



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA
DE AGUASCALIENTES

**CENTRO DE CIENCIAS DEL DISEÑO Y LA CONSTRUCCION
MAESTRIA EN DISEÑO DE ESPACIOS PUBLICOS**

**“PROYECTO DE INTERVENCION EN LA COLONIA GREMIAL
ESPACIO PÚBLICO Y ESTRUCTURA URBANA”
TRABAJO RECEPCIONAL**

QUE PRESENTA:
FRANCISCO JAVIER SALAS ARENAS

PARA OBTENER EL GRADO DE
MAESTRIA EN DISEÑO DE ESPACIOS PUBLICOS

TUTOR:
DR. JORGE CARLOS PARGA RAMIREZ

AGUASCALIENTES, AGS. 25 DE JUNIO DEL 2009.



W102°16'59.52"

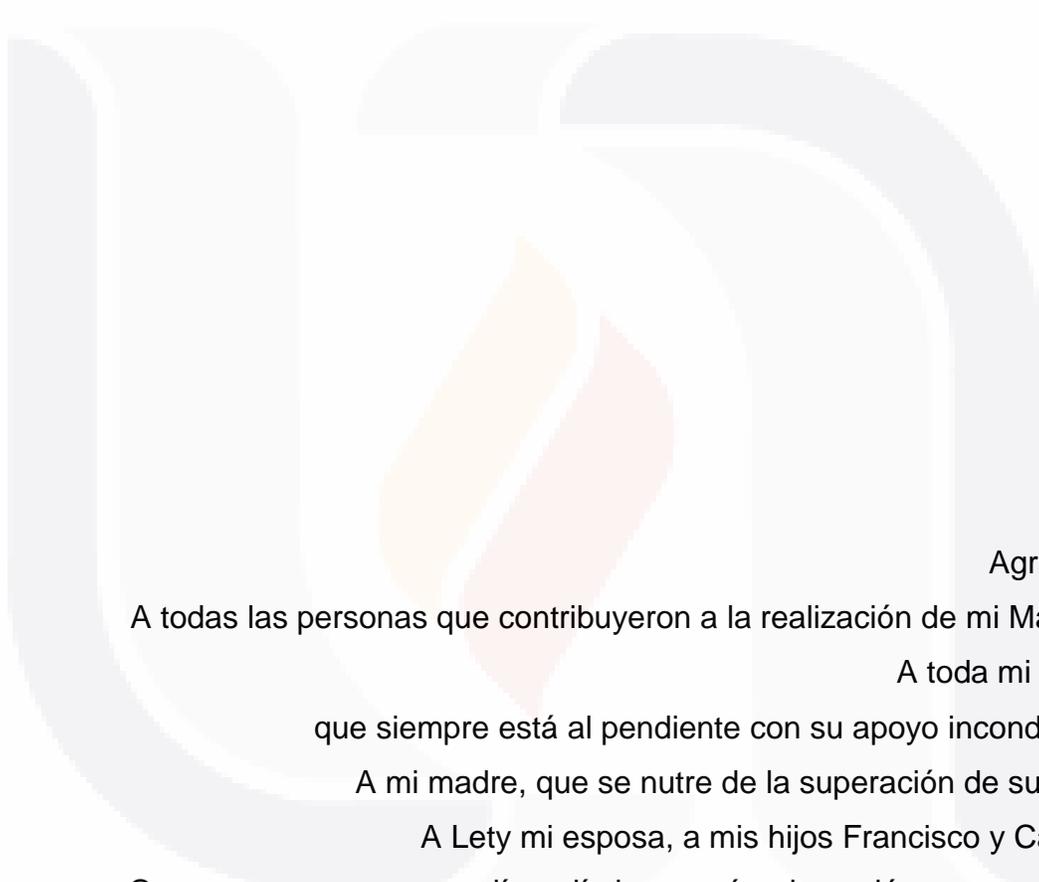
N21°53'29.76"





En vano nos esforzamos en describir el carácter de una persona; en cambio, reunamos sus acciones, sus hechos y emergerá una imagen de su carácter.

J.W.Goethe



Agradezco
A todas las personas que contribuyeron a la realización de mi Maestría;
A toda mi familia,
que siempre está al pendiente con su apoyo incondicional,
A mi madre, que se nutre de la superación de sus hijos.
A Lety mi esposa, a mis hijos Francisco y Carolina,
Que su amor me genera día a día la energía y la pasión para ser mejor.
A mis compañeros de la maestría;
que con su participación entusiasta construyeron un espacio de reflexión y
cooperación.
A todos mis profesores, que con sus conocimientos y opiniones
habilitaron la crítica constructiva y formativa.

CARTA DE LIBERACION.

M. en A. Mario Andrade Cervantes
Decano del Centro de Ciencias del Diseño y la Construcción

Presente:

Por este conducto le informo que el Arq. Francisco Javier Salas Arenas ha concluido el trabajo recepcional (tesis) que lleva por titulo:

**Proyecto de Intervención en la Colonia Gremial
Espacio Público y Estructura Urbana.**

De acuerdo a los objetivos y contenidos planteados para su autorización y en cuya tesis fungí como asesor, por lo que he autorizado al sustentarse para que realice la impresión final del documento y los tramites pertinentes para obtener el grado de Maestría en Diseño con salida terminal Espacios Públicos por la Universidad Autónoma de Aguascalientes.

Agradezco la atención que se sirva a la presente y aprovecho la ocasión para enviarle un cordial saludo.

Atentamente

Aguascalientes, Ags. A 24 de Junio de 2009

Dr. Jorge Carlos Parga Ramírez
Tutor de tesis

[Handwritten signature]
V. B.
24/06/09

[Handwritten signature]

RESUMEN

Este documento plantea -desde la óptica de utilización de la investigación como insumo para el diseño-, el diseño de intervención urbana con énfasis en la estructura urbana y el espacio público en la zona oriente de la Colonia Gremial (ZOCG) de la ciudad de Aguascalientes, vincula dialécticamente la investigación como recurso para explicar el fenómeno presente de la ruptura de la estructura urbana en la zona de estudio con el proceso de diseño del espacio público, entrelazando los resultados de la investigación con la generación de directrices o premisas fundamentales para el diseño.

Dada la idea de complementariedad entre la investigación y el diseño, el capítulo 1 integra el planteamiento de la problemática del fenómeno de la ruptura de la estructura urbana y su impacto en la calidad del espacio público, se *“afina y estructura formalmente la idea de investigación”*¹, y dimensiona la problemática del objeto de diseño, así mismo se presentan los objetivos de la investigación y del diseño, los propósitos, beneficios, se delimita espacialmente la zona de influencia, la zona de estudio y el área de diseño.

El Capítulo 2 se ocupa de construir el marco teórico (de aquí en adelante marco conceptual) que rige la visión de la investigación del fenómeno de la ruptura de la estructura urbana, se basa principalmente en las aportaciones de Aldo Rossi, Carlo Aymonino y Gustavo Munizaga, dado que su entendimiento de la ciudad, su estructura urbana y los elementos que lo componen permiten una lectura y explicación de la ruptura de la estructura urbana, se complementa con temas de autores como Kevin Lynch por su aportación a la comprensión de las ciudades desde la óptica del análisis perceptual y posteriormente se incluyen ideas de Mario Schjetnan por su manera digerida de atender los conceptos de la estructura urbana de la ciudad, aterrizados de una manera operativa. Este marco conceptual posteriormente se entrelaza con el diseño a través de una

¹ Hernández, Fernández, Baptista, *Metodología de la Investigación*, Mc Graw Hill, México, 4ª Edición, 2006. p.46

metodología que permite analizar, obtener, estructurar y jerarquizar los elementos físicos y espaciales del diseño, en su concepción, desarrollo, presentación y evaluación de la propuesta del espacio público.

El Capítulo 3 propone la visión y enfoque metodológico para el diseño del espacio público aplicado en la intervención de la ZOCCG *-a partir de la idea integral de la investigación para el diseño-* la aplicación de los elementos y valores que integran la concepción teórica de la ciudad referidos en el marco conceptual, en este caso de los elementos constitutivos de la estructura urbana aplicados al fenómeno presente en la zona de intervención, como guía referencial en el proceso de diseño del espacio público y; segundo *-a partir de las interpretaciones de los resultados de la investigación-* la generación y aplicación de premisas para el diseño como referencias conceptuales y de valor que permitan durante el proceso de diseño, la ordenación de los elementos constitutivos de la estructura urbana.

Esto permite la interacción dialéctica entre la formulación y estructuración de la idea conceptual de la ciudad, sus partes que la integran, con la aplicación del conocimiento adquirido del fenómeno presente en la zona de intervención, y su participación en el desarrollo o proceso de diseño, su grado de inferencia y permeabilidad en la definición, análisis, síntesis y toma de decisiones en la construcción de la idea y propuesta.

En los Capítulos 4,5 y 6, con base en el planteamiento del problema del capítulo 1 y del marco conceptual del capítulo 2, se aborda y define el tipo de investigación a realizar, la selección y tamaño de la muestra así como el acopio y levantamiento de la investigación, se presenta también el análisis y discusión de los resultados.

El Capítulo 7 se expone la propuesta de diseño a nivel anteproyecto, definiendo las premisas del diseño, que fungen como enlace directo entre los resultados de la investigación y el inicio propiamente del ejercicio del diseño, se presentan los esquemas conceptuales y espaciales del diseño del espacio público

plasmados de manera gráfica como las macro decisiones que le dan sentido a la propuesta, venidas de la interpretación de los resultados de la investigación.

Por último el Capítulo 8 se expone las conclusiones y recomendaciones nacidas de la experiencia obtenida en la aplicación de la dialéctica que plantea la investigación como insumo para el diseño.



W102°16'39.52"

vi

N21°53'29.76"

PORTADA

AGRADECIMIENTOS Y CREDITOS ii

CARTA DE LIBERACION iii

RESUMEN iv

INDICE DE CONTENIDO vi

INDICE DE ILUSTRACIONES ix

INTRODUCCION 1

CAPITULO 1 PLANTEAMIENTO DE PROBLEMA 5

El problema y la pregunta 6
Objetivos de la investigación 16
Antecedentes de la investigación 17
El supuesto 19
Justificación de la investigación 21
Delimitación físico–espacial 22

CAPITULO 2 MARCO CONCEPTUAL 26

2.1 Visión de Ciudad, el Fenómeno Urbano 27
2.2. La arquitectura de la ciudad y su estructura urbana 29
 La Permanencia y el Monumento 30
 Los elementos primarios y el área de estudio 31
 Tensión de los elementos urbana 32
2.3. Visión complementaria de la cuidad 32
2.4 El espacio Urbano y el Espacio Público. 36

CAPITULO 3. VISION Y ENFOQUE METODOLOGICO PARA EL DISEÑO DE ESPACIOS PUBLICOS 42

W102°16'59.52"

vii N21°53'29.76"

3.1. Propuesta de metodología para el diseño del espacio público y la trascendencia de los elementos compositivos de la estructura urbana en el proceso de diseño.	43
3.2. Antecedentes de los modelos metodológicos para el diseño.	45
CAPITULO 4 DISEÑO DE LA INVESTIGACION	48
4.1. Tipo de estudio y diseño general de la investigación	49
4.2. Selección y tamaño de la muestra	49
CAPITULO 5 ACOPIO DE LA INVESTIGACION	53
5.1 Información documental	54
5.2 Información de campo	65
CAPITULO 6 ANALISIS Y DISCUSION DE RESULTADOS	72
6.1 Resultados de la encuesta	73
6.2 Resultados de la información de campo	81
CAPITULO 7 DISEÑO DEL ESPACIO PÚBLICO.	
<i>PROYECTO DE INTERVENCION EN LA COLONIA GREMIAL</i>	84
7.1. Definición de premisas de diseño	85
7.2. Esquemas de diseño	86
7.3. Presentación de anteproyecto	89
CAPITULO 8 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	99
ANEXOS	102
Diseño de cuestionario	103
Concentrado de resultados de encuesta	106
Graficas de resultados de la encuesta	108
BIBLIOGRAFIA	121

INDICE DE ILUSTRACIONES

No.1. Acceso a la Gran Fundición. Principios de siglo XX. Fuente: AHEA	7
No. 2 Mancha urbana Aguascalientes 1955, creado a partir del plano de la Ciudad de Ags.	8
No. 3 Antigua Planta de Energía Eléctrica como equipamiento Industrial abandonado en la ZOCCG	9
No. 4 Instalaciones abandonadas de la antigua “Compañía Nacional de Electricidad”, hoy propiedad de CFE	9
No. 5 Condiciones Urbanas Actuales	10
No. 6 fotografía aérea, zona de ex talleres, año 2004, Fuente SEPLADE	11
No. 7 Estado ruinoso de las viviendas en la colonia Gremial	12
No. 8 Arribo de pasajeros, andén de la estación Aguascalientes. Fuente: AHEA	12
No. 9 Estación de Ags. Años cuarenta siglo XX Fuente: a. p. Lic. Valdez	13
No. 10. Fabrica de Harina y Almidones La Perla	14
No.11 Plan maestro COFETRECE	15
No. 12 Trabajadores ferrocarrileros de la planta ensambladora de locomotoras diesel eléctricas con funcionarios de General Electric en 1981	20
No. 13 Delimitación de área de estudio	24
No. 14 Zona de influencia	25
No. 15 Vida pública en la ciudad, Kuala Lumpur 2008	38
No. 16 Plaza pública en Singapur	41
No. 17 Tabla de Población en la colonia Gremial Fuente: INEGI, XII Censo de Población y Vivienda 2005	50
No. 18 Plano de localización de viviendas de encuestados	51
No. 19 Nuevos Elementos Urbanos en plano de la ciudad de Aguascalientes 1900. Fuente AHEA	54
No.20 Sección del Plano de las Colonias, de Samuel Chávez, 1901.	

Fuente: AHEA	55
No. 21 Naves industriales de primera década del siglo XX en calle Vasco de Gama, ZOCC	56
No. 22 Primer Hospital Ferrocarrilero. Fuente: AHEA	57
No. 23 Plano de la ciudad de Aguascalientes, 1918. Incluye la ruta de tranvías. Fuente: AHEA	59
No. 24 Vagón de tranvía en Aguascalientes, principios de siglo XX	61
No. 25 Estación de FFCC 1935. Fuente: archivo personal de Lic. Jorge Valdez.	61
No. 26 Panorámica de Jardín de la Estación, la Estación y los talleres de FFCC, en 1947	62
No. 27 Puerta sur de talleres FFCC 1945	62
No. 28 Al derredor de la Estación, juegos y fiesta años 30's siglo XX. Fuente: AHEA	63
No. 29 Foto de familia en los patios del FFCC.1953	64
No. 30 Estructura vial existente	66
No. 31 Vegetación existente en la zona de influencia	67
No. 32 Uso de suelo, zona de influencia	69
No. 33 Localización de espacios abandonados	70
No. 34 Elementos primarios y la residencia	71
No.35 Grafica de Género	73
No.36 Grafica de la opinión del impacto de la desaparición de los FFCC	74
No. 37 Grafica de opinión de espacios públicos que identifiquen la ZOCC	75
No. 38 Grafica de opinión para rehusar las naves industriales abandonadas de la ZOCC	75
No. 39 Grafica de opinión de la actual relación urbana entre la ZOCC y COFETRECE	77
No. 40 Grafica de opinión de cómo debe ser la relación urbana entre la ZOCC y COFETRECE	80

No.41 condiciones urbanas actuales del la ZOCC	83
No.42 Esquema conceptual para el anteproyecto de la ZOCC	88
No. 43 Esquema general de intervención en ZOCC	90
No. 44 Propuesta de vialidad	91
No. 45 Propuesta de anteproyecto en la ZOCC	92
No. 46 Perspectivas foto realistas de propuesta de diseño en ZOCC	93
No. 47 Perspectivas foto realistas de propuesta de diseño en ZOCC	94
No. 48 Perspectivas foto realistas de propuesta de diseño en ZOCC	95
No. 49 Perspectivas foto realistas de propuesta de diseño en ZOCC	96
No. 50 Perspectivas foto realistas de propuesta de diseño en ZOCC	97
No. 51 Perspectivas foto realistas de propuesta de diseño en ZOCC	98



W102°16'39.52"

xi

N21°53'29.76"

INTRODUCCION

Si pensamos que la ciudad es el escenario de los acontecimientos suscitados por los individuos viviendo en sociedad, expresados en su política, su economía, y su cultura; así como también las expresiones resultantes de esos acontecimientos a través del tiempo, manifestadas de manera material (física) en sus edificios, sus calles, plazas, parques, y que dichos acontecimientos están en constante transformación, se puede decir que la ciudad es una totalidad compleja y multitudinaria.²

Este trabajo hace referencia al estudio, comprensión y diseño del espacio público de la ciudad, y aterrizado en una parte específica de la ciudad, esta parte es determinada y delimitada por el fenómeno urbano que se suceden en ella, entendido como producto de la interrelación de las actividades a lo largo del tiempo, y manifestados en sus condiciones físicas, sociales y económicas actuales.

El problema que se aborda como una investigación para el diseño y se refiere a como la zona oriente de la Colonia Gremial Ferrocarrilera que fuera en un tiempo parte fundamental en la estructura urbana, al dar alojamiento y la vez suministrar la fuerza obrera para los antiguos talleres ferrocarrileros, pilar del desarrollo socioeconómico y del desarrollo urbano en la primera mitad del siglo XX de gran parte de la ciudad, hoy manifiesta ruptura de la estructura urbana evidenciándose por el abandono de actividades, de las antiguas naves en la zona y la decadente calidad del espacio público.

El estudio realizado tiene como propósito determinar las causas de la ruptura de la estructura urbana y la relación que guarda esa ruptura con la calidad del espacio público, lo que permite mediante la interpretación de los resultados, obtener la directriz de diseño en la intervención de la zona, esto bajo la idea de la investigación para el diseño.

Como antecedente, es común ver en las ciudades, zonas industriales en estado de abandono con referencia a pasadas etapas de desarrollo impulsadas por la

² Rossi, Aldo, *La arquitectura de la Ciudad*, Gustavo Gili, Barcelona, 9ª. Edición, 1995.

primera revolución industrial desde mediados del siglo XIX hasta mediados del siglo XX, producto de la ruptura de la estructura urbana y con diferentes niveles de abandono, y es también común ver como se hacen intervenciones en su mayoría carentes y distantes de estudios previos que fortalezcan el reconocimiento de elementos históricos o trascendentes en el tiempo, con significación social, que den arraigo o continuidad histórica.

Pero no es común ver que se realicen los estudios pertinentes, que busquen reconocer y entender los fenómenos que se suceden, con la una intención de hacer intervenciones urbanas que vayan más allá del formalismo del espectáculo o del interés económico o que reconozcan otros valores que potencien la calidad de las intervenciones.

Por lo que este trabajo tiene la intención de reconocer y respetar esos valores de los elementos urbanos y de los significados que los habitantes de adjudican descubiertos en el proceso de la investigación y aplicados al proceso de diseño, que permitan la continuidad histórica, insertados en un tiempo y asociado con las condiciones y fortalezas que le ofrecen los hechos urbanos presentes.

Estos acontecimientos traducidos a hechos urbanos como los llama Aldo Rossi, condicionan la manera de explicar el fenómeno urbano, ya que la interdependencia y dinámica que se da en las ciudades contemporáneas incorpora nuevas y variadas dimensiones que se extienden y se polarizan hacia diferentes áreas del conocimiento, obligando la participación de varias disciplinas, situación por la cual los conceptos como multidisciplinariedad y transdisciplinariedad³ se posicionan como nuevas posibilidades para el estudio de la ciudad y los fenómenos que se provocan en ella, abriendo un sin fin de aristas desde los cuales se percibe y se entiende la ciudad.

³ PRINCIPIO DE COMPLEMENTARIEDAD. Subraya la incapacidad humana de agotar la realidad con una sola perspectiva; por el contrario, se logrará una mayor comprensión si al conocimiento de una cosa se integran otras perspectivas. Ello exige una *racionalidad múltiple* que incorpore perspectivas complementarias desde la complejidad y la selectividad, de ahí la prédica de la *interdisciplinariedad* (no sólo la multidisciplinariedad) y hasta la *transdisciplinariedad*. Martínez (2000)

Es por ello que; realizar una investigación de los fenómenos que se suceden en la ciudad o en una parte de ella, para emplearla como insumo para el diseño requiere, -por estrategia- la formulación de una visión teórico metodológica (marco conceptual) de donde se origine la perspectiva rectora en el entendimiento y concepción de la ciudad y sus las partes que la componen, que permita estructurar y facilitar su análisis y las conclusiones, y más aun que sea para este caso, extensivo y aplicativo para el estudio del fenómeno de la ruptura de la estructura urbana y su impacto en la calidad del espacio público; ya que permite ordenar bajo una visión sólida y de autoridad el análisis y entendimiento del fenómeno y sus diferentes dimensiones que lo integran.

Además como propuesta, la aplicación e interpretación de los resultados de la investigación del fenómeno de la ruptura de la estructura urbana, se hacen presentes en el proceso y la toma de decisiones en el diseño, debido a que los elementos que estructuran la ciudad y las partes que los integran, forman parte fundamental en el planteamiento, conceptualización y definición del diseño, mediante la evaluación y jerarquías, se toman decisiones bajo la concepción formulada de la ciudad (marco conceptual), estableciendo una relación dialéctica entre marco conceptual y la metodología para el diseño, ya que

“[...] Toda reflexión sobre la problemática de la actividad urbanística descansa en la concepción que se tenga de la ciudad, que como creación y expresión de la teoría y de la practica urbanísticas se interfiere dialécticamente con ella interviniendo activamente en su definición...”⁴

Aquí resulta importante la conexión teoría –práctica que se aplica en la propuesta, en sus elementos y su valoración urbana arquitectónica presente en el proceso de diseño, *“la praxis urbanística, como actividad urbanística, es la unidad*

⁴ Rossi Aldo, op. cit., p. 33

*dialéctica de la teoría, realizada mediante su materialización, y de la práctica, como presupuesto creador de la teoría...*⁵

Es por ello que el diseño del espacio público en la ZOCC es realizado mediante un planteamiento que busca abonar la necesidad de descubrir y comprender la realidad del fenómeno urbano lo suficientemente sólida, que responda conscientemente a la problemática urbana y por tanto mejore la calidad de vida de sus habitantes.

Para ello se plantea como supuesto, que si alguna vez, la colonia gremial fue parte del sistema productivo, como abastecedora de la fuerza de trabajo y lugar de generación de vida urbana y de vida publico del gremio ferrocarrilero principalmente, es posible que hoy retome el papel que como elemento de una sistema urbana tuvo alguna vez en la conformación de la estructura de la ciudad, desde luego adaptado a sus nuevas condiciones y oportunidades.

La estructura de este documento está determinada por la relación dialéctica entre la investigación de la ruptura de la estructura urbana, y el diseño del espacio público.

⁵ Rossi Aldo, op. cit. P. 33



CAPITULO 1
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA
Para la investigación y para el diseño.

El problema y la pregunta

Si a lo largo de su historia, las ciudades son objeto de constantes transformaciones insertadas dentro de un proceso evolutivo que va desde su fundación, crecimiento, desarrollo, apogeo, declinación y muchas veces desaparición, y dentro de ese proceso se suscitan los más variados acontecimientos de índole urbano motivados por las diferentes fuerzas ejercidas por los múltiples actores que la componen, se puede decir que la ciudad es esencialmente un fenómeno complejo, contradictorio y multitudinario⁶ situación donde la ciudad de Aguascalientes, ubicada en la altiplanicie central de la República Mexicana, no se excluye en la participación dinámica de dicho fenómenos.

Aguascalientes, se fundó bajo el Título de *“La Villa de la Ascensión el 22 de Octubre de 1575,” en el sitio de paso de las Aguas Calientes*⁷ a partir de este acontecimiento presenta tres etapas históricas de desarrollo urbano identificables, se mencionan como antecedente del comportamiento de su desarrollo urbano:

La primera etapa la constituye el periodo desde su nacimiento hasta poco antes de la llegada del ferrocarril (finales del siglo XIX) y se caracteriza por la definición de la traza urbana según los ordenamientos de Felipe II, la conformación de los barrios tradicionales, con un desarrollo urbano y crecimiento demográfico lentos, actividades tradicionalmente agrícolas y ganaderas, y un escaso desarrollo del comercio y los servicios.

La segunda etapa, comprende desde la llegada del ferrocarril (finales del siglo XIX), la instalación y operación de los talleres de reparación de Ferrocarril Central Mexicano y la creación de otras como la Gran Compañía Fundidora, en la imagen no. 1 se puede ver la importancia de esta industria, hasta principios de la década de 1970, etapa que se caracterizó por dejar atrás el tejido urbano Colonial, para dar

⁶ Rossi Aldo, *La arquitectura de la Ciudad*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, Edición 9ª., 1995 p. 22

⁷ *“El Aniversario 425: Aguascalientes inicia su fiesta”* en Nuestro Siglo. Suplemento Dominical. Periódico El Hidrocálido. Aguascalientes. Octubre 1 del 2000.

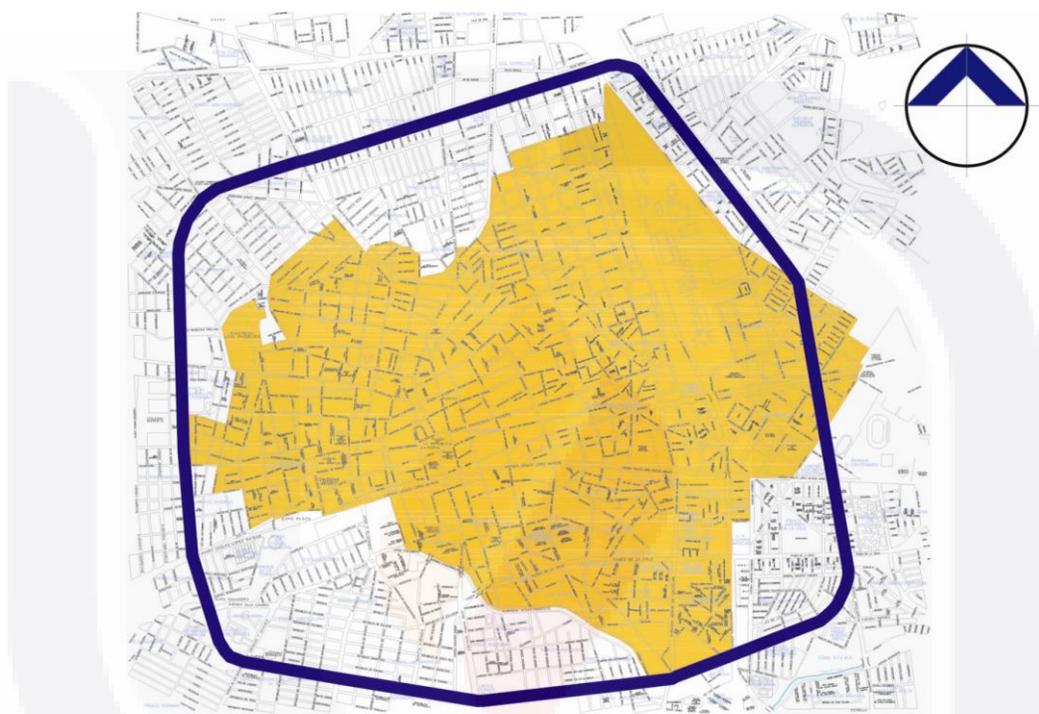
paso a otro tipo de desarrollos e ideas urbanísticas donde se integra el nacimiento de las colonias obreras, nacen las primeras propuestas de desarrollo urbano buscando cierto control del mediano crecimiento que se venía dando, se transforma como una ciudad con actividades económicas diversas incluyendo las actividades fabriles y el crecimiento del sector servicios.



Imagen no.1 Acceso a la Gran Fundición, principios de siglo XX.

La tercera y última etapa, comprende a partir de la década de 1970, y se identifica por el acelerado crecimiento urbano y demográfico de la ciudad, su clara dirección hacia las actividades económicas secundarias y terciarias como la industria metalmeccánica, los servicios y el comercio, se presenta el rompimiento de los bordes urbanos significativos como la vía de ferrocarril, los talleres ferrocarrileros al oriente y el río San Pedro al poniente de la ciudad, el paulatino abandono del centro urbano y su consecuente deterioro, y un crecimiento explosivo al oriente de la ciudad con vivienda preferentemente de interés social con una imagen urbana monótona sin énfasis ni identidad y arraigo.

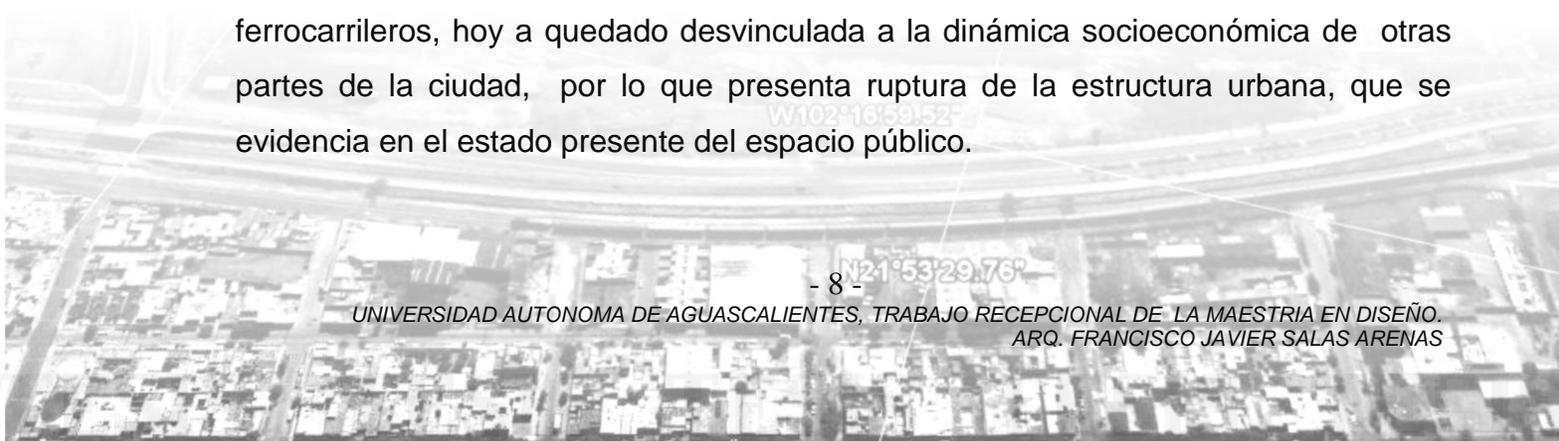
Es en esta etapa de desarrollo urbano de la ciudad donde; -partiendo del polígono formado por la demarcación de los límites físicos registrados en el año de 1955- (ver imagen no. 2), se observó una zona industrial y habitacional popular, vinculada con el establecimiento de los talleres ferrocarrileros en la ciudad, que despertó interés, dadas las condiciones particulares de abandono y deterioro urbano que actualmente presenta.



PERIMETRO DE LA CIUDAD DE AGUASCALIENTES 1955.
SUPERFICIE . 907 HECTAREAS
AV. DE LA CONVENCION DE 1914 COMO REFERENCIA

Imagen no.2 Mancha Urbana de Aguascalientes en 1955. Fuente AHEA.

Esta zona habitacional preponderantemente de tipo popular presenta algunas industrias y comercios en uso, residuo de la intensa actividad que se dio en otro tiempo, a partir de la declinación y posterior desaparición de los talleres ferrocarrileros, hoy a quedado desvinculada a la dinámica socioeconómica de otras partes de la ciudad, por lo que presenta ruptura de la estructura urbana, que se evidencia en el estado presente del espacio público.



En esta área se encuentra la colonia Gremial Ferrocarrilera, donde su parte oriente (Zona Oriente de la Colonia Gremial, ZOOG) es la que exhibe como consecuencia de la ruptura de la estructura urbana, (ver imagen no. 3) condiciones palpables de abandono físico y abandono de las actividades industriales (ver imagen 3 y 4), baja densidad de habitantes, escasez de actividades sociales y recreativas, anunciadas y evidenciadas por las presencia de las antiguas naves industriales y viviendas, muchas de ellas abandonadas y en claro estado ruinoso, que en conjunto muestran deterioro de la imagen urbana y del espacio público.



