Códigos Urbanos para Ciudades DOTS

dots®

Tijuana, Baja California

Códigos Urbanos para Ciudades

dots®

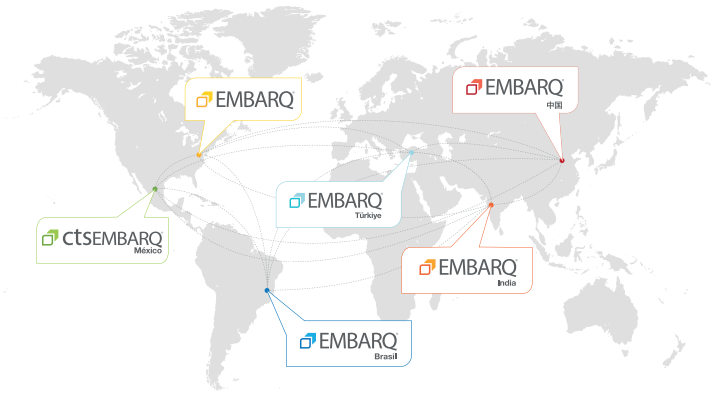
Taller local Ciudades Conectadas, Tijuana

Centro de Transporte Sustentable EMBARQ México

- Urb. Luis Zamorano, Director de Desarrollo Urbano y Accesibilidad
- Arq. Tanya Jiménez, Coordinadora de Políticas Públicas
- Arq. Erika Kulpa Verdín, Coordinadora de Desarrollo Urbano y Accesibilidad

Somos una Organización No Gubernamental mexicana que cataliza y apoya la implementación de proyectos y políticas públicas en materia de movilidad, transporte público, desarrollo urbano, cambio climático y calidad del aire. Contamos con un equipo interdisciplinario y pluricultural conformado por más de 50 especialistas de alto nivel y experiencia, lo que nos otorga una visión amplia y nos permite brindar soluciones integrales a los retos que plantea la ciudad.

Dependemos directamente del Instituto de Recursos Mundiales (WRI, por sus siglas en inglés) –un centro de investigación y análisis relacionado con asuntos de medio ambiente y la generación de políticas públicas- y formamos parte de la Red EMBARQ, junto con EMBARQ Brasil, EMBARQ Turquía, EMBARQ India y EMBARQ China.



Pensamos que es necesario vincular instituciones académicas, los diferentes niveles de gobierno, el sector privado y la sociedad civil. Consideramos que la movilidad sustentable y la calidad de vida urbana van de la mano y deben ser reconocidos como derechos básicos. Pensamos que tenemos la gran oportunidad de transformar las ciudades actuales de México y proyectarlas para albergar a más de 16 millones de habitantes adicionales para el 2050, por lo que evolucionamos a una visión integral sobre el tema de movilidad. Nuestra misión es catalizar soluciones de movilidad sustentable para mejorar la calidad de vida en las ciudades mexicanas.

Así es como buscamos avanzar en el desarrollo de sistemas de movilidad y en una mejor planeación urbana que logren lo siguiente:

- Combatir el cambio climático
- Mejorar la calidad del aire en las ciudades
- Escalar la calidad y la efectividad de los sistemas de movilidad urbana
- Revitalizar y crear espacios públicos incluyentes y vibrantes
- Incrementar la competitividad de nuestras ciudades
- Favorecer la equidad y la accesibilidad
- Promover la seguridad
- Impulsar la salud pública
- Aumentar las oportunidades para negocios de movilidad sustentable

Índice

DOTS en Tijuana 6

Participantes del Taller 8

Agenda 10

Presentaciones Preliminares 12
- La Reforma Urbana que Necesitamos 12
- Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable 14

Metodología del Taller 16
- Objetivo 16
- Delimitación de la zona de trabajo 16
- Polígonos y equipos de trabajo 17

Ejercicio de diseño 18
- Análisis orígenes, destinos y líneas deseo 18
- Resultados 19

Módulos de diseño 20
- Elemento Gestión del Automóvil 20
- Módulo 1: Redes de Movilidad 21
- Módulo 2: Espacio Público y Equipamiento 22
- Módulo 3: Usos Mixtos y Plantas Bajas Activas 23
- Módulo 4: Densidad y Tipologías de Vivienda 24
- Módulo 5: Factibilidad Normativa 25

Polígono 1: Predio Intraurbano 26
- Resultados Radical Equipo 1 27
- Resultados Radical Equipo 5 29
- Resultados Competitivo Equipo 2 31
- Resultados Competitivo Equipo 6 33

Índice

Polígono 2: Predio Periurbano 35
Resultados Radical Equipo 7 36
Resultados Radical Equipo 4 38
Resultados Competitivo Equipo 3 40
Resultados Competitivo Equipo 8 42

Tijuana dots

El Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable es un modelo urbano con planeación y diseño en torno al transporte público, que construye barrios compactos, de alta densidad, que permiten a las personas gozar de diversidad de usos, servicios y espacios públicos seguros y activos, favoreciendo la interacción social. Un modelo de planeación, diseño y participación que, dando preferencia al peatón, considera la importancia del espacio público y el desarrollo de barrios compactos, activos y seguros en torno a estaciones o paradas del sistema de transporte público sustentable que los conecte con el resto de la ciudad.

Es, a la vez, una estrategia integral barrial que da soluciones a la movilidad local y regional, ya que satisface la mayor parte de las necesidades de sus habitantes, de manera peatonal o ciclista en los niveles locales, y los conecta con el resto de la ciudad o la región por medio del transporte público de calidad. De este modo reduce al máximo la dependencia del automóvil. Los Barrios DOTS® contribuyen en la transformación hacia ciudades seguras, competitivas y con alta calidad de vida.

DOTS® surge a partir de la sistematización de procesos de desarrollo urbano para orientar el crecimiento de las ciudades mexicanas hacia a una movilidad sustentable eficiente y construir ciudades accesibles para todos: integración del desarrollo urbano y los sistemas de movilidad que permitan la consolidación de barrios servidos, seguros y activos, conectados con el resto de la región y desarrollar ciudades compactas con un crecimiento equilibrado y sustentable.

Este modelo busca reorientar las políticas y las estrategias de planeación y diseño urbano que han favorecido el uso del automóvil hacia una movilidad más amable, favoreciendo el transporte público y la movilidad no motorizada como elemento integral de calidad de vida urbana.

El objetivo es consolidar un sistema de redes de prioridad peatonal, ciclista integradas al transporte público que conecten y mantengan accesible la ciudad para los habitantes. En este sentido, debe de existir un sistema de transporte público como medio principal para conectar los barrios DOTS®, donde existan los servicios y actividades cotidianas, con el resto de la ciudad y la región.

El taller tiene como meta brindar a los actores involucrados en la planeación, diseño e implementación, una visión más amplia para la ejecución de nuevos barrios DOTS® en un predio intraurbano y otro periurbano en Tijuana. Dicha visión deberá contemplar políticas de usos de suelo y densidades eficientes, modos de transporte complementarios y finalmente el diseño de las edificaciones que compondrán las nuevas partes de la ciudad. Lo anterior con la finalidad de:

- Reducir la extensión de la mancha urbana
- Desincentivar el uso del automóvil
- Incrementar el número de viajes peatonales y ciclistas
- Incrementar el número de viajes en transporte público
- Potencializar la actividad económica y habitacional
- Fomentar la vida pública
- Promover la interacción social
- Generar ambientes seguros y agradables

Participantes

Juan Carlos Cornejo Muñoz	Colegio de Arquitectos
Africa Arreola Herrera	Colegio de Arquitectos
Aldo Ramírez Méndez	Colegio de Arquitectos
Sergio Delgadillo Jaime	Colegio de Ingenieros
Silvestre Ceballos Lizárraga	Dirección de Obras e Infraestructura Municipal
Ana Lilia Loaiza Martínez	Dirección Administración Urbana
Roberto Jesús Lara Rangel	Dirección Administración Urbana
Juan Monterroso Guerrero	Dirección Administración Urbana
Eduardo Contreras Loera	Dirección Administración Urbana
Armando Ismael Carrasco	Sistema Integral Transporte Tijuana
José Alonzo López Sepúlveda	Sistema Integral Transporte Tijuana
Carlos Daniel Carrillo García	Sistema Integral Transporte Tijuana
Dorian Raúl Medina Navarro	Fideicomiso de Promotora Municipal de Tijuana
Nelia Gómez Acosta	Fideicomiso de Promotora Municipal de Tijuana
Martín Plascencia Ávila	Regidor
José Luis Celaya Cuevas	Regidor
Rafael García Vázquez	Regidor
Sandra Flores Bernal	Regidor
José Miguel Ramírez Bilbao	Regidor
Edmundo E. Rodríguez Calva	Ruba Desarrollados
Maricarmen Castellanos Barone	Promotor de Desarrollado Pro Bien
Sergio Arturo González	Promotor de Desarrollado Pro Bien

Participantes

David Mayagoitia	IDEA Tijuana
Eliazar Negrete Hurtado	CANADEVI
José Rodríguez Reséndiz	SIDUE
Nidya Garduño Aguirre	INFONAVIT
Armando Díaz Hoeflich	INFONAVIT
María Teresa Pérez	UABC
Tito Alegría Olazabal	COLEF
Arturo Viveros Ayala	Secretaría Desarrollo Urbano y Medio Ambiente
Noemí Parra Buelna	ITT
Cinthya Paz Rodríguez	IBERO
Jorge Gutiérrez Topete	Consejo de Desarrollo Económico Empresarial
Arq. Rosa V. López Ibarra	Consejo de Desarrollo Económico Empresarial
Roberto Sánchez	Secretaría del SDUE
Carlo Dali Gutiérrez Manzo	Presidencia
Eric Araiza Sánchez	Coordinación de Gabinete
Lorena Branks Medina	Perito Urbano
Mauricio Zapata Mata	Perito Urbano
Luis Duarte Mora	Perito Urbano
Daniel Rubio Díaz de la Vega	Perito Urbano
Haydee Martínez Espinoza	Perito Urbano
Belén Couoh Amador	IMPLAN
Gabriel Vizcaíno	GCIC

