

24 de mayo de 2019

H. Consejo Divisional
Ciencias y Artes para el Diseño
Presente

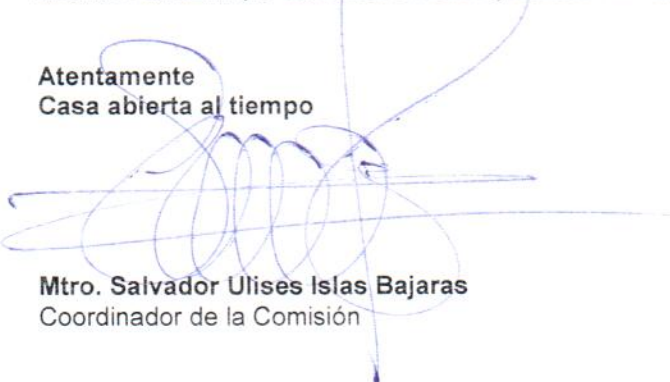
De acuerdo con lo establecido en los "Lineamientos para la Investigación de la División de Ciencias y Artes para el Diseño. Registro y Seguimiento de las Áreas, Grupos, Programas y Proyectos" numeral 3.6 y subsiguientes, la **Comisión encargada de la revisión, registro y seguimiento de los proyectos, programas y grupos de investigación, así como de proponer la creación, modificación, seguimiento y supresión de áreas de investigación, para su trámite ante el órgano colegiado correspondiente**, sobre la base de la documentación presentada, en particular el cumplimiento de requisitos conforme a la ficha informativa anexa y considerando suficientemente sustentada la solicitud, propone el siguiente:

Dictamen

Aprobar la Terminación del Proyecto de Investigación **N-349 Frentes urbanos y espacios residuales**, la responsable es la Dra. Elizabeth Espinosa Dorantes, adscrito al Programa de Investigación P-049 "Tendencias del Urbanismo Internacional", que forma parte del Área de Investigación "Arquitectura y Urbanismo Internacional" presentado por el Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo.

Los siguientes miembros estuvieron presentes en la reunión y se manifestaron a favor del dictamen: D.C.G. Dulce María Castro Val, D.I. Julio Ernesto Suárez Santa Cruz, Mtra. Alda Zizumbo Alamilla, Mtra. Haydeé Alejandra Jiménez Seade, Mtra. Silvia Gabriela García Martínez, Alumno Luis Enrique Zavaleta Jiménez y Asesor Dr. Isaac Acosta Fuentes.

Atentamente
Casa abierta al tiempo



Mtro. Salvador Ulises Islas Bajaras
Coordinador de la Comisión

Auto 26
MAY 20 19 12:31

20 de mayo del 2019
Ev.Ht.034.19

Dr. Marco Vinicio Ferruzca Navarro
Presidente del H. Consejo Divisional de CyAD
Presente.

F
W
21/5/19

Asunto: Término de Proyecto de Investigación
(Observaciones)

En respuesta al oficio SACD/CYAD/070/19 presentamos la observación realizada a la solicitud de terminación del proyecto de investigación titulado "**Frentes urbanos y espacios residuales**" N-349, agradeciendo sea turnado al H. Consejo Divisional.

Cabe destacar que dicho proyecto de investigación forma parte del programa **P-049** "Tendencias del Urbanismo Internacional" del Área de Arquitectura y Urbanismo Internacional, bajo responsabilidad de la **Dra. Elizabeth Espinosa Dorantes**. Se anexa al presente: carta de la interesada y observaciones realizadas.

Sin más por el momento, reciba un cordial saludo.

Atentamente
"Casa Abierta al Tiempo"



Mtro. Miguel Toshihiko Hirata Kitahara
Encargado del Departamento de
Evaluación del Diseño en el Tiempo



Ciudad de México, a 16 de mayo de 2019

Mtro. Miguel Hirata Kitahara

Encargado del Departamento de
Evaluación del Diseño en el Tiempo
P R E S E N T E

En atención al documento SACD/CYAD/070/19, referente a una observación a la solicitud de terminación del Proyecto N-349 "Frentes Urbanos y espacios residuales" envió a usted la documentación requerida, estimando su envío a la *Comisión encargada de la revisión, registro y seguimiento de los proyectos, programa, grupos de investigación, así como de proponer la creación, modificación, seguimiento y supresión de áreas de investigación, para su trámite ante el órgano colegiado correspondiente*, a fin de continuar con el gestión correspondiente.

Estimo su apoyo y reciba un cordial saludo.

Atentamente
"Casa abierta al tiempo"



Dra. Elizabeth Espinosa Dorantes
Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo

TÍTULO DEL PROYECTO. Frentes Urbanos y Espacios Residuales

DEPARTAMENTO. Evaluación de Diseño en el Tiempo.

ÁREA. Arquitectura y Urbanismo Internacional.

Relación y descripción de actividades de cada uno de los integrantes participantes en el proyecto de investigación: Frentes Urbanos y Espacios Residuales.

Resultados de la 1ª. Etapa (2014-2016)

Concepto	Profesor	Título(s)
Convocatoria	Elizabeth Espinosa Dorantes Sergio Padilla Galicia Xristos Vassis Maruja Redondo	Recepción de 25 proyectos estudiantiles sobre frentes de agua, con el respaldo de 7 universidades y 7 países.
Artículos publicados	Elizabeth Espinosa Dorantes	"Frentes Urbanos y Espacios Residuales, Encuentro Internacional de proyectos estudiantiles; (Introducción al libro y textos de presentación de los diferentes ejercicios)
	Sergio Padilla Galicia	"Memorias Electrónicas del XI Seminario de Urbanismo Internacional "Ciudad Agua"
	Elizabeth Espinosa Dorantes	"Nuevas prácticas de regeneración urbana". Catalogo "Frentes urbanos y espacios residuales"; UAM-Azcapotzalco.
	Sergio Padilla Galicia	Consolidación portuaria y transformación urbana; en PORTUS. The online magazine of RETE; June 2015, Year XV; ISSN 2282-5789
	Sergio Padilla Galicia	Veracruz primer puerto de México; en PORTUS. The online magazine of RETE; June 2015, Year XV; ISSN 2282-5789
	Elizabeth Espinosa Dorantes	"Infraestructura petrolera en el puerto de Veracruz"; PORTUS the online magazine of RETES. Capitulo: Portus Portrait

	Maruja Redondo Gómez	"Veracruz Transición urbana de puerto colonial a ciudad puerto"; en PORTUS. The online magazine of RETE; June 2015, Year XV; ISSN 2282-5789
	Xristos Vassis	Interdisciplina y sustentabilidad urbana;
	Elizabeth Espinosa Dorantes Sergio Padilla Galicia	"Relatorías del Seminario hábitat sustentable: Estrategias y proyectos en diferentes ámbitos del mundo" (Hábitat Sustentable II; UAM-Azcapotzalco; p.p. 147 ISBN: 978-607-28-0701-3)
	Xristos Vassis	"Experiencias de Sustentabilidad en la arquitectura tradicional de las islas griegas"; (Hábitat Sustentable II; UAM-Azcapotzalco; p.p. 79 ISBN: 978-607-28-0701-3)
	Maruja Redondo Gómez	"Cartagena Ciudad de Contrastes y desafíos"; El Universal Cartagena de Indias; Colombia
	Sergio Padilla Galicia	Prospectiva Urbanística para Cartagena; El Universal, Cartagena de Indias Colombia
Conferencias	Maruja Redondo Gómez	Potencialidades urbanísticas de Cartagena de Indias como ciudad-agua. XI Seminario de Urbanismo
	Sergio Padilla Galicia	Ciudad-agua urbanismo sustentable e inteligente. XI Seminario de Urbanismo
	Xristos Vassis	Repensar el diálogo entre la arquitectura y el sitio. XI Seminario de Urbanismo
	Sergio Padilla Galicia	Consolidación portuaria y transformación urbana. Foro Veracruz: Ciudad-Puerto; Veracruz, Ver.
	Maruja Redondo Gómez	"Veracruz: Transición urbana de puerto colonial a Ciudad Puerto". Foro Veracruz: Ciudad-Puerto; Veracruz, Ver.
	Elizabeth Espinosa Dorantes	"Infraestructura petrolera en el puerto de Veracruz". Foro Veracruz: Ciudad-Puerto; Veracruz, Ver.
	Xristos Vassis	Ciudad inteligente y retos urbanos a futuro
	Elizabeth Espinosa Dorantes	Taller Creativo para los espacios comunitarios, en ciudades puerto

Memorias de eventos internacionales	de Sergio Padilla Galicia	XI Seminario de Urbanismo Internacional. "Ciudad Agua"
Edición de publicación digital	de Elizabeth Dorantes Espinosa	Edición y publicación de catálogo digital (http://hdl.handle.net/11191/2807)

Resultados de la 2ª. Etapa (2017-2018)

Concepto	Profesor	Título(s)
Artículos publicados	Maruja Redondo Gómez	Modelos de organización de ciudades Puerto en los siglos XIX y XX. Cartagena, Veracruz y La Habana.
	Elizabeth Dorantes Espinosa	Ciudad porosa ¿ciudad sin límites?
	Sergio Padilla Galicia	Tendencias internacionales en las políticas de intervención en el espacio público.
	Elizabeth Dorantes Espinosa	Urbanismo sostenible y movilidad
	Elizabeth Dorantes Espinosa	Espacio público contemporáneo: entre la ciudad de fragmentos y la ciudad de redes.
Conferencias	Elizabeth Dorantes Espinosa	La ciudad contemporánea.
	Sergio Padilla Galicia	Veracruz. Consolidación portuaria y transformación urbana
	Maruja Redondo Gómez	Cartagena de Indias. Génesis y Transformación de una Ciudad-Puerto
	Maruja Redondo Gómez	El agua en la morfología de las ciudades
	Xristos Vassis	Proyectos de urbanismo ambiental
	Elizabeth Dorantes Espinosa	Urbanismo Sostenible y movilidad en frentes urbanos.
	Xristos Vassis	Arquitectura bioclimática. Sistemas pasivos y activos. Contexto europeo
	Elizabeth Dorantes Espinosa	El concepto de la ciudad creativa
	Maruja Redondo Gómez	Estructura Naranja para una Ciudad Creativa.
Ejercicios de Proyectos Terminales	Sergio Padilla Galicia	Proyecto de desarrollo urbano en Bocagrande, Cartagena de Indias
	Elizabeth Dorantes Espinosa	Proyecto: la Isla del Conocimiento en Kaunas Lituania.

Edición de publicación digital	Elizabeth Dorantes	Espinosa	Edición y publicación del libro "El Espacio Público en la Trasmoción de la Ciudad" (http://hdl.handle.net/11191/5837)
--------------------------------	--------------------	----------	--



00/05/2019

Definición

AUSE

SACD/CYAD/070/19
31 de enero de 2019

Mtro. Miguel Hirata Kitahara
Encargado del Departamento de
Evaluación del Diseño en el Tiempo
Presente

Asunto: Observaciones a la solicitud de
Terminación del Proyecto N-349 Frentes
urbanos y espacios residuales.

Por este conducto, le informo que la *Comisión encargada de la revisión, registro y seguimiento de los proyectos, programas, grupos de investigación, así como de proponer la creación, modificación, seguimiento y supresión de áreas de investigación, para su trámite ante el órgano colegiado correspondiente*, ha realizado la siguiente observación a la solicitud de Terminación del Proyecto N-349 "Frentes urbanos y espacios residuales":

- Cumplir con el numeral 3.6.2.1 (relación y descripción de actividades y resultados de cada uno de los integrantes), de conformidad con lo previsto en los *Lineamientos para la Investigación de la División de Ciencias y Artes para el Diseño*.

Sin otro particular, reciban un cordial saludo.

Atentamente
Casa abierta al tiempo


Mtro. Salvador Ulises Islas Barajas
Secretario

UAM, A. Adm. CyAD, 06 MAY 19 14:05


c.c.p. Dra. Elizabeth Espinosa Dorantes. Profesora del Departamento de Evaluación del
Diseño en el Tiempo.

24/1/19
f
v

24 de enero del 2019
Ev.Ht.018.19

Dr. Marco Vinicio Ferruzca Navarro
Presidente del H. Consejo Divisional de CyAD
Presente.

Asunto: Término de Proyecto de Investigación

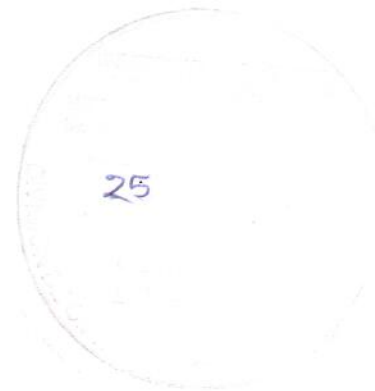
Por este medio presento la terminación del proyecto de investigación titulado "Frentes urbanos y espacios residuales" N-349, agradeciendo sea turnado al H. Consejo Divisional.

Cabe destacar que dicho proyecto de investigación forma parte del programa P-049 "Tendencias del Urbanismo Internacional" del Área de Arquitectura y Urbanismo Internacional, bajo responsabilidad de la **Dra. Elizabeth Espinosa Dorantes**. Se anexa al presente: informe global, CD y carta de la interesada.

Sin más por el momento, reciba un cordial saludo.

Atentamente
"Casa Abierta al Tiempo"


Mtro. Miguel Toshihiko Hirata Kitahara
Encargado del Departamento de
Evaluación del Diseño en el Tiempo



Ciudad de México, a 23 de enero de 2019

Mtro. Miguel Hirata Kitahara

Encargado del Departamento de
Evaluación del Diseño en el Tiempo

P R E S E N T E

Por este conducto le hago llegar la solicitud de terminación del Proyecto de Investigación denominado "**Frentes Urbanos y Espacios Residuales**", proyecto de responsabilidad de la **Dra. Elizabeth Espinosa Dorantes**, registrado ante Consejo Divisional con el número N-349 perteneciente al Área de Investigación de Arquitectura y Urbanismo Internacional del Departamentos de Evaluación del Diseño en el Tiempo, para su consideración y envió al Consejo Divisional de CYAD, anexando para ello el informe global de resultados de la investigación.

Sin otro comentario, reciba un cordial saludo

Atentamente

"Casa abierta al tiempo"



Dra. Elizabeth Espinosa Dorantes

Jefa de Área de Arquitectura y Urbanismo Internacional
Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA
AZCAPOTZALCO
DIVISIÓN DE CIENCIAS Y ARTES PARA EL DISEÑO
DEPARTAMENTO DE EVALUACIÓN DEL DISEÑO EN EL TIEMPO

ÁREA DE INVESTIGACIÓN
ARQUITECTURA Y URBANISMO INTERNACIONAL

INFORME GLOBAL DE RESULTADOS PARA TERMINACIÓN DEL
PROYECTO DE INVESTIGACIÓN:

Frentes Urbanos y Espacios Residuales (N-349)

RESPONSABLE: **Dra. Elizabeth Espinosa Dorantes.**

Enero de 2019

TÍTULO DEL PROYECTO. Frentes Urbanos y Espacios Residuales

DEPARTAMENTO. Evaluación de Diseño en el Tiempo.

ÁREA. Arquitectura y Urbanismo Internacional.

A. PROGRAMA DE INVESTIGACIÓN AL QUE PERTENECE EL PROYECTO

El proyecto que aquí se presenta formará parte del programa "Tendencia del urbanismo Internacional (P-49)". El objeto de estudio de este programa es seleccionar temas y proyectos de urbanismo y arquitectura de actualidad en diferentes ámbitos del mundo, analizando sus planteamientos, conceptos y soluciones adoptadas, con el fin de identificar las nuevas tendencias del urbanismo internacional.

B. TIPO DE INVESTIGACIÓN

Investigación académica que a partir de una plataforma analítica y de discusión sobre proyectos urbanos, que generan efectos positivos y sostenibles en el ámbito social y medioambiental, pretende apoyar la formación de estudiantes y incidir en la aplicación de estos conocimientos como buenas prácticas de urbanismo.

C. ANTECEDENTES

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

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

D. SUSTENTACIÓN DEL TEMA

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

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

1. RELACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES Y RESULTADOS

Con el objetivo de difundir productos estudiantiles de diseño vinculados a la temática del reciclamiento y recuperación de espacios urbanos, se convocó a diversas universidades a plantear soluciones conceptuales al problema de los espacios residuales y frentes urbanos en grandes metrópolis, desde la mirada de jóvenes estudiantes de México y del extranjero, a fin de integrar un catálogo digital y virtual sobre el tema de "Frentes Urbanos y Espacios Residuales en la Ciudad"

Se consideró que los temas a desarrollar abarcarán intervenciones recientes en la ciudad que fueran del tipo multifuncional en los vacíos de viejas infraestructuras industriales, portuarias, de transporte etc. que generen frentes urbanos. También se buscó atender al contexto urbano y patrimonial en el que se ubican los casos de estudio, realizando propuestas tendientes al mejoramiento urbano y de la calidad de vida de sus habitantes.

Cuatro fueron los principales propósitos de la convocatoria:

1. Intercambiar experiencias de proyectos urbanos y arquitectónicos.
2. Desarrollar un esquema de trabajo no presencial para promover el uso de medios digitales.
3. Formación de una red virtual interinstitucional.
4. Comparar casos y soluciones a problemáticas afines, en las distintas ciudades.

Se plantearon como ejes conceptuales a atender en las propuestas urbanas y arquitectónicas lo referente a:

- a. La **sostenibilidad urbana** como un concepto complejo y sistemático que abarca aspectos del medio ambiente, la economía y problemas sociales.
- b. Rescate de **zonas metropolitanas** para lograr un diálogo entre el ambiente natural y artificial de las ciudades.

- c. Creación de **espacios públicos** para la mejora de la calidad de vida de sus habitantes.
- d. Generación de pulmones verdes y espacios abiertos para recuperar ambientes degradados.
- e. Creación de zonas de empleo, promoviendo la consolidación de zonas de uso mixto.
- f. Promover la implantación de **transporte público** de alta calidad.

Resultados de la 1ª. Etapa (2014-2016)

La convocatoria permitió la recepción de 25 proyectos, con el respaldo de 7 universidades y 7 países. Los temas desarrollados abarcan intervenciones recientes en viejas infraestructuras industriales, portuarias, de transporte, y también se incluye la preservación de estructura medioambiental significativa como ríos, masas vegetales etc. que generan frentes urbanos en ciudades como Sayulita, Cartagena, Caracas, Oporto, Sanzibar, Stuttgart, Chicago y la Ciudad de México. De esta forma se perfilaron ejes temáticos, que estructuró un catálogo digital, con base a cuatro secciones: Frentes de Agua, Vías Férreas, Vacíos Urbanos y Reciclaje Urbano.

El apartado de Frentes de Agua, consta de ocho proyectos. El primero: Ciudad Fonatur, realizado por la Universidad Iberoamericana de la Ciudad de México, plantea implementar acciones urbanas de bajo impacto y mantener el carácter de un pequeño asentamiento turístico ubicado en el pacífico mexicano. Por otra parte, el ejercicio de la Base Naval desarrollado por la Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, en Cartagena de Indias, propone desarrollar la zona de Bocagrande a través de un ambicioso plan de mejoramiento de las condiciones de accesibilidad en la ciudad y la construcción de nuevas centralidades especializadas en el turismo.

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

En la sección de Vías Férreas se presentan siete proyectos. Seis de ellos fueron desarrollados conjuntamente por alumnos de la UAM Azcapotzalco y de la Universidad de Tesalia, Grecia, en la zona de vías de ferrocarril localizada al norte de la Ciudad de México, área que actualmente se encuentra rodeada de zonas

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

Como parte de esta sección la Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, también presenta un ejercicio que plantea la construcción de equipamientos de apoyo a lo largo de las líneas del ferrocarril, de la ciudad de Guadalajara, con la finalidad de solucionar problemas de conectividad derivados del proyecto urbano que se desarrolla en la periferia de esa ciudad, denominado Centro Cultural Universitario.

En la línea temática de Vacíos Urbanos se ubican dos proyectos. Uno es presentado por la Universidad de Stuttgart: Social space, a mixed neighborhood, y se refiere al desarrollo de un barrio mixto, en Blantyre Malawi, para atender problemáticas de vivienda e infraestructura, logrando su interrelación mediante el espacio público. Otro proyecto de esta sección es el Hispano-American Housing for Residents in Chicago, presentado por la Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, el cual propone un nuevo tipo de hábitat para los hispanos en el distrito de Pilsen, de la ciudad de Chicago.

En la sección de Reciclaje Urbano, la Universidad del Zulia, en Venezuela, desarrolló el proyecto Aeropuerto La Carlota, que considera refuncionalizar las antiguas instalaciones de un aeropuerto, de la ciudad de Caracas, mediante la construcción de un Parque Cultural metropolitano. Así también, la Universidad Stuttgart participa en esta sección con el proyecto Bunkers Network, el cual tiene como objetivo reciclar la gran cantidad de bunkers abandonados, que como residuos de la segunda guerra mundial se tienen en Bad Cannstatt Alemania, y adaptarlos como espacio público y cultural.

La información anterior fue documentada un catálogo digital el cual puede ser consultado en la dirección electrónica <http://hdl.handle.net/11191/2807>

Adicionalmente durante los meses de agosto y noviembre de 2016, en la Universidad de San Buenaventura, en Cartagena de Indias Colombia y en las vitrinas del edificio L de la UAM-Azcapotzalco se realizó una exposición de infografías, como las que se muestran a continuación, diseñando para ello 100 láminas (4 para cada uno de los proyectos).

CIUDAD FONATUR

Emplazamiento	Sayulita, Nayarit, México
Universidad	Iberoamericana Ciudad de México
Profesor	Arq. Xristos Vassis
Alumnos	José Mauricio Bermúdez Páez Marco Massenzio Bocchicchio Estival Álvaro Sebastián Canales Santa Rosa
Fecha	Febrero 2014

Presentación

Sayulita es un pequeño pueblo turístico junto al océano pacífico con zonas naturales de gran belleza paisajística, que se localiza en el estado mexicano de Nayarit, con una población aproximada de 10, 000 habitantes que se asientan en zonas de humedales.

La desecación del río Sayulita y la falta de una infraestructura turística que se integre al medio ambiente, así como desarrollos urbanos con alto impacto ambiental, crecimiento desmedido, invasión y compraventa de predios protegidos son algunos de los problemas que más afectan a este destino turístico.

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

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

Presentation

Sayulita is a small tourist town along the Pacific Ocean with natural areas of outstanding natural beauty, located in the Mexican state of Nayarit, with a population of 10, 000 inhabitants who settle in wetland areas.

Sayulita river desiccation and lack of tourism infrastructure that integrates environmental and urban development with high environmental impact, excessive growth, invasion and purchase and sale of protected lands are some of the issues that most affect this destination tourist.

The proposal developed by students from the Universidad Iberoamericana in Mexico City, called City Fonatur, proposes the construction of tourist infrastructure and equipment, with the premise of implementing low impact urban actions and maintain the character of the place, for this proposed urban interventions point as the preservation of the river, prioritize accessibility mostly pedestrian and give the settlement a network of public spaces.

The proposal emphasizes regard to contain the development of the city through urban gardens, all framed in the use of green technologies.

FRENTES URBANOS Y ESPACIOS RESIDUALES

Frentes de Agua

UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA CIUDAD DE MEXICO



NUEVO MODELO CIUDAD FONATUR
EL CASO DE SAYULITA NAYARIT

PROFESOR XRISTOS VASSIS

ALUMNOS DE PROYECTOS URBANOS INVIERNO 2013

- BERNARDO PINA JOSÉ RAFAEL
- BERNARDO ESPINOSA MARCO MAGDALENO
- CANALIS SANTA ROSA JULIANO RIBELTAN
- COUMARTE MUNDIÁN PABLO
- ESCALONA PERA LEONARDO
- FERRAZ DE CELY ISABELLA
- GARCÍA SALASOLA MARCELO
- GONZALEZ RAJADO ROBERTO JHONN
- INAGUIANES PERA JORGE
- MARQUINO QUINN JOHN PATRICK
- MANCINI DE HARVEY JENNY DANIELA
- MICHAELSON ARRILLAGA RAYAN
- MORLETT PIERRE FREDERICO
- PEREZ VILLALBA ALBERTO
- REYES BERNABE SUAREZ JAVIER

OBJETIVO/CONCEPTO

OBJETIVO

Crear una nueva propuesta de infraestructura turística, promoviendo el equipamiento necesario con acciones artísticas de bajo impacto manteniendo el carácter del lugar. Regenerar la estructura actual, para crear espacios públicos, espacios recreativos y fomentar el desarrollo turístico en el espacio.

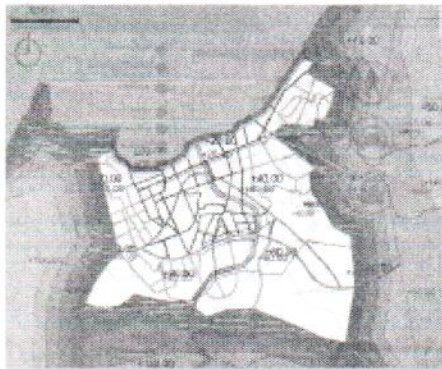
CONCEPTO

El proyecto busca crear un nuevo paradigma de ciudad turística, utilizando los espacios para establecer a partir de intervenciones puntuales específicas, el entorno y regenerando su estructura para los usos de ocio y recreación de alta calidad, promoviendo un alto atractivo turístico como un espacio público.

PROYECTOS ESPECÍFICOS

- Fitos
- Paisajísticas
- Estructurales
- Opciones espaciales públicas
- Generar espacios de expansión con actividades culturales y turísticas

Estructura urbana



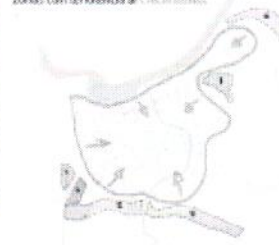
CONEXIÓN ÁREAS SERVICIO EXISTENTES



TIPOLOGÍA DE USOS DEL TERRENO

USOS PRIMARIOS	USOS SECUNDARIOS
<ul style="list-style-type: none"> • Usos residenciales • Usos comerciales • Usos industriales • Usos agrícolas 	<ul style="list-style-type: none"> • Usos recreativos • Usos culturales • Usos educativos • Usos religiosos • Usos administrativos

Convertir la ciudad con agricultura en las zonas con tendencia al crecimiento.



La agricultura urbana puede ser una excelente alternativa para mejorar el medio ambiente y el desarrollo de la ciudad.

1. Mejorar la calidad de vida de los habitantes.
2. Reducir el consumo de agua y energía.
3. Generar espacios públicos y recreativos.

CIUDAD FONATUR

LÁMINA 3



FRENTES URBANOS Y ESPACIOS RESIDUALES

Frentes de Agua

UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA CIUDAD DE MÉXICO



NUEVO MODELO CIUDAD FONATUR
EL CASO DE SAYULITA NAYARIT

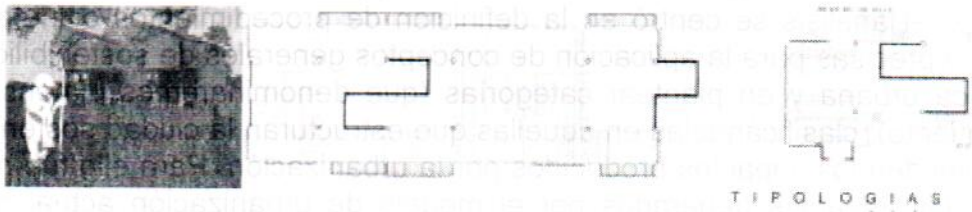
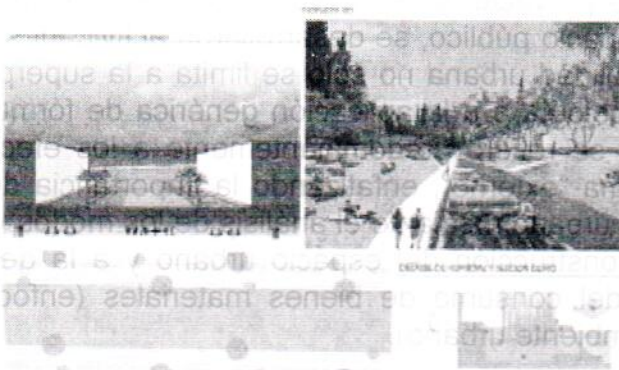
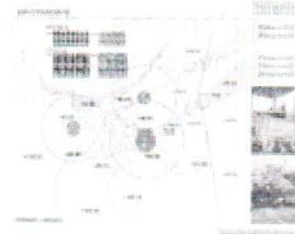
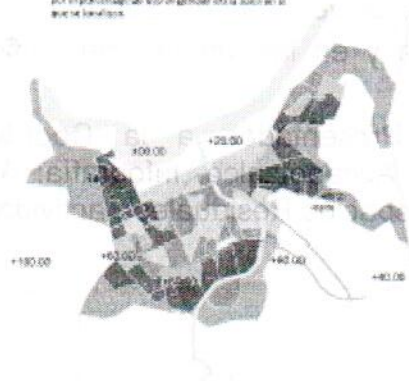
PROFESOR KRISTOS VASSIS

ALUMNOS DE PROYECTOS URBANOS INVIERNO 2013

- BERNARDO PÉREZ JESÚS MAURICIO
- RODRIGO ESPINOSA MARCELO ROSARIO
- CARLOS SANTIAGO ALONSO BRUNO
- COLMATE MONTE PARO
- EDUARDO FERRER LEONARDO
- FERNANDEZ CLYDE DANIELA
- GARCIA SAMARITA ABIGAIL ANGELO
- GONZALEZ JUAN ROBERTO ANDRÉS
- MATEO ANES PERA JORGE
- MARQUEZ OLIVER JOHN WALTER
- MARQUEZ JOSE JORGE
- MICHAELSON JOHN ROBERTO
- NAUETT PEREZ RICARDO
- REACH WILHELM ALBERTO
- REVERO CORRELL BLANCO JAVIER

Usos de Suelo

Los usos máximos propuestos están determinados por el porcentaje de uso de generación de agua en la que se hanifica.



