San Pedro
Garza García

implang
San Pedro Garza García

Libro IMPLANG
2019-2024

Instituto Municipal de Planeación y Gestión Urbana
San Pedro Garza García, NL, MX.

Derechos de autor
Se permite la reproducción, total o parcial, únicamente para fines de educación, y sin ánimo de lucro de esta publicación, sin la autorización especial del portador de los derechos de autor, siempre y cuando la fuente sea citada. Asimismo, queda prohibido en absoluto hacer uso del contenido de este Reporte de Proyectos con fines comerciales o de lucro. Por otro lado, se informa que las fotografías e imágenes plasmadas en el contenido del presente Reporte de Proyectos, que no contengan pie de foto, se entenderá que corresponden única y exclusivamente al crédito, propiedad y autoría del Municipio y del Instituto Municipal de Planeación y Gestión Urbana del Municipio de San Pedro Garza García, Nuevo León, quienes participaron en la elaboración del Reporte de Proyectos, agregando las mismas de forma ilustrativa e informativa, para el cumplimiento del objeto del Reporte.

Deslinde de responsabilidad
Los hallazgos, interpretaciones y conclusiones expresadas en este Reporte de Proyectos, están basados de la información compilada por el Instituto Municipal de Planeación y Gestión Urbana del Municipio de San Pedro Garza García, Nuevo León. No obstante, el Instituto Municipal de Planeación y Gestión Urbana del Municipio de San Pedro Garza García, Nuevo León, no será responsable por errores, omisiones o pérdidas que surjan derivado de su uso.

www.implang.gob.mx

Para cualquier comentario, corrección y sugerencia, favor de escribir a implang@sanpedro.gob.mx

Créditos

IMPLANG

Javier Leal Navarro
Director General del IMPLANG

Francisca Eloína Katia Cuevas Sánchez
Directora de Planeación Urbana

Sofía Alejandra Chávez Setién
Directora de Diseño Urbano

Cecilia Garza Andonie
Directora de Movilidad

José Luis Almanza Rueda
Director de Gestión Urbana

EQUIPO EDITORIAL

Tahiri Trillanes Salas
Coordinador de Gestión Urbana

Mariana Bahena Sánchez
Coordinadora de Difusión y Vinculación

Elvira Natali Cantú González
Coordinadora de Ordenamiento Territorial

Daniela Garza Mata
Coordinadora de Normatividad

Rebeca Sagástegui Añorve
Analista de Movilidad Activa

Paola Catalina Ávila Martínez
Proyectista

Mariana González Garza
Analista de Gestión de Programas y Proyectos

DISEÑO GRÁFICO

Alicia Evangelina Sánchez Fonseca
Supervisora de Difusión y Vinculación Urbana

Salma Yaressy León Cortés
Proyectista de Cartografía y Geoestadística

Macarena Pena Lozano
Proyectista

FOTOGRAFÍA

Ariadna Hilario
Carlos Rangel
Celia Ayarzagoitia
Guadalupe Taveres
Daniela Orozco
Eduardo Simón
Javier Leal
Jaziel Ávila
Jorge Zamorano
Mariana Bahena

Agradecimientos

Gracias a ti, por tu compromiso y dedicación a tu ciudad; San Pedro Garza García.

Gracias a tu participación activa y esfuerzo constante para trabajar y crear una mejor ciudad para todas las personas.

Gracias por involucrarte en tu comunidad, por tu voluntad de colaborar y por dialogar con nosotros.

Cada acción, por pequeña que sea, contribuye a construir la ciudad que soñamos, y en la que convivimos.

Reconocemos tu esfuerzo por cuidar nuestra ciudad, por fomentar la inclusión, cuidado y sostenibilidad, trabajando de la mano en la implementación de soluciones para todos y todas.

Sigamos *Haciendo Ciudad a Largo Plazo.*

Tu Ciudad IMPORTA

Instituto Municipal de Planeación y Gestión Urbana de San Pedro Garza García.

Prólogo

La humanidad se ha orientado a una sociedad cada vez más urbana. En México, el 79% de la población vive en ciudades. Por lo tanto, éstas juegan un papel fundamental en la calidad de vida de las personas que viven en este país. Es en ellas donde los niños crecen, donde hacemos comunidad, trabajamos, generamos ingresos para subsistir y envejecemos. Es en ellas donde buscamos vivir mejor y ser felices.

En este contexto, es importante entender el territorio y el entorno construido para generar las condiciones donde todos podamos vivir bien. Incorporar la naturaleza en la traza urbana, generar espacios abiertos de convivencia, establecer lineamientos de las nuevas construcciones para que sean más sustentables. Si bien una gran parte de la ciudad ya está construida, es necesario adaptar el espacio y las normativas a las condiciones actuales y anticipar las necesidades futuras.

El Instituto Municipal de Planeación y Gestión Urbana de San Pedro Garza García (IMPLANG) presenta este reporte de proyectos desarrollados entre el 2019 y 2024 que incluye cerca de 50 proyectos urbanos para mejorar las condiciones de vida de San Pedro Garza García haciéndola más inclusiva, segura, resiliente y sostenible.

En el IMPLANG trabajamos en nuevas formas de ser, hacer y convivir en la ciudad, con una visión a largo plazo. Esta tarea la hemos realizado de la mano de ciudadanos organizados, líderes creativos, urbanistas visionarios y por supuesto de las diversas secretarías del gobierno municipal.

En este reporte, se incluye una selección de los proyectos más destacados, cuyos métodos y lecciones aprendidas permiten que sean replicables y escalables en otros contextos.

Agradecemos a cada persona que participó en los proyectos y reflexiones incluidas en este libro y por ser parte de este movimiento transformador. Esperamos que esta publicación inspire a trabajar juntos y juntas para seguir impulsando acciones que respondan a las necesidades de las personas que habitan la ciudad hoy y la habitarán mañana.

Con afecto,

Javier Leal Navarro
Director General del IMPLANG
San Pedro Garza García

Contenido

01

Punto de *partida*

Portafolio de proyectos 10

Introducción 12

¿Por qué hacer un reporte de proyectos del IMPLANG? 12
¿Para quién lo hacemos? 13
¿Cómo leerlo? 13
Capítulos 14

1.1 Marco Jurídico y de Planeación 18

1.2 Antecedentes 20
El caso de San Pedro Garza García 20
¿Quién hace la ciudad? 21
¿Qué es la planeación urbana y por qué es importante? 22
¿Cuál es la situación actual en San Pedro Garza García? 24

1.3 Perspectivas de Ciudad 26
Nivel Internacional 27
Nivel Nacional 27
Nivel Estatal 27
Nivel Municipal 28
Nuestra Visión 30
Nuestra Misión 30
¿Qué hacemos? 31
¿A qué nos comprometemos? 31

02

Planes, Programas *y Proyectos*

2.1 Planeación Urbana 34

2.2 Diseño Urbano 66

2.3 Movilidad 118

2.4 Gestión Urbana 164

03

Visión a *futuro*

3.1 Avances al Plan 198

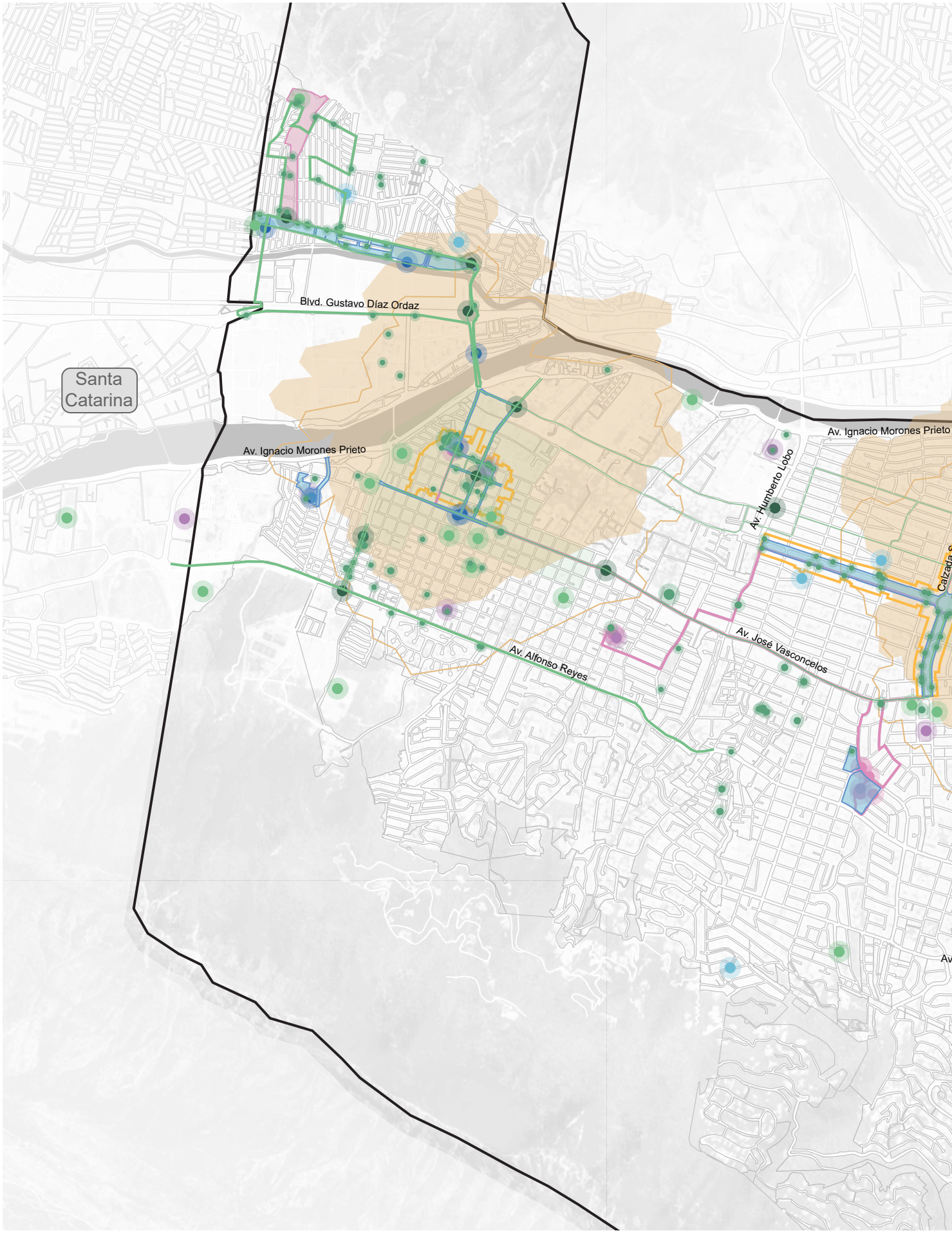
3.2 Lecciones aprendidas 201

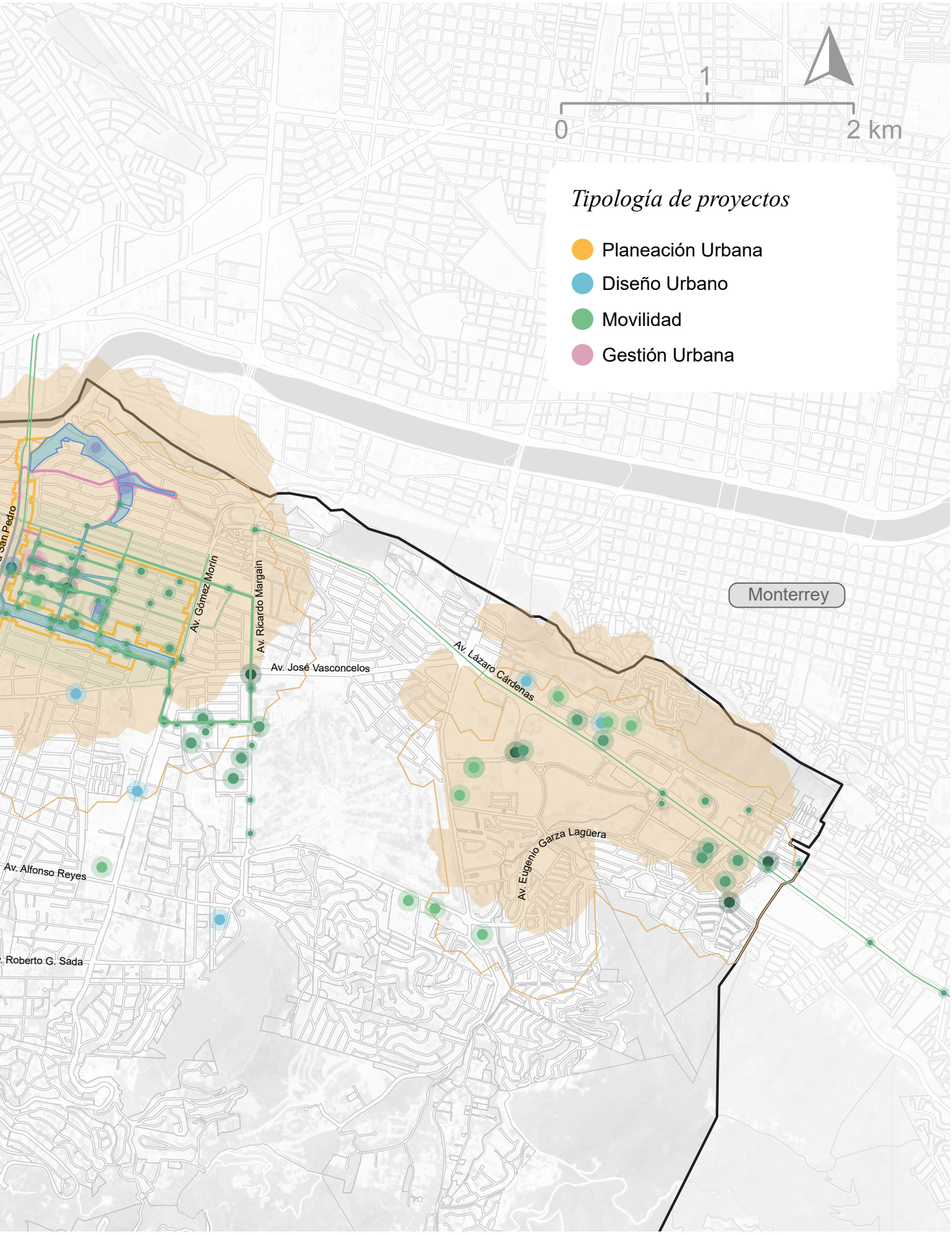
Retos y Oportunidades: Construyendo el Futuro de San Pedro Garza García 201

Fortalecimiento Institucional 204

3.3 El San Pedro que quieren las personas 206

Portafolio de proyectos




0
1
2 km
Tipología de proyectos
Planeación Urbana
Diseño Urbano
Movilidad
Gestión Urbana
Monterrey
Av. Gómez Morín
Av. Ricardo Margain
Av. José Vasconcelos
Av. Lázaro Cárdenas
Av. Eugenio Garza Lagüera
Av. Alfonso Reyes
Roberto G. Sada

Introducción

En un mundo en constante cambio, donde las ciudades enfrentan desafíos cada vez más complejos, la planeación urbana es una herramienta fundamental para garantizar anticiparse y gestionar de manera eficiente los recursos y el espacio con la finalidad de encaminar y asegurar a que las ciudades puedan adaptarse y prosperar frente a nuevas realidades.

La capacidad de prever y estructurar una visión de ciudad, es esencial para crear entornos habitables, equitativos y resilientes, en dónde todas las personas puedan disfrutar de sus espacios, en este contexto, los Institutos de Planeación son un pilar clave para materializar esta visión y trascenderla en el tiempo.

Las Instituciones de planeación permiten documentar, medir, evaluar, aprender y compartir las experiencias, aprendizajes, metodologías y filosofías que motivan la continuidad de un proceso vital para todas las ciudades desde una perspectiva local hasta su integración a nivel global.

¿Por qué hacer un reporte de proyectos del IMPLANG?

El crecimiento demográfico y territorial que ha tenido la Zona Metropolitana de Monterrey (ZMM) se ha duplicado en los últimos 30 años, esto ha traído consigo grandes retos para la ciudad y sus habitantes.

San Pedro Garza García no ha sido ajeno a estas circunstancias, sin embargo, en los últimos años ha comenzado a apostar por transformar sus espacios públicos, modificar las reglas de desarrollo urbano y enfocarse en la calidad de vida de sus habitantes, una estrategia centrada principalmente en la regeneración urbana y en una apuesta por la democratización del acceso a los espacios públicos.

Esta apuesta no ha sido sencilla, ha estado llena de retos derivado de la complejidad y el detalle que requieren los proyectos y las acciones para regenerar un espacio público y también transformar una visión de ciudad centrada en el automóvil.

La creación de este documento busca servir como una herramienta de documentación de la evolución, logros y desafíos enfrentados por el IMPLANG en la realización de los proyectos, lo cual es esencial para medir y evaluar el impacto de las estrategias implementadas, facilitando un proceso continuo de mejora.

Este documento ofrece la oportunidad de compartir metodologías innovadoras, filosofías de planeación y casos de éxito con otras ciudades, organismos de planificación y cualquier interesado en la ciudad para inspirar y guiar a otras ciudades en su propio camino hacia crear espacios seguros y justos para todos.

Asimismo, este documento actúa como un registro histórico, asegurando que los conocimientos y experiencias adquiridos trascienden administraciones y pueda ser utilizado para mantener la continuidad de los procesos de planificación urbana para alcanzar los objetivos a largo plazo.

Uno de los valores principales del IMPLANG es la transparencia y rendición de cuentas, la compilación de proyectos y acciones busca compartir el compromiso del IMPLANG con la construcción de una ciudad inclusiva, segura y sostenible, la cual siempre es un proceso vivo y dinámico.

Eclipse Solar
en Parque
El Capitán,
IMPLANG 2024

¿Para quién lo hacemos?

Esta es una herramienta que busca inspirar a ciudadanos, autoridades, académicos y empresas privadas, principalmente de la Zona Metropolitana de Monterrey a unirse en la creación de una ciudad más inclusiva, resiliente y orientada al futuro.

Asimismo, la documentación de experiencias y lecciones aprendidas ofrece un camino posible para aquellas ciudades que enfrentan desafíos similares y buscan regenerar sus espacios urbanos para el bienestar de todos sus habitantes.

¿Cómo leerlo?

El contenido de este libro está enfocado a documentar y compartir las acciones, beneficios y resultados del IMPLANG en el Municipio de San Pedro Garza García a través de experiencias y casos de estudio de los proyectos realizados durante los últimos 5 años.

Hemos invitado a autores que han sido partícipes para proporcionar mayor información sobre el contexto y los retos enfrentados. Esta colección de proyectos destacados, integrales, innovadores y de alta calidad, está diseñada para ser utilizada como un catálogo, donde los lectores puedan aprender de ellos, replicarlos y adaptarlos a su propio contexto.

El libro incluye un glosario de términos para entender el detalle y hacer el texto más accesible al lector. Además contiene una compilación de palabras clave para poder explorar libremente los contenidos según los intereses del lector. Cada módulo puede leerse en secuencia o independiente.

Anfiteatro, Parque Bosques del Valle, Comunicación Social San Pedro Garza García, 2024

Capítulos

1. Punto de *partida*

Punto de partida, establece los antecedentes que dan pie a la visión de ciudad del IMPLANG.

2. Acciones y *proyectos*

Acciones y proyectos se centra en ampliar los detalles sobre la integralidad, innovación e impacto de lo implementado.

3. Visión a *futuro*

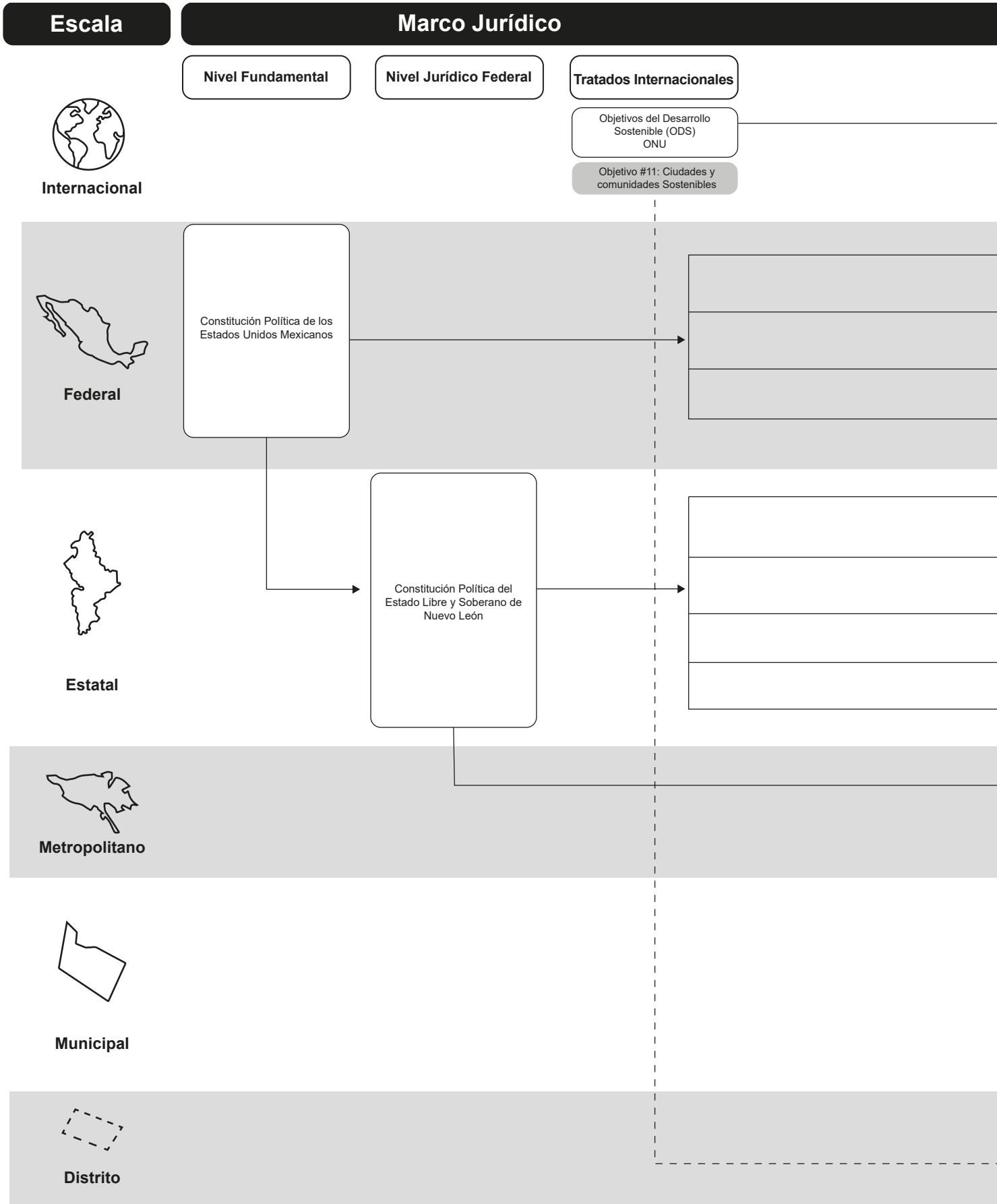
Visión a futuro, es una recapitulación donde se identifican las lecciones aprendidas y las experiencias más relevantes que dan pie al proceso continuo y dinámico de planeación y acción para la transformación de una ciudad.

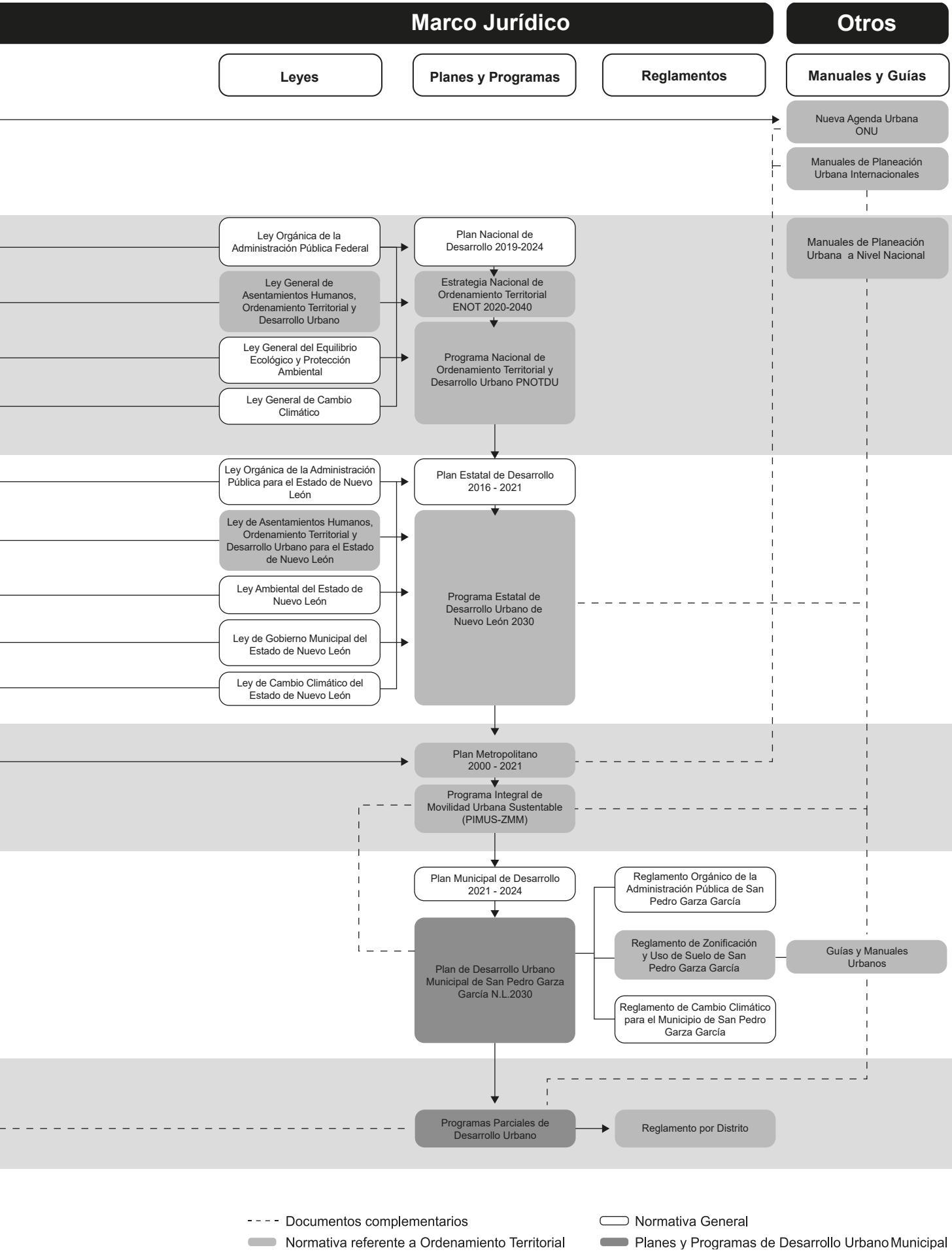
01 Punto de *Partida*

Las ciudades son dinámicas y se encuentran en constante cambio, sin embargo, siempre existe un punto de partida que está marcado por los antecedentes históricos que las definen en su identidad, economía, dinámica social, así como por las instituciones que intervienen como actores clave para conformar una visión de ciudad. Este capítulo profundiza en los orígenes históricos de San Pedro Garza García así como la construcción técnica e institucional de esta visión de ciudad a futuro.

1.1 Marco Jurídico y de Planeación
1.2 Antecedentes
1.3 Perspectivas de Ciudad

1.1 Marco Jurídico y de Planeación




Marco Jurídico
Otros
Leyes
Planes y Programas
Reglamentos
Manuales y Guías
Nueva Agenda Urbana ONU
Manuales de Planeación Urbana Internacionales
Ley Orgánica de la Administración Pública Federal
Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano
Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección Ambiental
Ley General de Cambio Climático
Plan Nacional de Desarrollo 2019-2024
Estrategia Nacional de Ordenamiento Territorial ENOT 2020-2040
Programa Nacional de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano PNOTDU
Manuales de Planeación Urbana a Nivel Nacional
Ley Orgánica de la Administración Pública para el Estado de Nuevo León
Ley de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano para el Estado de Nuevo León
Ley Ambiental del Estado de Nuevo León
Ley de Gobierno Municipal del Estado de Nuevo León
Ley de Cambio Climático del Estado de Nuevo León
Plan Estatal de Desarrollo 2016 - 2021
Programa Estatal de Desarrollo Urbano de Nuevo León 2030
Plan Metropolitano 2000 - 2021
Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS-ZMM)
Plan Municipal de Desarrollo 2021 - 2024
Plan de Desarrollo Urbano Municipal de San Pedro Garza García N.L.2030
Reglamento Orgánico de la Administración Pública de San Pedro Garza García
Reglamento de Zonificación y Uso de Suelo de San Pedro Garza García
Reglamento de Cambio Climático para el Municipio de San Pedro Garza García
Guías y Manuales Urbanos
Programas Parciales de Desarrollo Urbano
Reglamento por Distrito
Documentos complementarios
Normativa referente a Ordenamiento Territorial
Normativa General
Planes y Programas de Desarrollo Urbano Municipal

1.2 Antecedentes

El caso de San Pedro Garza García

El Municipio de San Pedro tiene sus orígenes incluso antes de la llegada de los españoles, territorio habitado por chichimecas-guachichiles, sin embargo, su conformación urbana data de 1596, cuando Diego de Montemayor recibe la Hacienda de los Nogales que más tarde sería conocida como San Pedro de los Nogales y finalmente como San Pedro Garza García.

Durante aproximadamente tres siglos, la Hacienda de San Pedro permaneció como una de las principales proveedora de frutos y legumbres de Monterrey, sin embargo, hasta 1882 la ciudad creció al punto de segregarse de Monterrey y constituirse como un municipio independiente, teniendo su asentamiento donde actualmente se conoce como el Casco Urbano.

A partir de ese momento, el Municipio experimentó un rápido crecimiento y transformación urbana ligada a la industria y el comercio, atrayendo inmigrantes de todo el país
lo que detonó la construcción de nuevas calles, edificios y parques.

Uno de los principales ejemplos de el rápido crecimiento fue la urbanización de la ahora conocida Colonia del Valle vinculada a la construcción del puente Miravalle que la conecta con el Municipio de Monterrey, ésta urbanización permaneció constante, siendo hasta 1980 que se crea el Comité de Desarrollo Urbano del Municipio y de la Dirección de Urbanismo y Planificación para poder establecer los criterios y visión a futuro de la ciudad.

El crecimiento de la ciudad ha sido continuo y la creación de instituciones para su ordenamiento se vuelve fundamental, sin embargo surgen varias preguntas al momento de consolidar una visión a largo plazo.

¿Quién hace la ciudad?

A lo largo de los siglos, nuestras ciudades han resistido el paso del tiempo, pero su población es como un río en constante flujo y cambio. Cada día, diferentes actores se suman a la construcción de las ciudades, aportando tanto en lo físico y tangible, como en lo intangible, que se manifiesta en las dinámicas culturales y sociales.

La construcción de una ciudad es un proceso complejo y apasionante, que involucra a una variedad de actores. Estos actores se pueden dividir en dos grandes grupos: los actores institucionales y los no institucionales.

En el grupo de los actores institucionales encontramos a los gobiernos, encargados de los asuntos públicos. Estos operan en diferentes niveles: federal, estatal y municipal. Son los que establecen las reglas del juego y guían el desarrollo urbano con sus decisiones y políticas. Aquí se podría encontrar el IMPLANG.
Por otro lado, los actores no institucionales son igualmente vitales y variados. Aquí encontramos partidos políticos, asociaciones civiles, movimientos sociales, medios de comunicación e incluso ciudadanos y vecinos. Cada uno de ellos aporta sus intereses, recursos y estrategias únicas, influenciando y moldeando el desarrollo y la construcción de la ciudad.

La interacción entre estos actores es lo que realmente da forma al crecimiento urbano. Las decisiones de los gobiernos son cruciales, pero la participación activa de las organizaciones civiles y de los ciudadanos es lo que llena la ciudad de vida y energía. Juntos, construyen una ciudad que no solo funcione bien, sino que también sea un lugar agradable y acogedor para vivir.

Es fundamental recordar que la dinámica urbana está en constante evolución. Con cada nuevo desafío y oportunidad, los actores en la construcción de la ciudad deben adaptarse y colaborar para lograr un desarrollo sostenible y beneficioso para todos. Así, nuestras ciudades se convierten en lugares vibrantes y dinámicos.

Vista Aérea
Zona Valle
Oriente,
IMPLANG 2024

1.2 Antecedentes

¿Qué es la planeación urbana y porqué es importante?

En el IMPLANG entendemos la planeación urbana como el proceso esencial para ordenar y desarrollar ciudades de manera sostenible y equitativa. No se trata solo de asignar usos al suelo y construir infraestructura, sino de crear entornos que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos. Tradicionalmente centralizada, la planeación urbana ahora evoluciona hacia enfoques participativos, donde la comunidad y el gobierno colaboran para tomar decisiones informadas que beneficien a todos.

La planificación anticipada no solo previene problemas como la congestión y la contaminación, sino que también prepara a las ciudades para enfrentar desafíos futuros, incluidos los desastres naturales. Además, promueve una identidad comunitaria fuerte, fomentando el sentido de pertenencia y orgullo entre los habitantes.

La interdisciplinariedad es clave en este proceso, integrando áreas como la geografía, arquitectura, ciencias sociales y más, para asegurar una visión holística y equitativa.

La continuidad en la planificación es esencial para mantener el progreso incluso durante cambios de liderazgo, asegurando que los nuevos líderes adopten y mejoren los planes existentes. Las ciudades bien planificadas no sólo atraen inversión y crecimiento económico, sino que también se convierten en modelos de desarrollo urbano sostenible para otras regiones. En última instancia, una buena planificación urbana no solo transforma ciudades, sino que también asegura un futuro próspero y sostenible para las generaciones venideras.

Los tubos en Av. Gómez Morín, IMPLANG 2024

1.2 Antecedentes

¿Cuál es la situación actual en San Pedro Garza García?

El territorio municipal representa tan sólo el 0.1% del territorio estatal, mientras que la densidad de poblacional de San Pedro es de 26 habitantes por hectárea, según el Plan de Desarrollo Urbano Municipal de San Pedro Garza García, N.L. 2030, es decir, 66% menos que la densidad Urbana en Ciudad de México (75 hab/ha).

Casi la mitad del territorio municipal se encuentra resguardado por montañas, lo que presenta retos a nivel geológico e hidráulico para los asentamientos humanos, estas circunstancias aumentan los riesgos y vulnerabilidades durante fenómenos naturales o eventos hidrometeorológicos; a la par son iconos culturales y aportan beneficios ambientales.

La estructura territorial cuenta con 29.56% de suelo no urbanizable por ser Área Natural Protegida o Reserva Natural, mientras que el 63.39% es suelo urbano y tan sólo 7.05% del suelo tiene potencial de desarrollarse, es decir, tan solo 500.69 hectáreas, lo que ha impactado en el aumento de los costos del suelo y de la vivienda.

San Pedro cuenta con el 2.3% de la población estatal, con más de 132 mil habitantes y cuya edad promedio es de 35 años (más alta que la media nacional). En términos generales cuenta con una de las tasas más altas de disponibilidad de servicios, equipamiento, alfabetización y escolaridad.

El municipio se divide en 16 distritos, 9 polígonos de actuación y 259 colonias, cada una con su propia identidad y dinamismo, sin embargo, en los últimos años, el crecimiento poblacional ha tenido repercusiones en los usos de suelo, incrementando los giros comerciales y de servicios en zonas residenciales, aumentando los problemas asociados al tráfico, estacionamiento y dinámicas comunitarias en los distritos.

Por otro lado, en los últimos años, el municipio ha experimentado una tendencia al estancamiento o descenso poblacional, una de las causas probables está relacionada con la carencia de tierra y viviendas accesibles a la población joven, lo que ocasiona una falta de asimilación de nuevos habitantes y la migración de la población más joven.

Hablando en términos generales, las calles representan el 8.25% del área urbanizada, sin embargo, la mayoría de los viajes son realizados en automóvil, con una relación de un vehículo por habitante, adicionalmente, su vinculación con la zona metropolitana implica el cruce diario de más de 90 mil personas por razones de trabajo.

San Pedro es reconocido por ser uno de los municipios con mayores ingresos del país y por contar con servicios públicos de alta calidad, sin embargo, existen varios desafíos significativos relacionados con el cambio climático, el cambio demográfico y la movilidad.

Guiar el desarrollo urbano de manera sustentable y con una visión a largo plazo es crucial para mantener y mejorar la calidad de vida en el municipio, a través de la regeneración de centros urbanos cuyo énfasis se encuentre en la resiliencia y en la capacidad de rápida adaptación a una nueva realidad.

Nueva Vasconcelos, Comunicación Social San Pedro Garza García, 2024

Parque Clouthier, IMPLANG 2024

1.3 Perspectiva de Ciudad

A lo largo de la historia, las ciudades han evolucionado bajo diversos paradigmas y políticas de desarrollo. En los últimos años, la planificación urbana ha sido reconocida como un motor esencial para el desarrollo territorial, enfocándose en las personas y en la eficiente articulación de las diversas actividades urbanas. Hoy en día, las ciudades desempeñan un papel fundamental en la lucha contra el deterioro global y local, garantizando la calidad de vida de sus habitantes.

Las perspectivas de ciudad son variadas, sin embargo, se han establecido iniciativas y marcos normativos que permiten guiar de manera clara y eficiente la coordinación de acciones frente a la diversidad de actores que intervienen en las ciudades. En este sentido, existen perspectivas a nivel global, nacional, estatal y local, sin embargo, esta última se vincula con las anteriores para poder lograr una implementación en el territorio y con las personas.

En el caso de San Pedro Garza García, se destaca la incorporación de diferentes perspectivas de ciudad las cuales parten de las siguientes leyes, acuerdos, marcos normativos e iniciativas relevantes y pertinentes en la actualidad.

Nivel Internacional

México se encuentra suscrito y alineado en sus leyes a nivel nacional, estatal y local a diferentes instrumentos a nivel internacional, dentro de los que destacan los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), la Nueva Agenda Urbana, el Marco Sendai para la Reducción de Riesgos de Desastres, el Acuerdo de París, entre otros. Su perspectiva de ciudad integra conceptos sobre inclusión, seguridad, resiliencia y sostenibilidad, en específico la construcción de ciudades densas y mixtas así como la integración de tecnología y diseño para la adaptación y mitigación frente a los efectos del cambio climático.

Nivel Nacional

México a nivel nacional cuenta con el 70% de la población residiendo en áreas urbanas, siendo que la planeación ha superado la visión exclusivamente técnico-científica, incorporando experiencias y realidades cotidianas en la planeación, considerándola un mecanismo de concertación y conciliación de intereses. La perspectiva desde la Secretaría de Desarrollo Agrario Territorial Urbano establece tres principios fundamentales, en dónde la planeación debe estar centrada en las personas, ser flexible a los cambios imprevistos y con visión a largo plazo.

Asimismo, a través de la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (LGAHOTDU) establece el derecho a la ciudad como un derecho colectivo, cuya perspectiva de ciudad tiene el objetivo de reducir las desigualdades socioeconómicas que se expresan y reproducen en el territorio.

Nivel Estatal

El nuevo paradigma global y nacional ha dado lugar a la creación de instrumentos de planificación a nivel subnacional y local, permitiendo una mejor adaptación de las políticas públicas a las realidades específicas de cada región. En el Caso de Nuevo Léon, este enfoque se ha materializado a través de documentos como el Plan Estatal de Desarrollo 2022-2027 (PED) el Programa Integral de Movilidad Urbana Sustentable de la Zona Metropolitana de Monterrey 2020-2040, el Plan Estratégico para el Estado de Nuevo Léon 2015-2030, el Programa Estatal de Desarrollo Urbano Nuevo León, el Atlas de Riesgos para el Estado de Nuevo León así como los Programas Sectoriales desarrollados para atender las dinámicas territoriales del Estado.

La perspectiva de ciudad a nivel estatal se centra principalmente en 16 de los 51 municipios que conforman el Estado y forman parte de la Zona Metropolitana de Monterrey que agrupa al 80% de la población y aporta más del 87% del PIB estatal así como el 85% de las empresas. Esta visión de ciudades sostenibles se centra en posibilitar comunidades compactas, articuladas y diversas, asegurar un sistema de movilidad no motorizada y de transporte integrado, de protección al medio ambiente y adaptación y mitigación al cambio climático.

1.3 Perspectiva de Ciudad

Nivel Municipal

Asimismo, el municipio adopta una visión territorial a largo plazo, reconociendo que los procesos territoriales requieren tiempo y acciones sostenidas para lograr resultados significativos y duraderos. En este contexto, uno de los retos más importantes es responder de manera rápida y eficiente a los acontecimientos que surgen, brindando información significativa para la toma de decisiones.

La adaptabilidad y la capacidad de enfrentar los desafíos con agilidad son esenciales para mantener la visión a largo plazo sin dejar de atender las necesidades inmediatas de la comunidad. En este sentido, el enfoque del **Plan de Desarrollo Urbano Municipal de San Pedro Garza García, Nuevo León 2030**, es ambicioso, pero el proceso de planeación y construcción de la ciudad es un ejercicio que involucra a todos los que la habitan, viven y disfrutan. La colaboración y la participación ciudadana son fundamentales para dar forma a un futuro común y para que cada voz sea escuchada y considerada en la construcción de la ciudad que todos deseamos.

El Plan de Desarrollo Urbano Municipal de San Pedro Garza García, Nuevo León 2030. PDUM 2030 es un instrumento que abarca la planeación y regulación urbana del territorio municipal con una visión clara hasta el año 2030.

Este plan establece un escenario realista de desarrollo urbano a un plazo máximo de 20 años, sujeto a revisiones y actualizaciones cada tres años para asegurar su vigencia y adecuación a las necesidades cambiantes del municipio.

El PDUM se fundamenta en diagnósticos sólidos respaldados por información estadística proporcionada por el INEGI, fuentes catastrales, estudios inmobiliarios, estudios hidrológicos, geológicos, ecológicos, de movilidad y otros recursos bibliográficos, incluyendo planes y agendas de urbanismo anteriores. Estos diagnósticos se convierten en la base para identificar los desafíos y oportunidades que enfrenta San Pedro Garza García, permitiendo una toma de decisiones informada y efectiva.

El objetivo general del PDUM es **“Tener una mejor organización urbana, más protección a la vivienda individual y colectiva, mejor movilidad, servicios en general y protección al medio ambiente. Todo lo cual redundará necesariamente en un orden urbano que transmitirá seguridad y una imagen moderna y atractiva.”**

Mientras que sus objetivos particulares atienden a los deseos, necesidades y expectativas de los ciudadanos y responden de manera puntual a cinco temas fundamentales:

1. Proteger la vivienda tradicional y evitar usos inadecuados del suelo y densificación desordenada.
2. Organizar el crecimiento de comercio y servicios con enfoque en sub-centros y nodos.
3. Promover la movilidad sustentable, con transporte colectivo y alternativas como peatones y bicicletas.
4. Conservar el medio natural, protegiendo las sierras cercanas y evitando desastres durante tormentas.
5. Administrar el crecimiento con un enfoque humanista y sustentable, adaptándose a los cambios futuros.

La construcción de estos objetivos parte de una recopilación de datos e investigación para desarrollarlos, sin embargo el principal reto es materializar esa visión mediante la implementación de diversas acciones y proyectos. Estas iniciativas son las que realmente construyen y transforman las ciudades, llevándolas desde la ciudad que imaginamos hasta la ciudad qué hacemos.

El PDUM desglosa la visión en cinco temas fundamentales, cada uno abarcando un aspecto crucial para hacer realidad la visión propuesta. Estos temas son:

1. Infraestructura
2. Medio Natural
3. Imagen Urbana
4. Suelo
5. Movilidad

Cada uno de estos temas es un pilar esencial para la construcción y transformación de la ciudad. Actualmente esa visión ya se está implementando y hasta el momento de los 183 programas y proyectos 28% ya están ejecutados y 25% están en proceso, es decir que la visión ha sido implementada en más del 50%, lo que significa que se requiere continuar con acciones sostenidas para continuar con los cambio sostenidos y duraderos.

Sabemos que el PDUM es una oportunidad única para construir el futuro de San Pedro Garza García. Cada uno de nosotros juega un papel crucial en este proceso de transformación urbana y creación de una ciudad más próspera, inclusiva y sustentable, pero para esta implementación, se requiere un Instituto de Planeación.

Parque Clouthier, IMPLANG 2024

1.3 Perspectiva de Ciudad

Nuestra *Misión*

Diseñar y orientar el desarrollo urbano del municipio de San Pedro Garza García a través de planes, programas y políticas públicas para lograr una ciudad inclusiva, segura, resiliente y sostenible.

Nuestra *Visión*

Ser el Instituto de Planeación y Gestión Urbana cuyo impacto trascienda en el tiempo abordando las necesidades de las generaciones futuras del municipio de San Pedro Garza García.

Los Institutos de Planeación a nivel municipal en México inician en la década de los 90, la reforma a la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano (DOF:01/06/2021) incluye por vez primera a nivel nacional las definiciones de Institutos de Planeación, sean estos municipales, intermunicipales o metropolitanos. Estas oficinas de urbanismo analizan, estudian, planean y gestionan las ciudades desde una perspectiva integral, sostenible y ciudadana con visión a largo plazo. Tienen la posibilidad de contar diferentes historias en cada uno de los municipios que tomaron la decisión de planear sus ciudades.

En nuestro caso el Instituto Municipal de Planeación y Gestión Urbana (IMPLANG) de San Pedro Garza García es un Organismo Público Descentralizado enfocado a la planeación urbana a nivel municipal. Trasciende administraciones para asegurar que los planes urbanos a largo plazo mantengan la continuidad del buen desarrollo de la ciudad.

¿Qué hacemos?

Generamos estudios técnicos, política pública, programas, planes y estrategias para la planeación urbana a largo plazo a nivel municipal. Con una visión de ciudad inclusiva, segura, resiliente y sostenible para todas las personas y la naturaleza.

En el IMPLANG trabajamos en asegurar que el desarrollo urbano de la ciudad sea compartido, ordenado y sostenible. De manera integral se contribuye a crear una ciudad que no solo responda a las necesidades actuales, sino que también esté preparada para los desafíos futuros.
Asimismo, brindamos asesoramiento y orientación técnica, diagnósticos e innovación urbana para guiar al municipio en planeación y gestión urbana.

Mejorando el ordenamiento territorial, el uso del suelo, planificar infraestructura vial y de transporte, diseñar y crear espacios urbanos con criterios de vanguardia, accesibilidad y políticas sostenibles.

¿A qué nos comprometemos?

El IMPLANG se compromete a liderar la transformación hacia una ciudad más habitable y conectada, donde cada barrio refleje la diversidad y las necesidades de sus residentes.

Fomentaremos una cultura de participación ciudadana activa, donde la comunidad no solo sea parte del proceso de planificación, sino también copartícipe en la gestión y mantenimiento de su entorno urbano.

Con un enfoque en la innovación y la colaboración, nuestro objetivo es establecer un estándar de excelencia en la gestión urbana, asegurando que nuestras decisiones y acciones sean siempre orientadas hacia un futuro sostenible y equitativo para todos los ciudadanos de San Pedro Garza García.

Vista Aérea San Pedro Garza García Zona Fátima, IMPLANG 2023

02 Planes, Programas y *Proyectos*

El implementar una visión de ciudad a largo plazo requiere de un plan, sin embargo la coordinación y participación de las personas e instituciones es clave para realizar planes, programas, acciones y proyectos. Este capítulo agrupa éstos por eje temático, apreciando el producto final y su vinculación con el resto de la ciudad, aquí se plantea que una visión a largo plazo deviene de implementar proyectos y acciones que se vinculan de origen.

1.1 Planeación Urbana
1.2 Diseño Urbano
1.3 Movilidad
1.4 Gestión Urbana

2.1
Planeación
Urbana

Conversaciones con **Eduardo Armando Aguilar Valdez**

Cuarto Regidor

"La comunicación y transparencia es elemental para el éxito de un proyecto"

¿Qué pasaría si no existieran planes y programas de Desarrollo Urbano?

Uno de los principales efectos sería la incertidumbre, no saber hacia dónde va la ciudad o hacia dónde queremos que vaya la ciudad. Una ciudad confluye en muchas distintas fuerzas, intereses, necesidades, que si no están claras, identificadas o planteadas en un documento es muy difícil que todos sepamos hacia dónde vamos y poder tener una visión común a través de estos documentos.

¿Cómo se definió la intervención en Centro Valle, Casco Urbano y Calzadas?

El municipio y la ciudad son muy diversos en cuanto a sus condiciones, características, necesidades. No es lo mismo hablar de la zona del Casco que de la zona de montaña, que de la zona de Valle Oriente. Entonces lo primero fue definir los polígonos para cada una de estas zonas. Y a partir de ahí entonces sí empezar a trabajar en un diagnóstico de las necesidades y características de cada una de estas zonas.

Principalmente lo que identificamos en estas primeras zonas de intervención, (es que) son zonas muy estratégicas de la ciudad en cuanto a su ubicación y los servicios que brindan, pero que presentan una problemática de pérdida de población. A través de los programas parciales se establecen los lineamientos, la visión para estas zonas específicas de la ciudad, sin tener que modificar otras áreas.

¿Qué se requiere para que un proyecto sea exitoso?

Creo que la comunicación y la transparencia, en cuanto a resultados, es muy importante para el seguimiento y el éxito de los proyectos.

¿Cuál consideras que fue la aportación del IMPLANG a estos proyectos en la ciudad?

El principal, es que el IMPLANG ha apoyado mucho desde la parte técnica, análisis, estudios. Pero la parte más valiosa que desde mi punto de vista aporta un Instituto de Planeación es la construcción de una visión colectiva. Los procesos participativos que permiten que esta visión no solamente atienda a las necesidades de infraestructura que pueden hacerse a través de estudios de ingeniería, movilidad, y otros, sino a las necesidades de las personas que habitan en estos distritos, sus necesidades reales, sus prioridades como sociedad, como cultura.

