



MEJORES
CALLES
PARA
MÉXICO



FICHA TÉCNICA

mejorescallesmx.itdp.org



AV. JUNCO DE LA VEGA (MONTERREY)



AVENIDA JUNCO DE LA VEGA - CORREDOR DE LAS ARTES

Monterrey, Nuevo León

Figura 56.
Ubicación de la Avenida
Junco de la Vega.

- Distritotec
- Avenida Junco de la Vega



Fuente: Elaboración propia.

El plan maestro se desarrolló a partir de estrategias en materia de desarrollo urbano, espacio público e imagen urbana, movilidad, infraestructura y equipamiento, control urbano y participación ciudadana, medio ambiente, y desarrollo económico e innovación.

Figura 57.
Impacto de la intervención en
la Avenida Junco de la Vega

■ Área de influencia
— Avenida Junco de la Vega

20,714 residentes beneficiados

462 metros lineales de intervención

~ 45 habitantes por metro lineal



INFORMACIÓN TÉCNICA

Fecha de finalización de obras

- 2020

Longitud y/o superficie intervenida

- 460 metros lineales, 11,345 m²
(6, 277 m² de banquetas)

Redistribución del espacio vial

- Reducción de los carriles de circulación vehicular
- Implementación de un carril de prioridad ciclista
- Ganancia de mayor espacio para la circulación peatonal mediante la adecuación y ampliación de banquetas

Seguridad vial

- Transformación de la calle en zona de tránsito calmado con una velocidad máxima de 30 km/hr
- Incorporación de cruces peatonales en puntos de mayor flujo peatonal
- Generación de 4 bahías de ascenso y descenso

Vegetación y Espacio público

- Arborización con aproximadamente 118 ejemplares

Mobiliario y Dispositivos Urbanos

- Incorporación de 26 biciestacionamientos de corta estancia
- Implementación de 43 bancas metálicas
- Colocación de dispositivos viales, incluyendo 388 bolardos
- Incorporación de señalamiento vertical (límite de velocidad, cruce de peatones, etc.) y horizontal (balizamiento de cruces peatonales, área de espera para ciclistas, sentidos vehiculares, etc.)

Infraestructura urbana

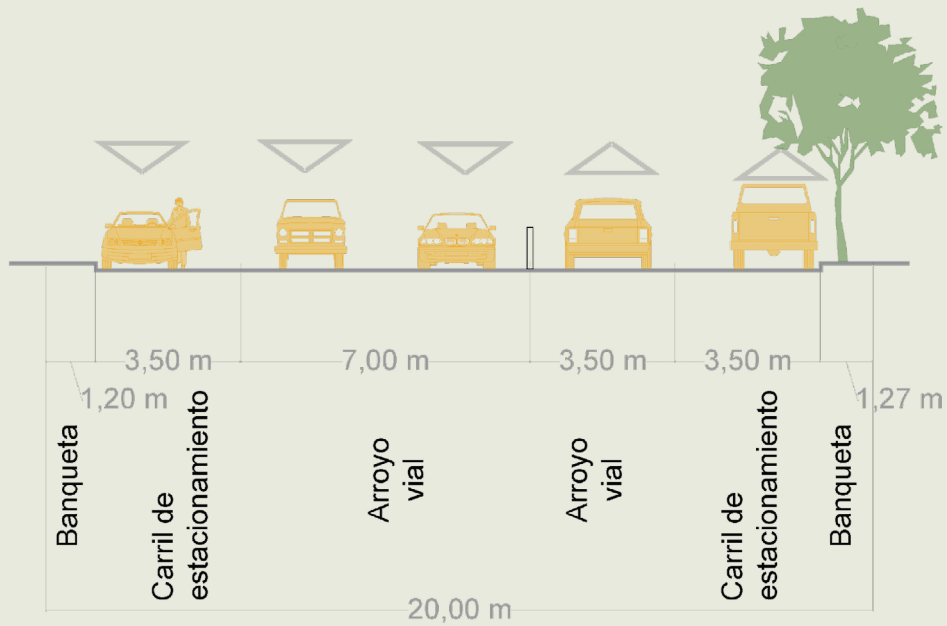
- Instalación de drenaje pluvial
- Colocación de 64 nuevas luminarias peatonales y 32 luminarias vehiculares
- Retiro de 13 postes de media tensión y cableras para soterrar 276 m de cableado aéreo



