

UNIVERSIDAD ANAHUAC

ESCUELA DE ARQUITECTURA

CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO



UNIVERSIDAD ANAHUAC

VINCE IN BONO MALUM

ESTACIONAMIENTO PARQUE POLANCO

TESIS PROFESIONAL

PARA OBTENER EL TITULO DE

ARQUITECTO

P R E S E N T A

LEONOR MISSRIE SABAY

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INTRODUCCION

Capitulo I	POLANCO ANTECEDENTES EVOLUCION ESTILOS ARQUITECTONICOS ESTADO ACTUAL ESPECTATIVAS CONCLUSION
Capitulo II	ESTACIONAMIENTOS ANTECEDENTES EVOLUCION REGLAMENTO
Capitulo III	INVESTIGACION OFERTA Y DEMANDA DEMANDA OFERTA CONCLUSION ROTACION ESTUDIO ECONOMICO
Capitulo IV	ANALISIS PROYECTO ORGANIGRAMA ADMINISTRATIVO ESQUEMA DE FUNCIONAMIENTO PROGRAMA ARQUITECTONICO ANALISIS DE AREAS
Capitulo V	PROYECTO ARQUITECTONICO MEMORIA DESCRIPTIVA

La falta de estacionamiento en el D.F. es un problema cada vez mayor.

Según datos de Servicios Metropolitanos, organismo descentralizado del departamento del D.F., en 1985 un 70% de las necesidades de estacionamiento se satisfacían en la vía pública.

Actualmente existen poco menos de 800 estacionamientos que en conjunto ofrecen un total de 130,000 cajones. Esta cifra es muy baja ya que en la ciudad de México más de dos millones de vehículos demandan estacionamiento diariamente.

La falta de oferta de estacionamiento deja por consiguiente, que este se de en las calles y avenidas como último recurso.

La ciudad se ve invadida por una serie de vehículos que no sólo deterioran la imagen urbana, si no que provocan el congestionamiento vial en diversos rumbos de la metrópoli, ocasionando problemas que afectan a la ciudad y a sus habitantes.

Muchos de los conflictos que hoy en día México vive son producto de una mala planeación. La escasez de estacionamientos es uno de ellos que además contribuye directamente a la contaminación ambiental, situación que día a día se agrava y que requiere de una solución urgente.

En ésta tesis propongo estudiar una zona de la ciudad planteando una solución que podría ser aplicable en diversos puntos de la ciudad que presenten el mismo conflicto, dignificando así al hombre y su ámbito.

El área de estudio se ubica en uno de los puntos de mayor conflicto dentro de la colonia Polanco, siendo esta una zona que consta con usos del suelo diversos, predominando el comercial.

Mis objetivos son los de ofrecer un mejor servicio urbano proponiendo un estacionamiento que de solución a los conflictos antes mencionados, mejorando así la fisonomía de una colonia que se ha visto afectada por su propio crecimiento.



ANTECEDENTES

Habiendo quedado destruida la ciudad de Tenochtitlan, Hernán Cortéz mandó trazar la capital española de la Nueva España en el mismo lugar que ocupara la antigua. La traza se le dió a Alonso García Bravo quien conservó la mayor parte de la antigua plaza central de la capital Azteca, así como las grandes calzadas y canales que rodeaban la insula de Tenochtitlan.

El Cerro de la Langosta-Chapultepec, que fué ocupado por los Toltecas y posteriormente habitado por los Aztecas desde 1299, se ubicaba al suroeste del Lago de Anahuac; era un cerro de poca altura.

Cuando se fundó Tenochtitlan, en 1325, el Rey Izcoatl lo arregló para habitación de recreo y sitio de memoriales de los reyes aztecas. En 1435 el Rey Netzahualcóyotl construyó un palacio al pie del cerro y realizó obras de manantiales y acueductos que desde Chapultepec surtían de agua dulce a la ciudad, y al él también se le atribuyó la siembra de ahuehuetes. En la cima del cerro había un teocalli que sirvió como observatorio astronómico.

En 1530 El Ayuntamiento de México logró obtener del Rey Carlos V una Real Cédula ordenando que de las propiedades del conquistador fuera segregado el lugar conocido como "Chapultepec" para que pasara a ser posesión de la ciudad de México. El Ayuntamiento lo destinó a sitio de recreo y su importancia como fuente de suministro de agua a la ciudad continuó.

Con la explosión de 1784 que acabara con la Ermita de San Francisco Javier que se encontraba construida en la cumbre, y con la fábrica de pólvora edificada por Hernán Cortéz, el Virrey Don Matías de Galvez y su hijo construyeron una casa de campo en 1875, misma que después se llamara "Castillo de Chapultepec". Este castillo fué construido por el Ing. Militar Don Agustín Mascaró.

El segundo Conde de Revillagigedo (1794-98) lo utiliza como Archivo General de la Nación para evitar que el Rey Carlos IV lo rematara y cuando éste deja el virreynato, el castillo es vendido al Ayuntamiento de la Ciudad de México.

Guadalupe Victoria, primer presidente de México después de haber sido consumada la independencia, en 1826, fundó un jardín botánico que vive parcialmente hasta después de 1910.

Durante la intervención, la idea de Maximiliano de Habsburgo de unir su residencia con el palacio imperial, liga el bosque con la capital a través de la "Avenida del Imperio" o "Paseo de la Emperatriz" (hoy Paseo de la Reforma) en 1864. La traza de esta avenida la hace el austriaco Alois Bollaud Kuhmackerl.

Mientras estuvo Díaz en el gobierno, el ministro Limantour hace que el bosque conserve una apariencia lo más parecida posible al de Boulogne (Francia), dándole así al bosque un carácter de campo de caza.

Las Haciendas de la Hormiga, junto al Molino del Rey, Los Morales, Huizachal, Dolores y el pequeño pueblo de Tacubaya y Condesa, fueron vecinas al bosque durante gran parte de la historia de este. De las más importantes fué la "Hacienda de San Juan de Dios de los Morales" irrigada por el Río de los Morales.

El dato más antiguo que se tiene de esta hacienda corresponde al año de 1643, año en el que el Lic. Tejeda, oidor de la Real Audiencia funda la hacienda.

En 1840 el General Luis Quintanar y las Sras. Josefa, Xaviera e Ignacia Arechavala, adquieren la propiedad. A partir de esta fecha la cronología de cambio de propietarios es la siguiente:

- 1841 Sra. Josefa Garay Arechavala Vda. de Caledonio Herro.
- 1869 Sr. Loreto Cañas Herro de Dantán y Eduardo Cañas Herro.
- 1872 Sr. Eduardo Cañas Herro, quien compra la parte de Loreto Cañas Herro.
- 1876 Sr. Jesus Goribar, quien la deja a su hijo en:

1879 Sr. Juan Goribar, quien la vende en:

1880 Sr. Eduardo Cuevas Rubio, hijo menor de Ana Lascrain de Cuevas Rubio.

En 1880 "La Hacienda y Molinos nombrados 'San Juan de Dios de los Morales' y sus ranchos anexos 'El Huizachal' y 'Polanco'" se encontraban situados en la jurisdicción de Tacubaya, D.F. y villa de Tlanepantla, edo. de México. Sus linderos eran los siguientes:

Al Norte: La Hacienda de León, el Molino de Sotelo, el Pueblo de San Joaquín y la Hacienda de la Asunción.

Al Sur: La Hacienda de Jesús del Norte, Pueblo de Tecamachalco, Molino del Rey y Rancho de Anzures.

Al Poniente: El Molino de Reohondo y la Hacienda de León.

Al Oriente: La Hacienda de la Blanca. Que propiamente comprendieron: El Molino y la Hacienda, el Rancho del Huizachal y el Rancho de Polanco, hoy en día Colonia Polanco y Colonia Chapultepec Morales.

Debido al constante crecimiento de la ciudad, los cinco hijos de Eduardo Cuevas Rubio, a quienes este les había dejado las tierras, deciden fraccionar la hacienda comenzando con la venta de lomas en donde se hizo la urbanización de Reforma Heights en 1928. La repartición de tierras fue la siguiente:

Los tres hijos varones recibieron la zona sur-oriente y más cercana a la ciudad:

Eduardo: El hijo mayor, recibió del límite que marca el Río de los Morales, hasta el Río San Joaquín incluyendo el casco, lo que implica que a su cargo estuvo la venta de Polanco, Irrigación, Lomas, Hipódromo y Legaría.

Carlos: Recibió los terrenos comprendidos entre el Río de los Morales y el Río de Dolores y fué el primero en vender. De ahí aparecieron las Colonias Hipódromo de las Américas, las zonas militares, Reforma Heights y Tecamachalco.

Alberto: Recibió de Río San Joaquín hasta el Río Consulado donde se ubicó la Colonia Anzures, Anahuac, Popotla y Xochimanca.

Las dos hijas recibieron la zona nor-poniente de los terrenos de la hacienda que ya eran más alejados de la ciudad. Esta abarcaba del Rfo de los Remedios hacia el sur y hasta el Rfo de Dolores.

Actualmente el Molino de la Hacienda es Restaurant (El Province) al igual que el casco y el olivar paso a ser el Hospital Militar y San Isidro Lomas. Los hijos de Eduardo son los que se hacen cargo de esto.

En su colindancia hacia el oriente estaba la Hacienda de la Teja que posteriormente fuera la Colonia Cuauhtémoc.

Como dato curioso: Se le dio el nombre de los Morales porque en los terrenos habfa muchos arbolitos de moras; "Morales"

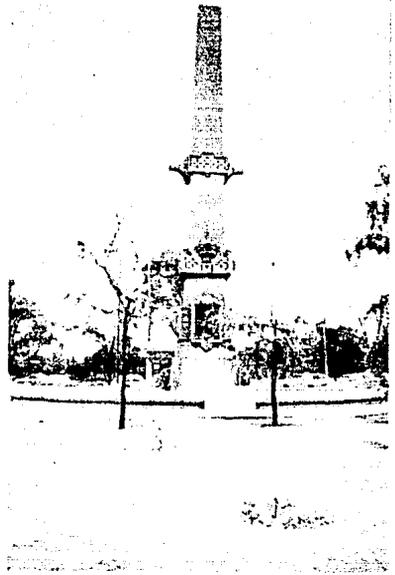


"OBELISCO"

Siendo Presidente de la Rep. el Sr. General
de Division

C. LAZARO CARDENAS
y jefe del Dep. Central del D.F. el Dr.
y Gral.

C. JOSE SUROB
este fraccionamiento
CHAPULTEPEC - POLANCO
fué realizado por
DE LA LAMA Y BASURTO
planificación de los arquitectos
JOSE DE LA LAMA Y RAUL DE LA LAMA
obras de arquitectura, arq.
ENRIQUE ARAGON ECHEGARAY
atención personal de:
RAUL A. BASURTO
1937 - 1938



*Obelisco y fuente localizada entre Paseo
de la Reforma, Campos Eliseos y Julio
Verne. Símbolo de Polanco.*

*Dedicado a Simón Bolívar (1783-1830),
Libertador Americano.*

*Escultura de Enrique Guerra, erguida para
recordar el origen de Polanco.*



1985 vista aerea de Polanco.

No se sabe a ciencia cierta el origen del nombre Polanco, pero es de suponerse que proviene del "Rancho de Polanco" que formaba parte de la Hacienda de los Morales.

Polanco, que abarca lo que hoy es Polanco, Los Morales, Chapultepec Morales, Chapultepec Reforma y Chapultepec Polanco, trazada por el Ing. de la Lama e inaugurada en 1936. Su desarrollo urbanístico se dio en 4 fases consecutivas que son las siguientes:

POLANCO 1936

Límites: Al norte con Presidente Masaryk (antigua calzada de los Morales).

Al sur con Ampliación del Paseo de la Reforma con una doble barrera jardinada flanqueando el acceso por lo tanto, límite real con Campos Eliseos (antes Rfo de los Morales).

Al este con Arquímedes (Ampliación de Calz. de los Pinos).

Al oeste con Moliere (trazada sobre la Calz. del Huerto de la Hacienda).
Superficies: Superficie total: 527,500m²

Superficie de parques y jardines: 66,500m² (13.4% del total).

B. Flancos: 78,200m².

Áreas construibles por restricciones: 62% del restante.

Características: En esta primera urbanización destaca su traza y la influencia de los ideales del siglo XVIII que podemos ver en: Su retícula rectangular de 38 manzanas de donde se fugan 6 ejes (de los que solo se continuó uno)

Sus calles relativamente estrechas flanqueadas por banquetas muy amplias de 4m de las que la mitad se destinó a áreas verdes.

Su restricción de 3m a paramento de fachada.

CHAPULTEPEC POLANCO

CHAPULTEPEC MORALES

1939

Límites: Al norte con Ejército Nacional (av. del Ejército).

Al sur con Campos Eliseos y se amplía a Ruben Darío y Fundición.

Al este pasa de Arquímedes a Mariano Escobedo.

Al oeste se mantiene Moliere aunque se traza la calle de Séneca.

Superficies: Superficie total de nueva urbanización: 1,473,200m².

Superficie de parques y jardines con camellones: 38,700m².

Áreas Construibles considerando restricciones: 78.5%.

CHPULTEPEC REFORMA 1940

LOS MORALES 1945

Sobre los terrenos que hasta esta fecha se había reservado la hacienda, genéricamente "Polanco".

Límites: Al norte con Ejército Nacional.

Al sur con Paseo de la Reforma y Anillo Periférico (av. Manuel Avila Camacho).

Al este con Mariano Escobedo.

Al oeste con el Anillo Periférico.

Superficies: Superficie total: 3,371,810m² (en 1970 esta cifra representaba el 22% del área total del D.F.).

Superficie de parques y jardines con camellones: 203,420m².



1936 Ampliaciones de Granada, Barrilaco, Chapultepec Morales, Irrigación, Loma Hermosa y Residencial Militar.

En 1936 las zonas en proceso de urbanización se extendieron rápidamente y quedaron espacios intermedios por urbanizar, mismos que se aprovecharon como parques y jardines públicos. Tal es el caso de Polanco, Azules, Cuauhtémoc.



1936 Chapultepec Morales, Chapultepec
Polanco, Granada y Polanco.

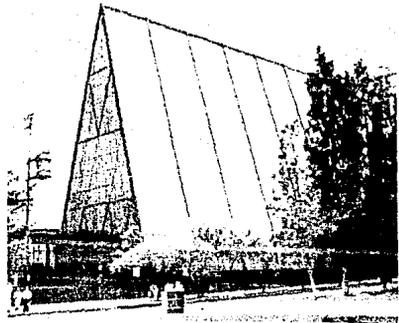
El desarrollo de Polanco se dio principalmente durante los años 40's y 50's y fué el marco ideal para un nuevo estilo, mismo que representaba la respuesta de los arquitectos mexicanos a las influencias y estilos del extranjero.

Polanco fué el marco ideal para la floreciente clase alta postrevolucionaria que buscaba su ubicación dentro de la sociedad mexicana. Parte de ésta sociedad también estaba compuesta por emigrados españoles y del Medio Oriente que habían logrado cuantiosas fortunas y sentían la necesidad de mostrarlo, convirtiéndose así Polanco en una de las zonas más exclusivas de la ciudad.

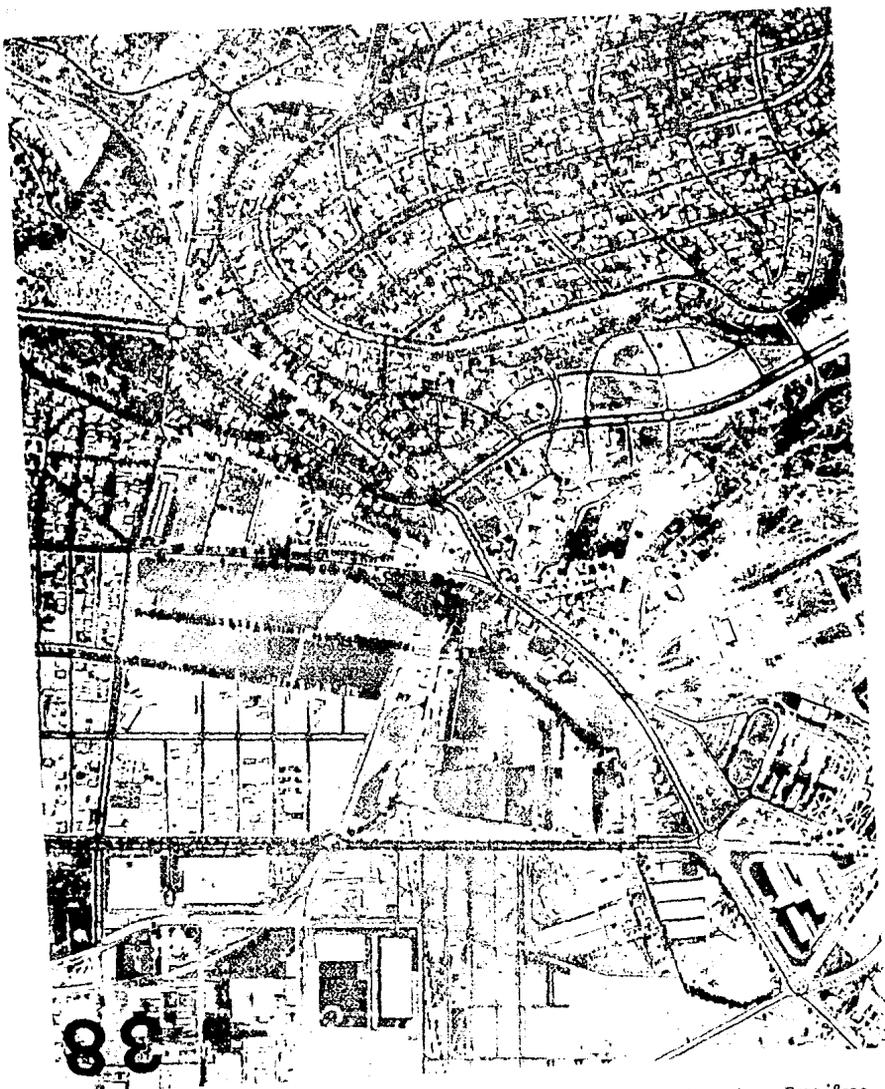
Durante los años 50's y 60's, Polanco adquirió una personalidad muy definida y a éstas características contribuyeron el establecimiento de escuelas como el Instituto Patria, El Margarita de Escosia, y el Liceo Franco Mexicano; Iglesias como la de San Agustín y San Ignacio, facilitando así una homogeneidad única en la ciudad



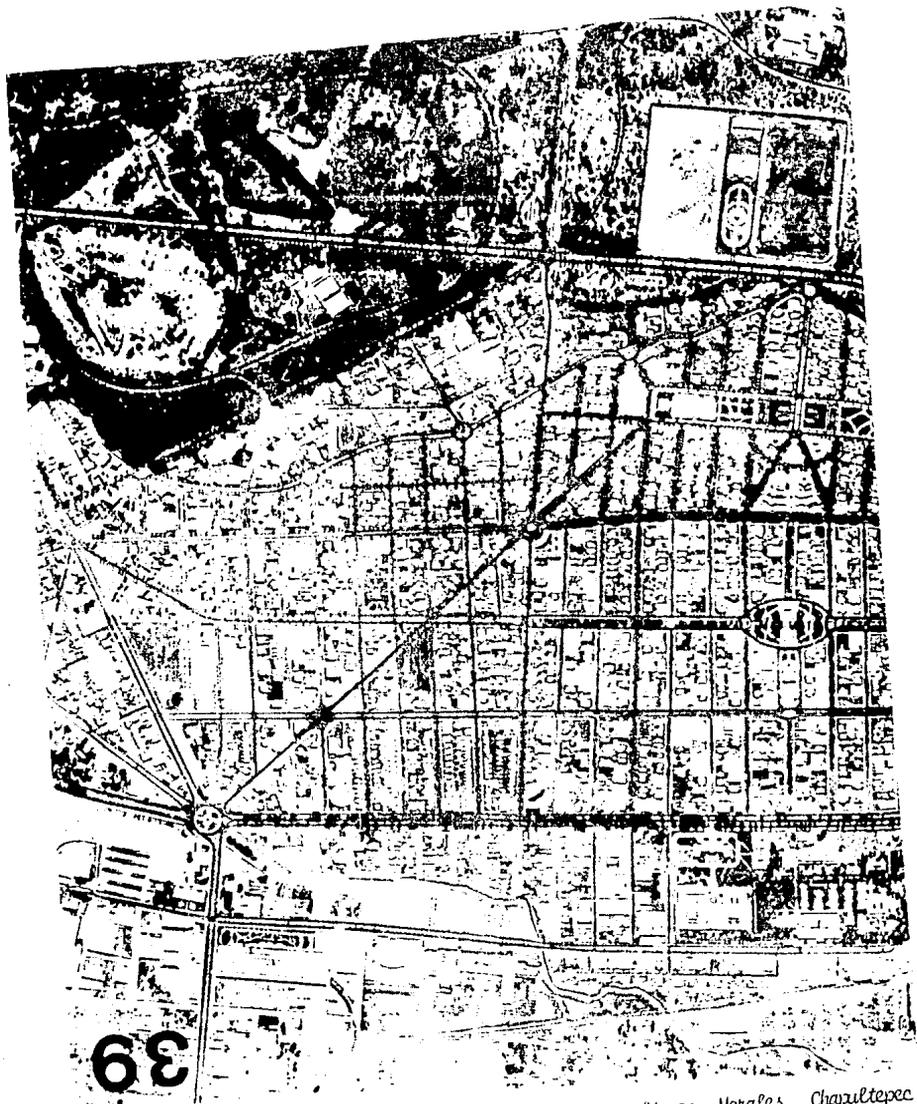
Iglesia de San Agustín



Iglesia de San Ignacio de Loyola



1950 Ampliación Granada, Barrilaco,
Chapultepec Morales e Irrigación.



1950 Chapultepec Morales, Chapultepec
Poltanco y Granada.

ESTILOS ARQUITECTONICOS DE CONSTRUCCION

De los años 1938 a 1946 el estilo dominante en Polanco es el llamado "Californiano Barroco". Este surge de la influencia ejercida por California donde se estaba poniendo de moda lo español que comprendía el plateresco y una arquitectura popular provinciana y pintoresca cuyo origen supuestamente se encontraba en las costas del Mediterráneo, en América Latina en general o tal vez en los ranchos mexicanos.

Aún no satisfechos totalmente por el tipo de casa Californiana que se venía haciendo en las colonias Hipódromo Condesa, Cuauhtémoc, Lomas de Chapultepec por los años 1928-35, la clase adinerada de la segunda mitad de la década de los 30's propician además de el estilo Californiano, una arquitectura Barroca que da como resultado la arquitectura "Californiana - Barroca".

Las características predominantes de este nuevo estilo son las siguientes:

- *Rica y a veces excesiva ornamentación hecha de piedra rosada, natural o artificial que rodeaba puertas y ventanas contrastando con paramentos lisos.
- *Columnas Salomónicas adosadas.
- *Columnas enanas con fuste en forma de barril.
- *Se daba el uso también de materiales tradicionales de la arquitectura mexicana como lo son la teja, los azulejos y la herrería.

Así como las construcciones en Polanco eran ya una transformación evolutiva del Neo - Colonial, las plantas arquitectónicas también dejan sentir importantes transformaciones.

La influencia del modernismo, marcada por la clase adinerada, se dejaba ver en su faceta funcional mas no en su imagen formal. Es por eso que nos encontramos con edificaciones netamente funcionales que resuelven e incorporan todas las ideas aceptadas por lo nuevos cánones de vida desarrollada, con fachadas decoradas.

De los detalles funcionales que se dieron algunos son:

*Cocinas, baños y cuartos de lavado que incorporan sofisticaciones como agua caliente y fría.

*Tinas y regaderas con ventilación e iluminación naturales.

*Acceso de automóviles por el acceso principal, debido a las exigencias del status, dando así una incorporación de los vehículos en la arquitectura



Fachada

Actualmente Polanco a dejado de ser aquella zona tan exclusiva de la ciudad y ha pasado a ser una zona comercial y de oficinas. Ha perdido ya el carácter y personalidad que por tantos años conservó.

Este cambio se ha debido al cambio de usos del suelo y especulación del terreno que se ha dado a raíz de la mala planificación por parte de las autoridades.

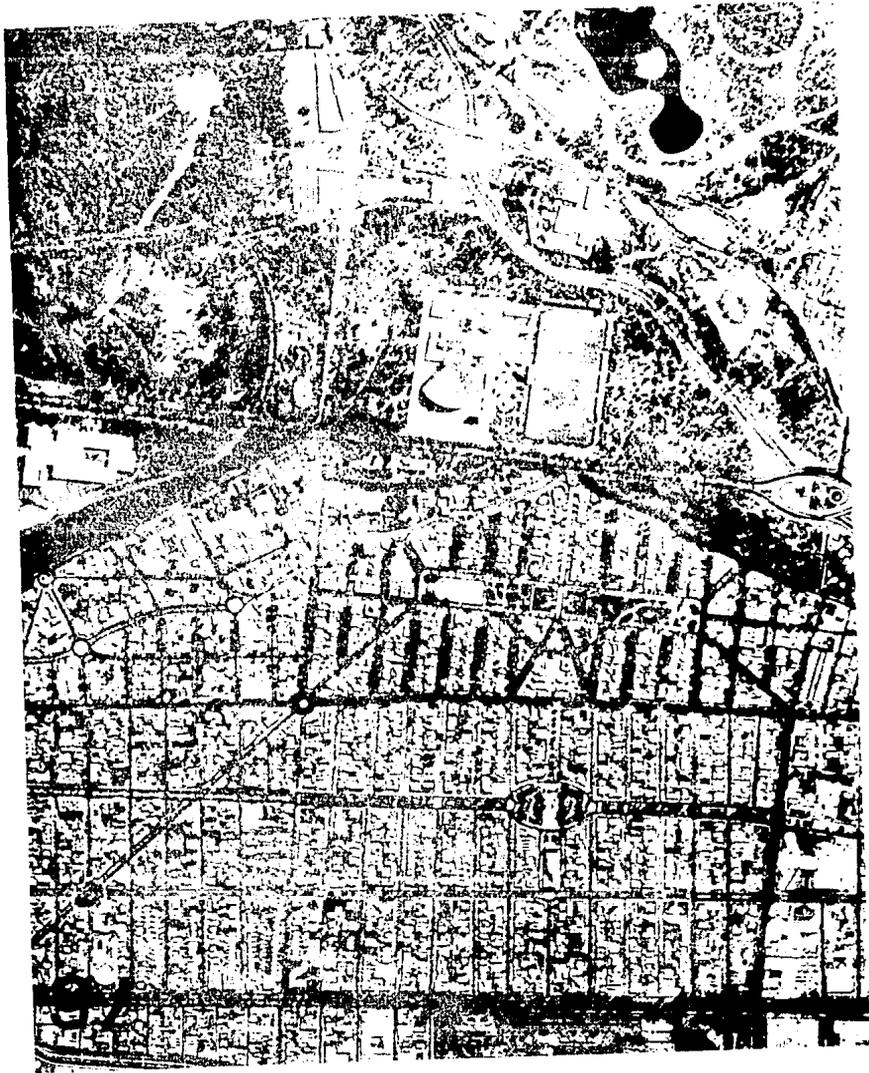
Se han demolido casas de gran valor arquitectónico para dar paso a grandes torres de oficinas y condominios habitacionales que la mayor parte de las veces no respetan alturas, reglamentos y restricciones.

No solo se ha modificado el perfil urbano de Polanco sino que este cambio ha traído consigo grandes problemas de infraestructura, una infraestructura que estaba diseñada para dotar de agua, luz, teléfono a zonas ocupadas por casas unifamiliares y no para abastecer a grandes edificios que ahora ocupan esa misma área.

La zona se ha saturado trayendo consigo grandes problemas de tráfico.

A través de sus 52 años de vida, Polanco hoy se caracteriza por la contradicción, entre sus ideales y la práctica y entre los intereses públicos y los poderosos intereses económicos.