Contenido
Planeación Urbana *2.1*

Planes y Programas de Desarrollo Urbano

1. Programa Parcial Centro Valle 2021- 2040 *40*
2. Programa Parcial Calzadas 2021- 2040 *46*
3. Programa Parcial Casco Urbano 2023 - 2040 *50*
4. Aprovechamientos Urbanos Optativos / Reglamento de Zonificación *56*

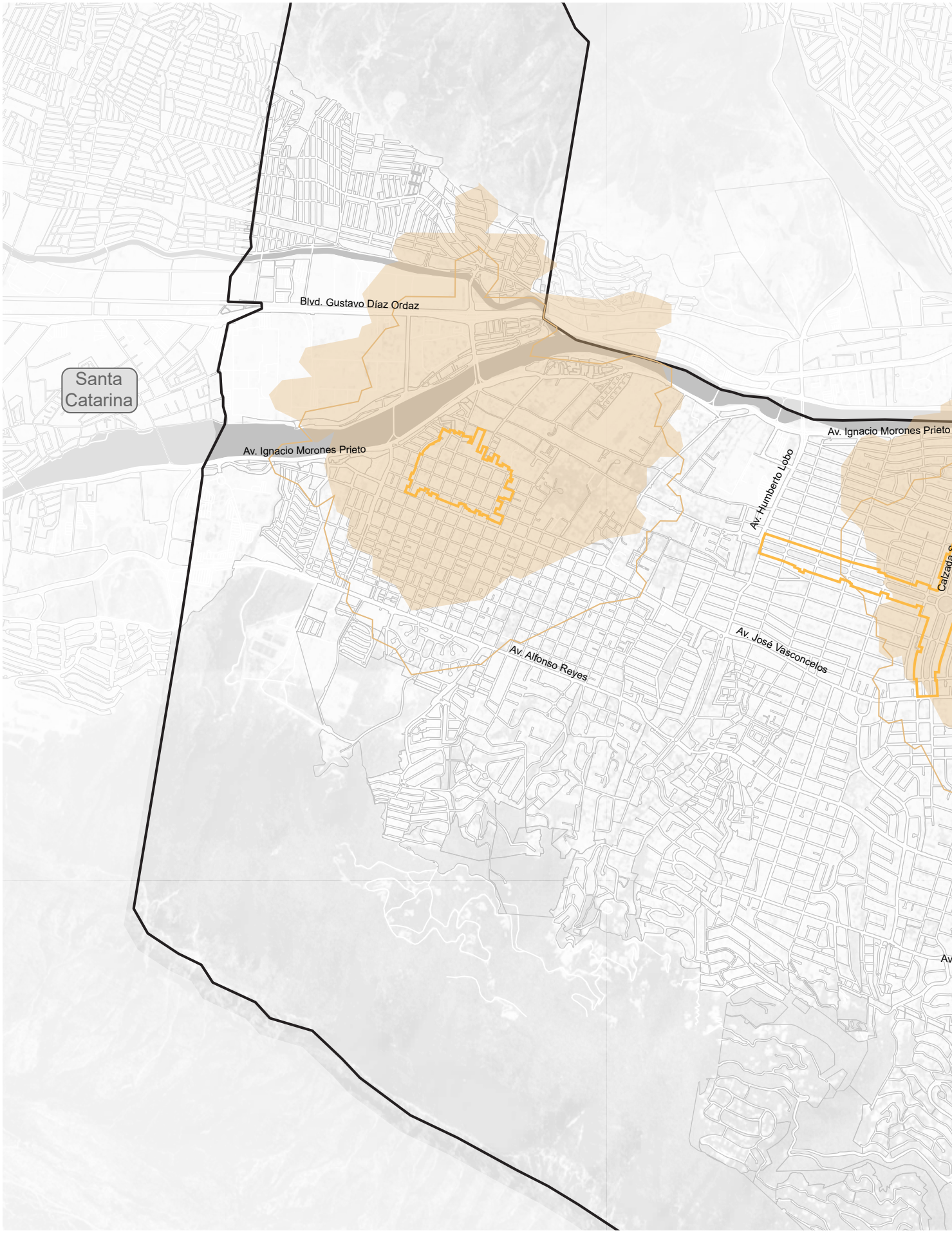
Estudios

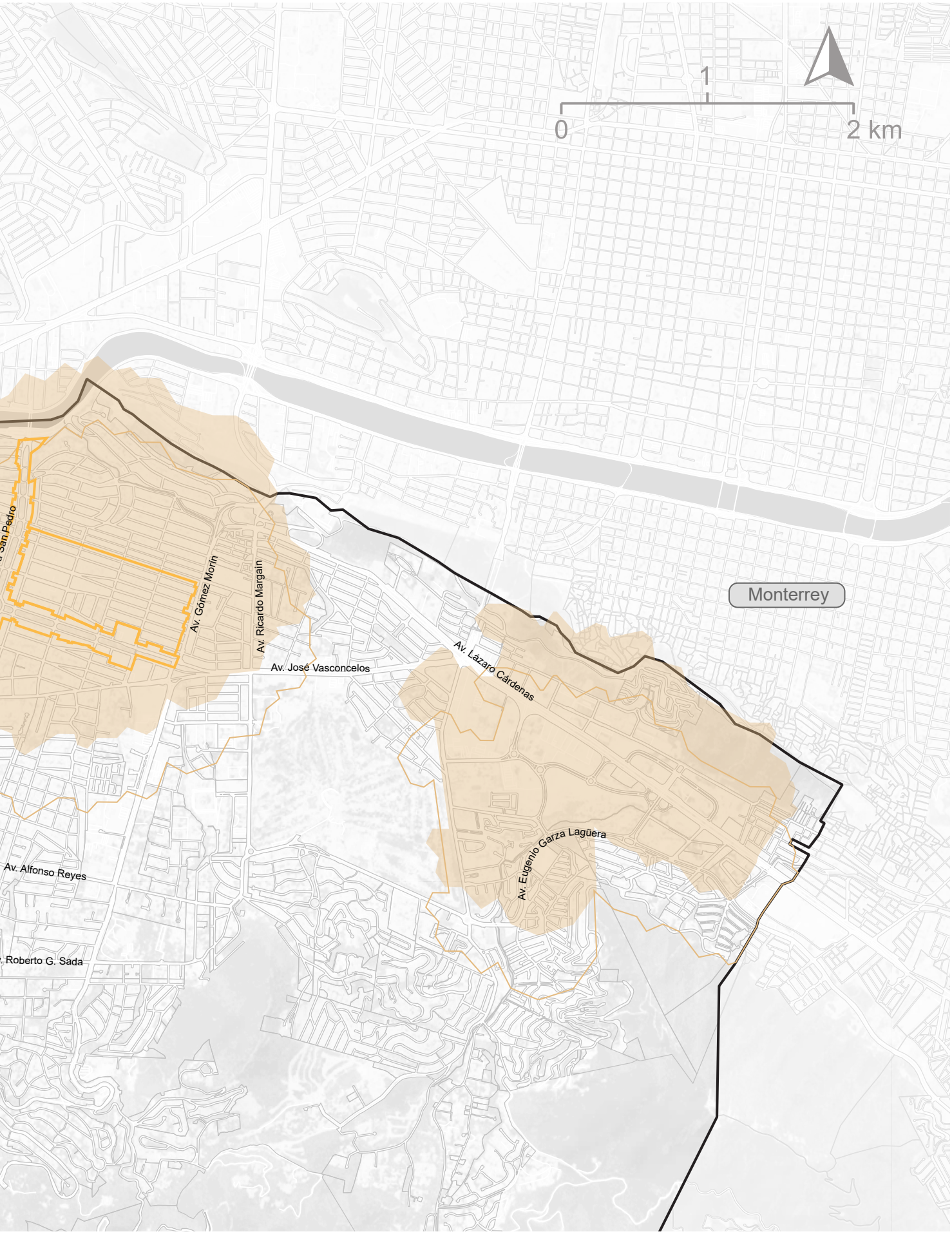
5. Estudio Preliminar del Perfil de Resiliencia *58*
6. Estudio de Imagen Urbana de Casco Urbano *60*
7. Manual de Lineamientos de Planeación Urbana *62*

Acciones y Programas

8. Visualizador de Indicadores *64*

Portafolio de proyectos de Planeación Urbana




1
0
2 km
Monterrey
Av. Gómez Morín
Av. Ricardo Margain
Av. José Vasconcelos
Av. Lázaro Cárdenas
Av. Eugenio Garza Lagüera
Av. Alfonso Reyes
. Roberto G. Sada

01. Programa Parcial de Desarrollo Urbano Centro Valle 2021 - 2040

Fecha de inicio y término

Abril 2020 - Vigente desde Noviembre 2022

Tipo de Proyecto

Planes y Programas de Desarrollo Urbano

Ejes del PDUM

- Imagen Urbana
- Uso de Suelo
- Medio Natural
- Infraestructura
- Movilidad
- DDE
- Espacio Público

Fotografías

IMPLANG, 2024

Guía a la ciudad a ser inclusiva, accesible y sostenible para todos sus habitantes, transformando las aspiraciones urbanas en una realidad tangible.

Ubicación

Polígono de Actuación Centro Valle delimitado al norte por la calle Río Guadalquivir, al oriente por Av. Manuel Gómez Morín, al sur por los lotes con frente a la calle Río de la Plata y al poniente con los predios frente a la calle Río Grijalva Norte.

Introducción

El Plan de Desarrollo Urbano Municipal de San Pedro Garza García (PDUM), con visión al 2030, es el instrumento rector que establece las estrategias y acciones urbanas para regular el territorio municipal, con una superficie de 7,092.60 hectáreas, alineado a la normativa federal y estatal. Este plan contiene un diagnóstico extenso para generar estrategias puntuales a través de una visión integral abordando la zona urbana, las áreas naturales protegidas, los usos de suelo, el espacio público, la infraestructura y la movilidad. Además, para atender el desarrollo urbano de San Pedro, en el PDUM se identificaron zonas o subcentros con características específicas que generan dinámicas diferentes, requiriendo un marco de regulación individualizado. Así nacen los Distritos de Desarrollo Específico (DDE) o Polígonos de Actuación (PA), regulados mediante Programas Parciales que permiten optimizar la vocación de estas áreas y atenderlas de manera más puntual y particular.

Problemática

Centro Valle es un PA con características específicas en donde el Programa Parcial se elabora para atender las problemáticas acumuladas y potenciar su vocación habitacional, comercial y de servicios. Para lograrlo, el Instituto Municipal de Planeación y Gestión Urbana (IMPLANG), junto con el Consejo Municipal de Participación Ciudadana para el Desarrollo Urbano y Vivienda, lideró este esfuerzo, con el impulso y participación de representantes ciudadanos, técnicos, asociaciones civiles y funcionarios. Esta zona que se desarrolló en los años 60´s, tenía décadas sin renovarse y atender a las dinámicas del presente. Las vecinas y vecinos habían impulsado y presentado iniciativas para atender el futuro de este polígono.

Para realizar un Programa Parcial, es necesario de un diagnóstico inicial el cual se basó en cinco ejes principales: sociedad y economía, desarrollo urbano y usos del suelo, movilidad y accesibilidad, espacio público e imagen urbana, e infraestructura. Estos mismos, son parte también de las estrategias para llegar al objetivo.

El Centro Valle, con una superficie de 59.32 hectáreas (0.8% de San Pedro), es una zona estratégica por su concentración de servicios y comercio, aunque ha experimentado una pérdida de población desde 1990 debido a la conversión de usos habitacionales a comerciales y de servicios, así como el aumento del valor del suelo. Esta área muestra una predominancia de edificaciones de uno a dos pisos que contrastan con pocos edificios de gran altura, lo que revela un desequilibrio en los lineamientos establecidos. Lo anterior, ha encarecido la vivienda, haciéndola poco accesible y desincentivando el desarrollo de la zona.

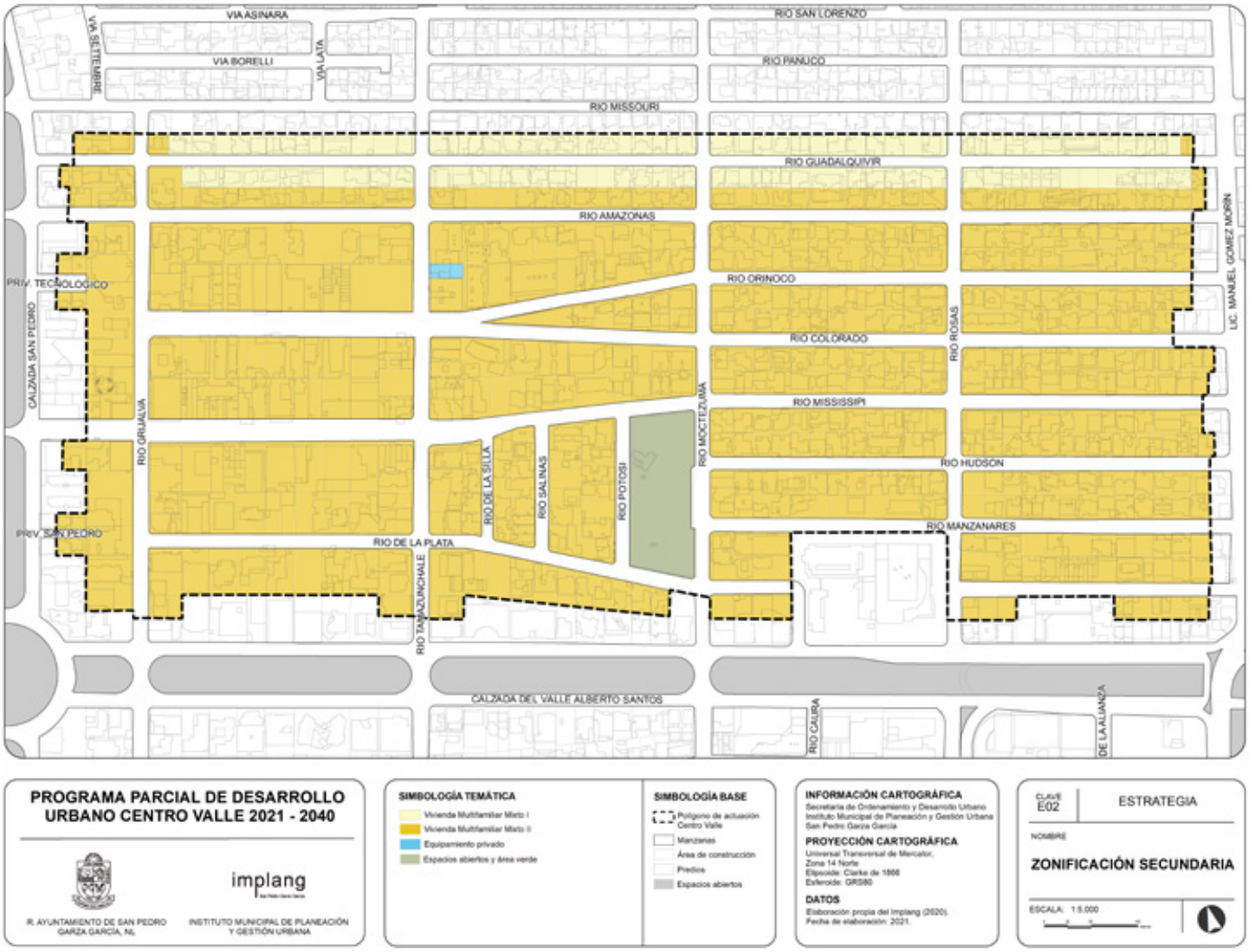
El diseño del Centro Valle se encamina a ser inclusivo y apto para una población diversa, ofreciendo una amplia gama de oportunidades que mejoren la calidad general de vida de sus habitantes de hoy y el futuro.

Por otro lado, la movilidad en Centro Valle, como en el resto de la ciudad, se caracteriza principalmente por el uso del vehículo particular, causando congestión y alta demanda de estacionamientos, siendo la movilidad peatonal limitada e insegura debido al mal estado de las aceras y la falta de infraestructura para bicicletas.

En el caso de la infraestructura de Centro Valle hay un envejecimiento evidente debido a la antigüedad de la colonia, necesitando una renovación urgente. El Programa Parcial contempla la actualización de redes de agua potable, drenaje sanitario, drenaje pluvial y electricidad para evitar riesgos y mejorar el funcionamiento urbano.

Objetivo

Mejorar la organización urbana, proteger la vivienda, fomentar la movilidad sustentable, mejorar los servicios y proteger el medio ambiente, todo ello transmitiendo una sensación de seguridad y modernidad.



Plano E02 Zonificación Secundaria
IMPLANG, 2020

Aporte generales

El Programa establece directrices para cada uno de los cinco ejes analizados dentro de lo que destaca en economía y sociedad: Lograr una ciudad más humana y con participación ciudadana que dé continuidad en la planeación y viabilidad financiera.

Crear un ambiente que promueve la equidad de género mediante el cuidado de la percepción de seguridad en el espacio público por parte de la población vulnerable, en especial por niñas y mujeres, quienes de acuerdo a la estadística son más propensas a sufrir situaciones de violencia en la ciudad.

Esta visión se complementa con el objetivo de movilidad y accesibilidad, en donde se busca alcanzar una ciudad segura y bella con conectividad, movilidad activa y sin emisiones; a través del diseño de sus espacios públicos, espacios privados abiertos e imagen urbana, que propicien la percepción de seguridad de los usuarios.

Lo anterior en conjunto con el de desarrollo urbano y uso de suelo, que busca alcanzar un proceso de urbanización sostenible mediante un modelo de ciudad compacta, equitativa y resiliente. Finalmente, se espera lograr un crecimiento urbano ordenado y sostenible en el uso de sus recursos, reflejado en un adecuado funcionamiento y mantenimiento de sus servicios de infraestructura pública.

Para saber más, escanea el código QR para consultar el "Programa Parcial de Desarrollo Urbano Centro Valle 2021-2040"

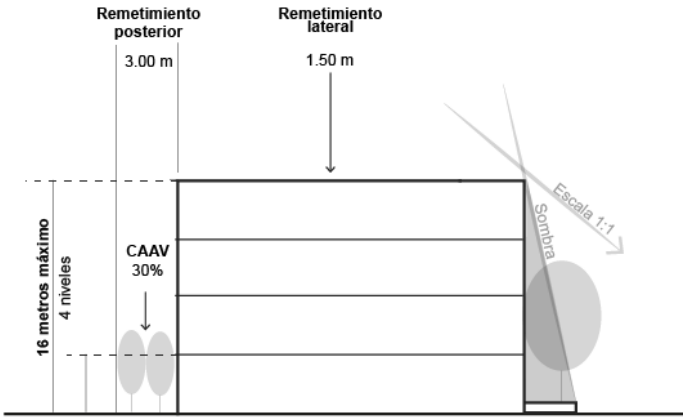


Diagrama Remetimientos en Vivienda Multifamiliar Mixto I
IMPLANG, 2020

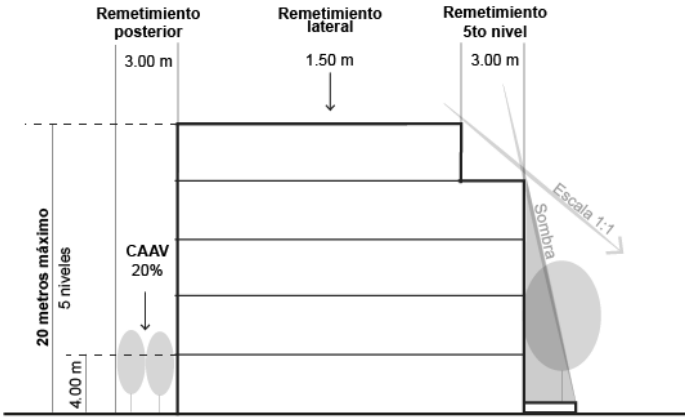


Diagrama Remetimientos en Vivienda Multifamiliar Mixto II
IMPLANG, 2020

El Programa Parcial Centro Valle marca las estrategias para reactivar, transformar y potencializar al polígono de actuación en un lugar atractivo, cómodo, ordenado y óptimo para vivir, pasear, comprar, trabajar y jugar.

Aporte a San Pedro y al urbanismo

Centro Valle destaca por su valor paisajístico, sus vistas y conexión con la Sierra Madre Oriental, aunque el interior del polígono enfrenta problemas de desorden y falta de arborización. El programa promueve la revitalización, la sinergía con el ecosistema, la implementación de infraestructura verde, la reforestación de espacios públicos y la implementación de vegetación nativa, mejorando con todo ello la convivencia y resiliencia ambiental.

Resultados

La implementación del PDUM así como del Programa Parcial nos acerca a ser una ciudad más inclusiva, segura, resiliente y sostenible requiriendo la participación activa de todos y todas para lograrlo. Este documento, con una misión clara de orientar el desarrollo urbano y una visión de futuro que trasciende generaciones, el Centro Valle tiene todo el potencial para ser ejemplo de regeneración urbana atractiva, cómoda y óptima para vivir, trabajar y disfrutar.

02. Programa Parcial de Desarrollo Urbano Calzadas 2021 - 2040

Fecha de inicio y término

Abril 2020 - Vigente desde Noviembre 2022

Tipo de Proyecto

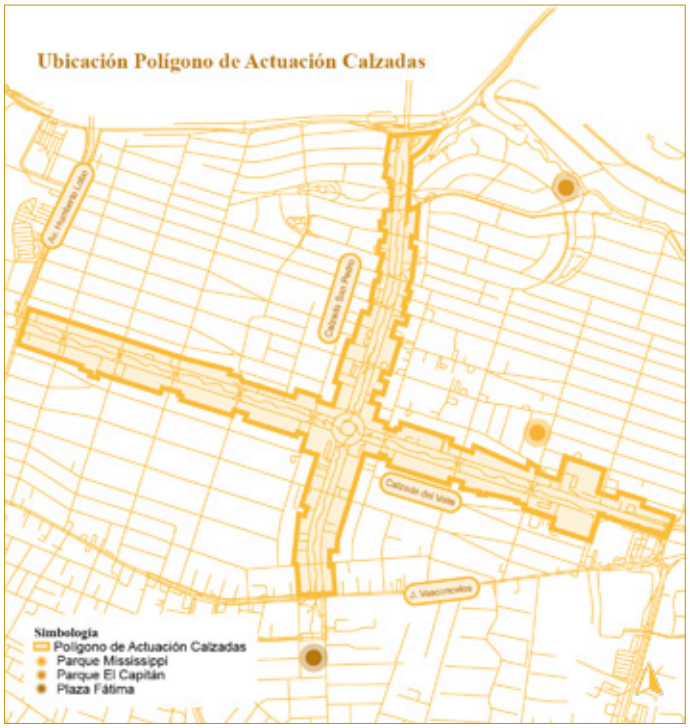
Planes y Programas de Desarrollo Urbano

Ejes del PDUM

- Imagen Urbana
- Uso de Suelo
- Medio Natural
- Infraestructura
- Movilidad
- DDE
- Espacio Público

Fotografías

Comunicación Social San Pedro Garza García, 2023



Ubicación

El polígono de actuación Calzadas está definido por los predios que dan frente a las Calzadas San Pedro y Del Valle, por lo que su delimitación es en forma de cruz, teniendo como límites al norte la avenida Ignacio Morones Prieto, al sur la avenida José Vasconcelos, al oriente la avenida Gómez Morín, y al poniente la avenida Humberto Lobo.

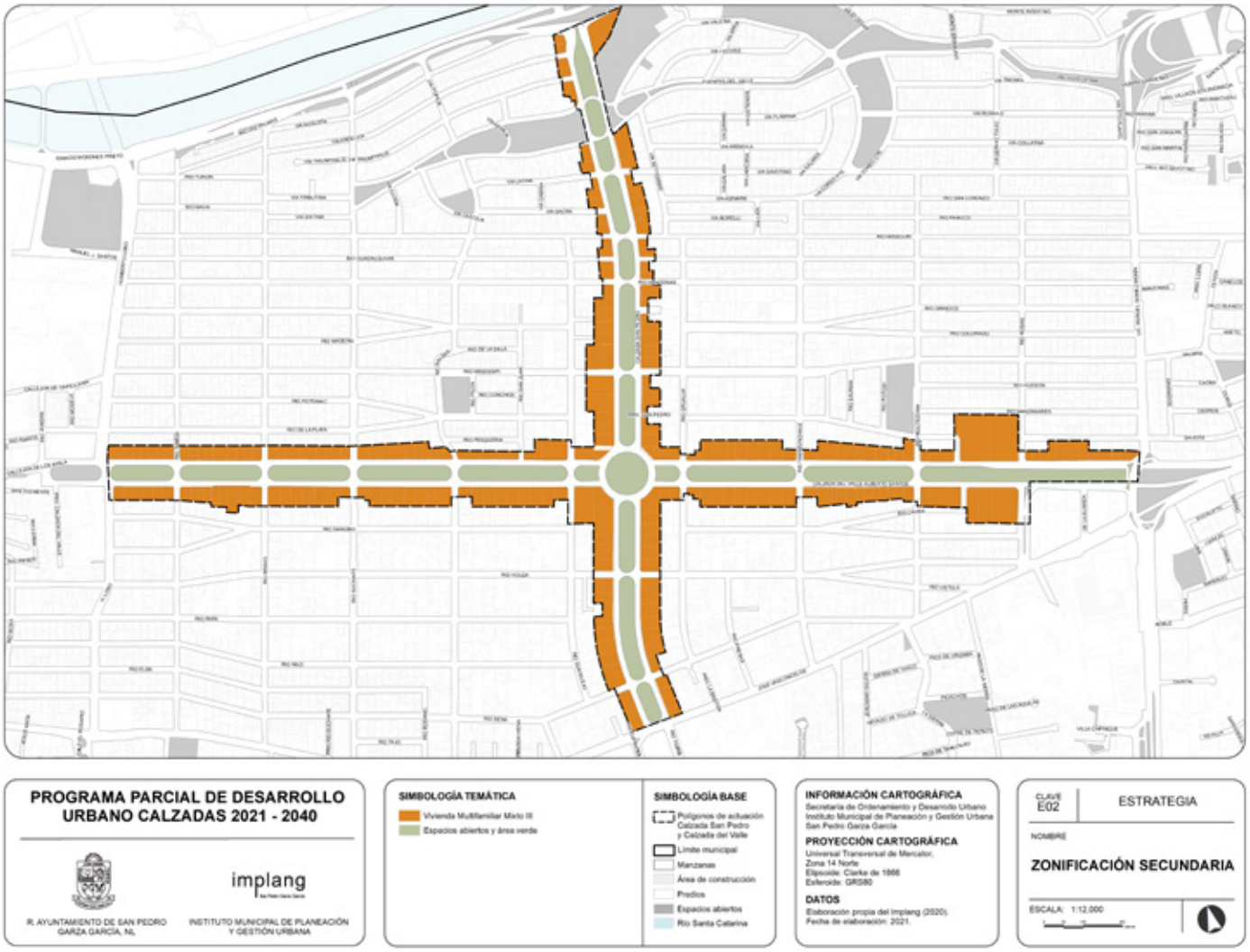
Este Polígono, que abarca 65 hectáreas, busca abordar desafíos de movilidad, accesibilidad, vivienda y calidad del espacio público.

Introducción

En el corazón de San Pedro Garza García, Las Calzadas se sitúan en el valle con vistas privilegiadas a la Sierra Madre Oriental y Las Mitras. Siendo en sus inicios campos agrícolas hidratados por cinco acequias provenientes del río Santa Catarina. En su primera urbanización, en los años 50, esta zona fue diseñada como una colonia residencial suburbio de la ciudad de Monterrey bajo un concepto de ciudad jardín, desde entonces estas avenidas combinan áreas verdes públicas y privadas con altos estándares urbanísticos, convirtiéndose en un lugar icónico no solo del municipio de San Pedro, sino del Área Metropolitana de Monterrey.

Sus espacios públicos arbolados y bien mantenidos ofrecen, tanto a residentes como a visitantes, un espacio para el paseo y disfrute.

Desde su urbanización a mediados de los 40 y 50, y con su último tramo completado en 1977, la zona ha experimentado una transformación significativa y exponencial con la creciente mancha urbana, pero no una adaptación de zonificación de usos de acuerdo a las dinámicas actuales y futuras que marca el desarrollo del municipio.



Plano E02 Zonificación Secundaria
IMPLANG, 2020

Problemática

Este Polígono, que abarca 65 hectáreas, busca abordar desafíos de movilidad, accesibilidad, vivienda y calidad del espacio público. Se ha identificado que un exceso de espacios comerciales y de oficinas genera congestión vehicular y altos precios de vivienda, generando productos poco accesibles económicamente para familias jóvenes. Aunque la zona se presenta como de uso mixto, poco más del 50% del área construida es comercial u oficinas, y un 9% permanece baldío. La infraestructura existente, específicamente en el cuadrante norte de Calzada San Pedro, no favorece la caminabilidad ni la movilidad activa, con aceras invadidas y estacionamientos que fomentan el uso del automóvil.

Objetivo

El Programa Parcial establece estrategias urbanas para mejorar las condiciones de Las Calzadas, entre los ejes principales del programa se encuentran el medio ambiente, la movilidad sustentable, el desarrollo urbano y la participación ciudadana. Se impulsa en mantener y mejorar la arborización, la infraestructura verde, optimizar el drenaje pluvial, y promover la movilidad peatonal y ciclista. Además, se prioriza el desarrollo de viviendas asequibles para jóvenes y la creación de una ciudad mixta y compacta que fomente una vida urbana activa y segura.

Para saber más, escanea el código QR para consultar el "Programa Parcial de Desarrollo Urbano Calzadas 2021-2040"

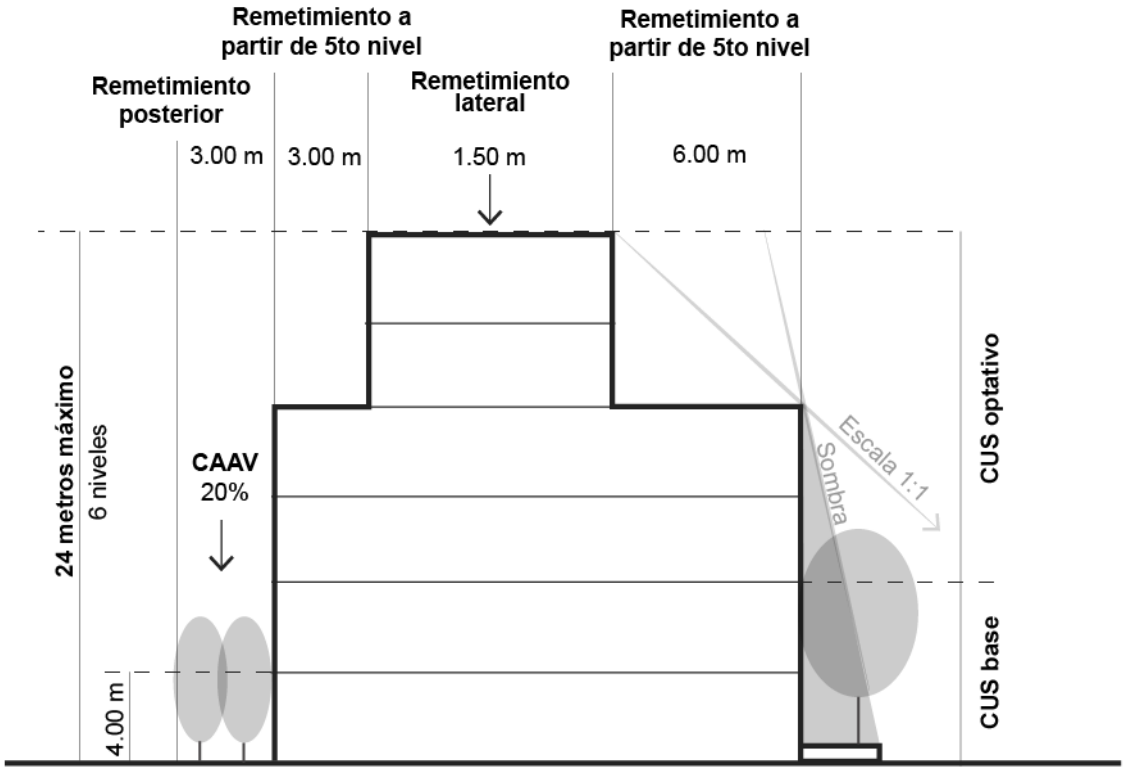


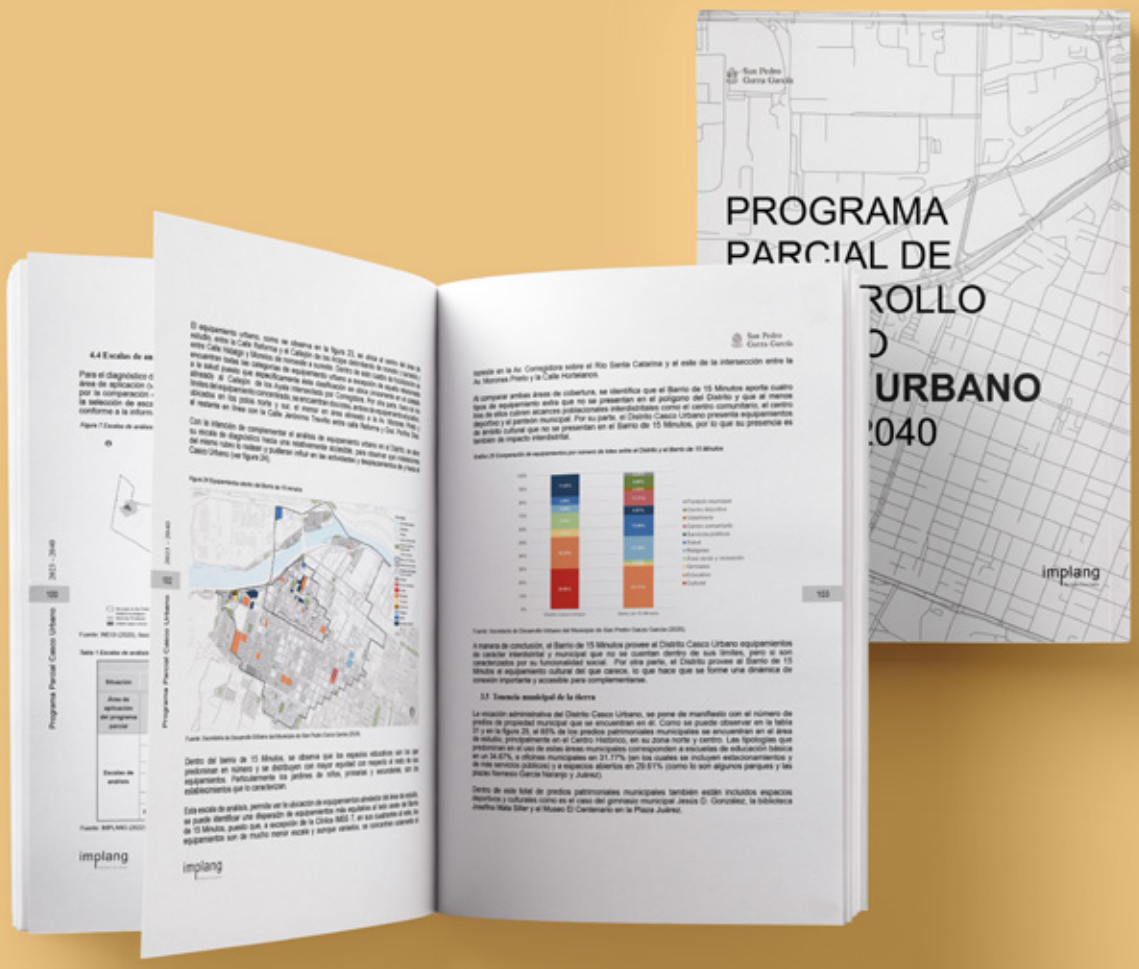
Diagrama Remetimientos en Vivienda Multifamiliar Mixto III
IMPLANG, 2020

Aporte a San Pedro y al urbanismo

La implementación del Programa ha contado con una amplia participación ciudadana, involucrando a dependencias gubernamentales, consejos de participación, académicos y especialistas. Este proceso colaborativo ha permitido la ejecución de proyectos tempranos que priorizan la vivienda, renovando la zona que se ha despoblado con los años y aumentando las oportunidades de habitabilidad. También se han llevado a cabo mejoras en la infraestructura urbana, como la renovación de aceras y la eliminación de obstrucciones para una mejor accesibilidad universal, imagen urbana e impulso de las actividades sociales y económicas.

El Programa Parcial no solo aborda las necesidades actuales de Las Calzadas, sino que también las metropolitanas al ser un punto de tránsito intermunicipal y ser un modelo flexible que puede aplicarse a otras áreas de la ciudad con problemas similares.

La participación activa de la sociedad ha sido clave para el éxito de este proyecto, asegurando que la visión a futuro refleje las necesidades y aspiraciones de todos los involucrados, transformando Las Calzadas en una zona vibrante y accesible, donde se pueda vivir, pasear, habitar, desarrollar, compartir y disfrutar de la vida urbana.



03. Programa Parcial de Desarrollo Urbano Casco Urbano 2023 - 2040

Fecha de inicio y término

Diciembre 2021 - En proceso de publicación y registro.

Tipo de Proyecto

Planes y Programas de Desarrollo Urbano

Ejes del PDUM

- Imagen Urbana
- Uso de Suelo
- Medio Natural
- Infraestructura
- Movilidad
- DDE
- Espacio Público

Fotografías

IMPLANG, 2024.
Amor Arquipolitécnico, 2024.
Ariadna Hilario, 2024.
Eduardo Simón, 2024.

Introducción

El Distrito Casco Urbano tiene una superficie total de 56.9 ha y representa 0.80% del total municipal. En el interior del mismo, se encuentra el Polígono de Actuación Centro Histórico (CH), definido desde el 15 de septiembre de 2006 por Decreto Estatal, el cual comprende una superficie de 26.78 ha.

Ubicación

El Distrito tiene una delimitación irregular, que se resume: Al sur con la Av. Vasconcelos, al norte con el callejón de los Ayala, al oriente con la calle Gerónimo Treviño y al Poniente con la calle Jiménez y los predios contiguos a Ignacio Morones Prieto.

El Casco Urbano es reconocido por mantener una vida de barrio, de tradición y una comunidad de vecinos involucrados en su cuidado.

Proyecto

El Programa Parcial de Desarrollo Urbano Casco Urbano 2023-2040 es uno de los instrumentos de ordenamiento territorial establecidos en el Plan de Desarrollo Municipal de San Pedro Garza García, N.L., con visión al 2030. Dentro de este distrito, el Polígono de Actuación (PA) Centro Histórico se destaca por ser una zona protegida que alberga el patrimonio histórico y cultural de los orígenes del municipio, desde su inicio como hacienda “San Pedro de los Nogales” en 1624, hasta su designación como municipio independiente en 1882.

Cuenta con una traza urbana que sigue la tradición colonial con retículas cuadradas de aproximadamente 100 por 100 varas (83.8 por 83.8 metros); cada manzana estaba dividida en cuatro predios (conocidos como solares), de los cuales ya quedan pocos pues se fueron dividiendo para formar viviendas individuales, sin embargo, sigue siendo caminable conectada a la metrópoli, con vistas a las montañas y con la presencia de un comercio local que satisface las necesidades de los habitantes. Al analizar el distrito, se consideraron cinco ejes primordiales: sociedad y economía, desarrollo urbano y usos de suelo, patrimonio, espacio público e imagen urbana, movilidad y accesibilidad e infraestructura.

El Programa Parcial de Desarrollo Urbano Casco Urbano 2023-2040 propone una visión al 2040 donde el Casco es un sitio de orgullo para todos los sampetrinos, protegiendo, celebrando y promoviendo el patrimonio histórico y cultural.

Fotografía: Ariadna Hilario y Eduardo Simón, 2024.

Problemática

Según el censo 2020 del INEGI, el Casco Urbano cuenta con 2,943 habitantes, equivalente al 2.23% de la población municipal. En los últimos 20 años, ha perdido residentes, con una población envejecida y una disminución de nacimientos. La población ha envejecido al punto de que por cada niño hay tres adultos mayores, y una de cada diez personas presenta alguna discapacidad o limitación. Esta disminución de habitantes ha reducido la densidad de población en un 70% y ha aumentado los lotes baldíos hasta en un 76%, impactando en la dinámica social y económica de la zona, así como un potencial de espacio y habitabilidad para devolver el dinamismo y vitalidad al polígono.

La dinámica económica del Casco se basa en el comercio local y la prestación de servicios, por cada vecino del Casco hay un empleado que trabaja en la zona, provocando congestión vial y excesiva demanda de estacionamiento.

En términos de movilidad y accesibilidad, aunque la traza urbana facilita la movilidad peatonal y ciclista, la infraestructura vial prioriza la movilidad motorizada y las banquetas están en mal estado y obstruidas, dificultando el tránsito peatonal seguro y accesible.

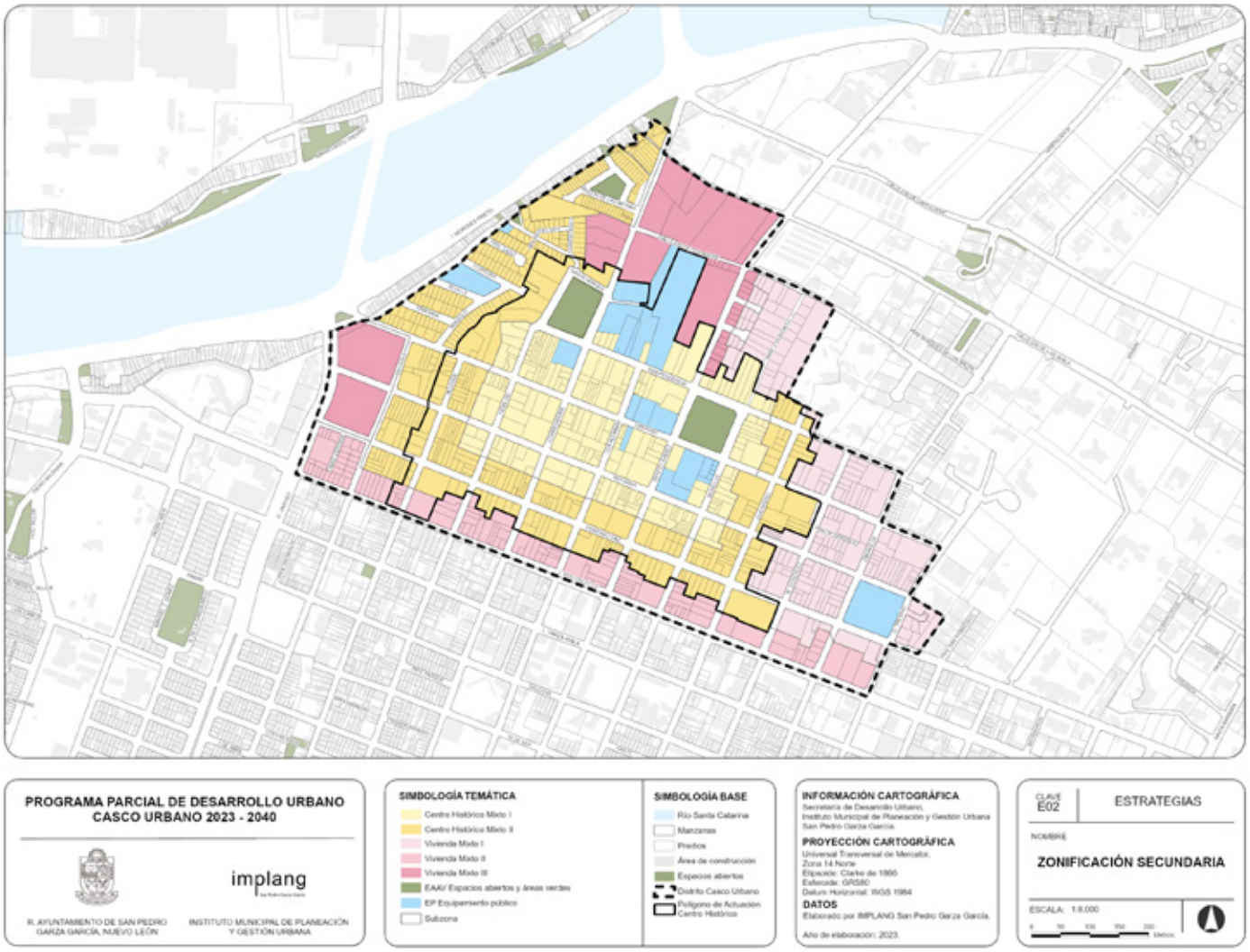
El casco tiene un gran valor del patrimonio cultural importante, el INAH (Instituto Nacional de Antropología e Historia) reconoce los inmuebles con valor histórico y cultural, fundamentales para la identidad del Casco. Se destacan el Museo El Centenario, la biblioteca Josefina Mata Siller, la Casa de Valentín Verástegui, la parroquia de Nuestra Señora de Guadalupe, la Plaza Juárez y el Parque Nemesio Naranjo. Sin embargo, el paisaje e imagen urbana se han visto afectados por la falta de arbolado continuo, deterioro de las aceras, aglomeración de estacionamiento en vía pública, y la contaminación visual por el exceso de cableado aéreo.

Objetivo

Este plan parcial propone recuperar la identidad y características de la vida de barrio, frenar el crecimiento de oficinas y talleres, y priorizar giros complementarios a la vivienda. Además, se pretende lograr un espacio público seguro, incluyente y bello, mediante la generación de instrumentos de imagen urbana y lineamientos que permitan la conservación de las construcciones vernáculas y rehabilitación del espacio público y las aceras.

En sociedad y economía, se busca un distrito más igualitario, fomentando la participación comunitaria en los cambios distritales y aumentando la población joven, considerando las necesidades de la población vulnerable. El desarrollo urbano se enfocará en la proximidad, compactación, equidad y resiliencia, con un balance entre vivienda y diversidad de usos, transporte urbano accesible y una infraestructura para la movilidad activa y sin emisiones.

Fotografía: Ariadna Hilario y Eduardo Simón, 2024.



Plano E02 Zonificación Secundaria
IMPLANG, 2023

Enfoque

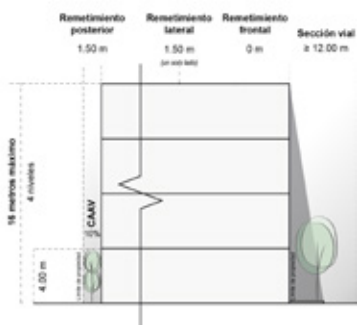
Por las características y vocación del Casco Urbano, se definen cinco sub-zonas con lineamientos urbanos diferenciados. Estas incluyen el Centro Histórico y las zonas de Vivienda Mixto. El programa propone un reglamento de imagen urbana, un catálogo de edificaciones vernáculas y políticas de intervención y protección del patrimonio municipal, manteniendo la uniformidad y reforzando la identidad de la zona.

La realización de este programa fue un trabajo conjunto entre dependencias gubernamentales, consejos municipales, académicos, especialistas y grupos de acompañamiento ciudadano que empezó dos años antes de la aprobación de este instrumento, sin antes mencionar que la estrategia estaba planteada en el PDUM desde el 2014 como uno de los Distritos de Desarrollo Específico que requiera una estratégia específica. Durante este tiempo, se llevaron a cabo diferentes eventos en donde se involucró a la ciudadanía a través de recorridos, talleres, pláticas sobre la importancia de la memoria histórica y más de 15 sesiones de trabajo con actores como, grupos de acompañamiento, consejos consultivos y especialistas en conservación histórica.

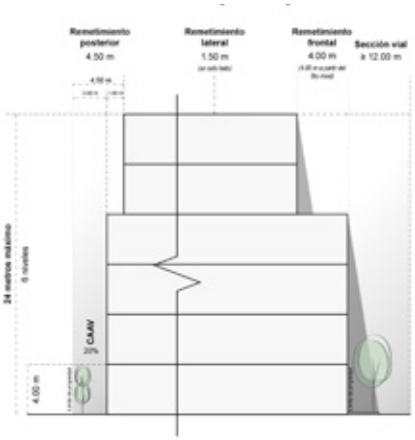
Estas sesiones de trabajo, se dieron a manera de reuniones de seguimiento en las cuales, a través de dinámicas, se fueron identificando los problemas que padece la zona, con esta información en siguientes sesiones, se realizaron análisis para entender mejor su dinámica, las subsecuentes sesiones tuvieron como objetivo buscar y proponer soluciones en conjunto, después se realizaron ejercicios para validar la viabilidad de esas soluciones propuestas para finalmente afinar los lineamientos técnicos que se plasmaron en el documento.

Para saber más, escanea el código QR para consultar el "Programa Parcial de Desarrollo Urbano Casco Urbano 2023-2040"

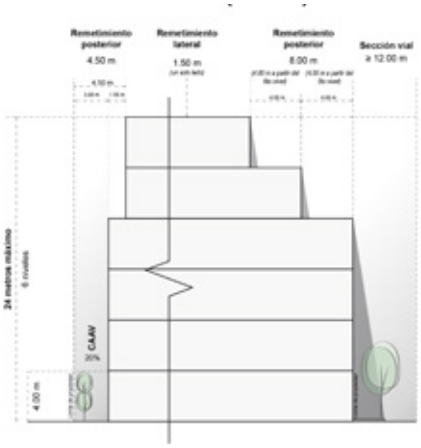
Vivienda Mixto I (VM-I)



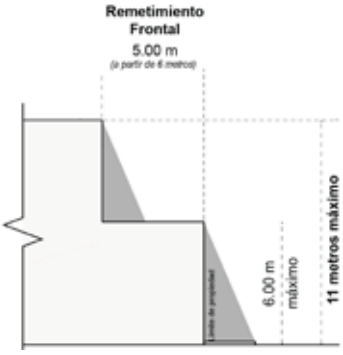
Vivienda Mixto II (VM-II)



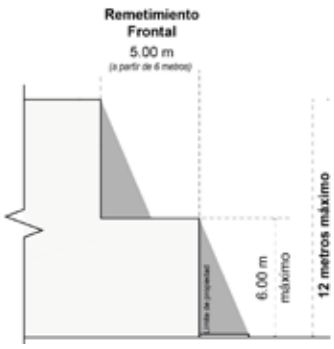
Vivienda Mixto III (VM-III)



Centro Histórico Mixto I (CHI-I)



Centro Histórico Mixto II (CHI-II)



Zonificación Secundaria: Remetimientos en Centro Histórico
IMPLANG, 2023

Se realizó también un diagnóstico participativo con vecinos de la zona, en donde se recopilaron ideas de lo que para la comunidad sería su "Casco Ideal". En todas estas actividades participaron alrededor de 470 personas.