CORTE FRONTERA RIO

CIUDAD FONATUR

LÁMINA 4

En resumen, en esta etapa se realizaron las siguientes actividades:

- Compilación, análisis y edición de los 25 proyectos de intervención en frentes urbanos y espacios residuales.
- Edición y publicación de catalogo digital (<http://hdl.handle.net/11191/2807>)
- 4 trabajos presentados en eventos especializados, en México, Colombia
- Exposición de infografías en la Universidad de San Buenaventura, en Cartagena de Indias Colombia y en las vitrinas del edificio L de la UAM-Azcapotzalco.
- Reportes de investigación. Presentados a la Coordinación de Investigación de CYAD, UAM Azcapotzalco. Infografía: Avances del proyecto "Frentes Urbanos y Espacios Residuales", actividad realizada en 2016.

Resultados de la 2ª. Etapa (2017-2018)

En la segunda etapa de este proyecto, y con base a los ejes conceptuales de la sostenibilidad urbana y el espacio público, se desarrollaron actividades referentes a determinar que la sostenibilidad urbana no solo se limita a la superposición de principios generales de la ecología o a la aplicación genérica de fórmulas en los espacios urbanos, sino que se refiere predominantemente a los efectos de las ciudades sobre un ecosistema "externo", enfatizando la importancia del proceso de configuración del espacio urbano mediante el análisis de los modos y ritmos de producción (referidas a la construcción del espacio urbano y a la definición de características formales) y del consumo de bienes materiales (enfocado a las formas de utilizar el medio ambiente urbano).

Por ello el análisis se centró en la definición de procedimientos o metodologías claras y precisas para la aplicación de conceptos generales de sostenibilidad en la temática urbana y en plantear categorías (que denominaremos dimensiones de rendimiento), clasificándolas en aquellas que estructuran la ciudad sostenible y las que atienden los impactos producidos por la urbanización. Para ello fue necesario definir los impactos generados por el modelo de urbanización actual que tiene como principal característica la expansión ilimitada. Bajo esta óptica se planteó la existencia de impactos relativos a los deterioros en el espacio urbano y los concernientes al ecosistema urbano.

A partir de lo anterior se identificaron que los principales efectos sobre el espacio urbano son la segregación física, funcional y social; el consumo ilimitado de suelos, la destrucción del patrimonio arquitectónico, la construcción de una periferia carente de calidad urbanística y urbana, la dispersión de la urbanización y la pérdida del sentido de ciudad y urbanidad, efectos que mediante el

reciclamiento y recuperación de espacios urbanos pueden atenuar los impactos en el espacio urbano. Además se identificó la importancia del espacio público como elemento que favorece el encuentro y que invita al redescubrimiento de la ciudad, de sus lugares y de su historia.

Con base a lo anterior se compilo información para la publicación del libro “El Espacio Público en la Transformación de la Ciudad”, documento que plantea diversas líneas temáticas de estudio y se plantea la incuestionable importancia del espacio público en la producción de los espacios físicos y sociales de la ciudad, esbozando el aspecto interdisciplinario del espacio público como un ingrediente de la estructuración de ideas fundamentales referidas principalmente a la producción del espacio, ya sea urbano o arquitectónico, lo que evidencia la importancia del reciclamiento en el espacio urbano.

En resumen, en esta etapa se realizaron las siguientes actividades:

- Presentación de la conferencia “Veracruz. Consolidación portuaria y transformación urbana”; presentada en la Bienal de Arquitectura de Buenos Aires, Argentina y en la Jornada sobre Arquitectura y Ciudad, Rosario Santa Fe, Argentina.
- Presentación de la conferencia “Urbanización y desarrollo Sustentable”; en el 3er. Seminario de Hábitat Sustentable.
- Presentación de la conferencia: “El Concepto de la Ciudad Creativa”; en el XIII Seminario de Urbanismo internacional.
- Edición y publicación del libro “El Espacio Público en la Transformación de la Ciudad (<http://hdl.handle.net/11191/5837>)
- Reportes de investigación. Presentados a la Coordinación de Investigación de CYAD, UAM Azcapotzalco. Infografía: Avances del proyecto “Frentes Urbanos y Espacios Residuales”, Actividad realizada en 2017 y 2018.
- Artículo: Urbanismo Sostenible y Movilidad.
- Artículo: Porous City

2. RELACIÓN CON LA DOCENCIA, LA PRESERVACIÓN Y LA DIFUSIÓN DE LA CULTURA

La UAM Azcapotzalco participó con proyectos desarrollados en Talleres Terminales y workshops, como por ejemplo el proyecto para desarrollar la zona de Bocagrande, en Cartagena de Indias, a través de un ambicioso plan de mejoramiento de las condiciones de accesibilidad en la ciudad y la construcción de nuevas centralidades especializadas en el turismo; o bien los ejercicios desarrollados conjuntamente por alumnos de la UAM Azcapotzalco y de la Universidad de Tesalia, Grecia, en la zona de vías de ferrocarril localizada al norte de la Ciudad de México, área que actualmente se encuentra rodeada de zonas

comerciales, habitacionales cerradas e industrias abandonadas que fragmentan el tejido urbano produciendo segregación.

Durante el 2017-2018, se adoptó como ejercicio de las UEA's de Seminario de Investigación, Taller Terminal I y Taller Terminal II; la denominada ciudad del conocimiento en Kaunas Lituania, como un ejercicio de reciclamiento urbano de un frente de agua.

3. APORTACIONES AL CAMPO DE CONOCIMIENTO

La temática ha difundido procesos de evolución y transformación del espacio en desuso, identificando conceptos, realizaciones y tendencias en los diseños arquitectónicos y urbanísticos planteados en el reciclamiento de estas estructuras.

El proyecto fortalece la importancia de la conservación del patrimonio urbano arquitectónico como factor vital del trayecto de la ciudad hacia el futuro, así como la importancia económica que adquieren las superficies en desuso con la reconversión de las mismas y de sus edificios, lo que permite obtener ahorros significativos en los costos de construcción de la infraestructura necesaria para su reutilización. Es decir frente a una demanda elevada y constante de terreno edificable en zonas urbanizadas y accesibles, la recalificación de las superficies obsoletas soluciona problemas como costos de construcción, gestión y mantenimiento de la infraestructura, además de evitar la expansión de la ciudad.

4. COHERENCIA ENTRE METAS, OBJETIVOS Y RESULTADOS FINALES

El proyecto de investigación de "Frentes urbanos y Espacios Residuales" consideró como metas y objetivos:

METAS:

La recopilación de información, compilación y elaboración de investigaciones que aborden la temática de frentes urbanos y espacios residuales de la ciudad, para su integración y edición del material en diferentes productos, principalmente impresos y eventos académicos.

OBJETIVO GENERAL:

Mediante el estudio de casos relevantes se pretende profundizar en los procesos inherentes al desarrollo y prácticas del urbanismo vinculados a la temática del reciclamiento y recuperación de espacios urbanos, para plantear soluciones conceptuales al problema de los espacios residuales y frentes urbanos de grandes metrópolis en diferentes ámbitos del mundo.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Identificar y compilar diversas experiencias de ciudades y casos específicos de recuperación de frentes urbanos y espacios residuales en la ciudad, en aquellos lugares a lo largo del mundo en

donde buenas prácticas y ejemplos relevantes han permitido que este enfoque se vaya consolidando como tendencia del urbanismo en el siglo XXI.

- Documentar entornos interesantes y generar nuevos conocimientos; al generar propuestas de carácter multidisciplinario que impliquen el mejoramiento del espacio urbano, relacionado espacios arquitectónicos con su contexto urbano y social en diferentes momentos y ámbitos del mundo.
- Encontrar convergencias y divergencias en los enfoques y prácticas concretas del reciclamiento y recuperación de espacios urbanos que se dan en diferentes ámbitos del mundo, por medio del análisis comparativo entre diferentes casos.
- Fomentar el intercambio de información, enfoques metodológicos, con un esquema de trabajo no presencial que promueva el uso de medios digitales y la formación de una red virtual interinstitucional.
- Consolidar y ampliar las redes de cooperación académica, externas al área de investigación

Es decir se tiene coherencia entre los resultados indicados anteriormente y las metas y objetivos propuestos en el proyecto de investigación.

5. TRASCENDENCIA SOCIAL

El tema del reciclamiento urbano, no solo de zonas industriales sino de cualquier espacio en desuso ha sido primordial en las investigaciones recientes, lo que ha generado propuestas innovadoras en el ámbito tecnológico, ambiental, político y social, permitiendo la reintegración de esos espacios, con beneficios tanto para la ciudad como para los espacios reciclados.

Es decir un espacio en desuso representa en términos territoriales un símbolo de desindustrialización, mutación económica, pero también constituye un espacio de oportunidad para el planteamiento de espacios públicos, verde urbano o infraestructura social impulsando una planificación y gestión urbana adecuada con el fin de transformarlos. En este proyecto, con su estrategia de investigación y actividades realizadas, hemos abordado estos temas y tratado de contribuir a su difusión y a la consolidación de nuevos ideales urbanos.

Frentes Urbanos y Espacios Residuales

Encuentro Internacional de proyectos estudiantiles



Frentes de agua

Frentes Urbanos



Reciclaje urbano



Vías Ferreas

Compilador:

Elizabeth Espinosa Dorantes
Los textos de las presentaciones fueron realizados por el compilador con base a la información remitida por los autores de los proyectos.

Universidad Autónoma Metropolitana

Dr. Salvador Vega y León
Rector General
M. en C.Q. Norberto Manjarrez Álvarez
Secretario General

Unidad Azcapotzalco

Dr. Romualdo López Zárate
Rector de la Unidad
M. en C.I. Abelardo González Aragón
Secretario de la Unidad
Dr. Aníbal Figueroa Castrejón.
Director de la división de Ciencias y Artes para el Diseño
Mtro. Héctor Valerdi Madrigal
Secretario Académico
Dr. Jorge Ortiz Leroux
Jefe del Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo
Dra. Elizabeth Espinosa Dorantes
Jefa del Área de Arquitectura y Urbanismo Internacional

Comité Editorial de la División de Ciencias y artes para el Diseño

Dra. Elizabeth Espinosa Dorantes
Dr. Miguel Ángel Herrera Batista
Dr. Eduardo Langagne Ortega
Dr. Gabriel Salazar Contreras
Dr. Francisco Gerardo Toledo Ramírez
Mtro. Luis Yoshiak Ando Ashijara
Mtra. Gloria María Castorena Espinosa
Mtra. Irma López Arredondo

Frentes Urbanos y Espacios Residuales. Encuentro internacional de proyectos estudiantiles es una publicación editada por el Área de Investigación de Arquitectura y Urbanismo Internacional y el Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo de la División de Ciencias y Artes para el Diseño.

Universidad Autónoma Metropolitana - Azcapotzalco
Av. San Pablo No. 180,
Col. Reynosa Tamaulipas
Azcapotzalco, C.P. 02200,
México, D.F.
Tel: (5) 5318.9179
DR © 2015, UAM Azcapotzalco

Coordinador de la Edición:
Sergio Padilla Calicia
Editora responsable:
Elizabeth Espinosa Dorantes
Diseño y formación:
Martha Angélica Hernández González
Rafael Juárez Raygoza

Impreso en México. Printed in Mexico
México, D.F. mayo 2015
Primera edición: 2015

Frentes Urbanos y Espacios Residuales

Encuentro Internacional de proyectos estudiantiles

Inicio



Compilador:
Elizabeth Espinosa Dorantes
Los textos de las presentaciones fueron realizados por el compilador con base a la información remitida por los autores de los proyectos.

- **6 Introducción**

Elizabeth Espinosa Dorantes
Sergio Padilla García

- I. APORTACIONES TEÓRICAS**

- **10 Nuevas Prácticas de Regeneración Urbana.**

Xristos Vassis Armeni

- **15 Aprovechamiento de los Sectores Industriales en Desuso.**

Alejandro Hurtado Farfán

- II. FRENTE DE AGUA**

- **20 Ciudad fonatur**

- **24 Base Naval**

- **28 The Water Front of Stone Town**

- **32 Douro Urban Front-Campanhã Oporto**

34 Douro Urban Front-Campanhã Oporto / 1

26 Douro Urban Front-Campanhã Oporto / 2

38 Douro Urban Front-Campanhã Oporto / 3

40 Douro Urban Front-Campanhã Oporto / 4

42 Douro Urban Front-Campanhã Oporto / 5

- III. VÍAS FÉRREAS**

- **46 Cultura Móvil**

- **50 Via Bia**

- **54 Riverlands Development**

- **58 Inner City Rails**

- **62 México City - Frontera Urbana Azcapotzalco**

- **66 Integration**

- **70 Centro Cultural Universitario**

- IV. VACÍOS URBANOS**

- **76 Social space, a mixed neighborhood,**

- **80 Hispano-American Housing for Residents in Chicago**

- V. RECICLAJE URBANO**

- **86 Aeropuerto La Carlota**

- **90 Bunkers Network**

Introducción

Un proceso actual que llama la atención en muchas ciudades del mundo es el de la reconversión de viejas áreas industriales y de grandes infraestructuras de transporte obsoletas o en franco proceso de abandono y deterioro (terminales de trenes centrales, aeropuertos, zonas portuarias, entre otros). En algunos casos y ante su decadencia, los sitios referidos se han transformado hacia una imagen urbana positiva.

Con esta intención ciertos proyectos se destacan como intervenciones de tipo multifuncional en los vacíos urbanos generados por viejas infraestructuras industriales, portuarias, de transporte, entre otros y que constituyen "frentes urbanos o de agua (Water Fronts)", tendientes a impulsar la competitividad urbana dentro de las redes globales, la reconversión urbana de zonas decadentes de la ciudad, y en general orientadas al mejoramiento urbano y la promoción de la calidad de vida de los habitantes; Estos proyectos han permitido explorar trazados alternativos, creando nuevo espacio público y múltiples perspectivas del paisaje urbano y han proporcionado a las ciudades amenidades innovadoras, nuevos escenarios para el arte, sendas urbanas activas, contribuyendo de esta forma al fomento del turismo cultural y al mejoramiento de la calidad de vida a través de museos, teatros, galerías y centros financieros y comerciales complementados por equipamiento colectivo y vivienda.

En esta línea, el Área de Arquitectura y Urbanismo Internacional de la Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, con el objetivo de difundir productos estudiantiles de diseño vinculados a la temática del reciclamiento y recuperación de espacios urbanos, convocó a diversas universidades a plantear soluciones conceptuales al problema de los espacios residuales y frentes urbanos en grandes metrópolis, desde la mirada de jóvenes estudiantes de México y

del extranjero, a fin de integrar un catálogo digital y virtual sobre el tema de "Frentes Urbanos y Espacios Residuales en la Ciudad".

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

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

La Universidad de Stuttgart muestra, en el proyecto **The Waterfront of Stone Town**, desarrollado en Zanzíbar, Tanzania, propuestas

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

Estos proyectos de frentes de agua también plantean la creación de espacios públicos, pulmones verdes y espacios abiertos, para la mejora de la calidad de vida de los habitantes, así como la difusión de actividades culturales y educativas en todo el territorio urbano, para facilitar el acceso de la población.

En la sección de Vías Férreas se presentan siete proyectos. Seis de ellos fueron desarrollados conjuntamente por alumnos de la UAM Azcapotzalco y de la Universidad de Tesalia, Grecia en un workshop realizado con este tema en la ciudad de México, en la zona comprendida por vías de ferrocarril en desuso localizada al norte de la Ciudad de México, área que actualmente se encuentra rodeada de zonas comerciales, habitacionales cerradas e industrias abandonadas que fragmentan el tejido urbano produciendo segregación. Las propuestas: **Cultura Móvil**; **Vía Bia**; **Riverlands Development**; **Inner City Rail**, **México City-Frontera Urbana e Integration**; tienen como objetivo reusar los espacios residuales que se ubican a lo largo de las vías del ferrocarril, mediante la implantación de actividades diversas.

Como parte de esta sección la Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, también presenta un ejercicio que plantea la construcción de equipamientos de apoyo a lo largo de las líneas del ferrocarril en la ciudad de Guadalajara, con la finalidad de solucionar problemas de conectividad derivados del proyecto urbano que se desarrolla en la periferia de esa ciudad denominado **Centro Cultural Universitario**.

Estas propuestas sobre vías férreas proponen el rescate de zonas metropolitanas para lograr un diálogo entre el ambiente natural y artificial de las ciudades.

En la línea temática de Vacíos Urbanos se ubican dos proyectos. Uno es presentado por la Universidad de Stuttgart: **Social space, a mixed neighborhood**, y se refiere al desarrollo de un barrio mixto, en Blantyre, Malawi, para atender problemáticas de vivienda e infraestructura, logrando su interrelación mediante el espacio público. Otro proyecto de esta sección es el **Hispano-American Housing for Residents in Chicago**, presentado por la Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, el cual propone un nuevo tipo de hábitat para los residentes hispanos en el distrito de Pilsen, de la ciudad de Chicago.

En la sección de **Reciclaje Urbano**, la Universidad del Zulia, en Venezuela, desarrolló el proyecto **Aeropuerto La Carlota**, que considera refuncionalizar las antiguas instalaciones de un aeropuerto, en la ciudad de Caracas, mediante la construcción de un **Parque Cultural Metropolitano**. La Universidad Stuttgart participa en esta sección con el proyecto **Bunkers Network**, el cual tiene como objetivo reciclar la gran cantidad de bunkers abandonados, que como residuos de la segunda guerra mundial se tienen en Bad Cannstatt, Alemania, y adaptarlos como espacio público y cultural.

La compilación de temas y proyectos y su publicación virtual en este catálogo forma parte de las actividades desarrolladas por el Área de Arquitectura y Urbanismo Internacional del Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo, de Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco en la promoción de temas y proyectos internacionales, en este caso como ejercicios escolares de diferentes instituciones en el mundo, todos ellos realizados con el enfoque del proyecto urbano o de lo que también algunos denominan la Macroarquitectura, con el fin de contribuir en la formación de los futuros profesionales de la arquitectura y el urbanismo. La edición de catálogo estuvo a cargo de Elizabeth Espinosa Dorantes, y el diseño fue realizado con el apoyo de Víctor Torres, Martha Angélica Hernández González, Rafael Juárez Raygoza y Alejandro López Aguilar, a quienes agradecemos su colaboración.

Esperamos que el material que se presenta, y que constituyen solo una pequeña muestra, contribuya a ampliar el panorama de reflexión y discusión académica y profesional sobre los procesos inherentes al desarrollo y prácticas del urbanismo vinculados a la temática del reciclamiento y recuperación de espacios urbanos, y a promover ideas y soluciones conceptuales al problema de los espacios residuales y frentes urbanos de metrópolis en diferentes ámbitos del mundo.

Elizabeth Espinosa Dorantes
Sergio Padilla Galicia
Ciudad de México,
Mayo de 2015

Aportaciones Teóricas

Nuevas prácticas de regeneración urbana

Xristos Vassis Armeni

En los últimos tiempos los procesos de urbanización en muchas ciudades han pasado de una tendencia exógena y centrifuga, hacia una endógena y centrípeta; con esta vuelta de prioridad, la centralidad adquiere una especial importancia y su naturaleza cambia, planteando una reconfiguración de la ciudad, no solo de los elementos físicos que la conforman, si no de las simbologías existentes, las actividades, las relaciones sociales y de las manifestaciones que dan sustento al tejido urbano.

La reconfiguración de la ciudad nos habla de un proceso que transita del tradicional concepto de ciudad frontera a otro de ciudad en red resultado del fenómeno de globalización, donde los nodos de actividad son aquellos sub-centros urbanos con caracterizaciones históricas, sociales y económicas particulares.

El regreso a la ciudad construida tiene como contraparte la cosmopolización e internacionalización de la ciudad, donde es reconocible una fase de introspección en la cual si no hay acciones y políticas para que las centralidades históricas se articulen económica y socialmente, el proceso de globalización va a terminar mercantilizando el espacio teniendo como consecuencias fenómenos como el de la gentrificación, la marginación de zonas, la generación de núcleos de desigualdad, y la pérdida del patrimonio urbano construido.

En estos procesos, las ex zonas industriales adquieren un papel de espacio estratégico ya que cobran vida múltiples manifestaciones "disfuncionales"; el comercio ambulante, los asentamientos irregulares, la informalidad y más, surgen como mecanismos o estrategias de sobrevivencia para los sectores urbanos.

Reconocer las zonas industriales en desuso ante estas circunstancias, plantea el reto principal de desarrollar nuevos mecanismos, metodologías, técnicas y concep-

tos para replantear, reinventar, y re conceptualizar estrategias y acciones que permitan la caracterización, reconfiguración, y consolidación del patrimonio urbano, abriendo nuevas perspectivas analíticas y mecanismos de intervención.

Entender los hoyos negros de la ciudad como un objeto dinámico, flexible, antagónico, contradictorio, y cambiante, implica reconocer el reto de encauzar ese cambio hacia modelos de desarrollo más equitativos y sustentables, aprovechando las condiciones existentes y sus potencialidades.

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

El tema del reciclamiento urbano, no solo de zonas industriales sino de cualquier espacio el cual se encuentra en desuso ha sido primordial en las investigaciones recientes, lo que ha generado propuestas innovadoras en el ámbito tecnológico, ambiental, político y social, lo que permite la reintegración de esos espacios en la ciudad, con beneficios tanto para la ciudad como para los espacios reciclados.

El reciclamiento de ex zonas industriales como una vía a seguir el día de hoy puede ser el resultado natural de la ciudad post industrial. A través de las zonas industriales de las ciudades se puede hacer una lectura de elementos socio-económicos importantes pero también una lectura histórica y trayectos en el tiempo, estudiando su ubicación espacial y su abandono.

A partir de la desindustrialización, evidenciada en las metrópolis mundiales al final

del siglo XX, los territorios de suelo urbano industrial, muchas veces altamente contaminados y con usos contradictorios, se posicionan como componentes muy importantes en las intervenciones urbanísticas, para lo cual fue necesario introducir ideas referentes a: (Vestbro, 2007; Belavilas, 2010):

Sostenibilidad y el interés en el medio ambiente.

Conservación del patrimonio industrial, arquitectónico y urbano como factor vital del trayecto de la ciudad hacia el futuro.

Cambios estructurales de los medios de transporte colectivo y su infraestructura (puertos, estaciones de ferrocarril, aeropuertos), tanto en sus medios tecnológicos como en su ubicación territorial.

Ubicación de usos desestructurados fuera de la ciudad.

Estos factores al final introducen el término de los "brownfields", el cual se refiere a estas zonas degradadas del espacio urbano, y sirve como un término paraguas para una lista abundante de casos de zonas urbanas en desuso y sin actividades.

Actualmente existe una extensa gama de explicaciones en la bibliografía internacional para definir el término de "Brownfield", determinadas principalmente por diferencias en procesos, jerarquizaciones y metodologías de actuación, como resultado del marco teórico y de los recursos disponibles de intervención urbana aplicados de manera específica.

Por ejemplo IsoCarp (Smith, 2008) define como "brownfields" a las "zonas o procesos de restablecimiento y desarrollo de zonas, las cuales están en desuso parcial o total, después de haber tenido una actividad de carácter industrial o comercial y se encuentran polucionadas en su suelo y cuerpos de agua superficial o subterráneos".

Por el contrario organismos que se dedican a la investigación ambiental, deter-

minan al "brownfield" como "zonas que se ven afectadas por su uso anterior, se encuentran en desuso y sin actividad, tienen o es posible que tengan problemas de contaminación, se encuentran en su mayoría en zonas urbanizadas y zonas que requieren de intervenciones para poder ser otra vez benéficas para la ciudad" (Grimski y Feber, 2001).

Por otro lado, acercamientos con énfasis al aspecto ambiental enfatizan el grado de degradación urbana, hecho que aumenta el rango del término y que los define como "zonas previamente desarrolladas" (PDL-Previously Developed Land), englobando así muchos otros usos. Por tanto como "brownfield" podríamos asignar no solo a ex zonas industriales, sino también zonas de infraestructura militar, portuaria, ferroviaria, aeropuertos, canteras y basureros inactivos.

En el caso de "brownfields" industriales Grimski y Feber (2001), plantean la siguiente tipología:

Tierras abandonadas en zonas tradicionalmente industriales.

Que se refieren a zonas periféricas de la ciudad de uso industrial las cuales tienen altos grados de contaminación ambiental y se ven obligadas a encontrar estrategias de saneamiento ambiental.

Zonas industriales en desuso en las zonas metropolitanas.

Aquellas zonas industriales dentro de la mancha urbana que entran en desuso, por no compatibilidad con usos urbanos colindantes y por la terciarización de la economía y también presentan altos grados de contaminación. Estas áreas representan un punto crítico en la planeación urbana de las ciudades y una oportunidad para replantear el uso urbano.

Zonas agrícolas en desuso.

La conexión directa entre el sector primario y secundario de la economía tuvo como resul-

tado la existencia de naves industriales en el territorio agrícola generando así núcleos industriales de escala menor altamente ligados con la economía local, en donde actualmente se tiene desinterés en invertir produciendo deterioro.

Con base a lo anterior se puede afirmar que las zonas industriales en desuso que se localizan en áreas metropolitanas representan la mayor complejidad en términos de compatibilidad de usos de suelo, condiciones ambientales e intereses de los actores involucrados, produciendo un proceso de reciclamiento muy difícil de manejar.

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

Los factores de naturaleza social en el proceso de re diseño y re planteamiento de los núcleos industriales en desuso son también muy importantes, debido a la cercanía de estas zonas con áreas habitacionales degradadas de la zona metropolitana. Por tanto una zona industrial en desuso no solo representa un símbolo de desindustrialización, mutación económica y generadora de desempleo, sino también un espacio de oportunidad para el planteamiento de espacios públicos, verde urbano o infraestructura social.

Respecto al aspecto económico el reciclamiento es un reto en la viabilidad de los proyectos de esta naturaleza. En la mayoría de los casos, el régimen de propiedad del suelo en las zonas industriales tiene el papel principal en las estrategias de inversión económica

para su reciclamiento. Bajo este concepto, la mayoría de los casos de revitalización urbana contiene prácticas de inversión mixta, del sector público y privado, las cuales permiten cubrir el costo de su recuperación.

Por tanto el reciclamiento urbano de las zonas industriales en desuso tiene como fin su reintegración a la metrópolis y la jerarquización y la distribución justa del beneficio social, ambiental y económico. En específico, según la visión integral del término reciclamiento urbano, existen en ella procesos que superan el diseño físico espacial y el replanteamiento ambiental de la zona, aplicando así "una visión integral y una acción global, que nos lleva a la solución de los problemas urbanos y que tiene como objetivo el mejoramiento continuo de las condiciones económicas, naturales, sociales y ambientales de una zona, la cual está bajo un proceso de cambio" (Roberts y Sykes, 2000).

De manera general en los procesos de revitalización en zonas industriales sin uso, se pueden distinguir dos grandes secciones, la parte técnica (ingeniería) y la parte jurídica (institucional). En la primera sección se toman en cuenta los métodos, mecanismos y recursos de reciclamiento urbano y en la segunda la toma de decisiones. Smith (2008) plantea que en la intervención gubernamental generalmente se define:

Una urbanización "canónica" o zonificación, con la prohibición de usos de suelo y el planteamiento de actividades permitidas. Protección del paisaje y prohibición de construcciones en zonas vulnerables a catástrofes, inundaciones o sismos.

Control de tenencia de la tierra, con limitaciones en la manera de administración y compra-venta de suelo.

Otro proceso de intervención generalmente utilizado es el denominado "activo", el cual involucra varios actores como son los dueños de los predios, inversionistas, con-

structoras, gobierno local y habitantes, y en la intervención debe establecerse:

- Conceptualización de una visión colectiva.
- Delimitación de la zona de actuación (brownfield).
- El grado de contaminación.
- Opciones de re uso.
- Iniciativas de saneamiento ambiental.
- Aplicación de un plan de desarrollo.

Es decir el trabajo en conjunto del sector privado y el sector público para la visualización colectiva del futuro de la zona y los procesos transparentes son el punto de partida y el eje articulador del beneficio público, privado y local.

Finalmente es pertinente comentar que las propuestas de revitalización de los núcleos industriales en las zonas metropolitanas, a nivel internacional, tienen los siguientes objetivos:

- La expansión del centro de la ciudad.
- La creación de nuevas centralidades urbanas, para mitigar los problemas urbanos de la ciudad mono céntrica
- La creación de nuevos espacios públicos con propuestas de equipamiento deportivo, recreativo y cultural.
- La creación de nuevas zonas habitacionales y su conexión con espacios abiertos, parques urbanos y otras actividades similares.
- La restauración de la continuidad de la estructura urbana con la urbanización y la creación de nuevas vías de comunicación.

Con eso se puede entender que los objetivos planteados en proyectos de reciclamiento urbano de los brownfields representan respuestas a grandes problemas de la metrópolis del día de hoy enfocados tanto en las centralidades existentes como en la creación de nuevos polos de desarrollo urbano.