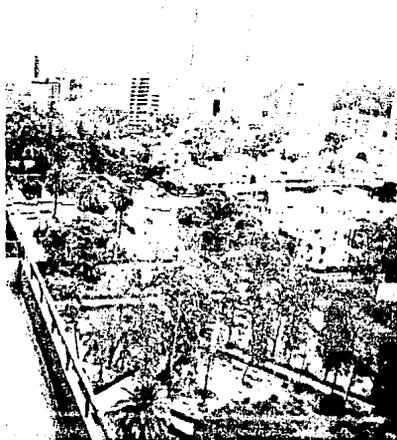
La forma en que nuestra ciudad ha evolucionado ha hecho que Polanco llegue a ser un sitio de máxima accesibilidad, accesibilidad ideal para una ciudad con un centro en deterioro que requiere ser reemplazada en sitios accesibles y con capacidad de crecimiento, aunque originalmente no hayan sido lugares planeados para ello, trayendo consigo grandes impactos sobre el uso del suelo.



1963 Chapultepec Morales, Polanco.



1970 Antigua Arabia, Chapultepec
Polanco, Granada y Polanco.



Vistas aéreas que rodean al Parque del Reloj.

"La ciudad día a día construye, y a la par, destruye.

"La movilidad de una urbe hace que sus transformaciones sean a la vez físicas y sociales. Gran número de veces, antes de que cambien las estructuras físicas, ya están cambiando las estructuras sociales; barrios que fuerón en un tiempo exponentes de la alta jerarquía social, por una dinámica donde juegan muchos factores económicos, políticos, sociales, de planificación, o simplemente de moda, se transforman en otros de muy distinta composición, aún dentro del mismo caparazón.

"Lo que fuerón grandes residencias, se transforman en edificios de oficinas, servicios, degeneran hasta transformarse en lotes baldíos para estacionamiento, o caen a ser barrios humildes donde los nuevos habitantes se ven imposibilitados a sostener las antiguas estructuras".

Rafael R. Fierro Gossman.



Durante la década de los 50's la ciudad de México creció hacia el norte y el oeste invadiendo los municipios colindantes del Estado de México, obligando a las autoridades federales, a las del Estado de México y a las del Departamento del D.F. a emprender medidas para controlar el crecimiento de la ciudad, reordenar los usos del suelo y planificar el desarrollo urbano de la región centro del país.

La zona metropolitana de la ciudad de México comprende:

16 delegaciones políticas del D.F.

53 municipios del Edo. de México.

1 municipio del Edo. de Hidalgo.

SUPERFICIES URBANA Y DE CONSERVACION POR DELEGACION

DELEGACION	SUPERFICIE URBANA	SUPERFICIE DE CONSERVACION	SUPERFICIE TOTAL
A. Obregón	5,052	2,668	7,720
Azcapotzalco	3,330	- -	3,330
B. Juárez	2,663	- -	2,663
Coyoacán	5,389	- -	5,389
Cuajimalpa	1,622	6,473	8,095
Cuauhtémoc	3,244	- -	3,244
Gustavo A. Madero	8,662	- -	8,662
Iztacalco	2,290	- -	2,290
Iztapalapa	10,654	852	11,506
M. Contreras	3,139	4,397	7,536
M. Hidalgo	4,640	- -	4,640
M. Alta	- -	28,375	28,375
Tláhuac	1,827	7,351	9,178
Tlalpan	5,023	25,426	30,449
V. Carranza	3,342	- -	3,342
Xochimilco	2,505	10,012	12,517
T O T A L	63,382 ha	85,554 ha	148,936 ha

La superficie total de es de 786,000 hectáreas ocupadas de la siguiente manera:

- 15% área urbana.
- 27% zonas agrícolas.
- 20% área forestal.
- 37% Semi-árido.

El resto eriales y cuerpos de agua.

En 1986 se estimó que la población era de 18.6 millones de habitantes, de los cuales 18 millones fueron absorbidos por el área urbana continua de la ciudad de México, conocida como la zona conurbana. Para el año 2000 se espera un crecimiento de 27.3 millones de habitantes (considerando la tasa de crecimiento más alta de 1.5% para el D.F. y de 4.77% para el Edo. de México.)

Siendo este el panorama actual de la ciudad de México, el Programa General de Desarrollo Urbano del D.F. 1987-88, publicado en la Gaceta Oficial del D.D.F. del 30 de Julio de 1987, plantea las siguientes tesis con el fin de normar a mediano y a largo plazo, el crecimiento urbano de esta entidad federativa:

- 1.- Controlar y ordenar el crecimiento de la zona metropolitana de la ciudad de México.
- 2.- Límite de crecimiento.
- 3.- Reconstruir la zona central de la ciudad de México.
- 4.- Reordenación urbana.
- 5.- Conservación del medio ambiente.
- 6.- Desarrollar los instrumentos de:

planeación.

El esquema rector de Usos del Suelo preveela concentración de los servicios de equipamiento metropolitano en 14 centros de servicio, 7 ubicados en el D.F. y 7 en el Edo. de México, con el fin de introducir mayor orden a la estructura urbana de la zona metropolitana y se compone de los siguientes elementos:

ESTRATEGIA que son las políticas directivas y zonificación primaria.

ZONIFICACION PRIMARIA que se divide en dos zonas:

*Area de desarrollo urbano.

63,382 hectáreas (42.6%)

*Area de conservación ecológica.

85,554 hectáreas (57.4%)

POBLACION alcanzar para el año 2000 un promedio de crecimiento anual de 1.5% como política demográfica, obteniendo así una densidad bruta promedio de 197 habitantes por hectárea para contar con una población estimada de 12.7 habitantes para el año 2000.

POBLACION TOTAL POR DELEGACION

	1980	1986	1988	1994	2000
A. Obregón	639,213	785,464	853,959	937,626	1'084,220
Azcapotzalco	601,524	637,000	665,700	690,439	716,097
B. Juárez	544,882	585,300	599,101	643,598	690,940
Coyoacán	597,129	744,200	793,600	878,066	1'150,000
Cuajimalpa	91,200	129,564	148,459	175,622	207,754
Cuauhtémoc	814,983	849,300	861,000	934,796	1'069,647
Gustavo A. Madero	1'513,360	1'656,189	1'683,900	1'805,148	1'845,226
Iztacalco	570,377	631,800	639,700	696,586	758,631
Iztapalpa	1'262,364	1'508,289	1'581,109	1'746,839	1'895,630
Magdalena Contreras	173,105	216,500	224,000	249,307	277,473
Miguel Hidalgo	543,062	583,300	609,600	678,071	754,234
Milpa Alta	53,616	62,106	67,493	79,167	92,997
Tláhuac	146,923	183,464	189,560	226,476	270,582
Tlalpan	368,974	491,960	561,960	611,933	666,750
Venustiano Carranza	692,896	744,300	762,700	818,373	878,571
Xochimilco	217,481	279,664	304,260	348,533	399,248
T O T A L	8'831,079	10'087,900	10'546,101	11'520,580	12'758,000

USOS DEL SUELO equilibrio del uso del suelo.

PORCENTAJES DE USOS DEL SUELO POR DELEGACION

	HABITACIONAL	EQUIPAMIENTO	ESPACIOS ABIERTOS	INDUSTRIA	MIXTOS	CONSERVACION ECOLOGICA
A. Obregón	47.32	3.78	9.93	0.90	3.51	34.56
Azcapotzalco	48.70	14.50	2.90	24.70	9.20	- -
Benito Juárez	71.00	12.60	4.00	1.80	10.60	- -
Coyoacán	59.00	3.00	32.00	3.00	3.00	- -
Cuajimalpa	6.37	1.89	3.09	- -	8.69	79.96
Cuauhtémoc	21.71	11.65	2.83	3.84	59.97	- -
Gustavo A. Madero	52.47	7.54	25.87	4.69	9.43	- -
Iztacalco	60.00	18.00	3.00	11.00	8.00	- -
Iztapalapa	54.00	13.00	6.40	4.20	15.00	7.40
M. Contreras	34.28	1.28	1.87	- -	4.22	58.35
M. Hidalgo	49.85	13.31	21.28	7.98	7.58	- -
Milpa Alta	3.00	0.40	0.06	- -	1.04	95.50
Tláhuac	14.81	0.67	- -	0.97	3.45	80.10
Tlalpan	12.30	1.40	1.00	- -	1.80	83.50
V. Carranza	43.00	29.50	5.50	2.00	20.00	- -
Xochimilco	15.69	0.20	0.77	0.87	2.48	79.99

Para llevarlos a cabo la estructura urbana contempla la reordenación del D.F. mediante dos áreas básicas:

*Área de conservación ecológica.

*Área de desarrollo urbano, la cual se divide en los siguientes sectores:

SECTORES URBANOS contarán con la infraestructura y equipamiento urbano necesario de acuerdo a su población y a las actividades de cada sector.

CENTROS URBANOS permitirán a la ciudad contar en corto plazo con puntos estratégicos privilegiados por su localización y tendrán la capacidad de atender las diversas necesidades de la población situada dentro de su región de incidencia.

SUBCENTROS URBANOS ofrecerán servicios de menor nivel que se utilizan con mayor frecuencia y su ubicación corresponderá a lugares ya consolidados o con posibilidades de suelo.

CORREDORES URBANOS franjas concentradoras de servicios y usos habitacionales. Se caracterizan por prestar servicios comerciales de todo tipo y privados.

CENTRO HISTORICO conservación, protección y el incremento del patrimonio urbano-arquitectónico de este, modificando sus actuales tendencias y estableciendo condiciones de vida deseables para sus habitantes.

ZONAS ESPECIALES DE DESARROLLO CONTROLADO áreas urbanas con características y problemática particulares que por el valor especial que revisten para la ciudad deberán ajustarse a una zonificación y reglamentación de desarrollo controlado. Dentro de estas zonas encontramos a Polanco-Chapultepec.

Debido a la fuerte presión que en los últimos años ha ejercido el mercado inmobiliario en la zona de Polanco-Chapultepec, provocando las máximas densidades e intensidades de uso, se plantea la necesidad de incluirla como zona de desarrollo controlado. Esto para lograr una normatividad que no excluya al desarrollo urbano pero que respete su función ecológica y la imagen urbana que identifica a esta zona.

La Delegación Miguel Hidalgo se encuentra ubicada en su totalidad dentro del área urbana, siendo su suelo principalmente de tipo arcilloso con la topografía accidentada y pendientes no mayores del 10%.

Su superficie es de 4,460 hectáreas que corresponde al 3.11% del total del territorio del D.F. y su crecimiento de población ha sido la siguiente:

1980.- 543,062 habitantes

1986.- 583,300 habitantes

1988.- 609,600 habitantes

y se estima para:

1994.- 678,071 habitantes

2000.- 754,234 habitantes

Teniendo conocimiento de estos datos podemos enfocarnos en lo que el Plan Parcial de Desarrollo Urbano contempla para la Delegación Miguel Hidalgo, delegación correspondiente a la zona de estudio de esta tesis.



PROGRAMA PARCIAL DE DESARROLLO URBANO 1987

DELEGACION MIGUEL HIDALGO

OBJETIVOS Y POLITICAS:

- IDENTIFICAR LAS AREAS CON CAPACIDAD HABITACIONAL PARA QUE SE LLEVEN A CABO ACCIONES TENDIENTES A DETERMINAR SU USO.
- FOMENTAR EL USO DE TRANSPORTE COLECTIVO NO CONTINUARSE
- PRESERVAR Y CONSERVAR AREAS VERDES
- PRESERVAR EL PATRIMONIO HISTORICO Y CULTURAL
- NORMLITIZAR EL DESARROLLO DE LOS CENTROS, SUB-CENTROS Y CORREDORES URBANOS
- CONTROLAR Y PROTEGER EL PATRIMONIO HISTORICO Y APROVECHAR EL POTENCIAL DE LA ZONA DE POLANCO
- DISMINUIR EL AREA DE LOS CORREDORES URBANOS

ESTRATEGIA: CONSTA DE LAS SIGUIENTES ACCIONES:

ESTRUCTURA URBANA	USOS DEL SUELO	VIALIDAD Y TRANSPORTE	ZONAS ESPECIALES DE DESARROLLO CONTROLADO	ZONAS PATRIMONIALES	NORMAS COMPLEMENTARIAS
<p>LA DELEGACION CONTIENE CON:</p> <p>2 CENTROS URBANOS. 3 SUB-CENTROS URBANOS. 4 CENTROS DE EMPLEO, INCLUIDO: (NUMERARIAS Y HUBERD). 4 CORREDORES URBANOS, INCLUIDO: (ARQUITECTURA)</p>	<p>SE CONTRA CON LA SIGUIENTE DISTRIBUCION:</p> <p>HABITACIONAL 235.0 (44.8%) ESPALMADO URBANO 072.0 (13.3%) ESPALMADO AEREO 987.4 (18.8%) INDUSTRIAL 370.3 (7.0%) MIXTO 351.7 (6.8%) TOTAL 416.7 (78.7%)</p>	<p>LA DELEGACION ESTA COMPUESTA POR CUATRO VIALIDADES DE ACCESO CONTROLADO:</p> <p>1 ANILLO PERIFERICO 2 EJE SAN JOAQUIN 3 CIRCUITO INTERIO 4 VIALIDAD NIKEL ALUMINUM</p> <p>OTRO VIALIDADES PERIURBANAS:</p>	<p>SE PRECISAN LAS SIGUIENTES:</p> <p>CENTROS URBANOS: - POLANCO Y POLANCA - POLANCO Y CHAPULTEPEC (debido al cambio de uso) PRESELA ATZACOTZALCO ZONA DE BARRANCO (problemas de ruido y delimito ecologico)</p>	<p>NORMAS QUE REGULAN LA PATRIMONIALIZACION Y OPTIMIZACION DE LOS USOS DEL SUELO CON EL FIN DE SALVAGUARDAR EL PATRIMONIO ARQ. DEL D.F. EN LAS SIG. ZONAS:</p> <p>- POLANCO Y POLANCA PARA SECCION DEL BOSQUE DE CHAPULTEPEC - COLONIA COLINAS DE CHAPULTEPEC - PENSIL MEXICANO</p>	<p>SEAN LAS EXERCIONES QUE SE APLICAN SOBRE ALGUNAS ZONAS SECUNDARIAS ESPECIALIZADAS, ASI COMO LOS PRECIOS QUE DAN FREJTES A ALGUNAS VIALIDADES. SU OTRO PUNTO ES EL DE NORMLITAR LOS USOS, ACTORES, NECESIDADES DE CAPACIDAD DE EST., ETC.</p>

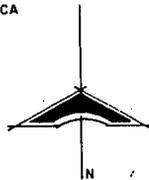
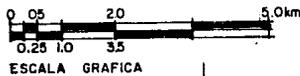
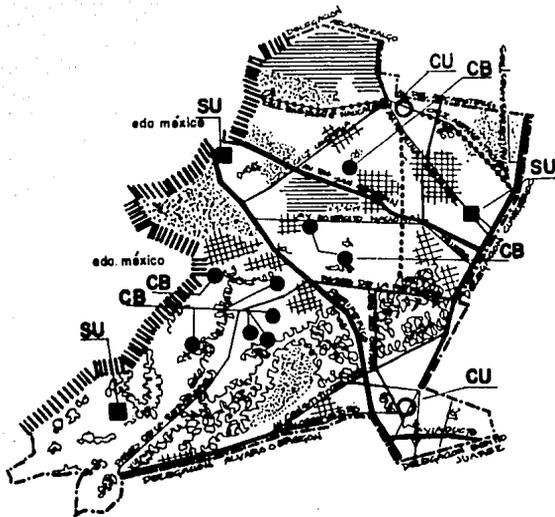
PROGRAMA PARCIAL DE DESARROLLO URBANO 1987

DELEGACION MIGUEL HIDALGO

OBJETIVOS Y POLITICAS:

ESTRATEGIA:

ESTRUCTURA URBANA	USOS DEL SUELO	VIALIDAD Y TRANSPORTE	ZONAS ESPECIALES DE DESARROLLO CONTROLADO	ZONAS PATRIMONIALES	NORMAS COMPLEMENTARIAS
		<p>① CALZ. MEXICO - TACUBEA ② CALZ. LEGARIA ③ EJERCITO NACIONAL ④ CALZ. GENERAL ESCOBEDO ⑤ MARINA NACIONAL ⑥ PASEO DE LA DEFENSA ⑦ AV. CONSORTIUMES ⑧ AV. OBSERVATORIO</p> <p>ALTERNAN PLAZO OBRA: ⑨ LINEA 7 HACIA EL COMANDO ⑩ LINEA 9 HACIA OBSERVATORIO</p>		<p>INCLUYENDO: - CALZ. MEXICO-TACUBEA - MARINA ESCOBEDO - CIRCULAR INTERIOR</p> <p>OTRAS CARACTERISTICAS DE TITULA E IMAGEN URBANA SON NECESARIAS PARA PRESERVARLAS COMO PARTE DEL PATRIMONIO CULTURAL DE LA DELEGACION.</p>	



DELEGACION _____
MIGUEL HIDALGO

SIMBOLOGIA:



CENTRO URBANO



SUBCENTRO URBANO



CENTRO DE BARRIO



ZONA HABITACIONAL



AREAS VERDES



HABITACIONAL MIXTO-SERVICIOS



EQUIPAMIENTO



INDUSTRIA



VIAS DE ACCESO CONTROLADO



VIALIDAD PRIMARIA Y EJES VIALES



LIMITE ESTATAL



LIMITE DELEGACIONAL



CORREDOR URBANO

NORMAS COMPLEMENTARIAS DE ZONIFICACION

ZONA DE ESTUDIO

LOTES CON FRENTE A:	TRAMO	USO PERMITIDO	
PRESENCIA MEXARYK	a-b DE PUNIO A ARQUIMIDES	DENSIDAD ENJA, CONFORME A ZONA SECUNDARIA H-25, ALTA MAXIMA DE QM SOBRE NIVEL DE BANQUETA.	SIMBOLOGIA H-25 HABITACIONAL HASTA 200 hab/ha/serv H-45 HABITACIONAL HASTA 400 hab/ha/serv. CS COBERTOR URBANO HABITACIONAL/OFICINAS/INDUSTRIA/SERVICIOS H4 HABITACIONAL HASTA 400 hab/ha LOTES TPO 125 M ² 3.5 INTENSIDAD MEDIA HASTA 3.5 VECES EL AREA DEL TERRENO 7.5 INTENSIDAD ALTA HASTA 7.5 VECES EL AREA DEL TERRENO
PRESENCIA MEXARYK	c-d DE ARQUIMIDES A T. TASSO	ALTA MAXIMA DE QM SOBRE NIVEL DE BANQUETA, CONFORME A ZONA SECUNDARIA H-25 SOBRE PARALELO SUR Y H-45 SOBRE PARALELO NORTE.	
HOUERFO	e-f DE ARQUIMIDES A MARIANO ESCOBEDO	MIXTO DE INTENSIDAD MEDIA, CONFORME A ZONA SECUNDARIA CS-35	
ARQUIMIDES	O-P DE AV. ROSAN JOAQUIN A FINDE DE LA REFORMA SOBRE AMBOS PARALELOS.	COBERTOR URBANO, HABITACION, OFICINAS, INDUSTRIA/SERVICIOS, CONFORME A ZONA SECUNDARIA CS, ALTA INTENSIDAD HASTA 7.5 VECES EL AREA DEL TERRENO.	
LICENCIAS DEL BOSQUE MUNICIPALES Y POLANCO	ZONA COMPRENDIDA ENTRE EJERCITO NACIONAL, PERIFERICO, MARIANO ESCOBEDO, RUBEN DARIO, ANDRES BELLO, HOUEPE Y CAMPOS ELINDO.	ESPECIALIZADO: LOS PREDIOS CON INTENSIDAD DE CONSTRUCCION HASTA 3.5 VECES EL AREA DEL TERRENO DEBERAN DAR EL 10% MAS DE CAJONES DE EST. PARA VISITANTES. LOS PREDIOS CON INTENSIDAD DE 3.5	

NORMAS COMPLEMENTARIAS DE ZONIFICACION

ZONA DE ESTUDIO

LOTES CON FRENTE A:	T R A M O	USO PERMITIDO	
		<p>VECES EL AREA DEL TERRENO DEBERAN DAR EL 20%.</p> <p>LOS PREDIOS CON INTENSIDAD MAYOR DE 75 VECES EL AREA DEL TERRENO DEBERAN DAR EL 25%.</p> <p>ESTE PORCENTAJE SERA ESTABLECIDO POR LAS NORMLAS PARA DETERMINAR LA DENSIDAD DE ESPACIO DE ESPACIO ANHELO DE TODOS LOS NIVELES.</p>	SIMBOLOGIA
CARRIS ELIADOS	m'-n' DE MELIURE A JULIO VERNE	DENSIDAD MEDIA, CONFORME ZONA SECUNDARIA H-4 HABITACIONAL 400 hab/ha, ALTURA MAXIMA DE 12 NIVELES O 36mts. SOBRE NIVEL DE BANQUETA.	LA INTENSIDAD POR SUPERFICIE DEL PREDIO ES IGUAL A LOS M ² DE CONSTRUCCION PERMITIDOS.
FUBERAL MECO	p'-q' DE ARQUIMIDES A POLANCO	DENSIDAD MEDIA, CONFORME ZONA SECUNDARIA H-4 HABITACIONAL 400 hab/ha, ALTURA MAXIMA DE 12 NIVELES O 36mts SOBRE NIVEL DE BANQUETA.	
AV. ROSARIO	r'-s' DE ARQUIMIDES AT. PISO.	CONFORME A ZONA SECUNDARIA H-4S, HABITACIONAL 400 hab/ha CON SERVICIOS	

Como se ha visto, el crecimiento de Polanco se dió de una forma muy acelerada e incontrolada, llegándose a dar el máximo de sus densidades e intensidades de uso.

El Plan Parcial de Desarrollo Urbano propone una serie de medidas con el fin de lograr un control de crecimiento urbano y el reordenamiento del uso del suelo de esta colonia ubicada dentro de la zona llamada "Zona Especial de Desarrollo Controlado". Los aciertos o fallas de este plan y la forma en que se lleve a cabo, si es que se llega a realizar, serfa tocar otro tema y salirnos del nuestro.

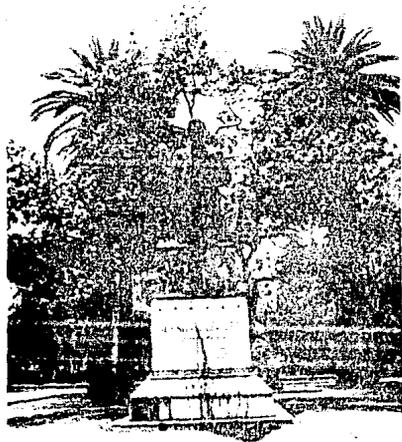
Cómo se mencionó en un principio, el objetivo principal de esta tésis es la de dar solución a un problema actual. Hoy por hoy, el lugar en donde estacionarse en Polanco es insuficiente y los problemas de tráfico, producto de lo mismo, son graves. Son varias las zonas que requieren de un estacionamiento que proporcionen los suficientes espacios para alojar vehfculos, la demanda es grande y la oferta escasa.

El parque de Polanco es considerado como una zona patrimonial ya que es uno de los smbolos de la colonia. Desgraciadamente se ha ido rodeando de una zona de comercios que no deja de crecer, extendiendose cada vez más y ocasionando muchos conflictos; uno de ellos el antes mencionado: La falta de estacionamiento.

Terrenos con el área necesaria para albergar tantos automóviles en esta área no hay, además de que la construcción de un edificio para estacionamiento implicarfa seguir contribuyendo al deterioro de la imagen urbana de la zona. Se propone por lo tanto el terreno que ocupa el Parque de Polanco para la construcción de un estacionamiento subterráneo con la capacidad suficiente para dar los espacios que la zona demanda.



Parque Polanco.



Estatua de Lincoln.

Este parque como ya se dijo, es zona patrimonial, es una área verde digna de cuidar y conservar. Actualmente su estado es de abandono. Mucha vegetación está seca, su mobiliario se encuentra en estado de deterioro. Tanto el suelo en el área que ocupan los columpios y muchos de sus andenes no son mas que tierra. La pajarera que alguna vez fuera albergue de distintas especies de aves, se encuentra abandonada desde hace ya algún tiempo. En la fase final de la construcción del estacionamiento propuesto se pretende la restauración de este parque para así devolverle la fisonomía que por tantos años caracterizó al "Parque Polanco".

En definitiva, el tema expuesto en esta tesis resuelve el conflicto de una zona en particular, pero la propuesta no deja de ser aplicable a varios puntos de la ciudad de México con los mismos problemas y cabe decir que son muchos!

A continuación se hará el estudio necesario que nos lleve a dar una solución adecuada al problema en particular.



Los primeros espacios de estacionamiento existieron en las calles de las poblaciones y en las cocheras de las casas de la gente de mayores recursos económicos. Se empezó a usar el espacio inmediato a las aceras frente a los comercios, a los edificios de oficinas y frente a las casas. Su demanda creció en proporción directa al incremento de comercios, negocios y cantidad de gente y vehículos que se congregaba, especialmente en la zona central de las ciudades.

Pronto se empezaron a presentar los diversos problemas ocasionados por el estacionamiento de vehículos en la calle:

- Reducción de capacidad de la calle.
- A medida que aumenta la demanda de conductores, estos tienen que caminar distancias mayores.
- Estacionamiento en doble fila.
- El congestionamiento vial, que es el más grave.

Una buena planificación vial no está completa sin la provisión adecuada de espacios de estacionamiento fuera de la calle en la medida que los demanden los distintos usos del suelo.

La construcción de edificios de estacionamiento contribuye a contrarrestar el desequilibrio entre la oferta y la demanda de estacionamiento en una zona. Ubicarlo dentro de ésta tiende a eliminar la circulación innecesaria de vehículos buscando un lugar donde estacionarse mejorando así la circulación vial.

Algunos urbanistas sostienen la idea de que la construcción de estacionamientos fomenta la entrada a más vehículos a la zona, pero a través de los años se ha visto que en las ciudades que tienen más áreas de estacionamiento en el centro, registran menos congestión, menos estacionamiento ilegal en las calles y una situación general más ordenada. El caso más destacado es el ocurrido en París donde se sostuvo por años la tesis de que no debían construirse estacionamientos en el centro de la ciudad para no alentar la entrada de más vehículos a la zona. El resultado fué que las calles de la ciudad se vieron invadidas de autos, tal vez como ninguna otra ciudad de su tamaño en el mundo. No solo eso, sino que proliferó el estacionamiento ilegal en las aceras y camellones. No fué hasta fines de los 60's cuando cambió la actitud de las autoridades, que se empezaron a construir estacionamientos mejorando notablemente la fluidez en la circulación y reduciendo los casos de estacionamiento ilegal.



U nos de los aspectos sobresalientes del siglo XX es el fenómeno de la motorización de la vida del hombre que trajo consigo la construcción de caminos y la modernización de la vialidad en las ciudades. Pero sin embargo, pronto hubo que agregar algo más: Un lugar para guardar los vehículos después de cada viaje. La vía pública empezó a tornarse conflictiva para esto y así fué como surgieron los lotes y edificios de estacionamiento hace poco más de 60 años.

En Estados Unidos se registró el primer reglamento de estacionamiento en Agosto de 1923 en Columbus, Ohio, que fijaba el requisito de prever espacios de estacionamiento en relación con nuevos conjuntos de vivienda multifamiliar. En 1939 en Fresno, California, se aprobó un reglamento que requería estacionamiento para hoteles y hospitales.

A partir de los años 20 se inició la incesante construcción de estacionamientos de todos los tipos en este país.

Fué en San Francisco donde se utilizó la primera plaza pública para estacionamiento bajo la Union Square, se construyeron 4 plantas subterráneas. Le siguieron el estacionamiento subterráneo en la Pershing Square en L.A., California, en 1952 con capacidad para 2,150 automóviles y el que está en el Grant Park en Chicago, Illinois, del mismo año, que consta de 3 plantas subterráneas con capacidad para 2,359 automóviles.

En Europa, Alemania, para ser precisos, fué de los primeros países en atender la demanda de espacios de estacionamiento. En el año de 1925, en Berlin, se construyó un edificio de estacionamiento de varios pisos. Por ese tiempo también se construyó en Stuhgart otro edificio de estacionamiento, ambos con sistema de rampas.

En 1939 se obliga tanto al propietario como al constructor proporcionar espacio de estacionamiento en las nuevas construcciones, así como en las reformas y ampliaciones.

Sin embargo fué hasta los años 50's cuando tomo auge la construcción de estacionamientos en Alemania:

1956.- En Hamburgo se construyen los 3 primeros edificios de estacionamiento con capacidad conjunta de 2,012 espacios. Para 1967 ya se contaba con 26,000 espacios de estacionamiento en el centro de esta ciudad.