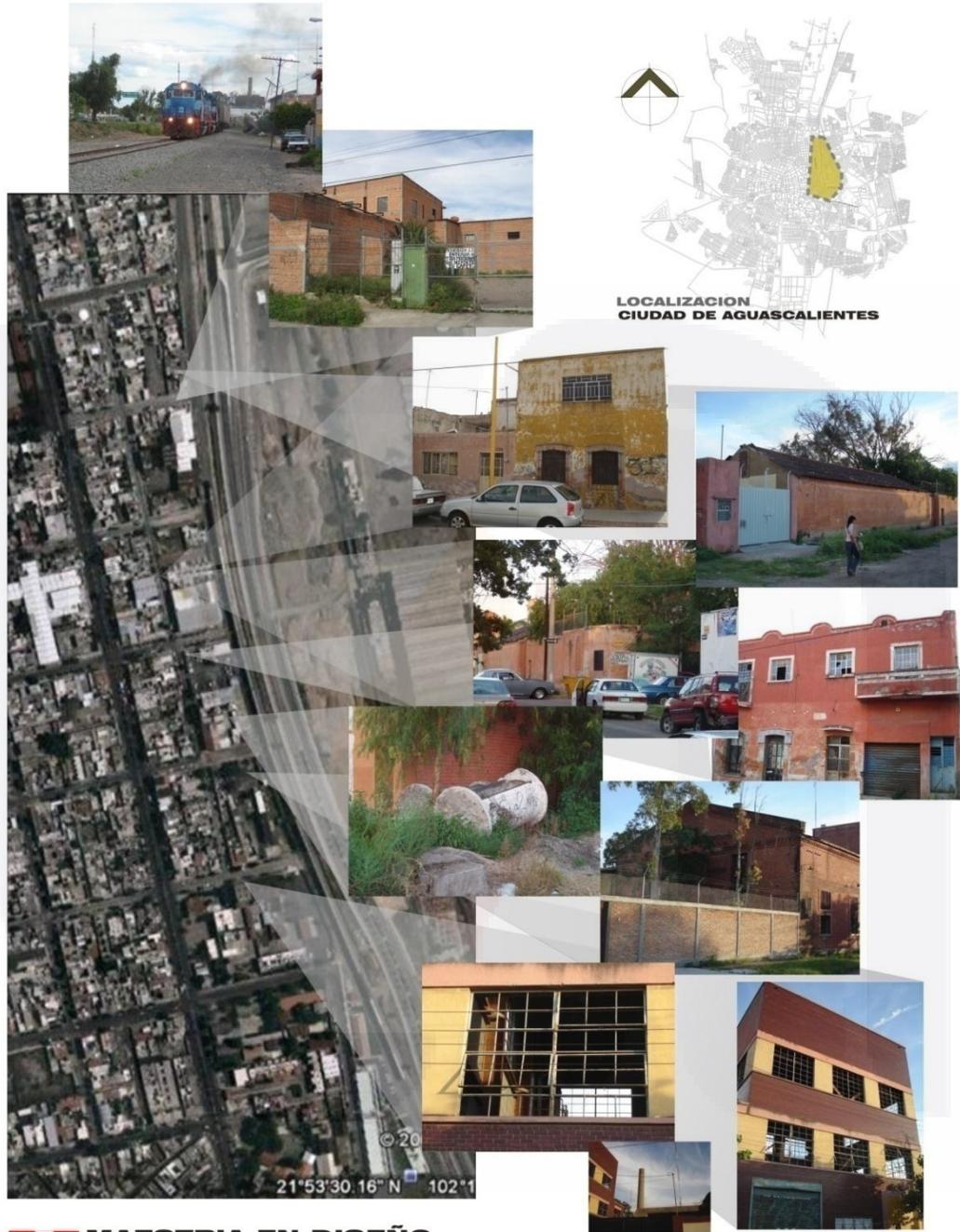
Imagen no. 3 Antigua Planta de Energía Eléctrica como equipamiento Industrial abandonado en la ZOOG.



Imagen no.4. Instalaciones abandonadas de la antigua "Compañía Nacional de Electricidad", hoy propiedad de CFE.

W102°16'59.52"

- 9 - N21°53'29.76"



LOCALIZACION CIUDAD DE AGUASCALIENTES



MAESTRIA EN DISEÑO

TRABAJO RECEPCIONAL
ARQ. FCO. JAVIER SALAS ARENAS



CONDICIONES DEL ESTADO ACTUAL DE LA "ZOCG"
RUPTURA DE LA ESTRUCTURA URBANA Y ESPACIOS PUBLICOS



Imagen no. 5 Condiciones urbanas actuales en la ZOCG

Dentro de esta zona urbana, los terrenos y las instalaciones que ocuparon el área específica de los talleres ferrocarrileros mostrados en la imagen no. 4 han sido objeto del cambio de uso de suelo, amparado bajo el Plan Parcial de Desarrollo Urbano de la Zona de Ferrocarriles y aterrizadas en el Plan Maestro de Desarrollo Urbano Arquitectónico de los ex talleres Ferrocarrileros.



Imagen no. 06 fotografía aérea, zona de ex talleres, año 2004

W102°16'39.52"

N21°53'29.76"

- 11 -



Imagen no. 7 Estado ruinoso de las viviendas calle Jesús Consuelo en la colonia Gremial.

En un primer tiempo, la llegada del ferrocarril y la instalación de sus talleres generales de reparación en la ciudad de Aguascalientes a finales del siglo XIX y durante la primera mitad del siglo XX, provocó una creciente movilidad de personas, materias primas y productos a través de los trenes de pasajeros y de carga, (ver imágenes 8 y 9) acelerando la dinámica industrial, económica y social de la ciudad.



Imagen no. 08 Arribo de pasajeros en el andén de la estación Aguascalientes.

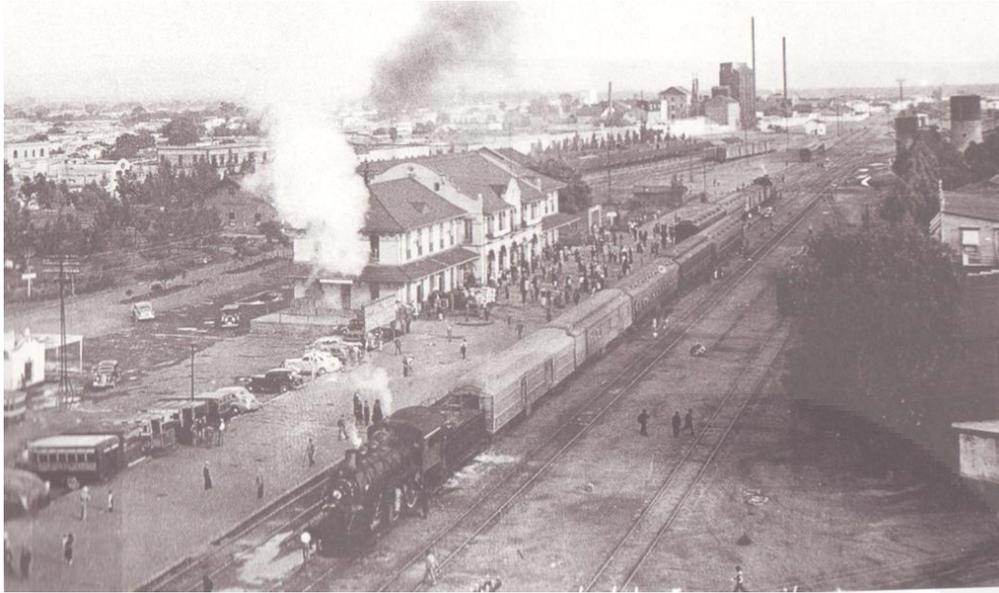


Imagen no. 09 Estación de Ags. Años cuarenta siglo XX Fuente: a. p. Lic. Valdez.

En ese tiempo se establecieron industrias “satélites” de diferentes tamaños e importancia, propiciando la creación de una zona industrial, la cual generó la necesidad de espacios de habitación para el creciente número de obreros que laboraban en la naciente zona industrial, de esto, da testimonio la carta emitida por la Compañía Constructora de Habitaciones de Aguascalientes COCOHA al Sr. Gobernador Carlos Sagrado en el año 1900

...“La ciudad de Aguascalientes, por la parte oriental... cuenta solo con un reducido número de casas-habitación... y puesto que por aquellas zonas se están instalando los vastos talleres del Ferrocarril Central...en los cuales habrán de ocuparse algunos miles de operarios, estos con familias tendrán que establecerse cerca del lugar de su trabajo...”⁸

Expresa sin duda la dinámica inmobiliaria, tecnológica e industrial que se generó a finales del siglo XIX y principios del siglo XX en Aguascalientes, y que

⁸ Carta de la Compañía Constructora de Habitaciones de Aguascalientes dirigida al Gobernador del Estado de Aguascalientes Carlos Sagrado el 28 de Julio de 1900 en Gómez Serrano Jesús, *Ojocaliente una Hacienda Devorada por la Urbe*, Centro de Investigaciones Regionales, México, 1983, p.82

significo el umbral de la época industrial en esta ciudad, (*En 1780 James Watt y Matthew Boulton comienzan a fabricar en Gran Bretaña máquinas de vapor destinadas al uso industrial, su aplicación aceleró el proceso de industrialización que caracterizó a toda una época conocida por el nombre de Revolución Industrial*).⁹ (Ver imagen no. 10)

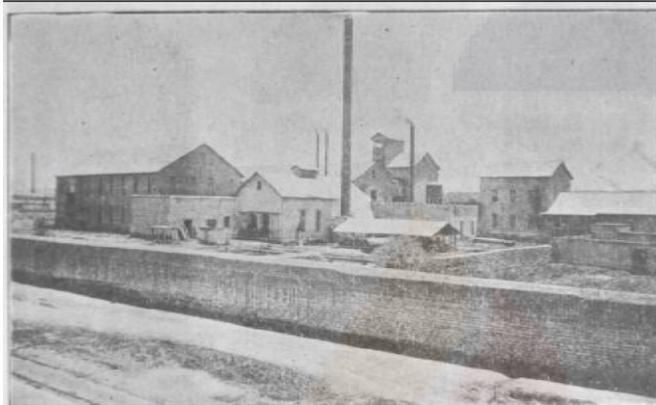


Imagen no. 10. Fabrica de Harina y Almidones La Perla. Principios del siglo XX.

Hoy, los intentos realizados por el sector público para regenerar el área conocida como Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias (COFETRECE), mediante un plan urbanístico que busca recuperar los terrenos donde se asentaron los antiguos talleres ferrocarrileros con una propuesta para crear un gran espacio público como recurso para integrarlos a la ciudad¹⁰, no ha contemplado integrar las zonas anexas a este.

Por lo que se puede entender que el problema está dado por la ruptura de la estructura urbana, evidenciado en las zonas adyacentes a este complejo como la

⁹ Encarta 2007, Biblioteca Premium DVD. Microsoft

¹⁰ Plan Maestro Integral Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias.

colonia Gremial Ferrocarrilera y en especial la ZOCCG; sin estrategias de integración y con un retroceso en su desarrollo que se manifiesta en la falta de calidad de los espacios públicos y la falta de calidad de vida de sus habitantes, observándose una esfera cargada de abandono y decadencia, sin integración a la dinámica socio-económico que como pauta han marcado otros sectores de la ciudad.

PLANTA DE CONJUNTO

La propuesta busca entretejer la trama urbana con el predio de manera que este se desarrolle a la par de la dinámica territorial de Aguascalientes, recuperando para la ciudad un espacio público que conserve su carácter de distrito y evocador, respetando sus estructuras existentes y facilitando la división en lotes para la creación de nuevos inmuebles.

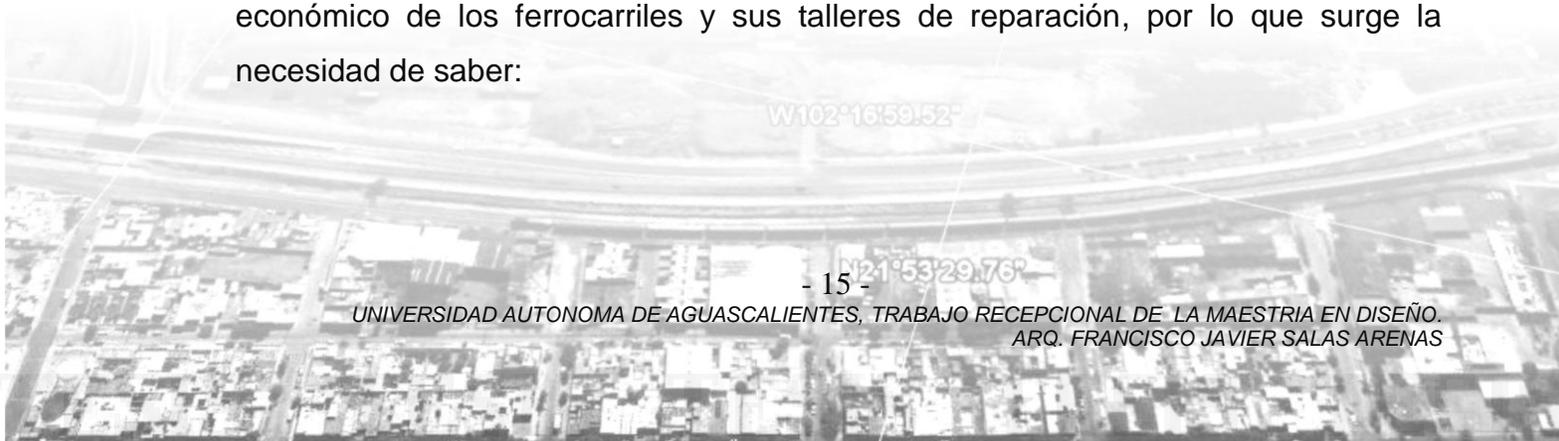


CONCEPTOS

GOBIERNO DEL ESTADO DE AGUASCALIENTES

No.11 Plan Maestro Urbano Arquitectónico COFETRECE.

Por lo que no es posible entender el fenómeno de la ruptura de la estructura urbana y su relación con la pérdida de calidad del espacio público, sin tomar en cuenta el paralelismo que guarda la zona con el desarrollo histórico, social y económico de los ferrocarriles y sus talleres de reparación, por lo que surge la necesidad de saber:



W102°16'39.52"

N21°53'29.76"

¿De qué manera, la ruptura de la estructura urbana de la zona oriente de la colonia Gremial (ZOCG) impactó en la pérdida de calidad en los espacios públicos de la zona?

Objetivos de la investigación

La respuesta a esta incógnita tiene como objetivos primarios:

Determinar las causas que provocaron la ruptura de la estructura urbana.

Determinar la relación que guarda con la pérdida de calidad de los espacios públicos de la zona oriente de la colonia Gremial (colindante al COFETRECE).

Realizar una propuesta de diseño del espacio público en una área específica del la ZOCG, a nivel anteproyecto, bajo una metodología de diseño que refleje la aplicación de las premisas, en su constitución espacial, formal y de uso del espacio público y privado.

Los objetivos secundarios son:

Comprender las condiciones de relación entre los elementos que integraron la estructura urbana y su relación con los espacios públicos de la zona antes de la ruptura.

Comprender las condiciones de relación urbana que hoy prevalecen entre los elementos que integraron la estructura urbana y su relación con la calidad los espacios públicos de la zona.

W102°16'59.52"

- 16 -

N21°53'29.76"

Antecedentes de la investigación

La ciudad como hecho humano colectivo, ha sido estudiada por diferentes autores y bajo diferentes perspectivas, sobre todo después de la revolución industrial, enfoques como los modelos orgánicos o espontáneos presentes en las ideas de Ruskin o de Camilo Sitte a finales del siglo XIX, o posturas teóricas donde la ciudad se convierte en el objeto, *"el método formal es explícitamente arquitectónico y compositivo; la ciudad es hecha un artefacto"*¹¹ donde la ciudad se vuelve obra de especialistas, entre los cuales se encuentran en un primer momento; Alberti, Ledoux y Burnham, y un segundo momento que generó el urbanismo y la arquitectura moderna con Le Corbusier como icono del movimiento a mediados del siglo XX.

Es a partir de ese momento que el fenómeno de la ruptura de la estructura urbana y su relación con la pérdida de calidad del espacio público en zonas industriales abandonadas se presenta en las ciudades industriales, acentuado bajo diferentes matices de acuerdo a su grado de importancia y ubicación, donde la manera de intervenirlo y/o recuperarlo ha sido muy variado, y el grado de éxito o fracaso seguramente tiene una relación directa con el nivel de análisis e investigación del que haya sido objeto.

Po lo que pensar en una visión holística del estudio de la ciudad, es trata de integrar simultáneamente todas las características del sistema urbano, no solo las características económicas o funcionales, sino también sus características sociales en sus sentidos más amplios, demográficos, morfológicos e incluso políticos e institucionales¹², Horacio Capel define que la ciudad debe ser considerada como un agregado de individuos, grupos, organizaciones he instituciones¹³, esto convierte a la ciudad multidimensional y compleja, por lo que el tipo de estudio y el marco

¹¹ Munizaga, Gustavo. op. cit. p. 19

¹² Capel Sáez Horacio, *De las Funciones Urbanas a las Dimensiones Básicas de los Sistemas Urbanos*. Universitat de Barcelona Revista de Geografía N° 6, 2, 1972 , p. 218-248 En http://dialnet.unirioja.es/servlet/revista?tipo_busqueda=CODIGO&clave_revista=1173

¹³ Capel, op cit.

conceptual del fenómeno, define los elementos a tomar en cuenta en el cuerpo de la investigación, por lo que es necesario establece una metodología propio para su análisis.

En este sentido la aportaciones de Aldo Rossi al entendimiento y comprensión de la ciudad como un gran hecho urbano donde la arquitectura de la ciudad es la base fundamental de su propuesta teórica, entendiendo la arquitectura como construcción de la ciudad a través del tiempo, y propone que *“la ciudad está constituida por partes definidas en sí mismas y que la distinción de la ciudad se da en la tensión que se crea entre las partes o elementos urbanos”*¹⁴, son fundamentales y aplicativos para el análisis del fenómeno en la ZOCCG, dado que esta visión de la ciudad se asocia con el paralelismo que guarda la relación de tensión los antiguos talleres ferrocarrileros primero con el centro de la ciudad y después con las áreas habitacionales, industriales y de servicio que le acompañan.

Aldo Rossi también integra el concepto de historia y la refiere al estudio de la ciudad como un hecho material acontecido en el tiempo y lo complementa como estudio del fundamento mismo de los hechos urbanos donde se definen las diferentes dimensiones del hecho urbano, lo que permite un desglose más claro para su comprensión y análisis, esta perspectiva de los hechos urbanos de la ciudad fundamenta la base teórica-metodológica de este trabajo denominado en este caso marco conceptual.

Son destacables las conclusiones de Francois Barre hechas en el Foro Universal de las Culturas de Barcelona en 2004, donde plantea que

“las relaciones que se establecen entre los sujetos y los objetos de una ciudad son fundamentales; el problema es que actualmente no suelen darse tales relaciones. Para entender este fenómeno, hay que comprender el cambio de escala que han sufrido las sociedades. Hoy en día, los individuos son plurales, pertenecen a distintos lugares y se desplazan por espacios

¹⁴ Rossi Aldo, op. cit.

reales y virtuales distintos. La dicotomía privado-pública, individual-colectiva, interior-exterior ha quedado desplazada”¹⁵

En el ámbito local los estudio referentes a la zona de ferrocarriles son los realizados para conocer las condiciones urbanísticas y arquitectónicas existentes, y forman parte de la metodología establecida en el Artículo 55 del Código Urbano para el Estado de Aguascalientes como un diagnostico donde analizan la situación actual y las tendencias del área; para la creación del Programa Parcial de Desarrollo Urbano de la Zona de Ferrocarriles y del Plan Maestro Integral Urbano Arquitectónico de los ex talleres ferrocarrileros, sin embargo acercarse al conocimiento de una realidad, de manera genérica con falta de énfasis y distinción específica de los fenómenos latentes y determinantes de las condiciones de la zona, amplifica la posibilidad de no detectar con exactitud la realidad presente y predispone la posibilidad de generar estrategias de planeación y diseño desenfocadas y alejadas de la realidad.

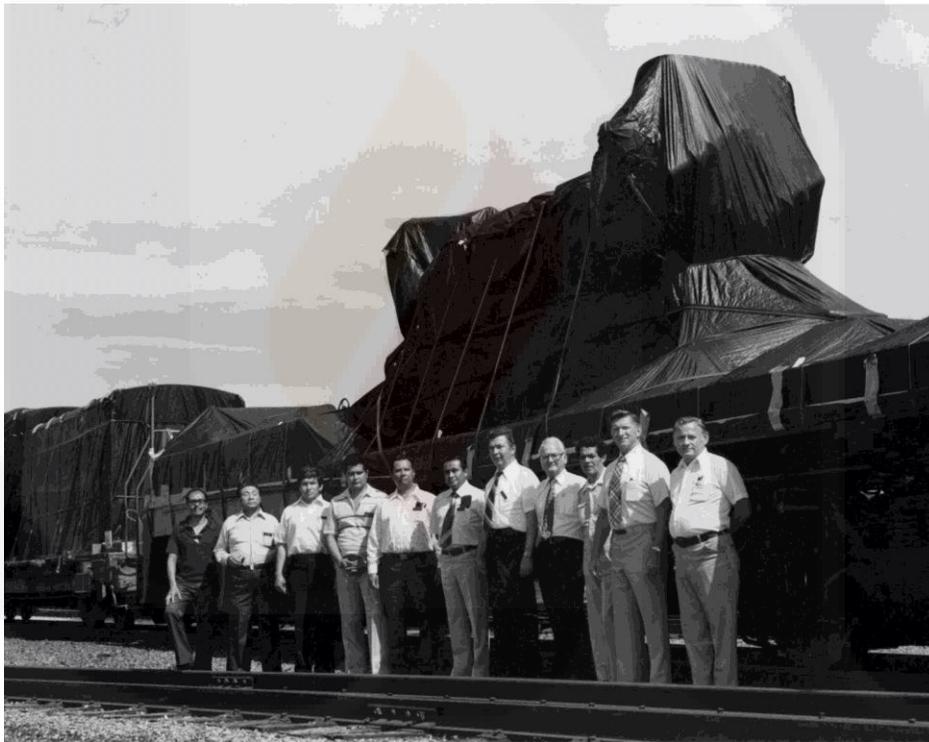
El supuesto

Si en un primer tiempo, la presencia a finales del siglo XIX y principios del siglo XX del Ferrocarril Central Mexicano y la instalación de sus Talleres Generales de Reparación en la ciudad de Aguascalientes detonaron el crecimiento urbano al oriente, provocando la creación de un polo de desarrollo urbano con nuevas actividades en la ciudad, industrias, servicios, comercio, equipamiento recreativo y deportivo, organizados en torno a una red de espacios públicos que permitieron establecer la organización de las actividades, provocando una tensión entre el centro de la ciudad y nuevos los elementos urbanos.

¹⁵ Foro Universal de las Culturas Barcelona 2004, En <http://barcelona2004.org/www.barcelona2004.org/esp/portada.htm>

Se entiende por tanto la existencia de una estructura urbana integral, expresada en la intensa relación e interdependencia socio-económica, laboral y de esparcimiento, manifestada en la creación y uso de los espacios públicos convertidos a su vez en el principal escenario del encuentro y socialización.

Posteriormente la paulatina decadencia del sistema ferroviario y sus talleres de reparación, propiciada a partir de la sobre explotación del sistema ferrocarrilero durante el periodo de la segunda guerra mundial, seguido de reiterados intentos por parte del gobierno federal para rescatar el Sistema Ferrocarrilero Mexicano, (ver imagen no. 12) sin embargo estos fracasaron, hasta llegar al cierre definitivo de los talleres¹⁶ y la desaparición del transporte ferrocarrilero de pasajeros.



No. 12 Trabajadores ferrocarrileros de la planta ensambladora de locomotoras diesel eléctricas con funcionarios de General Electric en 1981

¹⁶ En Febrero de 1995 el H. Constituyente Permanente aprobó las reformas al artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, donde se incluyen la reclasificación de la actividad ferroviaria como área prioritaria para la nación, abriendo la oportunidad para la participación del sector privado en el sistema ferroviario. Y el 31 de Marzo de 1999 los Talleres Ferrocarrileros son cerrados y retirados oficialmente del desarrollo industrial en, *Caminos de Hierro*, SCT, FNM, México, 1996 p. 212

Al desaparecer definitivamente los talleres ferrocarrileros, la ciudad perdió por lo tanto, el elemento primario que generó en un tiempo tensión urbana y dinámica socio económica y se abrió una nueva fase en la vida de la ZOCCG, donde se agudiza el efecto de pérdida de calidad de los espacios públicos de la zona al dejar de tener interrelación, interdependencia, flujo de personas, productos e información con la ciudad.

La estructura urbana creada en un tiempo a partir de la interrelación e intercambio de productos y actividades hoy presenta una ruptura, deteniendo su desarrollo y reflejado en la mala calidad del espacio público. arrastrando irremediablemente a la misma suerte de decadencia y abandono a las zonas perimetrales de los ex talleres ferrocarrileros, incluida la zona oriente de la colonia Gremial ZOCCG.

Por lo que se supone que, intervenir para restablecer la continuidad de la estructura urbana, mediante el reconociendo los valores trascendentes y los elementos urbanos significativos, es posible hoy, recuperar la condición que alguna vez llegó a tener la colonia gremial como parte del sistema productivo y socioeconómico, en ese tiempo como abastecedora de la fuerza de trabajo y lugar de generación de vida urbana y de vida pública, es posible que hoy retome el papel que como elemento de una sistema urbana tuvo alguna vez en la conformación de la estructura de la ciudad, desde luego adaptado a sus nuevas condiciones y oportunidades.

Justificación de la investigación

El estudio del fenómeno de la ruptura de la estructura urbana en la ZOCCG y su relación con la falta de calidad en los espacios públicos, permite aportar conocimiento de la zona de ferrocarriles con información estructurada que puede apoyar en la conformación de planes, programas y proyectos de desarrollo urbano de la zona, ya que actualmente se cuenta solo con el Programa Parcial de Desarrollo

Urbano de la Zona de Ferrocarriles, como una gran intención de ordenar el territorio, pero sin estrategias y proyectos puntuales que apoyen significativamente.

Forma parte de una propuesta o visión más amplia a la manera de acercarse, conocer y proponer intervenciones de diseño de espacios públicos en las partes de la ciudad; que se signifiquen por su calidad pero sobre todo por su aceptación de los diferentes actores de la misma.

Permite la generación de premisas sólidas para el ejercicio de una propuesta de diseño del espacio público que ayude a establecer las bases para una mejor calidad de vida de sus habitantes.

Busca abonar a las propuestas del sector público, establecidas en El Programa Parcial de Desarrollo Urbano de la Zona de Ex talleres y a El Proyecto de delimitación del Perímetro Turístico establecido en el Programa de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Aguascalientes 20- 30.

Forma parte de un conjunto de estudios de la ciudad, elaborados por los alumnos de la maestría, que podrán integrar un cuerpo de información y de proyectos de diseño de espacios públicos y arquitectónicos, que se podrán promover ante las instancias gubernamentales y privadas correspondientes y a su vez servirán como banco de información y referencia para futuras investigaciones.

Delimitación físico–espacial

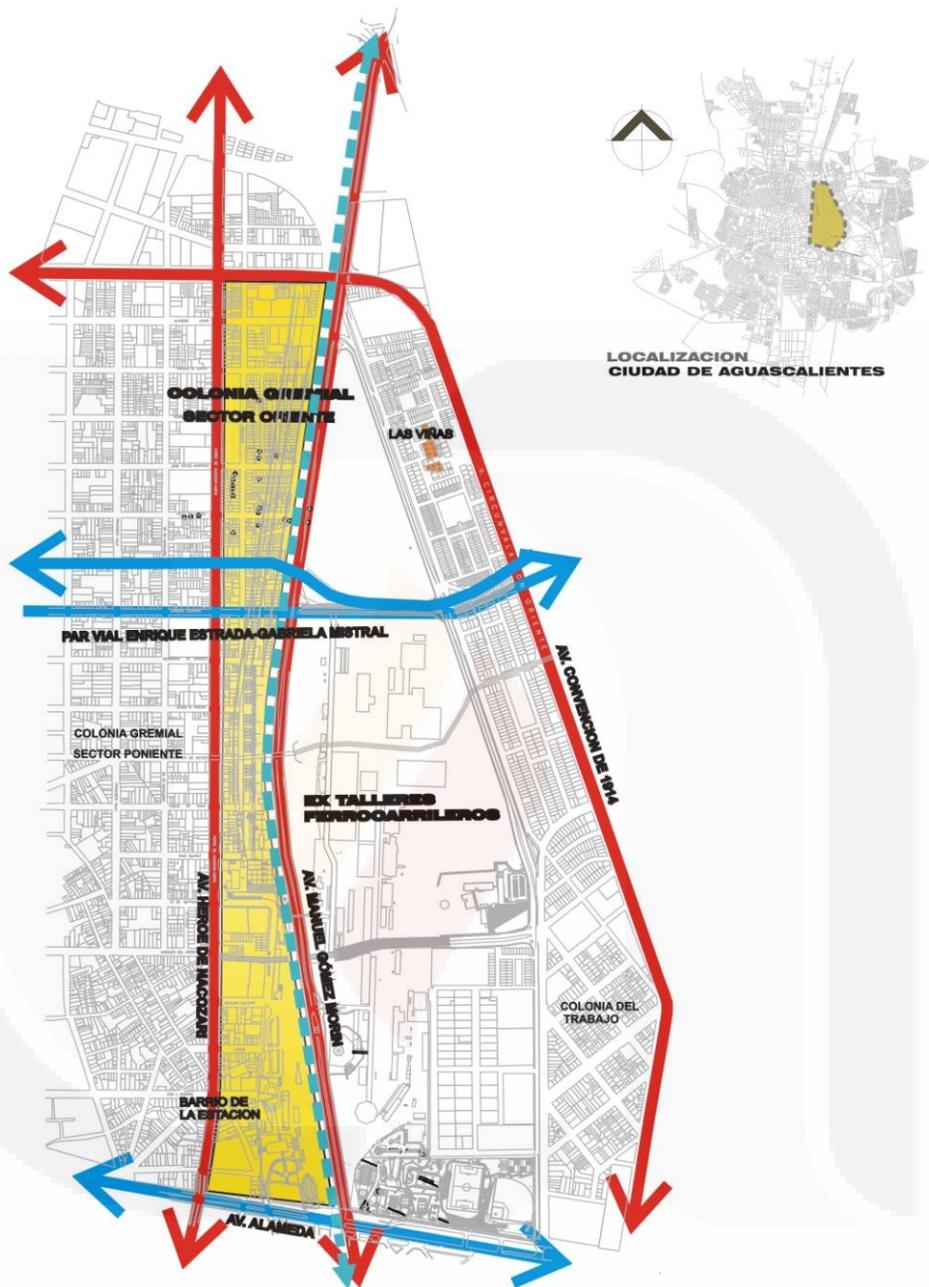
El área de estudio seleccionada corresponde a la zona oriente de la Colonia Gremial (ZOCG), esta zona manifiesta con claridad los efectos del fenómeno de la ruptura urbana, se delimita mediante elementos urbanos claramente definidos.

Al norte con Av. de la Convención de 1914 (primer anillo) por ser el límite de la Colonia Gremial y de los ex talleres ferrocarrileros. Al sur con Av. Revolución (Alameda) también fue el límite de los ex talleres ferrocarrileros en ese extremo. Al

oriente se encuentra las vías del Ferrocarril México – CD. Juárez, la Av. Manuel Gómez Morín y los Ex talleres ferrocarrileros (Hoy Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias COFETRECE) que actúan como claros bordes intraurbanos. Al poniente limita en la Av. Héroe de Nacozari, vialidad de primer orden que absorbe mayoritariamente los flujos vehiculares que se dan entre el norte –sur de la ciudad y junto con su volumen vehicular e intensidad de carga, provocan un borde urbano¹⁷ que limita físicamente la zona. (Ver imagen no. 13).

Dada las características del fenómeno es factible indagar aspectos como la conectividad urbana y continuidad espacial por lo que se tomó como área de influencia desde luego los ex talleres ferrocarrileros hoy Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias COFETRECE y las zona perimetrales a este, hacia el oriente la colonia del Trabajo, al sur poniente el barrio de la Estación, ya que su naturaleza de origen es a partir de la necesidad de habitación que los obreros de los mismos talleres y porque junto con el equipamiento de la zona se convirtieron junto con sus espacios públicos en el escenario de las actividades e interrelaciones de la población de la zona. (Ver imagen no. 14).

¹⁷ Lynch Kevin, *La Buena Forma de la Ciudad*, Gustavo Gili, Barcelona, 1985



MAESTRIA EN DISEÑO

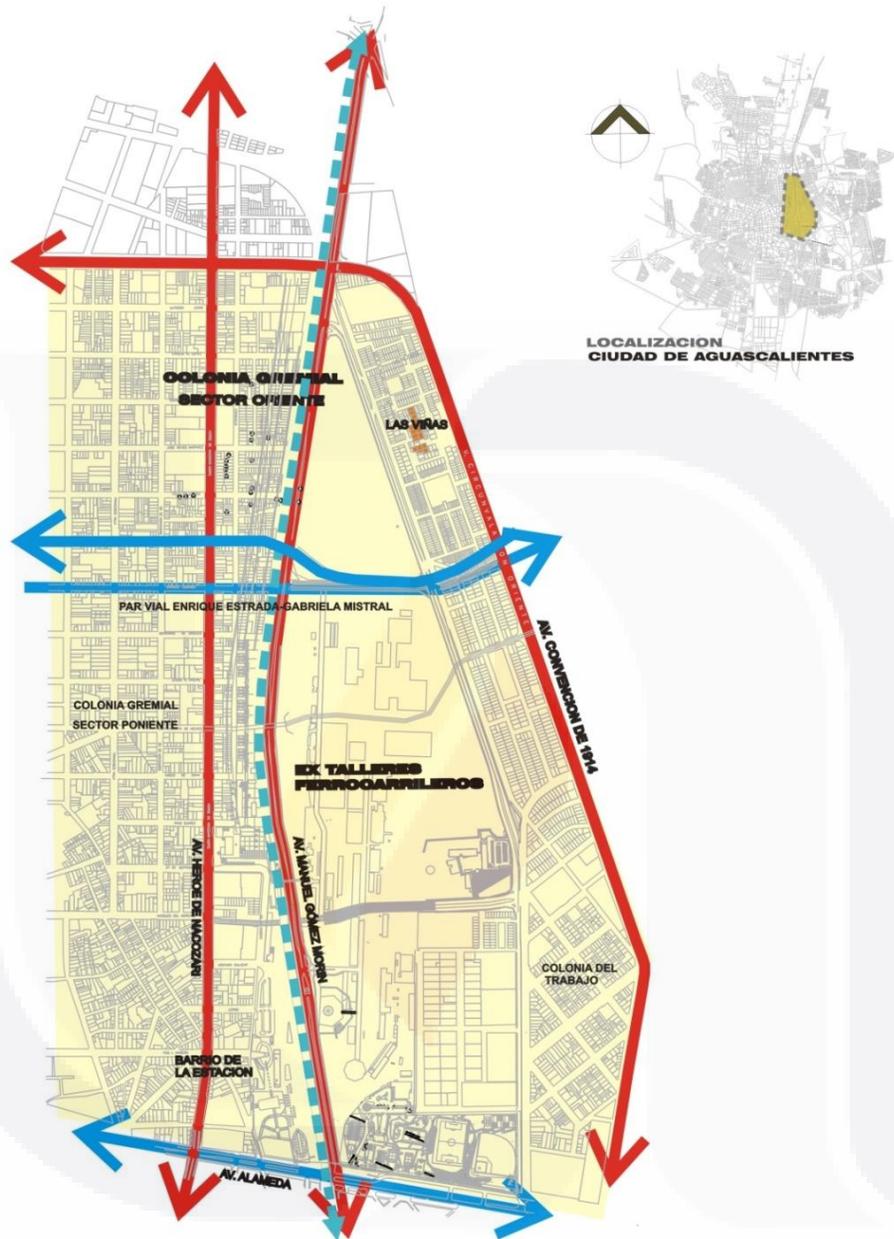
TRABAJO RECEPTACIONAL
ARQ. FCO. JAVIER SALAS ARENAS



AREA DE ESTUDIO
RUPTURA DE LA ESTRUCTURA
URBANA Y ESPACIO PUBLICO

AE

Imagen no. 13 Delimitación de área de estudio.



