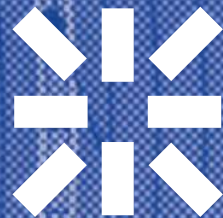
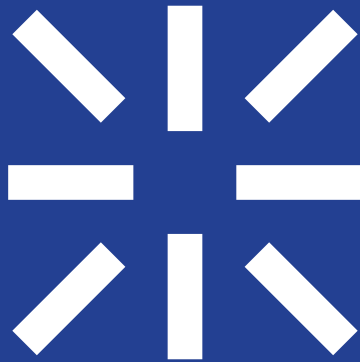


# Estación Central Buenavista



La puerta a la  
Ciudad de México

Un Distrito Orientado  
al Transporte en el centro  
de la ciudad



**Estación Central Buenavista**

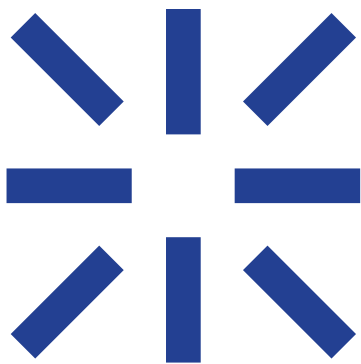
Instituto de Políticas para el Transporte  
y Desarrollo, México.

Av. México 69, Col. Hipódromo,  
Cuauhtémoc, 06100, Ciudad de México.

Todos los derechos reservados.  
Cualquier reproducción parcial o total  
de la presente publicación debe contar  
con la aprobación por escrito del ITDP  
México, A.C.

La titularidad de los derechos de esta  
obra son propiedad de ITDP México.  
Impreso en México, 2024.

Este libro forma parte del proyecto Visión Buenavista, desarrollado por el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP México) con apoyo de Kaluz y Liverpool, para generar una propuesta integral de planeación del desarrollo urbano y la movilidad para la Estación Buenavista en la Ciudad de México. El libro resume una serie de productos desarrollados en conjunto con organizaciones como la Iniciativa Climática de México en 2021, y el ‘Plan Maestro para Buenavista’ desarrollado con la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Ciudad de México (SEDUVI) en 2022.



**Estación  
Central  
Buenavista**

El objetivo es impulsar soluciones físicas de integración de los sistemas de transporte que confluyen en la estación, así como de desarrollo urbano, mejoras al espacio construido y estrategias de implementación, incluyendo una serie de instrumentos normativos, de financiamiento y de gestión. Se busca preparar la estación para enfrentar los retos que presentan los proyectos de extensión del sistema ferroviario de pasajeros que la impactarán directamente, como la conexión del Tren Suburbano al AIFA, y los trenes de pasajeros hacia otras ciudades del país como Querétaro y Pachuca.



# CRÉDITOS

**Coordinación**

Gonzalo Peón

Santiago Fernández

**Elaboración**

Santiago Fernández

Jorge Ramos

Emilio Romero

Gonzalo Peón

**Revisión**

José Antonio Valdivia

Marene Huerta

**Diseño editorial**

Luis Gómez

Nelly Molina

**Imágenes:**

Fotografías por

Eduardo Pesado y

Diego Albarrán.

Renders por Omosphe MX

Fotografías adicionales

por Santiago Fernández y

Luis Alberto Real González

# AGRADECIMIENTOS

La elaboración de este libro no hubiera sido posible sin el apoyo de Kaluz, la Iniciativa Climática de México (ICM), Liverpool, autoridades del gobierno local y federal que aportaron valiosos comentarios al desarrollo de esta propuesta, en particular la SEDUVI y los distintos organismos del sector movilidad encabezados por SEMOVI (Metrobús, STC Metro, Ecobici y ORT), la Secretaría de Finanzas de la CDMX, la Biblioteca Vasconcelos, el INBAL, la SICT (ARTF) y la CFE. También a las y los vecinos de la Colonia Buenavista y a las personas usuarias de la estación entrevistadas o encuestadas en el proceso de diagnóstico. Agradecemos también a algunas personas por sus valiosos comentarios y apoyo durante el proyecto, entre ellas a: Jacobo Apichoto, Jose Castillo, Blanca del Valle, Alejandro Encinas, Francisco Fabila, Carlos Flores, Luz Elena González, Rafael Gregorio †, Graciano Guichard, Enrique Güijosa, Marene Huerta, Aldo Justiniani, Andrés Lajous, José Mariano Leyva, Fernando López Guerra, Carlos Mackinlay, Alberto Marín, Inti Muñoz, Max Noria, Elena Portilla, David Sim, José Antonio Valdivia y Max Zurita.

# CONTENIDOS

- 1 **Prólogo**
  
- 5 **Capítulo 1**  
Una oportunidad  
para repensar la  
ciudad
  
- 25 **Capítulo 2**  
Accesibilidad  
urbana y Desarrollo  
Orientado al  
Transporte
  
- 35 **Capítulo 3**  
Contexto y  
diagnóstico de  
la estación

105	<b>Capítulo 4</b> Estación Central Buenavista, la puerta de la Ciudad de México
177	<b>Capítulo 5</b> Implementación: un círculo virtuoso entre el desarrollo urbano y el financiamiento de la infraestructura
191	<b>Capítulo 6</b> Conclusiones
197	<b>Bibliografía</b>

# PRÓLOGO

El anunciado regreso de los trenes de pasajeros tiene que ir acompañado del regreso de las estaciones como hitos importantísimos en las ciudades de México. No puede ser de otra manera si queremos que el riel vuelva a ser una opción preferida para moverse entre las urbes mexicanas. El espacio público y los barrios alrededor de las estaciones deben formar parte de esta transformación y beneficiar a los usuarios de los sistemas de transporte, a los vecinos de las estaciones y a las personas que viven en las ciudades donde llegarán dichos trenes.

Buenavista es la puerta principal, el kilómetro cero de esta transformación, y hoy no cuenta con las condiciones para permitir que las miles de personas que cruzan la estación lo hagan de manera segura, cómoda y eficiente. El espacio público en su entorno está desaprovechado, es inhóspito e inseguro. La gran mayoría de los edificios a su alrededor no nos ofrecen las oportunidades de empleo, recreación o vivienda asequible y bien ubicada que tanto necesitamos en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM).

La puerta histórica que conectó al país y su capital debe retomar su papel, representando una gran oportunidad para mejorar la vida de las personas que hoy en día la usamos y de las que lo harán en el futuro próximo. Es por ello que ITDP y CoRe, con el apoyo de Kaluz y Liverpool impulsamos la propuesta para la estación y la colonia de Buenavista que se presenta en esta publicación.

Visión Buenavista, el proyecto de donde partimos, busca transformar radicalmente la experiencia de cruzar por la estación Buenavista y su entorno, hacer más seguros, cómodos y eficientes los intercambios de modo de transporte entre tren, Metro, Metrobús, bus, bicicleta, taxi o automóvil que ya suceden en Buenavista y los que sucederán cuando estén en funciones los servicios de tren hacia el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA), Pachuca, Querétaro, Guadalajara y otras ciudades.

En la publicación Estación Central Buenavista ofrecemos un proyecto integral, con estrategias de política pública, de fondeo e inversión, de vivienda asequible, de espacio público y de diseño urbano. Creemos que estas propuestas deben ser apoyadas por el Gobierno Federal, el Gobierno de la Ciudad de México, por inversionistas privados, por vecinos y por personas usuarias de todos los servicios de transporte disponibles en la ciudad. Porque sabemos que reducirá tiempos y costos de traslado para millones de personas, contribuirá a disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero del sector transporte, generará miles de empleos temporales y permanentes, y hará más competitiva a la Ciudad de México.

La capital del país tiene el potencial para convertirse en la ciudad que todos queremos. Una ciudad amable y segura, en armonía con el medio ambiente, que promueva el acceso a oportunidades para todos. Para lograr este sueño necesitamos tomar decisiones de política pública, de inversión y de infraestructura a todo lo largo y ancho de la Zona Metropolitana del Valle de México. Pero hay puntos clave en el territorio en donde las políticas, las inversiones y la infraestructura tienen un efecto multiplicador, donde los beneficios sociales, ambientales y económicos pueden ser compartidos por un gran número de personas. En el contexto actual, Buenavista es uno de estos puntos, en donde más vale la pena invertir recursos públicos y privados, donde los retornos se pueden medir en reducción de tiempos de traslado, en emisiones de CO2 evitadas, en nuevas unidades de vivienda asequible y cerca de trabajos, en mayor seguridad, entre otros. Por ello, en Kaluz apoyamos esta publicación e impulsamos el proyecto Visión Buenavista, porque creemos en una mejor ciudad y trabajamos para hacerla realidad.

### **Antonio del Valle Perochena**

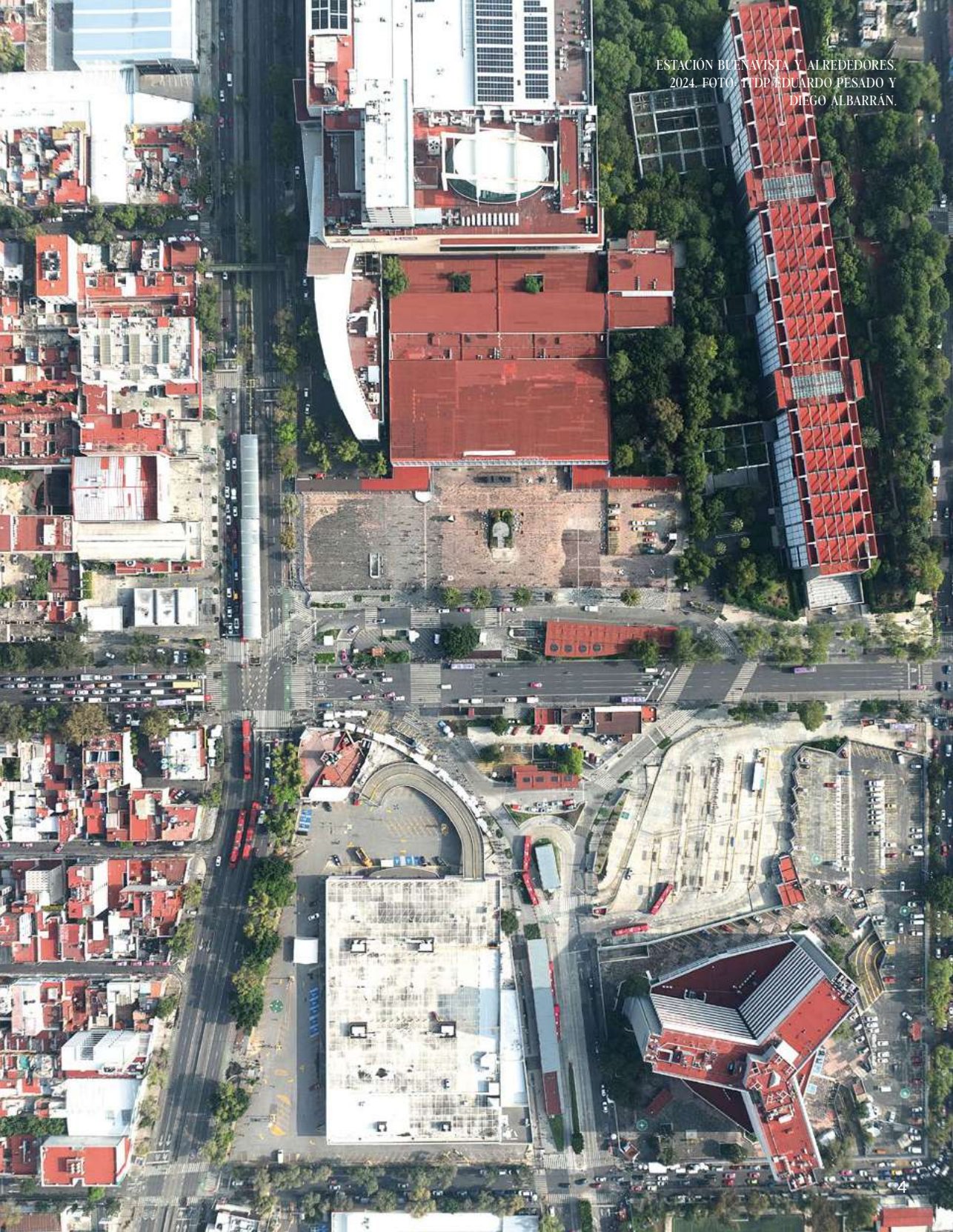
Presidente de Kaluz

El proyecto Estación Central Buenavista, marcará un hito en la movilidad urbana, ofreciendo una solución eficiente y segura para miles de usuarios, facilitando el acceso a diversas opciones de transporte. Además, creará espacios públicos seguros y modernos, integrando vivienda, comercio y servicios en un entorno urbano bien planificado que impulsará el crecimiento económico y social sostenible de la Ciudad.

### **Enrique Guijosa Hidalgo**

Director General de El Puerto de Liverpool SAB de CV

ESTACIÓN BUENAVISTA Y ALREDEDORES.  
2024. FOTOGRAFÍA DE EDUARDO PESADO Y  
DIEGO ALBARRAN.



# UNA OPORTUNIDAD PARA REPENSAR LA CIUDAD



En las últimas décadas, el desarrollo urbano de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) se ha caracterizado por una expansión descontrolada, con altos costos para las personas, las finanzas públicas y el medio ambiente.<sup>1</sup> El crecimiento de la ciudad se ha dado principalmente a través de grandes conjuntos habitacionales alejados de los centros de empleo, con malas conexiones de transporte público y baja accesibilidad a bienes y servicios.<sup>2</sup> Al mismo tiempo, se estima que, en la Ciudad de México existe un déficit de 800,000 viviendas, y un fenómeno de expulsión de las zonas de mejor acceso a empleos y servicios.<sup>3</sup>

---

1. Guerra, E., Caudillo, C., Monkkonen, P., & Montejano, J. (2018). Urban form, transit supply, and travel behavior in Latin America: Evidence from Mexico's 100 largest urban areas. *Transport Policy*, 69(August 2017), 98–105.

2. Oviedo, D. and Guzmán, L. (2020), "Should Urban Transport Become a Social Policy? Interrogating the Role of Accessibility in Social Equity and Urban Development in Bogotá, Colombia

3. Batres, L. (2021) Del déficit a la evaluación de la vivienda adecuada en la CDMX. En línea.

La desarticulación entre la ubicación de la vivienda y los centros de empleo, se ha acompañado de políticas de movilidad con un enfoque excesivo en el automóvil privado, lo que ha generado una dependencia de este modo de transporte y provocado un alza en las emisiones de contaminantes.<sup>4</sup> Como consecuencia, los habitantes de las zonas periféricas de la ZMVM sufren de una accesibilidad muy limitada a oportunidades de empleo, y en algunos casos deben de viajar hasta cuatro horas diarias para llegar a sus lugares de trabajo.<sup>5</sup>

Para revertir esta tendencia y generar ciudades más sustentables y equitativas, es importante coordinar de manera estratégica el desarrollo urbano con la infraestructura de movilidad. Estos dos elementos interactúan entre sí de múltiples formas, y la evidencia muestra que el éxito de sistemas de movilidad sustentable está ligado a la existencia de entornos urbanos más compactos, densos, mezclados y caminables. Conceptos de planeación como el Desarrollo Orientado al Transporte (DOT),<sup>6</sup> que recogen estos elementos, son de particular interés en el momento actual, considerando que en la ZMVM se plantean inversiones de transporte masivo de gran importancia, y se ha expresado la voluntad de aumentar considerablemente en los próximos años la oferta de vivienda social en el Valle de México.<sup>7</sup>



CRUCE PEATONAL ESTACIÓN BUENAVISTA. FOTO: ITDP EDUARDO PESADO Y DIEGO ALBARRÁN.

4. Guerra, E. (2015). Has Mexico City's shift to commercially produced housing increased car ownership and car use? *The Journal of Transport and Land Use*, 8(2), 171-189. En línea.

5. Oviedo, D. and Guzmán, L. (2020). Should Urban Transport Become a Social Policy? Interrogating the Role of Accessibility in Social Equity and Urban Development in Bogotá, Colombia.

6. El DOT es un concepto que busca integrar la movilidad y el desarrollo sustentable. En el Cap. 2 se desarrolla este concepto con mayor detalle.

7. Escobar (2024) Infonavit destinaría 35,000 millones de pesos al año a la construcción de vivienda. *El Economista*.

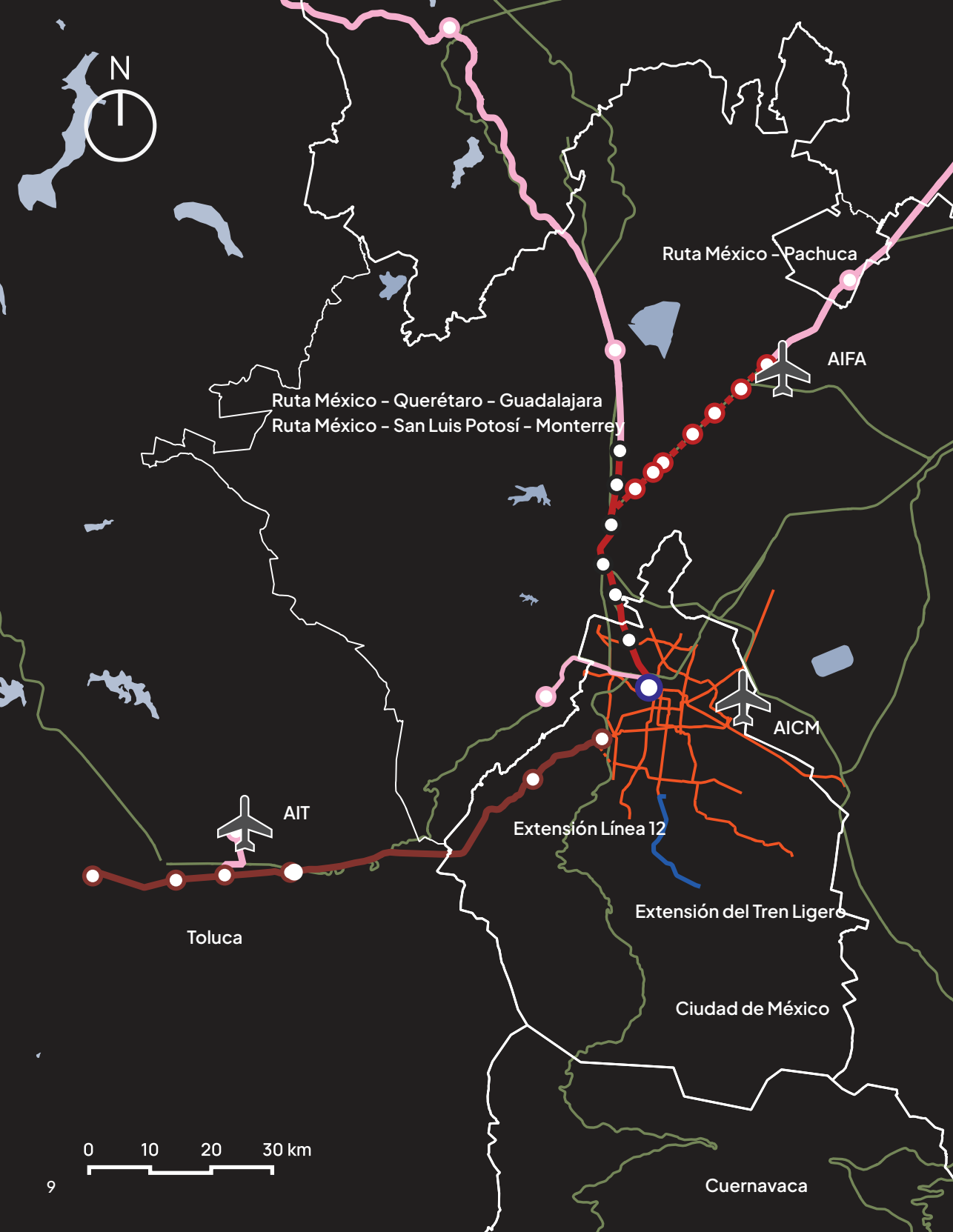


















FIGURA 1. UBICACIÓN DE BUENAVISTA Y LAS LÍNEAS DE TRANSPORTE FÉRREO DE PASAJEROS EN EL VALLE DE MÉXICO.

## La infraestructura de riel y la Estación Buenavista

-  Estación Buenavista
-  Estación de Tren Suburbano
-  Ruta de Tren Suburbano
-  Estaciones extensión TS AIFA
-  Ext. de Tren Suburbano en construcción
-  Estación Tren Interurbano
-  Tren Interurbano
-  Estaciones proyecto
-  Extensión en planeación
-  Tren ligero
-  STC Metro
-  Corredores ferroviarios existentes
-  Aeropuerto
-  ZMVM
-  Límite estatal

Los proyectos de infraestructura de transporte masivo propuestos para la ZMVM, como la extensión del Tren Suburbano al Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA) y las conexiones interurbanas de trenes de pasajeros (ver Figura 1), representan una oportunidad única para replantear el modelo de desarrollo urbano expansivo por uno más sostenible y equitativo. Garantizar que estas inversiones resulten en el mayor beneficio social, implica que debemos de implementar estrategias de planeación adecuadas, particularmente en las estaciones y sus áreas de influencia.

En este contexto es clave hablar de la estación de transporte público masivo 'Buenavista' en la CDMX, la cual es un caso emblemático, pues será la terminal del Tren Suburbano que conectará el centro de la ciudad con el Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA). También, se ha planteado que la estación sea la terminal para nuevas líneas de pasajeros a ciudades como Querétaro, Guadalajara, Pachuca y el norte del país. Estos proyectos convertirían a Buenavista en la estación ferroviaria más importante del país y le regresarían el rol de puerta de entrada nacional e internacional a la Ciudad de México. Sin embargo, atender este papel será complicado con la infraestructura de movilidad actual en la estación, ya que esta se encuentra con dificultades operativas.

CARTA DE LOS  
FERROCARRILES DE  
LOS ESTADOS UNIDOS  
MEXICANOS. 1890.  
FUENTE: LIBRARY OF  
CONGRESS.



# BUENAVISTA: LA PUERTA HISTÓRICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO



ESTACIÓN BUENAVISTA.  
1885. FOTO: CORNELL  
UNIVERSITY LIBRARY.

La Estación Ferrocarrilera Buenavista se inauguró en 1873, como la primera estación de trenes de la Ciudad de México. Desde ese momento, la estación y su vecindario se convirtieron en el punto de llegada de los visitantes y de las mercancías que venían desde otras regiones y países. Buenavista está ubicada al oeste del centro histórico, en proximidad al corazón económico y cultural de la ciudad, a 500 metros del Paseo de la Reforma colindando con la avenida Insurgentes (ver Figura 4). Desde hace dos décadas, no hay servicios de transporte interurbano de pasajeros, sin embargo, la estación se ha consolidado como un nodo central en el sistema de movilidad metropolitana con una línea de Metro, una línea de Tren Suburbano, tres líneas de Metrobús, un Centro de Transferencia Modal (CETRAM) donde operan decenas de rutas locales de autobuses y taxi, así como una de las estaciones de bicicletas compartidas del sistema Ecobici de gran uso en la ciudad.

Se estima que entre los distintos sistemas de transporte que llegan al área de influencia de la estación Buenavista transitan al menos 250,000 personas por día. Estas personas, reportan enfrentarse a un espacio público caótico, con conflictos en sus trayectos, y una notable percepción de inseguridad vial y personal. Actualmente, el entorno cercano a la estación se caracteriza por usos con baja compatibilidad para el transporte masivo, como estacionamientos o terrenos baldíos, que contribuyen a un ambiente inhóspito y poco accesible.

Estos problemas se podrían profundizar considerablemente a medida que los proyectos de expansión del sistema ferroviario de pasajeros propuestos para la estación comiencen a materializarse.

La demanda de la estación crecerá significativamente y sin un plan para adecuarla de manera efectiva, tendrá un impacto directo negativo en la estación y las colonias aledañas, como son la Guerrero, la Tabacalera y Santa María la Ribera. De acuerdo con la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transporte (SICT),<sup>8</sup> la conexión ferroviaria al AIFA, por sí misma, hará necesario atender a **70,000 pasajeros adicionales**, cuyo destino final podría estar en otros países.

TREN LLEGANDO A BUENAVISTA.  
1966. FOTO: MARTY BERNARD.  
WIKIMEDIA COMMONS.



---

8. PNI 2020. Gobierno de México.

# ESTACIÓN CENTRAL BUENAVISTA: UNA ESTACIÓN PREPARADA PARA EL FUTURO



En respuesta a esta problemática, se plantea el proyecto 'Visión Buenavista', el cual busca construir una propuesta de mejora para la estación y su vecindario, coherente con la posición central de este nodo en la infraestructura de transporte metropolitano.

En este libro, presentamos esta visión basada en estudios técnicos, encuestas, entrevistas, conversaciones con especialistas, autoridades y representantes de la sociedad civil, para convertir Buenavista en una estación más eficiente, segura y bien conectada. La implementación de un esquema de planeación DOT con énfasis en la vivienda asequible, permitirá lograr una conexión más eficiente de modos de transporte y un mejor uso y aprovechamiento del suelo, incrementando la accesibilidad para toda la zona metropolitana. De este modo, la experiencia de Buenavista podría convertirse en un referente útil para otras estaciones y ciudades del país.

ESTACIÓN BUENAVISTA. 2024.  
FOTO: ITDP-EDUARDO PESADO  
Y DIEGO ALBARRÁN.

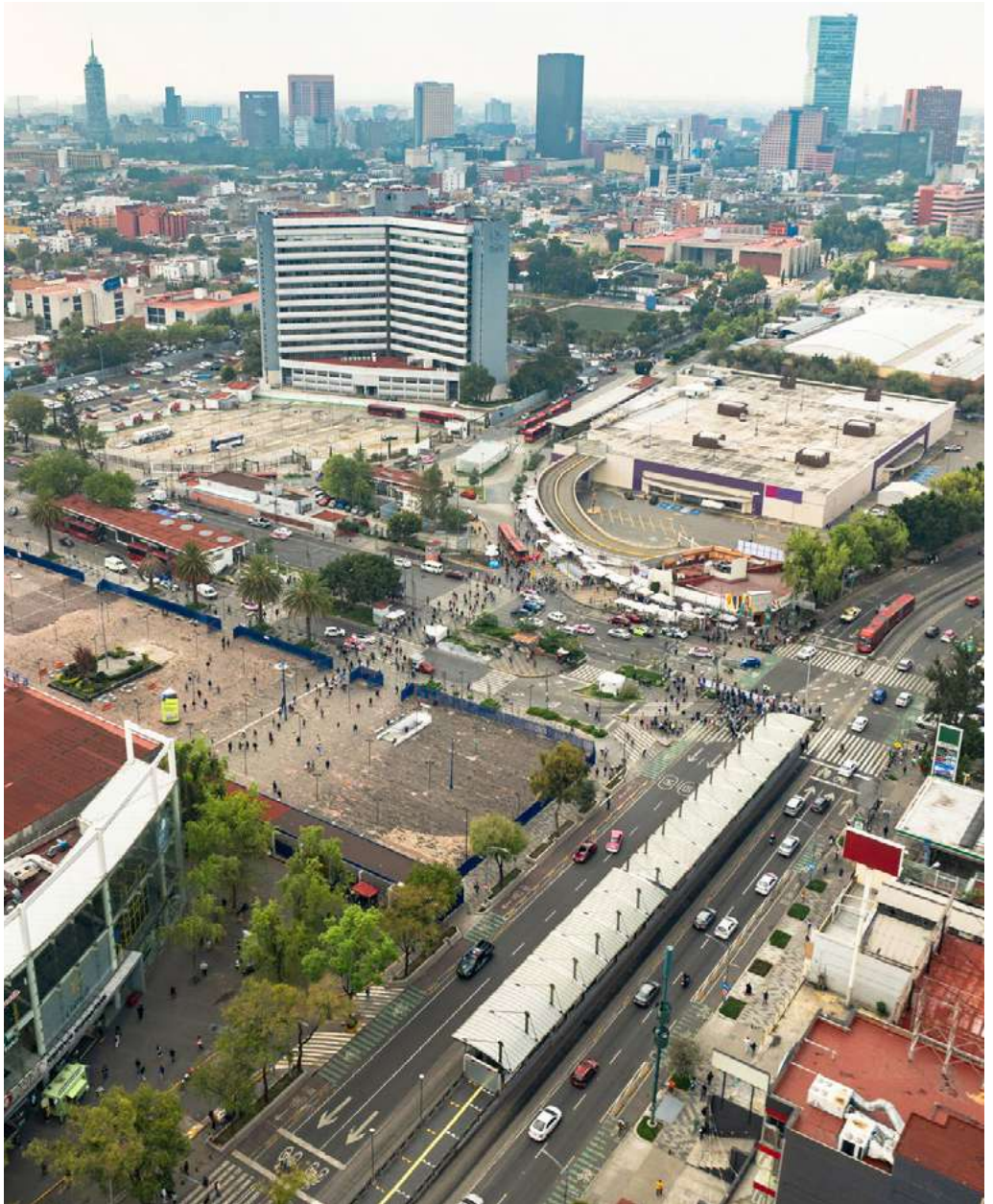
# OBJETIVOS

El objetivo principal es iniciar una conversación entre distintos actores e instituciones sobre la necesidad de implementar un plan de desarrollo urbano y transporte que mejore la **accesibilidad urbana** de manera equitativa y sostenible, considerando los grandes retos que enfrentará la estación en el corto, mediano y largo plazo. A través de una **estrategia de DOT** se busca desarrollar propuestas específicas que beneficien a las personas que habitan alrededor de la estación y a las que la utilizan para transportarse.

Entre los objetivos específicos está el desarrollo de los siguientes elementos:

- **Propuestas de soluciones físicas de integración de los sistemas de movilidad presentes en la estación.**
- **Propuestas de desarrollo urbano y mejoras al espacio construido alrededor de la estación.**
- **Identificación de una serie de instrumentos de implementación relacionados al financiamiento, gestión y coordinación que permitan el desarrollo del proyecto de mejora para Buenavista, así como elementos a considerar en la normatividad relevante.**

VISTA AL ESTE DESDE  
INSURGENTES. FOTO: ITDP/  
EDUARDO PESADO Y DIEGO  
ALBARRÁN.



# PROCESO DE DESARROLLO DEL PROYECTO

La propuesta para convertir la zona Buenavista en un vecindario integrado al transporte masivo surgió de un proceso de desarrollo extenso que inició en 2019, e incluyó una colaboración activa con otras organizaciones e instituciones públicas (ver figura 2). En una primera fase del proyecto, en conjunto con la Iniciativa Climática de México (ICM), se desarrolló un diagnóstico a profundidad de las condiciones de movilidad y uso de suelo. Este diagnóstico fue clave para informar una serie de propuestas de diseño e implementación, que fueron profundizadas en fases siguientes con el apoyo de Kaluz. El resultado ha sido un plan integral para la implementación de una visión DOT en Buenavista, a través de un rediseño del espacio construido en el área de la estación e identificación de un conjunto instrumentos de planeación urbana, financiamiento y gestión en la legislación de la CDMX, que pueden ser utilizados para la implementación de la visión.

Durante todo el proceso de desarrollo se buscó una consulta constante con las autoridades e incluso colaboración en explorar instrumentos de implementación particulares. En 2022, se llegó al diseño de un **Plan Maestro para la colonia Buenavista, en conjunto con la Secretaría de Desarrollo Urbano Vivienda (SEDUVI)**, que exploró un proyecto práctico y viable de la estrategia general de DOT.

FIGURA 2. PROCESO DE DESARROLLO DEL PROYECTO.



## 1. DIAGNÓSTICO

Entrevistas con actores clave

Estudios de caso y precedentes

Análisis técnico de sistema de transporte y uso de suelo

Estrategia de participación: encuestas, entrevistas, y mesas de trabajo con personas usuarias y residentes



## 3. PROPUESTA DE DISEÑO DE ESTACIÓN

Accesibilidad y DOT: movilidad y uso de suelo a nivel metroplitano, ciudad, vecindario y estación

Proyectos estratégicos

Evaluación y cuantificación de beneficios potenciales



## 2. IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMÁTICAS Y ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN

Definición de líneas de acción: estructura urbana, vivienda, equipamiento, infraestructura, espacio público, movilidad y patrimonio

Estrategia de planeación integrada de transporte uso de suelo y espacio público



## 4. ALTERNATIVAS DE IMPLEMENTACIÓN

Evaluación de instrumentos de planeación: Diseño de Plan Maestro para la Colonia Buenavista (SEDUVI, 2022)

Sistema de financiamiento

Esquema de gobernanza y corresponsabilidades

Coordinación con actores relevantes y autoridades

Gobierno Local: SEDUVI, SEMOVI (STC Metro, Metrobús, ORT), SOBSE, SF, IPDP

Gobierno de México: SICT (ARTF), SEDATU, INBAL, CFE

Sector privado: Empresas de transporte, desarrollo inmobiliario, diseño y planeación urbana

Habitantes y personas usuarias de la estación



# 1. DIAGNÓSTICO DE LA ESTACIÓN

El diagnóstico fue elaborado a través de cuatro componentes que permitieron obtener una visión de las condiciones de movilidad y uso de suelo en Buenavista. El primero consistió en una serie de entrevistas con actores del sector público y privado, que son parte de instituciones con atribuciones que tienen un impacto directo en Buenavista, como la Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI) y sus distintos organismos, la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de la Ciudad de México (SEDUVI), la Secretaría de Finanzas, instituciones federales como la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU), la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes, y empresas del sector privado como CAF, que opera el Tren Suburbano en la estación. Esto permitió obtener una mejor comprensión sobre las oportunidades que existen en la estación.

El segundo se basó en una revisión de literatura sobre mejores prácticas internacionales en planeación de transporte masivo, a partir de la cual se extrajeron aprendizajes que han logrado generar estaciones más eficientes y sustentables.

El tercero constó de un análisis de las condiciones de movilidad y desarrollo urbano en la zona aledaña a la estación. Se analizó la operación del sistema de movilidad, incluyendo los sistemas actuales y la información disponible sobre las propuestas de infraestructura a futuro. Este se complementó con un estudio sobre las características de desarrollo urbano, como son las condiciones socio-demográficas, de uso de suelo, y las normativas y regulaciones vigentes para el área de la estación.

El último elemento fue un diagnóstico participativo en donde se realizaron 45 entrevistas a profundidad, 300 encuestas y 2 mesas de trabajo con personas que habitan los alrededores de la estación, y aquellas que la transitan diariamente. Los resultados principales de este diagnóstico se muestran en el capítulo 3.

A través del diagnóstico se identificaron tres áreas de oportunidad:

- El uso de suelo de la estación y su área de influencia no responde a las necesidades de transporte y genera más dificultades para los desplazamientos a pie de las personas que utilizan la estación.
- Los flujos de transporte masivo actuales dificultan las transferencias y la movilidad a pie y en bicicleta de las personas usuarias.
- Se deberá de adecuar la estación físicamente para acoger la demanda adicional de la infraestructura de transporte planeada, particularmente, para las conexiones ferroviarias al AIFA y otras ciudades.



## 2. IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMÁTICAS Y ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN

Dadas las condiciones de la estación, encontramos que existe una percepción entre las personas entrevistadas de que se requiere de intervenciones de gran escala para la zona, y de un modelo de desarrollo urbano integrado adecuado para este nodo de transporte masivo. Ante esto, existe una clara oportunidad para aprovechar de manera estratégica el suelo disponible y poder lograr ganancias de accesibilidad a oportunidades con las nuevas líneas propuestas.

Para mejorar de manera sustentable y equitativa la accesibilidad de la estación, diversas experiencias con resultados positivos a nivel internacional, apuntan al concepto de DOT, que busca generar una relación positiva entre el desarrollo urbano y la movilidad, a través del impulso de un desarrollo urbano compacto con mezcla adecuada de usos, entornos caminables e impulsando la integración con el sistema de transporte público masivo y opciones de movilidad no motorizada.<sup>9</sup> Por otro lado, la ausencia de un plan adecuado que anticipe la presión adicional que traerán las nuevas conexiones, pone a la estación en riesgo de sufrir un mayor deterioro y promover un desarrollo inmobiliario que no apoye la movilidad sustentable ni fomente una zona más equitativa.

---

9. Croese S (2016). "International case studies of Transit- Oriented Development-Corridor implementation". Report 3. Spatial Transformation through Transit- Oriented Development in Johannesburg Research Report Series. South African Research Chair in Spatial Analysis and City Planning. University of the Witwatersrand: Johannesburg.

### 3. PROPUESTA DE DISEÑO: ACCESIBILIDAD URBANA Y DOT



La propuesta desarrollada para la estación considera dos principios clave de planeación. Por un lado, la accesibilidad urbana, que se refiere al potencial que tienen las personas para acceder a los bienes y servicios que necesitan en la ciudad, considerando la importancia de la red de movilidad, así como la ubicación de los principales destinos. Este concepto, aplicado a la política pública, implica tomar en cuenta el tiempo y costo que implica acceder a ciertos destinos y lugares. Los esquemas DOT buscan maximizar la accesibilidad urbana a través de la coordinación estratégica de la ubicación de la vivienda, destinos clave y la movilidad sustentable.

El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo<sup>10</sup> (ITDP) 8 principios clave para lograr esto: **Caminabilidad; uso de la bicicleta; estructura urbana permeable; transporte masivo; usos de suelo mixtos, densos y compactos; y otras políticas para gestionar la demanda de viajes en automóvil.**

La propuesta para las modificaciones a la estación Buenavista y a su entorno giran alrededor de estos 8 principios, que fueron aplicados a 4 diferentes escalas de acceso: **escala estación, escala barrial, escala ciudad y escala metropolitana.** En la generación de esta estrategia se tomaron en cuenta los aprendizajes de las entrevistas y encuestas realizadas en el diagnóstico y se implementan directamente algunas ideas sugeridas por las personas entrevistadas.

#### ESCALA BARRIAL

20 minutos a pie de la estación: se aplican los 8 principios DOT para generar intervenciones a nivel vecindario con mayor nivel de detalle.

#### ESCALA ESTACIÓN

Área inmediata a la estación, incluyendo zona de transferencia entre distintos modos de movilidad: se genera una intervención que incluye dos zonas de desarrollo de vivienda asequible y reordenamiento de los flujos de transporte público, vehiculares y peatonales. El detalle de las propuestas se encuentra En el capítulo 4 de esta publicación.

---

10. Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo es una organización internacional sin fines de lucro que busca promover acciones de movilidad y desarrollo urbano sustentable a nivel mundial.



## 4. ESTRATEGIAS DE IMPLEMENTACIÓN

Finalmente, se exploraron una serie de **estrategias de implementación y políticas a nivel ciudad para que esta visión pueda materializarse**. Identificamos una serie de instrumentos de financiamiento, coordinación, planeación y gestión del suelo que podrían ser útiles para lograr la implementación de la visión para la zona, incluyendo algunos instrumentos específicos para asegurar la provisión de vivienda asequible. La selección de estos instrumentos debe responder al contexto social y político de la estación, y ser evaluada a detalle por las autoridades a cargo, en conversación con los actores involucrados, con los siguientes objetivos:

- Promover la obtención de recursos para infraestructura y vivienda a través de la gestión de la valorización del suelo.
- Garantizar la provisión de vivienda asequible.
- Asegurar la transparencia y participación ciudadana.
- Incentivar la coordinación entre la infraestructura de transporte y el desarrollo urbano.
- Buscar la viabilidad financiera del proyecto, generando un círculo virtuoso entre la valorización del suelo y la inversión en infraestructura.

De igual manera, proponemos un esquema de gobernanza que permitiría implementar un proyecto de DOT para Buenavista, generando desde un inicio una visión integral para la estación que ayude en la coordinación de los distintos actores que deben estar involucrados.

**Estructura del libro:**

Después de este capítulo introductorio, el libro desarrolla los siguientes componentes:

**CAPÍTULO 2  
ACCESIBILIDAD URBANA Y DESARROLLO  
ORIENTADO AL TRANSPORTE**

Presenta la metodología y el marco de planeación que servirá de base para el desarrollo de las propuestas de intervención.

**CAPÍTULO 3  
CONTEXTO Y DIAGNÓSTICO DE LA ESTACIÓN**

Describe brevemente la historia de la estación y su importancia como nodo de transporte público. Se detallan las condiciones actuales alrededor de la estación.