Todo lo anterior, como complemento al periodo de consulta pública que marca la ley, el cual tuvo una duración de 30-treinta días naturales. Durante este periodo se montó un módulo de atención y recepción de propuestas que se complementa con elementos gráficos de apoyo para un mejor entendimiento de las estrategias que este Programa plantea, donde se atendieron dudas y comentarios de residentes del Casco.

Es importante también mencionar que todas estas actividades realizadas estuvieron ampliamente difundidas a través de los medios digitales tanto del municipio como de este Instituto.

Aporte a San Pedro y al urbanismo

La implementación de este Programa Parcial es un referente a nivel municipal de conmemoración histórica y ordenamiento territorial, enalteciendo el valor del sitio y generando espacios públicos para la convivencia de todas las generaciones.

04. Aprovechamientos Urbanos Optativos

/ Reglamento de Zonificación

Fecha de inicio y término

Vigente desde Diciembre 2021

Tipo de Proyecto

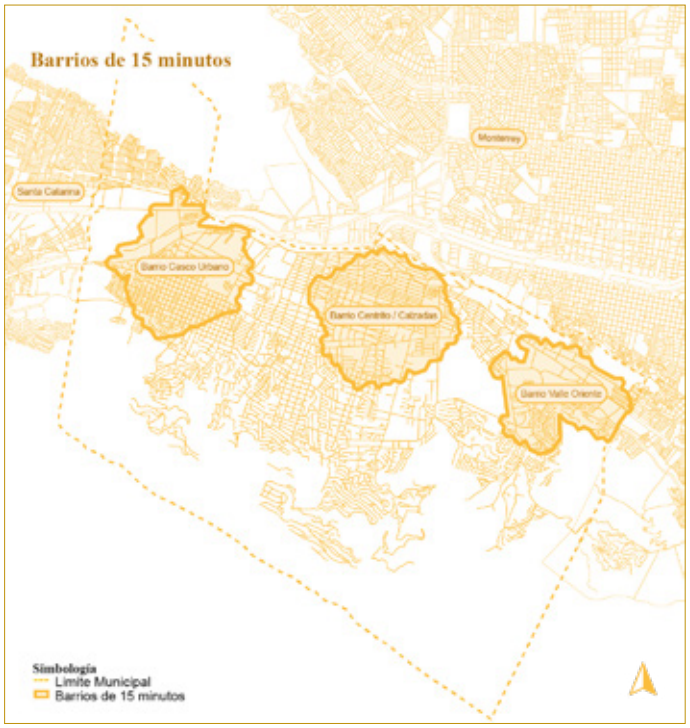
Planes y Programas de Desarrollo Urbano

Ejes del PDUM

- Uso de Suelo
- Infraestructura
- Movilidad
- Espacio Público

Fotografías

IMPLANG, 2024
Amor Arquipolitécnico, 2024



Introducción

Las zonas metropolitanas se conforman por municipios que por sus características mantienen un alto grado de integración socioeconómica, como es el caso de San Pedro Garza García, ubicado en la Zona Metropolitana de Monterrey (ZMM). Según el censo poblacional 2020 de INEGI, los municipios periféricos de la ZMM han crecido significativamente en las últimas dos décadas, mientras que los municipios centrales han mantenido o disminuido su población. Este crecimiento en la periferia, debido al alto valor inmobiliario en las zonas centrales, ha generado una extensión territorial más significativa que el aumento de población, causando una baja densidad urbana que afecta la movilidad, los servicios públicos, la infraestructura, la calidad de vida, salud y sostenibilidad.

Problemática

San Pedro Garza García, ofrece importantes oportunidades para el desarrollo metropolitano gracias a su oferta laboral, grandes espacios públicos, entretenimiento y servicios complementarios,sin embargo, el alto costo del suelo y lineamientos que desincentivan nuevos desarrollos habitacionales han provocado un estancamiento poblacional y la conversión de viviendas a oficinas o comercios.

Objetivo

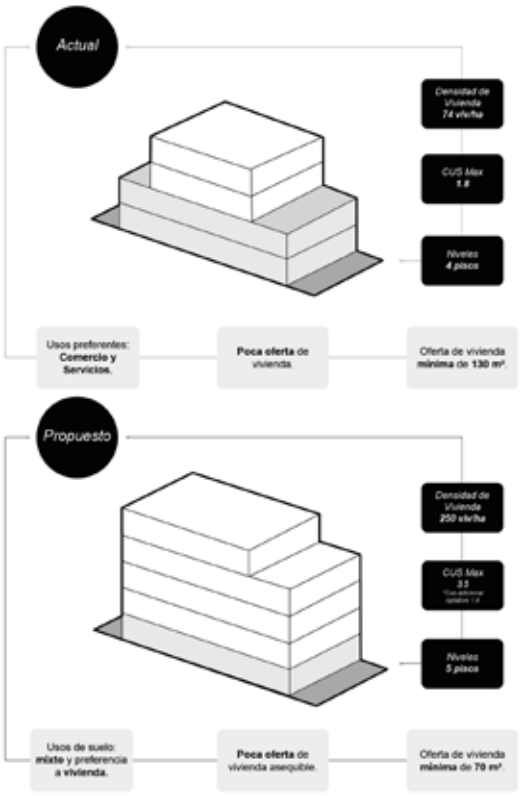
A través de los Aprovechamientos Urbanos Optativos se busca diversificar la población que habita en el municipio al traer oportunidades para todas las edades, atraer a familias jóvenes con hijos en edad escolar al municipio, aprovechando su excelente infraestructura educativa y de servicios generando una comunidad diversa. Esta iniciativa propone un modelo de desarrollo que actualice la política urbana anterior, promoviendo un equilibrio entre oferta de vivienda, comercio y servicios, con proximidad entre viviendas y equipamientos, asegurando espacios públicos atractivos y seguros para las personas en la ciudad.

Aporte a San Pedro y al urbanismo

La ventaja de la implementación de esta estrategia es más rápida que la modificación de planes de desarrollo urbano y presenta un desafío en la gestión fiscal de las aportaciones económicas. Los beneficios incluyen la promoción de ciudades más equitativas y el incremento del valor de las zonas aplicadas, beneficiando tanto a los inversores individuales como a la colectividad.

Replicabilidad

Los Aprovechamientos Urbanos Optativos, permiten a los desarrolladores contribuir al financiamiento de la infraestructura necesaria
para la sostenibilidad urbana, dentro de un marco legal y regulatorio transparente. Dichos aprovechamientos, aunque son innovadores en el municipio y la ZMM, no son nuevos globalmente, con precedentes en países como Colombia y Brasil. Adaptados a los lineamientos locales y al Plan de Desarrollo Urbano Municipal vigente, estos instrumentos son replicables en otras ciudades locales que buscan revitalizar áreas urbanas.



Lineamientos Optativos Actual y Propuesto
IMPLANG, 2024

05. Estudio Preliminar de Perfil de Resiliencia

Fecha de inicio y término

Abril 2021 - Julio 2021

Tipo de Proyecto

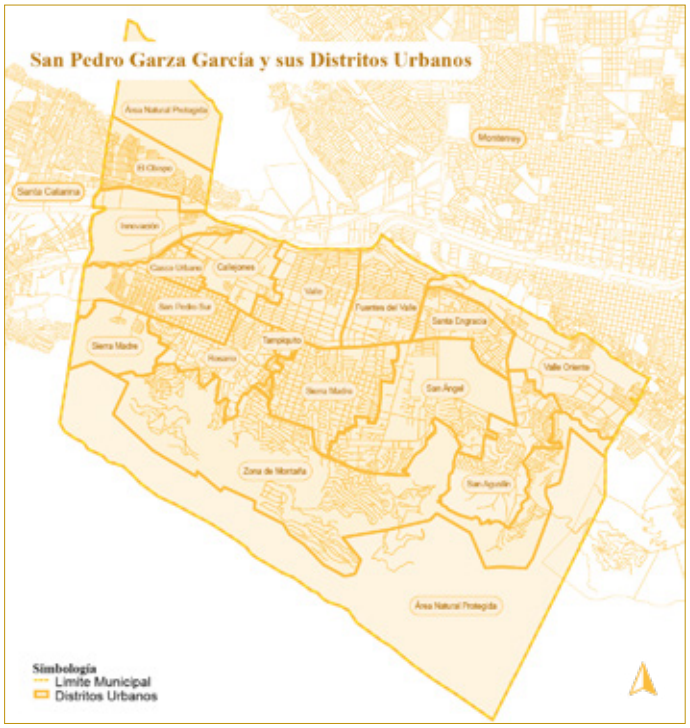
Estudios

Ejes del PDUM

- Uso de Suelo
- Medio Natural
- Infraestructura
- Movilidad
- Espacio Público

Fotografías

Comunicación Social San Pedro Garza García, 2024



Introducción

Según la Organización de las Naciones Unidas (ONU, 2012), los principales factores de riesgo en áreas urbanas a nivel global incluyen el rápido incremento de las poblaciones urbanas, la débil gobernanza local, la escasa participación de actores locales en la planificación y gestión, la inadecuada administración de los recursos hídricos, la ausencia de regulaciones de construcción adecuadas, y los impactos adversos del cambio climático.

Estos retos y riesgos se abordan de distintas formas, uno de ellos es a través de aplicar estudios de resiliencia; una ciudad resiliente es aquella que evalúa, planea y actúa para preparar y responder a todo tipo de obstáculos, ya sean repentinos o lentos esperados o inesperados

Diagnóstico

El Estudio Preliminar del Perfil de Resiliencia Urbana de San Pedro Garza García se estructura en cuatro secciones:

1. Análisis del Atlas de Peligros y Riesgos y del Plan de Desarrollo Urbano Municipal 2030.

2. Elaboración de diagnóstico de riesgos relacionados con la contaminación del aire e incendios forestales.

3. Formulación de propuesta que incluya estudios, obras y acciones de resiliencia ante fenómenos geológicos, hidrometeorológicos y antropogénicos.

4. Evaluación preliminar del perfil de resiliencia del municipio.

Se aplicaron dos instrumentos desarrollados por la Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres (UNDRR) para elaborar el diagnóstico perceptivo de San Pedro Garza García:

1. **Herramienta de Estimación Rápida de Riesgos (QRE)**, que identifica y comprende los riesgos actuales y futuros.

2. **Herramienta de Autoevaluación para la Resiliencia Frente a los Desastres a nivel local (LG-SAT)**, que ayuda a identificar los escenarios de riesgo más probables y severos.

Objetivo

Promover la construcción del Perfil de Resiliencia Urbana, ampliando las estrategias para avanzar en la construcción de capacidades buscando superar la reconstrucción posterior a desastres y más allá de los esfuerzos centrados en la emergencia y atención al desastre fortaleciendo la prevención y mitigación,con capacidades de adaptación integral y sostenible.

> Comprender el riesgo, conlleva a entender los componentes que lo integran, las causas que los originan y los factores subyacentes que provocan aumentos desproporcionados en el momento de estas crisis.

Resultados

Algunos de los rasgos identificados en cuanto a incendios forestales y con mayor incidencia de daños son: Área Natural Protegida, San Agustín, Zona de Montaña, Sierra Madre, Rosario, San Pedro Sur, Lomas, San Ángel, Valle Oriente y El Obispo. El potencial de extensión de un incendio en El Obispo es mayor debido a la continuidad de la vegetación.

Sobre la contaminación del aire, los contaminantes PM10, PM2.5 y O3 son los que frecuentemente exceden los niveles permitidos. La creciente contaminación por partículas y el envejecimiento de la población son motivos de preocupación. Después de estos estudios se comprende que el principal riesgo del municipio está relacionado con fenómenos hidrometeorológicos, en específico lluvias intensas. En un periodo de retorno de 50 años, el municipio se ve afectado con nivel de peligro medio y alto.

06. Estudio Imagen Urbana del Casco Urbano

Fecha de inicio y término

Junio 2024

Tipo de Proyecto

Estudios

Ejes del PDUM

- Imagen Urbana
- Uso de Suelo
- DDE
- Espacio Público

Fotografías

IMPLANG, 2023

Introducción

El centro histórico de San Pedro Garza García, fue declarado zona patrimonial protegida en el año 2006, por Decreto del Gobernador. Desde entonces, todo lo que ha resistido hasta hoy, representa un elemento irremplazable en la configuración de la identidad del San Pedro histórico.

La importancia de estas zonas históricas en la ciudad, remontan a los inicios de su urbanización y el preservarlas tiene beneficios más allá del patrimonio cultural, sino también relacionados a la revitalización urbana, regeneración de espacios públicos, activación económica, educación cultural, vitalidad, interacción social y sostenibilidad.

La participación de la ciudadanía fue crucial en la conservación y embellecimiento de las áreas verdes.

Diagnóstico

En el proceso realizado se tomaron en cuenta diversos criterios, como el establecimiento de los periodos históricos a los que pertenecen los inmuebles, su lenguaje estético, los materiales de construcción y los simbolismos históricos. Con ello, se identificaron al menos 22 inmuebles con valor patrimonial, de los cuales uno es moderno (el Palacio Municipal) y 21 son vernáculos, mayormente construidos con sillar y de un solo piso. Esto confirma que la identidad arquitectónica tradicional de San Pedro Garza García es predominantemente vernácula, con algunos híbridos modernos que combinan elementos del estilo Californiano, Art Déco y Movimiento Moderno.

Objetivo

Formular propuestas y recomendaciones específicas de diseño arquitectónico e imagen urbana que permitan la preservación del patrimonio histórico y la integración de las construcciones no patrimoniales al contexto histórico de la zona.

Síntesis del proyecto

El estudio de Imagen Urbana del Casco se destaca por su análisis detallado y su enfoque en la conservación patrimonial y la mejora de la imagen urbana del centro histórico. Además de plantear de manera ordenada, colaborativa y estratégica un equilibrio armonioso entre la preservación de la historia y la evolución urbana de San Pedro Garza García.

El primer alcance de este estudio comenzó con un análisis del patrimonio construido en las calles Independencia y Libertad, abarcando desde Corregidora hasta Juárez.

Aporte a San Pedro y al urbanismo

Este estudio es la base para crear un reglamento de imagen urbana que no solo beneficie al municipio de San Pedro Garza García, sino que también pueda servir de modelo para otros municipios que busquen conservar su patrimonio y crear una identidad propia. Realizar estudios especializados en conservación patrimonial e imagen urbana es esencial para establecer directrices adecuadas que contribuyan al enriquecimiento del municipio.

07. Manual de Lineamientos de Planeación Urbana

Fecha de inicio y término

Junio 2024

Tipo de Proyecto

Estudios

Ejes del PDUM

- Imagen Urbana
- Uso de Suelo
- Medio Natural
- Infraestructura
- Movilidad
- DDE
- Espacio Público

Fotografías

IMPLANG, 2024

Introducción

En San Pedro Garza García, la primera intención de establecer una planeación a futuro surgió a finales de los ochenta, con el Plan Parcial de Desarrollo Urbano de San Pedro Garza García, N.L. 1990-2010. Este documento, derivado del Plan Director del Área Metropolitana de Monterrey, marcó el inicio de la planeación municipal. Posteriormente, el Plan fue actualizándose en varios ejercicios, ajustándose según la problemática local hasta llegar al vigente, junto con programas parciales para los polígonos prioritarios que han transformado su dinámica urbana.

Diagnóstico

El análisis de los planes y programas realizados hasta hoy, destaca la necesidad de un documento que incluya criterios y temas imprescindibles para la planeación de los próximos años, tales como derechos sociales, gobernanza urbana y protección de los recursos naturales.

Este Manual presenta un panorama completo de los pasos a seguir y los temas básicos a considerar para lograr planes y programas de desarrollo urbano integrales, acorde a las necesidades locales y con miras al impacto en escalas más grandes. Su estructura coherente lo convierte en un ejemplo replicable para otras ciudades, estableciendo una base común para los planes y programas municipales y permitiendo comparativas directas mediante información y formatos estandarizados. Este documento es flexible y actualizable, lo que facilita la mejora de procesos y la incorporación de nuevos indicadores y subtemas.

Objetivo

Establecer las bases teóricas, conceptuales y metodológicas para la elaboración de planes y programas de desarrollo urbano (municipales o parciales). Este manual pretende asegurar los principios de planeación urbana establecidos en los Objetivos del Desarrollo Sostenible, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano, y el Sistema Nacional de Planeación.

Síntesis del proyecto

El manual se compone de cinco apartados:

1. Acerca del Manual: Explica el contexto, marco de planeación y normativo local, y las directrices generales para su mejor entendimiento.

2. Metodología: Establece las bases e instrucciones de los pasos a seguir y las actividades dentro de cada etapa de los planes y programas; una visión general del desarrollo completo.

3. Contenido: Explica los temas técnicos de los que se compone un plan o programa parcial de desarrollo urbano, organizados en 99 fichas técnicas que facilitan la lectura y aplicación.

4. Formatos: Desglosa detalles sobre la estandarización de simbología, colores, iconografía, diseño y representación de mapas, asegurando gráficos legibles y claros.

5. Referencias: Enumera la bibliografía consultada para la elaboración del documento, útil en la elaboración de planes y programas.

Replicabilidad

Este trabajo es enunciativo, no limitativo, y adaptable, actuando como una herramienta para lograr una ciudad equilibrada y sostenible en términos sociales, económicos, ambientales y urbanos.

Representación Gráfica del Apartado de Fichas
Fuente: IMPLANG, 2024

08. Visualizador Municipal de Indicadores Urbanos

Fecha de inicio y término

Vigente desde Noviembre 2023

Tipo de Proyecto

Acciones y proyectos

Ejes del PDUM

- Imagen Urbana
- Uso de Suelo
- Medio Natural
- Infraestructura
- Movilidad
- DDE
- Espacio Público

Fotografías

IMPLANG, 2024

Introducción

La base para proponer cualquier plan o estrategia, es primero comprender con qué se está tratando. La medición constante, y los diagnósticos son parte primordial en la planeación urbana, a través de indicadores y datos se pueden tomar mejores decisiones al tener disponible la información de manera más precisa, personalizada y eficiente, con esto prevenir cualquier déficit o sesgo en la información para así lograr tener claridad, lo que nos llevará a innovar en las soluciones que se planteen.

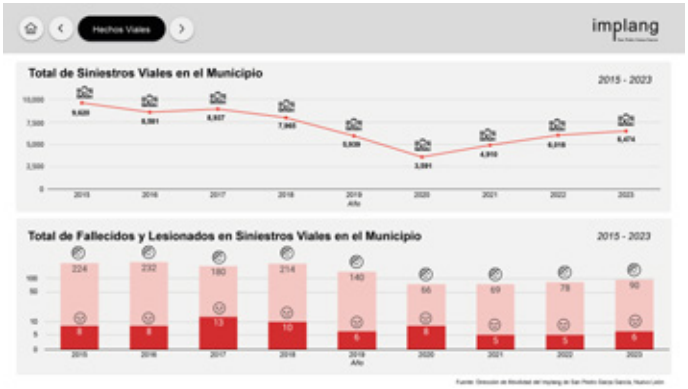
Objetivo

Representar los datos estadísticos y cartográficos más destacados y útiles correspondientes a Planes y Programas de Desarrollo Urbano del Municipio de San Pedro Garza García, con una interfaz interactiva, funcional y accesible, facilitando el análisis y visualización de dicha información.

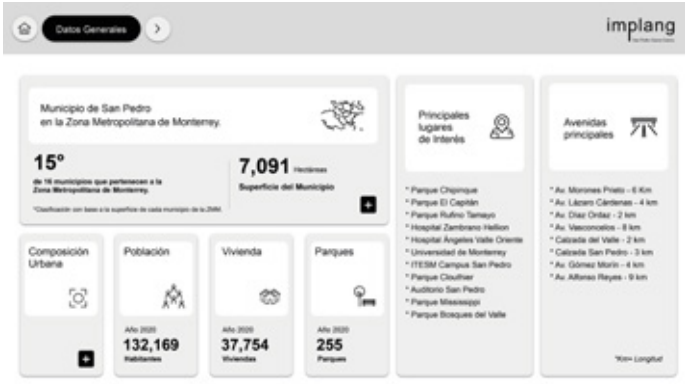
Síntesis del Proyecto

El proyecto “Visualizador de Indicadores Municipales” se crea bajo la necesidad de contar con información estadística a nivel municipal actualizada, centralizada y al alcance de todas las personas.

El contenido que se puede consultar corresponde a una síntesis de los temas más relevantes dentro del Plan de Desarrollo Urbano Municipal vigente (PDUM 2030) y sus respectivos ajustes, actualizaciones posteriores y Programas Parciales que derivan, también se incorpora el Atlas de Peligros y Riesgos municipal, información de estudios especializados procesados por este Instituto e información proveniente de otras dependencias municipales con el fin de ser guía y consolidar una visión en conjunto para la ciudad.



Apartado de temas de movilidad en el visualizador IMPLANG, 2024



Datos Generales del PDUM 2030 en el Visualizador IMPLANG, 2024

Hace posible entender, monitorear y evaluar los planes, programas y proyectos urbanos a través de indicadores específicos que permiten medir la mejoría o avance de un tema en específico.

Aporte a San Pedro y al urbanismo

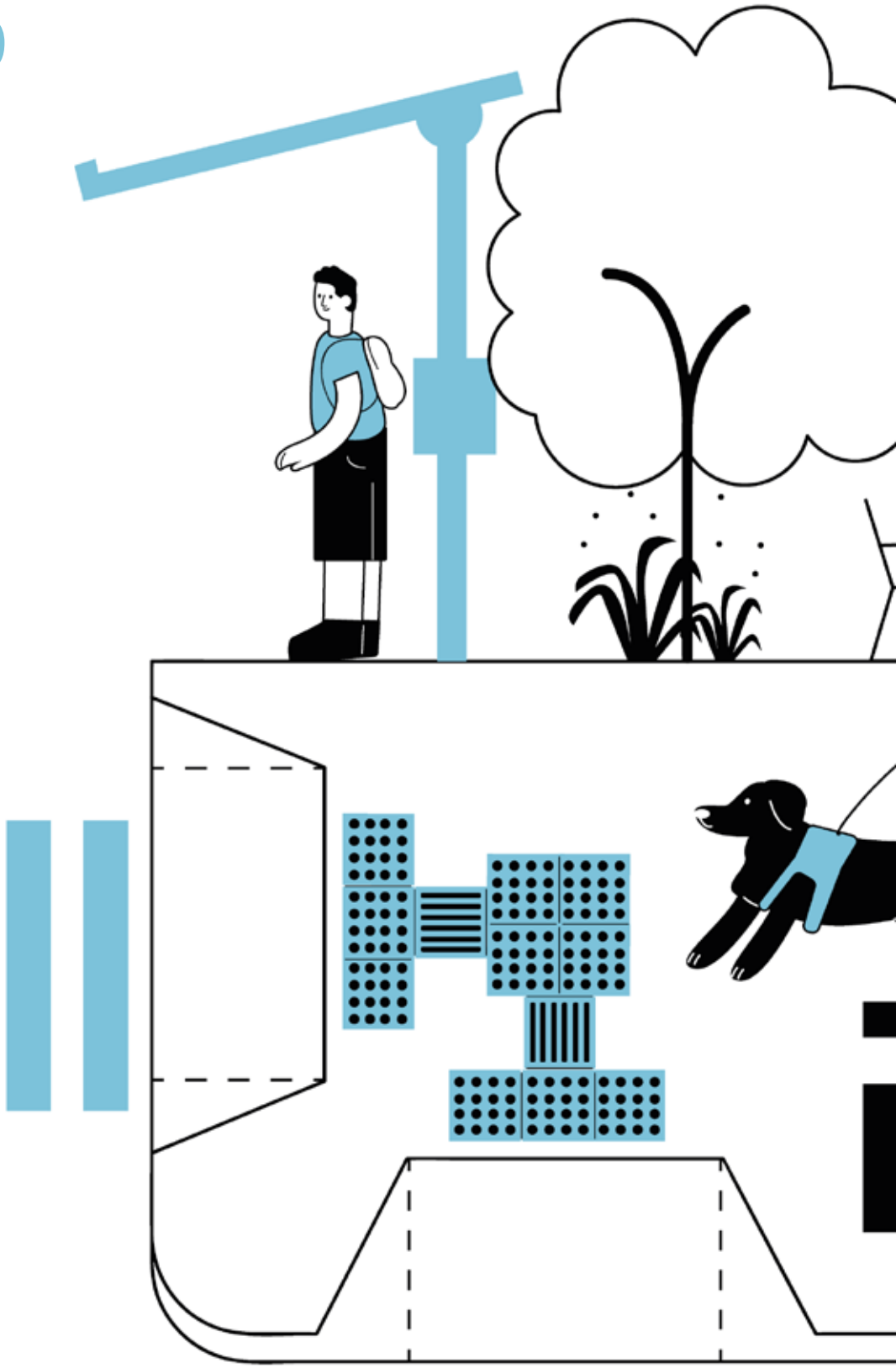
La implementación de esta herramienta presenta múltiples ventajas, ya que permite conocer los datos duros para el proceso de planeación y toma de decisiones de manera informada y justificada. Asimismo, genera transparencia al acceder a la información precisa y actualizada.

Replicabilidad

El visualizador, tiene el potencial de ser replicable, de carácter público, a nivel municipal y metropolitano. La accesibilidad de datos y actualización de estadística genera también confianza y un vínculo entre los ciudadanos y el gobierno, de tal manera que al conocer las problemáticas que enfrenta la ciudad, con datos duros, la sociedad sería capaz de proponer alternativas de interactuar, habitar y disfrutar la ciudad con visión a largo plazo.

Disponible en
www.implang.gob.mx

2.1
Diseño
Urbano



café

Conversaciones con **Néstor Alberto Luna Parra**

Director de Construcción

"El indicador de éxito de un proyecto es que hay mucha gente usándolo"

¿Qué consideras que hace que un proyecto sea exitoso?

El resultado se ve cuando notas que la gente empieza a usar los espacios de forma masiva y está contenta. Se nota el cambio en el bienestar de las personas que viven alrededor de donde se desarrollan este tipo de obras. Todos los proyectos que hemos hecho actualmente, si tú te das una vuelta prácticamente a cualquier hora del día, en cualquier día de la semana, los ves llenos, los ves con mucha gente de todas las edades usándolos.

¿Cuál crees que ha sido el valor agregado de estos proyectos?

Va a sonar muy romántico "que se les puso mucho corazón", en muchas partes de la República se hacen los proyectos casi que por hacer, por cumplir. Seleccionan los lugares sin un análisis consciente, se contratan despachos sin la experiencia necesaria y al hacer todo este tipo de cosas, sin ponerle verdaderamente corazón y una verdadera intención, el resultado es mediocre, nunca va a ser igual.
Creo que en este municipio hubo una organización muy nutrida, multidisciplinaria de muchas secretarías y de muchas personas.

¿Cuál crees que fue la diferencia que hizo la participación del IMPLANG?

El IMPLANG como conocedor de la normativa, por ejemplo, de accesibilidad universal y de otras cuestiones como la infraestructura verde. Al estar acompañándonos en todas estas obras, se vuelven un gran asesor y sus propuestas tienen mucho valor, porque al ser expertos en la materia, mejoran el resultado con sus recomendaciones y consejos. La mayoría de los proyectos como todos sabemos, no se terminan haciendo como vienen en el papel. ¿Por qué? Porque en realidad va a haber muchos cambios y se resuelven in situ.

¿En términos de obras públicas, cuáles son los retos que tiene San Pedro?

El reto es seguir haciendo este tipo de proyectos en todos los espacios públicos. El mundo debe ser más ecoamigable, debe estar diseñado para que la gente se mueva de una forma menos vehicular, más peatonal o de alguna otra forma. Creo que las nuevas generaciones así lo quieren, así lo buscan, así son sus necesidades. También, sería hacer el mismo tipo de arquitectura en los demás espacios públicos que le quedan al municipio, que son muchísimos.

Contenido
Diseño Urbano

2.2

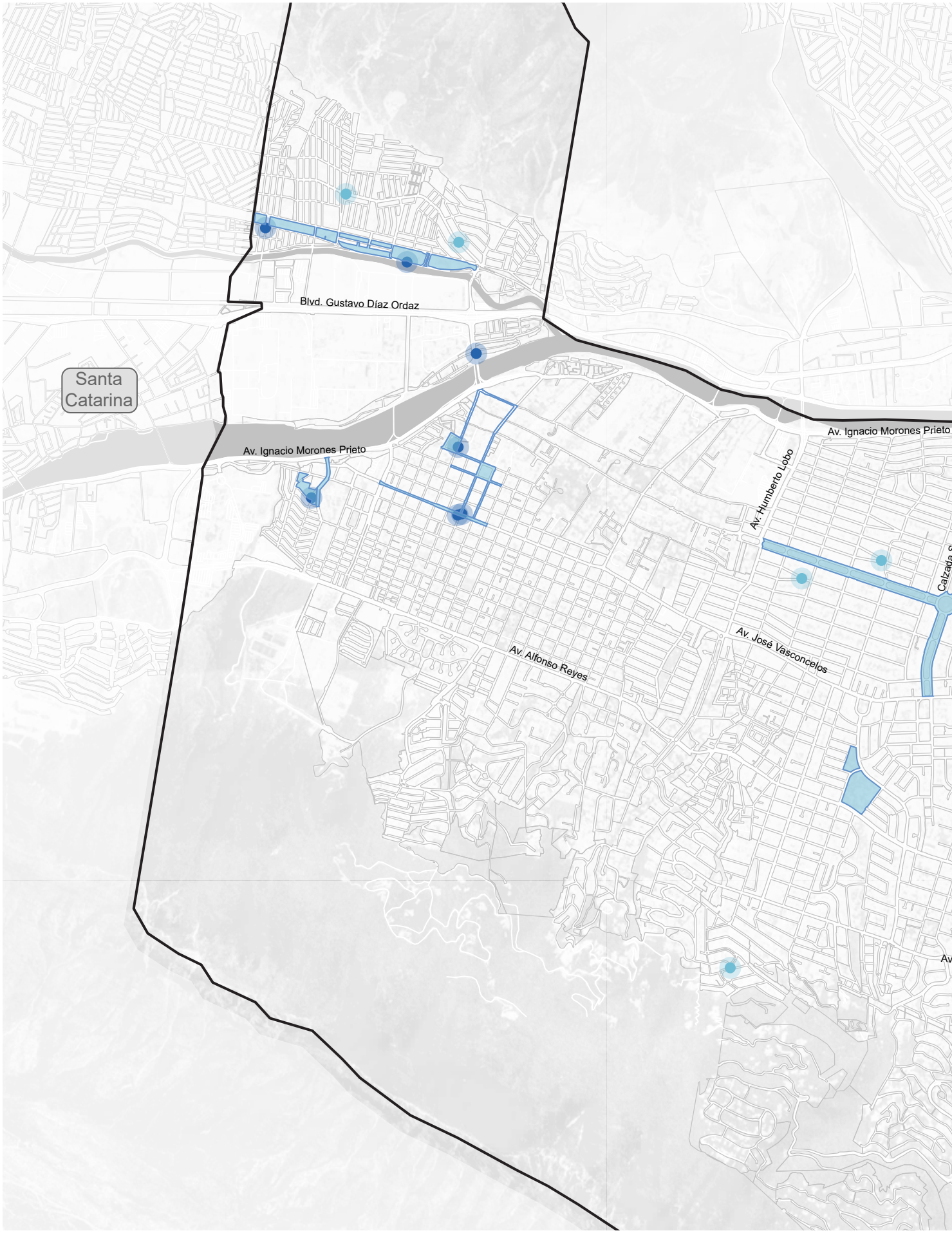
Intervenciones Urbanas

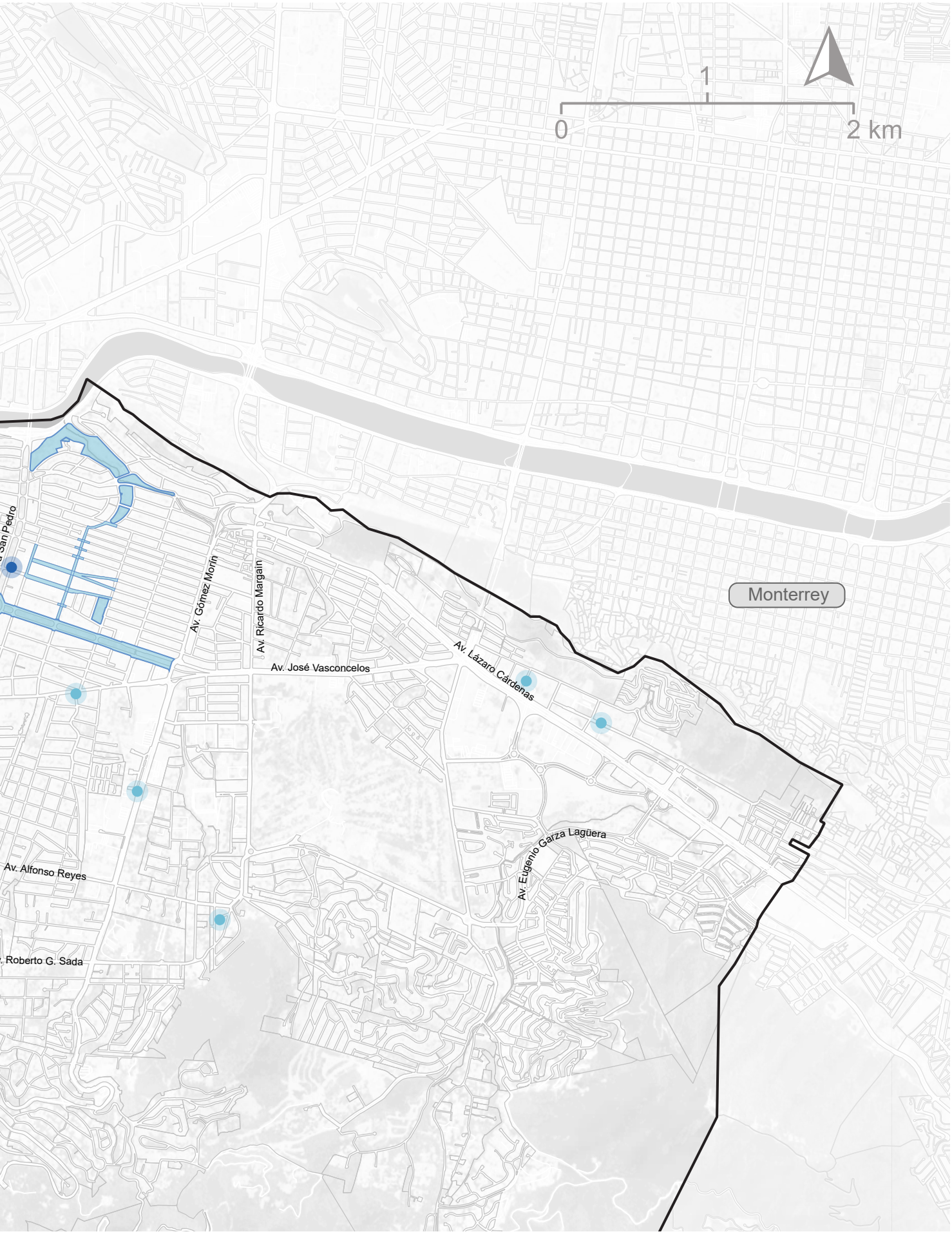
1. Regeneración del Casco Urbano *72*
2. Regeneración de Distrito Centro Valle *76*
3. Nueva Vasconcelos *80*
4. Parque el Capitán *84*
5. Parque Mirador Garza Ayala *88*
6. Parque Clouthier *92*
7. Parque Bosques del Valle *96*
8. Parque Mississippi *100*
9. Las Calzadas *104*
10. Proyectos de Presupuesto Participativo *108*
11. Proyecto de Calle Diego Saldivar y Francisco Siller *110*
12. Parabuses *112*

Guías

13. Guía de Accesibilidad y Diseño Universal *114*
14. Guía de Infraestructura Verde *116*

Portafolio de proyectos de Diseño Urbano




1
0
2 km
Monterrey
Av. Gómez Morín
Av. Ricardo Margain
Av. José Vasconcelos
Av. Lázaro Cárdenas
Av. Eugenio Garza Lagüera
Av. Alfonso Reyes
. Roberto G. Sada

Fotografía: Ariadna Hilario y Eduardo Simón, 2024.

01. Regeneración del Casco Urbano

Fecha de inicio y término

Octubre 2022 - Enero 2024

Tipo de Proyecto

Intervenciones Urbanas

Despacho

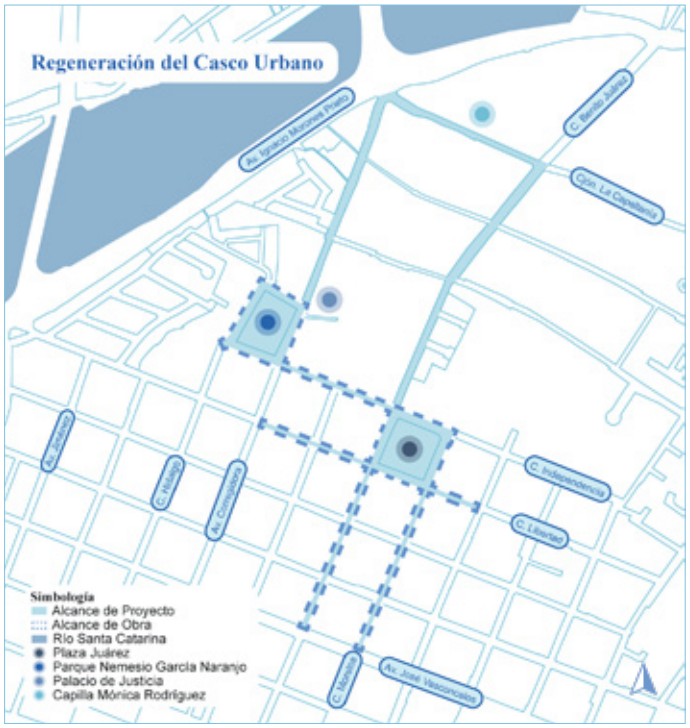
GDU y Área Común

Ejes del PDUM

- Imagen Urbana
- Infraestructura
- DDE
- Espacio Público

Fotografías

IMPLANG, 2024.
Ariadna Hilario, 2024.
Eduardo Simón, 2024.



Introducción

El Proyecto de Regeneración del **Casco Urbano** en San Pedro Garza García viene como estrategia del Plan de Desarrollo Urbano Municipal 2030 en el enfoque de Distritos de Desarrollo Específico que **tiene como principal propósito regenerar subcentros considerando sus características particulares, en el caso del Casco Urbano, conservar, transformar y revitalizar el centro histórico del municipio.**

Mejorando desde la infraestructura de servicios y los espacios públicos en todo lo que conlleva desde calles, mobiliario, parques y plazas, esta estrategia tiene como enfoque elevar la calidad de vida de los habitantes, así como conservar el valor histórico y cultural de la zona.

El objetivo central es transformar el distrito en un espacio urbano de alta calidad que garantice la accesibilidad universal, además de recuperar y celebrar su identidad histórica y cultural para ofrecer un entorno adecuado a los residentes, atraer visitantes y fomentar la reactivación económica local.

Sobre el proyecto

En el ámbito de Diseño Urbano, más allá del Plan Parcial, el proyecto abarca la regeneración de dos importantes espacios públicos que fueron clave en la restauración: **el Parque Naranjo y la Plaza Juárez.** Estos espacios revitalizan las calles principales que los conectan entre sí y con la zona urbana, como **Benito Juárez, José María Morelos, Libertad, Independencia, Miguel Hidalgo y Corregidora.**

La regeneración fue integral. **Se ampliaron banquetas** en calles y avenidas, y en algunas zonas se nivelaron al ras de la calle. Además se colocó **nueva señalética** para mejorar la movilidad, junto con nuevas **paradas de transporte público y diseños enfocados en la accesibilidad universal, tanto peatonal como ciclista.** También **se construyeron cruces seguros.** Previo a estas intervenciones, se trabajó con toda la modernización de la infraestructura subterránea, actualizando las redes de agua potable, drenaje, electricidad y gas en coordinación con diversas dependencias. La logística fue un reto debido a la cantidad de actores involucrados, pero los resultados fueron satisfactorios y esenciales para una visión a largo plazo.

Fotografía: Ariadna Hilario y Eduardo Simón, 2024.

Particularmente en el distrito Casco Urbano San Pedro, la intervención en cuanto a la conservación del patrimonio cultural fue lo más importante de esta regeneración urbana.

Fotografía: Ariadna Hilario y Eduardo Simón, 2024.

Este cuadro urbano es el lugar donde comenzó la urbanización del municipio, con la distribución de agua proveniente de la Huasteca, las grandes acequias, la plaza principal y el palacio de gobierno. **Se regeneraron algunos edificios históricos, como la caja de agua, una capilla, fachadas y otros espacios, en colaboración con el INAH** y expertos en restauración, para preservar la identidad cultural de la ciudad.

Fotografía: Ariadna Hilario y Eduardo Simón, 2024.

Las estrategias y diseños enfocados en el ecosistema fueron clave en el proyecto. Se analizó el estado actual de la vegetación para rehabilitar las especies existentes y crear nuevas áreas verdes con vegetación adaptada. Esto incluyó la reforestación y la plantación de nuevos árboles, con el fin de aumentar la cobertura arbórea, mejorar la calidad del aire y proporcionar sombra natural en las calles, la plaza y el parque.

Otro aspecto importante fueron los **diseños que atienden la diversidad de usuarios, incluyendo áreas de juegos infantiles, fuentes y mobiliario urbano.** También se desarrollaron espacios recreativos y culturales para fomentar la convivencia y el esparcimiento, como áreas para exposiciones musicales, bailables, ferias y mercados.

Resultados

Los resultados esperados a largo plazo incluyen una mejora en la calidad de vida de los habitantes, con espacios más seguros, accesibles, limpios y agradables para residentes y visitantes. Además, se espera un aumento en el número de visitantes, lo que contribuirá a la reactivación de los comercios locales.

Fotografía: Ariadna Hilario y Eduardo Simón, 2024.

El proyecto de regeneración del Casco Urbano en San Pedro Garza García adopta un enfoque integral hacia la modernización. Con una planificación meticulosa y una ejecución cuidadosa, busca armonizar el crecimiento urbano con la preservación del patrimonio histórico y cultural de la ciudad.

Lecciones aprendidas

Aún queda un camino largo por recorrer en la regeneración del Casco Urbano, incluyendo la adaptación de la nueva infraestructura y la implementación de nuevas normativas para su revitalización. Además, es crucial visualizar una continuidad en estos diseños para conectar con el resto del perímetro y con otras zonas de la ciudad.

> La Regeneración del Casco Urbano podría servir de ejemplo para otras áreas del municipio y ciudades que buscan revitalizar sus centros históricos y mejorar su infraestructura urbana.

Las ciudades con arquitectura vernácula y calles emblemáticas pueden beneficiarse de la mejora en infraestructura, accesibilidad y espacios públicos.

02. Regeneración de Distrito Centro Valle

Fecha de inicio y término

Noviembre 2022 - Diciembre 2023

Tipo de Proyecto
Intervenciones Urbanas

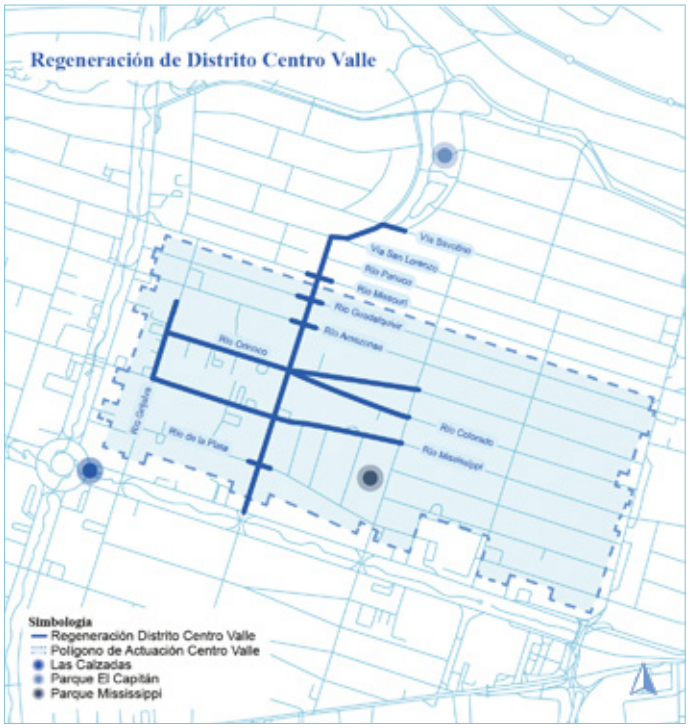
Despacho
JOA Arquitectos y PV Paisajismo

Ejes del PDUM

- Imagen Urbana
- Infraestructura
- Movilidad
- DDE
- Espacio Público

Fotografías

IMPLANG, 2024.
Comunicación San Pedro Garza García, 2024.



Introducción

El Proyecto de Regeneración peatonal **Distrito Centro Valle** surge de la necesidad de mejorar la conectividad entre la **Calzadas del Valle y San Pedro** y los hitos emblemáticos como el P**arque El Capitán** y el **Parque Mississippi**, a la par que se renovaba la infraestructura urbana de la zona.

Como parte de esta renovación, se actualizó la red de servicios públicos, rehabilitó la imagen urbana, y la mejoró tanto el ordenamiento vial como la infraestructura peatonal. Además el proyecto se integró con otras iniciativas clave como el **Programa Parcial del Distrito Centro Valle y la Red de Circuito Gratuito Centro Valle.**

Al analizar Centro Valle, se identificaron varios problemas críticos que requerían atención: una infraestructura urbana obsoleta, restricciones en la vivienda, un crecimiento desordenado del cableado, banquetas deterioradas y espacios públicos inadecuados.

Sobre el proyecto

El proyecto abarcó un área total de **52,130 m², interviniendo en calles clave como Tamazunchale, Grijalva, Orinoco, Colorado y Mississippi.** La reorganización del entorno urbano se llevó a cabo en conformidad con la Ley de movilidad, priorizando la inclusión, seguridad, sustentabilidad y resiliencia.

Siguiendo la pirámide de movilidad, se dio prioridad al peatón, integrando nuevos medios de transporte y creando espacios de alta calidad para la permanencia. **Se rehabilitaron más de 5,000 metros lineales de banqueta**, con anchos variables que van desde 1.50 hasta casi 6.00 metros en calles como **Orinoco**. Además, **se añadieron 6,675 m² de áreas de absorción,** de las cuales 4,540 m² son zonas ajardinadas, acompañadas por la plantación de 376 árboles endémicos para fomentar la biodiversidad.

Se instalaron 318 bancas de diversos materiales, creando áreas de descanso y convivencia, y se destinó una franja de enseres para que los comercios, bajo reglamento y permiso especial, pudieran usar el espacio público.

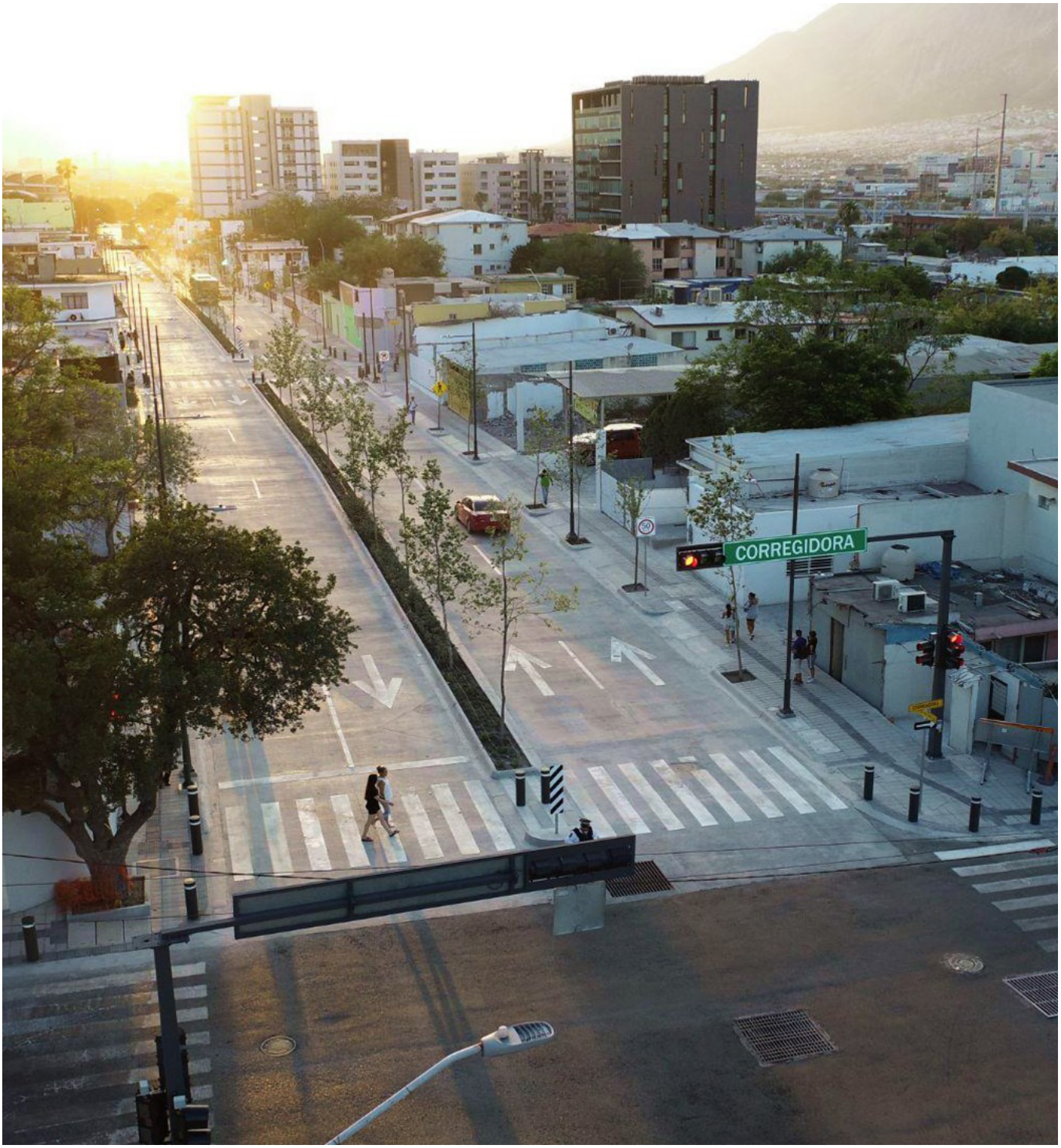
Finalmente, se renovó la infraestructura subterránea, asegurando una vida útil de 50 años para las tuberías de agua potable, drenaje pluvial, drenaje sanitario, gas, además de soterrar cables de electricidad y telecomunicaciones.