*La lista puede no contar con todos los nombres de asistentes debido a cambios de última hora

A g e n d a

Miércoles 11 de noviembre

08:30-09:00 **Recepción**

09:00 - 09:15 **Bienvenida al taller**
SDUE - Ing. Roberto Sánchez Martínez, Secretario
IMPLAN - Arq. Nora Márquez Carbajal, Encargada de Despacho

09:15-09:30 **Presentación de CTS Embarq México y el Programa Códigos Urbanos**
CTS Embarq México - Arq. Tanya Jiménez

09:30-10:00 **La Reforma Urbana que necesitamos**
CTS Embarq México - Arq. Erika Kulpa

10:00-10:20 **Panorama de desarrollo urbano, normativo y de proyectos de la ciudad**
IMPLAN - Nora E. Márquez Carvajal

10:20-10:35 **Generalidades del BRT Tijuana**
SITT - C.P. José Alonso López Sepúlveda, Director SITT

10:35-11:00 **Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable**
CTS Embarq México - Arq. Tanya Jiménez

11:00-11:15 **Coffee Break**

A g e n d a

11:15 - 11:45 Establecimiento de metas e introducción al taller
CTS Embarq México - Arq. Tanya Jiménez

11:45 - 12:30 Ejercicio 1: Análisis orígenes y destinos de la ciudad
CTS Embarq México - Arq. Erika Kulpa

12:30 - 14:00 Módulo 1: Redes de movilidad
CTS Embarq México - Arq. Erika Kulpa

14:00 - 15:30 Comida

15:30 - 16:00 Módulo 2: Espacios públicos, equipamiento y participación
CTS Embarq México - Arq. Erika Kulpa

16:30 - 17:00 Presentación de avances (2 equipos) y cierre del taller
CTS Embarq México - Arq. Tanya Jiménez y Arq. Erika Kulpa

Jueves 12 de noviembre

09:00-10:30 Módulo 3: Usos mixtos y plantas bajas activas
CTS Embarq México - Arq. Erika Kulpa

10:30-10:45 Coffee Break

10:45 - 12:00 Módulo 4: Densidades y tipologías de vivienda
CTS Embarq México - Arq. Tanya Jiménez

12:00-13:00 Módulo 5: Factibilidad normativa
CTS Embarq México - Arq. Tanya Jiménez

13:00 - 14:30 Comida

14:30 - 15:30 Preparación
Participantes del taller

15:30 - 16:30 Presentación de resultados por equipo
Equipo CTS Embarq México y participantes

16:30 - 17:00 Conclusión del taller y siguientes pasos
Equipo CTS Embarq México

Presentaciones Preliminares

Para introducir los temas de interés a desarrollar, el Códigos Urbanos para Ciudades Conectadas con base en el Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable, se comenzó con una serie de presentaciones con el objetivo de sensibilizar a los asistentes sobre un modelo de desarrollo urbano sustentable para las ciudades mexicanas y paralelamente contextualizar el ejercicio de diseño tomando como base el patrón de desarrollo urbano de Tijuana.

La Reforma Urbana que Necesitamos

CTS EMBARQ

En la actualidad, más del 80% de los mexicanos habita en ciudades. La economía mexicana del futuro dependerá cada vez más de sus ciudades, las cuales son las puertas de conexión económica, cultural, tecnológica y social con el resto del mundo. Invertir en ellas es invertir directamente en la prosperidad del país y en la calidad de vida de 90 millones de mexicanos.

Sin embargo, el patrón de ocupación territorial que siguen las urbes mexicanas atenta gravemente contra la consecución de los grandes objetivos de país. Nuestras ciudades crecen de acuerdo a un modelo de ocupación del territorio en 3D -Distante, Disperso y Desconectado- caracterizado por el crecimiento desmedido, fragmentado y no planificado de la mancha urbana. Un modelo de ocupación territorial así resulta altamente improductivo, provoca más desigualdad, y genera más contaminación y emisiones de GEI.

El modelo 3D es resultado en parte de un marco normativo y de planeación inadecuado; marcos que son a su vez dispersos, desarticulados, vagos, restrictivos, con visión a corto plazo y que no corresponden a una imagen de ciudad que haya sido debidamente consensuada por la ciudadanía y las autoridades correspondientes. Y en los casos donde llega a existir una imagen de ciudad, ésta no corresponde a una ciudad sustentable.

Por el contrario, son en muchas ocasiones estos mismos marcos los que exigen una serie de medidas que sólo contribuyen a mantener una visión de una ciudad en 3D. Una ciudad que desconoce las regulaciones necesarias para tener un transporte público eficiente, al igual que una densidad de población adecuada que favorezca una demanda y su viabilidad financiera, así como la continuidad de la traza vial, su jerarquización y dotación de paradas de transporte. Una ciudad que no regula las condiciones para que sus habitantes puedan caminar y andar en bicicleta de manera cómoda y segura, y que por el contrario, prioriza el uso del automóvil exigiendo arroyos vehiculares amplios y espacio excesivo para estacionamientos.

Los marcos de planeación actuales establecen zonificaciones que no fomentan una mezcla de usos de suelo que haga a la ciudad más eficiente, ni la mezcla de grupos sociales, y que por el contrario contribuyen a la segregación de la ciudad. Regulaciones que no aprovechan el amplio potencial de las plantas bajas, el espacio de transición público-privado, cerrándose al espacio público e irónicamente, haciéndolo más inseguro. Regulaciones en las que el tratamiento del espacio público se limita a entenderlo como un porcentaje residual de un polígono, ignorando temas críticos como su ubicación, accesibilidad, mantenimiento y el fomento de actividades. Donde la participación de los ciudadanos es limitada, en el mejor de los casos a la validación de algunas propuestas, subestimando que son ellos los que mejor conocen la ciudad, sus problemas, necesidades y quienes podrían ser los mejores vigilantes.

Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable DOTS®

El Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable (DOTS) tiene como objetivo primordial revertir la tendencia del modelo 3D. El modelo DOTS apuesta por el crecimiento bajo en carbono, privilegiando un desarrollo compacto que acerca a las personas a sus destinos y actividades principales, promueve la movilidad sustentable y disminuye las distancias y tiempos de los viajes diarios ciudadanos. El modelo DOTS está encaminado hacia la creación de comunidades urbanas sustentables en donde el territorio, los usos de suelo y las redes de infraestructura y servicios se planean de manera integrada en favor de dar mayor accesibilidad para el crecimiento económico y social.

Una comunidad urbana sustentable articula su crecimiento a través de redes integradas de transporte, conectando eficientemente la ciudad con el resto del territorio y en su interior a través de los barrios DOTS. Estos barrios son abiertos, incluyentes, completos y privilegian el movimiento de las personas sobre aquél de los vehículos a través de calles bien equipadas, amables y seguras.

El modelo DOTS va de la mano con la reciente tendencia internacional, por parte tanto del sector público como de la iniciativa privada, de transformar el patrón de planificación y diseño urbano actual. El cambio de modelo en el diseño y ubicación de las nuevas comunidades urbanas mexicanas, junto con un entendimiento integral del problema urbano actual y la promoción de políticas públicas para el uso adecuado del sueño a nivel federal, pueden contribuir con un cambio de paradigma significativo en el desarrollo urbano del país.

Los 7 elementos **DOTS®**

Movilidad no motorizada

Se refiere a la movilidad que se realiza a pie, en bicicleta o similares sin uso de motores de ningún tipo y corresponde a los viajes que se efectúan a cortas distancias, 1 Km. a pie y 8 Km. en bicicleta, aproximadamente.

Transporte público masivo de alta calidad

El sistema de transporte público masivo debe de ser el medio principal para conectar las comunidades urbanas con el resto de la ciudad y región. Éste debe de proveer de confort y altos estándares de calidad en cuanto al recorrido y tiempos de traslado.

Espacios públicos de alta calidad

El espacio público el lugar por el cual nos movemos y vivimos la ciudad; son espacios de movilidad, de encuentro, de intercambio, de política, siendo a su vez el acceso a las actividades, servicios, comercio y el transporte público.

Usos de suelo

Los usos de suelo son los que van a determinar las actividades de un barrio o núcleo urbano, los cuales se traducen en destinos, motivos de viaje y además influyen en la presencia de usuarios en el espacio público.

Plantas bajas activas

La consolidación de núcleos urbanos compactos, diversos, donde los servicios y comercios sean próximos y accesibles al usuario, depende en gran medida de las plantas bajas, las cuales promueven la mezcla de usos de suelo dentro de un mismo inmueble.

Gestión del uso del automóvil

La gestión del uso del automóvil se refiere a una serie de medidas para desincentivar la dependencia del auto y dar prioridad peatonal y ciclista, promoviendo la seguridad vial y reduciendo el espacio público utilizado para el estacionamiento.

Participación comunitaria

La comunidad, como principal usuario del Barrio DOTS, es un actor importante en el proceso de planeación y diseño, por su participación en el cambio de patrones de movilidad y de estilos de vida.

Metodología del taller

Objetivo

El taller que tuvo lugar durante 2 días en la ciudad de Tijuana tuvo como objetivo específico definir las grandes orientaciones y estrategias de la actualización o creación de un instrumento normativo o de planeación del municipio.

