



BASES CONCURSO **MENOS CAJONES, MÁS CIUDAD**

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El concurso **MENOS CAJONES, MÁS CIUDAD** es convocado por el Instituto Mexicano para la Competitividad (**IMCO**) y el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (**ITDP**) México.

1.2 El propósito de este concurso es incentivar el diseño de propuestas innovadoras y creativas que muestren los beneficios sociales, ambientales y económicos que podrían generarse si se modifican los altos porcentajes de superficie destinados a estacionamiento que exige la actual regulación de construcción en la Ciudad de México.

1.3 El concurso convoca a grupos interdisciplinarios de todo el país a presentar propuestas de reutilización de espacios actualmente destinados a estacionamientos en edificios construidos dentro de un polígono definido alrededor de Paseo de la Reforma en la Ciudad de México (ver mapa de polígono anexo).

1.4 El concurso contará con dos categorías: estudiantes y profesionales.

1.5 El concurso está organizado en tres etapas. En la primera, todos los interesados podrán someter sus propuestas de acuerdo con los lineamientos de estas bases y el jurado seleccionará hasta cinco propuestas finalistas por categoría. En la segunda etapa, los equipos finalistas deberán hacer una presentación de 10 minutos ante los miembros del jurado, en la que recibirán retroalimentación para mejorar sus proyectos. En la tercera etapa, los equipos finalistas entregarán una versión afinada y más detallada de sus propuestas y el jurado seleccionará al ganador por categoría.

1.6 Cada uno de los equipos finalistas de la categoría de estudiantes recibirán \$10,000.00 pesos, como apoyo para desarrollar y fortalecer sus proyectos para la tercera etapa. Los finalistas de la categoría de profesionales recibirán \$15,000.00 pesos cada uno, como apoyo para desarrollar y fortalecer sus proyectos para la tercera etapa.

1.7 El primer lugar de la categoría de estudiantes recibirá \$40,000.00 pesos y el primer lugar de la categoría de profesionales obtendrá \$60,000.00 pesos.

1.8 Las propuestas finalistas serán presentadas para su difusión en **CoRe**, un foro que reunirá a especialistas y agentes clave en temas urbanos.

2. ANTECEDENTES

2.1 Rediseñar la política de estacionamiento ayudaría a convertirla en una herramienta poderosa para influir en los patrones de movilidad y de desarrollo urbano de una metrópolis como la Ciudad de México. En la actualidad, la regulación vigente sobre nuevas construcciones ha propiciado que se destine un alto porcentaje de superficie a estacionamientos. Lo anterior sin tomar en cuenta la demanda real de los mismos ni



su ubicación con respecto al sistema de transporte público. Ello se ha traducido en un acelerado incremento del número de estacionamientos en la ciudad (hoy en día el uso de suelo con mayor crecimiento), con el consecuente empeoramiento del tráfico. Esta regulación, que se encuentra en las Normas Técnicas Complementarias para el Proyecto Arquitectónico del Reglamento de Construcciones, resulta en una ocupación subóptima del suelo y limita la construcción de un entorno urbano sustentable, impidiendo la atención adecuada de los derechos de los habitantes y la creación de una ciudad más humana.

2.2 En el mundo, los tomadores de decisiones comienzan a transformar la política de estacionamiento al reconocerla como una pieza clave en el rompecabezas para generar ciudades más densas y compactas, apoyadas por un desarrollo orientado al transporte. Si todos los viajes en auto comienzan y terminan en un cajón de estacionamiento, la reducción de dichos cajones desincentivará la posesión y el uso ineficiente del espacio por los automóviles particulares, abonando así a una menor congestión de las vialidades.

Ciudades como París, Zúrich, Nueva York y Ottawa han eliminado los requerimientos de estacionamiento en zonas consolidadas lo cual se ha traducido en una reducción de la congestión, así como en la promoción del transporte público, desarrollo compacto, vivienda accesible, una mejor calidad del aire, acceso peatonal, vitalidad económica de zonas, creación de corredores y recuperación del espacio público. Así, la experiencia internacional nos ofrece lecciones que demuestran la eficacia de esta reforma, como parte de una estrategia amplia de gestión del automóvil.

2.3 En México, tanto el Gobierno de la Ciudad de México como algunos grupos parlamentarios de la Asamblea Legislativa han mostrado su compromiso por sumarse al cambio. Aun así, diversos sectores de la sociedad todavía ven a la altísima oferta de estacionamientos y la continua exigencia de los mismos en construcciones nuevas como una medida necesaria para reducir el caos y el tráfico en la ciudad. Esperamos que ejercicios de imaginación colectiva como éste ayuden a transformar la cultura de la movilidad y el desarrollo inmobiliario de la ciudad.