Bibliografía:

- Aravantinos, A. (2002). Dinámicas y diseño de nuevas centralidades en la ciudad de las próximas décadas – hacia esquemas centralizados o descentralizados, *Aeixoros*, 6-29
- Bähr, J., & Mertins, G. (1992) *Verstädterung in Lateinamerika*, *Geographische Rundschau* 44, núm. 6,; 360-370
- Belavilas, N. (2010). La recuperación de los Brownfields. Atenas: EMP. Escuela de arquitectos Ingenieros, Dirección de posgrado: Urbanismo, Planeación urbana
- Borsdorf, Al. (2003) *Cómo modelar el desarrollo y la dinámica de la ciudad latinoamericana*, Santiago de Chile, en revista *EURE*, vol. 29 num. 86
- Drucker, S. J.; Gumpert, G. (1998). The mediated home in a global village, en revista *Communication Research*. Evanston, IL: 25, 4
- Environmental Protection Agency (EPA) (2011), *Brownfields and Land Revitalization*. <http://epa.gov/brownfields/>
- Garza, G. (2002). Evolución de las ciudades mexicanas en el siglo XX. En revista *Datos, hechos y lugares*, Revista de información y análisis, número 19
- Grimski, D., & Ferber, U. (2001). *Urban Brownfields in Europe*. Berlin: Land Contamination and Reclamation
- Roberts, P., & Sykes, H. (2000). *Urban Regeneration: A Handbook*. London: SAGE Publications
- Smith, G. (2008). *Contributions of Brownfield Development to Urban Internal Expansion and Urban Renewal in Practice*. Dalian: Isocarp Congress 2008
- Vestbro, D.U. (2007). *Baltic University Urban Forum (Urban Management Guidebook VI): Rebuildindg the City: Managing the built environment and Remedation of Brownfields*. Uppsala: The Baltic University Press

Aprovechamiento de los sectores industriales en desuso

Mtro. C. Alejandro Hurtado Farfán

Se entiende por zona industrial en desuso, aquellas que presentan una baja a nula utilización.

La importancia económica de las superficies en desuso se da con la reconversión de las mismas y de sus edificios, lo que permite obtener ahorros significativos en los costos de construcción de la infraestructura necesaria para su reutilización. Es decir frente a una demanda elevada y constante de terreno edificable en zonas urbanizadas y accesibles, la recalificación de las superficies obsoletas soluciona problemas como costos de construcción, gestión y mantenimiento de la infraestructura. Según diversos cálculos, los costos de infraestructura para un crecimiento urbano general resultan mucho más elevados, que aprovechar la infraestructura existente.

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

Es importante comprender que la protección del ambiente exige cuidar espacios vitales, recursos naturales, diversidad paisajística y desde luego la fertilidad del suelo y que los proyectos de recalificación contribuyen a mitigar las amenazas en contra del ambiente, acelerando la rehabilitación de las áreas industriales, facilitando el tratamiento más adecuado para mejorar terrenos y edificios contaminados.

La importancia de las superficies en desuso para políticas de vivienda es

primaria, pues las áreas industriales sin uso se encuentran muy seguidas donde hay comunidades que presentan una fuerte necesidad de vivienda, al presentar servicios urbanos facilita la existencia de infraestructura y se puede considerar un punto a favor. Otro punto a favor es la existencia algunas veces de la red ferroviaria lo cual nos permitiría la creación e integración de transporte de alta calidad como trenes ligeros y suburbanos, esto permitiría la creación de barrios que ofrezcan una elevada calidad de vida para sus residentes.

En Europa, la Unión Europea asume un rol fundamental en el financiamiento de proyectos de investigación y en la realización de iniciativas de reconversión de áreas industriales en desuso¹, por lo cual a continuación se describen algunos ejemplos de estas prácticas:

Gran Bretaña

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

Alemania

En los últimos años se realizaron a nivel nacional varias actividades y proyectos de investigación para reducir el consumo de superficies en aras de la urbanización² y se realizaron programas para promover la re-

conversión de áreas industriales en desuso³. En ciertos casos el programa de mejoramiento de la estructura económica regional puede dar una ayuda económica directa. Así también los proyectos innovadores pueden obtener el apoyo del programa de investigación Experimenteller Wohnungs- und Städtebau. Los importes necesarios al financiamiento de los programas de reciclaje urbano actuales y futuros se estiman en 64 Millones de euros para el periodo 2007 – 2013 y el 9% del total fue destinado a la reconversión de áreas en desuso⁴. Muchas autoridades locales reconocen el potencial económico de estas superficies y asumen un rol fundamental en estos proyectos.

Francia

Los programas de revitalización urbana son financiados comúnmente por el estado, la región y por la Unión Europea. La actualización de proyectos (planificación y ejecución) se confía a varias agencias regionales de desarrollo, instituidas por decreto estatal⁵. Por tanto la autoridad regional proporciona la información necesaria de las áreas industriales en desuso, entre otras un inventario de sitios industriales históricos y un inventario de las superficies contaminadas.

Italia

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

dades afines, elaborar medidas para convertir las áreas industriales en desuso. Los países antes citados muestran que con el apoyo de los entes públicos (acciones conjuntas con decisión política y pública) es posible acelerar la transformación de las áreas en desuso, transformándolas muy rápidamente en bienes inmuebles adaptados a la comercialización. Las medidas adoptadas hasta ahora han permitido, solo en casos aislados, llamar la atención de los especialistas sobre la exigencia de recuperar las áreas industriales en desuso y de señalar las oportunidades de desarrollo. La temática no entra en el programa de política económica y de asentamientos territoriales.

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

Es indudable que las estrategias usadas hasta el momento para la recuperación urbana no han funcionado. Tenemos que poner atención en los fenómenos de la sobrepoblación y de la descentralización.

Bibliografía

- Del Castillo, Carlos Martín: Planeación estratégica de la infraestructura en México 2010-2035. México: Universidad Tecnológica del Valle de Chalco, 2009.
 Noguera, Juli Esteban: Elementos de ordenación urbana. España: Universidad Politécnica de Catalunya, 1998
 Munizaga Vigil, Gustavo: Macroarquitectura: Tipologías y estrategias de desarrollo urbano. Chile: Ediciones Universidad Católica de Chile, 2000
 Meadows, Dennis, MEADOWS, Donella: Oltre i limiti dello sviluppo. Italia: Mondadori, 1999
 Reporte del Consejo Federal Suizo, Promover la recalificación de las áreas industriales y comerciales en desuso. Suiza: 8 octubre 2004

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

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

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

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

⁵ Ejemplos: www.epf-lorraine.org; www.missionbassin-minier.org



Frentes de Agua

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

Ciudad Fonatur

Presentación

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

La propuesta desarrollada por estudiantes de la Universidad Iberoamericana de la Ciudad de México, denominada Ciudad Fonatur, plantea la construcción de infraestructura turística y equipamiento, con la premisa de implementar acciones urbanas de bajo impacto y mantener el carácter del lugar, para ello proponen intervenciones urbanas puntuales como: la preservación del río, priorizar la accesibilidad sobre todo la peatonal, dotar al asentamiento de una red de espacios públicos. En la propuesta destaca lo referente a contener el desarrollo de la ciudad mediante huertos urbanos, todo ello enmarcado en el uso de ecotecias.

Presentation

Sayulitla is a small tourist town along the Pacific Ocean with natural areas of outstanding natural beauty, located in the Mexican state of Nayarit, with a population of 10, 000 inhabitants who settle in wetland areas. Sayulitla river desiccation and lack of tourism infrastructure that integrates environmental and urban development with high environmental impact, excessive growth, invasion and purchase and sale of protected lands are some of the issues that most affect this destination tourist.

The proposal developed by students from the Universidad Iberoamericana in Mexico City, called City Fonatur, proposes the construction of tourist infrastructure and equipment, with the premise of implementing low impact urban actions and maintain the character of the place, for this proposed urban interventions point as the preservation of the river, prioritize accessibility mostly pedestrian and give the settlement a network of public spaces. The proposal emphasizes regard to contain the development of the city through urban gardens, all framed in the use of green technologies.

NUEVO MODELO CIUDAD FONATUR EL CASO DE SAYULITLA NAYARIT

UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA CIUDAD DE MÉXICO



PROFESOR XRISTOS VASSIS

ALUMNOS DE PROYECTOS URBANOS INVIERNO 2013

- BERMUDEZ PIÑA JOSE MAURICIO
- BOCHICCHIO ESTIVAL MARCO MASSENZIO
- CANALES SANTA ROSA ALVARO SEBASTIAN
- EGUIARTE MUNGUIA PABLO
- ESCALERA PEÑA LEONARDO
- FERNANDEZ CLYDE DANIELA
- GARCIA SANABRIA MIGUEL ANGEL
- GORDILLO MUCIÑO ROBERTO ANDRES
- MAGALLANES PEÑA JORGE
- MARQUARD QUINN JOHN PATRICK
- MAZOY DE GARAY JOSE DANIEL
- MCCADDEN ARRUBARRENA MARIAN
- MORLETT PEREZ RICARDO
- REACHI VALDESPIN ALBERTO
- RIVERO BORRELL SUAREZ JAVIER

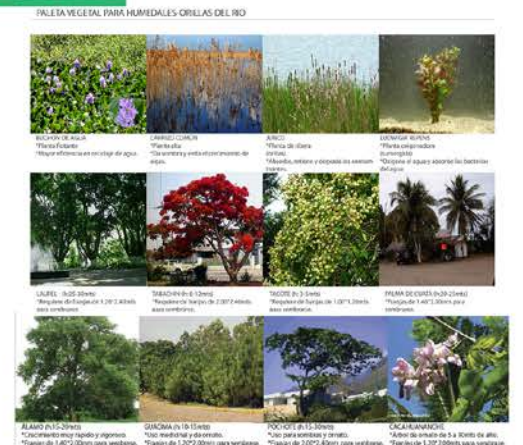
Diagnóstico de Traza Urbana existente



VIALIDADES + TRANSPORTE PUBLICO



FUNCIONAMIENTO DEL RIO Y DESECHOS



Inicio



NUEVO MODELO CIUDAD FONATUR EL CASO DE SAYULITA NAYARIT

PROFESOR XRISTOS VASSIS

ALUMNOS DE PROYECTOS URBANOS INVIERNO 2013

- BERMUDEZ PIÑA JOSE MAURICIO
- BOCHICCHIO ESTIVAL MARCO MASSENZIO
- CANALES SANTA ROSA ALVARO SEBASTIAN
- EGUIARTE MUNGUJA PABLO
- ESCALERA PEÑA LEONARDO
- FERNANDEZ CLYDE DANIELA
- GARCIA SANABRIA MIGUEL ANGEL
- GORDILLO MUCIÑO ROBERTO ANDRES
- MAGALLANES PEÑA JORGE
- MARQUARD QUINN JOHN PATRICK
- MAZOY DE GARAY JOSE DANIEL
- MCCADDEN ARRUBARRENA MARIAN
- MORLETT PEREZ RICARDO
- REACHI VALDESPIN ALBERTO
- RIVERO BORRELL SUAREZ JAVIER

OBJETIVO/CONCEPTO

OBJETIVO

Crear una nueva propuesta de infraestructura turística, proveyendo el equipamiento necesario con acciones urbanas de bajo impacto manteniendo el carácter del lugar. Regenerar la estructura actual, para mejorar espacios públicos, rescatar ecosistemas y fomentar el transporte público no motorizado.

CONCEPTO

El proyecto busca acusar un nuevo paradigma de ciudad turística, utilizando eco técnicas para urbanizar a partir de intervenciones en puntos específicos el entorno provocando un amplio impacto social, dando lugar a una regeneración del sitio, perfilándose como un sitio atractivo tanto turística como urbanísticamente.

PROYECTOS ESPECIFICOS

- Ríos
- Peatonalización
- Estacionamientos
- Osificación espacios públicos
- Barraera natural de expansión con actividades culturales y turísticas

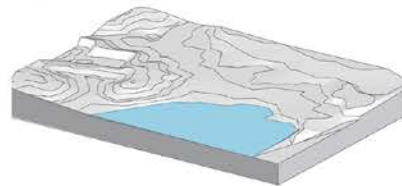


Tabla de Ecosistemas para usos de la ciudad

ECOSISTEMA	ESPACIO PÚBLICO	RD
<p>Reservorio de agua que alberga a una gran diversidad de especies acuáticas y terrestres.</p> <p>Reservorio de agua que alberga a una gran diversidad de especies acuáticas y terrestres.</p> <p>Reservorio de agua que alberga a una gran diversidad de especies acuáticas y terrestres.</p>	<p>Reservorio de agua que alberga a una gran diversidad de especies acuáticas y terrestres.</p> <p>Reservorio de agua que alberga a una gran diversidad de especies acuáticas y terrestres.</p> <p>Reservorio de agua que alberga a una gran diversidad de especies acuáticas y terrestres.</p>	<p>Reservorio de agua que alberga a una gran diversidad de especies acuáticas y terrestres.</p> <p>Reservorio de agua que alberga a una gran diversidad de especies acuáticas y terrestres.</p> <p>Reservorio de agua que alberga a una gran diversidad de especies acuáticas y terrestres.</p>

NOMENCLATURA:

Vialidades Primarias

Caminos Peatonales

Area Protegida

Mar

Vialidades Secundarias

CIENCIAS HIDROLÓGICAS, AISLAMIENTO Y PLANTA DE TRATAMIENTO

CIENCIAS HIDROLÓGICAS, DIAGRAMA, EJEMPLO DE PLANTA

VIVIENDA, AISLAMIENTO, PLANTA DE TRATAMIENTO

Barraeras de agricultura

Contener la ciudad con agricultura en las zonas con tendencia al crecimiento.



La ciudad está contenida por unas barreras con fines agropecuarios para evitar el crecimiento territorial de la ciudad y así no dañar los ecosistemas de los alrededores.



En el estado de Nayarit se cultiva la caña y el tabaco, sobretodo en las zonas bajas colindantes con el pacífico. El cultivo de caña y tabaco en la ciudad va a permitir que ésta tenga potencial para más empleos y más desarrollo económico.

Estructura urbana



CONEXIÓN ÁREAS VERDES EXISTENTES



NUEVO MODELO CIUDAD FONATUR EL CASO DE SAYULITA NAYARIT

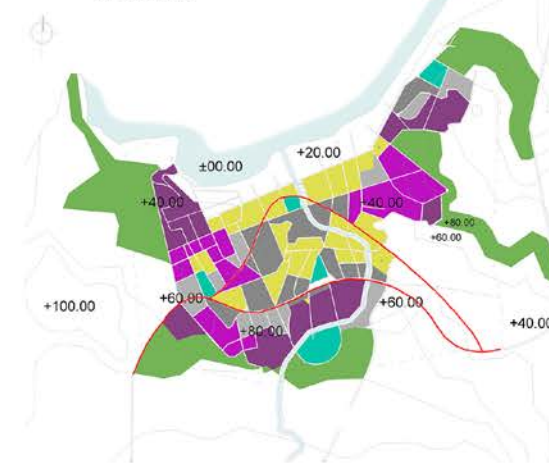
PROFESOR XRISTOS VASSIS

ALUMNOS DE PROYECTOS URBANOS INVIERNO 2013

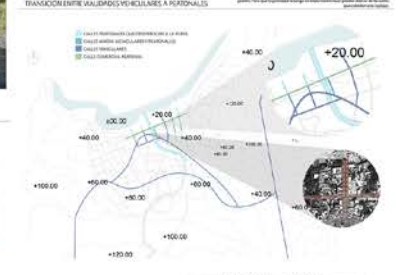
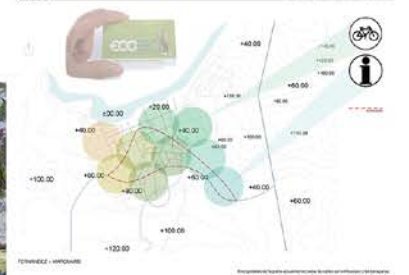
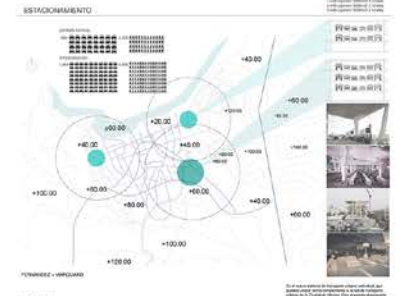
- BERMUDEZ PIÑA JOSE MAURICIO
- BOCHICCHIO ESTIVAL MARCO MASSENZIO
- CANALES SANTA ROSA ALVARO SEBASTIAN
- EGUIARTE MUNGUJA PABLO
- ESCALERA PEÑA LEONARDO
- FERNANDEZ CLYDE DANIELA
- GARCIA SANABRIA MIGUEL ANGEL
- GORDILLO MUCIÑO ROBERTO ANDRES
- MAGALLANES PEÑA JORGE
- MARQUARD QUINN JOHN PATRICK
- MAZOY DE GARAY JOSE DANIEL
- MCCADDEN ARRUBARRENA MARIAN
- MORLETT PEREZ RICARDO
- REACHI VALDESPIN ALBERTO
- RIVERO BORRELL SUAREZ JAVIER

Usos de Suelo

Los usos mixtos propuestos están determinados por el porcentaje de uso dependiendo la zona en la que se localizan.



- Habitacional Baja densidad
- Habitacional Alta densidad
- Comercio
- Uso mixto H 70% C 30%
- Uso mixto H 50% C 50%
- Agricultura (Caña y Tabaco)
- Vialidades principales

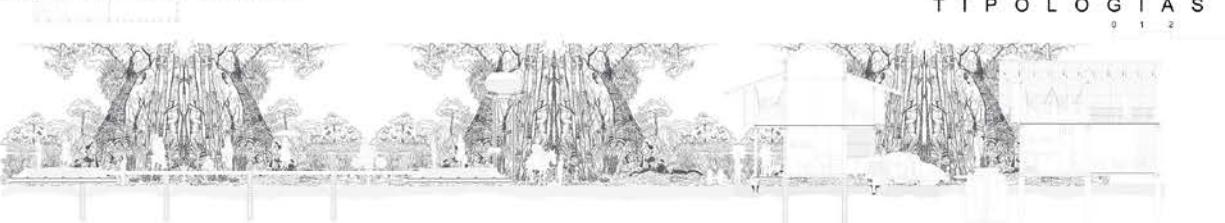


CORTE RECONSTRUCCION DE CALLES QUE COLINDAN CON LA PLAYA

PROYECTO RIO

DETALLE DE HUMEDAL Y SECCIÓN DE RIO

TIPOLOGIAS



CORTE FRONTERA RIO

Inicio

FICHA TECNICA

Emplazamiento	Cartagena, Colombia.
Universidad	Autonoma Metropolitana Azcapotzalco
Profesor	Arq. Sergio Padilla Galicia
Alumnos	Maria Rodriguez, Aurora Maldonado, Karla Alicia Ortiz, Fernando Ramirez, Josue Delgado, Fermín Sanchez, Jose Acevedo, Daniel Chavez.
Fecha	Julio 2013

Base Naval

Presentación

La ciudad de Cartagena de Indias, que se ubica en la costa del mar caribe colombiano, es uno de los puertos de mayor importancia en Colombia, el Caribe y el mundo y un célebre destino turístico por las condiciones y características de su centro histórico. En su área metropolitana cuenta con una población de aproximadamente 1'289,000 habitantes.

En esta ciudad puerto un área militar con muelles para barcos de gran envergadura, con edificios de apoyo logístico, zonas habitacionales y de oficinas, impide el desarrollo del sector de la ciudad denominada Bocagrande, produciendo múltiples problemas urbanos como la ausencia de transporte, de espacios públicos, de áreas verdes y de edificios de servicios, principalmente educativos y de salud. Para atender esta problemática la propuesta urbana que plantea este ejercicio propone desarrollar la zona de Boca-grande a través de un ambicioso plan de mejora- miento de las condiciones de accesibilidad en la ciudad (mediante la creación de nuevas vialidades y la implantación de un sistema de transporte acuático), así como la construcción de nuevas centralidades, dirigidas especialmente a actividades turísticas, que buscan convertirse en iconos emblemáticos que reactiven el sector turístico, y por tanto mejoren las condiciones económicas de la ciudad y mejoren la calidad de vida de la población.

Presentation

The city of Cartagena de Indias, located on the Caribbean Sea coast of Colombia, is one of the most important ports in Colombia, the Caribbean and the world and a popular tourist destination for the conditions and characteristics of its historic center. Its metropolitan area has a population of approximately 1'289,000.

In this port city a military area with docks for large vessels, with logistical support buildings, residential and office areas, prevents the development of the city called Bocagrande, producing multiple urban problems such as lack of transportation, space public, green areas and buildings of services, mainly education and health. To address this problem the urban proposal that raises this exercise aims to develop Bocagrande through an ambitious plan to improve the accessibility in the city (by building new roads and implementation of a system of water transport) as well as building new centers, especially targeting tourism activities, seeking to become emblematic icons to revive the tourism sector, and thus improve the economic conditions of the city and improve the quality of life of the population.

LOCALIZACIÓN
Cartagena de Indias es una ciudad al norte de Colombia, capital del departamento de Bolívar ubicada sobre la orilla del Mar Caribe. En la ciudad sobresale la formación del cerro de La Paja y su altura está sobre los 148 msnm, y bajando.
Se encuentra a 10° 25' 30" latitud norte y 75° 32' 25" de longitud oeste.

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

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

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

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

BASE NAVAL
INTERIORES:
Guadalupe María Rodríguez Flores
Aurora Maldonado Tabares
Karla Alicia Ortiz Gutiérrez
Fernando Barrio Ramirez
Josue Alejandro Delgado López
Fermín Sánchez Ruiz
José Emmanuel Acevedo Gutiérrez
Daniel Julia Chavez

Data SIO, NOAA, U.S.

Inicio

PLAZA

AREAS:
1. PLAZA
2. FRENTE DE AGUA
3. AREA CULTURAL

La idea principal para cubrir el tema "frente de agua", nace de la sucesión del movimiento de agua originando así una "ola" en planta y en altura.
"es una ola es forma es movimiento es altura es un frente continuo"

ZONIFICACION

ZONIFICACION:
1. HOTELERIA
2. RESIDENCIAL
3. PLAZA
4. AREA CULTURAL
5. ESPACIOS RESIDUALES

CONCEPTO: OLA

PLANTA DE FRENTE DE AGUA

3 ALTURAS PRINCIPALES

AREA CULTURAL

VALIDAD

EDIFICACION DE GRAN ALTURA PARA OFICINAS, HOTELES, VIVIENDA Y COMERCIO

2

CONEXION VIAL, CON TUNELES

DESARROLLO CULTURAL Y RECREATIVO

ESTACION DE TRANSPORTE ACUATICO

MARINA

CONEXION VIAL CON TUNELES

BASE NAVAL

INTERVANTES:
Guadalupe María Rodríguez Flores
Aurea Maldonado Salazar
Karla Alicia Ortiz Gutiérrez
Fernando Barrios Ramírez
Josue Anayacal Delgado López
Fermín Sánchez Ruiz
José Emmanuel Acevedo Gutiérrez
Daniel Avila Chavez

3

BASE NAVAL

INTERVANTES:
Guadalupe María Rodríguez Flores
Aurea Maldonado Salazar
Karla Alicia Ortiz Gutiérrez
Fernando Barrios Ramírez
Josue Anayacal Delgado López
Fermín Sánchez Ruiz
José Emmanuel Acevedo Gutiérrez
Daniel Avila Chavez

Inicio

FICHA TÉCNICA

Emplazamiento	Zanzíbar, Tanzania
Universidad	Universität Stuttgart
Profesor	Marisol Rivas Velázquez
Alumnos	Kristina Egbers
Fecha	2013

The Water Front of Stone Town

Presentación

La ciudad de piedra (Stone Town), declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en el año 2000, es el centro histórico de la ciudad de Zanzíbar, que se ubica en una isla del océano Índico llamada Unguja y es una región semiautónoma de la República de Tanzania, que se caracteriza por una estructura de sinuosas callejuelas, bazares, mezquitas y grandes casas árabes.

La propuesta urbana que se presenta busca desarrollar la costa marítima de la ciudad, expandiendo y transformando el frente de agua que se tiene hacia el mar, al relacionar dos principales centralidades: la terminal naval y el hospital general. El proyecto tiene como objetivo enfatizar los espacios significativos de la ciudad y guiar a los turistas a lo largo de la costa, lo anterior mediante la conexión de estos espacios y la mejora de la infraestructura, principalmente la del comercio local y el equipamiento para los turistas. Espacios públicos como Shanghai square o el hospital Mnazi Mmoja se reinventan para que través de ellos se acceda a la playa y se usen los nuevos espacios planteados como son museos y áreas de información, además se diseñó tanto la construcción de escaleras que guían hasta el mar, como de murallas que controlen la marea alta, creando no solo una estructura para el disfrute, sino para elevar la calidad de vida de los habitantes de la zona.

Presentation

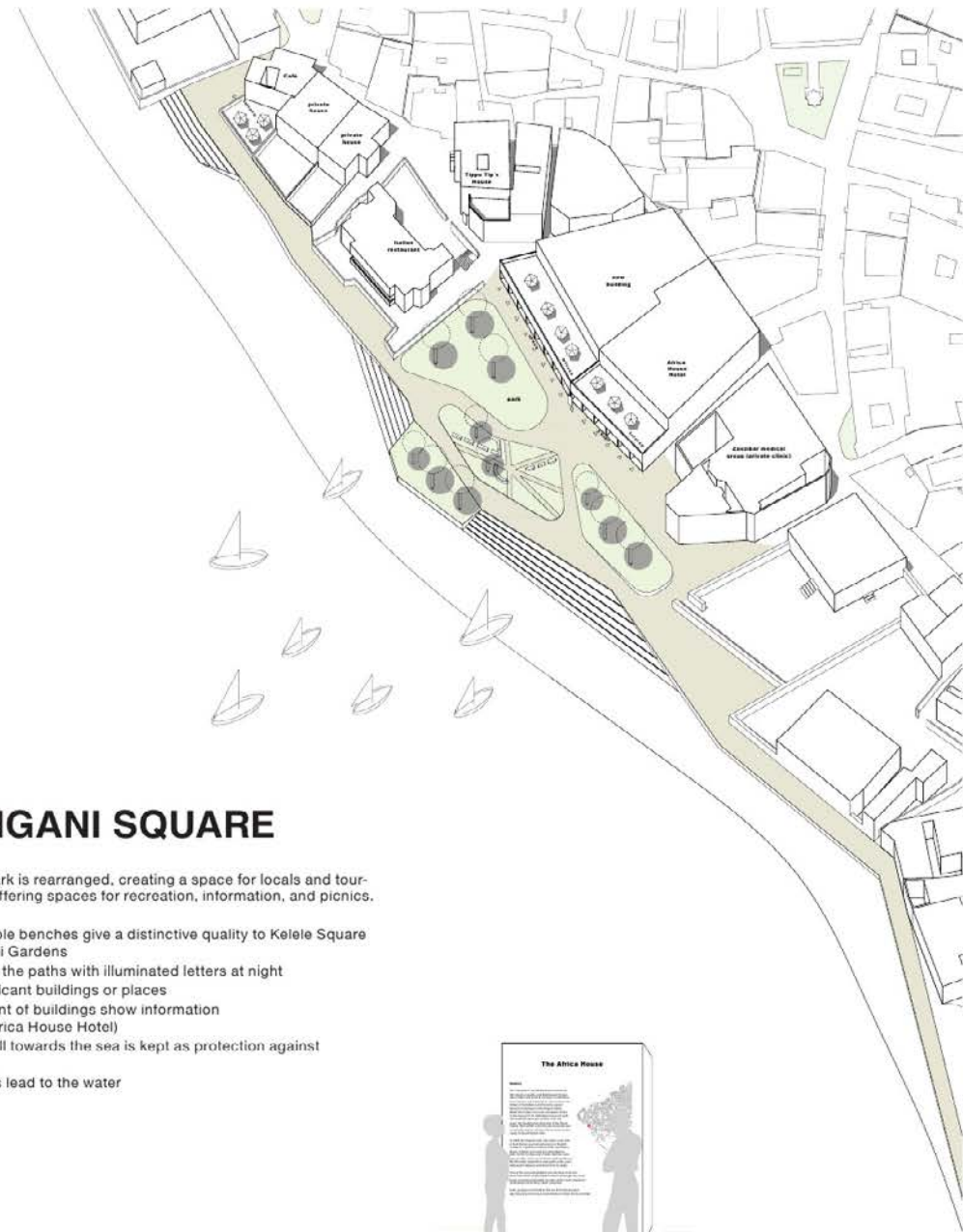
"Stone Town", a World Heritage Site by UNESCO in 2000, is the historic center of the city of Zanzibar, located on an island in the Indian Ocean called Unguja and is a semiautonomous region of Tanzania, characterized by a structure of winding streets, bazaars, mosques and large Arab houses.

The urban proposal presented seeks to develop the coastline of the city, expanding and transforming the water front which is towards the sea, to relate two main centralities: naval terminal and the general hospital. The project aims to emphasize the significant areas of the city and guide tourists along the coast, using the connection of these spaces and improving infrastructure, mainly local trade and equipment for tourists. Public spaces such as Shanghai square or the Mnazi Mmoja hospital are reinvented to go through them to the beach and the new spaces such as museums and raised areas of information are used, both well designed building stairs that lead to the sea such as walls that control high tide, creating not only a structure for enjoyment, but to raise the quality of life for local residents.

