

MENOS CAJONES

MÁS CIUDAD








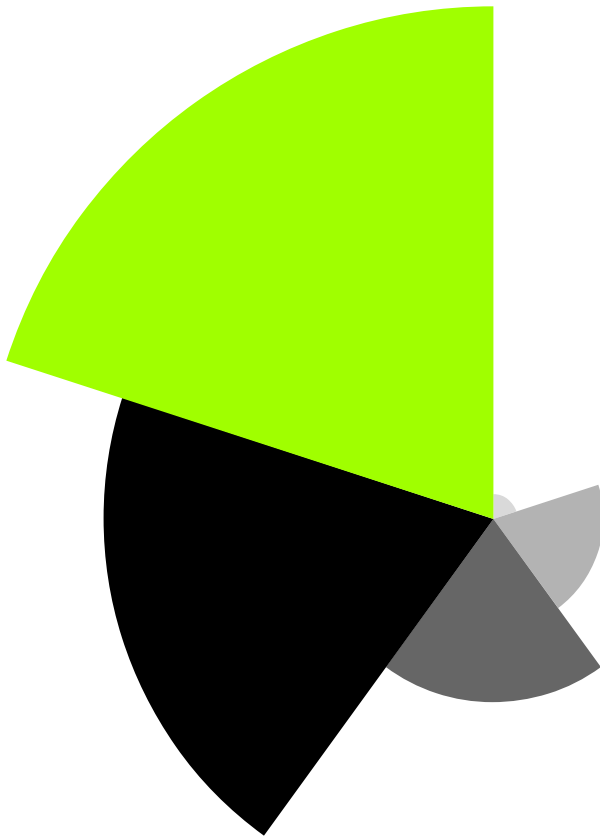
¿Estamos construyendo ciudades para las personas o para los autos?

¿Qué pasa en la Ciudad de México?



DISTRIBUCIÓN POR USO DE SUELO DE SUPERFICIE CONSTRUIDA

-  42% estacionamiento
-  32% vivienda
-  15% oficinas
-  9% comercio
-  2% equipamiento





¿Qué pasa en la Ciudad de México?

Los requerimientos de cajones solo incrementan los precios de vivienda, bienes y servicios y dan pie a una sobreoferta de cajones que incentiva el uso del auto.

CIUDAD DE MÉXICO

TORRE BANCOMER

Edificio de oficinas

50 pisos

3 mil cajones



Se encuentra a 270m. de CETRAM Chapultepec.

MITIKAH

Edificio de usos mixtos

60 pisos

10 mil cajones



Se encuentra a 176m. del Metro Coyoacán.

La situación en otras partes del mundo

PARÍS, FRANCIA. Si un edificio nuevo está a menos de 500 metros de una estación de metro no se exige construir estacionamiento.

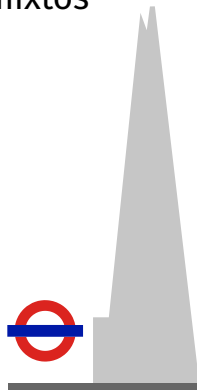
LONDRES, REINO UNIDO.

THE SHARD

Edificio de usos mixtos

87 pisos

47 cajones



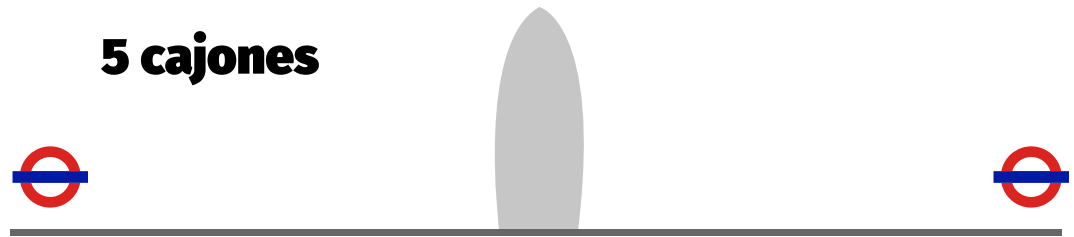
Se localiza junto a la estación de metro y tren London Bridge.

THE GERKHIN

Edificio de usos mixtos

41 pisos

5 cajones



A 500m. están las estaciones de metro Aldgate East y Moorgate. Además cuenta con 118 espacios para bicicleta.

**ITDP e IMCO organizaron el Concurso
"Menos Cajones, Más Ciudad"**

Convocatoria

Grupos interdisciplinarios presentaron propuestas para la reutilización de espacios actualmente destinados a estacionamientos en Paseo de la Reforma, entre Circuito Interior y Avenida Hidalgo.



Jurado

MENOS CAJONES

MÁS CIUDAD



BERNARDO BARANDA
Director Latinoamérica ITDP.



JUAN PARDINÁS
Director General de IMCO.



ALBERTO KALACH
Arquitecto.



MAITE RAMOS
Presidenta de la Comisión de
Movilidad de COPARMEX.



ZARA SNAPP
Politóloga.



DANIEL MARTÍNEZ VALLE
CEO de Grupo Kaluz.



FERNANDA CANALES
Arquitecta.

Premios

MENOS CAJONES

MÁS CIUDAD

ESTUDIANTES

\$40,000.00

PROFESIONALES

\$60,000.00

Patrocinadores



Se recibieron

52

proyectos

ESTUDIANTES

28

proyectos

PROFESIONALES

24

proyectos

ESTUDIANTES

3

proyectos

PROFESIONALES

6

proyectos

Finalistas categoría **estudiantes**

Estudiantes



GRANJUÁREZ

**Paseo de la
Reforma 211-213**

Rodrigo Altamirano Fernández / Arquitectura
Álvaro Martínez Mejía / Arquitectura
Luisa Fernanda Mejía / Arquitectura
Santiago Vázquez Díaz / Arquitectura

Granjuárez

MENOS CAJONES

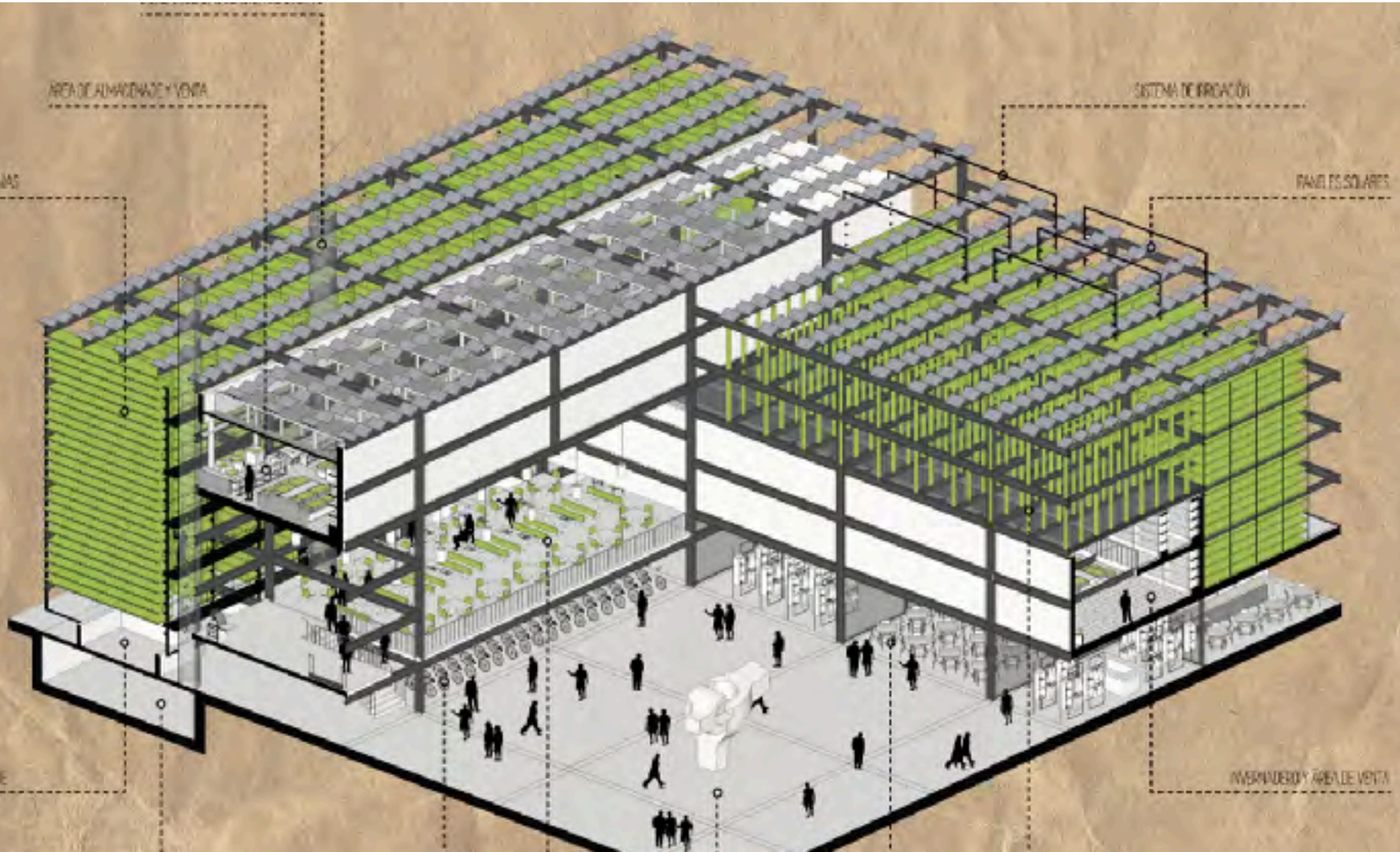
MÁS CIUDAD



Granjuárez

MENOS CAJONES

MÁS CIUDAD



Estudiantes



CENTRO DE CULTURA URBANA “LA ESCALERA”