No se debe olvidar que la Ciudad de México compite con distintas urbes para atraer mayor inversión y mejores trabajos. Todo esto en un contexto en el que las nuevas generaciones enfrentan la escasez de suelo habitable, asequible y bien ubicado. Es ahí donde la política de estacionamiento debe constituir una parte fundamental de la ecuación.

2.4 Material de consulta básico.

“Menos cajones, más ciudad: el estacionamiento en la Ciudad de México”, ITDP-Embajada Británica en México, México, 2014.

3. ORGANIZADORES DEL CONCURSO

3.1 El concurso es convocado por el Instituto Mexicano para la Competitividad (**IMCO**) en conjunto con el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (**ITDP**) México. Ambas organizaciones son corresponsables de la organización de todos los elementos que aseguren el desarrollo armónico y exitoso del concurso.

3.2 Es preciso señalar que todas las comunicaciones que guarden relación con el concurso deberán enviarse a: **concurso@menoscajonesmasciudad.mx**



4. CONCURSANTES

4.1 El concurso tendrá dos categorías:
Estudiantes de licenciatura o posgrado
Profesionales y despachos emergentes

4.2 Podrán participar equipos integrados por al menos dos personas y sólo podrán registrarse como integrantes titulares de un equipo hasta cinco personas.

4.3 Cada equipo podrá presentar una única propuesta. En ningún caso el integrante de un equipo podrá formar parte de otro.

4.4 Podrán participar estudiantes y profesionales de cualquier disciplina (arquitectura, urbanismo, diseño industrial, sociología, economía, antropología, arte, etc.) e, idealmente, los equipos deberán ser interdisciplinarios.

4.5 No podrán participar miembros del jurado, ni de **IMCO** ni de **ITDP México**.

4.6. Los organizadores del concurso podrán solicitar en cualquier momento la acreditación como estudiantes a los integrantes de los equipos de la categoría de estudiantes. El incumplimiento de este requisito será motivo de descalificación.

5. ESPACIOS

5.1 Los equipos deberán elegir cualquiera de los estacionamientos construidos dentro del polígono delimitado por el Circuito Interior Melchor Ocampo al sur-poniente y la calle Hidalgo al norte, así como dos cuadras a los costados de Paseo de la Reforma (ver mapa de polígono anexo).

5.2 No podrán elegirse estacionamientos subterráneos o ubicados en terrenos baldíos.

6. PRIMERA ETAPA

6.1 Los equipos deberán poner un título a su proyecto.

6.2 Los equipos presentarán sus propuestas con el formulario completado y con una presentación gráfica en dos paneles tamaño tabloide.



PANEL 1

- Sitio seleccionado (mapa de ubicación y fotografía).
- Descripción conceptual del proyecto que explique con claridad los nuevos usos sugeridos y sus beneficios.
- Justificación del concepto y sus beneficios con diagramas y esquemas.

PANEL 2

- Uno o dos gráficos (esquemas, dibujos, planos o secciones) que expliquen la utilización interior del espacio.
- Uno o dos gráficos (esquemas, dibujos, planos o secciones) que expliquen la integración con el espacio circundante y la transformación del entorno (incluidas posibles modificaciones o reordenamiento de la vía pública y las vialidades aledañas).
- Mapa de sitio o esquema que explique las conexiones con el transporte público y la movilidad no motorizada (peatones y ciclistas), así como la ubicación de estacionamientos para personas con discapacidad.
- Una o dos visualizaciones (renders, fotomontajes, etc.).

6.3 Los archivos del material gráfico deberán entregarse en tamaño tabloide (43,18 cm x 27,94 cm), en formato imagen JPG a 150 dpi, con un peso máximo de 5 MB cada uno y letra legible. Deberán ser numerados y nombrados con la dirección del espacio, el título del proyecto y número de panel (Por ejemplo: 1.Reforma700-Alberca.jpg, 2.Reforma700-Alberca.jpg). Los organizadores podrán solicitar la entrega del material gráfico en PDF, con calidad de impresión (300 dpi) y en formato A1.

6.4 El material gráfico deberá subirse al sitio web al terminar de completar el formulario.

6.4 No se aceptarán otros formatos ni otras formas de entrega del material.

6.5 El jurado seleccionará al menos cinco finalistas por categoría para pasar a la segunda etapa.

6.6 Los finalistas de cada categoría se darán a conocer en la página de internet y serán contactados por los organizadores.

7. SEGUNDA ETAPA

7.1 Los finalistas harán una presentación de 10 minutos ante los miembros del jurado, de quienes recibirán retroalimentación para fortalecer sus propuestas.

