



Webinar  
**Movilidad no motorizada**



Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible  
Los Cabos, Baja California Sur



# Antes de empezar

1. El Webinar tiene una duración de **1 hora y 30 minutos**
2. **Se harán 4 pausas** a lo largo del webinar, **para realizar dinámicas participativas**
3. Las dinámicas se realizarán a través de la herramienta **Mentimeter**. Para participar, deberá entrar a [www.menti.com](http://www.menti.com) y teclear el código brindado por la persona que presenta
4. Si desea hacer una pregunta en alguno de los temas, **seleccione la opción “Levantar la mano”**, incluida en la interfaz de Zoom. Esta se encuentra disponible dando clic en **“Lista de participantes”**. Al final de la lista, está el botón de levantar la mano. **Los ponentes recibirán la notificación y le darán la palabra**



# Contenido

- **Presentación**
- **¿Qué es el PIMUS?**
  - Beneficios del PIMUS
  - Principios del PIMUS
- **¿Qué es la movilidad no motorizada?**
  - Sesión de preguntas en mentimeter
- **Datos del diagnóstico en materia de movilidad no motorizada**
- **Problemáticas**
  - Sesión de preguntas en mentimeter
  - Ejercicio de participación y propuestas
- **Estrategias realizadas en otras ciudades**
- **Aplicación a Los Cabos (ejercicio de diseño y elementos de calle)**



**¿Quiénes nos acompañan en este webinar?**

# Presentación



## urbanística

Despacho de urbanismo con enfoque en la **integración de la vivienda, el uso mixto, el espacio público y la movilidad**. Desenvolvimiento multiescala: **local, urbana, regional, nacional**, y multisector: **social, privado, público**. Aplicaciones desde la etapa de planeación, el diseño conceptual y el proyecto. Realiza investigación aplicada urbana en diversos campos. Comprende y organiza el marco legal, técnico e institucional apropiado para movilizar proyectos.

### Salvador Herrera

Urbanista

### Jesús Ríos

Arquitecto

### Tania Romero

Abogada

### Daniela Olivarez

Urbanista

### Adrián Acevedo

Arquitecto

### Alejandra Lambarri

Antropóloga Social

### Alan Castillo

Geógrafo

### Irving Garmendia

Urbanista

### Sofia Villarreal

Arquitecta

### Alejandro López

Ingeniero

### Sandra Salcedo

Abogada

### Christian Vargas

Arquitecto

### Edson Villarreal

Arquitecto

### Aldo Partida

Abogado

### Erika de la Rosa

Asistente de Dirección

## **Objetivo general del webinar**

Mostrar las acciones propuestas para resolver las problemáticas de la movilidad no motorizada en Los Cabos, y evaluarlas en conjunto con las personas en la sesión

# ¿Qué es un PIMUS?

Un Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS), es un instrumento que genera alternativas al uso del automóvil, promueve los viajes no motorizados o en transporte público, e impulsa el ordenamiento del transporte de mercancías, racionalizando su circulación urbana, sus sistemas de distribución y puntos de intercambio



Fuente: ITDP

# Elaboración de Planes Integrales de Movilidad

## ¿Cómo se elabora un PIMUS?

### 1. Organización previa

Equipo de trabajo  
Plan de trabajo  
Participación ciudadana  
Promoción de la iniciativa  
Prediagnóstico  
Esbozo de objetivos generales

### 2. Diagnóstico

Diagnóstico de demanda y oferta  
de movilidad, y de  
externalidades del sistema de  
movilidad  
Análisis FODA  
Identificación de ámbitos y  
zonas de acción estratégica

### 3. Elaboración del Plan

Objetivos específicos  
Instrumentos  
Construcción de escenarios y  
modelos de ocupación territorial  
Definición de estrategias  
Selección de proyectos  
Financiamiento