Los resultados fueron notables: se registró un aumento significativo en el número de peatones, con un incremento del 266.98% en las intersecciones de Mississippi y Tamazunchale, del 92.31% en Orinoco y Tamazunchale, y del 83.51% en Mississippi con Grijalva.

Además, el número de ciclistas en la intersección de Orinoco y Tamazunchale se duplicó, y la percepción de seguridad y comodidad aumentó en un 59% y 80%, respectivamente. Este proyecto no solo generó espacios de conexión y resiliencia, sino que también impulsó la mitigación del cambio climático, el desarrollo económico sustentable y el fomento de edificios de usos mixtos, siguiendo un plan de movilidad activa que mejora la calidad de vida de los habitantes.

Lecciones aprendidas

El modelo de **ciudades compactas y accesibles** que se implementó en **Centro Valle** es replicable y adaptable a las necesidades de diversas urbes. Este enfoque crea sistemas de proximidad y movilidad sustentable entre municipios, colonias y barrios, reduciendo el uso de vehículos motorizados y fomentando comunidades más conectadas y resilientes.



03. Nueva Vasconcelos

Fecha de inicio y término

Enero 2023 - Enero 2024

Tipo de Proyecto

Intervenciones Urbanas

Ejes del PDUM

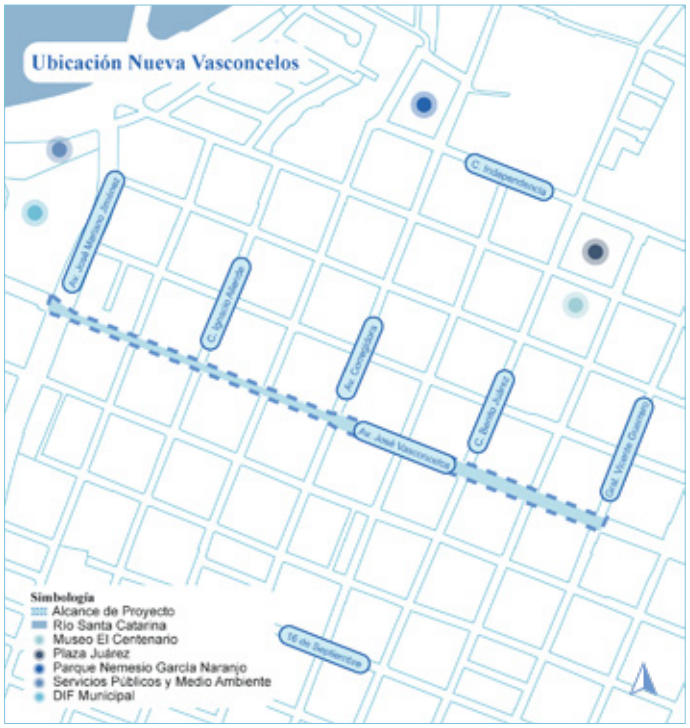
- Imagen Urbana
- Infraestructura
- DDE
- Espacio Público

Fotografías

IMPLANG, 2024.

Despacho

ARISTA



Al analizar Centro Valle, se identificaron varios problemas críticos que requerían atención: una infraestructura urbana obsoleta, restricciones en la vivienda, un crecimiento desordenado del cableado, banquetas deterioradas y espacios públicos inadecuados.

Objetivo

Mejorar la infraestructura vial y la movilidad urbana en esta zona, con un **enfoque en la seguridad, el desarrollo económico y social, la accesibilidad y la regeneración de áreas verdes.**

Sobre el proyecto

Las mejoras incluyen la ampliación de banquetas, la instalación de señalización y semaforización, la incorporación de nuevo arbolado y la implementación de medidas de seguridad para peatones. El tramo abarca desde la avenida Corregidora hasta la calle General Vicente Guerrero, sobre la avenida José Vasconcelos, se destaca por su enfoque en la modernización y accesibilidad.

Introducción

El Proyecto **Nueva Vasconcelos**, es una iniciativa urbana clave diseñada para **transformar la infraestructura vial y mejorar la movilidad en una de las áreas más transitadas del área metropolitana de San Pedro Garza García.** Esta obra, enmarcada en el Plan de Desarrollo Urbano Municipal 2030, responde a la necesidad de solucionar problemas críticos de seguridad vial y promover el uso de medios de transporte sostenibles.

San Pedro Garza García, conocido por su crecimiento económico y urbano, enfrenta importantes desafíos de movilidad debido al aumento en el uso vehicular y el crecimiento poblacional.

Adicionalmente, las paradas de autobús han sido renovadas para proporcionar mayor comodidad y seguridad. La infraestructura peatonal también ha sido mejorada, con aceras amplias y guías táctiles, lo que refleja un fuerte compromiso con la inclusión. Además, se han implementado medidas de seguridad vial, como bolardos y pasos peatonales bien señalizados, que protegen a los peatones y mejoran la movilidad urbana.

Resultados

Desde la finalización del proyecto, se han observado mejoras significativas en la movilidad urbana, con una mayor eficiencia y diversidad en el transporte. Se ha incrementado la seguridad vial, se ha impulsado el uso del transporte público y se ha reforzado el fomento a la sostenibilidad.

La integración de infraestructura para el transporte público y peatones ha ayudado a reducir la dependencia del automóvil, mientras que las nuevas medidas de seguridad han disminuido el riesgo de accidentes.

Con paradas de autobús mejoradas, se espera un incremento en el uso del transporte público, lo que contribuirá a la reducción de emisiones contaminantes. Al mismo tiempo, las aceras seguras fomentan el uso de medios de transporte no motorizados, alineándose con políticas de desarrollo urbano sostenible y las normas nacionales, estatales y municipales.

El proyecto también incluye medidas para mitigar el impacto ambiental, como la reforestación de áreas verdes y el uso de materiales de construcción sostenibles, lo que minimiza la huella ecológica y contribuye a la preservación del entorno natural.

Lecciones aprendidas

Este proyecto busca ser un modelo en la mejora de la movilidad, la seguridad, la sostenibilidad y el desarrollo urbano, y pretende servir como un ejemplo adaptable para otras áreas urbanas. Refleja un compromiso con el progreso urbano y la sostenibilidad, beneficiando tanto a los residentes de San Pedro Garza García como a quienes transitan por él. Representa un avance significativo hacia un futuro más eficiente y sostenible para el municipio y sus habitantes.

04. Parque El Capitán

Fecha de inicio y término

2020 - 2021

Tipo de Proyecto

Intervenciones Urbanas

Ejes del PDUM

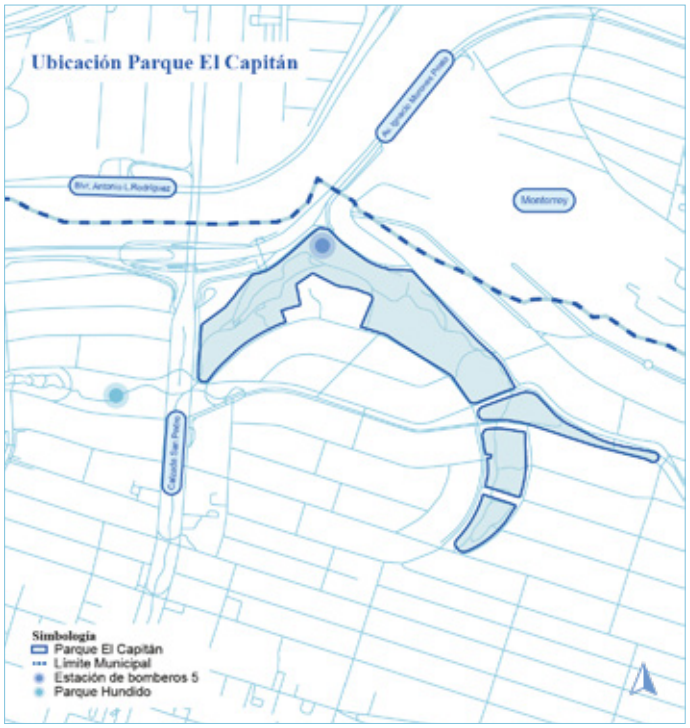
- Imagen Urbana
- Infraestructura
- Medio Ambiente
- Espacio Público

Fotografías

IMPLANG, 2024.

Despacho

GDU y Área Común



Introducción

El municipio de San Pedro Garza García ha dado un paso significativo hacia la creación de un espacio público ejemplar con la creación del Parque El Capitán. Este parque se erige como un modelo de sostenibilidad, accesibilidad y convivencia comunitaria en la zona metropolitana de Monterrey.

Desde sus inicios, el proyecto del Parque El Capitán se destacó por su enfoque participativo, donde la voz de la comunidad fue fundamental en la definición de sus características principales. La planificación incluyó consultas públicas que permitieron a los vecinos aportar ideas para asegurar que el parque no solo mejorara la imagen urbana, sino también fuera funcional y accesible para todos. Esto se refleja en la variedad de instalaciones diseñadas para satisfacer las necesidades de diferentes grupos de edad y habilidades.

Sobre el proyecto

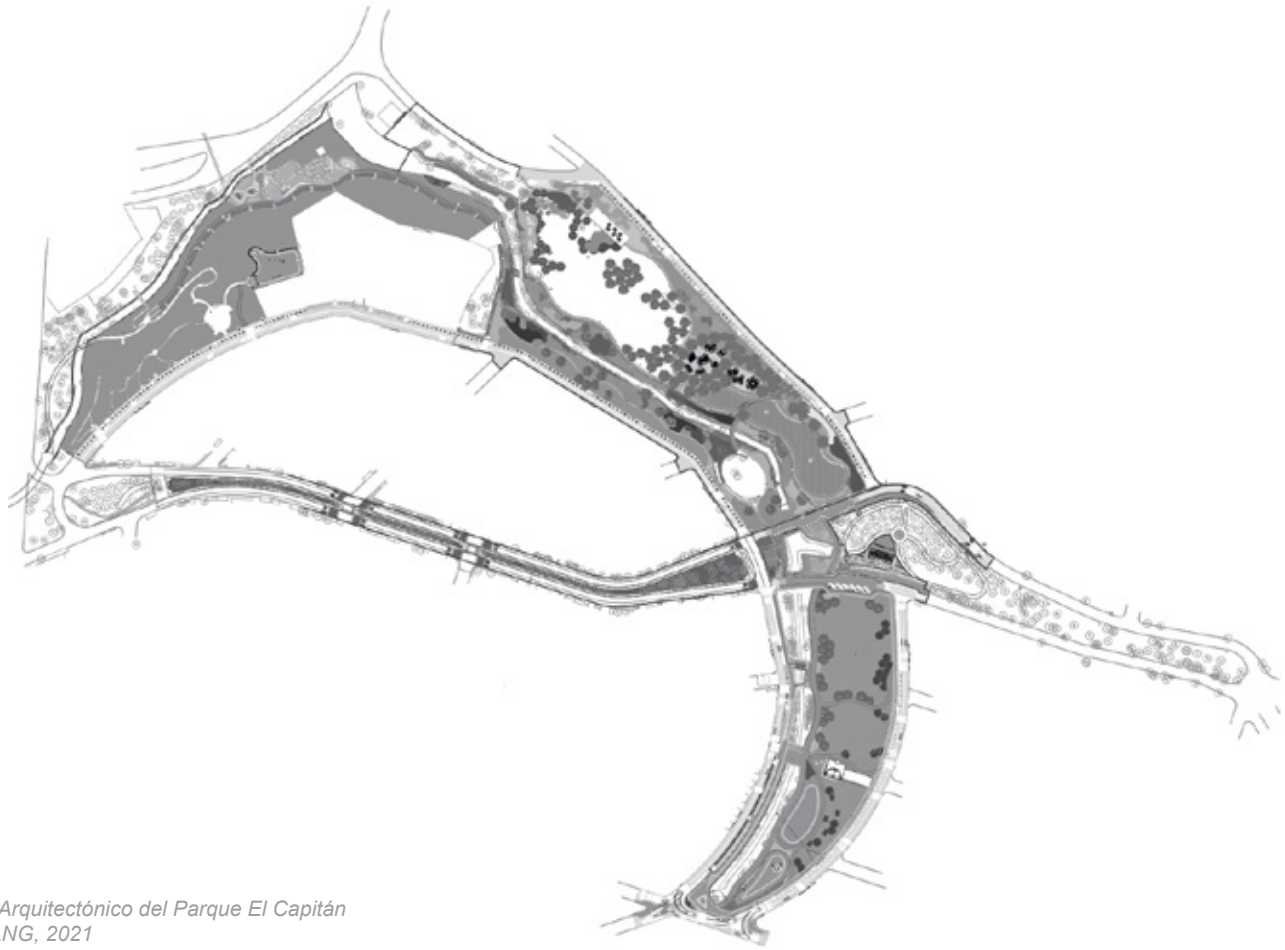
El diseño del parque, ha integrado elementos que promueven la actividad física, la recreación familiar y el contacto con la naturaleza. Un lago de 3,000 metros cuadrados, atravesado por un puente, es el corazón del parque y sirve como reserva de agua para el riego diario, contribuyendo a la sostenibilidad del espacio.

La accesibilidad universal ha sido una prioridad en cada detalle del diseño, permitiendo que personas de todas las edades, desde bebés recién nacidos hasta adultos mayores, puedan disfrutar del parque.

Un aspecto destacado del parque es la recuperación y “renaturación” del arroyo El Capitán, que anteriormente era un canal de concreto.

Mediante técnicas como los gaviones, se ha transformado en un arroyo rodeado de árboles y vegetación nativa, mejorando el flujo hidráulico y proporcionando protección contra inundaciones. Este enfoque no sólo embellece el entorno, sino que también contribuye a la salud ambiental de la región.

El compromiso con la naturaleza se extiende a la conservación del arbolado existente y la plantación de 80 árboles adicionales, seleccionados cuidadosamente por su adaptabilidad y beneficios ecológicos. Expertos biólogos evaluaron cada árbol para garantizar su salud y seguridad, sustituyendo aquellos que presentaban riesgos por especies nativas como la Anacua, el Ébano y el Palo Blanco. Este esfuerzo no solo enriquece el paisaje del parque, sino que también promueve la biodiversidad local y mejora la calidad del aire.



Plano Arquitectónico del Parque El Capitán
IMPLANG, 2021

Resultados

El Parque se ha consolidado como un espacio recreativo de referencia y un punto de encuentro para la comunidad. Con áreas de juegos infantiles, canchas deportivas, zonas de descanso, andadores, y paisajes naturales, el parque fomenta el ejercicio, la recreación y el contacto con la naturaleza. Este entorno no solo enriquece el bienestar físico, sino también el emocional de sus visitantes, generando un lugar donde todas las generaciones pueden disfrutar de actividades al aire libre en un entorno seguro y accesible.

Lecciones aprendidas

El desarrollo del Parque El Capitán ha demostrado un enfoque centrado en la accesibilidad, sostenibilidad y participación comunitaria como la clave para el éxito de proyectos urbanos. Su diseño innovador, atención a la accesibilidad y respeto por el medio ambiente lo posiciona como un activo clave para San Pedro Garza García, y como un ejemplo a seguir para otras ciudades que buscan mejorar la calidad de vida de sus habitantes a través de espacios públicos bien planeados y ejecutados.

05. Parque Mirador Garza Ayala

Fecha de inicio y término

Mayo 2022 -
Abril 2024

Tipo de Proyecto

Intervenciones Urbanas

Ejes del PDUM

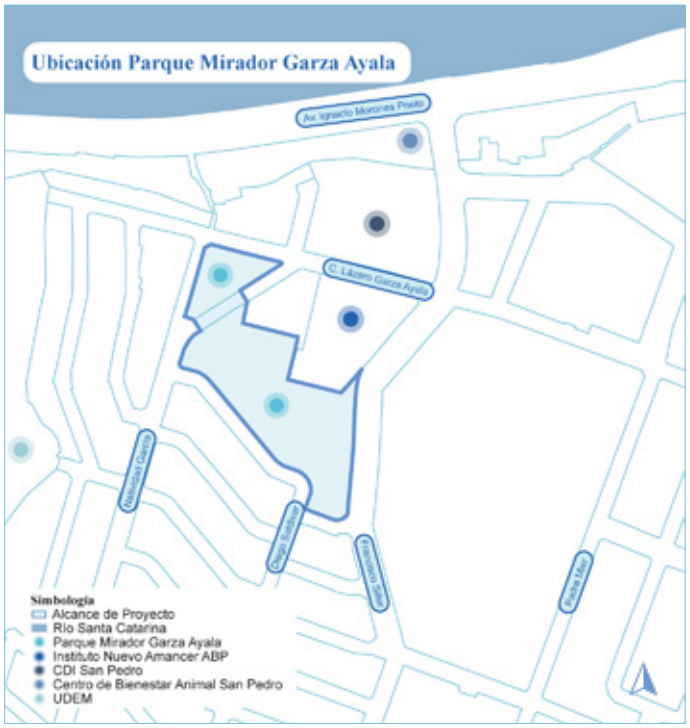
- Imagen Urbana
- Infraestructura
- Medio Natural
- Movilidad
- Espacio Público

Fotografías

IMPLANG, 2024.

Despacho

ECOTONO



Introducción

El Parque Mirador Garza Ayala, ubicado en San Pedro Garza García, Nuevo León, se destaca como un espacio público accesible e inclusivo que ofrece vistas panorámicas impresionantes del municipio y su entorno natural.

Además de su atractivo escénico,el parque se ha diseñado con un fuerte enfoque en la accesibilidad universal, integrándose de manera significativa con la comunidad local, lo que refuerza su papel como un espacio para el disfrute de personas de todas las capacidades y edades.

Antes de la intervención, el Parque enfrentaba varios desafíos. Originalmente, consistía en tres parques segregados, lo que dificultaba su aprovechamiento y conexión.

Su infraestructura mostraba signos de deterioro, la accesibilidad para personas con discapacidad era limitada, y carecía de áreas recreativas adecuadas.

Además, falta de seguridad, iluminación y mantenimiento de las áreas verdes agravaba la erosión del suelo, subrayando la urgencia de una transformación que integrara los espacios y convirtiera al parque en un modelo de accesibilidad e inclusión en México.

Sobre el proyecto

Algunos puntos clave de este proyecto fueron mejorar la infraestructura para garantizar un entorno seguro y accesible, crear áreas recreativas que fomenten la convivencia entre personas de todas las edades y habilidades, y promover la conservación ambiental mediante prácticas sostenibles que incrementen la biodiversidad del parque.

Fomentar la participación comunitaria en el cuidado y mantenimiento del parque fue un pilar clave para fortalecer el sentido de pertenencia y colaboración entre los residentes.

El proceso de regeneración llevó a cabo en varias etapas. Primero, se realizó una evaluación para identificar las necesidades del parque. Luego, **se diseñaron nuevas infraestructuras y áreas verdes siguiendo los principios de accesibilidad y diseño universal. Se plantaron especies nativas y se crearon áreas de absorción pluvial para mejorar el manejo del agua y reducir la erosión.**

También se instalaron señalizaciones educativas sobre la flora y fauna, y se organizaron actividades comunitarias con la participación de los residentes y de instituciones como el Nuevo Amanecer.

Resultados

Desde la implementación del proyecto, los resultados han sido evidentes. **La renovación de senderos y áreas recreativas ha incrementado tanto el número de visitantes como los eventos comunitarios. La inclusión de todas las personas se refleja en varios aspectos del parque, desde la accesibilidad en los caminos hasta la integración de juegos que permiten que todos los niños, independientemente de su edad o discapacidad, disfrutar del espacio.** Además, la biodiversidad del parque ha crecido, mejorando la calidad del hábitat, con una notable reducción de la erosión del suelo y un manejo más efectivo del agua.

Lecciones aprendidas

El Parque Mirador Garza Ayala se ha convertido en un modelo de sostenibilidad urbana e inclusión. Ha brindado un espacio clave para la educación ambiental, las actividades recreativas, y ha fortalecido el sentido de comunidad al integrar a la población aledaña.

Los principios y enfoques empleados en este proyecto pueden adaptarse a diferentes contextos, destacando principalmente la importancia de la participación comunitaria desde el inicio de la planeación, la necesidad de un diseño flexible, y la integración de prácticas sostenibles. El mantenimiento continuo y la inclusión de todas las edades y habilidades en el diseño del parque, subrayan el éxito de este enfoque innovador y ciudadano.

06. Parque Clouthier

Fecha de inicio y término

Diciembre 2019 - Noviembre 2023

Tipo de Proyecto

Intervenciones Urbanas

Ejes del PDUM

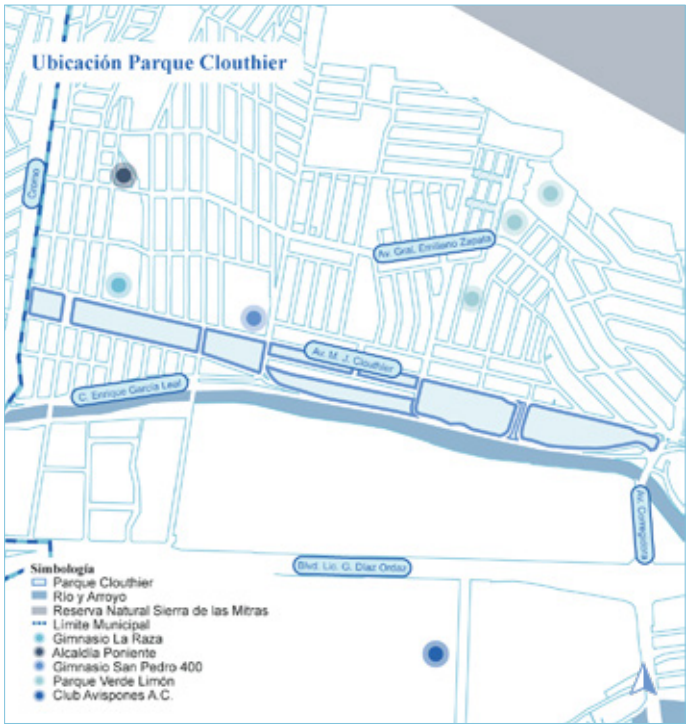
- Imagen Urbana
- Infraestructura
- Movilidad
- Espacio Público

Fotografías

IMPLANG, 2024.

Despacho

PV Paisajismo

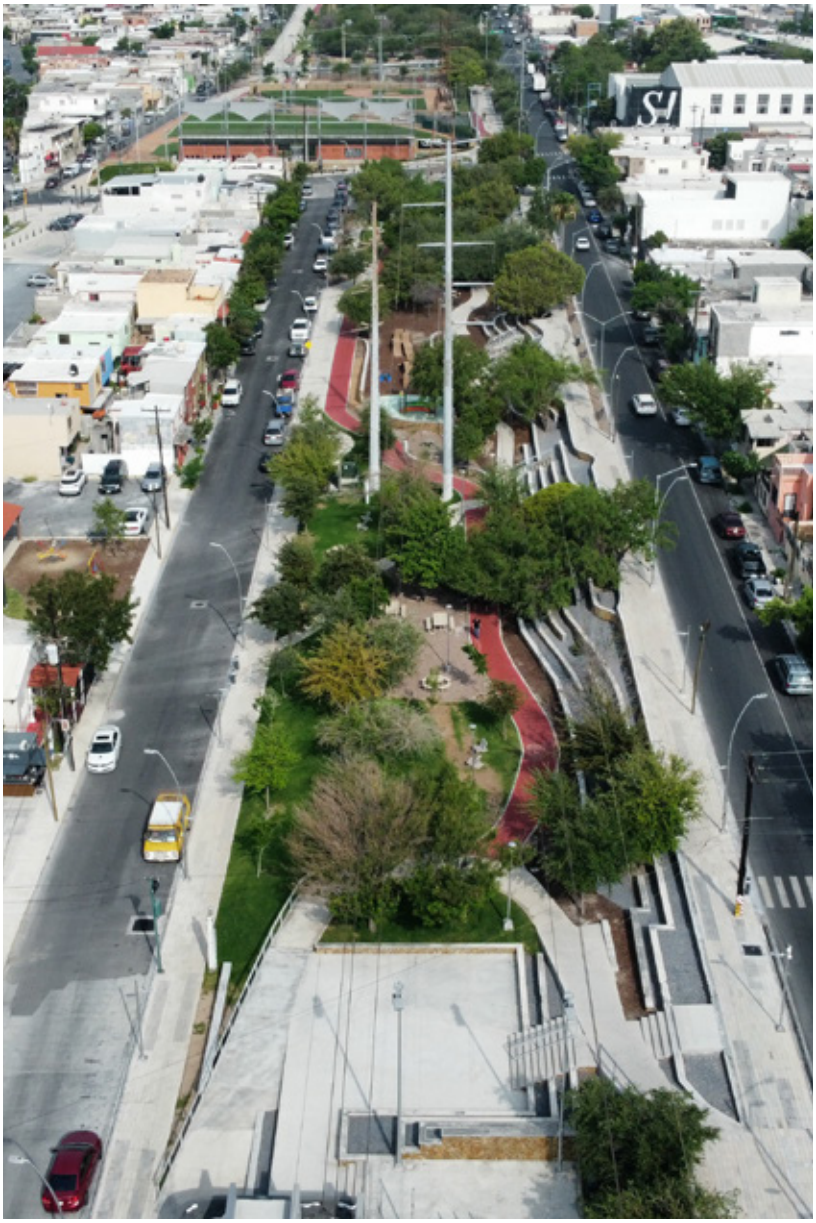


Introducción

El Parque Clouthier, ubicado en San Pedro Garza García, ha sido transformado en un espacio público multifuncional que ofrece un ambiente inclusivo y accesible para la comunidad. El plan maestro, abarca la renovación de las áreas deportivas existentes y la creación de nuevos espacios destinados a personas de todas las edades, desde niños pequeños hasta adultos mayores.

Este parque ejemplar combina la innovación y multifuncionalidad, proporcionando un entorno de calidad donde la comunidad puede convivir,practicar deportes, disfrutar de actividades recreativas y conectarse con la naturaleza en un entorno cuidadosamente planificado.

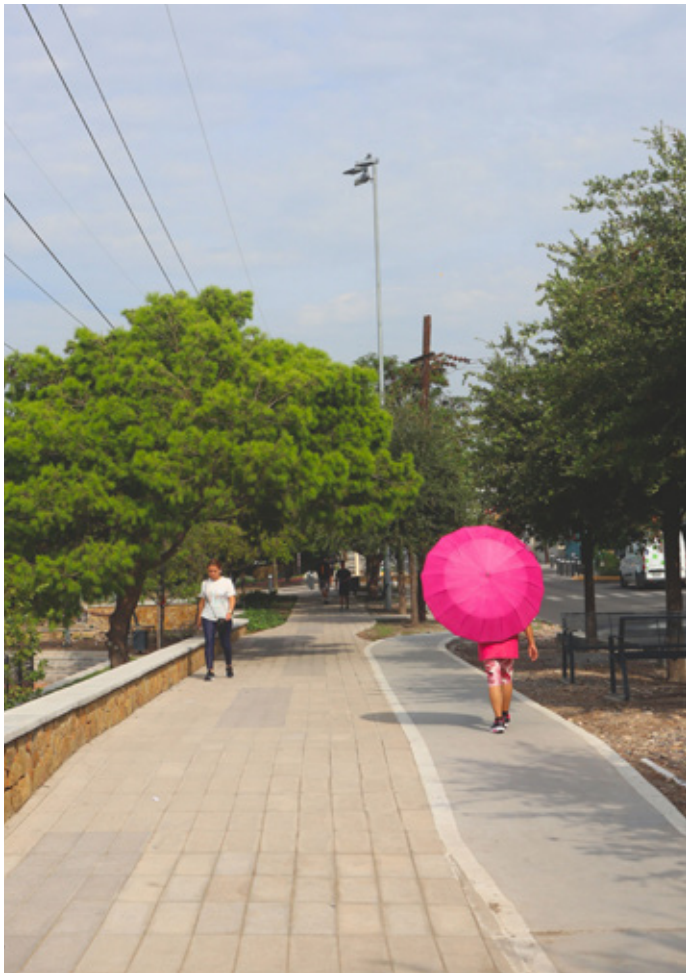
Este contexto, surge la necesidad de crear áreas verdes que no solo funcionen como un respiro ante la densidad urbana, sino que también actúen como centros de interacción social, promuevan la salud pública y fortalezcan el vínculo con la naturaleza.



Sobre el proyecto

Ubicado en una de las zonas metropolitanas más dinámicas de México, San Pedro Garza García enfrenta los retos de un crecimiento urbano acelerado.

El Parque Clouthier responde a esta demanda al ofrecer un espacio funcional, accesible y sostenible, que también fomenta la cohesión social y se convierte en un modelo de regeneración urbana.



El parque ha sido equipado **con áreas de picnic, mesas y asientos ubicados bajo la sombra de árboles nuevos y existentes, creando un entorno ideal para reuniones familiares y sociales.** Además, se ampliaron las opciones para el ejercicio y la movilidad con **nuevas pistas para correr y caminar, rodeadas de vegetación y diseñadas para minimizar el impacto en las articulaciones, fomentan un estilo de vida saludable.** Las áreas de juegos infantiles también se modernizaron, asegurando espacios seguros y divertidos para que todos los niños puedan disfrutar.

El proyecto reforzó las instalaciones deportivas con la adición de canchas iluminadas para su uso nocturno, lo que amplía las horas de actividad física. La conexión con la naturaleza se potenció mediante la plantación de árboles nativos y la creación de **senderos ecológicos, huertos urbanos y jardines polinizadores, que permiten a los visitantes explorar y aprender sobre la biodiversidad local.**

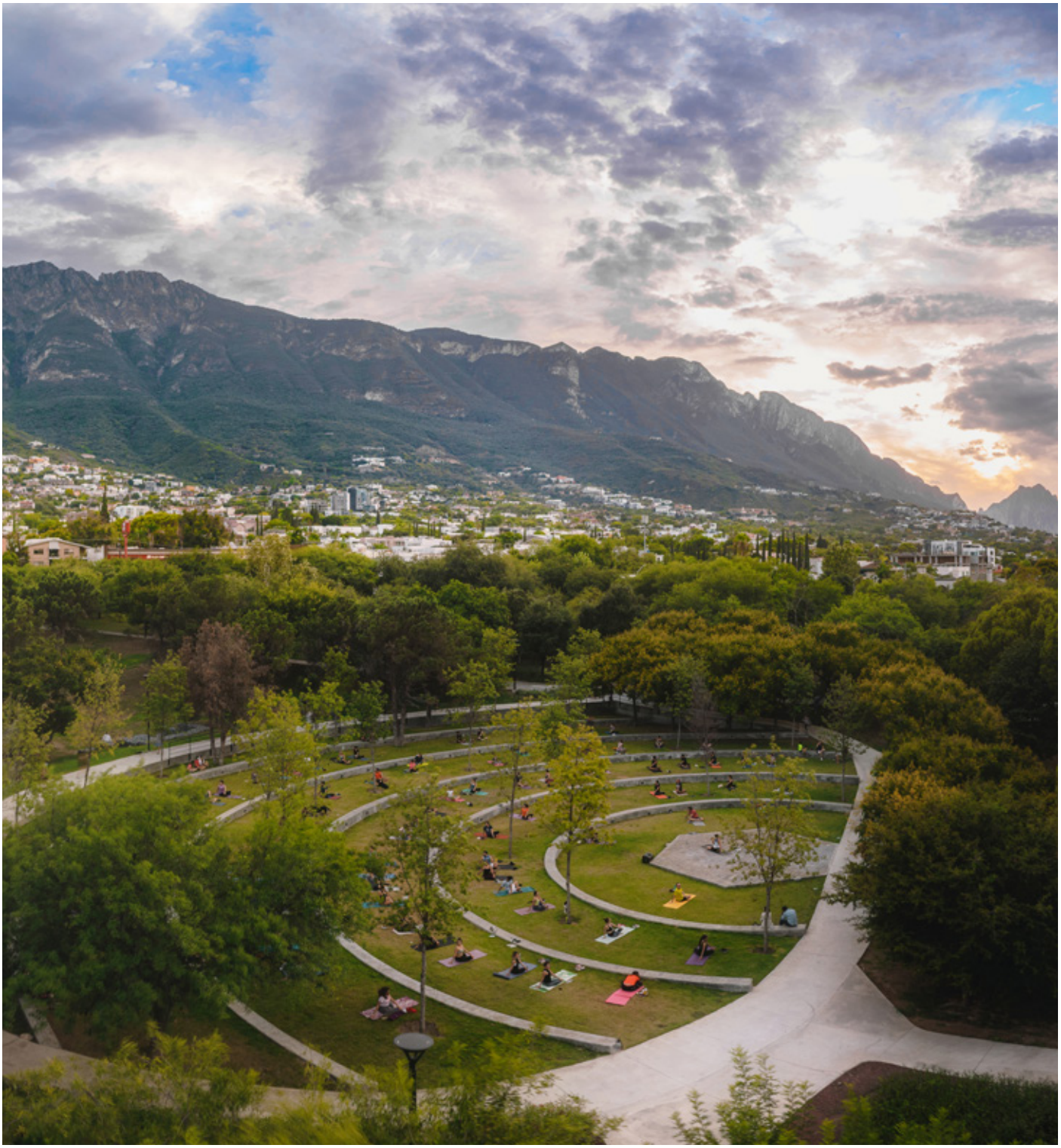
Resultados

La renovación de este espacio público ha mejorado significativamente la calidad de vida de la comunidad circundante, creando nuevos espacios de encuentro y esparcimiento accesibles para todos.

Lecciones aprendidas

El impacto del Parque Clouthier es evidente:**la transformación del espacio en un entorno más saludable y equilibrado ha beneficiado a la comunidad.** Este proyecto, con su enfoque en la sostenibilidad y la inclusión, he elevado la calidad de vida y se ha convertido en un modelo a seguir para futuros desarrollos urbanos.

La experiencia adquirida destaca la importancia de un diseño inclusivo y sostenible, la necesidad de una gestión eficiente del proyecto y la relevancia de planificar el mantenimiento a largo plazo. Estos aprendizajes no solo aseguran el éxito del Parque Clouthier, sino que también ofrecen valiosas lecciones para futuras iniciativas de desarrollo urbano en otras comunidades.



07. Parque Bosques del Valle

Fecha de inicio y término

2019 - 2021

Tipo de Proyecto

Intervenciones Urbanas

Ejes del PDUM

- Imagen Urbana
- Infraestructura
- Medio Natural
- Espacio Público

Fotografías

IMPLANG, 2024.

Despacho
Pro Hábitat Naturaleza Urbana

Introducción

La revitalización del Parque Bosques del Valle marca un hito en el desarrollo urbano de San Pedro Garza García, transformándolo en un espacio público de clase mundial que promueve la accesibilidad universal, la sustentabilidad y la convivencia comunitaria. Con una extensión de más de 23 mil metros cuadrados, este proyecto no solo mejora la infraestructura física del parque, sino que también fortalece su conexión con la naturaleza y su utilidad para todos los miembros de la comunidad.

El proyecto se concibió con la participación activa de los residentes, asegurando que cada aspecto del diseño refleje las necesidades y deseos. Una de las características más destacadas del nuevo Parque Bosques del Valle es su infraestructura accesible.

Se han desarrollado espacios para la convivencia familiar, la práctica deportiva, el juego infantil, las actividades culturales y la contemplación de la naturaleza, con un enfoque constante en la accesibilidad y la seguridad de los visitantes.

Sobre el proyecto

Las banquetas se han diseñado amplias y sin obstáculos, garantizando un entorno seguro para todos, en especial para quienes tienen movilidad reducida. Los cruces de calles han sido mejorados con medidas de seguridad adicionales para proteger a los peatones que acceden al parque desde avenidas como Alfonso Reyes y Bosques del Valle.

La iluminación del parque ha sido optimizada con la incorporación de cámaras de seguridad y tótems, que no solo mejoran la vigilancia, sino que también contribuyen a una atmósfera acogedora y confortable durante el día y la noche.

El diseño del parque incluye una amplia gama de instalaciones para el disfrute de toda la familia. Hay una pista y estaciones de ejercicio para quienes desean mantenerse activos, así como un área de descanso y recreación con nuevas instalaciones de juego para los niños. Además se ha integrado una explanada verde multifuncional que permite la celebración de eventos comunitarios y culturales al aire libre, fomentando la interacción social y el sentido de comunidad entre los residentes.

Plano Arquitectónico, Parque Bosques del Valle
IMPLANG, 2021

La renovación del parque también ha priorizado la sustentabilidad ambiental.

La implementación de un extenso plan de reforestación con especies nativas y jardines polinizadores ha enriquecido la biodiversidad y mejorado la salud del ecosistema del parque. Más de 250 nuevos árboles fueron plantados en esta fase, seleccionados por su resistencia y adaptabilidad al entorno urbano. Los árboles trasplantados y las especies no nativas o invasoras han sido reemplazadas de manera responsable, contribuyendo a la preservación de la biodiversidad local.

Resultados

El diseño paisajístico, ha logrado crear un espacio que no solo embellece el área, sino que también promueve el bienestar físico de los residentes. El parque se ha convertido en un modelo de renovación urbana que combina modernidad con respeto por el entorno natural y las necesidades comunitarias.

La experiencia con el Parque Bosques del Valle resalta la importancia de integrar la sostenibilidad ambiental desde las primeras etapas de diseño y ejecución .

Lecciones aprendidas

La evaluación detallada de los árboles existentes y la reforestación con especies nativas han demostrado ser prácticas efectivas para mejorar el ecosistema local. La colaboración con expertos, ha sido clave para lograr un equilibrio entre estética y funcionalidad. Además, el enfoque en la accesibilidad y la integración social ha mostrado cómo un espacio público bien diseñado puede fortalecer el tejido social y la identidad local. Estas lecciones ofrecen valiosas directrices para futuros proyectos de renovación urbana, subrayando la necesidad de una planificación integral que respete tanto el medio ambiente como las necesidades de la comunidad.

08. Parque Mississippi

Fecha de inicio y término

2019 - 2020

Tipo de Proyecto

Intervenciones Urbanas

Ejes del PDUM

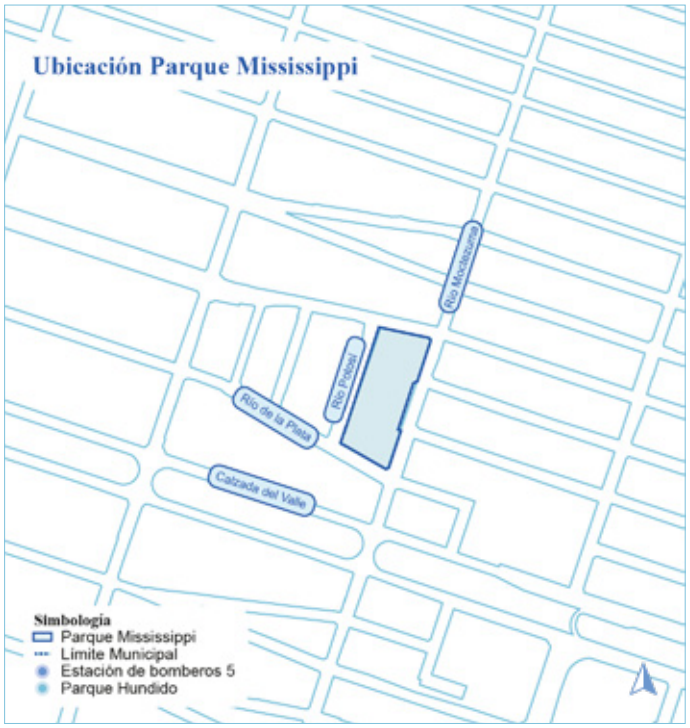
- Imagen Urbana
- Medio Natural
- Espacio Público

Fotografías

IMPLANG, 2024.

Despacho

PV Paisajismo



Introducción

El Parque Mississippi, ubicado en la Colonia del Valle dentro de la zona conocida como Centrito Valle, ha experimentado una transformación significativa gracias a una iniciativa de regeneración iniciada en el 2016.

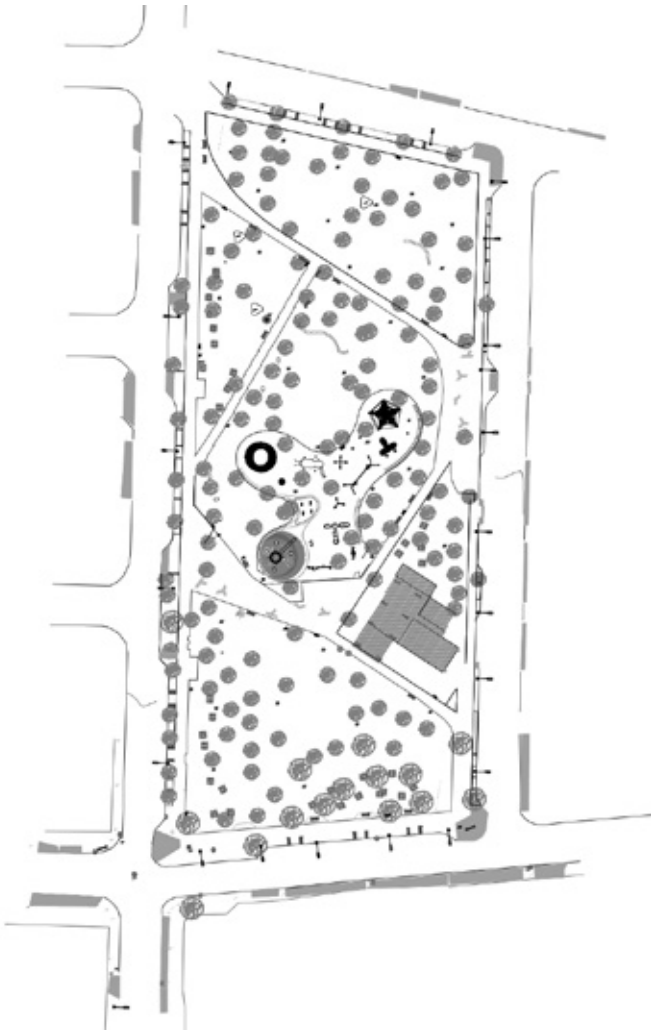
Este espacio de aproximadamente 1.2 hectáreas, antes conocido por sus juegos infantiles, patinadero y un pequeño kiosco, se ha convertido en un ejemplo de cómo la colaboración entre la comunidad, la iniciativa privada y el gobierno puede revitalizar un entorno urbano, mejorando tanto su funcionalidad como su atractivo.

Sobre el proyecto

La iniciativa para revitalizar el Parque Mississippi surgió con el objetivo de transformarlo en un espacio público de calidad, accesible para todas las edades.

Originalmente, el parque estaba cercado y contaba con un solo acceso, lo que limitaba su uso principalmente a familias con niños pequeños. Sin embargo, se identificó el potencial para beneficiar a un espectro más amplio de usuarios, incluidos transeúntes, vecinos sin niños y la población flotante que frecuenta los comercios cercanos.

El proceso de regeneración no fue solo estético, sino fue un esfuerzo integral que involucró a la comunidad desde el inicio. La participación ciudadana fue clave en cada etapa del proyecto.



Plano Arquitectónico, Parque Mississippi
IMPLANG,2020

Desde el análisis inicial, donde se compararon otros parques similares y se recopilaron ideas, hasta la fase de socialización del proyecto mediante eventos comunitarios, medios de comunicación y redes sociales, los vecinos jugaron un papel activo en la definición y aceptación del nuevo diseño.

El diseño del parque, fue concebido para maximizar su utilidad y atractivo. Se implementaron andadores diagonales que dividen el espacio en cinco áreas distintas, con una zona central dedicada a los juegos infantiles y el patinadero, ahora renovado con una temática espacial que resalta el icónico juego del cohete, convertido en un punto focal del parque.

Además de las áreas renovadas, se añadieron nuevas instalaciones como un área para mascotas, un pequeño auditorio y amplias zonas de picnic en los bordes del parque. La conservación del patrimonio arbóreo original fue prioritaria, asegurando que el parque continúe brindando servicios ambientales significativos para la comunidad.

La financiación del proyecto fue un esfuerzo conjunto, con donaciones de empresas gestionadas por el gobierno municipal. Este compromiso reflejó el apoyo generalizado de la comunidad hacia la regeneración del parque, destacando su importancia como un activo esencial para el bienestar urbano y social.

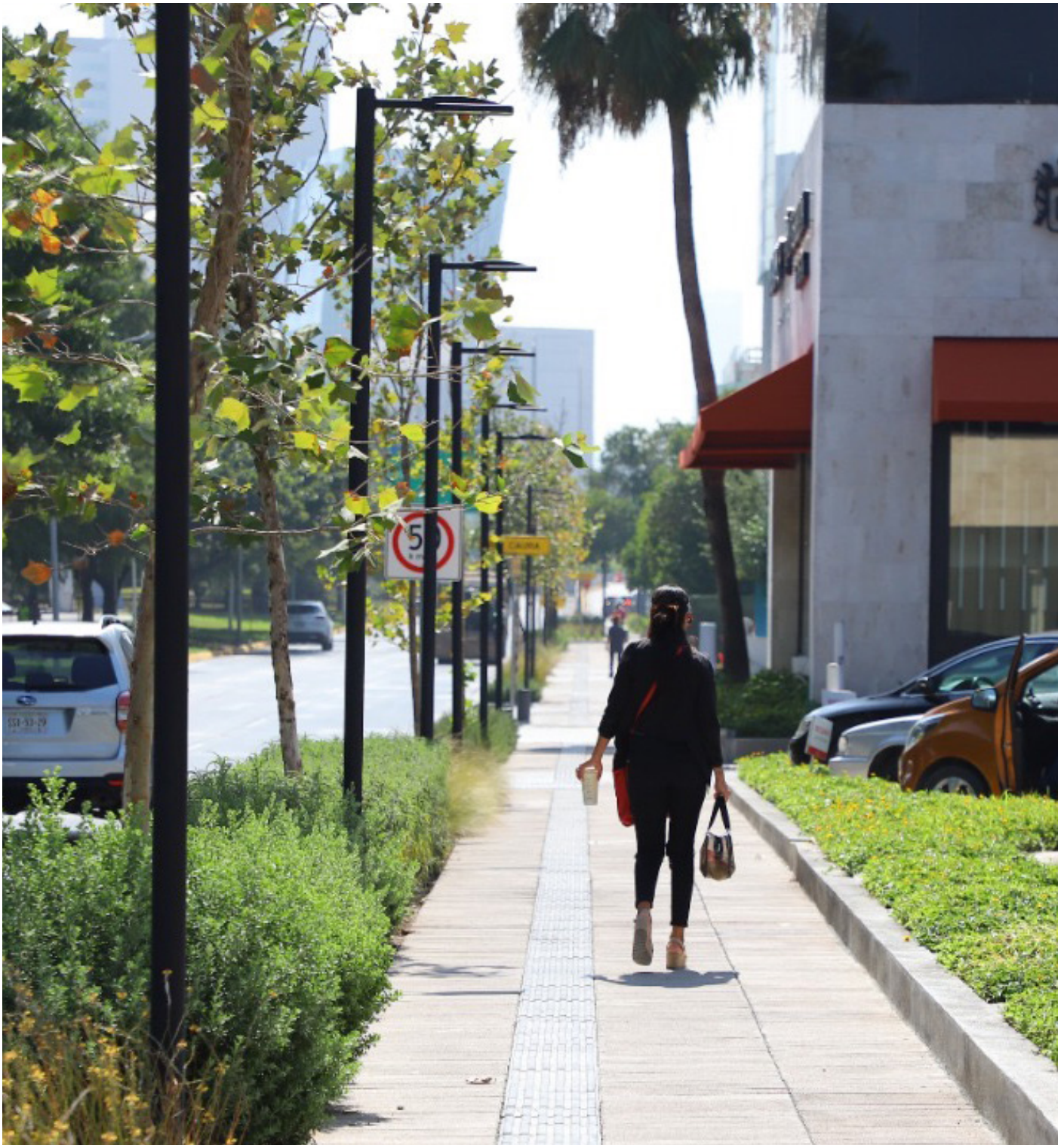
Fig xx. Parque Bosques del Valle
Fuente: Elaboración propia.

