



MEJORES
CALLES
PARA
MÉXICO



FICHA TÉCNICA

mejorescallesmx.itdp.org



AV. CHAPULTEPEC (CDMX)



AVENIDA CHAPULTEPEC

Ciudad de México



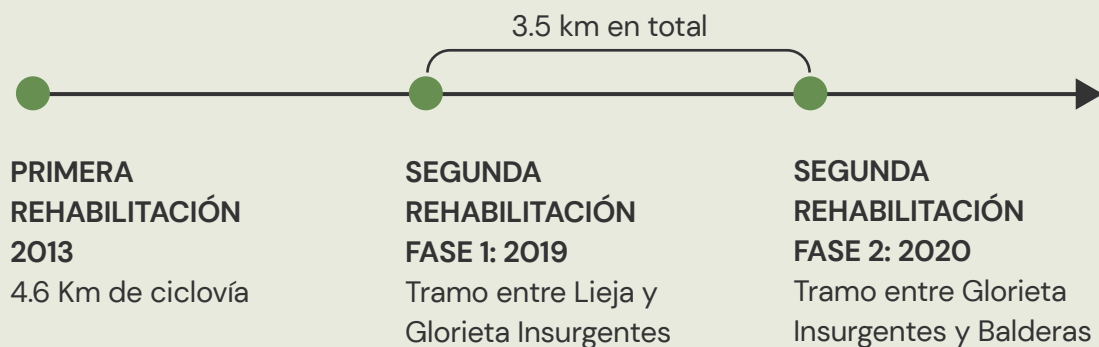
Figura 22.
Ubicación de la Avenida Chapultepec (tramo intervenido).

■ Ciudad de México
■ Avenida Chapultepec



Fuente: Elaboración propia.

Figura 23.
Cronología de la intervención en la Avenida Chapultepec.



Fuente: Elaboración propia.

Se mejoraron las condiciones de viajes en modos activos y en transporte público, lo cual era particularmente relevante en esta avenida con conexiones con la Línea 1 de Metro.

Figura 24

Área de influencia de la intervención en la Avenida Chapultepec.

- Área de influencia
- Avenida Chapultepec

78,065 residentes beneficiados

3,702 metros lineales de intervención

~ 21 habitantes por metro lineal



Fuente: Elaboración propia.

INFORMACIÓN TÉCNICA

Redistribución vial

- Reducción de 6 a 4 carriles por sentido de circulación vehicular
- Creación de espacio exclusivo para la circulación ciclista
- Expansión y adecuación de banquetas con criterios de accesibilidad universal
- Renovación y nivelación de pavimentos, guarniciones y banquetas

Inclusión y Equidad

- Intervención de nueve intersecciones para mejorar la seguridad vial y accesibilidad universal

Vegetación y espacios públicos

- Recuperación del espacio público, principalmente del "Parque Lele" e incorporación de seis murales artísticos a lo largo del corredor
- Reforestación con más de 95 mil 600 árboles, plantas y arbustos
- Generación de jardines polinizadores mediante la colocación de 46 jardineras infiltrantes con 88 mil 216 plantas y arbustos, y cubresuelos

Mobiliario y Dispositivos Urbanos

- Incorporación de 9 biciestacionamientos de corta estancia
- Colocación de postes de alumbrado público
- Colocación de 23 macetones
- Implementación de 19 bancas metálicas y 51 módulos de bancas de concreto y mesas
- Incorporación de señalamiento vertical y horizontal (balizamiento de cruces peatonales y ciclistas, sentidos vehiculares, etc.)
- Colocación de dispositivos viales, incluyendo 344 bolardos
- Colocación de 64 semáforos peatonales con alarmas auditivas y reubicación de 45 semáforos

Infraestructura urbana

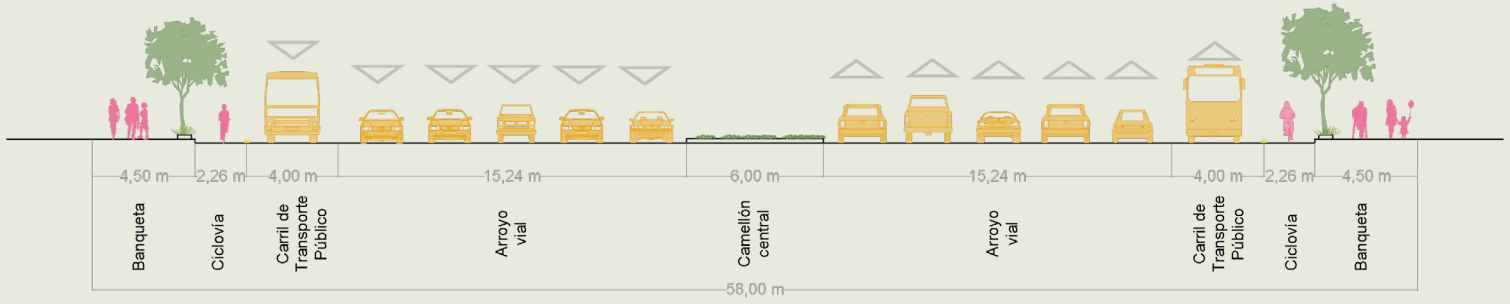
- **Drenaje:** Renovación de 2,083 m de tubería, construcción de pozos de visita e instalación de 61 descargas domiciliarias
- **Agua potable:** Renovación de 2,300 m de tubería e instalación de tomas domiciliarias
- **Iluminación:** Colocación de 485 luminarias LED para alumbrado público
- **Cableado:** subterráneo

Chapultepec, Ciudad de México. Foto: ITDP/Raquel Cunha 2022



Figura 25. Comparativa de las secciones de corte transversal de Av. Chapultepec.

