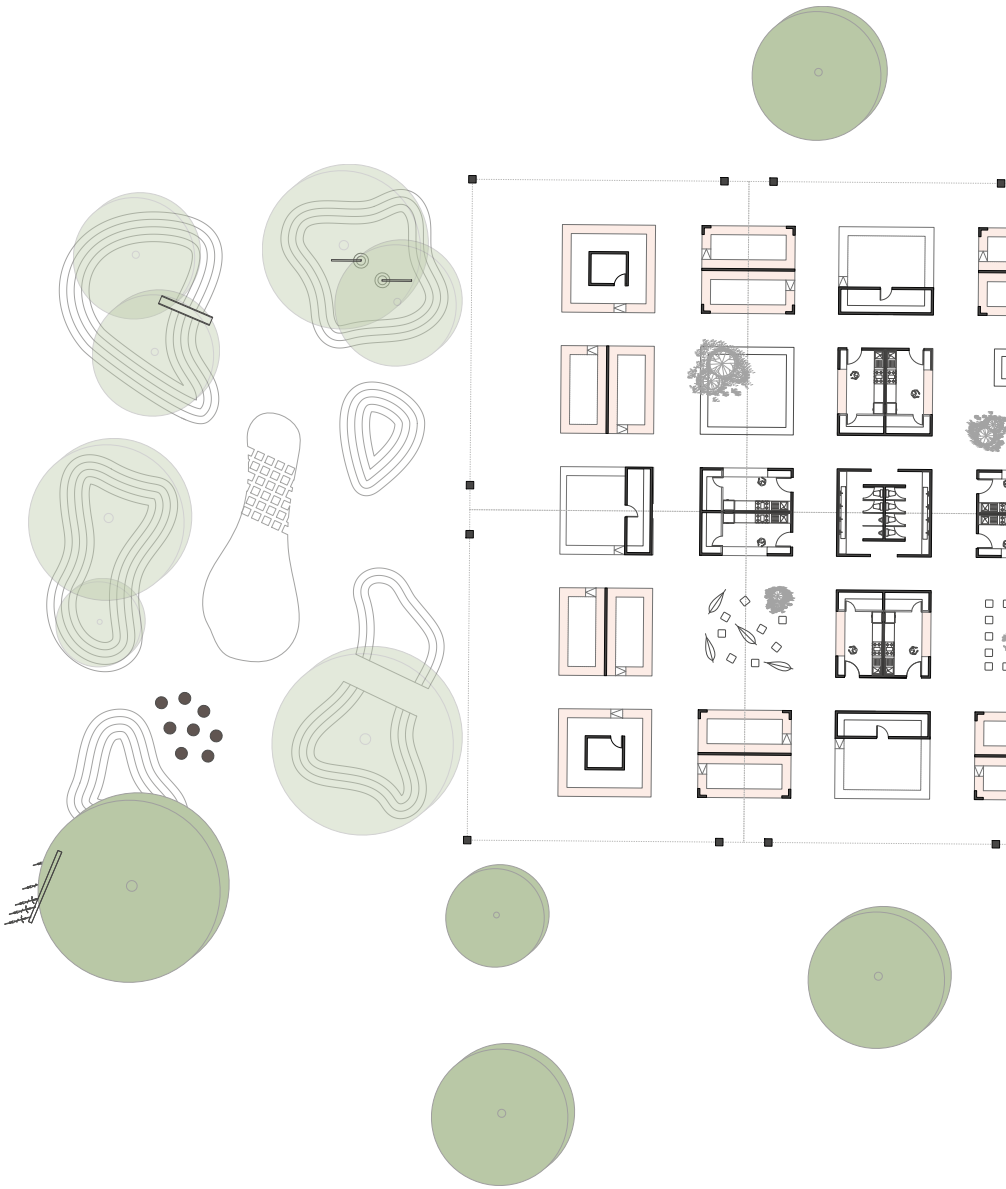
SEMI PEATONAL

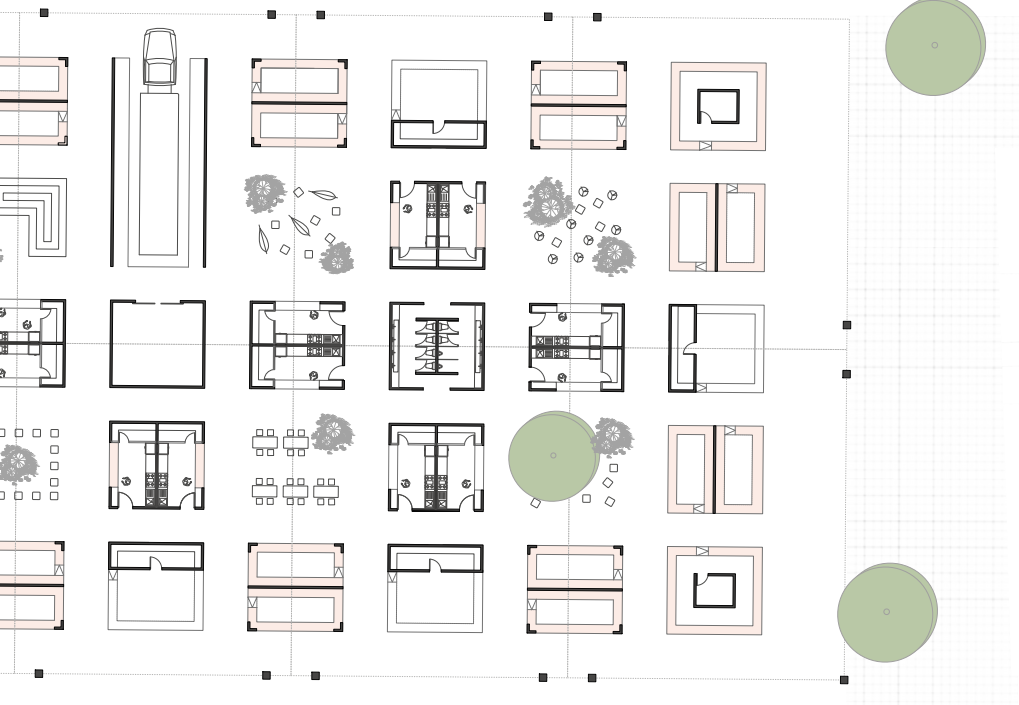
MÁS ESPACIO
PARA COMERCIO
AL INTERIOR

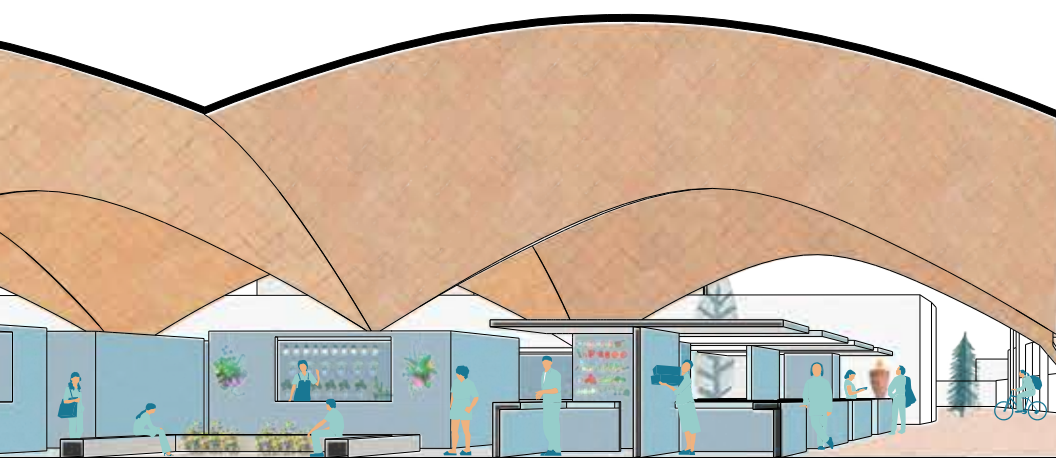
LE
IO
AL



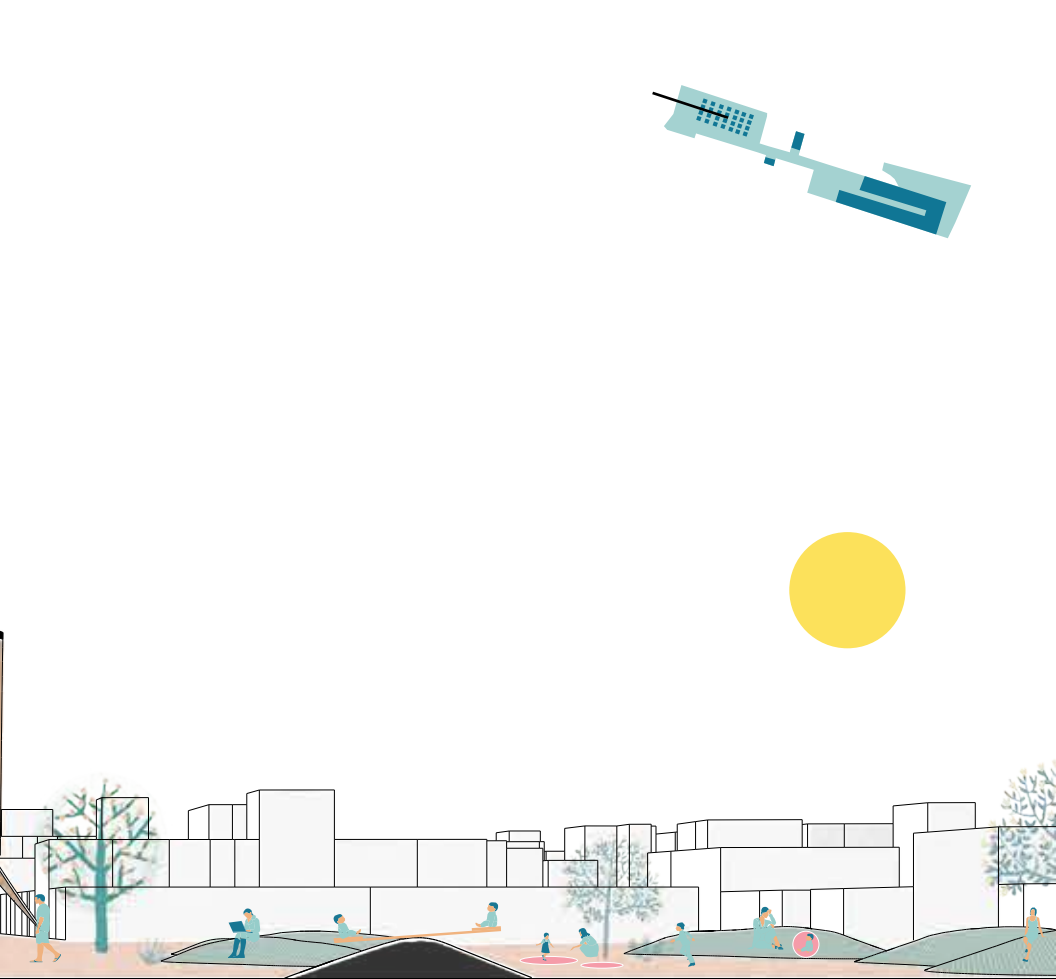
20m







CORTE POR MERCADO





PERSPECTIVA DE MERCADO



CONCLUSIONES

Resulta un reto proyectar una idea de cómo será la ciudad en un futuro, ya sea a corto, mediano o largo plazo; implica tener como base el pasado, analizar el presente e imaginar sus consecuencias en el futuro. Fue a través del estudio de una pequeña porción de ciudad, Azcapotzalco, que nos fue posible tener una visión bastante amplia de qué es y qué implica hacer ciudad. En el caso de estudio, destacó su gran vocación industrial, su baja densidad de población debido al desplazamiento a zonas más lejanas y su gran oferta educativa, por lo que, resultó que para solucionar el problema de la baja densidad de población y la reactivación de la zona, era necesario crear un polo juvenil: un distrito estudiantil.