7.2 Los finalistas deberán entregar los archivos de sus presentaciones un día antes.

7.3 El orden de exposición se establecerá por sorteo el mismo día de las presentaciones.



8. TERCERA ETAPA

8.1 Los equipos finalistas fortalecerán sus proyectos con base en la retroalimentación de las sesiones de la segunda etapa y expondrán sus proyectos fortalecidos completando nuevamente el formulario y anexando una presentación gráfica en tres paneles tamaño tabloide.

PANEL 1

- Sitio seleccionado (mapa y fotografía).
- Descripción conceptual del proyecto que explique con claridad los nuevos usos sugeridos y sus beneficios.
- Justificación del concepto y sus beneficios con diagramas y esquemas.

PANEL 2

- Al menos dos gráficos (esquemas, dibujos, planos o secciones) que expliquen la utilización del espacio interior.
- Al menos dos gráficos (esquemas, dibujos, planos o secciones) que expliquen la integración con el espacio circundante y la transformación del entorno (incluidas posibles modificaciones o reordenamiento de la vía pública y las vialidades aledañas).

PANEL 3

- Al menos dos gráficos (esquemas, dibujos, planos o secciones) que expliquen las conexiones con el transporte público y la movilidad no motorizada (peatones y ciclistas), así como la ubicación de estacionamientos para personas con discapacidad.
- De dos a cuatro visualizaciones (renders o fotomontajes).

8.2 No se aceptarán otros formatos ni otras formas de entrega del material.

8.3 Será facultad de los organizadores y del jurado descalificar cualquier proyecto que no cumpla con las bases de esta convocatoria.

9. CRITERIOS

El jurado evaluará los proyectos teniendo en cuenta los siguientes criterios:

9.1 Mejoramiento del entorno urbano en cuanto a movilidad, paisaje, relación con el espacio público y optimización de los espacios.

9.2 Beneficios sociales en cuanto a condiciones de habitabilidad del inmueble y la zona circundante, así como el derecho a la accesibilidad para toda la población y otros derechos que las propuestas promuevan: vivienda, movilidad, áreas verdes, cohesión social y medio ambiente sano.

9.3 Beneficios económicos respecto a la optimización de recursos humanos y físicos, así como la activación económica e incluyente en la zona.



9.4 Innovación y creatividad en las soluciones conceptuales y de diseño.

9.5 Viabilidad técnica, financiera y sustentable en términos ambientales.

10. JURADO

El jurado estará compuesto por un grupo interdisciplinario de destacados especialistas:

Fernanda Canales
Alberto Kalach
Maite Ramos
Zara Snapp
Daniel Martínez-Valle
Bernardo Baranda
Juan Pardini

11. CALENDARIO

Octubre 20	Lanzamiento de la convocatoria
Noviembre 22	Fecha límite para la recepción de propuestas (a las 23:59 hrs)
Noviembre 30	Anuncio de finalistas
Diciembre 1-8	Presentación de proyectos finalistas ante el jurado
Diciembre 6	Presentación (sin peso en evaluación) de proyectos finalistas en el foro urbano CoRe para su difusión
Enero 16	Fecha límite para la recepción de la versión fortalecida de las propuestas finalistas
Febrero	Ceremonia de premiación

Los concursantes que presenten propuestas fuera de los plazos antes mencionados serán descalificados automáticamente.

12. APOYOS Y PREMIOS

12.1 Los equipos finalistas de la categoría de estudiantes recibirán \$10,000.00 pesos cada uno, como apoyo para desarrollar y fortalecer sus proyectos para la tercera etapa.

12.2 Los equipos finalistas de la categoría de estudiantes recibirán \$15,000.00 pesos cada uno, como apoyo para desarrollar y fortalecer sus proyectos para la tercera etapa.



12.3 El premio al primer lugar en la categoría de estudiantes será de \$40,000.00 pesos.

12.4 El premio al primer lugar en la categoría de profesionales será de \$60,000.00 pesos.

12.5 Los proyectos finalistas se presentarán en el foro urbano **CoRe** para su difusión.

12.6 El fallo del jurado en todas las etapas es inapelable.

13. DERECHOS DE DIFUSIÓN

13.1 Al registrar un proyecto, los participantes aceptan las bases de concurso, así como que los organizadores del mismo utilicen el material entregado con fines de difusión dando el crédito correspondiente a sus autores.

13.2 Cualquier circunstancia no prevista en las presentes bases será resuelta por los organizadores del concurso.

ANEXOS

MAPA DE POLÍGONO

FORMATOS DE MATERIAL GRÁFICO

MATERIAL DE CONSULTA