Antes: Av. Chapultepec



Después: Av. Chapultepec



Chapultepec antes

La avenida priorizaba la movilidad vehicular al contar con 6 carriles por sentido de circulación para vehículos motorizados, de los cuales un carril permitía el tránsito de transporte público. Esta situación generaba congestión vial, y además, el camellón central era utilizado como estacionamiento.

Las banquetas eran insuficientes para el flujo peatonal en la avenida y a su vez, se encontraban en mal estado, pues se encontraban rotas o con hundimientos.

Por otra parte, existían conflictos entre las personas peatonas y conductoras de vehículos motorizados en intersecciones viales.

Chapultepec después

Después de la intervención de 2013, se mejoró la movilidad en bicicleta al implementar una ciclovía.

En 2019, se mejoró la infraestructura peatonal, ciclista y de transporte público. Además se generaron trayectos peatonales y ciclistas seguros y confortables al rediseñar las intersecciones e implementar infraestructura verde.

Ambas intervenciones redistribuyen el espacio vial para generar una calle más segura, incluyente y equitativa. Ahora en lugar de contar con 6 carriles de circulación cuenta con 4 por sentido.

Oportunidades

- Proponemos la extensión de la ciclovía hasta el Bosque de Chapultepec, así como en su tramo oriente después de la estación Balderas (en el que se conoce como Avenida Arcos de Belén), lo que permitiría que la avenida sea enteramente transitable en bicicleta, proveyendo seguridad para las personas usuarias, así como una conexión de oeste a este de la ciudad.
- Recomendamos considerar intervenciones de integración de las estaciones de metro con el entorno peatonal, para mejorar las condiciones de viaje de las personas a pie, incluidas las personas usuarias de transporte público, y así fomentar la intermodalidad.

LA GENERACIÓN DE UN CORREDOR DE VALOR PAISAJÍSTICO, CULTURAL, DE ESPACIO PÚBLICO, Y DE MOVILIDAD



Chapultepec,
Ciudad de México.
Foto: ITDP/Raquel
Cunha 2022

La Avenida Chapultepec ha sido una importante vialidad desde la época prehispánica, al conectar el cerro del Chapulín (actual Bosque de Chapultepec) con el resto de la ciudad. Desde el siglo XV, el acueducto que corría a lo largo de esta avenida era el principal suministro de agua para la creciente ciudad, proveyendo agua potable de los manantiales de Chapultepec, y posteriormente de Santa Fe y Cuajimalpa, lo que le confiere un importante carácter cultural e histórico.

Los vehículos motorizados fueron ocupando poco a poco el espacio de la carretera, a medida que se fueron construyendo viviendas en torno a la avenida. Durante el siglo XX, se destruyó gran parte de los 905 arcos del acueducto, dejando solamente 20, con el objetivo de ampliar la avenida para facilitar la circulación de automóviles y permitir la construcción de la Línea 1 del Metro.

Origen del proyecto y oportunidades

En 2019 se inició el proceso de rediseño como un proyecto de espacio público para mejorar integralmente la Avenida Chapultepec. Se mejoraron las condiciones de viajes en modos activos y en transporte público, lo cual era particularmente relevante en esta avenida con conexiones con la Línea 1 de Metro.

Al tratarse de un corredor de gran valor histórico, desde inicios del proyecto se buscó la participación de la Secretaría de Cultura de la Ciudad de México, así como del Instituto Nacional de Arqueología e Historia (INAH) para asegurar la preservación de vestigios históricos, principalmente el acueducto.

Transformación del corredor

Previo a la intervención, se realizaron actividades de participación con grupos vecinales para discutir la recuperación del espacio, e identificar la presencia de equipamientos especiales y problemáticas que necesitan una atención prioritaria, tales como la presencia de cruces inseguros en cercanías de centros escolares. La ampliación del ancho de las banquetas y la implementación de la ciclovía permitió regular el flujo de automóviles (Arquine, 2021). La expansión del área peatonal fue de 4,803m², con 45,821 metros de repavimentación y 3,502 metros de balizamiento (SOBSE, 2020).

Además, hubo intervenciones en varios parques y espacios públicos, con la implementación de áreas verdes, servicios y mobiliario urbano (SOBSE, 2020).

Por ejemplo, el Parque Lele cuenta con 16 árboles nuevos y 10,709 plantas adicionales, arbustos y cubresuelos; se instalaron guías podotáctiles, mesas y bancos y un *skatepark*. También se rehabilitaron y revitalizaron el Jardín Giuseppe Garibaldi y el jardín Federico Engels, así como el camellón central. Por otro lado, se crearon murales artísticos a lo largo de la avenida para fomentar la convivencia en la calle y su habitabilidad.



Finalmente, la revegetación de la avenida fue una de las prioridades del proyecto. La Secretaría del Medio Ambiente colocó jardineras infiltrantes para recuperar el agua de lluvia, incorporando una perspectiva de resiliencia al anticipar que la ciudad está expuesta a niveles de riesgos hídricos cada vez mayores. Sin embargo, existen aún oportunidades de mejora, ya que las jardineras infiltrantes, por su altura, bloquean parcialmente la vía peatonal.



Av. Chapultepec, Ciudad de México. Foto: ITDP/Raquel Cunha 2022