**CAPÍTULO 4  
ESTACIÓN CENTRAL BUENAVISTA, LA PUERTA  
DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

Describe la estrategia DOT a escala vecindario y estación

**CAPÍTULO 5  
IMPLEMENTACIÓN: UN CÍRCULO VIRTUOSO  
ENTRE EL DESARROLLO URBANO Y EL  
FINANCIAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA**

Desarrolla los distintos elementos para implementar un proyecto de DOT como el de Visión Buenavista, se detallan estrategias y potenciales instrumentos de implementación a nivel de proyecto. Se abordan instrumentos de desarrollo urbano y fuentes de financiamiento que servirían para implementar el proyecto.

**CAPÍTULO 6  
CONCLUSIONES**

Discute las acciones que serían necesarias para continuar en el proceso de implementación de la Visión.

# ACCESIBILIDAD URBANA Y DESARROLLO ORIENTADO AL TRANSPORTE

# 2

ESTACION BUENAVISTA

En este capítulo se presentan dos conceptos clave para la estrategia de mejora de la estación Buenavista y su entorno: la accesibilidad urbana y el Desarrollo Orientado al Transporte (DOT). Estos conceptos sirven como base para las decisiones de diseño urbano y planificación espacial que se desarrollarán en los próximos capítulos.

# ACCESIBILIDAD URBANA: LA IMPORTANCIA DE CONSTRUIR CIUDADES DE DISTANCIAS CORTAS

La accesibilidad urbana se refiere al potencial de las personas para acceder y aprovechar las oportunidades que ofrece la ciudad.<sup>11</sup> Este concepto parte del principio de que el beneficio de las ciudades, y su razón de existir, es permitir el acceso a bienes, servicios y personas. Este potencial depende en gran medida de la relación entre dos elementos fundamentales: la red de movilidad y la ubicación de los recursos y servicios. Así, hablar de accesibilidad urbana implica ir más allá de la movilidad, e incluir la evaluación crítica de las características de cada persona y los modos de transporte disponibles.<sup>12</sup>

Una ciudad de "distancias cortas" facilita a sus habitantes más oportunidades para trabajar, recrearse y socializar, con menores costos personales y sociales.<sup>13</sup> La forma urbana, el diseño de las vías y la proximidad de los destinos son elementos clave que determinan estos costos y condicionan nuestras decisiones de movilidad, influyendo en nuestra capacidad de llegar a un destino.<sup>14</sup> Por ello, es fundamental promover zonas urbanas más compactas y mejor conectadas, con el fin de mejorar la accesibilidad, el desempeño económico y reducir las desigualdades sociales.<sup>15</sup>

---

11. Hansen, W. G. (1959). How Accessibility Shapes Land Use. *Journal of the American Planning Association*, 25(2), 73–76.

12. Wu, H., Avner, P., Boisjoly, G., Braga, C. K. V., El-Geneidy, A., Huang, J., Levinson, D. (2021). Urban access across the globe: an international comparison of different transport modes. *Npj Urban Sustainability*, 1(1), 1–9.

13. CoRe e ITDP (2019). Ciudad de distancias cortas. CoRe. Fundación Kaluz.

14. Ewing, R., & Cervero, R. (2010). Travel and the built environment. *Journal of the American Planning Association*, 76(3), 265–294.

15. Oviedo, D. and Guzmán, L. (2020). "Should Urban Transport Become a Social Policy? Interrogating the Role of Accessibility in Social Equity and Urban Development in Bogotá, Colombia", Oviedo, D., Duarte, N.V. and Pinto, A.M.A. (Ed.) *Urban Mobility and Social Equity in Latin America: Evidence, Concepts, Methods (Transport and Sustainability, Vol. 12)*, Emerald Publishing Limited, Bingley, pp. 11–32.



ENTORNO URBANO ALREDEDOR DE LA ESTACIÓN DEL METRO BUENAVISTA. FOTO: ITDP/ EDUARDO PESADO Y DIEGO ALBARRÁN.

Una mayor coordinación entre la infraestructura de transporte sostenible, la vivienda y el uso del suelo puede tener importantes beneficios ambientales, como la reducción de emisiones contaminantes y gases de efecto invernadero (GEI). Esto se logra al modificar los patrones de movilidad en favor del transporte público y la movilidad activa. Mejorar la accesibilidad urbana permite vincular la política de transporte con la planificación espacial, así como con políticas sociales y ambientales.

Varias ciudades del mundo han aprovechado la relación entre el sistema de movilidad sostenible y el entorno urbano para mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Han diseñado estratégicamente estaciones de transporte masivo y sus alrededores para mejorar la movilidad y ofrecer un espacio público accesible, con un diseño urbano adecuado.<sup>16</sup>

Las políticas que buscan mejorar la accesibilidad urbana vinculan el tiempo de traslado con la ubicación de destinos clave de la siguiente manera:

---

16. Ejemplo de esto son ciudades que han desarrollado los sistemas de transporte masivo más extensos y eficientes, Tokio y Hong Kong son los casos más emblemáticos.

## → **ACCESIBILIDAD METROPOLITANA**

### **(45 A 90 MINUTOS)**

La planificación de una ciudad debe considerar el área urbana en su conjunto y los sistemas metropolitanos que la sostienen. En esta escala intervienen políticas de nivel metropolitano y nacional, como las relacionadas con la vivienda social y el transporte regional. Se deben apoyar políticas financieras y de planificación pública que permitan la generación de vivienda asequible bien ubicada y garantizar el acceso a aeropuertos, oficinas de gobierno e incluso hospitales de alta especialización, sin depender del automóvil privado.

## → **ACCESIBILIDAD A NIVEL CIUDAD**

### **(30 A 45 MINUTOS)**

Existen destinos que no es posible o conveniente concentrar a nivel vecindario, como corporativos, universidades, hospitales y otros servicios urbanos. En esta escala es clave la integración modal del transporte público con la movilidad activa.

## → **ACCESIBILIDAD A NIVEL VECINDARIO**

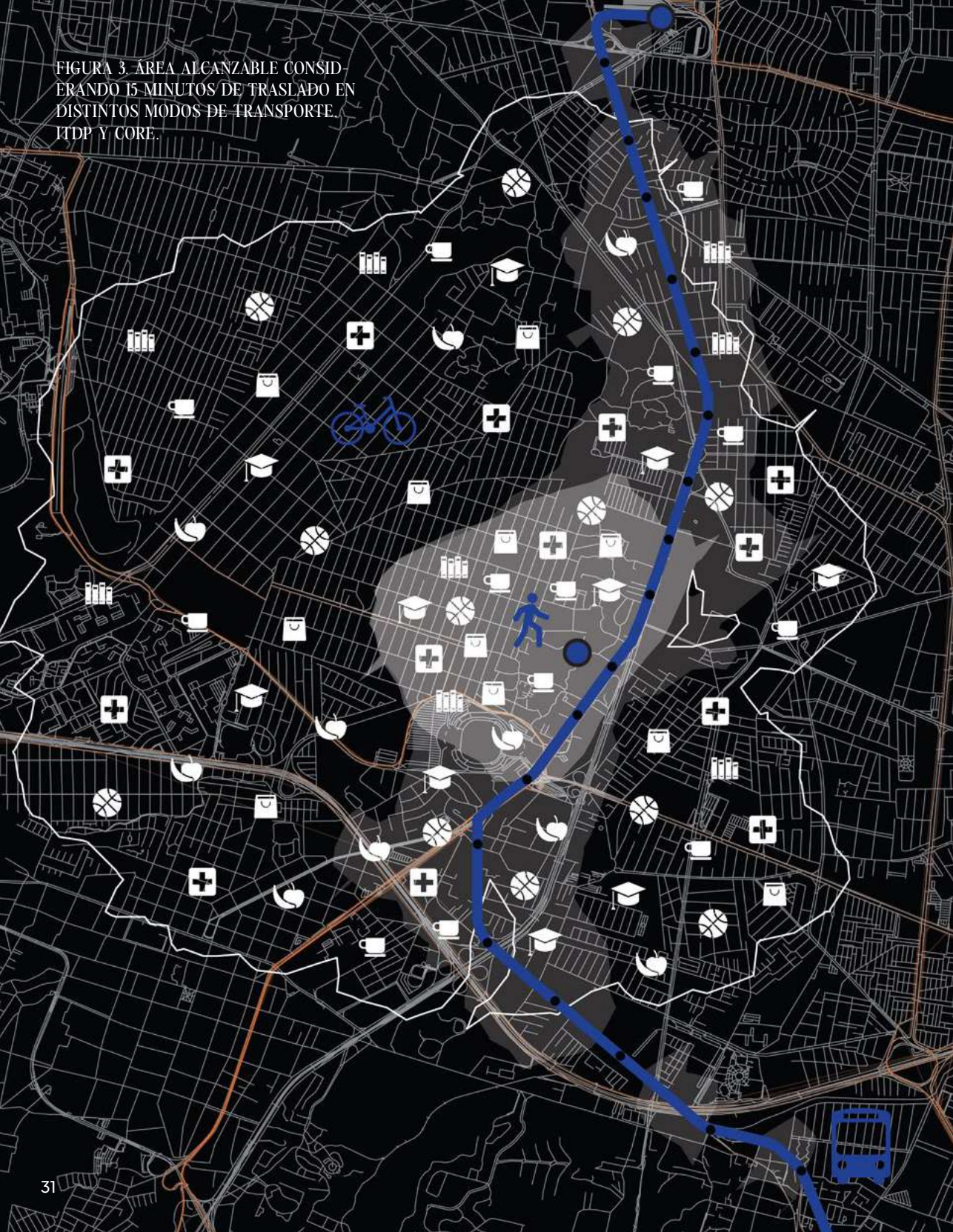
### **(15 A 20 MINUTOS)**

Esta escala es esencial para las actividades cotidianas de las personas, especialmente aquellas relacionadas con la salud y el cuidado. ITDP ha señalado que esta escala es fundamental para construir vecindarios apropiados para la crianza de niñas y niños. Este enfoque ha sido retomado por diversas ciudades para sus planes de desarrollo, con el objetivo de garantizar que los principales destinos diarios estén a una distancia caminable. El DOT, descrito más adelante, opera principalmente a esta escala.

## → **ACCESIBILIDAD A NIVEL ESTACIÓN**

Mejorar las estaciones de transporte masivo, donde confluyen diversas modalidades y grandes flujos de personas, es fundamental para integrar la planificación de la movilidad y el transporte a nivel metropolitano. Las estaciones deben ser seguras y universalmente accesibles, considerando las características individuales de las personas y priorizando el apoyo a quienes enfrentan mayores dificultades para desplazarse de manera segura y cómoda, como niñas y niños, adultos mayores o personas con discapacidad.

FIGURA 3. ÁREA ALCANZABLE CONSIDERANDO 15 MINUTOS DE TRASLADO EN DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE. ITDP Y CORE.



# EL DESARROLLO ORIENTADO AL TRANSPORTE (DOT)

El enfoque de planificación DOT se centra en la relación entre movilidad y uso del suelo para crear un círculo virtuoso que maximice la accesibilidad urbana. Este modelo ha ganado popularidad como alternativa al desarrollo urbano basado en el automóvil privado, que genera congestión y expansión suburbana. Concretamente, se refiere a la creación de un entorno urbano compacto que integre una mezcla de usos y vivienda asequible cercana al transporte, diseñado alrededor de espacios caminables conectados con el sistema de transporte público.<sup>17</sup>

El DOT permite desarrollar soluciones que incrementen la accesibilidad urbana y promuevan un modelo de desarrollo sustentable e inclusivo, con énfasis en las áreas cercanas a las estaciones de transporte. Además facilita a los residentes de una ciudad el acceso a servicios, empleo y vivienda a un costo menor, desincentivando el uso del automóvil privado y reduciendo sus efectos negativos, como la contaminación ambiental, la falta de seguridad vial y las emisiones de GEI.

Asimismo, incrementar la oferta de vivienda en zonas céntricas mediante el DOT puede contribuir a reducir la segregación social, acercando a más comunidades a bienes y servicios.<sup>18</sup> Para lograr un DOT inclusivo, la vivienda asequible debe ser un elemento central, asegurando la oferta de vivienda para personas de menores ingresos y evitando el desplazamiento de residentes locales.<sup>19</sup>

Dado el contexto de Buenavista, la integración de la planificación de la movilidad y el desarrollo urbano representa un marco ideal para futuras intervenciones en la colonia y la estación. Para mejorar la accesibilidad urbana de la estación, es necesario conectarla con sus destinos mediante una red peatonal completa, un sistema de transporte público eficiente, un espacio público adecuado, vivienda asequible y una mezcla de usos complementarios.

---

17. Croese S (2016). "International case studies of Transit-Oriented Development-Corridor implementation". Report 3. Spatial Transformation through Transit-Oriented Development in Johannesburg Research Report Series. South African Research Chair in Spatial Analysis and City Planning, University of the Witwatersrand: Johannesburg.

18. Suzuki, H., Cervero, R., & Kanako, I. (2013). Transforming Cities with Transit: Transit and Land-Use Integration for Sustainable Urban Development. The World Bank.

19. ITDP (2017). Conectando la vivienda asequible a desarrollos orientados al transporte (DOT) en la Ciudad de México.

1

### Caminar

Desarrollar barrios y comunidades que promuevan la caminata, acortando los cruces de vialidades, enfatizando la seguridad y conveniencia del peatón, creando espacio público y promoviendo actividades en plantas bajas, a nivel de calle.

2

### Pedalear

Priorizar redes de ciclovías, diseñando calles que acentúen la seguridad y conveniencia de los ciclistas, ofreciendo estacionamiento seguro para bicicletas públicas y privadas.

3

### Conectar

Crear patrones densos de calles y andadores que sean muy accesibles para peatones, ciclistas y tránsito vehicular; crear calles sin autos, callejones y caminos verdes para promover viajes no motorizados.

4

### Transportar

Promover transporte público de alta calidad que asegure un servicio frecuente, rápido y directo, además de localizar estaciones de tránsito, viviendas, trabajo y servicios a distancias caminables entre ellas.



5

### Mezclar

Planificar para usos de suelo mixtos, con un óptimo balance entre vivienda, comercio, parques, espacios abiertos accesibles y servicios.

6

### Densificar

Hacer coincidir la densidad poblacional con la capacidad del sistema de tránsito.

7

### Compactar

Crear regiones compactas con viajes pendulares cortos, reducir la expansión urbana focalizando el desarrollo en las áreas adyacentes y vecinas al desarrollo existente, así como localizar viviendas y centros de trabajo a distancias cortas.

8

### Cambiar

Incrementar la movilidad reduciendo el estacionamiento y regulando el uso de las vialidades; limitar el estacionamiento para desalentar el uso del automóvil en horas pico; implantar cuotas por uso del automóvil por horas del día y destinos.

El resto del libro incorpora elementos del concepto DOT para el diagnóstico y las propuestas. ITDP identifica ocho principios básicos para lograr un DOT exitoso: caminar, pedalear, conectar, transportar, mezclar, densificar, compactar y cambiar. Cada uno de estos principios debe abordarse con objetivos específicos y sirven como guía para intervenir en la estación con el fin de mejorar la accesibilidad y la calidad de vida de manera equitativa y sustentable.

La estrategia desarrollada para Buenavista, que se presentará en el capítulo 4, propone la implementación de estos ocho principios DOT en dos escalas urbanas: vecindario y estación. Así, un plan de DOT y accesibilidad inclusiva permite articular estrategias que involucran a distintos niveles de gobierno, jurisdicciones y autoridades responsables de la planificación de la movilidad y el desarrollo urbano.

VISTA AÉREA DE LA  
ESTACIÓN BUENAVISTA  
FOTO: VALERIO.



# CONTEXTO Y DIAGNÓSTICO DE LA ESTACIÓN



3

Buenvista es la estación de transferencia modal más cercana al centro económico y cultural de la ciudad. Está ubicada en la colonia Buenvista, en la Alcaldía Cuauhtémoc, entre la colonia Guerrero y la colonia Santa María la Ribera. Actualmente, la estación se caracteriza por una amplia oferta de modos de transporte público incluyendo Tren Suburbano, Metro, Metrobús, autobuses estructurados de RTP, múltiples estaciones de Ecobici y transporte concesionado.

Alrededor de 2.25 millones de viajes diarios se realizan desde municipios del Estado de México hacia la CDMX.<sup>20</sup> En esta dinámica metropolitana, Buenavista juega un papel clave, ya que funciona como un punto de conexión con los municipios del Estado de México a través del Tren Suburbano y la Línea B del Metro. Adicional a su relevancia, la estación está inmersa en un contexto local caracterizado por su cercanía caminable al centro histórico y económico de la ciudad; una cantidad importante de vivienda; y diversos servicios, siendo uno de los centros culturales más importantes de la ZMVM por su cercanía a la Biblioteca Vasconcelos y al Monumento a la Revolución. Ante este contexto, se presenta una problemática compleja relacionada al uso del espacio público, la habitabilidad de los vecindarios aledaños, la calidad de la infraestructura de transporte y la conectividad hacia diferentes puntos de la ZMVM.

METROBÚS ESTACIÓN  
BUENAVISTA. FOTO: ITDP/  
EDUARDO PESADO Y DIEGO  
ALBARRÁN.



20. INEGI (2017). Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017.

FIGURA 4. UBICACIÓN DE LA ESTACIÓN BUENAVISTA Y LAS COLONIAS CIRCUNDANTES.



Un diagnóstico de la movilidad y el uso de suelo, basado en los principios elementales del DOT, es necesario para llegar a propuestas que solucionen el gran reto multimodal y poder aprovechar el suelo y el espacio público de la zona. En esta sección se presenta un resumen de las características clave de la estación a través de cuatro elementos:

→ **ANÁLISIS DEL PROCESO HISTÓRICO**

Consolidación de la estación, con enfoque en la relación que ha tenido la infraestructura de movilidad y el desarrollo urbano en el área de influencia.

→ **LA SITUACIÓN ACTUAL DEL SISTEMA DE MOVILIDAD**

El transporte colectivo, la caminabilidad y el espacio público, el uso de la bicicleta y los riesgos que surgen a partir de los nuevos proyectos contemplados para la estación.

→ **DIAGNÓSTICO DE USO SUELO Y EQUIPAMIENTO**

Elaborado a través de los principales elementos relacionados con el DOT, la densidad, la mezcla de usos, las condiciones de la vivienda, provisión de agua y el aprovechamiento del suelo en el área.

→ **DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO**

Este consistió en una serie de entrevistas a profundidad, encuestas y mesas de trabajo con personas residentes y usuarias, para conocer su experiencia y percepción sobre las condiciones de la estación.

Para cada elemento incluimos un análisis descriptivo y extraemos una serie de aprendizajes que funcionan como base para las propuestas presentadas en el capítulo 4. Para resumir los hallazgos, identificamos las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas en la estación, así como las principales problemáticas percibidas en el ejercicio participativo.

# HISTORIA DEL DESARROLLO URBANO Y EL TRANSPORTE EN BUENAVISTA

Analizar el proceso de consolidación de la estación Buenavista y las colonias que la rodean, es un buen punto de inicio para comprender los problemas actuales y poder concebir soluciones adecuadas para el futuro. Por un lado, incrementar la oferta de movilidad hace más accesible una zona de la ciudad y hace atractivo su desarrollo. El desarrollo urbano incrementa la demanda de transporte y hace más viable la inversión en nuevos sistemas de transporte. Los modos de transporte y las tecnologías disponibles también inciden en la forma de las construcciones y la estructura urbana.

Desde su inicio, el desarrollo urbano de la colonia Buenavista y las colonias aledañas a la estación ha estado íntimamente ligado al transporte colectivo. Fue el primer modo de transporte colectivo consolidado de la ciudad -los tranvías de multitas- el que detonó el crecimiento urbano de esta zona de la ciudad, aunque fue el sistema de transporte ferroviario el que determinó la estructura urbana y la vocación de estas colonias por gran parte del siglo XX.<sup>21</sup>

Inicialmente, el crecimiento se dio en vecindarios bien estructurados, con espacios públicos que apoyaban la caminabilidad, aprovechando la proximidad al centro de la ciudad y promovían una mezcla de usos con un enfoque habitacional y comercial. En esos momentos, podríamos decir que había una alineación directa con los principios de DOT descritos en el capítulo anterior, ya que la zona operaba con una orientación clara al transporte sustentable. Sin embargo, a finales de la década de 1950 ocurrió un punto de quiebre.

---

21. Ibarra, M. y Becerril, T. (2021). Los ferrocarriles y la transformación de la periferia de la ciudad de México a partir de la segunda mitad del siglo XIX. En línea, disponible: <https://www.redalyc.org/journal/3191/319171277004/html>

El enfoque de planeación cambió radicalmente del transporte colectivo al automóvil privado, siguiendo una tendencia que se observó a nivel mundial. En el caso de Buenavista, derivó en un plan de rediseño para la estación con enfoque en el automóvil, ignorando la importancia de las conexiones caminables, y generando un desarrollo disperso, de baja densidad, y con usos que no complementan esta orientación al transporte de la estación como los estacionamientos en superficie.

En esta sección contextualizamos el desarrollo histórico de la estación y su área de influencia, explicando cómo llegamos a la problemática actual de la zona, en particular al desafío de la desconexión entre la forma urbana, el uso de suelo y la infraestructura de transporte masivo. Enfatizamos la conexión entre las características del transporte y el desarrollo urbano.

LA CIUDAD DE MÉXICO EN 1869 PREVIO A LA LLEGADA DEL FERROCARRIL. EN LA PARTE SUPERIOR DERECHA DE LA IMAGEN, SE APRECIAN LOS TERRENOS DE LA HACIENDA DE BUENAVISTA, DONDE SE CONSTRUIRÍA LA ESTACIÓN. GENERAL RESEARCH DIVISION, THE NEW YORK PUBLIC LIBRARY. (1869). LA CIUDAD DE MÉXICO, TOMADA EN GLOBO POR EL NOROESTE.



## 1861-1873: LOS PRIMEROS TRANVÍAS Y LA FUNDACIÓN DE LAS COLONIAS SANTA MARÍA LA RIBERA Y BUENAVISTA

Las colonias Santa María la Ribera y Buenavista fueron dos de los primeros asentamientos extramuros de la Ciudad de México. El fraccionamiento de los terrenos que conformarían estas colonias fue posible gracias a la llegada de los tranvías de mulitas en la década de 1850 que corrían por la calzada México - Tacuba. Estas rutas, que consistían en vagones tirados por mulas a través de vías de hierro, hicieron atractiva la comercialización de terrenos fuera del centro histórico de la ciudad, principalmente para familias de clase alta que se ubicaron en la Santa María la Ribera.<sup>22</sup>

La estructura de la colonia Santa María la Ribera, estaba compuesta por cuadras caminables, con un espacio público central, en un patrón análogo a lo que hoy en día se considera un DOT. Su desarrollo fue posible también por los cambios legales que se llevaron a cabo después de la época de la Reforma, que daban incentivos fiscales a los compradores de lotes.

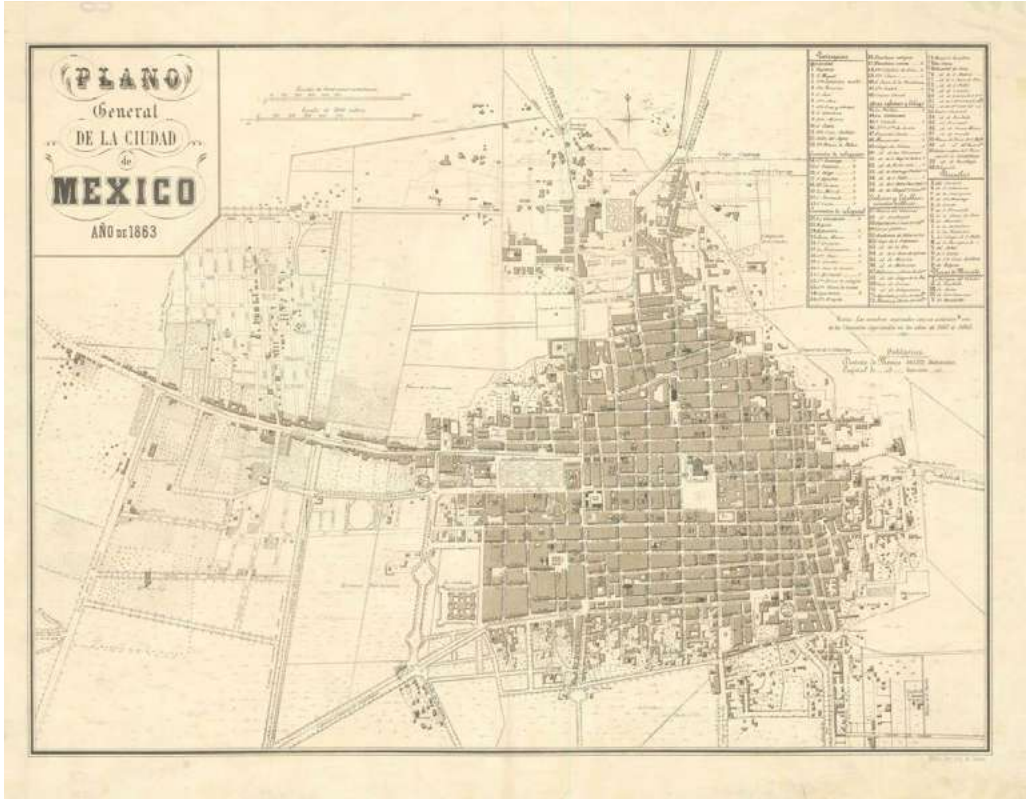
La colonia Buenavista fue fundada en 1860 y tiene este nombre porque los terrenos sobre los cuales fue edificada eran propiedad del 'Marqués de Buenavista'. El acueducto de Santa Fe cruzaba por la colonia llevando agua a la zona centro de la ciudad definiendo el trazo y la ubicación del futuro ferrocarril.<sup>23</sup>

---

22. Ibarra, M. y Becerril, T. (2021). Los ferrocarriles y la transformación de la periferia de la ciudad de México a partir de la segunda mitad del siglo XIX. En línea, disponible: <https://www.redalyc.org/journal/3191/319171277004/html>

23. Ídem.

PLANO GENERAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO EN 1863.  
FUENTE: MAPOTECA OROZCO Y BERRA. ARCHIVO DIGITAL.



## 1873-1910: LA LLEGADA DEL FERROCARRIL: BUENAVISTA COMO LA PUERTA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

En 1873, el ayuntamiento de la Ciudad de México vendió los terrenos de alrededor del acueducto, construyó e inauguró la Estación Ferrocarrilera Buenavista, que conectaba la Ciudad de México con el Puerto de Veracruz.<sup>24</sup> Esta primera estación, compuesta de instalaciones temporales, se encontraba donde actualmente se ubica el edificio de la Alcaldía Cuauhtémoc (ver Figura 5). A partir del comienzo de operaciones del ferrocarril, Buenavista se transformó en un elemento urbano central, al convertirse en el punto de encuentro para la mayoría de las operaciones de carga y de pasajeros con el resto del país.<sup>25</sup>

En 1874, se fundó la colonia Guerrero al oriente de la estación. Inicialmente, la colonia Guerrero se definió como un barrio obrero, pues sirvió de vivienda para las comunidades indígenas que trabajaban en la construcción de la infraestructura ferroviaria y que se habían asentado a las orillas de las vías.<sup>26</sup> Al norte de la colonia, en la zona de Nonoalco, se ubicaron los talleres y las bodegas de carga del sistema ferroviario, apoyando un proceso de industrialización del norte de la ciudad.

---

24. Lozada, G. (2015). Las estaciones de Buenavista. Los gloriosos días del ferrocarril en México. *Relatos e Historia en México*, VII(83), 20-29.

25. Ibarra, M. y Becerril, T. (2021). Los ferrocarriles y la transformación de la periferia de la ciudad de México a partir de la segunda mitad del siglo XIX. En línea, disponible: <https://www.redalyc.org/journal/3191/319171277004/html/>

26. Ídem.



Durante las siguientes tres décadas, se expandió considerablemente el sistema ferroviario al resto del país, con extensiones hacia ciudades del norte e incluso hasta la frontera con Estados Unidos. Durante este periodo, aumentó de manera importante la población de la zona, principalmente para trabajadores que aprovechaban la proximidad a la estación. También se establecieron distintas actividades económicas, talleres, ferreterías, actividades manufactureras, industriales y comerciales relacionadas con la estación Buenavista. Esto creó un espacio urbano dinámico, en el cual la estación catalizó una transformación económica y territorial impulsada por las actividades de transporte de carga y pasajeros.<sup>27</sup>

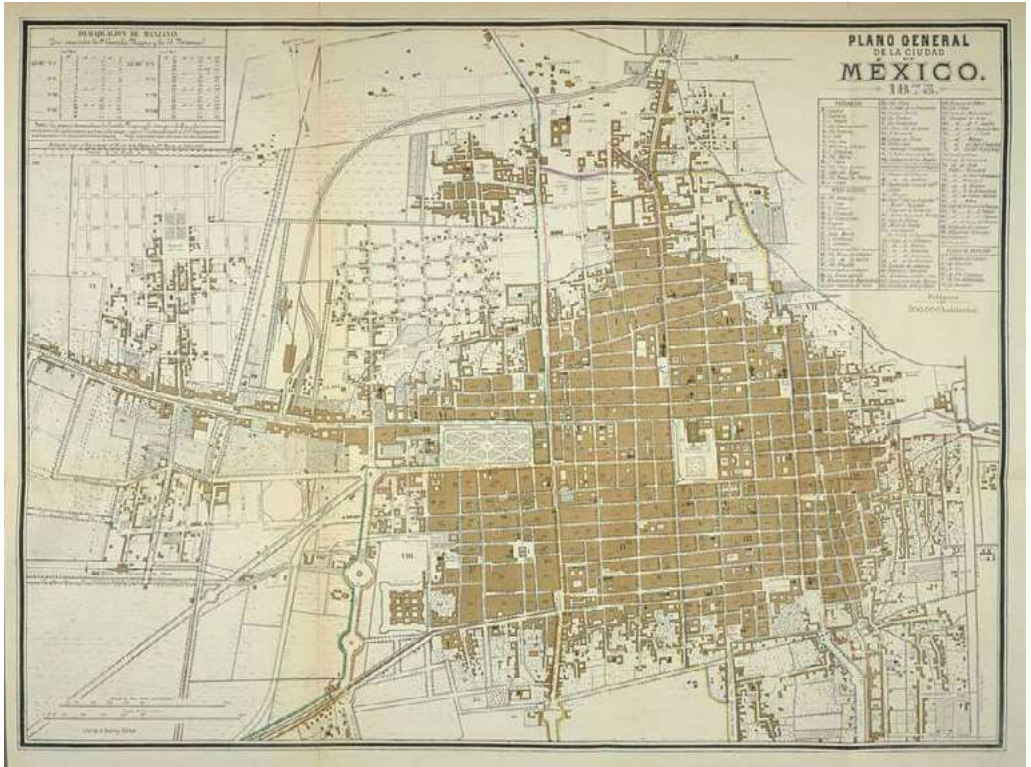
PLAZA DE LA ESTACIÓN  
BUENAVISTA EN 1885. SE  
MUESTRA LA ESTATUA DE  
CRISTÓBAL COLÓN QUE  
AÚN EXISTE FRENTE A  
LA SEDE DE LA ALCALDÍA  
CUAUHTÉMOC. FUENTE.  
BRIQUET, ABEL. DEGOLYER  
LIBRARY, SOUTHERN METH-  
ODIST UNIVERSITY.



**VISTAS, MEXICANAS. 72**  
MEXICO ————— MEXICO  
ESTATUA DE CRISTOBAL COLON STATUE OF CHRISTOPHER COLUMBUS  
EN LA PLAZA DE BUENAVISTA THE SQUARE AT BUENAVISTA

<sup>27</sup>. idem.

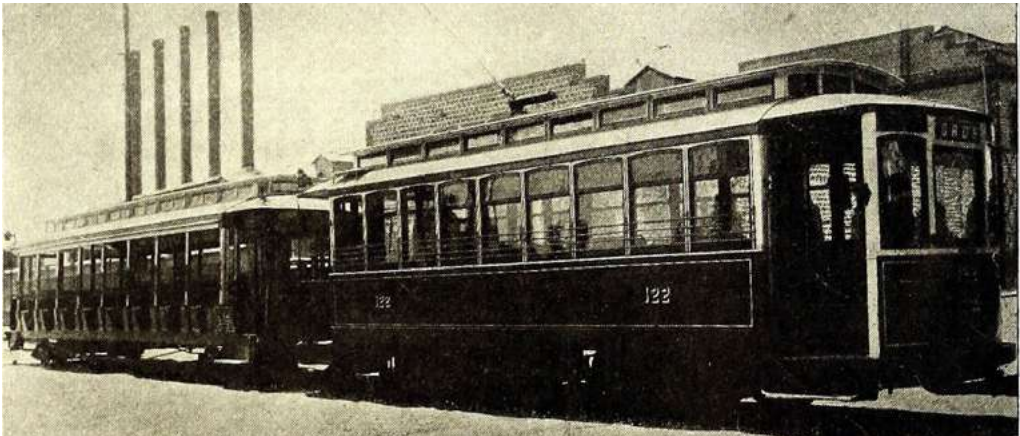
PLANO GENERAL DE LA CIUDAD DE MÉXICO. 1875. SE MUESTRA LA LLEGADA DEL FERROCARRIL Y LA APARICIÓN DE LA COLONIA GUERRERO AL ESTE DE LA ESTACIÓN. FUENTE: NYPL CATALOG ID (B-NUMBER): B12665188  
[HTTPS://NYPL.GETARCHIVE.NET/MEDIA/PLANO-GENERAL-DE-LA-CIUDAD-DE-MEXICO-1875-BB2B54](https://nypl.getarchive.net/media/plano-general-de-la-ciudad-de-mexico-1875-bb2b54).



## 1910-1920: LA REVOLUCIÓN MEXICANA

En los primeros años del siglo XX, Buenavista se encontraba en una etapa de crecimiento, pero la Revolución Mexicana paralizó el desarrollo de la ciudad por casi una década. Sin embargo, Buenavista continuó jugando un papel activo en el conflicto, facilitando el movimiento de tropas, municiones y armas entre la capital y el resto del país. Uno de los episodios más relevantes para la estación se dio en 1920, cuando el presidente Venustiano Carranza partió de Buenavista hacia Veracruz, donde fue finalmente derrotado por tropas rebeldes. La Revolución también frenó la construcción de un nuevo Palacio Legislativo a dos cuadras de la estación. La cúpula de esta construcción es ahora el Monumento a la Revolución.

TRANVÍA DE LA CIUDAD DE MÉXICO  
EN 1909. FUENTE: INTERNET ARCHIVE  
BOOK IMAGES.



## 1920-1957: EL AUGE DEL FERROCARRIL, LOS TRANVÍAS ELÉCTRICOS Y LA ÉPOCA DORADA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

Después de la Revolución, la Ciudad de México retomó un ritmo de crecimiento económico y poblacional acelerado. La ubicación privilegiada que tenía Buenavista con relación al sistema ferroviario le dio una posición de enorme relevancia económica, teniendo impactos evidentes en la estructura física de esta zona. En este periodo, las colonias Buenavista, Santa María la Ribera, Guerrero y Tabacalera terminaron de consolidarse como la puerta de la ciudad, y en el centro financiero y comercial del país.

Previo a la Revolución, había comenzado el reemplazo de las rutas de tranvías a carros eléctricos, que ofrecían mayor distancia y velocidad, permitiendo el desarrollo de zonas aún más periféricas (ver: Ciudad de México en 1930). Buenavista, se conectaba con sitios como San Ángel y Xochimilco, a través de la red de Tranvías Eléctricos, siendo también una de las primeras estaciones de transferencia de transporte masivo (ver Imagen 3).

CIUDAD DE MÉXICO EN  
1930. FUENTE: LIBRARY  
OF CONGRESS.



## 1957-1999: “EL PROYECTAZO”: LA PLANEACIÓN PARA EL AUTO Y EL DECLIVE DE BUENAVISTA

El área urbana de la Ciudad de México comenzó a desbordarse del territorio de las delegaciones centrales hacia los terrenos desocupados de las delegaciones periféricas. Para finales de la década de los años 50, la ciudad contaba ya con 4,9 millones de personas y Buenavista pasó de estar en la periferia del crecimiento a estar dentro de la mancha urbana.<sup>28</sup> En ese momento se plantearon grandes proyectos de infraestructura vial en la ciudad, con una visión racionalista de reducir la congestión que comenzaba a ser una afectación importante, siguiendo la tendencia mundial de privilegiar la movilidad en auto a cualquier costo. Se decidió demoler la estación ferrocarrilera original y que los terrenos fueran ocupados para otros usos.

En 1957, se anunció la construcción de la Nueva Estación de Pasajeros de Ferrocarriles Nacionales en Buenavista. Esta estación se construyó en donde se encuentra actualmente la estación del Tren Suburbano, y comenzó a funcionar en 1959. La estación se trasladó 600 metros hacia el norte, para abrir paso al nuevo Eje 1 y liberar seis supermanzanas (17 hectáreas) que ocupan la sede del Partido de la Revolución Institucional y la Alcaldía Cuauhtémoc. Estas manzanas continúan siendo utilizadas con comercios y usos de baja densidad y estacionamientos al aire libre (ver Figura 5).

En los terrenos al norte de la estación, se ubicaba la central de carga y el área de bodegas en lotes que pertenecían al Sindicato Ferrocarrilero. Ahí también se encontraban los barrios populares de San Miguel Nonoalco y Santiago Tlatelolco,<sup>29</sup> que fueron desplazados para permitir la construcción del conjunto habitacional, Centro Urbano de Tlatelolco. El proyecto urbano Tlatelolco y la nueva Estación Buenavista fueron parte de un mismo proyecto de reconfiguración urbana, con una visión modernista y racionalista, diseñado por el arquitecto Mario Pani. Este consistió en un proyecto de vivienda social mixta, siguiendo un modelo de urbanización integrada con servicios públicos y recreativos. El conjunto incluyó casi 12,000 viviendas e incorporó la Torre Insignia (o Torre Banobras), uno de los edificios más altos de su época en la ciudad. Este sitio también se convirtió en el escenario de la matanza del movimiento estudiantil de la plaza en las Tres Culturas en 1968.

---

28. Inegi (2024). Información por Entidad. Ciudad de México. Dinámica de la población <https://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/df/poblacion/dinamica.aspx?tema=me#:~:text=De%201900%20a%201970%2C%20la,de%201%20mil%C3%B3n%20de%20habitantes>.

29. Cruz, F. (2015). Configuración espacial de la industria en la Ciudad de México. México: El Colegio de México.

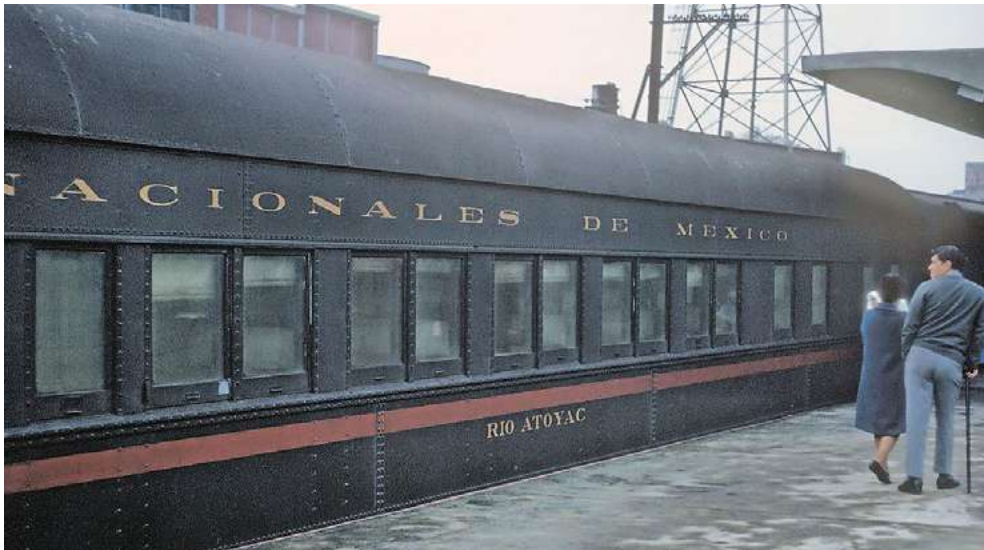
FACHADA DE LA ESTACIÓN BUENAVISTA EN  
1960. FUENTE: REVISTA FERRONALES.



