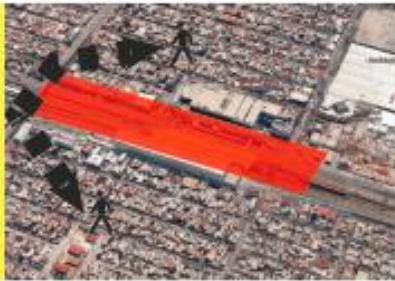


Mexipuerto - Introducción

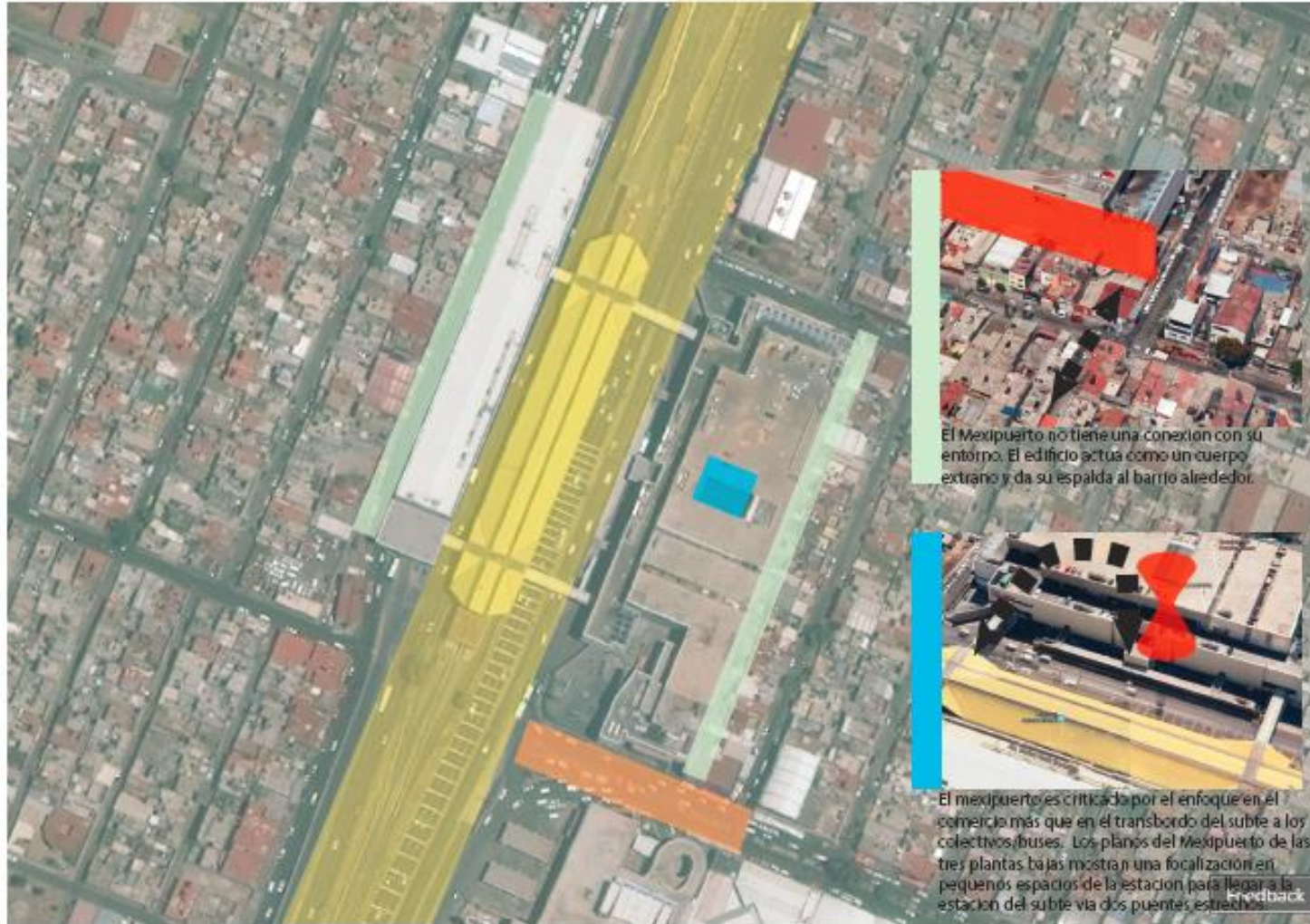


- una colonia en el municipio de Ecatepec de Morelos, en el Estado de México
- al norte de la Ciudad de México, a 8 km del límite con el Distrito Federal
- Mexipuerto, una estación de transferencia multimodal (ETRAM)
- 70,000 metros cuadrados de construcción
- Inversión: 627 millones pesos argentino
