


- 
- a) Fuerte de San Juan de Ulúa
 - b) Muelle terminal
 - c) Plaza de la Constitución
 - d) Torre de PEMEX
 - e) Edificio de la Aduana Marítima
 - f) Zócalo
 - g) Planta depósito PEMEX
 - h) La Redonda

XXI Premio a la Composición Arquitectónica

Ing. Alberto J. Pani

Jaime García Lucía

Arquitecto, director de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Cristóbal Colón

La edición XXI del Premio a la Composición Arquitectónica Ing. Alberto J. Pani tuvo una participación de 46 instituciones de enseñanza de la arquitectura, entre ellas la Facultad de Arquitectura de la UNAM con nueve talleres. Su principal objetivo es promover y reconocer entre los participantes —quienes deben ser estudiantes del último año de la carrera o recién egresados menores de 25 años de escuelas y facultades del país— las habilidades para dar respuestas proyectuales integrales, ante un problema urbano-arquitectónico del entorno habitable actual.

El concurso consta de dos etapas, la primera, la corta, duró tres días y se realizó en las instalaciones de la Facultad de Arquitectura de la UNAM. El ejercicio planteado a los 55 participantes fue la Terminal para Cruceros en el muelle uno del recinto portuario de Veracruz e incluía ubicar una estación de llamada o *port of call* para cruceros que circundan el Caribe y los litorales del Golfo de México.

El jurado, integrado por los arquitectos Jorge Tamés y Batta (director de la Facultad de Arquitectura de la UNAM); José María Gutiérrez Trujillo (presidente de la Academia Nacional de Arquitectura); Aarón Bernal Rodríguez (presidente de la Asociación de Instituciones de Enseñanza de la Arquitectura de la República Mexicana); Francisco Treviño L. (representante de la familia Pani); Augusto F. Álvarez Fuentes (miembro de Capítulo del Distrito Federal de la ANA); Jaime García Lucía (director de la Escuela de Arquitectura de la UCC) y Ricardo Fernández Rivero (catedrático invitado por la Escuela de Arquitectura de la UCC), seleccionó cinco propuestas caracterizadas por su capacidad de síntesis expresiva y conceptual, diálogo contextual y habilidad para la representación gráfica, además de un criterio constructivo coherente, presentadas por los siguientes alumnos:

Orlando Baltasar Argüelles (IPN, Unidad Tecamachalco), Luis Arturo García Bazán (ITESM, campus Ciudad de México), Omar González Rocha (ITESM, campus Guadalajara), Víctor Hugo Morales Collins (UNAM, Taller Jorge González Reyna) e Isaac Octavio Vázquez Rosas (Universidad La Salle, campus Ciudad de México).

La segunda etapa del concurso, o etapa larga, duró 23 días; se realizó en la Escuela de Arquitectura de la Universidad Cristóbal Colón del puerto de Veracruz, y giró en torno a las situaciones que se presentan en las ciudades que denominamos genéricamente con las expresiones de *terrain vague* en francés, terreno baldío en castellano y *waste land* en inglés, aunque estas dos últimas no traducen en toda su riqueza la versión francesa. Esta expresión es un término especialmente útil para designar la categoría urbana y arquitectónica con la que nos aproximamos a los lugares, territorios o edificios que participan de una doble condición. Por una parte, *vague* tiene el sentido de vacante, vacío, libre de actividad, improductivo, en muchos casos obsoleto y, por la otra, *vague* significa impreciso, indefinido, vago, sin límites determinados, sin un horizonte de futuro.

En el caso que nos ocupa se consideró un área de actuación con 45 hectáreas de espacio residual, zona portuaria conurbada con patios abandonados del ferrocarril de pasajeros y edificios deteriorados, quedando el tema definido como: "Reciclaje urbano-arquitectónico de la terminal de ferrocarriles, sus patios y su conexión con el borde de la ciudad".