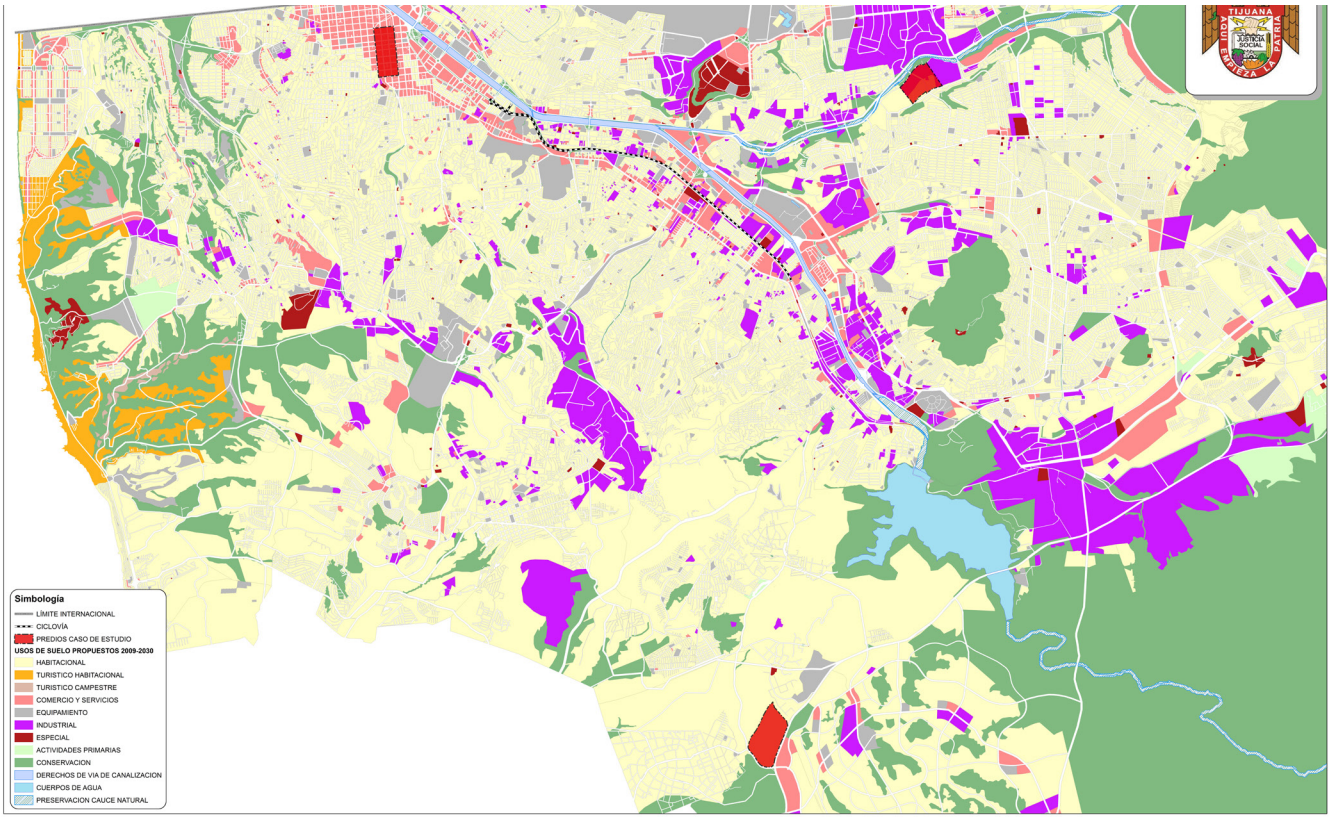
Se buscó de manera conjunta con el Instituto Municipal de Planeación de Tijuana establecer una plataforma que nos permitiera discutir, aprender y solventar muchos de los actuales desafíos municipales, específicamente en materia de normatividad urbana y movilidad sustentable, donde se integren los tomadores de decisión para la búsqueda de respuestas más ágiles, organizadas y eficaces.

Dicha visión deberá contemplar políticas de usos de suelo y densidades eficientes, modos de transporte complementarios y finalmente el diseño de las edificaciones que compondrán las nuevas partes de la ciudad.

Delimitación de la zona de trabajo

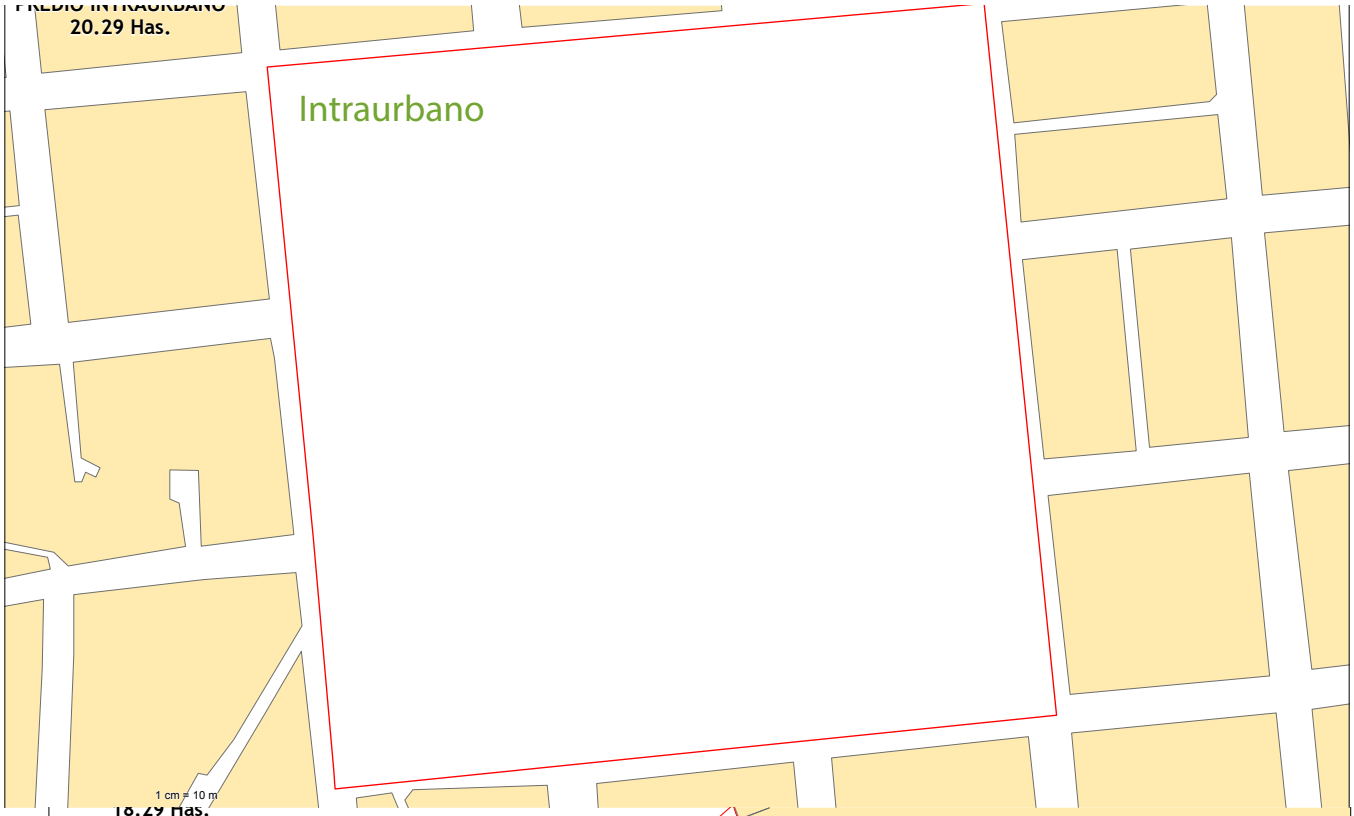
Como contexto a los ejercicios de diseño se eligieron dos predios en diferentes zonas de Tijuana:

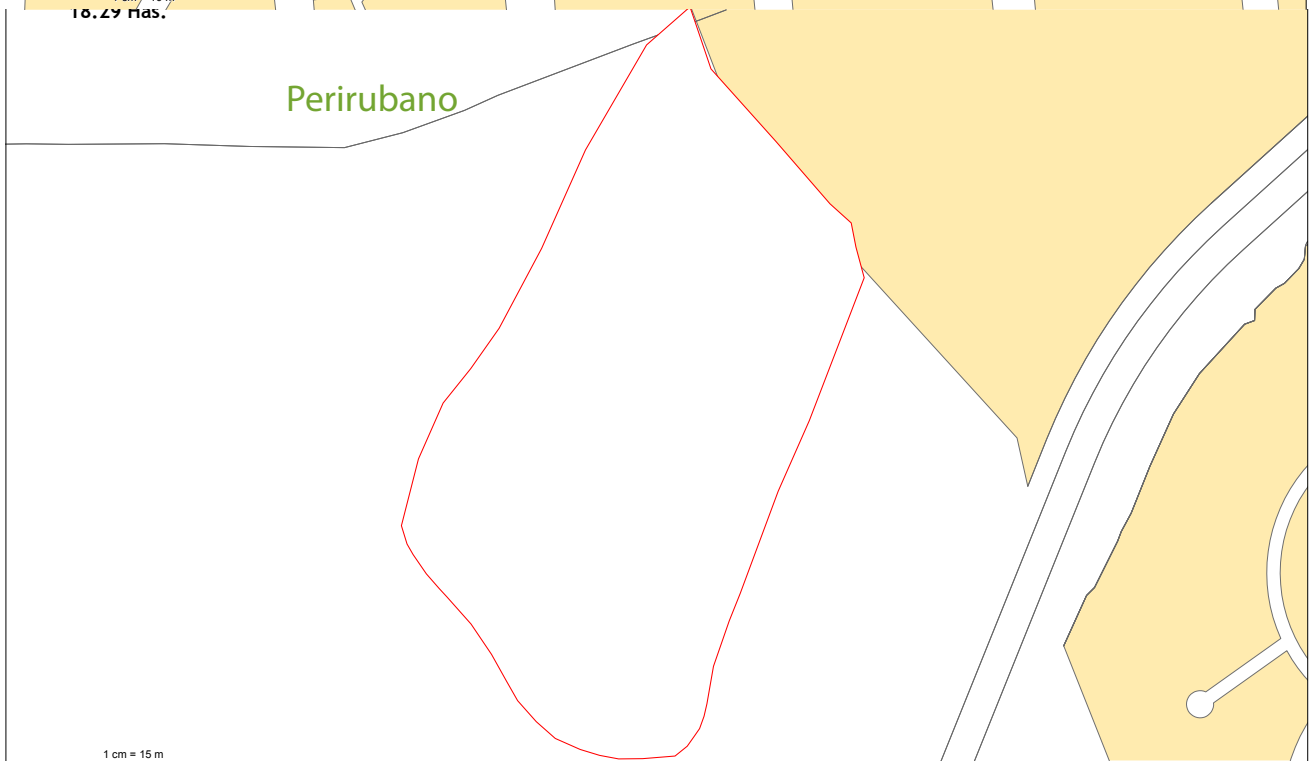
- Predio intraurbano (20 has)
- Predio periurbano (18 has)



Polígonos y equipos de trabajo

Se conformaron 8 equipos de entre 4 y 5 personas. Cada equipo tuvo que trabajar con base en uno de los dos polígonos seleccionados por el IMPLAN, los cuales estaban definidos por características diferentes, uno al encontrarse inserto en un contexto urbano consolidado y el segundo al encontrarse en la periferia de la mancha urbana.