### 4. Aprobación y publicación

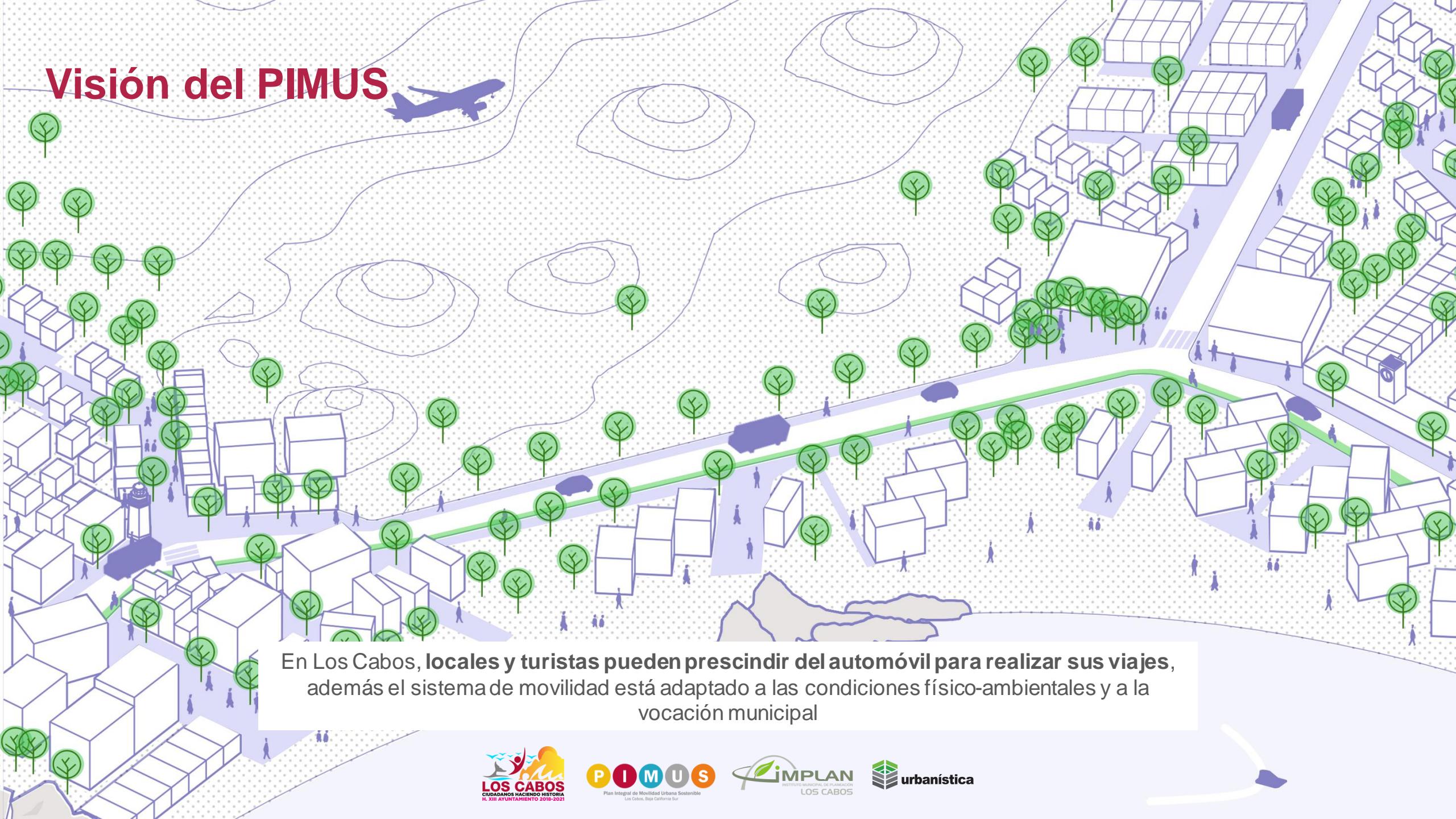
Firma de acuerdo político

### 5. Monitoreo y evaluación

Indicadores de monitoreo  
Evaluación  
Medidas correctivas



# Visión del PIMUS



En Los Cabos, **locales y turistas pueden prescindir del automóvil para realizar sus viajes**,  
además el sistema de movilidad está adaptado a las condiciones físico-ambientales y a la  
vocación municipal



PIMUS  
Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible



¿Qué es la movilidad  
**no motorizada?**

La **movilidad no motorizada** es aquella que no depende de un motor para desplazar personas y productos. Esta está conformada por peatones y ciclistas.