1958.- En Frankfurt se dotó al centro de la ciudad con 20 edificios de estacionamiento. Se ve el uso de rampas helicoidales con ascenso y descenso separados y rampas continuas.

En el resto de Europa la construcción de estacionamientos se da de la siguiente manera:

1949.- En España se construyen 2 estacionamientos. Uno en la Plaza España con una capacidad de 878 automóviles y otro en la Plaza Mayor con capacidad para 734 vehículos.

1954.- En Berna, Suiza, se construyó un estacionamiento subterráneo de dos pisos en la Weisenkanplatz.

1957.- En Francia se reconstruye el mercado ubicado en la Plaza Victor Hugo y se autoriza la construcción de un edificio de estacionamiento encima del mercado con una capacidad para albergar 650 vehículos.

1965.- En Milan, Italia, se construyó un edificio para estacionamiento con capacidad para 550 automóviles y se utilizó el sistema de elevadores. El edificio consta de 11 pisos subterráneos y 11 del nivel de calle hacia arriba.

1960.- En Londres se construyó un estacionamiento de autoservicio, un nivel subterráneo en la Finsbury Square con capacidad para 334 autos.

1961.- En Birmingham, Inglaterra, la Austin Motor Co. construyó uno de los edificios de estacionamiento más grande con una capacidad de 3,800 autos.

Algunos otros ejemplos de estacionamientos subterráneos que aprovechan plazas públicas son los siguientes:

-En la Plaza Kichplatz en Düsseldorf, Alemania.

-En la Plaza Mont Des Orts en Bruselas, Bélgica, con capacidad para 950 automóviles.

-En la Plaza Voltivplatz en Viena, Austria, con una capacidad para 582 autos albergados en 2 pisos subterráneos.

En México, como en muchos otros grandes ciudades, el acelerado crecimiento del número de vehículos de motor tomó desprevenidos a quienes podían haber tomado decisiones técnicas, económicas, legales y políticas, para que se proporcionaran los estacionamientos necesarios.

Fué en 1940 cuando se habilitó el primer lote de estacionamiento de servicio público en la ciudad de México ubicado en San Juan de Letran #9. Le siguieron Balderas #47 en 1942 y Cuba #68 y Donceles #42 en 1946. En 1948 se construyó el primer edificio de servicio público en Dante #12, siguiendo Balderas #33 y Humboldt #34.

El 31 de Diciembre de 1949 por decreto presidencial se puso en operación el primer estacionamiento de servicio público del gobierno, siendo este el del Palacio de Bellas Artes donde funcionó como tal hasta 1982 en que fué convertido en jardín.

En el año de 1949 se promulgó un decreto en el D.F. que disponía que cada edificio que se construyera en el primer cuadro de la ciudad con más de cinco pisos, debía de tener estacionamiento en relación con la superficie rentable adicional a los primeros cinco pisos en edificios de comercio, despachos y departamentos.

En 1953 la ley sobre estacionamiento de vehículos en edificios y construcciones destinadas a centros de reunión obligaba a la construcción de estacionamientos en edificios de más de cinco pisos aunque dicha obligación se podía salvar pagando un "Sustitutivo".

Para 1960 ya habían 248,000 vehículos de motor en la ciudad de México y se contaba con 233 estacionamientos de servicio público aumentando a 376 para 1970.

En 1984 se registraban 1,997,000 vehículos de motor y se contaba con 1219 estacionamientos, 251 edificios de estacionamiento con capacidad de albergar 78,119 autos y 968 lotes de estacionamiento que contaban con 218,741 espacios.

El 9 de Febrero de 1966 el Reglamento de Construcciones para el D.F. marca algunas normas básicas de proyecto de estacionamiento, aunque se siguen observando serias deficiencias en el diseño de nuevos edificios para estacionamiento. No es sino hasta el 9 de Marzo de 1973 en que se promulga la nueva Ley sobre Estacionamiento de Vehículos en el D.F., que se exige que cada nueva edificación proporcione el estacionamiento que requiera, estableciendo para ello una tabla de requisitos de estacionamiento para las diferentes edificaciones en función del uso del suelo.

En 1975 el D.D.F. construyó tres estacionamientos:

- *Bajo el parque en donde se encuentra el Monumento a la Madre que consta de dos pisos subterráneos.
- *En las calles de Dr. Lavista y Dr. Hernandez que consta de dos plantas y azotea.
- *En la Lagunilla. Estacionamiento subterráneo bajo el edificio del Gimnasio Gelatao.

Entre los tres se ofrece una capacidad para albergar 1,436 vehículos.

Casi al mismo tiempo, la Secretaría de Obras Públicas construyó el mayor edificio de estacionamiento en la ciudad de México en el Aeropuerto Internacional con una capacidad para albergar 1,900 automóviles. El estacionamiento consta de 9 niveles en rampas.

En 1977 el D.D.F. creó una organización descentralizada con la finalidad de construir estacionamientos de servicio público para buscar así un mejor equilibrio entre la oferta y la demanda de estacionamientos: Servicios Metropolitanos S.A. de S.V. (SERVIMET).

El 23 de Junio de 1980 se deroga la Ley sobre Estacionamiento de Vehículos, tomando su lugar el Reglamento de Estacionamientos Públicos en donde aparece la tabla de requisitos reformada y ampliada.



REGLAMENTO

REGLAMENTO DE ESTACIONAMIENTOS PARA
VEHICULOS EN EL D.F.

23 de Junio de 1980

Jose López Portillo

Se define como estacionamiento público a los edificios o predios sin construcción destinados en forma principal al fin indicado, debidamente autorizados para la prestación del servicio público de guarda de vehículos a cambio del pago autorizado de tarifa.

Se subclasifica de la siguiente manera:

- *Estacionamiento en superficie sin construcción con acomodadores.
- *Estacionamiento en superficie sin construcción de auto-servicio.
- *Estacionamiento en edificio con acomodadores.
- *Estacionamiento en edificio de auto-servicio.

Son considerados estacionamientos en edificios aquellos que tengan más de un nivel para prestar el servicio y que cuenten con un mínimo del 50% de su capacidad bajo cubierto.

Los objetivos de un estacionamiento público serán los de recepción, guarda y devolución de estos en los lugares autorizados, pudiendose prestar el servicio por hora, día o mes a cambio del pago que señale la tarifa autorizada.

Es requerida la licencia expedida por el D.D.F. a través de la delegación correspondiente.

La dimensión de cajones es la siguiente:

Estacionados en baterfa:

Coches grandes- 5.00m x 2.40m

Coches chicos- 4.20m x 2.20m

se permite hasta el 50%

Estacionados en cordón:

Coches grandes- 6.00m x 2.40m

Coches chicos- 4.80m x 2.00m

Estacionamiento para minúsválidos:

5.00m x 3.80m

se requiere uno por cada 25 autos.

Las normas para determinar la demanda de espacio para estacionamiento de vehfculos se compone de:

- a.- Tablas para cuantificación de demandas por uso del suelo.
- b.- Plano para la cuantificación de demandas por zona.

TABLAS DE CUANTIFICACION DE DEMANDAS POR EL USO DEL SUELO

TIPOLOGIA		NUMERO MINIMO DE CAJONES
HABITACION		
habitación unifamiliar	hasta 120m ²	1 por vivienda
habitación bifamiliar	de más de 120m ² hasta 250m ² de más de 250m ²	2 por vivienda 3 por vivienda
habitación plurifamiliar (sin elevador)	hasta 60m ² de más de 60m ² hasta 120m ² de más de 120m ² hasta 250m ² de más de 250m ²	1 por vivienda 1.25 por vivienda 2 por vivienda 3 por vivienda
habitación plurifamiliar (con elevador)	hasta 60m ² de más de 60m ² hasta 120m ² de más de 120m ² hasta 250m ² de más de 250m ²	1 por vivienda 1.5 por vivienda 2.5 por vivienda 3.5 por vivienda
conjuntos habitacionales	hasta 60m ² de más de 60m ² hasta 120m ² de más de 120m ² hasta 250m ² de más de 250m ²	0.5 por vivienda 1 por vivienda 2 por vivienda 3 por vivienda
SERVICIOS		
oficinas		1 por 30m ² construídos
bancos y agencias de viajes		1 por 15m ² construídos
almacenamiento y abasto		1 por 150m ² construídos

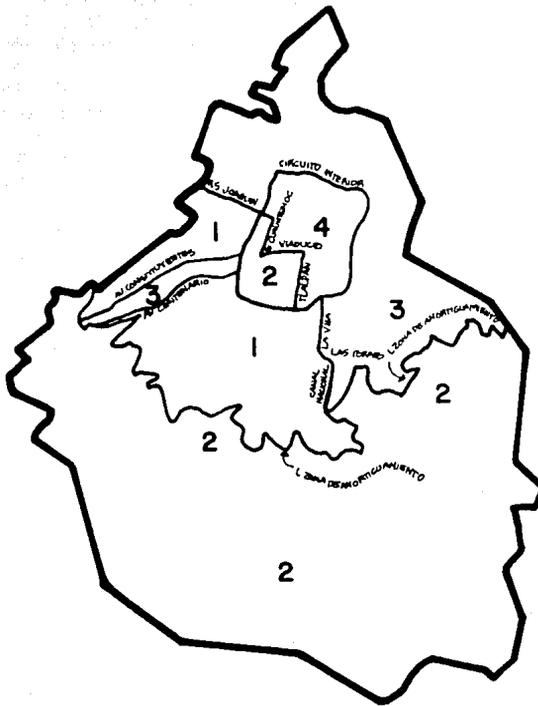
tiendas de productos básicos		1 por 40m2 construídos
tiendas de especialidades		1 por 40m2 construídos
<hr/>		
tiendas de auto servicio		1 por 40m2 construídos
<hr/>		
venta de materiales y vehículos	materiales eléctricos, sanitarios y ferreterías refacciones	1 por 50m2 construídos 1 por 75m2 construídos
<hr/>		
tiendas de servicios	baños públicos, salones de belleza, peluquerías, lavanderías, sastrerías. talleres de reparación de artículos del hogar, de automóviles, estudios y laboratorios de fotografía, lavado y lubricación de autos.	1 por 20m2 construídos 1 por 30m2 construídos
<hr/>		
educación elemental escuela niños atpícos		1 por 60m2 construídos 1 por 40m2 construídos
<hr/>		
educación media y media superior		1 por 40m2 construídos
<hr/>		
educación superior		1 por 25m2 construídos
<hr/>		
institutos científicos instalaciones para exhibiciones instalaciones para la información		1 por 40m2 construídos
<hr/>		
instalaciones religiosas		1 por 60m2 construídos
<hr/>		
alimentos y bebidas	café y fondas, salones de banquetes, restaurantes sin venta de bebidas alcohólicas, restaurantes con venta de bebidas alcohólicas, cantinas y bares	1 por 15m2 construídos 1 por 7.5m2 construídos
<hr/>		

entretenimiento	auditorios, centros de convenciones, teatros al aire libre, circos, ferias, teatros, cines.	1 Por 10m2 construfdos 1 por 7.5m2 construfdos
-----------------	---	---

ESPACIOS ABIERTOS

plazas y explanadas		1 por 100m2 de terreno
---------------------	--	------------------------

jardines y parques	hasta 50 ha.	1 por 1,000m2 de terreno
	de más de 50 ha.	1 por 10,000m2 de terreno



**PLANO PARA LA CUANTIFICACION
DE DEMANDAS POR ZONA** _____

ZONA	PORCENTAJES DE CAJONES CON LOS QUE DEBE CUMPLIR EL USO PROPUESTO
1	100%
2	90%
3	80%
4	70%

ACUERDO QUE DECLARA LA RECEPCION DE
VEHICULOS DEL PUBLICO PARA SU
ESTACIONAMIENTO Y GUARDA EN EDIFICIOS O
LOCALES PUBLICOS O PRIVADOS, CONSTITUYE UN
SERVICIO PUBLICO

El servicio de estacionamiento podrá ser prestado directamente por el D.D.F. en los locales y lugares que señalen al efecto y se cobrarán las cuotas que autorize el suscrito con base a los estudios que realice La Oficina Técnica del Transporte y que revisen los C.C. Director General de Tránsito, Controlador General y Tesorero del D.D.F.

Estos estacionamientos dependerán directamente de la Dirección General de Tránsito; las cuotas serán cobradas por la Tesorería del D.F. y la supervisión y fiscalización quedarán a cargo de la Contraloría General.

Se deberán reunir las siguientes condiciones:

- Carriles de entrada y salida por separado.
- Pisos de pavimento.
- Señalización de cajones y sentidos de circulación interior.
- Sanitarios de hombres y mujeres.
- El concesionario estará obligado a:
 - tener reloj marcador para registrar entrada y salida de autos.
 - sujetarse a tarifa del D.D.F. que deberá fijarse en lugar visible al público.
 - expedir boleto al usuario y conservar talón a disposición de las autoridades.



"Los estacionamientos constituyen el complemento indispensable de la vialidad"

Arq. Domingo García Ramos.

Los requisitos de estacionamientos se basan en el estudio de uso del suelo y la necesidad correspondiente de espacios de estacionamiento, previendo además el futuro crecimiento.

Es necesario hacer un estudio del actual uso del suelo de la zona y determinar la cantidad de autos que el inmueble requiere según el reglamento para poder determinar la demanda.

Para determinar la oferta se requiere de un inventario físico tanto de los espacios que el inmueble ofrece como los disponibles en la vía pública.

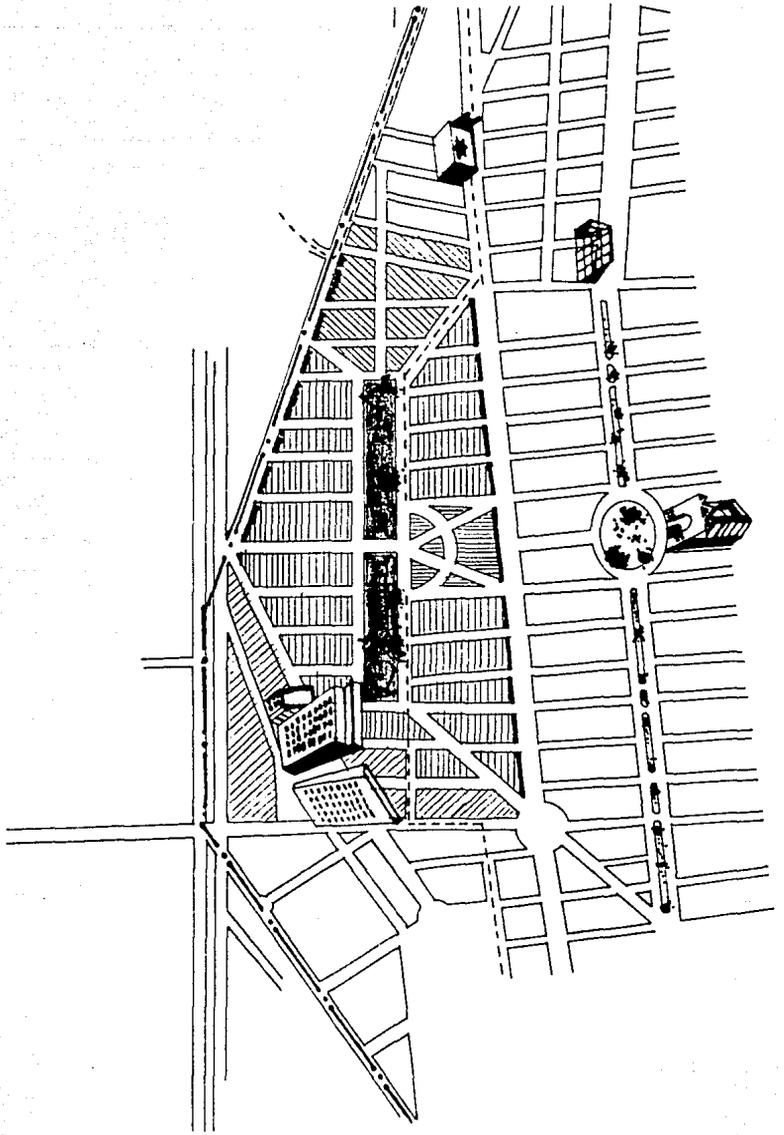
Este estudio no solamente nos justificará la ubicación de un estacionamiento en una zona en particular, si no que también se podrá determinar la capacidad del mismo y justificar la inversión calculando los posibles ingresos del servicio proyectado.

A continuación se presentan los estudios realizados para determinar la oferta y la demanda de la zona propuesta en ésta tesis.



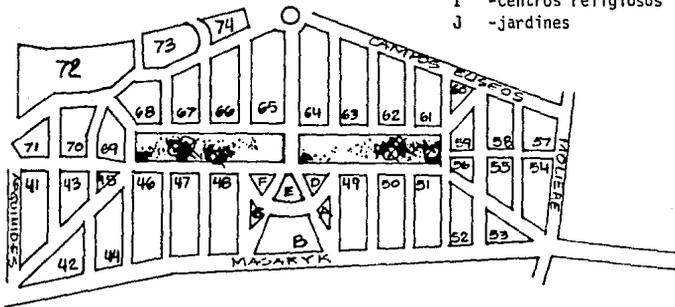
USOS DEL SUELO Y ZONIFICACION

- 
***DENSIDAD BAJA** conforme a zona secundaria.
 H25 con altura máxima de 9.00m sobre nivel de banqueteta.
 HABITACIONAL
 hasta 200 hab/ha/servicios.
- 
***Limite de zonas de desarrollo controlado.**
- 
***H1 HABITACIONAL**
 hasta 100hab/ha.
 lote tipo de 500.00m².
- 
***Limite de zonas patrimoniales.**
- 
***H4 HABITACIONAL**
 hasta 400 hab/ha.
 lote tipo de 125.00m².
- 
***H4 HABITACIONAL**
 hasta 400 hab/ha.
 altura máxima de 4 niveles o de 12.00m sobre nivel de banqueteta.
- 
***CB 3.5 CENTRO DE BARRIO**
 DENSIDAD MEDIA de hasta 3.5 veces el área del terreno.
- 
***AV AREAS VERDES y espacios abiertos.**
- 
***H4 HABITACIONAL**
 hasta 400 hab/ha.
 lote tipo de 125.00m².
- 
***CS 7.5 CORREDOR URBANO/ HABITACIONAL/OFICINAS/INDUSTRIA/ SERVICIOS.**
 DENSIDAD ALTA de hasta 7.5 veces el área del terreno.
- *Los predios con uso habitacional con intensidad de hasta 3.5 veces el área del terreno deberan dar el 10% de cajones de estacionamiento para visitantes.
 Los de 7.5 deberan dar el 20%
 Los de más de 7.5 deberan dar el 25%.
 Los predios con usos del suelo de servicios, vivienda plurifamiliar y comercial tendran un 30% de aumento en la demanda de estacionamiento.

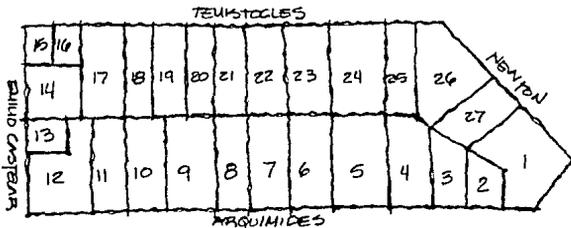


SIMBOLOGIA

- A -habitacional unifamiliar
- B -habitacional multifamiliar
- C -multifamiliar con comercio
- D -vecindad
- F -comercio
- G -talleres
- H -bodegas
- K -fábricas
- L -terrenos baldíos
- M -servicios
- U -obra negra
- N -guarderfa
- P -escuelas
- Q -cine
- T -oficinas privadas
- O -oficinas de gobierno
- S -servicios médicos
- R -mercados
- I -centros religiosos
- J -jardines

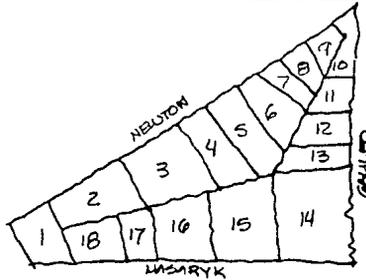


MANZANA: 41



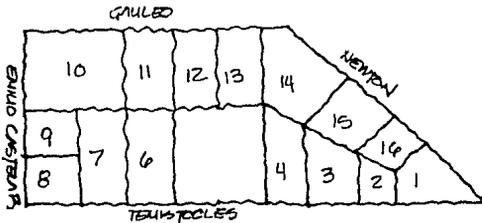
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL		ESTACIONAMIENTO		PLAN PARCIAL			
LOTE	MOFICAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	M ² aprox	ACTUAL	REGLEMENTARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	42m x 60m	B	3	10 deptos	15			C.S	7.5
2	56	A	2		3			C.S	7.5
3	60	A	1		4			C.S	7.5
4	44	A	3		4			C.S	7.5
5	44	F (PAPELERIA)	5		10			C.S	7.5
6	40	B	10		14			C.S	7.5
7	38	T (NORMA)	5	1000m ²	10	1 x 400m ² (20)	10	C.S	7.5
8	52	A	2		4			C.S	7.5
9	30	B	3	4 deptos	8			C.S	7.5
10	28	T	2	300m ²	7	1 x 900m ² (10)	3	C.S	7.5
11	26	B/T	3	2 deptos 1000m ²	4	2 (2) deptos (2)	1	C.S	7.5
12	1	B/S (MATERIA)	5	7 deptos 25m ²	5	1 x 120m ² (1) deptos (2)	3	C.S	7.5
13	7	B	5	8 deptos	6		2	C.S	7.5
14	9	B	4	10 deptos	4	1 x 120m ² (10)	6	C.S	7.5
15	17	B	4	6 deptos	6			C.S	7.5
16	53	B	3	4 deptos	4			C.S	7.5
17	37	A	3		2			C.S	7.5
18	39	A	2		3			C.S	7.5
19	43	A	3		3			C.S	7.5
20	45	A	3		3			C.S	7.5
21	51	A	2		4			C.S	7.5
22	55	A	2		4			C.S	7.5
23	5/m	TERRENO			—			C.S	7.5
24	61	A	2		4			C.S	7.5
25	67	A	2		4			C.S	7.5
26	53	B/T	4	4 deptos	5			C.S	7.5
27	55	A	4		3			C.S	7.5
RESUMEN:		B (10)			68		8		
		A (13)			45		—		
		F (1)			10		—		
		T (4)			23		14		
		S (1)			—		3		
total de numero de autos actualmente					140	faltantes: 25			

MANZANA: 42



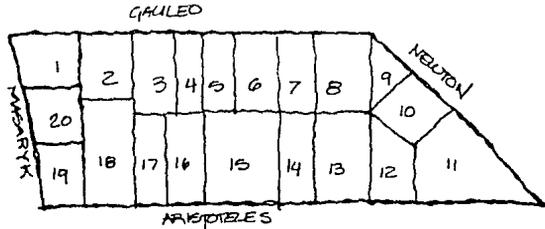
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL			ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL	
LOTE	MOFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	M ² aprox	ACTUAL	REGLEMENTARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	204	B/F (bater)	4	600m ²	150m ²	0(0) 1x150m ² (0)	11	H-25	BAJA
2	62	A	2	600m ²	2			H-1	BAJA
3	58	B	4	600m ²	6			H-1	BAJA
4	54	B	4	700m ²	6	1x120m ² (7)	1	H-1	BAJA
5	48	B	4	700m ²	6	1x120m ² (7)	1	H-1	BAJA
6	46	B	4	700m ²	8			H-1	BAJA
7	42	B	4	1100m ²	10	1x120m ² (11)	1	H-1	BAJA
8	58	A	3		4			H-1	BAJA
9	56	A/F	3	300m ²	—	1x120m ² (1) 1x120m ² (2)	3	H-1	BAJA
10	55	F	2	300m ²	20	1x30m ²		H-1	BAJA
11	53	A	3		2			H-1	BAJA
12	59	A	3		2			H-1	BAJA
13	63	A	2		3			H-1	BAJA
14	204/204A	F	4	1400m ²	20			H-25	BAJA
15	5/n	F		200m ²	1	1x90m ² (5)	4	H-25	BAJA
16	274	B	6	400m ²	9			H-25	BAJA
17	272	F	3	400m ²	4	1x40m ² (10)	6	H-25	BAJA
18	5/n	A	3		2			H-25	BAJA
RESUMEN:		A (7)			16		2		
		B (7)			45		9		
		F (6)			45		10		
total de numero de autos actualmente					100	faltantes	27		

MANZANA: 43



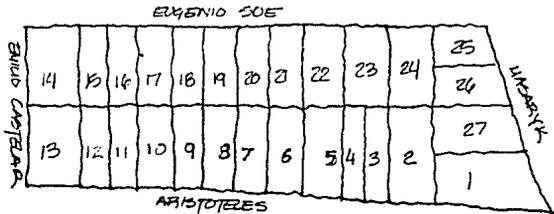
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL		ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL	
LOTE	NOFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	ACTUAL	REGLAMENTARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	35	B/S/M	4	9	18	14	H-1	BUN
2	56	B	4	4	18	1	H-1	BUN
3	50	B	4	6	18		H-1	BUN
4	44	A	3	3	18		H-1	BUN
5	40	B	4	4	18		H-1	BUN
6	38	B	4	4	18		H-1	BUN
7	34	B	4	4	18		H-1	BUN
8	19	B	4	6	18		H-1	BUN
9	25	B/F(3)	4	1	18	9	H-1	BUN
10	31	B/F	6	13	18	9	H-1	BUN
11	37	B/F	10	18	18		H-1	BUN
12	39	A	2	2	18		H-1	BUN
13	41A	A/F	2	1	18	2	H-1	BUN
14	23	B/F	4	8	18	4	H-1	BUN
15	27	B	4	6	18		H-1	BUN
16	31	B	4	4	18	2	H-1	BUN
RESUMEN:		A (3)		6		1		
		B (13)		90		29		
		F (5)		2		6		
		G (1)				2		
		M (1)				3		
total de numero de autos actualmente				98	faltantes		41	

MANZANA: 44



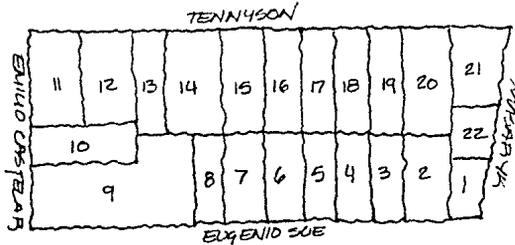
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL			ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL	
LOTE	OFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	M ² area	ACTUAL	REGlamentario	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	200/08	F (2)	1	300m ²	—	1x40m ²	8	H2S	BUA
2	64	A	2		3			H1	BUA
3	68	A	2		4			H-1	BUA
4	24	A	3		4			H-1	BUA
5	52	A	2		4			H-1	BUA
6	60	A	2		4			H-1	BUA
7	48	A	2		4			H-1	BUA
8	36	F	2	300m ²	4	1x40m ² (5)	1	H-1	BUA
9	18	O/F(2)	4	F(60m ²)	1	F 1x40m ² (2)	2	H-1	BUA
10	14	O/F	4	60m ²	6	FIXADO(1) BUCA(6)	3	H-1	BUA
11	77	T	12	80m ²	60			H-1	BUA
12	81	A	3		4			H-1	BUA
13	85	T	2	300m ²	—	1x30m ² (7)	7	H-1	BUA
14	87	T	2	300m ²	4	1x30m ² (7)	3	H-1	BUA
15	89	A	2		3			H-1	BUA
16	97	A	2		4			H-1	BUA
17	103	A	2		4			H-1	BUA
18	107	L						H-1	BUA
19	218	A	2		2			H-2S	BUA
20	294	A	2		3			H2S	BUA
Requiere:		A (12)			43				
		B (2)			12				
		F (3)			4		14		
		L (1)			—				
		T (3)			64		10		
total de numero de autos actualmente					123	faltantes	24		