DAILY ACTIVITIES and LOCATIONS for

- Locals
- Tourists

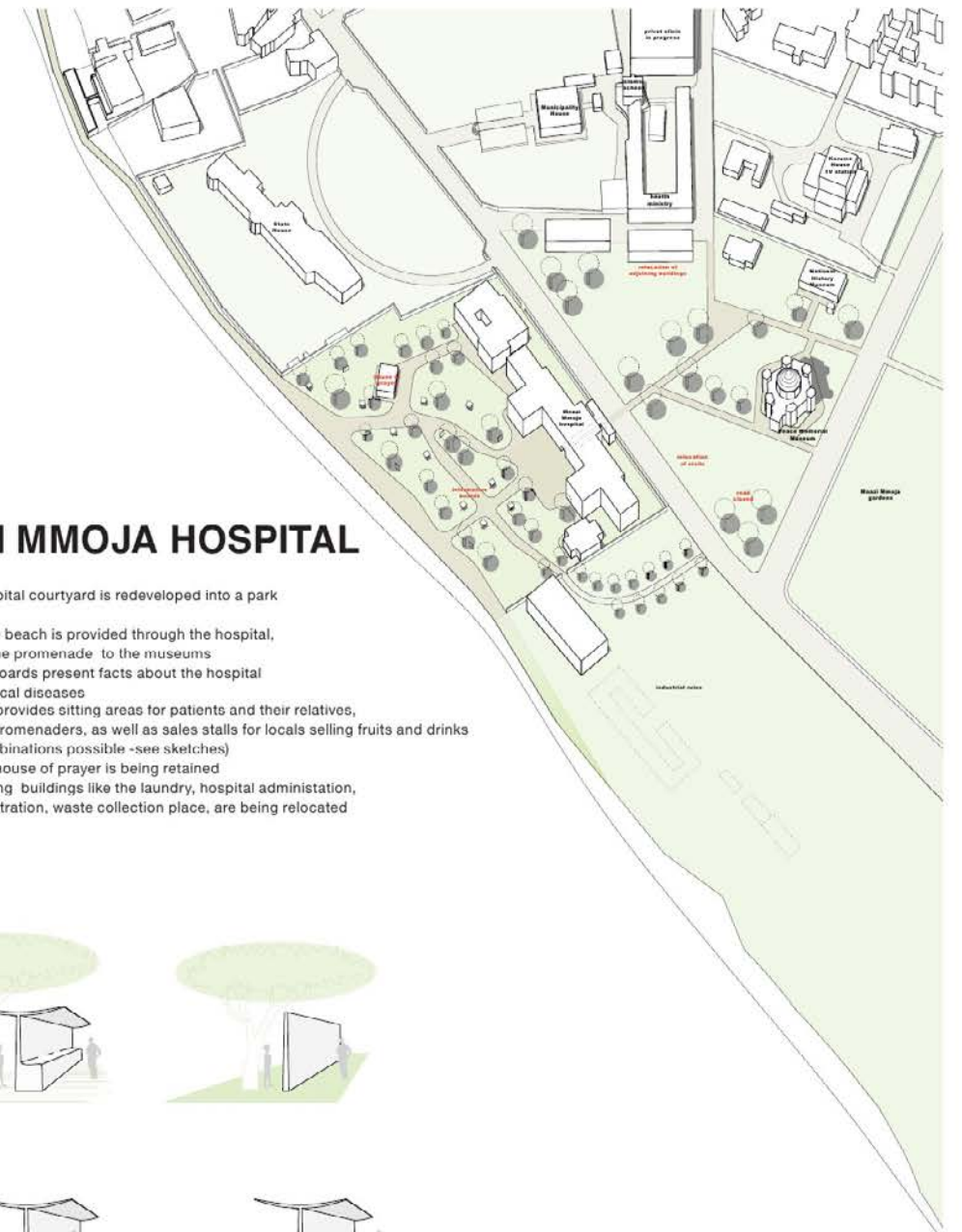
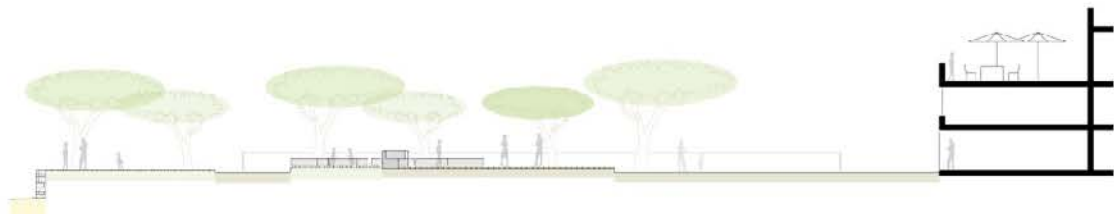




SHANGANI SQUARE

The existing park is rearranged, creating a space for locals and tourists alike and offering spaces for recreation, information, and picnics.

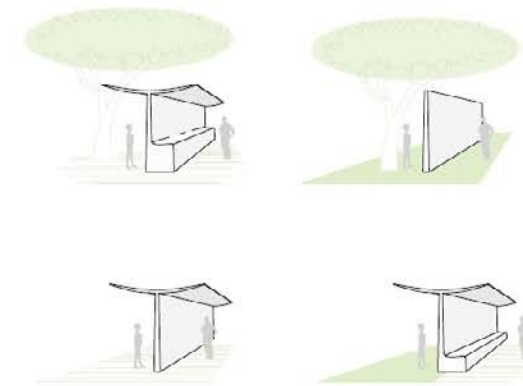
- Recognisable benches give a distinctive quality to Kelele Square & Fordhani Gardens
- Markers on the paths with illuminated letters at night show significant buildings or places
- Signs in front of buildings show information (e.g. The Africa House Hotel)
- Existing wall towards the sea is kept as protection against high tide
- Large stairs lead to the water



MNAZI MMOJA HOSPITAL

The existing hospital courtyard is redeveloped into a park

- Access to the beach is provided through the hospital, connecting the promenade to the museums
- Information boards present facts about the hospital and typical local diseases
- The scheme provides sitting areas for patients and their relatives, visitors and promenaders, as well as sales stalls for locals selling fruits and drinks (different combinations possible - see sketches)
- The existing house of prayer is being retained
- Other adjoining buildings like the laundry, hospital administration, hospital registration, waste collection place, are being relocated



Douro Urban River Front-Campanhã Oporto

Presentación

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

El borde sureste de esta metrópoli se caracteriza por una estructura discontinua y fragmentada, definida por la presencia de una línea ferroviaria y una carretera, que revela dos zonas por demás diferentes, una con un tejido compacto y denso y otra con amplias zonas verdes, naves industriales, algunas de ellas obsoletas y abandonadas, con varios campos agrícolas. Otra característica que refuerza las diferencias es la morfología: cuanto más denso es el tejido, más pronunciada es la topografía, el río es más estrecho y sus márgenes están más cerca. Estas condiciones reflejan como principal problemática la falta de conexión no solo entre ambas zonas y el centro de la ciudad, sino entre las partes más altas y más bajas, además de vacíos urbanos y espacios verdes aislados y dispersos.

Esta problemática fue abordada por estudiantes de la Universidad Fernando Pessoa y a continuación se presentan cinco propuestas que demuestran la diversidad de ideas y opciones para recuperar y reintegrar estos espacios a la ciudad.

Presentation

Located along the Douro River estuary in northern Portugal, Porto is one of the oldest cities in Europe with a historic center declared World Heritage Site (1996).

The southeastern edge of this metropolis is characterized by a discontinuous and fragmented structure, defined by the presence of a railway and a highway, which reveals two other different areas, one with a compact and dense tissue and other large green areas, industry obsolete and abandoned, with several agricultural fields. Another feature that reinforces the differences is the morphology: the more dense the tissue, the more pronounced is the topography, the river is narrower and margins are closer. These conditions reflect main problem the lack of connection not only between the two areas and the city center, but between the highest and lowest parts, in addition to urban spaces and green spaces scattered and isolated.

This problem was addressed by students at the University Fernando Pessoa and then five proposals that demonstrate the diversity of ideas and options to recover and reintegrate these spaces to the city are presented.

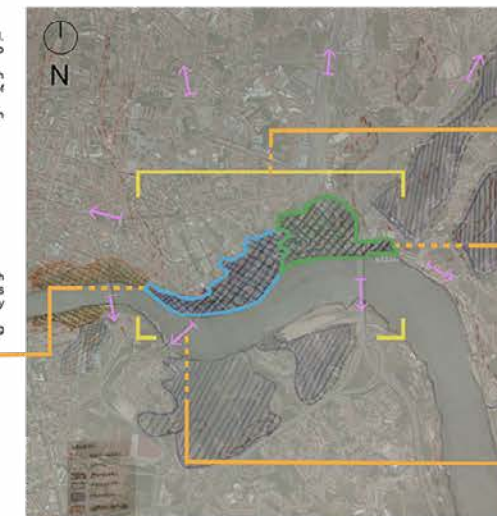
DOURO URBAN RIVER FRONT - CAMPANHA

INFOGRAPHIC 1: DIAGNOSIS



Project area location and general characteristics

The project area is located in the eastern part of the city of Porto, in Portugal. It is limited by the Douro river at south, the Freixo bridge at east, Heroísmo street at north and Duque de Saldanha street at west. This area presents as main characteristics the proximity to the river, a high slope relief, but a heterogeneous urban fabric, with a massive presence of services and infrastructures, such as the railway that crosses it. Being at the edge of the city, but in a context of a contemporary metropolitan city, this area presents an highly discontinuous and fragmented structure.



Programme and objectives for the area

The objective of this project was the requalification of this area, trying to promote a higher unity and quality, by improving the connectivity, access, but also better liveability conditions, with more houses, equipment and public green spaces. Doing so this project will create a precise and characteristic image for this part of the city, rooted in its historic heritage, making the citizens identifying and belonging to this place.

Eastern part of the project area

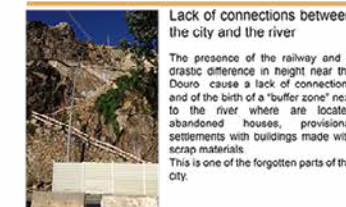
Area with several problems, especially the empty spaces and the absence of a rhythm in its urbanization. Area to promote for the use of the entire city, strategic for its position well linked to infrastructures.

Western part of the project area:

Area to promote, being a portion of the city forgotten by most, but yet with much potential. This as a place to protect, for various reasons: high slopes with a great risk of erosion; vast green areas, at the moment not used by people, but already included in the Urban Green Structure of Porto. The project should develop a way to open this area to the public protecting the existing elements and decreasing the risks.

Interurban and extra urban connections

The project area is well served with public transportation as buses and subway. Some of its streets are the most trafficked in the city of Porto, connecting the city centre with the ring road, the highway, and the eastern part of the metropolitan area. The station of Campanhã, the most important for long distance travelling trains, is next to the project area. Here are located two functioning bridges, one for the railway and one for the highway.



Lack of connections between the city and the river

The presence of the railway and a drastic difference in height near the Douro cause a lack of connections and of the birth of a 'buffer zone' next to the river where are located abandoned houses, provisional settlements with buildings made with scrap materials. This is one of the forgotten parts of the city.

Non-consolidated urban fabric

Most of the project area is composed of non-consolidated urban fabric, with an abundance of urban voids inside the blocks and in the streets fronts. The area between the cemetery and the railway is the one where an intervention and the creation of a precise image of the city is most needed.

Industrial heritage

Between the Douro river, the railway and the Freixo bridge, during the XIX century, an important industrial centre was formed, but nowadays is mainly abandoned. Some of these buildings, especially the oldest, have an high value, both architecturally and socially.



Infrastructural heritage

The project area presents two important infrastructural heritage elements: the Allandega line, an abandoned railway that connected the Campanha Station with downtown Porto, and the Doma Maria Bridge, an also abandoned rail bridge considered one of the most beautiful structures in the world.



Massive presence of equipment and infrastructure

The railway and the highway occupy a large portion of land; their presence modified the way the city works, interrupting existing connections and increasing distances between two points not so far from each other. Equipment (such as water services and the cemetery) are also important elements in the functioning of this part of the city.



Inicio

Douro Urban River Front-Campanhã Oporto / 1

FICHA TÉCNICA

Alumno	Francesco Campagnari
Emplazamiento	Porto, Portugal.
Universidad	Universidad Fernando Pessoa
Asesores	Andreia V. Quintas y Sara Sucena
Fecha	Enero 2014

Presentación

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

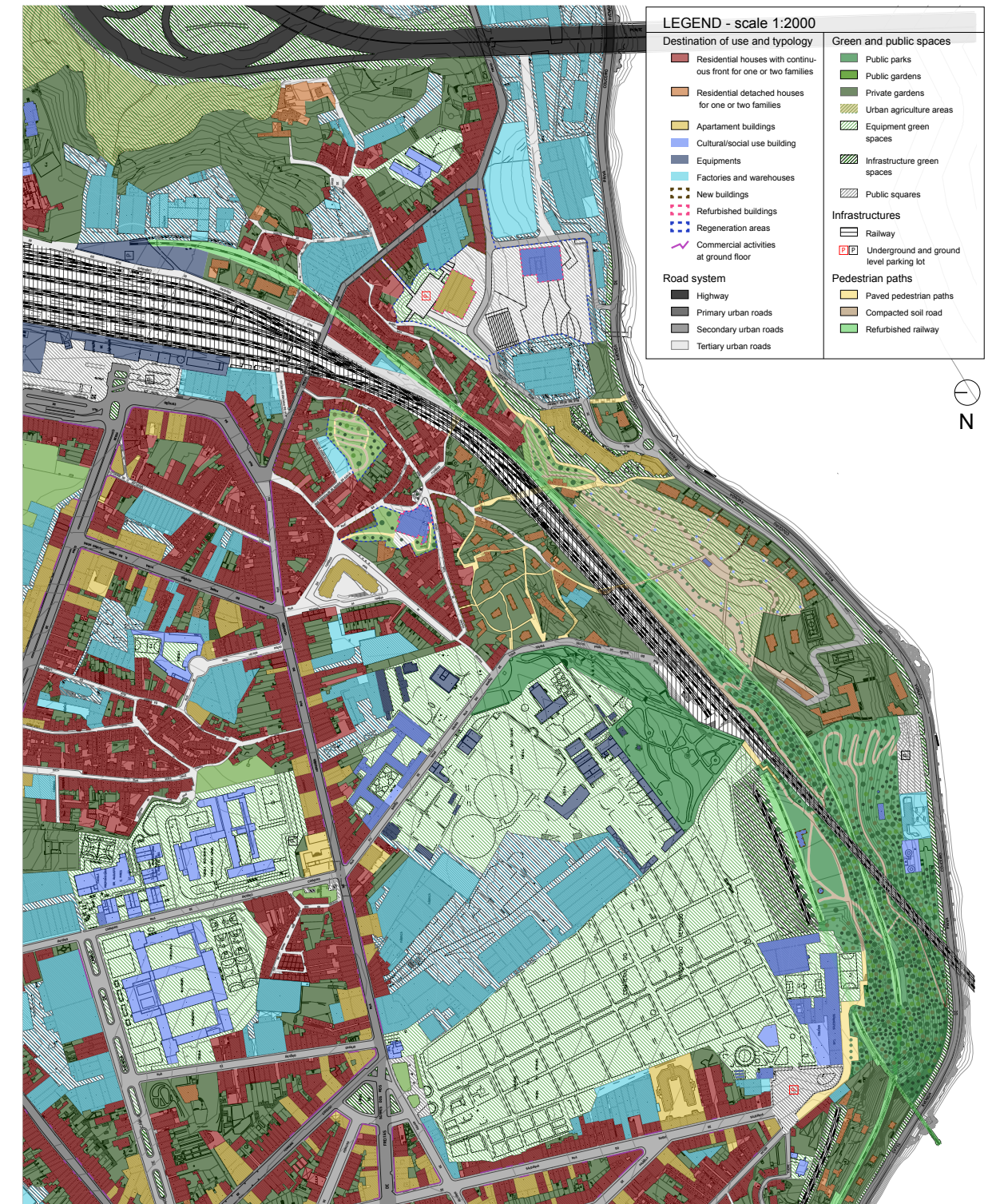
Presentation

A first proposal raises resolve accessibility, provide equipment and enable specific activities to green space. Thus the old railway becomes a footpath that not only binds and organizes the entire project area but communicates with the center of the city. It is also planned that various industrial heritage buildings are rebuilt and enabling public parks is to improve the connection between the top and bottom of the area, bringing the infrastructure at the river front. One proposal, for other novel, is the creation of terraces for urban agriculture activities.

Landscape Architecture | Project of Urban Intervention 1

DOURO URBAN RIVER FRONT - CAMPANHA

INFOGRAPHIC 3: PROPOSAL



Início

UNIVERSIDADE FERNANDO PESSOA | FACULDADE DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA | ARQUITETURA E URBANISMO
Porto, Portugal

Teacher: Andreia Quintas | Sara Sucena
Student: Francesco Campagnari

January 2014

Douro Urban River Front - Campanhã Oporto / 2

FICHA TECNICA

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

Presentación

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

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

Presentation


Another solution to the problem of lack of connections between the city and the fragmented and discontinuous structure is raised by Ana Sofia Silva Piva, the proposal seeks to connect the neighborhood of Campanha with the bottom of Porto taking advantage of abandoned railways to turn on a rock path function as a green corridor and main axis of development, communicate ecological elements (agricultural spaces and green areas) with existing urban spaces in the area. The project aims to increase the livability with the construction of service buildings and public spaces, as well as reuse of urban heritage. It looks for green spaces penetrate the city and the urban continuity is ensured through green corridors and pathways linking the proposed cultural centers and centers of interest, implying the function of buildings and joint functions and areas (Riverside, parks, industrial and agricultural).

Douro Urban River Front - Campanhã

Landscape Architecture | Project of Urban Intervention |

UNIVERSIDADE
FERNANDO PESSOA

Concept **02**



Interpenetration urban / rural

The pedestrian paths, which also serve as bicycle lanes, link the cultural centers, but also other points of interest, as well as transport interfaces. It is intended to bring the population to visit these places, leading them through secret paths, that take advantage of the slope and with the construction of small terrain modulations, create interesting meadows in the flatter areas, that appear by surprise, along the way.

The movement created by the paths contradicts the "movement" of the buildings (its shape), taking advantage of the breaks, and forwarding people to the river, and then, leading them to the suspended path along the riverfront.


Cultural centers

It is intent the creation of green corridors that penetrate the city. These will be fundamental to the community quality of life, but will also mark the transition between the realities of the two sides of the railway. The concept that guides that intervention is to create interest points scattered in the intervention area. They should be linked between them, connected to the whole city of Porto, but also connected to other cities and towns around. These points will promote the historic and cultural values present in the intervention area.


Another goal is to consolidate the quarters, constructing more single-family housing, multistorey buildings, and creating a continuity of functions and spaces in the urban fabric. The new buildings and public spaces should promote the movement, so they are implemented in areas that allow the connection between high and low areas, taking into account the contour lines. Also its shape reminds the movement of the water waves, emphasizing the sense of continuity of the people's movement, but also the continuity in space and time.

Interpenetration of land uses


- Continuous green corridors
- Green landscape
- Cultural center
- Interest / interface point
- Link
- Multistorey buildings
- Single-family house
- Industry
- Connection




Teardrop Park, New York (Disponível em <http://landperspectives.wordpress.com/2012/08/21/teardrop-park-nature-in-the-city/>). [Consultado em 27/12/2013]



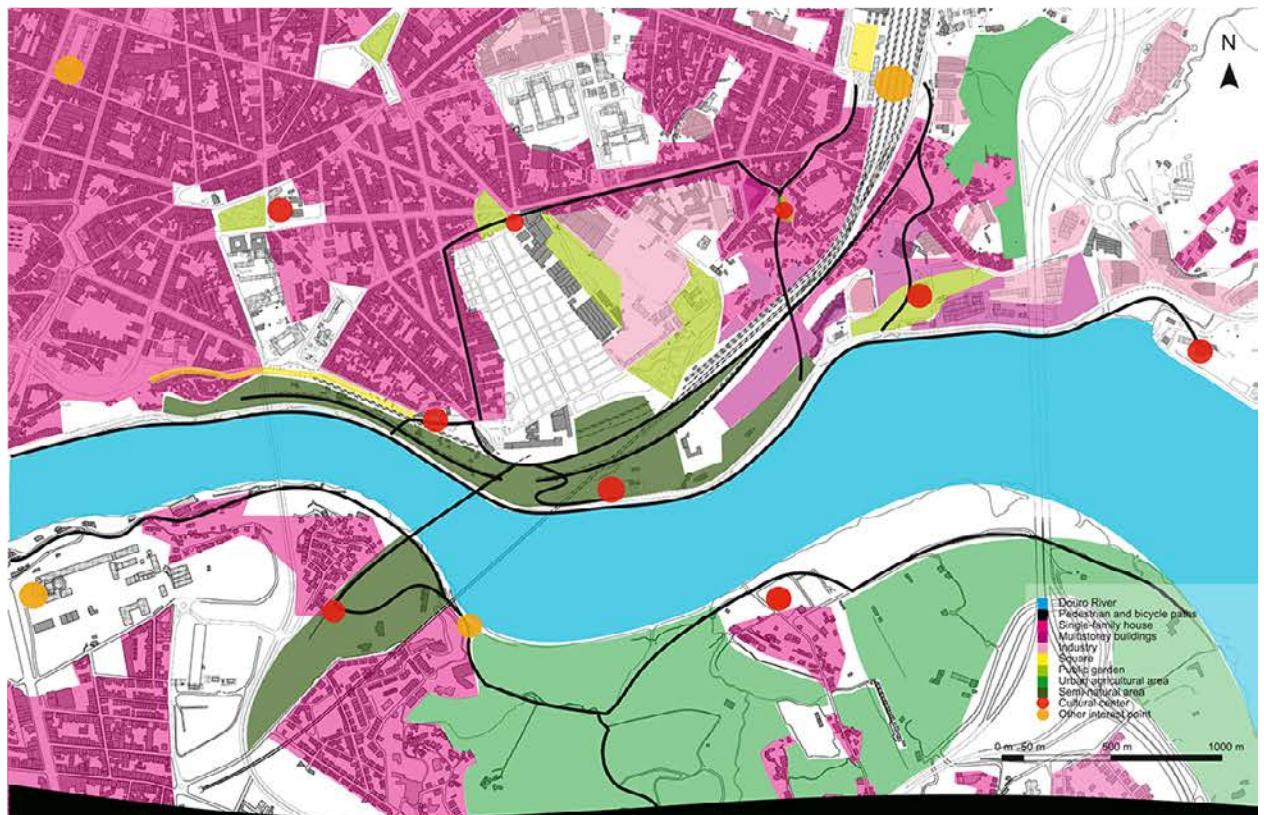
Park of the Nations, Lisboa (Disponível em <http://www.parqueexpo.pt/contudo.aspx?caso=projeto&id=1095&nome=Parque-do-topo>). [Consultado em 27/12/2013]



Madrid River, Madrid (Disponível em <http://www.idealista.pt/news/arquivo/2011/04/14/02203-madrid-maquina-zona-novos-projetos-junto-a-rio-lagoa>). [Consultado em 27/12/2013]



The High Line, New York (Disponível em <http://www.nycgo.com/venues/the-high-line>). [Consultado em 27/12/2013]



UNIVERSIDADE FERNANDO PESSOA | FACULDADE DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA | ARQUITETURA E URBANISMO

Porto, Portugal

Teacher: Andreia Quintas | Sara Sucena
Student: Ana Sofia Paiva

January 2014

Douro Urban River Front-Campanhã Oporto / 3

Presentación

A partir de la problemática identificada en la zona sureste de la ciudad de Porto, esta propuesta desarrolla nuevas conexiones y amplía las áreas verdes para enlazar la trama urbana. Se plantea el concepto de "inserción verde dentro de los edificios" y "edificios dentro del verde" para articular las centralidades generadas en puntos altos y bajos de la zona y minimizar los fuertes desniveles producidos por la topografía.

La idea principal de la propuesta es que una conexión, desde la vertiente del río, puede ser capaz de penetrar en la ciudad y superar la línea de ferrocarril, minimizando la segregación, lo cual permite la reutilización de espacios desocupados y que los viejos edificios industriales sean rehabilitados para sostener nuevas actividades. Por tanto se desarrollan nuevas calles y caminos entre la parte superior de la pendiente y el margen inferior del río, así como comunicaciones verticales (escaleras e inclusive un ascensor).

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

FICHA TÉCNICA

Alumno	Fiama Evangelista De Costa
Emplazamiento	Porto, Portugal.
Universidad	Universidad Fernando Pessoa
Asesores	Andreia V. Quintas y Sara Sucena
Fecha	Enero 2014

Presentation

From the problems identified in the south-east of the city of Porto, this proposal builds new connections and expand the green areas to link urban form. The concept of "green insertion into buildings" and "green buildings within" arises to articulate the centrality generated in high and low points of the area and minimize the steep slopes produced by topography.

The main idea of the proposal is that a connection from the side of the river, may be able to enter the city and overcome the railway line, minimizing segregation, allowing the reuse of vacant spaces and old industrial buildings are rehabilitated to support new activities. Therefore new streets and roads between the top of the slope and the lower margin of the river, and vertical communications (stairs and even an elevator) are developed.

In this proposal the concept of green penetrations is also presented, to raise green corridors, a linear park, and within the green areas, the construction of some residential buildings, designed for a natural environment so that support space and at the same time are surrounded by it.



Douro Urban River Front-Campanhã Oporto / 4

Presentación

Al igual que las anteriores propuestas, el proyecto que se presenta plantea incrementar las conexiones de la zona con otras partes de la ciudad, la creación de un parque público como elemento conector, la reconstrucción de habitación abandonada, así como la reconversión del patrimonio industrial a equipamiento cultural (principalmente con la habilitación de galerías de arte y la construcción de un teatro), sin embargo en esta propuesta destacan ideas como la reconstrucción de parte de las antiguas vías de ferrocarril para una nueva línea de metro, así como las conexiones, entre el parque y la ciudad, en tres diferentes alturas.

Un primer nivel considera las áreas situadas cerca del río en donde mediante un sendero peatonal arbolado se obtiene la comunicación con el centro de la ciudad. Otro nivel, también para peatones, se construye a partir de recalificar una sección de las vías del tren usando uno de los antiguos túneles como galería de arte, esta vía, diseñada como corredor verde, busca comunicar un centro comercial con los espacios verdes. El tercer nivel se obtiene con el reuso de la línea de ferrocarril como línea de metro y unir la ciudad con otra población ubicada al otro lado del río, lo cual implica el refuncionamiento de un antiguo puente (Doña María), actualmente en desuso. Por tanto el parque fue diseñado en varias terrazas, de manera que mediante él y a través de terraplenes se pueda acceder a los diferentes niveles, convirtiéndose en el elemento conector de la red de comunicación planteada.

FICHA TÉCNICA

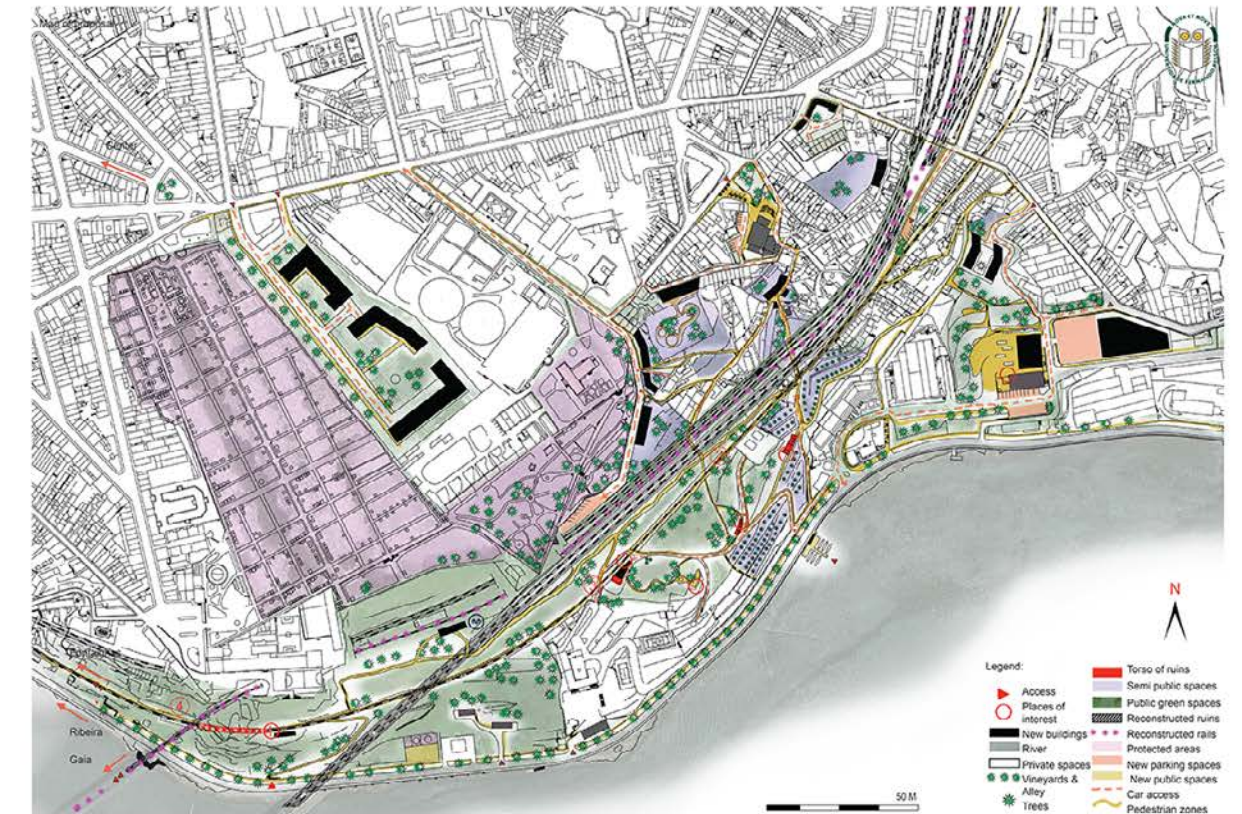
Alumno	Otokar Hajek
Emplazamiento	Porto, Portugal.
Universidad	Universidad Fernando Pessoa
Asesores	Andreia V. Quintas y Sara Sucena
Fecha	Enero 2014

Presentation

Like previous proposals, the project presented proposes to increase the area connections with other parts of the city, creating a public park as a connector element, rebuilding abandoned room, including the conversion of industrial heritage to cultural facilities (mainly enabling art galleries and a theater building), however in this proposal include ideas such as the reconstruction of part of the old railroad tracks for a new subway line, and connections between the park and the city, in three different heights.