Resultados

La culminación del proyecto estaba prevista para marzo de 2020, con una inauguración planeada tras la contingencia del COVID-19. A pesar del retraso, el éxito del esfuerzo colectivo ha transformado el Parque Mississippi en **un espacio inclusivo, accesible y dinámico para todos los habitantes de la Colonia del Valle y sus visitantes.**

Lecciones aprendidas

El Parque Mississippi no solo ha sido revitalizado físicamente, sino que también ha fortalecido el tejido social a través de la colaboración y el compromiso comunitario. Este proyecto es un ejemplo inspirador de cómo la visión compartida y el trabajo conjunto pueden crear entornos urbanos más vibrantes y acogedores para todos.



09. Las Calzadas

Fecha de inicio y término

Octubre 2019 - Diciembre 2020

Tipo de Proyecto

Intervenciones Urbanas

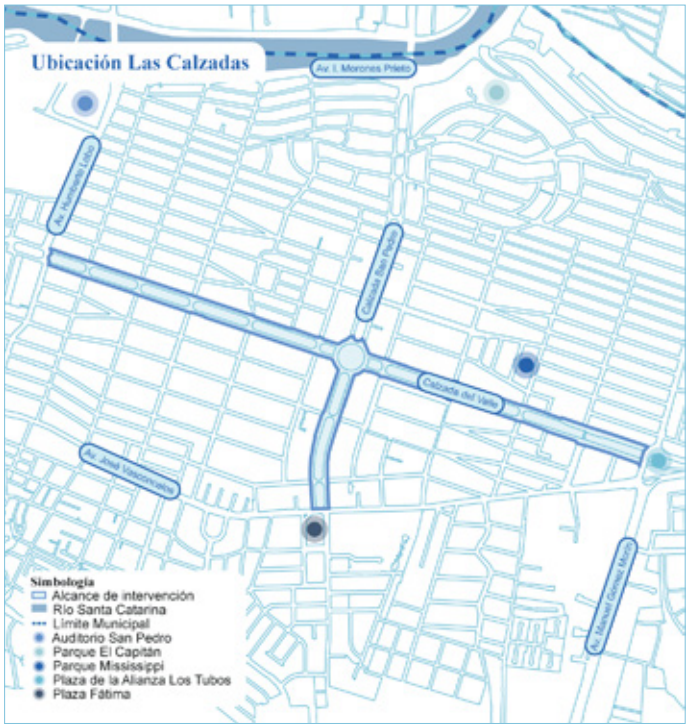
Ejes del PDUM

- Imagen Urbana
- Infraestructura
- Medio Natural
- Espacio Público

Fotografías

IMPLANG, 2020 - 2024.

Despacho
Pro Hábitat Naturaleza Urbana



Introducción

Por años, las Calzadas San Pedro y del Valle han sido un ícono en San Pedro Garza García, sin embargo se enfrentaban a una necesidad urgente de renovación integral. En respuesta a problemas clave como la carencia de banquetas adecuadas, el cableado aéreo expuesto y la obsoleta infraestructura de servicios públicos, se puso en marcha un ambicioso proyecto de regeneración urbana que ha transformado profundamente estas emblemáticas vialidades.

La intervención en las Calzadas no solo tuvo como objetivo mejorar su funcionalidad y seguridad, sino también embellecer el paisaje urbano, fomentar la accesibilidad universal y promover la sustentabilidad a largo plazo.

Sobre el proyecto

El proyecto incluyó **la instalación de 4,960 metros lineales de banquetas completamente nuevas, todas diseñadas bajo principios de accesibilidad universal.** Estas banquetas no solo son más amplias, sino también más seguras, incorporando guías táctiles para personas con discapacidad visual y cruces peatonales optimizados que priorizan la seguridad de los peatones.

Además, se implementó un sistema de iluminación eficiente con tecnología LED, lo que ha mejorado significativamente la visibilidad y la seguridad en todo el corredor, tanto para transeúntes como para vehículos.

Plano Arquitectónico, Calzada del Valle y Calzada San Pedro
IMPLANG, 2020

Uno de los aspectos más destacados de la renovación es la reintroducción de áreas verdes significativas. **Más de 300 nuevos árboles fueron plantados a lo largo de las Calzadas, contribuyendo no solo a la estética del área, sino también a la calidad del aire** y al bienestar general de los residentes. Se llevaron a cabo dictámenes exhaustivos para evaluar la salud de los árboles existentes, asegurando que aquellos en mal estado fueran reemplazados por especies nativas más adecuadas.

En cuanto a la infraestructura urbana, **se retiraron 15,280 metros lineales de cableado aéreo y 26,300 metros lineales de cableado eléctrico**, lo que resultó en la colocación de 170 registros, logrando una apariencia más limpia y segura. Además, se instaló un nuevo drenaje sanitario con mayor capacidad y se pavimentaron 13,000 metros cuadrados de superficie, garantizando una vialidad duradera y de bajo mantenimiento.

Cada detalle del proyecto se centró en crear un entorno urbano inclusivo y funcional, diseñado para que todas las personas puedan disfrutar de un espacio seguro, accesible y adecuado para caminar, descansar y socializar.

La instalación de biciestacionamientos y bancas metálicas a lo largo del corredor complementa esta visión, asegurando un uso óptimo del espacio por residentes y visitantes.

Resultados

Los resultados de la renovación de las Calzadas han generado una notable mejora en la calidad de vida de los residentes, al ofrecer aceras más seguras, accesibles, y visualmente atractivas para todos los usuarios. Estas mejoras no solo han incrementado la funcionalidad y el disfrute del espacio, sino que también han impulsado un aumento en la plusvalía de los predios aledaños, lo cual ha contribuido a la reactivación del espacio público, fomentando su uso y creando un entorno más dinámico y lleno de vida.

Lecciones aprendidas

La revitalización de las Calzadas marca un hito importante en el desarrollo urbano de San Pedro Garza García. Desde la modernización de su infraestructura hasta la creación de espacios verdes y la mejora de la movilidad peatonal, este proyecto refleja el compromiso de la ciudad con el progreso y el bienestar de sus habitantes. Con cada avance, las Calzadas están redefiniendo su papel como un corredor urbano moderno, inclusivo y sustentable.

10. Proyectos de Presupuesto Participativo

Fecha de inicio y término

2021 - 2022

Tipo de Proyecto

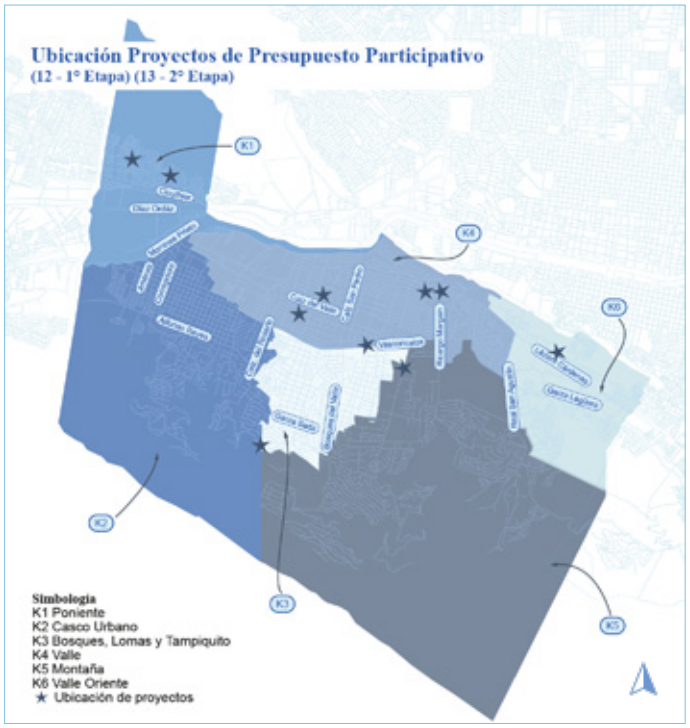
Intervenciones Urbanas

Ejes del PDUM

- Imagen Urbana
- Infraestructura
- Medio Natural
- Movilidad
- Espacio Público

Fotografías

IMPLANG,2024.



Introducción

"Decide San Pedro" es una iniciativa de presupuesto participativo que invita a los ciudadanos a tomar un papel activo en la asignación de recursos públicos en sus comunidades. A través de este proceso democrático, los residentes de San Pedro Garza García tienen la oportunidad de proponer y votar por los proyectos que consideran prioritarios para su entorno, permitiendo que las decisiones reflejen directamente las necesidades y aspiraciones de la comunidad.

Este enfoque no solo fomenta una gestión más cercana y transparente de los recursos, sino que también fortalece el sentido de pertenencia y responsabilidad cívica entre los habitantes, al involucrarlos de manera directa en la planificación y ejecución de mejoras en su entorno local.

Sobre el proyecto

El proceso de "Decide San Pedro" comienza con la identificación de necesidades específicas por parte de los residentes, quienes pueden proponer proyectos que atiendan carencias en áreas como parques y jardines, movilidad, educación, cultura, entre otros. Posteriormente, los ciudadanos votan para seleccionar los proyectos que recibirán financiamiento público, garantizando que las obras realizadas respondan a las verdaderas prioridades de la comunidad.

Entre los proyectos destacados que se han realizado a través de esta iniciativa se encuentran intervenciones clave en distintas zonas del municipio, tales como:

- **Privada Tamazunchale:** Ampliación de banquetas
- **Veredalta:** Cruce Seguro
- **Río de la Plata y Río Caura** (imagen de referencia): Pocket Park
- **Intersección de la calle Manzanares y Colonial de la Sierra en la Rotonda Viva:** Ampliación de banquetas, arbolado; entre otros proyectos.

"Decide San Pedro" no solo transforma físicamente los espacios urbanos, sino que también fortalece la cohesión social y mejora la calidad de vida en la comunidad. Al involucrar a los ciudadanos en la toma de decisiones, se asegura que las inversiones en infraestructura y servicios respondan directamente a las necesidades de quienes habitan estos espacios, creando un modelo de participación y desarrollo replicable en otras comunidades.

11. Proyecto de Calle Diego Saldivar y Francisco Siller

Fecha de inicio y término

Mayo 2022 - Abril 2024

Tipo de Proyecto

Intervenciones Urbanas

Ejes del PDUM

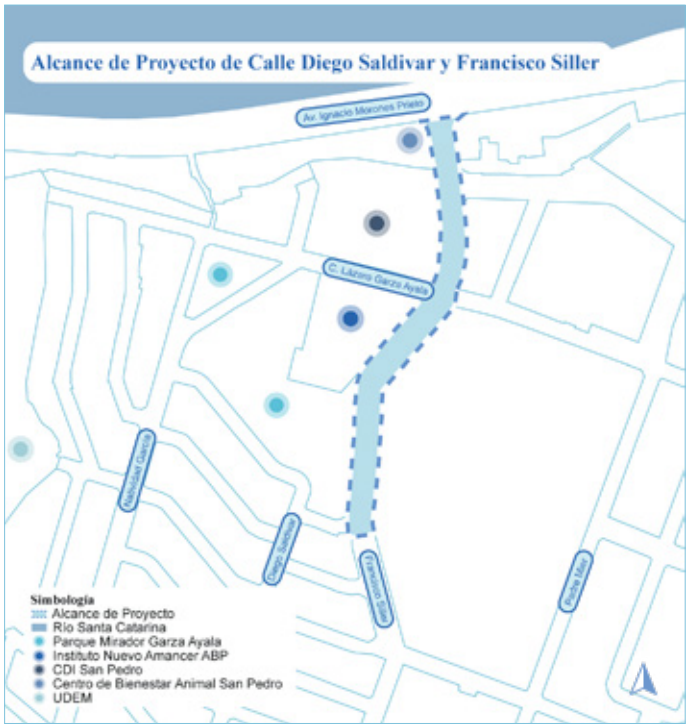
- Infraestructura
- Movilidad
- Espacio Público

Fotografías

IMPLANG,2024.

Despacho

IMPLANG



Introducción

La calle Francisco Siller es un potencial enlace entre dos arterias principales: la Avenida Vasconcelos y la Avenida Alfonso Reyes, con potencial de ser conectadas por la calle Diego Saldívar. A pesar de su papel estratégico, esta vía secundaria enfrenta importantes desafíos debido a la falta de un ordenamiento adecuado. Los automovilistas solían estacionarse en zonas que comprometían la circulación, y la ausencia de una señalización clara aumentaba el riesgo de accidentes, generando un entorno inseguro tanto para conductores como para peatones.

Con base en un diagnóstico exhaustivo, se identificó la necesidad de un reordenamiento vial integral. El proyecto no solo buscaba mejorar la seguridad, sino también reorganizar el espacio de acuerdo con los aforos vehiculares y peatonales de la zona. Así, se diseñó una propuesta que suaviza el eje de la calle, reordena la vialidad y organiza los cajones de estacionamiento de manera más eficiente, respondiendo a las demandas de movilidad de la comunidad.

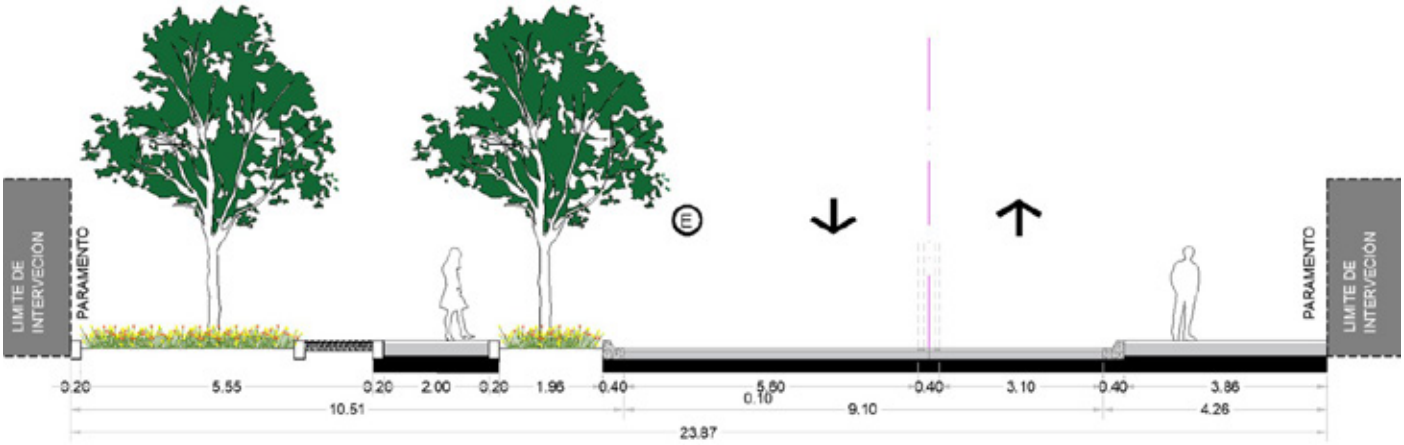


Diagrama de Sección Vial Área Verde en Parque Mirado Garza Ayala. IMPLANG, 2024

Sobre el proyecto

El proyecto de intervención en la calle Francisco Siller se enfoca en reorganizar el espacio vial, con tres objetivos clave. Primero, se trabajó en la suavización del eje de la calle, permitiendo una mejor fluidez vehicular y reduciendo las velocidades sin comprometer la seguridad. En segundo lugar, se redistribuyeron los cajones de estacionamiento, ajustándolos a los aforos y las necesidades de la zona, para evitar bloqueos y mejorar la circulación. Finalmente, se integró una solución de pacificación del tránsito a través de un paso pompeyano en la zona del parque, lo que contribuye a reducir la velocidad vehicular y mejorar la convivencia entre peatones y conductores.

Además, se contempló la integración de la calle con un parque lineal ubicado en la acera oriente, fortaleciendo la conexión entre el entorno urbano y los espacios públicos. Este enfoque no solo aborda los problemas inmediatos de circulación, sino que también propone una visión a largo plazo que optimiza la movilidad peatonal y vehicular, mejorando la calidad de vida de los residentes.

12. Parabuses

Fecha de inicio y término

Diciembre 2022 - Septiembre 2023

Tipo de Proyecto

Intervenciones Urbanas

Ejes del PDUM

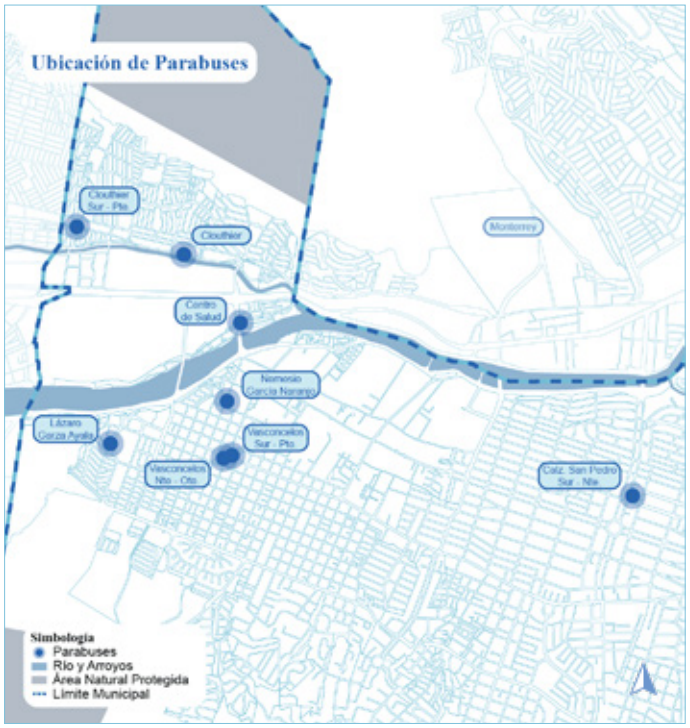
- Infraestructura
- Imagen Urbana
- Movilidad
- Espacio Público

Fotografías

IMPLANG,2024.

Despacho

JDE



Introducción

Las paradas de transporte público son puntos de espera fundamentales para la experiencia diaria de las personas y deben cumplir con altos estándares de protección, accesibilidad y confort. Actualmente, las paradas de transporte público en San Pedro Garza García carecen de la infraestructura adecuada para brindar protección, ofrecer información clara y accesible sobre horarios y rutas, y proporcionar elementos básicos de confort, como asientos e iluminación adecuada, aunado a que la diversidad de contextos urbanos en los que se encuentran estas paradas requiere soluciones flexibles y adaptativas.

Para abordar estos desafíos, se diseñó e implementó un sistema integral que mejora la experiencia del usuario, promueve la seguridad y la accesibilidad, y optimiza el funcionamiento general del transporte urbano en San Pedro Garza García.

Sobre el proyecto

Este proyecto contempla la implementación de paradas de transporte modulares adaptables a diferentes contextos urbanos. Éstos integran elementos esenciales como espacio para sillas de ruedas, semáforos audibles para cruces, botones de pánico conectados a servicios de emergencia, protección contra el tráfico, y refugios individuales y colectivos según la demanda y ubicación. Además, se incluyen iluminación a escala humana que mejora la seguridad y el confort, un mantenimiento constante para garantizar la limpieza y funcionalidad, opciones de asientos ergonómicos, y elementos informativos y señalética distintiva para orientación y ubicación.

Éstos parabuses tienen la capacidad de integrar estos elementos de manera flexible, permitiendo configuraciones que van desde una infraestructura mínima hasta una más robusta, dependiendo de las necesidades específicas de cada ubicación.

Este proyecto no solo beneficiará a los usuarios directos del transporte público, sino que también contribuye a fortalecer la imagen urbana del municipio como un entorno seguro, accesible y moderno. Además, sirve como un modelo replicable para otras ciudades que enfrentan desafíos similares en cuanto a infraestructura y servicios de transporte público.

Replicabilidad

La modularidad y adaptabilidad del diseño facilitan su implementación en diversas condiciones urbanas y geográficas. Los principios y elementos integrados en las paradas pueden adaptarse a diferentes contextos, permitiendo a otras ciudades realizar mejoras similares en sus sistemas de transporte público de manera eficiente y efectiva.

13. Guía de Accesibilidad y Diseño Urbano

Fecha de inicio y término

Septiembre 2024

Tipo de Proyecto

Guías

Ejes del PDUM

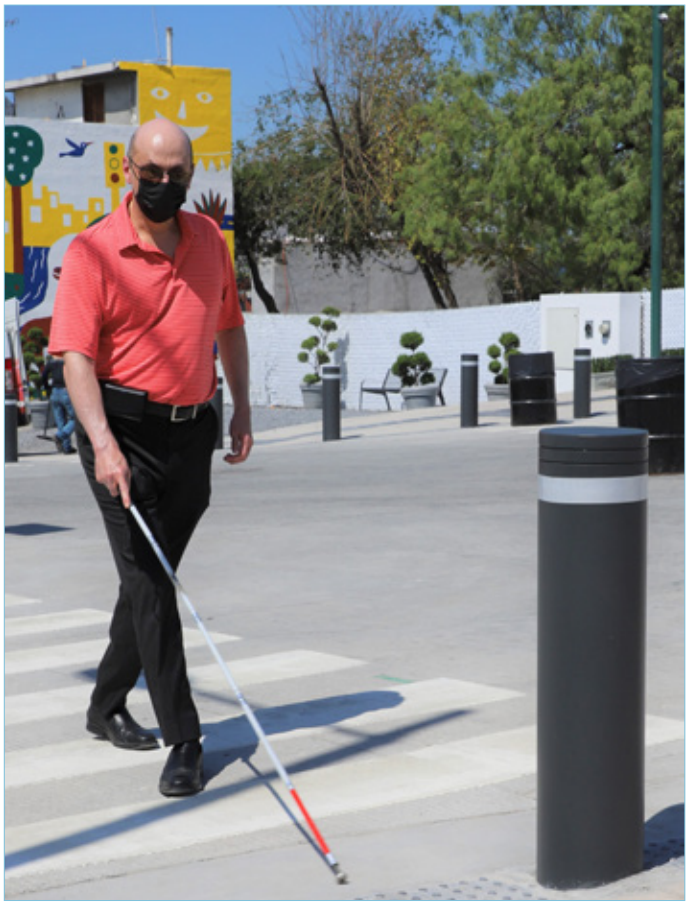
- Imagen Urbana
- Movilidad
- Medio Natural
- Espacio Público

Fotografías

IMPLANG,2024.

Despacho

IMPLANG



Se posiciona como una herramienta tanto práctica como educativa, destinada a equipar a diseñadores y urbanistas con directrices claras para incorporar principios de diseño universal en cada fase del proceso de planificación y diseño urbano.

La importancia de la inclusión y la accesibilidad universal no puede ser subestimada. **Estos principios no solo mejoran la calidad de vida de las personas con discapacidades, sino que también enriquecen la experiencia urbana para toda la ciudadanía.** Una ciudad accesible no es solo aquella que cumple con normativas legales, sino que también refleja una sociedad que valora la equidad, la diversidad y el respeto por todos sus habitantes.

Al adoptar las recomendaciones de esta guía, no solo estaremos creando entornos físicos más accesibles, sino también **fomentando una cultura de inclusión donde cada persona se sienta bienvenida y respetada en todos los espacios públicos.** Este documento servirá como una referencia clave para los profesionales del diseño urbano y como un recurso de empoderamiento para las comunidades, demostrando que la planificación cuidadosa puede transformar nuestras ciudades en lugares donde todos puedan vivir, trabajar y disfrutar plenamente.

Introducción

La publicación de una Guía de Diseño Urbano marca un hito fundamental en la configuración de ciudades accesibles e inclusivas. No se trata solo de un compendio de normativas técnicas, sino de una herramienta esencial para transformar el diseño urbano y garantizar que todas las personas, independientemente de sus capacidades, puedan integrarse plenamente en la vida urbana.

El propósito principal de esta guía es promover la conciencia de que la ciudad es un espacio compartido por todos y debe ser diseñada para ser accesible e inclusiva. Es crucial que tanto planificadores como ciudadanos reconozcan la importancia de crear entornos que respeten y faciliten la diversidad de capacidades, garantizando que nadie quede excluido del uso de los espacios públicos.

Sobre la guía

La guía abarca una amplia gama de aspectos clave para el diseño urbano accesible. Desde la configuración de banquetas hasta el diseño de parques y espacios recreativos, cada sección proporciona especificaciones detalladas sobre alturas, anchos, materiales y técnicas que promuevan la accesibilidad universal.

Portada Capítulo 2, Circulaciones Exteriores IMPLANG,2024

14. Guía de Infraestructura Verde

Fecha de inicio y término

Septiembre 2024

Tipo de Proyecto

Guías

Ejes del PDUM

- Imagen Urbana
- Medio Natural
- Espacio Público

Fotografías

IMPLANG,2024.

Despacho
Global Solutions, ECOTONO, IMPLANG.

Introducción

Ante la creciente necesidad de enfrentar los desafíos ambientales y mejorar la calidad de vida urbana, se desarrolló la Guía de Infraestructura Verde en colaboración con expertos en urbanismo, arquitectura y ecología. **Esta guía está diseñada para proporcionar herramientas técnicas y soluciones prácticas que faciliten la implementación de infraestructura verde en las ciudades.**

El objetivo principal de esta guía es abordar la falta de conciencia y la escasez de información sobre el cuidado de las áreas verdes urbanas, así como mitigar los efectos del cambio climático, como el aumento de temperaturas, las inundaciones y la contaminación. A través de un enfoque integral, se busca promover prácticas sostenibles y resilientes que mejoren el entorno urbano y fortalezcan la conexión entre el ambiente natural y el construido.

Sobre la guía

El diagnóstico territorial abarca los estados de Nuevo León, Tamaulipas, Coahuila, Durango, Chihuahua y Texas, y analiza aspectos clave como el agua, la vegetación, el relieve y el clima. **Utilizando mapas detallados, se identifican oportunidades y desafíos específicos para la implementación de infraestructura verde en cada región.** Este enfoque se profundiza en el municipio de San Pedro Garza García, N.L., donde se revela la diversidad de ecosistemas que no siempre se consideran en las intervenciones urbanísticas tradicionales.

La infraestructura verde puede aplicarse en diversas escalas, desde soluciones locales como jardines de lluvia y arbolado en aceras, hasta estrategias más amplias como la rehabilitación de cauces y parques urbanos. Estas intervenciones no solo mejoran la estética de la ciudad, sino que también promueven la gestión eficiente del agua, la mitigación del efecto de isla de calor y el fomento a la biodiversidad local. En un capítulo específico, se ofrecen diseños e infraestructura que responden a desafíos cotidianos, aplicables tanto en propiedades privadas como en espacios públicos,promoviendo una mejora integral del entorno físico y una mayor conexión de la comunidad con su entorno natural.

Además, la guía cuenta con un segundo tomo que incluye un catálogo de plantas nativas y adaptadas, organizadas por familias botánicas. Este recurso facilita su integración en el diseño urbano, promoviendo la biodiversidad y mejorando la calidad del paisaje urbano. Así, se fortalece la relación entre la naturaleza y la ciudad.

En conclusión, la Guía de Infraestructura Verde no solo sirve como un recurso técnico para profesionales del diseño urbano, sino que también busca educar y sensibilizar a la comunidad sobre la importancia de las áreas verdes en entornos urbanos. Este documento representa un avance crucial hacia un futuro urbano más verde y equitativo, donde la naturaleza y la ciudad coexistan de manera armoniosa y beneficiosa para todos.

2.3 Movilidad

Conversaciones con **María Teresa Rivera Tuñón**

Quinta Regidora

"El tema de movilidad es un tema de justicia"

¿Por qué te parece importante la movilidad?

Me parece crucial porque podemos diseñar espacios maravillosos, pero si no podemos llegar a ellos de manera segura, fácil, agradable, inclusiva, pues no es igual.

Creo que el tema de movilidad es un tema de justicia, es un tema de plantearnos ¿Por qué vivimos en la ciudad?, que tiene grandes retos, principalmente el ponernos de acuerdo, el vivir en comunidad, el tener que ceder.

¿Cómo se tendría que alojar la inversión en infraestructura de movilidad?

Generalmente nos cuestionamos los subsidios, por ejemplo, al transporte público, y siempre digo, creo que ahí están los números, nada más falta hacer el análisis en nuestra cabeza.

El medio de transporte más subsidiado es por mucho el auto particular. ¿Por qué? Porque la infraestructura para el coche cuesta carísima. Y cuesta carísimo construirla y cuesta carísimo mantenerla. Ese espacio que se le está robando a otras cosas, a tener arbolado en una ciudad donde hace 40 grados y en un mundo en emergencia climática, el pensar que toda esa infraestructura debe ser para el auto particular, no es sano.

En muchos lugares del mundo nos hemos dado cuenta que íbamos por el camino equivocado, que la calidad de vida que se esperaba que iba a dar el coche particular para resolver todos los trayectos y toda la vida, pues empezó a causar problemas grandes. Y a mí me entusiasma muchísimo cómo las conversaciones han cambiado en San Pedro. Siguen sin ser conversaciones fáciles, quizás, pero son conversaciones.

¿Cómo fue la participación del IMPLANG directamente en los proyectos de movilidad del municipio?

Si bien hay cosas que suceden orgánicamente para aprovecharlas, necesitamos tener estos diagnósticos, necesitamos tener estos expertos, necesitamos tener estos Institutos de Planeación que dan continuidad, que van más allá de un gobierno u otro, de un partido u otro.

Son los que tienen el panorama completo, la imagen de la ciudad, de cómo ha ido evolucionando, de las necesidades y la experiencia.
Me parece que un instituto como el IMPLANG justamente es ese organismo que tiene claro que la ciudad no se trata de un capricho, una ocurrencia, sino que la ciudad lo hacemos todos.

Contenido de *Movilidad*

Proyectos

1. Vía Libre - Corredor de Movilidad Segura en Alfonso Reyes *124*
2. Proyecto de Wayfinding Municipal *128*
3. Biciruta Emergente *132*
4. Red Complementaria Ciclista *134*

Programas

5. Circuito de Transporte Público Gratuito: Centro Valle y Poniente *136*
6. Biciamigables *140*
7. Gestión de Estacionamientos *144*
8. Distribución Urbana de Mercancías *146*
9. Educación y Cultura Vial *148*
10. Plan de Movilidad Institucional *150*
11. Programa de Movilidad Sostenible para Colaboradores *152*
12. Programa de Movilidad Sostenible Escolar *154*

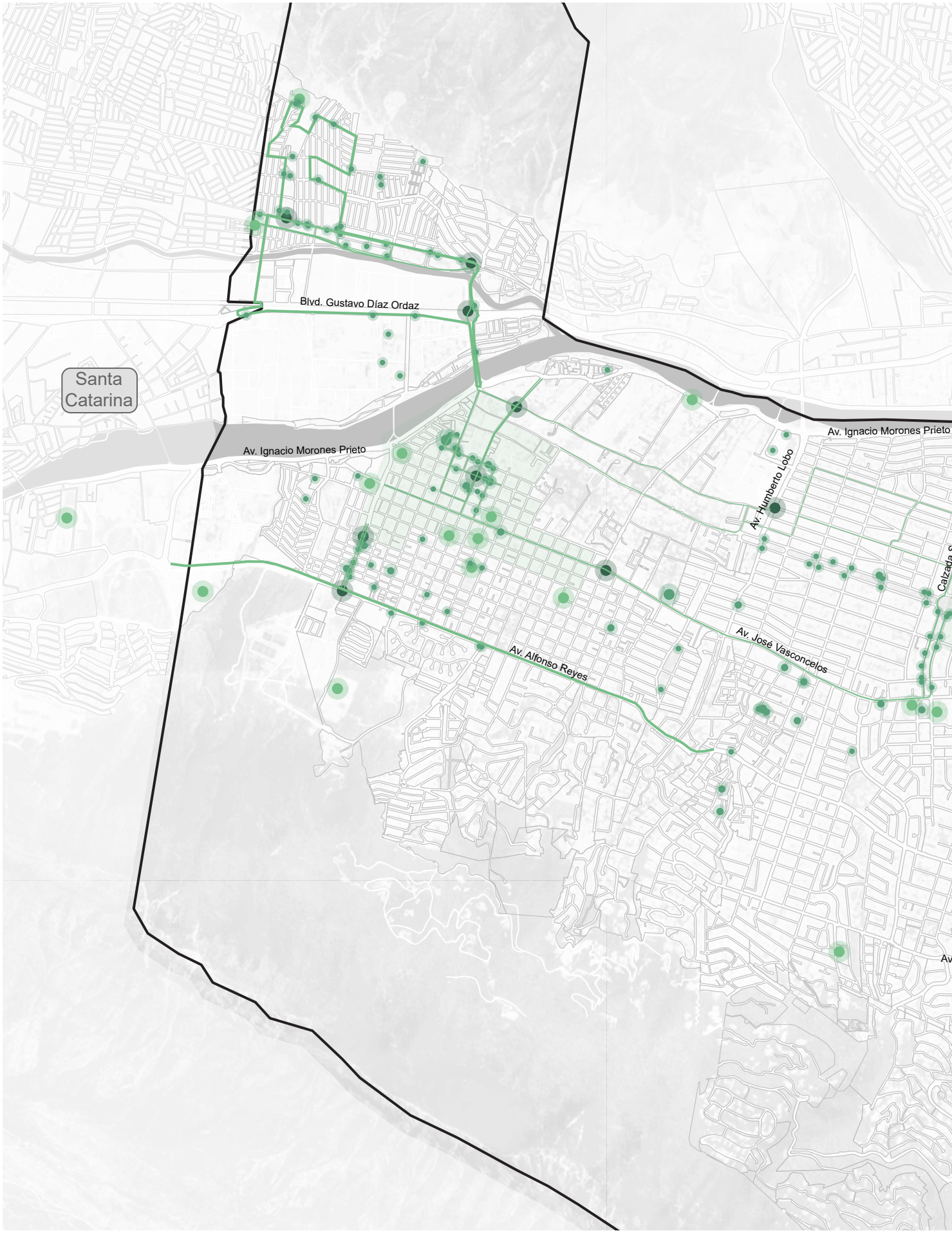
Estudios

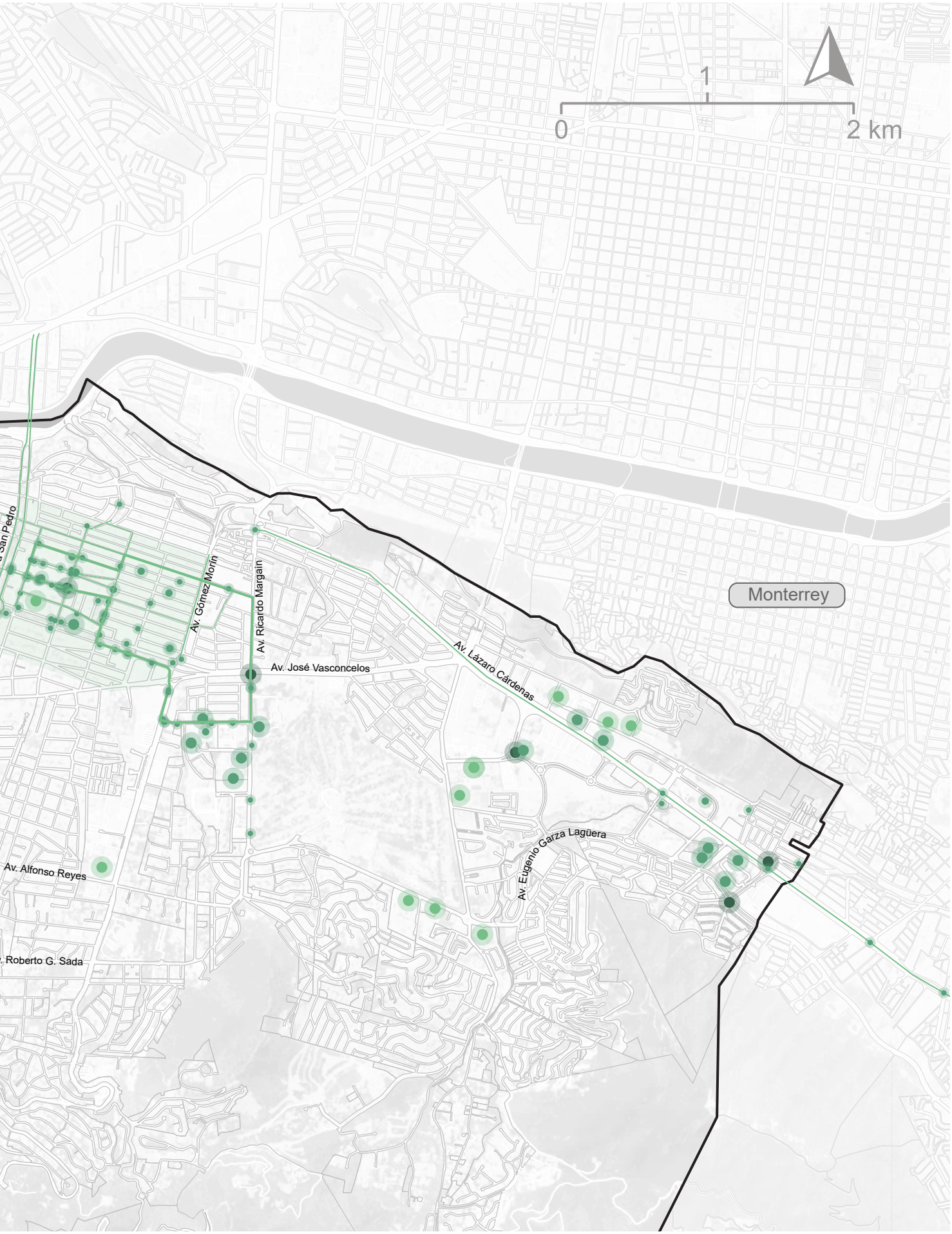
13. Estudio de Prefactibilidad de Carriles BUS / VAO *156*
14. Diagnóstico de Seguridad Vial 2015-2021 *158*
15. Perfil Ciclista 2020-2024 *160*

Guías

16. Guía de Ciclismo Urbano - En Bici Por Mi Ciudad *162*

Portafolio de proyectos de Movilidad




0
1
2 km
Monterrey
Av. Gómez Morín
Av. Ricardo Margain
Av. José Vasconcelos
Av. Lázaro Cárdenas
Av. Eugenio Garza Lagüera
Av. Alfonso Reyes
. Roberto G. Sada

01. Vía Libre

Corredor de Movilidad Segura en Alfonso Reyes

Fecha de inicio y término

Septiembre 2021 - Febrero 2022

Tipo de Proyecto

Proyecto

Ejes del PDUM

- Imagen Urbana
- Movilidad
- Infraestructura
- Espacio Público

Fotografías

IMPLANG, 2021-2024

Introducción

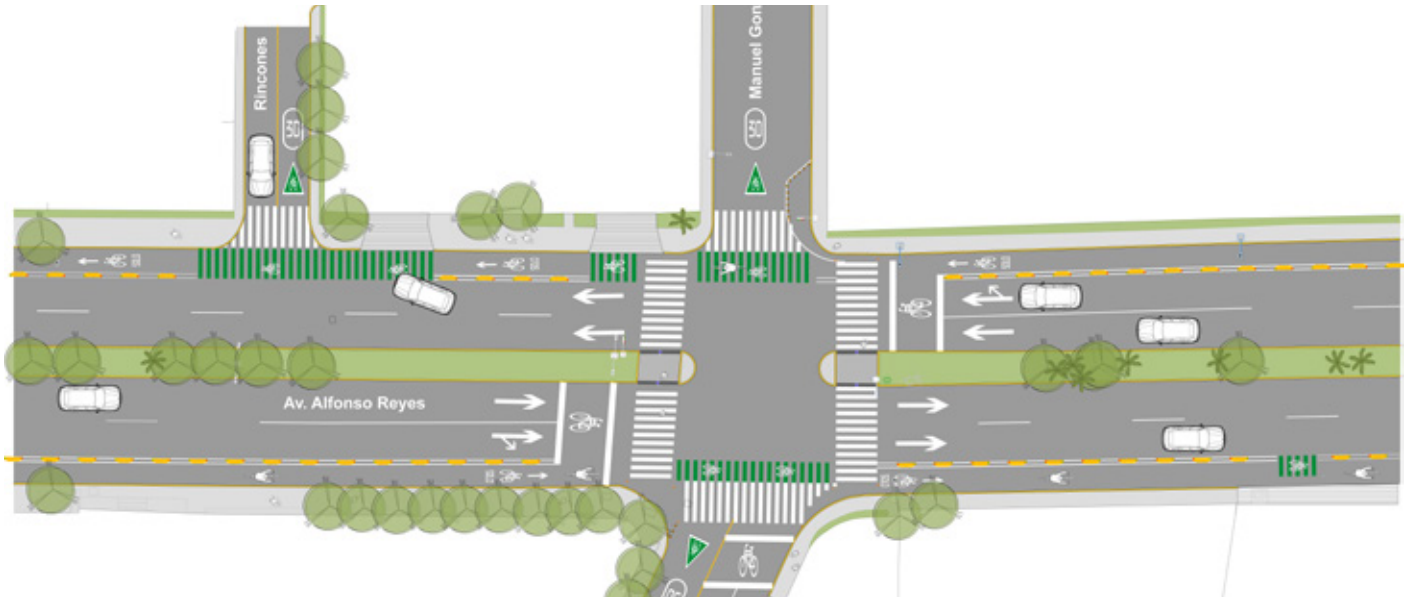
Las calles son el espacio público más extendido en las ciudades, brindar infraestructura para la movilidad es una de sus principales funciones, además de ser una obligación por ley; En el artículo 4º de la Constitución, dictamina garantizar el derecho a la movilidad bajo un sistema integral de calidad, aceptable, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad. La necesidad de establecer como derecho viene de distintos factores y diagnósticos para la convivencia en ciudades. Entre ellos está el problema de salud pública por hechos viales, en el caso del estado de Nuevo León (NL) quien ha ocupado el primer lugar en hechos de tránsito desde 2010 en México, donde mueren aproximadamente 15,800 personas al año, la mitad de las cuales son peatones y ciclistas.

El proyecto de Vía Libre es una estrategia esencial para mejorar la movilidad y seguridad vial en el municipio, mediante la implementación de infraestructura ciclista.

Problemática

Desde hace varias décadas se ha impulsado, estudiado y propuesto abordar esta necesidad, ahora en un marco normativo como derecho humano, y desde el 2014 establecido en el Plan de Desarrollo Urbano Municipal con visión al 2030 una de las estrategias para abordar la problemática de movilidad enfrentada en el municipio, la falta de infraestructura peatonal y ciclista, congestión vial, crecimiento urbano, contaminación.

Esta avenida también se encuentra entre las cinco calles del municipio con mayor número de hechos viales, según datos de 2015 a 2019 recabados por la Secretaría de Seguridad Pública. Esta situación, es preocupante al ser Alfonso Reyes una avenida principalmente residencial. Aunado a ésto, es la avenida con más ciclistas en el municipio. Por ende, destaca la necesidad de una intervención integral en seguridad vial, el rediseño de calles, así como la comprensión de los distintos modos de transporte es primordial para lograrlo.



Plano de intersecciones de Vía Libre en Av. Alfonso Reyes con Rincones, Ticoman, y Manuel González. IMPLANG, 2022.

Objetivo

El proyecto Vía Libre tiene **como objetivo mejorar la movilidad y garantizar la seguridad vial para todas las personas en la Avenida Alfonso Reyes como parte de una estrategia global de conectividad en bicicleta** y con el fin de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos garantizando sus derechos. Los objetivos específicos para esta avenida incluyen **la reducción de tiempos de traslado y de hechos viales, la mejora de la movilidad en la zona sur-poniente del municipio, la disminución de la contaminación ambiental y el aumento del uso de medios de transporte no motorizados.**

Sobre el proyecto

Después de los estudios realizados y la visualización a largo plazo, la primera etapa contempla una intervención de 7.8 km, desde Av. Las Olimpiadas hasta la UDEM, en ambos sentidos siendo aproximadamente 4 km de los 11.75km de toda la avenida. Esta intervención incluye el redimensionamiento de los carriles existentes, con base en lineamientos técnicos abonando a una reducción de velocidades, y la implementación de una ciclovía segregada, además de mejoras en los cruces peatonales. El diseño mantiene la misma cantidad de carriles de circulación de vehículos motorizados. El rediseño del tramo en mención logra una mejora en seguridad vial para todos los modos de transporte, así como brinda una alternativa de movilidad sostenible.

Para la implementación de infraestructura ciclista de esta calle, se incorpora un carril segregado por sentido, protegido por confi bicis y bolardos flexibles, y reforzado con señalización vertical y horizontal.

Anteriormente, en el año 2013 se implementó infraestructura ciclista de carril compartido en esta avenida, sin embargo al ser una calle colectora, ésta tipología de infraestructura no fue la adecuada para lograr brindar seguridad a ciclistas y mejorar la seguridad vial en general. El implementar ciclovías segregadas logra una mayor seguridad ciclista y peatonal. Además, la seguridad peatonal se consideró también en el diseño, se intervinieron 27 intersecciones, se ampliaron banquetas en puntos clave, y la creación de cruces peatonales más cortos y seguros. Estas acciones aumentan la capacidad vial al incorporar modos de transporte no motorizados, como la bicicleta. El proyecto también incluye nuevo mobiliario urbano, como biciestacionamientos, bolardos, nuevas luminarias y una paleta vegetal que mejora el confort y la seguridad de los usuarios.

La velocidad promedio de los vehículos motorizados disminuyó en un 33.5% entre septiembre de 2021 y octubre de 2022. El promedio diario de personas usuarias en modos peatonal y ciclista aumentó en un 138% y un 455%, respectivamente.

Rediseñar calles es un reto y prioridad en México, debido a ello recientemente se aprobó la NOM-004-Sedatu-2023 'Estructura y diseño para vías urbanas. Especificaciones y aplicación' en el caso de Vía Libre, la cual se implementó anterior a esta norma y que es uno de varios esfuerzos que encaminan a mejorar las calles del municipio y del país, ha tenido resultados notables en su primer año de implementación.

En términos de operación, los niveles de servicio de 5 de las 11 intersecciones mejoraron, y el tiempo promedio para transitar en vehículo en el tramo intervenido disminuyó en un 23.7%. Además, **los accidentes viales en el tramo de Vía Libre se redujeron en un 16.4% de 2019 a 2022**. Todos estos datos fueron validados y acompañados con un grupo ciudadano de observadores de la movilidad, la inclusión en todo el proceso con distintos actores en especial de la sociedad civil fue imprescindible para lograrlo como en todo proyecto del IMPLANG.

El diseño para la movilidad en bicicleta, no solo ofrece un espacio seguro de tránsito y conexión, sino que también promueve diferentes modos de transporte, dando ejemplo y análisis para mejorar en la implementación de nuevas distribuciones y diseños de calles, así como ir encaminado a una red ciclista que conecte y cumpla con traslados seguros y sostenibles.

La implementación de infraestructura ciclista, especialmente ciclovías segregadas, es un modelo aprobado y promovido por instituciones públicas y privadas, nacionales e internacionales y es esencial para el diseño de ciudades más seguras, inclusivas y sostenibles.

Lecciones aprendidas

La movilidad en bicicleta tiene aún una resistencia en los ciudadanos; implementar un cambio que implica modificar costumbres arraigadas será siempre complejo. No obstante, no es razón para desatender la falta de derechos y la latente expansión de la ciudad que por su dinámica y efectos de la misma, pide nuevas estrategias que además ya se encuentran en estudios y planes consultados.

Considerando la infraestructura de "vía libre" así como la implementada en otras zonas del municipio como Distrito Centro Valle, Clouthier, Casco Urbano se alcanza alrededor de 19 kilómetros de los 723 km totales en calles del municipio; un 2.6% de la vialidad cuenta con infraestructura ciclista adecuada. Son grandes avances, pero es necesario seguir ampliando y conectando la red ciclista para fomentar más viajes en bicicleta. Impulsar la infraestructura ciclista, no solo garantiza la movilidad segura de los ciclistas; sino que también genera una nueva cultura y dinámicas viales que nos acercan a una mejor calidad de vida, sino que también asegura un desarrollo urbano más sostenible y equitativo para futuras generaciones.

02. Proyecto de Wayfinding Municipal

Fecha de inicio y término

Junio 2023 -
Febrero 2024

Tipo de Proyecto

Proyecto

Ejes del PDUM

- Imagen Urbana
- Movilidad
- DDE
- Espacio Público

Fotografías

IMPLANG, 2023-2024

Introducción

La señalética en las ciudades, permite a los usuarios navegar el entorno con facilidad y confianza, y en el municipio de San Pedro Garza García hay una ausencia de estas herramientas particularmente de señales informativas para la movilidad peatonal y en bicicleta. Brindar herramientas para la orientación mejora la comprensión del entorno físico, reduce el estrés y la confusión, aumenta la seguridad y ahorra tiempo tanto para los visitantes como para los ciudadanos e invita a probar otros modos de transporte.

Diagnóstico

Dentro del diagnóstico inicial, se realizó una evaluación general de las señales existentes en el municipio, en dónde se analizaron diversos aspectos más allá de la de ubicación y movilidad. Se analizó también la señalética que incide en la cultura y educación vial, así como el contexto de la instalación de las mismas considerando el estado de las banquetas, cruces peatonales, accesibilidad y seguridad vial.

La propuesta del sistema de señalización abarca tres escalas: intermunicipal, zonal y barrial, con un enfoque especial en los Distritos Casco Urbano San Pedro y Centro Valle, así como sus conexiones con distintas zonas del municipio que también tuvieron un proceso de regeneración urbana.

Para definir necesidades de señalización, se delimitaron las zonas de intervención y calles principales, considerando proyectos en ejecución como el Distritos mencionados, Av. Vasconcelos, Parque Clouthier y Parque Lázaro Garza Ayala, entre otros, con la meta de que las personas puedan llegar a sus puntos de interés de manera fácil, cómoda y eficiente.

La movilidad está íntimamente vinculada a la experiencia urbana, el contar con referencias gráficas y espaciales de dónde estamos es parte fundamental para elegir cómo, a dónde y en qué nos movemos en la ciudad.

Objetivo

El proyecto de Wayfinding Municipal se refiere a un Plan Maestro de Señalización con un sistema de identidad gráfica integral, legible y funcional, enfocado a la movilidad usando diversos modos de transporte, especialmente aquellos no motorizados.