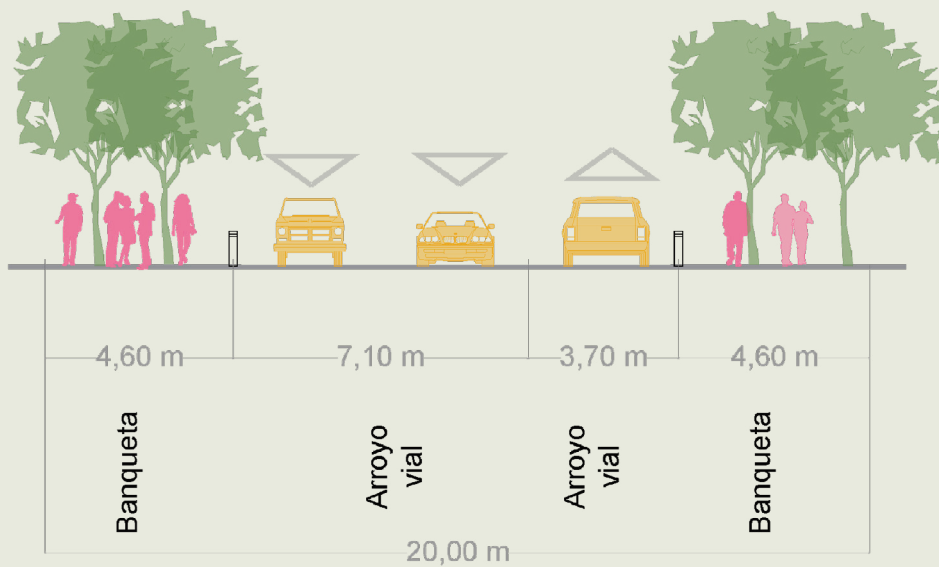
Avenida Junco de la Vega Monterrey, Nuevo León. Foto: Distritotec 2022

Figura 58. Comparativa de secciones de corte transversal de Avenida Junco de la Vega.

Antes: Avenida Junco de la Vega – Corredor de las artes



Después: Avenida Junco de la Vega – Corredor de las artes



Avenida Junco de la Vega – Corredor de las artes antes

Junco de la Vega era una calle de doble sentido, con dos carriles de circulación vehicular y un carril de estacionamiento en batería en un sentido y en el otro solo contaba con un carril de circulación y otro de estacionamiento en fila. Así, la calle priorizaba la movilidad vehicular aunque contaba con otras personas usuarias como personas peatonas, principalmente estudiantes del Tecnológico de Monterrey.

En cuanto a banquetas, solo había en el lado poniente, estas no eran accesibles y fomentaban la sensación de inseguridad. Asimismo, la superficie se encontraba deteriorada, con levantamientos hechos por árboles o rota.

En horas de mayor aforo peatonal, algunos de los cruces peatonales a lo largo de la calle eran gestionados por elementos de seguridad del Tecnológico de Monterrey.

Avenida Junco de la Vega – Corredor de las artes después

La calle cuenta con un carril de circulación vehicular de tránsito calmado por sentido, cuya velocidad máxima es de 30 km/hr.

Además, se amplió el área de circulación peatonal y se modificó su superficie para hacerla lisa y segura a todas las personas. Con esto, se mejoró la seguridad vial principalmente para las personas a pie.

La calle se diseñó con una visión incluyente para la comunidad estudiantil del TEC de Monterrey y residentes del Distrito, priorizando la movilidad activa y considerando las necesidades de las personas con discapacidad o adultas mayores.

Actualmente, esta calle alberga gran cantidad de actividades culturales los fines de semana, con la intención de activar el espacio público y aumentar la percepción de seguridad en la zona.