A first level considers areas located near the river where a footpath through woodland communication with the city center is obtained. Another level, also for pedestrians, is built from reclassify a section of the railway using one of the old tunnels as an art gallery, this route, designed as a green corridor, seeks to communicate a mall with green spaces. The third level is obtained with the reuse of the railway and metro line and connect the city with other people located across the river, which implies reinstate the old bridge (Doña María), currently unused.

Therefore the park was designed in several terraces, so that through him and through embankments can access the different levels, becoming the connector element of the network reported problem.



DOURO URBAN FRONT-CAMPANHA-PORTO-PROPOSAL-N.03



UNIVERSIDADE FERNANDO PESSOA | FACULDADE DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA | ARQUITETURA E URBANISMO
Porto, Portugal

Teacher: Andreia Quintas
Student: Otokar Hajek

Subject - Landscape architecture
January 2014

Douro Urban River Front Front-Campanhã Oporto / 5

Presentación

Esta propuesta se fundamenta en tres principales ideas: los edificios como infraestructura, la organización de la red viaria y la estructura verde existente. Dado que una de las tipologías arquitectónicas más significativas de la cultura portuguesa (las "quintas") se localizan en la zona y sus grandes mansiones, áreas sociales y de producción están abandonadas, se propone la rehabilitación y restauración de los edificios, jardines y áreas cultivables, mediante su integración a la estructura verde de la ciudad, con lo que se denominó "Quintas Porto y ruta de jardines". En la zona industrial también se propone la rehabilitación de los inmuebles, con funciones relacionadas a la industria no contaminante, a espacios para exposición, oficinas corporativas y servicios.

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

Con la creación de un corredor verde, que inicia en la parte occidental de los acantilados, se busca conectar varios espacios verdes y promover la comunicación peatonal y con bicicletas. En la orilla del río, y considerando la topografía natural, se diseñaron terrazas que se integran a los muros de piedra de granito y a las vías existentes.

También se incluye la construcción de nuevos jardines, que integran los inmuebles refuncionalizados.

FICHA TÉCNICA

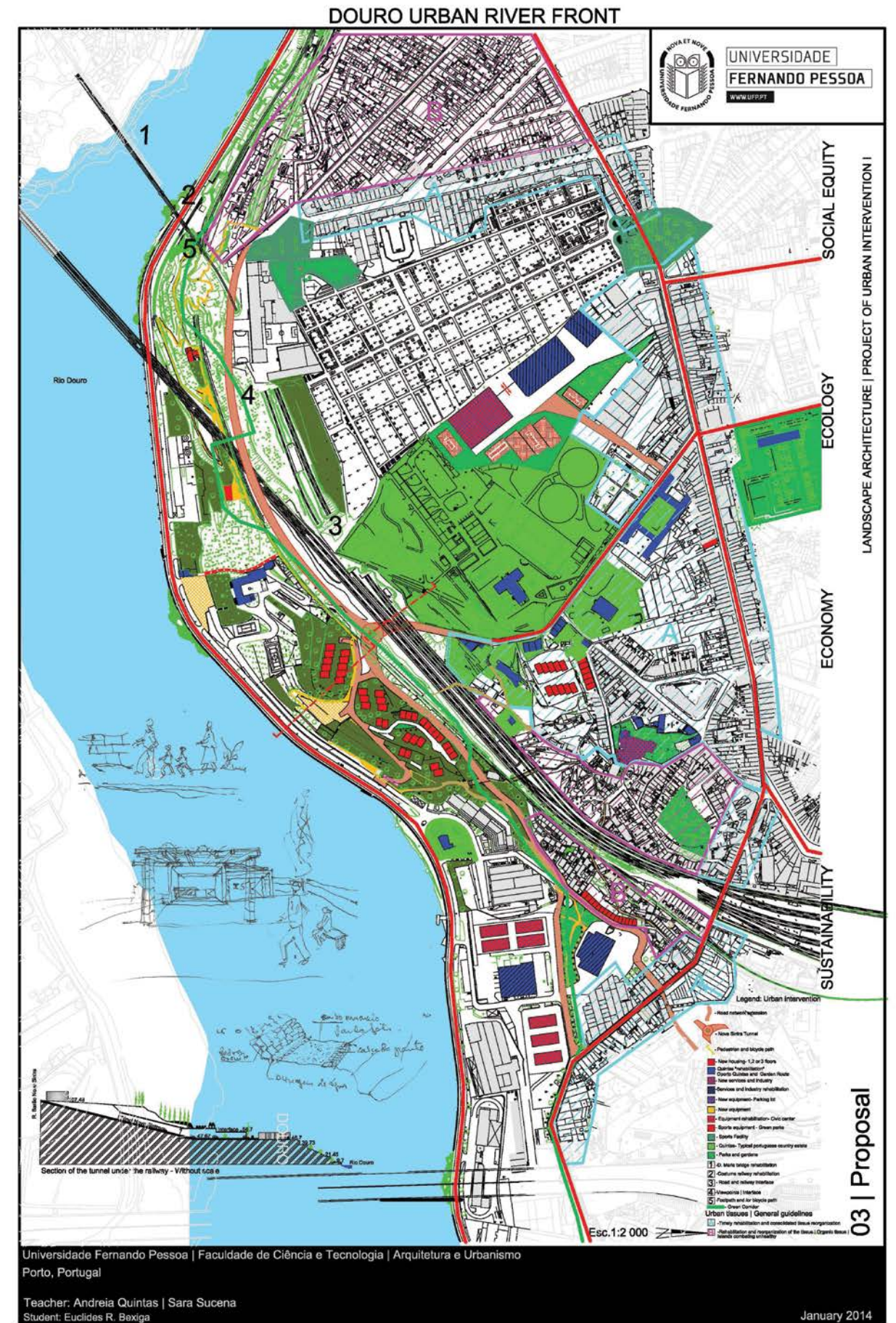
Alumno	Euclides R. Bexiga
Emplazamiento	Porto, Portugal.
Universidad	Universidad Fernando Pessoa
Asesores	Andreia V. Quintas y Sara Sucena
Fecha	Enero 2014

Presentation

This proposal is based on three main ideas: the buildings and infrastructure, the organization of the road network and the existing green structure. Since one of the most significant architectural typologies of Portuguese culture (the "quintas") are located in the area and its great mansions, social and production areas are abandoned, rehabilitation and restoration of buildings, gardens and arable areas are proposed by integrating the green structure of the city, which was called "Quintas Porto and garden path." In the industrial zone rehabilitation of buildings is also proposed, with functions related to non-polluting industry, exhibition spaces, corporate offices and services.

Segregation area, established inter alia by the obstacle of railway lines is increased by the existence of dead ends, therefore the extension of a road and tunnel construction, which also connects two zones with different heights topographical, seeks to significantly improve road traffic. Along this street, plans to build an underground parking function as a transport interface.

With the creation of a green corridor, which begins in the western part of the cliffs, it seeks to connect several green spaces and promote pedestrian and bicycle communication. On the riverbank, and considering the natural topography, terraces that integrate the granite stone walls and existing roads were designed. Building new gardens, comprising the refuncionalized properties are also included.





Vías Férreas

FICHA TECNICA	
Emplazamiento	Azcapotzalco, D.F. México
Universidad	Universidad Autónoma Metropolitana Universidad de Tesalia
Profesor	Arq. Xristos Vassis
Alumnos	Onofre Alonso, Kastrinakis Lefteris, Mendoza Daniela, Tsilogianni Maria.
Fecha	Agosto 2013

Cultura Móvil

Presentación

Las vías del ferrocarril, diseñadas para comunicar al norte del país con una de las zonas industriales más importante de la ciudad de México, específicamente las que se localizan de la estación Pantaco hasta Tlalnepantla, se encuentran rodeadas de zonas comerciales, habitacionales e industrias abandonadas, que fragmentan el tejido urbano produciendo segregación.

La propuesta, desarrollada conjuntamente por alumnos de la UAM Azcapotzalco y de la Universidad de Tesalia, de Grecia, tiene como objetivo el reusar los espacios residuales que a lo largo de las vías férreas se tienen, mediante una vía cultural, educativa y recreativa, implantando actividades diversas que fomenten el deporte y las artes. Cultura móvil plantea una ciudad en dos niveles, el suelo y la red generada a partir de la movilidad que sobre las vías de ferrocarril se produce. Así se plantean vías culturales en donde con cinco estaciones, que se ubican en las zonas industriales o en las áreas residenciales, se ubican módulos que albergan diferentes actividades y que al usar la red existente para transitar de estación a estación, conectan las diferentes actividades, convirtiéndolas en espacios públicos articulados mediante la movilidad. El proyecto también incluye una biblioteca móvil, como elemento conector de las zonas segregadas.

Presentation

Railroad tracks, designed to communicate the north with one of the most important industrial areas of the México city, specifically those located in the Pantaco station to Tlalnepantla, are surrounded by commercial, residential and abandoned industrial areas, fragmenting the urban fabric producing segregation.

The proposal, developed jointly by students of the UAM Azcapotzalco and the University of Thessaly, Greece, aims to reuse the waste spaces along railways have, through cultural, educational and recreational pathway, implementing various activities that promote sport and the arts.

Mobile culture poses a city on two levels, the ground and the network generated from mobility on the railways occurs. This cultural avenues where five stations, which are located in industrial areas or in residential areas arise, modules that house different activities and that using the existing network to move from station to station, connect the different activities are located, turning them into public spaces articulated through mobility. The project also includes a mobile library, as an element connector for the segregated areas.

UNIVERSIDAD DE TESALIA - UAM AZCAPOTZALCO

cultura móvil*

PROF. XRISTOS VASSIS
ONOFRE ALONSO
KASTRINAKIS LEFTERIS
MENDOZA ESCAMILLA DANIELA
TSILOGIANNI MARIA

La situación actual de México obliga a redefinir los espacios que se encuentran en desuso. Considerando a las infraestructuras que encontramos a lo largo de las vías del ferrocarril desde el Valle de México hasta la central de Buenavista, se tiene la necesidad de generar un espacio que integre en una vía cultural, educativa y recreativa diversas actividades para los diferentes usuarios de la zona.

Partiendo en los diferentes sectores de la población que hay alrededor de las vías identificamos a tres tipos de usuarios diferentes que se desarrollan alrededor a los mismos que son:

- Sectores de trabajadores (industriales)
- Las familias del área residencial
- Los urbanitas que asisten a la FES Iztacala

Por lo que desarrollamos tres ejes donde los conectamos entre sí que son:

- Fomentar el deporte
- Promover las artes
- Fomentar de las manualidades

Como una forma de crear un núcleo al norte de la ciudad utilizando la movilidad de este tipo de espacio en una forma alternativa, basada que necesita de estas actividades para su desarrollo cultural.

Η τρέχουσα κατάσταση στην Ελλάδα και México οδηγεί τις ίδιες υποδομές που υπάρχουν στους αστικές υποδομές, παραμένοντας ακόμη και στην περιφέρεια και στην ύπαιθρο των τρένων από το Valle de México μέχρι το σταθμό Buenavista, είναι σημαντικό να δημιουργηθεί ένας χώρος που να ενώνει, στην ουσία είναι κοινωνικά, εκπαιδευτικά και αναψυκτικά, διαφορετικές κοινωνικές δραστηριότητες που συνδέουν τις παραπάνω.

Ξεκινώντας τους διάφορους τομείς της ζωής που υπάρχουν γύρω από τις γραμμές των τρένων, αναγνωρίζουμε τρεις τύπους χρηστών που υπάρχουν:

- Εργαζόμενοι στην περιοχή της βιομηχανίας
- Οικογένειες της περιοχής αστικής
- Βασίλειος οι αστυνόμοι που ασκούνται

Για το λόγο αυτό προτείνουμε τρεις άξονες όπου να ενσωματώνονται μεταξύ τους:

- Προώθηση των αθλημάτων
- Προώθηση των τέχνων
- Προώθηση της βιοτεχνίας

Οι τρεις αυτοί άξονες συμβάλλουν στη δημιουργία ενός χώρου όπου από παρτίδα της κίνησης, ώστε να εκδηλωθεί η ουσία τέτοιων χώρων με μία μελέτη με υψηλά ποσοστά ασφάλειας, που χρειάζεται ώστε τις δραστηριότητες να την εκδηλωθεί με ασφάλεια.

Via Bia

Presentación

En la ciudad de México la infraestructura ferroviaria apoyó su desarrollo y consolidación como centro político y económico del país, en el caso de la terminal de carga en Pantaco, inaugurada el 27 de enero de 1958, la relocalización de la industria de la zona de Vallejo y el importante descenso del uso del ferrocarril para trasportar carga, provocaron significativas zonas residuales, que junto a la segregación, generada por los bordes que constituyen las vías de ferrocarril, dividió la movilidad de la zona norte de la ciudad, produciendo abandono y deterioro.

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

En general el proyecto planea la construcción de parques lineales para conectar vías férreas y ciclo-pistas, creando una nueva red que aumente la movilidad y reduzca los tiempos de traslado, no solo en la escala metropolitana sino principalmente en la escala de barrios, lo cual permitirá acceder a distintas centralidades. El proyecto apuesta a que reactivar la vieja red y amplificarla permitirá a la ciudad llenar los vacíos urbanos.

Adicionalmente se plantea modificar el coeficiente de utilización del suelo, de manera que la zona tenga una transformación importante en su imagen urbana.

FICHA TECNICA	
Emplazamiento	Azcapotzalco, D.F. México
Universidad	Universidad Autónoma Metropolitana Universidad de Tesalia
Profesor	Arq. Xristos Vassis
Alumnos	Fermin Sanchez, Filippos Kitsios, Zve s Konstantinos, Lenin Fragoso, Rio s Montserrat.
Fecha	Agosto 2013

Presentation

In the city of Mexico supported the rail infrastructure development and consolidation as a political and economic center of the country, in the case of the cargo terminal in Pantaco, inaugurated on January 27, 1958, the relocation of industry in the area of Vallejo and the significant decline in the use of rail to transport cargo, caused significant residual areas, which together with segregation generated by the edges constituting the railroad tracks, split the mobility of the north of the city, causing neglect and deterioration.

Since land use and specialization are directly related to the development of urban infrastructure and economic activity, with the construction of housing in areas adjacent to the area has emerged the problem of a deficit in sports infrastructure, culture, business , transportation and green areas, by proposing mobility that occurs is looking attend.

Overall, the project plans to build railway to connect linear parks and bicycle paths, creating a new network to increase mobility and reduce travel times, not only in the metropolitan scale but mainly on the scale of neighborhoods, allowing access to different centralities. The project aims to revive the old network and amplify allow the city to fill the empty urban spaces.

Additionally would amend the coefficient of land use, so that the area has a significant transformation in its urban image.

via bia

La ciudad de México creció mucho durante los primeros 50 años del siglo pasado en un espacio con los límites que se precisaron desde la creación del centro urbano más importante del imperio azteca Tenochtitlan. Este crecimiento se aceleró por el desarrollo infraestructura ferroviaria construida a principios del siglo XX, donde se desarrollaron completamente en los alrededores de la ciudad. Sin embargo durante los siguientes años, la industria que se trasladó fuera de la ciudad fueron integradas en la estructura urbana que se extendió cada vez más lejos hasta el día de hoy. Ahora mismo hay nuevas zonas urbanas generadas fuera de la ciudad. El crecimiento urbano de la ciudad está generando una pérdida de acceso desde el centro de México hacia el resto de la ciudad por lo que se plantea una función por una reorganización de la red, lo que hace que las personas principalmente se sientan grandes desconexiones de distancia por el gran tráfico que se tiene.

El año pertenece a la vieja infraestructura de ferrocarril pero como la ciudad sigue creciendo se necesita un espacio para apoyar la parte norte de la ciudad en las Terapias Ciudad la movilidad dentro de la ciudad que se está realizando con parques que finalmente le permitan para estar ella hoy una gran distancia, así que el problema de movilidad sin acceso. La zona de alto tráfico cuenta con infraestructura suficiente sobre deportes, cultura, negocios, transporte y áreas verdes. La parte más antigua es una zona industrial que lentamente se está moviendo porque algunas grandes industrias están de la ciudad por lo que se plantea una reorganización de la red que ayude a la movilidad.

El año pertenece a la vieja infraestructura de ferrocarril pero como la ciudad sigue creciendo se necesita un espacio para apoyar la parte norte de la ciudad en las Terapias Ciudad la movilidad dentro de la ciudad que se está realizando con parques que finalmente le permitan para estar ella hoy una gran distancia, así que el problema de movilidad sin acceso. La zona de alto tráfico cuenta con infraestructura suficiente sobre deportes, cultura, negocios, transporte y áreas verdes. La parte más antigua es una zona industrial que lentamente se está moviendo porque algunas grandes industrias están de la ciudad por lo que se plantea una reorganización de la red que ayude a la movilidad.



Riverland Development

Presentación

Como se ha comentado en la zona entre Azcapotzalco y Tlalnepantla, la ubicación de las vías del ferrocarril ha producido segregación y lo largo de esta trayectoria actualmente se observan grandes espacios abandonados haciendo de esta parte de la ciudad una zona peligrosa.

Las ideas principales de la propuesta es la integración de ambos lados de la vía con el resto de la urbe y mejorar el paisaje, por lo que lo que con base en los antecedentes lacustres de la ciudad, que en la parte baja del denominado Valle de México se conformaba por los lagos de Zumpango, Xaltocan, Ecatepec, Texcoco, Xochimilco y Chalco, se plantea restituir aspectos naturales mediante la habilitación de un río que penetraría la ciudad desde la estación terminal de carga, en Pantaco, hasta la estación Buenavista.

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

FICHA TECNICA

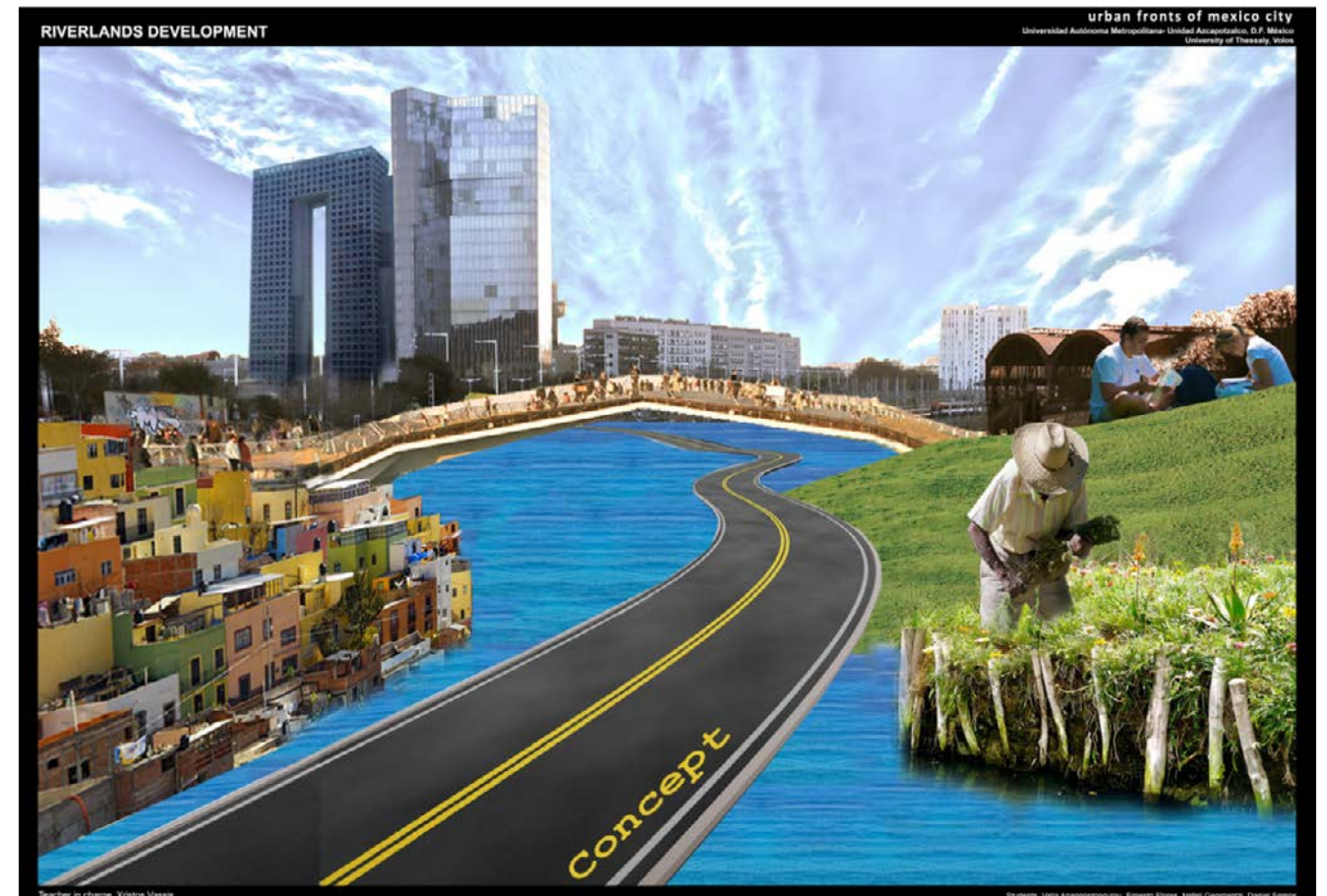
Emplazamiento	Tlalnepantla-Azcapotzalco, D.F. México
Universidad	Universidad Autónoma Metropolitana Universidad de Tesalia
Profesor	Arq. Xristos Vassis
Alumnos	Valia Anagnoslopoulon, Ernesto Flores, Nefeli Georgantza, Daniel Samos.
Fecha	Febrero 2014

Presentation

As noted in the area between Azcapotzalco and Tlalnepantla, the location of the railroad segregation occurred along this path now abandoned big part of making this city a dangerous area spaces are observed.

The main ideas of the proposal is the integration of both sides of the road with the rest of the city and improve the landscape, so what based on lacustrine history of the city, at the bottom of the so called "Valle de México" was satisfied by the lakes of Zumpango, Xaltocan, Ecatepec, Texcoco, Xochimilco and Chalco, it is proposed to restore natural features by enabling a river that penetrate the city from the terminal charging station in Pantaco until Buenavista station.

In the center of the route three artificial islands connected by pedestrian bridges and bikeways, where residential uses, public buildings, parks and pedestrian routes proposed are designed. The project also includes a maritime transport system, where communication with boats connect different spaces by stations located strategically.



RIVERLANDS DEVELOPMENT

urban fronts of mexico city
 Universidad Autónoma Metropolitana- Unidad Azcapotzalco, D.F. México
 University of Thessaly, Volos

At the time being, the area along the rails composes of big abandoned spaces and storages, making this part of the city dangerous. Our main idea focuses on the integration between both sides of the railway with the rest of the city. In order to improve the landscape and make the way of living more secure, Mexico City was built upon a lake, so based on this motive, we wanted to reintroduce the natural features back to the city. We decided to create a river that penetrates the city, flowing from the station Valle de México to the station Buenavista. At the center of the route, on the east side of the rails, we created three artificial islands that are connected with bridges for pedestrians and bicycles. In the islands there are houses, some public buildings and plenty of green spaces, parks and bicycle roads. Cars cannot circulate inside the islands. They have access to the islands from two different points, where two underground parking exist. Along the water channels there is a system of transport by boat, placing stations in strategic locations.

In order to recover agriculture, we created chinampas along the coasts of the islands. Chinampas is the ancient agricultural method of using small rectangle-shaped areas of fertile land to grow crops.

On the west side of the rails, where estación de carga y aduana now exists, we designed a lake and a third train station.

On the south part of the area we designed more parks, so as to improve the living.

Teacher in charge: Xristos Vassis
 Students: Valia Anagnostopoulou, Ernesto Flores, Nefeli Georgantzi, Daniel Samos

Useless Spaces
 Borders
 Insecure Spaces

Inicio

RIVERLANDS DEVELOPMENT

PROBLEMATIC

Actually the train system in Mexico is useless and it has left abandoned places, railroads, big spaces for storage and empty spaces, all this empty spaces divides the city from the station Buenavista in the center of the city to Tlaxpantla station at the north of the city creating a border of an approximate of 20 km surrounding three municipalities: Tlaxpantla (State of Mexico), Azcapotzalco and Cuauhtémoc (Distrito Federal).

This border affects the city not just dividing, it affects both sides of this border creating insecurity, disintegrating or segregating the city and affecting the landscape and the way of life of many people.

Edges-Limits
 Abandoned Places
 Forgotten Railroad

Useless Spaces
 Borders
 Insecure Spaces

Teacher in charge: Xristos Vassis
 Students: Valia Anagnostopoulou, Ernesto Flores, Nefeli Georgantzi, Daniel Samos

Inicio

FICHA TECNICA

Emplazamiento	Tlalnepantla-Azcapotzalco, D.F. México
Universidad	Universidad Autónoma Metropolitana Universidad de Tesalia
Profesor	Arq. Xristos Vassis
Alumnos	Daniela Avila Chavez, Emmanuel Acevedo, Loukia Mavroei, Panagiotis Tsiftoglou, Paola Ulloa Muñoz.
Fecha	Febrero 2014

Inner City Rails

Presentación

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

En la actualidad el uso de suelo de esta área está cambiando de industrial a servicios, por lo que las enormes naves han dado paso a bodegas, solares vacíos o centros comerciales que aunque han activado parcialmente la economía local, han generado importantes espacios residuales. En la terminal de carga de Pantaco, donde actualmente se encuentra una cantidad muy significativa de contenedores de ferrocarril, se propone reutilizar los espacios y construir un distrito cultural, que aglutine edificios de diferentes usos como una universidad y un centro de agricultura, de tal forma que este nodo se constituya en un conector, que a través de las vías férreas, comunique otros nodos importantes que se ubican en la zona.

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

Presentation

In Mexico the development of railways achieved trade integration between the places of production and consumption areas causing an economic development that allowed mainly in the city of Mexico, conducting large-scale public works and the beginning of urbanization process, and in the 40's the city and specifically its north, had a sudden transformation of crop and livestock farms (as Camarones and Pantaco ranches and the Acalotenco and Rosario haciendas) to the formation of a large industrial area.

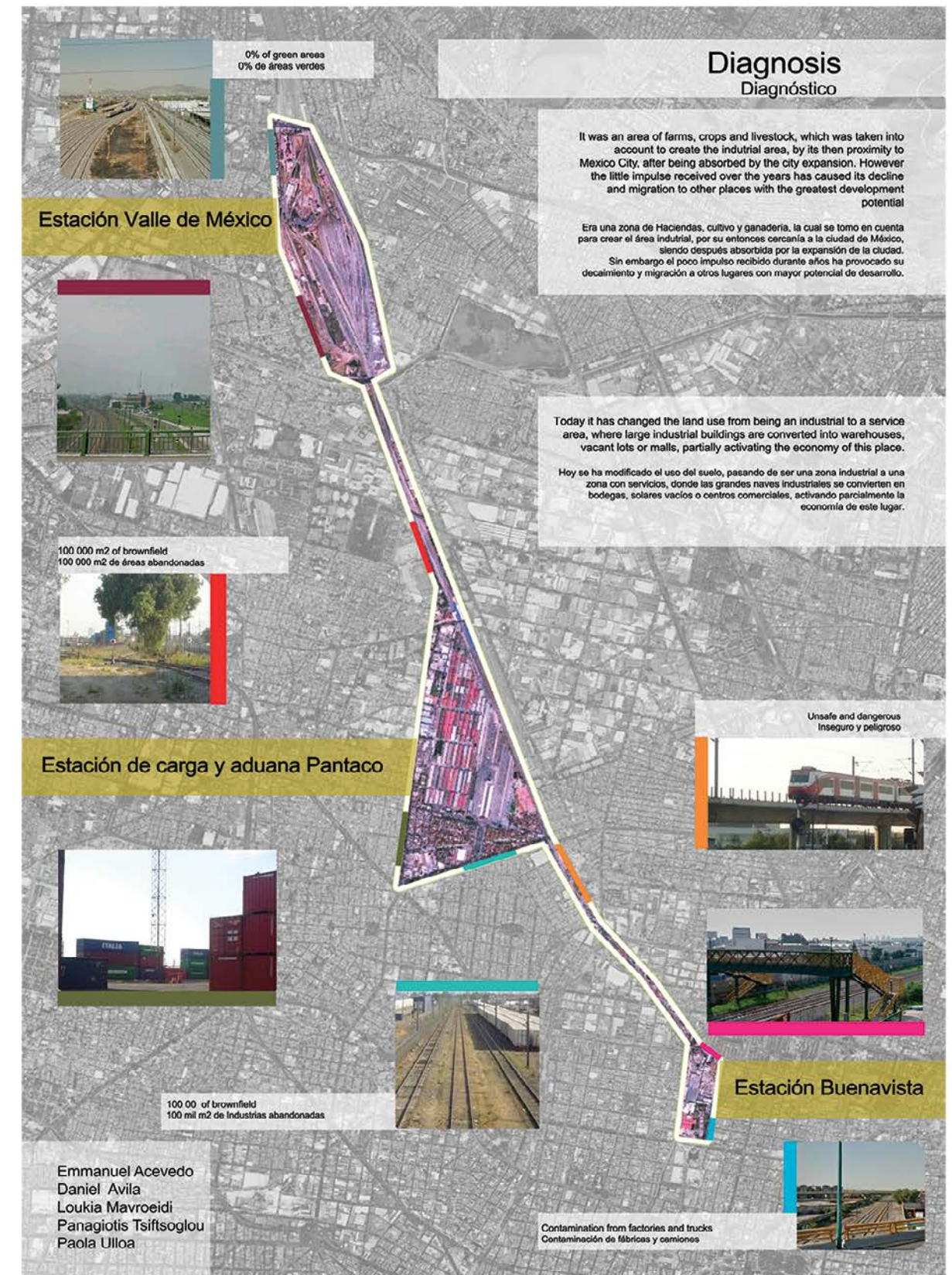
At present land use in this area is changed from industrial to service, so that the huge ships have given way to warehouses, vacant lots or shopping malls that although the local economy have partially activated, have generated significant residual spaces. The cargo terminal Pantaco, where it is now a significant amount of rail containers, it is proposed to reuse the space and build a cultural district, bringing together buildings of different uses as a university and a center of agriculture, so this node will constitute a connector, through the railways, communicate other important nodes that are located in the area.