Ejercicios de diseño

Análisis de orígenes y destinos, y líneas de deseo

Atractores y generadores de viaje:

Equipo 1 y 2:

Identificaron las zonas de empleo o de mayor interés de viaje en la zona. Puntos de atracción de viajes DIARIOS.

Equipo 3 y 4:

Identificaron las zonas de equipamiento, comercio o de mediano interés de viaje en la zona. Puntos de atracción de viajes SEMANALES.

Equipo 5:

Identificaron las zonas de recreación o de menor interés de viaje en la zona. Puntos de atracción de viajes EXCEPCIONALES.

Equipo 6:

Identificaron las zonas más densas o las principales áreas habitacionales de la ciudad.

Líneas de deseo:

Equipo 7:

Identificaron las calles o recorridos principales de viaje más concurridos en la ciudad.

Equipo 8:

Identificaron recorridos alternativos de viaje o de menor frecuencia en la ciudad.

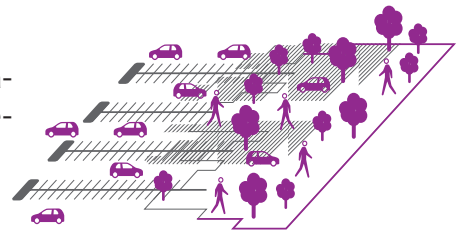
Los participantes del taller conjuntamente determinaron las principales líneas de deseo que se generan en su ciudad mediante la identificación de los principales puntos atractores de viajes y los principales generadores. Por "atractores" nos referimos a aquellos puntos donde una cantidad considerable de gente tiene la necesidad de ir, principalmente: lugares donde se labora, servicios y comercio. Y los "generadores" de viajes son las zonas donde se concentran mayoritariamente las viviendas de los habitantes. Como resultado, la conexión entre ambos define las principales rutas de movilidad.

Resultados:

Módulos de diseño

Elemento de Gestión del Automóvil

- Generar ambientes seguros y agradables por medio de la racionalización del uso del automóvil y el límite de velocidad.
- Gestionar la demanda del automóvil, como son el transporte empresarial y escolar, la organización vecinal de viajes, y convenios con empresas o asociaciones que desarrollan servicios de vehículos compartidos.
- Promover políticas públicas de gestión del estacionamiento como los son parquímetros o prohibición de estacionamiento sobre la vía pública.
- Considerar el número pertinente de cajones de estacionamientos para vivienda y comercio, siendo que éstos deberían de ser mínimos.



Módulo1: Redes de movilidad

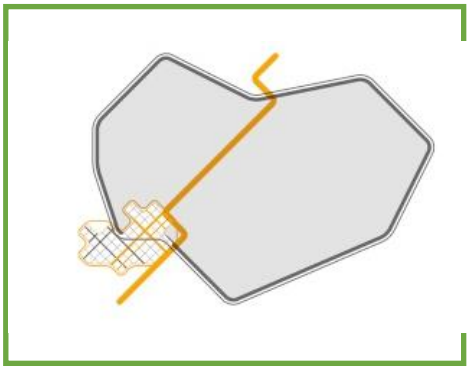
Tiempo: 1 hora 30 minutos

Redes peatonales y ciclistas:

- Conectar lugares de atracción para peatones y ciclistas
- Orientar las rutas más directas a la movilidad no motorizada
- Generar senderos ciclistas y andadores peatonales, no sólo de carácter recreativo

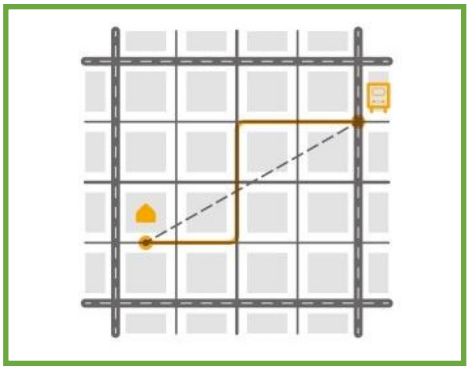
Viabilidad del transporte público

- Densidad = demanda potencial de usuarios del transporte
- Calidad y capacidad del servicio adecuadas al contexto
- Generación de núcleos densos y mixtos alrededor de las paradas de transporte público



Acceso al transporte público:

- Accesibilidad peatonal y ciclista al transporte público
- Ubicación estratégica de paraderos
- Eficiencia tanto del sistema de transporte público (oferta) como de la manera de acceder al sistema (demanda)

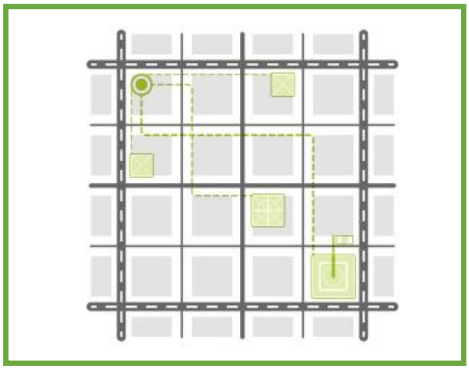


Módulo 2: Espacios Públicos y Equipamiento

Tiempo: 1 hora 30 minutos

Redes de espacios públicos

- Dar acceso a una variedad de espacios abiertos consolidados
- Crear espacios públicos comunitarios, cívicos, recreativos, etc
- Conectar los espacios entre sí y con puntos de atracción, especialmente a través de la movilidad no motorizada

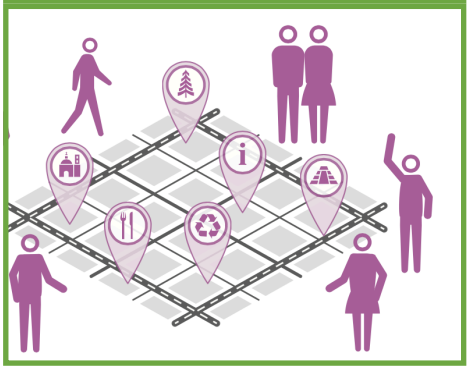


Equipamientos

- Definir uso de acuerdo al contexto urbano existente y a la vocación que se le quiere dar a la zona

Vida Pública y Participación Comunitaria

- Infundir los espacios públicos con actividades
- Ofrecer una variedad de razones para visitar, al menos 10
- Dar acceso universal, seguro y atractivo
- Considerar una estrategia de participación comunitaria

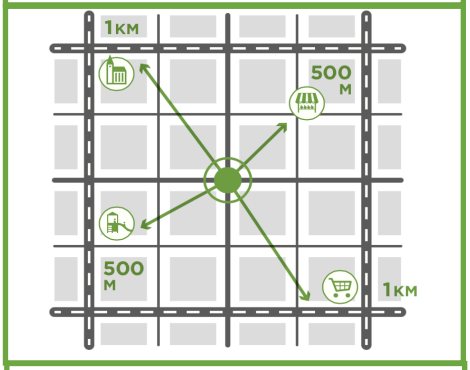


Módulo 3: Usos mixtos y plantas bajas activas

Tiempo: 1 hora 30 minutos

Servicios barriales y comercio

- Accesibilidad a servicios y comercios básicos
- Proporcionar comercio de menudeo cerca de las viviendas
- Destinar espacios - especialmente esquinas - para comercio, escuelas, jardines infantiles, clínicas
- Garantizar la accesibilidad a pie y en bicicleta



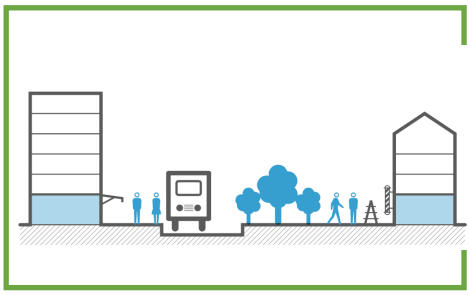
Plantas bajas activas

- Interacción con la calle y el entorno urbano
- Edificios a escala peatonal y orientados a la movilidad no motorizada
- Emplazamiento de actividades privadas sobre la vía pública
- Transparencia en fachadas comerciales, opacidad en residenciales (sin provocar muros ciegos)

Módulo 4: Densidad y tipologías de vivienda

Tiempo: 1 hora 15 minutos

- Promover un crecimiento compacto = crecer verticalmente
- Potencializar el espacio: mayor ocupación – menor área
- Aprovechar la infraestructura de servicios y redes de transporte existentes