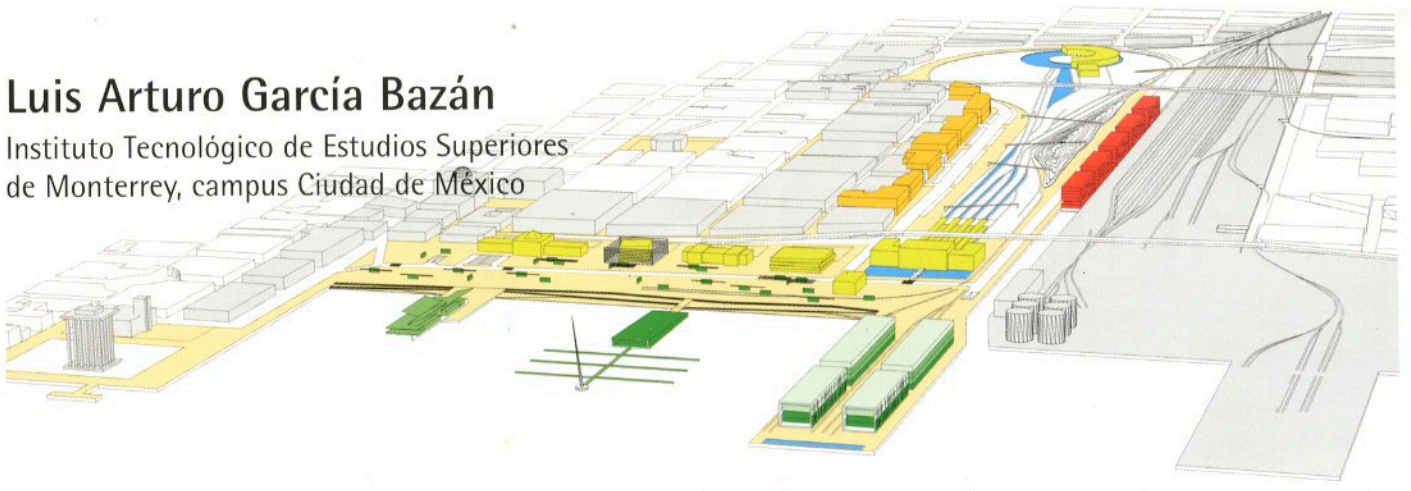
Luis Arturo García Bazán del ITESM, campus Ciudad de México, fue el ganador del XXI Premio a la Composición Arquitectónica Ing. Alberto J. Pani. Su propuesta consideró la necesidad de unir el tejido urbano del Centro Histórico de Veracruz con el parque público y el malecón mediante recorridos peatonales que permitan armar ciudad, haciendo compatible la propuesta contemporánea con el contexto histórico condicionante. Aquí lo edificado, la infraestructura urbana y el parque público (naturaleza) se entienden como una estructura global híbrida de paisaje, arquitectura y ciudad.

El tema planteado para esa etapa del concurso se enmarcó con el Plan de Ordenamiento y Revitalización del Centro Histórico de Veracruz que realizó la Universidad Cristóbal Colón a finales del año 2004, por lo que la propuesta adquiere viabilidad. ■

* Sobre este tema véase *Inscripciones* de Ignasi de Solà-Morales, Gustavo Gili, Barcelona, 2003.

Luis Arturo García Bazán

Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey, campus Ciudad de México



Se entiende al espacio público como un área social de ocio y recreación con el cual se propone dotar a la ciudad de un espacio vasto en franco contacto con el puerto. Se trata en este caso de generar un recorrido por las instalaciones ferroviarias que atraviese por plazas, monumentos históricos y llegue finalmente al mar para facilitar la convivencia y promover el interés por la ciudad.