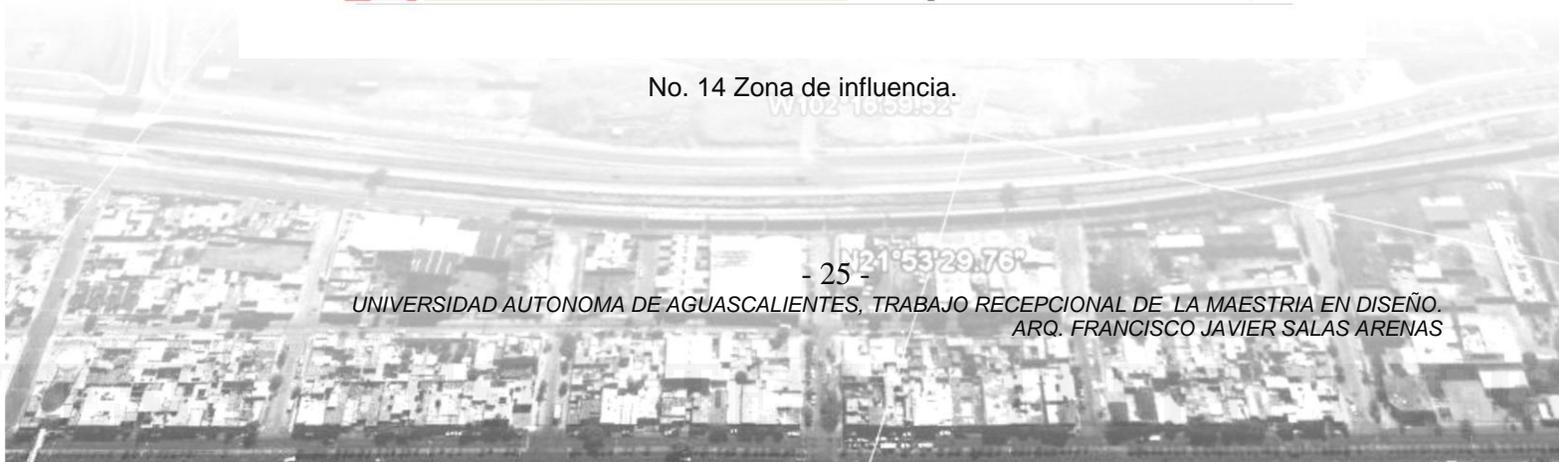
MAESTRIA EN DISEÑO
 TRABAJO RECEPCIONAL
 ARQ. FCO. JAVIER SALAS ARENAS



AREA DE INFLUENCIA
 RUPTURA DE LA ESTRUCTURA
 URBANA Y ESPACIO PUBLICO

AI

No. 14 Zona de influencia.





CAPITULO 2
MARCO CONCEPTUAL

2.1. Visión de Ciudad, el Fenómeno Urbano.

Si revisamos el desarrollo histórico del fenómeno de la vida del hombre en una comunidad urbana, podremos decir que la revolución industrial en el siglo XIX, marco un parte aguas en la manera de ver y hacer la ciudad, *“fue el momento en que ciudad, sociedad, tecnología, y cultura se enfrentan a una transformación radical”*¹⁸ el cambio de la ciudad fue total y de forma violenta, el desorden urbanístico en la estructura física de ciudades como Birmingham y Manchester fue resultado de la instalación en ellas de la producción fabril y las fundiciones de hierro, la vida obrera y el mercado consumidor, convirtiendo los centros urbanos en ciudades industriales donde la población vive, comercia y se educa en condiciones de higiene, vivienda y equipamientos plenamente deplorables.

La manera de concebir y crear las ciudades ya no estaba en concordancia con las nuevas condiciones creadas por la industria, aparecen entonces diferentes manifestaciones acerca del estudio, teoría y métodos de proyectar, rechazando totalmente la situación histórica anterior y proponiendo una nueva alternativa global y radical, apoyada en la técnica para construir una nueva racionalidad de la ciudad, expresada con mayor presencia y trascendencia en el movimiento moderno¹⁹.

Sin embargo en el ejercicio práctico del hacer la ciudad y la evaluación de los resultados provocaron que el modelo de pensamiento y diseño urbano basado del movimiento moderno (funcionalismo) recibiera serias críticas, entre las cuales Aldo Rossi niega poder explicar la ciudad y sus hechos urbanos desde el termino exclusivo de la función diciendo que *“Rechazamos aquí precisamente esta última concepción del funcionalismo inspirada en un ingenuo empirismo según el cual las*

¹⁸ Munizaga Vigil Gustavo, *Diseño Urbano, Teoría y Método*. Alfa omega, México, 2ª edición, 2000 p. 36

¹⁹ La Arquitectura de la primera mitad del siglo XX es considerada generalmente en términos de obras, tendencias y directrices particulares que se produjeron incluso desde la última década del siglo XIX- lo que en las Historias del Arte se conoce como “modernismo”- hasta lo que algunos autores denominan como la crisis de la modernidad a partir de los últimos años de la década de los cincuenta. En Tesis Doctoral *“La Arquitectura de Aguascalientes, La primera mitad del siglo XX*, de López García J. Jesús, 2005.

*funciones asumen la forma y constituyen unívocamente el hecho urbano y la arquitectura.*²⁰

Bajo esta atmósfera de transformación del pensar y del hacer ciudad es que Aldo Rossi propone una interpretación de la ciudad como estructura en el espacio, y de la cual se desprende el referente principal para la construcción del marco conceptual de este documento, así mismo se complementa con las aportaciones de Aymonino ya que integra la arquitectura como factor preeminente en la constitución de la ciudad y en su relación de las partes, y “[..]. *Atribuye a la arquitectura, más allá de su componente funcional, un papel relevante al plantear las soluciones de la ciudad; considera la necesidad de plantear soluciones completas —o visto de otro modo, la interrelación de las distintas partes de la ciudad—; señala el interés por poner a disposición de todos los ciudadanos la ciudad completa —ante todo en su forma arquitectónica, pero también en su disfrute funcional*”...²¹ valora la arquitectura como el elemento primordial para armar la ciudad.

Como apoyo complementario en la construcción del marco conceptual Gustavo Munizaga expresa en sus estudios urbanos, los elementos que pueden integrar la estructura de la ciudad y por lo tanto ofrece la posibilidad de hacerlo aplicativo donde se manifiesta el fenómeno de la ruptura de la estructura urbana, objeto de estudio de este trabajo.

*“La Ciudad es sobre todo, una entidad total y comprensiva. Constituye la base habitual de la experiencia humana; del paso del tiempo, de la percepción del espacio, del ocupar el medio que habitamos y del construir y habilitar las cosas u objetos con los cuales se arma nuestra vida”*²²

Y donde toda realidad puede ser estudiada por medio de su estructura. La ciudad es una realidad compleja: un hecho, una experiencia y una idea. Es historia y

²⁰ Rossi Aldo. op cit. p. 81

²¹ Aymonino Carlo *Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna*, Gustavo Gili, Barcelona 1972.
En: http://www.opuslibros.org/Index_libros/Recensiones_1/aymonino_ori.htm

²² Munizaga Vigil Gustavo. *Macroarquitectura, Topologías y Estrategias del Desarrollo Urbano*, Alfa omega, p.27

proyecto, forma, lugar, lenguaje y cultura. Todos estos aspectos también pueden revelar su estructura.

2.2 La arquitectura de la ciudad y su estructura urbana.

Inferir en el diseño y estudio de la ciudad o de las partes de la misma, requiere tener en cuenta los diferentes factores de orden social, económico, político y cultural que la alteran y transforman, tan diferentes y extensas áreas del conocimiento obliga necesariamente a definir el marco conceptual desde donde será estudiado el fenómeno de la ruptura de la estructura urbana y su impacto en la calidad del espacio público, evitando desviaciones que distorsionen el ángulo de la realidad urbana que se quiere ver y que permita la posibilidad de separar o desarticular las partes o componentes para su análisis y entendimiento.

Es por ello que la visión de la ciudad propuesta en este documento asociada al fenómeno de la ruptura de la estructura urbana y su relación con la calidad del espacio público en ZOCCG es la que considera la ciudad como manufactura, como arquitectura total, donde *“la ciudad está constituida en varios trozos completos en sí mismos, y el carácter que distingue a la ciudad y a su estética (imagen urbana), está determinada por la tensión que se crea entre las zonas elementos que existen entre las diversas partes”*²³, este concepto nos habla de la importancia de la relación entre sus partes que tiene la ciudad y que por lo tanto, si una parte deja de tener relación o bien esta subyace sin expresión alguna, la ciudad o bien esa parte deja de tener valor, se aísla hasta llegar a caer en un estado de *obsolescencia*²⁴.

Aldo Rossi Integra tres proposiciones distintas, que se retoman y forman parte de la postura teórica-metodológica de este documento, que se describen a continuación.

23 Rossi, Aldo op. cit.

24 Rossi, Aldo, *La Arquitectura de la Ciudad*, Gustavo Gili, Barcelona, 1982.

La primera tiene que ver con la correlación del tiempo, donde existe un antes y un después, esto se traduce que a lo largo de la línea que marca el tiempo se conectan los fenómenos de alguna manera comparables y de la cual se desprenden los elementos que son permanentes, con esta premisa se entiende la posibilidad de encontrar algunos elementos que se presentan en la ZOCG como aquellos que trascienden en el tiempo, estas persistencias pueden ser los monumentos, los signos físicos del pasado, los trazados y el plano.

La segunda refiere a la continuidad espacial de la ciudad, donde aceptar esa continuidad es aceptar como hechos homogéneos todos los elementos sobre que se encuentran sobre un territorio o contorno urbano, donde no hay ruptura entre un hecho y otro, esta concepción supone la interrelación y transformación de los elementos presentes, conformando una estructura que se refleja en la dinámica de las actividades, para la ZOCG, los Talleres Ferrocarrileros, la estación, los andenes, los parques y las mismas calles son signos vividos y presentes de esa continuidad.

Y la tercera proposición establece que hacia el interior de una estructura urbana, hay elementos de naturaleza particular que tienen el poder de acelerar o retrasar el proceso urbano y que por su naturaleza, son muy sobresalientes²⁵, bajo esta idea se podrá entender que los talleres ferrocarrileros instalados en Aguascalientes, por lo que representaron y la huella que dejaron, son parte fundamental de esos elementos.

La permanecía y el monumento.

Aldo Rossi se refiere a los “hechos urbanos”, como la condición que presentan los elementos que constituyen la ciudad, pero no todos los elementos, sino aquellos de naturaleza arquitectónica (puede ser un edificio, una calle un barrio) que infieren en la dinámica de las actividades y que a pesar del tiempo y del cambiar sus funciones, estas se mantienen, a tal grado que se constituyen en referente que puede llegar a beneficiar o perjudicar el desarrollo de la ciudad.

²⁵ Rossi Aldo, op cit.

Estos hechos urbanos se descomponen en partes como el valor de su individualidad, la ubicación, el diseño particular y la trascendencia de la memoria (su referencia histórica), y cada componente seguramente tendrá un valor diverso; estos hechos urbanos se vuelven complejos, cuando se da la interacción entre ellos, provocando que la ciudad se convierta en un hecho colectivo a través del tiempo.

En ese sentido, el aspecto histórico se analiza y se presenta como la preocupación de evidenciar la permanencia de los hechos urbanos a través del tiempo, y que se formalizan físicamente en la ciudad con los monumentos, los signos físicos del pasado y en la persistencia de los trazados y del plano²⁶.

Se puede encontrar en la ciudad dos tipos de elementos de permanencia, los que pueden ser elementos patológicos y los que pueden ser elementos propulsores²⁷. Esta permanencia y trascendencia de los elementos propulsores se representa con más claridad en los Monumentos, elementos urbanos que se significan en el colectivo urbano, ya sea por su (arte) estética, por su historia o trascendencia socio-económica, incluso por su ubicación y relación física con otras partes de la ciudad, trasciende su función original y la transforma permaneciendo su forma del pasado y condicionando aquel entorno urbano.

Elementos primarios y la residencia.

La ciudad como la suma de muchas partes, sus barrios y distritos, variados y distintos en sus características formales y sociales se vuelve extensa y diferenciada, por lo que pensar conformar la ciudad en un principio único que explique la realidad no tiene sentido, mas pensar integrar esa variedad, creada en varios y diferentes momentos, donde estas áreas se acompañan de conjuntos de elementos determinados que funcionan como núcleos de agregación²⁸ denominados “elementos primarios” por su importancia en su participación permanente en la

²⁶ Rossi Aldo. op. cit. p. 99

²⁷ Rossi Aldo. op. cit

²⁸ Rossi Aldo, op. cit., p. 155

evolución de la ciudad y se refiere en su mayoría a las actividades fijas²⁹ que son almacenes, edificios públicos y comerciales, universidades, hospitales, escuelas, equipamientos urbanos e infraestructura.

Otro elemento presente y componente en la conformación de la estructura urbana está dada por las áreas-residencia, un hecho urbano presente y predominante en la composición de la ciudad, la forma en que se realizan los tipos de edificaciones de las residencias y su aspecto topológico está estrechamente relacionado con la forma urbana.

Tensión de los elementos urbanos.

La relación de los elementos y en especial de los “elementos primarios”, con la residencia y los barrios, está determinada por la tensión que se genera entre ellos, la relación que se da y se provoca entre los diferentes elementos está determinada por diferentes situaciones, desde históricas, de flujo, económica, social, etc. Esa situación de tensión provoca la forma urbana, en el caso de estudio de la ZOCC, se puede intuir que existió tensión entre los talleres ferrocarrileros, su estación y equipamientos de salud, recreación y deporte, con el área residencial de la ZOCC.

2.3 Visión complementaria de la Ciudad.

Recapitulando, el marco conceptual apoyado en la estructura de la ciudad bajo la óptica Rossiana, contribuye a leer, y explicar las condiciones generales dieron pie a la ruptura de la estructura urbana y comprender las consecuencias con la calidad del espacio público en la ZOCC, a partir de lo siguiente:

²⁹ Haciendo una clasificación primaria del conjunto urbano, las tres funciones principales son: la residencia, las actividades fijas y la circulación, las actividades fijas comprenden, almacenes, edificios públicos y comerciales, universidades, hospitales, escuelas, equipamientos urbanos e infraestructura, en Rossi Aldo, op. cit., p. 155

El análisis de la continuidad histórica un concepto que permite tejer la ciudad a lo largo del tiempo, por lo que al integrarlo en la investigación y el diseño podrá evitar fracturas y pérdida de identidad, es necesario por tanto revisar y conocer mediante documentos y testimonios la conformación espacial, y significado social para los habitantes de la ZOCC y cuales elementos fueron determinantes.

Otro agregado de la ciudad es el reconocimiento de los elementos primarios como generadores de tensiones entre ellos y esto provoca a su vez dinámicas urbanas que desencadenan actividades, movilidad y transformación del espacio urbano y por tanto del espacio público.

Así mismo la presencia del monumento y su trascendencia puede impulsar o deteriorar la condición urbana, por lo que es necesaria su identificación y valoración ya que tienen una repercusión primaria en el entendimiento del estado actual de la ZOCC y en la manera de realizar la propuesta misma de diseño del espacio público.

Sin embargo hay otros conceptos con la misma línea que apoyan y complementan la visión y conformación de los elementos y que tienen relación con el fenómeno de la ruptura de la estructura urbana, como lo son los estudios de la ciudad realizados por Kevin Lynch, quien estructura una visión fenomenológica de la ciudad, planteando elementos conceptuales a partir de leer visualmente al medio urbano partiendo de la experiencia de los habitantes de la ciudad³⁰, para Kevin Lynch la imagen urbana es “El resultado de la superposición de muchas imágenes individuales, o una serie de imágenes públicas, cada una de las cuales es mantenida por cada uno de los ciudadanos”³¹.

Por lo que pensar en recopilar este tipo de datos en la población habitante de la ZOCC, es proponer la realización de una encuesta que contribuya a formar la imagen fenomenológica de la parte de la ciudad.

Esta imagen se sitúa dentro de un acto perceptual humano y es aquel conjunto de sensaciones por medio de las cuales las personas nos ubicamos dentro

30 Bazant, S. Jan, *Manual del Diseño Urbano*, Trillas, México, 6a. edición, 2003, p. 97.

31 Lynch Kevin, *Imagen de la Ciudad*, Editorial Gustavo Pili, España, 1ª. Edición, 2006, p. 62

de un contexto urbano³², esta imagen la resume en una serie de elementos de la conformación urbana:

- Sendas: Conductos que sigue el observador normalmente, ocasionalmente o potencialmente, y pueden estar representadas por calles senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas. Elementos preponderantes en su imagen.
- Bordes: Elementos lineales, que el observador no usa o considera como sendas. Límites entre dos fases, rupturas lineales de la continuidad, playas, cruces de ferrocarril, bordes de desarrollo. Son elementos organizadores de los espacios urbanos, en función de mantener juntas zonas generalizadas.
- Barrios: Son secciones de la ciudad en el que el observador entra en su seno mentalmente y reconoce un carácter común que los identifica.
- Nodos: Son puntos estratégicos de una ciudad, que constituyen los focos intensivos de los que se parte o a los que se llega, pueden ser confluencias de sendas, sitios de reunión, centro polarizador dentro del barrio.
- Mojones o Hitos: Son otro tipo de punto de referencia, en los cuales no se entra sino que son exteriores.

Estos elementos se identifican y valoran para integrarlos en la construcción del entendimiento de la realidad del fenómeno estudiado.

Mario Schjetnan, complementa esta idea diciendo que la “Inter-relación que se da entre el observador y su medio ambiente no es solo visual, sino que va unida a impresiones de la memoria, dándonos símbolos, experiencias y costumbres que afectan a cada persona de acuerdo a sus condiciones particulares y que genera una imagen mental de las partes de la ciudad, en una relación física servirá para orientarse y desplazarse dentro de la ciudad y por medio de ella comprenderá mejor la forma y la estructura de la ciudad.”³³

³² Acosta Collazo Alejandro, *Cátedra de Imagen Urbana*, Maestría en Diseño, UAA 2007

³³ Schjetnan, Calvillo, Peniche, *Principios de Diseño Urbano/Ambiental*, editorial México, Árbol, 1ª. Edición 1984, p.37

Para lo cual Mario Schjetnan define cinco componentes básicos de la estructura urbana³⁴, las actividades de la población, la comunicación, las redes, los espacios adaptados y la accesibilidad.

Las actividades de la población como vivir, trabajar, recrearse y trasladarse que se traduce en el plano con los usos de suelo comercial, habitacional, industrial, recreativo y de servicios, ya sea mixto o exclusivo con alta, media o baja intensidad.

La comunicación en su red vial de tipo primaria, secundaria, colectora y local. Así como la comunicación mediante transporte terrestre con vehículos de transporte público y de transporte privado.

Las redes que tiene que ver con la infraestructura de abastecimiento y deshecho que permiten el funcionamiento de los espacios adaptados, se refieren a redes de agua potable, drenaje sanitario, telefonía, electricidad, fibra óptica, televisión por cable.

Los espacios adaptados, que tienen son todos aquellos espacios donde se realizan las actividades de la población, estos son abiertos (calles, plazas, parques, etc.) o cerrados (viviendas, industria y equipamiento).

La accesibilidad a todos y cada uno, definida como la capacidad de aproximación entre los elementos mencionados.

Que pasa entonces si la ciudad pierde algún elemento fundamental en la conformación de la estructura urbana. Si definimos el concepto de **ruptura** (Del lat. ruptūra). f. Acción y efecto de romper o romperse. || 2. Rompimiento de relaciones entre las personas³⁵ y resumimos el concepto de estructura urbana, como la manera en que se distribuyen y articulan los distintos elementos de la ciudad, la forma, las vías de comunicación y los usos de suelo y que además están expuestos a

³⁴ Schjetnan, Calvillo, Peniche. op. cit., pag. 27

³⁵ Microsoft® Encarta® 2007. © 1993-2006 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

mutaciones e incrementos a los largo del tiempo, donde influye su adaptación al contexto socioeconómico, se podría explicar teóricamente el fenómeno de la **ruptura de la estructura urbana** como la falta de continuidad de alguno o varios de los aspectos que los ligan e interrelacionan las partes y los elementos que conforman la ciudad y que la falta es tal que provoca aislamiento, retraso y desvinculación espacial, funcional y socioeconómica de la ciudad donde *“aceptar esa continuidad es aceptar como hechos homogéneos todos los elementos sobre que se encuentran sobre un territorio o contorno urbano, donde no hay ruptura entre un hecho y otro”*³⁶,

La ZOCC se relaciona con los elementos primarios (entendidos como *“elementos urbanos de naturaleza preeminente señalados como elementos primarios en cuanto participan en la evolución de la ciudad de manera permanente, identificándose a menudo con los hechos que constituyen la ciudad”*³⁷) y lo conforman los propios talleres ferrocarrileros, al desaparecer las actividades de la industria, se pierde la relación con las áreas-residencia, ejemplificada en este caso con las colonias que nacieron en la perimetria de los talleres como producto de la necesidad de vivienda de los trabajadores y como satisfactor de la fuerza de trabajo.

2.4 El Espacio Urbano y Espacio Público.

El Espacio Urbano está estructurado en dos dominios: público y privado, que se corresponden con dos categorías de suelo: las calles, las plazas, andadores y parques como espacios públicos por un lado; los solares edificables por otro. La privacidad de los solares y las edificaciones es “fuerte”: están cerrados y no son de libre acceso. En contrapartida, las calles, las plazas y los espacios similares son plena y totalmente públicos.

Bajo esta clasificación se desprende que el espacio público es el tejido conector de la ciudad, donde se producen los encuentros entre los habitantes y ellos

³⁶ Rossi, Aldo. op cit., p. 125

³⁷ Rossi, Aldo. op cit., p. 155

con la ciudad, sin límites o derechos de propiedad, caracterizado por su accesibilidad a cualquier persona y donde se experimenta el comportamiento colectivo.³⁸

También es necesario contemplarlo desde un concepto jurídico

“un espacio bajo una regulación específica por parte de la Administración Pública, puede ser propietaria o posee la facultad de dominio del suelo y que garantiza su accesibilidad a todos y fija las condiciones de su utilización y de instalación de actividades”³⁹.

El espacio público moderno proviene de la separación formal (legal) entre la propiedad privada urbana (expresada en el catastro y vinculada normalmente al derecho de edificar) y la propiedad pública (o dominio público por subrogación normativa o por adquisición de derecho mediante cesión) que normalmente supone reservar este suelo libre de construcciones (excepto equipamientos colectivos y servicios públicos) y cuyo destino son usos sociales característicos de la vida urbana (esparcimiento, actos colectivos, movilidad, actividades culturales y a veces comerciales, referentes simbólicos monumentales, etc.).

³⁸ Munizaga Vigil, Gustavo. op cit.

³⁹ Jordi Borja en: (Publicado en VVAA, *Ciutat real, ciutat ideal. Significat i funció a l'espai urbà modern, “Urbanitats”* núm. 7, Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, Barcelona 1998)



Imagen no. 15 Vida pública en la ciudad, Kuala Lumpur 2008

El espacio público también tiene una dimensión socio-cultural; es un lugar de **relación** y de **identificación**, de contacto entre las gentes, de animación urbana, a veces de expresión comunitaria. La dinámica propia de la ciudad y los comportamientos de sus gentes pueden crear espacios públicos que jurídicamente no lo son, o que no estaban previstos como tales, abiertos o cerrados, de paso o a los que hay que ir.⁴⁰

Puede ser una fábrica o un depósito abandonado o un espacio intersticial entre edificaciones. Lo son casi siempre los accesos a estaciones y puntos intermodales de transporte y a veces reservas de suelo para una obra pública o de protección ecológica. En todos estos casos **lo que define la naturaleza del espacio público es el uso** y no el estatuto jurídico.

⁴⁰(Publicado en VVAA, *Ciutat real, ciutat ideal. Significat i funció a l'espai urbà modern, "Urbanitats"* núm. 7, Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, Barcelona 1998)

Para Mario Schjetnan el espacio abierto urbano es aquel tipo de espacio que se encuentra entre los edificios y que por lo tanto esta contenido entre el piso y las fachadas de los edificios que lo limitan; Se da al aire libre y tiene carácter público, toda la población puede acceder a él, y lo clasifica en tres tipos básicos: La calle, la plaza y el parque⁴¹.

Si buscamos integrar los elementos y las características observadas en las definiciones anteriores podríamos decir que el espacio público es el lugar donde la sociedad interactúa, donde todos tienen el derecho de entrar libremente, donde se realizan las actividades públicas de la vida urbana, donde la transición, el estar y la socialización se manifiestan y donde el habitante y el visitante adquiere y da significación a la ciudad.

El espacio público por tanto es de dominio público, uso social colectivo y multifuncionalidad; con la característica que físicamente es accesible, lo que le hace un factor de centralidad.

En algunos casos, **lo público** y **lo privado**, aparecen como dos elementos contrapuestos donde, a partir de ellos, se pretende entender la complejidad de la ciudad; Aldo Rossi, afirma que el *"contraste entre lo particular y lo universal, entre lo individual y lo colectivo, es uno de los puntos principales desde los cuales..." se estudia la ciudad*, y añade: *"este contraste se manifiesta en diversos aspectos, en las relaciones entre la esfera pública y la privada, en el contraste entre el diseño racional de la arquitectura urbana y los valores del locus, entre edificios públicos y edificios privados"*; y concluye: *"sí la división de la ciudad en esfera pública y esfera privada, elementos primarios y zona residencial, ha sido varias veces señalada y propuesta, nunca ha tenido la importancia de primer plano que merece"*.⁴²

Por lo que la calidad del espacio público se podrá evaluar sobre todo por

⁴¹ Schjetnan, Mario, op. cit., p.28

⁴² Rossi, Aldo. op., cit.

*“la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su fuerza mixturante de grupos y comportamientos y por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración culturales”.*⁴³

Por ello es conveniente que el espacio público tenga algunas calidades formales como la continuidad del diseño del espacio público y la facultad ordenadora del mismo, la generosidad de sus formas, de su imagen y de sus materiales y la adaptabilidad a usos diversos a través de los tiempos, estos puntos pueden fungir como indicadores de la calidad del espacio público.

Como conclusión, podremos decir que el reconocimiento de la conformación de la ciudad como una totalidad urbana interrelacionada entre sus partes y a través del tiempo, definida en los conceptos “Rossianos” de la arquitectura de la ciudad, permite el análisis estructurado del fenómeno de la ruptura de la estructura urbana donde:

Conocer y reconocer la continuidad histórica, en el análisis del hecho urbano abre la condición de revisar documentos históricos que puedan plasmar cómo se conformó y cómo evolucionaron los hechos urbanos en la ZOCCG.

Hablar del monumento y su trascendencia en el sitio, es revisar e identificar cuáles y bajo qué condiciones se encuentran estos elementos, estudiarlos en su constitución y en su relación urbano-arquitectónica, valorar su presencia, potenciar los valores positivos y en su caso revertir mediante el diseño las posibles condiciones desfavorables que el monumento pudiera provocar en el sitio.

Evaluar la posible situación de tensión entre los elementos primarios, reconociendo dichos elementos, permite entender cuáles de ellos deben de transformarse para crear y potenciar mejores condiciones del espacio público.

⁴³ Munizaga, Gustavo., op., cit.

Se puede decir también que estos elementos de conformación de la estructura urbana permiten conocer en un primer nivel de manera general y estructurada la situación urbana que impera en la ZOCCG.

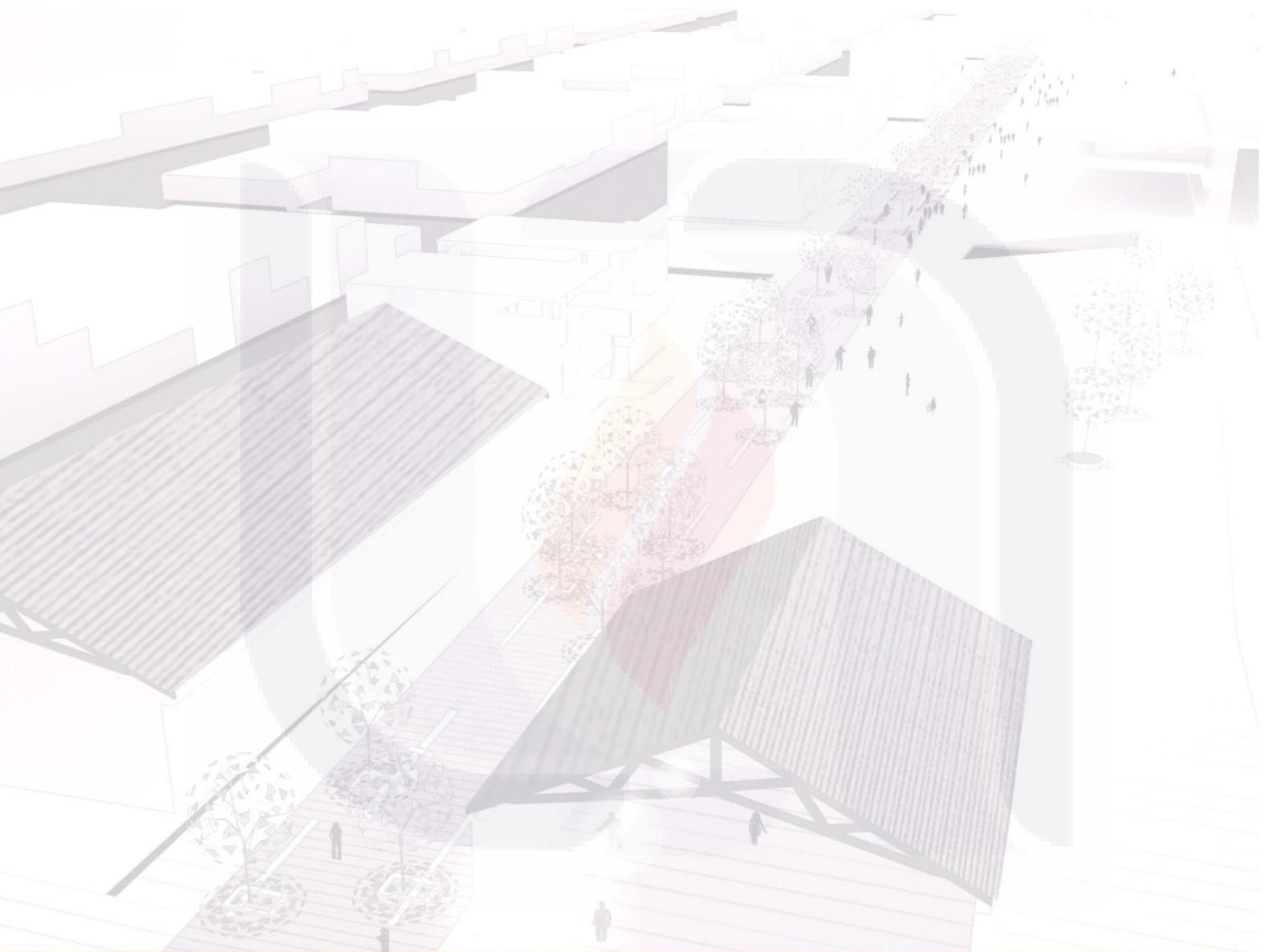
Por lo que se utiliza un segundo nivel de análisis con las proposiciones de Kevin Lynch, donde conviene reconocer los elementos como Hitos, Bordes, Barrios, Nodos y Sendas, mediante la participación de la población habitante y descubrir su percepción de la ZOCCG como una manera de incorporar la percepción del usuario.

Complementariamente se consideran los cinco componentes básicos de la estructura urbana de la ciudad determinados por Mario Schjetnan,⁴⁴ que son las actividades de la población, la comunicación, las redes, los espacios adaptados y la accesibilidad, los cuales facilitan la lectura y el estudio del fenómeno.



Imagen no. 16 Plaza pública en Singapur.