- 130,000 pasajeros al día y cerca de 70 millones al año (Aeropuerto de la Ciudad de México (ACM), 24.7 millones de pasajeros al año)
- 10,000 unidades de transporte urbano al día



La entrada de la estación indica una plaza urbana, pero no se abre a nadie y no se conecta con el entorno.

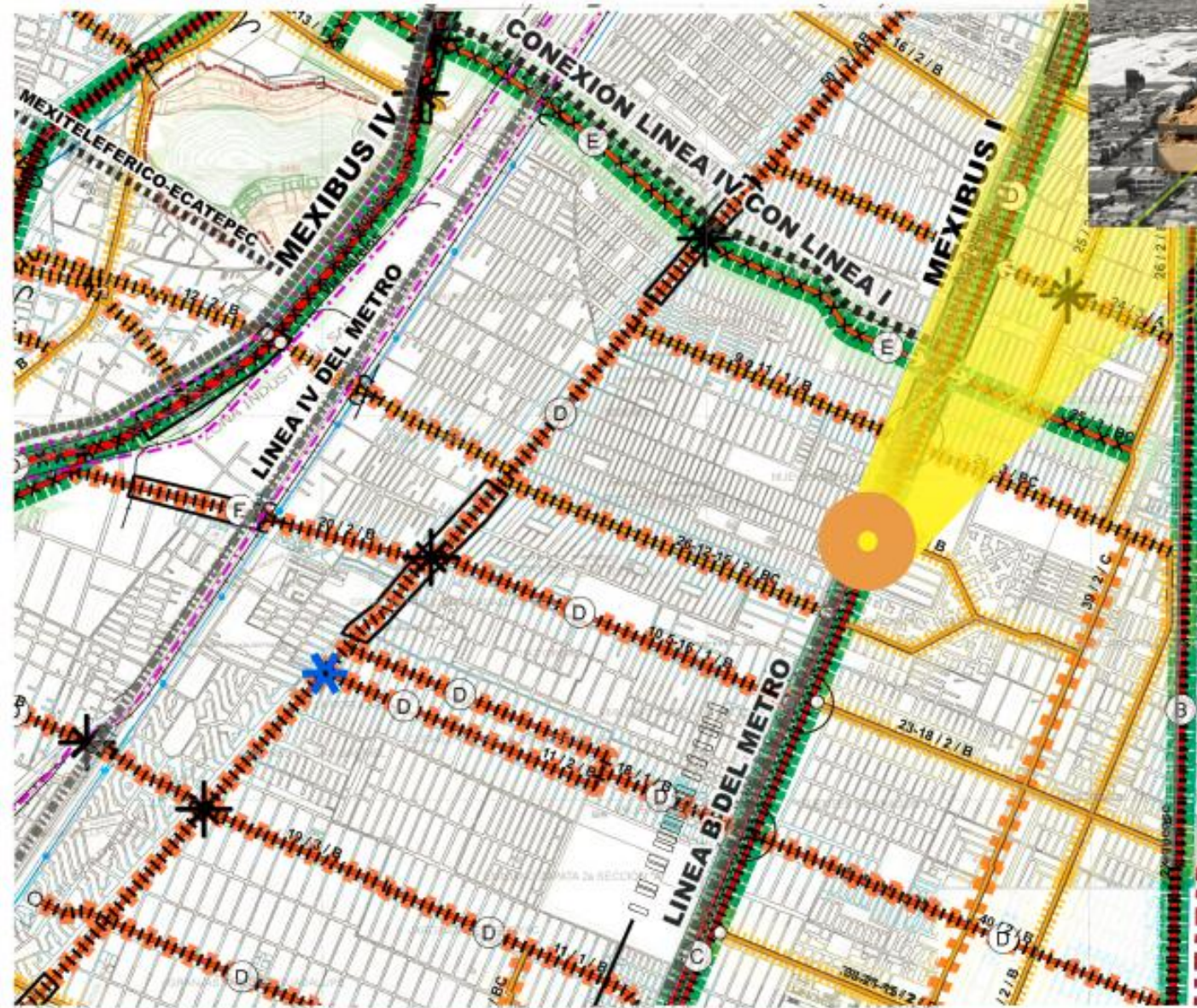
La estación del Mexipuerto no ofrece un lugar para la parada de taxis. Los taxis forman un caos con los autos que entran y salen el centro de comercio en el Sur.