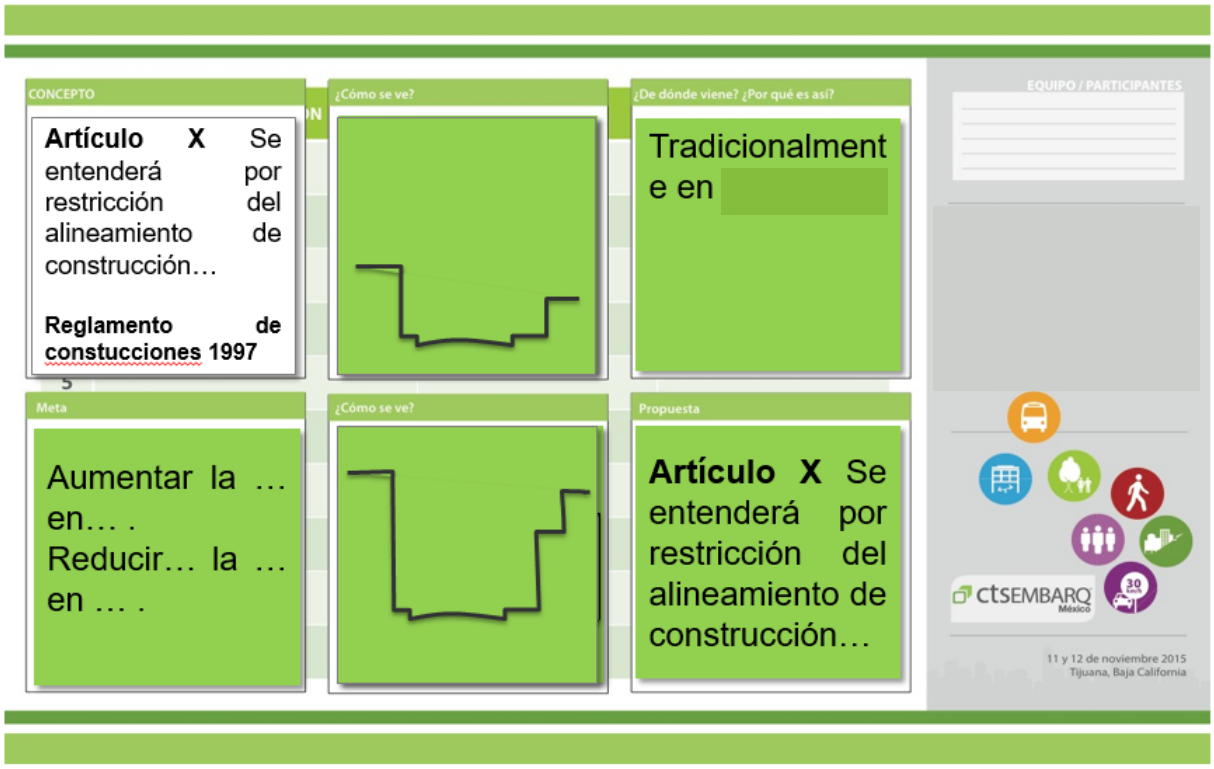


- Una alta densidad promueve que exista un buen acceso al transporte público – demanda potencial
- Proveer tipologías de vivienda que consideren los diferentes sectores del mercado inmobiliario.
- Promover la diversidad e inclusión en zonas habitacionales.
- Proporcionar vivienda para diferentes estratos sociales.
- Impulsar esquemas de vivienda productiva

Módulo 5: Factibilidad Normativa

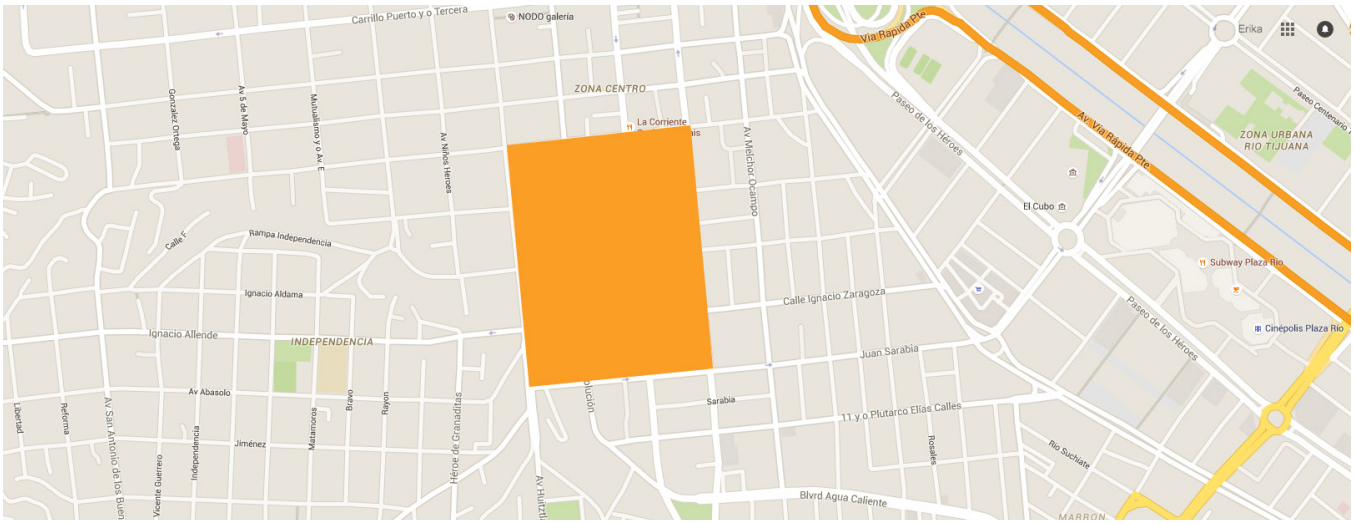
Una vez teniendo el resultado final que integra los cuatro módulos de diseño se analizó cuales son los obstáculos y retos dentro de la normatividad para poder permitir un Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable, de acuerdo a las metas establecidas al inicio del ejercicio (tabla que se encuentra a continuación).

Elemento DOTS	Actual	Competitivo	Radical
Espacio Público / Áreas verdes	1.7m2	3m2	10m2
Usos mixtos	3%	15%	50%
Densidad	25viv/ha	60viv/ha	180viv/ha
Comercio	2%	5%	15%
Equipamiento	3% y 10%?	13%	M2/hab
Vialidad	25%	25% (30%MNM 70%arroyo)	25% (60%MNM 40%arroyo)
% Viajes internos en MNM	40%	40%	40%
% Viajes en TP	38%	30%	40%
% Viajes en Auto	30%	30%	20%



Resultados Polígono 1: Predio Intraurbano

Este predio se encuentra inserto en un contexto urbano consolidado en la proximidad del Centro de Tijuana.



Resultados Radical

Equipo 1

Principales propuestas de los asistentes:

- Con el fin de aprovechar la propuesta existente por parte del Municipio de la nueva Línea de BRT, este equipo dentro del diseño del fraccionamiento incorpora un circuito de dicho sistema de transporte. El circuito se complementa con una red de ciclovías en las calles aledañas, para proveer de conectividad y alternativas de movilidad.

- Se proponen plantas bajas activas, las cuales se complementan con espacios de circulación peatonal amplios donde se provee de sombras con vegetación para que los recorridos se realicen de manera confortable.

- Las densidades del predio se abordaron mediante un esquema de alturas en pastel, para proveer de variedad de tipologías y frentes hacia la calle. En total resultaron 1375 viviendas, generando una densidad de 180 viviendas por hectárea, de 60m^2 y 80m^2.

- De acuerdo al análisis que se realizó en la zona, se determinó que como equipamiento hacía falta servicios de salud, de educación, y espacios de esparcimiento como lo son plazas.

Resultados Radical

Equipo 5

Principales propuestas de los asistentes:

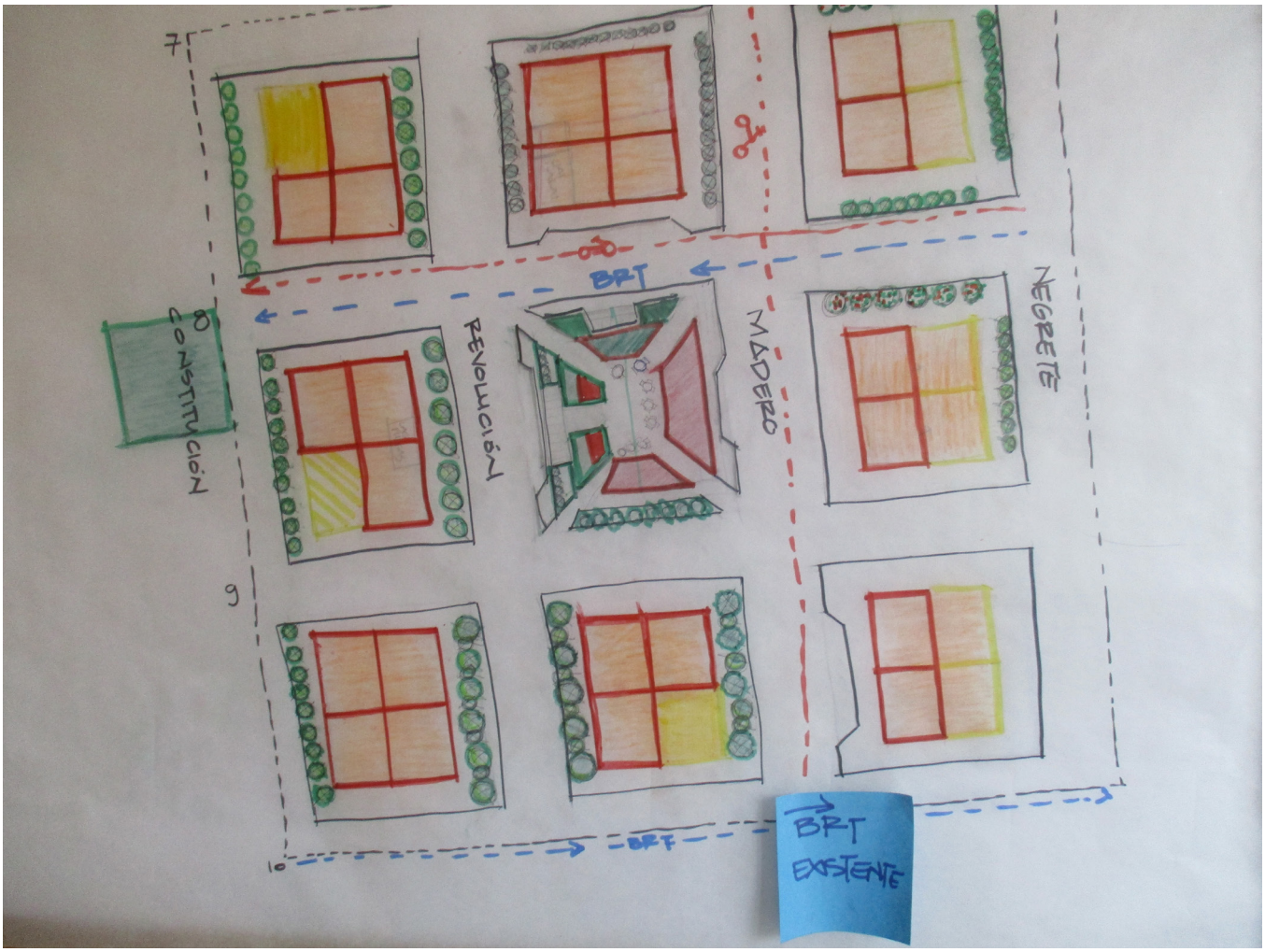
- Como estrategia integral de transporte se proponen rutas alimentadoras que se conecten con la Línea de BRT, además se consideran estas paradas como puntos potenciales de actividad comercial.