Sobre el proyecto

El sistema gráfico y el diseño específico de elementos de señalización se considera desde la escala, gráficos, mapas, tipografías, pictogramas y colores con una misma identidad para fortalecer la identificación de estas adiciones de mobiliario urbano en el espacio público. Fue importante identificar la correcta instalación para conectar con calles, equipamientos, atracciones, parques, comercios, entre otros.

La implementación de proyectos de Wayfinding en las ciudades mejora la conectividad, facilitando la movilidad independientemente del modo de transporte que se utilice o la actividad que se realice en el espacio.

Gráfico esquemático de componente de Tótem para Distrito Centro Valle
Sedas Ruiz Diseño, S.C., s/f.

Replicabilidad

La primera zona en donde se inició la implementación es en Distrito Centro Valle, sin embargo, hay más zonas y conexiones entre zonas en el municipio en donde debe de continuar la implementación del Wayfinding. El desarrollo de los diferentes elementos para cada modo de transporte son aplicables para cualquier zona. Ellos son:

- Transporte público: Se diseñó el sistema gráfico de rutas de transporte que circulan por el municipio, contemplando nombre de las rutas y mapas.

- Movilidad ciclista: Se diseñaron tótems y láminas que señalan dónde hay infraestructura ciclista y su tipología, indicando también puntos de biciestacionamientos, tiempos de recorrido e hitos en la zona.

- Movilidad peatonal: Se elaboraron tótems con información sobre mapas, distancias, tiempos de recorrido y pictogramas para identificar servicios y comercios, además de postes cross road que indican dirección, distancia y tiempo de recorrido.

- Vehicular: La señalización vertical se centró en una escala intermunicipal para informar sobre el acceso a San Pedro y la conexión entre distritos e hitos municipales y metropolitanos.

Lecciones aprendidas

La colaboración con las diferentes dependencias del municipio fue clave para el éxito del proyecto, que permitió un diseño coherente, una correcta información de los elementos, y una adecuada fabricación e instalación de las piezas.

En San Pedro sabemos que las calles no solo son corredores de movimiento, sino que también forman parte de la experiencia, convivencia, desarrollo y la imagen de la ciudad. La implementación de este programa abre un camino importante para una ciudad segura, ordenada y conectada, que nos invite a convivir en el espacio público.

03. Biciruta Emergente

Fecha de inicio y término

Mayo 2020 - Diciembre 2020

Tipo de Proyecto

Proyecto

Ejes del PDUM

- Movilidad

Fotografías

IMPLANG, 2020.

Introducción

Ante la pandemia del COVID-19, el municipio planteó una serie de estrategias de movilidad para mantener el funcionamiento de la ciudad sin riesgos a la salud pública, ya que debido al riesgo significativo de contagio por la cantidad de usuarios de el transporte público, aunado los recortes al servicio de transporte afectó a las personas que tenían que seguir trasladándose a sus trabajos. El diagnóstico identificó que los camiones en horas pico se encontraban saturados, sin cumplir con las medidas de sana distancia.

Sobre el proyecto

A través de la implementación de la Biciruta Emergente, se buscó que las personas pudieran llevar sustento a sus casas asegurando seguridad sanitaria, protegiendo su economía e integridad física en sus traslados.

La integración de la Biciruta Emergente consistió en instalar una red temporal de ciclovías en la zona poniente del municipio en donde se alcanzaron a habilitar 6.5 km, con 2.5 km confinados utilizando material efímero como conos, separadores de plástico y pintura para marcar la ruta. Asimismo, se facilitó un préstamo de bicicletas gratuito en puntos estratégicos, los cuales también se usaron como una evaluación de este sistema para un futuro.

El sistema de bici pública emergente consistió en tres estaciones donde se prestaban de forma gratuita las bicicletas. Esta implementación aportó a la reapertura económica en Av. Corregidora entre Morones Prieto y Clouthier, así como sobre la calle Enrique García Leal entre División del Norte y Corregidora.

Derivado del monitoreo de las personas que utilizaron el préstamo de bicicletas y la BiciRuta emergente, se registró un promedio de 65 préstamos de bicicletas por semana. El 17% de las personas que pidieron una bicicleta en préstamo y utilizaron la ciclovía eran mujeres, en cuanto a la edad, el 63% tenía entre 18 y 34 años, y el 39% de las personas la utilizaban para moverse desde o hacia el trabajo. El préstamo de bicicletas y la BiciRuta emergente resultaron ser una alternativa de movilidad accesible y viable para las personas, no solo al reducir el riesgo de contagio del COVID-19, sino también al generarse un beneficio económico y de salud.

Aporte a San Pedro y al urbanismo

Este tipo de estrategias permitió detectar un gran interés en la población por la movilidad en bicicleta; además, considerando que el 65% de los viajes en San Pedro son para distancias menores a 2.5 km, hace que la bicicleta sea una alternativa de transporte viable, y una solución a problemas sistémicos como la salud mental, la salud física, la contaminación, el congestionamiento vehicular, entre otros.

04. Red de Prioridad Ciclista

Fecha de inicio y término

Mayo 2020 - Diciembre 2020

Tipo de Proyecto

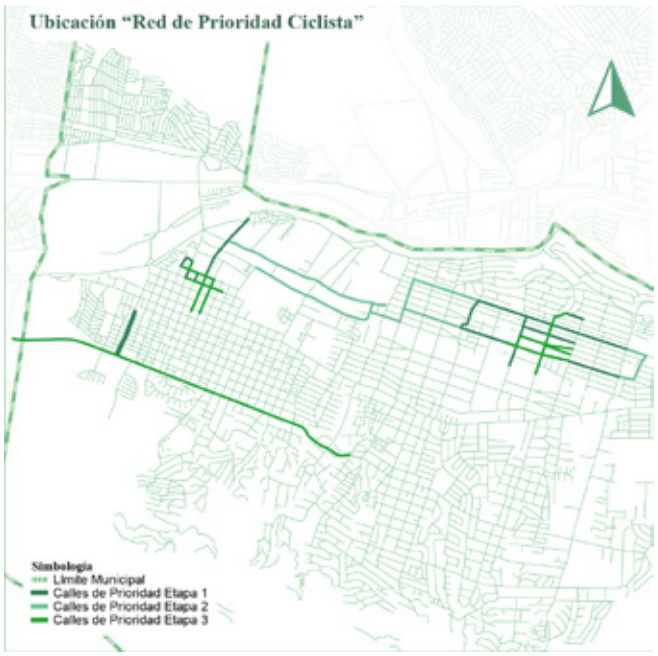
Proyecto

Ejes del PDUM

- Movilidad

Fotografías

IMPLANG, 2020.



Introducción

Conforme al impulso de la movilidad ciclista en el municipio, y de acuerdo al seguimiento de marcos normativos de diversos planes y proyectos estratégicos, se han implementado diseños e infraestructura ciclista urbana, como lo son los carriles segregados en Distrito Centro Valle, y carriles de prioridad ciclista, en el proyecto de Casco Urbano San Pedro; la ciclopista del Parque Clouthier o el corredor Alfonso Reyes con su ciclovía segregada como parte de la estrategia de una red completa. Estos proyectos abonan a la seguridad vial de las personas que deciden moverse en bicicleta, sin embargo, la conexión de estas primeras implementaciones es el siguiente paso para conectar de forma segura las zonas intervenidas, y seguir garantizando la infraestructura adecuada para la movilidad ciclista en todo el municipio.

Problemática

Actualmente el Municipio de San Pedro Garza García, cuenta con 19.9 kilómetros de infraestructura ciclista, es decir, tan sólo un 2.6% de las vialidades municipales. El objetivo es crecer, conectar y consolidar la red ciclista del municipio. Para la primera etapa de la Red de Prioridad Ciclista, se priorizan calles secundarias que complementan y conectan con la infraestructura de las áreas de regeneración urbana en Distrito Centro Valle, Casco Urbano San Pedro y Alfonso Reyes; la segunda etapa se relaciona con la zona de los Callejones y hacia el poniente del municipio.

Sobre el proyecto

Por lo tanto, la estrategia de la Red de Prioridad Ciclista, en esta primera etapa, **consta de 8 km de calles de prioridad ciclista que se enfocan en conectar la diversa infraestructura que se ha construido en el municipio**, aprovechando las calles locales y sus bajas velocidades, adecuando las intersecciones para que los ciclistas se muevan a través de estas vías de manera segura llegando a sus destinos y generando nuevas opciones de estos traslados cortos a los distintos con enfoque y filosofía de ciudad de 15 minutos.

La intervención incluirá distintas herramientas de diseño como la señalización horizontal (boyas y pintura) y señalética vertical, siguiendo las normas de infraestructura ciclista.

Dependiendo el tipo de calle se definió los tipos de intersecciones necesarias: intersecciones semaforizadas, o con señalética, triángulos de prioridad, cajas de espera ciclista y medidas para reducir la velocidad de los vehículos son algunas de las características de los diseños implementados.

05. Circuitos de Transporte Público Gratuito

Zonas Centro Valle y Norponiente

Fecha de inicio y término

Diciembre 2023 - Vigente

Tipo de Proyecto

Programa

Ejes del PDUM

- Movilidad

Fotografías

IMPLANG, 2023-2024

Introducción

En diciembre de 2023, el Municipio de San Pedro Garza García lanzó el Programa Piloto de Circuitos de Transporte Público Gratuito en las zonas Centro Valle y Norponiente, como una alternativa de movilidad sostenible. Este programa, inicialmente previsto para seis meses, ha evolucionado hasta convertirse en una iniciativa institucional.

Problemática

La zona metropolitana enfrenta desafíos para contar con más y mejor cobertura y servicio de transporte público. El municipio no es excepción. **La zona Norponiente presenta una topografía pronunciada, banquetas angostas y en mal estado, y una alta densidad de población de adultos mayores y personas con discapacidad, quienes experimentan altos tiempos de espera** y un servicio irregular. Por otro lado, **la zona Centro Valle, aunque más accesible y comercial, carece de conexiones adecuadas entre rutas de transporte público** y presenta distancias largas entre paradas, generando zonas sin cobertura.

Su propósito es mejorar la conectividad con la red metropolitana de transporte público y fomentar el uso de modos no motorizados, facilitando el acceso a equipamientos, servicios y áreas verdes del municipio.

Sobre el programa

El programa tiene como objetivo ofrecer una alternativa de movilidad sostenible y proporcionar un servicio de transporte auxiliar gratuito en las zonas Centro Valle y Norponiente. Busca mejorar y facilitar el acceso a equipamientos, servicios y áreas verdes, abogando por la seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Los circuitos de transporte se conectan con las rutas existentes y la futura Línea 4 del Metro, promoviendo la intermodalidad con racks para bicicletas en las unidades. En Centro Valle, las rutas conectan con paradas de transporte público, áreas verdes y centros comerciales. El Circuito Centro Valle opera con dos unidades, de lunes a miércoles de 8:00 a 20:00 horas y de jueves a sábado de 8:00 a 23:00 horas.

Ruta del Metro Van Circuito Poniente, en la Zona Norponiente. IMPLANG, 2024.

Ruta del Metro Van Circuito Centro Valle. IMPLANG, 2023.

En la Zona Norponiente, el enfoque principal es conectar servicios de salud, educación, cultura y recreación. El MetroVan Circuito Poniente opera con tres unidades, de lunes a viernes de 7:00 a 19:00 horas. La identidad del programa en la Zona Norponiente se denomina “MetroVan Circuito Poniente” debido a su relación con la futura Línea 4 del Metro.

Para asegurar la calidad del servicio y la mejora continua, se monitorean datos cualitativos y cuantitativos en ambos circuitos mediante encuestas de percepción y satisfacción, y el uso de GPS y capturas digitales por los operadores, recopilando datos de uso para su análisis.

En el Circuito Centro Valle, durante el periodo del 20 de diciembre de 2023 al 7 de septiembre de 2024, se registraron 58,000 ascensos, con un promedio diario de 237 usuarios. Los horarios de mayor uso fueron por la mañana (8:30 a 11:00 am) y por la tarde (14:00 a 19:00 pm). Las estaciones con más ascensos fueron Punto Valle (25%), Arboleda (11%) y Parque Mississippi (9%). Las estaciones con más descensos fueron Río Grijalva (20%), Paseo San Pedro (11%) y Punto Valle (9%).

Asimismo, **durante el periodo del 20 de febrero al 6 de septiembre de 2024, el Circuito Norponiente registró 77,425 ascensos, con un promedio diario de 566 usuarios.** Los horarios de mayor uso fueron por la mañana (7:30 a 10:00 am) y por la tarde (12:00 a 18:30 pm). Las estaciones con más ascensos fueron el Centro de Salud (12%), Soriana La Fama (11%) y la Clínica IMSS 7 (11%). Las estaciones con más descensos fueron Soriana La Fama (15%), Tungsteno (14%) y Comercial Treviño (10%).

El Programa de Circuitos de Transporte Público Gratuito se adapta a las características específicas de cada zona para satisfacer sus necesidades de movilidad.

Al enfocarse en accesibilidad, equidad, inclusión y derechos humanos, el programa no solo mejora la conectividad y eficiencia del transporte público, sino que **también promueve una movilidad más justa y sostenible para todos los habitantes del municipio.** La colaboración con entidades gubernamentales y privadas refuerza el programa, asegurando su integración y éxito a largo plazo.

Lecciones aprendidas

El Programa de Circuitos de Transporte Público Gratuito ha trabajado en abonar a mejorar la problemática del transporte a nivel estatal y la necesidad de contar con más y mejor transporte público.

Como municipio y de acuerdo al Plan Municipal de Desarrollo Urbano 2030, es crucial seguir impulsando el contar con más y mejores alternativas de movilidad sostenible y propiciar la intermodalidad, con estrategias y operaciones precisas para asegurar un servicio de calidad, confiable y seguro, garantizando el derecho a la movilidad para todos.

En la zona Centro Valle, de 100 encuestas aplicadas:

MUJERES: 64% | HOMBRES: 36%
48% entre 40 - 60 años

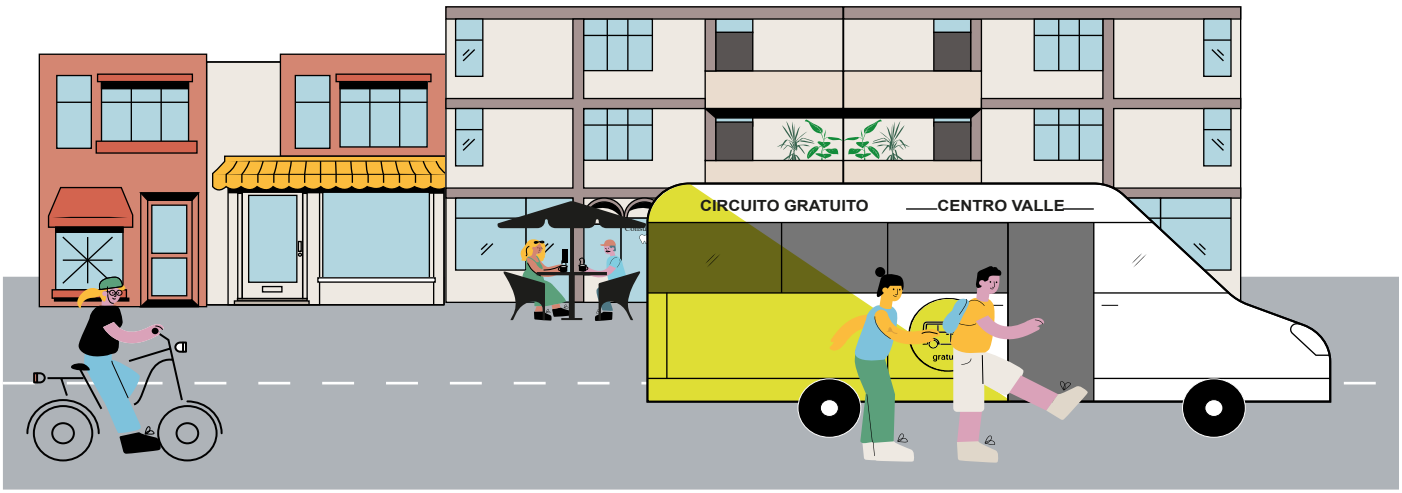
RESIDENCIA
De los siguientes municipios
- 41% de Santa Catarina
- 27% de San Pedro Garza García
- 13% de Monterrey

MOTIVOS DE USO
68% para llegar a su trabajo.
10% porque es gratuito.
10% para visitar los comercios de la zona y el Distrito Centro Valle.

INTERMODALIDAD
87% de los usuarios complementan su viaje con otros modos de transporte, como el Transporte Público (76%).

FRECUENCIA DE USO
52% hacen uso del Circuito diariamente.
36% hacen uso del Circuito de 2 a más de 3 veces por semana.

EVALUACIÓN
83% de los usuarios evalúan como “excelente” el servicio que ofrecen los operadores de las unidades.



En la zona Norponiente, de 100 encuestas aplicadas:

MUJERES: 74% | HOMBRES: 26%
37% entre 40 - 60 años

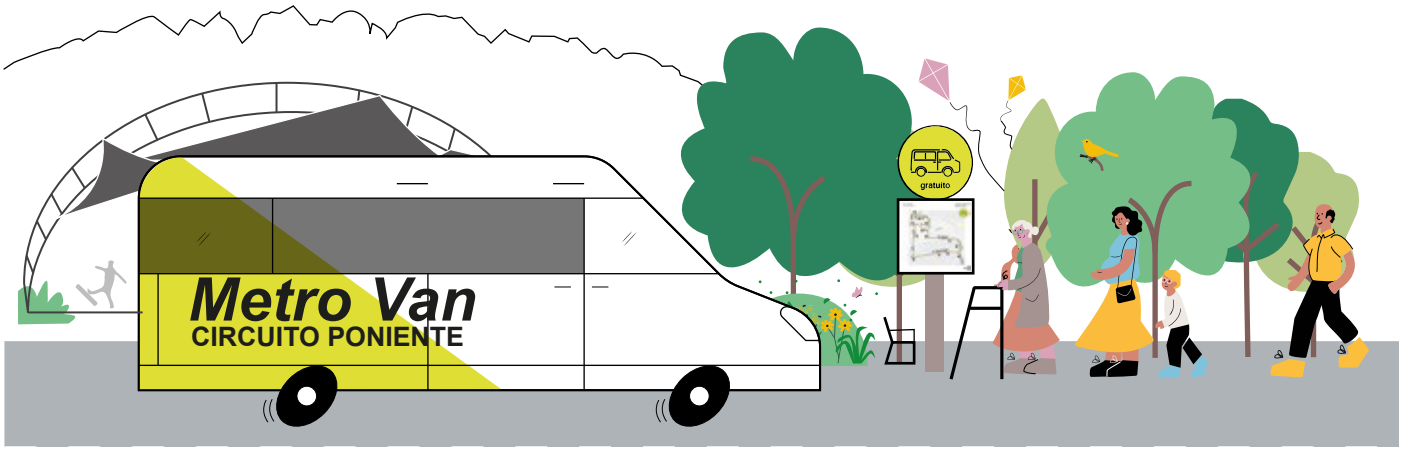
91% RESIDEN EN SPGG
Principalmente en las colonias:
- El Obispo
- Lucio Blanco
- San Pedro 400
- Vista Montaña

MOTIVOS DE USO
32% para asistir a consultas médicas
17% para llegar a su trabajo
22% porque es gratuito

INTERMODALIDAD
70% de los usuarios complementan su viaje con otros modos de transporte
- 47% Transporte Público
- 14% Caminando

PERSONAS CUIDADORAS
36% hacen uso del Circuito con personas con alguna discapacidad al menos una vez a la semana.

EVALUACIÓN
73% de los usuarios evalúan como “excelente” la ruta que recorre el Circuito Poniente.



06. Biciamigables

Fecha de inicio y término

Diciembre 2023 - Vigente

Tipo de Proyecto

Programa

Ejes del PDUM

- Movilidad

Fotografías

IMPLANG, 2023-2024

Introducción

Biciamigables es un programa, cuyo objetivo principal es incentivar y promover una ciudad amigable y empática con la bicicleta, garantizando a las personas su derecho a la movilidad segura y sostenible con este modo de transporte.

La iniciativa se compone de dos elementos clave: una red de personas y de espacios que promuevan el uso de la bicicleta de manera segura y amigable. Cada acción estratégica del proyecto socializa el derecho a la movilidad y la convivencia en las calles, promoviendo una cultura biciamigable que resalta los beneficios ambientales, económicos y de salud pública del uso de la bicicleta.

Problemática y diagnóstico

Con el paso de los años, el automóvil ha causando distintas dinámicas sociales, ambientales y económicas que han presentado consecuencias desfavorables como la indivisibilidad e inversión desigual para otros modos de transporte. Por ello, se han implementado y fortalecido mecanismos como la Pirámide de la Movilidad, las normativas que sostienen el derecho a la movilidad, manuales, comunidades, y otras herramientas para planear y gestionar las grandes ciudades, replantear las dinámicas en la calle, el diseño de las mismas y la cultura vial entre las personas al usar distintos modos de transporte.

El municipio enfrenta una notable preferencia por el automóvil, con el 80% de las viviendas poseyendo al menos uno, en contraste con solo el 7% que tiene bicicletas, una cifra significativamente baja en comparación con el promedio nacional del 21%.

Históricamente, la planificación urbana del municipio ha priorizado el uso del automóvil, creando resistencia a los modos de transporte activos y oportunidades de mejora en cuanto a la educación y cultura vial.

Mapa de Espacios Biciamigables en San Pedro Garza García. IMPLANG, 2024.

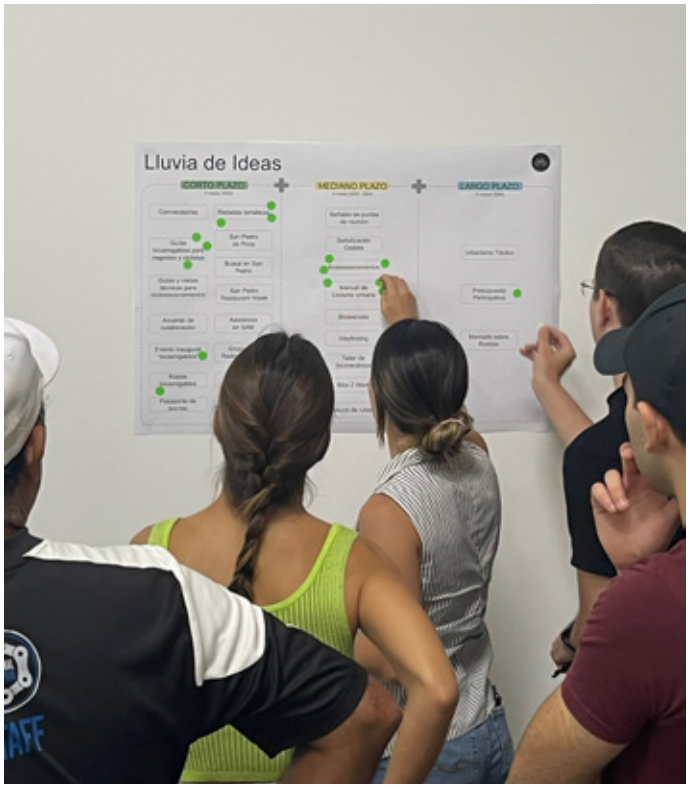
Esto se hace notar no solo en el congestionamiento vial del municipio, sino también en el tipo de convivencia y percepción que se le tiene a las personas que optan por la bicicleta como modo de transporte teniendo en percepción que esta es solo un objeto recreativo. No obstante, el Estudio de Perfil Ciclista del 2020, el cual nos da una muestra de datos de las personas que utilizan la bicicleta como modo de transporte en el municipio, mostró que el 55.5% de las personas encuestadas residen en San Pedro, y de este porcentaje, el 59% de las personas utilizan la bicicleta diariamente, principalmente por motivos de salud, rapidez y bajo costo.

Aunque han habido inversiones recientes para fomentar la movilidad activa, aún se requiere un esfuerzo significativo y diversas estrategias para seguir logrando una ciudad más inclusiva, accesible, amigable y sostenible.

Las ciclovías existentes en San Pedro Garza García, como la de la Av. Alfonso Reyes y las integradas en la regeneración del Distrito Centro Valle y Casco Urbano San Pedro, son todavía insuficientes para cubrir la totalidad de las necesidades del municipio y en la conectividad con el Área Metropolitana de Monterrey. Sin embargo, son unos primeros pasos importantes y es de gran importancia seguir creciendo la red ciclista.

Sobre el programa

La estrategia de Biciamigables, también conocida en inglés como "Bike Friendly", ha sido adoptada en varias ciudades del mundo para la sensibilización, educación y promoción de la bicicleta en las calles de las ciudades. Fomentando una comunidad amigable, respetuosa con las personas ciclistas, fortaleciendo también a los ciclistas con sentido de pertenencia y apoyada en programas con la comunidad en general.



La iniciativa se compone de dos elementos clave: una red de personas y de espacios que promuevan el uso de la bicicleta de manera segura y amigable.

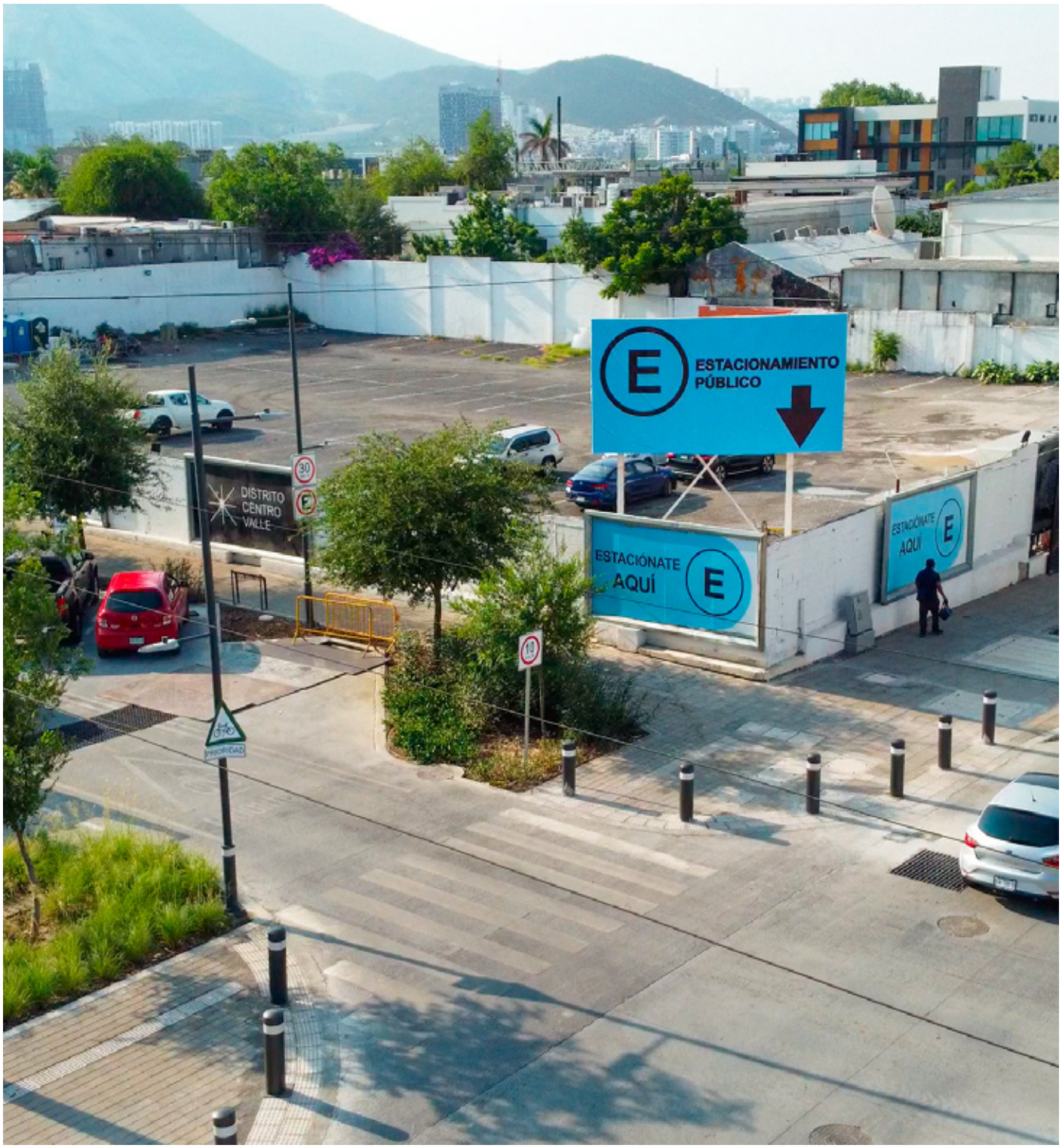
Aporte a San Pedro y al urbanismo

Para esta plataforma la participación ciudadana es crucial, involucrando a juventudes, adultos e infancias y promoviendo la paridad de género. Utilizando metodologías como el Design Thinking y el Diseño Centrado en el Usuario, se incluyeron en los procesos de ideación y desarrollo del programa que responden a las necesidades de las personas y las involucran en todo el proceso tanto del análisis, creación y desarrollo. El proyecto reconoce y apoya a las personas que desean moverse en bicicleta, involucrando a espacios que incentiven a llegar en bicicleta a ellos ofreciendo beneficios y activando económicamente así como fortaleciendo la comunidad.

Este programa promueve la participación activa de los habitantes, visitantes y trabajadores del municipio, fomentando una comunidad ciclista con sentido de pertenencia y apoyada en propuestas que favorecen la movilidad en bicicleta. El futuro de San Pedro Garza García y el Área Metropolitana de Monterrey, que también cuenta con su programa, es y será biciamigable con el esfuerzo de todas y todos, haciendo cumplir los derechos de las personas por una movilidad segura e inclusiva, así como encaminando a una ciudad más sostenible.

Escanea el QR,
para consultar el mapa más actualizado de los espacios biciamigables.

Asimismo, te invitamos a seguir a biciamigables en instagram.
@biciamigables_spgg



07. Programa de Gestión de Estacionamientos

"Sí Hay Lugar"

Fecha de inicio y término

Diciembre 2023 - Vigente

Tipo de Proyecto

Programa

Ejes del PDUM

- Movilidad
- Imagen Urbana
- DDE
- Espacio Público

Fotografías

IMPLANG, 2023-2024

Problemática

De manera general en la zona metropolitana, hay una falta de políticas efectivas para gestionar el estacionamiento en calles, aunado a la promoción el uso desmedido del auto particular, aumentando la demanda de espacios de estacionamiento gratuitos en vía pública y saturando el espacio disponible creando una ocupación que invade la posibilidades del espacio público para actividades sociales, ecosistémicas y económicas.

Previo a las obras de regeneración en Distrito Casco San Pedro y Distrito Centro Valle, se identificaron problemáticas como vehículos mal estacionados en banquetas, frente a cocheras o bloqueando pasos peatonales. **La falta de una gestión integral y efectiva de gestión de las diferentes tipologías de estacionamiento ha impactado negativamente la fluidez del tránsito y afectando a los negocios locales y vecinas y vecinos.**

Objetivo

El objetivo principal del programa es plantear estrategias y acciones a corto, mediano y largo plazo para gestionar la distribución del espacio, generar mayor fluidez en los traslados, impulsar la movilidad activa en zonas densas y nuevos modos de transporte.

Sobre el Programa

El Programa de Gestión de Estacionamientos busca abordar el ordenamiento y uso eficiente del espacio (público y privado) disponible para estacionamiento, considerando las diferentes tipologías y dinámicas del municipio.

El enfoque y alcance realizado para los Distritos Casco San Pedro y Centro Valle parte de lo establecido tanto en el Plan Municipal de Desarrollo Urbano 2030 y Planes Parciales de las zonas; conectando también con la estrategia de regeneración de calles en los Distritos. Como estrategias generales, se ordenó la Distribución Urbana de Mercancías, se habilitaron estacionamientos públicos fuera de vía, en vía pública se ordenaron y señalaron los cajones de parquímetros, PCD, motocicletas, exclusivo residentes, circuitos de transporte gratuito, y distribución urbana de mercancías.

Aporte y Replicabilidad

El Programa contribuye a la democratización del espacio público y prioriza la habitabilidad en las calles. También, las estrategias implementadas abonan en reducir las externalidades negativas del uso excesivo del automóvil, favoreciendo un entorno urbano más habitable, seguro y resiliente; sin interferir en la usabilidad de este medio para trasladarse en la ciudad.

Las políticas y estrategias propuestas pueden ser replicadas en cualquier zona del entorno urbano del municipio, especialmente en nuevos proyectos de regeneración de calles. La continuidad del Programa se envisiona con un enfoque en reducir, organizar y administrar los estacionamientos en vía y fuera de vía, en consonancia con la facilitación de transportes más sostenibles e infraestructura adecuada, lo anterior de la mano de legislación adecuada que promuevan una gestión y equitativa de los espacios públicos como lo son las calles y las banquetas.

08. Distribución Urbana de Mercancías

Fecha de inicio y término

Octubre 2023 - Vigente

Tipo de Proyecto

Programa

Ejes del PDUM

- Movilidad

Fotografías

IMPLANG, 2023-2024

Introducción y diagnóstico

Un diagnóstico operativo y un análisis espacial y de uso de suelo en estos distritos revelaron que la distribución de mercancías para comercios al por mayor y servicios de alimentos se realiza principalmente entre las 05:00 y las 12:00 horas, mientras que otros servicios y comercios al por menor operan de 12:00 a 16:00 horas. Se observó una alta concentración de vehículos tipo Pick Up entre las 8:00 y las 13:00 horas, y de vehículos de carga medianos entre las 11:00 y las 16:00 horas. No existían espacios formales de estacionamiento para maniobras, y las vialidades permitían la circulación y estacionamiento de cualquier tipo y dimensiones de vehículos, generando una zona insegura y desordenada.

Sobre el programa

Para el programa se definió un vehículo máximo de 8.8 metros para ambas zonas, identificando patrones de distribución, frecuencia y tiempos de carga y descarga. Esto permitió establecer días, horarios, rutas y ubicaciones de bahías según el tipo y tamaño de vehículo y carga, y definir zonas específicas para maniobras. Se gestionó de manera oportuna previo a la apertura de calles, los cambios en las zonas con las principales cadenas de distribución así como con los comercios en las zonas para realizar oportunamente los ajustes necesarios.

La política de distribución urbana de mercancías demuestra que la pacificación de calles con seguridad y justicia social no antagoniza con la eficiencia logística, al contrario, genera una percepción de orden, seguridad y confort para los habitantes y actores económicos de las zonas.

La Distribución Urbana de Mercancías (DUM) abarca el último tramo de la cadena de suministro, conocido como “última milla”, crucial para abastecer comercios, industrias y hogares.

Esta actividad es fundamental para la calidad de vida y el desarrollo económico, involucrando logística como carga, planificación de rutas, transporte y entrega, utilizando diversos modos de transporte dictaminados por factores como la distancia, congestión y características físicas del espacio.

Aporte a San Pedro y al urbanismo

La alta concentración de vehículos destinados a zonas comerciales y de servicios en San Pedro Garza García, junto con la falta de infraestructura adecuada para la distribución de mercancías, genera retrasos en entregas y viajes, reduciendo la eficiencia y contribuyendo a la congestión vehicular. Además, el transporte de mercancías incrementa la contaminación del aire, las emisiones de carbono y el ruido, y eleva el riesgo de accidentes viales. Para mitigar estos problemas, es crucial implementar medidas de seguridad y ordenamiento, comenzando en los distritos clave de Casco Urbano San Pedro y Centro Valle.

09. Educación y cultura vial

Fecha de inicio y término

2019 - Vigente

Tipo de Proyecto

Programa

Ejes del PDUM

- Movilidad

Fotografías

IMPLANG, 2019-2024.
San Pedro Garza García, 2019-2024.

Introducción

A nivel global, la falta de seguridad vial es una crisis de salud pública. Algunas de las estadísticas son realmente impactantes: cada 23 segundos, una persona muere debido a siniestros de tránsito; cada 2 minutos, una persona peatonal, y cada 13 minutos, una persona ciclista. En México, los siniestros de tránsito provocan 15,800 muertes anuales, siendo la segunda causa de muerte en menores de 39 años. Desde 2010, Nuevo León ocupa el primer lugar nacional en siniestros de tránsito, representando el 21% de los casos; mientras que en San Pedro Garza García, el 77% de las personas involucradas en accidentes de tránsito son causados cuando un automóvil o camioneta es responsable, resultando personas lesionadas o fallecidas. Además, el 55% de los atropellos resultan fatales. (Fuente: Diagnóstico de Seguridad Vial 2015-2021)

La educación y cultura vial son fundamentales para construir una ciudad más segura y fomentar una mejor convivencia entre todas las personas.

Implementación de programas

Durante estos años, se han implementado diversas estrategias y acciones para impulsar la educación vial y promover cambios positivos en los patrones de comportamiento en nuestras calles y espacios públicos. Esto implica involucrar a jóvenes y adultos en actividades recreativas y educativas, sin olvidar a las infancias y la paridad de género, fomentando la movilidad sostenible y hábitos responsables para mejorar la convivencia en las calles.

La estrategia integral desarrollada propone acciones estratégicas para reforzar la educación y cultura vial en el municipio. Estas incluyen la socialización del reglamento vial, incentivar una red activa de representantes comunitarios a favor de la movilidad en bicicleta, promover la movilidad sustentable para trayectos cotidianos, realizar recorridos en bicicleta para mejorar la convivencia y seguridad vial y activar a la comunidad con programas deportivos, recreativos y educativos.

El IMPLANG ha creado alianzas estratégicas con actores clave, involucrando a dependencias gubernamentales, instituciones educativas, negocios locales y organizaciones civiles, para sostener estas acciones y promover el respeto

y convivencia en la calle con nuevas formas de movernos.

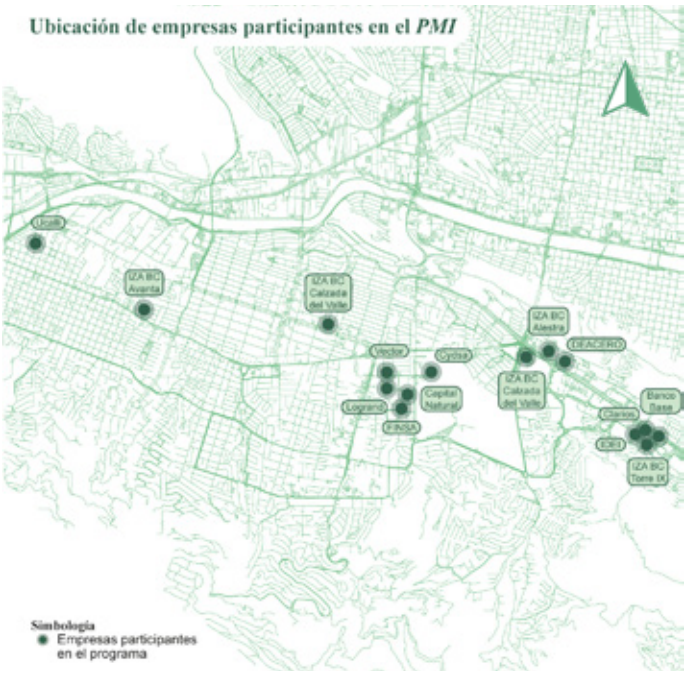
En más de 50 actividades realizadas, han participado más de 250 personas, con una proporción de 55% hombres, 44% mujeres y 1% no binario. Las actividades incluyeron talleres en instituciones educativas y al interior del gobierno, clases de cultura vial para estudiantes y oficiales viales, contenidos digitales, la participación en el proceso del nuevo proceso de justicia cívica, recorridos ciclistas, Bicitours, Escuelas de Ciclismo Urbano y Mecánica Básica, elaboración de la Guía de Ciclismo Urbano, el Programa de Espacios Biciamigables, ejercicios de urbanismo táctico, cruces seguros escolares, y Diálogos Urbanos. Estas acciones han fortalecido la cohesión comunitaria y, con ello, la calidad de vida en San Pedro, permitiendo que más personas transiten de manera segura, especialmente aquellas más vulnerables, como personas con discapacidad, infancias, peatonas y ciclistas.

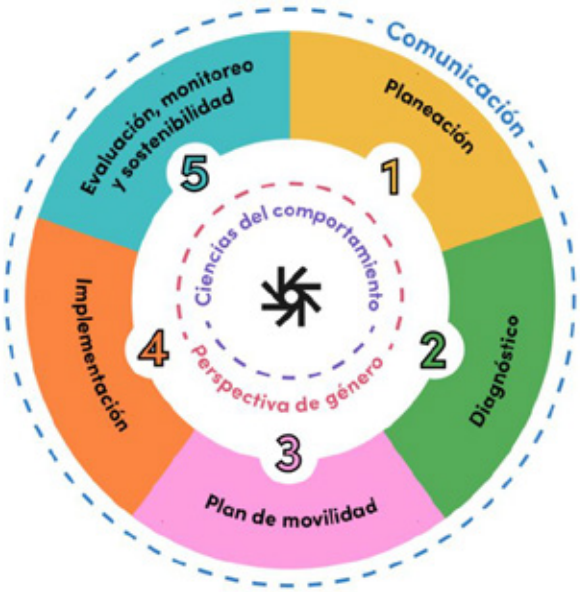
Lecciones aprendidas

Es crucial replicar estas buenas prácticas para mejorar la convivencia en las calles, manteniendo y fortaleciendo la red de actores clave interesados en la educación y cultura vial. Una visión compartida de ciudad segura construye una comunidad más empática y conectada, mejorando la salud física y mental de sus habitantes. Habilitando en conjunto espacios libres, seguros y sostenibles para garantizar el derecho a la movilidad.

10. Plan de Movilidad Institucional

Fecha de inicio	Tipo de Proyecto	Ejes del PDUM	Fotografías
2024	Programa	- Movilidad	San Pedro Garza García, 2019-2024.





Cinco Etapas del Plan de Movilidad Institucional. ITDP, 2023.

Introducción

En Monterrey, el 62.5% de los motivos de viaje de la población en hombres y el 41.3% de mujeres es el trabajo. (Como Vamos Nuevo Léon, 2023) Asimismo, San Pedro Garza García, es un polo atractor de estos viajes al concentrar muchas de las oficinas y centros laborales, generando externalidades negativas como la congestión vial y contaminación, así como impactando la calidad de vida de las personas.

Problemática

Según datos del INEGI, el Reparto Modal 2020 71% de los traslados se realizan en automóvil, mientras que solo el 10% se hace en transporte público, otro 9% a pie y un 0.4% en bicicleta. De lo anterior, un 5% de viajes se realiza en transporte de personal y un 2% en transporte escolar. Una de las razones del bajo uso del transporte público es la limitada oferta de calidad, especialmente en el transporte público masivo.

Sobre el programa

El Plan de Movilidad Institucional (PMI) promueve abordar la gestión de viajes hacia y desde los lugares de trabajo, en colaboración con un primer grupo de empresas reconocidas en la ciudad, con el objetivo de proponer alternativas de movilidad sostenible para sus empleados, buscando reducir la cantidad de viajes en auto particular y las externalidades negativas que éstos generan, así como mejorar la calidad de vida de sus empleados.

Etapas del Proyecto

1. **Planeación:** se definen las empresas participantes y el plan de trabajo, realizando sesiones para definir su participación.
2. **Diagnóstico:** conocer la movilidad de los empleados y grupos focales a través de una encuesta detallada, analizando sus modos de transporte, opciones de movilidad promovidas por la empresa e infraestructura disponible.
3. **Diseño de estrategias:** se utilizan los datos del diagnóstico para identificar estrategias de movilidad sostenible para cada empresa, considerando modos de movilidad peatonal, ciclista, transporte público, carpooling y transporte empresarial.
4. **Implementación del plan**
5. **Monitoreo del plan.**

Aporte al Urbanismo y a San Pedro

Implementar este tipo de planes en las principales empresas en el municipio permitirá probar nuevos esquemas y ser ejemplo para que más instituciones, se sumen y se extiendan estas prácticas a otros municipios de la Zona Metropolitana de Monterrey.

La metodología implementada para la elaboración de un PMI es replicable en cualquier ciudad con el objetivo de gestionar viajes laborales, reduciendo externalidades negativas generadas por los mismos, así como, encaminar a una ciudad más ordenada, eficiente y sostenible.

11. Programa de Movilidad Sostenible para Colaboradores

Fecha de inicio y término

2019 - Vigente

Tipo de Proyecto

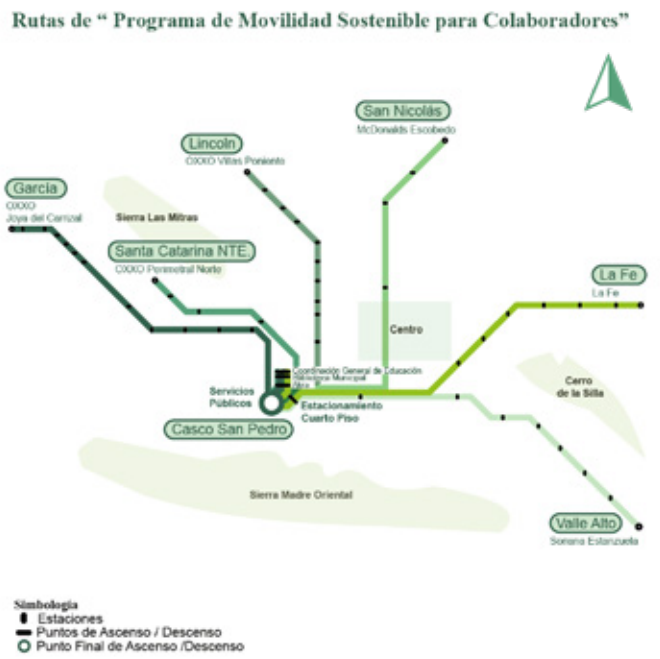
Programa

Ejes del PDUM

- Movilidad

Fotografías

San Pedro Garza García, 2019-2024.



Introducción

El Programa de Movilidad Sostenible para Colaboradores Municipales es una iniciativa de la administración de San Pedro Garza García que comenzó en 2019 y cuyo objetivo es reducir los viajes en auto particular de los colaboradores municipales, así como promover el uso de modos de transporte sostenibles, y el uso eficiente del estacionamiento.

Problemática

El Programa surge de un diagnóstico interno el cual reveló que la alta concentración de dependencias municipales en la zona del Casco Urbano San Pedro, aunado a la falta de alternativas de estacionamiento y movilidad histórica. La zona del Casco Urbano era la principal afectada dado que los colaboradores se estacionaban en calles secundarias, generando molestia a residentes y comerciantes.

Sobre el programa

Para abordar esta problemática, en 2019 se realizó una encuesta Origen-Destino a 1,063 colaboradores para entender sus necesidades de movilidad diaria y su disposición al cambio hacia estrategias de movilidad colectiva. Esta misma encuesta, se actualizó en 2022 en el marco de la regeneración urbana del Distrito Casco Urbano San Pedro. Los datos obtenidos permiten generar las estrategias precisas e ir monitoreando y haciendo ajustes conforme se requiera.

El programa inició en 2019 con el impulso del carpool, y posteriormente en el 2020 con la implementación de 7 rutas de transporte para colaboradores, que inicialmente sirvieron a 190 personas. A medida que la demanda creció, se añadieron 5 rutas más.

Actualmente, el número de usuarios ha aumentado en un 240% respecto al primer año, atendiendo a 654 colaboradores, lo que representa el 33% del total de empleados municipales.

Adicionalmente a la implementación de rutas de transporte y reducir la concentración de autos en las calles del Casco Urbano, en 2019 se habilitó el estacionamiento de Auditorio San Pedro para colaboradores, y en 2022 y 2023 se añadieron dos más en Akra y la UDEM. Estos estacionamientos funcionan con un servicio de circuitos de transporte interno que trasladan a los colaboradores desde estos puntos a sus lugares de trabajo.

Desde su implementación, el Programa ha mantenido las estrategias de servicio de transporte y estacionamientos, ajustándose y ampliándose según el aumento de colaboradores municipales.

12. Programa de Movilidad Sostenible Escolar

Fecha de inicio y término

Agosto 2019 - Marzo 2020

Tipo de Proyecto

Programa

Ejes del PDUM

- Movilidad

Fotografías

San Pedro Garza García, 2019-2024.

Introducción

En San Pedro Garza García, la calidad del aire, la congestión vial y los largos tiempos de traslado son problemas relevantes. En este contexto, surge la implementación del Programa de Movilidad Sostenible Escolar a través de un esfuerzo conjunto de la Administración Municipal, los centros educativos, las organizaciones de la sociedad civil y los padres y madres de familia.

Este programa comenzó en 2017 y tuvo una segunda fase en el periodo escolar 2018-2019. En su tercera fase, de agosto de 2019 a marzo de 2020, todas las escuelas privadas del municipio se comprometieron a implementar el carril carpool en sus instalaciones, aunque la pandemia de COVID-19 interrumpió la continuación del Programa.

Objetivo

El objetivo del programa es fomentar nuevos hábitos de movilidad en la ciudad, promoviendo el uso del transporte escolar, caminar, la bicicleta y el auto compartido. Para entender mejor la situación, se realizó una encuesta a 2,158 familias de los centros educativos participantes. Los resultados mostraron que el 38.5% llega en auto compartido, el 2.7% en transporte escolar y el 57.8% en un vehículo con dos o menos alumnos. Apenas el 0.1% llega a pie.

Sobre el programa

El Programa de Movilidad Sostenible Escolar busca mejorar la movilidad en el municipio y en las zonas escolares a través del impulso de modos de movilidad sostenible como caminar, andar en bicicleta, usar transporte escolar o carpool.

La estrategia principal fue el uso del auto compartido, o "carpool", como un primer paso para cambiar hábitos y reducir la congestión vial. Las reglas del carpool consisten en compartir el auto con al menos tres estudiantes y tener preferencia para el uso del carril exclusivo. En los horarios de entrada, el carril carpool está habilitado 40 minutos antes de la hora de entrada del centro escolar. En los horarios de salida, el carril se habilita 15 minutos antes de la hora de salida.