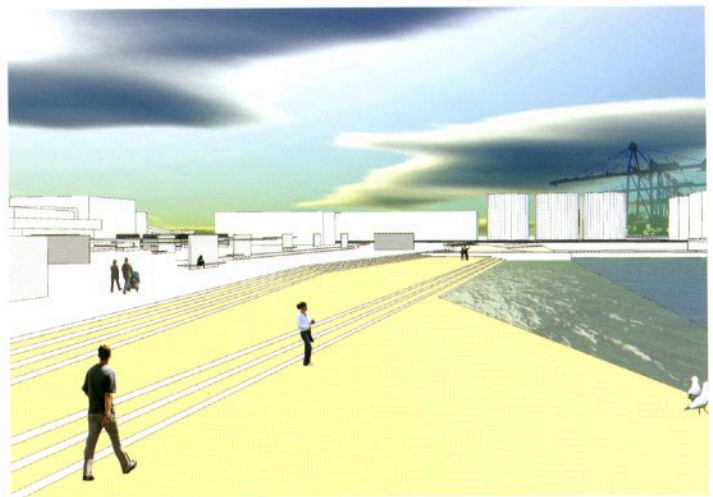
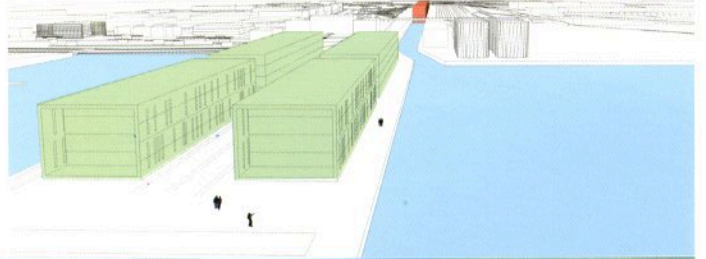
El parque es una extensión de área verde que penetra la ciudad, donde la traza férrea genera la propuesta paisajística: un jardín botánico dispuesto en franjas diferenciadas por colores y los viveros que surten de vegetación al Centro Histórico. El resto del parque está previsto como una zona de reserva ecológica con espacios destinados al deporte.

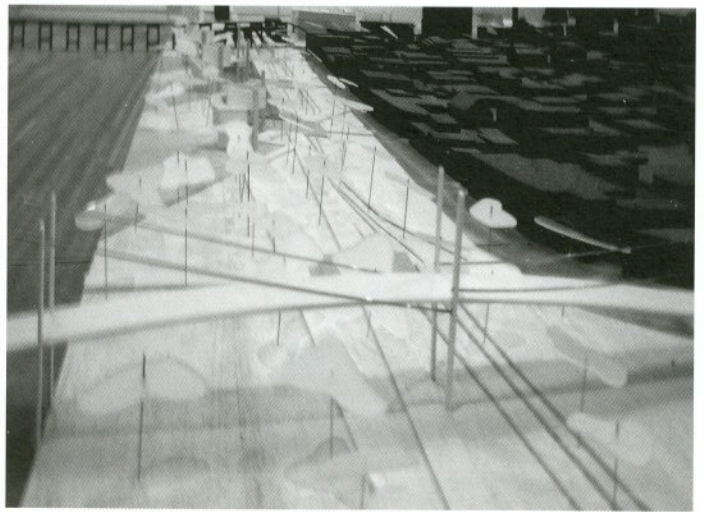
La zona de edificios corporativos se compone de una serie de bloques a modo de vagones de tren que se convierten en la barda que separa al resto de la ciudad del ferrocarril.

El Faro Siglo XXI tiene una doble función simbólica: por un lado pretende destacar el carácter portuario de la ciudad, y por el otro el proceso permanente de modernización dado por el recubrimiento de acero inoxidable que refleja la luz del sol y que por la noche ilumina artificialmente la bahía.

La reutilización juega un papel crucial en el proyecto. Para ello se propone por medio de una intervención mínima, sin mayor pretensión formal, convertir a La Redonda (lugar en que antiguamente se daba servicio a las máquinas del ferrocarril) en un centro comunitario con instalaciones deportivas.

El exterior del malecón se conforma por el frente marítimo donde se concentra la actividad turística y comercial. El interior es un vasto espacio esculpido por mobiliario urbano; la galería y el módulo de comercio generan pasarelas sombreadas, quiebran las vistas que dirigen las visuales y crean espacios imprevistos donde surgen actividades de diversa índole e intensidad. ■