ORTOFOTO DE LAS COLONIAS BUENAVISTA Y GUERRERO EN 1978. SE MUESTRA LA CONFIGURACIÓN INICIAL DE LAS SEIS MANZANAS QUE QUEDARON DESPUÉS DE LA REUBICACIÓN Y EL CENTRO TLATELOLCO, Y LA EXTENSIÓN DE AV. REFORMA. FUENTE: COLECCIÓN PRIVADA.







Los grandes proyectos de construcción cambiaron la colonia y, en conjunto con otros factores externos, la llevaron eventualmente a un proceso de declive. Las obras viales como Eje 1 y la extensión de Paseo de la Reforma, implicaron la demolición de zonas habitacionales y la desconexión de la red peatonal, dejando una cicatriz en la estructura urbana del área y favoreciendo de manera desmedida el uso del automóvil privado. En la (Figura 5), se muestran como los pasos a desnivel al norte de avenida Insurgentes crearon un borde urbano con la Santa María la Ribera, y contribuyeron a un ambiente inhóspito para las personas a pie.

Estos proyectos, además del costo, fallaron en su objetivo inicial, pues la congestión resultó ser un fenómeno más complicado de resolver. Nos tomó varias décadas recabar evidencia de cómo expandir el espacio vial, no es una medida que reduzca la congestión. El tranvía de La Rosa de la década de 1920, que recorría sobre avenida de las Artes (hoy Antonio Caso) también cesó sus operaciones.

Otros factores externos contribuyeron a un declive aún más pronunciado. El terremoto de 1985 trajo daños importantes a los inmuebles de las colonias aledañas. La Santa María la Ribera, Guerrero, Tabacalera y Buenavista, sufrieron daños importantes a los inmuebles.

Tan solo en Tlatelolco, colapsó una torre con 288 departamentos, y otros edificios sufrieron daños importantes. En los años posteriores a 1985, la población disminuyó en la zona central de la ciudad, y la evidencia de los daños aún es perceptible en numerosos edificios que



se encuentran desocupados. En Buenavista fueron expropiados 94 inmuebles, para constituir en ellos, vivienda para los damnificados.

A décadas de su construcción, quedaron algunas fallas aparentes en el proyecto urbano que se implementó en Tlatelolco. Sin embargo, aún constituye un ejemplo de planeación y construcción de vivienda asequible. Hasta la fecha, es un centro de vivienda, relativamente accesible para 20,000 personas, la mitad de su población inicial.<sup>30</sup>

Por otro lado, el declive del transporte en trenes de pasajeros fue paulatino. El sistema de ferrocarriles funcionó como empresa privada hasta 1937, cuando fue expropiada y convertida en empresa estatal, formando Ferrocarriles Nacionales de México. En las décadas que siguieron, hubo un esfuerzo estatal importante para invertir en la red y se inauguraron rutas en varias regiones del país, consolidando el sistema ferroviario de pasajeros.

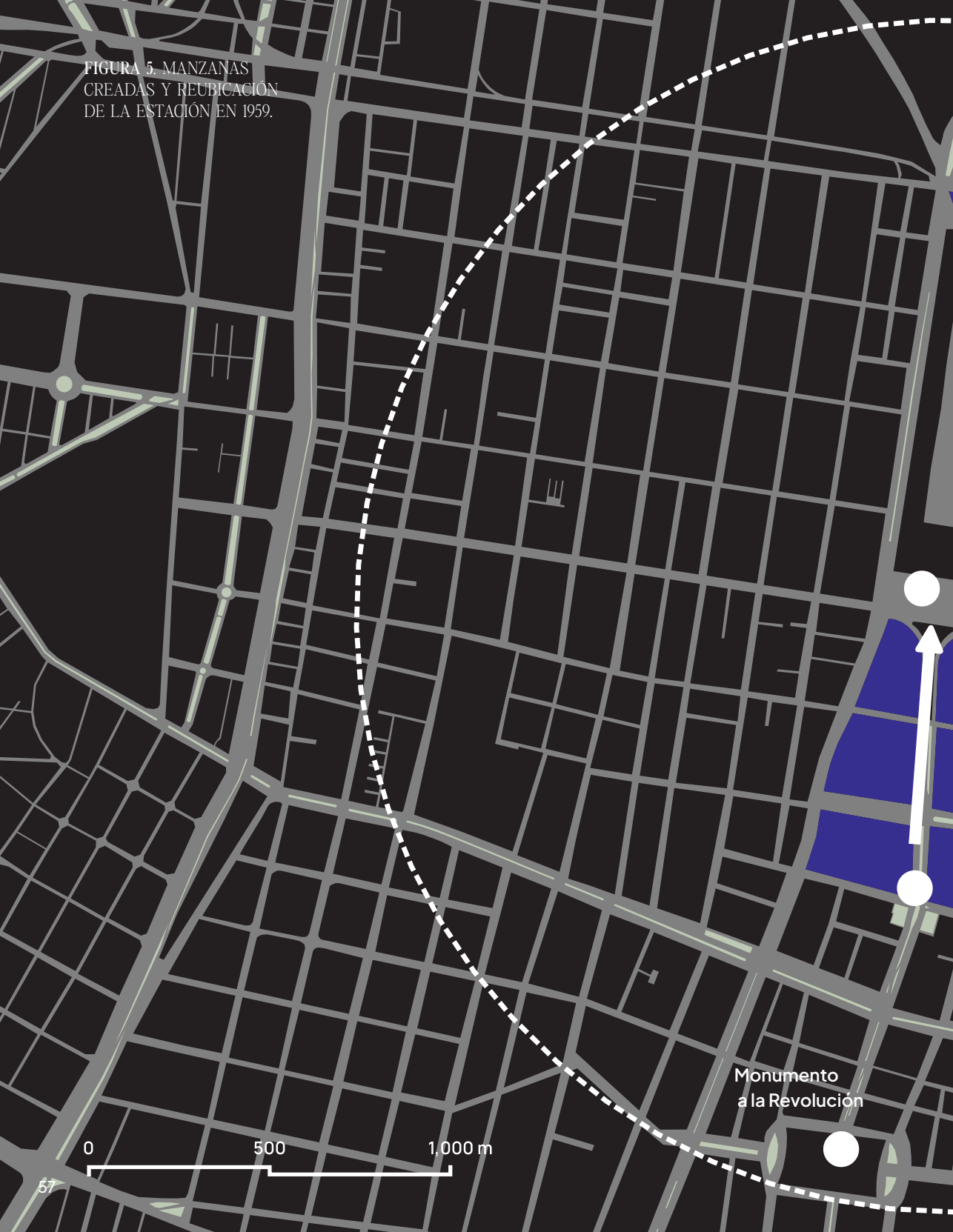
Este deterioro vino desde la desinversión a nivel federal en el sistema. El Sistema de Trenes Estrella de Pasajeros, tenía una rentabilidad muy baja y requería cada vez de mayores subsidios. La competencia del autotransporte también contribuyó al costo y los crecientes subsidios que requería lo hizo blanco de las políticas de privatización del gobierno federal. En 1990, Ferrocarriles Nacionales es vendida a actores privados, y en 1999 la operación de trenes de pasajeros en Buenavista finalizó.

Durante este periodo, la estación adquirió uno de sus principales elementos culturales, con la llegada del Tianguis Cultural del Chopo en 1987. El tianguis semanal se ha convertido en un hito de las comunidades de música alternativa y continúa hasta nuestros días.

---

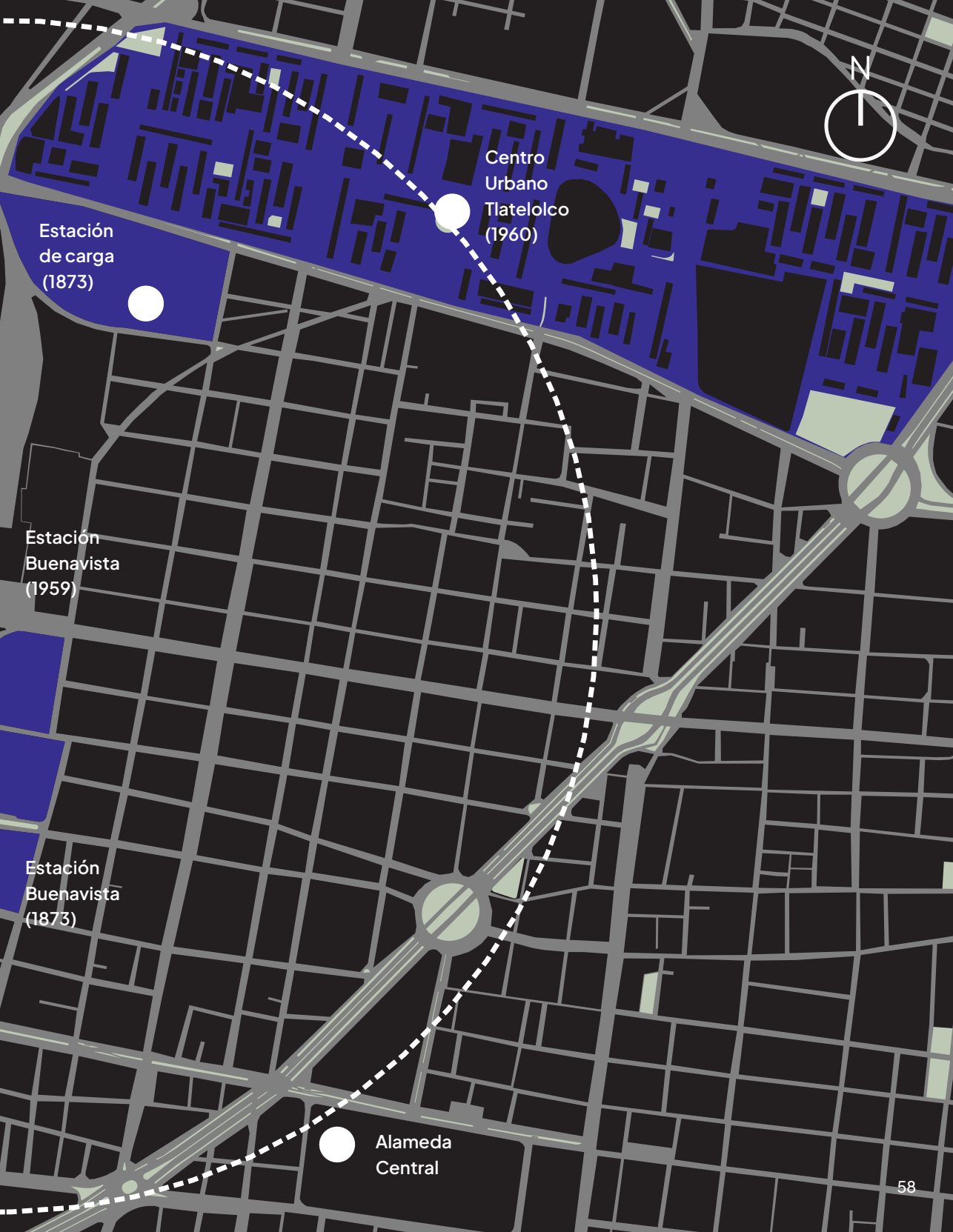
30. Alcaldía Cuauhtémoc. (2024). Colonia Nonoalco Tlatelolco. <https://historico.alcaldiacuauhtemoc.mx/nope/colonia-tlatelolco/>

FIGURA 5. MANZANAS  
CREADAS Y REUBICACIÓN  
DE LA ESTACIÓN EN 1959.



Monumento  
a la Revolución

0 500 1,000 m



Centro  
Urbano  
Tlatelolco  
(1960)

Estación  
de carga  
(1873)

Estación  
Buenavista  
(1959)

Estación  
Buenavista  
(1873)

Alameda  
Central



TREN Y EN EL FONDO  
TORRE INSIGNIA  
FOTO: ITDP/SANTIAGO  
FERNÁNDEZ.

# 1999-2024: LA LLEGADA DEL TRANSPORTE MASIVO Y EL CRECIMIENTO DESORGANIZADO

A partir de 1999, con la llegada de la Línea B del Metro, la estación entró en una etapa de expansión en relación a la infraestructura de transporte masivo. Durante los años siguientes, la estación recibió la primera línea de Metrobús (Línea 1) de la ciudad en 2005 y dos líneas más en 2011 y 2012 (líneas 3 y 4).

En este último periodo, en cuanto al desarrollo urbano de la estación, se inauguró la Biblioteca Vasconcelos, abierta al público en 2006, convirtiéndose en uno de los hitos culturales más notorios de la ciudad, la cual actualmente atrae a más de un millón de visitantes al año.<sup>31</sup>

En 2008, la estación sufrió el último cambio importante con la entrada en operación del Tren Suburbano, que va desde Buenavista hasta Cuautitlán en el Estado de México y transporta 190,000 personas diariamente. Como parte de este proyecto, en terrenos de la estación, se construyó en 2009 el centro comercial 'Fórum Buenavista' de 37 mil metros cuadrados. Este centro comercial forma parte integral de la nueva terminal del Tren Suburbano, ya que en el sótano se encuentra la terminal del tren, y es el cuarto centro comercial más grande de la Ciudad de México.<sup>32</sup>

Adicionalmente, en el mismo año, se realizó la renovación del CETRAM Buenavista, la cual implicó una inversión de 25 millones de pesos para mejorar la interconexión entre las diferentes ramas de transporte público que convergen aquí. Se ordenó un paradero de 94 mil metros cuadrados, utilizado por 5 líneas de RTP. Se estima que estas obras beneficiaron a 27 mil personas usuarias.

En 2022, se llevó a cabo una de las últimas inversiones en la estación para mejorar las condiciones de movilidad peatonal. La SEMOVI, con apoyo de BANOBRAS, implementó una serie de proyectos de mejora del espacio público, sin embargo, eso no incluyó cambios sustanciales a la estación o a la estructura de operación del transporte.

---

31. Entrevista con dirección de Biblioteca Vasconcelos, 2022.

32. Valle, A. (2015). Los 10 malls más grandes de México. En línea, disponible: <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/los-10-malls-mas-grandes-de-mexico.html> (04/06/20)

En las últimas décadas, la Zona Metropolitana del Valle de México creció considerablemente, llegando a un total de 21,776,318 habitantes. El 57% de estas personas residen en los municipios del Estado de México, lo que genera una dinámica de viajes metropolitana hacia la Ciudad de México (CDMX), en donde existe una mayor concentración de empleos, por lo que la estación Buenavista, tiene un papel de suma importancia en el sistema de movilidad.

BIBLIOTECA VASCONCELOS.  
FOTO: ITDP/DIEGO ALBARRÁN Y  
EDUARDO PESADO.



## Aprendizajes del pasado para un mejor futuro

Uno de los principales aprendizajes de la evolución de Buenavista es que, durante el desarrollo inicial y diseño de las colonias, los principios urbanísticos que se siguieron estaban alineados con el concepto actual de accesibilidad y DOT. La razón era simple, el transporte masivo era la manera más eficiente de moverse, y el uso del automóvil como medio de transporte aún no se masificaba. El pasado histórico como nodo ferroviario, significa un acervo urbanístico del que podemos aprovechar innumerables oportunidades. Durante el proceso de “modernización” de la ciudad, las grandes obras enfocadas para el automóvil generaron un conflicto con los demás modos de movilidad. Los efectos adversos de estas políticas son conocidos a nivel mundial, y ahora las ciudades extreman esfuerzos para regresar a modelos de planeación que no sean dependientes del auto.

Una de las principales problemáticas es que el desarrollo urbano alrededor de la estación no ha sido planeado de manera integral con la estación de transporte masivo. El espacio construido se ha modificado de manera mínima desde la construcción del edificio original de la estación, a pesar de la inserción de al menos 5 líneas de transporte masivo. Las únicas excepciones han sido la construcción de un centro comercial de gran escala y la Biblioteca Vasconcelos, las cuales no fomentan la conectividad con el transporte y las colonias aledañas.

A la fecha, no se ha desarrollado infraestructura adecuada para manejar los flujos de personas usuarias, las cuales tienen patrones de viajes completamente distintos, como las personas que utilizan la estación en su cadena de viajes al trabajo, las personas que utilizan el equipamiento cultural y comercial y, en un futuro cercano, las personas pasajeras o trabajadoras del AIFA.

Preparar la estación para el futuro requiere aprovechar la forma urbana de las colonias aledañas, reconectando y entretejiendo la redes de movilidad sustentable que se habían formado orgánicamente alrededor del transporte y el espacio público durante décadas. Gracias a esto, Buenavista cuenta con condiciones únicas, que serían difíciles de replicar. La existencia de estos activos, alrededor del capital ferroviario, es una de las oportunidades más grandes para replantear la ciudad desde una visión de sostenibilidad ambiental y social.

# HISTORIA DE LA ESTACIÓN BUENAVISTA



Fundación Colonia Buenavista  
Primeras rutas de "Tranvías de Mulitas" permiten la ampliación de la ciudad hacia esta zona de la Ciudad de México

1860



Inauguración Estación  
Ferrocarrilera Buenavista Ruta:  
México - Veracruz

1873



Sistema de ferrocarriles expropiado formando Ferrocarriles Nacionales de México

1937

Demolición de estación de pasajeros Buenavista. Se generan 6 supermanzanas en los terrenos liberados

1957

1850

1861

Fundación de colonia  
Santa María de la  
Ribera



1900

1883

Inauguración Ruta:  
México - Ciudad  
Juárez



1950

1959

Inauguración de la nueva Estación de Pasajeros de Ferrocarriles Nacionales en Buenavista donde se encuentra actualmente la estación de Tren Suburbano





Construcción de la Alcaldía Cuauhtémoc en donde se encontraba la antigua estación. Demolición estación de carga en Nonoalco-Tlatelolco

1960



Inauguración Metrobús Línea 1

2005

Se anuncia venta del de Ferrocarriles Nacionales al sector privado

1995

Apertura Tren Suburbano Buenavista-Cuautitlán

2008

Inauguración Metrobús Línea 3

2011

Inicia operaciones CETRAM Buenavista

2016

Inauguración de biciestacionamiento semimasivo

2019

Conexión ferroviaria a AIFA



2000

Futuro

1964

Inauguración Conjunto Urbano Nonoalco Tlatelolco en sitio de la estación de carga



1999

Deja de operar tren de pasajeros. Inauguración Terminal Buenavista - Línea B Metro

2009

Inauguración Centro Comercial Forum Buenavista

2020

Llegada de nuevas conexiones de transporte masivo: Tren Buenavista - Naucalpan

Se propone extensión Tren Suburbano hacia el Aeropuerto

2012

Inauguración Metrobús Línea 4. Ecobici Ilegal a Buenavista

Internacional Felipe Ángeles (en construcción) Se propone Tren Ligero Buenavista - Naucalpan

2006

Inauguración Biblioteca Vasconcelos



ESTACIÓN BUENAVISTA.  
FOTO: ITDP/EDUARDO PESADO  
Y DIEGO ALBARRÁN.



# SITUACIÓN ACTUAL DE LA ESTACIÓN

## DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD

En un día entre semana promedio, se generan un total de **330,606 viajes** hacia el distrito Buenavista.<sup>33</sup> De este total, **80,495 viajes** tienen como origen el Estado de México. La estación de Buenavista es una de las mejores conectadas a través de distintos sistemas de transporte público en la zona metropolitana.

ESTACIÓN BUENAVISTA.  
FOTO: ITDP/SANTIAGO  
FERNÁNDEZ.



---

33. Este distrito incluye una zona mayor la colonia Buenavista e incluye sitios económicos importantes como el corredor Reforma. Sin embargo, la estación participa en una buena proporción de estos viajes.



0 10 20 30 km

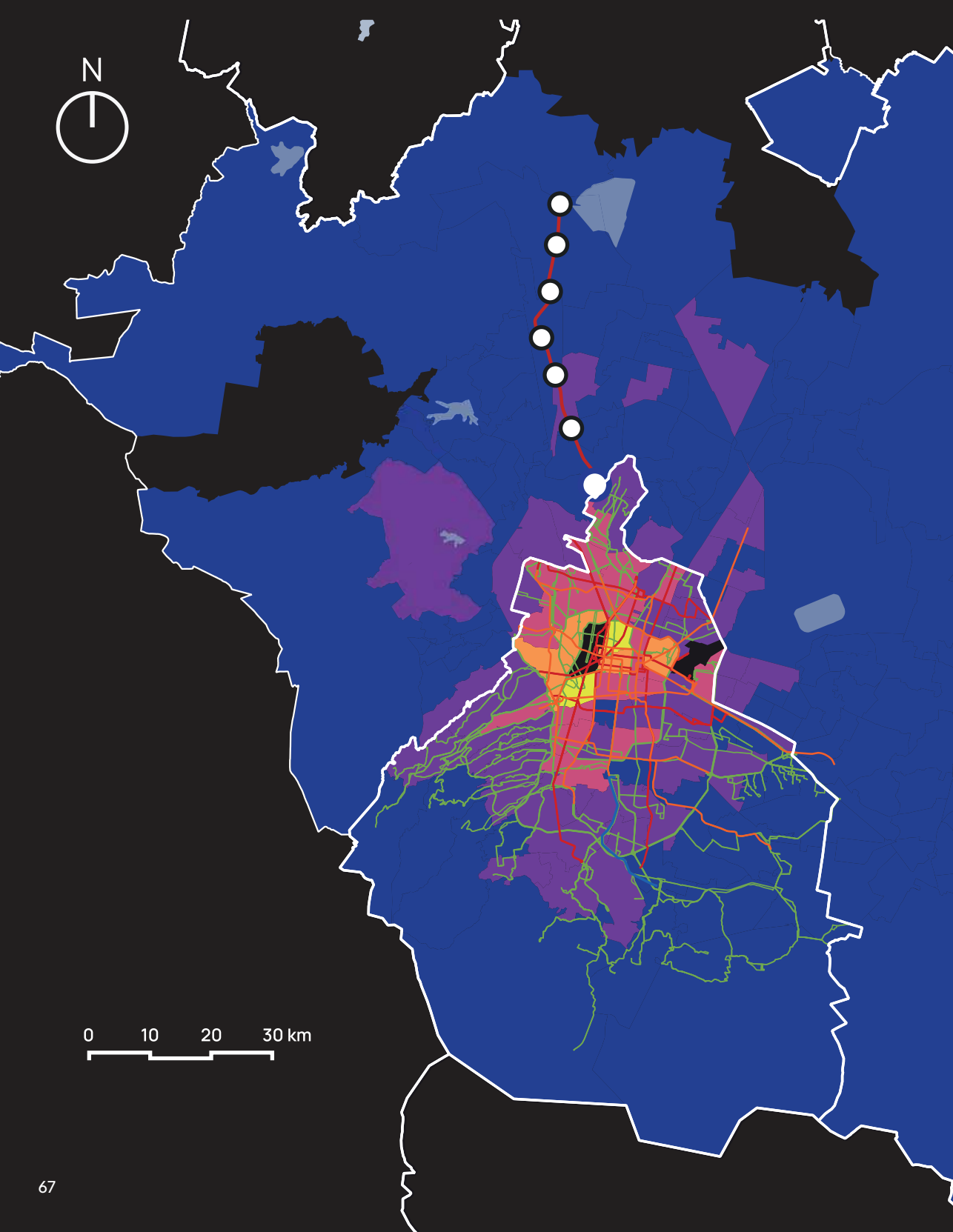
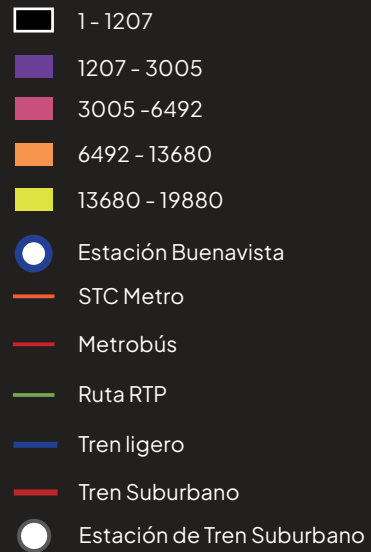


FIGURA 6. VIAJES CON DESTINO EN EL DISTRITO BUENAVISTA-REFORMA. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON INFORMACIÓN DEL INEGI (2017).

## El sistema metropolitano de movilidad y la Estación Buenavista



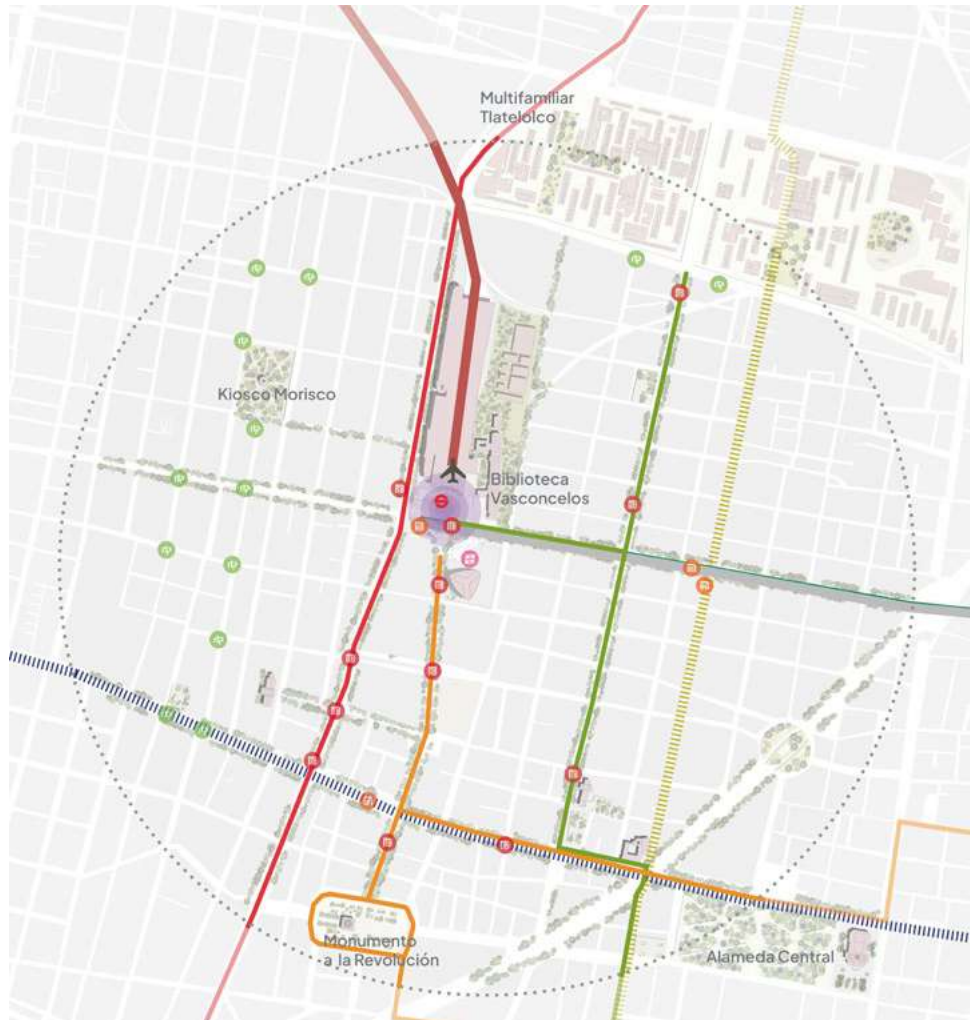
VEHÍCULO DE METROBÚS EN LA ESTACIÓN BUENAVISTA.  
FOTO: ITDP/SANTIAGO FERNÁNDEZ.



# TRANSPORTE PÚBLICO

En Buenavista existe una amplia oferta de modos de transporte público, incluyendo el Tren Suburbano, tres líneas de Metrobús, una línea de STC Metro, RTP, once estaciones de Ecobici y cinco corredores de transporte concesionado que hacen parada en el Centro de Transferencia Modal (CETRAM) Buenavista.

FIGURA 7. RUTAS DE TRANSPORTE MASIVO EN EL ÁREA DE BUENAVISTA.



El Tren Suburbano es el modo de transporte que concentra una mayor cantidad de viajes diarios, con una afluencia de alrededor de 165,000 personas usuarias al día, aún no se recupera de los 195,000 usuarios que existieron previo al declive por la emergencia de COVID-19.<sup>34</sup> De acuerdo con la información disponible, los modos de transporte y la demanda de usuarios que tienen es la siguiente:

TABLA 1. AFLUENCIA DE LA ESTACIÓN BUENAVISTA.

Sistema	Afluencia (personas promedio por día)
Tren Suburbano - Buenavista	165,000
Metro - Buenavista (Línea B)	32,729 <sup>35</sup>
Metrobús - Buenavista (Línea 1)	29,131 <sup>36</sup>
Metrobús - Buenavista II (Línea 1)	24,243
Metrobús - Buenavista (Línea 4)	50,320
Metrobús - Buenavista III (Línea 3)	15,246
Ecobici	1,100 <sup>37</sup>
<b>Total</b>	<b>302,523</b>

El área de 800 metros alrededor de Buenavista tiene una afluencia de usuarios de transporte público de **al menos 100,066 personas diarias adicionales**, además de cinco rutas de autobuses estructuradas y concesionadas.<sup>38</sup> El área de influencia se convierte en un ecosistema complejo en el que interviene una ruta adicional de transporte masivo, la estación Revolución de la Línea 2 del STC Metro, que está a una distancia caminable.

34. Entrevista con CAF, concesionarios del Tren Suburbano, 2021.

35. Datos para el periodo abril a junio de 2017, considerando las estaciones de diferentes líneas de Pantitlán como una sola. Fuente: SCT Metro, <https://metro.cdmx.gob.mx/operacion/mas-informacion/estaciones-de-mayor-afluencia/mayor-afluencia-2017>

36. Metrobús (2021). Sistema de indicadores. Consultado en agosto de 2024.

37. Promedios en día laboral, considerando las estaciones 176, 266, 267, 268, 269, 271, 271, 273 y 274. Fuente: Datos abiertos de Ecobici <https://www.ecobici.cdmx.gob.mx/es/informacion-del-servicio/open-data>

38. Entrevista con el Órgano Regulador de Transporte, 2021.



VEHÍCULO DE METROBÚS EN LA ESTACIÓN BUENAVISTA. FOTO: ITDP/ SANTIAGO FERNÁNDEZ.

TABLA 2. AFLUENCIA DE ESTACIONES EN EL ÁREA DE INFLUENCIA.

Estación	Afluencia (personas promedio por día)
Metro – Guerrero (Línea B)	6,532
Metro – Guerrero (L 3)	12,912
Metro – Revolución (L 2)	30,198
Metrobús – El Chopo (L 1)	4215
Metrobús – Revolución (L 1)	12,284
Metrobús – Guerrero (L 3)	6,324
Metrobús – Mina (L 3)	2,414
Metrobús – Ricardo Flores Magón (L 3)	12,029
<b>Total</b>	<b>100,066</b>

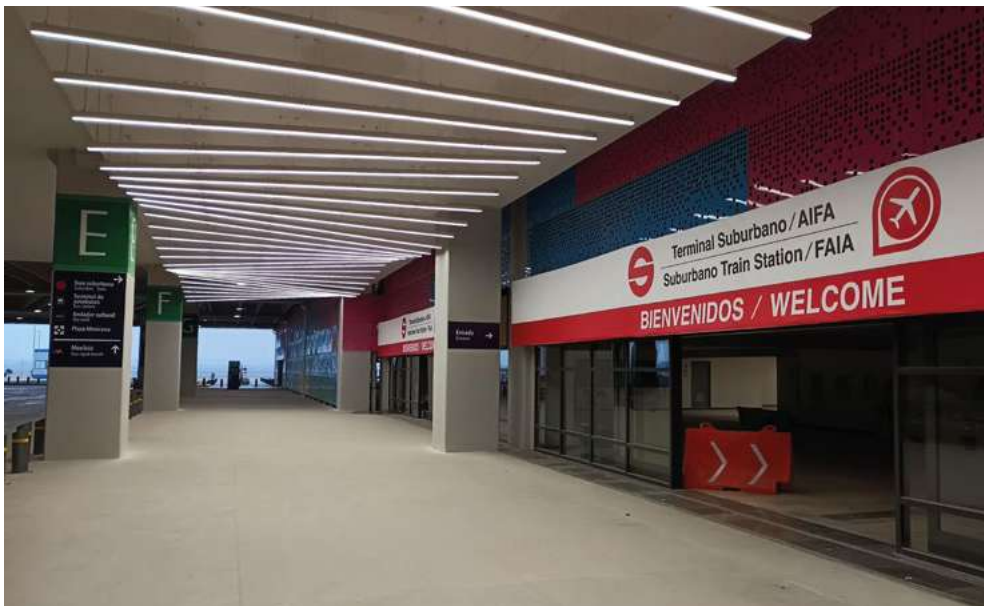
En total, encontramos que alrededor de 300,000 viajes diarios en transporte público se realizan en este espacio. A su vez, Buenavista se enfrenta al reto adicional de una serie de conexiones de infraestructura de transporte planeadas a corto, mediano y largo plazo. Estos proyectos incluyen el tren a Querétaro y la extensión del Tren Suburbano a AIFA y a Pachuca. Esta última extensión está planteada a inaugurarse en el 2024, e implica que la estación se convierta en el punto clave para la conectividad entre el nuevo aeropuerto y la ciudad.

## Proyectos planeados para la estación:

### → TREN SUBURBANO AL AIFA

La ampliación del Tren Suburbano tendrá un costo de 13 mil 800 millones de pesos y consistirá en 23 nuevos kilómetros de recorrido y seis estaciones desde la estación existente de Lechería hasta el AIFA. De acuerdo con estimaciones de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte (SCT), satisficará una demanda de 70,000 personas usuarias diarias. Se planea ofrecer un servicio directo (sin paradas) desde el AIFA hasta Buenavista, el cual tomará 40 minutos. Otro servicio, que tomará alrededor de 60 minutos, hará todas las paradas. Esto aumentará la importancia de Buenavista como una estación de transferencia modal, al funcionar como nodo metropolitano e internacional y como nuevo punto de entrada a la ciudad para viajeros que utilicen el AIFA.

ESTACIÓN DE TREN  
SUBURBANO EN EL AIFA.  
2024. FOTO: ITDP/CÉSAR  
HERNÁNDEZ.



→ **TREN LIGERO NAUCALPAN-BUENAVISTA**  
De acuerdo a declaraciones de las autoridades del Estado de México, este proyecto se encuentra en proceso de discusión. Consiste en la reutilización del derecho de vía que existe hacia el oeste de la estación, en dirección al municipio de Naucalpan.<sup>39</sup>

→ **TRENES INTERURBANOS DE PASAJEROS**  
Adicionalmente, las autoridades entrantes han declarado que durante los próximos años se buscará reactivar la red ferroviaria de pasajeros, que había estado detenida desde 1999. Se proyectan al menos tres líneas adicionales hacia el norte de la ZMVM (ver Figura 1). Estas incluyen:<sup>40</sup>

→ **Tren AIFA-Pachuca**  
(150 km, ejecución hasta 2029).

→ **Tren México-San Luis Potosí-Monterrey-Nuevo Laredo**  
(970 km, ejecución hasta 2029).

→ **Tren México-Querétaro-Guadalajara**  
(581 km, ejecución hasta 2029).

---

39. Jiménez, R (2024). Construcción de tren ligero Buenavista Naucalpan enfrenta desafío por liberar vías invadidas. En línea, disponible:<https://www.eluniversal.com.mx/edomex/construccion-del-tren-interurbano-cdmx-edomex-enfrenta-desafio-por-liberar-vias-invadidas-por-mas-de-500-casas/>

40. Ponce, L (2024). Nuevas rutas de trenes de pasajeros en México. Milenio. En línea, disponible:<https://www.milenio.com/politica/nuevas-rutas-de-tren-de-pasajeros-en-mexico-en-que-estados-pasaran>

## Conflictos actuales y futuros

En la actualidad, las cientos de miles de personas usuarias de transporte público en Buenavista, así como la comunidad de la zona, sufren de transferencias desordenadas, inseguras, ineficientes y poco legibles entre sistemas de movilidad.

La circulación de distintos modos de movilidad por la zona, como el Metrobús y los autobuses concesionados, generan una serie de conflictos viales y una gran dificultad para las personas que se movilizan a pie, al momento de cruzar avenidas y llegar a las distintas paradas de transporte público. La circulación del Metrobús, el transporte concesionado, la movilidad a pie y en bicicleta, se encuentra desarticulada y distribuida de manera ineficiente, creando recorridos y traslados extensos para las personas. En particular, el entrecruzamiento de las tres líneas de Metrobús genera conflictos al realizar las distintas vueltas en 'u' y los propios recorridos. Al mismo tiempo, de acuerdo con las autoridades, el CETRAM Buenavista se encuentra desaprovechado, pues existe capacidad para incrementar el número de rutas y pasajeros.

ENTRECruzamiento de distintas rutas de MB en la estación Buenavista. FOTO: ITDP/ DIEGO ALBARRÁN Y EDUARDO PESADO.





### **Caminabilidad y espacio público**

El espacio público y la accesibilidad para caminar es uno de los principales desafíos para las personas que utilizan la estación, ya que éste se encuentra subutilizado, fragmentado e interrumpido por distintas barreras. Como mencionamos anteriormente, la circulación de distintos modos de movilidad motorizada por la zona generan una serie de conflictos viales y dificultan el cruce de vías y la llegada a las distintas paradas de transporte público para las personas a pie. Adicionalmente, existe una problemática de inseguridad importante en el espacio público y en las estaciones de transporte. En un proceso de diagnóstico participativo que elaboramos en 2022, el 45% de las personas identificó la inseguridad como el principal problema, y al mismo tiempo, la movilidad y el ambulante fueron otros de los problemas identificados en el espacio público en torno a la estación Buenavista.

Por su parte, las estaciones de Metrobús, transporte concesionado y Tren Suburbano se encuentran desconectadas y separadas por ejes viales y barreras peatonales. Los recorridos de las personas a pie entre las estaciones de los distintos modos se encuentran desconectados y completamente saturados por la alta afluencia de los distintos sistemas de transporte, impidiendo recorridos cómodos, seguros y directos.

Adicionalmente, existe una problemática de inseguridad importante en el espacio público y en las estaciones de transporte. En un proceso de diagnóstico participativo que elaboramos en 2022, el 45% de las personas identificó la inseguridad como el principal problema, y al mismo tiempo, la movilidad y el ambulante fueron otros de los problemas identificados en el espacio público en torno a la estación Buenavista.