- Es económica
- De baja velocidad
- Favorable para la salud
- No contaminante
  
- Mayor vulnerabilidad y riesgo
- Menor presupuesto destinado a infraestructura específica



# Sesión de preguntas en Mentimeter

**Movilidad no motorizada en  
Los Cabos, Baja California Sur.**

**Diagnóstico**

# Datos Diagnóstico

## Reparto Modal

| Tipo y modo de transporte                              |        |
|--|--------|
| Transporte público                                     | 33.58% |
| Autobús colectivo                                      | 19.40% |
| Autobús urbano   | 11.75% |
| Autobús que conecta Cabo San Lucas y San José del Cabo | 2.24%  |
| Servicio de movilidad por aplicación                   | 0.19%  |
| Transporte privado                                     | 50.56% |
| Camioneta  | 1.31%  |
| Transporte de personal                                 | 8.76%  |
| Motocicleta como conductor                             | 2.24%  |
| Vehículo privado como conductor                        | 34.33% |
| Vehículo privado como pasajero                         | 3.92%  |
| Bicicleta  | 0.75%  |
| Caminando  | 15.11% |

50.56%

Transporte privado



15.11%

Caminando



Cabo San Lucas

0.98%

16.78%

San José del Cabo

0.40%

13.14%

33.58%

Transporte público



0.75%

Bicicleta



Reparto modal. Fuente: Diagnóstico del PIMUS de Los Cabos

# Datos Diagnóstico

## Motivo de viajes a pie

Viajes caminando\*

**13.14%**



Viajes no caminando\*

**86.86%**

**16.78%**



**83.22%**



Tiempos promedio de caminata

18 minutos en San José

25 minutos en San Lucas



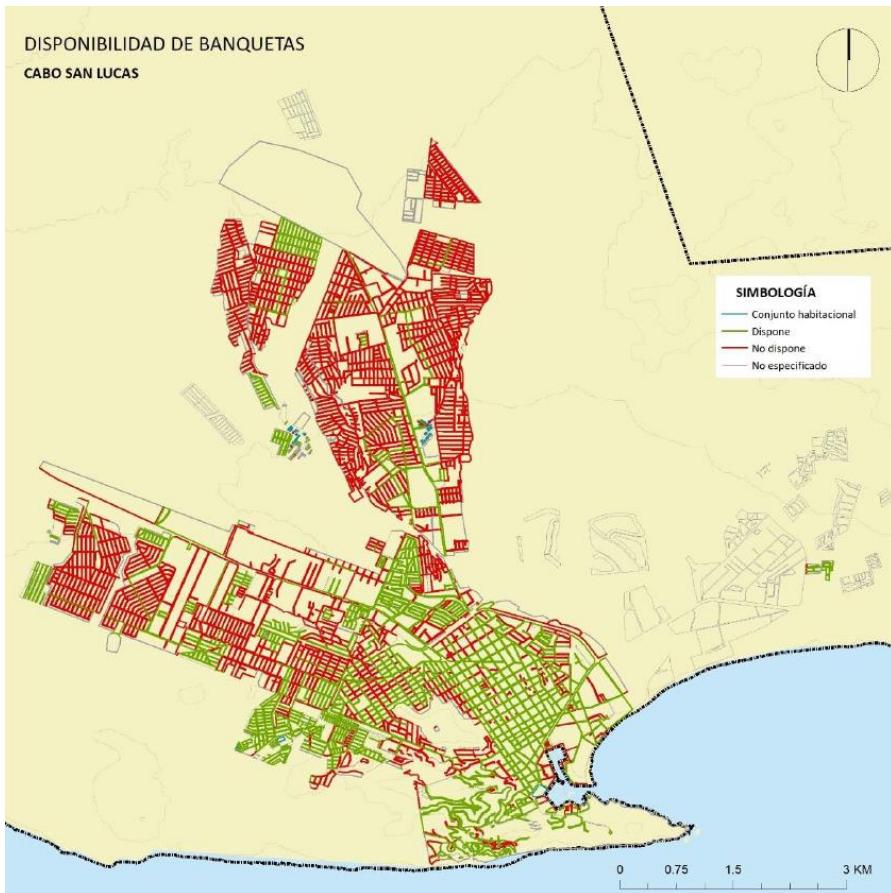
Del total de viajes realizados en la zona de estudio\*

| Modo             | Trabajar     | Estudiar     | Atención médica | Visita Social | Buscar / dejar a alguien | Buscar / dejar a alguien | Comer / Tomar algo | Compras      | Trámites | Recreación | Buscar Trabajo | Otro  |
|------------------|--------------|--------------|-----------------|---------------|--------------------------|--------------------------|--------------------|--------------|----------|------------|----------------|-------|
| <b>Caminando</b> | <b>4.50%</b> | 0.60%        | 0.00%           | 0.20%         | 0.70%                    | 0.20%                    | 0.20%              | <b>1.90%</b> | 0.60%    | 0.60%      | 0.00%          | 0.70% |
| <b>Bicicleta</b> | <b>0.20%</b> | <b>0.20%</b> | 0.00%           | 0.00%         | 0.00%                    | 0.00%                    | 0.00%              | <b>0.20%</b> | 0.00%    | 0.00%      | 0.00%          | 0.00% |