⁴⁴ Schjetnan, Calvillo, Peniche. op. Cit. p. 27



CAPITULO 3
VISION Y ENFOQUE METODOLOGICO PARA EL DISEÑO DE
ESPACIOS PUBLICOS.

3.1. Propuesta de metodología para el diseño del espacio público y la trascendencia de los elementos compositivos de la estructura urbana en el proceso de diseño.

Enlazar los elementos que estructuran la concepción de la ciudad, con el proceso de diseño, requiere forzosamente un modelo metodológico que permita ordenar una serie de pasos, no precisamente lineales como algunos de los modelos metodológicos descriptivos del proceso de diseño, que generalmente hacen énfasis solo en la importancia de generar un concepto de solución en una etapa temprana del proceso, evidenciando la naturaleza “enfocada a la solución” del pensamiento en el diseño.

Estas estructuras están siendo superadas por las nuevas concepciones que aplican una nueva racionalidad multidisciplinar y transdisciplinar donde se reconoce la interrelación de elementos bajo una concepción que engloba aspectos y características (en este caso para el diseño del espacio público) de la visión de ciudad, donde seguramente se presentan aspectos que por sus características propias o asignadas podrán ser jerarquizados a categorías conceptuales y espaciales que direccionan, apuntalan, y acompañan la propuesta durante todo su desarrollo hasta la evaluación misma.

Por lo que bajo esta consideración y tomando en cuenta la conformación de la estructura urbana establecida en el marco conceptual, se plantea una metodología para el diseño del espacio público donde:

Primero, los elementos y valores que integran la concepción teórica de la ciudad referidos en el marco conceptual, en este caso de los elementos constitutivos de la estructura urbana producto del fenómeno presente en la zona de intervención, sean aplicados como guía referencial en el proceso de diseño del espacio público, donde estos elementos estructurados conducen a un mejor conocimiento de la problemática y de sus posibles soluciones y.

Segundo -a partir de las interpretaciones de los resultados de la investigación- la generación y aplicación de premisas para el diseño como referencias conceptuales y de valor que permitan durante el proceso de diseño, la ordenación de los elementos constitutivos de la estructura urbana aplicados directamente en la zona o área de intervención.

Estos dos grupos de actividades, se generan paralelamente, donde organizar e interpretar la información se realiza mediante una serie de capas donde se analizan individualmente, de manera transversal, siempre en relación contextual de tiempo, de relaciones espaciales, perceptuales, funcionales sociales y económicas, para valorar de acuerdo a la visión conceptual de la ciudad, o bien estas capas se pueden sobreponer, entre ellas, formando grupos interrelacionados longitudinalmente, donde las diferentes áreas de conocimiento tienen su participación activa, ejercitando de esta manera la transdisciplinariedad, conformando un modelo más bien rizomático.

Hoy día no podemos decir que cumpliendo con una serie de puntos preestablecidos como norma, podamos obtener resultados que se fíen de ser aceptados y valorados, la compleja realidad del fenómeno urbano obliga a ampliar la visión y por tanto los aspectos pertinentes que permitan comprender, interpretar y plantear propuestas encaminadas a mejorar los ambientes urbanos y más los ambientes públicos de una ciudad.



3.2. Antecedentes de los modelos metodológicos para el diseño.

Adentrarse en la búsqueda de una propuesta de un “modelo metodológico para el diseño de espacios públicos” que apoye significativamente el proceso, entendido este como requisito indispensable para desarrollar y proponer la creación de cualquier artefacto (en este caso el diseño de la intervención urbana en la colonia gremial) que se signifique por tener validez, justificación y apropiación del objeto:

Requiere de comprender un exigente y complejo mundo de realidades y necesidades que evolucionan a ritmo vertiginoso, desmenuzar los diferentes conceptos implícitos en el quehacer humano, así como apuntalar la importancia que reviste el conocer y entender los planteamientos de algunos modelos representativos que nos permitan contrastar y soportar la propuesta del modelo planteado.

Por lo que formular la pregunta, ¿Que es el diseño? Y ¿Cuáles son sus implicaciones? es una cuestión que todo diseñador debe tener bien claro no solo su acepción más fundamental, sino también sus consideraciones epistemológicas y desde luego la misma *praxis* del diseño y no buscar precisamente una definición universalmente valida de diseño.

Se puede decir que el término es evolutivo y paralelo al desarrollo del hombre, por ejemplo Rodríguez Morales nos habla de algunos aspectos que clasifica en causas exógenas⁴⁵ las que afectan los procesos de diseño y causas endógenas⁴⁶ las propias del problema de diseño.

Etimológicamente la palabra Di-seño tiene varias acepciones del término anglosajón *design* (*Del, referente al signo, signar, señalar, señal, indicación gráfica*

⁴⁵ Causas exógenas al proceso de diseño. Son aquellas que se derivan del contexto, tanto social como productivo, de la actividad proyectual. En Rodríguez Morales Luís. *Diseño Estrategia y Táctica*, Siglo Veintiuno Editores. México, 2006. P 14

⁴⁶ Causas endógenas al proceso de diseño. Aquellas que se derivan del enfrentamiento entre el diseñador y los problemas planteados. En Rodríguez Morales Luís. *Diseño Estrategia y Táctica*, Siglo Veintiuno Editores. México. 2006. P 15

*de sentido o dirección) representada mediante cualquier medio y sobre cualquier soporte analógico, digital, virtual en dos o más dimensiones*⁴⁷.

Diseño como **verbo** "diseñar" se refiere al proceso de creación y desarrollo para producir un nuevo objeto o medio de comunicación (objeto, proceso, servicio, conocimiento o entorno) para uso humano.

Como **sustantivo**, el **diseño** se refiere al plan final o proposición determinada fruto del proceso de diseñar (dibujo, proyecto, maqueta, plano o descripción técnica), o (más popularmente) al resultado de poner ese plan final en práctica (la imagen o el objeto producido).⁴⁸ Por lo que se puede resumir en dos posturas básicas, las que atienden al diseño como objeto y la que atiende al proceso como tal para llegar a un resultado (artefacto).

Cross nos dice que todos los que proponen los procedimientos sistemáticos concuerdan que existe una necesidad urgente de mejorar las formas tradicionales de trabajo de diseño, debido a la creciente complejidad del diseño moderno, la gran variedad de demandas como nuevos materiales y dispositivos electrónicos, muchos de los productos y maquinas que se van a diseñar nunca han existido, por lo que la experiencia previa del diseñador puede ser irrelevante e inadecuada para algunas tareas, por lo que argumenta un nuevo enfoque sistemático⁴⁹.

Sin embargo el exagerado y meticuloso desarrollo de los modelos bajo este enfoque si bien ofrecían en diferentes campos del conocimiento.

*“excelentes resultados en un tipo de problema específico, las expectativas iniciales de aplicación universal y garantía de buenos resultados no fueron adecuadamente satisfechas, y el análisis de sistemas comenzó a mostrar grandes y graves fracasos”*⁵⁰.

Sobre todo los métodos han servido para dar cierto orden al proceso de diseño, pero recordemos que el concepto “orden” es cultural y no una ley universal: “orden

⁴⁷ Apuntes de clase M en D María Estela Sánchez Cavazos.

⁴⁸ En : <http://es.wikipedia.org/wiki/Dise%C3%B1o>

⁴⁹ Cross Nigel, *Métodos de Diseño, Estrategias para el diseño de productos*, Limusa Wiley, 2005.

⁵⁰ Rittel Horst *El modelo Argumentativo de D -P*

tiene un sentido distinto para un habitante de la Sierra Tarahumara, que para otro de Manhattan⁵¹, Christopher Alexander, después de su desencanto por los métodos de diseño nos dice que

“La mayor parte de las dificultades del diseño no son de índole computable por dos razones. La una es que en casi todos los casos el diseño depende de la profundidad de la visión que se posea, y cualquier investigación preliminar al diseño que se quiera hacer tendrá que tratar de profundizar la visión.

*La otra cosa que sucede en diseño, aparte de profundizar la propia visión, es la fusión real de visiones para crear formas. Cuando estas fusionando tus visiones para crear formas, estas operando en un territorio que es tan lejano del territorio matemático, que ningún método existente puede hacer luz en la clase de dificultades morfológicas que tienes mientras tratas de hacerlo.*⁵²

Por lo que es necesario reconocer que cualquier método debe preferentemente adecuarse a las condiciones particulares de cada problema y no al contrario, ya que cada objeto (el espacio público) de diseño ofrece un grupo de condicionantes muy particulares y en ocasiones muy complejas.

⁵¹ Rodríguez Morales Luís. *Diseño Estrategia y Táctica*, Siglo Veintiuno Editores. México, 2006.

⁵² Christopher Alexander, *Tres aspectos de matemática y diseño: y la estructura del medio ambiente*, Tusquets Editores, Barcelona, 1980.



CAPITULO 4
DISEÑO DE LA INVESTIGACION

4.1 Tipo de estudio y diseño general de la investigación.

Este ejercicio resume la información pertinente del fenómeno de la ruptura de la estructura urbana y su impacto en la calidad del espacio público, bajo una investigación cuantitativa, tomando en cuenta dos variables y sus respectivas dimensiones, estructurada en dos etapas, que tienen que ver con la metodología planteada en el capítulo 3, donde se asume la necesidad de indagar en la línea del tiempo, las condiciones urbanas que prevalecieron antes de la ruptura de la estructura urbana por un lado y la recopilación de información de las condiciones actuales por otro, como una manera de contrastar la información y establecer la continuidad del tiempo y se asocian con la visión del marco conceptual.

Primero se realiza la recopilación de información documental que revele las condiciones de la estructura urbana y los espacios públicos que se vivían y que prevalecieron durante el tiempo de operación de los talleres ferrocarrileros, indagando en los fondos documentales, fototeca, mapoteca y hemeroteca del Archivo Histórico del Estado de Aguascalientes (AHEA) y de archivos fotográficos de algunas personas.

Posteriormente se realiza el trabajo de levantamiento de información en campo para detectar las actuales condiciones de la estructura urbana y el estado de calidad del espacio público, mediante una encuesta, levantamiento fotográfico de la ZOCG y del área de influencia, cédulas de observación y entrevista a personajes clave.

4.2 Selección y tamaño de la muestra.

La encuesta se dirigió a una muestra de la población y se levantó mediante un cuestionario de preguntas cerradas de opción múltiple utilizando la escala Likert⁵³

⁵³ Escalamiento Likert, fue desarrollado por Rensis Likert en 1932; se trata de un enfoque vigente, consiste en un conjunto de ítems presentados en forma de afirmaciones o juicios, se solicita al sujeto que externé su reacción eligiendo uno de los cinco puntos o categorías de la escala. En Hernández, Fernández, Baptista. *Metodología de la Investigación*. México D.F. Mc Graw Hill, 2006 4ª. P.341

estructurado con el objeto de conocer la opinión de los habitantes de la zona de estudio respecto a las condiciones de índole urbano y social de la zona de estudio.

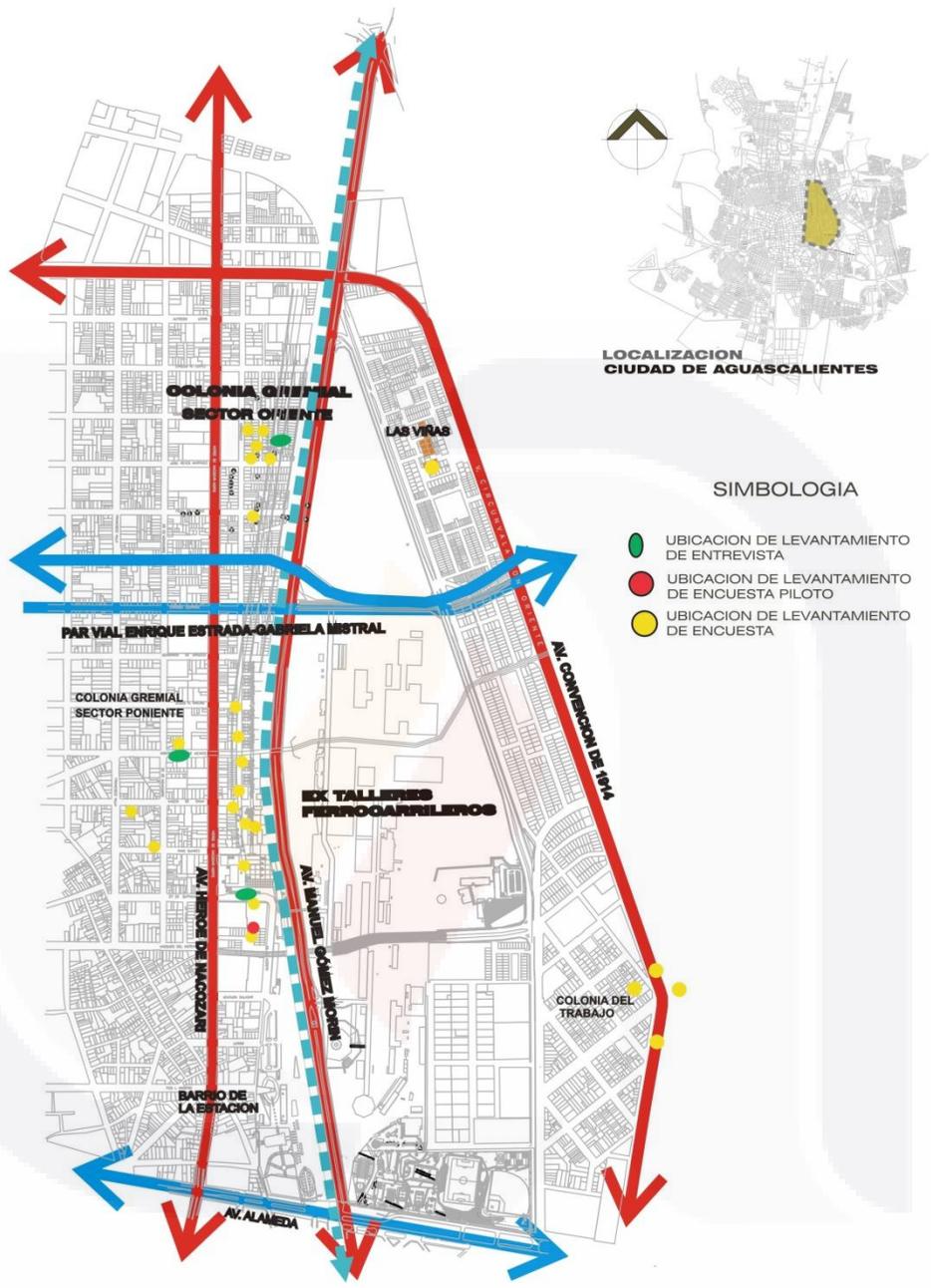
Debido a la necesidad de recabar opiniones respecto a situaciones vividas por los menos hace 20 años, la encuesta se dirigió en su mayoría a personas adultas que preferentemente haya trabajado en los antiguos talleres ferrocarrileros y que tengan más de 15 años viviendo en la Colonia Gremial. Se podría pensar que esta decisión sesga la información al dejar fuera otros rangos de edad, sin embargo, en la zona predomina la población mayor.

VARIABLE	INDICADOR	INDICE
Población total	8,898	100%
Población por genero		
Masculina	4,208	47.3
Femenina	4,690	52.7
Población de 0 a 4 años	690	7.7%
Población de 0 a 14 años	2,100	23.6%
Población de 15 a 24 años	1,574	17.68%
Población de 25 a 49 años	2,924	32.86%
Población de 50 o mas	2,200	24.72%
Población de 60 o mas	1,404	15.77%

Imagen no. 17 Tabla de Población en la colonia Gremial Fuente: INEGI, XII Censo de Población y Vivienda 2005

De acuerdo a la tabla anterior (imagen no. 17) podremos deducir que más del 42% está compuesta por gente adulta, mientras que la población mayor de 60 años representa un porcentaje de 15.77%, supera el índice mundial que es de 7% por lo que se considera una población con tendencia al envejecimiento y en estado de transición demográfica importante.

W102°16'39.52"



MAESTRIA EN DISEÑO
 TRABAJO RECEPCIONAL
 ARQ. FCO. JAVIER SALAS ARENAS

ESTRATEGIA DE ENCUESTA
 RUPTURA DE LA ESTRUCTURA URBANA Y ESPACIO PUBLICO

EE

Imagen no. 18 Plano de localización de viviendas de encuestados.

Los años de estancia en la colonia es diverso, sin embargo tiende a ser alto; se encontró personas que han vivido ahí hasta por 64 años, las personas de mayor antigüedad se residen entre la Av. Héroe de Nacozari y las vías del ferrocarril; en esta área se ubican pocas familias con niños y muchos adultos mayores que viven solos, esto determino que la mayor parte de los encuestados se ubicaran en la franja urbana conformada al Poniente la Av. Héroe de Nacozari, al Oriente las vías del ferrocarril, al Norte la Av. De la Convención de 1914 y al Sur por la Alameda, es decir la ZOCCG. (Ver imagen no. 18)

Otro instrumento para allegarse de información fue mediante la entrevista realizada al Sr. Cuauhtémoc Consuelo Mayorga, (hijo del Sr. Jesús Consuelo, líder Ferrocarrilero de los años 30's del siglo pasado, quien promovió lotes para vivienda a los obreros ferrocarrileros, en cuyo periodo se nombro la colonia como Gremial Ferrocarrilera). De la cual se obtuvo datos testimoniales de cómo se vivió y como se conformó y desarrolló urbanísticamente la colonia Gremial Ferrocarrilera.



W102°16'39.52"

- 52 -

N21°53'29.76"



CAPITULO 5

ACOPIO DE LA INFORMACION

5.1 Información documental.

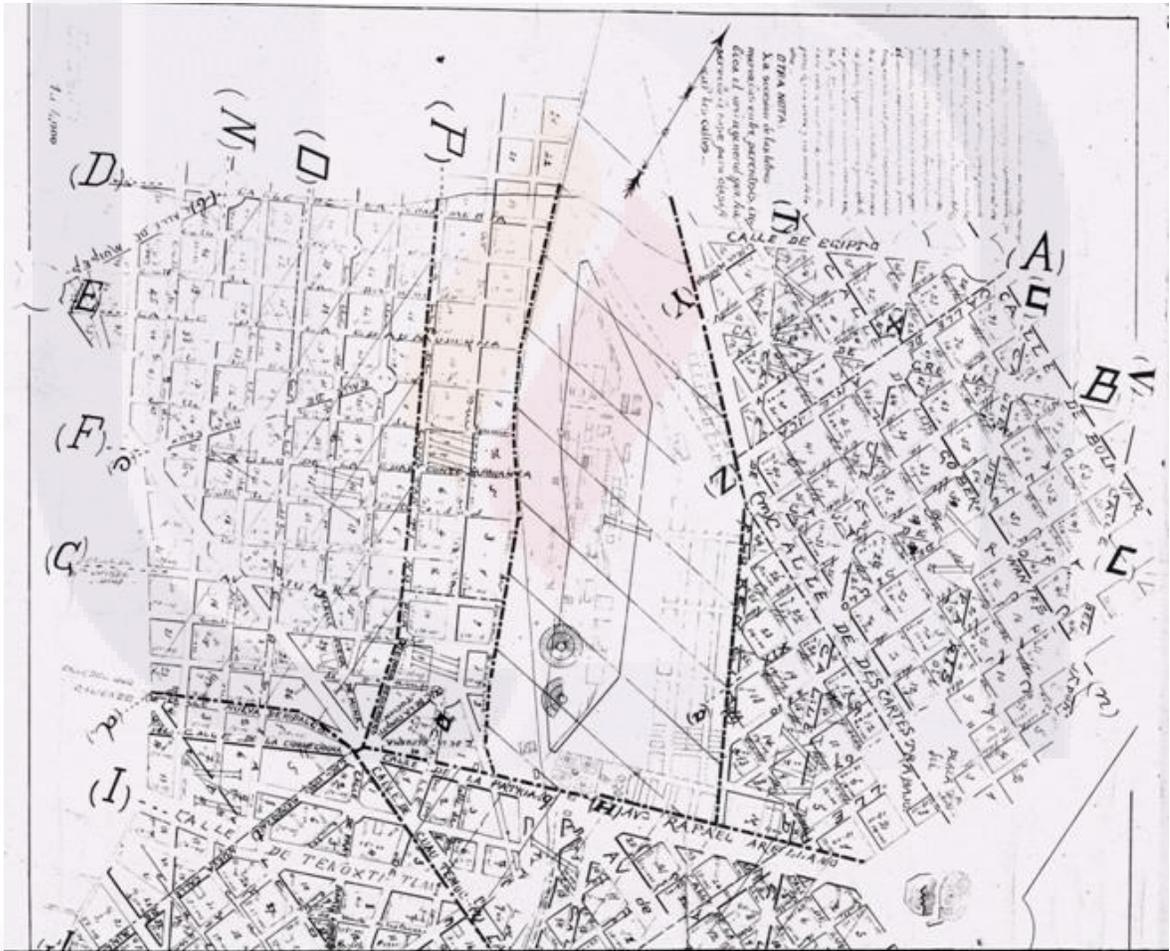
Para indagar en la línea del tiempo y de acuerdo a la metodología planteada, donde en un primer momento es necesario reconocer la correlación del tiempo, donde existe un antes, y poder conectar los fenómenos comparables y de donde se desprenden los elementos permanentes, esta información se genera a partir de la indagación en planos y fotografías para conocer las condiciones que existían antes de generarse el fenómeno de la ruptura de la estructura urbana, ver su relación con la calidad del espacio público.



Imagen no. 19 Nuevos Elementos Urbanos en plano de la ciudad de Aguascalientes 1900. Fuente AHEA.

A principios del siglo XX, la ciudad de Aguascalientes comienza a registrar una creciente transformación urbana, como se puede observar en la imagen No. 19

del plano de la ciudad de 1900 -realizado por el Ing. Tomas Medina Ugarte - se manifiesta la tendencia de la morfología urbana, la instalación de los talleres, las viviendas para empleados directivos y otras industrias “satélite” como el Molino de grano la perla, hechos que más tarde caracterizarían la ciudad como centro de desarrollo estatal y regional, las primeras estructuras edificadas de parte de los talleres ferrocarrileros, su dinámica industrial y la estación comienzan a tener presencia como un elemento primario, generador del desarrollo urbano hacia el oriente de la ciudad; la ciudad de Aguascalientes sufre una acelerada transformación urbana que le daría una fisonomía diferente.



No.20 Sección del Plano de las Colonias, de Samuel Chávez, 1901. Fuente: AHEA.

W102°16'59.52"

Los empresarios de la época como Alejandro Vázquez del Mercado, Samuel Chávez (ingeniero llegado de la Capital), Ignacio T. Chávez, Baudelio Contreras y el Lic. Ezequiel A. Chávez, entre otros; Impulsaron movidos por el negocio inmobiliario la urbanización de gran parte del oriente de la ciudad, idea de la cual se desprendió el “Plano de las Colonias”, un proyecto inmobiliario altamente ambicioso donde se pretendió crear varias colonias y regularizar las grandes manzanas existentes entre el centro de la ciudad y las instalaciones ferrocarrileras.

Este acontecimiento enfatizó la tensión urbana entre el elemento primario (talleres ferrocarrileros) con el área de residencia de los obreros, y de la zona ferrocarrilera con el centro de la ciudad, dándole a esta una nueva dimensión socioeconómica, manifestada en la serie de servicios e infraestructura que se generaron en los siguientes años, si bien el plan no llegó a concretarse en su totalidad, si marco definitivamente la tendencia de la estructura urbana que había de consolidarse en un largo periodo de más de 30 años.



No. 21 Naves industriales de primera década del siglo XX en calle Vasco de Gama, ZOCCG.

La intensa actividad fabril de los talleres generales, la ebullición de las actividades extra laborales de los obreros y sus familias, trajo consigo la necesidad de satisfacer otras actividades como la recreación, el transporte, y la salud, como ejemplo el hospital Ferrocarrilero erigido en terrenos propios como respuesta a la necesidad de salud de sus trabajadores, atendió también a otros sectores de la población, lo generaba atracción al sitio.



No. 22 Primer Hospital Ferrocarrilero. Fuente: AHEA.

El crecimiento de la población y los nuevos recorridos y distancias que habían de hacer cotidianamente trajo como consecuencia que la movilidad de personas, información y objetos se incrementara notablemente. Lo que generó la posibilidad de la instalación de un sistema de transporte público, aprovechando tal situación los Sres. Juan Douglas y Dr. J. W. Overton, solicitaron al H. Legislatura del Estado, permiso para establecer una línea de ferrocarriles urbanos eléctricos, dando una

respuesta favorable, facultaron al Gobernador del Estado, para firmar el contrato respectivo.

“los trenes eléctricos, aunque se tienen que empezar los trabajos dentro de un año, quizá antes se les de principio, pues ha quedado ya constituida la compañía, y el Sr. Douglas saldrá en breve para los Estados Unidos a contratar el material necesario.

Dicha compañía quedo constituida como sigue:

PROPIETARIOS

Presidente, Juan Douglas.- Vicepresidente, Dr. Juan W. Overton.- Srio y Tesorero, Dr. J. Guadalupe Ortega.- Vocales: José L. García e Ignacio A. Ortiz.- Comisario, Luís Cornu.

SUPLENTES:

Presidente, Ignacio N. Marín,- Vicepresidente, Alejandro V. del Mercado.- Srio. y Tesorero, Francisco Armengol.- Vocales: Rafael Arellano Valle, Lic. José Ma. González.- Comisario, Luís Barrón.”⁵⁴

El contrato definió los recorridos que había de realizar:

El trayecto que recorrerá la nueva vía, será el siguiente con forme a la segunda cláusula del contrato, que dice:

2ª. “El trazo de la vía será como punto de partida el cruzamiento de las calles 2ª. De Tacaba y 2ª. De Allende, recorriendo las calles 2ª., 3ª., 4ª., 5ª., 6ª., y 7ª. De Tacaba, dando vuelta por el lado Norte del Jardín de Zaragoza, seguirá por el lado Oriente del mismo para entrar a la 2ª. Y 1ª. De Condell y dará vuelta por la 3ª., 4ª., 5ª. Y parte la 6ª. Oriente, hará ángulo hacia el Norte, recorriendo dos manzanas de la Colonia Buena vista, Dará vuelta rumbo al Oriente, y seguirá hasta llegar a la Avenida de Buena vista, punto donde se bifurcara siguiendo una línea hacia el Norte hasta el Arrollo de los Arellanos, siendo el punto Terminal inmediato al lugar en que se instalara la Fábrica de cerveza; y la otra línea recorrerá 5 manzanas rumbo al Sur de la misma Avenida donde hará ángulo hacia el Oriente: recorriendo una manzana

⁵⁴ Noticia interior en *El Observador Semanario de Información*, Aguascalientes, Ags. 11 de marzo de 1903 núm. 104 año II, del AHEA.

formando ángulo para recorrer el frente del Molino Douglas hasta llegar al punto donde da principio la Avenida Juárez sacando un ramal hacia el Sur hasta la Estación del Ferrocarril Central Mejicano.. Del punto de la bifurcación recorrerá cinco manzanas hacia el Poniente de la Avenida Juárez; formara ángulo hacia el Norte recorriendo una manzana hasta llegar a la calle Nueva que se abrirá como continuación de la 3ª. Del Apostolado: seguirá como rumbo al Poniente, recorriendo parte de dicha calle y la 2ª. Y 1ª. Del mismo nombre, la de Aldabas, 1ª. 2ª. Y 3ª. De San Diego, 1ª., 2ª. Y parte de la 3ª. De Santa Bárbara y dará vuelta por la 3ª. De la Democracia hasta llegar a la 3ª. De la Merced, punto Terminal de la vía.⁵⁵



Imagen no. 23 Plano de la ciudad de Aguascalientes, 1918. Incluye la ruta de tranvías. Fuente: AHEA

⁵⁵ Noticia interior en: *El Observador Semanario de Información*, Aguascalientes, Ags. Del 11 de marzo de 1903 núm. 104 año II, AHEA.

Este transporte involucraba desde luego todas las nuevas industrias y sitios de interés que se estaban gestando y desarrollando por la zona, por lo que este servicio permitía mejores desplazamientos y mejor calidad de los espacios públicos. (Ver imagen no. 23)

La intensa actividad que se registraba en la estación del Ferrocarril, no solo era de los viajeros, sino que se convirtió en un espacio de encuentro y recreación, el andén se tradujo en el espacio público por excelencia para conocer y escuchar y comentar las noticias traídas de otros lugares; El espectáculo anexo que ofrecía la presencia del tren y sus sonidos característicos, significaron al colectivo un referente de identidad, donde se gestaba la apropiación del espacio público y convivían los diferentes grupos sociales, como se muestra en las imágenes no. 24 y no. 25.



W102°16'39.52"

- 60 -

N21°53'29.76"



Imagen no. 24 Vagón de tranvía en Aguascalientes, principios de siglo XX.



Imagen no. 25 Efervescencia en la estación de FFCC 1935. Fuente: a.p.de Lic. Jorge Valdez

El Jardín Ferrocarrilero, (ver imagen no. 26) ubicado a espaldas de la Estación, espacio que permitió la extensión de las actividades públicas de descanso y recreación, significó una propuesta que reforzó una mejor la calidad del espacio público que junto con la estación, conformaron un lugar donde la recreación, diversión y actos cívicos, se realizaban comúnmente.



Imagen no. 26 Panorámica de Jardín de la Estación, la Estación y los talleres de FFCC, en 1947.



Imagen no. 27 Actividades cívicas fuera de la puerta sur de talleres FFCC 1945.

W102°16'59.52"

- 62 -

N21°53'29.76"



Imagen no. 28 Al alrededor de la Estación, juegos y fiesta años 30's siglo XX. Fuente: AHEA.

En la fotografías no. 27 y no. 28 se puede apreciar la vida pública de la zona, donde se utilizan los espacios de manera múltiple, se puede ver la línea del tranvía, en convivencia plena con las actividades sociales.

La identificación de las familias con el entorno ferrocarrilero permitió generar conceptos de pertenencia e identidad del espacio, ya que permeaba en la vida cotidiana de las habitantes, desde la vivienda hasta el centro de trabajo, y era usado indistintamente por niños, jóvenes y adultos, en la imagen No. 29 tomada en el año de 1950, se aprecia la libertad de uso de espacios abiertos como los patios ferrocarrileros, que servían las veces de escenario y paseo.

Se identifican espacios como la estación y su andén, como espacios que tenían alto significado social y de referencia urbana en la ciudad.

W102°16'59.52"

- 63 -

21°53'29.76"



Imagen no. 29 Foto de familia en los patios del FFCC.1953

Como resumen del análisis de la información documental se puede decir que la conformación y consolidación de la zona ferrocarrilera se dio de manera gradual, hasta llegar a constituir un referente de identidad para los trabajadores ferrocarrileros y sus familias, dejando el recuerdo presente en las nuevas generaciones.

Los elementos urbanos, como lugares de entretenimiento, deportivos, de salud, recreación, vivienda, consumo y desde luego de trabajo como actividad generadora, constituyeron la base de la convivencia y socialización, dándole a los espacios públicos un alto valor de identidad, donde se respiraba la satisfacción y el orgullo de pertenecer al gremio ferrocarrilero.

La Estación de tren y los Talleres Ferrocarrileros se constituyen como elementos primarios de los que habla Aldo Rossi, la tensión entre estos y el centro de la ciudad se manifiesta en los corredores urbanos que funcionan como ejes conectores, de flujo de personas y mercancías, primero en la calles Juan de Montoro y posteriormente en los nuevos ejes Av. Madero, Vázquez del Mercado y Álvaro Obregón sustituyendo a calles estrechas como la Pedro Parga. Además la tensión

también se dio entre los propios elementos de la zona ferrocarrilera, Los talleres y las colonias Obreras generaban dinámica urbana y social, las necesidades de recreación, salud y abasto generaron la creación de espacios como el Jardín Ferrocarrilero, Hospital Ferrocarrilero, Deportivo Ferrocarrilero, etc. La red de espacios público se alimentaba de la generación de actividades.