Con una propuesta de este tipo, de escala urbana, se lograron plasmar planteamientos a nivel ciudad: la diversidad en servicios e infra estructura, la identidad barrial, una ciudad destinada a humanos y no a vehículos, construida sobre lo construido, híbrida en usos. Para resolverlo se necesitó primero de un análisis de la zona, de entender cómo funciona o en su defecto cómo no lo hace, en el transcurso de ese análisis nos fuimos percatando de problemas y potenciales que utilizamos a nuestro favor. Nos dimos cuenta que con pequeñas acciones bien dirigidas se pueden generar grandes cambios, y que la mayoría de las veces los problemas van de la mano, al resolver uno indirectamente puedes estar ayudando a resolver otros, por ejemplo, concentrándonos principalmente en llevar la vivienda de los

estudiantes cerca de los centros educativos empezamos a resolver situaciones como la re densificación, la integración social, la mezcla de usos, el mejoramiento del espacio público, entre otros, ya que no podíamos traer estudiantes a la zona sin que existieran las condiciones óptimas para vivir con calidad.

A escala arquitectónica se logró crear proyectos no individuales, proyectos que conviven y se integran a la ciudad, invadidos por el espacio público, generadores de actividades que mantienen vivo el sitio. Así como rescatar estructuras existentes, construir sobre lo construido en lugar de seguir propiciando el crecimiento horizontal de la ciudad.

Nuestro planteamiento fue crear una microciudad. Dependiendo del caso de estudio varía el resultado, el nuestro es un distrito estudiantil por la vocación de la zona, sin embargo, el objetivo es que este modelo sea replicable. Un aspecto que debe ser en núcleo del concepto es la orientación o identidad de esta microciudad. Lo anterior con el objetivo de aprovechar las características únicas de los barrios o colonias teniendo como consecuencia una rica y diversa paleta de microciudades, con la certeza de que cuenten con lo necesario para desarrollar el potencial físico, intelectual, emocional y social.

Finalmente, destacaremos varias de las acciones significativas dentro de nuestro modelo aplicado al polígono presentado en esta tesis:
-Planteamos un esquema de vivienda nuevo: comercio en una sección de la planta baja y ampliación a dos niveles con posibilidad a ser vivienda para estudiantes.

-Ampliamos el porcentaje destinado a peatones, bicicletas y transporte urbano. Creamos una red de bicicleta, pasajes y calles peatonales así como la reubicación de los autos que abarrotan las calles en el estacionamiento de la Arena México.

-Incrementamos el área verde en 8%, jardines y plazas accesibles en 5 minutos a pie o 450 metros desde todas las viviendas del polígono.

-Propusimos tres centros detonadores con espacio público y servicios que propicien el bienestar de los locales así como sentido de identidad, cohesión social e intergeneracional.

-Diseñamos una oferta de servicios e infraestructura que sea cómoda para los locales y que simultáneamente sirva como nodo para los que atraviesan y conecte adecuadamente con el resto de la ciudad.

-Reforzamos la identidad estudiantil de la zona con grandes centros de estudio y recreación para los estudiantes.

-Reutilizamos edificaciones obsoletas y en zonas clave para aprovechar a los estudiantes como una herramienta social de la cual adultos, niños y jóvenes se puedan beneficiar. Parte de esto es un “Mercado Profesional” en el cual los estudiantes realizan prácticas profesionales para gente de la comunidad.