The proposal also includes the construction and use of green areas and agricultural areas, as well as enabling a treatment plant and the use of clean energy sources.

TITULO DEL PROYECTO : INNER CITY RAILS

PROFESOR : XRISTOSS VASSIS

ALUMNOS PARTICIPANTES: Daniel Ávila Chávez, Emmanuel Acevedo, Loukia Mavroei, Panagiotis Tsiftoglou, Paola Manana Ulloa Muñoz.



TITULO DEL PROYECTO : INNER CITY RAILS
PROFESOR : KRISTOSS VASSIS
 ALUMNOS PARTICIPANTES: Daniel Avila Chávez, Emmanuel Acevedo, Loukia Mavroeldi, Panagiotis Tsiftoglou, Paola Manana Ulloa Muñoz.

University of Thessaly
 AXA
 UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

INNER CITY RAILS

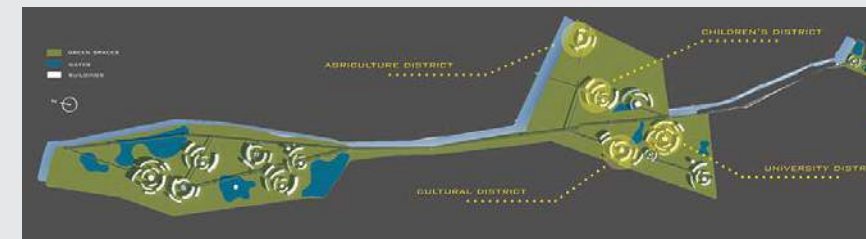
The basic parameters of the project are the organic landscape that derives from chromosomal cells, the re-use of containers and the development of infrastructure nodes by a new elevated train. Each node is an organism consisting each node with a station, that is the elevated train rails. The suburban train is maintained and renovated. New train rails are proposed that will work like a roller coaster and serve the local transportation in a comfortable and fun way. The area that will be located between the elevated train and the existing train is the project as a whole of the plan. All nodes have a variety of uses for each one is focused on a specific function. For example, in the children district there will be museums for children, schools, playgrounds, sport centers and many other related activities. The project involves an extended use of green spaces and agricultural areas along with a new water recycling system that will provide clean water in every node. Also, the incorporation of clean technology that takes advantage of the solar and the wind energy will ensure a sustainable project.

La idea principal surge de formas orgánicas provenientes de las células de la cromatina, que metafóricamente simbolizan la partición de la ciudad. Así como el uso de los contenedores existentes adaptándose al proyecto como una manera de rememorar la historia de lo que alguna vez fueron. Las células se conectan como un organismo, que se interconecta con un circuito de líneas elevadas. La línea del tren subterráneo es conservada y renovada para quitarle su carácter de fragmentación en la zona. Nuevas líneas de tren son propuestas como transporte en forma de colina para interconectar con la ciudad de manera cómoda y divertida. Si área que se sitúa en ambas líneas de contenedores abandonados que quedan abandonados, por lo que proponemos varias maneras de volver a usar y su integración al proyecto como un monumento del pasado. Cada nodo cuenta con todos los servicios pero cada uno cuenta con un giro específico, como el distrito infantil que cuenta con áreas educativas como parques infantiles, escuelas, museos interactivos y actividades recreativas, entre otros. Nuevas propuestas tendrán un enfoque más de áreas verdes y zonas de agricultura urbano con una planta de tratamiento de aguas que aprovechará a toda el proyecto de agua limpia, así como el uso de fuentes de energía no contaminantes, solar y eólica para asegurar la sustentabilidad del proyecto.



TITULO DEL PROYECTO : INNER CITY RAILS
PROFESOR : KRISTOSS VASSIS
 ALUMNOS PARTICIPANTES: Daniel Avila Chávez, Emmanuel Acevedo, Loukia Mavroeldi, Panagiotis Tsiftoglou, Paola Manana Ulloa Muñoz.

University of Thessaly
 AXA
 UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA



México City - Frontera Urbana Azcapotzalco

FICHA TECNICA	
Emplazamiento	Tlalnepantla-Azcapotzalco, D.F. México
Universidad	Universidad Autónoma Metropolitana Universidad de Tesalia
Profesor	Arq. Xristos Vassis
Alumnos	Bertin Lopez, Vounatsos Alexandros Softas Georgios
Fecha	Agosto 2013

Presentación

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

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

Presentation

Urban recycling of industrial zones aims to reintegrate into their metropolis and the hierarchy and the fair distribution of social, environmental and economic benefit, so in this proposal, also developed on the railroads that disrupt the industrial area of Azcapotzalco and fragmented urban space is planned that water is the concept and main focus of the project by reusing path ways to create an artificial river where boats moving again carrying containers and connecting significant points in the area.

The proposal considers along the river the old containers as housing units and service buildings (hospitals, schools, cultural centers) and extend them behind large green areas that serve as environmental regulators are packed. This also aims, while maintaining the commercial potential of the area, creating an autonomous supply system by cleaning, treatment plants, water, mass accommodation and food production.

MEXICO CITY - URBAN FRONT OF AZCAPOTZALCO
As a result of the growth of the city, many of the spaces that were before factories, today have become empty within Azcapotzalco and Tlalnepantla. The train tracks that before served to communicate, today they fragment the space, and its charging stations filled with containers await the arrival of the next change in the era of the city.
We are proposing a system that will allow them to take advantage of resources that today seem to be the cause of the problems of the area, creating an autonomous system that presents a new model of the city for the future.

ME CITY

FORMS OF HOUSING

- SLIDING UNITS
- UNITS THAT HOST DOMESTIC USE (KITCHEN, BATH, ETC.)
- PERSONAL ROOMS

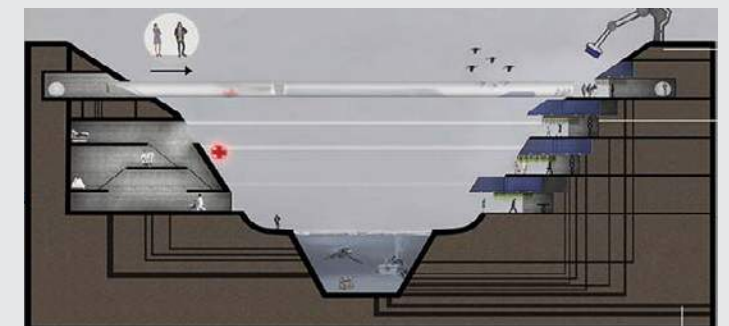
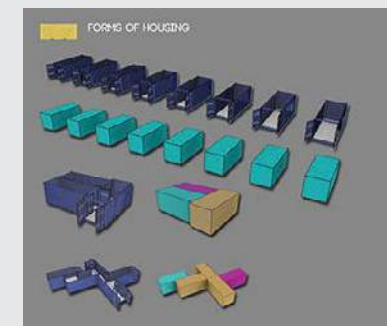
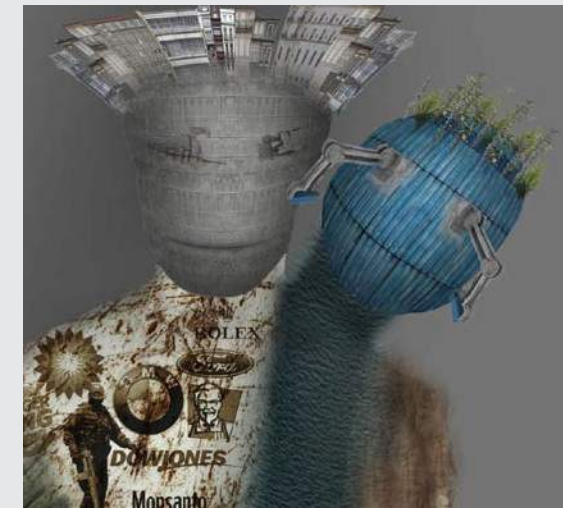
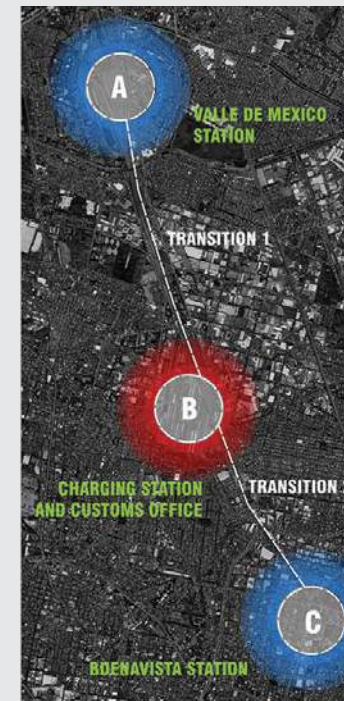
water and vegetation system



 Spiros Papadopoulos
 Vassilios Xristos
 Bertin Lopez
 Vounatios Alexandros
 Sofias Georgios

La excavación de la superficie de la tierra abre nuevos horizontes para la creación de una sociedad que surge de los mismos problemas urbanos y el sistema que existe o trata de imponerse. El capitalismo entra de una manera violenta en la ciudad de México, con ritmos acelerados y una intensidad que va aumentando, algo que cambiará mucho la realidad del futuro. La limpieza del agua, el alojamiento masivo y la producción de alimentos permiten a este sistema un acercamiento a la autonomía y sostenibilidad, ya que renuevan el funcionamiento de la ciudad de México y la zona de las vías ferreas en especial.

MEXICO CITY



FICHA TÉCNICA

Emplazamiento	Azcapotzalco, D.F. México
Universidad	Universidad Autónoma Metropolitana Universidad de Tesalia
Profesor	Arq. Xristos Vassis
Alumnos	Iris García Alfaro, Thomas Giatzidis, Anastasia Diomulaki
Fecha	Febrero 2014

Integration

Presentación

Ante la fragmentación que producen las vías del ferrocarril en la zona industrial de Azcapotzalco, la solución propuesta por alumnos de las Universidades Autónoma Metropolitana Azcapotzalco y Tesalia es "integrar", concepto que implica conectar los espacios vacíos, pobres y grises que se observan al norte de la ciudad de México utilizando la infraestructura viaria existente para transportar a la población que utiliza muchas horas al día para su traslado y por tanto conectar esta zona con las centralidades de la ciudad.

En la propuesta integrarse además implica poner al alcance de toda la población la educación, el comercio, los centros de negocios y las atracciones turísticas, tanto las que se localizan en las centralidades de la ciudad como las que se propone construir a lo largo de las vías del ferrocarril. Los equipamientos que se construyan en el área de intervención estarán rodeados de vegetación y grandes cuerpos de agua, diseñados como espacios públicos promotores de la revitalización de las actividades.

Presentation

Given the fragmentation that produce the railroad tracks in the industrial area of Azcapotzalco, the solution proposed by students from the Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco and Tesalia is "integrated" concept involves connecting the gaps, poor and gray spaces seen north Mexico city using the existing road infrastructure to transport the population which uses many hours a day for transfer and thus connect this area with the centrality of the city.

The proposed integration also means making available to the entire population education, commerce, business centers and tourist attractions, both which are located in the centrality of the city as it intends to build along the railroad tracks. The facilities to be built in the intervention area will be surrounded by greenery and large bodies of water, designed as public spaces promoters revitalization activities.

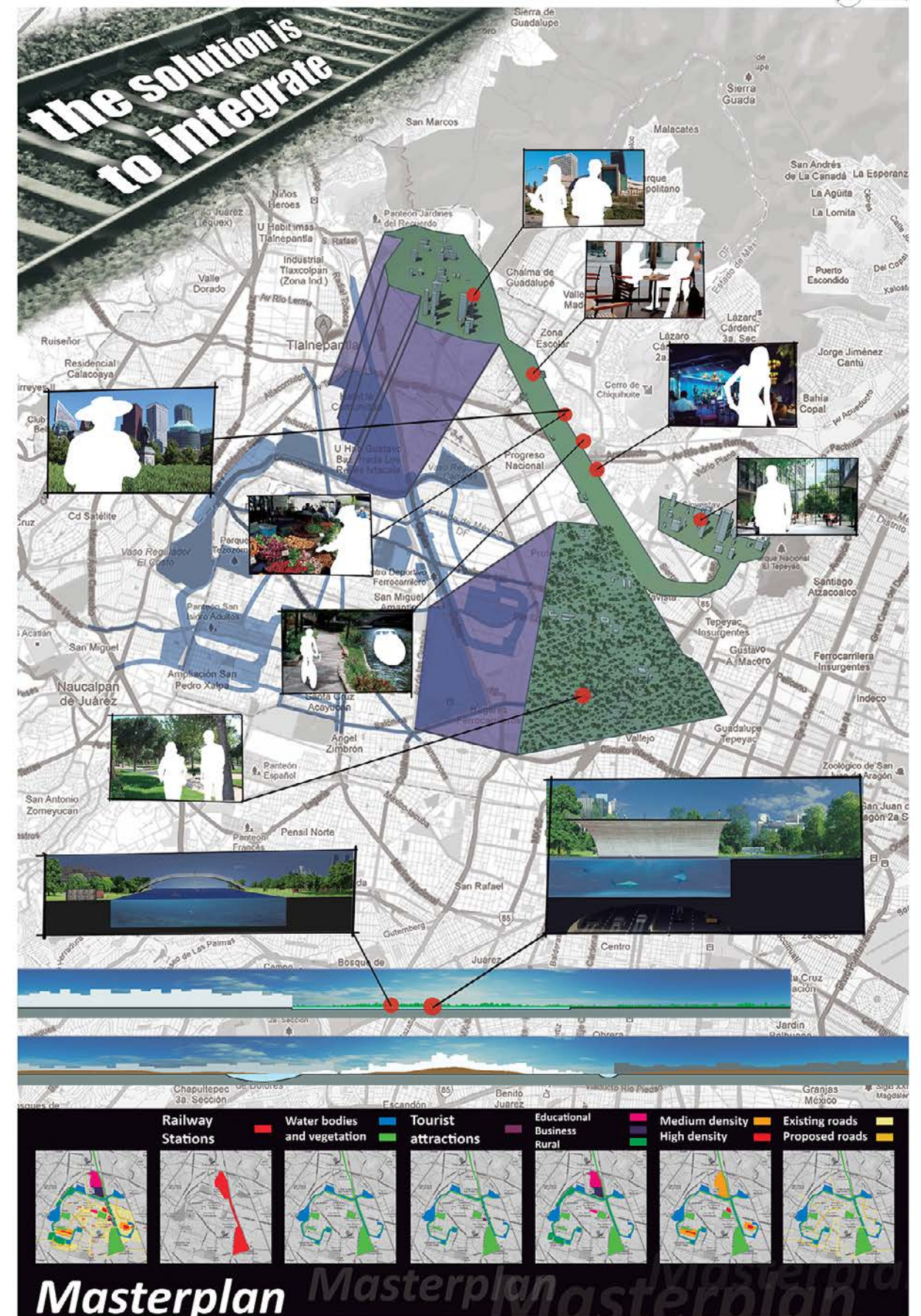
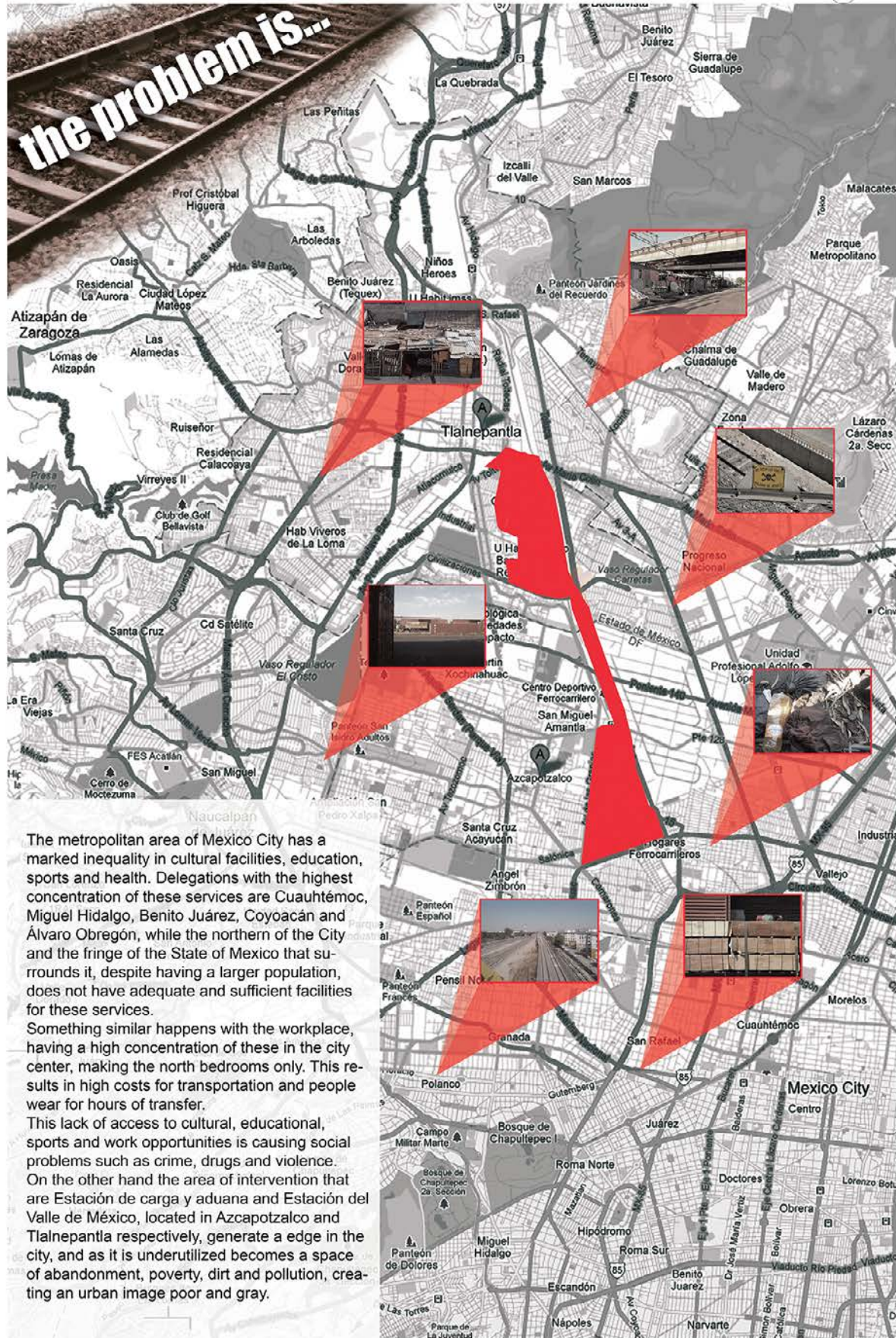


PROF. XRISTOS VASSIS

ALUMNOS: GARCIA ALFARO IRIS

GIATZIDIS THOMAS

DIMOULAKI ANASTASIA



Centro Cultural Universitario

Presentación

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

El proyecto del Centro Cultural Universitario de Zapopan pretende transformar un área de reserva territorial propiedad de la Universidad de Guadalajara en un distrito cultural, y a partir de esta propuesta se plantea solucionar problemas de conectividad, proponiendo sistemas de transporte amigables, además se presenta la recuperación de los espacios adyacentes a las líneas del ferrocarril para conformar una red que permita conectar el Centro Cultural con la zona central de la ciudad y con la periferia. La propuesta también pretende el aumento de la plusvalía de los espacios ubicados a lo largo de las líneas del ferrocarril, mediante la construcción de equipamientos de apoyo, que mejoren de forma significativa la imagen urbana de estas zonas.

Por tanto el rescate de las instalaciones del tren, actualmente con predominancia de uso industrial, con la habilitación de una línea de tren eléctrico que conecte la ciudad en su interior y al mismo tiempo vincule las unidades habitacionales localizadas en la periferia, promoverá la transformación de grandes corredores que se localizan en la metrópoli.

FICHA TECNICA

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

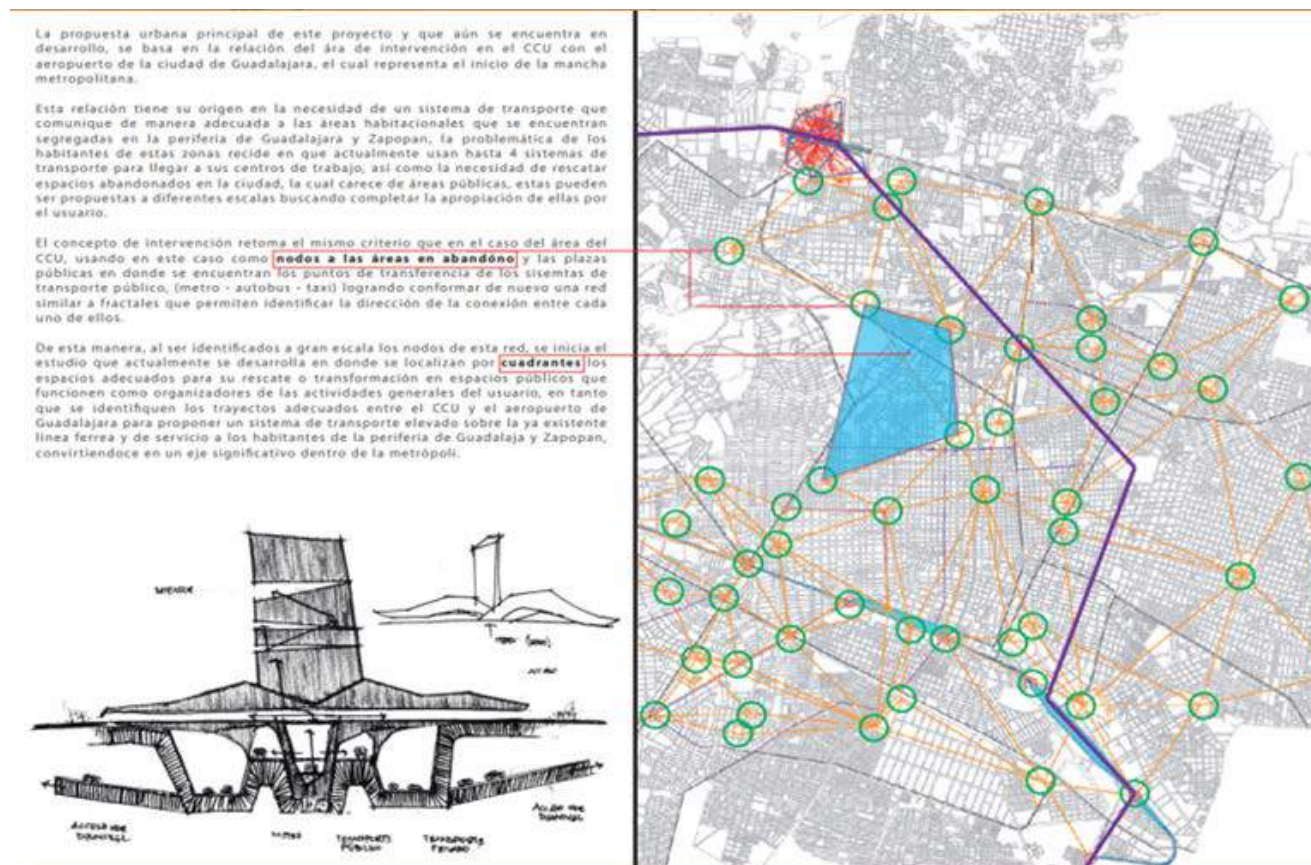
Presentation

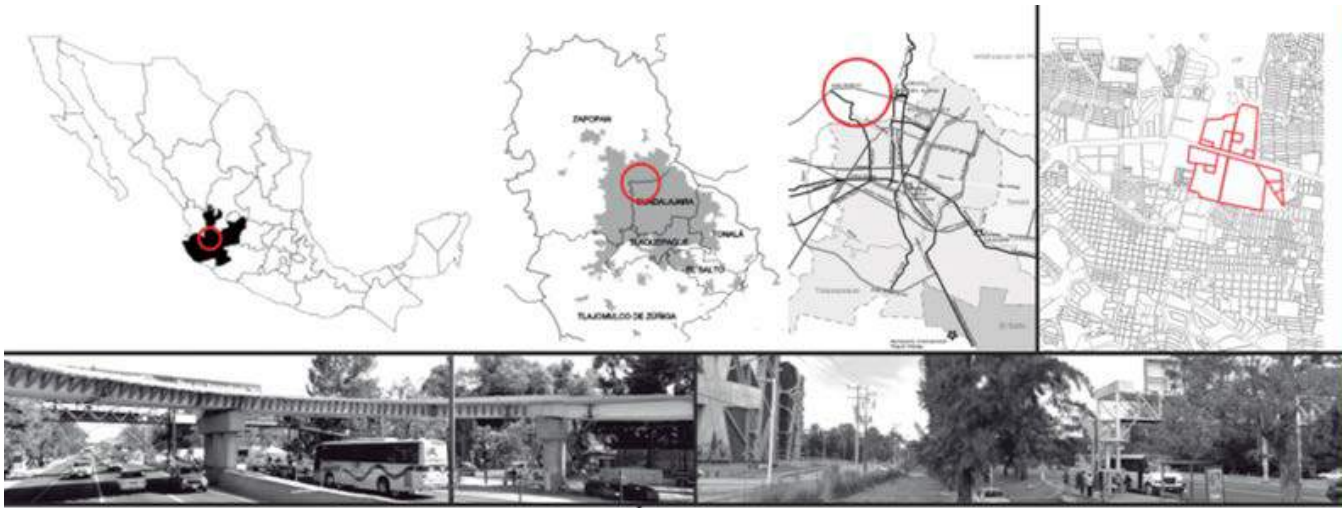
The cities of Guadalajara and Zapopan in the center of the state of Jalisco are one of the largest metropolitan areas in Mexico and are considered "young cities" due to average age of its people. The excessive growth of its urban area, along with the conditions of the territory, have caused some problems significant regarding the connectivity lack in the interior of the city and the dispersion of cultural and recreational activities as well as the segregation of the main activities urban.

The project of the University Cultural Center of Zapopan aims to transform an area of land reserves property of the University of Guadalajara in a cultural district, and from this proposal arises troubleshoot connectivity issues, proposing an environment friendly transport systems, plus recovery of spaces adjacent to the railway lines to form a network that will connect the Cultural Centre with the central area of the city and the suburbs.

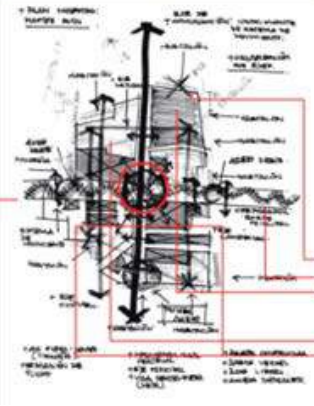
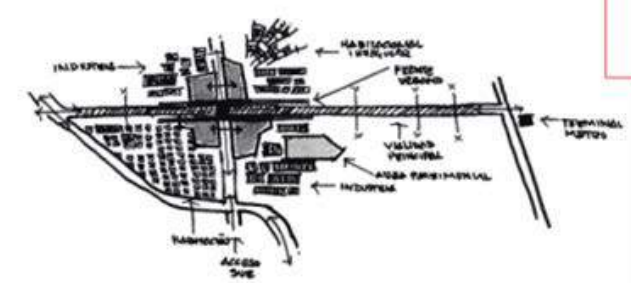
The proposal also aims at increasing the gain of the spaces located along railroad lines through the construction of support facilities, which significantly improve the urban image of these areas.

Therefore the rescue of the train facilities currently in industrial use, allows the interaction between industrial and public use with a light rail line, coupled with linking housing units located in the periphery with these transport system, as well as the promote the transformation of major corridors that are located in the metropolis.