5.2 Información de campo.

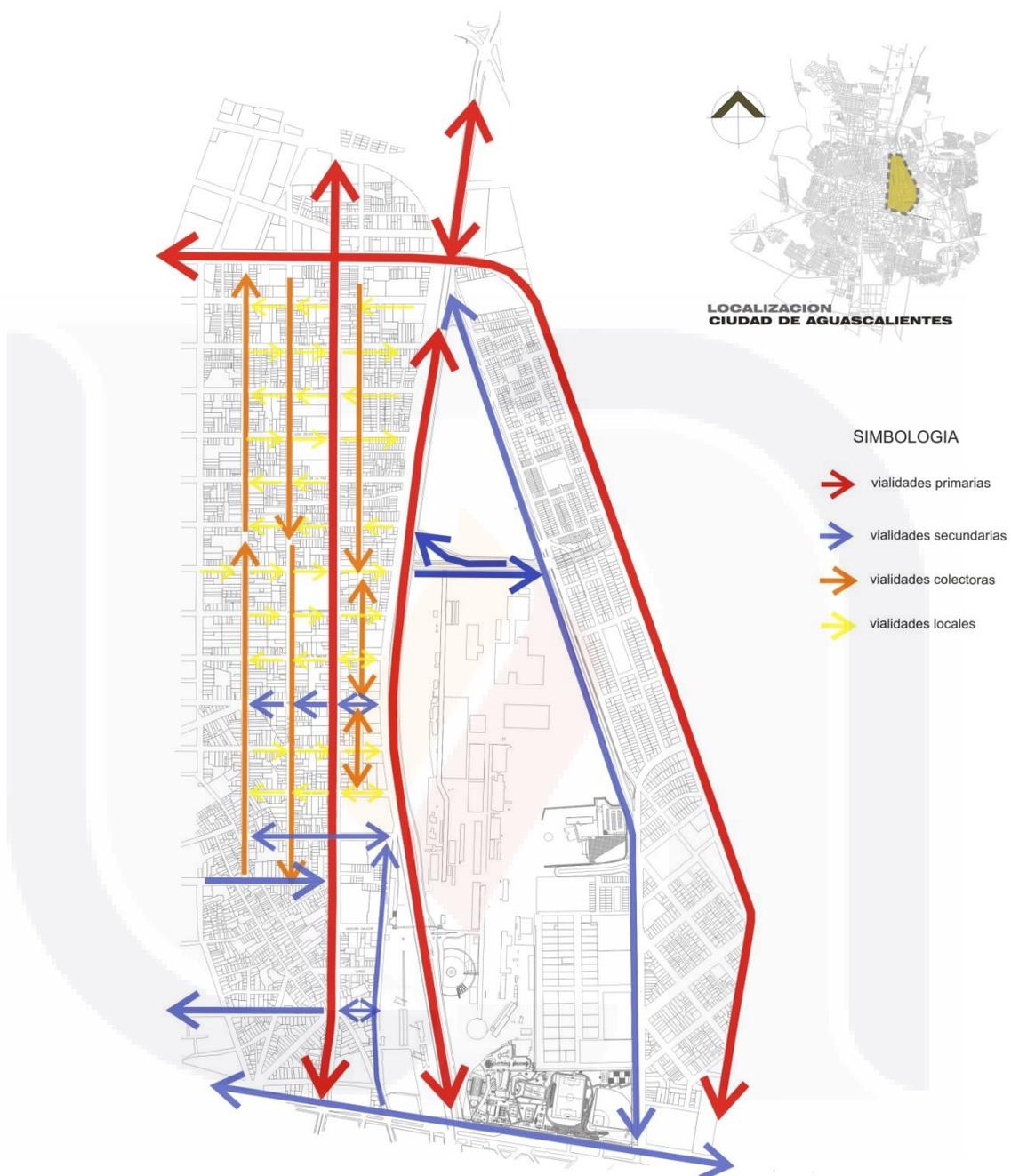
La segunda parte, corresponde la recopilación de la información de campo y tiene que ver con la proposición metodológica donde se busca reconocer los elementos constitutivos de la estructura urbana en sus condiciones actuales y en un momento determinado poder hacer una comparativa a través de la línea del tiempo, con la información recopilada en el apartado anterior y abstraer los elementos que por su significación e importancia trasciendan y deban ser posiblemente recuperados para su reintegración bajo nuevos usos.

Por lo que se presenta la información a manera de capas superpuestas para entender y analizar la información de la estructura vial, la vegetación, el uso de suelo, los espacios abandonados y la identificación de elementos urbanos primarios y áreas de residencia.

W102°16'39.52"

- 65 -

N21°53'29.76"



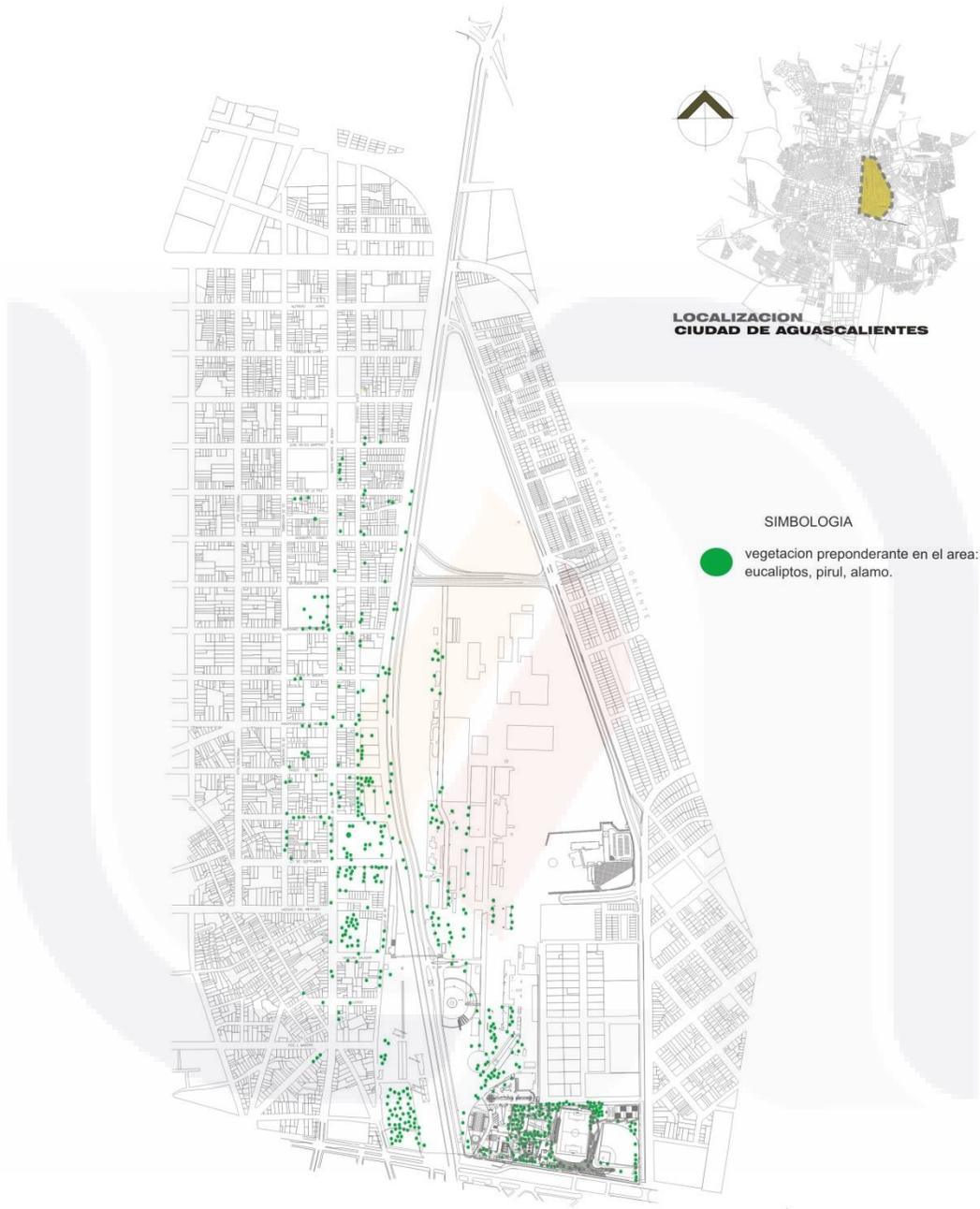
- SIMBOLOGIA**
- ➔ vialidades primarias
 - ➔ vialidades secundarias
 - ➔ vialidades colectoras
 - ➔ vialidades locales

MAESTRIA EN DISEÑO
 TRABAJO RECEPTACIONAL
 ARQ. FCO. JAVIER SALAS ARENAS

ESTRUCTURA VIAL
 RUPTURA DE LA ESTRUCTURA URBANA Y ESPACIOS PUBLICOS

EV

Imagen no. 30 Estructura vial existente en la zona.



MAESTRIA EN DISEÑO

TRABAJO RECEPTACIONAL
ARQ. FCO. JAVIER SALAS ARENAS



VEGETACION EXISTENTE
RUPTURA DE LA ESTRUCTURA
URBANA Y ESPACIOS PUBLICOS

01

Imagen no. 31 Vegetación existente.

En la imagen no. 30 se observa las características que guarda actualmente la estructura vial, donde predominan las vialidades primarias con dirección norte- sur, y una escasa presencia en su dirección oriente- poniente.

En la imagen no. 31 se observa que el ancho de las banquetas en la colonia gremial (promedio de 1.50 mts.), ha permitido el crecimiento y desarrollo de diferentes plantas, principalmente, árboles como Trueno, Pirul, Ficus, Jacaranda, en la zona del deportivo ferrocarrilero, jardín Ferrocarrilero y la calzada Alameda, se cuenta con el mayor volumen de árboles, principalmente Álamo y Eucalipto, sin embargo es notable decir que la mayoría de la vegetación arbórea es añeja y que recientemente no ha habido un programa intenso de reforestación en la zona.

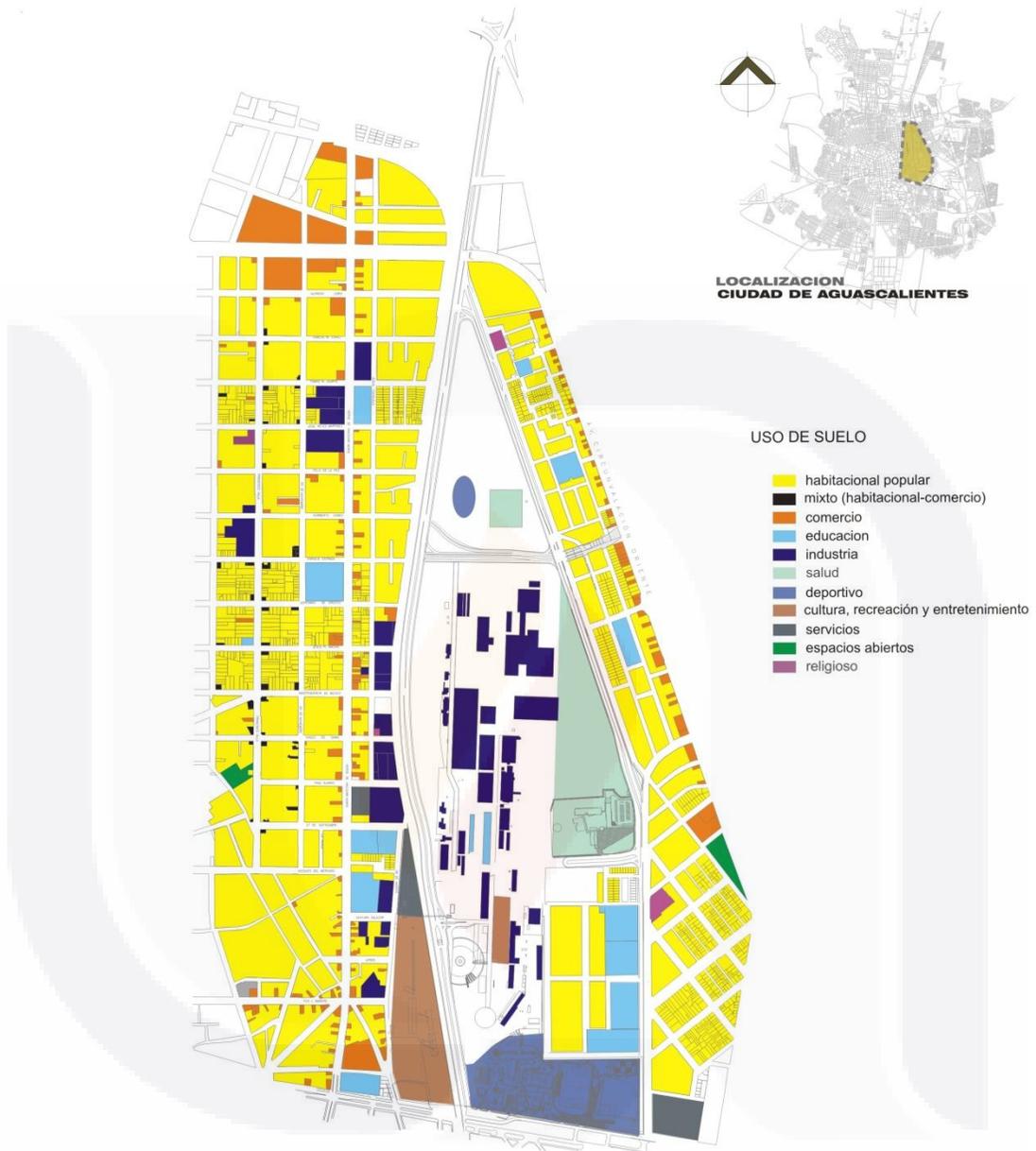
La imagen no. 32 presenta las características del uso del suelo, donde existe un predominio de uso habitacional tipo popular, seguido del comercio local. La lamina no. 33 presenta los resultados del levantamiento de construcciones abandonadas, donde predomina las naves industriales y viviendas dentro de la ZOCCG, como vestigio del desarrollo industrial del Siglo XX.

En la imagen no. 34 se identifican los elementos primarios y la residencia de acuerdo a lo establecido en el marco conceptual y en el diseño de la investigación, donde los ex talleres ferrocarrileros, la zona de industrial en la ZOCCG, la antigua estación de FFCC y el deportivo ferrocarrilero, se constituyen como elementos primarios, dado su trascendencia y su importancia que conservan actualmente.

W102°16'39.52"

- 68 -

N21°53'29.76"



MAESTRIA EN DISEÑO

TRABAJO RECEPTIONAL
ARQ. FCO. JAVIER SALAS ARENAS



USOS DE SUELO
RUPTURA DE LA ESTRUCTURA
URBANA Y ESPACIO PUBLICO

UE

Imagen no. 32 Uso de suelo, zona de influencia.

W102°16'39.52"

N21°53'29.76"



MAESTRIA EN DISEÑO

TRABAJO RECEPTACIONAL
ARQ. FCO. JAVIER SALAS ARENAS

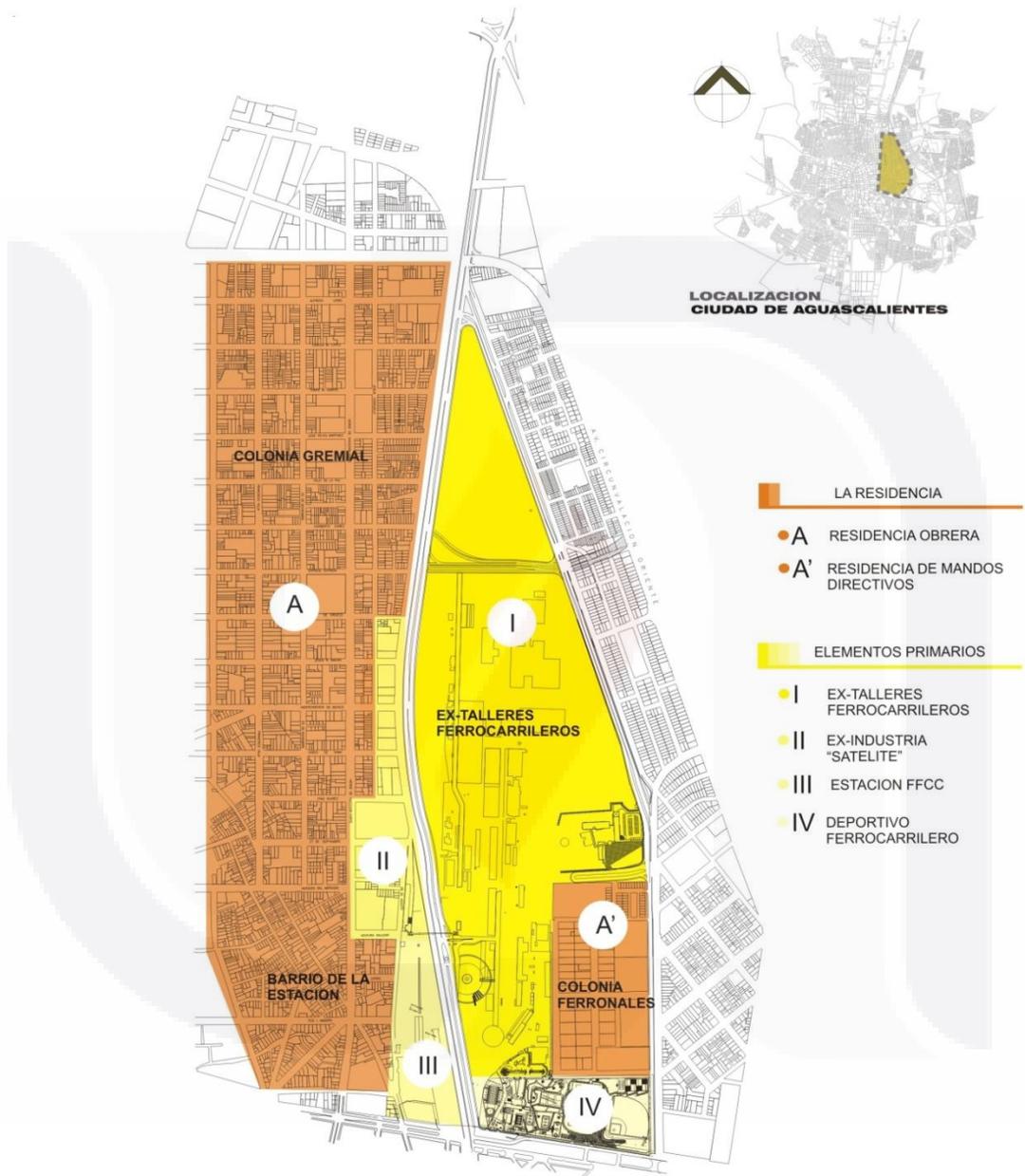


ESPACIOS ABANDONADOS
RUPTURA DE LA ESTRUCTURA URBANA Y ESPACIO PUBLICO



Imagen no. 33 Localización de espacios abandonados.





M **MAESTRIA EN DISEÑO**
 TRABAJO RECEPCIONAL
 ARQ. FCO. JAVIER SALAS ARENAS

ELEMENTOS PRIMARIOS Y SU TRASCENDENCIA
 RUPTURA DE LA ESTRUCTURA URBANA Y ESPACIO PUBLICO

EP

Imagen no. 34 Elementos Primarios y la Residencia.



CAPITULO 6
ANALISIS Y DISCUSION DE RESULTADOS.

6.1. Resultados de la encuesta

El análisis de los resultados de la encuesta realizada a la población habitante de la ZOCCG, se presenta con el orden establecido en el cuestionario y se complementa con comentarios relevantes observados.

Seguidamente se vierten a manera de análisis los resultados obtenidos respecto al levantamiento de información en campo, levantamiento fotográfico de la ZOCCG y del área de influencia, cédulas de observación y entrevista a personajes clave las condiciones de la estructura urbana y de la calidad de los espacios público de la zona de estudio.

- Del total de los encuestados el 65% fueron hombres casados mayores de 45 años de edad con grado de escolaridad primaria y secundaria, con actividad económica comerciante o jubilado; (ver imagen no. 35) Con lo que se cumple el perfil propuesto para la encuesta, el resto fue para mujeres, que complementaron la información y también tienen opiniones importantes.

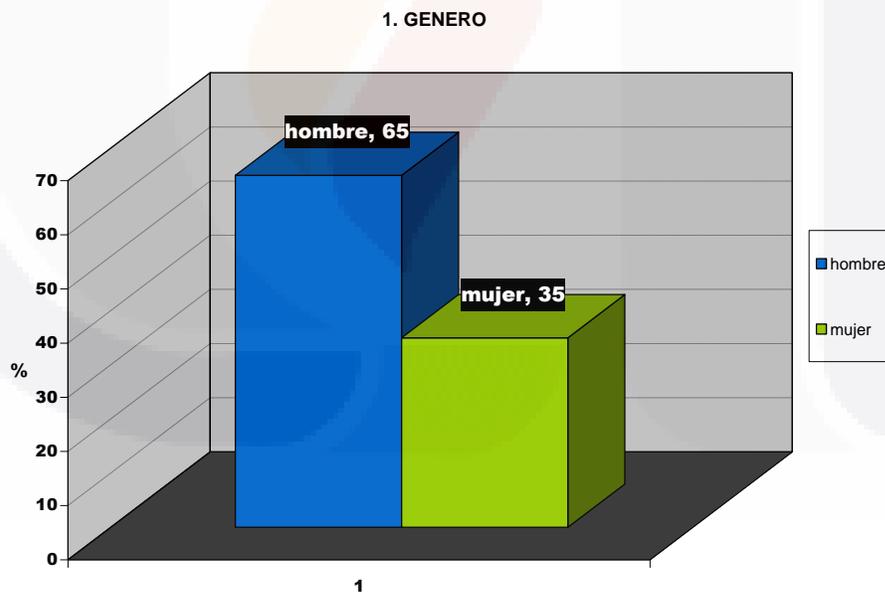
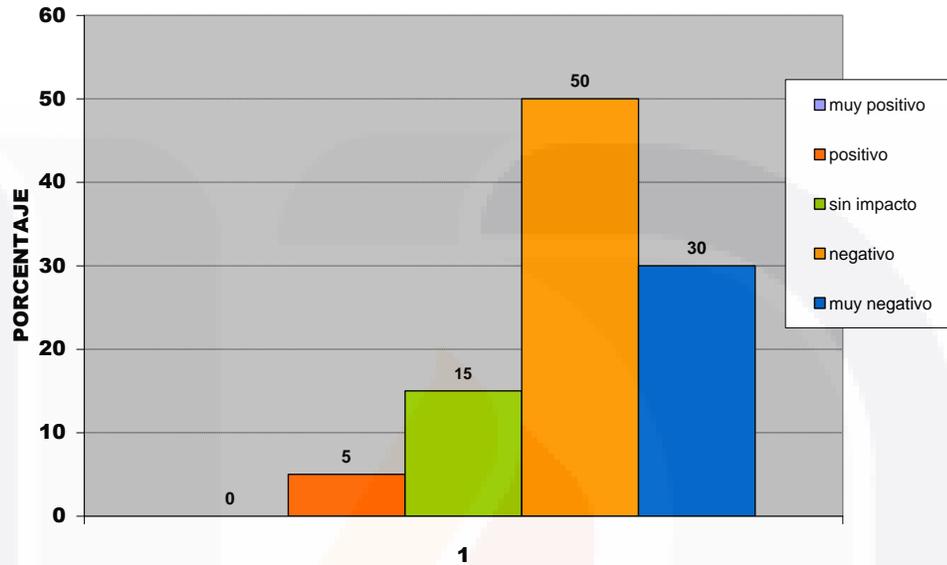


Imagen no.35 Grafica de Genero.

- En la imagen no. 36 se puede observar que el 80% de los encuestados considero que el cierre definitivo de los Talleres Ferrocarrileros tuvo un impacto negativo y muy

negativo para la Colonia Gremial, ya que se perdió una importante fuente de empleo, del cual la gran mayoría de las familias obtenían su sustento y estabilidad económica.

7. IMPACTO DE LA DESAPARICION DE LOS TALLERES DEL FFCC



-
- Imagen no.36 Grafica de opinión del impacto de la desaparición de los FFCC.
- Respecto al cierre de las industrias ubicadas en la franja oriente de la colonia Gremial, un porcentaje del 70% considero que repercutió negativamente, por la pérdida de fuentes de empleo, resulta contundente la opinión, lo que se traduce en un importante desaliento de la economía de la zona, otro 25% considero que no tuvo ninguna repercusión en la zona, esto se puede entender que la opinión corresponde a gente joven que no vivió o no conoció por otras fuentes el impacto negativo que provoco este hecho. El 5% restante opino que fue beneficioso.
- La opinión respecto a las naves industriales abandonadas ubicadas en la zona, resulto contundente, el 85% desea que las naves se rescaten y se reutilicen, es un buen indicador del deseo de hacer de la zona un espacio más amable, esto apoya definitivamente el reciclaje de las naves existentes.(ver imagen no. 38)

10. LA COLONIA CUENTA CON ESPACIOS PUBLICOS QUE LA IDENTIFIQUEN?

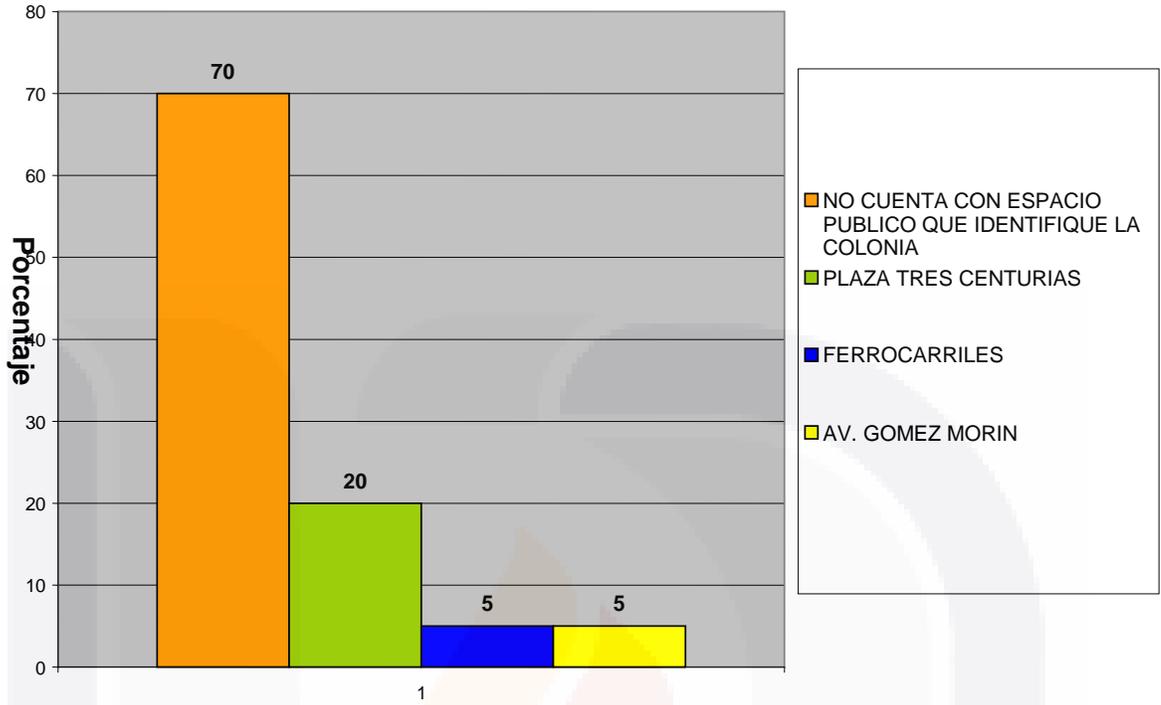


Imagen no. 37 Grafica de opinión de espacios públicos que identifiquen la ZOCC.

9. QUE HARIAS CON LAS NAVES ABANDONADAS

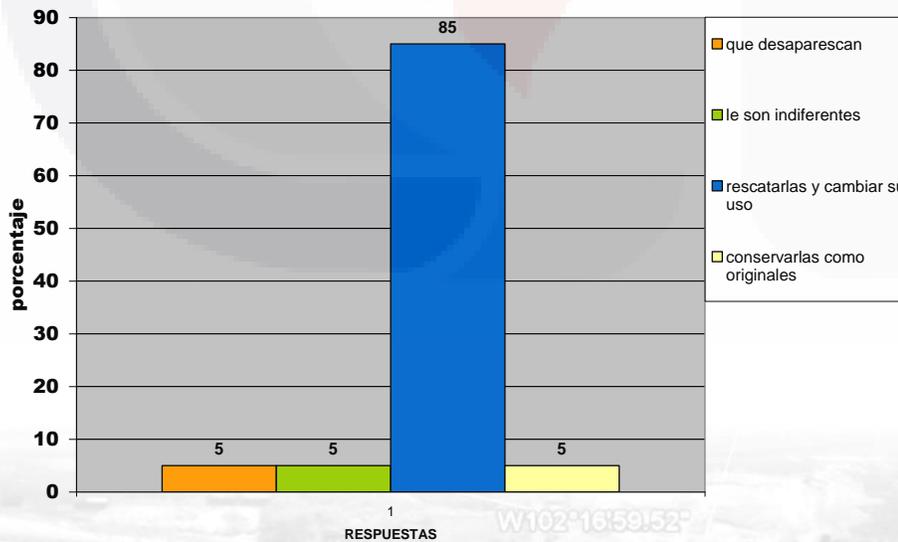


Imagen no. 38 Grafica de opinión para rehusar las naves industriales abandonadas de la ZOCC

- La imagen no. 37 nos muestra que El 70% de los habitantes de la colonia consideran que no se cuenta con al menos un espacio público reconocido que identifique la zona, el 30% restante cree que la Plaza Tres Centurias representa ese espacio público, lo interesante de esta pregunta es que resulta necesario en dotar de espacios públicos donde se provoque la socialización y que definitivamente llegue a ser un espacio identitario de la zona.
-
- Respecto a que si se cuenta con algún edificio o elemento urbano (hito urbano) que identifique a la colonia, el 50% considera que el edificio abandonado de CFE, antiguamente propiedad de la Compañía Nacional de Electricidad, es un elemento que permite tomar referencia del sitio, por lo que es importante la posibilidad de rescatarlo y reciclarlo, ya que posee una carga de identidad urbana como elemento trascendente, lo que le confiere valor de monumento.
-
- La percepción de los habitantes, respecto a la relación urbana (intercambio de actividades y facilidad de comunicación) que mantiene la colonia Gremial con los antiguos talleres ferrocarrileros, hoy Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias “COFETRECE” un 65% considera que es nula y un 35% considera que hay una relación urbana medida. (ver imagen no. 39) Este dato resulta interesante, ya que a pesar de los planes y proyectos realizados hasta hoy por parte de los gobiernos a nivel estatal y municipal, confirma la falta de estrategias que permitan la integración de las áreas perimetrales al COFETRECE. Por lo que la pregunta complementaria realizada fue ¿cómo cree que debería ser la relación urbana entre ambos elementos?, (ver imagen no. 40) para lo cual el 70% de los encuestados determino que debería de ser una relación estrecha y el 15% considera que debe ser muy estrecha. Lo que nos da un indicador el grado de percepción que tienen los habitantes respecto a la ruptura de la estructura urbana y de la necesidad de tener interrelación económica o de flujo peatonal o vehicular.

12. RELACION URBANA ACTUAL ENTRE LA COLONIA Y COFETRECE

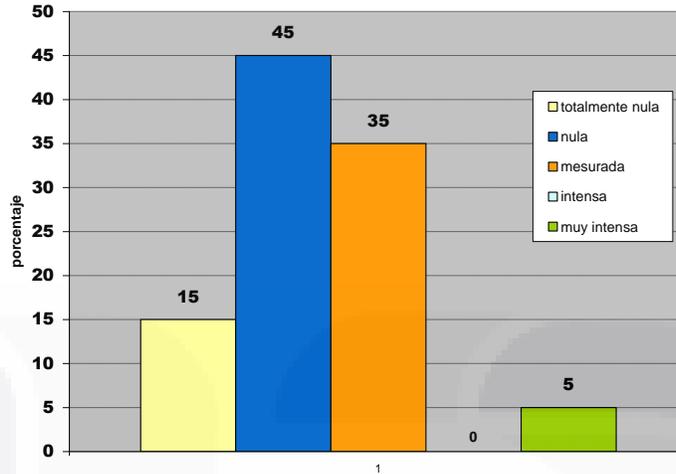


Imagen no. 39 Grafica de opinión de la actual relación urbana entre la ZOCC y COFETRECE.

Si la construcción de las nuevas vialidades en la zona, como el Par vial Norberto Gómez - Enrique Estrada, así como la Av. Manuel Gómez Morín, fue para mejorar la comunicación vial de la ciudad, resulta llamativo que un 30% de los encuestados considere que estas avenidas no han tenido algún impacto, ni negativo ni positivo en la ZOCC. Lo que se puede entender, al ver hacer el análisis de recorrido para salir o bien incorporarse a estas vialidades de la misma colonia y más en específico desde la franja oriente de la colonia Gremial, que son vialidades de primer orden que buscan ligar de manera vehicular a nivel ciudad el oriente con el poniente, cruzando la zona sin existir nodos de comunicación inmediatos a la ZOCC.

- Respecto al sistema de transporte público colectivo; a base de autobuses urbanos, el 45% de los encuestados considera que es poco eficiente y otro 40% cree que el servicio que presta en la colonia está entre ineficiente y muy ineficiente, lo que deja claro la falta de un sistema de transporte eficiente que permita solucionar la necesidad de movilidad urbana de los habitantes de la ZOCC. Esto es ciertamente entendible ya que solo 3 rutas recorren la colonia en su sección oriente, la ruta 30 pasa por la Av. Héroe de Nacozari sin comunicar con el centro de la ciudad, la ruta

27 toca tangencialmente la colonia y pasa por el centro de la ciudad, y por último la ruta 32 que circula por Av. Héroe de Nacozari, con rumbo al centro pero con frecuencia de tiempo de hasta 1 hora entre camión y camión, con mucha irregularidad en los horarios.

Por lo que es necesaria una reestructuración integral del transporte público de la ciudad realizada de manera multidisciplinaria, integrando la zona de estudio y el impacto que tendría la instalación y operación de la estación del tren suburbano, ya que se convertiría en un nodo de articulación de movilidad, con amplia relación con el COFETRECE y el centro de la ciudad.

- La movilidad peatonal de la población en la ZOCCG es frecuente, ya que prefiere en muchos casos caminar antes de utilizar el transporte público, lo que se transformo en una costumbre, como lo comento el Sr. José Serafín Sánchez, al momento del llenado de su cuestionario

“Voy caminando al centro a pagar el agua y la luz, me voy por Independencia y luego Álvaro Obregón, es una costumbre desde hace muchos años, me gusta caminar”

Lo que afianza la idea de la necesidad de fortalecer las sendas que comunican con otras partes de la ciudad.

- El 70% de la gente opina que la colonia es de fácil accesibilidad peatonal, cuenta con banquetas de 1.80 metros de ancho, se pueden considerar amplias que de acuerdo a las anchuras establecidas en el Código Urbano para el tipo de fraccionamiento, sin embargo no tiene una clara estructura peatonal que de preferencia a los flujos tradicionales, además no cuentan con instalaciones complementarias que le den seguridad al peatón como, semáforo peatonal, rampas, señalización vertical y horizontal peatonal, etc. Por lo que es conveniente dignificar y mejorar la red peatonal de la zona, tomando en cuenta a los diferentes tipos de usuarios.