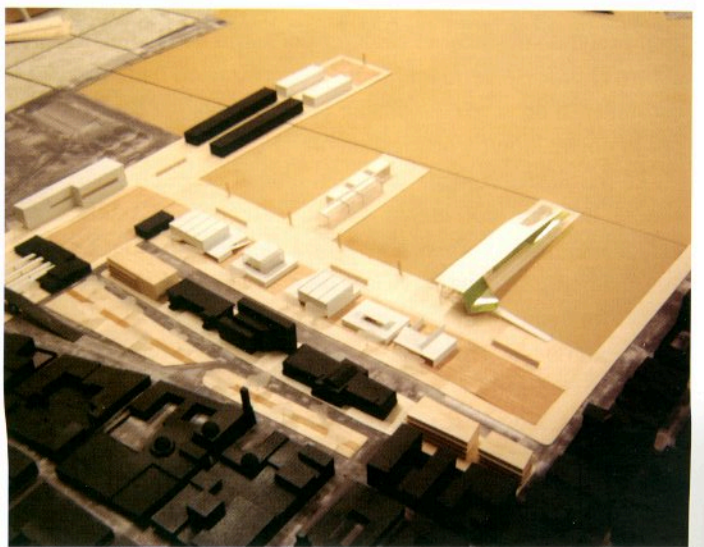
Orlando Baltazar Argüelles

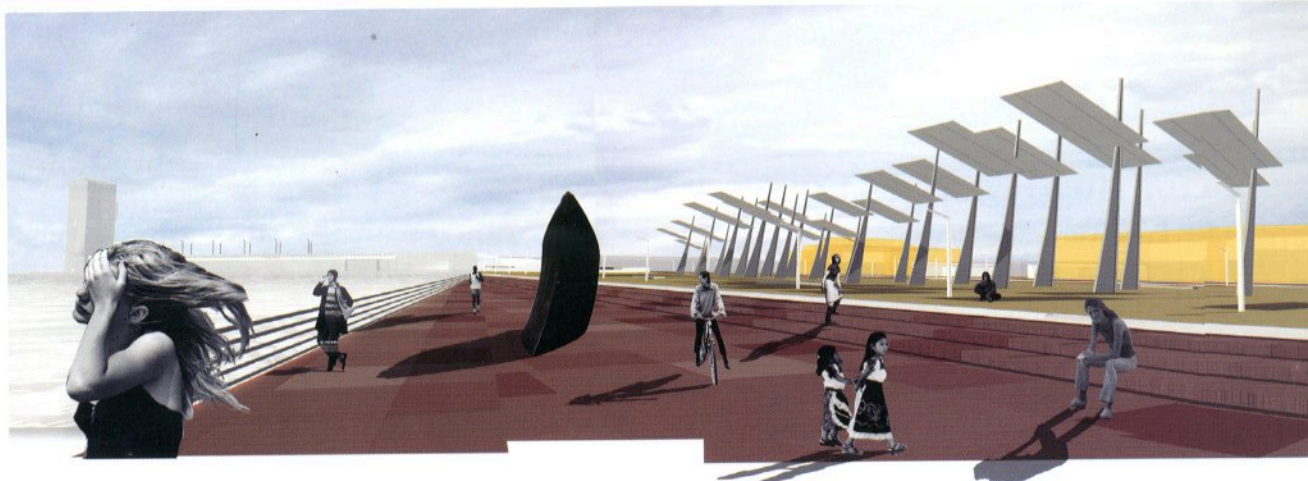
Escuela Superior de Ingeniería y Arquitectura,
Unidad Tecamachalco, Instituto Politécnico Nacional

En esta propuesta urbano-arquitectónica se buscó conciliar las características históricas del lugar con una nueva identidad. Los nodos dentro del parque cultural dan lugar a las plazas de convivencia, las cuales se interpretan como núcleos de vectores que responden a la traza urbana, y generan la conexión del *terrain vague* con el borde de la ciudad. En el sitio se manifiesta una serie de fuerzas donde los edificios históricos originan ejes compositivos con aperturas de visuales y a su vez permiten distinguir diferentes zonas:

Turística y comercial. La reconfiguración del frente portuario con nuevos edificios y prolongación del malecón para hacer confluir el espacio público y el mar. Los antiguos edificios de la aduana y del correo se articulan con edificios corporativos a través de plazas.