El Mexipuerto no tiene una conexión con su entorno. El edificio actúa como un cuerpo extraño y da su espalda al barrio alrededor.



El Mexipuerto es criticado por el enfoque en el comercio más que en el transbordo del subte a los colectivos/buses. Los planos del Mexipuerto de las tres plantas bajas muestran una focalización en pequeños espacios de la estación para llegar a la estación del subte vía dos puentes estrechos.



Simbología:

Jerarquia Vial	Flujo Vehicular Promedio
Autopista de Cuota	Alto, 400 y más VH
Vialidad Metropolitana	Medio, 200 a 400 VH
Vialidad Primaria	Bajo, menos de 200 VH
Vialidad Secundaria	

Nivel de Servicio

Libre	Tolerable
Eficiente	Deficiente
Satisfactorio	Ineficiente

Puntos o Tramos Conflictivos

Tramo Vial con Retardos	Intersección Vial Conflictiva
Entronque o Nodo Vial Conflictivo	Base de Taxis y Colectivos en Vías Primarias

Problemática Vial

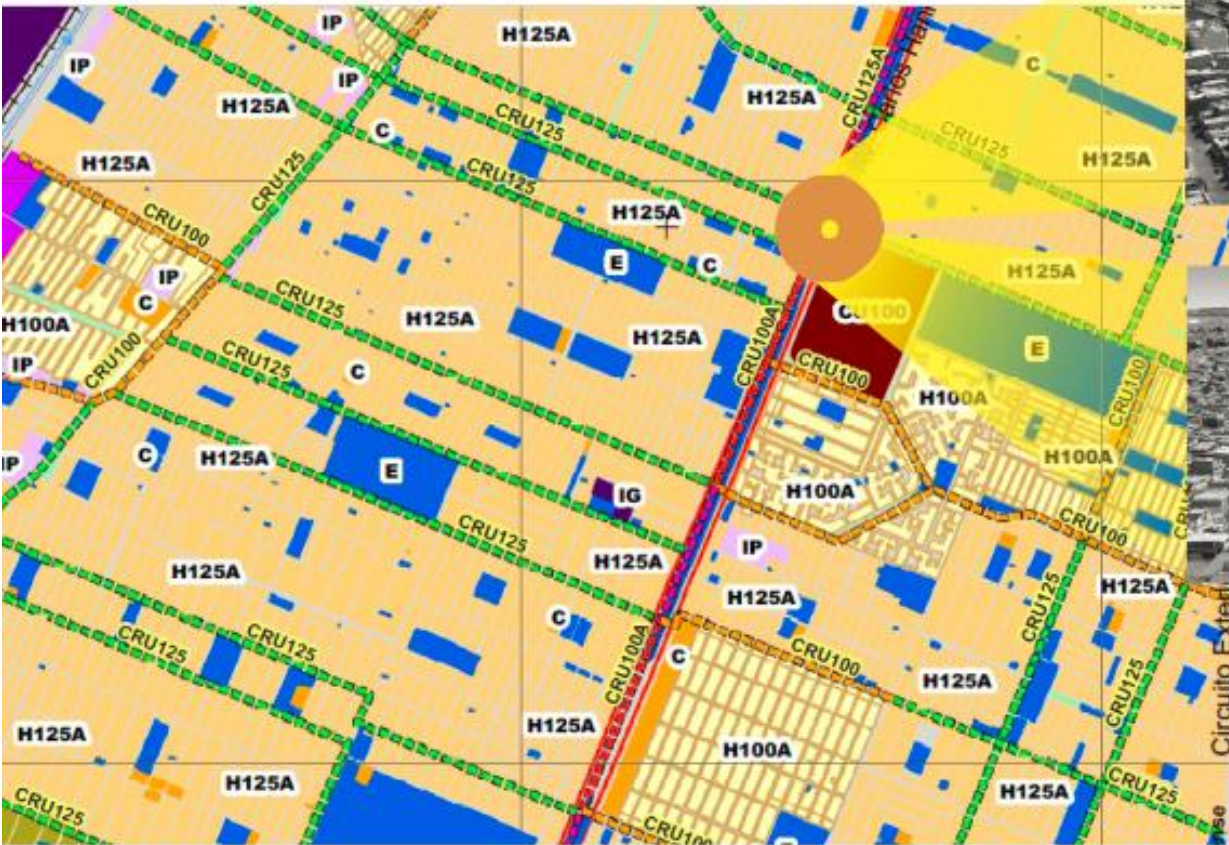
Circulación de Transporte de Riesgo
MEXIBUS I
MEXIBUS IV
LINEA B DEL METRO