- El 85% de la muestra cree que la circulación vehicular es de fácil desplazamiento con tendencia hacia un difícil desplazamiento, la conexión entre las calles locales y la av. Héroe de Nacozari es fácil ya que cuenta con dos nodos semaforizados que funcionan de entrada y salida, sin embargo la incorporación al par vial Enrique Estrada y Gabriela Mistral y la Av. Manuel Gómez Morín, es complicada por las maniobras de recorrido para su incorporación y salida que se tienen que hacer. Hace falta definir las funciones de una red jerárquica de vialidades, donde la vialidad colectora desempeñe su papel categóricamente.
- A pesar de que el 65% de los encuestados opino que se vive bien en la colonia, es relevante la apreciación de la gente respecto a la necesidad de hacer cambios en la colonia para mejorar las condiciones existentes, y esto lo afirman el 100% ya que creen muy necesaria una intervención en la zona. Otro 30 % cree que se vive mal y la causa más sentida es la inseguridad, bandas de jóvenes que viven en la parte norte de la franja oriente de la colonia Gremial son señalados como los culpables de una parte de inseguridad en la zona.
- El 65% de la muestra está interesado en participar en acciones enfocadas en mejorar el entorno urbano, esto debe ser entendido como un alto nivel de aceptación y que puede ser canalizado para que las acciones y proyectos sean apropiados a las necesidades de la población.
- La relación que se tiene actualmente entre la colonia gremial y las vías del FFCC, es considerado en un 65% peligrosa, otro 20% cree que es muy peligrosa, condición que debe ser tomada en cuenta en las propuestas de intervención de la zona, máxime si el proyecto del Tren Suburbano es llevado a la realidad. Será una prioridad buscar Integrarlo al paisaje sin detrimento de la seguridad.

18. COMO DEBE SER LA RELACION URBANA ENTRE LA COLONIA Y COFETRECE

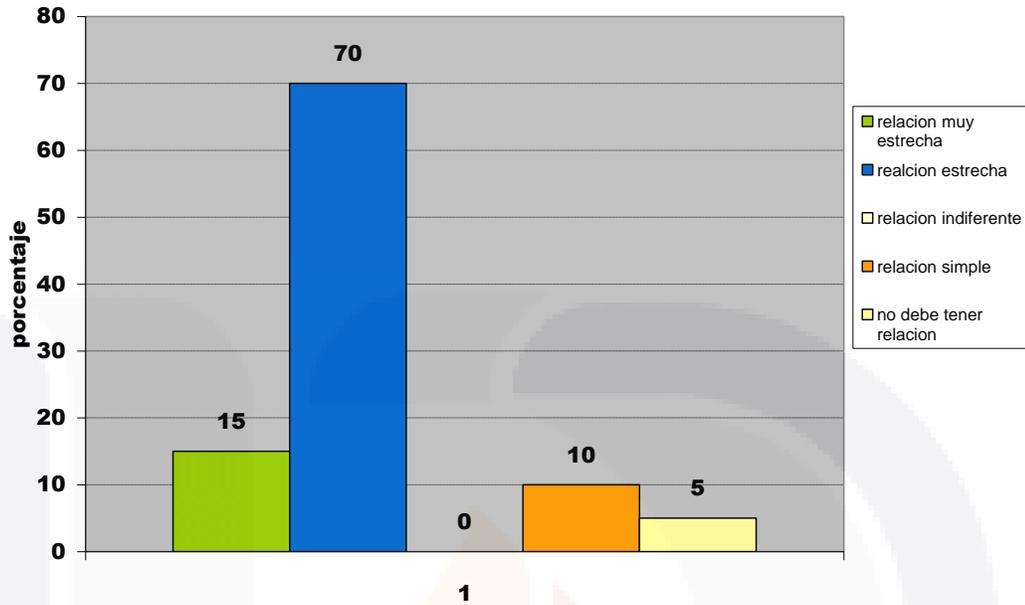


Imagen no. 40 Grafica de opinión de cómo debe ser la relación urbana entre la ZOCC y COFETRECE

- El tren suburbano es una estrategia del gobierno para generar un sistema de transporte modal como columna vertebral norte sur del estado, que nace a partir del Plan Nacional de Desarrollo 2001–2006, donde considera un reto, el darle un uso más racional a la infraestructura ferroviaria existente y al derecho de vía en las zonas urbanas del país, mediante el desarrollo de sistemas de transporte masivo a través de ferrocarriles suburbanos, este proyecto empata con la opinión positiva del 65% y sumamente positiva del 30% de los encuestados referente a la instalación de una estación del tren suburbano en la zona de estudio, por lo que resulta conveniente y oportuno aprovechar la coyuntura para proponer la estación del tren suburbano en la zona de estudio.

W102°16'39.52"

N21°53'29.76"

6.2 Análisis de resultados información de campo.

Se puede decir que el análisis y discusión de la información obtenida en los levantamientos de las condiciones de la estructura urbana y de la calidad de los espacios publico de la zona de estudio se engloba en una visión integral de la ciudad como un gran sistema urbano que contiene a la vez varios subsistemas en constante interrelación y transformación, esto permite tener varios niveles de entendimiento de las relaciones que guarda la ciudad con la zona de estudio.

La imagen no.41 resume las características que presenta actualmente la zona, la que se puede dividir en tres sectores según sus propias condiciones urbanas, el sector “A” el norte presenta el nivel más alto de densidad de habitacional tipo popular y la más alta densidad de habitantes por km². Así como el nivel de inseguridad más elevado de la zona, de acuerdo a las opiniones de los mismos habitantes.

El sector “B” que es el área central y de mayor interés dado sus características, que es donde se encuentran el mayor numero de vestigios industriales y vivienda abandonada, con la menor actividad económica, el espacio público de mala calidad, pero con mayor contacto visual y físico con el espacio de los ex talleres ferrocarrileros. Por lo que este sector es el más susceptible de intervenir con una propuesta de diseño del espacio público.

El sector “C” ubicado al sur, es la que presenta intervenciones urbanas y arquitectónicas, basadas en la Primera etapa del Plan Maestro Urbano Arquitectónico del Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias, presenta un parque temático con el rescate de elementos primarios como la antigua estación reciclándola como museo, otros espacios como foros, plazas y estacionamientos, pero con la situación de que es cerrado, negando la continuidad espacial y el acceso libre, sin conexión y continuidad entre las áreas adyacentes incluso a semiprivatizado espacios como el tradicional Parque Ferrocarrilero anteriormente abierto.

Resumiendo se puede decir que el espacio que fuera antiguamente para los talleres ferrocarrileros, (que ofreció trabajos a más de 5000 obreros y provocó una gran transformación de la ciudad), no se ha reintegrado a la dinámica de la estructura urbana, pese a la creación de programas parciales de desarrollo urbano y planes maestros de desarrollo como el Complejo Ferrocarrilero Tres Centurias (COFETRECE), más bien pareciera un gran trasatlántico encallado en medio de la ciudad, hermético como su casco de acero, busca afanosamente respirar como un pez fuera de su ambiente natural.

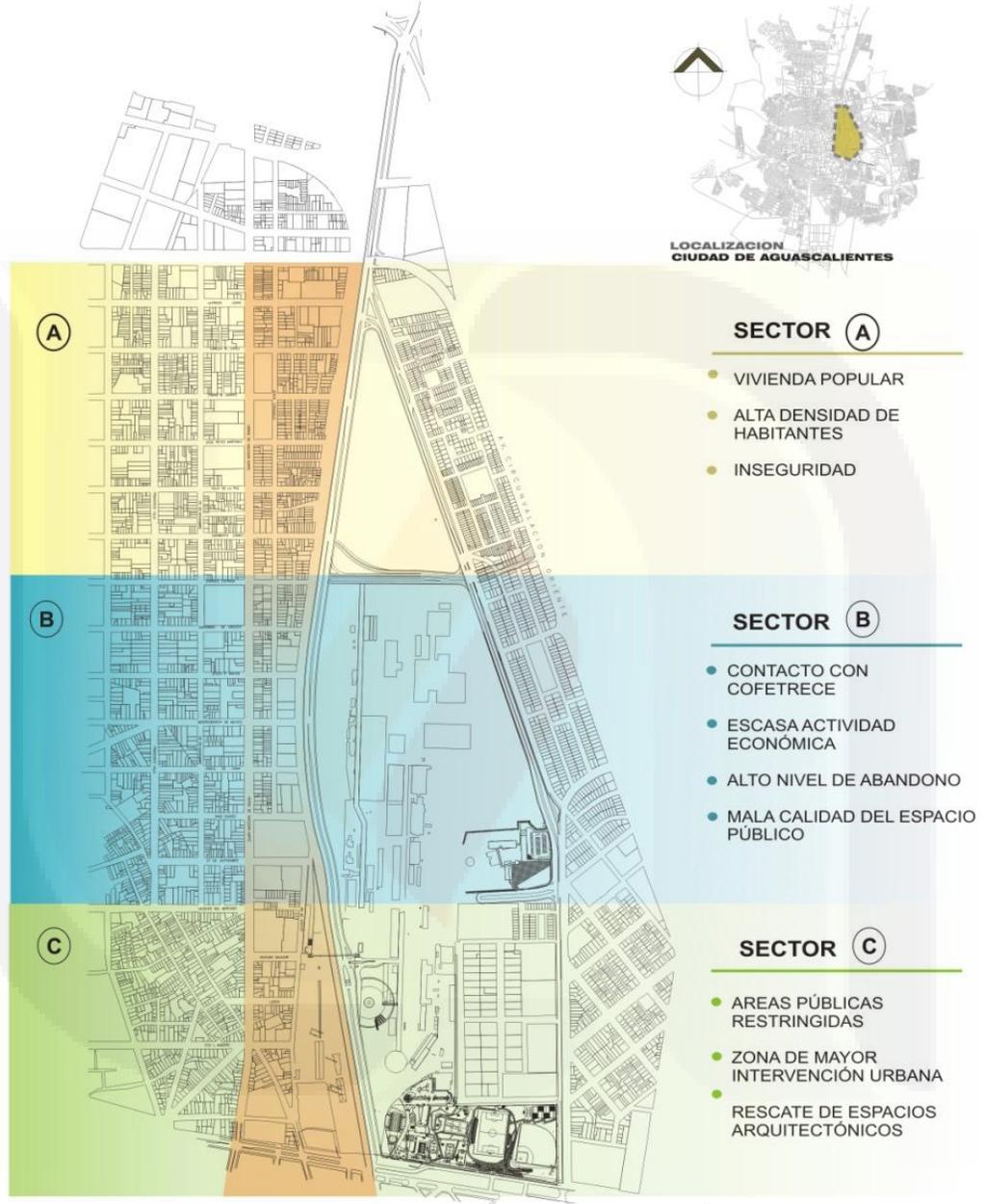
Las zonas perimetrales, como la Colonia Gremial antes asociadas se preguntan extrañadas que contiene, su salvación será adaptarse a su nuevo ambiente, integrándose a las nuevas estructuras urbanas de la ciudad, estableciendo interrelaciones y flujos de gente acordes con su entorno inmediato.

La colonia Gremial por su parte deberá aprovechar la oportunidad para retomar un papel en el conjunto y formulando el puerto que tanta falta le hace al barco encallado (COFETRECE) y así poder descongestionar su abultado contenedor, creando espacios lúdicos, entendidos como el ámbito de la expresión, de la confrontación y de la producción cultural, artística, científica y política diversas formas de expresión de los intereses y concepciones de la existencia tanto material como espiritual del hombre, donde la participación de todos y cada uno de sus habitantes en la confrontación y aporte de aquellos pensamientos, propuestas y discusiones que constituyen la esencia de lo que el pensamiento político contemporáneo, como el ejercicio de la ciudadanía.

W102°16'39.52"

- 82 -

21°53'29.76"



M MAESTRIA EN DISEÑO
 TRABAJO RECEPTACIONAL
 ARQ. FCO. JAVIER SALAS ARENAS

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE AGUASCALIENTES

CONDICIONES ACTUALES
 RUPTURA DE LA ESTRUCTURA URBANA Y ESPACIOS PÚBLICOS **CA**

No.41 condiciones urbanas actuales del la ZOCG.



CAPITULO 7
DISEÑO DEL ESPACIO PÚBLICO.
PROYECTO DE INTERVENCION EN LA COLONIA GREMIAL.

7.1 Definición de premisas de diseño.

A partir de la interpretación de los resultados de la investigación y en base a las variables de la ruptura de la estructura urbana y la calidad del espacio público, como conexión entre la investigación y el diseño, se definen las siguientes premisas para el desarrollo de la propuesta de diseño:

1. La Colonia Gremial y su zona oriente, necesitan el fomento de actividades alternas que se asocien y complementen el COFETRECE, que permitan su re inserción a la dinámica de la vida urbana y se convierta en parte importante de la estructura urbana existente.
2. Aprovechar los espacios (solares) abandonados que formaban parte de instalaciones de las industrias “satélite” para crear los espacios públicos que contengan las actividades que generen una nueva dinámica socio económico en la ZOCCG.
3. Rescatar las naves industriales abandonadas, sobre todo las de principio del siglo XX para su reciclaje y promover el uso de estos espacios con actividades lúdicas.
4. Aprovechar carácter histórico de la zona como nodo de movilidad urbana mediante la instalación en la ZOCCG una estación del proyecto del tren suburbano que reactive el uso y dinámica del espacio público.
5. Crear espacios públicos de amortiguamiento entre las vías el FFCC y la Colonia Gremial que ordenen, mejoren la imagen urbana y den seguridad a los habitantes.
6. Provocar la continuidad espacial y el flujo peatonal entre la colonia gremial y la Plaza Tres Centurias (donde está la antigua estación del FFCC.)
7. Generar un espacio público asociado a la estación del tren suburbano que funja como nodo articulador y espacio de centralidad entre la colonia Gremial y el COFETRECE.

8. Promover la creación de un circuito de transporte público alternativo que conecte la estación del tren suburbano, el COFETRECE, la colonia Gremial y el Centro de la Ciudad. que permita el flujo de personas llegadas, incluso desde otros municipios del estado.
9. Generar espacios públicos que pueda absorber el volumen de gente (habitantes transitorios) de acuerdo a la demanda diaria esperada (9138) y a la hora de máxima demanda diaria (5190 usuarios) del tren suburbano⁵⁶.
10. Que la plaza generada cuente con espacios de descanso y contemplación, para los habitantes residentes y habitantes transitorios.
11. Promover el uso de la vegetación como un elemento que ayude a definir los diferentes usos (circulación, contemplación y socialización) de la plaza.
12. Integrar ejes para articulación y comunicación vehicular y peatonal que permitan la fácil accesibilidad en la zona.
13. Generar un corredor lineal norte sur a manera de paseo lineal que integre a los grupos sociales, incentive caminar y el uso diario de la bicicleta, además también permitirá de retomar la vieja tradición de paseo familiar que se daba en los anteriores andenes de la estación
14. Promover la reactivación económica, mediante el impulso del comercio y los servicios.

7.2 Esquemas de diseño

En un nivel macro se entiende que la zona puede considerarse como un gran espacio que permita, ligar y tejer un filtro de comunicación entre el oriente y el centro de la ciudad, integrando las partes a la ciudad en una gran estructura urbana.

Si alguna vez la colonia Gremial fue parte integral del sistema productivo (que caracterizo la industrialización de Aguascalientes), como abastecedora de la fuerza de trabajo y lugar para la socialización del gremio ferrocarrilero, donde sus límites se

⁵⁶ Datos obtenidos de la secretaría de Obras Publicas del Estado de Aguascalientes.

extendían mas allá de la estación y del deportivo ferrocarrilero, ***es posible hoy retomar el papel que como elemento de un sistema urbano, tuvo alguna vez en la conformación urbana de la ciudad y del sitio, adaptado a sus nuevas condiciones y oportunidades.***

Para lograr lo anterior se propone crear un gran espacio para la movilidad y centralidad con sentido funcional que identifique la zona, permita integrarla nuevamente al tejido urbano mediante la creación de un nodo de movilidad del transporte urbano, reciclaje de espacios identitarios, creación de espacios públicos y fomento de actividades culturales, económicas y de servicios, de manera equilibrada.

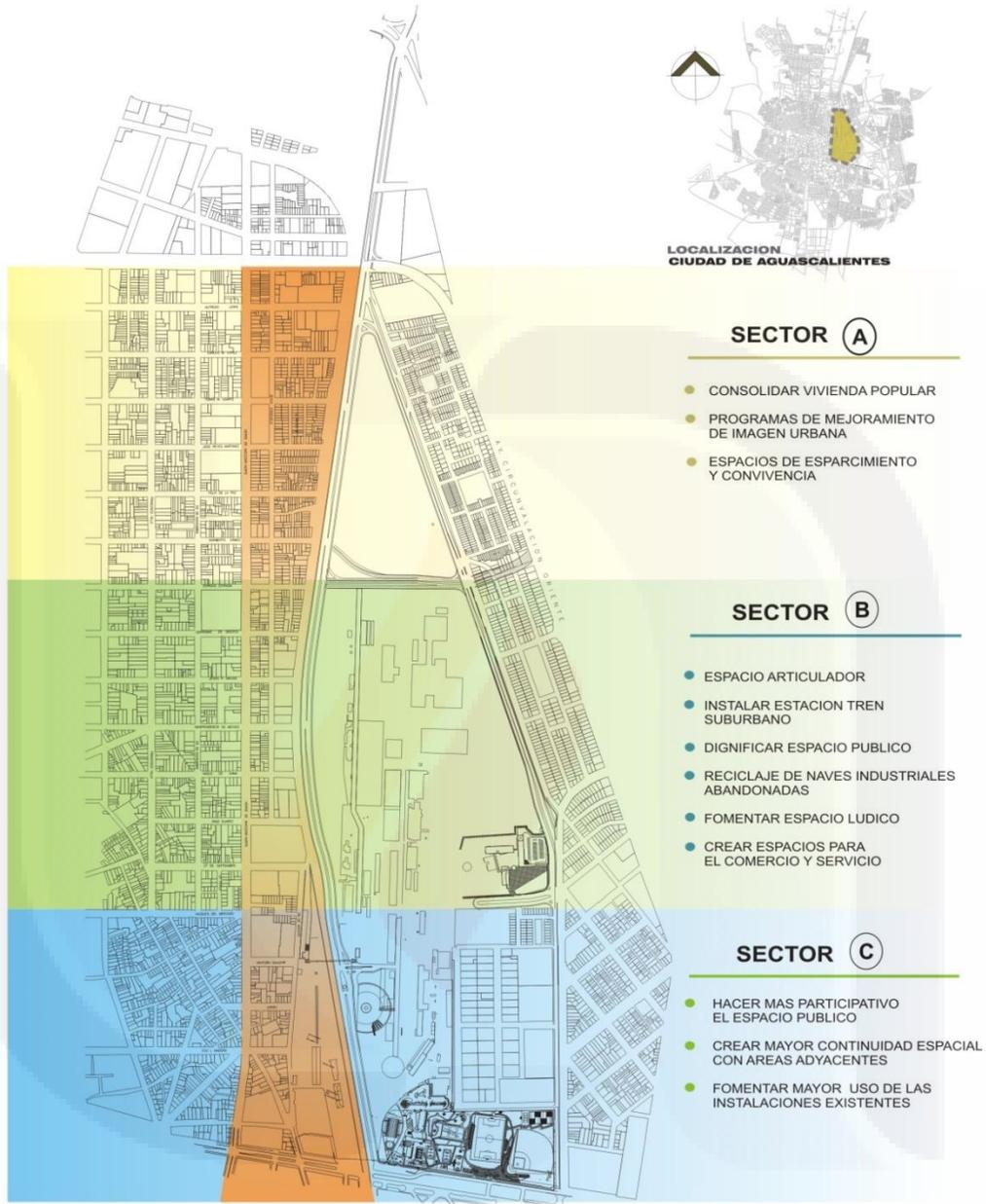
Dentro del área de estudio y como propuesta se plantea las siguientes estrategias generales, basadas en la interpretación de la investigación y bajo la estructura metodológica para el diseño planteado en el capítulo 3.

Para el sector “A” (ver imagen no. 42) definido en la imagen no. 42 se pretende la consolidación del sector como habitacional popular, implementando programas de mejoramiento de la imagen urbana, generación de espacio públicos que fomenten la convivencia y el esparcimiento, ligando mediante la continuidad espacial la zona norte de COFETRECE.

El sector “B” (ver imagen no. 42) es el que será intervenido con la propuesta específica de diseño del espacio público, aprovechando el lugar como un gran espacio articulador y de movilidad instalando la estación del tren suburbano, creando un corredor lineal paralelo a la vía del tren que permita los recorridos funcionales y de recreo en el sentido norte –sur hasta ligar con el sector “C”. Aprovechar y reciclar los vestigios de arquitectura industrial impulsando el comercio, la cultura y el espacio lúdico, y con ello fortalecer la calidad del espacio público.

W102°16'59.52"

- 87 - 21°53'29.76"



MAESTRIA EN DISEÑO

TRABAJO RECEPTACIONAL
ARQ. FCO. JAVIER SALAS ARENAS



ESTRATEGIAS GENERALES
RUPTURA DE LA ESTRUCTURA URBANA Y ESPACIOS PUBLICOS **EG**

Imagen no. 42 Estrategias generales.

7.3 Presentación de anteproyecto.

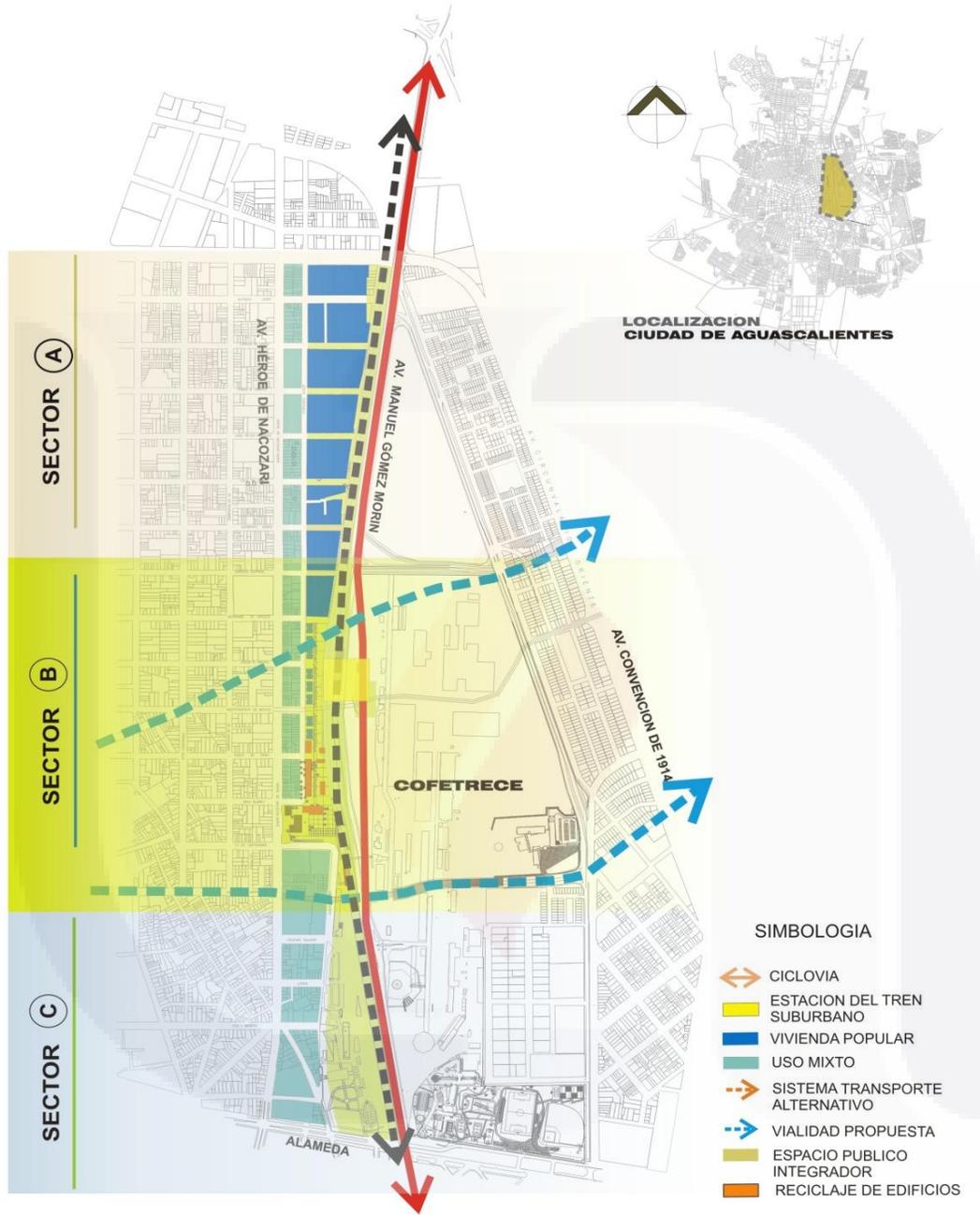
El anteproyecto de diseño del espacio público pretende la regeneración de la ZOCC mediante su integración a la estructura urbana y al tejido de la ciudad, sacarla del estado de obsolescencia que presenta y regresar la dinámica socioeconómica.

La estrategia principal pretende que la zona retome el uso como centro de movilidad urbana (característica del espacio público de la zona cuando funcionaban a plenitud los talleres y trenes ferrocarrileros), mediante la creación de nuevos espacios públicos que permitan la socialización y generación de espacios de centralidad y movilidad urbana, utilizando como pretexto, la integración en la zona de una estación del Tren Suburbano del Estado, hoy día promovido por el Gobierno del Estado de Aguascalientes y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La creación de los espacios públicos en la zona permitirá fomentar la socialización, la convivencia, y la recreación, de los habitantes de la zona y permitirá rescatar al mismo tiempo una zona industrial en abandono, dignificando y reconociendo su valor histórico.

Como ejercicio de diseño del espacio público y como ejemplo de una propuesta que se signifique por su correlación con la investigación y los postulados teóricos de la misma, donde se reconocen los elementos trascendentes y su correspondencia con la línea del tiempo, se tomo como área de diseño el sector denominado con la letra "C", (ver imagen no. 43) dada que reúne un mayor número de consecuencias y efectos en el espacio público producto de la ruptura de la estructura urbana.

Complementariamente se integran los sectores "A" y "C" (ver imagen no. 43) definiendo a manera de estrategias generales las características que deberán tener para conformar una unidad de intervención y que respondan igualmente a las interpretaciones de los resultados de la investigación.



MAESTRIA EN DISEÑO

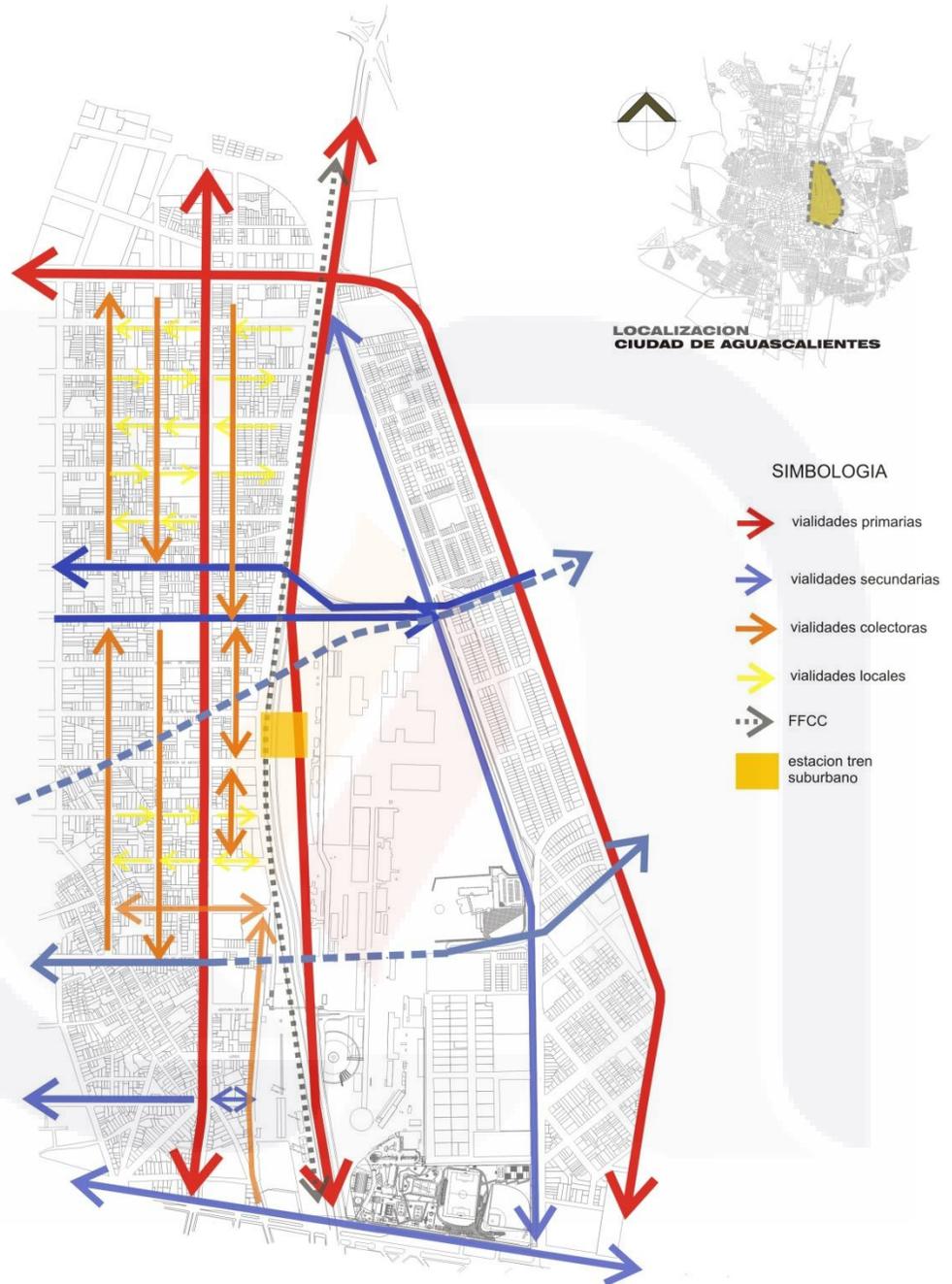
TRABAJO RECEPTACIONAL
ARQ. FCO. JAVIER SALAS ARENAS



ESQUEMA GENERAL
RUPTURA DE LA ESTRUCTURA URBANA Y ESPACIO PUBLICO

EG

Imagen no. 43 Esquema general de intervención en ZOCG.



M **MAESTRIA EN DISEÑO**
 TRABAJO RECEPCIONAL
 ARQ. FCO. JAVIER SALAS ARENAS

U **UNIVERSIDAD AUTONOMA DE AGUASCALIENTES**

PROPUESTA VIAL
RUPTURA DE LA ESTRUCTURA URBANA Y ESPACIOS PUBLICOS **PV**

Imagen no 44 Propuesta de vialidad.



MAESTRIA EN DISEÑO

TRABAJO RECEPCIONAL
ARQ. FCO. JAVIER SALAS ARENAS



ANTEPROYECTO SECTOR B
RUPTURA DE LA ESTRUCTURA URBANA Y ESPACIOS PUBLICOS

AP

Imagen no. 45 Propuesta de anteproyecto en sector "B"

La calidad del espacio publico se puede dar por:

“la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su fuerza mixturante de grupos y comportamientos y por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración culturales”.



Gustavo Munizaga



MAESTRIA EN DISEÑO

TRABAJO RECEPTACIONAL
ARQ. FCO. JAVIER SALAS ARENAS



PERSPECTIVA AEREA SECCION B
RUPTURA DE LA ESTRUCTURA
URBANA Y ESPACIOS PUBLICOS

P1

Imagen no. 46 Perspectiva foto realista de propuesta de diseño en ZOCCG sector “B”

Aprovechar el proyecto del tren suburbano para instalar una estacion en la zona, que reactive el uso y dinamica del espacio publico, que sirva de conexi3n de la zona conelcentro de la ciudad.

Retomar un papel protagonico en el conjunto y formular el puerto quetanta falta le hace al barco encallado (COFETRECE) y as3 poder descongestionar su abultado contenedor, creando espacios l3dicos, entendidos como el 3mbito de la expresi3n, de la confrontaci3n y de la producci3n cultural, art3stica, cient3fica y pol3tica.



MAESTRIA EN DISEÑO

TRABAJO RECEPCIONAL
ARQ. FCO. JAVIER SALAS ARENAS



PERSPECTIVA AEREA SECCION B
RUPTURA DE LA ESTRUCTURA
URBANA Y ESPACIOS PUBLICOS

P2

Imagen no. 47 Perspectivas foto realistas de propuesta de diseo en ZOCC

Crear espacios públicos de amortiguamiento entre las vías del tren suburbano y la colonia Gremial, que ordenen, mejoren la imagen urbana y den seguridad a los habitantes.