Hamburgo 13

María Catalina Villalpando Páez / Sociología

Emilio Romero Sabré / Geografía

Jorge Ramos Alvarado / Urbanismo

José María Gómez de León Cantú / Arquitectura

Centro de Cultura Urbana “La Escalera”

CENTRO DE CULTURA URBANA La Escalera

HAMBURGO #13 María Villalpando + Jorge Torres + Carilo Romero + José María Gómez de León

El Centro de Cultura Urbana La Escalera es un espacio público que tiene como objetivo dar a conocer los servicios y oportunidades de mejorar la ciudad a través de la educación, el trabajo colaborativo y la educación continua en espacios recreativos, flexibles y comerciales. Se trata de un lugar que busca reunir varias funciones y el intercambio de ideas referentes a la cultura urbana, tomando las artes visuales como catalizador para lograrlo. La Escalera forma parte de una red de centros de cultura urbana que tiene por objeto la intervención y el mejoramiento formal de las acciones de urbanización —espacios que ocupan grandes espacios de oportunidad en la ciudad— con la finalidad de crear recintos de libre acceso que incentiven la participación de los habitantes en materia y promuevan el disfrute de la ciudad, mejorando así la cohesión social y las posibilidades de innovación entre diferentes actores.



- Este es el sitio La Escalera
- Este es el sitio Públicos
- ▲ Estación local
- Estación de Metro
- Estación de Ametrón
- Radio 100m
- Radio 250m
- Radio 500m
- Radio 750m
- Polígono del catastro

Servicios de conectividad más cercanos

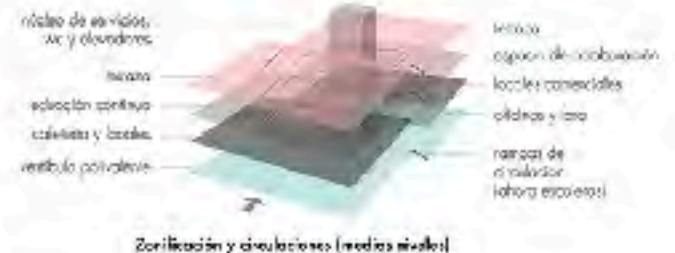
- 200m: Escuelas
- 300m: M3 Hamburgo
- 500m: Metro Cuahutemoc
- 900m: Clave Interacción Interiores

Mano de ubicación contextual con el horizonte público y la movilidad en esta zona.

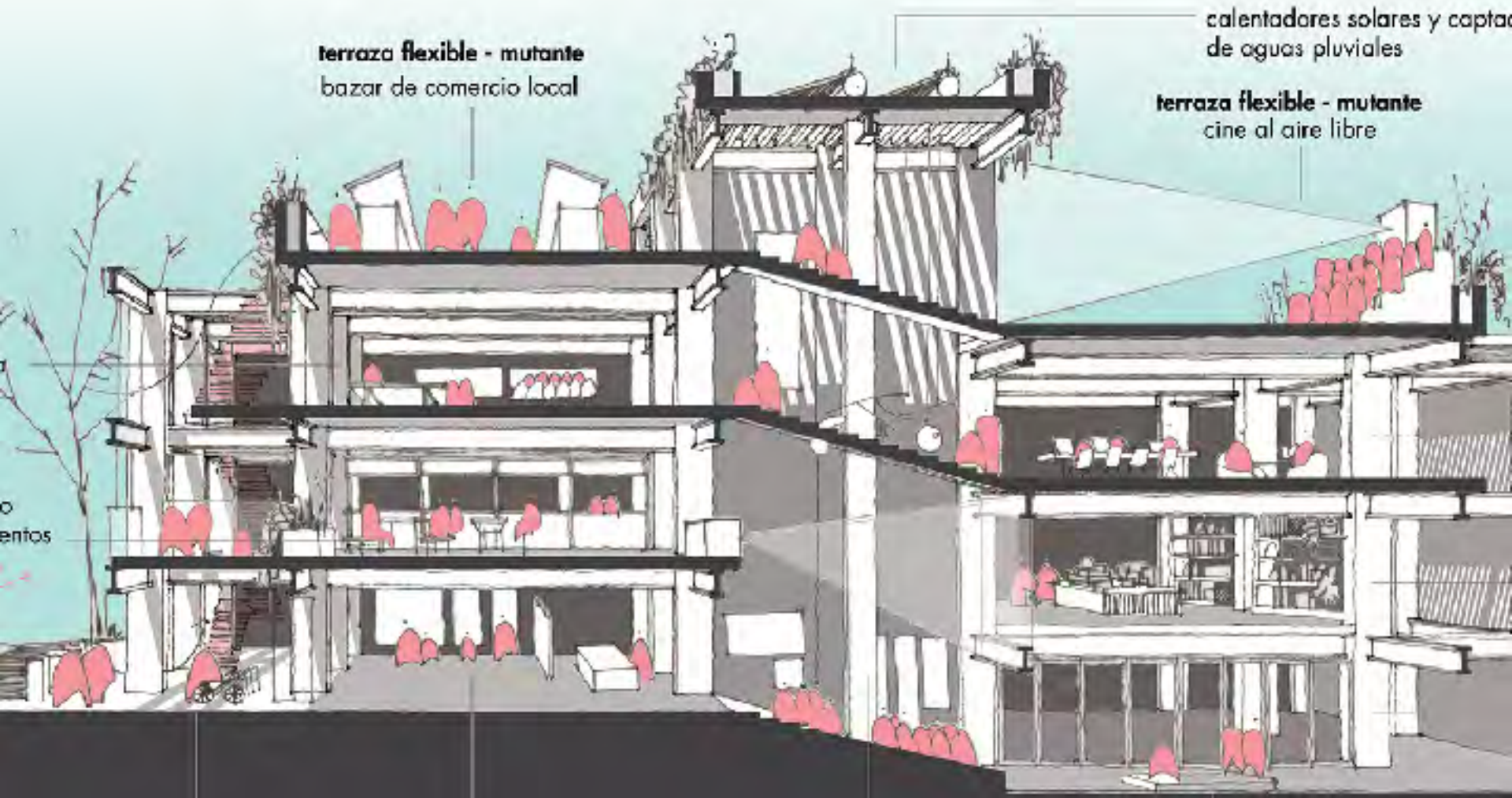
Situación actual: Edificio "La Escalera", Hamburgo #13



Situación actual: Edificio "La Escalera", Hamburgo #13



Centro de Cultura Urbana “La Escalera”



Estudiantes



MOVIBILAB CDMX

Hamburgo 277

Emir Azael Viveros Archundia / Diseño Industrial
Daniela Pineda Hernández / Arquitectura

Movibilab CDMX

MENOS CAJONES

MÁS CIUDAD

TRANSFORMACIÓN DEL ENTORNO Y CONEXIONES

Ciclovia propuesta
Infraestructura de Mx CDMX
Mejoramiento a ruta personal
Polígono de actuación



- A METRO SEVILLA**
DISTANCIA 150,00 m
- B HAMBURG 277**
DISTANCIA 333,97 m
- C TORRE LOS DIANA PASADAJE DE LA REFORMA 412**
DISTANCIA 1,32 km aprox.
- D SPORTS WORLD PASADAJE DE LA REFORMA 245**
DISTANCIA 2,28 km aprox.
- E PUEBLO PASADAJE DE LA REFORMA 269**
DISTANCIA 3,64 km aprox.
- F HOTEL KRISTAL GRAND REFORMA**

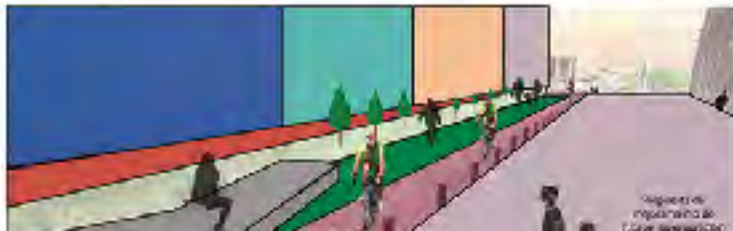


ESTACIÓN DE REGULACIÓN
En esta estación se habilita y acondiciona el espacio disponible para el estacionamiento de bicicletas.
 ● 10 bicicletas
 ● 1 handbike
 ● 1 bicicleta con silla para pasajero adulto.
 Con opción a pago con tarjeta CDMX y efectivo.
 Almacenar también un espacio para el equipamiento.