Los centros educativos particulares con primaria, secundaria y preparatoria, así como sus respectivos padres y madres de familia, participaron en el programa. Este programa puede crear una reducción significativa en la contaminación de la ciudad y mejorar la calidad del aire en los centros educativos, así como reducir la congestión vehicular en las zonas escolares.

Por primera vez, se logró la participación e interés de todos los centros educativos particulares en impulsar una mejor movilidad.

Replicabilidad

Las estrategias implementadas con los centros educativos particulares pueden replicarse en centros educativos públicos y en otros municipios de la zona metropolitana, esto conlleva el fortalecimiento desde el gobierno estatal, se puede lograr un mayor éxito. Una lección importante que se aprendió fue que el apoyo y liderazgo compartido con las escuelas y los padres de familia, junto con el gobierno, es indispensable.

13. Estudio de Prefactibilidad de Carriles BUS/VAO

Fecha de inicio y término

Julio 2021 - Septiembre 2021

Tipo de Proyecto

Estudio

Ejes del PDUM

- Movilidad

Renders

Autor Desconocido, s.f

Corredores con potencial BUS-VAO en San Pedro Garza García
IMPLANG, 2024.

Introducción

Para reducir la congestión vial, existen diversas estrategias de movilidad centradas en la idea de gestionar la demanda de viajes. Una de estas estrategias es la implementación de carriles de uso exclusivo para autos compartidos y transporte colectivo, conocidos como “carriles BUS-VAO” (Vehículos de Alta Ocupación, o HOV por sus siglas en inglés). El propósito principal de estos carriles es incrementar el número de personas que se mueven por vehículo a lo largo de un corredor congestionado, ofreciendo beneficios directos como la reducción en los tiempos de viaje y tiempos de viaje predecibles, además de una reducción, en emisiones y en la congestión vehicular en general.

Este esquema viene ya impulsado desde el Plan de Desarrollo Urbano del Municipio de San Pedro Garza García 2014- 2030 en donde en su reporte de estrategias y programas de Movilidad identifican avenidas con segmentos congestionados, destacando tramos en Vasconcelos, Ricardo Margain, Lázaro Cárdenas y Morones Prieto. También, el documento de San Pedro Gran Vía de 2014 evalúa la posibilidad de introducir carriles exclusivos de transporte público en Vasconcelos y Lázaro Cárdenas.

Objetivo

El objetivo de este estudio de Carriles BUS/ VAO permite evaluar la posible factibilidad e implementación de carriles para vehículos de alta ocupación en el municipio.

Estos carriles, al ser utilizados exclusivamente para autos compartidos y transporte público, pueden reducir la congestión vial, principalmente en los accesos al municipio beneficiando a la zona metropolitana.

El análisis de prefactibilidad abarca la identificación de proyectos, tamaño, tipologías, costos, demandas, y modelos de financiamiento e institucionales. Se pre-dimensionaron ubicaciones posibles para los carriles exclusivos, y se integró información existente sobre patrones de movilidad, priorizando las alternativas con menor costo y mayor demanda probable. La evaluación sugiere que algunos corredores tienen potencial, pero requieren estudios adicionales y posibles intervenciones infraestructurales.

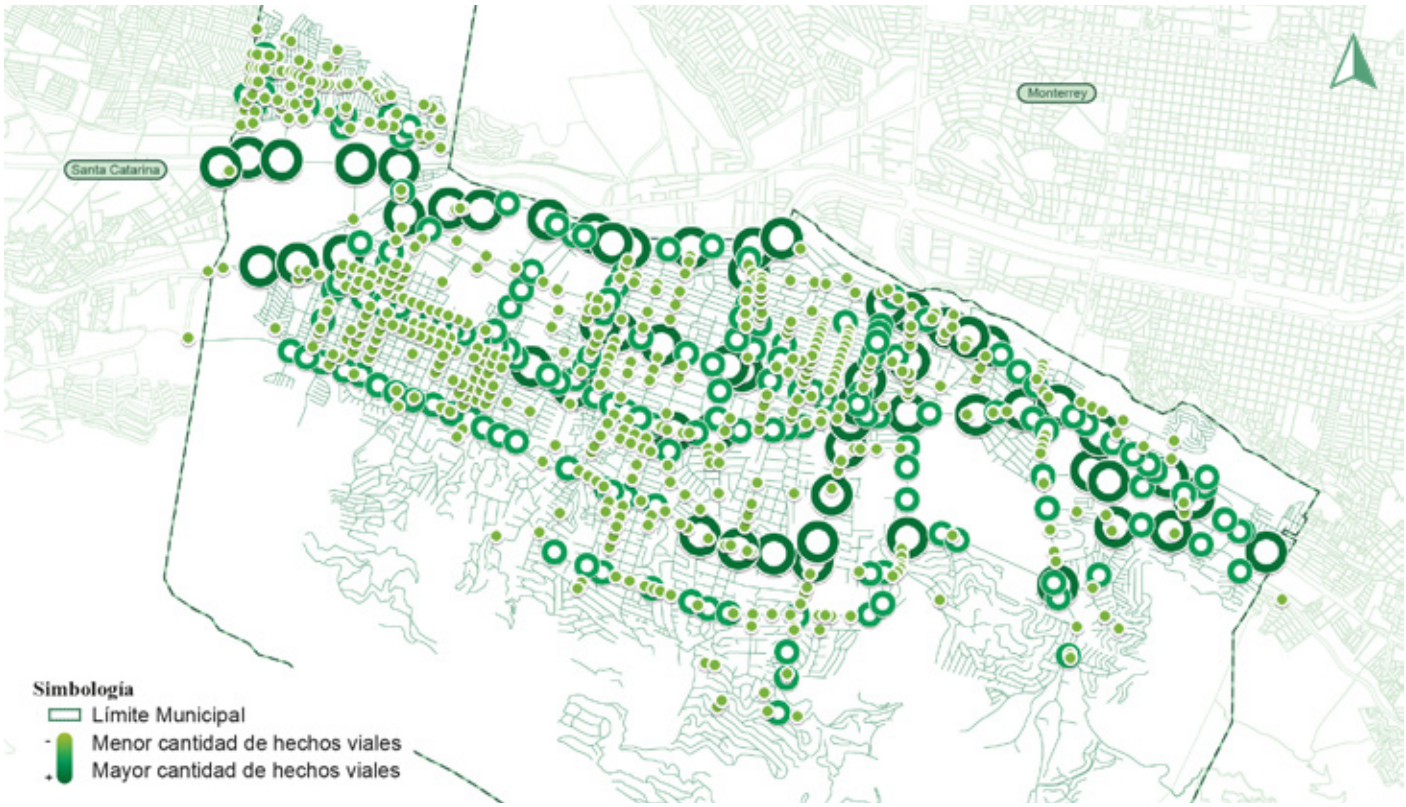
Implementación

De manera preliminar, se detectaron corredores en el municipio que podrían ser factibles para funcionar como carriles BUS-VAO, incluyendo Lázaro Cárdenas, Ricardo Margain, Gómez Morín y Calzada San Pedro, con algunos segmentos de Alfonso Reyes y Garza Lagüera también destacándose. Los carriles BUS-VAO buscan cambiar patrones de viaje y reducir el uso de vehículos individuales, pero enfrentan barreras como la resistencia a compartir vehículos con desconocidos y varios elementos de cambio de comportamiento y dinámicas culturales. No obstante, hay motivadores para contrarrestar la congestión, largas distancias de viaje y la falta de alternativas de transporte público que pueden convencer y lograr el éxito de esta estrategia transversal.

La implementación de carriles BUS-VAO en vialidades con conexiones intermunicipales podría ser especialmente beneficiosa. Este tipo de estudios pueden replicarse y beneficiar a otras ciudades, adaptándose al contexto local y considerando las características únicas de cada ciudad.

14. Diagnóstico y Plataforma Pública de Seguridad Vial 2015 - 2021

Fecha de publicación	Tipo de Proyecto	Ejes del PDUM	Fotografías
Enero 2022	Estudio	- Movilidad	IMPLANG, 2022.



Mapa de hechos viales de 2015 a 2021.
IMPLANG, 2022.

Introducción

Nuevo León es el estado que lidera la problemática con más número de hechos viales al año en todo México, con un promedio de 79,629 hechos viales anuales, lo que es un 581% más alto que el promedio nacional. Según datos del INEGI de 2020, San Pedro Garza García ocupa el tercer lugar en el estado en número de hechos viales, representando el 10% de los siniestros ocurridos entre 2015 y 2019, con un promedio de 8,186 siniestros al año. Además, **San Pedro se ubica en el segundo lugar a nivel metropolitano en número de fallecimientos derivados de hechos de tránsito**, con 7 decesos por cada 100 mil habitantes (IMPLANG, 2021).

Una ciudad que invierte en seguridad vial basada en datos sólidos, no solo protege a las personas, sino que también toma mejores decisiones en política pública e inversión de obras.

Objetivo

El Diagnóstico de Seguridad Vial 2015-2021 tiene como objetivo diagnosticar la problemática de seguridad vial en el municipio y sentar las bases para establecer políticas y programas integrales orientados a una Visión Cero, que busca eliminar muertes y lesiones graves en hechos de tránsito.

Síntesis del Proyecto

Este diagnóstico analiza distintos indicadores de hechos viales para identificar estrategias clave para mejorar la seguridad vial. Atender las problemáticas genera beneficios para todas las personas en la ciudad, en especial para las personas más vulnerables, como personas con discapacidad, niños, peatones y ciclistas. Analizando la evolución y características de los hechos viales, se pueden identificar patrones y tendencias que ayudarán a tomar decisiones informadas, priorizando la inversión a las zonas más peligrosas siendo más eficientes en la inversión y acciones para la mejor en la seguridad vial para acercarnos a una visión cero.

Este diagnóstico proporciona un análisis detallado de todos los hechos viales ocurridos entre 2015 y 2021, incluyendo su tipología, naturaleza, causas y localización. Este análisis se enfoca en las lesiones y fallecimientos, prestando especial atención a las personas más vulnerables en la vía, como peatones, motociclistas y ciclistas. También incluye un análisis con perspectiva de género y otros enfoques relevantes para atender la problemática expuesta con detalle.

Escanea el QR, para consultar el estudio completo.

Fotografía: Jaziel Ávila, 2024.

15. Perfil Ciclista 2020 y 2024

Fecha de publicación	Tipo de Proyecto	Ejes del PDUM	Fotografías
2020 y 2024	Estudio	- Movilidad	IMPLANG, 2020-2024. Jaziel Ávila, 2024.

Puntos de encuesta en 2024
IMPLANG, 2024.

Introducción

El estudio de Perfil Ciclista es un documento clave para entender y mejorar la movilidad en bicicleta y se ha efectuado en distintas ciudades del mundo, como San Pedro Garza García en 2020. El Perfil Ciclista es una de las plataformas impulsadas por el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), para generar información sobre el uso de la bicicleta como modo de transporte y evaluar el desempeño de las políticas de movilidad en bicicleta, a nivel local y en evaluación con otras ciudades a nivel nacional e internacional.

Objetivo

El Perfil Ciclista nos acerca al detalle de distintos cuestionamientos para entender ¿quiénes son las y los ciclistas?, ¿por qué empezaron a usar, y siguen usando, la bicicleta para transportarse?, ¿cuáles son los retos que enfrentan cotidianamente?, ¿qué tipo de medidas pueden implementar los gobiernos para mejorar sus condiciones de traslado?, entre otros datos.

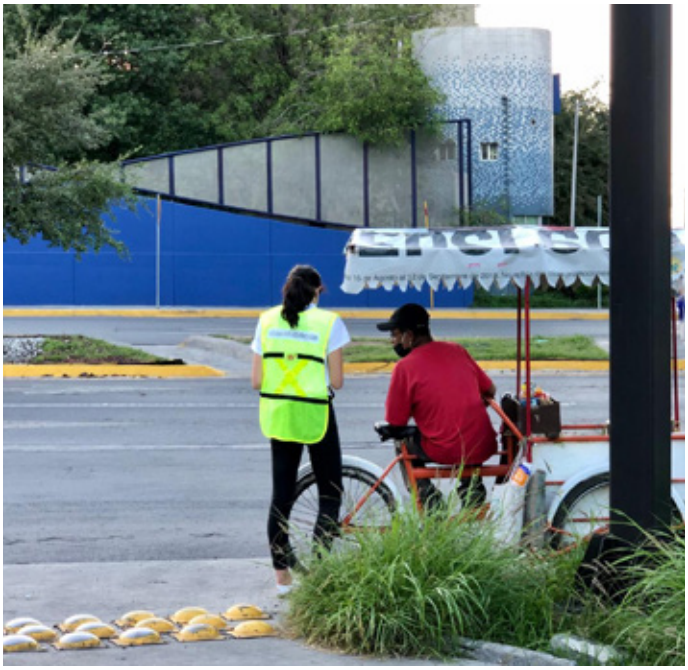
Desde su elaboración en 2020, ha permitido recopilar información valiosa sobre las prácticas y usos de la bicicleta, beneficiando tanto al gobierno como a organizaciones interesadas en promover la movilidad sostenible. El Perfil Ciclista 2020 permitió analizar las características sociodemográficas, motivaciones y hábitos de quienes utilizan la bicicleta como medio de transporte.

Aporte a San Pedro y al Urbanismo

Este estudio se realizó mediante encuestas en tres zonas de la ciudad. Las encuestas se llevaron a cabo durante 50 días, entre semana, con el apoyo de voluntarios.

Los resultados de 2020 mostraron que el 85% de los ciclistas eran hombres, entre 24 y 44 años, que llevaban más de 5 años usando la bicicleta principalmente para ir al trabajo. Los principales puntos de origen de estos viajes eran el poniente del municipio, Santa Catarina y Monterrey, con destinos concentrados en la Colonia del Valle y el Casco Urbano San Pedro. Las principales razones para usar la bicicleta eran la salud (26%), la rapidez y practicidad (24%) y el ahorro económico (15%). Sin embargo, la falta de seguridad en el tráfico (54%) y la infraestructura ciclista inadecuada (24%) fueron señaladas como los mayores obstáculos. El estudio es público para conocimiento de las personas.

Este año, el IMPLANG realiza el Perfil Ciclista 2024, con un mayor alcance: 188 encuestas en 28 puntos de la ciudad, casi el doble de puntos de levantamiento que en el 2020. Esta mejora responde a la nueva infraestructura ciclista implementada en el municipio y a las dinámicas de movilidad recientes, que han incrementado el número de ciclistas en la ciudad. Los resultados se compararán con los de 2020 para evaluar cambios y progresos para un continuo proceso para la mejora y cumplimento del derecho humano a la movilidad segura.



Consulta los resultados completos del Perfil Ciclista 2020.

16. Guía de Ciclismo Urbano

En Bici Por Mi Ciudad

Fecha de publicación	Tipo de Proyecto	Ejes del PDUM	Fotografías
Febrero 2024	Guía	- Movilidad	IMPLANG, 2024.

Introducción

En Bici por Mi Ciudad es la primera Guía de Ciclismo Urbano de San Pedro Garza García y del Área Metropolitana de Monterrey. Esta guía, es una herramienta para la educación y cultura vial, concentrando información de manera amigable sobre la movilidad en bicicleta presentando desde una ventana a los marcos normativos, abordando conocimiento sobre los distintos diseños de infraestructura ciclista y recomendaciones para moverse en bicicleta en el municipio.

Según el artículo 4° constitucional (2020) todas las personas tenemos el derecho a movernos en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad independientemente del modo de transporte que decidamos usar. Para ello, impulsar un mejor conocimiento para movernos en bicicleta en el municipio metropolitano es importante.

En San Pedro la mayoría de los trayectos se realizan en auto particular. En 2020, el total de vehículos registrados en circulación fue de 127,802 (INEGI, 2020), casi igualando el número de la población total. Esta alta dependencia del automóvil tiene efectos en el espacio compartido, en la dinámica y calidad de vida así como en el impacto ambiental, social y económico.

La movilidad en bicicleta ayuda a reducir la contaminación, congestión vial y reducir tiempos de traslado, además de mejorar la salud de las personas.

Enfoque

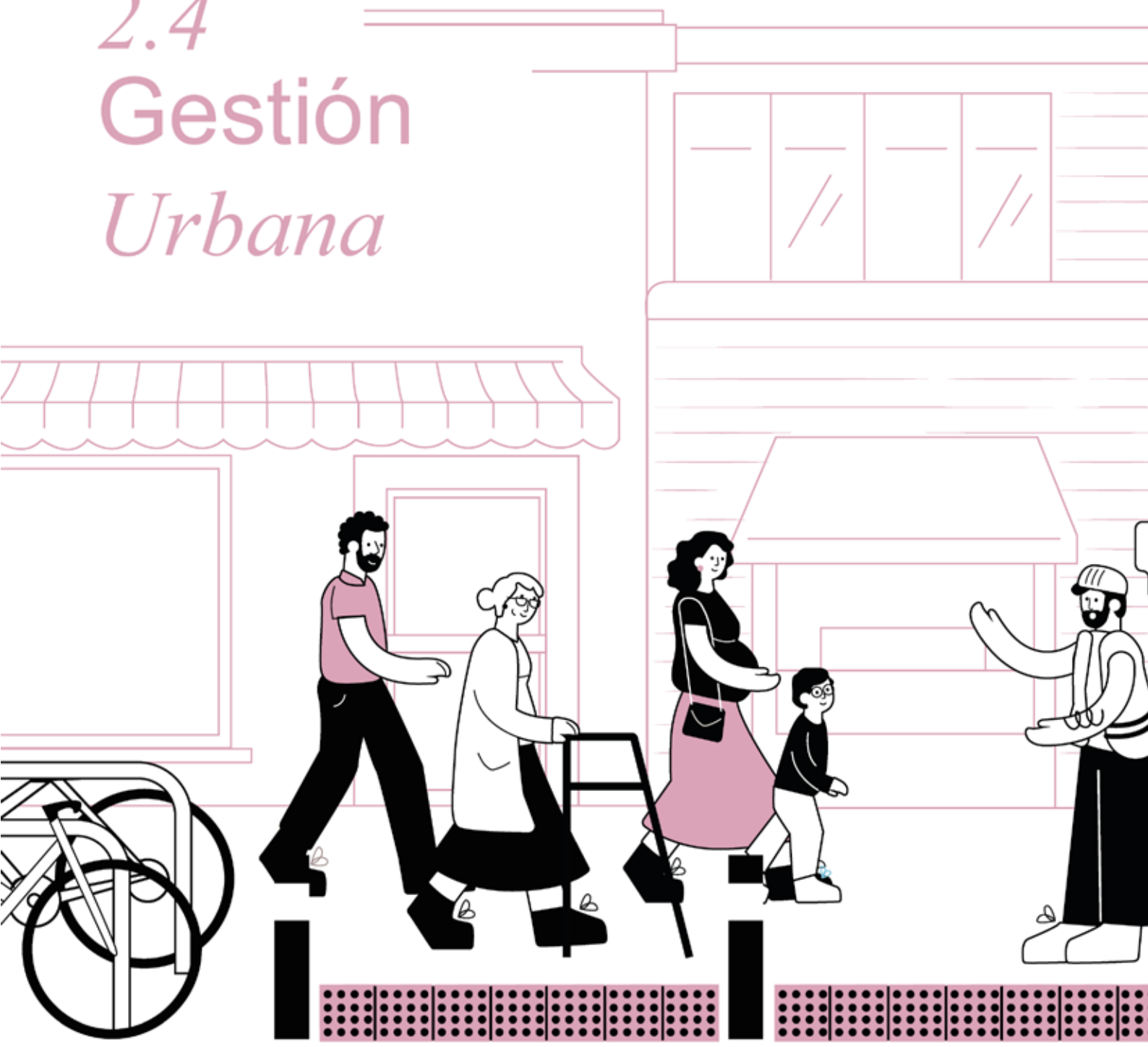
1. ¿Por qué sí moverme en bicicleta? Resalta que la movilidad es un derecho constitucional y que los múltiples beneficios de usar la bicicleta.
2. ¿Qué bicicleta necesito? Detalla la elección según las necesidades de cada persona, incluyendo información sobre las partes de la bicicleta y su mantenimiento.
3. ¿Cómo prepararme antes de salir a rodar? Sugiere identificar la ruta, revisar frenos, cadena, llantas y asiento, y llevar lo necesario para el viaje.
4. ¿Cómo hago mi viaje seguro en bicicleta? Incluye recomendaciones básicas para moverse con seguridad y responsabilidad, conocer los reglamentos viales y cómo actuar en situaciones de riesgo o emergencias.
5. San Pedro Garza García, un lugar más amigable para la movilidad en bicicleta Plantea las acciones para seguir fomentando en lo individual y colectivo, como recorridos ciclistas, biciescuelas y Espacios Biciamigables.

Aporte a San Pedro y al urbanismo

Los 500 ejemplares impresos se han distribuidos entre ciclistas, expertos en la materia, propietarias de negocios y estudiantes, además de contar con el documento en digital. Hoy en día, San Pedro Garza García se encuentra con el reto de ser una ciudad más conectada, accesible, saludable y sostenible, donde la calle forma parte de una red que contempla rutas peatonales y ciclistas; ofreciendo así orígenes y destinos de fácil acceso para toda la población sin importar su medio de transporte. La guía, es un paso para alcanzarlo.

Escanea el QR, para consultar la guía completa.

2.4
Gestión
Urbana



Conversaciones con **Venecia Guzmán Elizondo**

Secretaría de Innovación y Participación Ciudadana

"La Comunidad ya es, lo que le toca al gobierno es potenciar los activos que ya tiene la propia comunidad"

¿Cómo construir comunidad?

Definitivamente la comunidad ya es y lo que le toca al gobierno y a quienes nos gusta participar y fomentar esta participación es más bien potenciar los activos que ya tiene la propia comunidad. A veces ese potenciamiento tiene que ver con reunir a personas diversas que no se conocen o con hacer las preguntas correctas para obtener información que es relevante para diseño de lugares, diseño de procesos y todo lo que necesitamos en la ciudad.

¿Cómo ha colaborado el IMPLANG con la Secretaría de Participación Ciudadana?

Yo creo que hemos hecho una excelente colaboración. Algo que hace muy bien el IMPLANG y que es esencial para el trabajo de Participación Ciudadana es saber acotar qué es lo que necesitan saber.
Por ejemplo, cosas que no se preguntan cómo ¿Cuáles son las dimensiones de los carriles o de los radios de giro que tienen que dar los carros? ¿Por qué? Porque esa información no tiene que ver con opiniones o experiencias, tiene que ver con lo que es correcto de acuerdo a la normatividad.
También, tiene muy claras las metodologías, en particular de diseño de calles y de placemaking, de manera muy concreta para darles (a los ciudadanos) información muy valiosa en el diseño. Además, el IMPLANG es que le da herramientas y le da datos muy importantes del contexto, que les permiten tener una participación más efectiva y mucho más puntual, con más conocimiento de causa.

¿Cómo hubiera sido sin la participación del IMPLANG?

Creo que tendríamos proyectos que a veces no atienden las causas raíces de la problemática. Es muy común que cada persona en nuestra vida diaria vemos los síntomas y las cosas que nos gustaría cambiar, pero a veces eso tiene que ver con conocimiento técnico, no sabemos a qué se debe, que las produjo.

¿Qué reflexiones tienes en torno a la ciudad?

Es algo que pienso mucho, es cómo entender los derechos de las demás personas como algo que no te resta a ti, sino que le suma a la comunidad. Los derechos, de repente, pensamos que darle a una persona o a un grupo de cualquier cosa, como darle esa accesibilidad a sus derechos te resta a ti o a otras personas, pero los derechos no son como un pastel, podemos hacerlo más grande.

Contenido de *Gestión Urbana*

Difusión y promoción

1. Diálogos Urbanos *170*
2. Convocatoria “Diseña la calle de tus sueños” *174*
3. Haciendo Ciudad a Largo Plazo *178*
4. Recorridos Urbanos *180*
5. Difusión de Cultura Urbana *182*

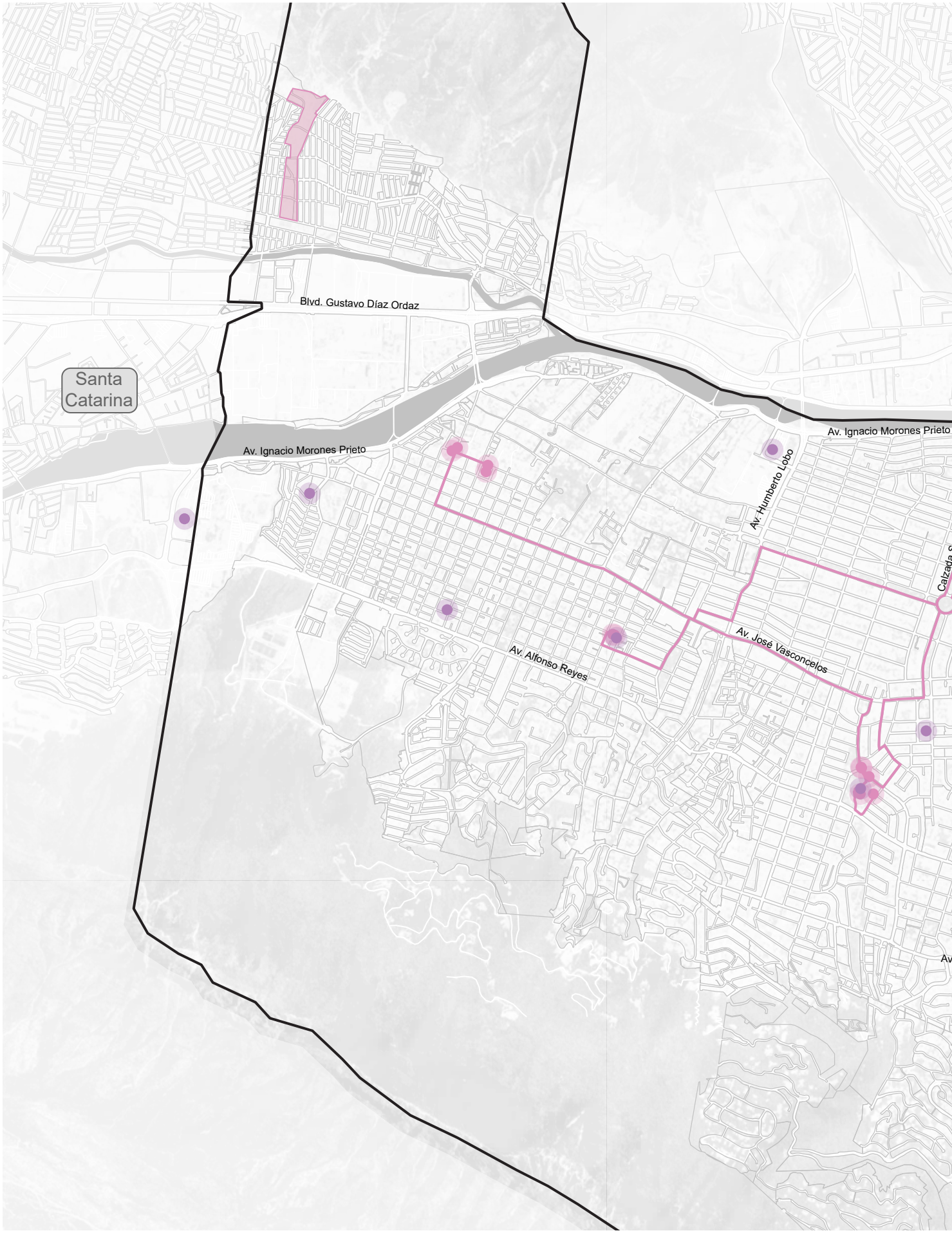
Estudios

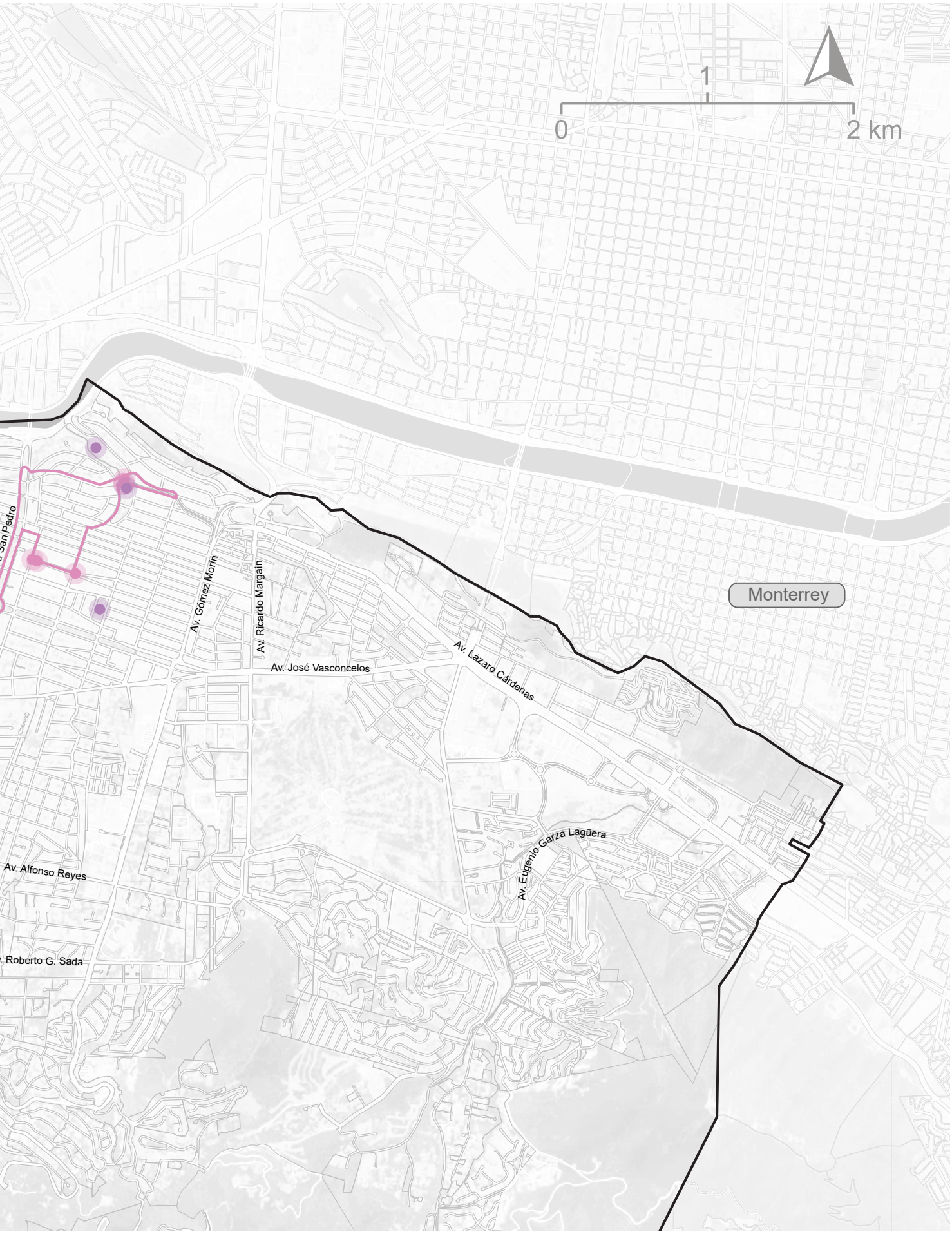
6. Estudios de Mercado Inmobiliario en Distritos de Desarrollo Específicos del Municipio de San Pedro Garza García *184*
7. Estudios de Accesibilidad de Centro Valle y Casco Urbano *186*
8. Panorama de Vivienda *188*
9. Urban 95 - Proyecto de Infancias en San Pedro 400 *190*

Guías

10. Guía de Imagen Urbana para el Nuevo Distrito Centro Valle *192*

Portafolio de proyectos de Gestión Urbana




1
0
2 km
Monterrey
Av. Gómez Morín
Av. Ricardo Margain
Av. José Vasconcelos
Av. Lázaro Cárdenas
Av. Eugenio Garza Lagüera
Av. Alfonso Reyes
. Roberto G. Sada

01. Diálogos Urbanos

Fecha de inicio y término

Septiembre 2022 - Vigente

Tipo de Proyecto

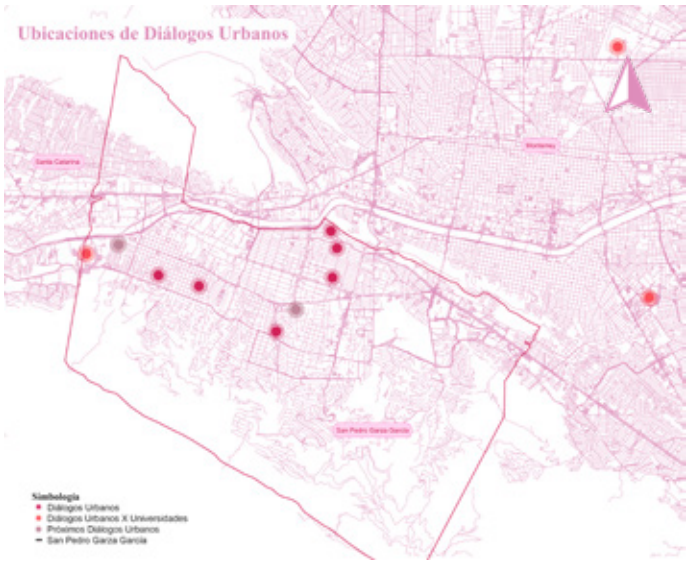
Social
Educativo

Ejes del PDUM

- Imagen Urbana
- Uso de Suelo
- Medio Natural
- Infraestructura
- Movilidad
- Espacio Público

Fotografías

IMPLANG, 2022-2024



Introducción

Diálogos Urbanos programa que genera espacios de conversación entre la ciudadanía y especialistas para abordar los asuntos urbanos desde una perspectiva holística, cercana y participativa por el Instituto Municipal de Planeación y Gestión Urbana de San Pedro Garza García.

#Diálogos Urbanos

La filosofía se basa en que el conversar e intercambiar ideas es un gran y necesario primer paso para planear, habitar y construir en conjunto la ciudad que soñamos.

Diagnóstico y Objetivo

La iniciativa surge a partir de la identificación de la falta de mecanismos efectivos de diálogo y participación ciudadana. A partir de esto, Diálogos Urbanos busca atender esta falta y **proporcionar espacios de encuentro y aprendizaje colectivo de manera cercana y participativa.**

Dentro del diseño, temáticas y planeación, se busca que los Diálogos Urbanos sean afines a la visión de ciudad sostenible e inclusiva, enfocado a la promoción de la cultura urbana, abierto a todo público. Dichos temas son seleccionados de acuerdo a su relevancia en cuanto a la visión colectiva de ciudad, tal como, la estrategia del plan de desarrollo urbano con marcos regionales, nacionales e internacionales, buscando que sean temas coyunturales que atienden y promueven las necesidades de la cultura urbana y la participación ciudadana.

También se abordan temas globales como las ciudades de proximidad y las ciudades para las infancias, cuestiones de especial interés para el IMPLANG como la importancia de hacer ciudad con una visión a largo plazo. Otras ediciones han van relacionados con el concepto de ciudad y su relación con otras áreas; el arte y la cultura en los entornos urbanos.

Síntesis del proyecto

La estructura de estos encuentros suele reunir a expertos en los temas a tratar, buscando que sean personas implicadas directamente con el fenómeno y procurando la diversidad en los perfiles. Estas personas, dialogan y exponen sus puntos de vista, experiencias, estudios en una conversación abierta, respetuosa y amena con una moderación que va llevando este intercambio. De igual manera, se abre el espacio para que los asistentes puedan expresarse, conocerse y ampliar la conversación, generando las preguntas más interesantes, fomentando así un interés, involucramiento y aprendizaje colaborativo. Finalizando siempre con un espacio para conocernos, intercambiar contactos o poder saludarnos entre los asistentes

Resultados

Esto ha resultado en un impacto medible con 19 Diálogos Urbanos celebrados hasta ahora. Desde 2022, se ha logrado convocar a más de **800 personas** a las distintas ediciones de diálogos, quienes tuvieron la oportunidad de escuchar y conversar con **60 personas ponentes** expertas en los temas abordados. Cada una de las ediciones, se llevó a cabo en distintos espacios de la ciudad, activando y fomentando el uso de espacios públicos, específicamente de parques emblemáticos del municipio, centros culturales y la oficina del IMPLANG, logrando conectar además con estos espacios en la ciudad. Asimismo, se ha podido colaborar con **3 de las universidades de mayor importancia en el Área Metropolitana de Monterrey,** fomentando alianzas y promoviendo la cultura urbana entre la comunidad universitaria.

.

Desde 2022, se han celebrado diversas ediciones de Diálogos Urbanos, cada una enfocada en temas relevantes para la creación de ciudades en el contexto de la ciudad que habitamos.

Replicabilidad

Frente al éxito del programa, en 2024 se inauguró el subprograma “Diálogos Urbanos - En línea”, que atiende la necesidad de generar nuevos canales para las personas, en un formato de un invitado con fin de profundizar en sus problemáticas y experiencias, permitiendo superar los límites físicos y hacer una invitación extensiva. En la primera edición, el registro fue de 102 personas y se presentaron en el espacio virtual 56 asistentes.

Lecciones aprendidas

Diálogos Urbanos se ha consolidado como un espacio esencial para el desarrollo de una ciudad más inclusiva y participativa. **Al promover el diálogo y la colaboración, el programa no solo fortalece la comunidad, sino que fomenta un compromiso genuino con el bienestar colectivo. La participación continua y el intercambio de ideas son pilares fundamentales hacia una ciudad que refleje las aspiraciones y necesidades de todos sus habitantes.** Con cada edición, se reafirma el papel en la construcción de un entorno urbano más justo, dinámico y orientado al futuro.

02. Convocatoria “Diseña la calle de tus sueños”

Fecha de inicio y término

2022 - Vigente

Tipo de Proyecto

Educativo

Ejes del PDUM

- Imagen Urbana
- Infraestructura
- Movilidad
- Espacio Público

Fotografías

IMPLANG, 2022-2024

Fig xx: Poster de convocatoria “Diseña la calle de tus sueños”
IMPLANG, 2022.

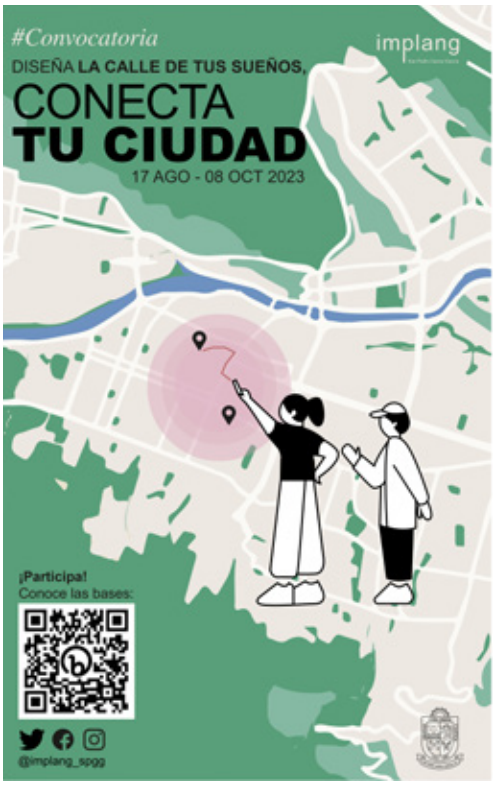


Fig xx: Poster de convocatoria “Diseña la calle de tus sueños: Conecta tu Ciudad”
IMPLANG, 2023.

Con este ejercicio, les invitamos a imaginar, investigar y proponer soluciones de infraestructura que permitan una movilidad segura y sostenible para todas las personas, independientemente de su medio de transporte, considerando el urbano en el cual nos encontramos.

Introducción

La convocatoria “Diseña La Calle de Tus Sueños” es un programa de participación ciudadana para visibilizar y generar propuestas en el contexto urbano para transformar **la percepción, diseño y el uso de las calles en nuestras ciudades.** Dirigida a jóvenes estudiantes y profesionales del ámbito de arquitectura, paisajismo, diseño, ingeniería y urbanismo visibilizando sus estudios e innovación con proyectos de transformación pública.

Síntesis del proyecto

En su primera edición de 2022, bajo el nombre “Diseña La Calle de Tus Sueños”, la convocatoria se enfocó en la importancia de habilitar calles seguras, sostenibles y equitativas, invitando a jóvenes de entre 17 y 26 años a **imaginar y proponer soluciones de infraestructura que permitieran una movilidad segura y sostenible para todos.**

Con la participación de estudiantes de las tres universidades más importantes de la ciudad, abordando diversas calles de la ciudad, las cuales 5 de ellas fueron destacadas y difundidas al público con gran respuesta e interés en continuar la conversación, ideación y transformación.

La segunda edición, celebrada en octubre de 2023 y titulada “Diseña La Calle de Tus Sueños: Conecta tu Ciudad”, ajustó el enfoque a no únicamente proponer el diseño de una calle, sino a **resolver el reto de mejorar la conectividad.**

Para ello se delimitaron 6 polígonos para abarcar distribuidamente las zonas de todo el municipio, los participantes debían analizar, diagnosticar y proponer diseños que mejoran la experiencia de las personas en sus desplazamientos diarios, así como la consideración de criterios como sostenibilidad, accesibilidad, funcionalidad y originalidad. Con esta edición, logramos aumentar la participación de profesionistas así como de asistencia a la presentación de los proyectos seleccionados.

En 2024 la convocatoria tiene una nueva edición y reto, **“Diseña la calle de tus sueños: Calles para estar”,** centrándose en la creación de entornos urbanos que inviten a las personas a quedarse, encontrarse y disfrutar más allá que solo transitar.

Esta edición busca **fomentar la reflexión sobre el diseño urbano en las calles, repensando y ampliando las posibilidades de uso de este espacio.** Creando espacios de encuentro, descanso y disfrute para todas las personas,la convocatoria invita a los participantes a reimaginar las calles como lugares para estar, no solo como vías de tránsito, contribuyendo a la construcción de ciudades más humanas y habitables.

Fig xx: Poster de convocatoria “Diseña la calle de tus sueños: Calles para estar”
IMPLANG, 2024.

Conclusión

En conjunto, las tres ediciones de “Diseña La Calle de Tus Sueños” han promovido la **participación activa de alrededor de 600 jóvenes** en la creación de soluciones innovadoras para el diseño urbano, desde la creación de calles seguras y sostenibles, pasando por la mejora de la conectividad urbana, hasta la reimaginación de las calles como espacios de encuentro y disfrute.

Esta iniciativa ha logrado llegar a más de 130 personas en las premiaciones, ya que no solo busca generar propuestas de diseño, sino también concienciar a la ciudadanía sobre la importancia de un diseño urbano inclusivo, equitativo y sostenible, contribuyendo a la construcción de ciudades preparadas para enfrentar los retos del futuro.

03. Haciendo Ciudad a Largo Plazo

Fecha de inicio y término

Diciembre 2023 - Febrero 2024

Tipo de Proyecto

Educativo

Ejes del PDUM
- Imagen Urbana
- Uso de Suelo
- Medio Natural
- Infraestructura
- Movilidad
- Espacio Público
- DDE

Fotografías

IMPLANG, 2023-2024

Introducción

La planeación de las ciudades están guiadas por diferentes marcos y normativas que funcionan como una guía a largo plazo, las cuales anticipan diferentes tipos de necesidades, y establecen estructuras y estrategias que permiten tomar decisiones basadas en una visión conjunta a corto, mediano, y largo plazo; y que, al mismo tiempo, involucran a los diferentes actores.

> Tener una visión en común para la ciudad es fundamental para asegurar un desarrollo urbano coherente, sostenible y que beneficie a toda la población.

Diagnóstico

Se identificó que en San Pedro hay muy poco conocimiento de la existencia del Plan de Desarrollo Urbano Municipal(PDUM), a veces se cree que las decisiones y transformaciones no tienen un trasfondo ni sustento con base a datos, por otro lado hay una desvinculación o falta de visión que empuje estrategias en conjunto, y más eficiente. También una fuga de talento y líderes locales; además que los estudios, lineamientos y estrategias no cumplen con entregables. Por ello nace la campaña “Haciendo Ciudad a Largo Plazo” con el objetivo de socializar el documento rector de una visión estudiada y proyectada desde el 2014 hasta el 2030.

Objetivo

El objetivo principal se basó en la palabra continuidad con el entendimiento del IMPLANG como organismo clave para el desarrollo urbano del municipio que trasciende en el tiempo y e PDUM como documento rector para lograr esa continuidad en conjunto. Para ello nos enfocamos en socializar el Plan de Desarrollo Urbano Municipal 2030, simplificando para el entendimiento del público en general y no solo para unos cuantos.

Estrategia

La campaña tuvo una estrategia tanto física como digital, aplicando herramientas de mercadotecnia con el slogan de “visión a largo plazo”. Partiendo de esto, se elaboró una identidad gráfica contundente y explícita que estuvo presente en varios productos e instalaciones.

En primera instancia, se realizó una exhibición interactiva en la recepción de la oficina del IMPLANG, así como una exhibición itinerante en el el Parque El Capitán por dos semanas. También se imprimieron ejemplares del Resumen del PDUM 2030. Por otro lado, también se elaboraron y distribuyeron artículos promocionales de la campaña a ciudadanos que participaban en los eventos de cultura urbana como Diálogos Urbanos, así como aliados y expertos que conectaban en estos mismos eventos, alianzas con universidades o en visitas a juntas dentro del instituto.

Consulta el resumen del Plan de Desarrollo Urbano Municipal.

04. Recorridos Urbanos

Fecha de inicio y término

Diciembre 2023 - Vigente

Tipo de Proyecto

Educativo

Ejes del PDUM

- Imagen Urbana
- Uso de Suelo
- Medio Natural
- Infraestructura
- Espacio Público
- DDE

Fotografías

IMPLANG, 2023-2024

Introducción

Desde diciembre de 2023, el Instituto Municipal de Planeación y Gestión Urbana (Implang), a través de su Dirección de Gestión Urbana, ha llevado a cabo una serie de recorridos guiados en los Distritos Centro Valle, Casco Urbano y algunos Parques regenerados en San Pedro Garza García. Estos recorridos forman parte de la Estrategia de Cultura Urbana del IMPLANG, cuyo objetivo es sensibilizar a los habitantes sobre la importancia de la Democracia Urbana y su participación en el desarrollo de la ciudad.

El proyecto ha incluido hasta ahora 14 recorridos, cada uno de más de 1.30 horas de duración.

Diagnóstico

El diagnóstico de la ciudad revela la necesidad de generar una conciencia colectiva en torno a la evolución de San Pedro Garza García, destacando los antecedentes históricos y las transformaciones ocurridas en las últimas décadas. Los recorridos guiados buscan ofrecer una experiencia urbana que no solo permite apreciar la ciudad desde una perspectiva histórica y de diseño, sino que también fomente una mirada crítica y participativa hacia la protección del patrimonio y el futuro desarrollo urbano.

Objetivo

El objetivo principal de este programa es involucrar a la ciudadanía en un proceso de reflexión y aprendizaje sobre su entorno urbano. A través de estos recorridos, se pretende que los participantes desarrollen una comprensión más profunda de la historia arquitectónica y urbana de San Pedro, lo que a su vez los empodera para contribuir activamente en la defensa y mejora de su ciudad.

Sobre el proyecto y replicabilidad

Algunos recorridos han explorado de manera integral los Distritos Regenerados y Parques, mientras que otros se han enfocado en temas específicos como el mantenimiento de parques, la normativa urbana para la preservación o los programas parciales relacionados con el saneamiento hídrico. Dependiendo del grupo, se han abordado diferentes aspectos y desafíos de la ciudad, siempre con el fin de fomentar una participación activa y un diálogo informado.

El programa tiene un alto potencial de replicabilidad, no solo en otros espacios regenerados de San Pedro, sino también en otras ciudades que buscan fortalecer el vínculo entre sus ciudadanos y el entorno urbano. Esta iniciativa se presenta como una oportunidad para generar diálogos constructivos sobre las mejoras urbanas y la mejor manera de preservar y revitalizar los espacios

05. Difusión de Cultura Urbana

Fecha de inicio y término

Julio 2020 - Vigente

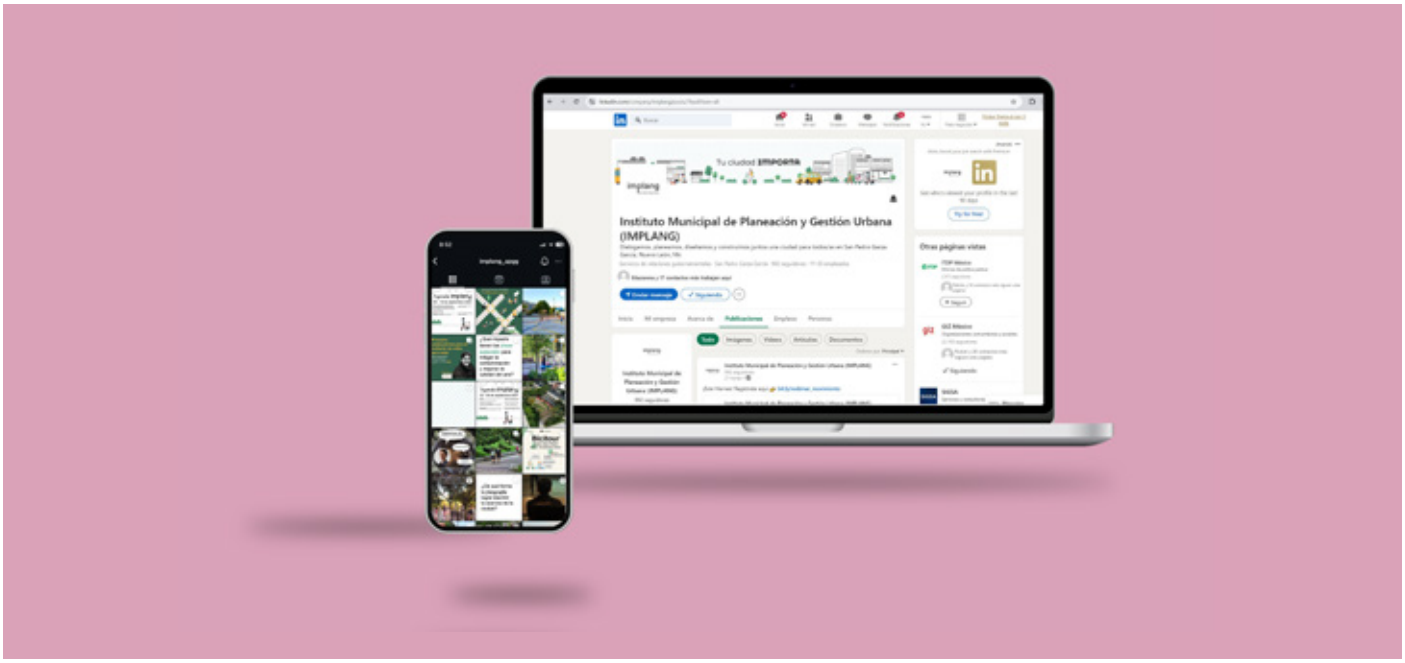
Tipo de Proyecto

Educativo

Ejes del PDUM
- Imagen Urbana
- Uso de Suelo
- Medio Natural
- Infraestructura
- Movilidad
- Espacio Público
- DDE

Fotografías

IMPLANG, 2020-2024



Introducción

El IMPLANG impulsa como estrategia paralela al desarrollo de estudios, políticas, planes, programas y proyectos, el conocimiento de urbanismo en la comunidad; el **promover y fomentar la participación ciudadana de los sectores público, privado y social en materia de desarrollo urbano**, diseñar e impartir cursos de capacitación para fomentar la cultura urbana, difundir el contenido de los planes, programas, leyes y reglamentaciones urbanísticas al público en general, asociaciones profesionales, Instituciones y otras agrupaciones similares. Así como promover y fomentar los proyectos diseñados por el Instituto como estrategia y atribución del mismo.