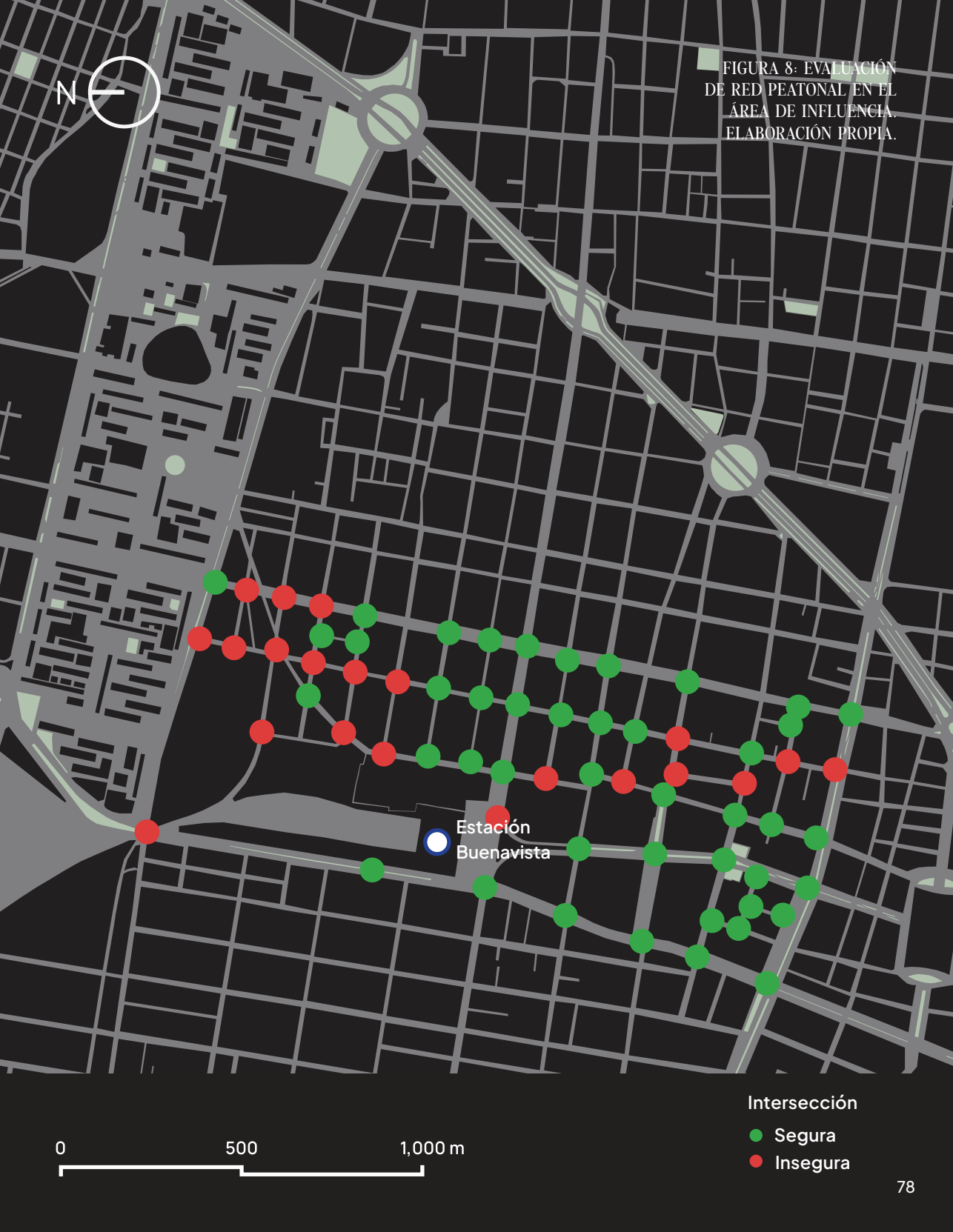
Por su parte, las estaciones de Metrobús, transporte concesionado y Tren Suburbano se encuentran desconectadas y separadas por ejes viales y barreras peatonales. Los recorridos de las personas a pie entre las estaciones de los distintos modos se encuentran desconectados y completamente saturados por la alta afluencia de los distintos sistemas de transporte, impidiendo recorridos cómodos, seguros y directos.

Al analizar la red peatonal en el área de influencia (ver Figura 8), encontramos que el 32% de los cruces no cuentan con balizamiento (señalamiento horizontal) o no son legibles. Un cruce ilegible es aquel que no cuenta con una zona clara de preferencia de paso de personas peatonas, además de no contar con semáforos vehiculares, ciclistas y peatonales.

El 39.5% de las banquetas no se encuentran en buena condición, por lo que existe una gran oportunidad de aumentar la accesibilidad y rehabilitarlas, con la finalidad de mejorar la movilidad peatonal y la accesibilidad universal.

Existe una concentración de personas trabajadoras del espacio público alrededor de las estaciones de transporte público, los lugares que atraen mayor flujo peatonal, sobre todo en la estación Buenavista, en el cruce de Eje 1 y avenida Insurgentes. Las personas trabajadoras del espacio público, deberán de ser consideradas en las propuestas de mejora garantizando, su inclusión a través del ordenamiento y delimitación de espacios para el comercio.

FIGURA 8: EVALUACIÓN DE RED PEATONAL EN EL ÁREA DE INFLUENCIA. ELABORACIÓN PROPIA.



0 500 1,000 m

Intersección  
● Segura  
● Insegura

## INFRAESTRUCTURA CICLISTA

En los últimos años, se ha avanzado considerablemente en conectar Buenavista a través de la red ciclista. Existen ciclovías en avenida Insurgentes, que es la principal ruta ciclista que llega a la estación. Otras rutas se encuentran en avenida Hidalgo y en un tramo de Jesús García entre avenida Hidalgo y la calle Luis Donaldo Colosio.

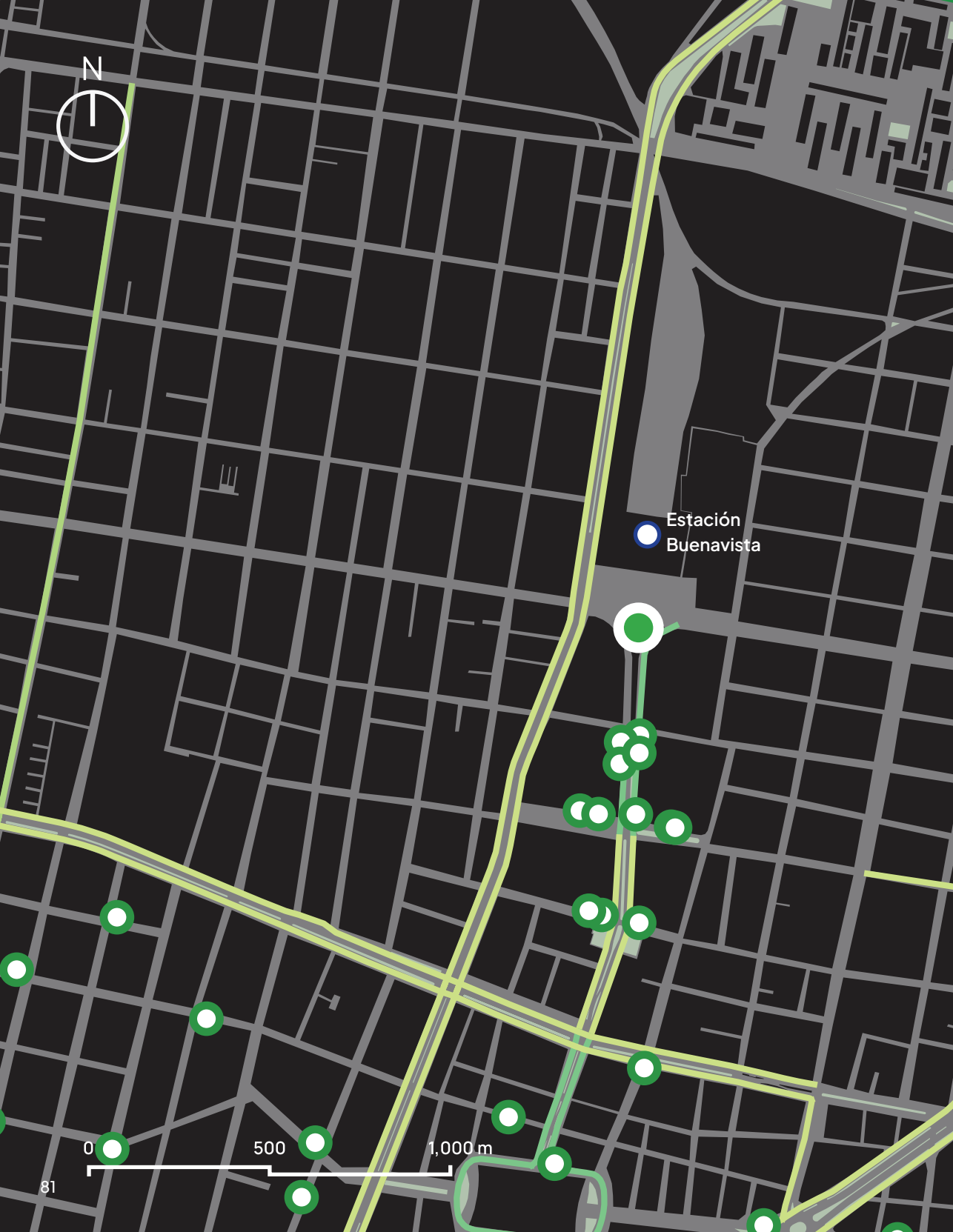
En el segundo tramo de Jesús García, a partir de la calle Luis Donaldo Colosio y hasta Eje 1, existe un carril de prioridad ciclista. Sobre la calle Violeta hay un ciclo carril que termina en calle Guerrero y no se extiende hacia Buenavista. Con la finalidad de conectar la red de infraestructura ciclista, existe la oportunidad de construir ciclovías sobre Jesús García y la calle Violeta.

El Sistema de Bicicletas Compartidas (SBC) “Ecobici” de la CDMX, es una pieza importante de la movilidad en el área de influencia, aunque aún no cubre el área al norte de la estación. Buenavista cuenta con once estaciones de Ecobici con un promedio de 1,100 viajes generados y 1,200 atraídos al día.<sup>41</sup> Por su parte, sobre la calle de Jesús García, existe un biciestacionamiento masivo, con una capacidad para 128 lugares que se encuentra saturado en días laborales.

---

41. Promedios en día laboral para la semana comprendida entre el 26 y el 30 de noviembre de 2018, considerando las estaciones 176, 266, 267, 268, 269, 271, 271, 273 y 274. Fuente: Datos abiertos de Ecobici <https://www.ecobici.cdmx.gob.mx/es/informacion-del-servicio/open-data>





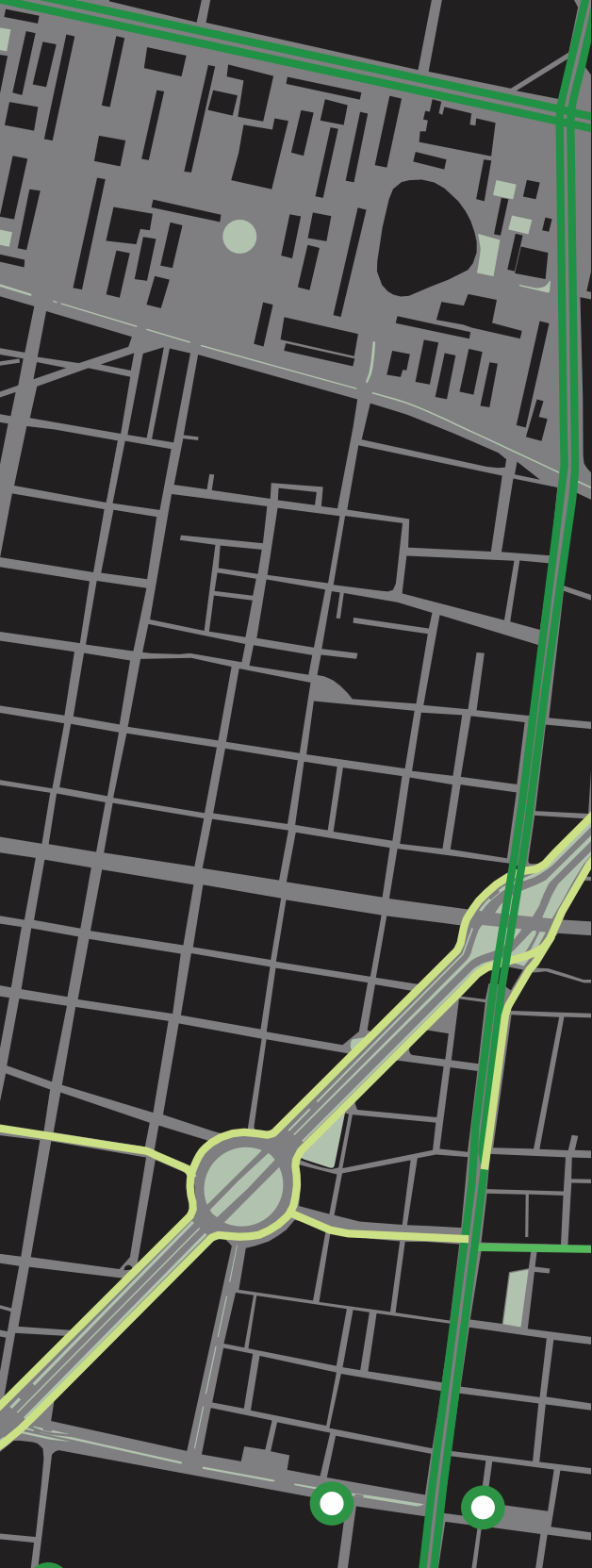
Estación  
Buenavista

0 500 1,000 m

FIGURA 9: INFRAESTRUCTURA CICLISTA.  
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON  
INFORMACIÓN DE ADIP (2022).

## Infraestructura Ciclista

- Biciestacionamiento
- Estación Ecobici
- Carril bus bici
- Carril de prioridad ciclista
- Ciclocarril
- Ciclovía
- Ciclovía bidireccional

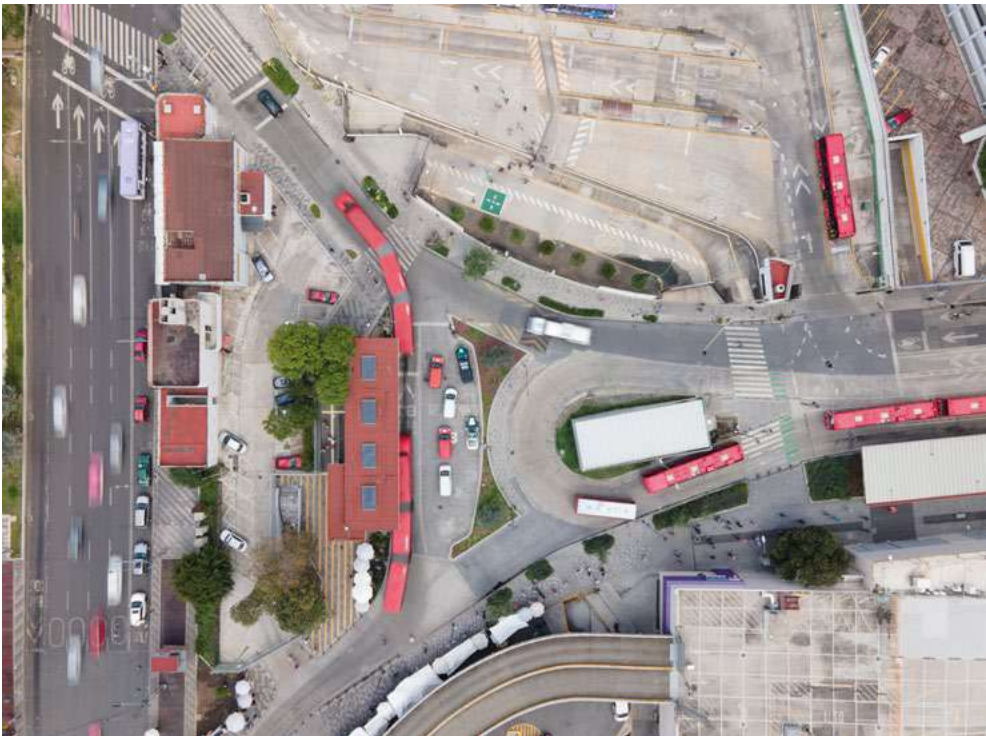


## CONECTIVIDAD Y BARRERAS URBANAS

Un elemento característico del espacio público alrededor de la estación es la presencia de barreras y bordes que impiden la libre circulación de personas a pie. A través de un levantamiento en campo, identificamos las principales interrupciones a la red peatonal y ciclista. A nivel estación, las barreras físicas, como rejas y postes de luz, se concentran alrededor de las plazas de acceso. Las avenidas principales como Insurgentes y Eje 1 funcionan como una barrera que divide la estación y afecta la seguridad de las transferencias entre modos.

A escala vecindario, los predios con cercas, muros corridos, y los pasos a desnivel de la infraestructura vehicular, funcionan como un borde que segrega la colonia, particularmente en las conexiones hacia el norte con Tlatelolco, Atlampa y Santa María la Ribera.

BARRERAS URBANAS AL SUR DE  
LA ESTACIÓN BUENAVISTA. FOTO:  
ITDP/DIEGO ALBARRÁN Y EDUARDO  
PESADO.



# DIAGNÓSTICO DE USO DE SUELO Y EQUIPAMIENTO

El uso de suelo es un elemento clave para el funcionamiento adecuado de una estación, pues incide de manera directa en las decisiones de movilidad de las personas. Los elementos que más inciden en fomentar la movilidad sustentable corresponden a los principios del DOT mencionados en el capítulo 2: la densidad de población, la mezcla de usos, las características de la vivienda y la estructura urbana. También se considera la provisión de agua e infraestructura hidráulica como un elemento clave para la viabilidad del desarrollo urbano. En esta sección evaluamos estas dimensiones a través de levantamientos de campo y un análisis geoespacial.

El área de influencia de la estación tiene una concentración importante de personas. Si consideramos un radio inmediato de 500 m, encontramos 9,832 personas, y 34,508 personas habitan a 1,000 metros lineales de la estación. La concentración de trabajos también es importante, con casi 50 mil trabajos a una distancia de 1,000 m.

TABLA 3. DENSIDAD DE POBLACIÓN Y EMPLEOS EN EL ÁREA DE ESTACIÓN. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON DATOS DE DENUE (2022) E INEGI (2020).

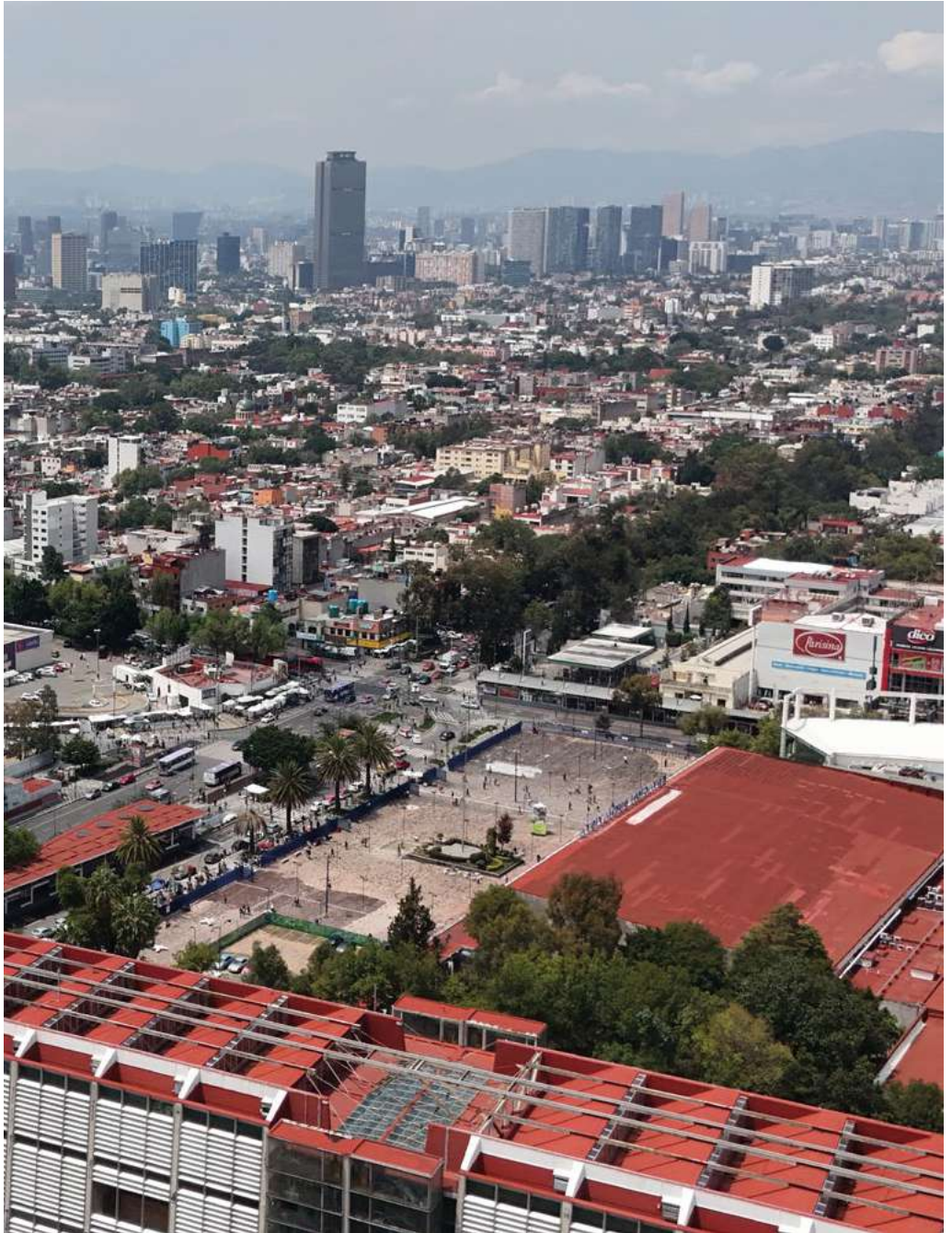
Área alrededor de la estación	Número de personas	Número de trabajos
Área de 500 m alrededor de estación	9,832	15,650
Área de 1000 m alrededor de estación	34,508	45,250

## DENSIDAD DE POBLACIÓN

Cuando evaluamos la densidad de población en el área de influencia (ver Figura 10), encontramos dos cosas importantes. Primero, para ser una de las estaciones más importantes de la CDMX, con una ubicación céntrica cercana a hitos de la ciudad como el Monumento a la Revolución, la Alameda Central y el Paseo de la Reforma, la colonia Buenavista cuenta con una densidad de población relativamente baja. Las manzanas de mayor tamaño ubicadas al sur del Eje 1 Norte y al norte de la estación, tienen una densidad cercana a cero y están destinadas a equipamiento.

Por otro lado, las colonias aledañas tienen una densidad poblacional bastante elevada en relación con el resto de la CDMX. Al este de la estación, en las zonas habitacionales de Buenavista y la colonia Guerrero, se cuenta con una densidad de hasta 974 habitantes por hectárea. La Santa María la Ribera tiene una densidad habitacional más heterogénea, con algunas manzanas con una densidad elevada y algunas que no han recuperado su nivel previo al terremoto de 1985.

ENTORNO URBANO EN LOS ALREDEDORES DE LA ESTACIÓN BUENAVISTA  
EN LOS ALREDEDORES DE LA ESTACIÓN BUENAVISTA. FOTO: ITDP/DIEGO  
ALBARRÁN Y EDUARDO PESADO.





Estación  
Buenavista

FIGURA 10. DENSIDAD DE POBLACIÓN.  
ELABORACIÓN PROPIA CON INFORMACIÓN  
DEL INEGI (2020).

## Densidad de población (Hab/ha)



## USOS Y EQUIPAMIENTO

El área de influencia de la estación Buenavista cuenta con una mezcla positiva de usos del suelo y la población local cuenta con una accesibilidad adecuada a alimentos frescos, escuelas, servicios de salud y espacios abiertos. ITDP<sup>42</sup> define que existe una mezcla adecuada de usos de suelo complementaria cuando la ocupación del uso de suelo predominante ocupa el 60% o menos del total de predios. Buenavista cuenta con una mezcla de usos complementaria, debido a que el uso que predomina (uso habitacional) representa el 37% de los predios. Así mismo, en las colonias Buenavista y Santa María la Ribera tienen una buena cantidad de tiendas de alimentos frescos, clínicas y escuelas públicas que las hacen caminables y accesibles para las personas que las habitan.

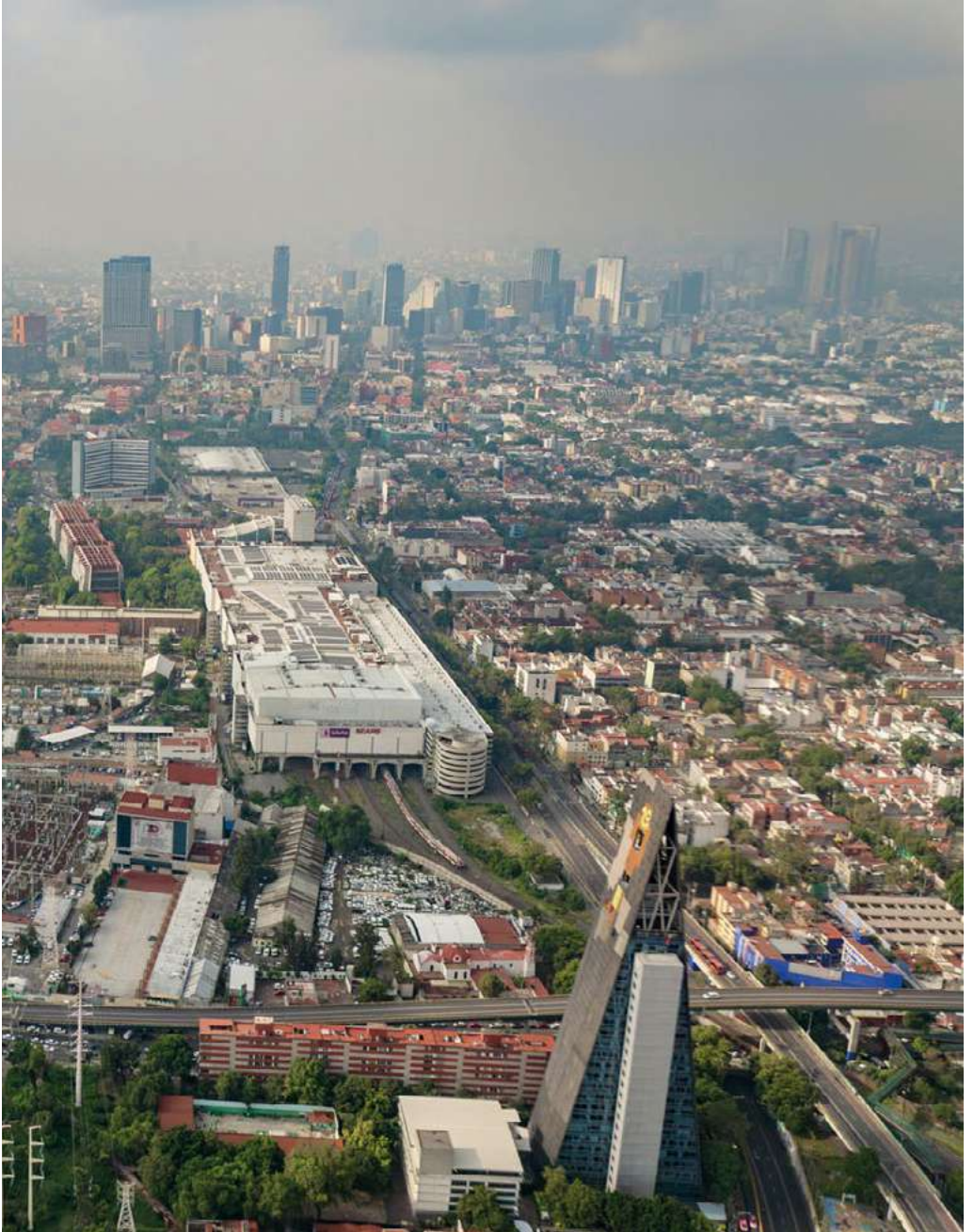
El equipamiento está distribuido principalmente en las manzanas de mayor tamaño alrededor de Eje 1, y que incluye a la estación de Tren Suburbano, la Biblioteca Vasconcelos, el Centro de Transferencia Modal (CETRAM), ubicado sobre Eje 1 Norte y el Deportivo Cuauhtémoc. En la zona norte de la estación, en la manzana aledaña a Ricardo Flores Magón y en el predio colindante a la Biblioteca Vasconcelos, hay predios con actividad industrial, bodegas y un número importante de predios sin construcción.

En el área inmediata de la estación, existe una gran cantidad de suelo desaprovechado, así como usos que no contribuyen al carácter de la zona y su conexión con el transporte público masivo (ver imágenes siguientes). Al sur, en las seis manzanas creadas en 1959, prevalecen usos de baja intensidad como el estacionamiento y las tiendas departamentales de un solo nivel, como Suburbia, un supermercado WalMart, así como un centro deportivo, la Alcaldía Cuauhtémoc y un predio con oficinas. Los frentes de los predios en la zona aledaña a la estación tienden a ser fachadas cerradas que no fomentan la interacción entre las personas usuarias del transporte y las plantas bajas de los comercios, contribuyendo a la percepción de inseguridad.

En la zona norte, se ubican una central eléctrica de CFE, así como un teatro perteneciente al Sindicato de Electricistas. Esta zona es menos caminable debido al tamaño de las manzanas y presenta densidades habitacionales y no habitacionales menores, donde el 5.2% de los predios no tiene construcción. Estas dos zonas tienen un alto potencial para generar un desarrollo urbano con usos mixtos, densidades adecuadas al entorno y en donde se promueva la generación de vivienda asequible.

---

42. ITDP (2017). DOT Estándar. En línea, disponible: <http://mexico.itdp.org/noticias/lanza-itdp-3a-edicion-del-estandar-dot/>



## INFRAESTRUCTURA HÍDRICA

La provisión de agua y la infraestructura hídrica son elementos clave para la implementación de proyectos DOT. La CDMX cuenta con una problemática de acceso al agua importante, con escasez y desigualdad de acceso al agua en distintas zonas de la ciudad, así como con incrementos en los cortes al suministro en años recientes. Por lo tanto, al implementar nuevos proyectos de desarrollo urbano, la provisión de agua debe de ser un factor central, asegurando que exista la inversión en infraestructura necesaria para garantizar la sostenibilidad del proyecto a futuro.

En la CDMX, el Sistema de Aguas de la Ciudad de México (SACMEX)<sup>43</sup> es la agencia encargada de emitir dictámenes de factibilidad hídrica para nuevos proyectos de desarrollo urbano, aunque próximamente será sustituida por la nueva Secretaría de Gestión Integral del Agua. En estos dictámenes, se considera la dotación de servicios hidráulicos de agua potable, así como de drenaje y la infraestructura para agua residual o tratada. Este procedimiento tiene como finalidad mitigar el riesgo de escasez de agua a futuro.

De acuerdo a información de SACMEX, la zona aledaña a la estación Buenavista, incluyendo las colonias Guerrero y Santa María la Ribera tienen un nivel de factibilidad "medio" para nuevos proyectos de desarrollo urbano en relación a la infraestructura de agua potable y drenaje. De acuerdo a autoridades de SACMEX entrevistadas para este proyecto, esta clasificación indica que es factible introducir desarrollo adicional, siempre y cuando se considere el fortalecer la infraestructura y canalizar recursos para invertir en la mejora del drenaje y la provisión de agua potable. Cualquier proyecto de desarrollo debe de tener un plan sólido de manejo del agua y plantearse como una oportunidad para reinvertir en el sistema hídrico y de drenaje, permitiendo que las personas habitantes de la zona sean beneficiadas.

---

43. Datos abiertos CDMX (2024). Factibilidad hídrica. En línea, disponible: <https://datos.cdmx.gob.mx/dataset/factibilidad-hidrica>

## VIVIENDAS DESHABITADAS

Un indicador de gran relevancia respecto a la situación actual de vivienda es el porcentaje de viviendas deshabitadas, ya que nos sugiere que existen condiciones que han evitado que estas colonias lleguen a su potencial de integrar una mayor cantidad de personas. En la colonia Buenavista, hay un total de 514 viviendas deshabitadas, lo cual representa un 7.8% del total. Este porcentaje es significativo, aunque sigue siendo menor al promedio general de la Alcaldía Cuauhtémoc, el cual llega al 9%. En el resto de la zona de estudio hay poca cantidad de vivienda, y el porcentaje de desocupación se encuentra arriba del 8.6%.

En la siguiente figura se pueden observar el porcentaje de viviendas deshabitadas para el área de estudio Buenavista. La colonia Santa María la Ribera es la que concentra una mayor cantidad de vivienda deshabitada, con un porcentaje entre 11.9 y 15.1%, algunos predios incluso tienen un abandono de hasta 30%. Las manzanas con mayores porcentajes de viviendas deshabitadas se encuentran sobre el corredor Insurgentes, en la esquina inferior izquierda de la colonia, así como cercanas a Eje 1 y al norte del polígono, en manzanas cercanas a avenida Ricardo Flores Magón.

Finalmente, un punto clave a evaluar es la asequibilidad de la vivienda. De acuerdo a un análisis con datos disponibles, únicamente el 15% de la vivienda se vende dentro de un rango de precio considerado como asequible,<sup>44</sup> lo que implica pocas oportunidades de ubicarse en esta zona para la mayor parte de los habitantes de la CDMX. Esta es un área de oportunidad importante, ante la necesidad de incrementar la equidad en la zona aumentando la cantidad de vivienda asequible que está en el mercado.

---

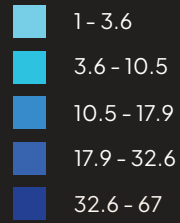
44. El precio de vivienda medio en la Ciudad de México, el cual para el primer cuarto del 2020 es de 3,707,704 pesos (Sociedad Hipotecaria Federal, 2024). El 30% de esta media es de 1,112,311 pesos. Para calcular este indicador se tomó una muestra de 173 viviendas en venta ubicadas en la zona de estudio de Buenavista, y se calculó que el 15% se vendía por debajo del 30% de la media de la ciudad (Vivanuncios, 2020).



Estación  
Buenavista

FIGURA 11: PORCENTAJE DE VIVIENDAS DESHABITADAS. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON INFORMACIÓN DEL INEGI (2020).

## % de vivienda deshabitada

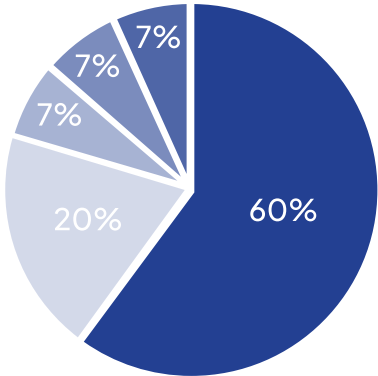


# DIAGNÓSTICO DE USO DE SUELO Y EQUIPAMIENTO

Para complementar el análisis, realizamos un diagnóstico participativo con el propósito de identificar las condiciones de la colonia Buenavista, así como las fortalezas y áreas de oportunidad según las percepciones de los residentes y usuarios del transporte público en la zona.

Este diagnóstico incluyó 45 entrevistas en profundidad, 300 encuestas y dos mesas de trabajo: una con locatarios y otra con habitantes. En las mesas de trabajo participaron 16 asistentes previamente identificados como actores clave, y se llevaron a cabo presentaciones individuales, un diálogo moderado y un cierre enfocado en resolver preguntas clave. En las encuestas, se incluyeron a personas habitantes de Buenavista y personas usuarias de la zona, que visitan Buenavista con una frecuencia de tres veces o más por semana.

FIGURA 12. CLASIFICACIÓN DE LAS PERSONAS ENTREVISTADAS DE ACUERDO A SU ROL EN BUENAVISTA. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

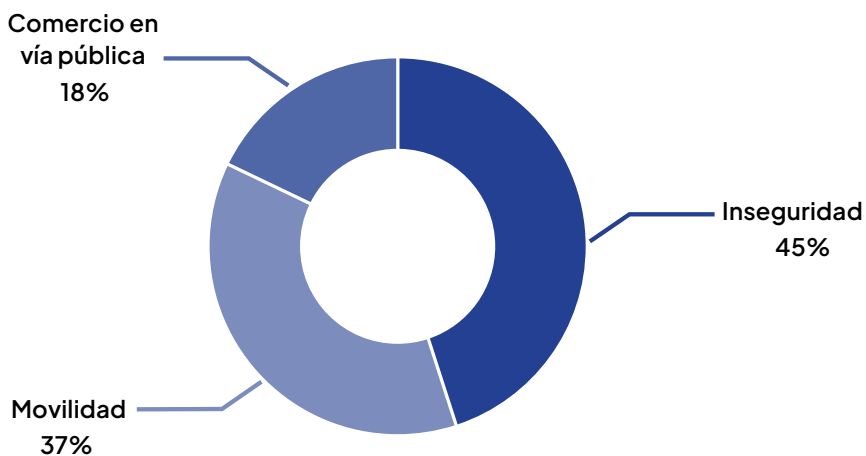


- Residente
- Comerciante informal/ambulante
- Comerciante formal
- Servidor público policía
- Usuario

## Hallazgos principales del diagnóstico participativo

De manera general, la problemática identificada con mayor peso en la colonia fue la de la inseguridad, la cual fue señalada por el 45% de las personas encuestadas. En segundo lugar, fue la movilidad, mencionada por el 37% de las personas, y en tercer lugar, el comercio en la vía.

FIGURA 13. RESULTADOS DE PRINCIPALES PROBLEMÁTICAS IDENTIFICADAS.



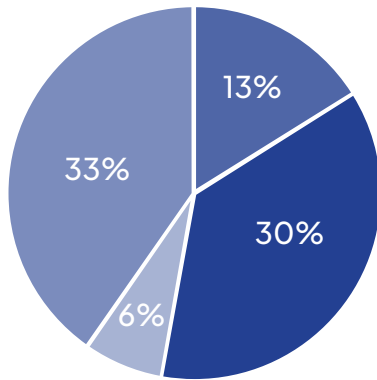
Con la finalidad de resolver la problemática de movilidad, las personas encuestadas proponen mejoras al servicio de transporte público. La rapidez y el tiempo de espera son los elementos considerados como más importantes, seguidos de ampliar horarios de servicio y la identificación clara de vehículos y rutas. La mayoría del universo encuestado, son personas usuarias del transporte público y lo identifican como saturado y en la mayoría de los casos ineficiente.

CRUCE DE EJE 1 NORTE.  
FOTO: ITDP/DIEGO ALBARRÁN  
Y EDUARDO PESADO.



FIGURA 14. MEJORAS QUE PROPONEN LAS PERSONAS ENCUESTADAS PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO.

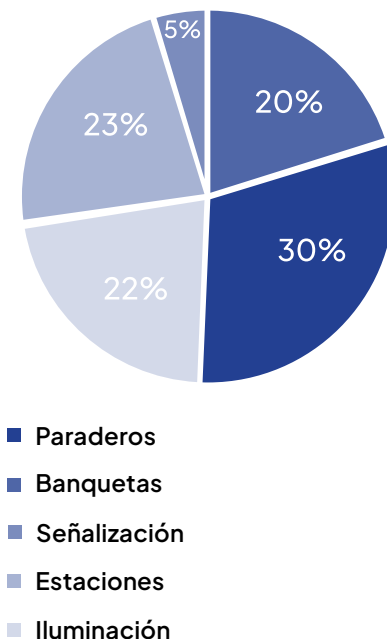
### Mejoras del servicio de Transporte Público



- Tiempo de espera
- Horarios de servicio
- Rapidez
- Identificación de vehículos

Adicionalmente, las mejoras a la infraestructura relacionada a la movilidad que proponen las personas encuestadas incluyen el mejoramiento de paraderos y estaciones, así como la iluminación y mejora en la calidad de banquetas.

FIGURA 15. MEJORAS QUE PROPONEN LAS PERSONAS ENCUESTADAS EN RELACIÓN A INFRAESTRUCTURA. FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.



El área de influencia de Buenavista ha estado marcada por un proceso de cambio, incluyendo la creación de infraestructura y una transformación sociodemográfica, razones por las cuales la población local se presenta sensible y desconfiada a cualquier obra que se plantee. Se identificaron cinco elementos que caracterizan este cambio social:

- Acciones expansivas de infraestructura y conexiones a diferentes puntos periféricos.
- Transformación del carácter social y económico del lugar.
- Mezcla de poblaciones de diferentes niveles socioeconómicos.
- Alta percepción de inseguridad en la zona.

Un elemento clave en la problemática social es la función de Buenavista como un nodo de conectividad para personas que viajan desde distintos puntos de la ZMVM, debido a la alta afluencia de personas que transitan de manera cotidiana por la zona. Las personas usuarias provienen de distintas alcaldías de la CDMX, así como de municipios del Estado de México, facilitado por la conexión del Tren Suburbano. Por lo tanto, es fundamental generar medidas que tengan un impacto directo en ordenar los flujos de los distintos tipos de movilidad en la zona. Adicionalmente, es clave que cualquier propuesta para Buenavista deberá de hacer énfasis en generar proyectos y desarrollo inclusivo para todas las personas, incluyendo una mayor oferta de vivienda asequible.

ACCESO AL METRO ESTACIÓN  
BUENAVISTA FOTO:  
ITDP/DIEGO ALBARRÁN  
Y EDUARDO PESADO.



VEHÍCULO DE METROBÚS EN LA ESTACIÓN BUENAVISTA.  
FOTO: ITDP/SANTIAGO FERNÁNDEZ.





# CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO

El diagnóstico de las principales dimensiones de movilidad y uso de suelo nos dan una idea de las condiciones actuales de la estación Buenavista. Encontramos que hay áreas que necesitan ser atendidas y riesgos importantes para el futuro cercano. Hoy en día, a pesar de su importancia central para proveer accesibilidad al centro de la ciudad, y de la existencia de sitios culturales de gran valor, los cientos de miles de personas usuarias enfrentan un espacio urbano caótico y sufren de transferencias desordenadas, inseguras, ineficientes y poco legibles.