MEXITELEFERICO
LINEA IV DEL METRO

Sección Tipo Estación

Sección Tipo General

Planta 1/20000

Mexipuerto - Diagnóstico



Simbología

	AV	Área Verde		E	Equipamiento
	C	Comercio		H100A	Habitacional de Alta Densidad
	CRU100	Centro Urbano de Alta Densidad		H100B	Habitacional Medio de Densidad Media
	I-M	Industria Meda		H125A	Habitacional de Densidad Meda
	I-P	Industria Pequeña		H200A	Habitacional de Densidad Meda sin homogeneización

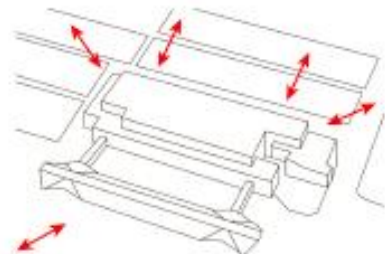


Expropiación de predios preexistentes

Planta Baja 1/2000

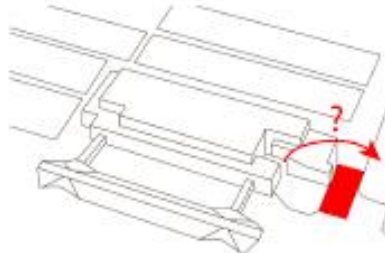
+ Más accesos hacia el entorno - Acceso hacia cerradas de los dos barrios.

- Accesos mas abiertos
- + pasos peatonales
- Hacia las cerradas



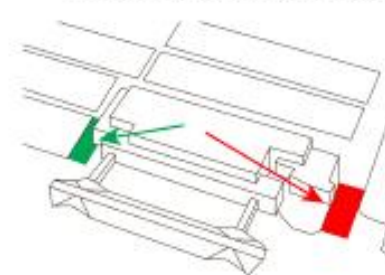
+ Vinculación con el entorno inmediato

- + Relación acceso - shopping
- Blvd. de los guerreros
- Paso peatonal - salida mexipuerto



+ Organización parada-taxis

- Baldío de la avenidas de los padres en cercanía con la salida norte.