# Cobertura de banquetas y pavimento

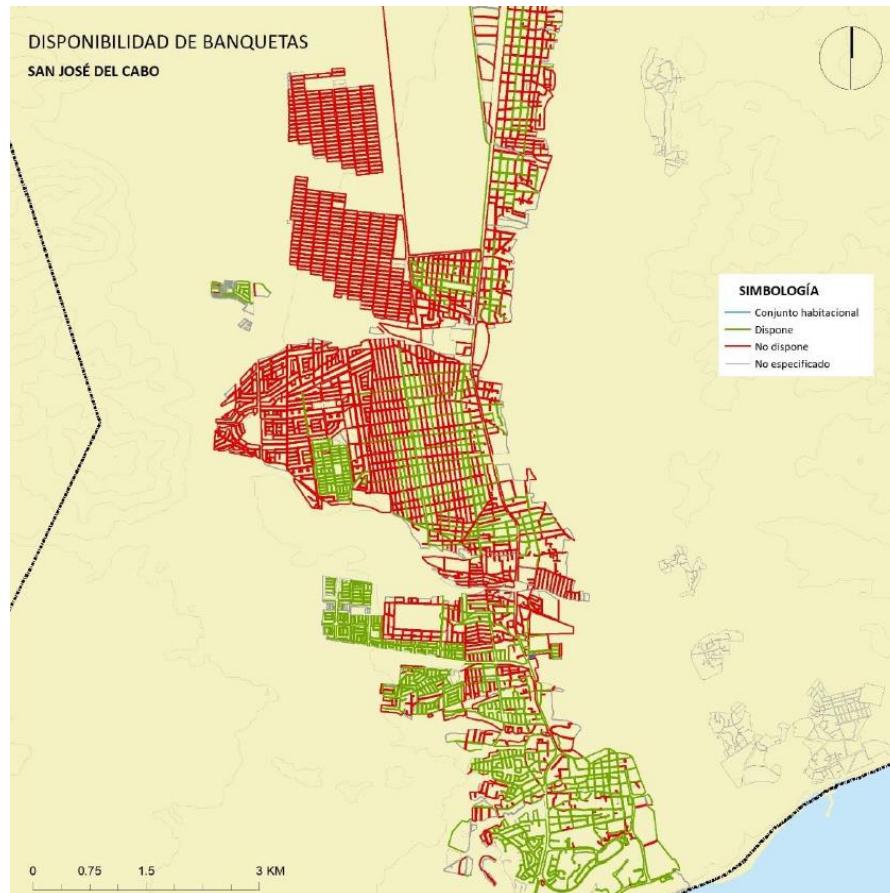
**52 % de las calles** (de domicilios en los que se aplicó encuesta origen destino), **no cuentan con banqueta**.