La difusión, comunicación y promoción de la cultura urbana es fundamental para fortalecer la identidad y el desarrollo de una ciudad.

Difusión

Para ello, desde el 2020 y en el marco de la pandemia COVID-19 que impulsó la comunicación digital, se propuso un fortalecimiento de la marca IMPLANG para consolidar una estrategia de comunicación omnicanal empezando por una identidad que conecta lo técnico con lo coloquial, para el acercamiento al público. Esta, se fue afinando a lo largo de estos cuatro años teniendo una presencia contundente, constante y clara que se estableció y aceptó con la comunidad.

Asimismo, **la utilización de los medios digitales fueron imprescindibles** para los tiempos del cero contacto que lo virtual y las redes sociales despegaron creando una comunidad virtual del IMPLANG conectando desde Instagram, X, Facebook, y recientemente integrando Linkedin y Youtube. Lo que ha logrado llegar al público con una narrativa educativa, autocrítica y participativa a nivel local, nacional y hasta internacional.

Además se fortaleció la vinculación con distintos actores de la comunidad desde academia, organizaciones de la sociedad civil, instancias privadas y públicas y los mismos vecinos y vecinas a través de programas como los Diálogos Urbanos, Convocatorias, Cursos, Recorridos, Talleres ciudadanos y participación en Foros tanto físico como virtuales. Estas acciones han tenido gran aceptación e involucramiento del público siendo ellos y ellas también parte del desarrollo y construcción de las mismas. A lo largo del 2000 - 2024 se ha logrado tener un alcance a más de 430,000 personas en redes sociales y más de 1,500 personas en eventos.

En un contexto de cambios rápidos, como el crecimiento urbano y los desafíos ambientales, la promoción de la cultura urbana permite que las ciudades sean más resilientes. La difusión de la cultura urbana es una herramienta para involucrar a la ciudadanía en la toma de decisiones que afectan su entorno. La promoción de valores urbanos, facilita la creación de espacios de diálogo y participación, donde los ciudadanos pueden expresar sus experiencias, preocupaciones, conocimientos y propuestas sobre el desarrollo de su ciudad.

06. Estudios de Valor Inmobiliario

en Distritos de Desarrollo Específico del Municipio de San Pedro Garza García

Fecha de inicio y término

Mayo 2024 - Vigente

Tipo de Proyecto

Estudios

Ejes del PDUM

- Uso de Suelo
- Distritos de Desarrollo Específico

Fotografías

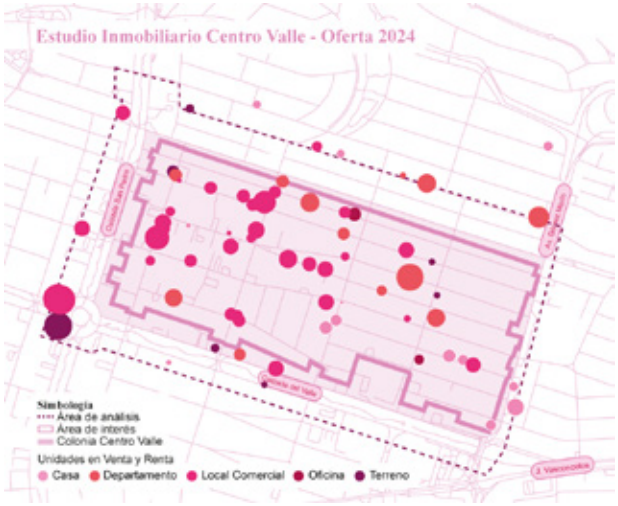
IMPLANG, 2023-2024

Introducción

La elaboración del Estudio de Valores Inmobiliarios se da en un contexto donde se busca identificar las tendencias de los Distritos Centro Valle y Casco Urbano antes y después de las obras de regeneración urbana.

Este análisis se enfoca a identificar el estado del mercado actual en cuanto a la oferta, precios de venta y renta en tipologías como vivienda, espacios comerciales, oficinas y terrenos para así conocer sus tendencias y patrones emergentes para generar un histórico de precios en las zonas para contar con información estratégica y fundamentada que sirva como base para el diseño y la implementación de políticas públicas efectivas en materia de desarrollo urbano.

Diagrama del Proceso del Estudio de Valores Inmobiliarios. IMPLANG, 2024.



Estudio Inmobiliario en Centro Valle IMPLANG, 2024.

Síntesis

El análisis de los valores inmobiliarios lleva a la identificación de las tendencias del mercado, la detección de las zonas de crecimiento y declive del municipio, y a una eficiente planificación de infraestructuras y servicios públicos. Además, ayuda a formular políticas que fomenten la equidad social y el desarrollo sostenible, asegurando un uso adecuado del suelo. La información sobre valores inmobiliarios también facilita la toma de decisiones informadas, promoviendo una urbanización ordenada y el bienestar de la comunidad.

Monitorear y evaluar la evolución de los valores inmobiliarios es esencial para la planeación urbana y la implementación de políticas públicas.

La realización del estudio involucró la recopilación exhaustiva de las ofertas físicas y digitales, aplicando metodologías claves para obtener información y generar bases de datos, obteniendo tendencias y variaciones en ambos distritos.

Llevar estos procesos para el estudio de los valores inmobiliarios en los distritos de desarrollo específico, conforman una base sólida para entender las dinámicas del mercado y su impacto en la comunidad. Su implementación es esencial para la toma de decisiones informada por parte de las autoridades, asegurando que las políticas públicas y la planeación urbana respondan a las necesidades reales de la población.

Conclusión

La implementación de este estudio como herramienta de análisis a largo plazo, promueve el desarrollo sostenible, la equidad social y el bienestar general. Solo a través de un enfoque basado en evidencia es posible construir ciudades más inclusivas y resilientes.

Consulta el estudio completo de Valor Inmobiliario de Centro Valle.

Consulta el estudio completo de Valor Inmobiliario de Casco Urbano.

07. Estudios de Accesibilidad
en Distritos Centro Valle y Casco Urbano

Fecha de realización

Abril 2024

Tipo de Proyecto

Estudios

Ejes del PDUM

- Infraestructura
- Imagen Urbana
- Espacio Público
- Uso de suelo
- Medio Natural
- DDE

Fotografías

IMPLANG, 2024

Introducción

En el municipio de San Pedro Garza García, avanzamos hacia la creación de espacios verdaderamente accesibles y socialmente inclusivos con el desarrollo de los proyectos “Distrito Centro Valle” y “Casco Urbano.” Ambos proyectos obtuvieron el reconocimiento internacional de accesibilidad, asegurando que todas las obras futuras se construyan con un enfoque que promueva la equidad en el acceso y la inclusión social.

El estudio de accesibilidad universal detalla un análisis inicial hasta la implementación detallada, abarcando calles clave como Tamazunchale, Mississippi, Orinoco, Colorado, Moctezuma y Grijalva, así como la integración de espacios significativos como el Parque Naranjo y la Plaza Juárez.

Sobre el estudio

Este estudio se realizó en dos etapas, cada una con un enfoque específico en la mejora y adecuación de los espacios mencionados.

La primera etapa:
incluye trabajos preliminares de diagnóstico y la creación de un Plan Integral de Accesibilidad, que establece criterios y especificaciones claras y homogéneas que deben seguirse. Este plan abarca la revisión de planos arquitectónicos, la adecuación de detalles específicos y la elaboración de recomendaciones para garantizar que cada elemento del proyecto sea accesible.

La segunda etapa:
Consiste en la elaboración de un Catálogo de Conceptos, que incluye costos, especificaciones técnicas de materiales y recomendaciones de proveedores, asegurando que todos los aspectos del proyecto cumplan con los más altos estándares internacionales de accesibilidad.

En cada etapa, se trabajó de cerca con expertos en accesibilidad universal, asegurando que las recomendaciones no solo cumplan con las normativas locales y nacionales, sino que también se alineen con estándares internacionales como la ISO FDIS 21542, NOM-034, y la ADA.
El estudio incluyó planos arquitectónicos con recomendaciones de accesibilidad, información complementaria y un detallado Catálogo de Conceptos. Esta documentación fue clave para garantizar que los proyectos se desarrollaran de manera eficiente y cumplieran con todos los requisitos necesarios para obtener el reconocimiento internacional en accesibilidad.
Finalmente, se preparó una lista de elementos exhaustiva para guiar y asegurar que todas las obras en estos proyectos cumplan con los más altos estándares de accesibilidad. Nuestro objetivo es claro: crear un entorno urbano que sea inclusivo, accesible y que ofrezca una mejor calidad de vida para todos los habitantes de San Pedro Garza García.

08. Panorama de Vivienda

Fecha de realización	Tipo de Proyecto	Ejes del PDUM	Fotografías
Julio 2023 - Vigente	Estudios	- Infraestructura - Uso de suelo - DDE	IMPLANG, 2024

Introducción

El IMPLANG, en su firme compromiso de respetar y promover el derecho humano a una vivienda digna y adecuada, reconoce que la vivienda no es simplemente un espacio construido, sino un componente esencial para el desarrollo humano, el fortalecimiento del tejido social y la formación de comunidades. Además, constituye un factor habilitador de condiciones de paz, seguridad y prosperidad en nuestras ciudades.

Diagnóstico

En este contexto de rápido crecimiento poblacional, se ha vuelto evidente la necesidad imperante de contar con información precisa y análisis detallados sobre la situación actual de la vivienda en nuestra ciudad. San Pedro, con una población que supera los 132 mil habitantes y abarca una extensión de siete mil hectáreas, alberga alrededor de 37 mil viviendas.

Aunque más del 95% de estas viviendas se encuentran en condiciones aceptables, es esencial garantizar que todas las personas tengan acceso a una vivienda adecuada y a una mejor calidad de vida.

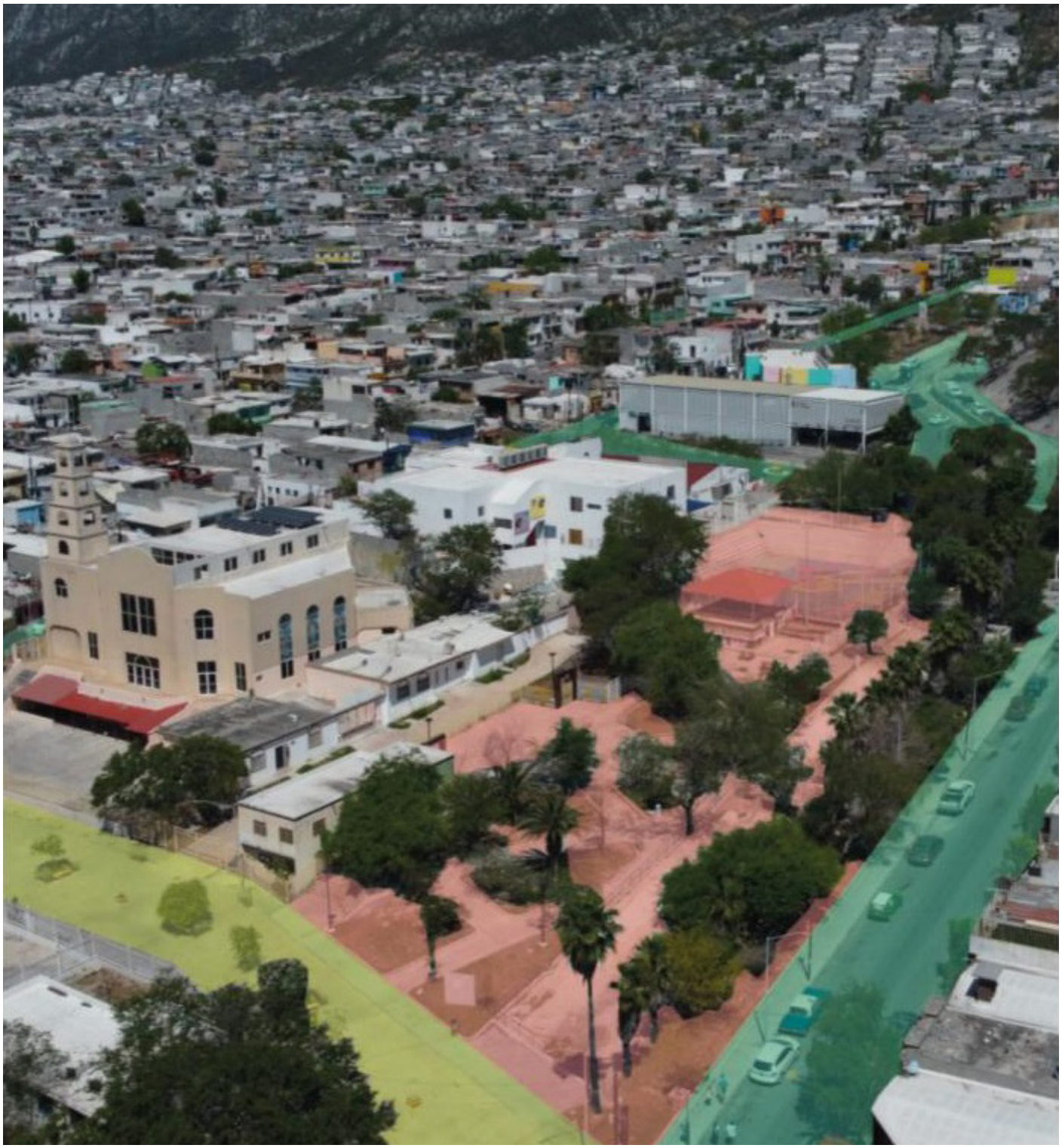
No obstante, la vivienda trasciende la mera construcción de espacios habitables, ya que involucra aspectos sociales y culturales al fungir como el hogar de individuos y comunidades, y como componente integral de la estructura urbana y metropolitana.

Sobre el estudio

La vivienda ejerce un papel activo en la dinámica económica y tiene un impacto en el medio ambiente. Por lo tanto, abordar la cuestión de la vivienda es prioritario tanto en términos de acceso, ubicación y calidad, como en su influencia en aspectos urbanos, medioambientales, económicos y sociales. Esto requiere nuestro compromiso con transformaciones estratégicas en este ámbito.

El estudio de “Panorama de Vivienda” recopila y analiza la oferta de vivienda existente hasta julio de 2023 e incorpora información jurídica sobre alternativas frente a la falta de oferta de vivienda, proporcionando un marco de referencia esencial para la toma de decisiones.

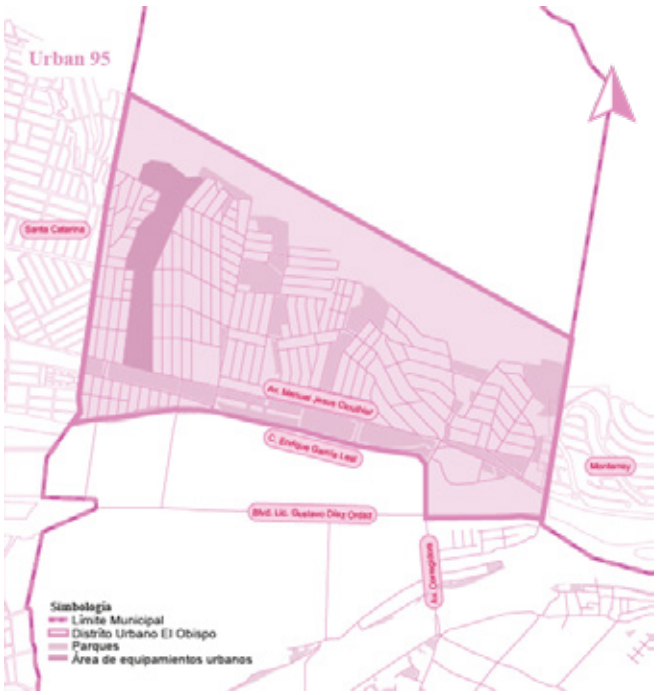
Este documento en construcción servirá como guía y hoja de ruta con elementos normativos, financieros y políticos para futuras administraciones, instituciones académicas, organizaciones y ciudadanos interesados en forjar un futuro donde la vivienda sea un pilar fundamental de nuestro bienestar y desarrollo.



09. Urban 95

Proyecto de Infancias en San Pedro 400

Fecha de realización	Tipo de Proyecto	Ejes del PDUM	Fotografías
Abril 2024	Estudios	- Imagen Urbana - DDE	IMPLANG, 2024



Introducción y objetivo

Con el propósito de acelerar el cambio social, ambiental y económico positivo en las ciudades, y específicamente para mejorar la calidad de vida de los bebés, infancias y personas cuidadoras, el equipo del IMPLANG tomó la capacitación **“Urban95 Academy”, fondeada por la Fundación Van Leer y provista por la London School of Economics (LSE).** Con la visión de diseñar espacios que permitan mejorar el punto de partida para cientos de niños y aprovechar su potencial, **se seleccionó el Distrito de Desarrollo Específico El Obispo, donde se encuentra la colonia San Pedro 400,** un área con una alta concentración de infancias, servicios y espacios públicos. La idea central es la generación de manzanas de cuidado.

Sobre el Proyecto

La intervención en San Pedro 400 se centra en conectar un polígono con una densa concentración de equipamiento público enfocado en infancias y espacio público, como el DIF, el Centro Comunitario San Pedro Joven, la Casa de Cultura, el Gimnasio, y cuatro escuelas primarias y secundarias, así como varios parques, enlazando todo con el parque Clouthier. El proyecto incluyó la intervención de las calles para dotarlas de cruces seguros, pacificación del tráfico, accesibilidad universal y transporte público accesible. Desde la perspectiva de las infancias, se integraron puntos para el descanso, el juego y la movilidad activa, fomentando la diversidad de parques y la incorporación de coberturas vegetales para garantizar espacios de sombra frente a las altas temperaturas de la ciudad.

La estructura del proyecto preliminar establece como objetivos del cambio conductual garantizar que los niños tengan una sensación de independencia, seguridad y autoestima, en espacios que promuevan la curiosidad, la creatividad, la confianza y el trabajo en equipo.

Para los cuidadores, se busca crear espacios que apoyen su salud mental, y para la comunidad, generar mayor conciencia sobre la importancia de los cuidados en los primeros años de vida. Este proyecto es innovador en un distrito con muchas facilidades públicas y una alta concentración de niños, donde las estrategias deben implementarse desde su perspectiva.

Este proyecto presenta una oportunidad transformadora para mejorar el bienestar de los niños y sus cuidadores en San Pedro Garza García. Al centrarnos en intervenciones urbanas innovadoras, arraigadas en la participación comunitaria, la accesibilidad y la inclusión, podemos crear espacios más seguros y vibrantes que nutran el desarrollo físico, emocional y social de nuestros niños.

Juntos, podemos construir un futuro más brillante para las generaciones venideras, donde cada calle, parque y espacio público esté diseñado con el bienestar de los niños y sus cuidadores en el centro.

10. Guía de Imagen Urbana

para el Nuevo Distrito Centro Valle

Fecha de publicación

Febrero 2024

Tipo de Proyecto

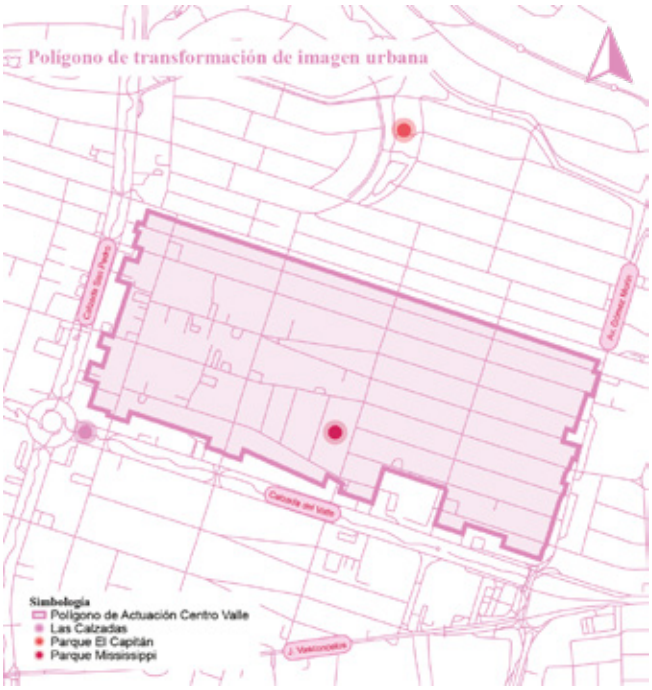
Guía

Ejes del PDUM

- Imagen Urbana
- Distritos de Desarrollo Específico

Fotografías
IMPLANG, 2022-2024

Render
Canalettos,2023



La imagen urbana en una ciudad tiene impactos en varias escalas, desde el efecto directo e indirecto que tiene en sus habitantes y visitantes, psicológicamente, ambientalmente, económicamente y hasta políticamente.

Introducción

El Distrito Centro Valle se sometió a una transformación urbana, mejorando las interconexiones urbanas, el uso de suelo, normativa urbana, los espacios públicos y la infraestructura. Se encuentra en un momento crucial donde las decisiones y los esfuerzos de todos y todas, se suman para crear espacios más humanos.

Síntesis del proyecto

La imagen urbana también tiene efectos en la percepción que la ciudad tiene a nivel externo, en el ojo nacional e internacional. La imagen urbana aporta, también, a nivel local a identificar sectores y barrios de la ciudad, por sus características siendo determinante de lo que puede suceder ahí.
Este es el caso de la importancia de contar con una herramienta que apoye y se enfoque en la Imagen Urbana, especialmente en una zona que está en un momento cúspide de tener un nuevo y largo capítulo.

El Distrito Centro Valle, uno de los 9 Distritos de Desarrollo Específico del municipio de San Pedro planteados en el PDUM 2030, una zona de gran importancia y de las primeras en ser desarrolladas en la historia del municipio alrededor de 1960's; después de décadas sin mantenimiento se encuentra actualmente en una transformación urbana integral abordando desde su contexto metropolitano, como el uso de suelo, normativa urbana, renovación de infraestructura subterránea, espacios públicos, nuevas geometrías de vialidades y mobiliario urbano que nunca se había visto en la ciudad.

La Guía de Imagen Urbana se suma a estos esfuerzos para hacer posible un Centro Valle bello, seguro, ordenado y accesible. Su propósito es encaminar a la comunidad a través de recomendaciones de diseño y aspectos importantes de la reglamentación vigente para así, de manera colaborativa, promover un proceso creativo, que nos permita ver otras formas de hacer ciudad donde lo público y lo privado convivan en armonía.

El impacto de la Guía radica principalmente en ser una ventana hacia los reglamentos existentes, principalmente para presentar de manera sencilla y accesible para todas las personas siendo un llamado a la acción para la transformación y mejora del Distrito con herramientas claras para fomentar la convivencia. De esta manera tanto las recomendaciones de diseño, como los lineamientos obligatorios de las normas y reglamentos, son fácilmente entendidas y pueden ser puestas en práctica.

Esto es especialmente importante al considerar que **la imagen urbana en las ciudades se compone de distintos elementos que pertenecen tanto al espacio público como al privado y se conforman por elementos naturales como la vegetación y el clima; los elementos construidos como edificios, calles y plazas; y los elementos socioculturales, entre ellos las costumbres, usos y actividades económicas.** El conjunto de estos elementos conforman la imagen urbana e influye en cómo disfrutamos y nos desenvolvemos en la ciudad.

Conclusión

La publicación se realizó en Febrero de 2024, iniciando con un tiraje corto de 50 ejemplares para pasar a uno mayor de 100, disponibilizado la Guía en versión digital. Asimismo, la guía ha sido parte de una campaña de socialización, difusión y vinculación, buscando no solo informar a la ciudadanía, también ser un punto de referencia para otros municipios de la Zona Metropolitana.

Escanea el QR, para consultar la guía completa.

03 Visión a *Futuro*

Las ciudades son dinámicas y se encuentran en constante cambio, sin embargo, siempre existe un punto de partida que está marcado por los antecedentes históricos que las definen en su identidad, economía, dinámica social, así como por las instituciones que intervienen como actores clave para conformar una visión de ciudad. Este capítulo profundiza en los orígenes históricos de San Pedro Garza García así como la construcción técnica e institucional de esta visión de ciudad a futuro.

3.1 Avances del Plan
3.2 Lecciones Aprendidas
3.3 El San Pedro que quieren las personas

Parque Nemesio García Naranjo, IMPLANG 2024

3.1 Avances del Plan

En los últimos años, San Pedro Garza García ha vivido una transformación palpable. Gracias a la implementación del Plan Municipal de Desarrollo Urbano 2030 (PDUM 2030), hemos avanzado hacia una ciudad más moderna, sostenible y con una mejor calidad de vida para todos sus habitantes. Este plan, que se publicó en 2014, trazó una hoja de ruta ambiciosa con la finalidad de mejorar nuestro entorno urbano. A tan solo seis años de alcanzar su meta en 2030, ya podemos celebrar grandes avances, y al mismo tiempo, reconocer que aún queda camino por recorrer.

De los 183 programas y proyectos que se establecieron en el PDUM 2030, ya hemos ejecutado el 28%, y otro 25% se encuentra en proceso. Esto significa que más de la mitad de las metas fijadas ya han sido alcanzadas o están en marcha. ¿Qué quiere decir esto para la gente de San Pedro? Mejores banquetas, más espacios verdes, **nueva infraestructura**, y avances en temas tan importantes como la movilidad urbana y la gestión de nuestro entorno. Esto no solo se refleja en proyectos de infraestructura, sino en una ciudad más habitable y pensada para el bienestar de todos.

Uno de los grandes logros ha sido la **ejecución de más de 50 proyectos concretos,** muchos de los cuales se concentran en las zonas de mayor relevancia, como el Centro Valle, Valle Oriente y el Casco Urbano. Estas áreas, que son el corazón del municipio, representan el 44% del total de proyectos del plan. Aquí se han mejorado parques, calles y la imagen urbana, haciendo de estos espacios lugares donde las personas pueden convivir, moverse con más seguridad, y disfrutar de su ciudad de manera más plena.

El IMPLANG, nuestro Instituto Municipal de Planeación, ha jugado un papel clave en todo este proceso. **Con la responsabilidad directa de aplicar el 74% de los proyectos del PDUM 2030, ha logrado avances importantes en temas como el diseño urbano, la movilidad y la planeación integral.**

Se han regenerado calles y espacios públicos, y se han puesto en marcha programas estratégicos que son fundamentales para hacer de San Pedro una ciudad pensada a largo plazo. Campañas como “Haciendo ciudad a largo plazo” nos recuerdan que la planificación no es solo para el presente, sino para el futuro de todos los que vivimos aquí.

Pero también debemos ser conscientes de que aún queda mucho por hacer. El 47% de los proyectos del PDUM 2030 aún no se han iniciado o han sido re-priorizados. Esto nos desafía a seguir trabajando con esfuerzo y determinación para alcanzar las metas que nos propusimos en 2014. Al mismo tiempo, es una oportunidad desde **la planeación y el diseño urbano** para ajustar y reevaluar nuestros objetivos, asegurando que el plan siga siendo relevante y que se adapten los proyectos a las nuevas realidades y necesidades de la ciudad.

Uno de los grandes retos es mejorar la movilidad urbana, un aspecto fundamental para cualquier ciudad que busca ser inclusiva y sostenible. Aunque ya hemos avanzado en casi la mitad de los proyectos de movilidad, como la construcción de nuevas aceras, infraestructura ciclista y estudios viales, todavía queda mucho por hacer. La movilidad es **más que mover autos**; se trata de garantizar que todos los ciudadanos puedan desplazarse de manera segura y eficiente, ya sea a pie, en bicicleta o en transporte público.

Otro punto clave es la **gestión urbana, donde hemos ejecutado el 62% de los proyectos planeados.** Esto incluye la mejora de la imagen urbana, la gestión con propietarios y la creación de nuevos reglamentos que nos ayuden a vivir en una ciudad más ordenada y bien planificada. A pesar de estos logros, aún queda un 38% de proyectos por realizar, lo que significa que debemos seguir adelante con fuerza y convicción.

A medida que el plan se acerca a su década de implementación, es el momento perfecto para hacer una evaluación exhaustiva. Esta evaluación nos permitirá identificar qué proyectos requieren ajustes o actualizaciones, y nos dará la oportunidad de definir nuevas prioridades para los próximos años. Lo más importante es que este proceso de planeación no solo responde a las necesidades de hoy, sino que se proyecta hacia el futuro, buscando siempre el bienestar de las generaciones venideras.

En conclusión, el PDUM 2030 ha sido una herramienta invaluable para guiar el desarrollo urbano de San Pedro Garza García. Los avances que hemos logrado hasta ahora son fruto del esfuerzo conjunto de miles de ciudadanos y de un Instituto Municipal de Planeación comprometido con su misión. Sin embargo, **debemos seguir trabajando de manera participativa, adaptándonos a los cambios y desafíos de nuestros tiempos para lograr una ciudad verdaderamente sostenible, inclusiva y equitativa**. Porque construir ciudad es, en última instancia, construir un hogar para todos, un lugar donde cada persona tenga la oportunidad de prosperar y vivir con dignidad.

Casco Urbano,
IMPLANG 2024

3.2 Lecciones Aprendidas

Retos y Oportunidades: Construyendo el Futuro de San Pedro Garza García

Todas las ciudades del mundo están en constante cambio. Las dinámicas poblacionales, el clima, los edificios y la infraestructura van dándole forma a la ciudad, y ella a la vida de las personas y la naturaleza. Por esto, es importante identificar y atender qué elementos de la ciudad deben mantenerse, cuáles deben mejorar y que otros deben cambiarse.

En ese sentido, los retos que tenemos deben ser gestionados para que la ciudad mejore, y al mismo tiempo, identificar las oportunidades que nos permitirán tener un futuro más próspero para todos los habitantes del municipio.

Retos

El IMPLANG enfrenta desafíos cruciales que exigen soluciones innovadoras y la participación activa de toda la comunidad para construir un San Pedro Garza García más justo y sostenible. Uno de los principales retos es garantizar una **vivienda digna y accesible** para todos. Para ello, se busca promover la densificación en áreas estratégicas y fomentar la regeneración urbana a través de la creación de distritos de uso mixto. Además, se deben impulsar políticas que mejoren la calidad de vida en las viviendas existentes y aseguren el acceso a servicios básicos, como agua potable y energía.

En cuanto a la **gestión del agua**, el IMPLANG trabaja con distintos niveles de gobierno y la ciudadanía para garantizar la seguridad hídrica. Esto implica no solo asegurar un suministro de agua potable de calidad, sino también reducir las pérdidas en la red de distribución y promover un uso más eficiente y responsable del agua en todos los sectores de la sociedad.

El reto de la **movilidad** se centra en reducir la dependencia del automóvil, lo que mejoraría tanto la calidad del aire como la fluidez del tránsito. Para lograrlo, es fundamental seguir impulsando políticas que fomenten el uso de transporte público y medios no motorizados, que ya han demostrado ser más eficientes y sostenibles. Asimismo, se deben desarrollar sistemas de transporte público extensivos y de calidad para cubrir las necesidades de los desplazamientos de largo alcance.

Frente al **cambio climático**, San Pedro Garza García debe mitigar sus efectos a través de políticas públicas que reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero y que adapten la infraestructura urbana a los eventos climáticos extremos. La promoción de la eficiencia energética en edificios y transporte es también un objetivo clave en este esfuerzo.

Otro desafío importante es fortalecer la i**ntegración metropolitana.** Para ello, el IMPLANG se enfocará en la coordinación de políticas públicas con los municipios vecinos, promoviendo la movilidad sostenible.

3.2 Lecciones Aprendidas

Retos y Oportunidades: Construyendo el Futuro de San Pedro Garza García

Oportunidades

En medio de estos desafíos, San Pedro tiene una gran cantidad de oportunidades. Una de ellas es la alineación con los **Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)** de la ONU, que son como las semillas que, si plantamos hoy, nos darán frutos en el futuro. El ODS 11, que habla de hacer ciudades sostenibles, nos recuerda que debemos construir una ciudad donde todos puedan vivir de manera saludable y productiva. Parte de las oportunidades a construir para los siguientes años será (ONU, 2015):

- *Asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados.*
- *Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos.*
- *Aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas.*
- *Redoblar los esfuerzos para proteger y salvaguardar el patrimonio cultural y natural del municipio.*
- *Reducir significativamente el número de afectaciones causadas por desastres.*
- *Reducir el impacto ambiental negativo per cápita de las ciudades.*
- *Proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles.*
- *Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos.*

Otro aspecto positivo es el envejecimiento poblacional, que podemos ver como una etapa de madurez en nuestro jardín. En lugar de ver esto como una limitación, tenemos la oportunidad de hacer nuestra ciudad más accesible para todas las edades, creando espacios donde las personas mayores también puedan disfrutar y aportar su

Además, el crecimiento económico derivado del nearshoring es como una nueva planta que ha comenzado a crecer en nuestra región. Esto genera empleos, innovación y desarrollo tecnológico, permitiendo que San Pedro siga siendo un referente económico.

Finalmente, la biodiversidad de nuestro municipio es un tesoro que debemos proteger. Como un jardín lleno de distintas flores y árboles, San Pedro tiene la oportunidad de impulsar el ecoturismo, conservar sus áreas naturales y conectarlas con la ciudad mediante corredores verdes. Esto no solo embellece nuestro entorno, sino que también nos da la oportunidad de ser más sostenibles.

San Pedro Garza García, como un jardín en constante evolución, enfrenta retos y oportunidades que definirán su futuro. El IMPLANG, con la participación de todos los ciudadanos, está comprometido a cuidar de este jardín, promoviendo soluciones innovadoras y sostenibles. Juntos, podemos hacer de San Pedro un lugar donde todos podamos crecer, vivir mejor y disfrutar de una ciudad más verde y amigable para las futuras generaciones.

Casco Urbano,
IMPLANG 2024

3.2 Lecciones aprendidas

Fortalecimiento Institucional

El IMPLANG, con su vasta trayectoria en San Pedro Garza García, ha experimentado una evolución significativa para adaptarse a las crecientes necesidades del municipio. Desde su creación como organismo público descentralizado en 2006, ha pasado por diversas transformaciones: en 2015, sus funciones fueron absorbidas por la Secretaría de Desarrollo Urbano, y en 2019 resurgió como un organismo desconcentrado. Finalmente, en 2024, recuperó su estatus como organismo público descentralizado. Estos cambios han fortalecido su capacidad de respuesta, su autonomía y su enfoque en la planeación urbana estratégica.

Hoy, el IMPLANG opera con personalidad jurídica y patrimonio propio, lo que le otorga la autonomía necesaria para definir prioridades, gestionar recursos y tomar decisiones estratégicas. Esta independencia es crucial para implementar proyectos de gran envergadura con una visión a largo plazo, garantizando el desarrollo sostenible de San Pedro Garza García.

El fortalecimiento institucional del IMPLANG no solo beneficia al instituto, sino que ofrece grandes ventajas al municipio. La capacidad de desarrollar políticas, programas y proyectos con un enfoque especializado en áreas como la movilidad, el diseño y la gestión urbana permite que las decisiones se basen en datos y estudios profundos de las necesidades locales. La calidad técnica del equipo asegura que el trabajo realizado tenga un impacto positivo y tangible en la ciudad.

Un modelo institucional fortalecido también garantiza una participación activa de la ciudadanía en los procesos de toma de decisiones. Esto crea un vínculo de confianza, donde los habitantes saben que sus voces son escuchadas y que el desarrollo urbano se construye colectivamente. Este enfoque transparente y participativo refuerza la legitimidad social del IMPLANG y fomenta el compromiso de los ciudadanos con los proyectos propuestos.

Además, la autonomía presupuestal y administrativa permite una gestión eficiente de los recursos y una mayor agilidad para adaptarse a los retos que enfrenta San Pedro Garza García. Esto facilita, además, la búsqueda de financiamiento externo y la colaboración con diversos actores, lo que amplía las oportunidades para seguir transformando la ciudad.

La vinculación del IMPLANG con los diferentes niveles de gobierno, academia, colegios profesionales, ONG's y la comunidad en general permite enfrentar los desafíos urbanos de manera integral y colaborativa. Este enfoque fomenta el intercambio de conocimientos y la ejecución de proyectos conjuntos, lo que impulsa la innovación y las soluciones adaptadas a las necesidades locales.

Para garantizar que el IMPLANG continúe desempeñando un papel central en la planificación y gestión urbana de San Pedro Garza García, es crucial fortalecer su estructura institucional. Esto incluye la evaluación periódica de los resultados a través de un Consejo Directivo que integre a distintos actores, flexibilidad para adaptarse a nuevos contextos, y mecanismos sólidos de transparencia y rendición de cuentas.

Al atender estos aspectos, el IMPLANG podrá seguir siendo un actor clave en la construcción de una ciudad más inclusiva, equitativa y sostenible, contribuyendo al bienestar de todas las personas que la habitan.

Vista aérea de Parque El Capitán, IMPLANG 2024

3.3 El San Pedro que quieren las personas

En diciembre de 2023, el IMPLANG abrió las puertas del espacio público a ciudadanas y ciudadanos, invitándolos a imaginar su San Pedro ideal y a soñar en grande sobre el futuro de su ciudad. La pregunta fue sencilla pero poderosa: ***"Me imagino una ciudad a largo plazo con...".*** Lo que siguió fue un ejercicio profundo y conmovedor, donde cada participante dejó volar su imaginación y compartió su visión de una ciudad mejor, una ciudad que incluya a todos.

Los comentarios recogidos en esta actividad reflejan el deseo compartido de un San Pedro que sea más equitativo, más verde y más accesible. Desde la visión del IMPLANG, cada uno de estos sueños representa no solo un reto, sino también una oportunidad. La ciudadanía pidió una **planeación urbana** con visión a largo plazo, donde el crecimiento y la conservación del entorno natural se encuentren en equilibrio. Quieren que su ciudad esté diseñada para integrar distintos usos del suelo, facilitando la accesibilidad a servicios básicos y promoviendo la participación activa de todos los sectores.

Las personas imaginan un **diseño urbano** con más espacios verdes, calles amigables para peatones, ciclistas y automovilistas, y una arquitectura que respete el entorno natural. El deseo de una ciudad iluminada y con mobiliario urbano de calidad refleja una búsqueda por hacer de los espacios públicos lugares acogedores, donde las familias y las comunidades puedan convivir y prosperar.

En cuanto a la **movilidad**, el anhelo es claro: menos tráfico vehicular y un sistema de transporte público amplio, eficiente y accesible. La infraestructura ciclista y la integración de diferentes modos de transporte también son prioridad, reflejando una aspiración por un San Pedro donde moverse sea sencillo, limpio y sostenible.

Además, la **gestión urbana** es vista como un área fundamental. Los ciudadanos sueñan con una ciudad que gestione mejor sus residuos, promueva la cultura y el arte urbano, y garantice la transparencia en la toma de decisiones. Quieren participar activamente en la creación de una ciudad más sostenible, y están listos para involucrarse en iniciativas que impulsen la equidad, la inclusión y la justicia social.

El San Pedro que quieren las personas es uno donde todos tengan voz. Un lugar donde las decisiones no se tomen a puertas cerradas, sino con la participación activa de vecinos, asociaciones, estudiantes, expertos y todos aquellos que tienen un interés genuino por mejorar su entorno. En IMPLANG, valoramos profundamente este deseo y nos comprometemos a seguir siendo un puente entre los sueños ciudadanos y la realidad urbana.

A lo largo de los años, hemos trabajado para hacer de San Pedro Garza García una ciudad que no solo responda a las necesidades del presente, sino que también esté preparada para enfrentar los retos del futuro. Los desafíos son muchos, pero sabemos que, con la colaboración y la visión compartida de la comunidad, podemos seguir construyendo una ciudad resiliente, inclusiva y sostenible para todos.

A continuación, te compartimos un extracto de un taller que hicimos en diciembre del 2023, en donde les pedimos a los asistentes, escribir lo que soñaban para su ciudad:

La ciudad que sueño…

Lograr una ciudad segura y con equilibrio sostenible-urbano.

Un lugar que tranquiliza y recarga con energías positivas.

Con opciones de movilidad y accesibilidad a espacios públicos.

Una ciudad en la que tengas la libertad de moverte como quieras.

Una ciudad en donde podamos convivir.

Integradora.

Un espacio libre y seguro.

Sueño con una ciudad donde el carro no es la prioridad y la movilidad y el espacio público se prioriza.

Verde, segura, accesible, conectada.

Una ciudad equitativa, justa, sustentable, una ciudad suave.

Inteligente, eficiente, segura y sustentable.

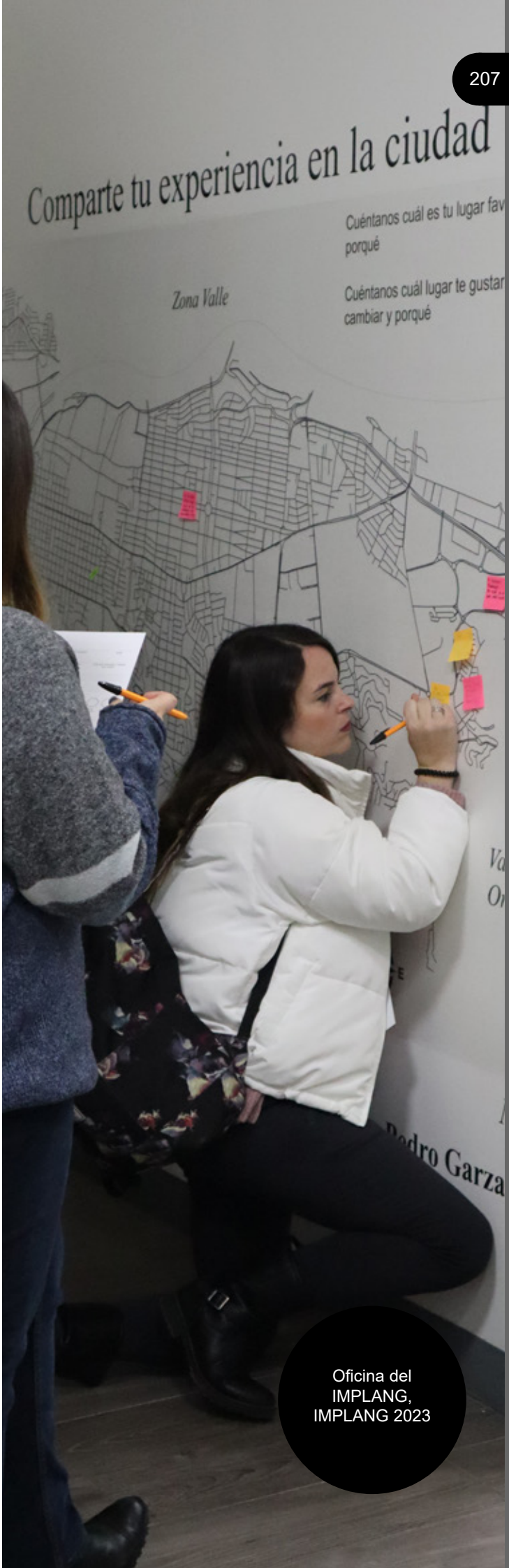
Una ciudad más peatonal y menos contaminada donde la gente se saluda, convive y es feliz.

Es accesible para todos, inclusiva.

Una ciudad con transporte público efectivo, espacios terciarios para convivir y crear comunidad, y con eso más seguridad.

Un lugar donde los espacios son seguros para las minorías y todxs son amigables con lo desconocido.

Es en la que no tengo miedo a la calle en la noche, dónde puedo moverme sin coche de forma segura, donde puedo conectar con la naturaleza local, donde existe justicia para todes.



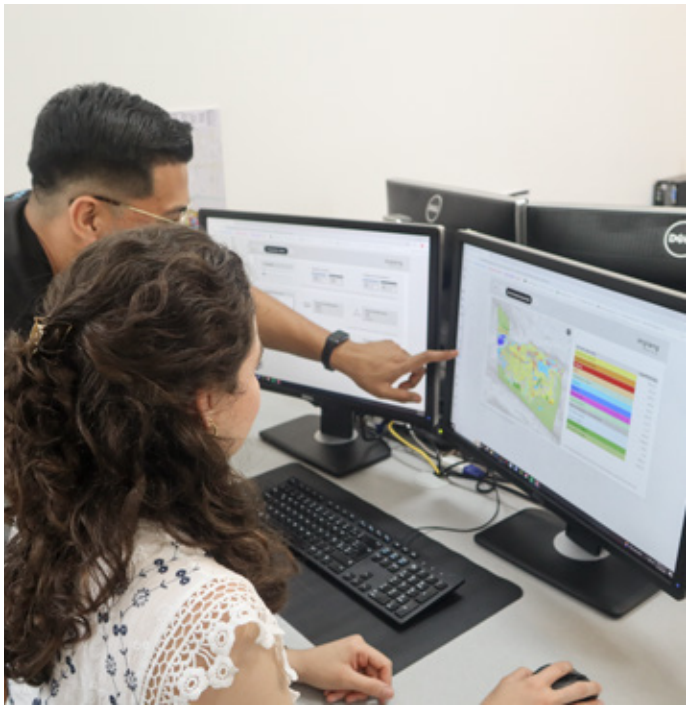
Oficina del IMPLANG, IMPLANG 2023

¡Gracias

Alejandro Gutiérrez Ortega
Alejandro Hernández Gutiérrez
Alicia Evangelina Sánchez Fonseca
Ana Paula Vasquez Olivas
Andrés Garza Navarro
Andres Gerardo Montemayor González
Areli Ketzali Ortiz Morales
Brittany Guadalupe Pacheco Puente
Carlos Enrique Sandoval Plata
Cecilia Garza Andonie
Cecilia Sofía Campo Estrada
Celia Ayarzagoitia Arredondo
Claudia Urquizo Sauceda
Daniel Alberto Zambrano Morales
Daniela Garza Mata
Daniela Guadalupe Orozco García
Delia Sabrina Pliego Muñoz
Deniss María López Lugo
Diana Alejandra Ibarra Mariscal
Diego Fabián Rea Ponce
Diego R. Lopez Gamboa
Edgar Alan Candelas Nieto
Edgar Gutierrez Gonzalez
Eduardo Alvarado Bautista
Elsa Leticia Esquer Ovalle
Elvira Natali Cantú González
Enrique Adame Llamas
Gerardo Ortiz Conejo
Gerardo Rubén Alvarado González
Heidy Paola Maccioni Mármol
Ilse Sabrina Cancino Guerrero
Ismael Alejandro Vázquez Martínez
Jaime Calderón García
Javier Leal Navarro
Jaziel Manases Ávila Iturbide
Jesús Adrián Ramírez Solís
Jesús Quezada Morquecho
José Luis Almanza Rueda
Juana María Castillo Mariscal
Katia Edith Maldonado Rodríguez
Katia Eloína Cuevas Sánchez
Kentaro Acolhua Rodríguez Portilla
Laura Alicia Gómez García
Laura Germania Germán Germán
Luis Alonso Tapia Gil
Luis Angel Delgadillo Santos
Luis Carlos Guillén Rodríguez
Luis Enrique Omaña Tijerina
Macarena Pena Lozano
Mariana Bahena Sánchez
Mariana González Garza
Miguel Antonio Macías Ruiz
Ninna Díaz Hernández
Noe Alejandro García Flores
Nora Adriana Martín-Romo González
Paola Catalina Avila Martinez
Pedro Pacheco Solano
Priscila Dávila Páez
Rebeca Sagastegui Añorve
Ruben Ram Guajardo Reséndiz
Salma Yaressy León Cortés
Sarahí Alvarado Villarreal
Sofía Alejandra Chávez Setién
Sergio David García De León
Tahiri Trillanes Salas
Victoria Martínez Escalante
Yamilett Soto Rodriguez
…

por hacer ciudad a largo plazo!

HACIENDO
ciudad
a largo plazo



Foro de
Innovación y
Sostenibilidad
Urbana
Desarrollo
Urbano
San Pedro
VISOR URBANO
implang

#Somos
Ciudad

Es un honor para el IMPLANG ser parte de este proceso de transformación. Seguiremos trabajando junto a la ciudadanía para garantizar que cada proyecto, cada calle, cada parque, esté diseñado con el bienestar de todas las personas.

Instituto Municipal de Planeación Urbana de San Pedro Garza García

2024