Corte Transversal

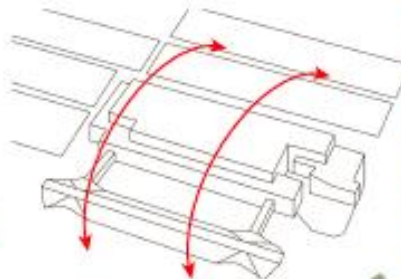


Corte Longitudinal



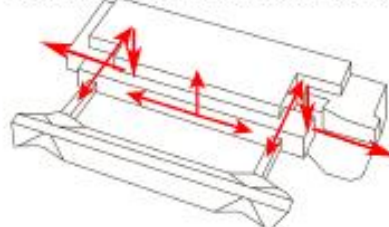
+ Vinculación con los dos barrios

- Puente peatonal ancho con caracter de espacio público / plaza verde suspendida
- Espacio público en terrenos frontales a la avenida



+ Articulación concreta Metro con Mexipuerto

- Reducción de recorrido peatonal
- Validación de un boleto MEXIBUS - Metro



Planta Alta 1/2000

Memoria Descriptiva – Propuestas para el Mexipuerto

El distrito de Ecatepec de Morelos es uno de los treinta y un distritos del Estado de México. Como gran parte de los distritos que conurban la ciudad de México este tiene carácter de ciudad-dormitorio. Por lo tanto, el flujo poblacional es netamente residencial y el mismo varía en relación a la cercanía con los medios de transporte ya que esta población desciende durante las primeras horas de la mañana y asciende durante las últimas horas del atardecer en los días laborales.

El centro histórico del distrito aún conserva cierto carácter de centralidad, pero fue perdiendo eje mientras la mancha urbana crecía hasta llegar con los límites de la ciudad de México donde gran parte de esa población residente trabaja principalmente en dicha ciudad.

Pese a ser una ciudad dormitorio para la clase media y media baja, esta carece de muchos servicios de abastecimiento para la población residente ya que la mayor parte de los comercios están ubicados en cercanías con las arterias más importantes, pero en cierta lejanía con las viviendas. Otro factor desafortunado es la falta de espacios verdes y la escasa arborización en las aceras, esto se debe al crecimiento extensivo de la mancha urbana en donde prevaleció el espacio privado por sobre el público. Sin embargo, algunos equipamientos de uso educativo/ deportivo se tienden a emplazar en algunos corazones del barrio. Estos suelen estar en concordancia con algunas calles peatonales interinas (llamadas localmente de Cerradas), que parecieron haber surgido desde la informalidad, que cortan las largas y extensas manzanas de residencias para acercar a vías principales con los equipamientos públicos.

Estos barrios parecen haber sido formados en un contexto donde primaba el vehículo personal por sobre el público ya que la poca accesibilidad de las viviendas hacia las vías principales desde la escala peatonal no tiende a tener mucha jerarquía (poco ancho de vereda, largo camino hasta llegar a una avenida importante)

El Mexipuerto se emplaza así en el remate de la última línea de metro, la única que se extiende más allá de los límites del distrito federal, y la unión con uno de los ramales del Mexibus. Esta transición hace que este punto sea de un fuerte trasbordo de pasajeros ya que las redes del mexibus interliga gran parte de los distritos norteños del Estado de México y remata en el metro que interconecta este punto de inflexión con el distrito federal. Esto produce que este transbordo sea uno de lo más codiciados de toda la red metropolitana de la ciudad y conurbación mexicanos.

La línea metro va en paralela con la Avenida Gonzalez Hank que corta parte del distrito como una vía de circulación rápida para vehículos de todo tipo. Esta fragmentación urbana separa un solo distrito en dos barrios que tienen poca conexión entre sí.