Oportunidades

El “Corredor de las Artes” es un proyecto importante de recuperación del espacio público y de integración urbana, pero tiene una escala limitada, ya que solo cubre un tramo de 460 metros. Por ello, queda aislado del resto de la red vial de la ciudad. Sin embargo, se puede considerar como un proyecto emblemático que puede servir como buena práctica para proyectos futuros a mayor escala. En este sentido, recomendamos la replicación de este tipo de proyecto en tramos más largos y en diferentes zonas de la ciudad para conseguir un cambio a nivel metropolitano.

INTEGRACIÓN URBANA DEL CAMPUS UNIVERSITARIO



Avenida Junco de la Vega Monterrey, Nuevo León. Foto: Distrito Tec 2022

La intervención en la Avenida Junco de la Vega, también conocido como Corredor de las Artes, forma parte de un proyecto más amplio del distritotec de rediseño urbano del área en la que se ubica el campus principal del Tec de Monterrey. Después de un incidente violento en el que dos estudiantes perdieron la vida en 2010, la universidad decidió tomar medidas contra la inseguridad de la zona. Tras considerar varias opciones para enfrentarse a esta situación, e incluso contemplar la reubicación del campus, se optó por implementar un proyecto urbano con el propósito de romper el aislamiento de la universidad con su entorno directo.

El plan maestro se desarrolló a partir de estrategias en materia de desarrollo urbano, espacio público e imagen urbana, movilidad, infraestructura y equipamiento, control urbano y participación ciudadana, medio ambiente, y desarrollo económico e innovación. En materia de movilidad, los subprogramas prevén la regeneración de los corredores urbanos bajo los principios de calles completas, la regulación de estacionamientos sobre la vía pública, creación de infraestructura ciclista, la modernización del sistema de transporte público, y la reconfiguración de corredores viales y peatonales (IMPLANC MTY, 2015).

“El Consejo del Tec empieza a evaluar qué acciones tomar [...]. Pero también viene la reflexión de qué ha hecho el Tec en su entorno como universidad, y qué puede hacer mejor”.

Eduardo Aguilar, Gerente de Proyectos Urbanos, Distritotec³⁷

Una construcción colectiva de la universidad con sus vecinos

El proceso participativo inició con una etapa de integración de las personas residentes de las 24 colonias próximas al campus. Estas se organizaron en un consejo para identificar en conjunto los principales problemas de movilidad, seguridad y espacio público a tratar. Este proceso dio lugar en 2015 a un plan parcial de desarrollo que establece una estrategia para el distrito que se planea ejecutar en conjunto con las autoridades municipales de Monterrey. Con ello se identificaron corredores y calles estratégicas que podrían convertirse en calles completas. También se involucró a la comunidad académica en cuestiones de movilidad peatonal y seguridad.



Avenida Junco de la Vega Monterrey, Nuevo León.
Foto: Distritotec 2022

Un proceso en 10 etapas

El proceso de diseño y ejecución del Distritotec se hizo en varias etapas, en las que se involucraron a las personas que residen en el área y a la comunidad académica:

- 1) Diagnóstico participativo de espacios públicos
- 2) Inclusión dentro de las estrategias del programa parcial Distritotec
- 3) Elaboración de estudios técnicos y aforos
- 4) Taller para revisión del proyecto con la SEDATU
- 5) Elaboración de proyectos arquitectónicos y costeo
- 6) Gestión de recursos
- 7) Integración de proyectos ejecutivos
- 8) Autorización de proyectos por municipio
- 9) Socialización y comunicación
- 10) Ejecución de las obras

Evaluación y seguimiento del proyecto

El Distritotec adoptó una metodología para recabar datos sobre el impacto de la intervención, principalmente a partir de aforos. A la fecha, los resultados de este estudio no están disponibles. Sin embargo, las primeras observaciones parecen indicar que la intervención logró fomentar la convivencia entre estudiantes y residentes, por ejemplo con el proyecto *Callejero*.

Entre los diferentes beneficios aportados por el proyecto, se pueden citar los siguientes:

- Reducción de velocidad de los vehículos motorizados
- Mejora en las condiciones de seguridad para todos los modos de transporte, priorizando a los más vulnerables
- Incorporación de lineamientos de diseño y dispositivos para la accesibilidad universal
- Iluminación de vialidades y banquetas
- Arborización de aceras con especies locales y de bajo mantenimiento
- Semaforización y señalización de intersecciones