MANZANA: 46



UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL			ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL	
LOTE	OFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	M ² aprox	ACTUAL	REGLAMENTARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	110	C	4	200m ²	6	1x40m ²		H:25	Baja
2	102	A	2		3			H:1	Baja
3	98	A	2		4			H:1	Baja
4	94	A	2		4			H:1	Baja
5	92	A	2		3			H:1	Baja
6	84	A	3		4			H:1	Baja
7	80	A	2		3			H:1	Baja
8	5/1	MISMO LOTE que # 18						H:1	Baja
9	76	A	2		4			H:1	Baja
10	70	A/F	3		3			H:1	Baja
11	68	A	3		3			H:1	Baja
12	64	C	3	Cedex	4	dato 1x20m(2) altura 18.20m(2)	4	H:1	Baja
13	32	B	5	Cedex	6			H:1	Baja
14	32	A	3		4			H:1	Baja
15	37	A	2		3			H:1	Baja
16	42	A	2		6			H:1	Baja
17	51	A	2		2			H:1	Baja
18	55	T	3	600m ²	8	1x30m ² (3)	12	H:1	Baja
19	57	A	3		2			H:1	Baja
20	63	A	3		2			H:1	Baja
21	63	A	3		4			H:1	Baja
22	71	A	2		4			H:1	Baja
23	75	A	2		4			H:1	Baja
24	79	T/F	5	4m ² 800m ²	12	1x30m ² (2)	14	H:1	Baja
25	318 m ²	T/F	3	1m ² 400m ²	—	1x30m ² (13)	13	H:25	Baja
26	318	F(2)	2		7			H:25	Baja
27	310	F	3	400m ²	3	1x30m ² (13)	10	H:25	Baja
RESUMEN:		A (18)			66				
		B (1)			6				
		C (2)			10		4		
		F (5)			11		37		
		T (3)			20		12		
total de numero de autos actualmente					109	faltantes	53		

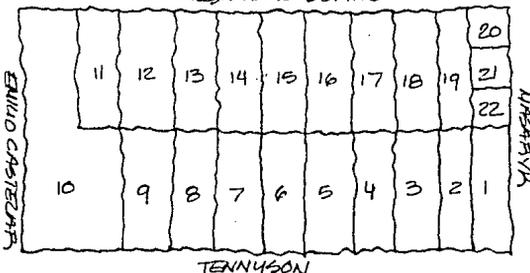
MANZANA: 47



UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL		ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL		
LOTE	NOMINAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	m ² aprox	ACTUAL	REGLEMENTARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	320	B	3	200m ²	3			H-2-S	BUN
2	70	A	2		2			H-1	BAJA
3	66	A	2		4			H-1	BAJA
4	62	A	3		3			H-1	BAJA
5	88	A	3		4			H-1	BAJA
6	86	A	2		4			H-1	BAJA
7	211	F	2	200m ²	3	1x40m ² (5)	2	H-1	BAJA
8	46	A	3		3			H-1	BAJA
9	63	P (car y ped)	3	2000m ²	2	1x40m ² (50)	48	H-1	BAJA
10	69	A	2		4			H-1	BAJA
11	71	A	2		3			H-1	BAJA
12	67	A (subdiv)	2	400m ²	2	1x30m ² (13)	11	H-1	BAJA
13	71	B	15		30			H-1	BAJA
14	77	A	2		4			H-1	BAJA
15	79	A	2		3			H-1	BAJA
16	85	A	2		2			H-1	BAJA
17	87	A	3		3			H-1	BAJA
18	93	A	2		5			H-1	BAJA
19	97	T	3	400m ²	3	1x30m ² (13)	10	H-1	BAJA
20	101	A	2		2			H-1	BUN
21	211	F	2		10			H-2-S	BAJA
22	222	A	2		3			H-2-S	BAJA
FALTANTES:		A (5)			49				
		B (2)			33				
		F (2)			13		2		
		O (1)			2		11		
		P (1)			2		48		
		T (1)			3		10		
total de numero de autos actualmente				102	faltantes		71		

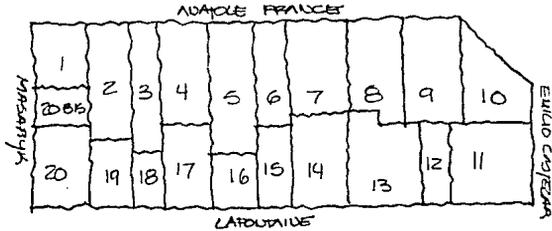
MANZANA: 48

ALEJANDRO DUMAS



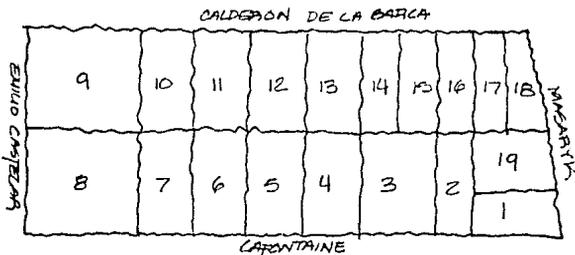
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL		ESTACIONAMIENTO		PLAN PARCIAL			
LOTE	NOFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	m ² actual	ACTUAL	REGLAMENTARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	51n	F	3		7			H-25	Baja
2	102	F	2	300m ²	—	aprox. (1x75m ²) (40)	40	H-1	Baja
3	96	A	3		4			H-1	Baja
4	92	A	3		4			H-1	Baja
5	90	A	3		3			H-1	Baja
6	86	A	2		4			H-1	Baja
7	80	A	3		4			H-1	Baja
8	78	T	3	400m ²	4	1x300m ² (13)	9	H-1	Baja
9	72	A	3		4			H-1	Baja
10	75/41	T	12		100			H-1	Baja
11	71a/b	F(2)	2	200m ²	—	1x400m ²	5	H-1	Baja
12	77	T	2	300m ²	3	1x300m ² (10)	7	H-1	Baja
13	81	A	3		7			H-1	Baja
14	83	F	2		8			H-1	Baja
15	85	A	2		3			H-1	Baja
16	91	B	2	duplo	2			H-1	Baja
17	97	F(2)	2		15			H-1	Baja
18	103	F	7		25			H-1	Baja
19	105	A	2		3			H-1	Baja
20	107	B/F(2)	5	6duplo	F 120m ²	—	9	H-25	Baja
21	51n	F(2)	2	180m ²	—	1x400m ²	5	H-25	Baja
22	336	F	2	300m ²	4	aprox. 1x75	40	H-25	Baja
RESUMEN:		A (9)			36				
		B (2)			2		6		
		F (9)			69		99		
		T (2)			107		16		
total de numero de autos actualmente					204	faltantes	115		

MANZANA: 49



UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL			ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL	
LOTE	NOFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	M ² actual	ACTUAL	REGLEMENTARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	390	C	6	1000m ²	10	1000m ² (2)	2	H-25	BAJA
2	100	F (E)	2		7			H-1	BAJA
3	98	F	2	200m ²	8	100m ² x 7.5m ²	40	H-1	BAJA
4	90	B	6	200m ²	25			H-1	BAJA
5	86	A	2		4			H-1	BAJA
6	82	A	2		4			H-1	BAJA
7	78	F (E)	3		4			H-1	BAJA
8	74	A	4		2			H-1	BAJA
9	70	A	2		4			H-1	BAJA
10	68/21	A	3		7			H-1	BAJA
11	195	A	3		4			H-1	BAJA
12	69	A	3		3			H-1	BAJA
13	73	B	4	600m ²	4	1x120m ² (6)	2	H-1	BAJA
14	77	B	4	600m ²	4	1x120m ² (6)	2	H-1	BAJA
15	83	A	2		2			H-1	BAJA
16	87	T	3	400m ²	2	1x30m ² (3)	11	H-1	BAJA
17	89	A	2		3			H-1	BAJA
18	95	T	2	200m ²	4	1x30m ² (10)	6	H-1	BAJA
19	97	A	3		4			H-1	BAJA
20	51n	H (Cocina)	2	400m ²	8	1x15m ² (26)	18	H-1	BAJA
2005	392	B	14		26			H-25	BAJA
RESUMEN:		A (10)			37				
		B (4)			29		4		
		C (1)			10		2		
		F (3)			19		40		
		T (2)			6		17		
		H (1)			8		18		
total de numero de autos actualmente					139	faltantes	81		

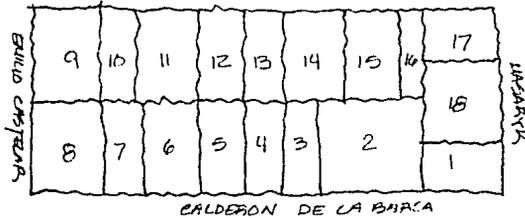
MANZANA: 50



UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL			ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL	
LOTE	NOFICAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	M ² aprox	ACTUAL	REGLEMENTARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	102	A	3		4			H.25	BAYA
2	96	A	2		3			H.1	BAYA
3	92	A	3		6			H.1	BAYA
4	85	A	2		9			H.1	BAYA
5	82	A	2		4			H.1	BAYA
6	78	A	2		4			H.1	BAYA
7	70	A	2		4			H.1	BAYA
8	149	A	3		6			H.1	BAYA
9	151	B	17		65			H.1	BAYA
10	67	A	2		4			H.1	BAYA
11	71	A	2		2			H.1	BAYA
12	75	A	2		2			H.1	BAYA
13	77	A	2		6			H.1	BAYA
14	79	A	2		2			H.1	BAYA
15	83	A	2		2			H.1	BAYA
16	89	A	3		4			H.1	BAYA
17	93	A	3		4			H.1	BAYA
18	97	F	3	900m ²	—	1275m ²	66	H.25	BAYA
19	408	F	2		3			H.25	BAYA
RESUMEN:		A (16)			65				
		B (1)			65				
		F (2)			3		66		
total de numero de autos actualmente					133	faltantes		66	

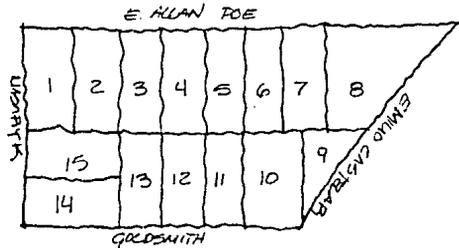
MANZANA: 51

E ALLAN POE



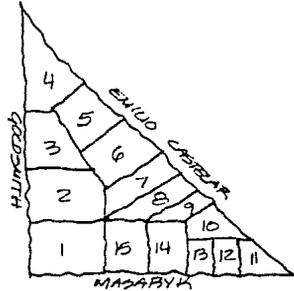
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL			ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL	
LOTE	OFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	M ² ACTUAL	ACTUAL	REGlamentARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	96	S	2	300m ²	4	1x300m ² (10)	6	H.2.5	BAJA
2	92	A	3		4			H.1	BAJA
3	86	A	2		3			H.1	BAJA
4	82	A	2		4			H.1	BAJA
5	78	A	3		4			H.1	BAJA
6	72	F	2	300m ²	4	1x40m ² (8)	4	H.1	BAJA
7	68	A	2		4			H.1	BAJA
8	163	F	4	500m ²	6	1x300m ² (17)	11	H.1	BAJA
9	171	T	3	200m ²	12	1x150m ² (33)	21	H.1	BAJA
10	39	A	3		4			H.1	BAJA
11	43	I	2	300m ²	—	1x40m ²	5	H.1	BAJA
12	47	A	2		4			H.1	BAJA
13	49	A	2		4			H.1	BAJA
14	55	A	2		4			H.1	BAJA
15	63	A	2		4			H.1	BAJA
16	65	A	2		4			H.1	BAJA
17	426	F	4	500m ²	5	1x40m ² (13)	8	H.2.5	BAJA
18	422	F	2	300m ²	4	1x40m ²	4	H.2.5	BAJA
RESUMEN:		A (1)			43				
		F (4)			19		27		
		I (1)			—		5		
		S (1)			4		6		
		T (1)			12		21		
total de numero de autos actualmente					78	faltantes	59		

MANZANA: 52



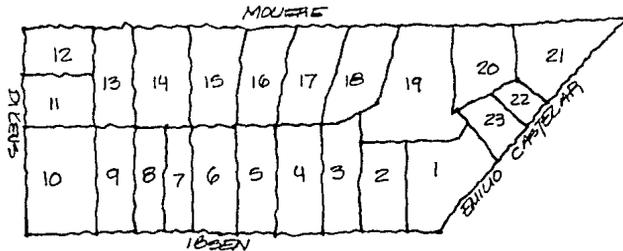
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL		ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL		
LOTE	NOFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	M ² ACTUAL	REGLEMENTARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD	
1	68	F	3	400m ²	6	1x40m ² (10)	4	H2S	BUN
2	64	C	3	200m ²	3	1x15m ² (4)		H-1	BUN
3	60	F (KINER)	3	200m ²	—	1x40m ²	4	H-1	BUN
4	54	A	4		4			H-1	BUN
5	50	A	2		3			H-1	BUN
6	48	B	5		6			H-1	BUN
7	44	B	5	4dpto.	6			H-1	BUN
8	105	C	5	22dpto.	20		3	H-1	BUN
9	195	A	3		4			H-1	BUN
10	49	B	3	2dpto.	10			H-1	BUN
11	53	A	2		5			H-1	BUN
12	55	A	2		4			H-1	BUN
13	63	A	2		2			H-1	BUN
14	438	A	3		3			H2S, H-1	BUN
15	436	A	3		2			H2S	BUN
RESUMEN:		A (8)			27				
		B (3)			24				
		C (2)			23				
		F (1)			6		4		
		F (1)			—		4		
total de numero de autos actualmente				80	faltantes		10		

MANZANA: 53



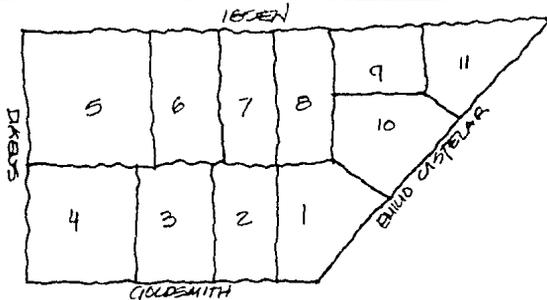
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL			ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL	
LOTE	NOFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	M ² aprox	ACTUAL	REGLEMENTARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	64/440	A	2		2			H 2.5	BAYA
2	62	B	3		4			H 1	BAYA
3	60/10	L						H 1	BAYA
4	209	C (70m)	4	10 autos	—	20m x 40m (7) dep. N 120 (10)	17	H 1	BAYA
5	215	A	2		1			H 1	BAYA
6	213	A	2		1			H 1	BAYA
7	219	B	10	10 autos	20			H 1	BAYA
8	227	C (20m)	4	10 autos	4	20m x 40 (2) dep. N 120 (10)	8	H 1	BAYA
9	229	A	3		1			H 1	BAYA
10	233	A	2		2			H 1	BAYA
11	236/104	F	3	200m ²	—	1 x 40m (5)	5	H 2.5	BAYA
12	462	F	3	100m ²	1	1 x 40m (2)	2	H 2.5	BAYA
13	460	F	2	100m ²	1	1 x 40m (2)	2	H 2.5	BAYA
14	454	A	3		2			H 2.5	BAYA
15	450	A	2		2			H 2.5	BAYA
RESUMEN:		A (7)			11				
		B (2)			24				
		C (2)			4		25		
		F (3)			2		9		
		L (1)			—				
total de numero de autos actualmente					41	faltantes		34	

MANZANA: 54



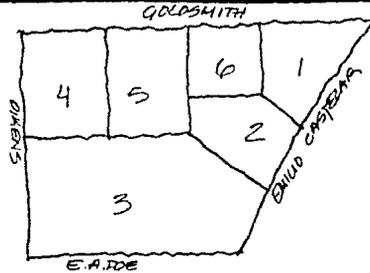
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL		ESTACIONAMIENTO		PLAN PARCIAL			
LOTE	OFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	m ² aprox	ACTUAL	REGLAMENTARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	230	B	4	4400	8			H.4	MEDIA
2	16	B	6	1000	16			H.4	MEDIA
3	54	B	13	2100	24			H.4	MEDIA
4	62	A	3		5			H.4	MEDIA
5	46	A	2		4			H.4	MEDIA
6	42	B	11	1700	16			H.4	MEDIA
7	40	T	10		18			H.4	MEDIA
8	36	B	4	400	6			H.4	MEDIA
9	33A	A	2		2			H.4	MEDIA
10	32	T	3	400	2	1x2000 (13)	11	H.4	MEDIA
11	33B	T	2		3			H.4	MEDIA
12	43A	B	2	400	14	1x2000 (22)	6	H.4	MEDIA
13	35	B	5	800	4	1x2000 (8)	4	H.4	MEDIA
14	39	B	12		20			H.4	MEDIA
15	43	A	2		2			H.4	MEDIA
16	47	B	13	1400	14			H.4	MEDIA
17	51	B	12	1200	21			H.4	MEDIA
18	27	B	13	1100	14			H.4	MEDIA
19	29	B	12	1200	22			H.4	MEDIA
20	61	A	3		4			H.4	MEDIA
21	63/240	B	5	600	4	1x2000 (6)	2	H.4	MEDIA
22	236	B	4	2000	—	1x2000 (2)	2	H.4	MEDIA
23	234	A	4		4			H.4	MEDIA
RESUMEN:		A (6)			21		—		
		B (14)			193		14		
		T (3)			23		11		
total de numero de autos actualmente					237	faltantes	25		

MANZANA: 55



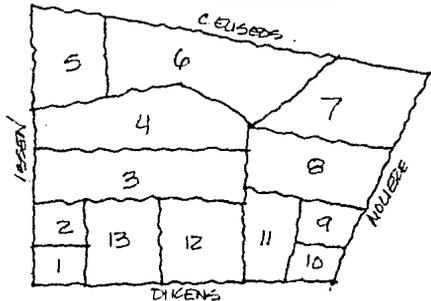
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL		ESTACIONAMIENTO		PLAN PARCIAL			
LOTE	OFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	m ² area	ACTUAL	REGLEMENTARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	204	C (1000)	5		—	200, 2400 (4) dpto. 15000 (5)	12	H-4	MEDIA
2	46	B	5	Edificio	5			H-4	MEDIA
3	40	B/T	5	Edificio	—	15000 (5) B. 15000 (6)	11	H-4	MEDIA
4	38	B	5	Edificio	10	15000 (6)	6	H-4	MEDIA
5	204/53	B	10	Edificio	20			H-4	MEDIA
6	57	B	10	Edificio	20			H-4	MEDIA
7	42	T	10		20			H-4	MEDIA
8	47	B	7	12 dptos	12			H-4	MEDIA
9	51	B	9	10 dptos	15			H-4	MEDIA
10	212	B/F (2)	4	9 dptos	5	Edificio (4) 15000 (2)	6	H-4	MEDIA
11	208	B/F (2)	3	4 dptos	5	dpto. 15000 (4)	3	H-4	MEDIA
RESUMEN:		B (9)			90		17		
		C (1)			—		12		
		F (2)			3		6		
		T (2)			20		5		
total de numero de autos actualmente					113	faltantes		40	

MANZANA: 56



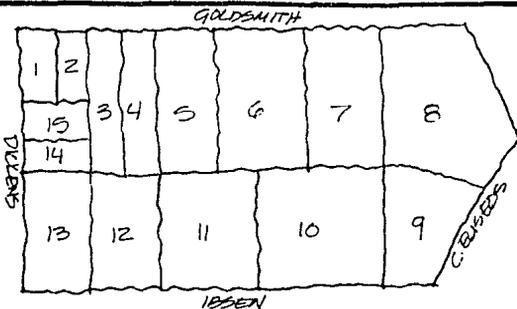
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL			ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL	
LOTE	BOFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	m ² aprox	ACTUAL	REGLAMENTARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	43	B	12	1400m ²	20			H-4	MEDIA
2	122	D	6	1200m ²	9		3	H-4	MEDIA
3	20	C	10	900m ²	12			H-4	MEDIA
4	13	B	10	1000m ²	8		2	H-4	MEDIA
5	37	T	10	1200m ²	10	1130m ² (40)	40	H-4	MEDIA
6	39	D	9	800m ²	8				
FRECUENCIA:		B (4)			47		5		
		C (1)			12				
		T (1)			10		40		
total de numero de autos actualmente					67	faltantes		45	

MANZANA: 57



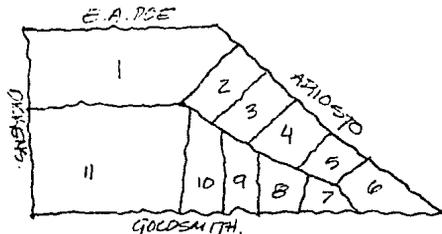
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL			ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL		
LOTE	OFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	M ² area	ACTUAL	REGLEMENTARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD	
1	570	B	5	1200m ²	—	1x120m ² (12)	12	H.4	MEDIA	
2	20	T	5	800m ²	—	1x320m ² (24)	24	H.4	MEDIA	
3	16	T	1		6			H.4	MEDIA	
4	12	T	3	400m ²	2	1x130m ² (3)	11	H.4	MEDIA	
5	10/25	B	12	1700m ²	24			H.4	MEDIA	
6	379	B	22	2000m ²	40			H.4	MEDIA	
7	382A	T	15	2000m ²	13	1x30m ² (46)	53	H.4	MEDIA	
8	382B	T	10	1200m ²	13	1x30m ² (40)	27	H.4	MEDIA	
9	13	T	13	1500m ²	28	1x20m ² (50)	22	H.4	MEDIA	
10	17	B	12	11.0m ²	14			H.4	MEDIA	
11	42	C	4	9.0m ²	4	com-1x30m ² (6) dupl-1x120m ² (9)	6	H.4	MEDIA	
12	35	B	4	8.0m ²	9			H.4	MEDIA	
13	32	A	2		3			H.4	MEDIA	
RESUMEN:		A (1)			3					
		B (6)			89		12			
		C (1)			4		6			
		T (6)			62		139			
total de numero de autos actualmente					158	faltantes: 157				

MANZANA: 58



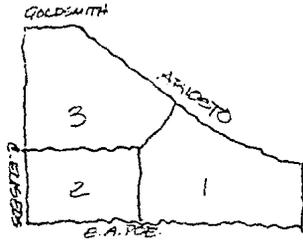
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL			ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL	
LOTE	OFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	m ² aprox	ACTUAL	REGLEMENTARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	1B	A	3		1			H-4	MEDIA
2	30	A	2		1			H-4	MEDIA
3	26	T	2	400m ²		1x30m ² (5)	13	H-4	MEDIA
4	26A	A	2	300m ²	4			H-4	MEDIA
5	22	C	10	1200m ²	14			H-4	MEDIA
6	1B	C	2	400m ²	8	1x20m ² (12)	5	H-4	MEDIA
7	14	A	3		2			H-4	MEDIA
8	20AB	B	4	1600m ²	12	1x120m ² (16)	4	H-4	MEDIA
9	30A	A	2		4			H-4	MEDIA
10	7	A	2		2			H-4	MEDIA
11	13	T	3	800m ²	5	1x30m ² (20)	21	H-4	MEDIA
12	15	T	8	1000m ²	13	1x30m ² (33)	20	H-4	MEDIA
13	26	B	4	700m ²	10	1x120m ² (28)	4	H-4	MEDIA
14	20A	A	3		1			H-4	MEDIA
15	20	A	3		1			H-4	MEDIA
PRESUMEN:		A (8)			16				
		B (2)			28			B	
		C (2)			22			S	
		T (3)			18			24	
total de numero de autos actualmente					84	faltantes		67	

MANZANA: 59



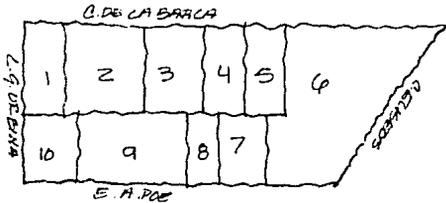
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL		ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL		
LOTE	NOFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	M ² actual	ACTUAL	REGLAMENTARIO	PLAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	28	B	16	3000m ²	60			H.4	MEDIA
2	16	B	4	60	6			H.4	MEDIA
3	12	B	4	60	6			H.4	MEDIA
4	10	F	3	50m ²	—	1x 40m ² (1)	1	H.4	MEDIA
5	6	A	3		2			H.4	MEDIA
6	9	F/H	2	500m ² 400m ²	—	El INADUZE (2)	5	H.4	MEDIA
7	19	F/T	3		—	El INADUZE (3)	3	H.4	MEDIA
8	13	C	5	400m ²	4	con 1x 90m ²	1	H.4	MEDIA
9	21	A	2		2			H.4	MEDIA
10	23	A	2		—		2	H.4	MEDIA
11	27	B	4	1200m ²	17			H.4	MEDIA
RESUMEN:		A (3)			4		2		
		B (4)			69		—		
		C (1)			4		1		
		F (2)			—		5		
		H (1)			—		2		
		T (1)			—		1		
total de numero de autos actualmente					97	faltantes		12	

MANZANA: 60



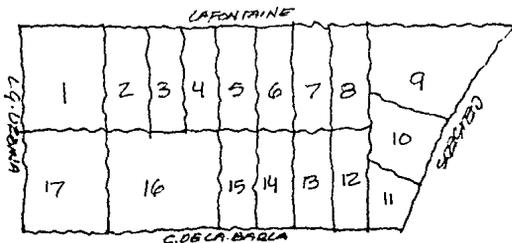
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL			ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL	
LOTE	MORFOL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	M ² COCINA	ACTUAL	REGlamentario	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	4	Ø	Ø		33			H-1	Baja
2	1B	HOTEL	5	500 M ²		1.950 M ² (40)	100	H-4*	Meda
3	3/A	B	Ø		8			H-4*	Meda
Preciamen:		hotel					100		
		Ø			41				
* altura maxima 4 niveles o 12m sobre nivel de banquetas									
total de numero de autos actualmente					41	faltantes		100	

MANZANA: 61



UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL			ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL	
LOTE	MOFIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	M ² area	ACTUAL	REGLEMENTARIO	FALTAJ	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	120	T	2	2000	-	14300 (10)	10	H-1	Baja
2	30	A	3		4			H-1	Baja
3	26	B	3	3000	6			H-1	Baja
4	22	A	3		2			H-1	Baja
5	18	A	3		2			H-1	Baja
6	349	T (cuadra)	20					H-4*	Media
7	19	T	3	4000	10	11300 (13)	3	H-1	Baja
8	23	A	2		2			H-1	Baja
9	25	B	4	8000	18			H-1	Baja
10	120	B	3	16000	26			H-1	Baja
RESUMEN:		A (4)			10				
		B (3)			20				
		T (3)			10		13		
		* ALTA MANA ANILLOS O 12M. sobre nivel de banquetta							
total de numero de autos actualmente					70	faltantes		13	

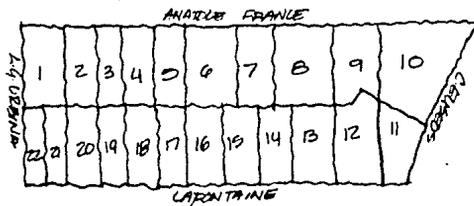
MANZANA: 62



UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL			ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL	
LOTE	NOFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	M ² actual	ACTUAL	REGLEMENTARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	104	A	3		3			H-1	BAJA
2	90	A	3		4			H-1	BAJA
3	44	A	3		4			H-1	BAJA
4	42	A	3		4			H-1	BAJA
5	40-40a	B	4	200m ²	5			H-1	BAJA
6	36	A	2		5			H-1	BAJA
7	32	A	3		3			H-1	BAJA
8	—	L						H-1	BAJA
9	231	B	21	200m ²	45			H-4*	MEDIA
10	—	L						H-4*	MEDIA
11	39-7	L						H-4*	MEDIA
12	15	A	2		4			H-1	BAJA
13	11	A	2		4			H-1	BAJA
14	27	T	2	300m ²	4	1 x 300m ² (10)	6	H-1	BAJA
15	29	A	2		2			H-1	BAJA
16	33	B	3	300m ²	6			H-1	BAJA
17	21	A	3		5			H-1	BAJA
PROYECCION:		A (10)			38				
		B (3)			54				
		L (3)							
		T (1)			4		6		
total de numero de autos actualmente:					98				
faltantes						6			