- Se establecen las densidades más altas en la proximidad del corredor de transporte. En total dentro del predio se proponen 500 viviendas, resultando en una densidad de 293 hab/ha. Se proponen diferentes tipologías de vivienda, teniendo edificios de hasta 9 niveles.

- Dentro de una de las vías se prohíbe el paso a los vehículos particulares, solamente se permite la circulación del transporte público y se permite dentro de horarios establecidos hacer carga y descarga de mercancías.

Resultados Competitivo

Equipo 2



Principales propuestas de los asistentes:

- Siendo que el predio se encuentra dentro de un contexto urbano ya consolidado, al equipo le pareció difícil limitar la intervención al perímetro del predio, siendo que su área de influencia claramente iba más allá de lo establecido. Por esta razón, se propone intervenir la zona de la calle 6ta, reduciendo el arroyo vehicular a un solo carril y ampliando la banqueta para volverla más caminable y generar una relación más directa con las plantas bajas activas.

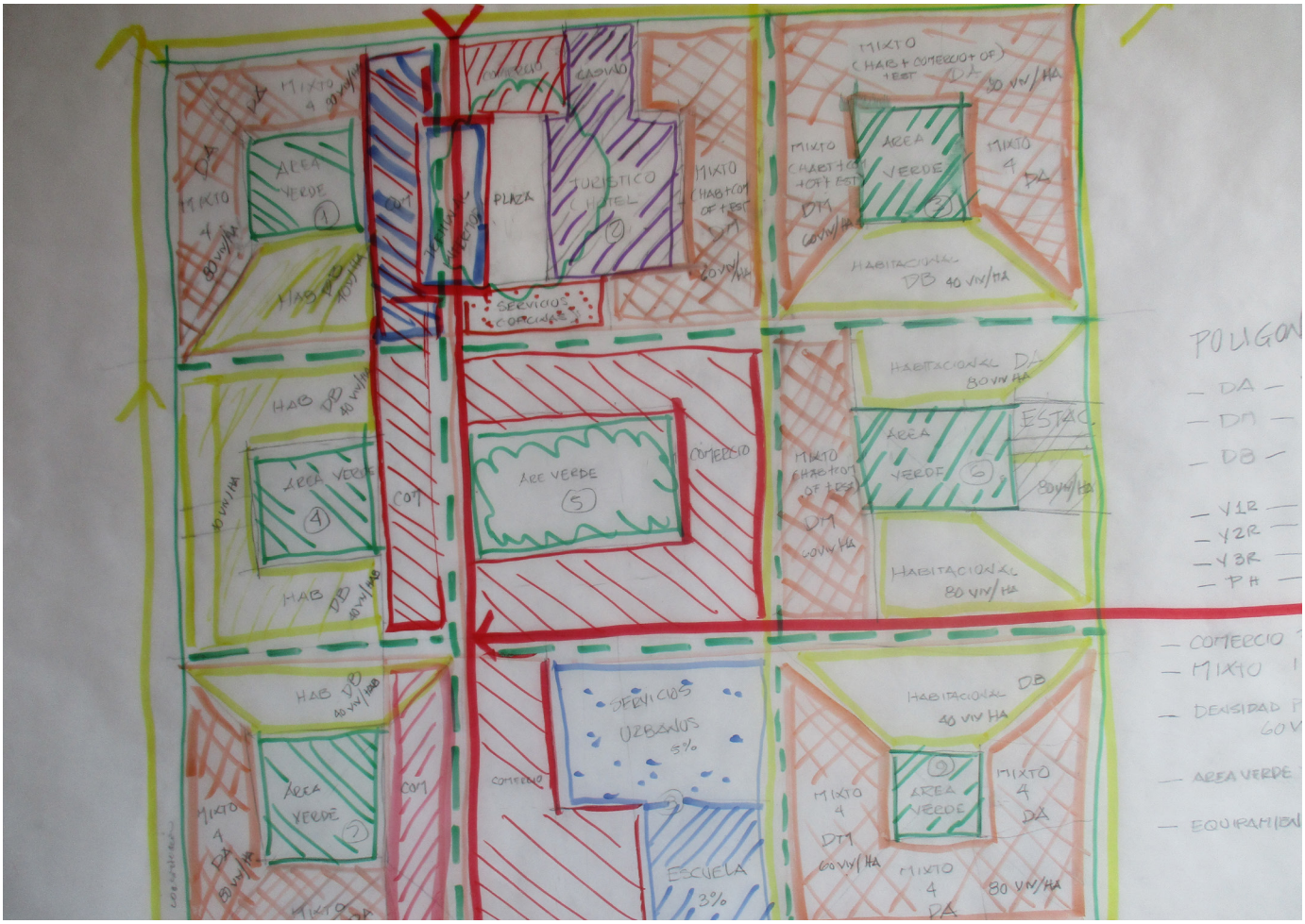
- Como complemento a la implementación de la Línea del SITT, se propone que las paradas de éste se intervengan con espacios públicos.

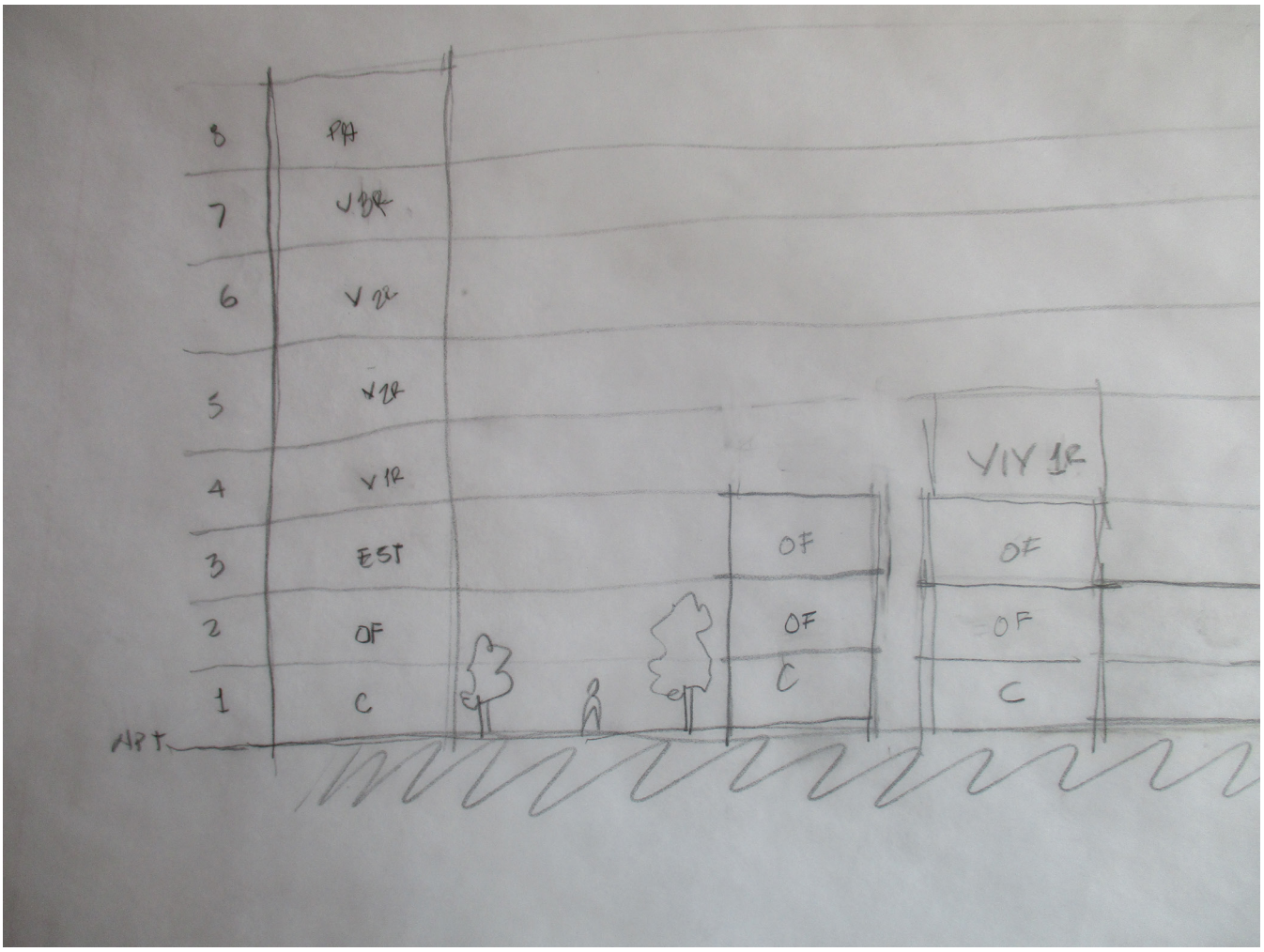
- Los usos mixtos que se proponen en la zona, además de la vivienda (la cual va dirigida a diferentes estratos sociales), son mayoritariamente comerciales y con un enfoque turístico.

- Como elemento adicional se contemplan paneles solares que mejoren la sustentabilidad de la zona.

Resultados

Equipo 6





Principales propuestas de los asistentes:

- Para proveer de alternativas de movilidad se proponen paradas del BRT a distancias que sean agradables para acceder a pie. Igualmente se complementa la red con ciclovías. Para impulsar la conectividad y albergar el intercambio de modos de transporte, se propone una terminal multimodal ubicada al norponiente del predio.