Recreación y cultura. Sendas y veredas atraviesan el parque, y comunican los pabellones de uso cultural en torno al lago. Las antiguas vías del ferrocarril funcionaban como borde y se mantienen sin intervención; sirven ahora para el recorrido peatonal en medio de la vegetación. ■





Omar González Rocha

Dirección de Ingeniería y Arquitectura,
Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores
de Monterrey, campus Guadalajara

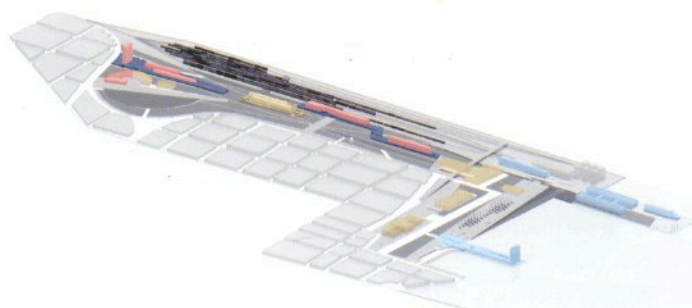
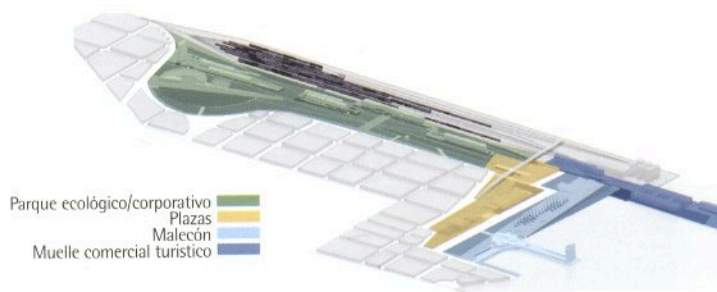
El esquema refuerza el carácter público del complejo a pesar de los numerosos requerimientos de índole privada. Los andadores siguen la pronunciada longitudinalidad del terreno y de las antiguas vías; los edificios particulares se localizan en el parque ecológico y marcan el límite entre lo público y lo privado por medio de dos tipos de plazas: unas en torno a los edificios con valor patrimonial y otras con pequeños desniveles en forma de graderías que enmarcan el puerto.

El recorrido se inicia en el malecón donde una serie de parasoles que funcionan como esculturas, no sólo le dan un nuevo rostro al puerto, sino que conforman una metáfora de grúas estilizadas en el paisaje.

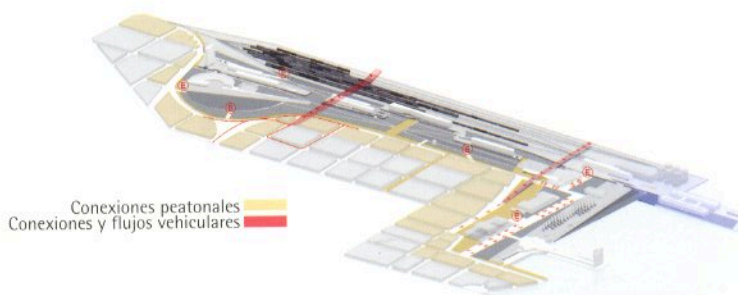
En la antigua estación de trenes se propone un museo de arte contemporáneo por medio de un volumen que apela a los materiales orgánicos de la región. Dentro de la estación, las salas de espera se convierten en salas de exhibición, administración y tienda.

En la nueva sede propuesta para Ferrosur se da vida a un "faro seco" como remate del complejo, mientras que la misión del Centro Ecológico Veracruz será promover la conciencia ecológica de los ciudadanos.

Para La Redonda se plantea establecer oficinas y el museo del ferrocarril, conservando la simplicidad de su geometría e incorporando en uno de sus extremos un acceso de carácter contemporáneo. ■

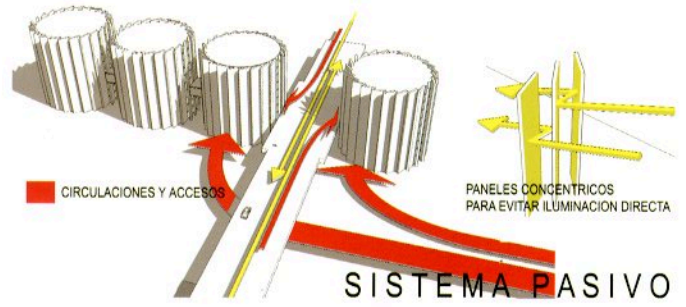


Desarrollo de oficinas o corporativos, con lineamiento del plan maestro
Filtro/plazas elevadas/basamento, marco para desarrollos privados que contienen equipamiento público