Las personas que utilizan la estación y las que habitan la zona coinciden en los principales hallazgos del análisis, denuncian una baja calidad del espacio público, dificultades en sus desplazamientos y sufren una alta percepción de inseguridad personal. Las estaciones se encuentran desconectadas y separadas por ejes viales y barreras peatonales. Los trayectos peatonales se encuentran interrumpidos, algunos trayectos están saturados por la alta afluencia de los distintos sistemas de transporte, impidiendo recorridos cómodos, seguros y directos. La extensión al AIFA, por inaugurarse en el 2024, es un riesgo inminente e implica una urgencia de incrementar la capacidad de la estación en el corto plazo.

Al analizar el proceso de consolidación histórica de esta zona, encontramos que existen grandes oportunidades y Buenavista posee ventajas únicas para enfrentarse a estos retos. Existe una adecuada proximidad con los principales centros de trabajo de la ciudad y una estructura urbana muy adecuada para coordinarse con la movilidad sustentable. Algunas de estas condiciones son difíciles de encontrar en otras estaciones de la ciudad, como son las cuadras permeables, mezcla de usos de suelo, cercanía a equipamientos de educación, salud y alimentos frescos. Aprovechar estas oportunidades, sin embargo, implica atacar directamente las afectaciones que ha tenido la infraestructura vial construida en las últimas décadas. Las condiciones de la infraestructura hidráulica son favorables para la implementación de un proyecto de DOT siempre y cuando se considere la reinversión en esta misma infraestructura para asegurar la provisión de agua potable y drenaje a futuro.

En el siguiente capítulo, retomamos los hallazgos más relevantes para generar propuestas de DOT, que permitan atacar estos retos y garantizar que se materialicen las principales oportunidades para Buenavista.

CRUCE PEATONAL FRENTE A LA ESTACIÓN BUENAVISTA.  
FOTO: ITDP/DIEGO ALBARRÁN Y EDUARDO PESADO.



# ESTACIÓN CENTRAL BUENAVISTA, LA PUERTA DE LA CIUDAD DE MÉXICO



# 4

La **Estación Central Buenavista** se proyecta como un punto neurálgico de modernidad, seguridad y conectividad en la CDMX. Este proyecto busca transformar no solo la estación, sino también su entorno, convirtiendo a Buenavista en una entrada eficiente y digna para todas las personas. A través de una estrategia de **DOT a escala distrito**, esta propuesta busca transformar la estación Buenavista en un espacio inclusivo, que cause orgullo entre los habitantes de la CDMX. La propuesta se centra en los siguientes elementos:

## ACTUALIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA

Buscamos implementar un plan de desarrollo innovador y sostenible que no solo aborde los desafíos actuales, sino que también prepare a la estación para el futuro. Esto implica incorporar tecnologías y diseños que hagan la experiencia del usuario más eficiente, agradable y potencien la operación de los distintos sistemas de transporte masivo y semimasivo.

## MOVILIDAD INTEGRADA

Nuestra visión es crear una red de transporte que conecte diferentes modalidades de manera fluida y segura. Esto permitirá a los usuarios realizar sus desplazamientos de forma eficiente y con la tranquilidad de saber que cuentan con opciones sustentables de alta calidad.

## GENERACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS DE CALIDAD

Es fundamental que el entorno de la estación ofrezca áreas accesibles y amigables para el encuentro y el esparcimiento. Se busca que cada persona que pase por la Estación Central Buenavista sienta que tiene un lugar donde disfrutar, descansar y socializar.

## DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE E INCLUSIVO

Nuestra propuesta de desarrollo urbano se enfoca en la creación de un entorno compacto y diverso que favorezca la inclusión social y la sostenibilidad. Esto implica la implementación de proyectos de vivienda asequible que ofrezcan unidades accesibles para todos los grupos sociales, asegurando así que los residentes actuales no sean desplazados por las nuevas intervenciones. Incrementar la oferta de vivienda bien ubicada es una prioridad para satisfacer la demanda de los habitantes de la ciudad. Se busca promover un aprovechamiento eficiente del suelo, facilitando usos mixtos que integren vivienda, comercio y espacios comunitarios. De esta manera, buscamos no solo mejorar la infraestructura de transporte, sino también construir un tejido urbano que fomente la convivencia y el bienestar de toda la comunidad.

# PROPUESTAS ESPECÍFICAS

Entre las principales acciones propuestas se encuentran:

## → ESPACIO PÚBLICO

Generación de 33,435 m<sup>2</sup> de áreas públicas y vegetación en el polígono.

## → CONECTIVIDAD

Diseño de áreas donde se priorice la conectividad y circulación peatonal y ciclista.

## → RED CICLISTA

Integración física de la red ciclista con la estación.

## → SEGURIDAD VIAL

Intervención para conectar de forma efectiva los diferentes modos de transporte público.

## → ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE MASIVO

Optimización de flujos y estaciones de transporte concesionado y Metrobús.

## → ACTIVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

Promoción de plantas bajas activas en nuevas construcciones.

## → EQUIPAMIENTO COMUNITARIO

Integración de centros comunitarios, mercados, áreas verdes, guarderías, escuelas y clínicas médicas.

## → CREACIÓN DE VIVIENDAS

Potencial para construir vivienda asequible en las zonas norte y sur de la estación.

## → IMPULSO A LA ZONIFICACIÓN INCLUSIVA

Aprovechamiento del suelo disponible en las zonas norte y sur de Buenavista con perspectiva social.

## → VALORIZACIÓN CULTURAL

Reconocimiento y conservación de las actividades y sitios de valor cultural en el área.

Con estas propuestas, la Estación Central Buenavista no solo se transformará en un nodo de transporte moderno, sino que también se convertirá en un símbolo de inclusión y desarrollo sostenible, reflejando el orgullo y la identidad de todos los habitantes de la Ciudad de México.

CRUCE PEATONAL ESTACIÓN  
BUENAVISTA. FOTO: ITDP  
EDUARDO PESADO Y DIEGO  
ALBARRÁN.



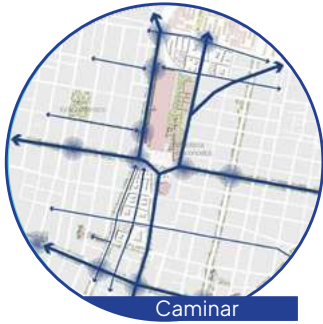




# DOT A ESCALA VECINDARIO: BUENAVISTA, UN DISTRITO LIGADO AL TRANSPORTE

El DOT opera principalmente en el área caminable de la estación -15 a 20 minutos a pie- pues es la que tiene una relación más directa entre el espacio público, la forma urbana y el transporte público. En esta escala se proponen intervenciones estratégicas de diseño e infraestructura, tomando en cuenta cada uno de los ocho principios DOT, con el objetivo de demostrar la importancia de actuar de manera coordinada entre distintos elementos.

En esta sección, se detalla la manera en la que se aplicarán los ocho principios del DOT a la escala de vecindario y las intervenciones e inversiones que se desprenden. Se consideran dos zonas clave de uso del suelo, zona sur y zona norte de la estación Buenavista y una intervención al cruce de Eje 1 Norte en donde se intersectan diferentes flujos de transporte público.



Caminar



Pedalear



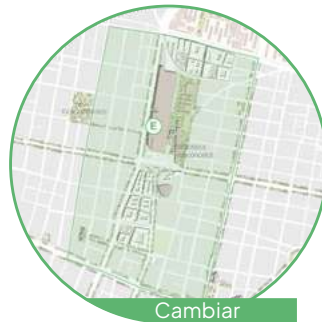
Conectar



Transportar



Mezclar, densificar y compactar



Cambiar

**Objetivo:** Crear una red peatonal completa, segura y activa.

Para cumplir con este principio se proponen las siguientes intervenciones:

→ **Eliminación de barreras a nivel estación**

Modificación de reja alrededor del Fórum Buenavista. Agregar cruces a nivel sobre Insurgentes a la altura de Salvador Díaz y Eligio Alcona para mejorar conexiones peatonales con las colonias aledañas.

→ **Rediseño de intersecciones**

Rediseñar intersecciones clave en todo el polígono para conectar los principales trayectos peatonales de manera accesible.

→ **Intervención en senderos peatonales**

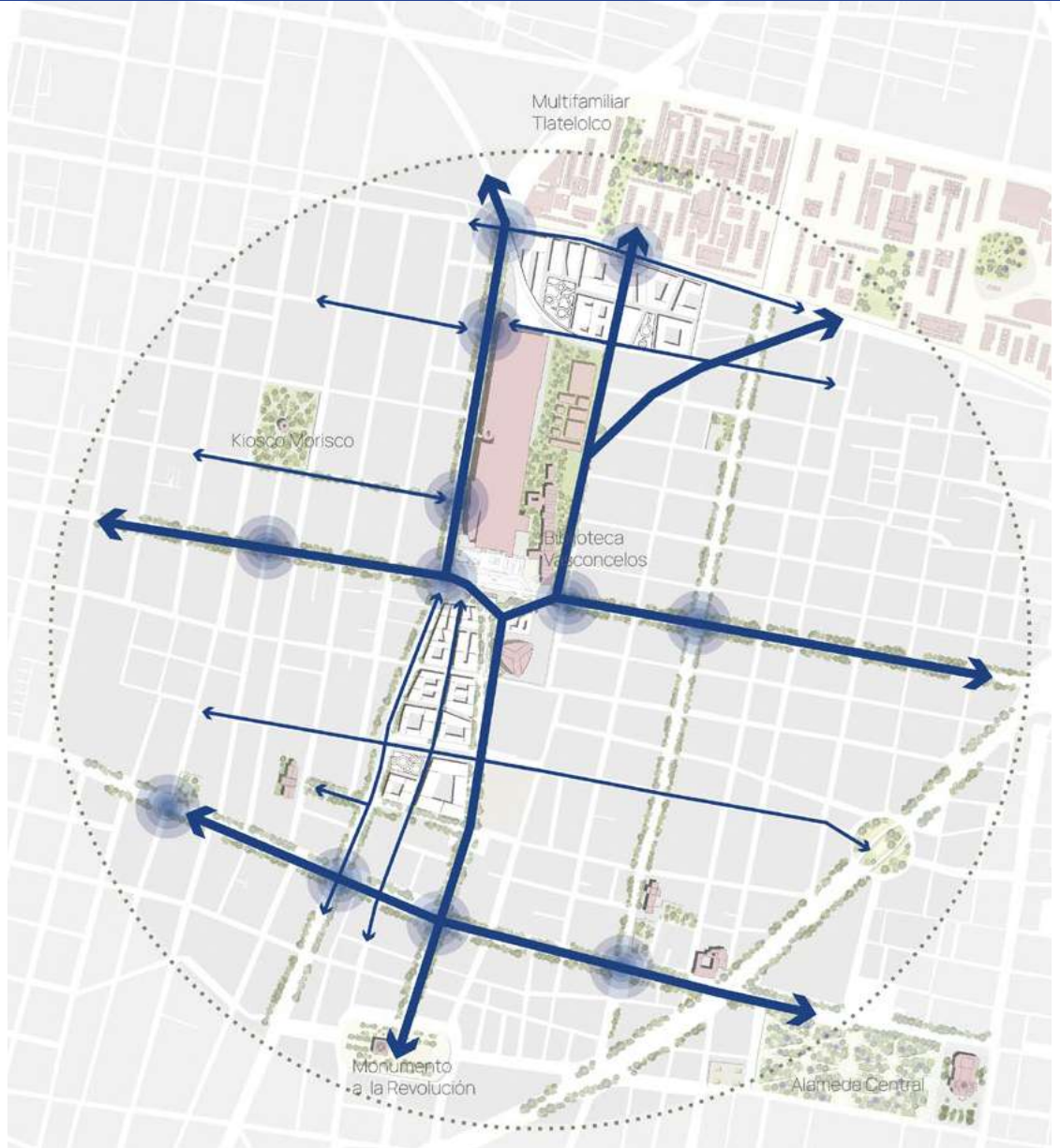
Mejorar calles para crear un entorno peatonal accesible y activo<sup>45</sup> que facilite la movilidad a través de la zona y la conectividad con las colonias aledañas. En particular, las barreras urbanas entre Insurgentes Norte, Tlaltelolco y la colonia Atlampa, deben ser atendidas para conectar un gran número de personas a Buenavista.



---

45. El detalle de la creación de nuevos usos mixtos se encuentra en la figura 21.

FIGURA 16: PRINCIPIO CAMINAR A ESCALA BARRIAL.



→ Senderos peatonales accesibles, claros y directos

➔ Mejora de seguridad vial

● Rediseño de intersecciones y cruces peatonales



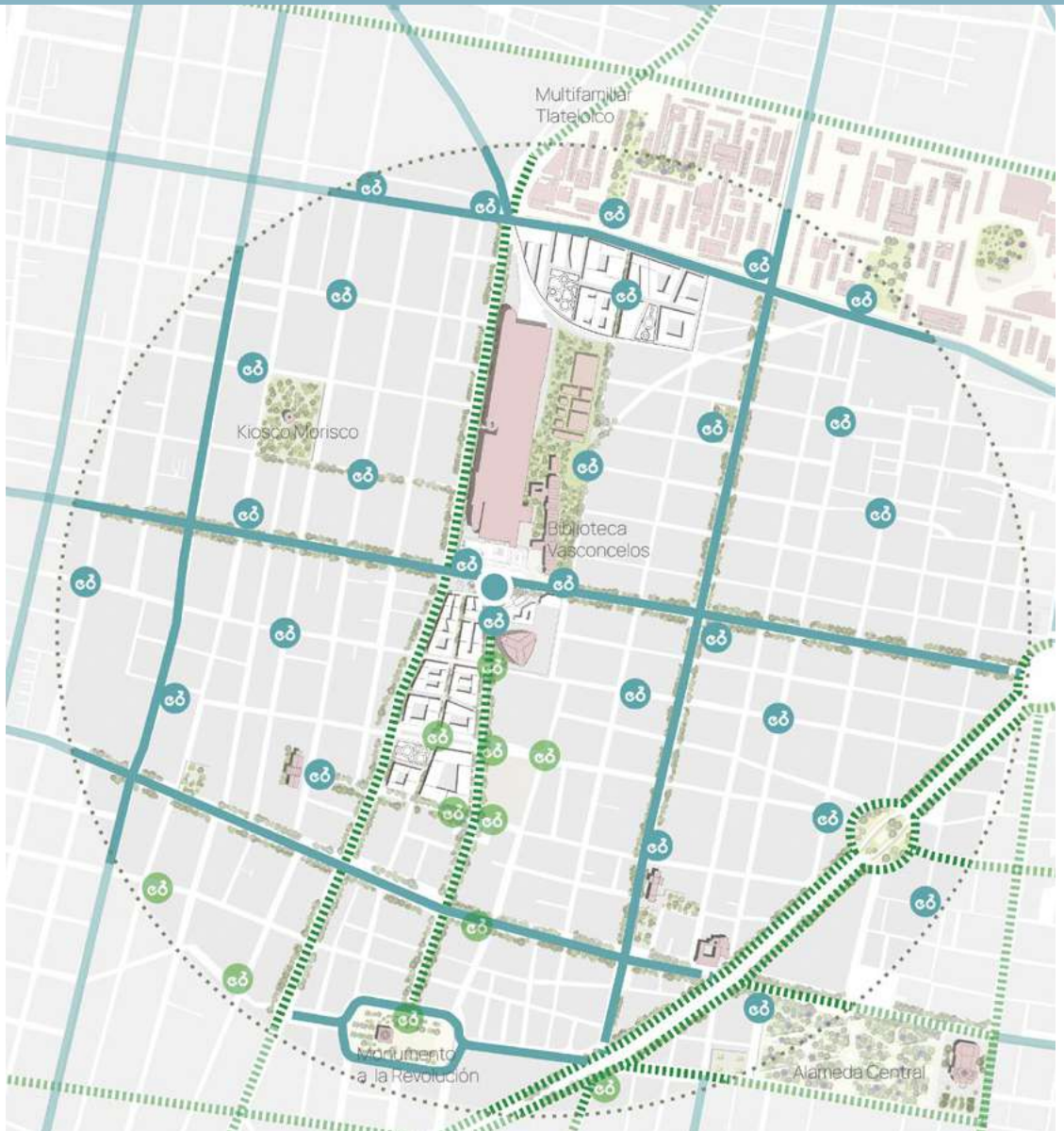
**Objetivo:** Crear una red ciclista completa y segura, incrementar la oferta de biciestacionamientos y de bicicletas compartidas.

Para este principio se proponen las siguientes intervenciones:

- Integración de **biciestacionamientos en la zona**, considerando la expansión del biciestacionamiento actual de la estación.
- Ampliación del perímetro de operación del **sistema público bicicletas compartidas (Ecobici)** a los barrios al norte de la estación Buenavista.
- Conectar la red ciclista de manera completa a través de nuevos carriles ciclistas **con zonas atractoras**, como Tlatelolco o Atlampa.



FIGURA 17: PRINCIPIO PEDALEAR A ESCALA BARRIAL.



— Infraestructura ciclista propuesta

- - - - - Infraestructura ciclista existente

● Biciestacionamiento masivo propuesto

● Estación de Ecobici existente

● Estación de Ecobici propuesta



**Objetivo:** Crear rutas peatonales y ciclistas que conecten la estación con su área circundante, eliminando barreras urbanas y fomentando conexiones entre las zonas segregadas por las vías vehiculares de alta velocidad.

Para este principio se proponen las siguientes intervenciones:

- Incrementar la oferta de **espacio público** para integrar la estación con el entorno inmediato.
- Crear **cuadras más permeables** en las zonas sur y norte, para permitir que nuevos desarrollos mejoren la conectividad de todo el perímetro.
- Construir infraestructura que garantice **conexiones seguras** a través de vías primarias, en particular para conectar con Atlapampa, Tlatelolco y la Santa María la Ribera.

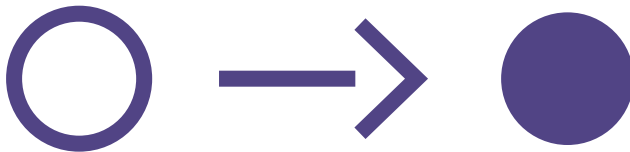
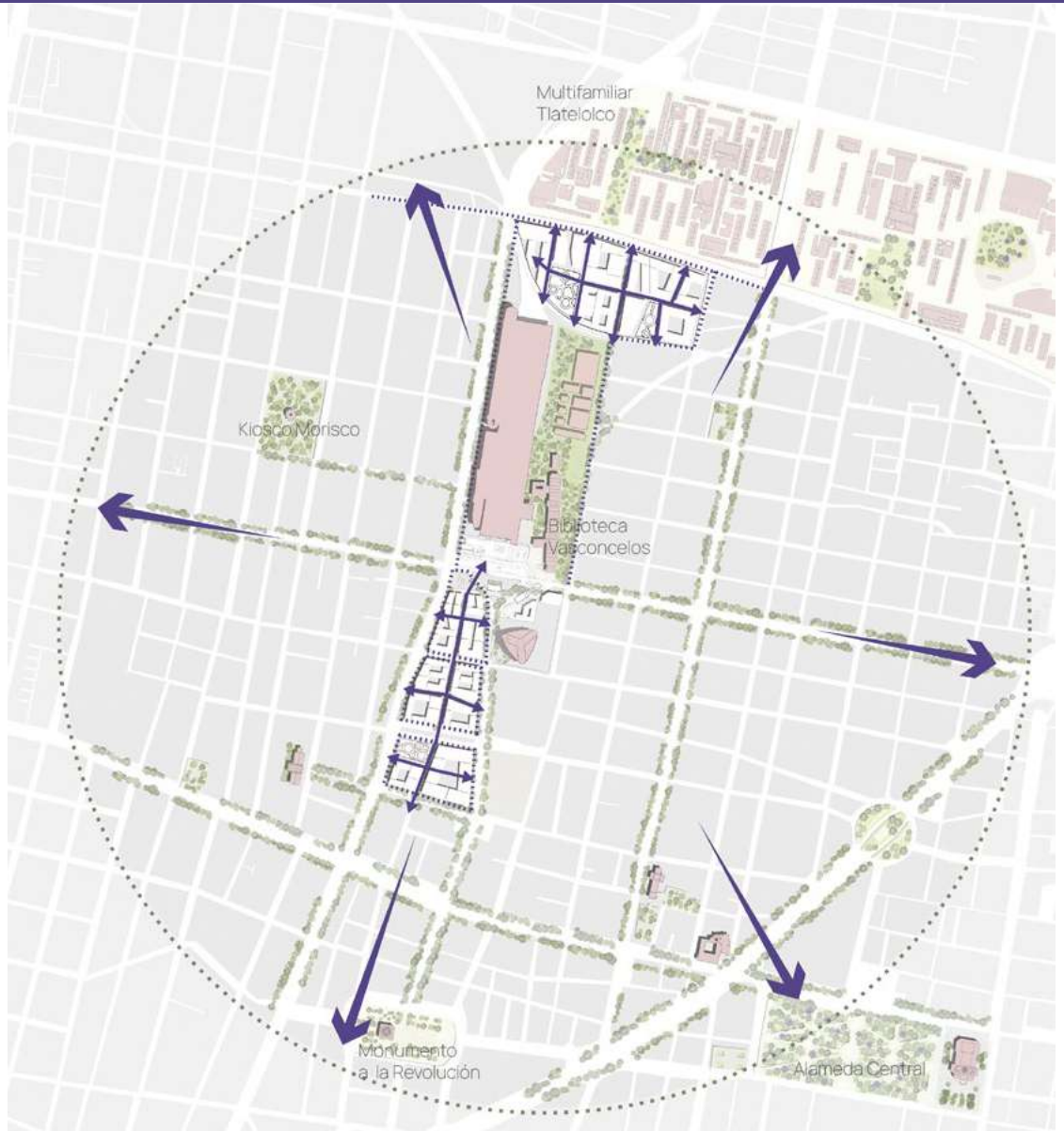


FIGURA 18: PRINCIPIO CONECTAR A ESCALA BARRIAL.



..... Barreras urbanas abiertas

↔ Conexiones a través de manzanas

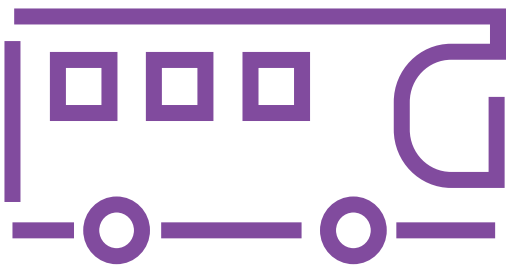
➔ Conexión con barrios inmediatos



**Objetivo:** Reorganizar los flujos y paradas de transporte público en la zona para hacer la movilidad más eficiente y facilitar la circulación peatonal.

Para este principio se proponen las siguientes intervenciones:<sup>46</sup>

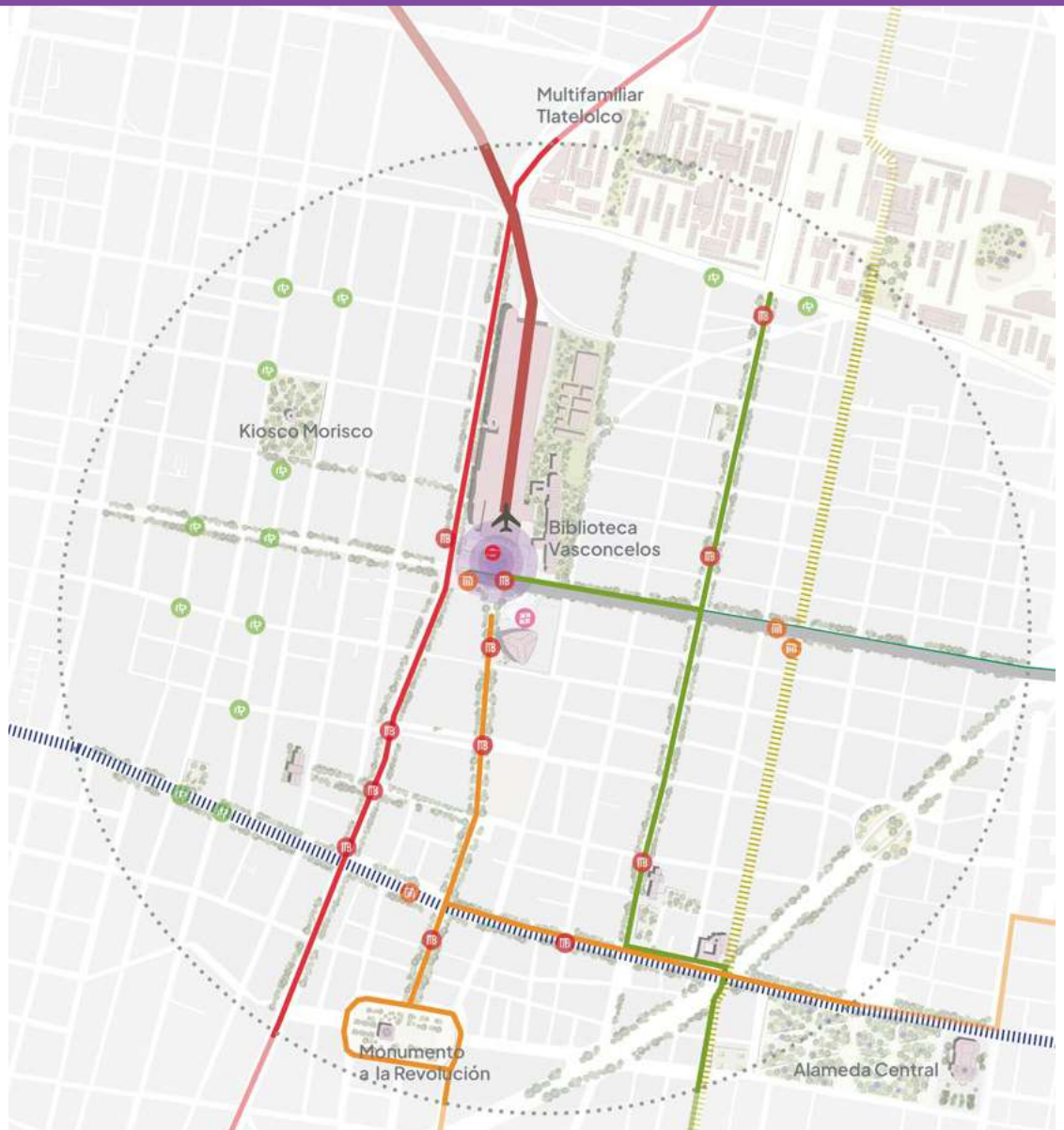
- **Mejoramiento de las estaciones de transporte masivo de la zona.** El mejoramiento de la estación Buenavista de la **Línea B del Metro** es fundamental para garantizar la funcionalidad integral de este nodo de transporte.
- Potenciar la conexión con el sistema de transporte masivo circundante. En **particular** con la **estación Revolución de la Línea 2 del Metro**, a 700 metros de Buenavista.
- Reorganización de flujos y paradas de **Metrobús y el CETRAM Buenavista** para evitar conflictos con el intenso flujo vehicular en Eje 1 Norte. Adaptar la estación para las conexiones interurbanas y aeroportuarias.









---

46. El detalle sobre la intervención al cruce de Eje 1 y la reorganización de flujos de transporte se encuentra en la sección 4.4. Estrategia DOT a nivel estación.

FIGURA 19: PRINCIPIO TRANSPORTAR A ESCALA BARRIAL.



-  Reorganización de estación
-  Estación de Tren Suburbano
-  Estación de Metro, Metrobús y RTP
-  Línea de Tren Suburbano
-  Línea de Metro
-  Línea de Metrobús



**Objetivo:** Reorganizar los flujos de vehículos motorizados privados alrededor de la estación para evitar sus impactos negativos.


Para estos principios se proponen las siguientes intervenciones:


- Aprovechamiento **del estacionamiento existente en la zona**, como el de Fórum Buenavista, para solventar la demanda adicional que podría generar una conexión con el AIFA.
- Establecimiento de una “**zona de tránsito calmado**”, alrededor de la estación con estrategias de pacificación de tránsito y de gestión del estacionamiento en vía pública.



FIGURA 20: PRINCIPIO 'CAMBIAR' A ESCALA BARRIAL. ELABORACIÓN PROPIA.



 Zona 30  
Uso de parquímetro

 Aprovechamiento de estacionamiento existente  
(Centro Comercial FÓRUM Buenavista)



**Objetivo:** Generar un desarrollo incluyente de usos mixtos, con provisión de espacio público y vivienda asequible.

Para estos principios se proponen las siguientes intervenciones:

- Promover una zonificación inclusiva de **usos mixtos**, que permita la integración de usos comerciales, oficinas y vivienda asequible.
- Fomentar **fachadas activas** en planta baja de nuevas construcciones.
- **Inserción de equipamiento** con beneficios para la comunidad local, incluyendo una guardería, una escuela secundaria, una clínica, un mercado y centros comunitarios en zonas de desarrollo al sur y al norte de la estación.
- Creación de **4,650 unidades de vivienda** (aprox). Al sur y particularmente al norte de la estación, existe un alto potencial para generar vivienda asequible y bien conectada.
- Creación de nuevo **espacio público** y áreas caminables en manzanas peatonales cerradas al flujo vehicular.

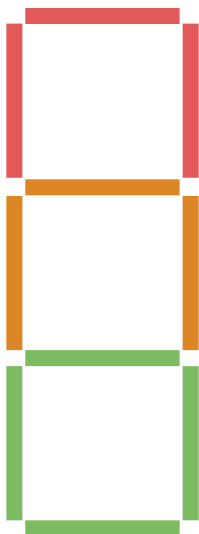
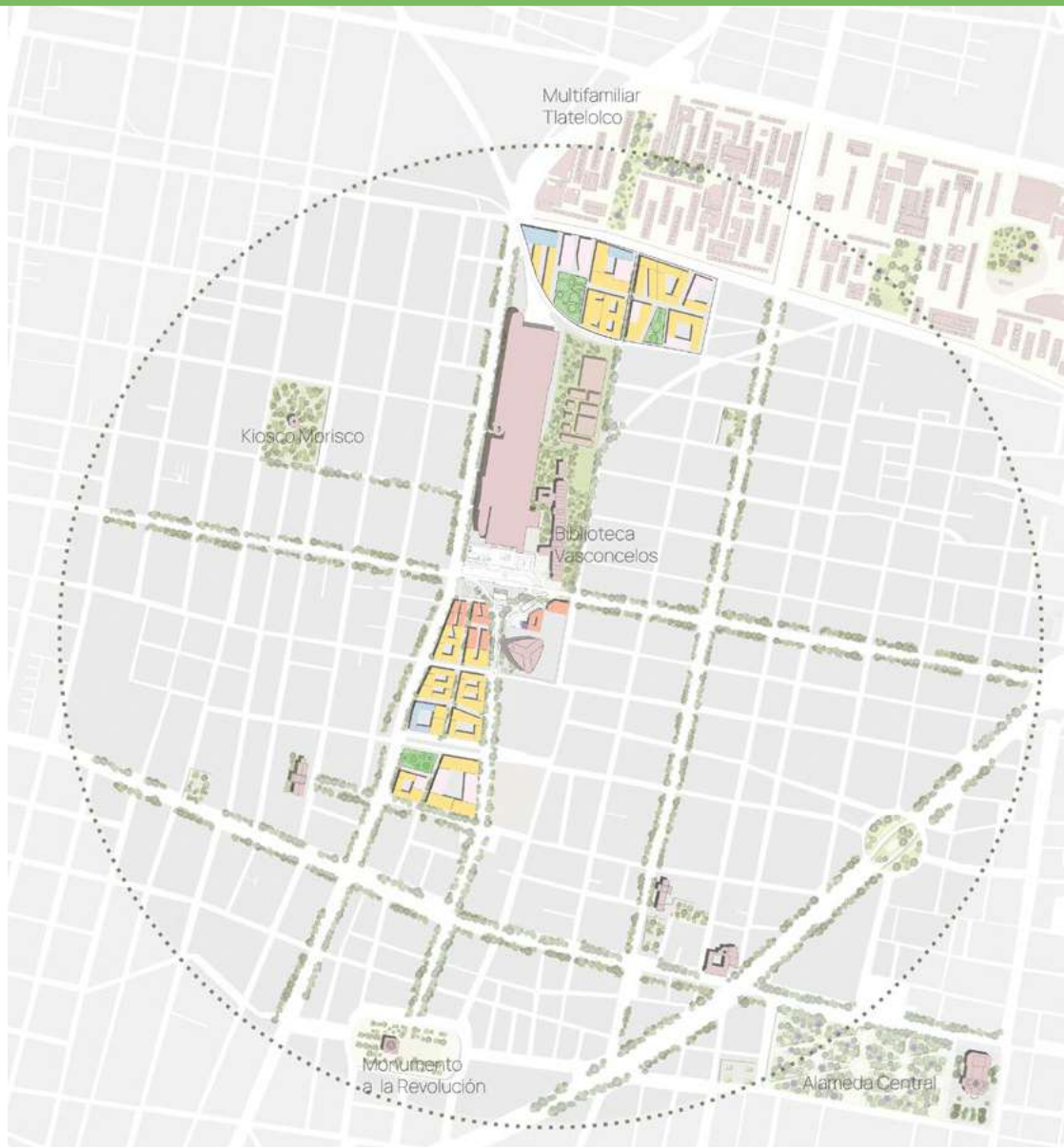


TABLA 4. USOS DEL SUELO CONCEPTUALES EN LAS DOS ZONAS CON POTENCIAL DE DESARROLLO HABITACIONAL.

Uso de suelo	Zona Norte	Zona Sur	Total
Espacio público (m2)	10,827	22,608.0	33,435
Comercial (m2)	52,420	56,178.1	108,598
Servicios (m2)	28,861.10	64,22.57	93,083.67

FIGURA 21: PRINCIPIOS MEZCLAR, DENSIFICAR Y COMPACTAR A ESCALA BARRIAL. ELABORACIÓN PROPIA.



● Habitacional + Comercio en PB

● Comercio

● Habitacional Mixto

● Equipamiento

● Oficinas + Comercio en PB

● Espacios abiertos



# DOT A ESCALA ESTACIÓN: ESTACIÓN CENTRAL BUENAVISTA, UN NODO SEGURO Y FUNCIONAL

El diseño y la operación de las estaciones de transporte público son fundamentales para el funcionamiento del sistema de movilidad metropolitana. Estas estaciones no solo conectan diferentes modos de transporte, sino que también impactan directamente en los barrios aledaños. En particular, esta propuesta se centra en el área alrededor de la Estación Central Buenavista, en el cruce de Eje 1 Norte e Insurgentes.

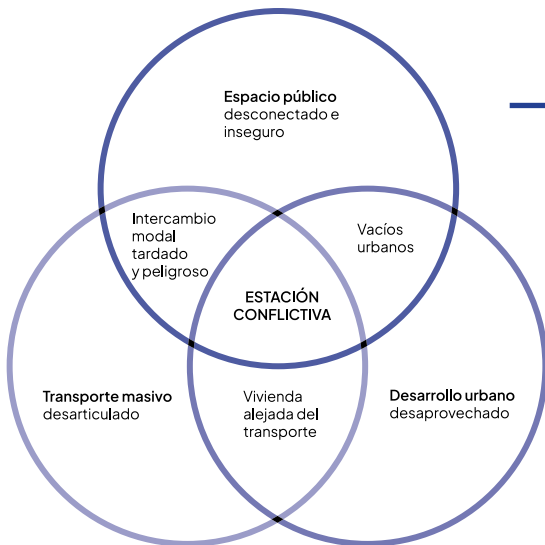
La estrategia a escala estación busca reconciliar la oferta de movilidad con el potencial de desarrollo urbano no aprovechado y el espacio público subutilizado. Así, la nueva Estación Central Buenavista podrá transformarse en un espacio seguro y eficiente tanto para los residentes de la ciudad como para quienes viajan en tren desde el AIFA, Querétaro y otras ciudades con las que se planea conectar la estación.

Proponemos una intervención funcional en las estaciones existentes de transporte público que incluya la creación de espacio público adicional. La reorganización de los flujos peatonales, ciclistas y de transporte público permitirá ofrecer una experiencia más fluida y placentera a los usuarios. Además, se desarrollará un plan urbano en dos zonas que contemple usos mixtos, equipamiento y vivienda asequible.

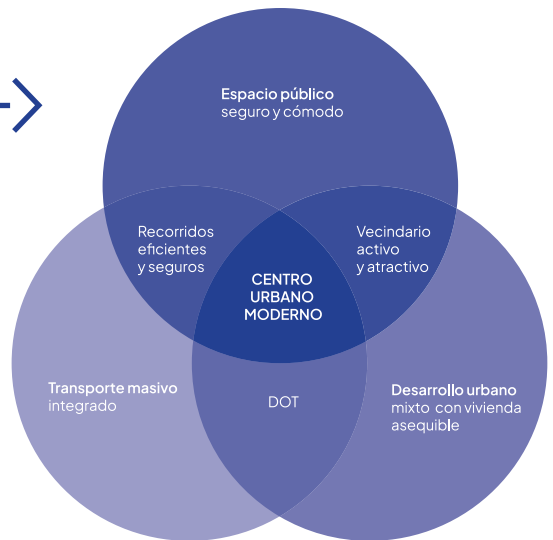
Con un diseño que incluye plazas vestibulares, áreas verdes y senderos peatonales, el espacio público se convertirá en el eje de este nuevo espacio de movilidad. De la misma forma, ofrecerá un acceso cómodo y atractivo para los transeúntes y visitantes del AIFA. A través de centros de transporte específicos para cada modalidad, se integrarán diferentes formas de movilidad en espacios amplios, equipados con zonas de espera que reducirán aglomeraciones y molestias para los usuarios.

Finalmente, el desarrollo de edificios de usos mixtos que combinen vivienda asequible bien ubicada con opciones comerciales y equipamiento transformará la zona, beneficiando no solo a quienes transitan por ella, sino también a los residentes actuales.

## SITUACIÓN ACTUAL



## LA OPORTUNIDAD



ÁREA DE TRANSFERENCIA EN LA ESTACIÓN CENTRAL BUENAVISTA.