* ALTURA MAXIMA
4 NIVELES O 12M.
según nivel de terreno

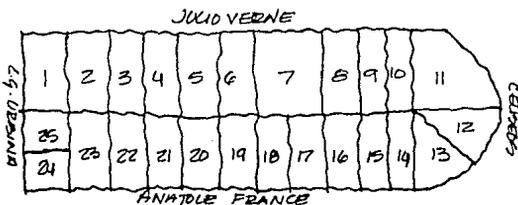
MANZANA: 63



UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL	ESTACIONAMIENTO	PLAN PARCIAL				
LOTE	NO. OFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	M ² TOTAL ACTUAL	REGLAMENTARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	317	A	2		10		H-1	BAJA
2	30	A	2		2		H-1	BAJA
3	44	B	3	Edificio	4		H-1	BAJA
4	38	A	3		3		H-1	BAJA
5	36	A	3		4		H-1	BAJA
6	34	A	3		3		H-1	BAJA
7	26	A	3		3		H-1	BAJA
8	18	A	2		4		H-1	BAJA
9	10	A	2		3		H-1	BAJA
10	317	T	4	1000M ²	5	1X200M ² (20)	H-4*	MEDIA
11	335	T	5	5000M ²	10	1X300M ² (24)	H-4*	MEDIA
12	19	A	3		3		H-1	BAJA
13	23	A	2		3		H-1	BAJA
14	29	A	2		3		H-1	BAJA
15	31	A	2		4		H-1	BAJA
16	35	A	2		2		H-1	BAJA
17	41	A	2		2		H-1	BAJA
18	45	A	3		4		H-1	BAJA
19	47	A	3		4		H-1	BAJA
20	51	A	2		4		H-1	BAJA
21	57	A	2		4		H-1	BAJA
22	69	A	1		—	1	H-1	BAJA
RESUMEN:		A (11)			61	1		
		B (1)			4			
		T (2)			15	11		
total de numero de autos actualmente				80	faltantes	12		

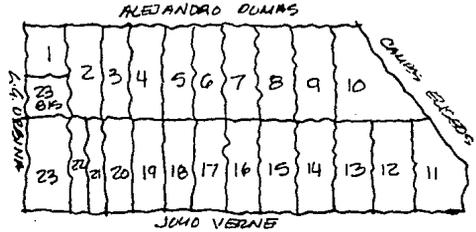
* AREA MAXIMA
4 niveles o 12M
sobre nivel banquetas

MANZANA: 64



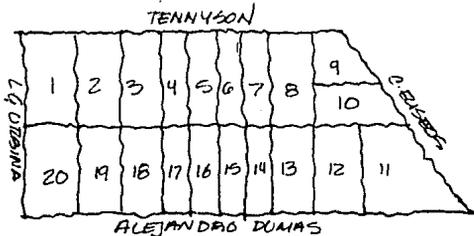
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL		ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL		
LOTE	OFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	M ² aprox	ACTUAL	REGLEMENTARIA	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	26	B	5	Adaptar	5			H-1	Baja
2	46	A	3		4			H-1	Baja
3	44	A	3		4			H-1	Baja
4	42	A	3		3			H-1	Baja
5	38	T	2	300m ²	4	1x300m ² (10)	6	H-1	Baja
6	30	A	3		3			H-1	Baja
7	28	A	3		3			H-1	Baja
8	18	A	3		4			H-1	Baja
9	14	A	3		3			H-1	Baja
10	10	A	3		3			H-1	Baja
11	8	O (Empujon Usado)	2	400m ²	4	1x300m ² (13)	9	A4	Media
12	305	A	3		4			H-1	Media
13	11	A	2		4			H-1	Media
14	13	A	3		5			H-1	Baja
15	17	A	2		3			H-1	Baja
16	21-21A	A	2		3			H-1	Baja
17	27	A	3		4			H-1	Baja
18	29	A	3		4			H-1	Baja
19	31	A	2		4			H-1	Baja
20	37	A	3		3			H-1	Baja
21	43	A	3		3			H-1	Baja
22	45	B	3		4			H-1	Baja
23	51	T	3	400m ²	4	1x300m ² (13)	9	H-1	Baja
24	84	P	3	300m ²	2	1x600m ² (8)	6	H-1	Baja
25	74	F	3	300m ²	5	1x300m ² (10)	5	H-1	Baja
RESUMEN:		A (10)			14				
		B (2)			12				
		F (1)			5		5	* ATENCIÓN MANZANA	
		O (1)			4		9	4 niveles o 12m	
		P (1)			2		6	sobre nivel banqueta	
		T (2)			8		5		
total de numero de autos actualmente:					41	faltantes	35		

MANZANA: 65



UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL			ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL	
LOTE	NOFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	m ² aprox	ACTUAL	REGLEMENTARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	60	A	4		10			H-1	Baja
2	60	A	2		4			H-1	Baja
3	41	A	2		4			H-1	Baja
4	42	A	3		4			H-1	Baja
5	51h	L						H-1	Baja
6	30	A	2		4			H-1	Baja
7	24	F	3	400m ²	20	comp. 1x75m ² 95	33	H-1	Baja
8	16	A	3		5			H-1	Baja
9	10	A	3		5			H-1	Baja
10	4	F	3		6			H-1	Baja
11	3	T	3	400m ²	11	C.BASIN 16m ² (2)	15	H-1	Baja
12	9	A	3		4			H-1	Baja
13	11	T	2	200m ²	4	1x30m ² (6)	2	H-1	Baja
14	19	A	3		6			H-1	Baja
15	27	O (SOLICITADA JERONIMO)	3	600m ²	4	1x30m ² (20)	16	H-1	Baja
16	29	A	3		6			H-1	Baja
17	31	A	3		3			H-1	Baja
18	35	O (E. CNECDE)	2	400m ²	8	1x30m ² (3)	5	H-1	Baja
19	39	F	2	300m ²	4	1x40m ² (8)	4	H-1	Baja
20	47	A	3		3			H-1	Baja
21	51	A	3		3			H-1	Baja
22	53	A	2		3			H-1	Baja
23	60	P	2	400m ²	2	1x60m ²	6	H-1	Baja
B-05	5B	T	3	400m ²	—	1x20m ² (3)	3	H-1	Baja
RESUMEN:		A (4)			14				
		E (3)			30				
		O (2)			12		37		
		P (1)			2		21		
		T (3)			15		6		
		L (1)			—		30		
total de numero de autos actualmente					123	faltantes	94		

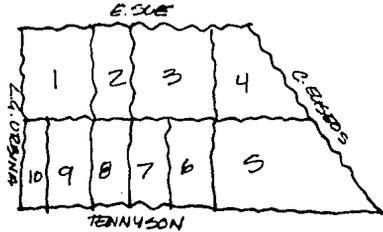
MANZANA: 66



UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL		ESTACIONAMIENTO		PLAN PARCIAL				
LOTE	OFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	M ² area	ACTUAL	REGLAMENTARIO	FALTAN.	USO PERMITIDO	DENSIDAD	
1	40	A	2		4			H-1	BAJA	
2	32	A	2		4			H-1	BAJA	
3	28	A	3		4			H-1	BAJA	
4	24	A	3		4			H-1	BAJA	
5	22	B	4	Exempt	10			H-1	BAJA	
6	18	A	2		3			H-1	BAJA	
7	10	A	2		3			H-1	BAJA	
8	6	A	3		3			H-1	BAJA	
9	213	A	3		4			H-1	BAJA	
10	209	A	3		4			H-1	BAJA	
11	7	A	2		4			H-1	BAJA	
12	15	A	2		2			H-1	BAJA	
13	23	A	2		4			H-1	BAJA	
14	29	A	2		4			H-1	BAJA	
15	37	A	3		3			H-1	BAJA	
16	31	B	4		8			H-1	BAJA	
17	43	A	2		4			H-1	BAJA	
18	53	A	2		2			H-1	BAJA	
19	57	A	2		4			H-1	BAJA	
20	42	A	2		4			H-1	BAJA	
RESUMEN:		A (18)			66					
		B (2)			18					
total de numero de autos actualmente					84	faltantes —				

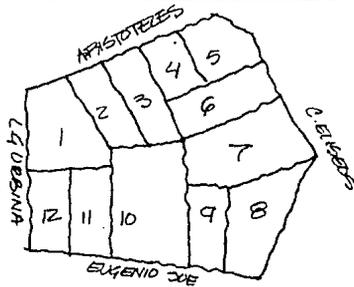
ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

MANZANA: 67



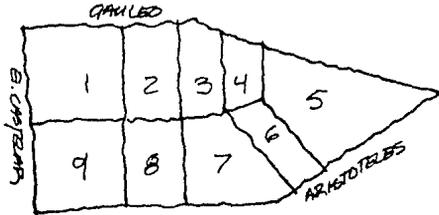
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL		ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL		
LOTE	NOFICAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	m ² aprox	ACTUAL	REGLEMENTARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	20	A	3		6			H-1	BAYA
2	20	J	3	1000R	—	1 x 400R	25	H-1	BAYA
3	12	A	2		6			H-1	BAYA
4	247	A	3		8			H-1	BAYA
5	257	A	3		5			H-1	BAYA
6	17	A	3		4			H-1	BAYA
7	21	A	2		3			H-1	BAYA
8	27	A	2		4			H-1	BAYA
9	29	B	14		24			H-1	BAYA
10	53	A	3		3			H-1	BAYA
RESUMEN:		A (6)			39				
		B (1)			24				
		F (1)			—		25		
total de numero de autos actualmente					63	faltantes		25	

MANZANA: 68



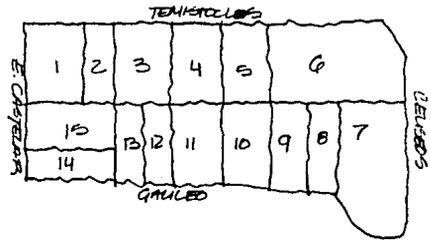
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL			ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL	
LOTE	MOFICAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	m ² opor	ACTUAL	REGAMENTARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	4	C	5	10. Auto	15			H-1	BAJA
2	12	B	5	7. Auto	8			H-1	BAJA
3	8	B	5	6. Auto	8			H-1	BAJA
4	4	B	4	7. Auto	10			H-1	BAJA
5	219	C	4	12. Auto	12	1475 (16)	10	H-1	BAJA
6	222	M (est)			40			H-1	BAJA
7	227	M (est)			40			H-1	BAJA
8	233	M (est)			40			H-1	BAJA
9	11	A	3		6			H-1	BAJA
10	15	A	1		8			H-1	BAJA
11	19	A	1		4			H-1	BAJA
12	27	A	3		5			H-1	BAJA
PRESUMEN		A (4)			75				
		B (3)			26				
		C (2)			27		10		
		M (2)			120				
total de numero de autos actualmente					206	faltantes		10	

MANZANA: 69



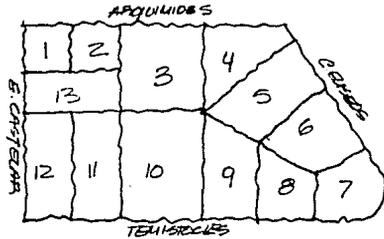
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL			ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL	
LOTE	OFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	M ² aprox	ACTUAL	REGLEMENTARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	9/n	L						H-1	Baja
2	20	T	8		30			H-1	Baja
3	16	B	7 <i>Adaptos</i>		18			H-1	Baja
4	10	B	4 <i>Adaptos</i>		8			H-1	Baja
5	8/9	A	3		10			H-1	Baja
6	11	B	12		16			H-1	Baja
7	9/n	L						H-1	Baja
8	21	G	-		20			H-1	Baja
9	44	B	2 <i>Adaptos</i>		20	1x120 ar	20	H-1	Baja
RESUMEN:		A (1)			10				
		B (4)			32		20		
		G (1)			20				
		L (2)							
		T (1)			20				
total de numero de autos actualmente					99	faltantes		20	

MANZANA: 70



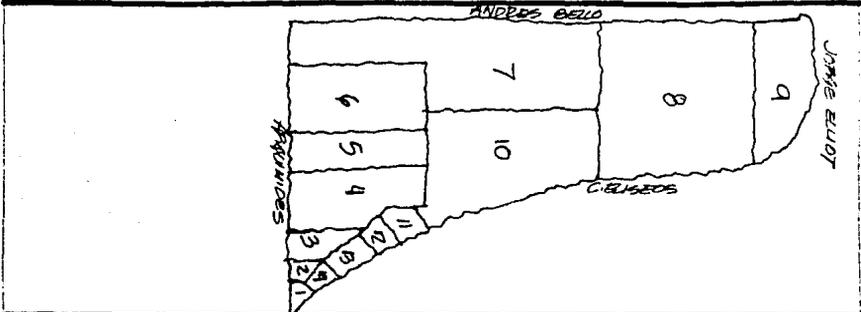
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL			ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL	
LOTE	FRONTOAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	M ² area	ACTUAL	REGlamentARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	26	B	4	740m ²	6	1x120m ² (7)	1	CS	7.5
2	29	B	4	740m ²	6	1x120m ² (7)	1	CS	7.5
3	22	A	2		2			CS	7.5
4	18	B	5		10			CS	7.5
5	12	F	2	300m ²	—	1x175	40	CS	7.5
6	199	C	11	1440m ²	20	1x120m ² (7)		CS	7.5
7	219	C (300m)	5	1440m ²	—	1x175 (14) + 1x120m ² (3)	17	CS	7.5
8	7	B	13		20			CS	7.5
9	11	F	2		4			CS	7.5
10	13	A	3		4			CS	7.5
11	17	T	3	400m ²	6	1x200m ² (B)	7	CS	7.5
12	23	A	2		3			CS	7.5
13	25	B	4	640m ²	8			CS	7.5
14	34	B	4	640m ²	12			CS	7.5
15	24	B	4	640m ²	20			CS	7.5
REQUEREN:		A (3)			9				
		B (7)			82		2		
		C (2)			20				
		F (2)			4		40		
		T (1)			6		7		
total de numero de autos actualmente					121	faltantes	66		

MANZANA: 71



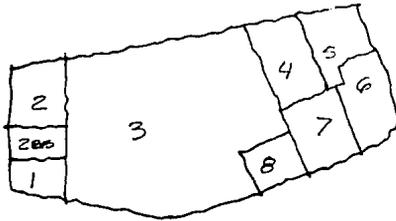
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL		ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL		
LOTE	OFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	M ² aprox	ACTUAL	REGLEMENTARIO	FALTAN.	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	22	C (2)	5	6000	10	04 1x30m ² (3)	3	CS	7.5
2	20/20a	B	5	6000	6			CS	7.5
3	5/11	M	3	4000	4	1x70m ² (53)	49	CS	7.5
4	5/11	A	1		15			CS	7.5
5	185	A	2		3			CS	7.5
6	181	M	3	3000	1	1x75m ² (40)	39	CS	7.5
7	191	A	3	3000	3			CS	7.5
8	13a	M	3	3000	2	1x15m ² (2)	18	CS	7.5
9	5/11	L						CS	7.5
10	21	C	3	6000	8			CS	7.5
11	23	B	4	6000	14			CS	7.5
12	14	C (4m)	4	10000	—	20m x 170m ² (16) 10m x 30m ² (4)	20	CS	7.5
13	6	B	4	10000	—		10		
RESUMEN:		A (2)			6				
		B (2)			20		10		
		C (2)			18		23		
		L (1)							
		G (1)			15				
		M (2)			7		106		
total de numero de autos actualmente					66	faltantes	139		

MANZANA: 72



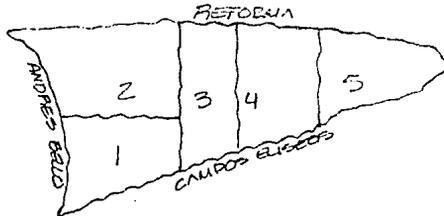
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL			ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL	
LOTE	MOFIA	USO ACTUAL	# DE NIVELES	M ² aprox	ACTUAL	REGlamentario	FALTAN.	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	188	F/T	17		30			CS	7.5
2	14	F	3	200m ²	-	1x40m ²	7	CS	7.5
3	12	A	3		3			CS	7.5
4	10	A	2		4			CS	7.5
5	8	HOTEL (N/A)						CS	7.5
6	4	M	10					CS	7.5
7	2	HOTEL (N/A)						CS	7.5
8	5/1	HOTEL (N/A)	57					CS	7.5
9	5/1	HOTEL	6					CS	7.5
10	204	HOTEL (N/A)						CS	7.5
11	200	A	5		-		1	CS	7.5
12	118	M	2	200m ²	-	1x75	40	CS	7.5
13	144	A/C	2		2	con 1x90m ² (1)	1	CS	7.5
14	142	A	2		2			CS	7.5
FRESQUEN:		A(5)			9		2		
		C(1)			2				
		F(2)			30		7		
		M(7)					40		
		T(1)							
		HOTEL(2)							
		HOTEL(1)							
total de numero de autos actualmente					41	faltantes		49	

MANZANA: 73



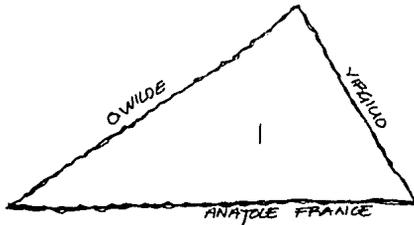
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL		ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL		
LOTE	OFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	M ² total	ACTUAL	REGLEMENTARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	5/n	L						CS	7.5
2	45	T	32		32			CS	7.5
3	5/n	EST			98			CS	7.5
4	23	B	13	144	25			CS	7.5
5	9	B	21	202	45			CS	7.5
6	5	A	3		2			CS	7.5
7	200	A	3		4			CS	7.5
8	252	B	5		8			CS	7.5
2 3/4	12	B	9		24			CS	7.5
RESUMEN:		A(2)			6				
		B(4)			102				
		L(1)			—				
		T(1)			32				
		EST(1)			98				
total de numero de autos actualmente					220	faltantes		—	

MANZANA: 74



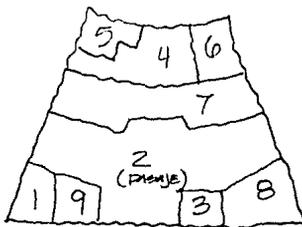
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL			ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL	
LOTE	COFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	M ² area	ACTUAL	REGLEMENTARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	268	B	9	16 deplaz	30			CS	75
2	510	L						CS	75
3	238	B	18		40			CS	75
4	238	A	3		4			CS	75
5	330	F	4	500m ²	4	1475 (rest)	106	CS	75
RESUMEN:		A (1)			4				
		B (2)			70				
		F (1)			4		106		
		L (1)			—				
total de numero de autos actualmente					78	faltantes		106	

MANZANA: "A"



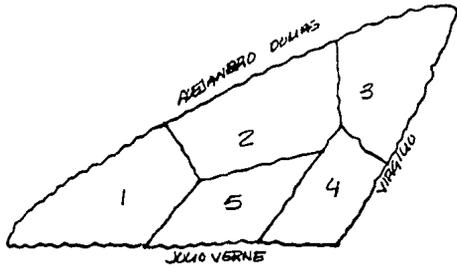
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL		ESTACIONAMIENTO		PLAN PARCIAL				
LOTE	OFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	m ² aprox	ACTUAL	REG. LAMENTARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD	
1	7	C (16 casas)	4	31 aduantes	—	08/10/1920 (36) 1x4042 (16)	52	CD	3.5	
total de numero de autos actualmente						—	faltantes	52		

MANZANA: "B"



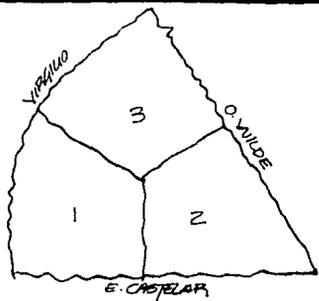
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL			ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL	
LOTE	OFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	m ² aprox	ACTUAL	REGlamentARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	330	B	5	1600m ²	4	1x120m ² (16)	12	CB	3.5
2	330AD	C (23 cam)	3	3600m ²	30	carro 1x20 (36) carro 1x40 (24)	29	CB	3.5
3	104	B	5	1200m ²	—	1x20m ² (12)	12	CB	3.5
4	2/n	F (E)	1	1000m ²	—	carro 1x20 (20) carro 1x40 (20)	30	CB	3.5
5	7	A	1	2200m ²	—	1x40m ² (8)	8	CB	3.5
6	9/66	C (3 cam)	5	2200m ²	—	carro 1x20 (22) carro 1x40 (22)	25	CB	3.5
7	21	C (1 cam)	4	—	5	—	—	CB	3.5
8	382	H	3	1000m ²	20	1x15m ² (60)	46	CB	3.5
9	354	T	2	3000m ²	—	1x15m ² (28)	20	CB	3.5
PRESERVA:		B (2)			4		24		
		C (3)			35		29		
		E (1)			—		30		
		H (1)			20		46		
		A (1)			—		8		
		T (1)			—		20		
total de numero de autos actualmente					59	faltantes		182	

MANZANA: 'C'



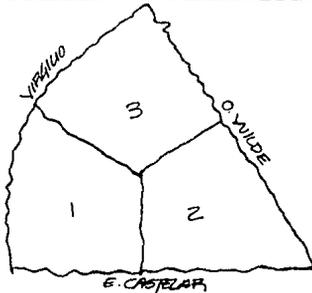
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL		ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL		
LOTE	BOFICAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	m ² area	ACTUAL	REGLEMENTARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	92	C (200m)	4	1000m ²	—	según N400R (2) CALLE N400R (2)	16	CB	3.5
2	84	C (300m)	4	800m ²	—	según N400R (3) CALLE N400R (3)	8	CB	3.5
3	78	C (1)	4	800m ²	—	según N400R (1) CALLE N400R (1)	6	CB	3.5
4	93	C (2)	4	1000m ²	—	según N400R (2) CALLE N400R (2)	12	CB	3.5
5	96	F	1	1200m ²	—	N400R (3)	3		
RESUMEN:		C (4)			—		42		
		F (1)			—		3		
total de numero de autos actualmente					—	faltantes	45		

MANZANA: "D"



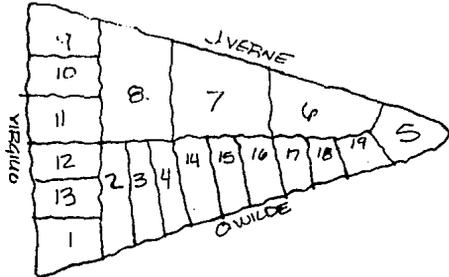
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL		ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL		
LOTE	OFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	M ² aprox	ACTUAL	REGlamentario	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	7/12	C (6)	12	14 duplex	—	10 (6)	18	CB	3.5
2	4/11	C (3)	4	8 duplex	10	10 (3)	3	CB	3.5
3	8	C (7)	4	30 duplex	—	10 (7)	45	CB	3.5
TOTAL:		C (3)			10		66		
total de numero de autos actualmente					10	faltantes		66	

MANZANA: 'D'



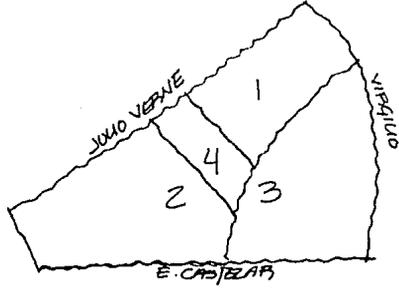
UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL			ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL	
LOTE	FRONTERA	USO ACTUAL	# DE NIVELES	m ² aprox.	ACTUAL	REGlamentario	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	7/12	C (6)	12	14 duplex	—	1000 m ² (6)	18	CB	3.5
2	4/11	C (3)	4	8 duplex	10	1000 m ² (3)	3	CB	3.5
3	8	C (7)	4	16 duplex	—	1000 m ² (7)	47	CB	3.5
DESCUEN:		C (3)			10		66		
total de numero de autos actualmente					10	faltantes		66	

MANZANA "E"



UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL			ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL		
LOTE	OFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	M ² aprox	ACTUAL	REGLAMENTARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD	
1	9	F	1		—	1x40m ²	1	CB	35	
2	H	F	1		—	1x40m ²	1	CB	35	
3	5/11	F	1		—	1x40m ²	1	CB	35	
4	F	F	1		—	1x40m ²	1	CB	35	
5	8/10	F	1	90m ²	—	1x40m ²	2	CB	35	
6	8/10	F	1	120m ²	—	1x40m ²	3	CB	35	
7	8/11	F	1	120m ²	—	1x40m ²	3	CB	35	
8	90	F	1	120m ²	—	1x40m ²	3	CB	35	
9	D	F	1		—	1x40m ²	1	CB	35	
10	E	F	1		—	1x40m ²	1	CB	35	
11	F	F	1		—	1x40m ²	1	CB	35	
12	900	F	1		—	1x40m ²	1	CB	35	
13	91	F	1		—	1x40m ²	1	CB	35	
14	H	F	1		—	1x40m ²	1	CB	35	
15	9	F	1		—	1x40m ²	1	CB	35	
16	F	F	1		—	1x40m ²	1	CB	35	
17	E	F	1		—	1x40m ²	1	CB	35	
18	D	F	1		—	1x40m ²	1	CB	35	
19	5/11	F	1		—	1x40m ²	1	CB	35	
REQUERIM:		F(19)					26			
total de numero de autos actualmente					—	faltantes		26		

MANZANA: "F"



UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL		ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL		
LOTE	OFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	m ² aprox	ACTUAL	REGLAMENTARIO	FALTAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
1	89	C (dominio)	7	1000 aprox	15	según 1x40m ² (6) COM. INDEPEND. (6)	7	CB	3.5
2	107	C (dominio)	7	1000 aprox	12	según 1x40m ² (5)	5	CB	3.5
3	110	F (2)	1		—	según 1x40m ² (6)	8	CB	3.5
4	83	F (2)	2		—	según 1x40m ² (3)	43	CB	3.5
TOTAL		C (2)			27		13		
		F (2)			—		51		
total de numero de autos actualmente					27	faltantes 64			

MANZANA:

RESUMEN:

UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL			ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL	
LOTE	NOFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	M ² aprox	ACTUAL	REGLAMENATARIO	FALJAN	USO PERMITIDO	DENSIDAD
MANZANA:									
41					146		25		
42					106		27		
43					98		41		
44					123		24		
45					22		20		
46					109		53		
47					102		71		
48					204		115		
49					139		81		
50					133		66		
51					78		59		
52					80		16		
53					41		34		
54					237		25		
55					113		40		
56					67		45		
57					158		157		
58					84		67		
59					97		12		
60					41		100		
61					70		13		
62					98		6		
63					80		12		
64					95		35		
65					123		94		
66					84		--		
67					63		25		
68					206		10		
69					99		20		
70					121		66		
71					66		139		
72					41		49		
total de numero de autos actualmente					faltantes				

MANZANA:

UBICACION		USO DEL SUELO ACTUAL			ESTACIONAMIENTO			PLAN PARCIAL	
LOTE	OFICIAL	USO ACTUAL	# DE NIVELES	M ² area	ACTUAL	REGLEMENTARIO	PLUN.	NO PERMITIDO	DENSIDAD
MANZANA :									
	73			238			—		
	74			78			66		
	A			—			52		
	B			59			192		
	C			—			43		
	D			10			66		
	E			—			20		
	F			27			64		
total de numero de autos actualmente					8796	faltantes		2048	

DEMANDA

- Uso de cocheras como un área rentable de comercios en los edificios de mayor antigüedad.
- Uso de casas como comercios, oficinas, escuelas, etc.
- Demolición de casas para la construcción de edificios de oficinas.
- Los locales en la zona comercial ofrecen pocos espacios de estacionamiento.
- Muchos locales no ofrecen estacionamiento.
- El número de autos que se exige por reglamento es insuficiente.
- Edificios departamentales que no ofrecen estacionamiento principalmente en la zona comercial.
- Comercios de los más variados giros.
- Necesidad de dar más espacios a pesar del que el reglamento exige.
- Deficit de 2048 vehículos sin lugar para estacionarse.

El estudio de usos del suelo realizado en el área comprendida entre las avenidas de Moliere, Campos Eliseos, Arquímedes y Masaryk, dió resultados muy interesantes. Se vió una serie de irregularidades que contribuyen en gran parte al problema con que hoy nos enfrentamos.

En los edificios departamentales de mayor antigüedad se ve el uso de los estacionamientos como áreas rentables de una gran diversidad de comercios tales como lo son las fondas, tiendas de abarrotes, papelerías, tiendas de ropa y regalos, farmacias, peluquerías, salones de belleza,.....en fin la lista es extensa y variada.

Los propietarios han obtenido estos locales mediante el pago de un impuesto sustitutivo a cambio de cada espacio de estacionamiento no proporcionado. Los comercios que ahora ocupan este lugar no sólo ocupan el área de guardado de los vehículos de la gente que ahí habita, sino que también traen consigo una gran demanda de espacios que por supuesto no existen.