El Mexipuerto es un objeto contradictorio. La necesidad de articular dos servicios exclusivos y de buen funcionamiento como el metro (conexión con México DF) y el mexibus (conexión con otros distintos de la conurbación) a través de una infraestructura era algo inminente en un flujo de pasajeros sumamente importante. Asimismo, era necesario articular aún más el entorno inmediato con la estación, que requería mucha caminata, para el que vivía cerca y por último conectar los dos barrios fragmentados por la Avenida Gonzalez Hank. Sin embargo, el desarrollador privado a cargo del Mexipuerto impuso la obra de infraestructura con el fin de agrupar muchos negocios de diferente índole (como un hospital privado) en un edificio que no termina de resolver ninguno de los problemas encontrados. Su resolución, de hecho, ha generado nuevos conflictos ya que sus salidas ahora están congestionadas por un tráfico pesado y un fuerte caudal de servicios de taxis que complicaron las vías de acceso (como la boulevard de los guerreros) y la edificación pareciera estar más enfocada en atraer clientes desde la vía expresa (ya que sus aberturas están muy jerarquizadas desde la Gonzalez Hank) que vincular a los habitantes de la zona aldeana (un gran muro medianero da la espalda hacia el sector residencial). Sin contar que no ha resuelto la conectividad entre los servicios del mexipuerto con el mexibus, ya que para acceder de uno al otro (siendo que están en el mismo eje) hay que salir de uno para entrar al otro teniendo que atravesar el interior del Mexipuerto y obligar al pasajero a recorrer toda la horda comercial para hacer transferencia.

La propuesta consiste en actuar desde el distrito como actor interviniente desde la obra pública hasta la normativa. El foco de la proposición está en resolver las conexiones con el entorno. Una de las acciones que proponemos desde la normativa es regularizar las sendas peatonales en la salida de los accesos del Mexipuerto ya que es fundamental para darle privilegio al peatón y utilizar el boulevard de la av. Blvd de los guerreros como peatonal para conectar el acceso al mexipuerto con el del shopping cercano (un gran flujo de gente que desciende del mexipuerto va hacia este centro comercial).

Para regularizar la circulación de taxis se propone expropiar el baldío cercano a una de las salidas del mexipuerto para proyectar una terminal de taxis. Así, los mismos tienen su acopio allí y desde la normativa regularizar la circulación de los mismos en ese acceso para que no intervengan en el ingreso al shopping en masa como están ahora.

Otra de las propuestas es expropiar parte de los comercios que lindan con el mexipuerto en uno de los accesos que focalizan a las cerradas para que exista una mayor permeabilidad de los residentes para con el mexipuerto. Desde el otro lado de la González Hank se prevé una mayor intervención desde la envolvente del edificio para darle mayor jerarquía a la circulación hacia el mexipuerto y proponer ingresos desde las cerradas a la terminal sin atravesar por los comercios del mexipuerto.

Ante la preocupación por la falta de conectividad entre los dos elementos fragmentados del distrito y la falta de espacio verde, se plantea un puente peatonal con carácter de espacio público suspendido por encima de la Avenida González Hank y la expropiación de algunos terrenos linderos hacia la González Hank para dar continuidad a este emplazamiento. Con esto se comienza a dar abastecimiento de parquizaciones a la población residente en el distrito.

Por último, propuesta de articulación entre el metro y el mexibus a partir de un boleto integrado y sin tener que atravesar toda la infraestructura. A partir del mismo núcleo de ascensores-escaleras que desciende en dirección a las nuevas salidas, estas también tengan un nivel separado que vayan directo a las terminales del mexibus sin tener que atravesar por toda la horda comercial.

Estas propuestas visan resolver algunas problemáticas del entorno inmediato pero el abanico de problemas concurrencios por el Mexipuerto puede encontrar diferentes formas de resolución en las escalas Macro y Meso. Los órganos competentes en estas dos escalas, sin embargo, engloban a una serie de actores (principalmente) públicos en detrimento del funcionamiento de servicios básicos de movilidad para su población, pero en ese sentido debería actuar con mayor fuerza el poder público por sobre el privado. Dicha situación no pareciera prevalecer en la actual situación del Estado de México.