ESTACIONAMIENTO ESTACIONAMIENTO REGULADO

ESTACIÓN DE REGULACIÓN
En esta estación se habilita y acondiciona el espacio disponible para el estacionamiento de bicicletas.
 ● 10 bicicletas
 ● 1 handbike
 ● 1 bicicleta con silla para pasajero adulto.
 Con opción a pago con tarjeta CDMX y efectivo.
 Almacenar también un espacio para el equipamiento.



Movibilab CDMX

MENOS CAJONES

MÁS CIUDAD



Finalistas categoría **Profesionales**

RECICLAJE
REDENSIFICACIÓN
RECONEXIÓN

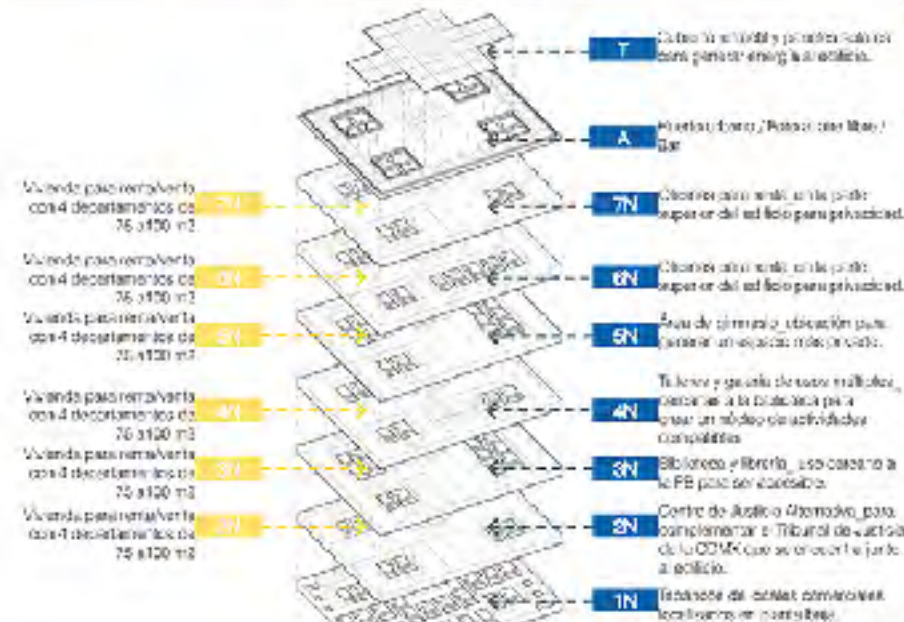
Río Lerma 284

Edgar Alfredo Verde Nuño / Arquitectura
Guillermo Porez-Banuet Farell / Arquitectura
Fernanda Arriaga Navarro / Arquitectura
Carlos Flores Aguilar / Arquitectura

Reciclaje-Redensificación-Reconexión



Integración al tejido del edificio



- A** Permitir el uso de fondo de obra para generar una plaza pública integrada con un eje central de debate.
- B** Paveda y valcavil sin solo para el tránsito controlado con bollards (Piso Alcega).
- C** Generar espacios seguros en las esquinas de las bucalas.
- D** Permitir el estacionamiento de automóviles solo en un carril con barreras físicas.
- E** Paveda diferenciada en los techos para el uso de la plaza de la Plaza con Piso Alcega.
- F** Si mismo la tasa de uso para crear los espacios de los techos y así tener verde.



Integración al tejido urbano del edificio (reconexión)

- I** Liberación de la fachada para generar mejor vista del edificio.
- II** Fachada de vivienda sobre la calle Pío Abasco.
- III** Comercio en planta baja para conectar la fachada con los peatones.
- IV** Pavimento para el tránsito de los transeúntes peatonales.
- V** Pavimento para el tránsito de los carros vehiculares.
- VI** Pavimento para el tránsito de la plaza sobre Pío de la plaza.
- VII** Eliminación de rampas, liberación de banquetas.



Reciclaje-Redensificación-Reconexión

MENOS CAJONES

MÁS CIUDAD



Profesionales



LA CIUDAD DEL HOMBRE

**Paseo de la
Reforma 265**

Mario Alberto Pliego Muciño / Arquitectura
Yvonne García / Mercadotecnia

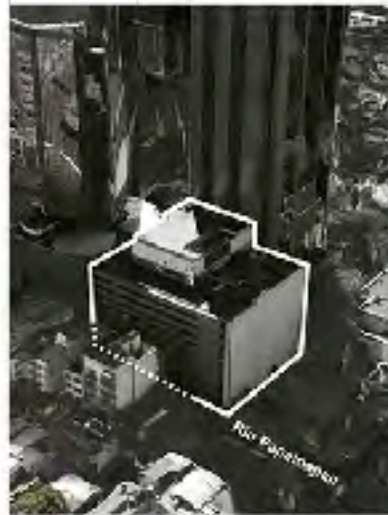
La ciudad del hombre

MENOS CAJONES

MÁS CIUDAD



Edificio Reforma 255 (estacionamiento) / Dirección: Río Papaloapan 8/n



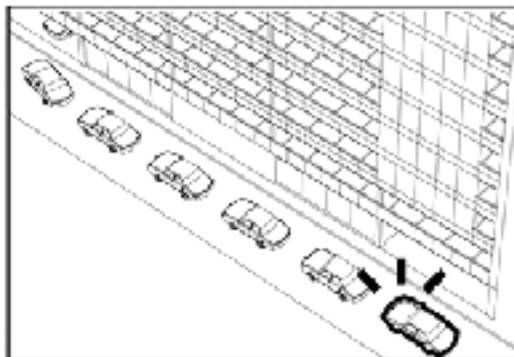
LA CIUDAD DEL HOMBRE

El mayor porcentaje de vehículos durante las horas pico se hacen entre el lugar de trabajo y vivienda.

Un cambio de paradigma en favor del transporte colectivo eliminando parte de la oferta de infraestructura vehicular (estacionamiento) es una solución parcial. Una mayor oferta del mismo creará mayor demanda volviéndose eventualmente insostenible. Un ejemplo es Copenhagen y su política en favor de la bicicleta que tiene tantos ciclistas que sufren de horas pico y la capacidad de la ciclovía es insuficiente.

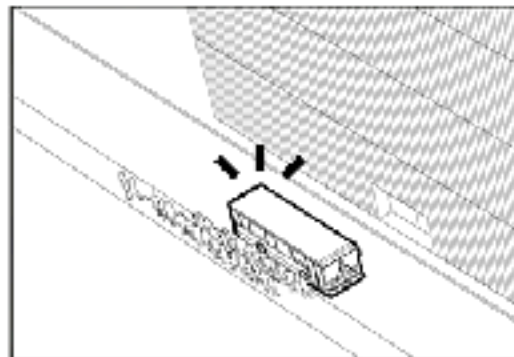
Se propone un cambio de paradigma acercando la vivienda entre la vivienda y el trabajo reduciendo caminatas. Al convertir los estacionamientos cerca de un radio menor a 500 metros del transporte público en vivienda se elimina la necesidad de usar un automóvil o transporte público durante las horas pico.

La resultante densificación de la ciudad además de desincentivar el uso del automóvil es una solución a múltiples problemas urbanos como inseguridad, crecimiento horizontal, inflación inmobiliaria entre otros.



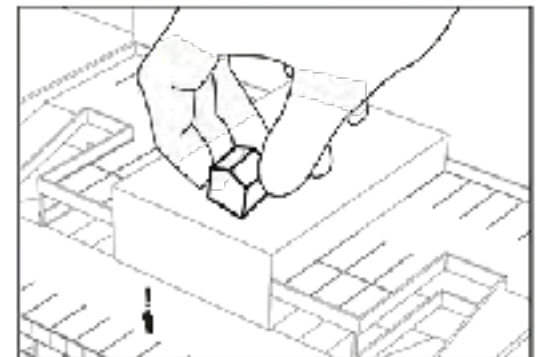
El mayor porcentaje de vehículos durante las horas pico se hacen entre el lugar de trabajo y la vivienda.

Distancia vivienda / trabajo
Tiempo en tránsito



Una mayor oferta del mismo creará mayor demanda volviéndose eventualmente insostenible.