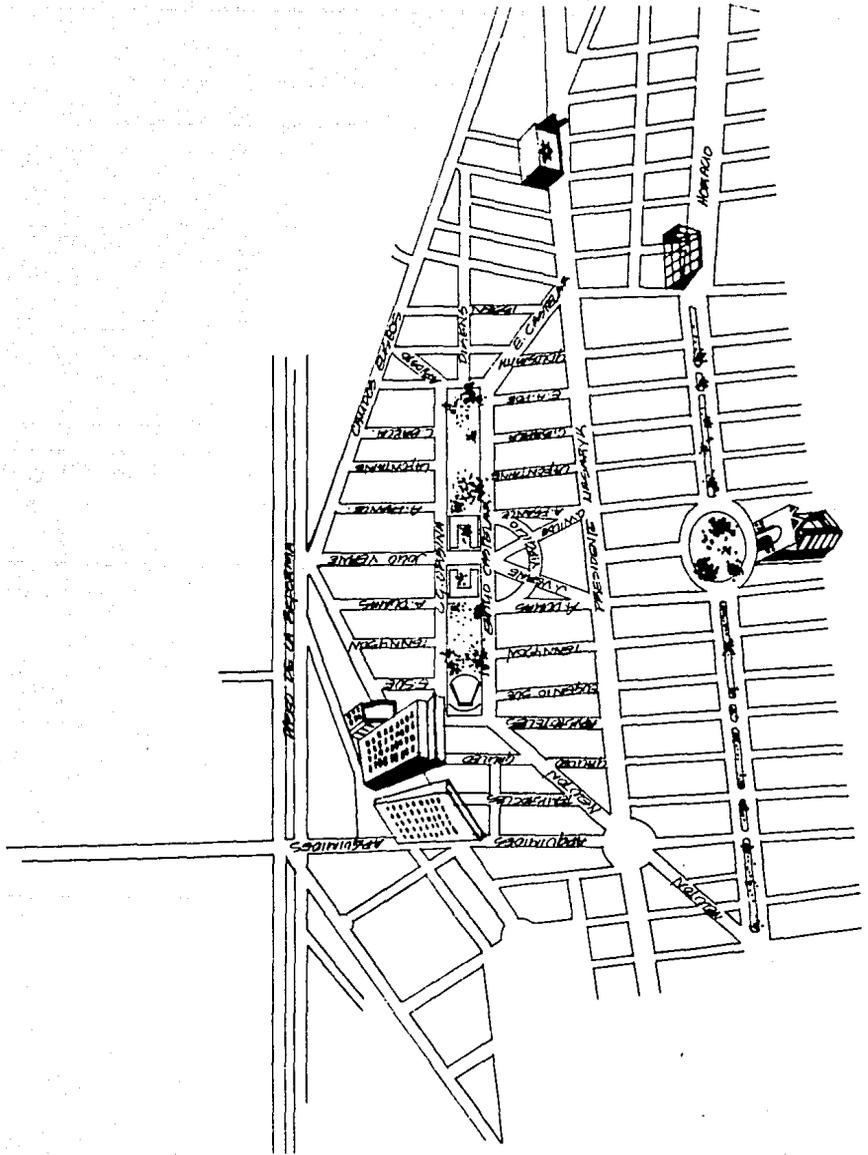
Polanco, desde sus orígenes, cuenta con una zona comercial que hoy resulta ser la más conflictiva. En ella encontramos edificios departamentales, la mayoría sin estacionamiento, y una gran mezcla de comercios siendo en su mayoría de primera necesidad, por lo que la afluencia de autos es constante. Son muy pocos los locales que cuentan con espacio de estacionamiento y estos pocos que lo ofrecen son insuficientes.

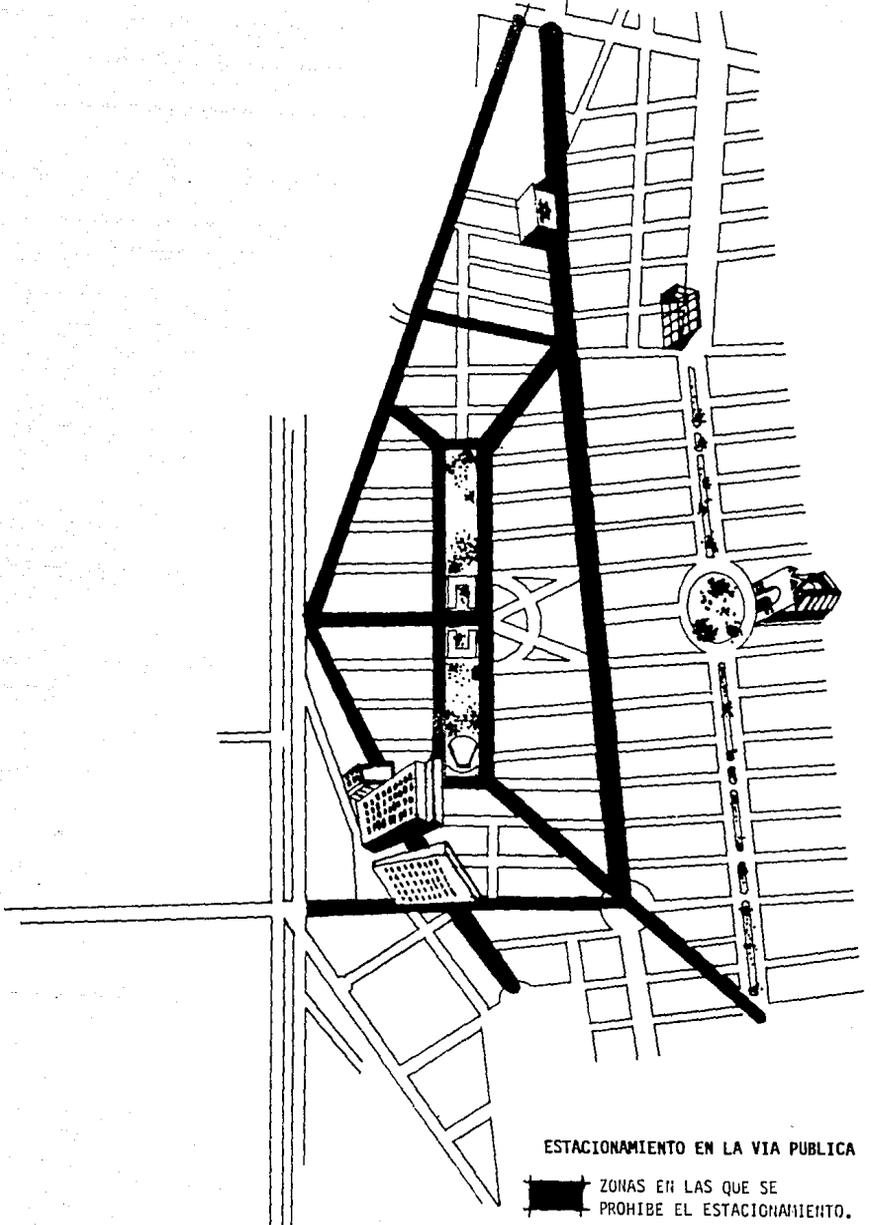
Se vió también el uso de lo que fueran casas habitación como oficinas, restaurantes, embajadas, galerías de arte, casas de bolsa, mueblerías, agencias de viajes, escuelas de varios tipos como lo son religiosas, elementales, secundarias, preparatorias, de karate y otras. En algunos casos se han llegado a demoler estas casas para construir grandes edificios de oficinas. De nuevo se observa la falta de estacionamiento.

Son muchos los giros que ha tomado esta parte de la Colonia Polanco que en un principio fué planeada y por lo tanto diseñada como zona habitacional tanto unifamiliar como plurifamiliar, con una pequeña área destinada a comercios de primera necesidad. Estos giros han demandado una gran cantidad de espacios de estacionamiento creando un problema que requiere de una solución de carácter urgente.

En las tablas anteriores se le proporcionó a cada inmueble el número de autos que por reglamento se exige y se llegó a un déficit de 2048 vehículos que no cuentan con un área donde estacionarse.







ESTACIONAMIENTO EN LA VIA PUBLICA

 ZONAS EN LAS QUE SE PROHIBE EL ESTACIONAMIENTO.

OFERTA DE ESTACIONAMIENTO EN LA VIA PUBLICA

ARQUIMIDES	
entre Newton y E. Castelar	0 autos
TEMISTOCLES	
entre Newton y E. Castelar	40 autos
GALILEO	
entre Newton y E. Castelar	10 autos
GALILEO	
entre Masaryk y Newton	31 autos
ARISTOTELES	
entre Masaryk y E. Castelar	0 autos
E. SUE	
entre Masaryk y E. Castelar	43 autos
TENNYSON	
entre Masaryk y E. Castelar	41 autos
ALEJANDRO DUMAS	
entre Masaryk y E. Castelar	26 autos
ANATOLE FRANCE	
entre Masaryk y E. Castelar	28 autos
LAFONTAINE	
entre Masaryk y E. Castelar	40 autos
CALDERON DE LA BARCA	
entre Masaryk y E. Castelar	42 autos
EDGAR ALLAN POE	
entre Masaryk y E. Castelar	39 autos
GOLDSMITH	
entre Masaryk y E. Castelar	29 autos
EDGAR ALLAN POE	
entre E. Castelar y Dickens	0 autos
GOLDSMITH	
entre E. Castelar y Dickens	27 autos
IBSEN	
entre E. Castelar y Dickens	38 autos
MOLIERE	
entre E. Castelar y Dickens	0 autos
EDGAR ALLAN POE	
entre Dickens y Ariosto	0 autos
GOLDSMITH	
entre Dickens y Campos Eliseos	30 autos
IBSEN	
entre Dickens y Campos Eliseos	28 autos
MOLIERE	
entre Dickens y Campos Eliseos	0 autos
EDGAR ALLAN POE	
entre Ariosto y Campos Eliseos	26 autos
CALDERON DE LA BARCA	
entre L.G. Urbina y Campos Eliseos	35 autos
LAFONTAINE	
entre L.G. Urbina y Campos Eliseos	41 autos

ANATOLE FRANCE	
entre L.G. Urbina y Campos Eliseos	0 autos
JULIO VERNE	
entre L.G. Urbina y Campos Eliseos	0 autos
ALEJANDRO DUMAS	
entre L.G. Urbina y Campos Eliseos	44 autos
TENNYSON	
entre L.G. Urbina y Campos Eliseos	40 autos
EUGENIO SUE	
entre L.G. Urbina y Campos Eliseos	32 autos
ARISTOTELES	
entre L.G. Urbina y Campos Eliseos	0 autos
GALILEO	
entre E. Castelar y Aristoteles	33 autos
TEMISTOCLES	
entre E. Castelar y Aristoteles	30 autos
ARQUIMIDES	
entre E. Castelar y Aristoteles	0 autos
MASARYK	
entre Arquimides y Moliere	0 autos
MOLIERE	
entre Masaryk y Campos Eliseos	0 autos
CAMPOS ELISEOS	
entre Moliere y Julio Verne	0 autos
CAMPOS ELISEOS	
entre Julio Verne y Arquimides	0 autos
ARQUIMIDES	
entre Masaryk y Campos Eliseos	0 autos
JULIO VERNE	
entre Masaryk y E. Castelar	51 autos
OSCAR WILDE	
entre Masaryk y E. Castelar	50 autos
VIRGILIO	
entre A. Dumas y A. France	82 autos
JORGE ELLIOT	
entre Campos Eliseos y Reforma	30 autos
ANDRES BELLO	
entre Campos Eliseos y Reforma	25 autos
T O T A L	1011 autos

OFERTA

- Estacionamiento prohibido o ilegal como segundas filas, banquetas, y en forma de islas.
- No se respetan los letreros de no estacionarse.
- Obstrucción de vías muy transitadas.
- Obstrucción en paradas de transporte urbano.
- Obstrucción en vías de acceso y salida a la zona.
- Necesidad de prohibir el estacionamiento en varias calles y avenidas.
- Necesidad de reglamentar adecuadamente el estacionamiento en las calles en que este se permita.
- Espacio de 1011 lugares para estacionarse en las calles sin afectar el flujo vial.

El crecimiento desenfadado y desordenado de Polanco y en concreto, el área antes delimitada, la ha saturado no sólo de locales con los más variados giros, sino que también de autos que han traído grandes problemas de tráfico provocando una imagen urbana degradante.

La demanda de espacios en donde estacionarse es grande y la oferta insuficiente ocasionando el estacionamiento en zonas prohibidas o de forma ilegal como lo es el caso de la doble fila, sobre de las banquetas o las llamadas islas. Esta obstrucción de avenidas y calles, que precisamente por los mismos giros que ha tomado la zona se ven más transitadas, provoca grandes congestionamientos viales.

Como ya se dijo, ésta parte de Polanco está rodeada de las avenidas Moliere, Campos Eliseos, Arquímedes y Masaryk, todas ellas avenidas principales muy transitadas. A pesar de que en algunos tramos se observan telerros prohibiendo el estacionamiento en la vía pública, éste se da y en ambos lados de las aceras, dejando libre únicamente un carril para la circulación tanto de automóviles como para vehículos de diversos transportes siendo uno de ellos los de transporte urbano. En el caso de Masaryk pasan camiones de transporte urbano, que al no tener despejadas las áreas destinadas para hacer

sus paradas, se paran a media calle provocando un paro total del tránsito.

Hay otras avenidas dentro de esta zona que por ser de acceso y salida de la misma requieren estar libres para permitir un mejor flujo de vehículos. Estas avenidas son: Newton, Aristoteles (en su totalidad), A. France y Julio Verne; las dos últimas en el tramo comprendido entre Campos Eliseos y L.G. Urbina, Ariosto y Emilio Castelar entre Edgar Allan Poe y Masaryk. En algunas de ellas el estacionamiento está prohibido pero no es respetado.

Se propone que en todas estas avenidas y calles se prohíba realmente el estacionamiento al igual que en las calles que rodean al parque que son las siguientes: L.G. Urbina, Aristoteles, E. Castelar y E. Allan Poe.

En las calles que restan si se puede dar la posibilidad de estacionamiento siempre y cuando se siga un reglamento ya que actualmente existen calles en donde se estacionan hasta 41 vehículos cuando la capacidad de esta es la de dar lugar a 17 automóviles bien estacionados. Esto da un sobrante de 24 autos mal estacionados como resultado.

Si se hace la señalización antes mencionada, prohibiendo el estacionamiento en algunas áreas y permitiendola en otras, llegamos a un total de 1011 espacios de estacionamiento.



CONCLUSION OFERTA Y DEMANDA

A través de los estudios realizados llegamos a una conclusión: Si la demanda de espacios para estacionarse es de 2048 y la oferta de espacios en donde hacerlo es de 1011 se requiere dar un lugar de guardado a 1037 vehículos.

El estacionamiento que se propone pretende dar este número de espacios, además de que se piensa en plantear un futuro crecimiento del mismo.

La finalidad de este proyecto, como se mencionó en un principio, es la de dar solución al problema de coches que se da principalmente en la zona comercial de Polanco. Haciendo incapié que el trasfondo de ésta propuesta es la de dignificar al hombre y su ámbito.

La cantidad de vehículos que penetran a la zona han propiciado el acceso de mucha gente que pretende obtener pequeñas ganancias ya sea lavando, estacionando o dirigiendo y vigilando los coches. Esta gente jala más gente que en su mayoría es gente vaga o maleante.

A parte de los locales registrados el levantamiento que se hizo del uso del suelo, se dan los "comercios en la calle". Estos los forman gente que ofrecen sus servicios ya sea de plomería, electricidad, cortinería, etc., puestos de comida, tortilleras, gente que vende plantas o

artesanías, y un sin fin de cosas sobre de las banquetas. Todo esto más el acomodo inadecuado de los coches contribuyen a la obstrucción del paso peatonal además de que dan un aspecto urbano muy desagradable.

Es triste, pero esta zona se ha convertido en sucia, contaminada, peligrosa y ha llegado a ser un verdadero antro de vicio, deteriorandola por completo.

En fin, es mucho lo que se podría decir, pero volviendo a lo nuestro nos encontramos ya con un dato muy importante: Existe una carencia real de 1037 espacios de estacionamiento, se propone uno, ahora nos resta un último análisis: El aspecto económico.

Para poderlo hacer se considera necesario a parte de los estudios de oferta y demanda, efectuar un análisis de rotación de autos con el fin de poder determinar la cantidad de vehículos que penetran a la zona en un determinado tiempo.



EST. EN CORDON

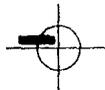
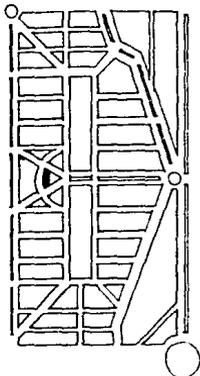
HORA	TIEMPO: 45 min				duracion
	1:20	2:00	2:30	# veces	
1	360	360	360	1	90min
2	163	163	163	1	90min
3	792	792	380	2	45min
4	102	113	908	3	30min
5	313	125	125	2	45min
6	836	360	—	2	45min
7	333	333	—	1	90min
8	321	231	—	2	45min
9	364	432	—	2	45min
10	321	330	—	2	45min
11	947	679	—	2	45min
TOTAL					20 615min
un cajon roto cada: 30.75 min					

EST. EN BATERIA

HORA	TIEMPO: 45 min				duracion
	1:20	2:00	2:30	# veces	
1	090	093	935	3	30min
2	383	391	197	3	30min
3	688	688	688	1	90min
4	374	374	374	1	90min
5	991	991	991	1	90min
6	460	460	460	1	90min
7	608	608	301	2	45min
8	108	108	108	1	90min
9	322	322	322	1	90min
10	179	179	179	1	90min
11	099	—	654	2	45min
12	691	691	325	2	45min
13	634	634	181	2	45min
14	231	231	103	2	45min
TOTAL					22 625min
un cajon roto cada:					

EST. EN DOBLE FILA

HORA	TIEMPO: 45 min				duracion
	1:20	2:00	2:30	# veces	
1	321	650	—	2	45min
TOTAL					2 45min
un cajon roto cada: 22.5 min					



ESTACIONAMIENTO ACTUAL

ESTACIONAMIENTO REGLAMENTARIO

numero de automoviles sobrantes:

CORDON	BATERIA	D. FILA	TOTAL

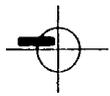
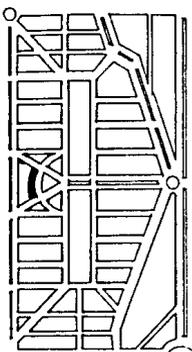
CALLE: VIRGILIO entre JULIO YEFANE Y CESAR WILDE

EST. EN CORDON

HORA	TIEMPO: 90 min			R O T A C I O N	
	1:15	1:55	2:45	# veces	duracion
1	337	337	351	2	45 min.
2	329	329	329	1	90 min.
3	573	573	573	1	90 min.
4	351	213	213	2	45 min.
5	106	106	320	2	45 min.
TOTAL			8	315	
un cajon roto cada: 39.37 min					

EST. EN DOBLE FILA

HORA	TIEMPO: 90 min			R O T A C I O N	
	1:15	1:55	2:45	# veces	duracion
1	693	-	-	1	90 min.
2	976	-	-	1	90 min.
TOTAL			2	180	
un cajon roto cada: 90 min					



EST. EN BATERIA

HORA	TIEMPO: 90 min			R O T A C I O N	
	1:15	1:55	2:45	# veces	duracion
1	282	282	282	1	90 min.
2	743	743	743	1	90 min.
3	730	730	730	1	90 min.
4	311	110	340	3	30 min.
5	351	120	320	3	30 min.
6	123	198	711	3	30 min.
7	868	868	451	2	45 min.
8	964	933	748	3	30 min.
9	445	880	620	3	30 min.
10	236	864	436	3	30 min.
11	879	879	461	2	45 min.
12	361	361	262	2	45 min.
13	361	171	372	3	30 min.
14	233	233	233	1	90 min.
TOTAL			23	315	
un cajon roto cada:					

ESTACIONAMIENTO ACTUAL	CORDON	BATERIA	D. FILA	TOTAL
ESTACIONAMIENTO REGLAMENARIO	CORDON	BATERIA	D. FILA	TOTAL

numero de automoviles sobrantes:

CALLE: VIRGILIO con OSCAR WILDE Y JULIO YERNE

EST. EN CORDON

HORA	TIEMPO: 80 min			ROTACION	
	1:05	2:25	3:25	# VECES	DURACION
1	700	700	700	1	80 min
2	776	776	776	1	80 min
3	129	129	129	1	80 min
4	400	400	400	1	80 min
5	327	327	327	1	80 min
6	880	880	880	1	80 min
7	351	732	732	2	40 min
8	103	103	103	1	80 min

TOTAL 9 (900 min)
un cajon roto cada: 66.66 min

EST. EN BATERIA

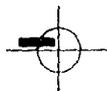
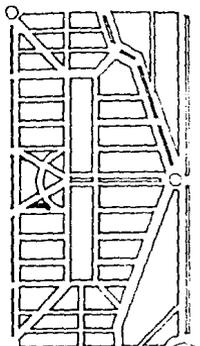
HORA	TIEMPO: 80 min			ROTACION	
				# VECES	DURACION

TOTAL
un cajon roto cada:

EST. EN DOBLE FILA

HORA	TIEMPO: 80 min			ROTACION	
	1:05	2:25	3:25	# VECES	DURACION
1	267	223	—	2	40 min.
2	875	—	—	1	90 min

TOTAL 3 (30 min)
un cajon roto cada: 43.33 min



ESTACIONAMIENTO	CORDON	BATERIA	D. FILA	TOTAL
ACTUAL	8	—	2	10
ESTACIONAMIENTO REGLAMENTARIO	8	—	—	8

numero de automoviles sobrantes: 2 AUTOS

CALLE: ANATOLE FRANCE entre PASADAY Y ENRIQUE CASTELLAN

EST. EN CORDON

HORA	TIEMPO: 90 min			ROTACION	
	1:00	1:45	2:30	# veces	duracion
1	861	861	861	1	45 min
2	846	124	124	2	45 min
3	153	153	153	1	90 min
4	236	236	236	1	90 min
5	258	258	258	1	90 min
6	245	245	281	2	45 min
7	001	351	935	3	30 min

TOTAL 11 486 min
un cajon roto cada: 43.63 min

EST. EN BATERIA

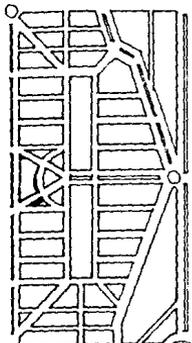
HORA	TIEMPO: 90 min.			ROTACION	
	1:00	1:45	2:30	# veces	duracion
1	881	991	991	2	45 min
2	888	874	874	2	45 min
3	152	152	331	2	45 min
4	276	276	276	1	90 min
5	644	644	321	2	45 min
6	531	531	531	2	45 min
7	862	313	736	3	30 min
8	195	142	142	2	45 min

TOTAL 16 390 min
un cajon roto cada: 24.37 min

EST. EN DOBLE FILA

HORA	TIEMPO: 90 min			ROTACION	
	1:00	1:45	2:30	# veces	duracion
1	827	711	711	2	45 min
2	409	211	998	3	30 min
3	423	-	-	1	90 min
4	430	548	-	2	45 min
5	963	246	-	2	45 min
6	609	786	-	2	45 min
7	246	419	627	3	30 min
8	280	-	790	2	45 min
9	574	741	-	2	45 min
10	557	915	-	2	45 min
11	671	840	886	3	30 min
12	755	883	883	3	30 min
13	585	011	011	2	45 min
14	676	821	273	3	30 min
15	121	-	878	2	45 min
16	991	230	124	3	30 min
17	996	860	786	3	30 min
18	466	121	-	2	45 min
19	839	227	860	3	30 min
20	562	879	845	3	30 min
21	964	101	283	3	30 min
22	916	790	331	3	30 min
23	493	860	761	3	30 min
24	774	-	359	2	45 min
25	741	-	-	1	90 min
26	914	-	-	1	90 min

TOTAL 61 1128 min
un cajon roto cada: 18.44 min



ESTACIONAMIENTO ACTUAL
ESTACIONAMIENTO REGLAMENTARIO

CORDON	BATERIA	D. FILA	TOTAL
7	8	26	41
8	9	-	17

numero de automoviles sobrantes: 24 AUTOS

CALLE: OSCAR WILDE de VIRREGLIO Y MANSERIK

EST. EN CORDON

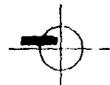
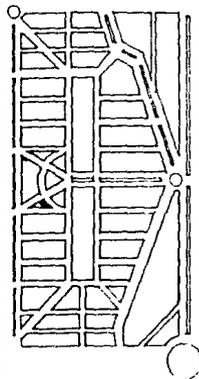
HORA	TIEMPO: 90 min			ROTACION	
	1:00	1:45	2:30	# veces	duracion
1	364	364	364	1	90 min
2	258	258	258	1	90 min
3	303	303	113	2	45 min
4	631	631	631	1	90 min
5	374	374	191	2	45 min
TOTAL			7	390 min	
un cajon roto cada: 51.42 min.					

EST. EN BATERIA

HORA	TIEMPO: 90 min.			ROTACION	
	1:00	1:45	2:30	# veces	duracion
1	751	751	681	2	45 min
2	426	426	351	2	45 min
3	494	391	323	3	30 min
4	328	328	328	1	90 min
5	389	928	—	2	45 min
6	325	899	191	3	30 min
7	857	110	110	2	45 min
TOTAL			19	380 min	
un cajon roto cada: 22 min					

EST. EN DOBLE FILA

HORA	TIEMPO: 90 min			ROTACION	
	1:00	1:45	2:30	# veces	duracion
1	990	—	702	2	45 min
2	528	—	—	1	90 min
3	292	—	—	1	90 min
4	313	313	—	2	45 min
5	883	—	—	1	90 min
6	178	—	—	1	90 min
7	790	—	—	1	90 min
8	361	—	—	1	90 min
TOTAL			10	630 min	
un cajon roto cada: 63 min					

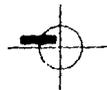
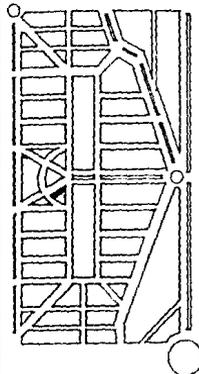


ESTACIONAMIENTO	CORDON	BATERIA	D. FILA	TOTAL
ACTUAL	5	7	8	20
ESTACIONAMIENTO REGLAMENTARIO	6	8	—	14

numero de automoviles sobrantes: 6 AUTOS

CALLE: VIRGLIO GATE AVANCE FRANCE Y ODDIA WULDE

EST. EN CORDON						EST. EN DOBLE FILA					
HORA	TIEMPO: 85 min			R O T A C I O N		HORA	TIEMPO: 85 min			R O T A C I O N	
	12:45	1:40	2:20	# veces	duracion		12:45	1:40	2:20	# veces	duracion
1	492	492	—	2	425 min	1	240	161	173	3	28.3 min
2	196	196	881	2	425 min	2	569	313	113	2	425 min
3	205	129	129	2	425 min	3	547	232	212	2	425 min
4	303	685	529	3	28.3 min						
5	573	607	511	3	28.3 min						
6	287	287	787	1	85 min						
7	296	295	295	1	85 min						
8	120	120	120	1	85 min						
9	133	321	572	3	28.3 min						
TOTAL 18						TOTAL 7					
un cajon roto cada: 25.96 min						un cajon roto cada: 16.13 min					
EST. EN BATERIA						ESTACIONAMIENTO ACTUAL					
HORA	TIEMPO: 85 min			R O T A C I O N		CORDON	BATERIA	D FILA	TOTAL		
	12:45	1:40	2:20	# veces	duracion						
1	716	716	716	1	85 min	9	14	3	26		
2	772	772	772	1	85 min						
3	246	246	246	1	85 min						
4	232	846	922	3	28.3 min						
5	931	931	931	1	85 min						
6	1001	1001	1001	1	85 min						
7	489	489	489	1	85 min						
8	450	450	450	1	85 min						
9	150	351	541	3	28.3 min						
10	829	741	741	2	425 min						
11	296	463	581	3	28.3 min						
12	153	351	351	2	425 min						
13	366	874	290	3	28.3 min						
14	355	803	75	3	28.3 min						
TOTAL 26						numero de automoviles sobrantes: 16 autos					
un cajon roto cada: 31.53 min											



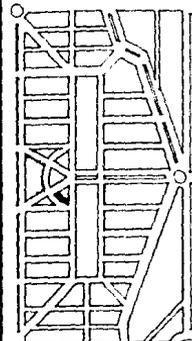
CALLE: OSCAR WILDE entre VIRGILIO Y ENRIQUE CASTELAN

EST. EN CORDON

EST. EN DOBLE FILA

HORA	TIEMPO: 95 min.			ROTACION	
	12:40	1:35	2:15	# VECES	DURACION
1	714	678	678	2	47.5 min
2	876	476	476	2	47.5 min
3	655	300	211	3	31.6 min
4	790	790	790	1	95 min
5	391	928	671	3	31.6 min
6	964	924	924	1	95 min
TOTAL				12	348.2 min
				un cajon roto cada: 29.01 min.	