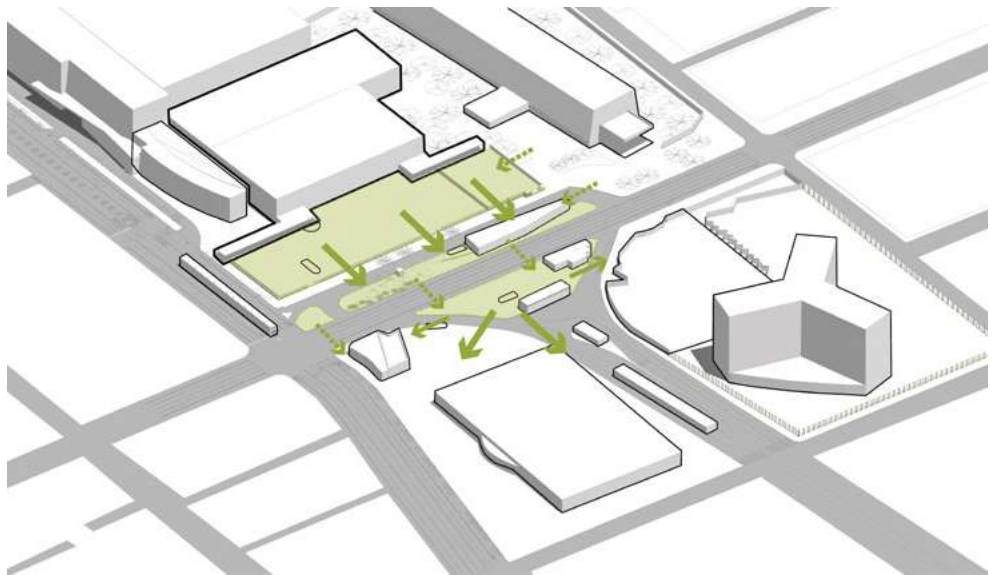
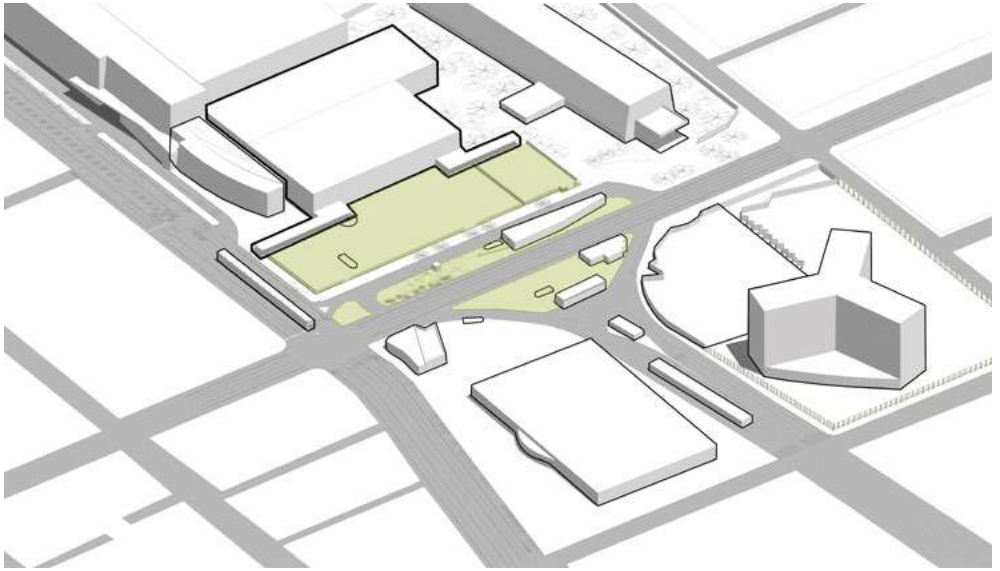


## ESTRATEGIA DE PLANEACIÓN DEL SUELO

La estrategia de DOT explora las oportunidades que se generan a partir de la coordinación estratégica del suelo disponible y la infraestructura de transporte. Una visión para Buenavista podría aprovechar al menos cinco predios adyacentes a la estación, que concentran un valor muy importante debido a la accesibilidad que le provee la infraestructura de transporte masivo. De manera coordinada, se podría ganar nuevo espacio público, reorganizar las paradas y flujos de Metrobús y transporte concesionado, y reutilizar algunos de los predios para generar usos mixtos con mayor densidad.

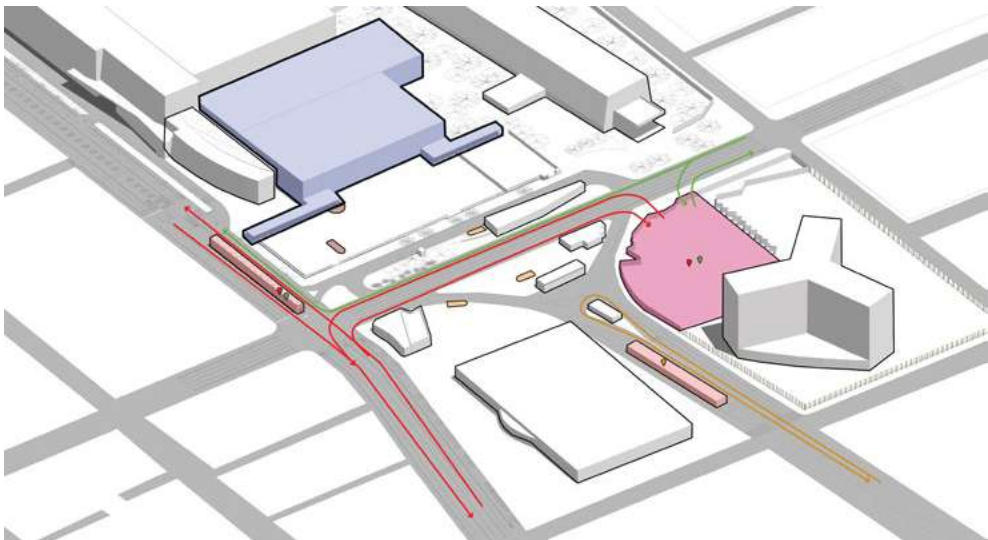
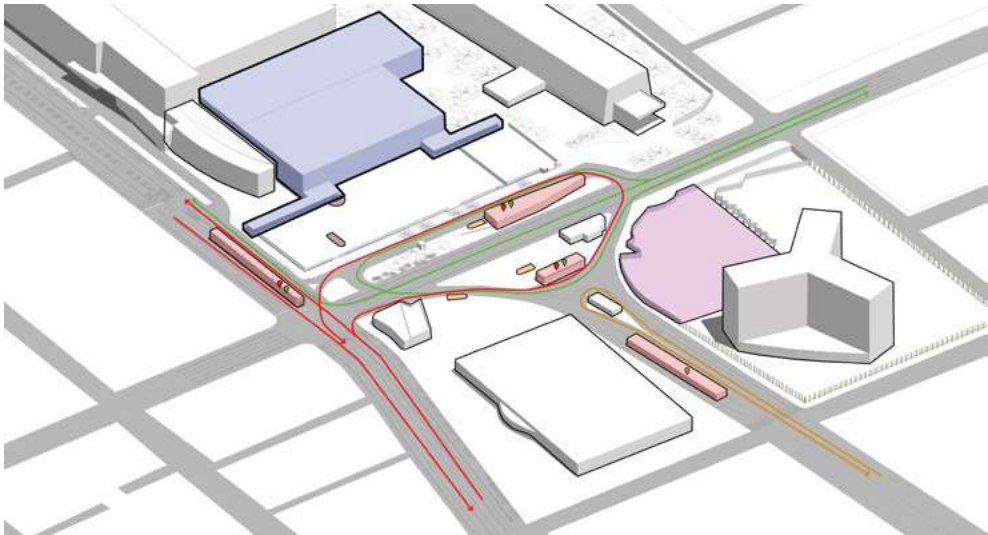
### → PASO 1: RECUPERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO

Abrir la plaza frente a la estación que actualmente está cercada e incorporar un estacionamiento para crear una nueva plaza al sur de la Plaza Fórum Buenavista. Adicionalmente, utilizar parte de los predios al sur del Eje 1 (incluye CETRAM y estacionamiento) para generar espacio público adicional.



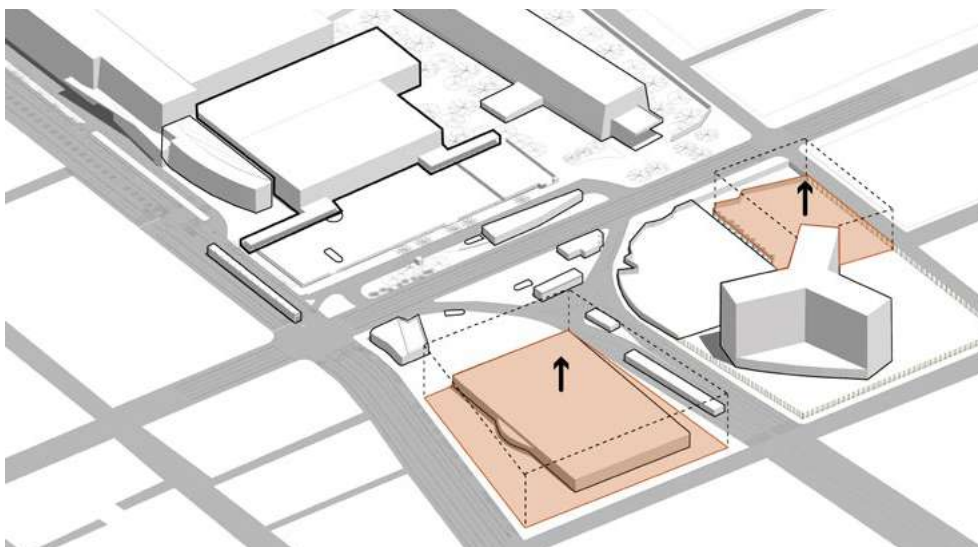
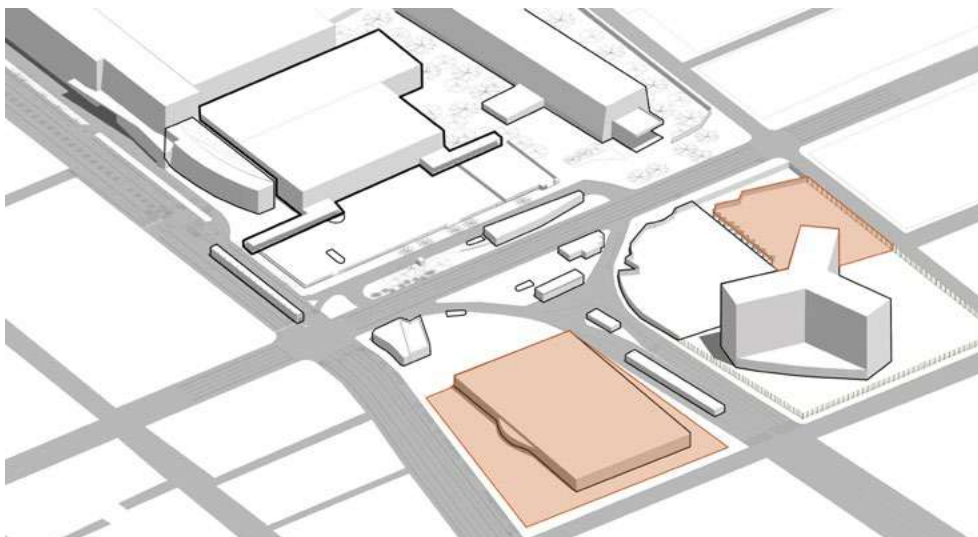
## → PASO 2: REORGANIZACIÓN DE LAS ESTACIONES DE TRANSPORTE MASIVO

De manera complementaria, la generación de nuevo espacio público abre la puerta a una reorganización de las estaciones de Metro y Metrobús. Por un lado, las estaciones de Metro pueden ser identificadas e integradas a una plaza para facilitar el acceso. Por otro lado, las tres líneas de Metrobús pueden ser reagrupadas en una plaza integrada y funcional al sur del Eje 1, evitando conflictos excesivos entre los recorridos y trasbordos de las tres líneas.



### → PASO 3: INTEGRACIÓN DE VIVIENDA Y USOS COMPLEMENTARIOS A LA ESTACIÓN

Finalmente, el espacio disponible puede ser aprovechado para insertar usos de alto valor social, como la vivienda asequible, oficinas, equipamiento complementario a la estación y comercio que conviva de manera adecuada con una estación de transporte masivo.



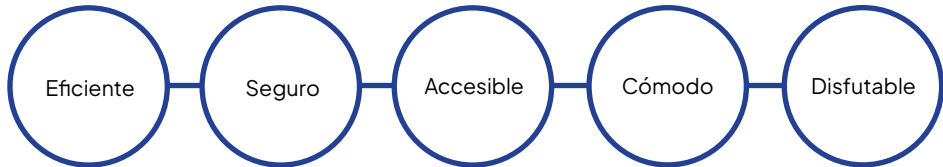
# ESTRATEGIA DE DISEÑO URBANO

El diseño urbano de la estación se basa en la articulación de un sistema de plazas, caminos y edificios que actúan como un nodo integrado y armónico, creando una conexión eficiente y atractiva entre los diferentes elementos del entorno urbano. A partir de las estrategias generales y con el objetivo de planificar tanto el presente como el futuro, se reorganizó el espacio considerando los siguientes ejes centrales de diseño:

## Principales actividades



## Características de diseño





ESTACIÓN BUENA VISTA,  
2024. FOTO: ITDP/SANTIAGO  
FERNÁNDEZ.

Para lograr esto, y garantizar que estas actividades puedan ser realizadas por todas las personas, sin importar sus características, se definieron siete criterios generales para las decisiones geométricas y de programación de la estación:

- Conexiones entre modos directas, accesibles y navegables, con ausencia de escalones, obstáculos y protegidos del sol y la lluvia.
- Elementos verticales esbeltos para transparencia y orientación a nivel del suelo.
- Espacios delimitados para facilitar la seguridad y vigilancia, aprovechando mobiliario para descanso y espacios de vegetación.
- Diseño de edificios buscando la integración y permeabilidad.
- Activación de las áreas tangenciales a los recorridos con espacios culturales y vegetación.
- Bajo costo y tiempo de ejecución razonable.
- Valoración de la identidad cultural de la zona y armonía con elementos arquitectónicos existentes.

## **Espacio público y transporte: las plazas y senderos**

Las plazas actúan como vestíbulos de distribución y puntos de encuentro, independientes de los principales recorridos de intercambio modal y de las áreas de entrada y salida a la estación. Estas plazas están diseñadas para organizar el flujo de personas y proporcionar espacios agradables que fomenten la interacción social.

Con el objetivo de estructurar el espacio público según su función, se definieron seis plazas principales:

### **1. Plaza central**

Punto de convergencia principal para los usuarios del transporte y los visitantes.

### **2. Plaza de ascenso y descenso**

Espacio dedicado a facilitar el acceso rápido y seguro a los sistemas de transporte de larga distancia.

### **3. Plaza de transporte**

Área para la conexión entre los diferentes modos de transporte público.

### **4. Plaza elevada**

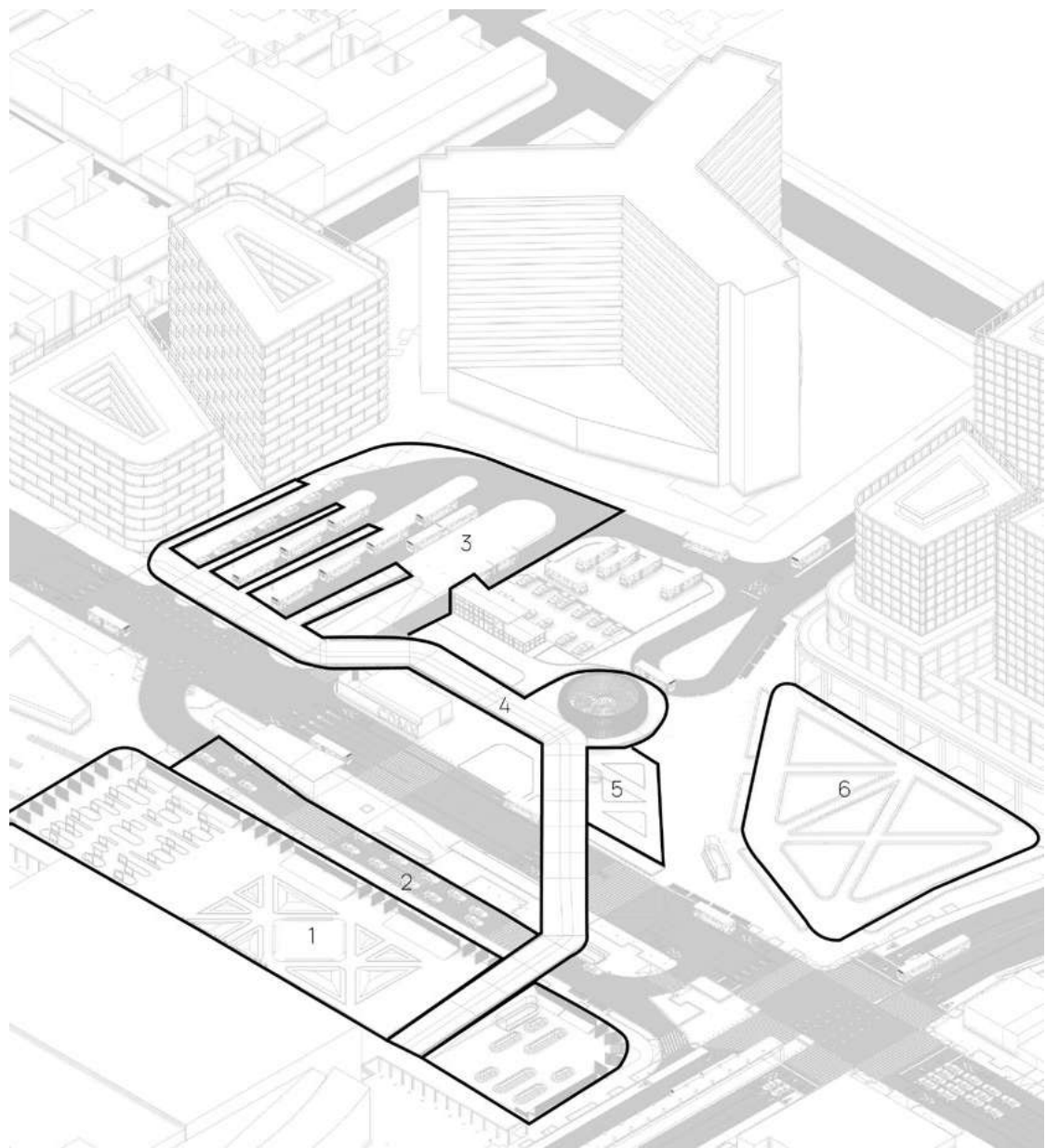
Espacio diseñado para mejorar la conectividad vertical y extender el espacio público.

### **5. Plaza de alimentos**

Zona para actividades comerciales y de servicio de uso general, accesible para todos.

### **6. Plaza multiusos**

Espacio accesible al público, destinado a actividades comerciales o con enfoque específico.



## **Nuevas construcciones**

Con el objetivo de mantener un espacio abierto y claro, se busca minimizar las construcciones a nivel de superficie, concentrando los edificios en los perímetros de la estación. Esto permite conservar la legibilidad del entorno y promover una circulación eficiente. Además, se planea conservar y mejorar los edificios administrativos existentes que son fundamentales para el funcionamiento de los sistemas de transporte, como el STC Metro y el Metrobús. Se han considerado seis edificios clave:

### **1. Mega biciestacionamiento**

Infraestructura amplia y segura para fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte integrado.

### **2. Edificio de usos mixtos**

Espacio que combinará actividades comerciales, oficinas y servicios para crear un entorno dinámico y multifuncional.

### **3. Edificio de vivienda asequible**

Viviendas de calidad con precios accesibles, destinadas a mejorar la oferta habitacional en la zona.

### **4. Edificio de administración y sanitarios**

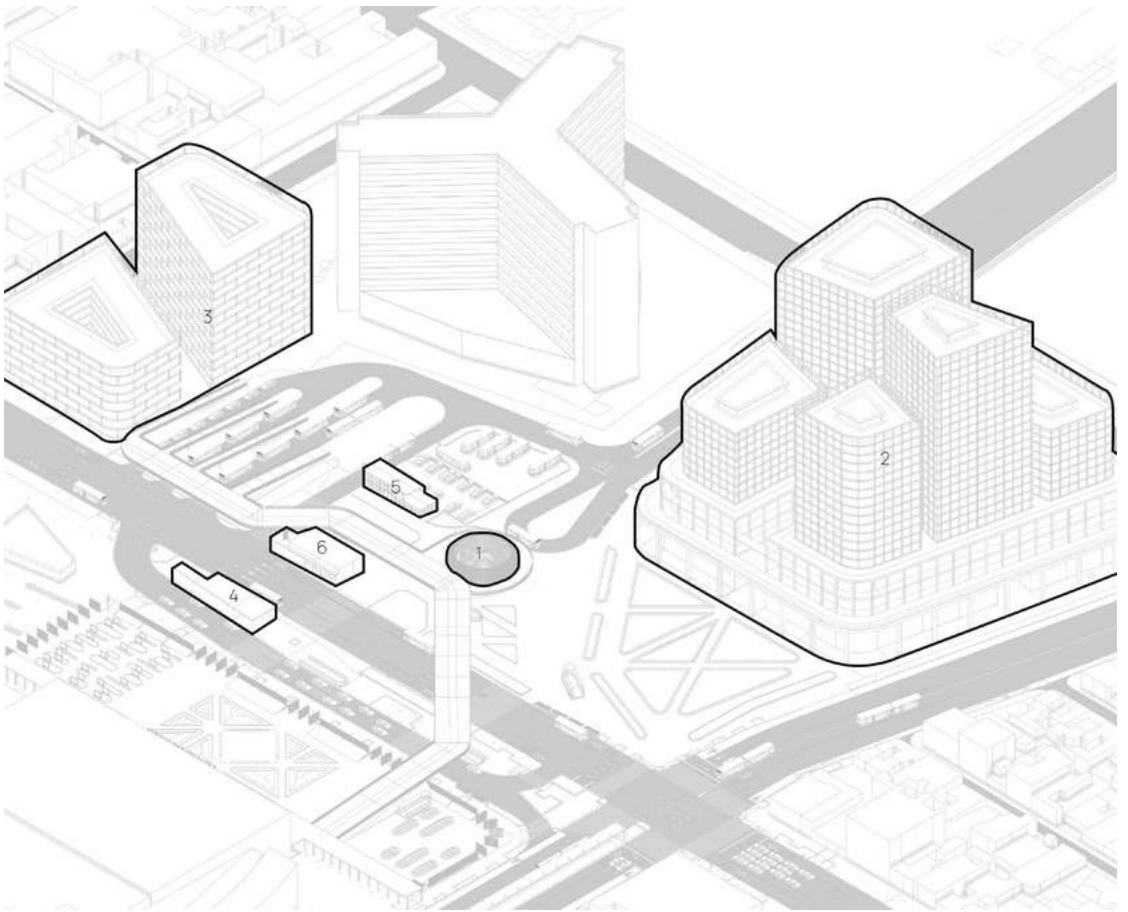
Instalaciones de apoyo para el mantenimiento y gestión de la estación, así como servicios para los usuarios, sanitarios amplios y espacios de descanso para personas cuidadoras.

### **5. Oficinas del Metro**

Centro administrativo para el funcionamiento del STC Metro, garantizando la eficiencia de sus operaciones.

### **6. Subestación eléctrica**

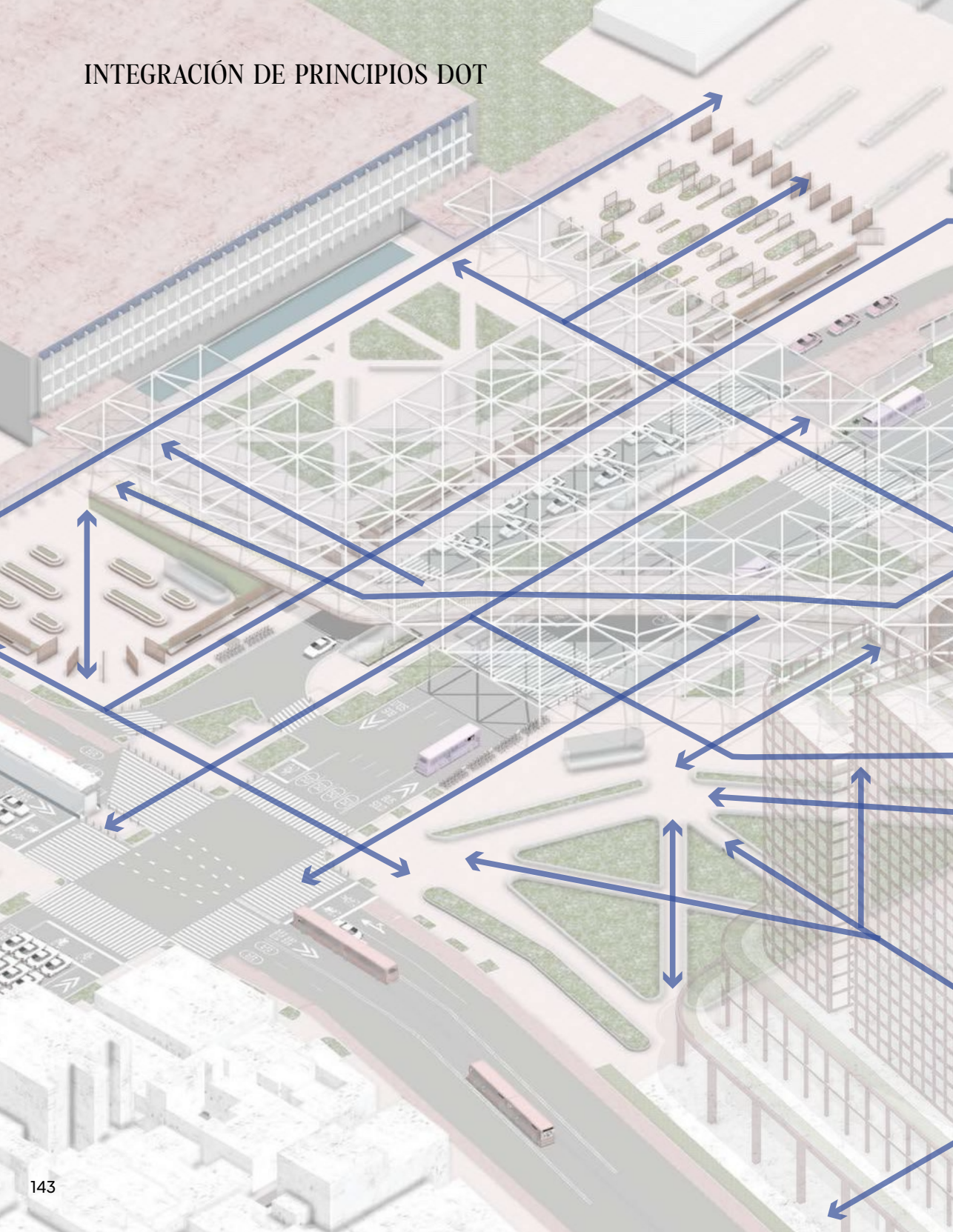
Infraestructura necesaria para asegurar el suministro eléctrico y la operatividad de la estación y los sistemas de transporte.

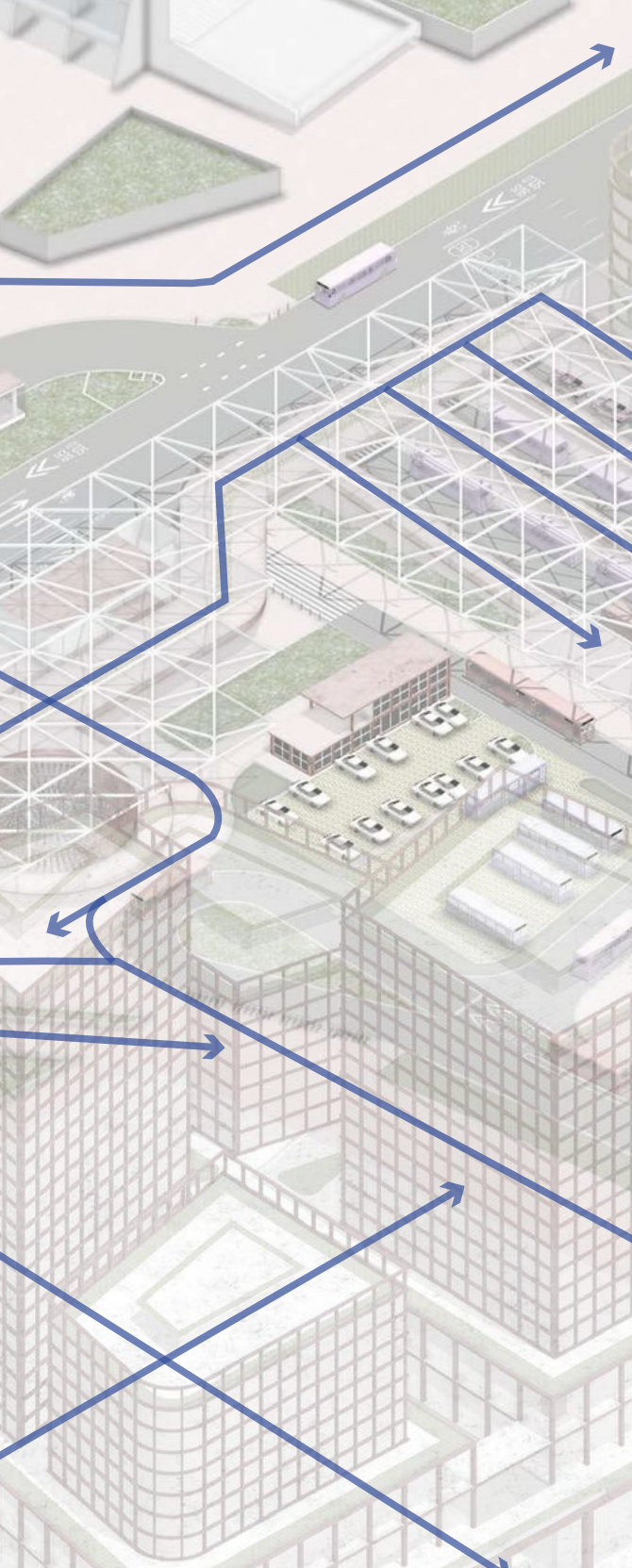






# INTEGRACIÓN DE PRINCIPIOS DOT





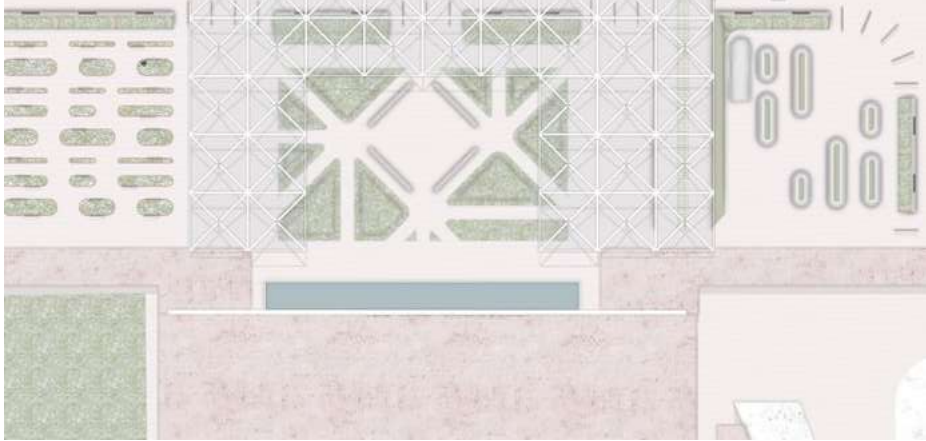
## CAMINAR

Se propone generar una conexión peatonal directa entre el Tren Suburbano, el Metro, el transporte concesionado y el Metrobús, a través de un eje peatonal que va de norte a sur. Para lograr esta conexión, se utilizan espacios aprovechados de predios privados, en donde también se añade superficie de espacio público. En estos espacios se considera el establecimiento de espacios de venta designados para el comercio en el espacio público, que forma parte de la dinámica actual.



## Plaza central

La plaza central se encuentra inmediatamente al salir del edificio de la actual estación. Está compuesta por una plaza de encuentro con zonas de espera, un jardín central multiusos con una plaza cívica central y un jardín cultural que funciona como interfaz con el acceso a la Biblioteca Vasconcelos.



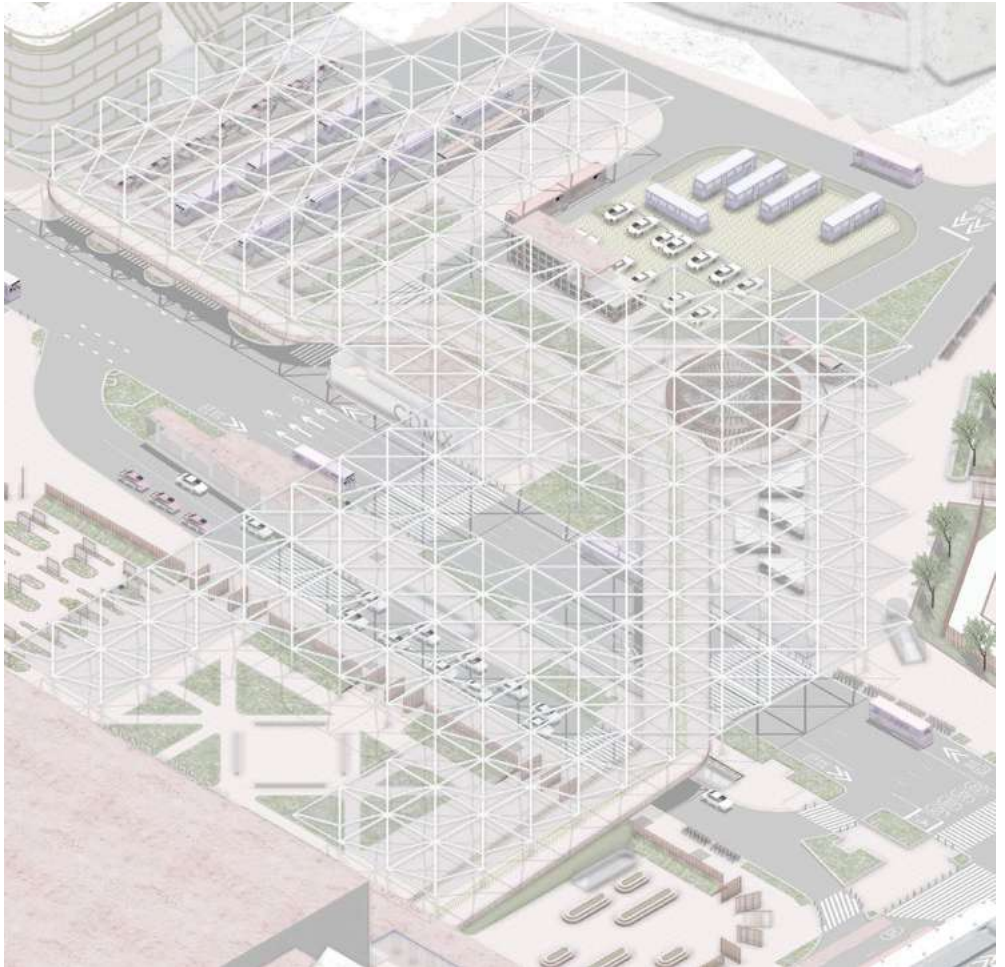
## Protección de la lluvia y el sol

Una cubierta modular transparente y ligera protege a las personas de la lluvia y el sol, y envuelve el espacio público para integrarlo y homogeneizarlo con las estaciones de transporte, convirtiendo a la estación en un hito identificable y en armonía con el entorno, que por su geometría de paraguas, forma un entretejido con los árboles.



## Plaza elevada

La plaza elevada articula las distintas salidas de transporte público, dotando de espacios exclusivos para el intercambio modal con recorridos ininterrumpidos.



## Seguridad y control de acceso

Los espacios de acceso público serán delimitados por rejas modulares, jardineras y mobiliario para descanso, para separar y gestionar de manera segura cada espacio. En los accesos ubicados estratégicamente, se integrarán módulos de vigilancia e información para garantizar un entorno de seguridad y confianza entre todas las personas.



## Navegación y orientación

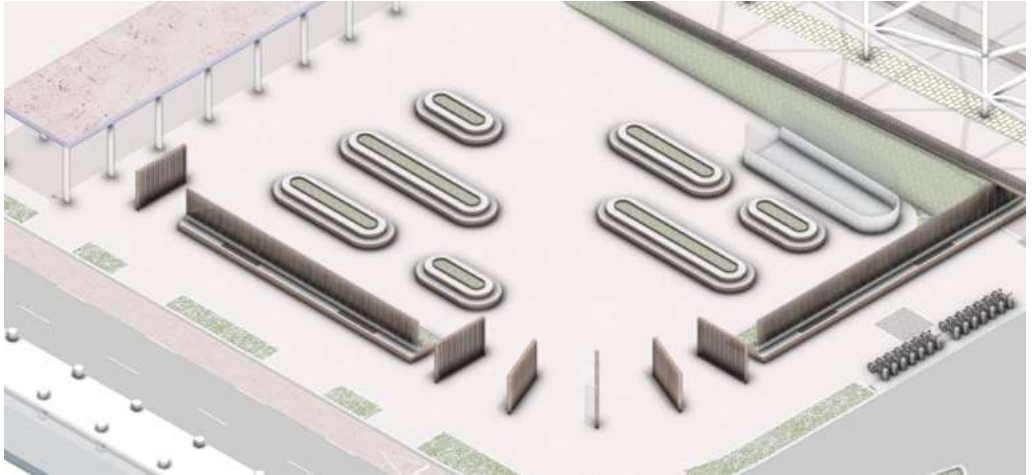
Se utilizarán elementos de orientación y navegación acorde a lo establecido por el Gobierno de la Ciudad de México y serán localizados en cada salida de estación de transporte para que su identificación pueda ser visible desde cualquier punto de la estación.

FUENTE: SEMOVI (2024). MANUAL DE INTEGRACIÓN GRÁFICA PARA EL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE.



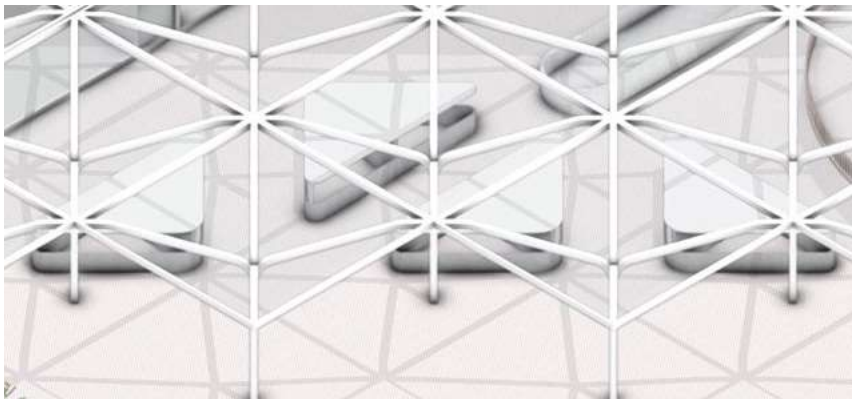
## Áreas de descanso

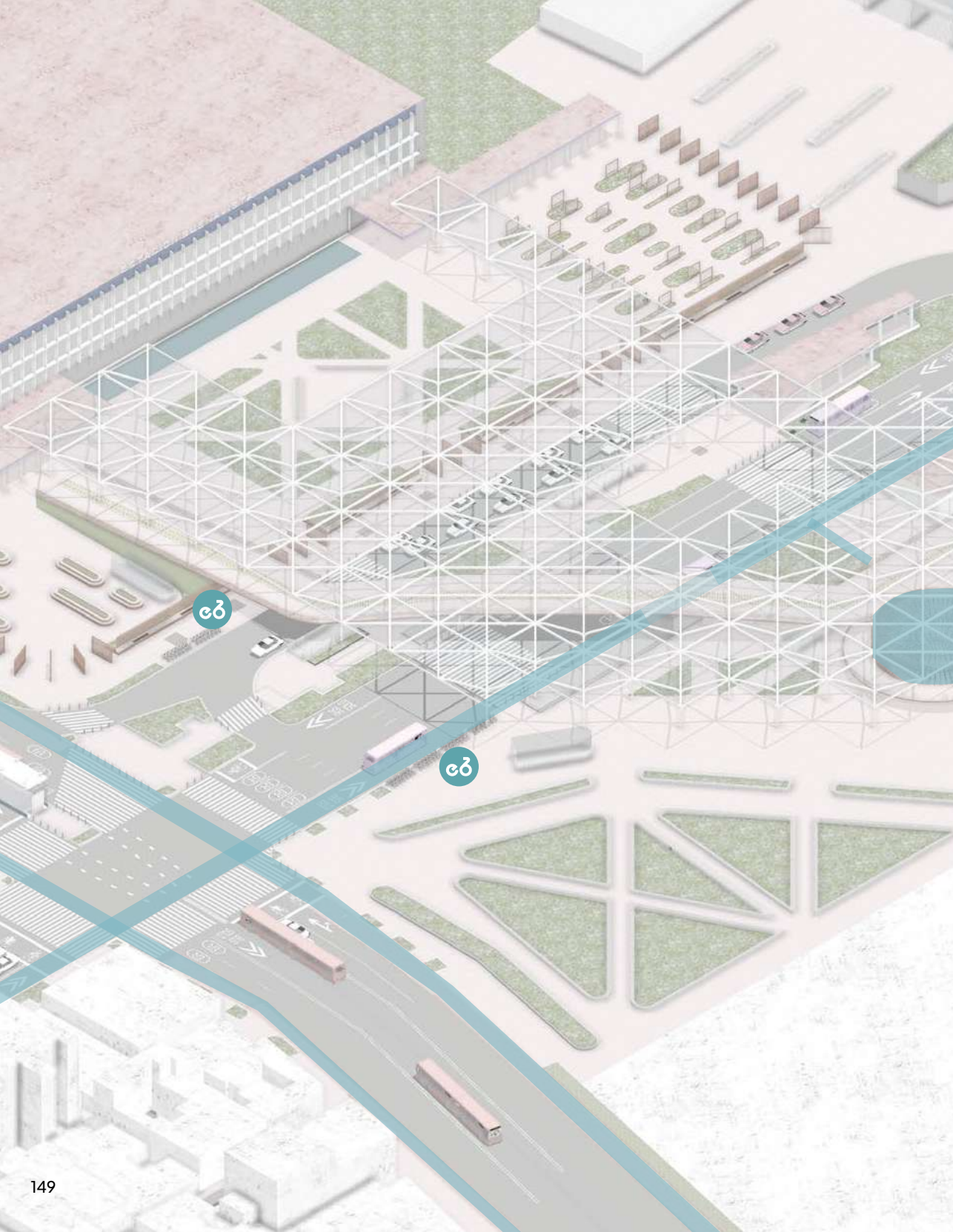
Las bancas están ubicadas tangencialmente a los principales recorridos de la estación y brindarán espacios de descanso y encuentro a partir de formas simples y vegetación.