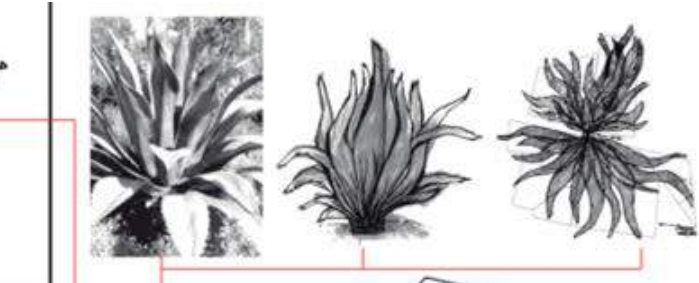
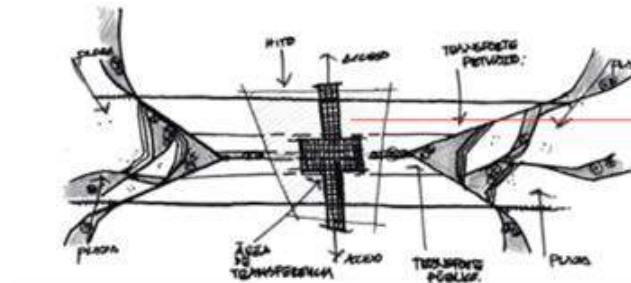
El espacio elegido fragmenta en 2 partes el área de intervención, sus características morfológicas centralizan los servicios públicos y privados de manera interrumpida, ninguno de los espacios se subordina al usuario, un ejemplo de este caso es la relación del Centro Universitario de Ciencias Económico Administrativas con la nueva Biblioteca del CCU la cual **no es clara dada las características de la vía de transporte que se convierte en un borde físico y visual.**



Las estrategias de análisis y síntesis de la información arrojan conclusiones usadas como estrategias de diseño, en donde se concidera a la permeabilidad como elemento base de conectividad entre los espacios, la separación de los sistemas de transporte venidos desde el centro del área metropolitana, el uso de áreas verdes como organizadores de los sistemas de movimiento, y la centralización de los servicios de distribución a todas las áreas del proyecto.

El análisis conlguo sintetiza la información general del estudio del proyecto original y arroja las siguientes conclusiones:

- segregación en los extremos de los cuadrantes
- borde físico y visual (periférico)
- nula conectividad entre los cuadrantes
- falta de jerarquía espacial
- sistemas de movimiento poco claros
- falta de áreas verdes
- accesos poco legibles
- mezcla de tipologías
- dimensión (grandes distancias a pie)

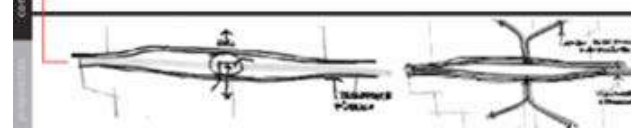


La dimensión del área de intervención se convierten en una condicionante debido a las grandes distancias que se tienen que recorrer entre un espacio y otro, la fragmentación ocasionada por el borde físico y visual (periférico) no permite que la conectividad entre los cuadrantes del terreno sea completa, por tanto se tomó la determinación de fragmentar el área mediante un **ejercicio de abstracción** en el cual, se seleccionó un elemento iconográfico que fue geometrizado, el cual conserva toda proporción y puede ser repetido como patrón.

Este elemento dentro del ejercicio, fue organizado radialmente a partir del centro, el cual por la morfología del espacio y la organización de los elementos existentes se convierte en el modo natural del área de intervención. La **repetición del elemento abstracción** culmina en una **red de formas geométricas** con dimensiones comprobables que permiten ubicar los elementos arquitectónicos nuevos y trabajar en una menor escala cada espacio, urbano o arquitectónico a detalle sin perder el sentido de la dimensión del espacio en general.

De este modo se pudieron contemplar diferentes conceptos acordes a la fragmentación del espacio y las posibilidades que permite la organización geométrica usada. **La separación de las vialidades** (transporte público y privado), la generación de un "hito" que sea además de un elemento plástico, un organizador en el acceso desde el centro al "Centro Cultural Universitario", así como la propuesta de 2 plataformas que funcionen como plazas públicas que conecten de manera directa ambos a los 4 cuadrantes, solucionando de esta manera la problemática de la segregación y evidenciando que la permeabilidad es la principal herramienta de intervención.

Se completan de igual manera, en base a la fragmentación geométrica algunas otras soluciones, tanto a las condicionantes funcionales como a las de carácter reglamentario, las cuales son, por mencionar algunas: creación de plataformas en desnivel, cinturones verdes como organizadores, en los accesos exteriores del conjunto, **sistemas de movimiento subterráneos** desde el hito hasta las plazas principales, organización por ejes tipológicos: eje cultural, eje educacional, eje de servicios, etc.



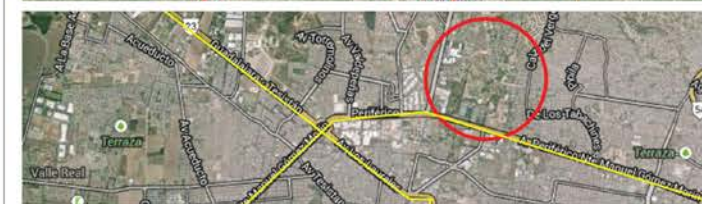
CENTRO CULTURAL UNIVERSITARIO
 Profesor Responsable: Dra. Elizabeth Espinosa Dorantes
 Alumnos Participantes: Pedro Alejandro López Aguilar
 Pablo Eric Carpio Hernandez



DIAGNÓSTICO

Centro Cultural Universitario.

El Centro Cultural Universitario de Zapopan como caso de estudio, pretende transformar un área de reserva territorial propiedad de la Universidad de Guadalajara (173 hectáreas) en un distrito cultural, respondiendo al mismo tiempo a las problemáticas de equipamiento, conectividad, transporte y en las ciudades de Zapopan y Guadalajara por medio de un proyecto a nivel metropolitano, a partir de un espacio multifuncional, centralizando los equipamientos y anexando proyectos de carácter vial para lograr dicha conectividad entre ambas ciudades basado en un análisis urbano en grande y pequeña escala, llevando su influencia hasta un proyecto de transporte público amigable con el medio ambiente relacionando directamente con las condiciones del proyecto centralizado, así mismo contempla constituirse como un centro para las artes a gran escala, en donde se podrán desarrollar un gran número de disciplinas, y en donde el usuario pueda llevar a cabo actividades de intervención y esparcimiento, dicho proyecto se adapta a las condiciones actuales del proyecto original.

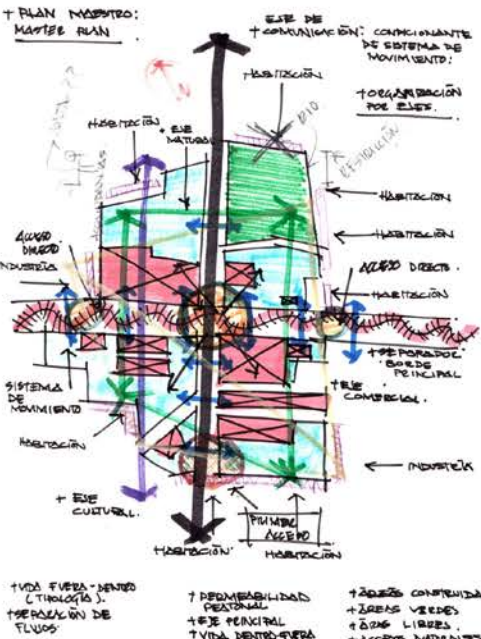
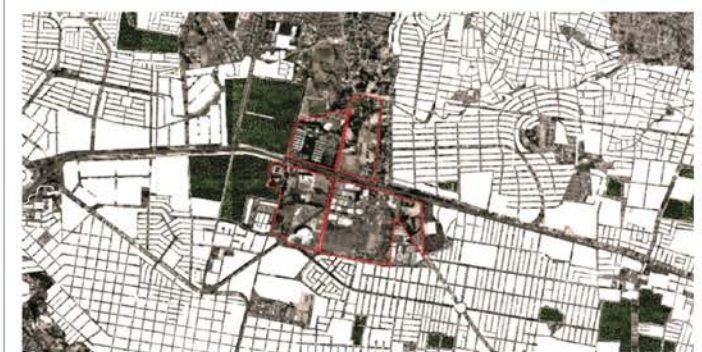


Centro Cultural Telmex
 Biblioteca CCU
 Preparatoria 10
 CUCEA (Centro Universitario de Ciencias Económico Administrativas)
 CUCSH (Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades)

PROBLEMÁTICAS:

- Ciudad joven: en donde la mayor parte de la población está en edad productiva, y donde la demanda de actividades culturales, académicas y habitacionales son altas.
- Mancha Urbana: La mancha Urbana entre estas 2 ciudades no presenta fragmentación, la metrópoli abarca ambas entidades políticas, por lo cual las problemáticas de una inciden en la otra, dichas problemáticas con la falta de transporte público de alta calidad, los largos trayectos entre una actividad y otra, así como la falta espacios capaces de dar servicio a la demanda de actividades culturales en la metrópoli.
- Contaminación Ambiental: en ambas ciudades se presenta un alto índice de contaminación en el aire debido a la gran cantidad de automóviles e industrias concentradas en una zona que ya fue rebasada en su capacidad, por lo cual es necesario un sistema de transporte sin combustión, y al mismo tiempo dar condiciones adecuadas a los peatones y ciclistas.
- Proyectos Arquitectónicos: la normatividad en el área de intervención para los proyectos faltantes en el centro cultural condicionan las dimensiones de las edificaciones, las cuales pretenden contar con la mejor tecnología en cada espacio, buscan ser amigables con el medio ambiente y prever de espacios abiertos como conectores, así como jerarquizar en el primer nivel a las áreas verdes como espacios distributivos.
- Fragmentación del espacio intervenido: El proyecto busca convertir el espacio reservado por la Universidad de Guadalajara en un centro cultural permeable, actualmente separado por el periférico, el cual es un borde físico y visual que segrega ambos lados del terreno y dificulta las actividades al no contar con conectores bien definidos en ambos lados.

- Festival Internacional de Cine de Guadalajara: el centro cultural busca ser sede definitiva de este festival, que actualmente no tiene un espacio definido para su desarrollo, por lo cual presenta problemas logísticos, ya que no puede contener la demanda de usuarios, y de la misma manera no puede dar servicio a la gran parte de cineastas invitados. Este espacio servirá como contenedor de este festival, motivando la interacción entre las artes, catapultando a este festival como uno de los más importantes en Latinoamérica.
- Aeropuerto: el proyecto tiene como finalidad a nivel metropolitano, conectar el aeropuerto de la ciudad, ubicado al sur de Guadalajara con este centro cultural, facilitando la conectividad el tiempo en que se desarrolle el festival de cine, y al mismo tiempo motivar el comercio en el recorrido planeado, buscando la interacción de los espacios verdes, culturales, comerciales.
- Tren Guadalajara - Zapopan: se buscan propuestas para rescatar las instalaciones del tren que se encuentra actualmente en uso industrial, aprovechando los recorridos de esta infraestructura para localizar una línea de tren eléctrico que conecte la ciudad en su interior y al mismo tiempo conecte las unidades habitacionales localizadas en la periferia, dando servicio de calidad a miles de usuarios que actualmente usan hasta 4 sistemas de transporte diferentes.
- Ciclovía y rescate de espacios verdes: partiendo de esta línea de tren eléctrico como organizador, se busca rescatar espacios sin uso, ramificándolos en función de las distancias adecuadas para caminar convirtiéndolos en nodos verdes, en donde las vialidades que tengan las dimensiones adecuadas contengan espacios específicos para el transporte en bicicleta.



Las propuestas del proyecto son entonces: resultado del análisis previo a la ciudad, los requerimientos del proyecto, la normatividad de la ciudad de Zapopan, así como las condicionantes que se presentan a lo largo del ejercicio proyectual.





Inicio

Vacíos Urbanos

FICHA TÉCNICA

Emplazamiento	Blantyre, Malawi.
Universidad	Universität Stuttgart
Profesor	Marisol Rivas Velázquez
Alumnos	Toni Rothfuss, Mareike Schmidt
Fecha	2014

Espacio Social Un Vecindario Mixto

Presentación

El sector público en el sudeste de África no atiende adecuadamente la demanda de habitación lo que provoca asentamientos irregulares que crecen sin control y con carencias significativas de infraestructura y servicios. En este trabajo se analiza el Malawi urbano, uno de los países menos desarrollados, más densamente poblado y con una población altamente rural.

Como consecuencia de una política fallida para la dotación de vivienda formal, un número creciente de población pobre, y en algunas ocasiones también rica, se ve obligada a construir sus viviendas de manera ilegal. ONU-Hábitat estima que el 70% de los habitantes de las ciudades de Malawi ya viven en asentamientos ilegales, a los cuales define como barrios marginales debido a la precariedad de su vivienda.

El objetivo del proyecto es desarrollar un barrio mixto, que además de atender la problemática de la vivienda, proporcione infraestructura, servicios públicos y un cierto potencial para el desarrollo económico del área. La propuesta divide el espacio urbano en una cuadrícula de calles y segmentos de 12.5 ha., formando áreas vecinales conectadas a la infraestructura y servicios, los cuales se planean deben ser suficientes para atender la demanda de los habitantes.

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

Presentation

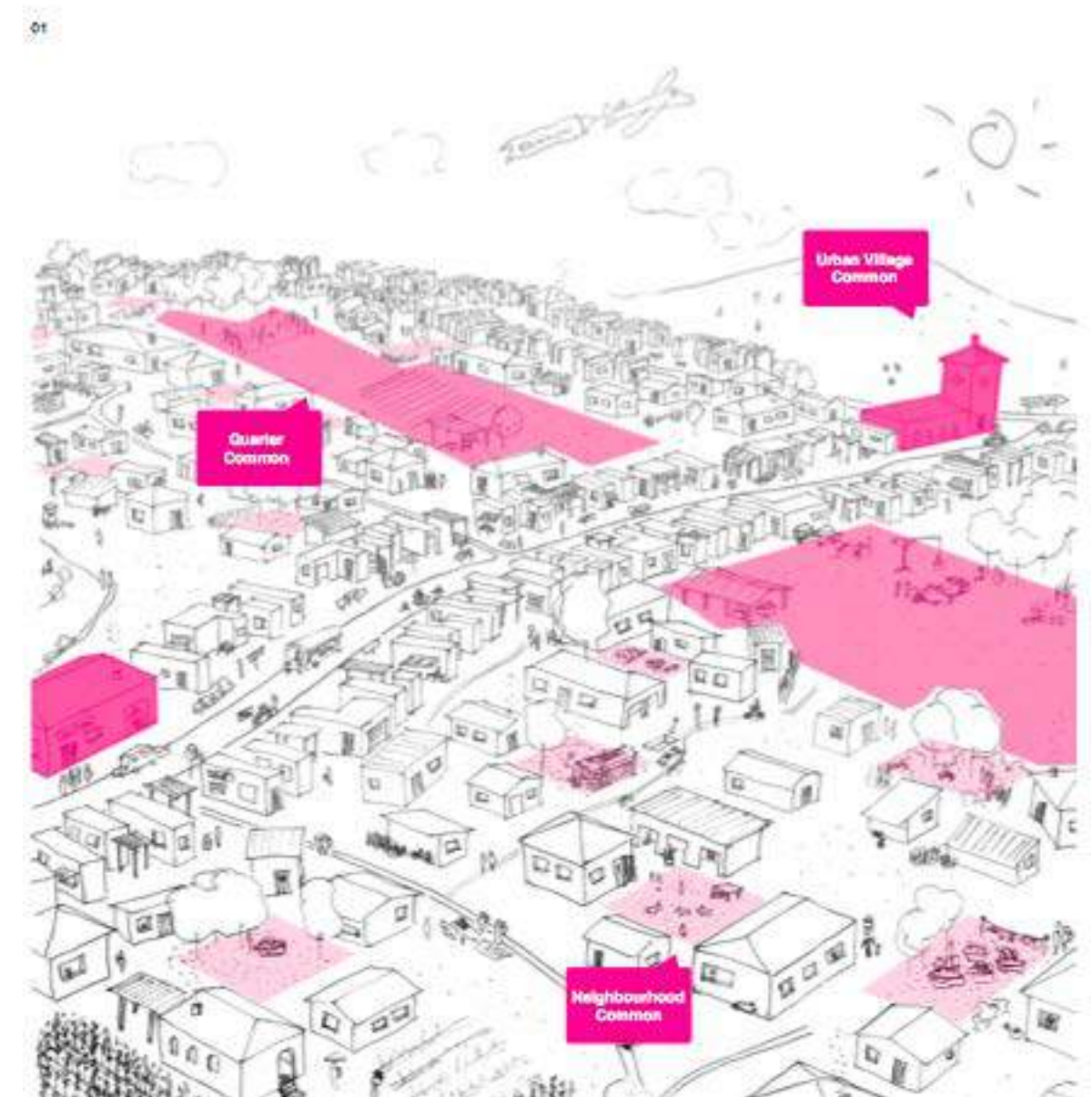
The public sector in southeastern Africa does not adequately address the demand for room causing the settlements grow uncontrollably and with significant voids in infrastructure and services. In this paper the are analyzed one of the countries less developed, most densely populated and with lots of rural territory, The urban Malawi.

Following a failed policy for the provision of formal housing, a growing number of people in poverty are forced to build their homes illegally, whereas sometimes, the rich people also are forced to build illegally due to lack of planning. For this fact, ONU-Habitat estimates that 70% of the inhabitants of the cities of Malawi live in illegal settlements, which defined as slums due to their precarious housing.

The project objective is to develop a mixed neighborhood, which also address the problem of housing, provide infrastructure, utilities and some potential for economic development of the area. The proposal divides the urban space into a grid of streets and segments of 12.5 hectares, as well forming neighborhood areas connected to infrastructure and services, which are planned to be sufficient to meet the demand of the people.

The public space is another important theme of the project and is designed to interrelate public services, improve the environment and for social communication of the neighborhood and the community. Besides traditional management development is proposed, closely related to members of the community and accepting new forms of land ownership.

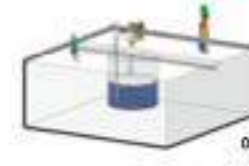
01 Impression showing how our Urban Village could flourish



- step 1 changes**
- 01 tree nursery
 - 02 waste disposal site
 - 03 path micro-climate
 - 04 goat farm
 - 05 microclimate
 - 06 terrace + path
 - 07 path + relief station
 - 08 waste disposal site



- step 2 changes**
- 01 water tank
 - 02 sack-garden
 - 03 community gardening
 - 04 maize mill
 - 05 baker
 - 06 wash kiosk
 - 07 childcare
 - 08 covered market
 - 09 shed, water pump, toilet
 - 10 urban agriculture
 - 11 path + market



Hispano-American Housing for Residents in Chicago

Presentación

La dinámica de la vida urbana moderna, caracterizada por un elevado desplazamiento de población hacia zonas urbanas, fue una de las condiciones principales en la conformación del espacio urbano de la ciudad de Chicago en los años 50, cuando una población inmigrante de diversos países llegó a la ciudad en busca de nuevas posibilidades de trabajo.

Esta población al establecerse en Chicago se integró económicamente a la ciudad de manera que actualmente algunas actividades desarrolladas por esta comunidad fomentan la estabilidad de la estructura productiva de la metrópoli.

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

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

FICHA TECNICA

Emplazamiento	Chicago, USA.
Universidad	Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco
Profesor	Arq. Jorge del Arenal Fenochio
Alumnos	Abigail Gonzales, Yazmin Violet Herrera, Pedro Ivan Castellano, Martin Pérez z
Fecha	2014

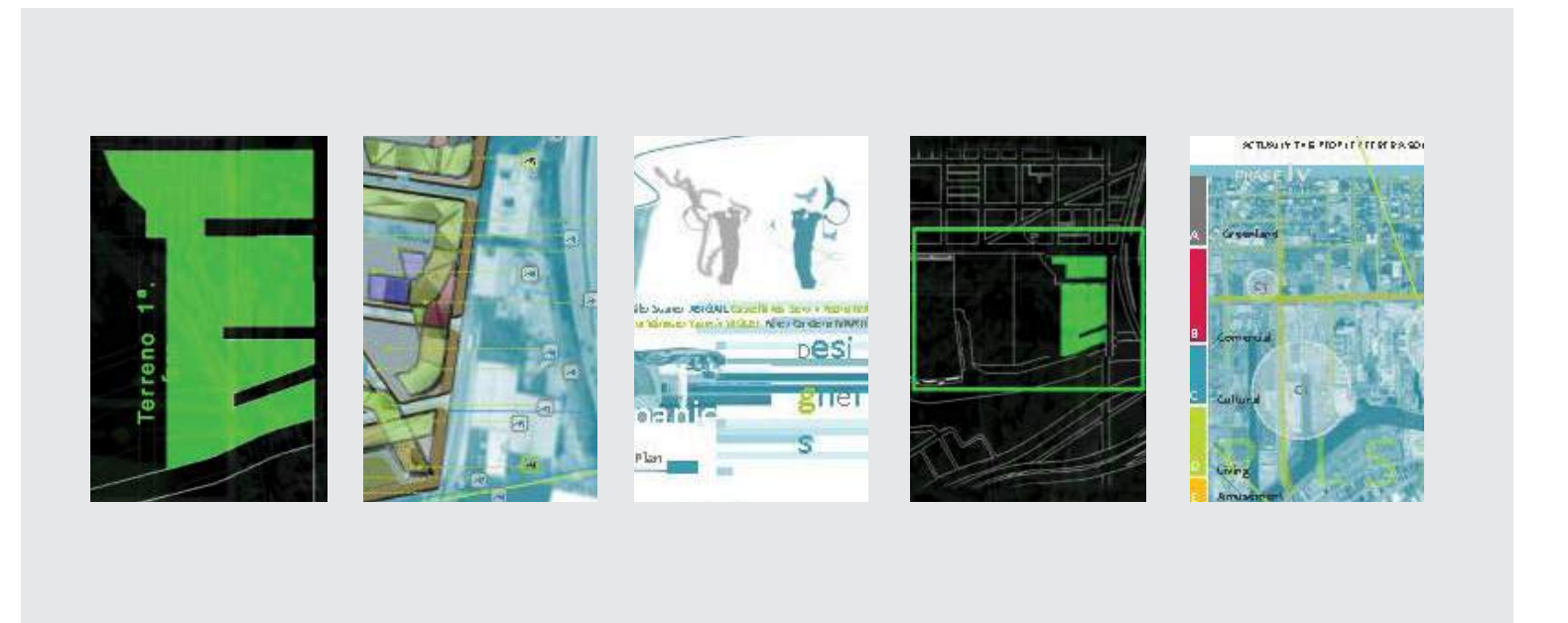
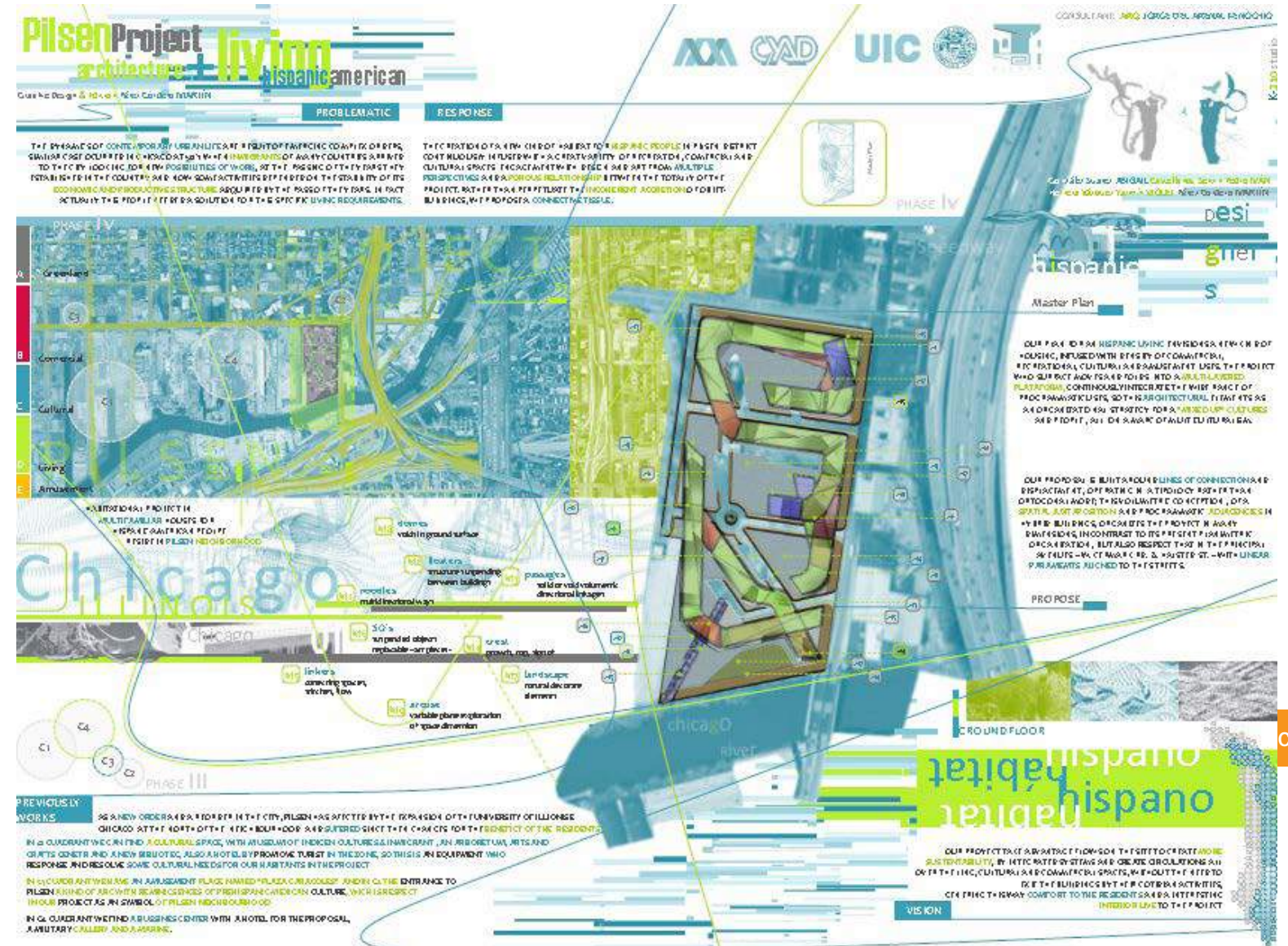
Presentation

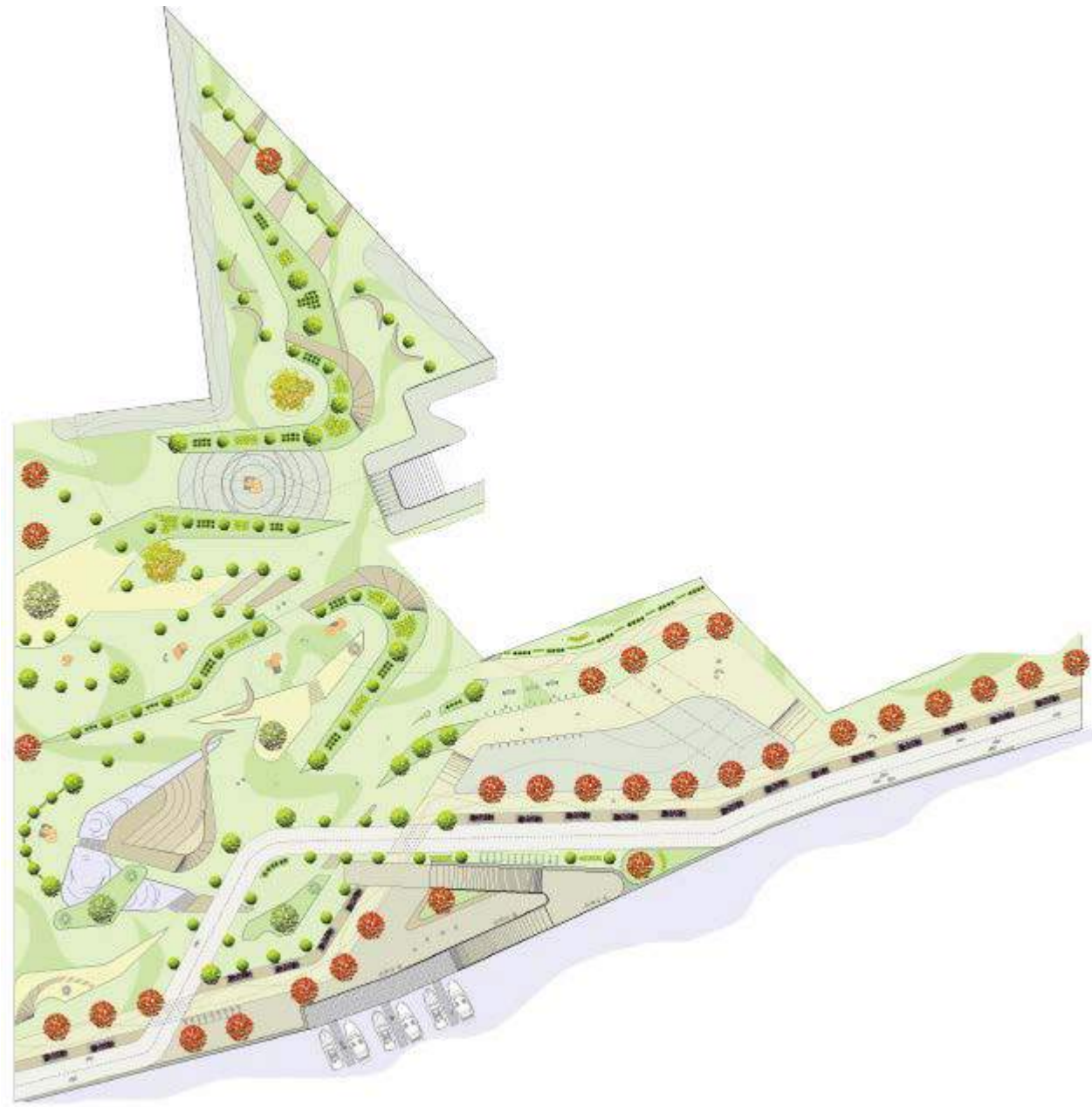
The dynamics of modern urban life, characterized by high population movement to urban areas was one of the main conditions in shaping the urban space of the city of Chicago in the 50s, when immigrants from various countries came to the city looking for new job opportunities.