HORA	TIEMPO: 95 min.			ROTACION	
	12:40	1:35	2:15	# VECES	DURACION
1	243	291	299	3	31.6 min
2	178	178	-	2	47.5 min
TOTAL				5	79.1
				un cajon roto cada: 19.82 min	



EST. EN BATERIA

HORA	TIEMPO: 95 min.			ROTACION	
	12:46	1:35	2:15	# VECES	DURACION
1	863	890	744	3	31.6 min.
2	438	-	-	2	47.5 min.
3	794	996	467	2	47.5 min.
4	229	303	608	3	31.6 min.
5	343	744	153	3	31.6 min.
6	921	421	848	3	31.6 min.
7	986	986	926	2	47.5 min.
8	444	433	588	3	31.6 min.
9	133	133	421	2	47.5 min.
10	586	586	984	2	47.5 min.
11	817	817	446	2	47.5 min.
12	599	599	130	2	47.5 min.
13	235	235	817	2	47.5 min.
14	431	431	138	2	47.5 min.
TOTAL				27	1000.1 min
				un cajon roto cada: 33.33 min	

ESTACIONAMIENTO	ESTACIONAMIENTO			
	CORDON	BATERIA	D. FILA	TOTAL
ACTUAL				
REGLAMENTARIO				

numero de automoviles sobrantes:

CALLE: VIRGILIO entre EMILIO CASTELLAR Y OSCAR WILDE

EST. EN CORDON

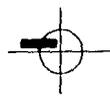
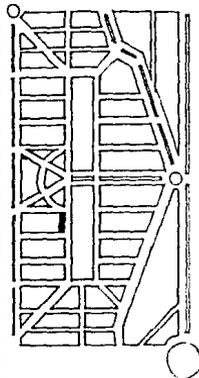
HORA	TIEMPO: 100 min				
	12:30	1:30	2:10	ROTACION	
				# veces	duracion
1	818	818	831	2	20 min
2	297	297	297	1	100 min
3	527	527	527	1	100 min
4	037	037	037	1	100 min
5	177	234	234	2	50 min
6	213	695	695	2	50 min
7	960	188	995	3	333 min
8	308	308	308	1	100 min
9	182	182	221	2	20 min
10	204	204	231	2	50 min
TOTAL			17	683.3 min	
			un cajon roto cada: 40-19 min		

EST. EN BATERIA

HORA	TIEMPO:				
				ROTACION	
				# veces	duracion
TOTAL					
			un cajon roto cada:		

EST. EN DOBLE FILA

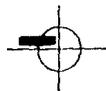
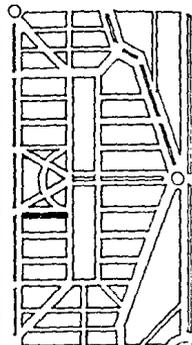
HORA	TIEMPO:				
				ROTACION	
				# veces	duracion
TOTAL					
			un cajon roto cada:		



ESTACIONAMIENTO	CORDON	BATERIA	D. FILA	TOTAL
ACTUAL	10	-	-	10
ESTACIONAMIENTO REGLAMENTARIO	10	-	-	10
numero de automoviles sobrantes: 0 AUTOS				

CALLE: EMILIO CASTELAR entre AVENUE FRANCE Y CARDINALE

EST. EN CORDON						EST. EN DOBLE FILA					
HORA	12:20	1:25	2:09	TIEMPO: 105 min.		HORA	12:20	1:25	2:09	TIEMPO: 105 min.	
				# veces	duracion					# veces	duracion
1	399	828	474	3	35 min.	1	--	222	--	1	105 min.
2	680	882	132	3	35 min.	2	--	341	--	1	105 min.
3	777	768	323	3	35 min.						
4	115	115	115	1	105 min.						
5	871	807	844	3	35 min.						
6	874	874	874	1	105 min.						
7	967	967	967	1	105 min.						
8	682	682	682	1	105 min.						
9	999	977	999	1	105 min.						
10	832	822	300	3	35 min.						
11	133	352	832	3	35 min.						
12	831	831	761	2	525 min.						
13	785	108	363	3	35 min.						
14	543	543	543	1	105 min.						
TOTAL						TOTAL				2	210 min.
un cajon roto cada:						un cajon roto cada:				105 min.	
EST. EN BATERIA											
HORA	12:20	1:25	2:09	TIEMPO: 105 min.		HORA	12:20	1:25	2:09	TIEMPO: 105 min.	
				# veces	duracion					# veces	duracion
1	117	492	125	3	35 min.						
2	143	--	--	1	105 min.						
3	103	--	--	1	105 min.						
4	517	--	--	1	105 min.						
5	160	833	--	2	525 min.						
TOTAL				8	4025 min.	TOTAL					
un cajon roto cada:				50.31 min.		un cajon roto cada:					
ESTACIONAMIENTO ACTUAL						ESTACIONAMIENTO REGLAMENTARIO					
numero de automoviles sobrantes:						numero de automoviles sobrantes:					



CALLE: ANATOLE FRANCE
 ENTRE MADARAYE Y ENILLO CASTELLAR

EST. EN CORDON

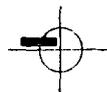
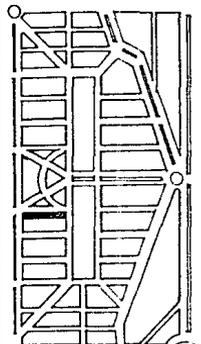
HORA	TIEMPO: 105 min.			
	12:20	1:25	2:05	R O T A C I O N
			# veces	duracion
15	162	142	438	2 52.5 min
16	953	953	953	1 105 min
17	976	324	849	3 38 min
18	742	742	742	1 105 min
19	140	142	142	2 52.5 min
TOTAL			38	1277.5 min.
un cajon roto cada: 33.61 min				

EST. EN BATERIA

HORA	TIEMPO:			
				R O T A C I O N
			# veces	duracion
TOTAL				
un cajon roto cada:				

EST. EN DOBLE FILA

HORA	TIEMPO:			
				R O T A C I O N
			# veces	duracion
TOTAL				
un cajon roto cada:				



	CORDON	BATERIA	D. FILA	TOTAL
ESTACIONAMIENTO ACTUAL	19	5	2	26
ESTACIONAMIENTO REGLAMENTARIO	17	—	—	17

numero de automoviles sobrantes: 9 vps.

CALLE: ANATOLE FRANCE entre MASARYK Y BUIHO CASTEAR

EST. EN CORDON

HORA	TIEMPO:			duracion
	R	O	A	
1.	MUNDO FRANCO	entre	MUNDOFRANCO y E. CASTELAR	33.01 min
2.	ENRIQUE CASTELAR	entre	A. FRANCE y LAPELLE	40.19 min
3.	VIRGILIO	entre	E. CASTELAR y O. WULDE	20.01 min
4.	OSCAR WULDE	entre	VIRGILIO y E. CASTELAR	25.96 min
5.	ENRIQUE CASTELAR	entre	O. WULDE y A. FRANCE	24.78 min
6.	VIRGILIO	entre	A. FRANCE y O. WULDE	21.42 min
7.	OSCAR WULDE	entre	VIRGILIO y MASHBEEK	43.63 min
8.	MUNDO FRANCO	entre	MUNDOFRANCO y E. CASTELAR	40.66 min
9.	OSCAR WULDE	entre	MASHBEEK y VIRGILIO	31.66 min
10.	VIRGILIO	entre	O. WULDE y JUAN VERANO	39.57 min
11.	VIRGILIO	entre	JUAN VERANO y OSCAR WULDE	30.75 min

TOTAL // 408.04 min

PROMEDIO un cajon roto cada: 37.09 min

EST. EN BATERIA

HORA	TIEMPO:			duracion
	R	O	A	
1.	MUNDO FRANCO	entre	MUNDOFRANCO y E. CASTELAR	30.31 min
2.	ENRIQUE CASTELAR	entre	A. FRANCE y LAPELLE	---
3.	VIRGILIO	entre	E. CASTELAR y O. WULDE	24.42 min
4.	OSCAR WULDE	entre	VIRGILIO y E. CASTELAR	31.59 min
5.	ENRIQUE CASTELAR	entre	O. WULDE y A. FRANCE	---
6.	VIRGILIO	entre	A. FRANCE y O. WULDE	22 min
7.	OSCAR WULDE	entre	VIRGILIO y MASHBEEK	24.37 min
8.	MUNDO FRANCO	entre	MUNDOFRANCO y E. CASTELAR	---
9.	OSCAR WULDE	entre	MASHBEEK y VIRGILIO	42.87 min
10.	VIRGILIO	entre	O. WULDE y JUAN VERANO	22.34 min
11.	VIRGILIO	entre	JUAN VERANO y O. WULDE	27.66 min

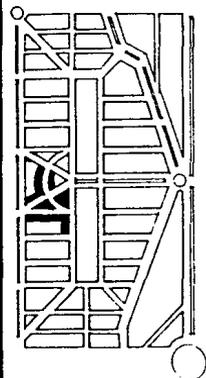
TOTAL // 244.16 min

PROMEDIO un cajon roto cada: 20.62 min

EST. EN DOBLE FILA

HORA	TIEMPO:			duracion
	R	O	A	
1.	MUNDO FRANCO	entre	MUNDOFRANCO y E. CASTELAR	105 min
2.	ENRIQUE CASTELAR	entre	A. FRANCE y LAPELLE	---
3.	VIRGILIO	entre	E. CASTELAR y O. WULDE	15.82 min
4.	OSCAR WULDE	entre	VIRGILIO y E. CASTELAR	16.18 min
5.	ENRIQUE CASTELAR	entre	O. WULDE y A. FRANCE	---
6.	VIRGILIO	entre	A. FRANCE y O. WULDE	63 min
7.	OSCAR WULDE	entre	VIRGILIO y MASHBEEK	1344 min
8.	MUNDO FRANCO	entre	MUNDOFRANCO y E. CASTELAR	43.53 min
9.	OSCAR WULDE	entre	MASHBEEK y VIRGILIO	---
10.	VIRGILIO	entre	O. WULDE y JUAN VERANO	90 min
11.	VIRGILIO	entre	JUAN VERANO y O. WULDE	225 min

PROMEDIO TOTAL 8 374.27 min
un cajon roto cada: 46.78 min



TOTALES

ESTACIONAMIENTO	CORDON			TOTAL
	BATERIA	D. FILA		
ACTUAL	106	115	46	267
ESTACIONAMIENTO REGLAMENTARIO	118	43	—	161

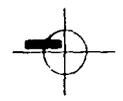
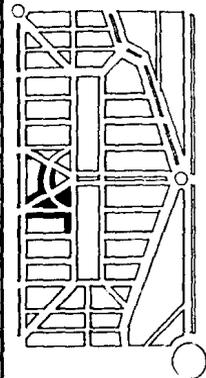
numero de automoviles sobrantes: 106 AUTOS

CALLE:

EST. EN CORDON				TIEMPO:	
HORA		ROTA C I O N	# VECES	DURACION	
1.-	A.FRANCE (LUSARYK Y E.CASTELAR)		23	16min	
2.-	E.CASTELAR (A.FRANCE Y LAFONTAINE)		40	19min	
3.-	YIRGILLO (E.CASTELAR Y O.WILDE)		29	04min	
4.-	O.WILDE (YIRGILLO Y E.CASTELAR)		25	16min	
5.-	E.CASTELAR (O.WILDE Y A.FRANCE)		24	18min	
6.-	YIRGILLO (A.FRANCE Y O.WILDE)		51	42min	
7.-	O.WILDE (YIRGILLO Y LUSARYK)		43	03min	
8.-	A.FRANCE (LUSARYK Y E.CASTELAR)		66	06min	
9.-	O.WILDE (LUSARYK Y YIRGILLO)		31	04min	
10.-	YIRGILLO (O.WILDE Y J.VERNE)		29	37min	
11.-	YIRGILLO (J.VERNE Y O.WILDE)		30	75min	
TOTAL				11	408.04min
un cajon roto cada:					37.09min

EST. EN BATERIA				TIEMPO:	
HORA		ROTA C I O N	# VECES	DURACION	
1.-	A.FRANCE (LUSARYK Y E.CASTELAR)		50	31min	
2.-	E.CASTELAR (A.FRANCE Y LAFONTAINE)				
3.-	YIRGILLO (E.CASTELAR Y O.WILDE)		24	42min	
4.-	O.WILDE (YIRGILLO Y E.CASTELAR)		31	59min	
5.-	E.CASTELAR (O.WILDE Y A.FRANCE)				
6.-	YIRGILLO (A.FRANCE Y O.WILDE)		22	min	
7.-	O.WILDE (YIRGILLO Y LUSARYK)		24	37min	
8.-	A.FRANCE (LUSARYK Y E.CASTELAR)				
9.-	O.WILDE (LUSARYK Y YIRGILLO)		42	07min	
10.-	YIRGILLO (O.WILDE Y J.VERNE)		22	31min	
11.-	YIRGILLO (O.WILDE Y J.VERNE)		27	06min	
TOTAL				6	244.94min
un cajon roto cada:					30.62min

EST. EN DOBLE FILA				TIEMPO:	
HORA		ROTA C I O N	# VECES	DURACION	
1.-	A.FRANCE (LUSARYK Y E.CASTELAR)		103	min	
2.-	E.CASTELAR (A.FRANCE Y LAFONTAINE)				
3.-	YIRGILLO (E.CASTELAR Y O.WILDE)		15	02min	
4.-	O.WILDE (YIRGILLO Y E.CASTELAR)		10	10min	
5.-	E.CASTELAR (O.WILDE Y A.FRANCE)				
6.-	YIRGILLO (A.FRANCE Y O.WILDE)		63	min	
7.-	O.WILDE (YIRGILLO Y LUSARYK)		18	44min	
8.-	A.FRANCE (LUSARYK Y E.CASTELAR)		43	39min	
9.-	O.WILDE (LUSARYK Y YIRGILLO)				
10.-	YIRGILLO (O.WILDE Y J.VERNE)		90	min	
11.-	YIRGILLO (J.VERNE Y O.WILDE)		22	min	
TOTAL				6	374.21min
un cajon roto cada:					46.70min



ESTACIONAMIENTO	CORDON	BATERIA	D. FILA	TOTAL
ACTUAL	106	15	46	267
ESTACIONAMIENTO REGLAMENTARIO	118	43	—	161
numero de automoviles sobrantes: 106 autos				

CALLE: RESUMEN

El estudio de rotación realizado en un espacio de 2 horas con 30 minutos dió los siguientes resultados:

- El estacionamiento en cordón es de un auto cada 37.09 minutos.
- El estacionamiento en baterfa es de un auto cada 30.62 minutos.
- El estacionamiento en doble fila es de un auto cada 46.78 minutos.

Dando como resultado un total de rotación por espacio de 38.16 minutos.

Estos datos nos dicen lo siguiente:

- La demanda además de ser grande es constante y frecuente.
- El tiempo de menor rotación se da en los dos últimos casos siendo estos de forma ilegal.
- El tiempo de menor rotación es en forma permitida.
- El de mayor tiempo corresponde a la gente que frecuenta la zona para compras.
- El de menor tiempo corresponde a la gente propietaria de los locales y a gente que se dirige a los restaurantes.
- Las horas pico son de 11:00am a 1:00pm.
- En 2 horas y 30 minutos un espacio de estacionamiento fué ocupado cinco veces.

Teniendo estos datos podemos ya realizar un estudio económico que nos dirá si la propuesta es o no redituable.



ESTUDIO ECONOMICO**GASTOS DE OPERACION - EGRESOS**

salario minimo lo. de Marzo de 1988: \$8,000.00

ESTACIONAMIENTO

2 vigilantes (3 turnos)	1.5 salario	\$ 2,016,000.00
2 cajeros (1 turno y medio)	1.5 salario	\$ 705,600.00
1 supervisor (1 turno y medio)	1.5 salario	\$ 336,000.00
mantenimiento: aseo (4 personas 1 turno)	1 salario	\$ 896,000.00
equipo operativo		\$ 550,000.00
		<u>\$ 4,503,600.00</u>
		TOTAL: \$ 4,503,600.00

OFICINA

administrador		\$ 1,500,000.00
asesorfa		\$ 600,000.00
secretaria	2 salarios	\$ 450,000.00
gastos de oficina		\$ 250,000.00
		<u>\$ 2,800,000.00</u>
		TOTAL: \$ 2,800,000.00

GASTOS SERVICIOS DE OFICINA Y ESTACIONAMIENTO

agua		\$ 250,000.00
luz		\$ 2,500,000.00
telefono		\$ 150,000.00
varios		\$ 150,000.00
		<u>\$ 3,050,000.00</u>
		TOTAL: \$ 3,050,000.00

GASTOS IMPUESTOS

prima seguro		\$ 3,500,000.00
1% educación		\$ 44,036.00
5% INFONAVIT		\$ 220,180.00
IMSS		\$ 880,720.00
aguinaldo		\$ 245,983.00
		<u>\$ 4,890,919.00</u>
		TOTAL: \$ 4,890,919.00

GASTOS OPERATIVOS AL MES: \$26,910,019.00
GASTOS OPERATIVOS AL AÑO: \$332,920,230.00

capacidad: 1086 automóviles
horario: Lunes a Viernes de 8:00am a 8:00pm (un turno y medio)
Sabados de 10:00am a 6:00pm (un turno)

Se considera lo siguiente:

- *Cantidad de espacios: 1086
- *Rotación de espacios: un cajón rota cada 38.16 minutos
- *Horario de servicio: 68 horas por semana, 272 horas por mes
- *Cuota de estacionamiento: \$900.00 por hora
- *Gastos de operación : \$15,243,619.00 mensual, \$182,923,430.00 anual

Estudio de Rotación:

De 8:00am a 10:00pm	1 auto por espacio	50%	543 autos
De 10:00am a 12:00pm	2 autos por espacio	100%	2172 autos
De 12:00pm a 2:00pm	4 autos por espacio	100%	4344 autos
De 2:00pm a 4:00pm	1 auto por espacio	70%	760 autos
De 4:00pm a 6:00pm	2 autos por espacio	80%	868 autos
De 6:00pm a 8:00pm	1 auto por espacio	40%	434 autos
Afluencia de autos por día cada 38.16 minutos:			9121 autos

Para efecto de uso de estacionamiento aproximadamente se considerará que un 25% de los vehículos no harán uso de él, por lo que el estudio se basa en el 75% restante que es de:
6840 automoviles

Uso diario en 12 horas:

6840 autos x \$900.00 = \$ 6,156,675.00
\$ 6,156,675.00 x 22 días al mes = \$ 135,446,850.00
\$135,446,850.00 x 12 meses = \$1,625,362,200.00

INGRESO ANUAL: \$1,625,362,200.00

*nota: no se considero los días Sabados ni pensionados

ESTUDIO ECONOMICO

PROPUESTA NO.1: EL GOBIERNO APORTA EL TERRENO, CONSTRUYE Y ADMINISTRA

costo de construcción: 33,330m2 de construcción a \$400,000.00m2 = \$13,332,000,000.00

ingresos: \$1,625,362,200.00

egresos: \$ 182,923,430.00

utilidad: \$1,442,427,770.00

inversión: \$13,332,000,000.00

utilidad: \$ 1,442,427,770.00

RECUPERACION DE INVERSION: 9 años y 3 meses

PROPUESTA No.2: EL GOBIERNO APORTA EL TERRENO Y CONSECIONA LA ADMINISTRACION DEL MISMO

GOBIERNO:

costo de construcción: \$13,332,000,000.00

renta anual por conseción del estacionamiento: \$ 1,111,000,000.00

RECUPERACION DE INVERSION: 12 años

CONSESIONARIO:

utilidad anual: \$1,442,427,770.00

utilidad anual estacionamiento: \$1,442,427,770.00

renta anual por conseción del estacionamiento: \$1,111,000,000.00

UTILIDAD ANUAL CONSESIONARIO: \$ 331,438,770.00

UTILIDAD MENSUAL CONSESIONARIO: \$ 27,619,897.00



ACCESO
área de receso
caseta de entrega de boleto

ESTACIONAMIENTO
espacios de estacionamiento (1037)
planta eléctrica
subestación eléctrica
extracción de aire
supervisor
servicios
 baños de empleados
 baños públicos

SALIDA
área de receso
caseta de paga

PROGRAMA ARQUITECTONICO

ESTUDIO DE AREAS

ACCESO

área de receso	36.00m ²
caseta de entrega de boleto	1.50m ²
t o t a l	37.50m²

ESTACIONAMIENTO

espacios de estacionamiento (1037)	31,110.00m ²
planta eléctrica	50.00m ²
subestación eléctrica	50.00m ²
extracción de aire (4)	200.00m ²
supervisor	30.00m ²
servicios	
baño empleados	2.25m ²
baños públicos	34.50m ²
t o t a l	31,476.75m²

SALIDA

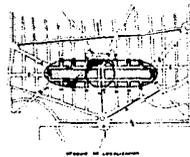
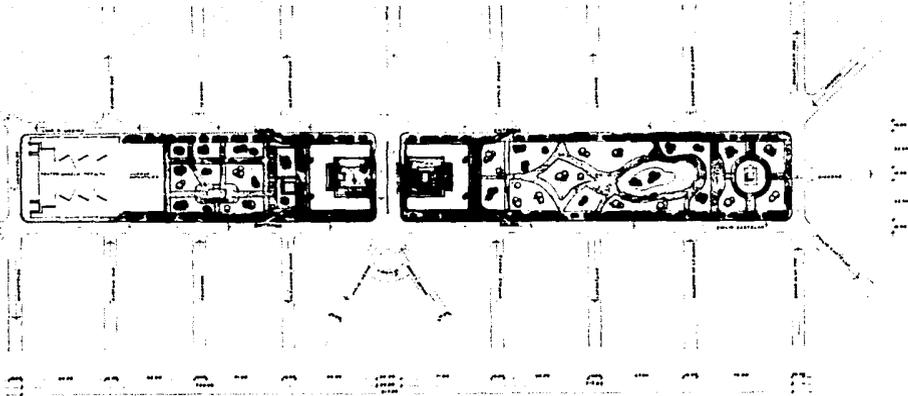
área de receso	36.00m ²
caseta de cobro	1.50m ²
t o t a l	37.50m²

TOTAL ESTACIONAMIENTO 31,551.75m²

orientación



ESCALA 1:500
W-C-C



PLANTA DE LOCALIZACION

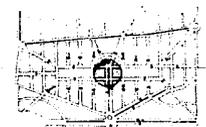
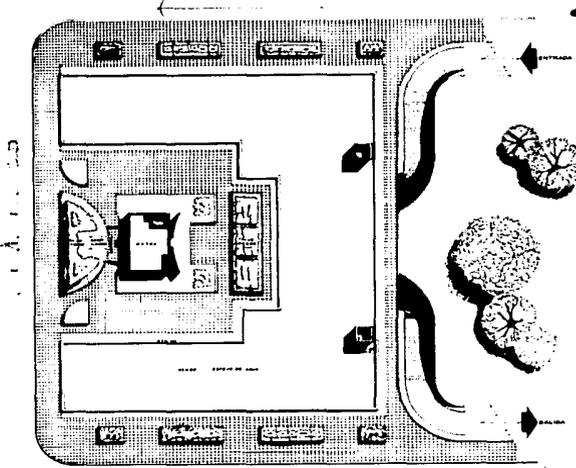
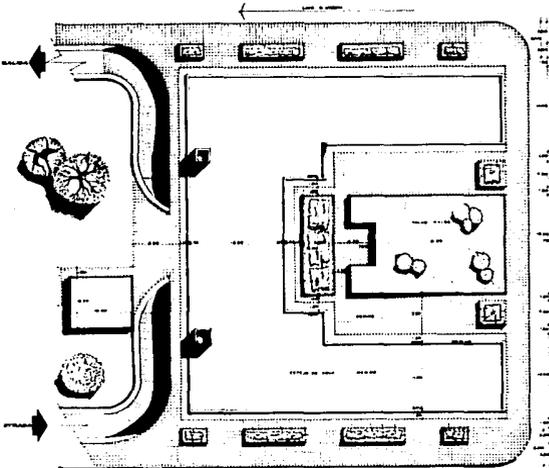


ESTACIONAMIENTO OLAICO

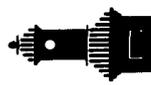
TESK PROFESIONAL

UNIVERSIDAD ANAHUAC

LEON DE BUENOS AIRES



PLANTA DE CONJUNTO



ESTACIONAMIENTO DO LAICO
 TICS PROFESIONAL
 ENTRENADO - INGENIERO
 TICS PROFESIONAL

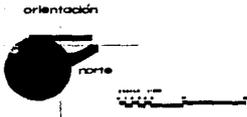
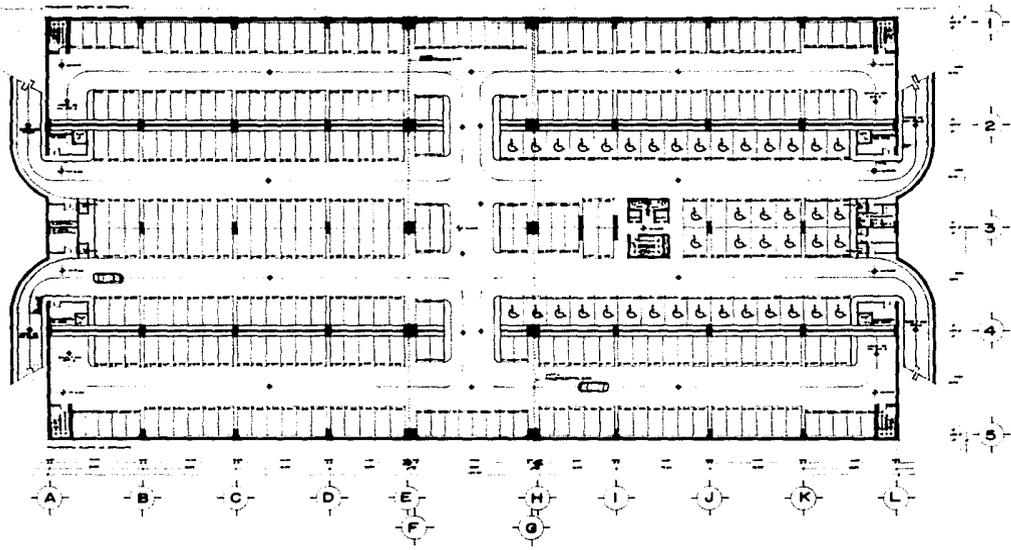
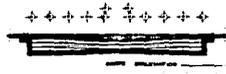


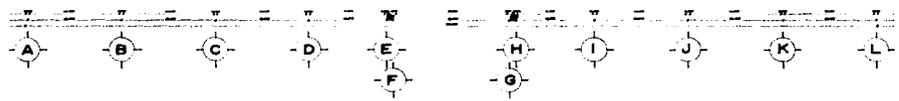
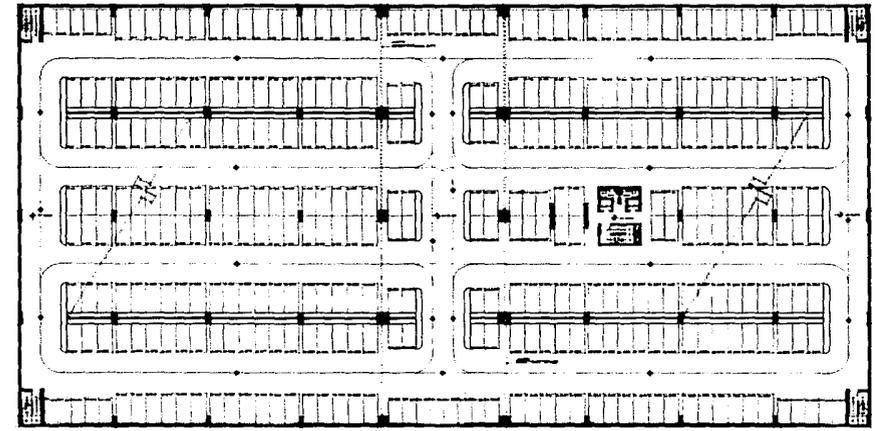
TABLA DE CUANTAS	
ESTACIONES DE	***
ESTACIONES DE	***
ESTACIONES DE	***
TOTAL	***