Distancia vivienda / trabajo
Tiempo en tránsito



Al convertir los estacionamientos en vivienda se elimina la necesidad de usar un automóvil o transporte público.

Distancia vivienda / trabajo
Tiempo en tránsito

La ciudad del hombre

MENOS CAJONES

MÁS CIUDAD



EN BUSCA DEL ESPACIO PROMETIDO

Roma 39

Carlos Rafael Salinas González / Arquitectura

Silvia Razo Madrigal / Arquitectura

Edna Liliana Gómez / Economía

Eder Ademar / Arquitectura

José Luis Monroy Flores / Ingeniero Ambiental

En busca del espacio prometido

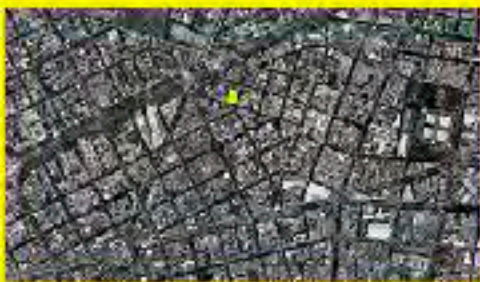
EN BUSCA DEL ESPACIO PROMETIDO

Las políticas de crecimiento han ocasionado que una gran cantidad de viviendas construidas en la Ciudad de México estén destinadas a espacios vacíos.

Los estacionamientos son espacios inutilizados al estar ocupados por menos estacionamientos de los que se proyectó.

Los edificios de departamentos son típicos estructuras altas que ofrecen la oportunidad de albergar muchos más que lo permite la vida de la ciudad y el entorno urbano.

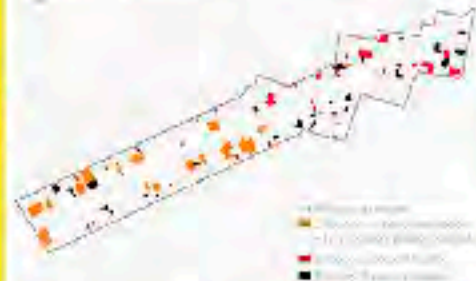
Los edificios de departamentos son típicos estructuras altas que ofrecen la oportunidad de albergar muchos más que lo permite la vida de la ciudad y el entorno urbano.



Mexico City, Mexico



Una zona llena de estacionamientos - el espacio prometido.



El estacionamiento en México es un problema desde los años 70. El crecimiento de la ciudad ha generado una gran cantidad de estacionamientos que no se utilizan.

Permisos bajos, permisos y vitalidad urbana.



El estacionamiento de México es un problema desde los años 70. El crecimiento de la ciudad ha generado una gran cantidad de estacionamientos que no se utilizan.

Espacios públicos metropolitanos y locales.



CORREDOR REFORMA: UNA CENTRALIDAD POCO EQUITATIVA

Una zona con pocos habitantes jóvenes...



Sólo el 9% de la población adolescente vive en la T y R

Desbalance entre estancias y viviendas...



Gastos de renta elevados y fuera del alcance de los jóvenes



Facilidad de acceso al transporte público

¿Y si vemos a los estacionamientos como reservas involuntarias de espacio urbano que abren oportunidades para construir equidad y prosperidad?

4 PROBLEMAS DE LA RELACIÓN CON LA CIUDAD

Plata baja por dormitorio



El estacionamiento de México es un problema desde los años 70. El crecimiento de la ciudad ha generado una gran cantidad de estacionamientos que no se utilizan.

Espacio público subutilizado



El estacionamiento de México es un problema desde los años 70. El crecimiento de la ciudad ha generado una gran cantidad de estacionamientos que no se utilizan.

Equilibrio desajustado



El estacionamiento de México es un problema desde los años 70. El crecimiento de la ciudad ha generado una gran cantidad de estacionamientos que no se utilizan.

Grandes superficies ocultas



El estacionamiento de México es un problema desde los años 70. El crecimiento de la ciudad ha generado una gran cantidad de estacionamientos que no se utilizan.

REGIMEN PARA RECICLAR UN EDIFICIO DE ESTACIONAMIENTOS

ESTACIONAMIENTO ROMA Y VIENA

300 cuartos
7000 metros de posada mensual
10 meses la obra
300 000 pesos de logros al mes

Plata baja por dormitorio



El estacionamiento de México es un problema desde los años 70. El crecimiento de la ciudad ha generado una gran cantidad de estacionamientos que no se utilizan.

Equilibrio desajustado



El estacionamiento de México es un problema desde los años 70. El crecimiento de la ciudad ha generado una gran cantidad de estacionamientos que no se utilizan.

Grandes superficies ocultas



El estacionamiento de México es un problema desde los años 70. El crecimiento de la ciudad ha generado una gran cantidad de estacionamientos que no se utilizan.

Plata baja por dormitorio



Equilibrio desajustado



Grandes superficies ocultas



Grandes superficies ocultas



En busca del espacio prometido

MENOS CAJONES

MÁS CIUDAD



Profesionales



CENTRO DE TRABAJO AMIGABLE CON EL CICLISTA: TORRE BBVA BANCOMER

**Paseo de la
Reforma 510**

Daniel Hernández Nuñez / Urbanismo

José Irving Pérez Guevara / Urbanismo

Dulce Rosario Ponce Patrón / Arquitectura

Alondra Gallegos Carrillo / Ingeniería Química

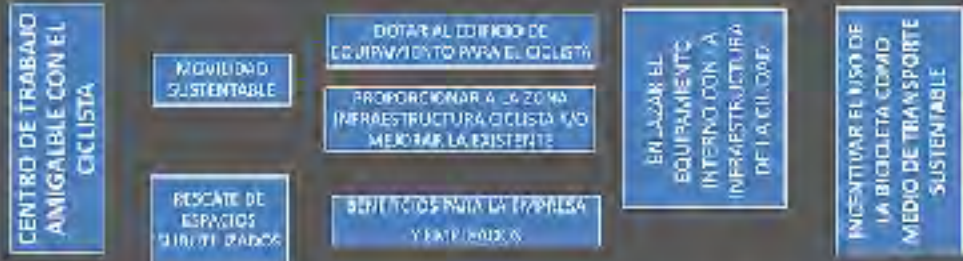
Centro de trabajo amigable con el ciclista. Torre BBVA Bancomer

UBICACIÓN Paseo de la Reforma 510, Colonia Juárez,
Delegación Cuauhtémoc, Ciudad de México



CONCEPTO

La propuesta consiste en hacer a la torre BBVA Bancomer un centro de trabajo donde realmente se incentive el uso de la bicicleta como medio de transporte, esto se logrará dotando al edificio de equipamiento necesario para el ciclista (biodestacionamiento, estaciones Ecobici, duchas, lockers), y dando a la zona infraestructura para facilitar la movilidad hacia otros medios de transporte como el metro o metrobús. Así mismo una vez ejemplificado este modelo se espera pueda ser replicado en otros centros de trabajo.



BENEFICIOS

BENEFICIO AMBIENTAL

- Menores emisiones de CO2 y otros gases contaminantes
- Desincentivar el uso del automóvil
- Menor contaminación visual y auditiva

BENEFICIO SOCIAL

- Promoción de la movilidad sustentable en lugares de trabajo y la ciudadanía en general
- Promoción de un estilo de vida más saludable
- Menor tráfico en la zona

BENEFICIOS PARA LA EMPRESA

- Empleados más saludables
- Menor ausentismo laboral
- Mayor productividad
- Recuperación de espacio rentable
- Mejor imagen ante la ciudadanía y empleados

BENEFICIOS PARA EL EMPLEADO

- Estilo de vida más saludable
- Ahorro en transporte
- Evitar tráfico
- Mayores prestaciones (se propone acceso gratuito al gimnasio, duchas y lockers para empleados que usen bicicleta, así como una posible remuneración económica según kilómetros recorridos)

MENOS CAJONES

MÁS CIUDAD

Centro de trabajo amigable con el ciclista. Torre BBVA Bancomer



Profesionales



LUCES DE REFORMA

Bucarelli 25

Salvador Herrera Montes / Urbanismo

José Alberto Fabela Hernández / Arquitectura

Víctor Hugo Sandoval Sánchez / Arquitectura

Alejandra Bisch Barruel / Arquitectura

Luces de Reforma

MENOS CAJONES

MÁS CIUDAD

Ubicación | Bucareli 24

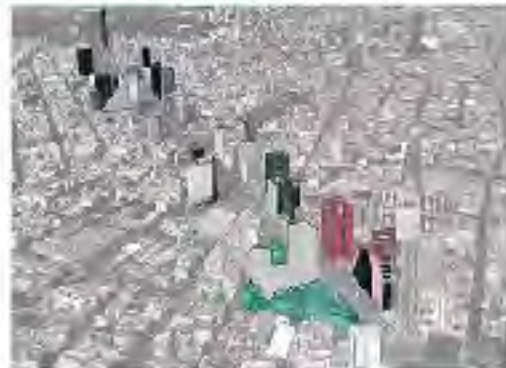


IMAGEN DEL CONTENIDOR VIZO DE LA REFORMA



- 1 El Programa Delegacional de Ordenamiento Urbano de la Delegación Cuauhtémoc data de 2000.
- 2 Se aplica la normativa ordenación para vivienda que contempla para Residencial la Reforma un uso de Suelo Habitacional Medio (HNM) con 10 niveles permitidos.
- 3 Así como también aplica el ordenamiento adicional a la demanda realmentar de cajones de estacionamiento.