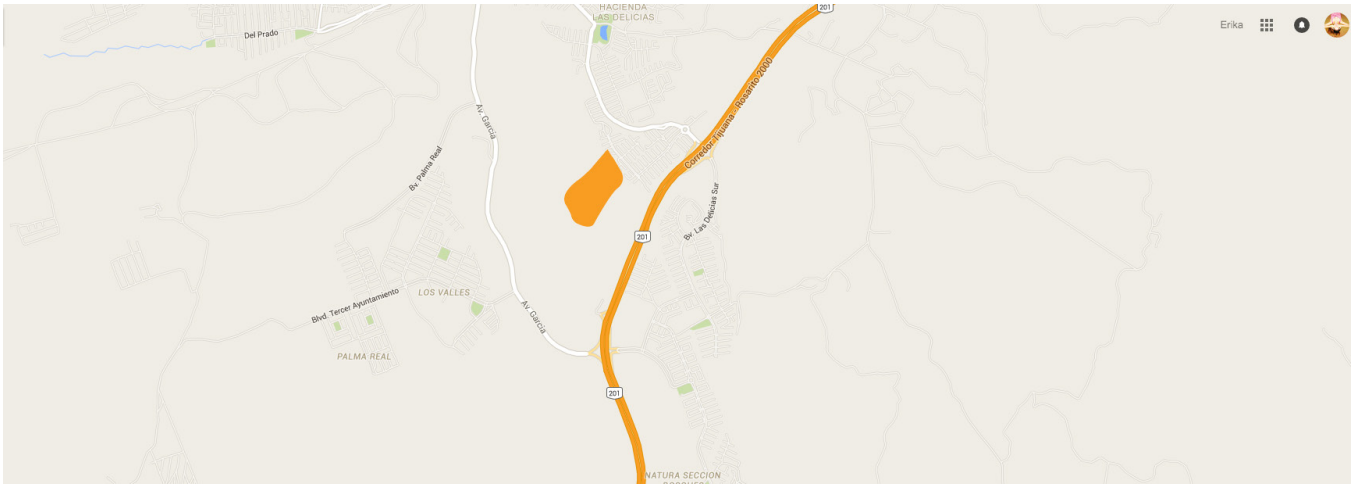
- Como medida de gestión del estacionamiento, solamente se provee de un edificio donde se concentren todos los lugares de estacionamiento.

- Sobre el corredor del BRT se establece el área más densa de uso mixto, albergando servicios y comercio. Cerca de la terminal se propone un hotel turístico con casino para atraer a la población flotante.

- Para la vivienda se tienen edificios de hasta 8 niveles, generando una densidad de 160 viv/ha.

Polígono 2: Predio Periurbano

Este predio se encuentra ubicado en el sur de Tijuana. En su cercanía pasa el Corredor Tijuana - Rosarito 2000. El predio está en una zona donde se han desarrollado algunos fraccionamientos pero de manera dispersa y desconectada.



Resultados Radical

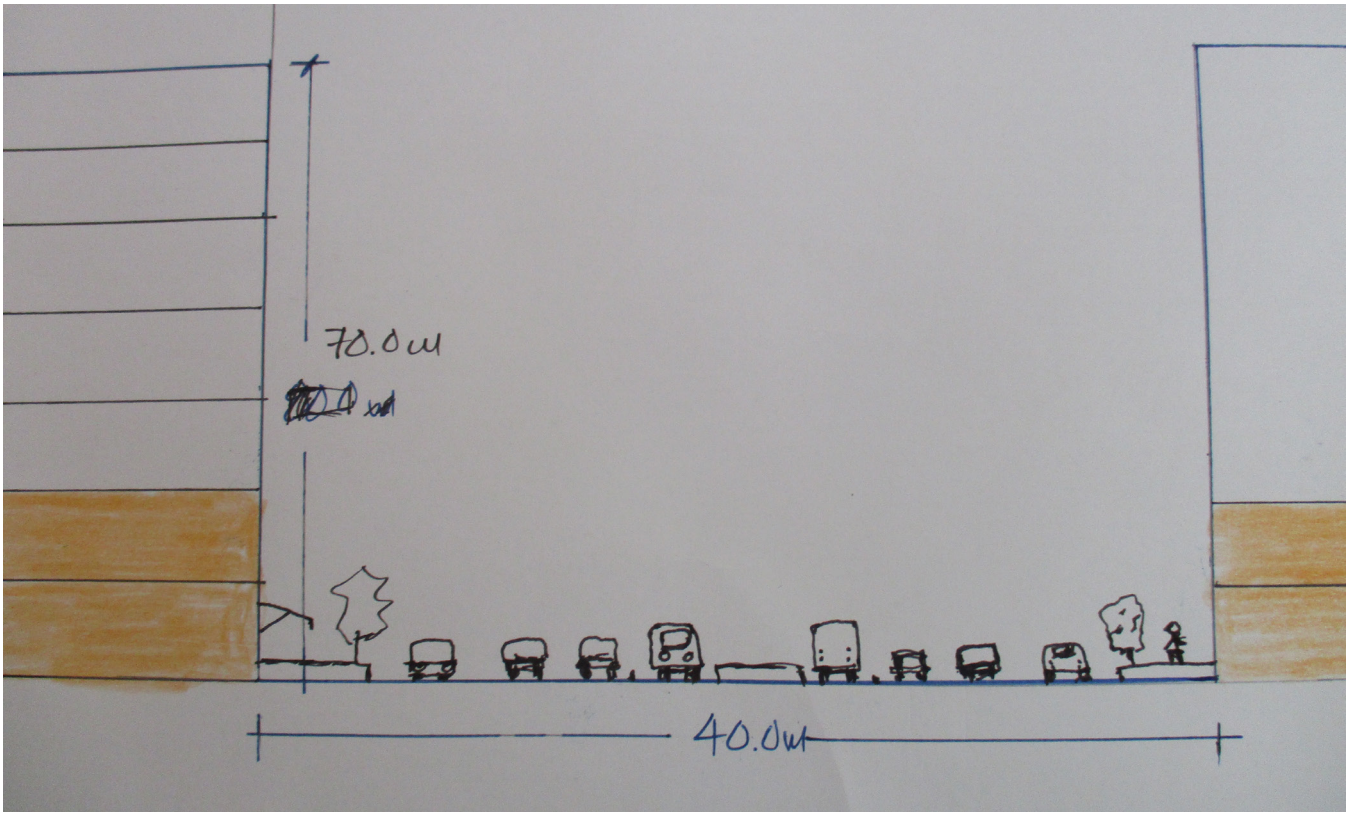
Equipo 7

Principales propuestas de los asistentes:

- Se propone un área del predio para albergar una extensión universitaria.
- Se busca aumentar las densidades del lugar. La densidad es quien determina las tipologías de vivienda del fraccionamiento.
- El uso es habitacional mixto, promoviendo sobre todo el comercio de escala barrial.
- Como equipamiento se propone un edificio de administración pública y una unidad médica familiar (IMSS), aunado a la extensión universitaria.
- El predio lo atraviesa y se conecta mediante un corredor de BRT.
- Se busca sobretodo generar un tráfico peatonal rico.

Resultados Radical

Equipo 4



Principales propuestas de los asistentes:

- Por el Boulevard García de 40m de sección se incorpora una Línea de BRT. Se propone un Eje Colector de 28 m. de ancho donde correrá el transporte público y una ciclovía. En las calles locales, de 18m., se establece una ciclovía con zonas de ascenso y descenso y biciestacionamientos.

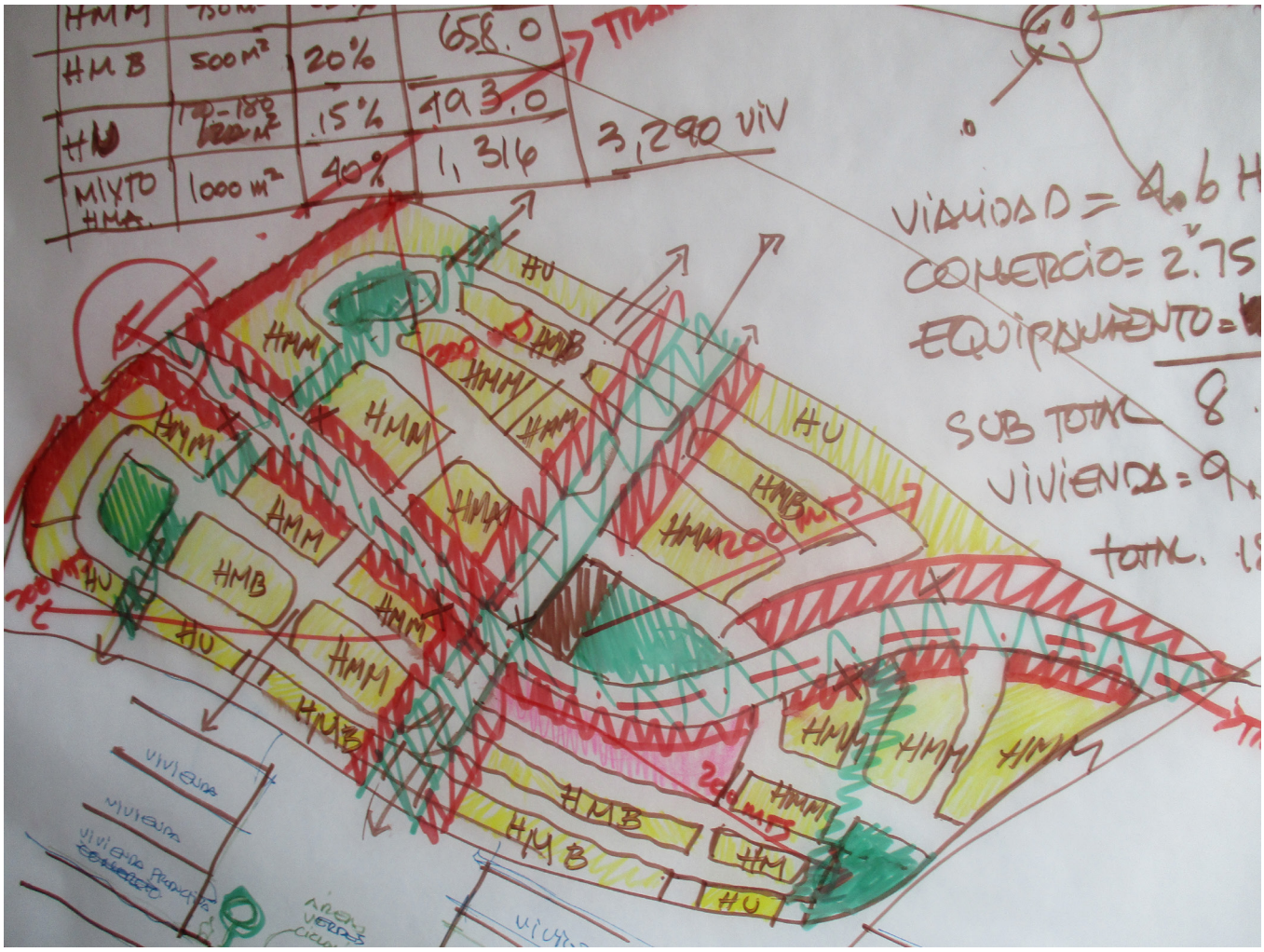
- Se establecen zonas de comercio y servicios y vivienda plurifamiliar. Se consideran edificios de hasta 7 niveles.