-Regeneramos espacios subutilizados. Integramos actividades espontáneas como tianguis informales a los mercados establecidos. Proporcionamos estructuras flexibles donde la gente pueda realizar actividades al aire libre con mayor comodidad.

-Incrementamos la autosuficiencia del barrio a través de producción local.

BIBLIOGRAFÍA

The Self-Sufficient City: Internet has changed our lives but it hasn't changed our cities, yet. Vicente Guallart. Actar. 2014.

Being Digital. Nicholas Negroponte. Knopf Doubleday Publishing Group, 2015

Role of Utopia for Design of Future Cities: Utopia in Urban Planning Literature. Amir Ganjavi. Studies in Literature and Language Vol. 5, No. 3, 2012, pp. 10-19, © Canadian Academy of Oriental and Occidental Culture

The Utopian Impulse. (2018). Utopian Origins. Disponible en: <https://exploringutopia.weebly.com/utopian-origins.html>

Urban Utopias, Revolutions. Jussi S Jauhiainen. Disponible en: https://www.eki.ee/km/place/pdf/kp3_08_Jauhiainen.pdf

The Utopian Impulse. (2018). Utopian Origins. Disponible en: <https://exploringutopia.weebly.com/utopian-origins.html>

Moma.org. (2018). Yona Friedman. Spatial City, project, Aerial perspective. 1958 | MoMA. Disponible en: <https://www.moma.org/collection/works/800>

The Fun Palace: Cedric Price's experiment in architecture and technology. Stanley Mathews. Technoetic Arts: A Journal of Speculative Research Volume 3 Number 2, 2005, © Intellect Ltd

Piccardo, E. (2018). Superstudio: progetti e pensieri. Domusweb.it. Disponible en: <https://www.domusweb.it/it/dall-archivio/2012/02/11/superstudio-progetti-e-pensieri.html>

Moma.org. (2018). Andrea Branzi. Residential Park, No-Stop City, project, Plan. 1969 | MoMA. Disponible en: <https://www.moma.org/collection/works/794>.

CREDITOS DE IMÁGENES

- 1—© Albert Robida, *Le Vingtième Siècle*, 1883 – Station centrale des aéronefs de Notre-Dame
- 2—© *Garden Cities of To-morrow*, 1902 – Ebenezer Howard's vision for a 'Group of Slumless, Smokeless Cities'
- 3—© "L'architettura futurista: manifesto", Antonio Sant'Elia, 1914. (Dominio público)
- 4—© Drawing of Broadacre City by Frank Lloyd Wright. From B. Pfeiffer, *Frank Lloyd Wright 1943–1959: The Complete Works* [Vol. 3], edited by Peter Gössel, published by Taschen, 2009
- 5—© "Maquete Ville Radieuse", Le Corbusier 1925
- 6—© "Nineteen Eighty-Four", Mihael Radford, 1985
- 7—© Buckminster Fuller and Shoji Sadao *Dome Over Manhattan*, ca. 1960 Department of Special Collections, Stanford University Libraries. Image courtesy the Estate of R. Buckminster Fuller
- 8—© Yona Friedman, *Spatial City*, project, Perspective, 1958/ 1959, Moma, New York
- 9—© Perspective drawing of Cedric Price's "Fun Palace." University Of Brighton. 2014.
- 10—© *Walking City*, Archigram, 1964
- 11—© *Superstudio Monumento Continuo*, New New York, 1969 © Archive Superstudio, Florence. Image Courtesy of FRAC Centre
- 12—© *Arcology: Conceptual Design*, Paolo Soleri
- 13—© 'non stop city' design archizoom associati, 1970
- 14—© Courtesy of Tomás Saraceno – © Photography by Jens Ziehe
- 15—© *Blade Runner*, 1982, Ridley Scott