1,073.24 m²

USO ACTUAL DEL PREDIO ESTACIONAMIENTO DE ANGELO RIVERA

Composiciones y uso de suelo

ANÁLISIS DE CORPORATIVOS



Situación actual



Situación proyectada



Nos interesa particularmente el derecho a la accesibilidad, a la vivienda y al espacio público de los empleados que abita la zona cuyos ingresos son inferiores a \$7,000.000 pesos mensuales. Es evidente que estos empleados no pueden pagar una renta en la zona ni tampoco los servicios de comida o de estacionamiento. Por lo tanto, Reforma es sólo trabajo.

Composiciones URS y derechos realizables



DERECHO A LA VIDA DIGNA

Muchos hogares con sus propios miembros que no tienen los recursos para pagar la electricidad y la gasificación.

DERECHO A LA SALUD

Poco poder comprar modos de vida saludables.

DERECHO AL TRABAJO

Impulso de la contratación por parte de las autoridades y función de niveles cooperativos de trabajadores y otros formas de contratación por cuenta propia.

INVERSIÓN SOCIAL PRODUCTIVA

Fomento al emprendimiento y tiempo de actividades con tendencia al pasatiempo (ocio económico) y al ejercicio físico.

DERECHO A LA CIUDAD

Una zona fuera del núcleo urbano de la ciudad.

Luces de Reforma

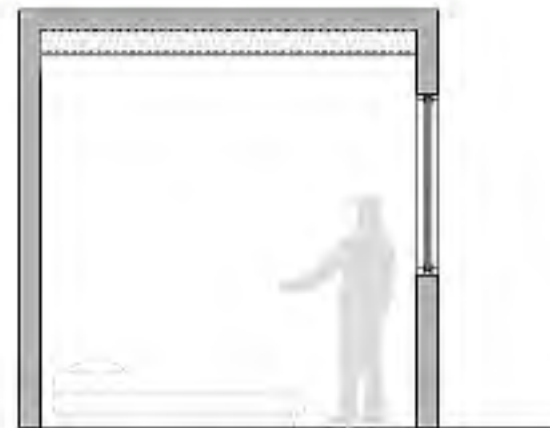
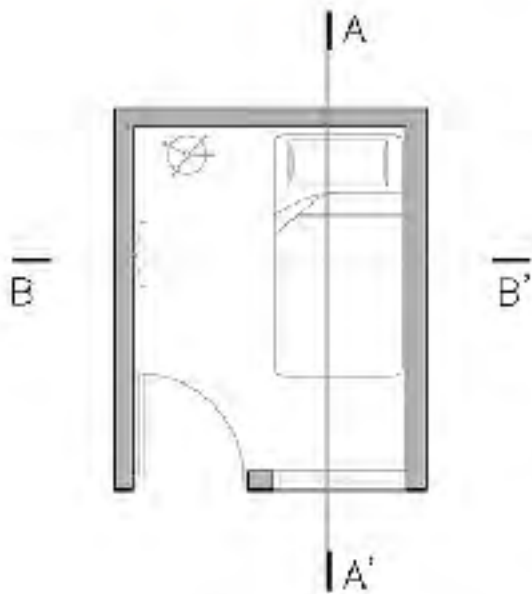


Edificio que alberga a las personas en habitaciones individuales dentro de un edificio con múltiples inquilinos.

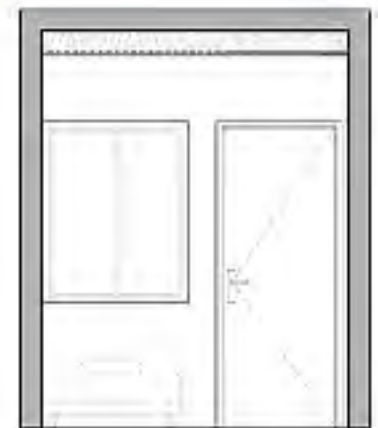
Inquilinos SRO suelen compartir cuartos de baño y / o cocinas, mientras que algunas habitaciones SRO pueden incluir cocinetas, baños o medios baños.

Se retoma esta referencia para complementarla mediante el uso mixto y potenciar la zona

PROPUESTA HABITACIÓN



CORTE HABITACIÓN A-A'



CORTE HABITACIÓN B-B'

Profesionales



EDIFICIO MANIFIESTO: HACIA UNA CIUDAD DE PERSONAS

**Paseo de la
Reforma 211-213**

Alberto Oderíz Martínez / Arquitectura

David Alejandro Ortega Martínez / Arquitectura

Edificio Manifiesto: Hacia una ciudad de personas



MÁS PERSONAS

El propósito de la iniciativa es hacer de la ciudad un espacio más humano y accesible para todos. Esto se logra mejorando la calidad de vida de las personas que viven y trabajan en ella, promoviendo un desarrollo humano sostenible.



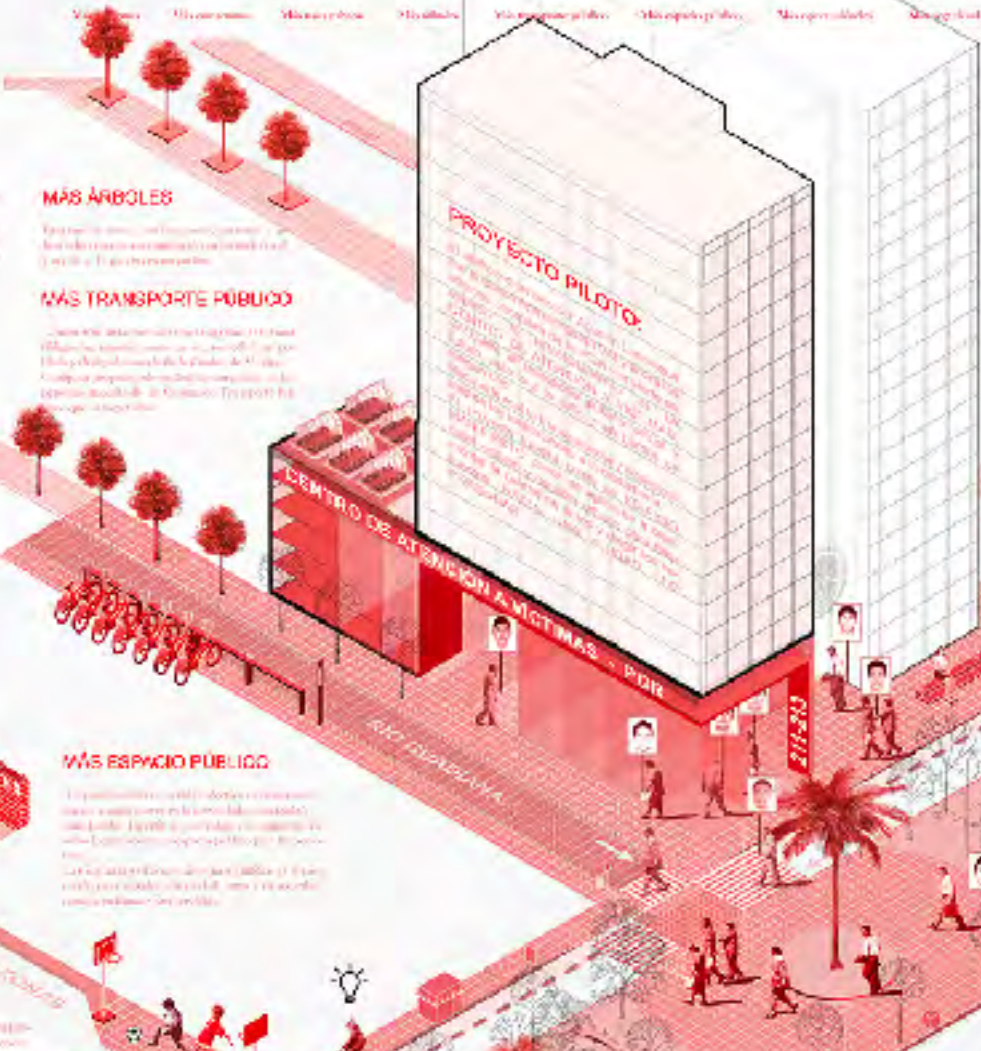
MÁS ENCUENTROS

El propósito de la iniciativa es promover el encuentro entre las personas que viven y trabajan en la ciudad, creando espacios que favorezcan la interacción social y el desarrollo comunitario.