Víctor Hugo Morales Collins

Taller Jorge González Reyna,
Facultad de Arquitectura,
Universidad Nacional Autónoma de México

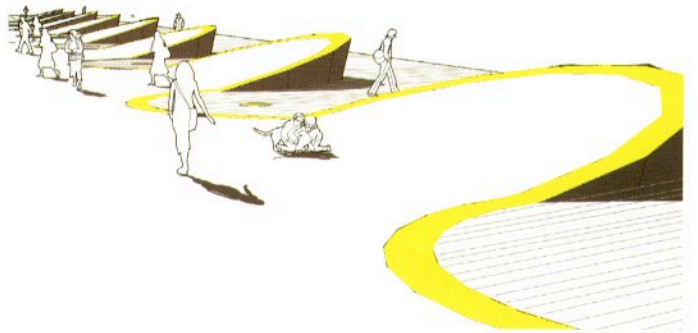
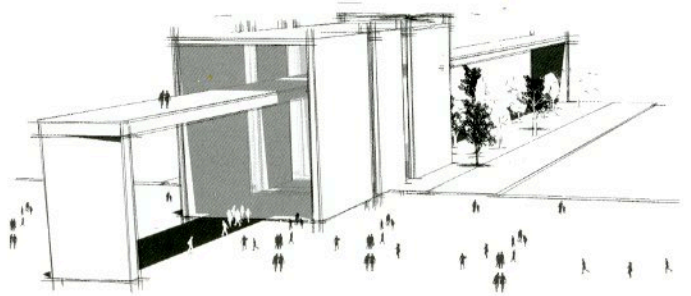


El clima de la ciudad de Veracruz corresponde a la categoría de cálido subhúmedo, por lo que la temperatura y humedad ambiental son los puntos medulares que deben considerarse en el diseño. Por esta razón, se utilizan sistemas pasivos que determinan el diseño de plazas y edificios con proyectos integrales de tendencias contemporáneas, a la vez que se evitan los caprichos formales que nada tienen que ver con las condiciones tropicales del sitio.

Sistema pasivo 1. La fachada como un sistema radial de placas de concreto que soporta al edificio y funciona como parasol.

Se desarrolla un parque urbano con actividades recreativas, culturales y de ocio. En su interior, la circulación responde a la antigua traza ferroviaria, la cual se retoma para generar los caminos que conducen a los diferentes centros culturales propuestos.

Sistema pasivo 2. Los cambios de nivel en el piso del malecón reducen la incidencia del aire hasta en 30%. Por succión se acelera el aire y se le obliga a pasar por el centro de la plaza para aumentar su velocidad y conducirlo a través de un sistema arbolado, cuya vegetación tiene como característica la resistencia al viento y a la salinidad. ■





Isaac Octavio Vázquez Rosas

Escuela Mexicana de Arquitectura,
Diseño y Comunicación,
Universidad La Salle, campus Ciudad de México

El paisaje y la ciudad no deben estar aislados, sino que deben articularse a fin de integrar los edificios, la infraestructura urbana y el parque público como una extensión de la ciudad.

La disposición longitudinal de los edificios a lo largo de la vía del tren evita interferir con las visuales del peatón, conecta los dos extremos de la ciudad desde el malecón hasta La Redonda, a la vez que anula la frontera existente.

Se plantea una solución en dos partes:

El parque rodea a la ciudad e integra los espacios de oficinas y hoteles. El trazo y el volumen de los edificios imitan los vagones de un tren. Los edificios de oficinas con sus estacionamientos se concentran en la parte trasera del conjunto con su propia vialidad para no entorpecer la circulación peatonal del parque que centraliza el espacio público en el malecón.

Con el fin de rescatar la vida social del malecón se proponen comercios, áreas de restaurantes, una marina y una torre mirador. Alrededor de éste se localizan museos, galerías, casa de cultura y servicios turísticos. Por otra parte, se realizarán intervenciones para recuperar las fachadas históricas, mientras que para la obra nueva se propone utilizar materiales y formas que rememoren el paisaje portuario. ■