## Plaza de comercio público y alimentos

La plaza de comercio en vía pública conjunta la oferta existente de comercio en las salidas de las estaciones de Metro, dando espacios dedicados independientes a los recorridos peatonales para el consumo de alimentos, así como la infraestructura necesaria para que la preparación y la gestión de desechos se realice de manera coordinada.





сб

сб



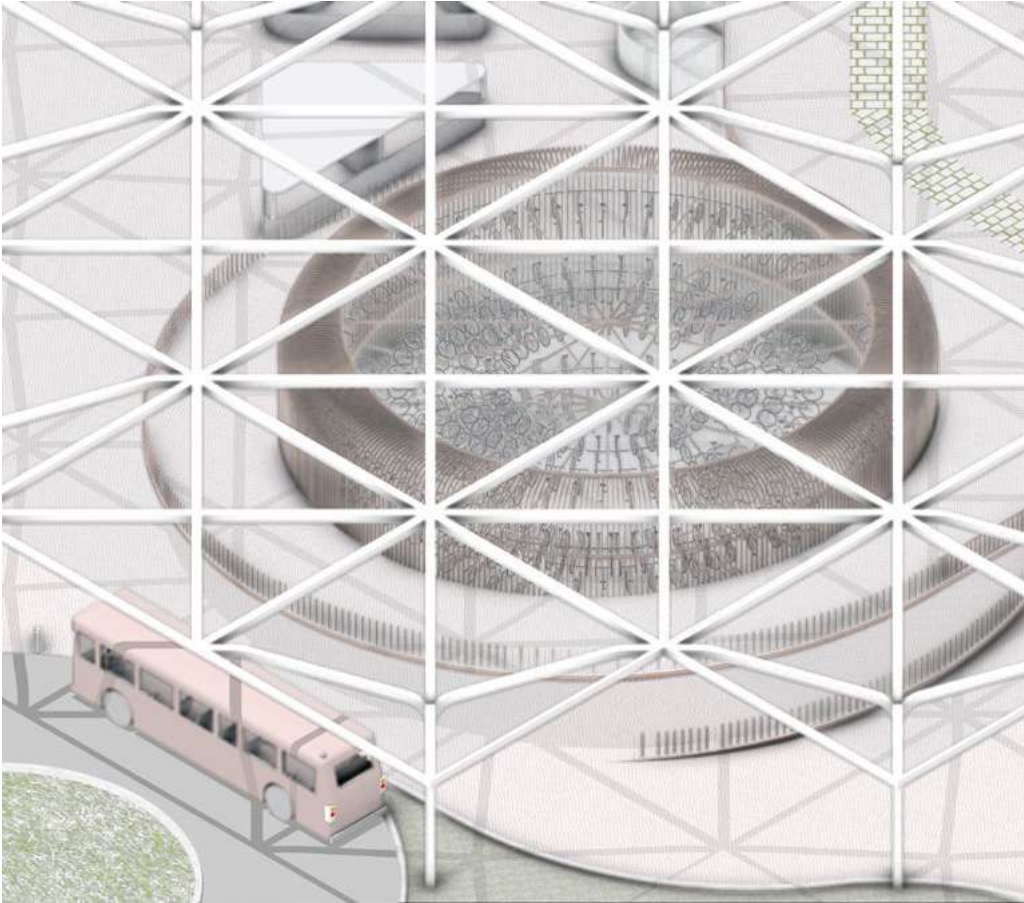
## PEDALEAR

Se propone un nuevo circuito ciclista a través del cual se pueda acceder a la estación y circular a lo largo del nuevo espacio público. El nuevo circuito conecta con la ciclovía Insurgentes y la ciclovía existente sobre Jesús García, lo cual, a su vez, conecta a la estación con la red de ciclovías de la ciudad. De igual manera, se propone un nuevo biciestacionamiento al sur de Eje 1 y nuevas estaciones de Ecobici en esta misma zona.



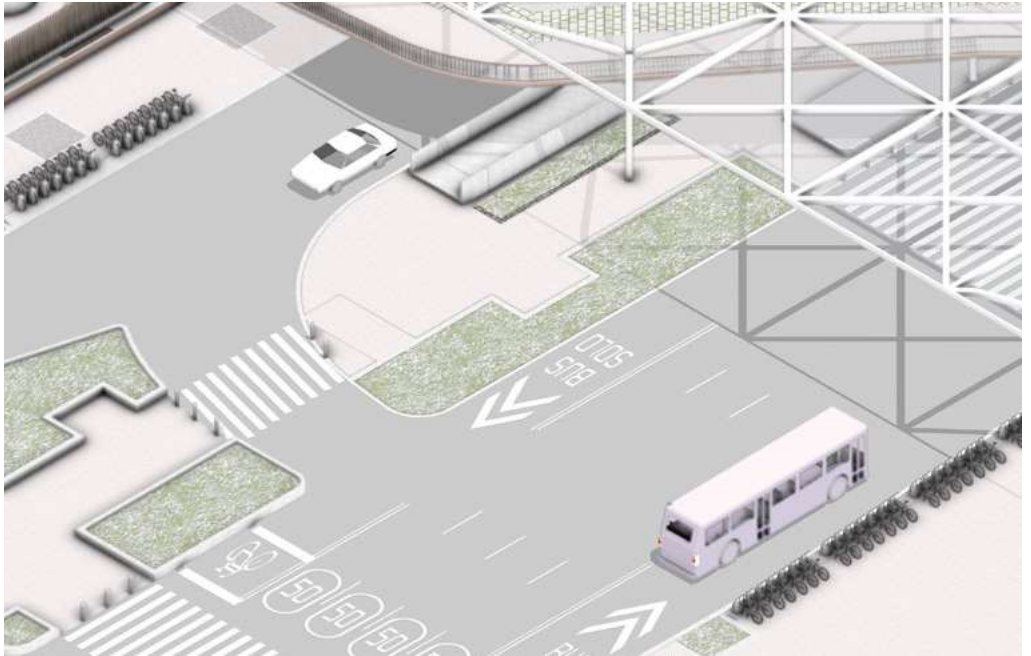
## Biciestacionamiento masivo

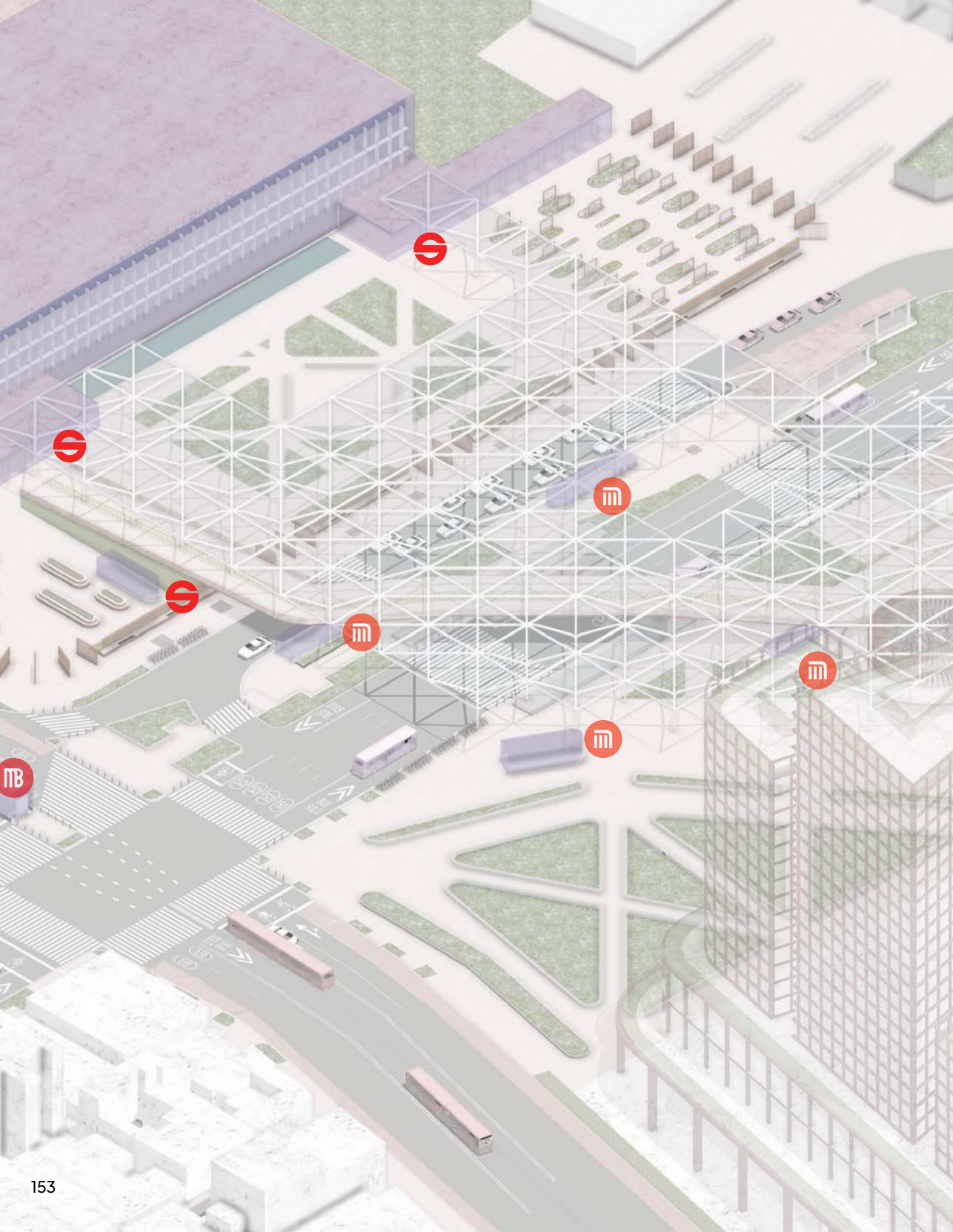
Con la creación de un biciestacionamiento masivo con la capacidad de albergar hasta 400 bicicletas, se aumenta considerablemente la oferta de infraestructura ciclista de resguardo, y, al ubicarla al centro de la estación, se promueven los intercambios modales entre bicicleta y transporte público, a través de un edificio transparente y seguro.

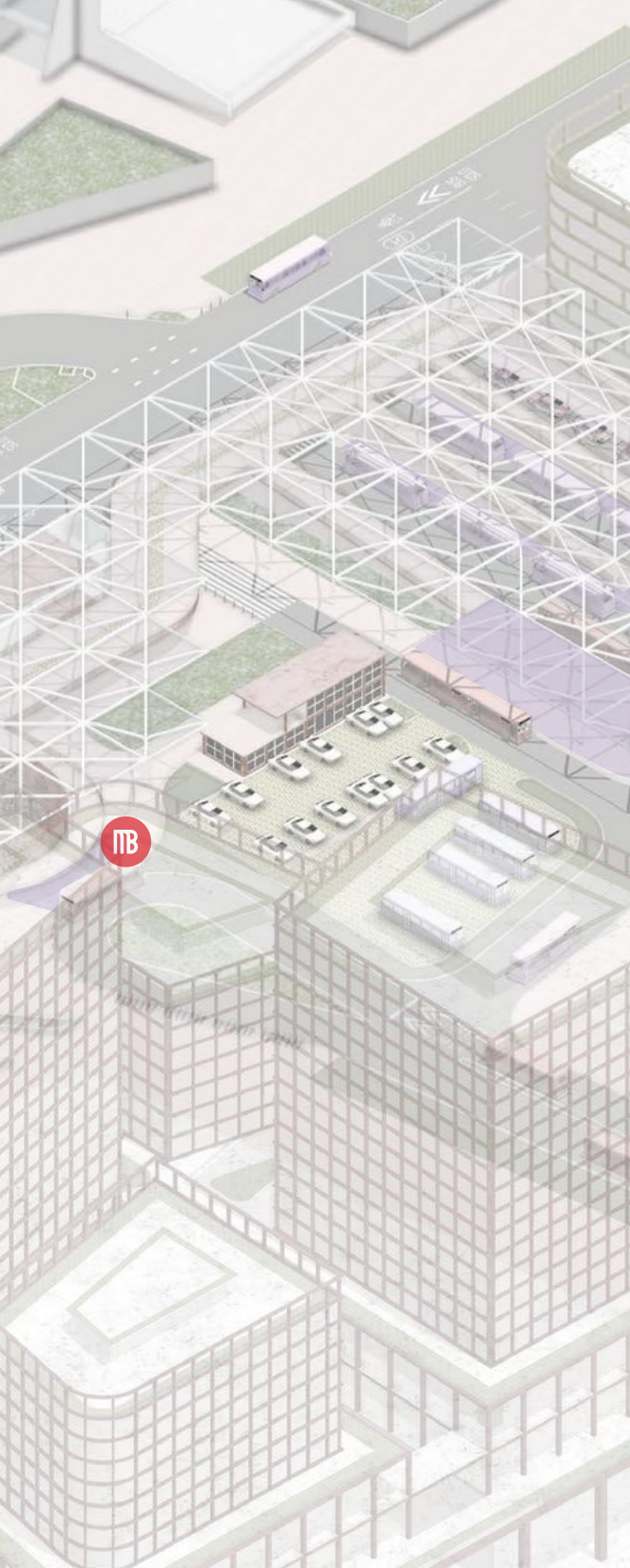


## Nuevas estaciones de Ecobici

Con la implementación de nuevas estaciones del sistema de bicicleta pública Ecobici en puntos estratégicos, se aumenta considerablemente la oferta de infraestructura ciclista para viajes intermodales.







## TRANSPORTAR

Hay una reorganización de las paradas de Metrobús hacia el sur del Eje 1, al igual que la reorganización de los flujos de las tres líneas. Anteriormente, las líneas 1 y 3 compartían segmentos de su recorrido, en la propuesta, estos flujos están completamente separados, lo que permite una circulación más eficiente. Adicionalmente, se generan nuevas bahías para transporte concesionado sobre Eje 1, reutilizando el CETRAM para la nueva estación de Metrobús de la línea 3 y para uso de oficinas.

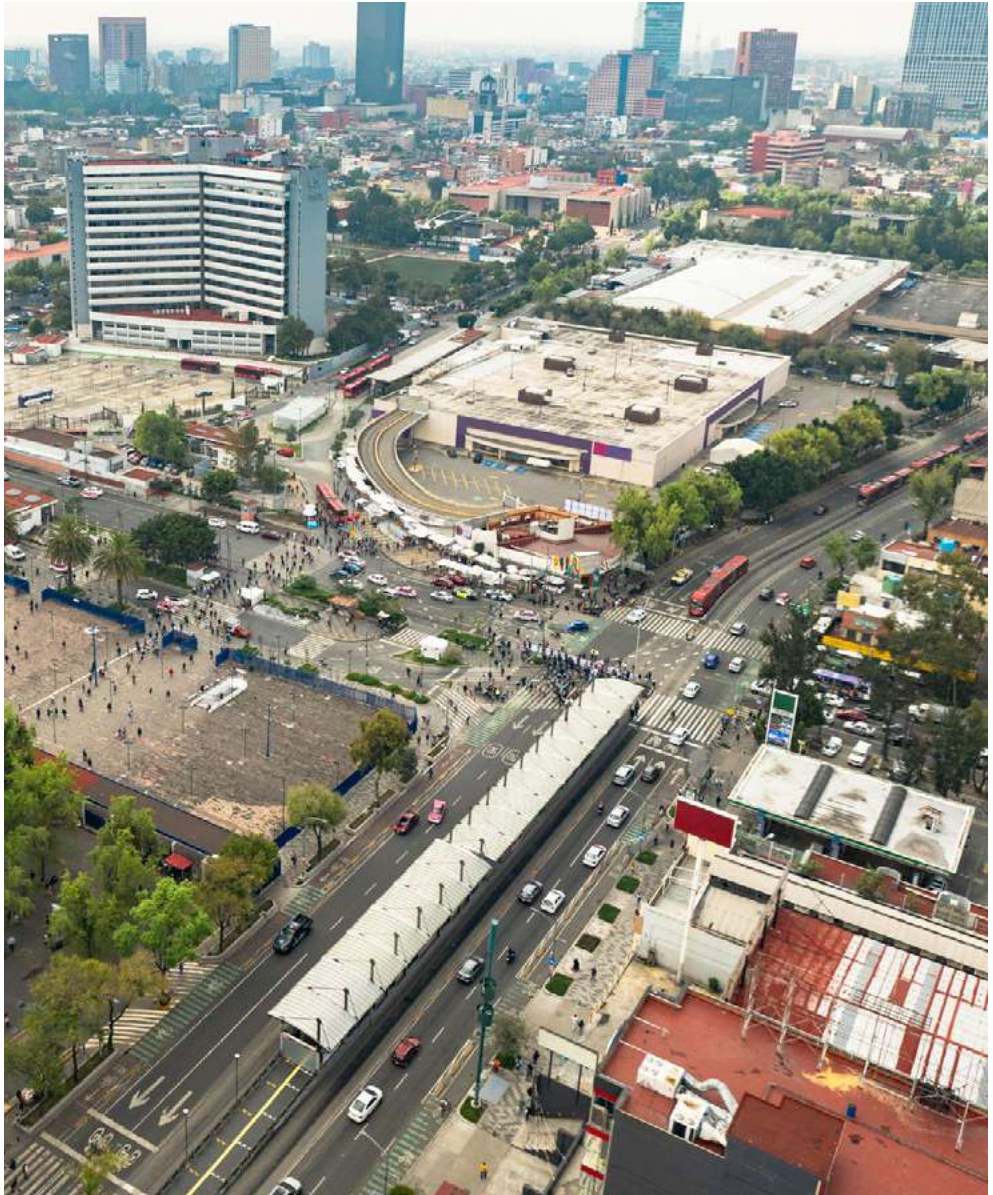


## Hub de transporte

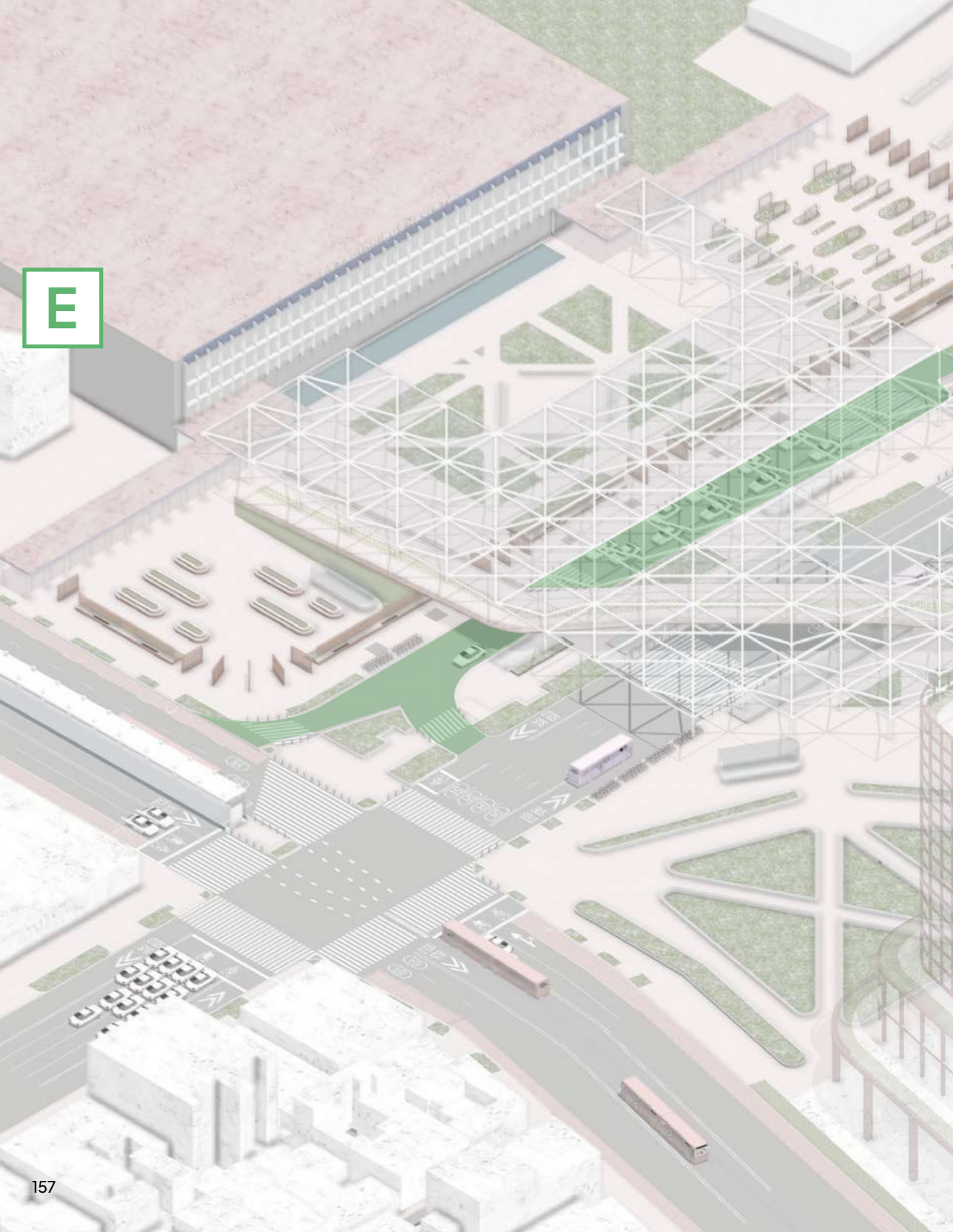
Se busca consolidar el sistema terrestre de transporte público en un hub dedicado, inspirado en las estaciones de trenes de pasajeros. La plaza de transporte concentra la mayoría de las paradas de Metrobús y corredores concesionados y, a su vez, cuenta con una lanzadera de taxis. También cuenta con un área exclusiva para recarga y mantenimiento de buses eléctricos.



VISTA AL SUR DE ÁREA DE ESTACIÓN  
BUENAVISTA DESDE INSURGENTES.  
2024. FOTO: ITDP/DIEGO ALBARRÁN Y  
EDUARDO PESADO.



E





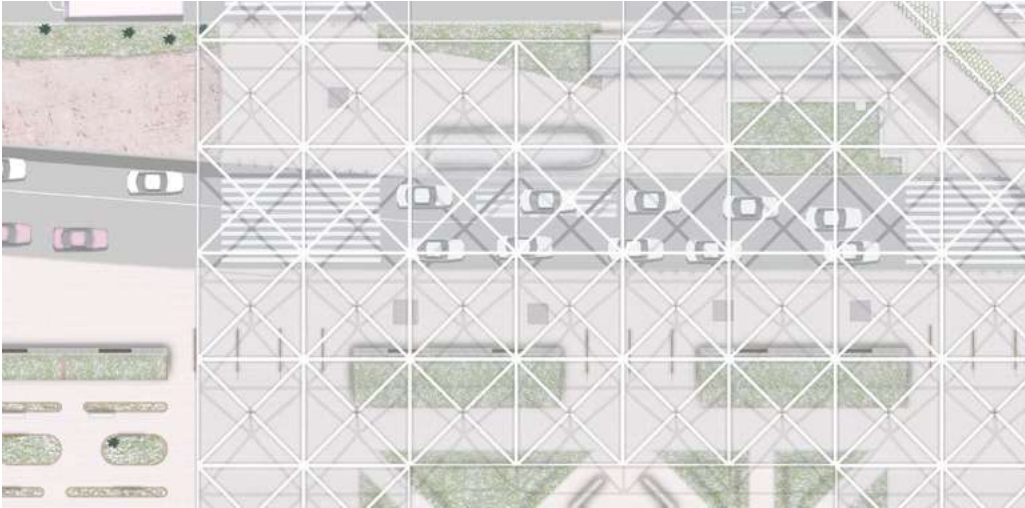
## CAMBIAR

Se busca generar una conectividad apropiada para los viajeros al AIFA, al mismo tiempo que se minimiza el uso excesivo del automóvil. Se proponen nuevas bahías de descenso cercanas a Fórum Buenavista y a la conexión con el Tren Suburbano que transportará a los pasajeros al aeropuerto. Se incluye en la Plaza Fórum un nuevo módulo para usuarios del aeropuerto, en el cual los pasajeros potencialmente puedan dejar sus maletas y realizar su registro. Finalmente, se considera que el estacionamiento de Fórum Buenavista puede estar destinado a usuarios del aeropuerto que dejarán su auto antes de realizar un viaje en avión.

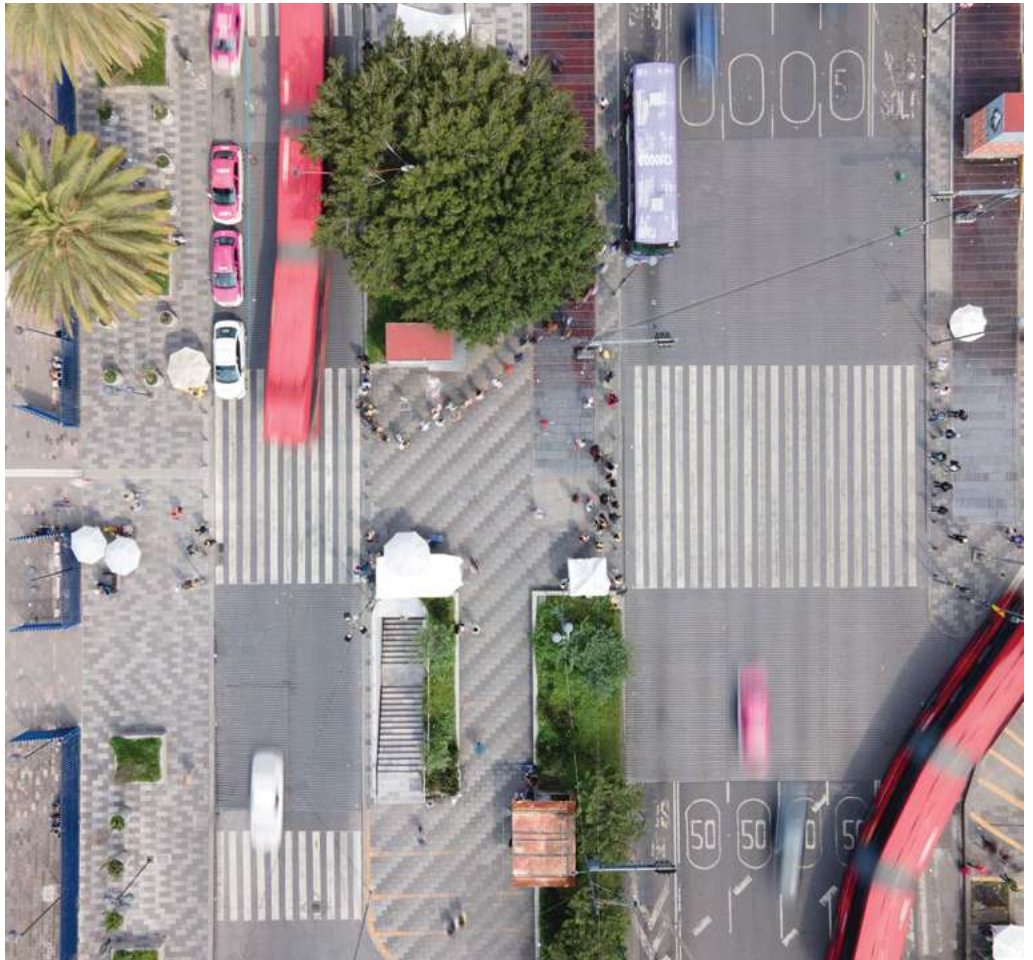


## Plaza de ascenso y descenso

La plaza de ascenso y descenso brinda servicio principalmente a las personas que viajen al AIFA, con la finalidad de tener un espacio exclusivo para intercambios modales entre vehículos privados y la infraestructura ferroviaria.



CRUCE ACTUAL EJE 1 NORTE.  
BUENAVISTA, 2024. FOTO:  
ITDP/DIEGO ALBARRÁN Y  
EDUARDO PESADO.

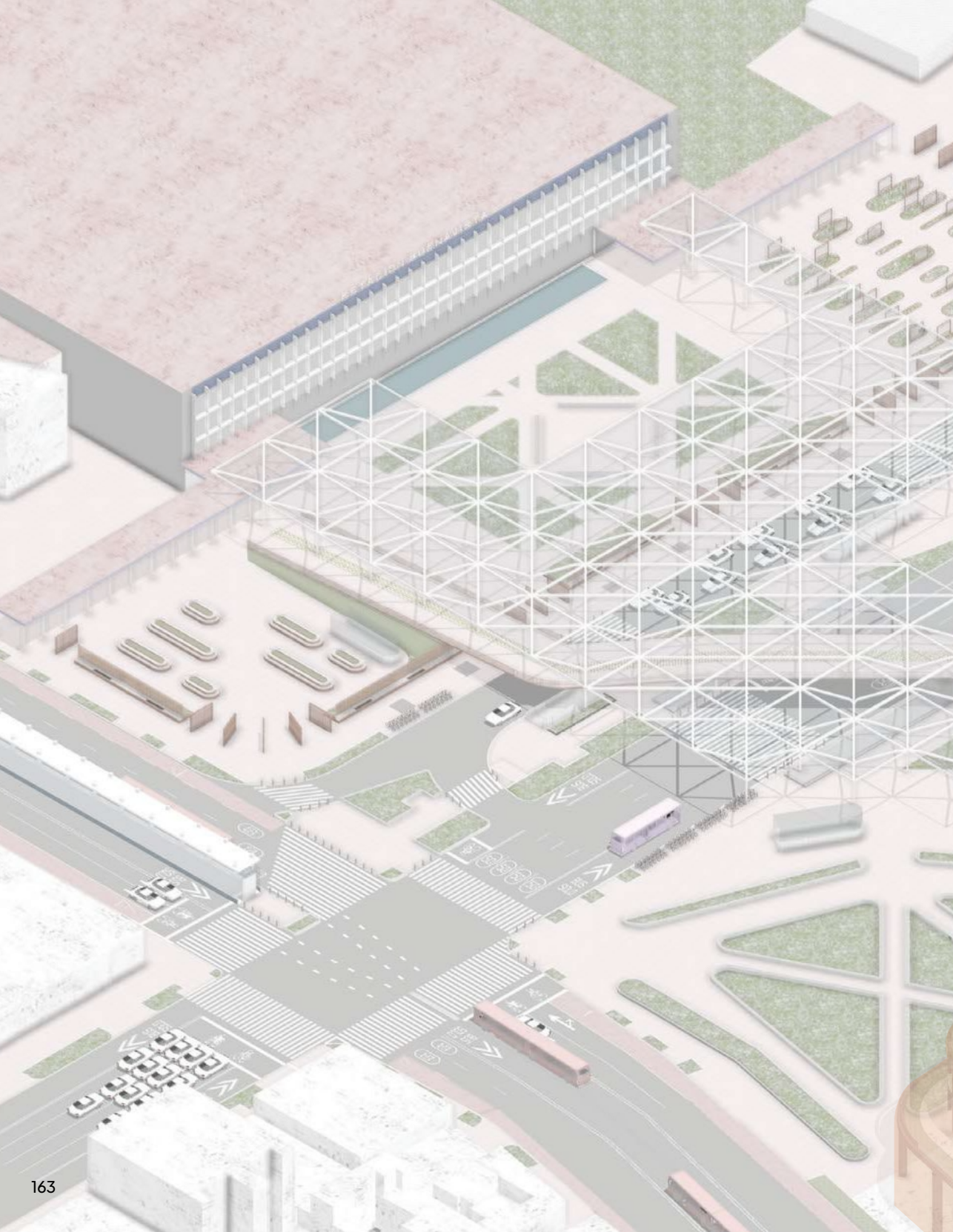




 Estación Central Buenavista

VISTA DE LA ENTRADA DE LA  
ESTACIÓN CENTRAL BUENAVISTA  
CON DIRECCIÓN AL AIFA.







## MEZCLAR, DENSIFICAR Y COMPACTAR

El desarrollo urbano reutiliza parte del actual predio del CETRAM y de los predios en los que actualmente se encuentran comercios de baja densidad. Se propone un desarrollo con mayor densidad, el cual tiene una altura promedio de diez pisos. Se contempla el uso de oficinas y comercio, así como de vivienda asequible .



## Edificio de usos mixtos (visión conceptual)

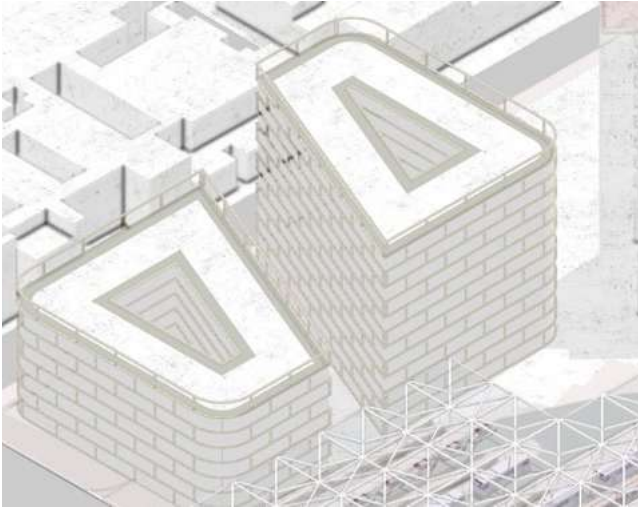
A partir de la implementación de un edificio de usos mixtos, con alturas congruentes a su contexto, se aumenta la oferta de vivienda, oficinas, hotel y comercio en la zona inmediata a la estación. Este cuenta con distintas volumetrías para evitar sombras y permitir la circulación de vientos, y, a nivel de piso, cuenta con entradas y salidas francas en dirección norte-sur y oriente-poniente para que el edificio sea permeable para todas las personas usuarias de la estación. Los paramentos del edificio están delimitados por áreas verdes que dan continuidad a la estrategia de paisaje en distintas alturas y con la selección de materialidad, se integra con el resto del proyecto y con su contexto de imagen urbana.

Buenavista contará con una oferta amplia de vivienda asequible, priorizando a la población de menores ingresos, dándole acceso a vivienda adecuada y bien ubicada dentro de la ZMVM. El desarrollo urbano en la colonia es congruente con la infraestructura de movilidad, en particular, el transporte público y la bicicleta, y se provee equipamiento, infraestructura y espacios públicos de calidad, con un enfoque en la sustentabilidad y seguridad. Se promueven los usos mixtos, la caminabilidad y las fachadas activas y transparentes.



## Edificio de vivienda asequible

Con la implementación de un edificio de vivienda asequible inmediato a la plaza de transporte se atiende a la demanda de vivienda en la centralidad y ésta se integra con el resto de intervenciones de transporte.



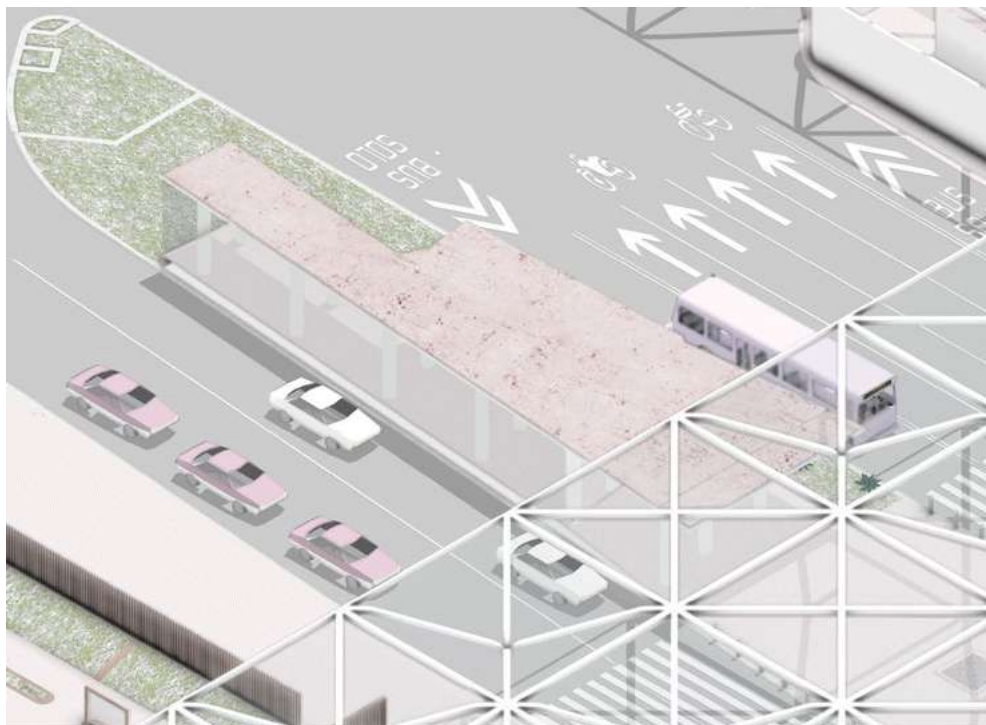
## Plaza de comercio y esparcimiento al aire libre

La plaza de comercio privado forma parte del edificio de usos mixtos sur y funciona como vestíbulo conector entre el espacio público y el espacio privado, permitiendo recorridos cortos en su interior delimitados por jardines y bancas, y generando áreas para el consumo de alimentos y bebidas.



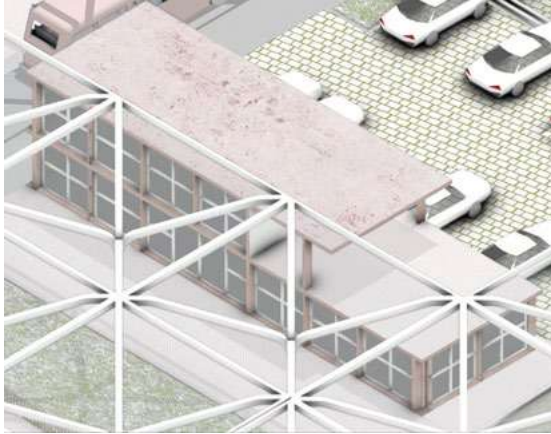
## Administración y servicios

El espacio existente frente al edificio de la estación será aprovechado para actividades administrativas del espacio, así como para dotar de baños de uso público para las personas usuarias.



## Áreas operativas de los sistemas de transporte: oficinas STC Metro, MB y centro de recarga para autobuses de MB

Las oficinas y áreas operativas del STC Metro serán mantenidas y mejoradas, para garantizar el acceso a los equipos administrativos y técnicos que garanticen la operación del sistema.



## Consideración de la infraestructura existente: subestación eléctrica e instalaciones del Metro

La subestación eléctrica se mantiene en su ubicación actual y se aprovechan sus muros para señalética e identidad de la estación.





VISTA A NIVEL DE LA PLAZA  
PRINCIPAL AL SALIR DE LA ESTACIÓN  
CENTRAL BUENAVISTA.



## IDENTIDAD E IMAGEN DE LA ESTACIÓN

La creación de una identidad sólida para la Estación Central Buenavista es fundamental para fomentar un sentido de pertenencia entre los usuarios y la comunidad. Proponemos el diseño de una imagen visual atractiva y coherente con la comunicación gráfica del Sistema de Movilidad Integrada utilizado por la SEMOVI, incorporando elementos simbólicos que reflejen la importancia central del área a nivel metropolitano. Esta identidad se extenderá a través de la señalización clara y accesible buscando que la estación se perciba como un lugar significativo e identificable.