MÁS USOS MIXTOS

El propósito de la iniciativa es promover el uso mixto del suelo urbano, creando espacios que favorezcan la interacción social y el desarrollo comunitario.



MÁS ÁRBOLES

El propósito de la iniciativa es promover la presencia de árboles en la ciudad, mejorando la calidad del aire y el bienestar de las personas.

MÁS TRANSPORTE PÚBLICO

El propósito de la iniciativa es promover el uso del transporte público, mejorando la movilidad y reduciendo la congestión vial.

MÁS ESPACIO PÚBLICO

El propósito de la iniciativa es promover el uso del espacio público, mejorando la calidad de vida y el bienestar de las personas.

MÁS OPORTUNIDADES

El propósito de la iniciativa es promover el acceso a oportunidades laborales y educativas, mejorando el nivel de vida de las personas.

MÁS SEGURIDAD

El propósito de la iniciativa es promover la seguridad de las personas que viven y trabajan en la ciudad, mejorando la calidad de vida y el bienestar de las personas.

MÁS TRANSPARENCIA

El propósito de la iniciativa es promover la transparencia en la gestión pública, mejorando la confianza de las personas en las instituciones.

MÁS EFICIENCIA

El propósito de la iniciativa es promover la eficiencia en la gestión pública, mejorando la calidad de vida y el bienestar de las personas.

MENOS CAJONES

MÁS CIUDAD



MENCIÓN HONORÍFICA

Categoría **profesionales**

MENCIÓN HONORÍFICA

Categoría **profesionales**

LUCES DE REFORMA

Salvador Herrera Montes / Urbanismo

José Alberto Fabela Hernández / Arquitectura

Víctor Hugo Sandoval Sánchez / Arquitectura

Alejandra Bisch Barruel / Arquitectura

Luces de Reforma

MENOS CAJONES

MÁS CIUDAD

Ubicación | Bucareli 24

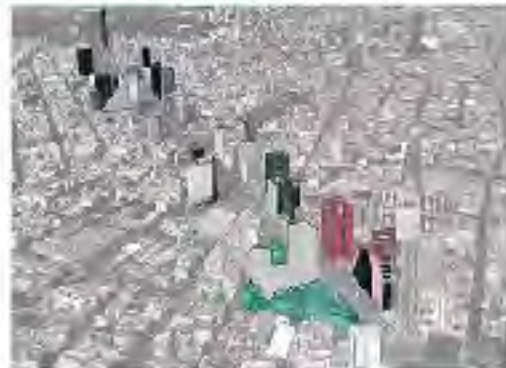


IMAGEN DEL CONTENIDOR VOTIVO DE LA REFORMA



- 1 El Programa Delegacional de Ordenamiento Urbano de la Delegación Cuauhtémoc data de 2000.
- 2 Se aplica la normativa ordenación para vivienda que contempla para Reforma el uso de Suelo Habitacional Medio (HM) con 10 niveles permitidos.
- 3 Así como también aplica el ordenamiento adicional a la demanda realmentar de cajones de estacionamiento.



1,073.24 m²

USO ACTUAL DEL PREDIO ESTACIONAMIENTO DE ANEJO (NFC)

Composiciones y uso de suelo

ANÁLISIS DE CORPORATIVOS



Situación actual



Situación proyectada



Nos interesa particularmente el derecho a la accesibilidad, a la vivienda y al espacio público de los empleados que abita la zona cuyos ingresos son inferiores a \$7,000.000 pesos mensuales. Es evidente que estos empleados no pueden pagar una renta en la zona ni tampoco los servicios de comida de estacionamiento. Por lo tanto, Reforma es sólo trabajo.

Composición de usos y derechos realizables



DERECHO A LA VIDA DIGNA

Modificar el entorno con sus propios recursos para mejorar la calidad de las estructuras y la polidensidad.

DERECHO A LA SALUD

Podrán dar modos de vida saludables.

DERECHO AL TRABAJO

Impulso de la contratación por parte de las autoridades y fomento de niveles cooperativos de contratación y otros formas de contratación por obra.

INVERSIÓN SOCIAL PRODUCTIVA

Fomento al emprendimiento y tiempo de actividades con tendencia al pasado (económico) social y al progreso laboral.

DERECHO A LA CIUDAD

Crear una fuerza pública que participe en la ciudad.

Luces de Reforma

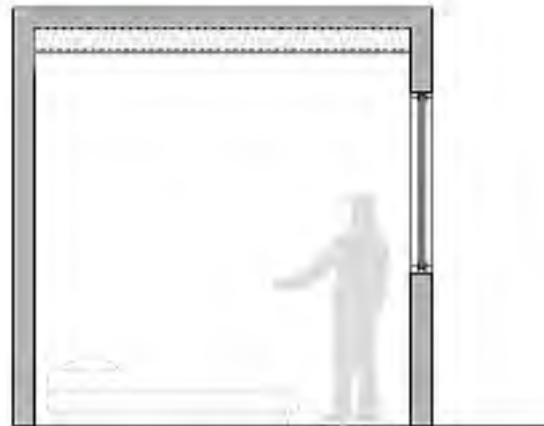
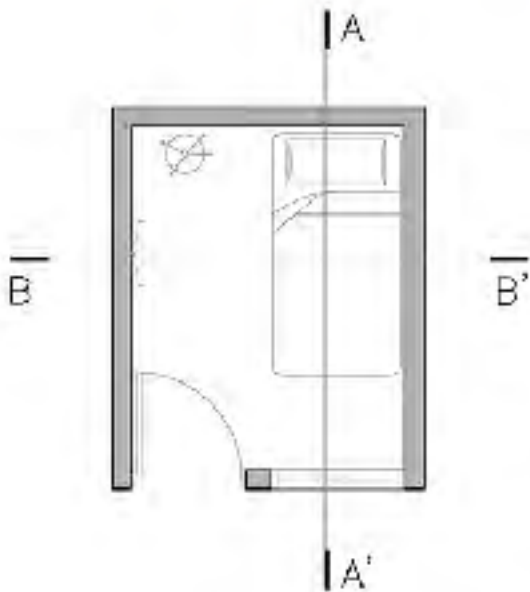


Edificio que alberga a las personas en habitaciones individuales dentro de un edificio con múltiples inquilinos.

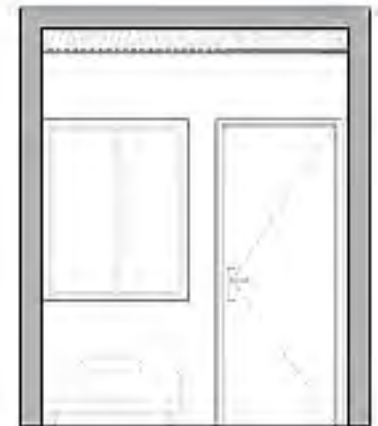
Inquilinos SRO suelen compartir cuartos de baño y / o cocinas, mientras que algunas habitaciones SRO pueden incluir cocinetas, baños o medios baños.

Se retoma esta referencia para complementarla mediante el uso mixto y potenciar la zona

PROPUESTA HABITACIÓN



CORTE HABITACIÓN A-A'



CORTE HABITACIÓN B-B'

MENCIÓN HONORÍFICA

Categoría **profesionales**

MENCIÓN HONORÍFICA

Categoría **profesionales**

LA CIUDAD DEL HOMBRE

Mario Alberto Pliego Muciño / Arquitectura

Yvonne García / Mercadotecnia

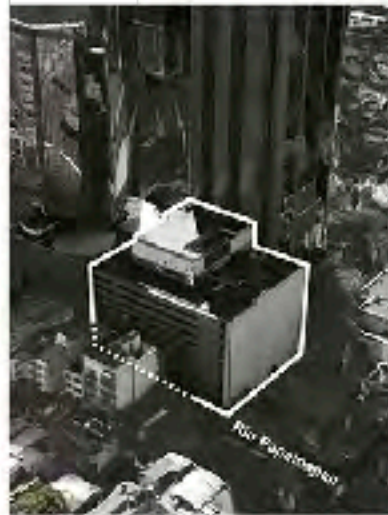
La ciudad del hombre

MENOS CAJONES

MÁS CIUDAD



Edificio Reforma 255 (estacionamiento) / Dirección: Río Papaloapan 8/n



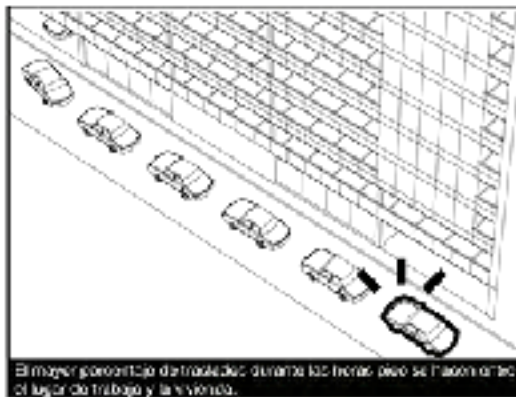
LA CIUDAD DEL HOMBRE

El mayor porcentaje de viajes durante las horas pico se hacen entre el lugar de trabajo y vivienda.