This population are economically established into the city so that currently some activities of this community encourage stability of the reproductive structure of the metropolis.

The population, mostly Hispanic, requires specific solutions to meet individual requirements of his formal life, so the project presented by UAM students Azcapotzalco proposed the creation of a new type of habitat for Hispanics in the district of Pilsen, which includes a large variety of recreational, commercial, cultural and art spaces, promoting the generation of a connective urban tissue.

For promote community interaction, it is proposed to relate trade and housing, therefore urban and architectural trade proposal was conceived as an extension of the surrounding neighborhood and street which has a great commercial tradition





01 FACHAS
Plan

02 FACHAS
Plan

1.1 ELEVATION
CORNER

03 Isometric

04 Isometric

05 Isometric

LIVING
Circles & sofa

CULTURE
Gallery & Meab.

YACHTS
Services & Amusement

COMMERCE
Restaurants & Stores

FLOW + STITCHES
Circulation & Garage

ELEMENTS
Buildings

REMINISCENT

PilsenProject
architecture + living
hispanicamerican

pesi

gner

S

CONSEJO DEL MUNICIPIO DE CHICAGO

K-230 studio

CONSEJO DEL MUNICIPIO DE CHICAGO

AXA CAD UIC

1.1

1.2

Project phases

Project phases

1.1

1.2

elements

THE PROJECT PROLETS RESEMBLANCE OF THE FORTH
WALKING OFF IT WHO CHARACTERIZE THE COMPLEX, IS A REFERENCE
TO A GROUP OF PEOPLE COMMON IN CENTRAL AMERICA & SOUTH AMERICA
EMATE "PRO-OVERTHROW", EAST SOUTH WEST MUSIC TO BEAT THROUGH OVERCOME
A DOTTED CYBOTIC ABSTRACT STRUCTURE WITH IT TO 04 IT SELF, USES FOR A BOLD LOTUS
EFFECTS AS REITERATES TOOLS FOR THE FOR HEAVY IT, ALSO NOT HAVE A SIGNIFICANCE TO HISPANICS IN
THE PLACE CONFORMED BY THE CONCRETE STONE BUILDINGS AND THE FACTS BETWEEN THEM, AS IN THE
SETOUT USED TO BE, PULSA COLLECTION OF MATERIALS WITH A HISPANIC CHARACTER OF E.

Inicio



Reciclaje Urbano

Aeropuerto La Carlota

Presentación

La metrópoli de Caracas, capital económica y administrativa de Venezuela, cuenta con una población de más de 6.700.000 habitantes (2012), con una densidad de 6.700 hab/km². Es una ciudad-valle rodeada de montañas, teniendo como hito el Cerro El Ávila. Uno de los principales problemas que afecta la ciudad son los de índole social y económica, la desigualdad que existe entre las clases sociales y el alto índice de criminalidad. La ciudad carece de espacio público que propicie la conciliación o la participación de todas las clases sociales. El antiguo aeropuerto de La Carlota fue cerrado en el 2004, y se ha convertido en un gran residual dentro de la ciudad, que ha empezado a ser invadido por viviendas informales, sus 103 hectáreas son el único espacio libre en toda la ciudad, colindando al norte con uno de los pulmones de la ciudad, el Parque del Este.

El reto, por un lado, busca crear nuevas áreas verdes para atender el déficit per-cápita existente, pero sobre todo, se pretende desarrollar espacios para favorecer el encuentro e intercambio entre comunidades enfrentadas, por ello, se concibe como una gran oportunidad para homologar calidades de vida en la ciudad, deviene así un Parque Cultural. El proyecto propone preservar la pista como elemento rector, como memoria del lugar, cruzando bandas en su longitud para crear mosaicos y romper la continuidad de la misma donde se lleven a cabo diversos programas como símbolo del mestizaje cultural con elementos desplazables como vegetación y el equipamiento para albergar actividades con diferente acondicionamiento, enlazar La Carlota con el parque colindante y estaciones de transporte. Propone a su vez diversas estrategias de movilidad y sostenibilidad como redes de ciclovías, reciclar las estructuras existentes, incrementar la biodiversidad e incentivar el uso de especies locales.

FICHA TÉCNICA

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

Presentation

Caracas, economic and administrative capital of Venezuela, is a city-valley surrounded by mountains, located 15 km from the coast of the Caribbean Sea and situated in a mountain valley, referenced in the hill "El Ávila". Their main problems are associated with social and economic conditions, such as social inequality and a high crime rate. In physical terms have a significant lack of public space. As in most Latin American cities from the 40s began a sustained urban sprawl, causing the nearby estates to Caracas were absorbed by the city. As part of the process, in one of these farms called "La Carlota", was enabled the city airport. This terminal with 103 acres that border the north with one of the lungs of the city ("Parque del Este" - "Park East") was closed in 2004, becoming a large residual space surrounded by urban development of the metropolis, which has begun to be overrun by informal housing, turning the area into an island with serious problems of accessibility and disconnected of the "Parque del Este".

The project developed by students at the University of Zulia looking, besides introducing new green areas in the city, the development of spaces that encourage the meeting and exchange between at odds communities in order to standardize the quality of life of the city, for it construction of a Cultural Park where the rector of the spatial organization element is the runway, and at side of this, bands of vegetation and urban equipment for the development of multiple activities is proposed. The design also proposes various strategies of mobility, such as the link "La Carlota" with the adjoining park and linking both facilities to transport stations, also proposed the construction of bikeways. Other ideas are the recycling of existing architectural structures, increased biodiversity and promote the rescue of local species.

UNIVERSIDAD DEL ZULIA. FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO. MARACAIBO, VENEZUELA
TUTORES: ARQ. FRANCISCO MUSTIELES_ARQ. ASTRID PETZOLD_ARQ. TOMÁS PÉREZ

LA CARLOTA: un parque cultural como escenario de situaciones mestizas.

TRABAJO ESPECIAL DE GRADO. X SEMESTRE. PERÍODO 2012-2013

PROPUESTA URBANA: SANDRA MUSTIELES_GILARRANZ_CECILIA ALVARADO_DAVI MARTÍNEZ_ROCÍO OJEDA_DANIELA SOTO_DAIRY SAAVEDRA




AEROPUERTO LA CARLOTA

CARACAS, VENEZUELA




La Carlota (2010) con El Ávila Aeropuerto La Carlota años 50

<http://redsolidaridad.org.ve/cms/2011/07/22/en-la-carlota-solo-habra-parque-y-no-viviendas/> <http://www.fotolog.com/mmrcr/59414654/>

LA CIUDAD DE CARACAS: UN VACÍO PARA FAVORECER EL ENCUENTRO

La metrópoli de Caracas, capital económica y administrativa de Venezuela, cuenta con una población de más de 6.700.000 habitantes (2012), con una densidad de 6.700 hab/km².

Caracas es una ciudad-valle rodeada de montañas, teniendo como hito el Cerro El Ávila. La naturaleza tiene un rol muy importante en el perfil urbano de la ciudad.

Uno de los principales problemas que afecta la ciudad son los de índole social y económico, la desigualdad que existe entre las clases sociales y el alto índice de criminalidad. La ciudad carece de espacio público que propicie la conciliación o la participación de todas las clases sociales. Adicionalmente, Caracas ha ido creciendo desmesuradamente, sin ningún tipo de planificación, donde las clases sociales más afectadas han habitado las montañas con pendientes no urbanizables con viviendas informales denominadas "ranchos". Irónicamente Caracas ha pasado de ser una ciudad construida por la naturaleza a una ciudad de naturaleza construida.

La alta densidad poblacional y de construcción hacen que los espacios residuales y vacíos sean escasos en un contexto de desencuentro.




103 has. **LA CARLOTA Y SU SINGULARIDAD**

El antiguo aeropuerto de La Carlota construido en el año 1945 fue cerrado en el 2004. Desde entonces La Carlota (propiedad del estado) se ha convertido en un gran espacio residual dentro de la ciudad, que ha empezado a ser invadido por viviendas informales, por la falta de una gestión seria del estado.

La Carlota es el único espacio libre de 103 hectáreas en toda la ciudad. Colindando al norte con uno de los pulmones de la ciudad el Parque del Este (82 has.) realizado por el paisajista Roberto Burle Marx.

RETOS

Por un lado, se busca crear nuevas áreas verdes para atender el déficit per-cápita existente en la ciudad, pero por sobre todo, se pretende desarrollar espacios para favorecer el encuentro e intercambio entre comunidades enfrentadas, que caracteriza de manera tan dramática a la ciudad de Caracas.

Por ello se concibe a La Carlota como la última gran oportunidad a escala urbana para homologar calidades de vida en la ciudad, promoviendo el encuentro y el intercambio. El parque como noción natural se transforma en una noción predominantemente socio-cultural y activa. **La Carlota deviene así un Parque Cultural.**

Bunkers Network

Presentación

Cientos de bunkers de la Segunda Guerra Mundial están integrados dentro de la trama urbana de muchas ciudades alemanas. Después de 1945 y durante la guerra fría, estas infraestructuras tuvieron varios usos dependiendo del contexto urbano y de las condiciones de reconstrucción de la posguerra. En Stuttgart aunque están presentes físicamente, ya que su destrucción resulta costosa, en la mayoría de los casos no son de uso público debido a que están estigmatizados como elementos que no deben ser reintegrados a la ciudad por su mala condición física y principalmente por una condición simbólica de la percepción histórica.

El elevado número de bunkers abandonados en la zona "Wasen", en Bad Cannstatt Stuttgart, así como una sociedad diversa fueron las razones para iniciar un proceso de diagnóstico urbano con la comunidad, propietarios, inquilinos existentes y potenciales usuarios. El objetivo del proyecto es reciclar los bunkers y adaptarlos a las necesidades del espacio público y cultural; desarrollando una red para que la población perciba esta infraestructura vinculada a la ciudad. El enfoque consiste en preservar los valores de estos espacios e introducir oportunidades para el uso del espacio urbano, generando ingresos para los barrios ubicados alrededor de la ciudad.

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

FICHA TECNICA

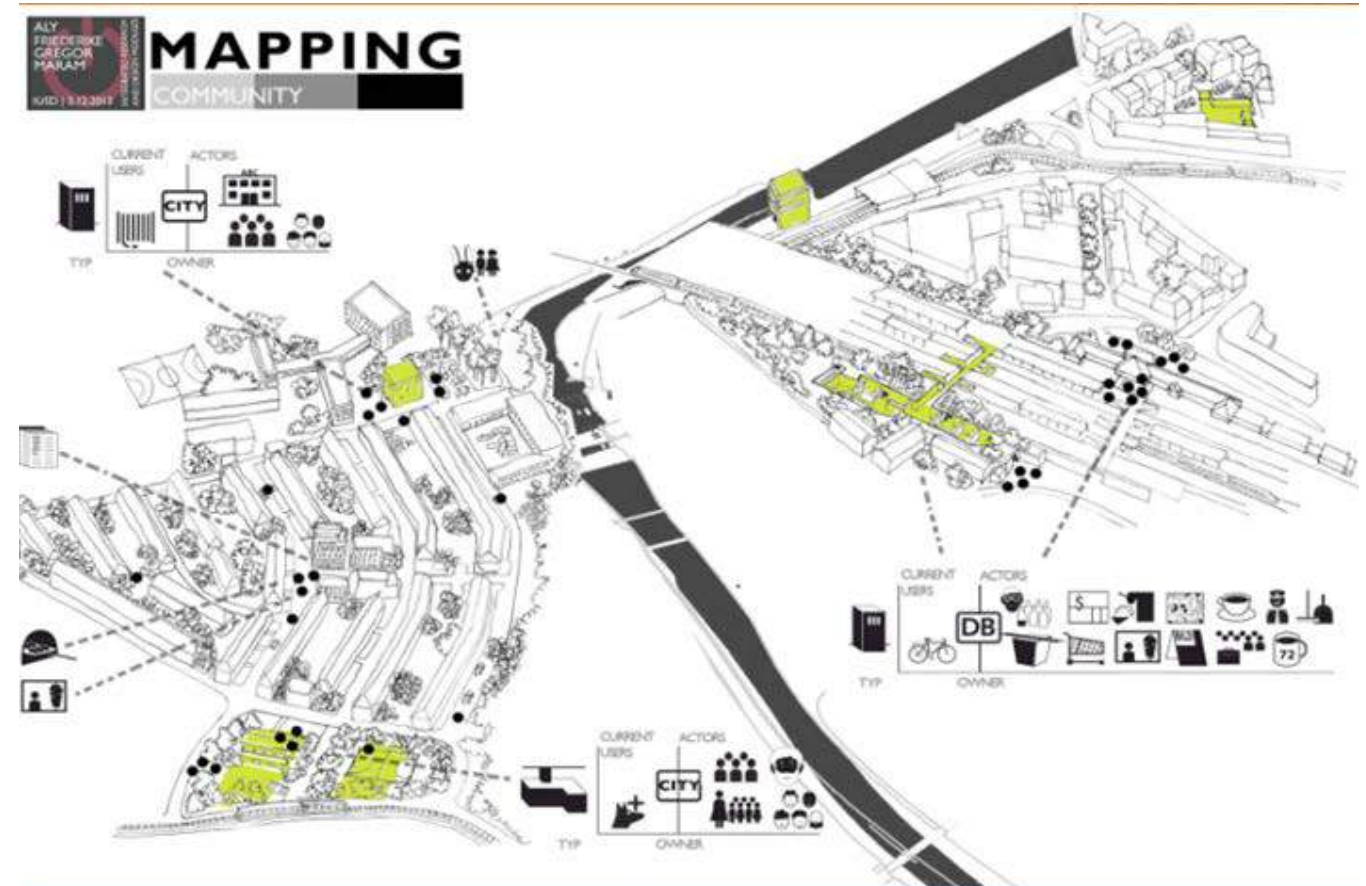
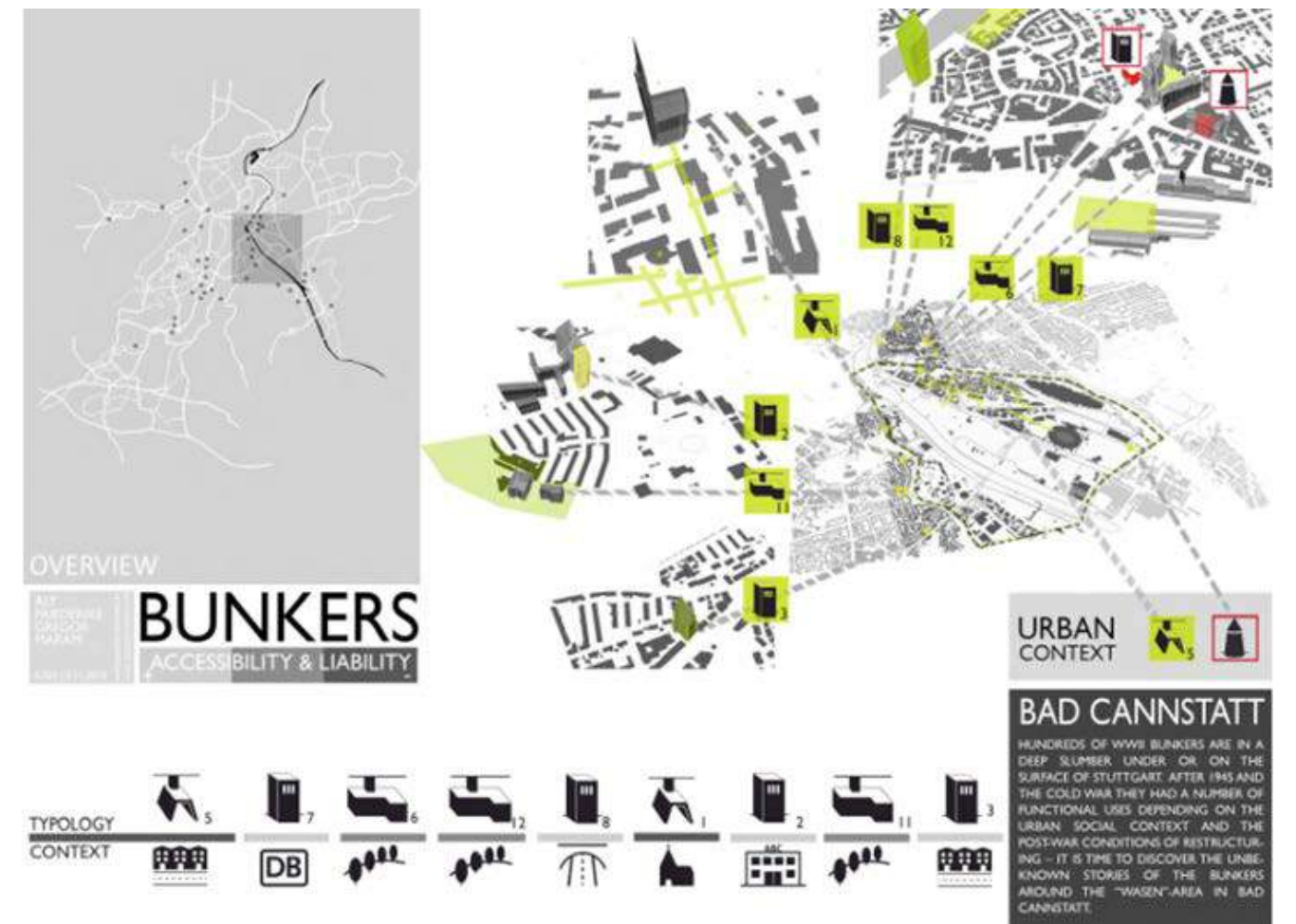
Emplazamiento	Stuttgart, Alemania.
Universidad	Universitat Stuttgart
Profesor	Marisol Rivas Velazquez
Alumnos	Aly Friederik, Gregor Maram
Fecha	2014

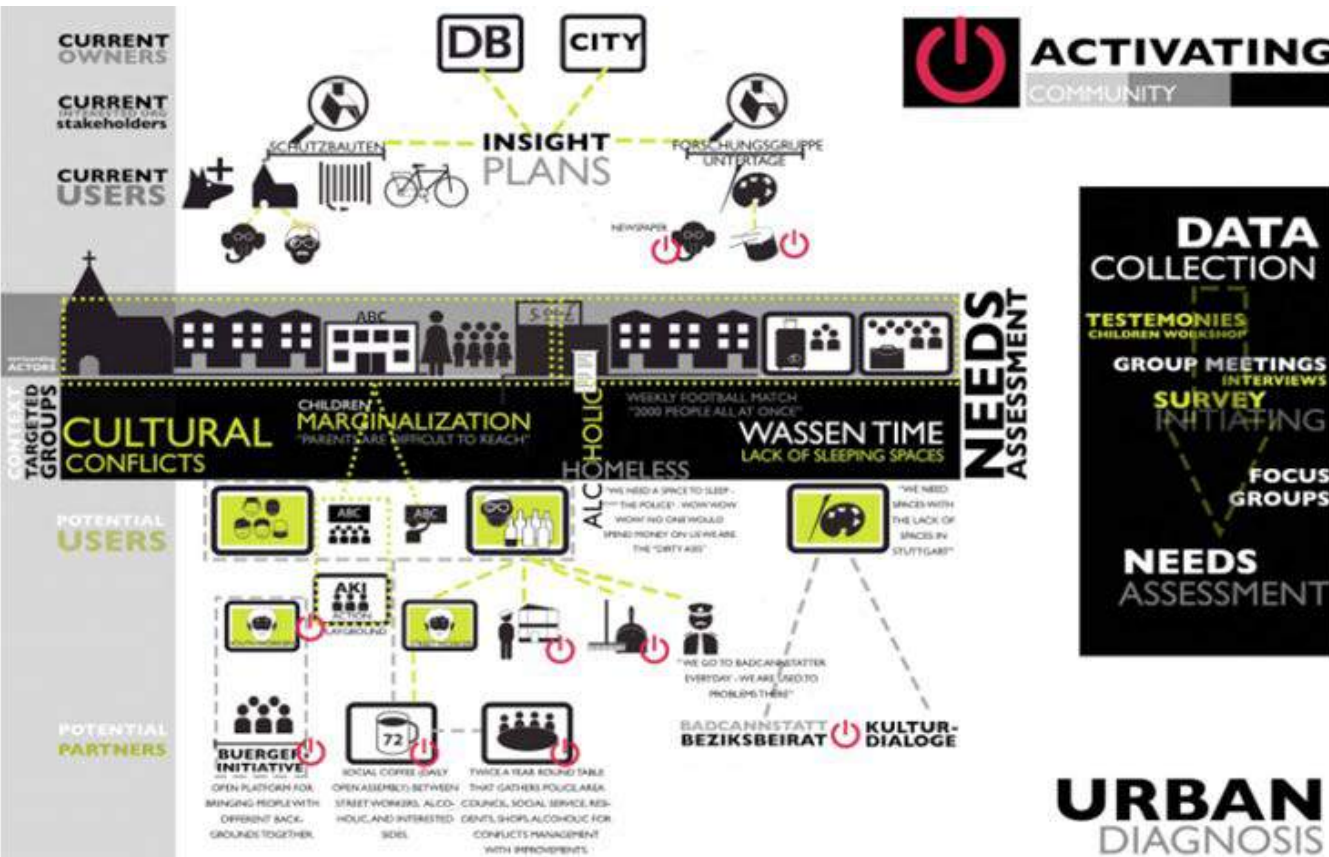
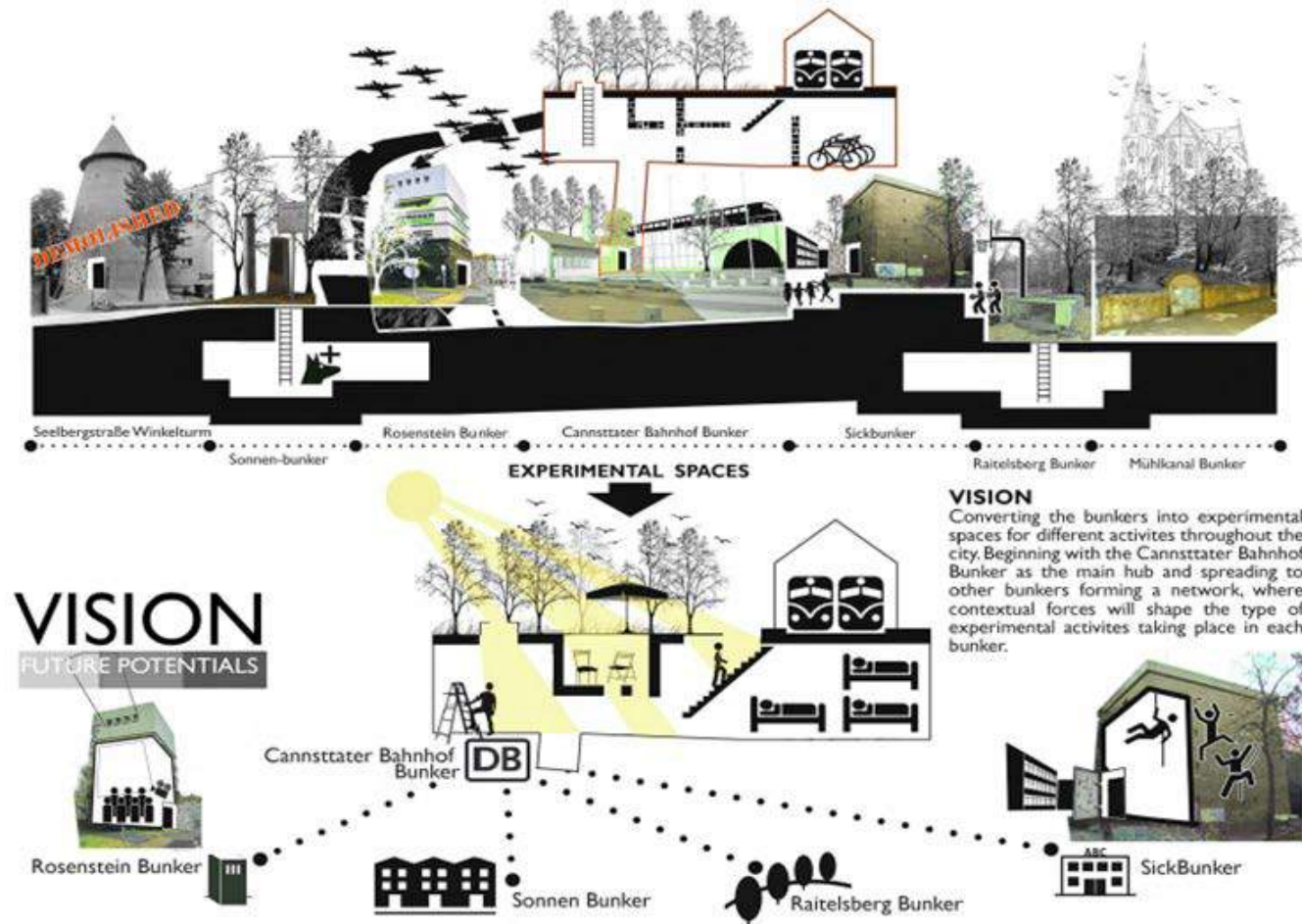
Presentation

Hundreds of bunkers from World War II are integrated into the urban fabric of many German cities. After 1945 and during the Cold War, these facilities had several uses depending on the urban context and the conditions of post-war reconstruction. In Stuttgart though they are physically present, since their destruction is costly, in most cases are not for public use because they are stigmatized as items that should not be returned to the city for its poor physical condition and mainly by a condition symbolic of historical perception.

The high number of bunkers abandoned in the "Wasen" zone, in Stuttgart Bad Cannstatt, and a diverse society were the reasons for starting a process of urban diagnosis with the community, owners, existing tenants and potential users. The aim of the project is recycle the bunkers and adapt them to the needs of the public and cultural space, developing a network for that people perceive these spaces linked to the city infrastructure, the approach is to preserve the values of these spaces and introduce opportunities for the use of urban space, and generating revenue for the neighborhoods around the city.

The proposal presents the participatory design criteria, by establishing the concept of "local ownership", which seeks to turn the bunkers in experimental spaces for different activities throughout the city, to form a network organized around a main axis defined by "The Cannstatter Bahnhof Bunker". The conditions of the urban context (population, land use, activities, social strata, etc.) define experimental activities conducted in each of the bunkers in the network.





EXPERIMENTAL SPACES

NEEDS ASSESSMENT
 DATA COLLECTION, TESTEMONIES CHILDREN WORKSHOP, GROUP MEETINGS INTERVIEWS, SURVEY INITIATING, FOCUS GROUPS

URBAN DIAGNOSIS

TYPOLGY CONTEXT

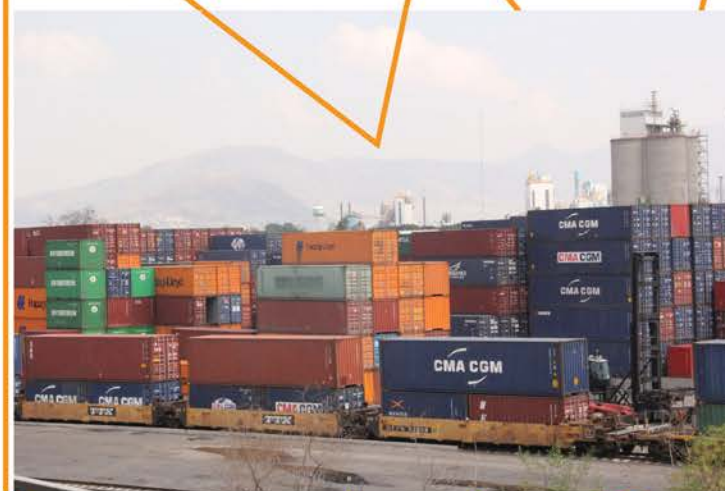
DATA COLLECTION
 TESTEMONIES CHILDREN WORKSHOP, GROUP MEETINGS INTERVIEWS, SURVEY INITIATING, FOCUS GROUPS

NEEDS ASSESSMENT

URBAN DIAGNOSIS

OVERVIEW
 CITY, GREENING, GARDEN, MARKET, BUNKERS ACCESSIBILITY & LIABILITY

Inicio



"Esta publicación es un producto compilado y editado por el Área de Arquitectura y Urbanismo Internacional, del Departamento de Evaluación del Diseño en el Tiempo, de la División de Ciencias y Artes para el Diseño, Universidad Autónoma Metropolitana. El contenido de la presentación es propiedad intelectual del autor. Todos los derechos reservados conforme a la legislación correspondiente. Ciudad de México, 2015."