Rescatar las naves industriales abandonadas, sobre todo las de principios del siglo XX para su reciclaje y promover el uso de estos espacios con actividades lúdicas

Provocar la continuidad espacial y flujo peatonal, entre la colonia Gremial y la Plaza Tres Centurias (donde se encuentra la antigua estación del FFCC)



MAESTRIA EN DISEÑO

TRABAJO RECEPCIONAL
ARQ. FCO. JAVIER SALAS ARENAS



PERSPECTIVA AEREA SECCION B
RUPTURA DE LA ESTRUCTURA
URBANA Y ESPACIOS PUBLICOS

P3

Imagen no. 48 Perspectivas foto realistas de propuesta de diseño en ZOCC

Reconocer valorar y rescatar la trascendencia del monumento como elemento de referencia histórica

Aprovechar los espacios abandonados que formaban parte de las instalaciones industriales para crear los espacios publicos que contengan las actividades producto de la nueva dinamica socio-economica de

l a Z O C G .



Crear un nodo de articulación de transporte urbano. para fomentar la movilidad y centralidad urbana



MAESTRIA EN DISEÑO

TRABAJO RECEPCIONAL
ARQ. FCO. JAVIER SALAS ARENAS



PERSPECTIVA SECTOR B
RUPTURA DE LA ESTRUCTURA
URBANA Y ESPACIOS PUBLICOS

P4

Imagen no. 49 Perspectivas foto realistas de propuesta de diseño en ZOCC

Crear un gran espacio de movilidad y centralidad que de sentido funcional he identitario a la zona y permita su integración nuevamente a la estructura urbana, mediante la creación de un nodo de movilidad del transporte urbano reciclaje de espacios identitarios, creación de espacios públicos y fomento de actividades culturales económicas y de servicio, en una interrelación de equilibrada

Promover el uso de la vegetación, como elemento que conforme y defina los diferentes usos de circulación contemplación y socialización del espacio publico.



VISTA



MAESTRIA EN DISEÑO

TRABAJO RECEPCIONAL
ARQ. FCO. JAVIER SALAS ARENAS



PERSPECTIVA SECTOR B
RUPTURA DE LA ESTRUCTURA
URBANA Y ESPACIOS PUBLICOS

P5

Imagen no.50 Perspectivas foto realistas de propuesta de diseño en ZOCC



MAESTRIA EN DISEÑO

TRABAJO RECEPTACIONAL
ARQ. FCO. JAVIER SALAS ARENAS



**PERSPECTIVA AEREA SECTOR B
RUPTURA DE LA ESTRUCTURA
URBANA Y ESPACIOS PUBLICOS**

P6

Imagen no. 51 Perspectivas foto realistas de propuesta de diseño en ZOCC

CAPITULO 8

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El diseño es una disciplina que refiere una actividad donde se transforma una idea o un concepto. Este concepto deberá obtenerse de la interpretación de los resultados de la investigación (premisas de diseño), para crear un producto singular que satisfaga las necesidades particulares y específicas, en este caso de la Zona Oriente de la Colonia Gremial, las premisas permiten igualmente contrastar con el resultado para realizar una primera evaluación del nivel de cumplimiento de las expectativas trazadas en los conceptos planteados y en las expectativas de los habitantes y usuarios finales del proyecto de espacio público.

Diseñar es propiamente un proceso que puede ser parcialmente sistematizado en ciertos momentos del acto creativo, mas nunca corresponderá igualar la estructura de la ciencia con la estructura del diseño, por lo que es importante el equilibrio y la autonomía de cada parte, mas sin embargo se pueden considerar complementarios e interdependientes como un manera de hacer y dar validez al diseño, algo que se deberá seguir estudiando y proponiendo, sobre todo cuando el valor del diseño no es plenamente valorado y reconocido en la sociedad; además ejercido por una gran variedad de personas que no tienen la suficiente preparación, por lo que deforman el ejercicio del diseño.

La ciencia busca el producir conocimiento en sí, y el diseño es un conocimiento aplicado, una disciplina practica que incluye una actividad intelectual, como razonamiento y como base permite darle su dimensión y característica en el campo del conocimiento, lo que posibilita la oportunidad de integrar la necesidad de la investigación como antecesora del diseño, en una visión más amplia sea parte del proceso de diseño.

La ciudad es un fenómeno urbano complejo que requiere necesariamente del análisis y conocimiento para comprender su realidad, la propuesta de este documento es busca establecer una liga entre la necesidad de entender la realidad urbana con la necesidad de hacer ciudad, donde las premisas de diseño venidas de

la investigación permiten realizar propuestas de diseño de espacios públicos que respondan realmente a la o las problemáticas específicas.

Si entendemos que este trabajo busca responder a un fenómeno en lo específico, se podría entender por tanto que faltaría abundar en el conocimiento de otros fenómenos que necesariamente se interrelacionan y provocan los hechos urbanos, lo que supondría una falta importante de conocimiento que englobe la totalidad de los hechos urbanos.

La investigación orientada a obtener premisas para el diseño requiere por lo tanto de un cúmulo de conocimiento vasto que necesariamente se requiere construir, por lo que resulta muy importante fomentar el desarrollo de propuestas de diseño urbano tomando como base el estudio y análisis de los fenómenos que expresan la característica urbana de la zona que se quiere intervenir, o más bien aun, la detección y estudio de fenómenos urbanos donde los resultados puedan reflejarse en los programas de desarrollo urbano y de donde surjan las propuestas de diseño para su desarrollo y posterior ejecución.

Resulta importante resaltar que una buena conexión entre la investigación orientada a formular premisas para el diseño, con las directrices de una buena planeación, permite el desarrollo de propuestas de diseño de espacios públicos de calidad, espacios que generan necesariamente calidad de vida, impulso del desarrollo económico, organizador del tejido urbano y fomentador de identidad.

Fomentar la necesidad de investigar para diseñar, como parte de la cultura y de las costumbres de la manera de figurar y hacer la ciudad, es una tarea pendiente, donde los actores de la ciudad, en especial los especialistas y políticos deberán de marcar la pauta, para lo cual la gestión política del espacio público de calidad debe ser un instrumento de alta eficiencia, sobre todo en un medio ambiente que históricamente ha desdeñado el ejercicio del diseño en su expresión más amplia y se somete muchas veces a consideraciones e intereses personales o de grupo, donde generalmente las propuestas de diseño son distorsionadas por visiones alejadas a la realidad, pero con amplio poder de decisión.

Por lo que es necesario fortalecer la opinión y presencia de los especialistas del diseño para que prevalezca entorno a las propuestas mismas y repercutan en una mejor calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

La ciudad contemporánea debe retomar el interés por los espacios públicos, percatándose de la importancia de su imagen en un contexto de competencia económica y de necesidad de afirmación de su identidad como factor de cohesión social, de reconstruir una cultura de la ciudad, de reencontrar las referencias históricas, que permitan dar respuesta a las intervenciones de renovación, más que a la creación de nuevos espacios, construir en el colectivo social un movimiento a favor de tener en cuenta al espacio público como elemento estructurador de la ciudad.



W102°16'39.52"

- 101 -

121°53'29.76"



ANEXOS

Diseño de cuestionario

No.

La presente encuesta, es parte de una investigación para la Maestría en Diseño en Espacios Públicos de la Universidad Autónoma de Aguascalientes, y tiene como finalidad, detectar la problemática urbana de la zona oriente de la colonia Gremial. Agradezco el tiempo tomado para contestar este cuestionario. Toda la información levantada será utilizada exclusivamente para fines académicos.



nombre

instrucciones de llenado: favor de marcar su respuesta con una **X**

G 1) sexo 2) estado civil
11) hombre 12) mujer 21) casado 22) soltero 23) otro

G 3) Rango de edad
31) de 5 a 12 32) de 13 a 21 33) de 22 a 34 34) de 35 a 45 35) de 45 a 60 36) de 61 a mas

G 4) Grado de escolaridad
41) sin estudios 42) primaria 43) secundaria 44) preparatoria 45) profesional 46) posgrado

G 5) Actividad economica
51) obrero 52) empleado 53) comerciante 54) profesionista 55) estudiante 56) otro

G 6) Tiempo de residir en la colonia
61) no es residente 62) 6 a 10 años 63) 11 a 20 años 64) 21 a 30 años 65) mas de 30

7) Para usted, que impacto a tenido en la colonia gremial la desaparicion de los talleres del ferrocarril?
71) muy benefico 72) benefico 73) sin impacto 74) negativo 75) muy negativo
76) Y por que?

8) Como considera Usted que repercutio la desaparicion de las fabricas en la zona oriente de la colonia Gremial?
81) muy positiva 82) positivamente 83) sin repercucion 84) negativamente 85) muy negativa

9) Que opinion tiene respecto a las naves industriales abandonadas de la colonia Gremial?
91) Que desaparescan 92) le son indiferentes 93) rescatarlas y cambiar su uso 94) conservarlas como originales

10) Cree que la zona oriente de la colonia gremial cuenta algun espacios publicos que la identifique?
101) si 102) no
103) si su respuesta es positiva, mencione cual es el lugar y por que ?

La presente encuesta, es parte de una investigacion para la Maestria en Diseño en Espacios Publicos de la Universidad Autonoma de Aguascalientes, y tiene como finalidad, detectar la problematica urbana de la zona oriente de la colonia Gremial. Agradezco el tiempo tomado para contestar este cuestionario. Toda la informacion levantada sera utilizada exclusivamente para fines academicos.

No.

instrucciones de llenado: favor de marcar su respuesta con una **X**




11) Considera que la zona oriente de la colonia gremial cuenta con algun edificio o elemento urbana que la identifique?

111) si 112) no

113) si su respuesta es positiva, mencione el elemento y su ubicacion?

12) Como considera actualmente la relacion urbana entre la Colonia Gremial y el Nuevo Complejo en los extalleres?

121) totalmente nula 122) nula 123) mesurada 124) intensa 125) muy intensa

13) Con respecto a la comunicacion vial, Como cree que vino a incidir la nueva Av. Gomez Morin y el par vial Gabriel Mistral y Norberto Gomez en la colonia gremial ?

131) mejoro la comunicacion con la ciudad 132) no le afecto 133) no mejoro la comunicacion con la ciudad

14) Si utiliza el transporte publico, como califica el servicio que prestan para la gente de esta colonia?

141) muy eficiente 142) eficiente 143) poco eficiente 144) ineficiente 145) muy ineficiente

15) Desde el punto de vista de accesibilidad, Como calificaria la posibilidad de desplazarse peatonalmente de la zona oriente de la colonia gremial a otro punto cercano de la ciudad?

151) dificilmente accesible 152) medianamente accesible 153) accesible 154) muy accesible 154) facilmente accesible

16) Como calificaria desplazarse en automovil desde la zona oriente de la colonia Gremial hacia otros puntos dentro de la ciudad?

161) muy facil desplazamiento 162) facil despazamiento 163) dificil desplazamiento 164) muy dificil desplazamiento

17) Considera que la zona oriente de la colonia gremial debe tener cambios de sus condiciones actuales ?

171) absolutamente necesario 172) muy necesario 173) necesario 174) no es necesario 175) totalmente innecesario

18) Como considera que debe ser la relacion urbana entre la colonia gremial y el nuevo complejo ferrocarrilero?

181) relacion muy estrecha 182) relacion estrecha 183) relacion indiferente 184) relacion simple 185) no debe tener relacion

pagina 2/3 responsable de la encuesta , arq. Francisco Javier Salas Arenas

La presente encuesta, es parte de una investigacion para la Maestria en Diseño en Espacios Publicos de la Universidad Autonoma de Aguascalientes, y tiene como finalidad, detectar la problematica urbana de la zona oriente de la colonia Gremial. Agradezco el tiempo tomado para contestar este cuestionario. Toda la informacion levantada sera utilizada exclusivamente para fines academicos.

No.

UNIVERSIDAD AUTONOMA DE AGUASCALIENTES 

instrucciones de llenado: favor de marcar su respuesta con una **X**

19) En general como considera que se vive en la Colonia Gremial?

191) muy bien 192) bien 193) mal 194) muy mal 195) no se puede vivir

20) Estaria interesado en participar en propuestas para transformar y mejorar el estado actual de la zona oriente de la Col. Gremial?

201) muy interesado (a) 202) interesado (a) 203) indiferente 204) no le interesa 205) totalmente desinteresado (a)

21) Como califica la actual relacion de la colonia gremial con la cercania de la via del ferrocarril?

211) muy peligrosa 212) peligrosa 213) indiferente 214) segura 215) muy segura

22) Que opinion le generaria el tener en la zona oriente de la colonia gremial una estacion del tren suburbano?

221) sumamente positivo 222) positiva 223) intrascendente 224) negativa 225) sumamente negativa

pagina 3/3 responsable de la encuesta , arq. Francisco Javier Salas Arenas

gracias por su participacion.

Concentrado de resultados de encuesta

CONCENTRADO DE ENCUESTA . REALIZADA EN ABRIL DE 2008.						INVESTIGACION: REALIZO:		RUPTURA DE LA ESTRUCTURA URBANA YSU IMPACTO EN LA ARQ. FRANCISCO JAVIER SALAS AREANAS																					
pilot	1		2			3						4					5												
	11	12	21	22	23	31	32	33	34	35	36	41	42	43	44	45	46	51	52	53	54	55	56						
1	1				1 VIUDO						1			1								1							
2	1		1							1														HOGAR					
3		1	1								1					1					1								
4			1	1											1							1							
5	1		1									1												JUBILADO					
6	1		1												1						1								
7	1		1												1							1							
8	1		1									1										1							
9	1		1									1			1									PENSIONADO					
10	1		1																					PENSIONADO					
11	1			1											1								1						
12		1	1									1												HOGAR					
13		1			1 VIUDA							1												HOGAR					
14		1	1												1							1							
15	1		1												1		1					1							
16	1		1													1						1							
17		1		1																			1						
18	1			1												1						1							
19	1		1												1							1							
20																													
21																													
22																													
23																													
24																													
25																													
NUMERO	13	7	15	3	2						0	1	1	3	8	7	0	6	9	3	2	0	2	4	6	1	1		6
%	65	35	75	15	10						0	5	5	15	40	35	0	30	45	15	10	0	10	20	30	5	5		30

PERDIDA DE LA CALIDAD EN EL ESPACIO PUBLICO.

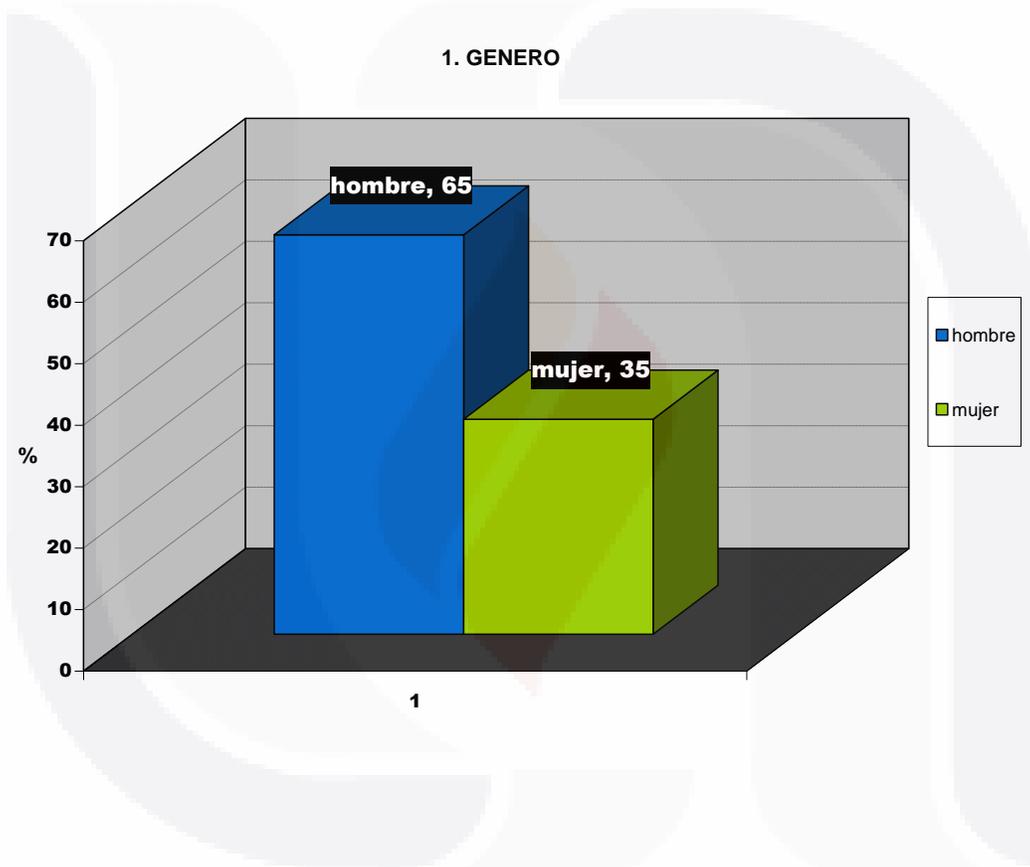
MAESTRIA EN DISEÑO DE ESPACIOS PUBLICOS

UAA. CENTRO DE CIENCIAS DEL DISEÑO Y DE LA COSTRUCCION.

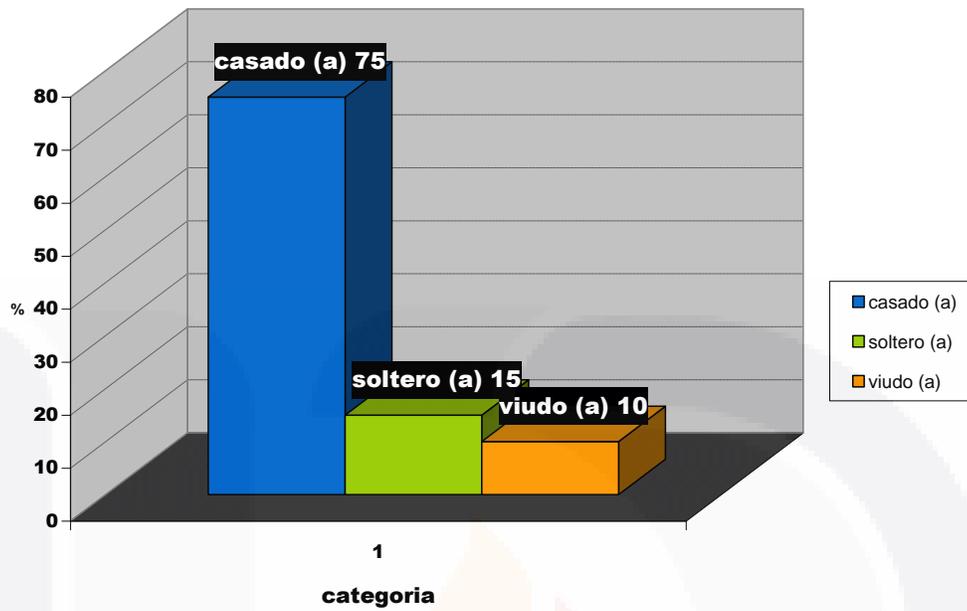
6					7					8					9				10				
61	62	63	64	65	71	72	73	74	75	76	81	82	83	84	85	91	92	93	94	101	102	103	
		1							1					1									1
				1					1					1					1				1
	1								1					1					1				1
				1					1	ELIMINO TRABAJO				1					1			1	1
		1							1	ELIMINO TRABAJO				1					1			1	PLAZA 3 CENT
				1					1	ELIMINO TRABAJO				1					1			1	1
				1					1	ELIMINO TRABAJO				1					1			1	GOMEZ MORIN
			1						1	ELIMINO EL RUIDO				1					1			1	PLAZA 3 CENT
				1					1	FALTA AFLUENCIA DE PERSONAS									1			1	1
				1					1	FALTO EMPLEO				1					1			1	PLAZA 3 CENT
		1							1	FALTA AFLUENCIA DE PERSONAS				1					1			1	1
			1						1	ANTES SE VIVIA MEJOR				1					1			1	1
				1					1	HOY ESTA EN RUINAS				1				1				1	1
		1							1	YA NO HAY VENTAS				1					1			1	1
			1						1	YA NO HAY VENTAS				1					1			1	1
				1					1	ERA UNA FUENTE DE TRABAJO				1					1			1	1
				1					1	ELIMINO TRABAJO				1					1			1	1
				1					1	DESARTICULO GREMIO									1			1	1
2	3	5	1	9	0	1	3	10	6		1	0	5	11	3	1	1	17	1	6	14		
10	15	25	5	45	0	5	15	50	30		5	0	25	55	15	5	5	85	5	30	70		

Graficas de resultados de encuesta.

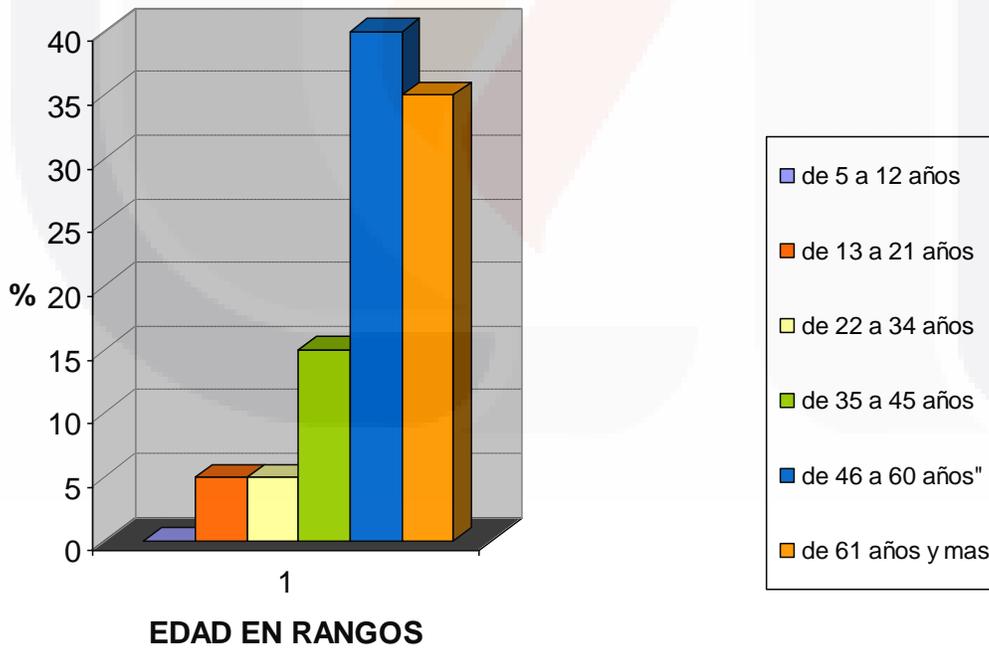
Las graficas siguientes, son el resultado de la información procesada en la tabla de concentración de la encuesta, viene graficada por cada una de las preguntas.



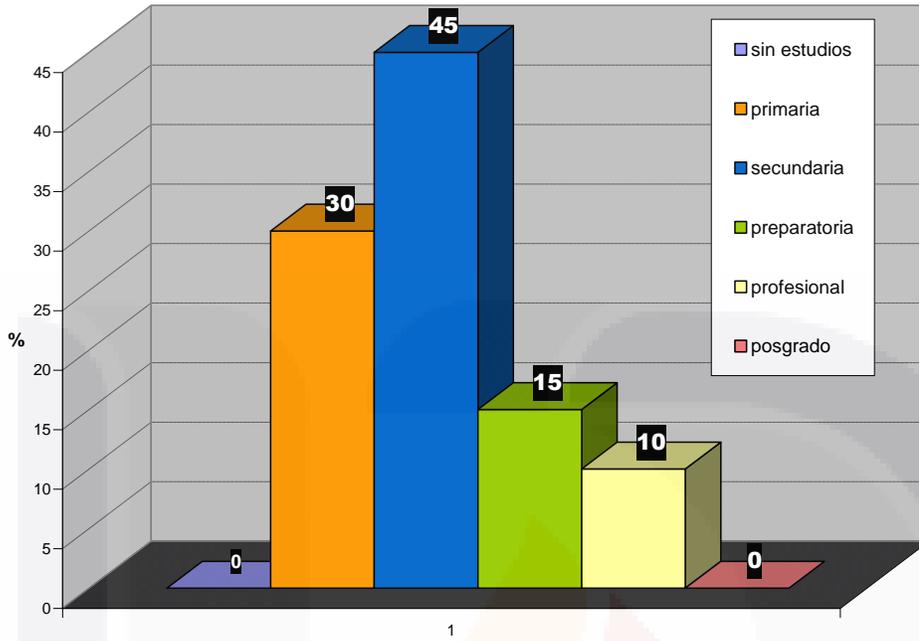
2. ESTADO CIVIL



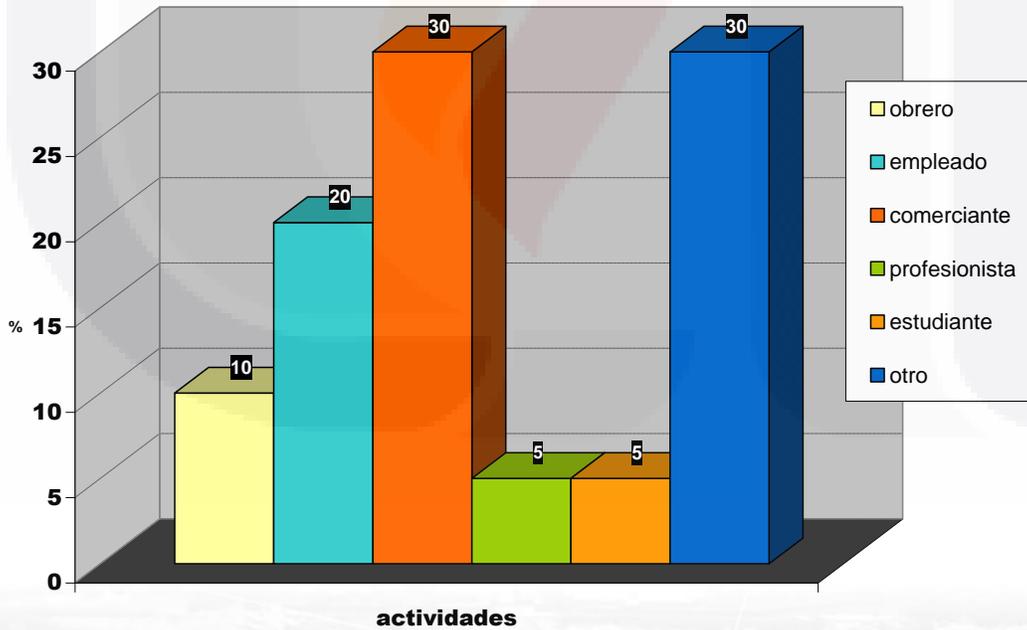
3. RANGO DE EDAD



4. GRADO DE ESCOLARIDAD



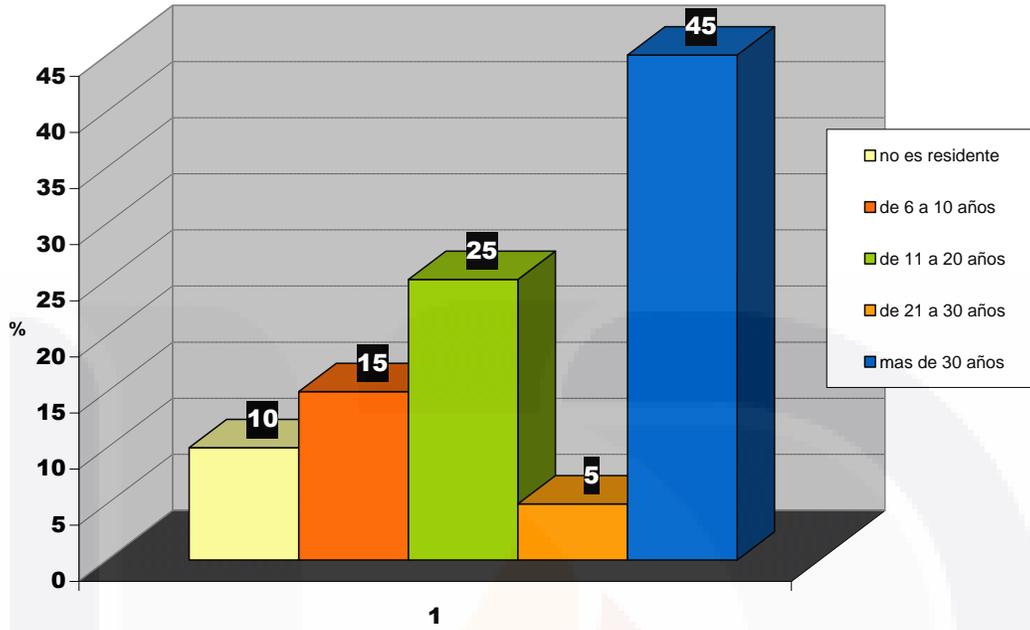
5. ACTIVIDAD ECONOMICA



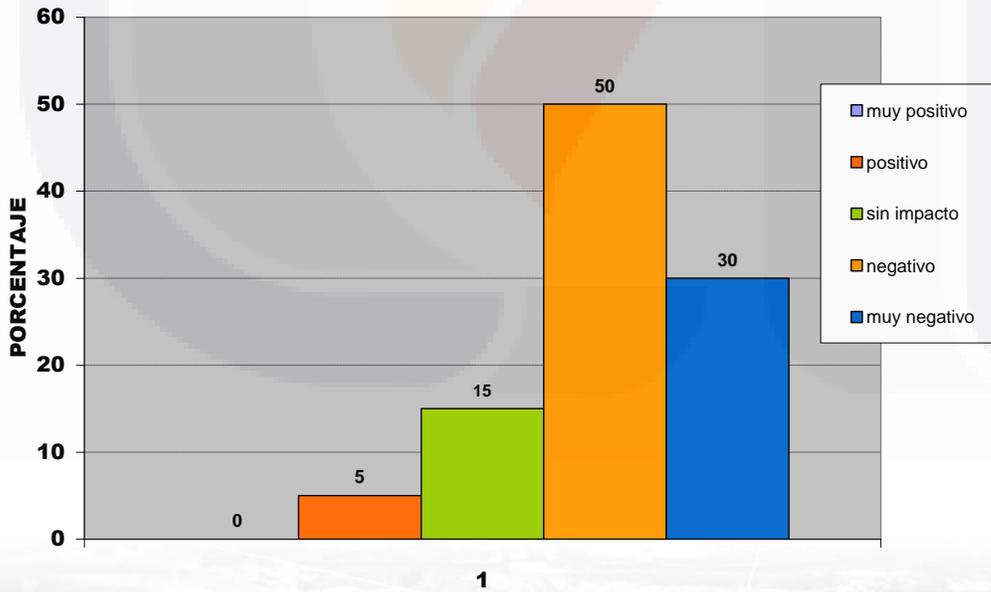
W102°16'39.52"

21°53'29.76"

6. TIEMPO DE RESIDENCIA EN LA COLONIA GREMIAL



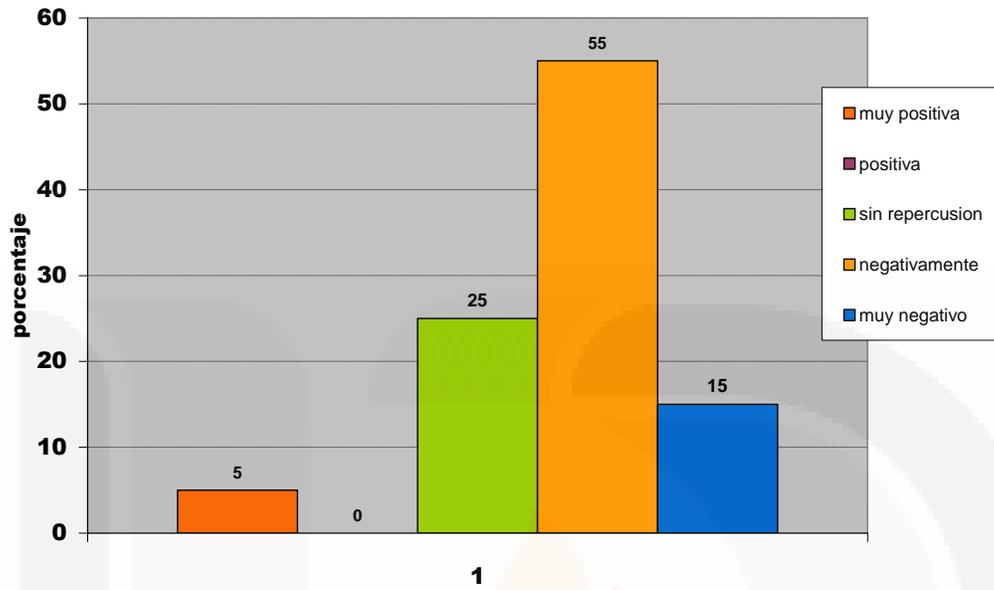
7. IMPACTO DE LA DESAPARICION DE LOS TALLERES DEL FFCC



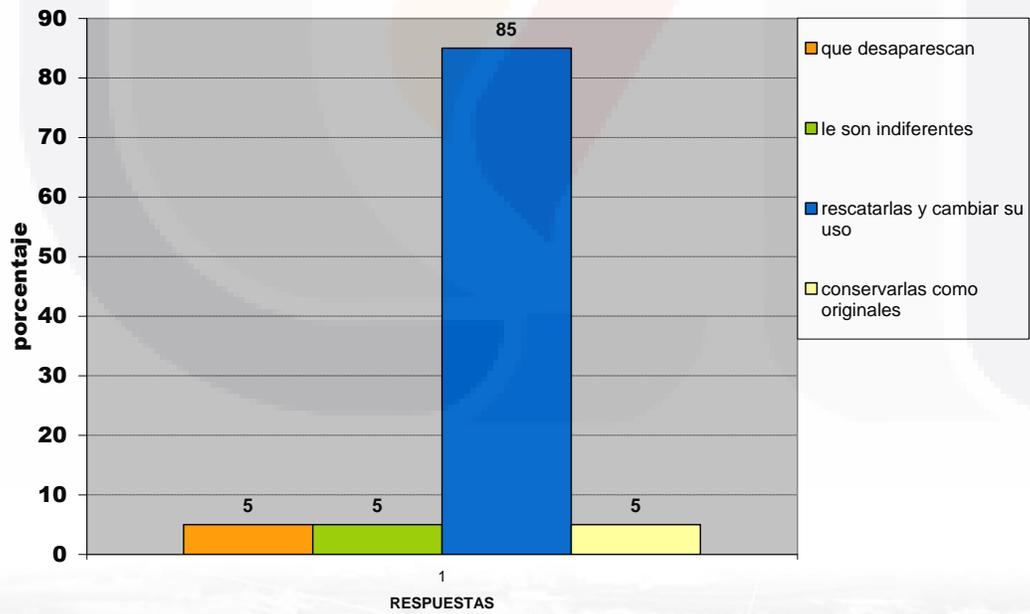
W102°16'59.52"