Un cambio de paradigma en favor del transporte colectivo eliminando parte de la oferta de infraestructura vehicular (estacionamiento) es una solución parcial. Una mayor oferta del mismo creará mayor demanda volviéndose eventualmente insostenible. Un ejemplo es Copenhagen y su política en favor de la bicicleta que tiene tantos ciclistas que sufren de hazañas y la capacidad de hacerlo inexistente.

Se propone un cambio de paradigma acercando la vivienda entre la vivienda y el trabajo eliminando camiónes. Al convertir los estacionamientos Centro de un radio menor a 500 metros del transporte público en vivienda se elimina la necesidad de usar un automóvil o transporte público durante las horas pico.

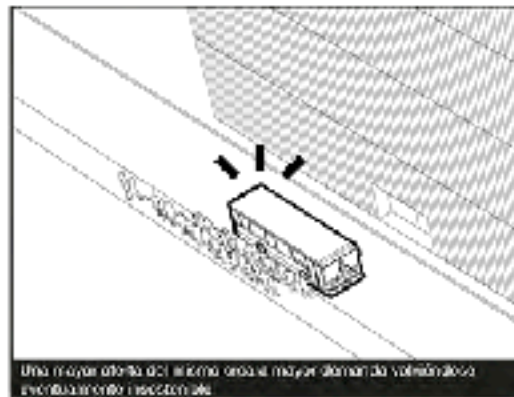
La resultante densificación de la ciudad además de desincentivar el uso del automóvil es una solución a múltiples problemas urbanos como inseguridad, crecimiento horizontal, inflación inmobiliaria entre otros.



El mayor porcentaje de viajes durante las horas pico se hacen desde el lugar de trabajo y la vivienda.

Distancia vivienda / trabajo

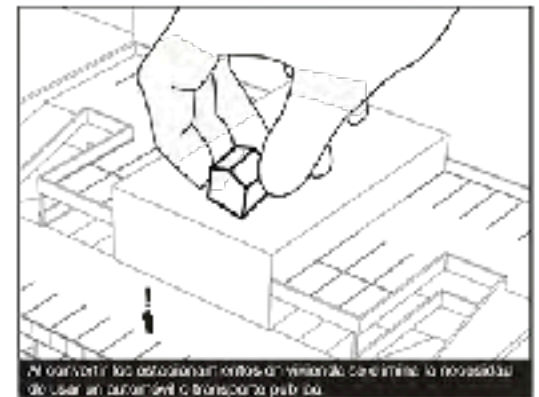
Tiempo en tránsito



Una mayor oferta del mismo creará mayor demanda volviéndose eventualmente insostenible.

Distancia vivienda / trabajo

Tiempo en tránsito



Al convertir los estacionamientos en vivienda se elimina la necesidad de usar un automóvil o transporte público.

Distancia vivienda / trabajo

Tiempo en tránsito

La ciudad del hombre

MENOS CAJONES

MÁS CIUDAD



MENOS CAJONES

MÁS CIUDAD



PRIMER LUGAR

Categoría **profesionales**

PRIMER LUGAR

Categoría **profesionales**

EN BUSCA DEL ESPACIO PROMETIDO

Carlos Rafael Salinas González / Arquitectura

Silvia Razo Madrigal / Arquitectura

Edna Liliana Gómez / Economía

Eder Ademar / Arquitectura

José Luis Monroy Flores / Ingeniero Ambiental

En busca del espacio prometido

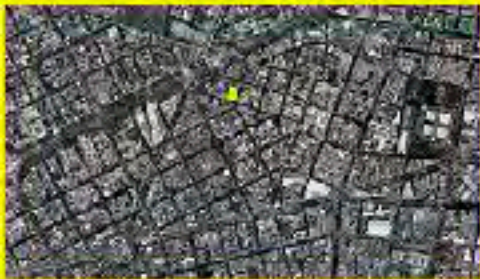
EN BUSCA DEL ESPACIO PROMETIDO

Las políticas de crecimiento han ocasionado que una gran cantidad de viviendas construidas en la Ciudad de México estén destinadas a ser estacionamientos.

Los estacionamientos son espacios que pueden ser mejor utilizados que para estacionamiento de autos.

Los edificios de estacionamientos son típicos estructuras altas que ofrecen la oportunidad de albergar otros usos que fortalecen la vida de la ciudad y el bienestar de los usuarios.

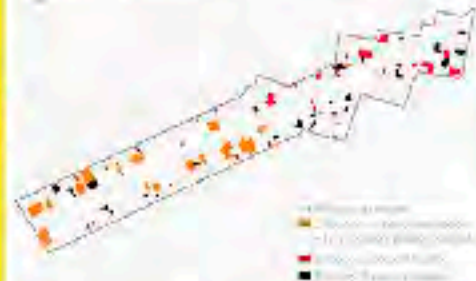
Los edificios de estacionamientos son típicos estructuras altas que ofrecen la oportunidad de albergar otros usos que fortalecen la vida de la ciudad y el bienestar de los usuarios.



Mexico City, Mexico



Una zona llena de estacionamientos - el espacio prometido.



Los estacionamientos en edificios son un espacio que puede ser mejor utilizado que para estacionamiento de autos. Los edificios de estacionamientos son típicos estructuras altas que ofrecen la oportunidad de albergar otros usos que fortalecen la vida de la ciudad y el bienestar de los usuarios.

Permisos bajos, permisos lentos y vitalidad urbana.



El estacionamiento de autos es un espacio que puede ser mejor utilizado que para estacionamiento de autos. Los edificios de estacionamientos son típicos estructuras altas que ofrecen la oportunidad de albergar otros usos que fortalecen la vida de la ciudad y el bienestar de los usuarios.

Espacios públicos metropolitanos y locales



CORREDOR REFORMA: UNA CENTRALIDAD POCO EQUITATIVA

Una zona con pocos habitantes jóvenes...



Sólo el 9% de la población adolescente vive en la T y R del Corredor Reforma.

Desbalance entre estudivos y residentes...



Gastos de renta elevados y fuera del alcance de los jóvenes



Facilidad de acceso al transporte público.

¿Y si vemos a los estacionamientos como reservas involuntarias de espacio urbano que abren oportunidades para construir equidad y prosperidad?

4 PROBLEMAS DE LA RELACIÓN CON LA CIUDAD

Plata baja por el dominio



El estacionamiento de autos es un espacio que puede ser mejor utilizado que para estacionamiento de autos. Los edificios de estacionamientos son típicos estructuras altas que ofrecen la oportunidad de albergar otros usos que fortalecen la vida de la ciudad y el bienestar de los usuarios.

Espacio público subutilizado



El estacionamiento de autos es un espacio que puede ser mejor utilizado que para estacionamiento de autos. Los edificios de estacionamientos son típicos estructuras altas que ofrecen la oportunidad de albergar otros usos que fortalecen la vida de la ciudad y el bienestar de los usuarios.

Equilibrio desajustado



El estacionamiento de autos es un espacio que puede ser mejor utilizado que para estacionamiento de autos. Los edificios de estacionamientos son típicos estructuras altas que ofrecen la oportunidad de albergar otros usos que fortalecen la vida de la ciudad y el bienestar de los usuarios.

Grandes superficies cubiertas



El estacionamiento de autos es un espacio que puede ser mejor utilizado que para estacionamiento de autos. Los edificios de estacionamientos son típicos estructuras altas que ofrecen la oportunidad de albergar otros usos que fortalecen la vida de la ciudad y el bienestar de los usuarios.

REGIMEN PARA RECICLAR UN EDIFICIO DE ESTACIONAMIENTOS

ESTACIONAMIENTO ROMA Y VIENA

300 cuartos
7100 pesos de posible mensual
10 meses la obra
300 000 pesos de logros al mes

Plata alta por el dominio



El estacionamiento de autos es un espacio que puede ser mejor utilizado que para estacionamiento de autos. Los edificios de estacionamientos son típicos estructuras altas que ofrecen la oportunidad de albergar otros usos que fortalecen la vida de la ciudad y el bienestar de los usuarios.

Desarrollo de actividades



El estacionamiento de autos es un espacio que puede ser mejor utilizado que para estacionamiento de autos. Los edificios de estacionamientos son típicos estructuras altas que ofrecen la oportunidad de albergar otros usos que fortalecen la vida de la ciudad y el bienestar de los usuarios.