FIGURA 22. PROPUESTA DE IDENTIDAD GRÁFICA PARA LA ESTACIÓN CENTRAL BUENAVISTA.

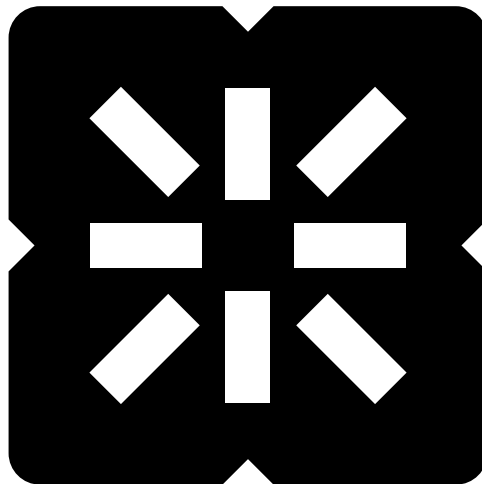


FIGURA 23. IDENTIDAD GRÁFICA DEL SISTEMA DE MOVILIDAD INTEGRADA. (SEMOVI, 2024).



# BENEFICIOS POTENCIALES

Un proyecto de integración de la infraestructura de movilidad con el desarrollo urbano, como el planteado para Buenavista, tiene potenciales beneficios para la ciudad y sus habitantes. A continuación, presentamos los principales relacionados al desarrollo urbano, movilidad y espacio público.

## 1. DESARROLLO SOCIAL Y ECONOMÍA

Los proyectos estratégicos para Buenavista que promueven un desarrollo urbano con usos mixtos y mayores densidades e intensidades de construcción, tienen el potencial de generar distintos beneficios para la zona, específicamente relacionados a la provisión de nueva vivienda asequible, empleo, inversión y aprovechamiento del posible desarrollo disponible.

### Vivienda asequible

A partir del análisis diagnóstico y de la exploración de proyectos estratégicos, identificamos una serie de predios baldíos y con usos de baja intensidad que podrían ser parte clave de una estrategia de desarrollo urbano integral. En particular, identificamos las seis manzanas al sur de la estación, así como la serie de predios asociados a infraestructura de CFE, para las cuales desarrollamos visualizaciones y estrategias detalladas. Calculando el tamaño de los predios, así como la provisión de una mezcla de tipologías de vivienda en los mismos, con datos de la Comisión Nacional de Vivienda,<sup>47</sup> calculamos que en Buenavista existe el potencial y espacio para generar entre **5,000 y 10,000 unidades de vivienda asequible**, nuevas y bien ubicadas.

---

47. Comisión Nacional de Vivienda (2018). Código de edificación de vivienda, tercera edición. En línea, disponible: <https://www.gob.mx/conavi/documentos/codigo-de-edificacion-de-vivienda-3ra-edicion-2017>

## → Potencial de desarrollo disponible:

Considerando la diferencia actual entre los niveles construidos y los niveles permitidos por la normativa vigente, identificamos un potencial disponible de 1,299,674 m<sup>2</sup> en la colonia Buenavista. Este análisis se llevó a cabo a través de un levantamiento de usos de suelo y niveles, y posteriormente, se comparó con los niveles permitidos en la normativa. El aprovechamiento de este potencial de desarrollo deberá estar ligado a un mecanismo de gestión de la valorización que genere recursos para los proyectos estratégicos necesarios para la zona.

Al implementar instrumentos de gestión de la valorización, en donde parte de la utilización de este potencial de desarrollo sea tasado y convertido en ingresos públicos, identificamos el potencial de generar hasta 1,600 millones de pesos, siguiendo una metodología implementada por Servicios Metropolitanos (SERVIMET) para tasar derechos de desarrollo.<sup>48</sup>

## Empleo

El potencial de desarrollo disponible en la zona equivale a aproximadamente **10,000 nuevos empleos en la zona y hasta 25,000 empleos temporales** durante la etapa de construcción.<sup>49</sup> Esto se calculó a través de la metodología establecida por la 'Homes and Communities Agency del Reino Unido, en donde se realizan equivalencias entre metros cuadrados disponibles y la cantidad de personas empleadas.

## Inversión

Finalmente, la cantidad de proyectos estratégicos y la dimensión de los proyectos de desarrollo urbano e infraestructura para la movilidad tienen el potencial de incentivar una inversión de hasta 25 mil millones de pesos. Esto fue calculado considerando las inversiones realizadas en proyectos equivalentes en la Ciudad de México, y actualizados considerando la inflación. En particular, se consideró el CETRAM Tacubaya, Indios Verdes y Martín Carrera como proyectos de referencia en términos de dimensiones de inversión.

---

48. Entrevista con SERVIMET, 2022.

49. Homes and Communities Agency (2015) 'Employment Density Guide' En línea, disponible. [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.kirklees.gov.uk/beta/planning-policy/pdf/examination/national-evidence/NE48\\_employment\\_density\\_guide\\_3rd\\_edition.pdf](https://www.kirklees.gov.uk/beta/planning-policy/pdf/examination/national-evidence/NE48_employment_density_guide_3rd_edition.pdf)

## 2. BENEFICIOS RELACIONADOS AL ESPACIO PÚBLICO

Existe la oportunidad de reconectar y mejorar la calidad del espacio público en la zona, así como de generar nuevas plazas y espacios, como parte de las distintas intervenciones planteadas. A partir del mejoramiento de intersecciones y del espacio peatonal, es posible reducir de manera sustancial la cantidad de conflictos viales entre peatones y vehículos motorizados, y por lo tanto, siniestros de tránsito. Un elemento importante por modificar es la presencia de barreras existentes en los recorridos peatonales. La eliminación de estas, a través de elementos de diseño es un beneficio de suma importancia. A partir de un diagnóstico sobre las condiciones de los diferentes elementos del espacio público, identificamos un potencial para mejorar un total de **4.4 km de banquetas, así como 16 cruces a intervenir**.

Al llevar a cabo una intervención integral, existe el potencial de generar un total de **34,000 m2 de espacio público nuevo en la zona**, calculado a partir de las mediciones de los diferentes proyectos estratégicos a escala.

### 3. BENEFICIOS RELACIONADOS A LA MOVILIDAD Y AL TRANSPORTE MASIVO

Los principales beneficios relacionados a la movilidad se dan a partir de la propuesta de reorganización para los sistemas de movilidad integrada, en donde se juntan en un mismo espacio las distintas líneas de Metrobús, transporte concesionado y taxis. Actualmente, las estaciones de Metrobús se encuentran dispersas a lo largo de Eje 1 y Jesús Flores Magón, lo cual resulta en una serie de transferencias ineficientes.

El principal beneficio de una intervención integral de desarrollo urbano y movilidad para Buenavista es el incrementar la eficiencia de la movilidad para las personas usuarias de los distintos sistemas de transporte público. Al reorganizar el espacio, se logra una reducción en los tiempos de recorridos peatonales, logrando completar más viajes en un menor tiempo. A partir de un ejercicio de modelación de los viajes en Buenavista, comparando un escenario antes y uno después de la intervención, calculamos un incremento de **400 viajes adicionales completados por hora**.

De igual manera, al contar con una estrategia peatonal y ciclista a distintas escalas, se asegura la provisión de infraestructura para la movilidad sostenible y se promueve el cambio modal a viajes menos contaminantes. Existe el potencial para la generación de un **bicicistacionamiento con capacidad de 400 espacios, así como un mínimo de 3 km de infraestructura ciclista nueva**, calculado a partir de la estrategia a nivel estación.

# IMPLEMENTACIÓN: UN CÍRCULO VIRTUOSO ENTRE EL DESARROLLO URBANO Y EL FINANCIAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA

# 5



La implementación exitosa de proyectos de DOT requiere de una serie de acciones a diferentes escalas. Para que este tipo de proyectos puedan materializarse, es necesario establecer políticas a nivel de ciudad, así como estrategias específicas para un proyecto determinado. A continuación, detallamos una serie de instrumentos de financiamiento y gestión del suelo para lograr la implementación de la visión para la zona desarrollada a lo largo de las secciones anteriores, incluyendo algunos instrumentos específicos para asegurar la provisión de vivienda asequible. De igual manera, proponemos un esquema de gobernanza que permitiría implementar un proyecto de DOT para Buenavista.

---

50. ITDP (2015) Guía de implementación de políticas y proyectos de desarrollo orientado al transporte. Hacia ciudades de bajas emisiones. En línea, disponible: <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Gu%C3%ADa-de-implementaci%C3%B3n-de-proyectos-DOT1.pdf>

Una de las ideas centrales para la implementación de un proyecto como el planteado, es el de generar un círculo virtuoso entre el desarrollo urbano, sus beneficios económicos y la reinversión de recursos en infraestructura de movilidad. Aprovechar el espacio subutilizado en Buenavista y promover un desarrollo urbano con mayor densidad, usos mixtos y alturas adecuadas al contexto, genera la oportunidad para que recursos generados por el desarrollo urbano puedan ser destinados a las intervenciones de espacio público e infraestructura de transporte masivo.

A través de incrementos en las intensidades de construcción actuales, se generarán crecimientos en los valores del suelo. Al aumentar la cantidad de metros cuadrados que se pueden construir en un predio, el valor del suelo en el mismo incrementa. De igual manera, al realizar mejoras a la infraestructura de movilidad, el valor del suelo en los predios de Buenavista aumentará.

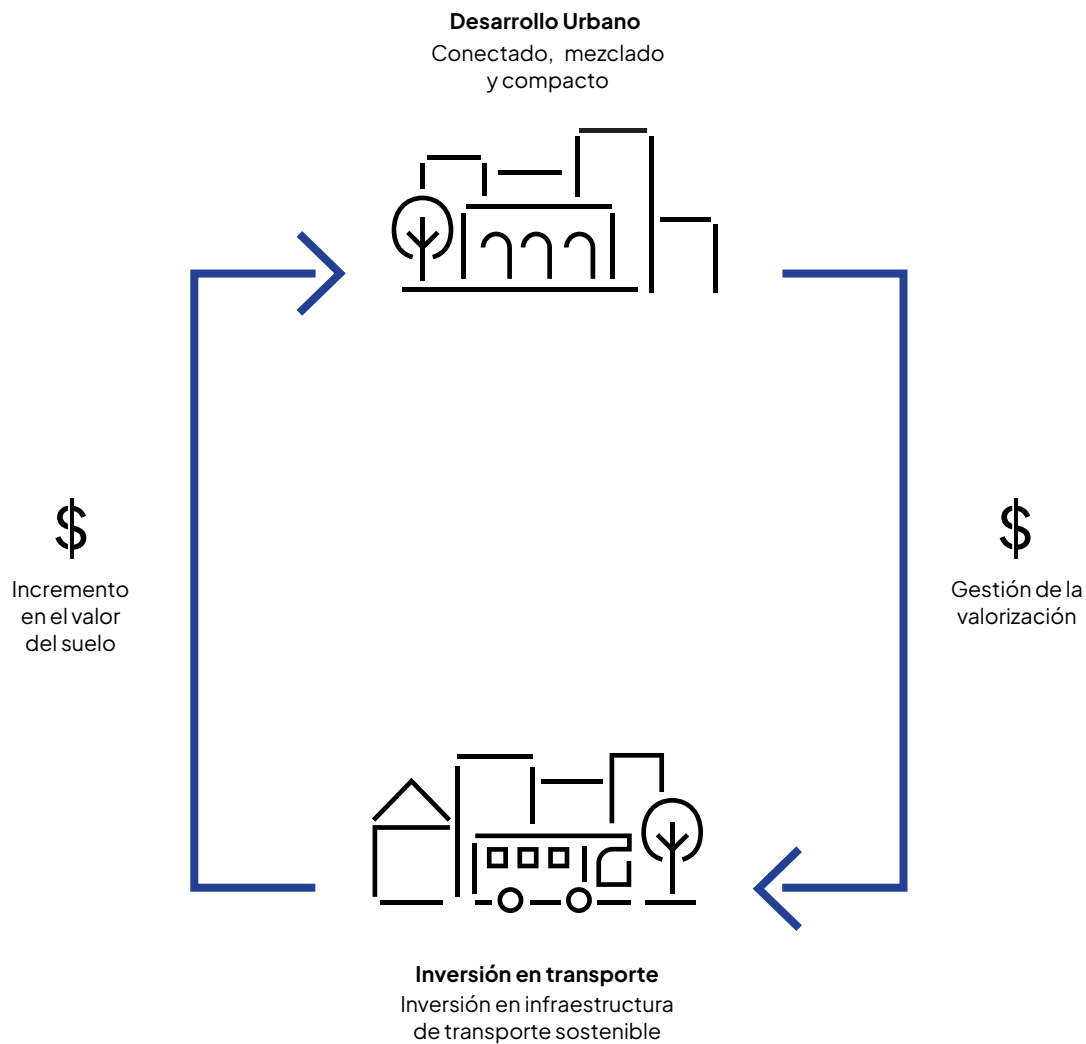
Es posible gestionar parte del incremento en el valor del suelo derivado de las intervenciones y cambios de regulación en Buenavista como fuente de financiamiento para la estrategia y los proyectos propuestos, incluyendo la provisión de vivienda asequible en la zona.

Esto se puede lograr a través de instrumentos de gestión de la valoración, que tienen como objetivo, convertir parte de los incrementos en el valor del suelo en ingresos públicos.<sup>51</sup>

---

51. Smolka, Martim O. 2013. Implementing Value Capture in Latin America, Policy Focus Report. Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy.

FIGURA 24. CÍRCULO VIRTUOSO ENTRE DESARROLLO URBANO Y FINANCIAMIENTO.



Los instrumentos a disposición de los gobiernos locales incluyen instrumentos de planeación (ej. planes locales y parciales de desarrollo urbano), instrumentos de control del suelo (ej. establecimiento de reservas territoriales), instrumentos de gestión del desarrollo (ej. zonificación y polígonos de actuación), instrumentos de coordinación (ej. acuerdos de coordinación metropolitanos) e instrumentos de financiamiento (ej. asociaciones público-privadas). Actualmente, en la CDMX existen múltiples instrumentos que podrían adaptarse con criterios DOT para aplicarse a Buenavista, aunque la experiencia en la ciudad es limitada.

La selección de estos instrumentos deberá responder a la situación actual en Buenavista y evaluada a detalle por las autoridades a cargo, en conversación con los actores involucrados. Estos son algunos criterios deseables:

- **Promover la obtención de recursos para infraestructura y vivienda a través de la gestión de la valorización.**
- **Garantizar la provisión de vivienda asequible.**
- **Asegurar transparencia y participación ciudadana.**
- **Promover la coordinación entre la infraestructura de transporte y el desarrollo urbano.**
- **Garantizar la viabilidad financiera del proyecto.**

A continuación, se detallan algunos instrumentos potenciales de implementación para un proyecto de DOT en Buenavista.

### **CONTRIBUCIÓN POR MEJORAS**

Aportación que realizan un conjunto de personas propietarias de predios para financiar la construcción de una obra pública que incrementa el valor de su propiedad, establecido en el Código Fiscal de la CDMX.

### **TRANSFERENCIA DE DERECHOS DE DESARROLLO**

Transferencia de derechos de desarrollo de una zona de protección por conservación a un área con potencial de desarrollo. Buenavista está clasificada como un área con potencial de desarrollo en el Programa de Desarrollo para la Alcaldía Cuauhtémoc.

### **CONTRAPARTIDAS POR DERECHOS DE CONSTRUCCIÓN**

Cobro de aportes en dinero o en especie por el uso o incremento de derechos de construcción. El aporte en especie puede estar vinculado a la designación de un porcentaje de las viviendas construidas como vivienda asequible.

### **SISTEMA DE ACTUACIÓN POR COOPERACIÓN**

Aplicable en un polígono determinado para constituir la forma de participación pública y privada a través de la cual se llevará a cabo el proyecto de desarrollo urbano. Incluye acuerdos en donde se designan aportaciones a cambio de un incremento en las intensidades de construcción.

### **PLAN MAESTRO**

Instrumento que tiene como objetivo delimitar, planear y orientar el desarrollo de un área específica de la ciudad. El Plan Maestro debe incluir una cartera de proyectos estratégicos, así como fuentes de financiamiento, incluyendo un sistema de tasación por la adquisición de derechos de construcción adicionales.

En 2022, en colaboración con la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda (SEDUVI) de la CDMX, identificamos que este instrumento tiene un gran potencial para lograr implementar un proyecto como el planteado para Buenavista. Por lo tanto, elaboramos un Plan Maestro, de acuerdo con los requerimientos establecidos por SEDUVI en la Ley General de Desarrollo Urbano de la CDMX. Esto incluye un diagnóstico, imagen objetivo, así como proyectos estratégicos.

## PROGRAMA DE DESARROLLO URBANO PARA LA ALCALDÍA CUAUHTÉMOC

Este instrumento de planeación no ha sido actualizado desde el 2008 y detalla la zonificación permitida en la zona de Buenavista (intensidades de construcción, niveles y usos permitidos). En su actualización, se deberán de incluir criterios y elementos de vivienda asequible y gestión de la valorización, con la finalidad de impulsar los distintos elementos de DOT, detallados anteriormente. Algunos de estos elementos son:

### → **Zonificación inclusiva**

Asignación de un porcentaje de vivienda asequible que debe de ser construido en ciertos predios, de manera obligatoria o a cambio de beneficios para desarrolladores.

### → **Acuerdo de beneficio comunitario (ABC)**

Instrumento de coordinación entre desarrolladores privados y organizaciones comunitarias locales. Los ABC consisten en un contrato legalmente vinculante entre un desarrollador y un grupo comunitario que establece cómo el proyecto va a beneficiar a esta comunidad y tienen el potencial de mejorar proyectos de DOT. Este instrumento incrementa el involucramiento de las personas en el proceso de desarrollo del proyecto y daría más transparencia al proceso, asegurando beneficios para todos los niveles socioeconómicos.

### → **Asociación público-privada**

Instrumento financiero que implica diferentes tipos de acuerdos y participación entre el sector público y el privado. Se definen como un esquema para establecer una relación contractual entre instancias del sector público y el sector privado, para la prestación de servicios al sector público, mayoristas, intermedios o al usuario final, y en los que se utilice infraestructura provista, total o parcialmente, por el sector privado, con el objetivo de aumentar los niveles de inversión y el bienestar social. Un ejemplo de una asociación público-privada es la formación de una agencia local de gestión, en donde actores de distintos sectores se unen a través de la formación de un fideicomiso para planear, gestionar e implementar proyectos complejos de desarrollo urbano.





# ACTORES CLAVE Y ESQUEMA DE GOBERNANZA

Para lograr la implementación de un proyecto de integración del desarrollo urbano y la movilidad en Buenavista, se requiere una coordinación cercana con un número importante de actores. En relación con el sector público, implica una coordinación vertical entre el Gobierno Federal, el Gobierno de la Ciudad de México y el gobierno local de la Alcaldía Cuauhtémoc en ámbitos de desarrollo urbano, movilidad, obras e infraestructura. Adicionalmente, se requiere una coordinación horizontal entre los diferentes sectores en el gobierno, así como una comunicación y coordinación constante entre el sector público, privado y social.

Los actores que identificamos, están divididos en dos sectores generales: suelo y transporte. Se puede ver un esquema con la identificación de actores clave en la página 205. El objetivo de la gobernanza es poder integrar a los actores clave de estos dos sectores, que en el contexto nacional, usualmente trabajan por separado. Se debe de generar una coordinación vertical entre secretarías federales y locales en ámbitos de desarrollo urbano y movilidad. La SEDATU y la SEDUVI, así como la SICT y la SEMOVI, deben de estar en constante coordinación.

La extensión del Tren Suburbano al AIFA generará problemáticas en torno al uso de suelo en diferentes entidades estatales, específicamente en la CDMX y el Estado de México. Por lo tanto, la SEDATU se deberá de coordinar con las diferentes secretarías locales para generar usos adecuados alrededor de las estaciones. La SICT y la SEMOVI deberán de coordinarse para integrar la nueva demanda al transporte público generada por las nuevas conexiones, y deberán de incluir a los diferentes operadores de este transporte, siendo la CAF, uno de los más importantes, ya que es el concesionario del Tren Suburbano. Al mismo tiempo, la Alcaldía Cuauhtémoc funciona como el nivel de gobierno municipal en Buenavista, y por lo tanto, deberá de involucrarse con los actores encargados de la movilidad y el desarrollo urbano a nivel ciudad y a nivel federal.

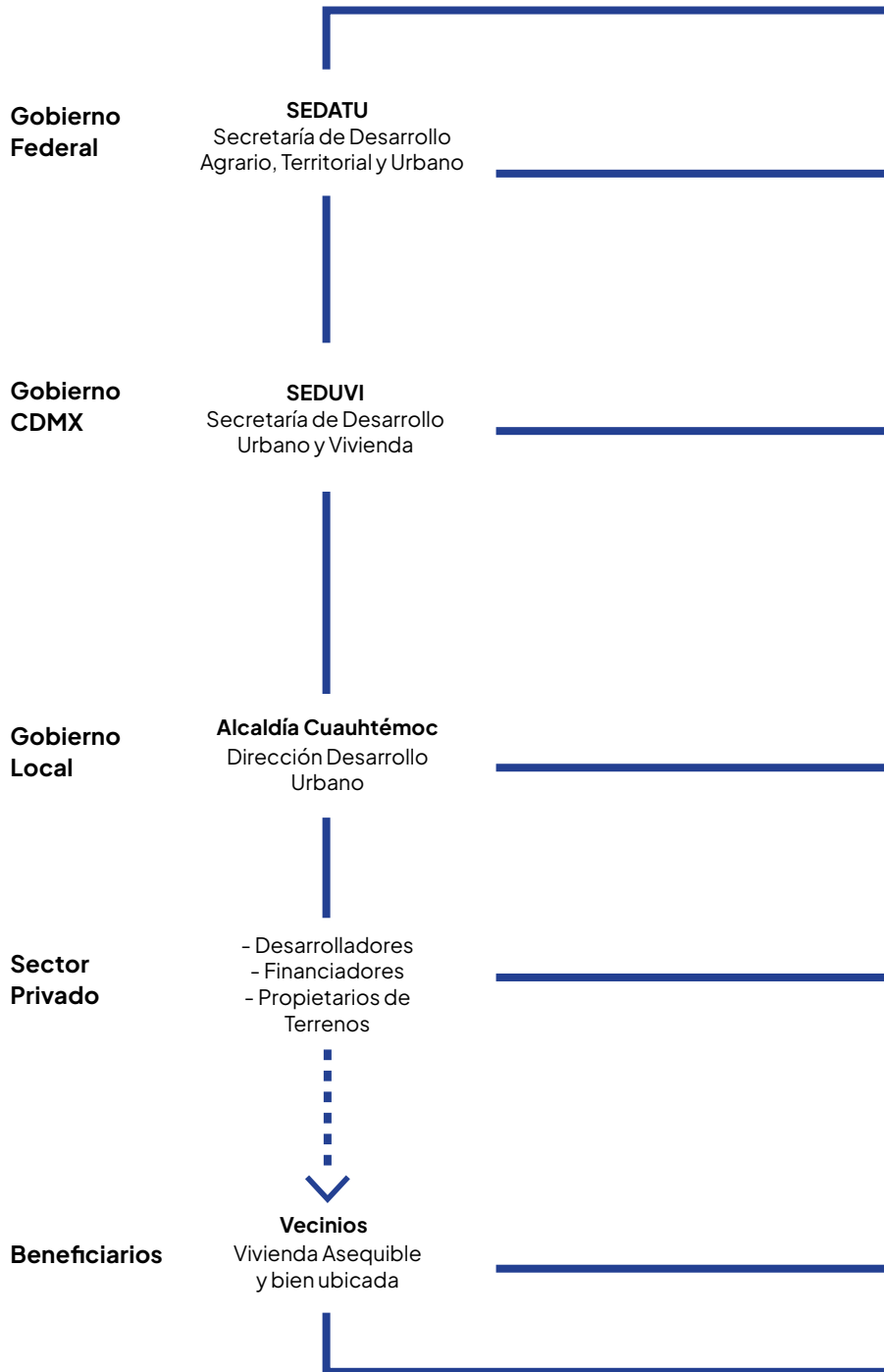
Una de las opciones de gobernanza para lograr la implementación de un proyecto complejo de movilidad y desarrollo urbano es la formación de una Agencia Local de Gestión del Desarrollo para Buenavista, la cual funcionará como una entidad de interés público y beneficio social, generando la coordinación necesaria entre los diferentes sectores y actores. Esta requiere mesas de trabajo regulares para la planificación y ejecución de los diferentes temas pertinentes, y facilitará la comunicación y el trabajo en conjunto con la finalidad de implementar la cartera de proyectos.

Adicionalmente, como parte de esta Agencia Local de Desarrollo, se puede utilizar un fideicomiso que funcione como el principal instrumento de financiamiento, juntando recursos de los distintos sectores involucrados en los proyectos estratégicos. La coordinación, entre la Secretaría de Administración y Finanzas y la Alcaldía, es clave en cuanto a la asignación de recursos mediante el Fideicomiso. De igual manera, el trabajo entre la Secretaría de Desarrollo Económico y la Alcaldía, será clave para promover la inversión privada.

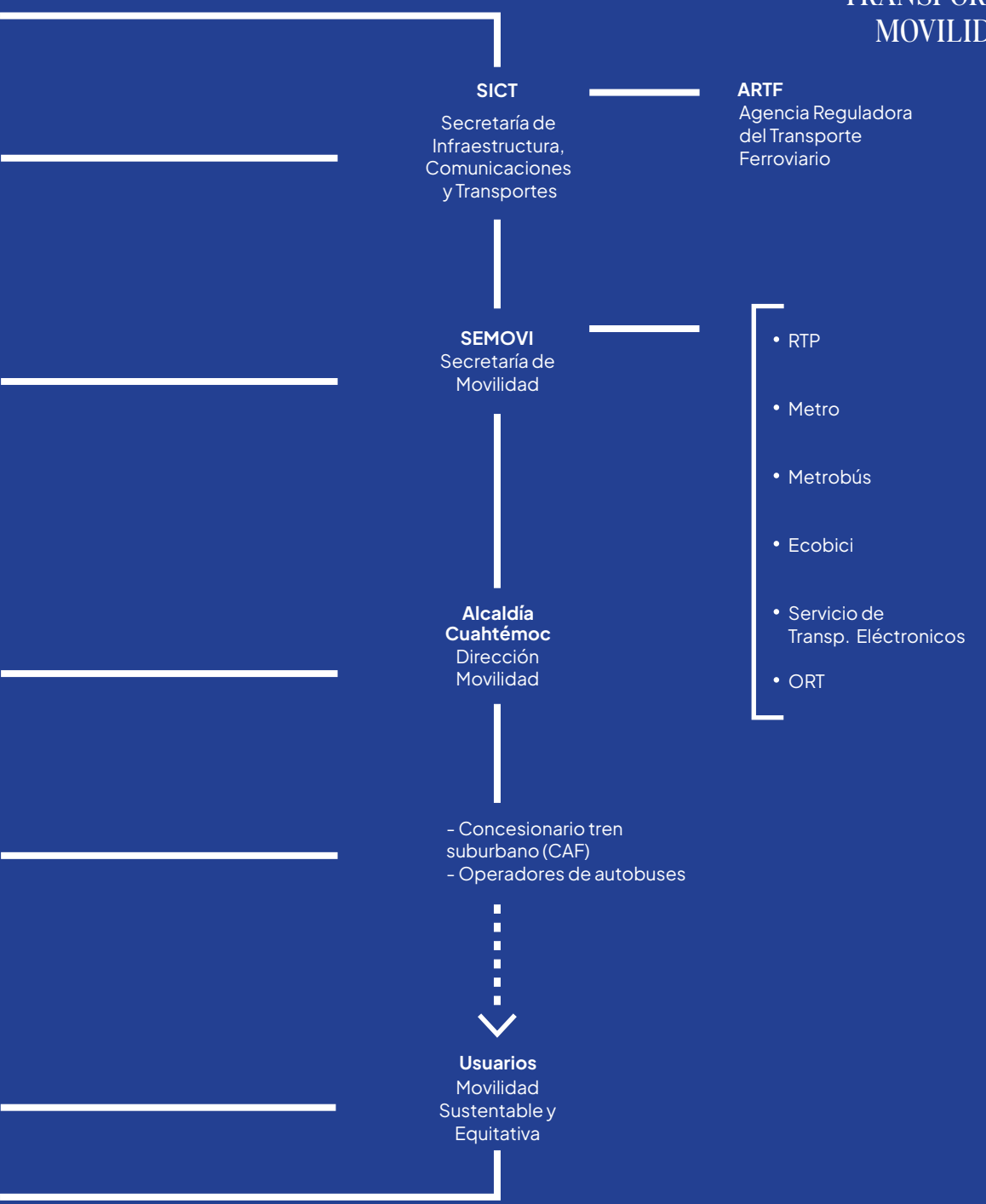
Con la finalidad de lograr la inclusión activa de las personas habitantes de la zona, planteamos involucrar al sector social en la Agencia Local de Gestión del Desarrollo para Buenavista. De igual manera, deberá de existir una correcta difusión pública de los proyectos estratégicos, así como de la oportunidad de formar parte de la Agencia. El fomento a la participación ciudadana deberá de ser continua, a través de ejercicios como foros de consulta, en donde se expresen preocupaciones y se puedan mejorar continuamente los proyectos estratégicos.

Un actor clave en la participación ciudadana es la Alcaldía, quien deberá coordinar estas acciones. A continuación, presentamos un diagrama con los actores que deberán de estar involucrados, así como un esquema del funcionamiento del modelo de gobernanza, en donde a través de la coordinación intersectorial, se forma la Agencia Local de Gestión del Desarrollo y el Fideicomiso.

# SUELO/ TERRITORIO



# TRANSPORTE/ MOVILIDAD



# CONCLUSIONES



Históricamente, la estación Buenavista ha sido un punto clave en la Ciudad de México y en los próximos años retomará su carácter de puerta interurbana y metropolitana gracias a la llegada de nuevos sistemas de transporte, particularmente la conexión al AIFA, Pachuca y Querétaro. Esto presenta riesgos, pues la demanda adicional llegará a una estación que ya presenta problemas de funcionamiento, pero, también oportunidades para convertir este nodo de movilidad en uno más eficiente e incluyente.

Para lograr el potencial identificado alrededor de la estación y traer beneficios a las personas que usan y habitan esta zona, se elaboró una propuesta estratégica de accesibilidad y DOT para la **Estación Central Buenavista**. Esta propuesta está basada en la reconciliación entre la movilidad y el desarrollo urbano de una manera equitativa y sustentable, se enfoca en mejorar las conexiones entre modos de transporte público, incrementar el espacio público alrededor de la estación y generar una propuesta de desarrollo urbano, con usos compatibles con el nodo de transporte y su contexto, que aumente la oferta de vivienda asequible en una colonia central de la ciudad.

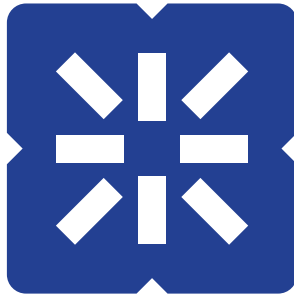
A través de un diagnóstico, encontramos que el espacio público y el desarrollo urbano de la zona no se han planeado de manera conjunta a los sistemas de movilidad, generando espacios subutilizados y usos poco adecuados para un área bien conectada al resto de la ZMVM. El suelo cercano a la estación, a pesar de su alto valor social, se caracteriza por usos con baja compatibilidad para el transporte masivo, como estacionamientos al aire libre, y espacios ociosos. Destinarlo a sitios de empleo y vivienda asequible bien ubicada, permitiría aprovechar al máximo el suelo bien conectado e incluso apoyar el financiamiento de la infraestructura de transporte y las mejoras al espacio público.

Con modificaciones ligeras, pero ambiciosas, la estación puede ser caminable y pedaleable, estar conectada con las actuales líneas de deseo y permitir nuevas, así como transportar a personas en viajes locales, interurbanos y hasta internacionales en espacios dedicados a cada tipo de viaje. El cambio en el suelo desaprovechado puede permitir la producción de vivienda asequible compactando distintos usos y aumentando la densidad en un espacio integrado con el transporte, diversificando así las oportunidades de habitar la colonia Buenavista y el centro de la CDMX.

En este documento se desarrollaron algunas oportunidades para avanzar en la implementación de esta visión, incluyendo las diferentes opciones de involucramiento de distintos actores, así como fuentes de financiamiento e instrumentos de desarrollo urbano disponibles para afrontar el reto, aprovechar la oportunidad y alcanzar el potencial identificado. El desarrollo de estas propuestas busca servir de punto de partida en una discusión equitativa e informada sobre los costos y beneficios que involucra un proyecto de coordinación de uso de suelo exitoso, y no debe de ser tomado como un plan maestro detallado. Cualquier propuesta debe de buscar una armonía con la comunidad que utiliza el espacio, cuidando el dinamismo que traen elementos como el Tianguis Cultural del Chopo.

Se identificó un gran número de instituciones clave que tienen atribuciones o interés en diferentes aspectos de la estación Buenavista y que tendrán que estar involucrados en el proceso de implementación del proyecto. La mayoría de los actores identificados son parte del sector público y tienen atribuciones a nivel local y federal en dos sectores clave que usualmente trabajan por separado: el desarrollo urbano y la planeación del transporte. Un aspecto clave para el éxito del proyecto será generar los espacios necesarios para llevar a cabo un proceso de planeación estratégica con todos los actores involucrados. Adicionalmente, se debe de establecer una coordinación vertical entre secretarías federales y locales en estos ámbitos de desarrollo urbano y movilidad.

Con la voluntad y colaboración entre distintos actores, la estación Buenavista, volverá a ser la gran puerta de la Ciudad de México, un centro urbano de clase mundial y un referente internacional de integración coordinada de políticas de suelo y de transporte masivo, promoviendo que las personas puedan acceder a oportunidades de educación y empleo en modos de transporte sustentable, desde un centro urbano seguro, eficiente y sustentable.



**Estación  
Central  
Buenavista**

# BIBLIOGRAFÍA

Alcaldía Cuauhtémoc (2024). Colonia Nonoalco Tlatelolco. En línea, disponible: <https://historico.alcaldiacuauhtemoc.mx/nope/colonia-tlatelolco/>

Batres, L. (2021). Del déficit a la evaluación de la vivienda adecuada en la CDMX. En línea, disponible: <https://revistavivienda.infonavit.org.mx/2021/12/10/del-deficit-a-la-evaluacion-de-la-vivienda-adecuada-en-la-cdmx/>

CoRe e ITDP (2019). Ciudad de distancias cortas. CoRe. Fundación Kaluz.

Croese, S. (2016). International case studies of Transit- Oriented Development- Corridor implementation. Report 3. Spatial Transformation through Transit- Oriented Development in Johannesburg Research Report Series. South African Research Chair in Spatial Analysis and City Planning. University of the Witwatersrand: Johannesburg.

Cruz, F. (2015). Configuración espacial de la industria en la Ciudad de México. México: El Colegio de México.

Comisión Nacional de Vivienda (2018). Código de edificación de vivienda, tercera edición. En línea, disponible: <https://www.gob.mx/conavi/documentos/codigo-de-edificacion-de-vivienda-3ra-edicion-2017>

Datos abiertos CDMX (2024). Factibilidad hídrica. En línea, disponible: <https://datos.cdmx.gob.mx/data-set/factibilidad-hidrica>

Escobar, S. (2024). Infonavit destinaría 35,000 millones de pesos al año a la construcción de vivienda. El Economista. En línea, disponible: <https://www.economista.com.mx/econohabitat/Infonavit-destinaria-35000-millones-de-pesos-al-ano-a-la-construccion-de-vivienda---20240704-0118.html>

Ewing, R., & Cervero, R. (2010). Travel and the built environment. *Journal of the American Planning Association*, 76(3), 265–294.

Guerra, E. (2015). Has Mexico City's shift to commercially produced housing increased car ownership and car use? *The Journal of Transport and Land Use*, 8(2), 171–189. En línea, disponible: <https://doi.org/10.5198/jtlu.2015.714>

Guerra, E., Caudillo, C., Monkkonen, P., & Montejano, J. (2018). Urban form, transit supply, and travel behavior in Latin America: Evidence from Mexico's 100 largest urban areas. *Transport Policy*, 69 (August 2017), 98–105. En línea, disponible: <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2018.06.001>

Hansen, W. G. (1959). How Accessibility Shapes Land Use. *Journal of the American Planning Association*, 25(2), 73–76.

Homes and Communities Agency (2015). 'Employment Density Guide'. En línea, disponible: [https://www.kirklees.gov.uk/beta/planning-policy/pdf/examination/national-evidence/NE48\\_employment\\_density\\_guide\\_3rd\\_edition.pdf](https://www.kirklees.gov.uk/beta/planning-policy/pdf/examination/national-evidence/NE48_employment_density_guide_3rd_edition.pdf)

Ibarra, M. y Becerril, T. (2021). Los ferrocarriles y la transformación de la periferia de la ciudad de México a partir de la segunda mitad del siglo XIX. En línea, disponible: <https://www.redalyc.org/journal/3191/319171277004/html/>

INEGI (2017). Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017.

INEGI (2024). Información por Entidad. Ciudad de México. Dinámica de la población. En línea, disponible: <https://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/df/poblacion/dinamica.aspx?tema=me#:~:text=De%201900%20a%201970%2C%20la,de%201%20mill%C3%B3n%20de%20habitantes.>

ITDP (2015). Guía de implementación de políticas y proyectos de desarrollo orientado al transporte. Hacia ciudades de bajas emisiones. En línea, disponible: <https://mexico.itdp.org/download/guia-de-implementacion-de-politicas-y-proyectos-de-desarrollo-orientado-al-transporte-hacia-ciudades-bajas-en-emisiones/>

ITDP (2017a). Conectando la vivienda asequible a desarrollos orientados al transporte (DOT) en la Ciudad de México. En línea, disponible: <https://archivomexico.itdp.org/documentos/hacia-una-estrategia-de-vivienda-asequible-orientada-al-transporte-vaot/>

ITDP (2017b). DOT Estándar. En línea, disponible: <https://mexico.itdp.org/download/estandar-dot-2017/#:~:text=El%20Est%C3%A1ndar%20DOT%20es%20una,en%20el%20usuario%3A%20las%20personas.>

Jiménez, R. (2024). Construcción de tren ligero Buenavista Naucalpan enfrenta desafío por liberar vías invadidas. En línea, disponible: <https://www.eluniversal.com.mx/edomex/construccion-del-tren-interurbano-cd-mx-edomex-enfrenta-desafio-por-liberar-vias-invadidas-por-mas-de-500-casas/>

Lozada, G. (2015). Las estaciones de Buenavista. Los gloriosos días del ferrocarril en México. *Relatos e Historia en México*, VII (83), 20–29.

Oviedo, D. and Guzmán, L. (2020). "Should Urban Transport Become a Social Policy? Interrogating the Role of Accessibility in Social Equity and Urban Development in Bogotá, Colombia", Oviedo, D., Duarte, N.V. and Pinto, A.M.A. (Ed.) *Urban Mobility and Social Equity in Latin America: Evidence, Concepts, Methods* (Transport and Sustainability, Vol. 12), Emerald Publishing Limited, Bingley, pp. 11–32. En línea, disponible: <https://doi.org/10.1108/S2044-99412020000012005>

Ponce, L. (2024). Nuevas rutas de trenes de pasajeros en México. *Milenio*. En línea, disponible: <https://www.milenio.com/politica/nuevas-rutas-de-tren-de-pasajeros-en-mexico-en-que-estados-pasaran>

Smolka, Martim O. (2013). *Implementing Value Capture in Latin America*, Policy Focus Report. Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy.

Suzuki, H., Cervero, R., & Kanako, I. (2013). *Transforming Cities with Transit: Transit and Land-Use Integration for Sustainable Urban Development*. The World Bank. En línea, disponible: <https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/efc67479-d4a9-556b-9d72-fbcd4c034532>

Valle, A. (2015). Los 10 malls más grandes de México. En línea, disponible: <https://www.elfinanciero.com.mx/empresas/los-10-malls-mas-grandes-de-mexico.html>

Wu, H., Avner, P., Boisjoly, G., Braga, C. K. V., El-Geneidy, A., Huang, J., Levinson, D. (2021). Urban access across the globe: an international comparison of different transport modes. *Npj Urban Sustainability*, 1(1), 1–9.