- 111 -

8. COMO REPERCUTIO LA DESAPARICION DE LA INDUSTRIA EN LA COLONIA



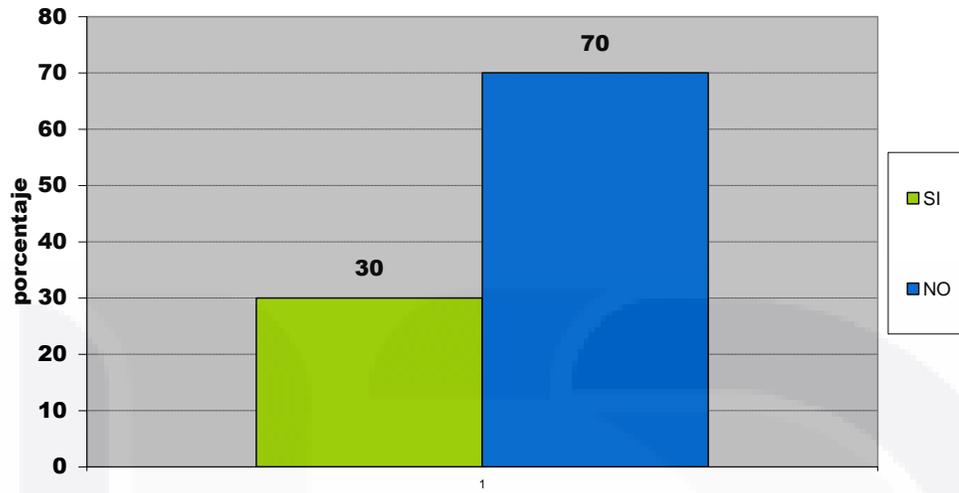
9. QUE HARIAS CON LAS NAVES ABANDONADAS



W102°16'39.52"

- 112 - S21°53'29.76"

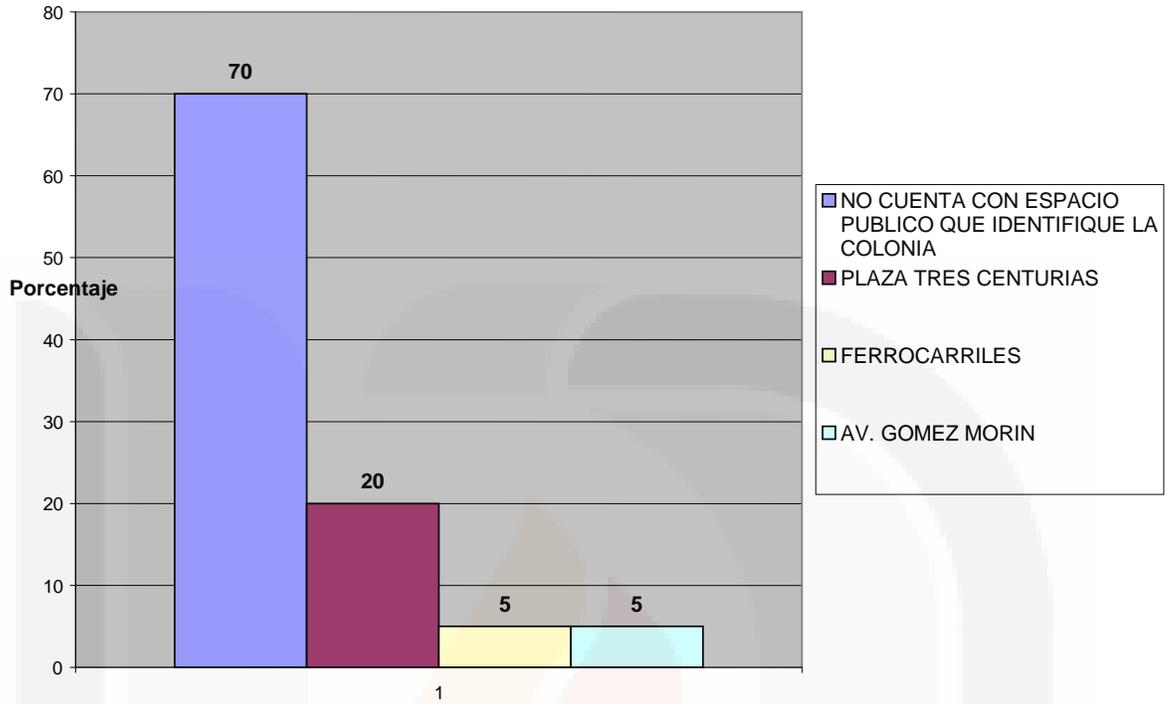
10. CUENTA CON ALGUN ESPACIO PUBLICO QUE IDENTIFIQUE LA COLONIA



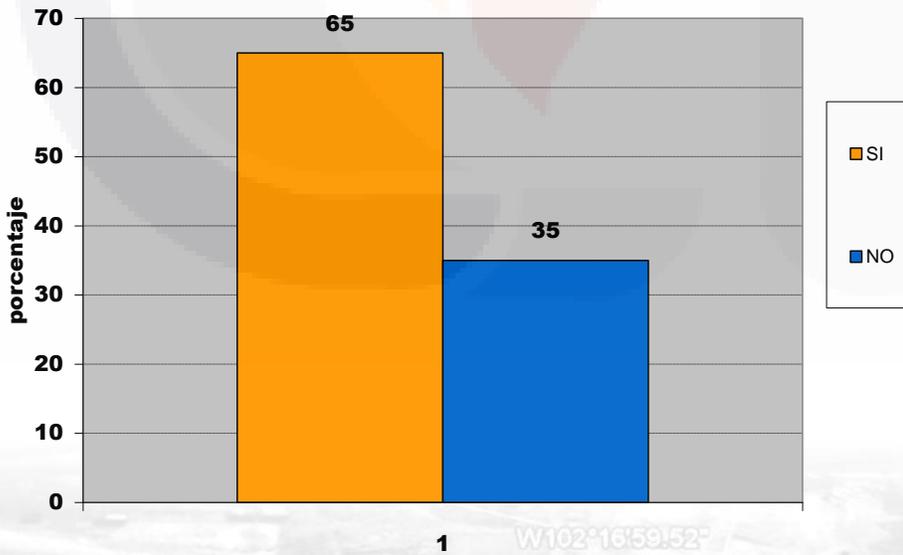
W102°16'39.52"

N21°53'29.76"

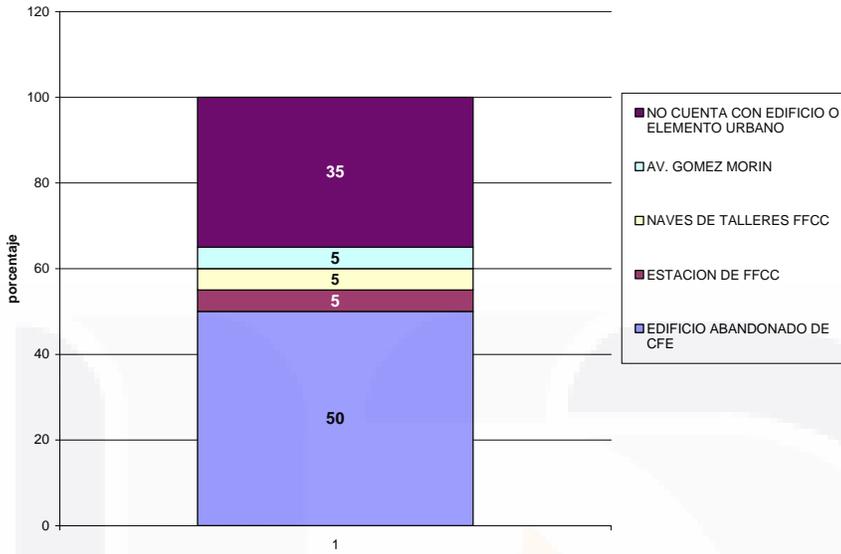
10. LA COLONIA CUENTA CON ESPACIOS PUBLICOS QUE LA IDENTIFIQUEN?



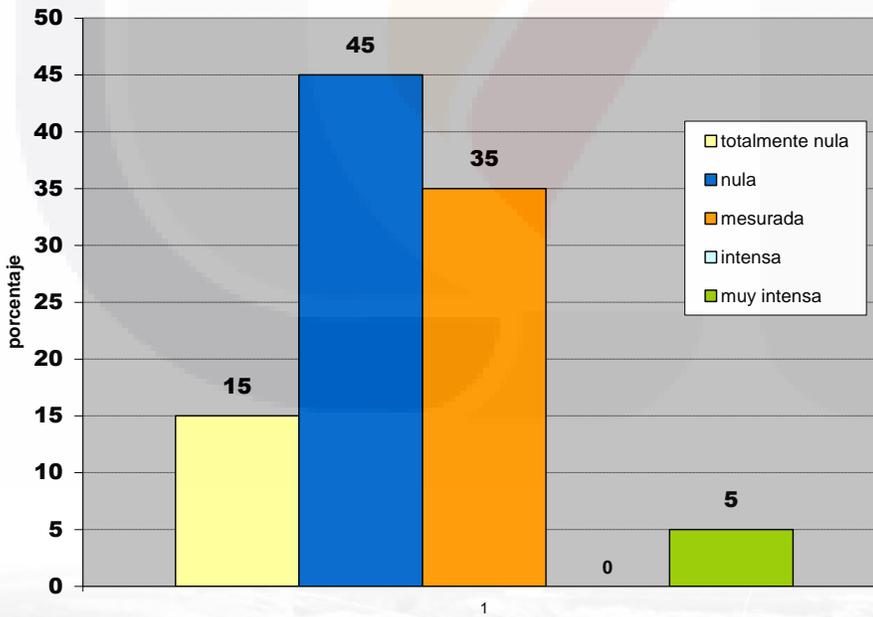
11. EDIFICIO O ELEMENTO URBANO QUE IDENTIFIQUE A LA COLONIA



11. CUENTA LA COLONIA CON EDIFICIO O ELEMENTO URBANO QUE LA IDENTIFIQUE?



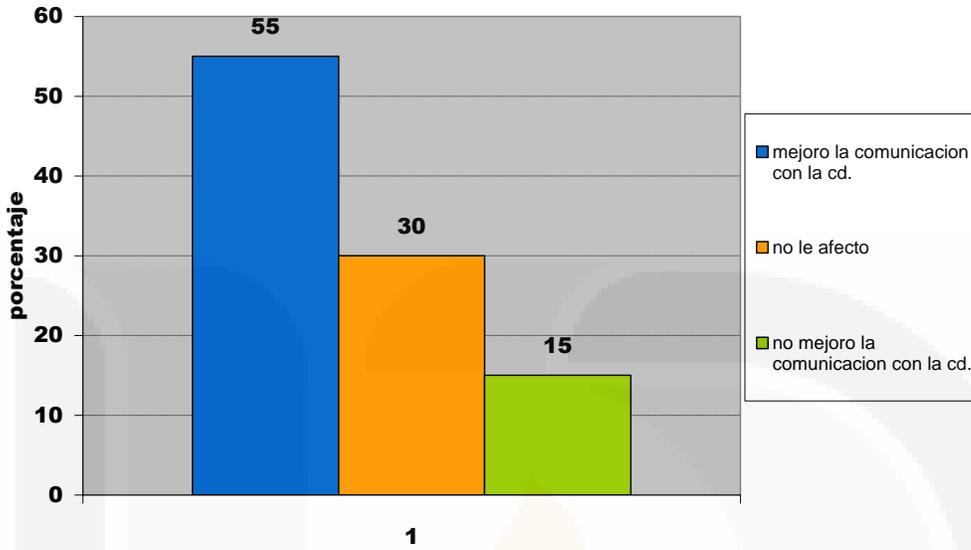
12. RELACION URBANA ACTUAL ENTRE LA COLONIA Y COFETRECE



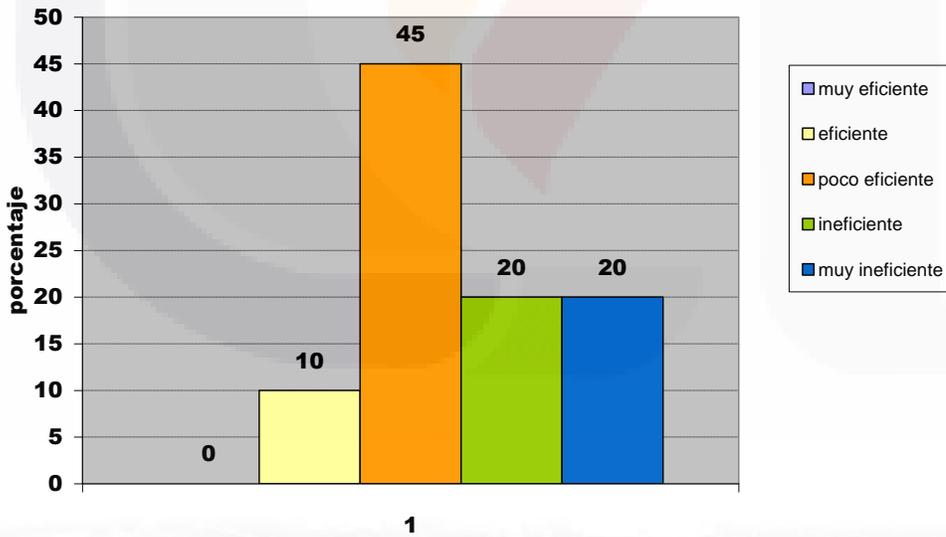
W102°16'39.52"

N21°53'29.76"

13.OPINION DE LAS NUEVAS VIALIDADES, PAR VIAL Y AV. GOMEZ MORIN



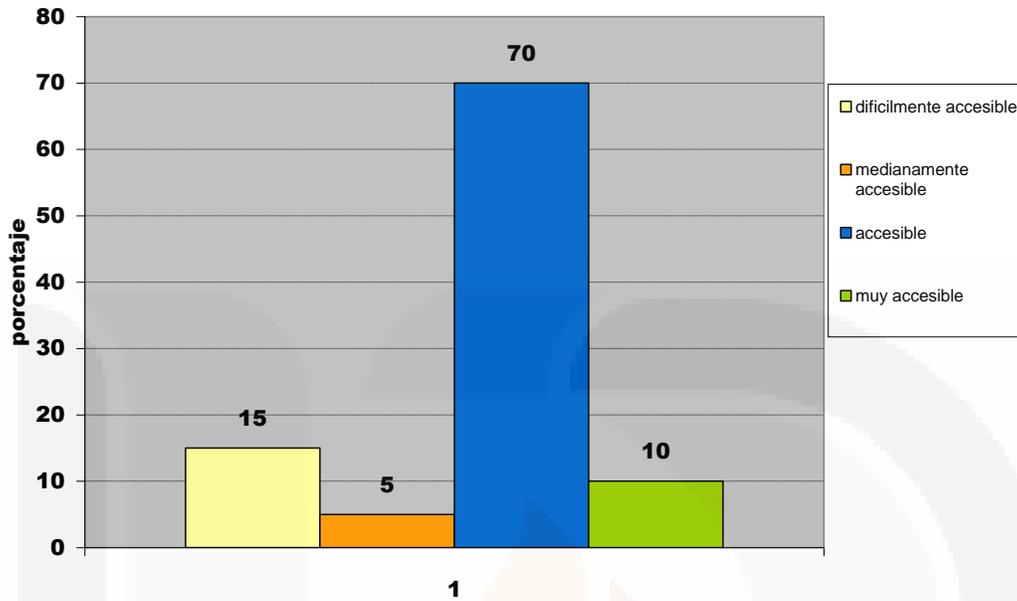
14. TRANSPORTE PUBLICO



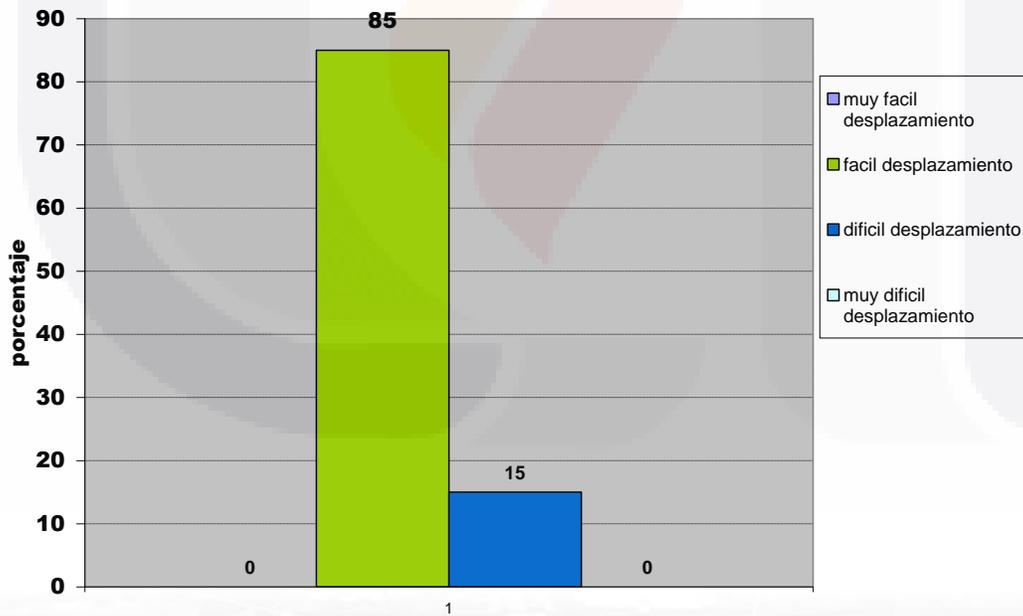
W102°16'39.52"

- 116 - S21°53'29.76"

15. ACCESIBILIDAD PEATONAL



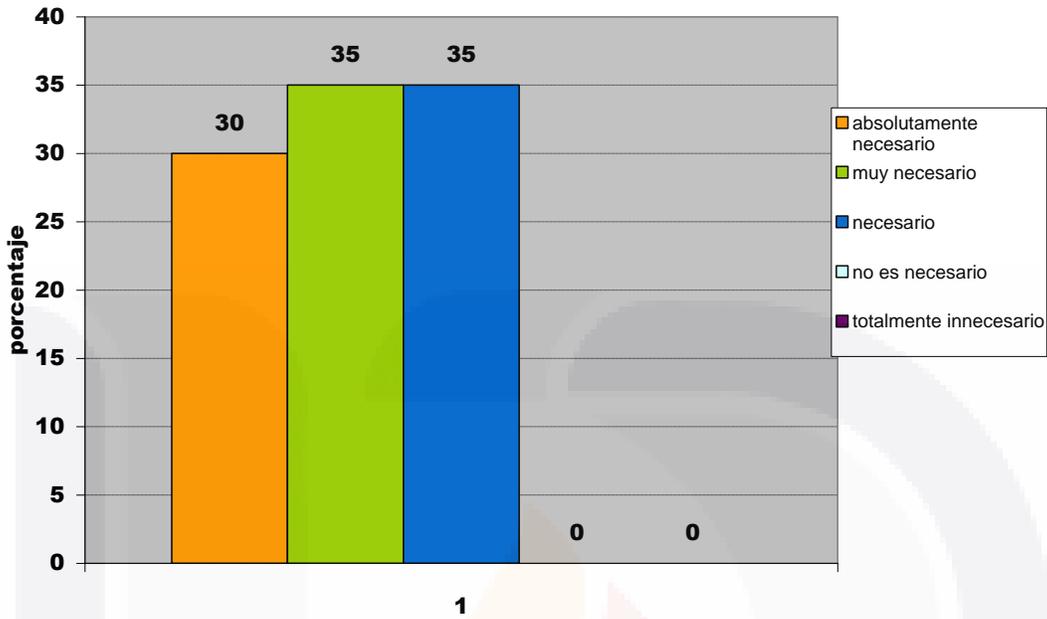
16. ACCESIBILIDAD VEHICULAR



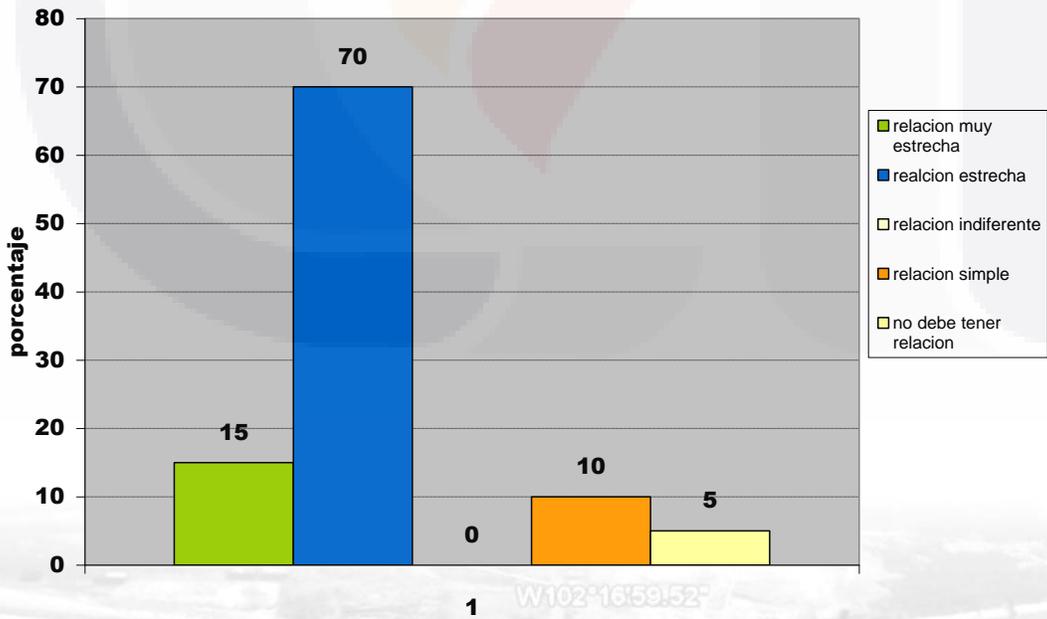
W102°16'39.52"

21°53'29.76"

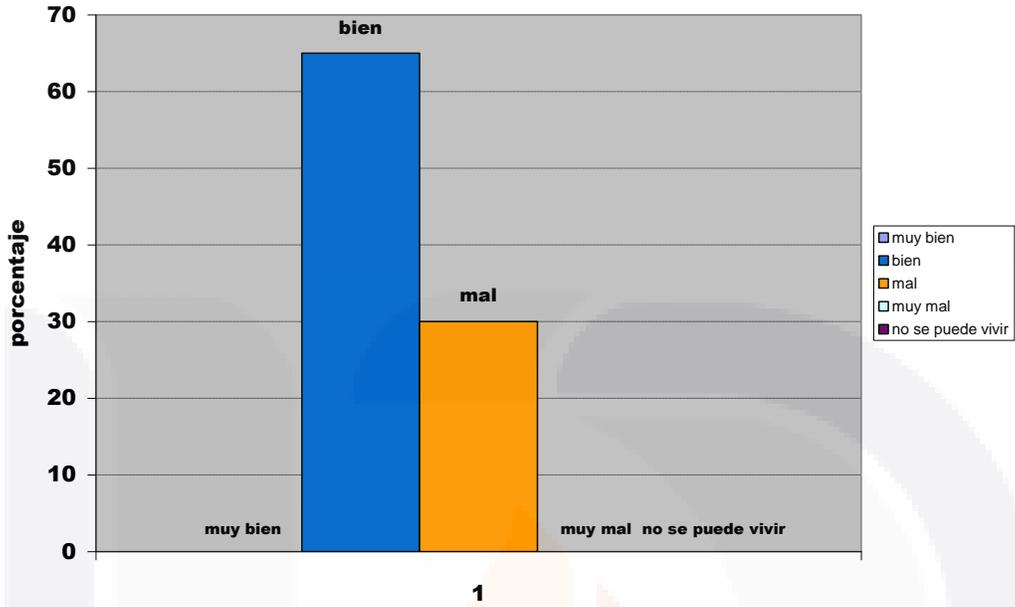
17. LA COLONIA DEBE TENER CAMBIOS DE SUS CONDICIONES ACTUALES



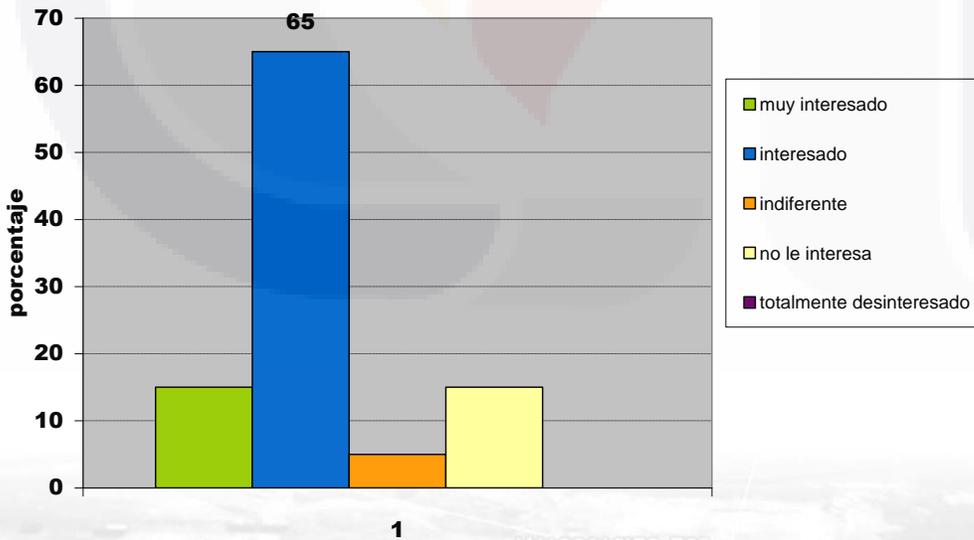
18. COMO DEBE SER LA RELACION URBANA ENTRE LA COLONIA Y COFETRECE



19. COMO SE VIVE EN LA COLONIA?



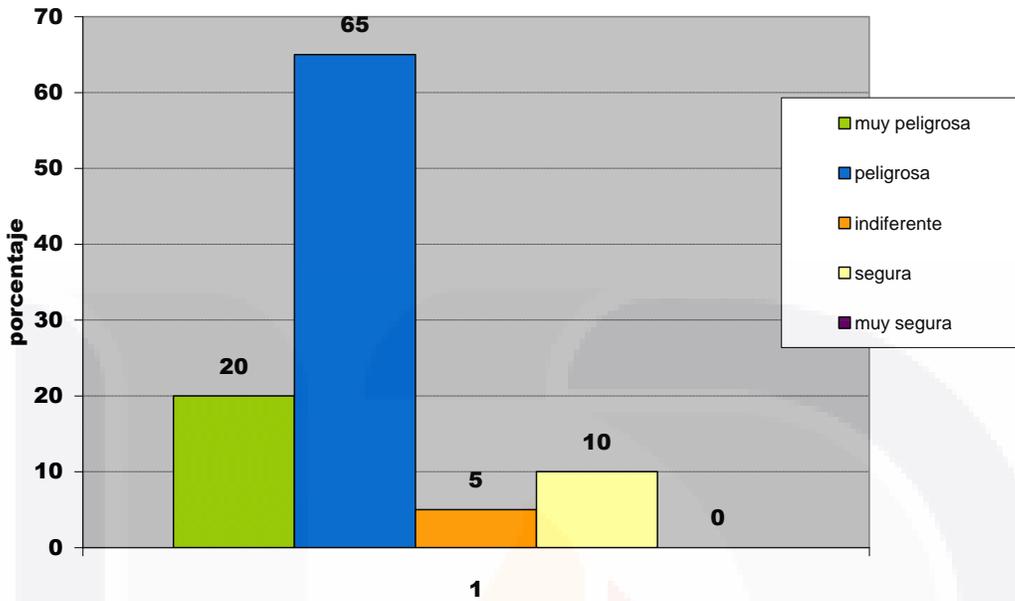
20. PARTICIPACION CIUDADANA



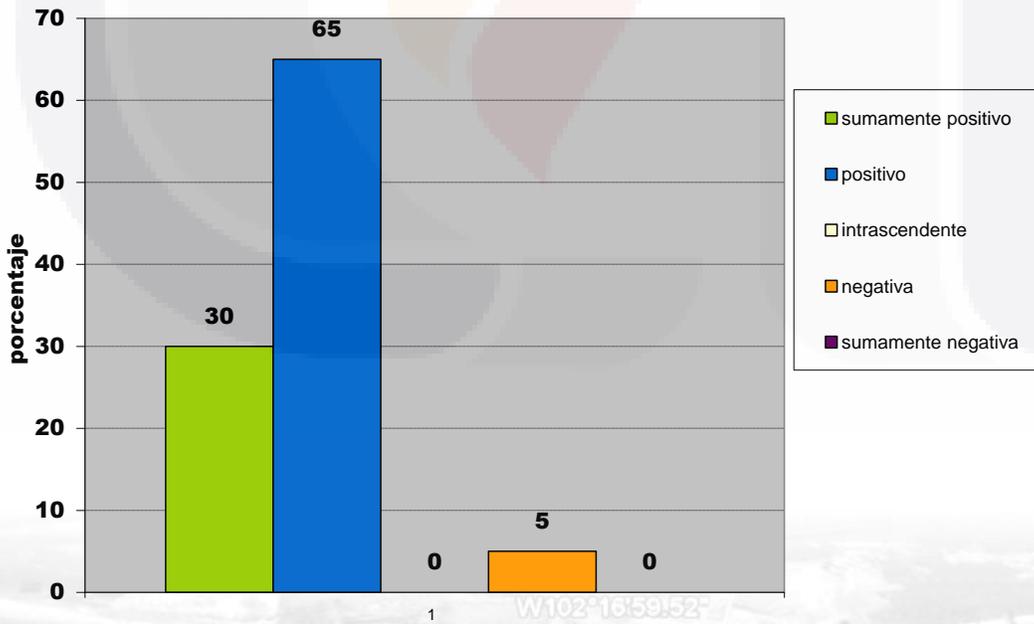
W102°16'39.52"

- 119 - S21°53'29.76"

21. RELACION DE COLONIA CON VIAS DE FFCC



22. OPINION DE UNA ESTACION DE TREN SUBURBANO EN LA ZONA



BIBLIOGRAFIA

Christopher Alexander, *Tres aspectos de matemática y diseño: y la estructura del medio ambiente*, Tusquets Editores, Barcelona, 1980.

El Observador Semanario de Información, Aguascalientes, Ags. Del 11 de marzo de 1903 num. 104 año II, fondos del AHEA.

García Espil, Enrique. *Hacer Ciudad, la Construcción de las Metrópolis*. Buenos Aires 2006, Ed. Nobuko

García Vázquez Carlos, *Cuidad Hojaldre, Visiones urbanas del siglo XXI*, España 2004, E Gustavo Gili S. A.

Gehl Jan, *La Humanización del Espacio Urbano, La Vida Social entre los Edificios*. Ed. Reverte, S. A. Barcelona, 2006 México: Red Papeles de Población, 2006.

Gómez Serrano Jesús, *Ojocaliente: Una Hacienda Devorada por la Urbe*, Centro de Investigaciones Regionales Aguascalientes, México, 1983.

Hernández, Fernández, Baptista. *Metodología de la Investigación*, Mc Graw Hill, México 2006 cuarta edición.

<http://site.ebrary.com/lib/univeraguascalientessp/Doc?id=10123260&ppg=8>

Jan Gehl & Lars Gemzoe, *Nuevos Espacios Urbanos*, Editorial Gustavo Gili, S. A. Barcelona 2002.

López García, J. Jesús. *Protomodernidad Arquitectónica en Aguascalientes (1884,1920)*, UAA, México, 2007.

Lynch Kevin, *La Imagen de la Ciudad*, E. Gustavo Gili, S. A; Barcelona 1998.

Lynch, Kevin, *La Buena Forma de la Ciudad*, Editorial Gustavo Gili, S. A., Barcelona, 1985

Munizaga Vigil, Gustavo. *Macroarquitectura, Topologías y Estrategias del Desarrollo Urbano*, Ed. Alfaomega.

Muxí Zaida, *La Arquitectura de la Ciudad Global*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2004.

Ramírez Kuri Patricia, *Espacio Público y Reconstrucción de la Ciudadanía*. E. Flasco, México, 2003.

Rossi, Aldo. *La arquitectura de la Ciudad*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1995 9ª. Edición

Ruiz Dychter, Serna Ortiz. *Caminos de Hierro, Ferrocarriles Nacionales de México*, México 1996, Primera edición.

Silvia M. Benard Calva, *Habitar una Ciudad en el Interior de México, Reflexiones desde Aguascalientes*, UAA, 2004.



W102°16'39.52"

- 122 -

21°53'29.76"