- El 10% del área de donación se pondrá en venta. Y como equipamiento se tiene considerado establecer un Centro Comunitario.

- El proyecto no se enfrentó con ningún obstáculo en la normatividad para su hipotética construcción.

Resultados Competitivo

Equipo 3



Principales propuestas de los asistentes:

- El predio está definido por dos ejes principales que lo atraviesan de norte a sur y de oriente a poniente. Por uno de ellos corre el transporte público y se establece una ciclovía para procurar el tránsito seguro de bicicletas.

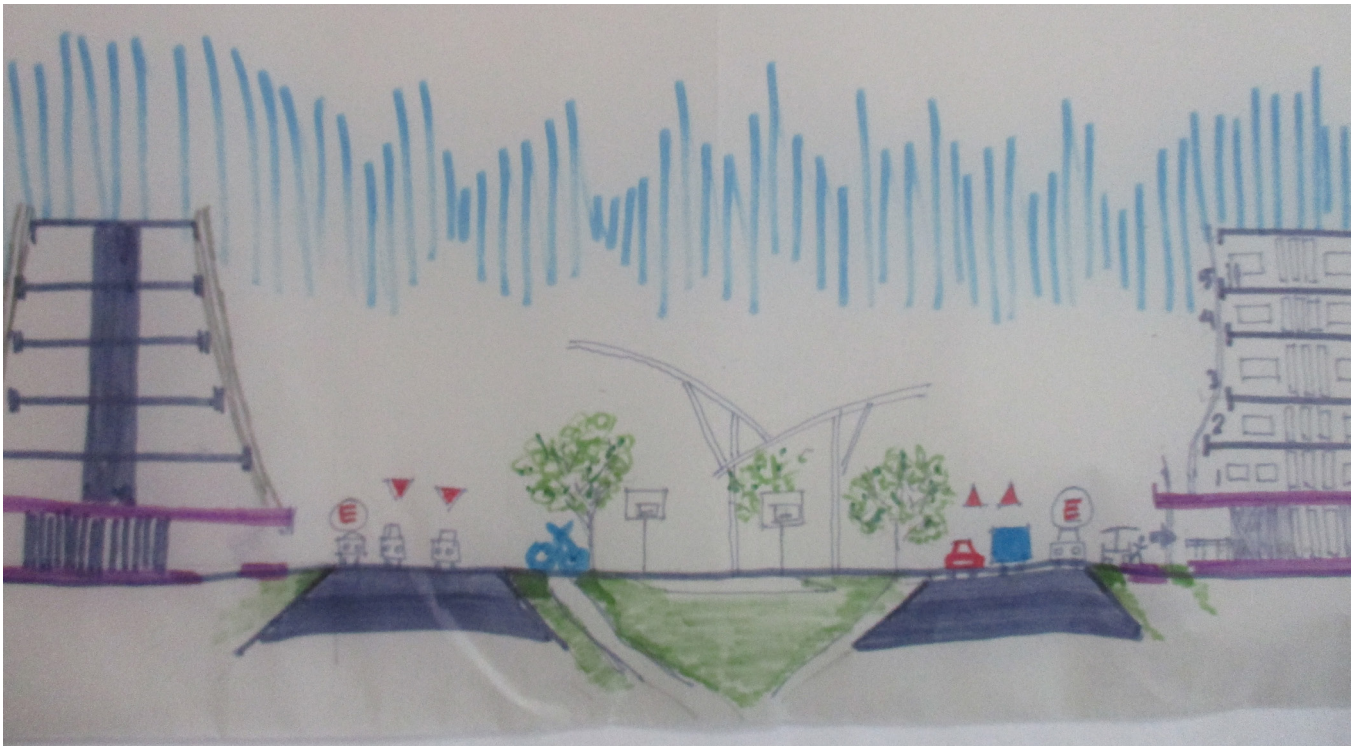
- Como medida de seguridad y de disfrute, en algunas de las calles locales se establecen zonas 30, esto quiere decir tránsito de vehículos a baja velocidad. En las calles secundarias donde se propone ciclovía se acompaña con un corredor verde donde se prohíbe el estacionamiento.

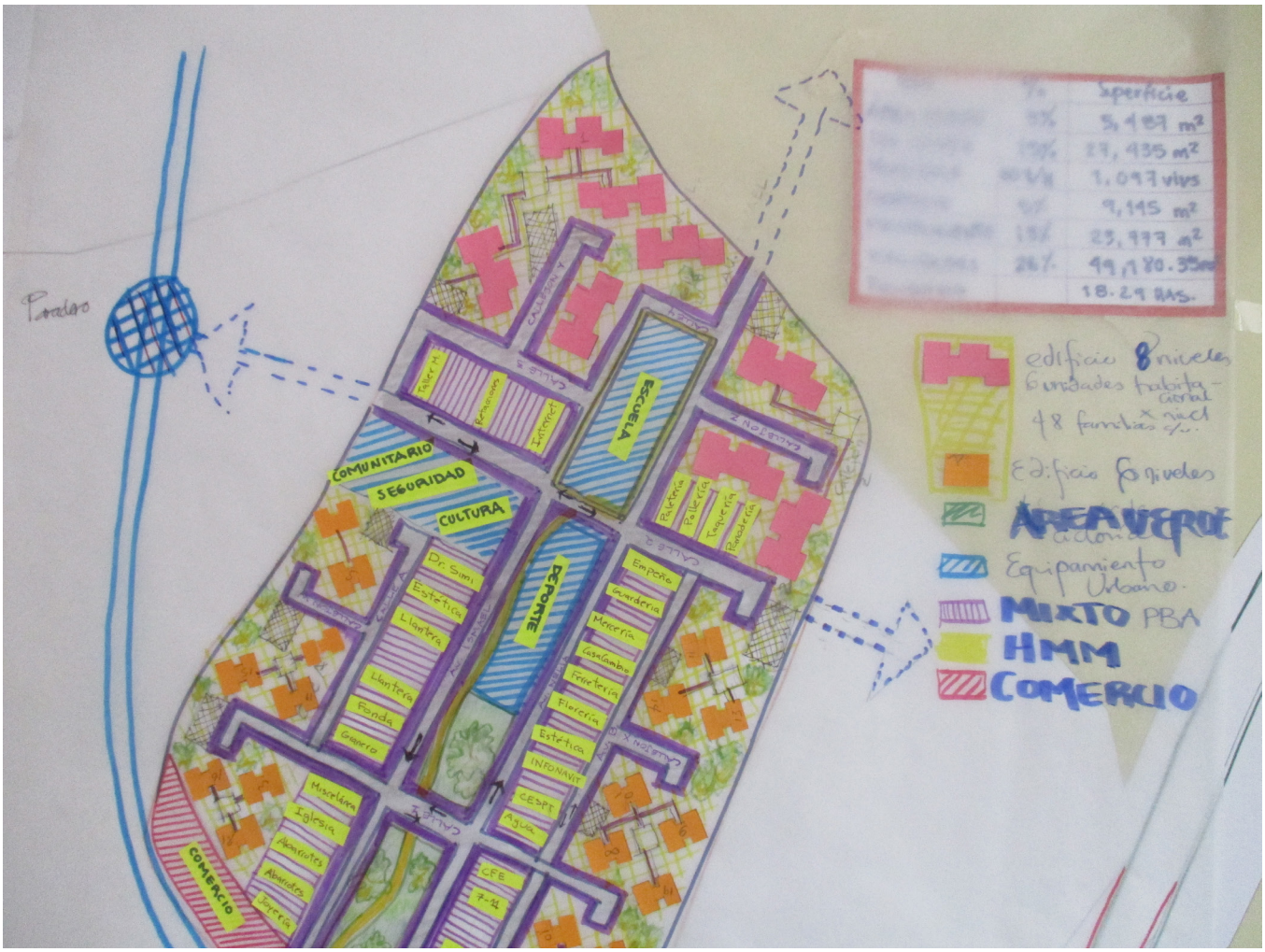
- Como medida de gestión del estacionamiento en uso habitacional, solamente se permite 1 cajón por cada dos viviendas.

- En cuanto a la vivienda se tienen edificaciones de hasta 6 niveles, generando en el predio una densidad de 80 viv/ha.

Resultados Competitivo

Equipo 8





Principales propuestas de los asistentes:

- En el punto de conexión entre la vía local del predio y el Corredor Tijuana - Rosarito se establece un Centro de Transferencia Multimodal donde se encontrará la estación del BRT.
- Dentro del fraccionamiento se determinan tres ejes principales de conectividad, uno de ellos es un par vial de dos carriles de circulación que da pie a un parque lineal central.
- El espacio público propuesto, además de servir como lugar de esparcimiento tiene la función de ser un espacio de transición, de lo público a lo privado, creando espacios semi-permeables.
- Como equipamiento se considera un área escolar, un centro comunitario y un centro de la cultura.
- Para promover la sustentabilidad, el fraccionamiento cuenta con paneles solares y tratamiento de aguas residuales.