PLANTA ACCESO SOTANO 1



ESTACIONAMIENTO TOLUCA
 LEONOR MESSE GAGY
 UNIVERSIDAD AUTÓNOMA

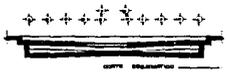


orientación

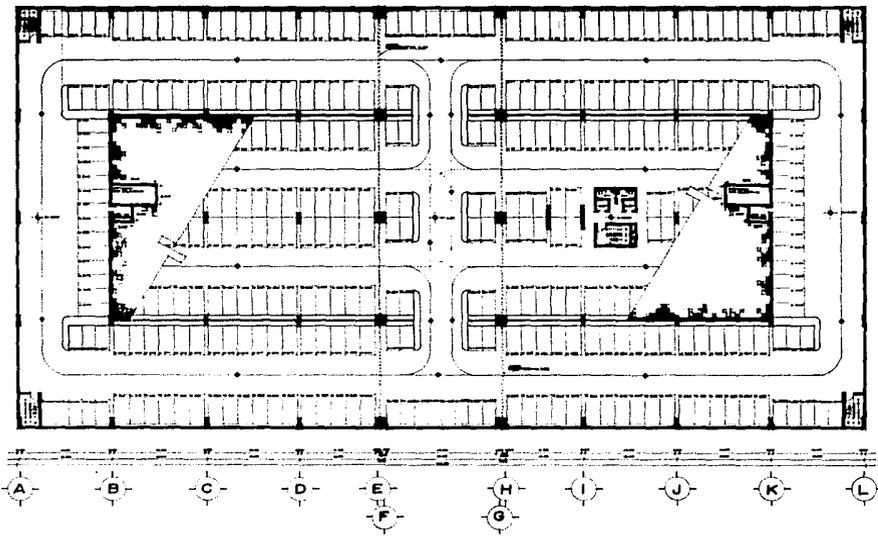
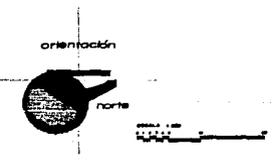


LEYENDA

(Symbol)	Columna de concreto
(Symbol)	Columna de acero
(Symbol)	Columna de mampostería
(Symbol)	Columna de ladrillo
(Symbol)	Columna de bloques
(Symbol)	Columna de bloques de concreto
(Symbol)	Columna de bloques de mampostería
(Symbol)	Columna de bloques de ladrillo
(Symbol)	Columna de bloques de bloques
(Symbol)	Columna de bloques de bloques de concreto
(Symbol)	Columna de bloques de bloques de mampostería
(Symbol)	Columna de bloques de bloques de ladrillo
(Symbol)	Columna de bloques de bloques de bloques



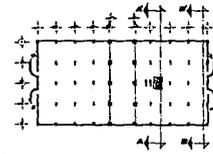
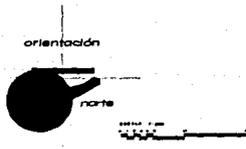
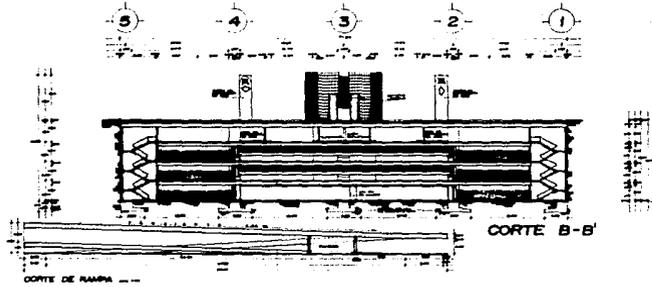
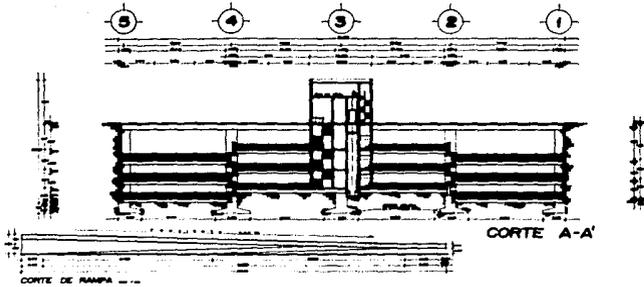
PLANTA SOTANO 2



PLANTA SOTANO 3

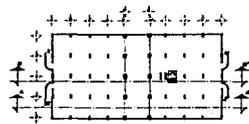
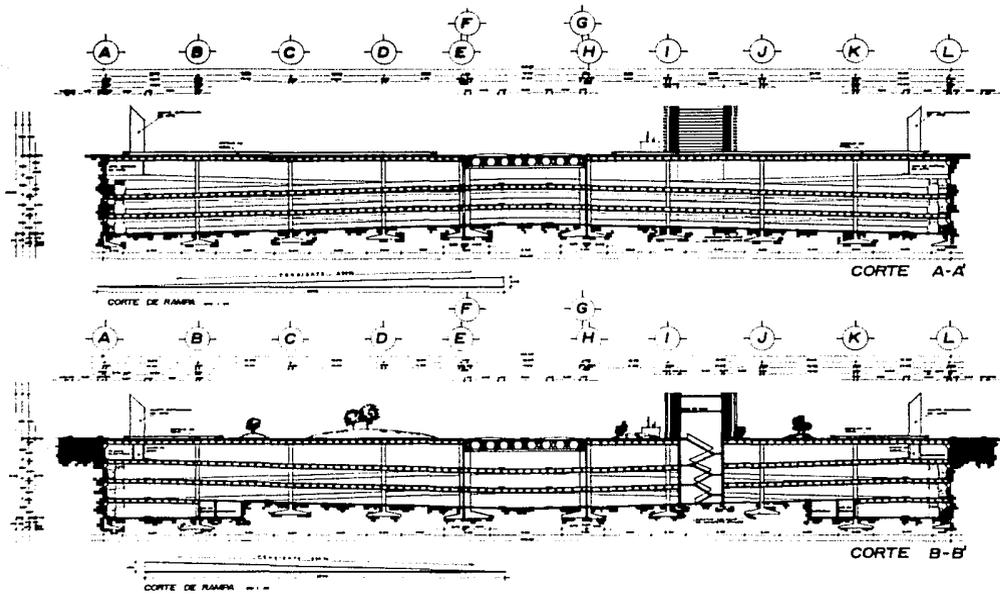


ESTACIONAMIENTO
 UNIVERSIDAD ANAHUAC
 LEON, MEXICO 38400



CORTES TRANSVERSALES





CORTES LONGITUDINALES

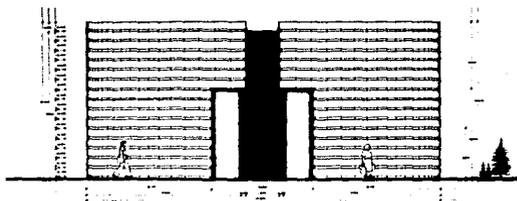
PLANTA DE REFERENCIA



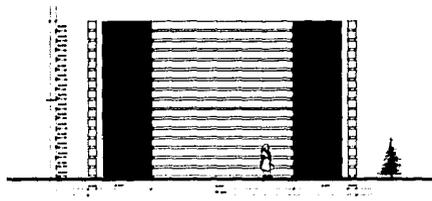
ESTACIONAMIENTO OLAIICO
 CENTRO MUNICIPAL
 TERCER PERIODO

LEONARDO ROSSETTI S.A.B.

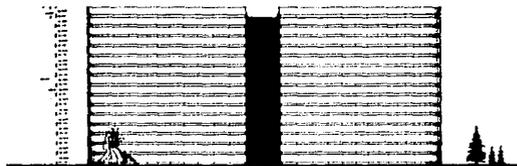
CONSEJO MUNICIPAL



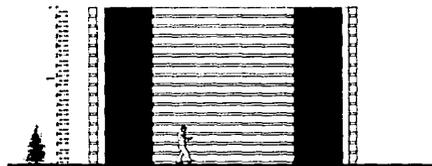
FACHADA PRINCIPAL



FACHADA LATERAL



FACHADA POSTERIOR



FACHADA LATERAL

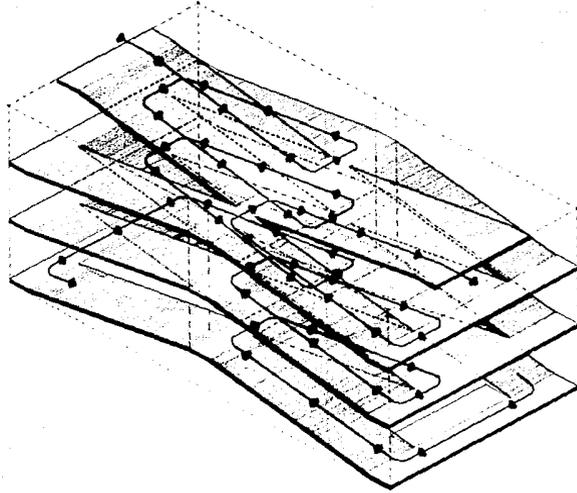
orientación



FACHADAS

ESTACIONAMIENTO TOLUCA
LEON MORALES
UNIVERSIDAD ANAHUAC
TESIS PROFESIONAL

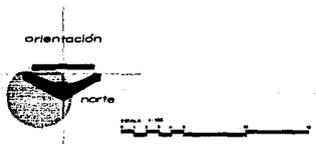
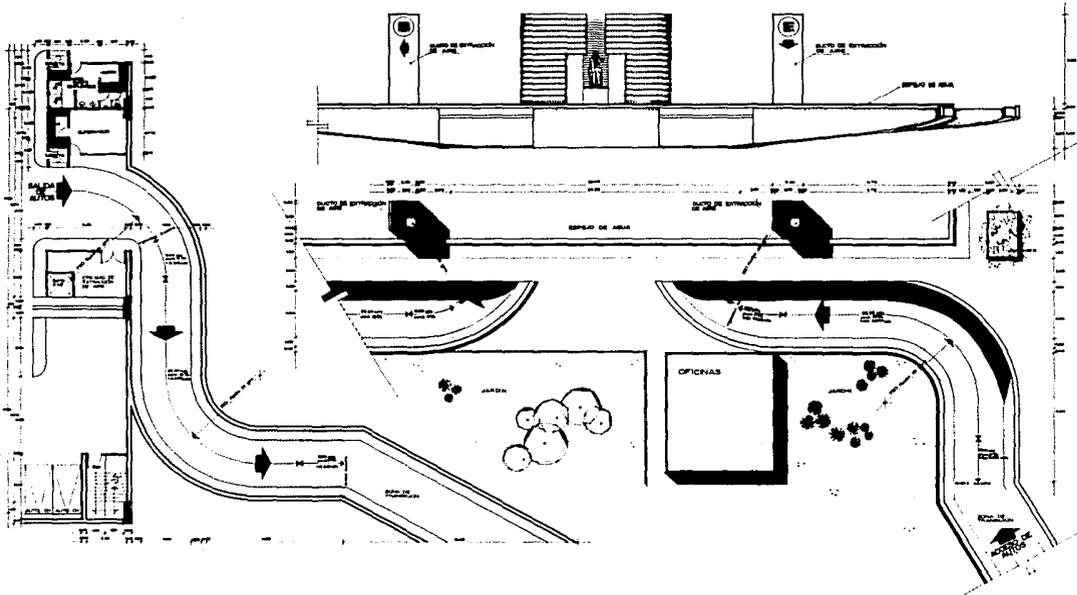




ISOMETRICO.

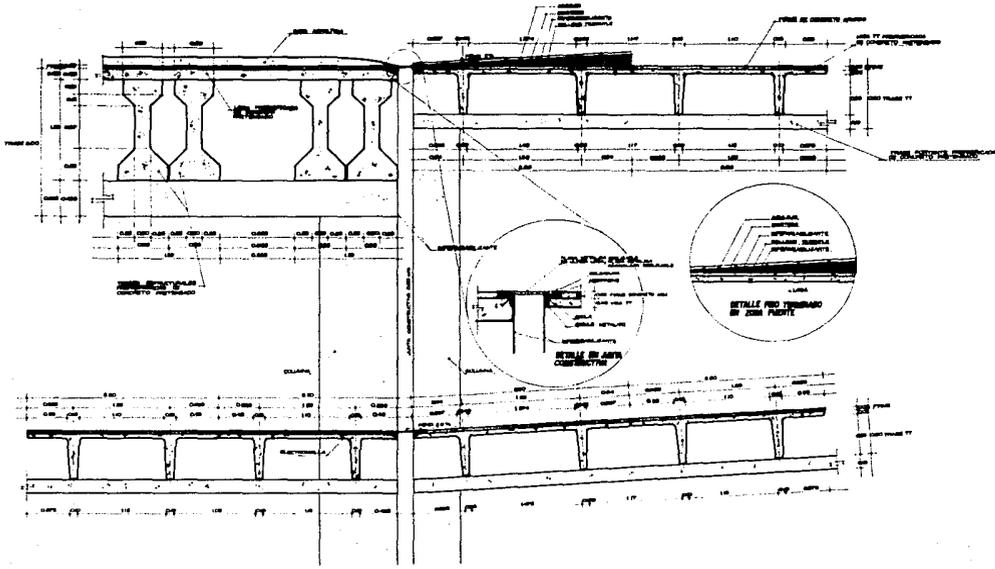


ESTACIONAMIENTO
UNIVERSIDAD AMERICANA
INSTITUTO
LEONARDO ROSSINI 5000



**DETALLE DE
RAMPAS ACCESO Y SALIDA**





BARRA DE CABEZAS

LARGA ANCHURA	1.00
PESO DE CADA UNIDAD	1.00
ANCHO DE TENDIDO	1.00
ANCHO DE TENDIDO	1.00
ANCHO DE TENDIDO	1.00
PESO DE CADA UNIDAD	1.00
PESO TOTAL	1.00

LARGA ANCHURA	1.00
PESO DE CADA UNIDAD	1.00
ANCHO DE TENDIDO	1.00
ANCHO DE TENDIDO	1.00
ANCHO DE TENDIDO	1.00
PESO DE CADA UNIDAD	1.00
PESO TOTAL	1.00

LARGA ANCHURA	1.00
PESO DE CADA UNIDAD	1.00
ANCHO DE TENDIDO	1.00
ANCHO DE TENDIDO	1.00
ANCHO DE TENDIDO	1.00
PESO DE CADA UNIDAD	1.00
PESO TOTAL	1.00



DETALLES CONSTRUCTIVOS



ESTACIONAMIENTO DOLAICO
 LEONOR MASCARE S.A.
 UNIVERSIDAD ANARQUE
 TESS PROFESIONAL

Se resolvió un estacionamiento subterráneo en tres niveles de forma rampeante, con un porcentaje de pendiente del 2.85%. Esta solución permite una circulación continua dando fluidez y mayor comodidad a los usuarios, ya que para subir o bajar de nivel solo es necesario seguir el sentido de la circulación en la dirección deseada. De esta manera hay un gran aprovechamiento de áreas ya que el espacio no es ocupado por rampas de subida o bajada para cambiar de nivel. Otro aspecto importante es que también se evitan los cruces de circulación vehicular ya que la misma circulación del estacionamiento se divide en dos circuitos: uno de bajada y otro de subida sin que uno se interponga con el otro.

El proyecto en planta es de forma rectangular y cuenta con rampas de acceso y salida en ambos extremos y de forma inversa, permitiendo las opciones más convenientes al usuario.

El espacio para guardado de vehículos funciona en auto servicio, por ser un estacionamiento público. De acuerdo con el estudio de oferta y demanda era necesario dar lugar a 1037 automóviles. Se logró resolver un estacionamiento con capacidad de albergar 1086 vehículos de los cuales 842 son para autos grandes, 202 para autos chicos, y de acuerdo al artículo 81-IX del Reglamento de Construcción del Departamento del Distrito Federal, se resolvieron 42 espacios para estacionamiento de minúsculos.

Se dejaron entrejes estructurales de 15 mts. en un sentido para poder alojar hasta 6 vehículos a lo ancho entre cada columna y 17.50 mts. en el otro sentido para lograr el ancho de circulación requerida por el Reglamento de Construcción del Departamento del Distrito Federal, más el acomodo de autos a ambos lados de esta circulación.

Siguiendo el criterio en cuanto a dimensiones de los entrejes estructurales

en ambos sentidos y por ser un edificio limpio y simétrico en su trazo, propuse la utilización de elementos prefabricados, trabes TT. Esto me permite lograr los claros antes mencionados sin llegar a tener lozas muy peraltadas que aumenten la altura total del edificio; además de ofrecer las ventajas de una estructura prefabricada que son la rapidez y facilidad de montaje, el uso de aceros y concretos de alta resistencia, la facilidad de instalaciones, el ahorro de pinturas y aplanados y por supuesto la economía.

El edificio cuenta con cuatro salidas de emergencia ubicadas una en cada esquina. Aparte cuenta con un núcleo de circulación vertical con escalera peatonal y dos elevadores. En este núcleo se localizan los servicios sanitarios de hombres y mujeres requeridos por el Reglamento de Construcción del Departamento del Distrito Federal. La ubicación de este núcleo en planta responde a nivel de calle a la ubicación del monumento a Lincoln que existe actualmente, conformando así una plaza de acceso a nivel de calle al interior del estacionamiento. Se logra una integración de ambos elementos dentro del contexto del parque, además de que se resuelve un acceso controlado al edificio.

El área del parque que se ocupa para resolver dicho estacionamiento es la que actualmente ocupan los dos espejos de agua y la calle de Julio Verne por ser esta una zona en donde no se vería afectada la vegetación. Además se podrá captar el acceso de automóviles del área circundante al mismo tiempo de que se resuelven las salidas sin provocar conflictos viales.

Uno de mis objetivos principales de tesis era resolver el problema de estacionamiento de la zona sin afectar la fisonomía del mismo. El estacionamiento se ubica debajo del Parque Polanco y todos los aspectos de este son importantes tomar en consideración. Sus espejos de agua, mobiliario, escultura y

el equipamiento que es tan característico de él. Dentro de mi proposición está el dejar todo de la misma manera, restaurando lo que sea necesario.

La vegetación que actualmente rodea la zona consiste en árboles que en su mayoría pueden ser transplantados en lo que resta del parque. Algunos otros ya son muy viejos y tienen poco tiempo de vida. Solo son unos pocos los que corren el riesgo de maltratarse al ser transplantados. Una vez terminada la construcción del estacionamiento la jardinería que propongo es ornamental ya que esta no cuenta con raíces muy grandes que creen una carga adicional al edificio.

Como ya dije, el parque seguirá teniendo su misma fisonomía con excepción del elemento de acceso al estacionamiento que como ya se dijo antes se resolvió de manera que se integre al contexto del mismo. El tratamiento de acabados será con materiales y tonalidades que no rompan con la imagen del parque y de la zona por lo que propongo el uso de cantera rosa, material utilizado en varias de las casas que lo circundan y que datan de los años 40's y 50's, mismos en que fue creado este parque.

En cuanto a las instalaciones considere los siguientes criterios:

Extracción de aire. Es de suma importancia extraer los gases tóxicos del edificio. Como este es subterráneo se ubicarán cuatro equipos de extracción uno a cada costado de las rampas de acceso y salida en dicha planta. Cada nivel de estacionamiento cuenta con ductos y rejillas que captan los gases tóxicos que a su vez son extraídos por el equipo ubicado en el nivel de sótano 1. Los gases salen por medio de ductos verticales que a nivel de calle son aprovechados para señalización de los accesos y salidas al estacionamiento.

Instalación Hidráulica. Se aprovecha las acometidas ya existentes para la instalación hidráulica instalando ocho salidas de agua para llenado de las fuentes y riego del jardín, y dos bajadas

de agua a través del núcleo de acceso al estacionamiento; una para llenar el tanque elevado de agua y otra para la red de distribución de agua dentro del estacionamiento. Esta consta de las siguientes salidas: sanitarios en núcleo de escaleras, sanitarios de personal en el nivel de sótano 1, salidas de agua dentro del estacionamiento para lavado del mismo y salidas a cisternas de agua ubicadas en el nivel de sótano 3.

Toda la tubería será de fierro galvanizado.

Propuse el tanque elevado de agua y las dos cisternas como depósitos de agua, dado que la utilización de los espejos de agua como almacenamiento hubiera requerido una mayor profundidad para poder satisfacer la demanda de agua. El hecho de tener una mayor profundidad provocaría una carga adicional a la estructura que obviamente sería necesaria soportar con elementos estructurales de mayor sección. La altura del edificio a su vez también aumentaría por lo que la excavación tendría que ser más profunda aún. Todo esto ocasionaría una serie de efectos que en relación al costo del sistema hidráulico que propongo no sería costeable.

Instalación Sanitaria. Todas las bajadas de aguas negras del estacionamiento serán recolectadas por registros de mampostería que a su vez en el nivel de sótano 3 serán distribuidas a través de una red de tubería de cemento a cuatro cárcamos. Los cárcamos se encuentran ubicados uno en cada esquina del estacionamiento y operan a través de bombas que harán llegar las aguas negras al colector general.

En el caso de las instalaciones sanitarias ubicadas en el núcleo de escaleras, serán eliminadas a través de una fosa séptica ubicada a un costado del estacionamiento y esta cuenta con una tapa registrable a nivel de calle para su mantenimiento.

Instalación contra incendio. Esta opera a través de toda una red de gabinetes con mangueras y extinguidores

en todos los niveles, ubicados a la distancia requerida por el Reglamento de Construcción del Departamento del Distrito Federal. Esta red se alimenta a través del agua almacenada en las dos cisternas ubicadas una en cada extremo del estacionamiento en el nivel de sótano 3 que operan con bombeo eléctrico o de diesel; o a través de las tomas siamesas ubicadas a nivel de calle.

Instalación eléctrica. Cuenta con una subestación eléctrica de donde sale toda una red de tubería conduit que alimenta todas las áreas del estacionamiento.

También cuenta con una planta de emergencia que en caso de ser necesario dará servicio a las siguientes áreas:

Elevadores

Escaleras de emergencia

Escaleras contra incendio

Equipos de bombeo

Rampas de acceso y salida

Pasillo de núcleo de escaleras

Zona de estacionamiento en un 20%

Sanitarios

Elevadores. El estacionamiento cuenta con dos elevadores para 10 pasajeros cada uno con una velocidad de 1mt por segundo. Esto para dar servicio a minusválidos, gente de edad y en general para mayor comodidad de los usuarios.

Como ya se mencionó antes, el estacionamiento es en forma subterránea y ocupa el área de los dos espejos de agua del Parque Polanco y parte de la calle de Julio Verne. El proceso constructivo será en etapas para no ocasionar graves conflictos a la zona durante su construcción.

Propongo iniciar primero con la zona de la calle desviando el tránsito hacia el área que ocupan los espejos de agua y así evitar conflictos de circulación. La estructura de esta zona en su última losa será a base de elementos de travesaños prefabricados de aceros y concretos pretensados, para poder soportar el tránsito vial. Esta zona del estacionamiento en su totalidad, queda separada de las dos zonas del estacionamiento que ocupan el área de los

espejos de agua mediante juntas constructivas debido a la diferencia de funciones de esta estructura y a la longitud del mismo edificio que es de 138.20mts.

Terminada la primera etapa de construcción se procederá a trabajar en las zonas que ocupan los espejos de agua sin entorpecer el flujo vial.

El corte del terreno en la excavación será prácticamente vertical dada las características del terreno que es tepetatoso con un nivel de agua freática a 20mts. de profundidad, además no cuenta con construcciones colindantes. Una vez hecha la excavación se procederá a realizar la cimentación de los muros de contención en todo el perímetro del estacionamiento y de toda la superestructura que será resuelta a base de zapatas aisladas.

Las columnas serán coladas in situ al igual que las trabes. El sistema de entrepiso será resuelto con losas trabes T1 por ser este un sistema, que además de las características que en un principio mencione, cuenta con una gran facilidad de montaje ya que en este caso se requiere de una grúa para mover desde el nivel de banqueta hasta los niveles inferiores las piezas que forman parte de este proyecto. Todos los elementos estructurales de concreto se dejarán aparentes.

El acabado de el núcleo central de circulaciones verticales será resuelto con materiales de mucha durabilidad y poco mantenimiento como lo son terrazo en pisos y escaleras, y algún material pétreo-vidriado en muros.

La losa tapa, último nivel del estacionamiento, se dejara preparado para recibir ya sea tierra en las zonas jardinadas o bien donde de nuevo se ubiquen los espejos de agua, agua. Esta losa por supuesto sera impermeabilizada para evitar infiltraciones de agua al edificio.

Los pisos del estacionamiento seran de cemento escobillado y el piso de las rampas de acceso y salida seran astriadas

y terminadas en cemento escobillado.

La estatua de Lincoln se volvera a ubicar en su sitio original por lo que se considero una estructura de acuerdo al peso de la misma. En esta misma área se proyectó la zona de acceso y salida peatonal al estacionamiento que es a través del núcleo de escaleras que en su fachada se resolvió con muros de cantera rosa, como ya se menciono antes.



ASESORIAS

Arq. Manuel Berumen Rocha
Arq. Rafael R. Fierro Gossman
Arq. Anselmo Martínez (D.D.F. Delegación Miguel Hidalgo)
Arq. Manuel Mijares
Arq. Salomon Helfon Tuachi
Ing. Eduardo Levy
Sr. Jorge Samacona (Estacionamientos Pare)
Sr. Gumercindo Jiménez

ARTICULOS

Berumen Rocha, Manuel. "POLANCO ESTA DEJANDO DE SER UNA ZONA HABITACIONAL; LA ESTAN HACIENDO COMERCIAL", art. Periódico Excelsior. México D.F.: Marzo 26, 1987.

Berumen Rocha, Manuel. "POLANCO: ESTUDIO, DELIMITACION DE ZONA Y CATALOGACION DE INMUEBLES", art. Revista Suplemento Croquis. MEXICO D.F.: U.I.A. Julio 1986.

Berumen Rocha, Manuel. "QUE ES Y QUE FUE POLANCO", art. Revista Obelisco. México D.F.: Ed. Polanco S.A. de C.V. Septiembre 1986.

Contreras Magaña, Manuel. "SE AGUDIZA LA FALTA DE ESTACIONAMIENTOS A PARTIR DE LOS SISMOS", art. Periódico Excelsior. México D.F.: Mayo 19, 1989.

De Antuñano, Francisco. "OBELISCO", art. Revista Obelisco. México D.F.: Ed. Polanco S.A. de C.V. Septiembre 1986.

BIBLIOGRAFIA

- Cal y Mayor, Rafael. ESTACIONAMIENTOS. México D.F.: Ed. Representaciones y Servicios de Ingeniería S.A. 1986
- Calvek, Edward E. ENSAYOS SOBRE DESAROLLO URBANO DE MEXICO. México D.F.: Secretaría de Educación Pública. 1974
- De la Cueva, Hermilio. CHAPULTEPEC, BIOGRAFIA DE UN BOSQUE. México D.F.: Libro Mex. Editores S. de R.L. 1957
- Dromundo, Baltazar. LA METROPOLI MEXICANA. México D.F.: Ed. Unión Gráfica S.A. 1957
- Fierro Gossman, Rafael R. Tesis Profesional, POLANCO, APRENDIENDO DE UN FENOMENO. México D.F.: 1983
- GACETA OFICIAL DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL. México D.F.: Talleres Gráficos de la Nación. 1987
- Mancebo Benfield, Jose. LAS LOMAS DE CHAPULTEPEC. México D.F.: Librería Manuel Porrua S,A, 1949
- MONOGRAFIA HISTORICA DE LA DELEGACION MIGUEL HIDALGO
- Ramos Girault, Mario. DISTRIBUCION DE POBLACION EN EL VALLE DE MEXICO. México D.F.: Taller de Litografía Universo S.A. 1986
- REGLAMENTO DE CONSTRUCCIONES PARA EL DISTRITO FEDERAL. México D.F.: Ed. Ediciones Andrade S.A. 1987
- Tovar de Teresa, Guillermo. NOTICIAS HISTORICAS DE LA DELEGACION MIGUEL HIDALGO. México D.F.: Ed. e Impresora Mayona S.A. 1976