Aplicación de patios de lluvia, etc. por lluvia



El estacionamiento de autos es un espacio que puede ser mejor utilizado que para estacionamiento de autos. Los edificios de estacionamientos son típicos estructuras altas que ofrecen la oportunidad de albergar otros usos que fortalecen la vida de la ciudad y el bienestar de los usuarios.

Plata baja por permisos



Se ven mejor hacia la calle



Espacios públicos



El estacionamiento de autos es un espacio que puede ser mejor utilizado que para estacionamiento de autos. Los edificios de estacionamientos son típicos estructuras altas que ofrecen la oportunidad de albergar otros usos que fortalecen la vida de la ciudad y el bienestar de los usuarios.

En busca del espacio prometido

MENOS CAJONES

MÁS CIUDAD



PRIMER LUGAR

Categoría **profesionales**

EN BUSCA DEL ESPACIO PROMETIDO

Carlos Rafael Salinas González / Arquitectura

Silvia Razo Madrigal / Arquitectura

Edna Liliana Gómez / Economía

Eder Ademar / Arquitectura

José Luis Monroy Flores / Ingeniero Ambiental

PRIMER LUGAR

Categoría **estudiantes**

PRIMER LUGAR

Categoría **estudiantes**

CENTRO DE CULTURA URBANA “LA ESCALERA”

María Catalina Villapando Páez / Sociología

Emilio Romero Sabré / Geografía

Jorge Ramos Alvarado / Urbanismo

José María Gómez de León Cantú / Arquitectura

Centro de Cultura Urbana “La Escalera”

CENTRO DE CULTURA URBANA La Escalera

HAMBURGO #13 María Villalpando + Jorge Torres + Carilo Romero + José María Gómez de León

El Centro de Cultura Urbana La Escalera es un espacio público que tiene como objetivo dar a conocer los servicios y oportunidades de mejorar la ciudad a través de la educación, el trabajo colaborativo y la educación continua en espacios recreativos, flexibles y comerciales. Se trata de un lugar que busca reunir varias funciones y el intercambio de ideas referentes a la cultura urbana, tomando las artes visuales como catalizador para lograrlo. La Escalera forma parte de una red de centros de cultura urbana que tiene por objeto la interacción y el aprendizaje formal de las acciones de urbanismo —espacios que ocupan grandes espacios de oportunidad en la ciudad— con la finalidad de crear recintos de libre acceso que incentiven la participación de los habitantes en materia y promuevan el disfrute de la ciudad, mejorando así la cohesión social y las posibilidades de innovación para diferentes acciones.



- Este es el Centro La Escalera
- Este es el espacio Público
- ▲ Escuela local
- Estación de Mercado
- Estación de Exhibición
- Radio 100m
- Radio 250m
- Radio 500m
- Radio 750m
- Polígono del comercio

Servicios de conectividad más cercanos

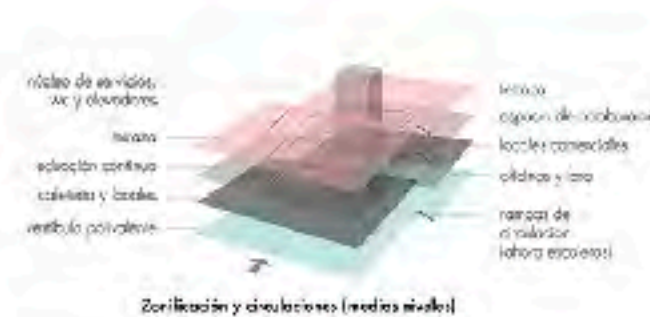
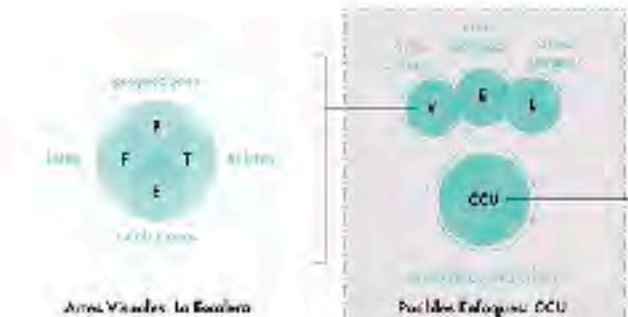
- 200m Escuela
- 300m M3 Hamburgo
- 500m Metro Cuahutemoc
- 900m Ciudad Jardín y Jardines

Mapa de ubicación contextual con el horizonte público y la movilidad en esta zona.

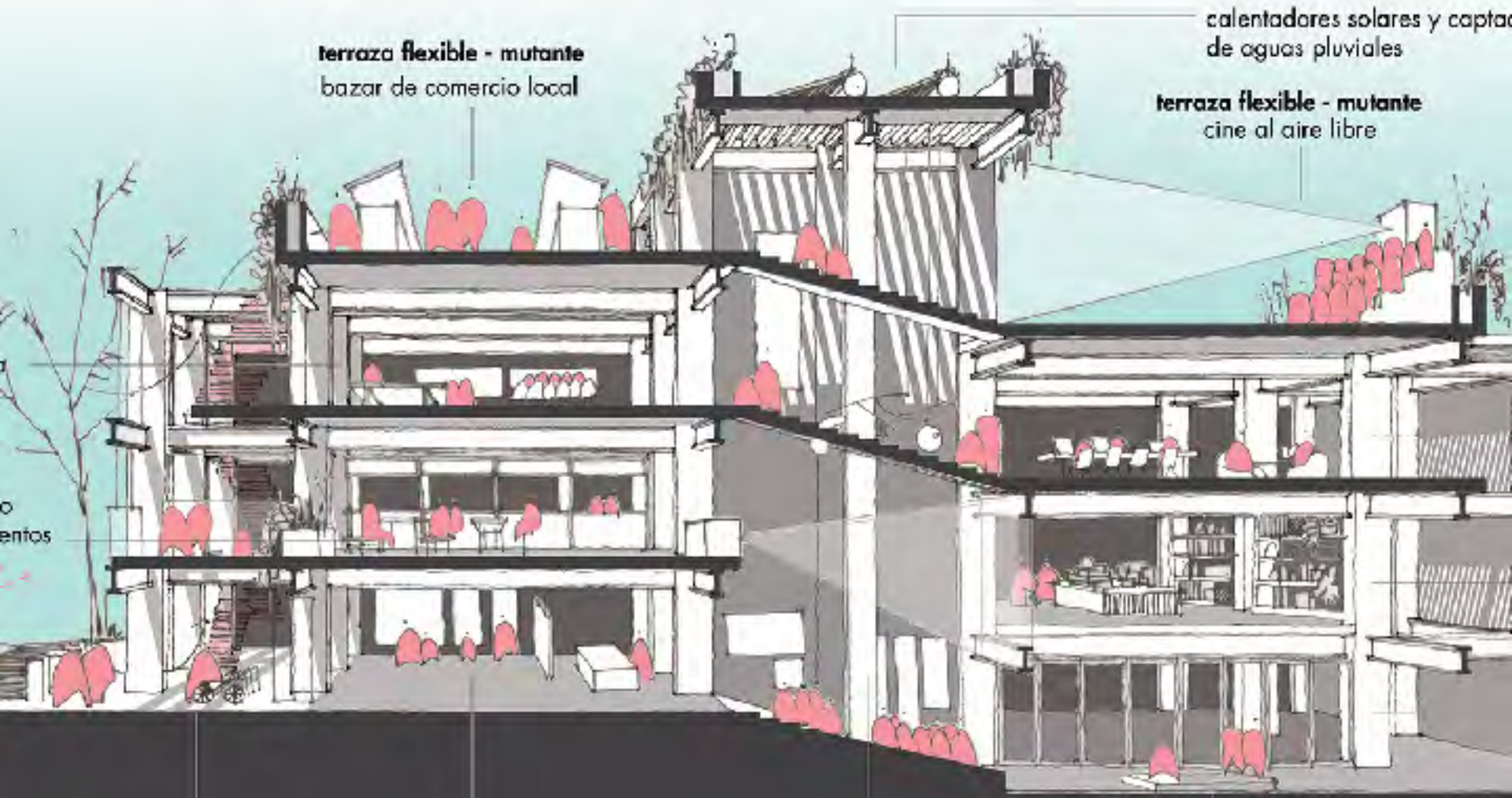
Situación actual Estacionamiento "La Escalera", Hamburgo #13



Situación actual Estacionamiento "La Escalera", Hamburgo #13



Centro de Cultura Urbana “La Escalera”



PRIMER LUGAR

Categoría **estudiantes**

CENTRO DE CULTURA URBANA “LA ESCALERA”

María Catalina Villapando Páez / Sociología

Emilio Romero Sabré / Geografía

Jorge Ramos Alvarado / Urbanismo

José María Gómez de León Cantú / Arquitectura

MENOS CAJONES

MÁS CIUDAD