**52% de vialidades** del municipio no cuentan con banqueta *Inventario Nacional de Viviendas 2016 del INEGI*.



Disponibilidad de banquetas en Cabo San Lucas

Fuente: elaboración propia, Urbanística. Con información de INEGI

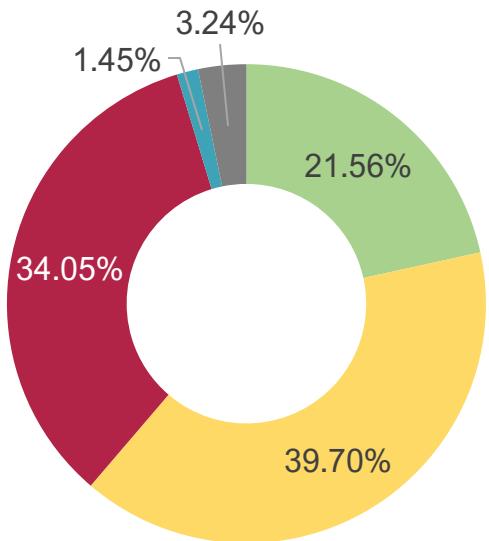


Disponibilidad de banquetas en San José del Cabo

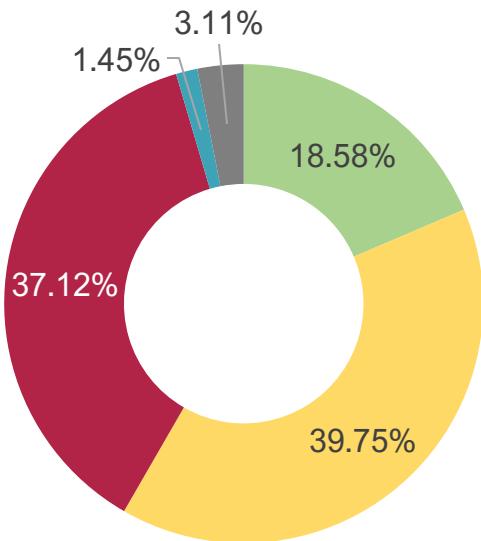
Fuente: elaboración propia, Urbanística. Con información de INEGI

# Infraestructura para el peatón

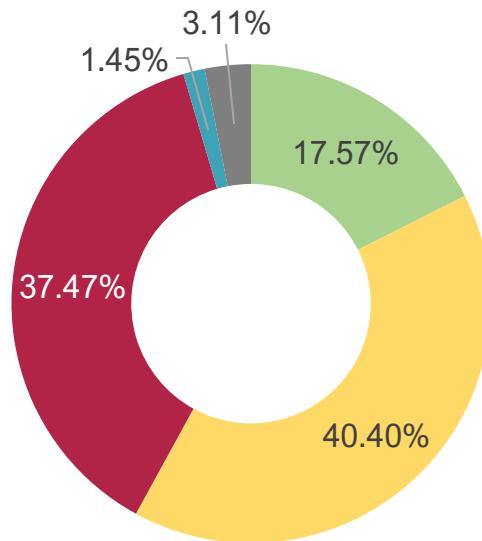
## Pavimento



## Banqueta



## Guarnición



- Todas las vialidades      □ Alguna vialidad
- Ninguna vialidad      ■ Conjunto habitacional
- No especificado

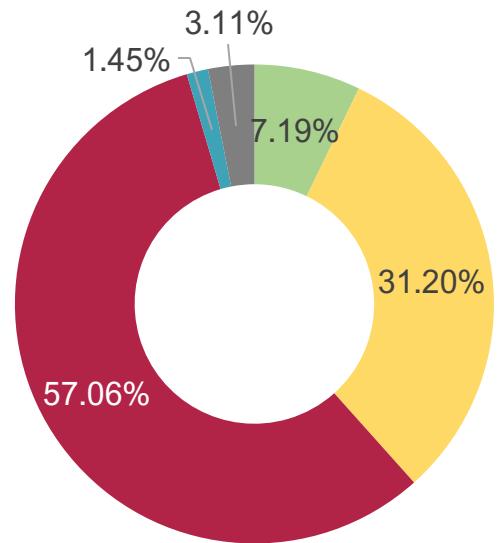
- Todas las vialidades      □ Alguna vialidad
- Ninguna vialidad      ■ Conjunto habitacional
- No especificado

- Todas las vialidades      □ Alguna vialidad
- Ninguna vialidad      ■ Conjunto habitacional
- No especificado

Fuente: INEGI, Inventario Nacional de Vivienda

# Infraestructura para el peatón

## Rampas de accesibilidad

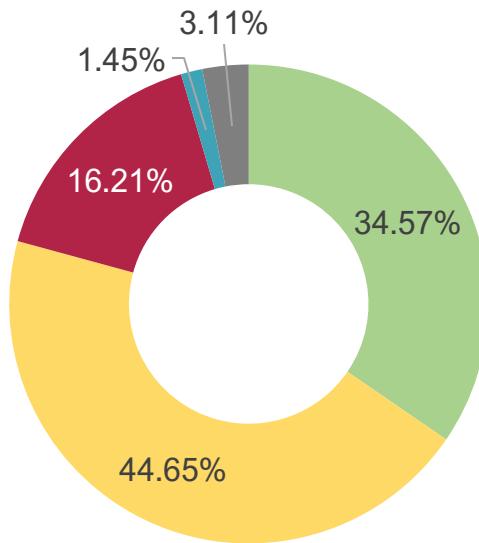


- Todas las vialidades      □ Alguna vialidad
- Ninguna vialidad      ■ Conjunto habitacional
- No especificado

Fuente: INEGI, Inventario Nacional de Vivienda

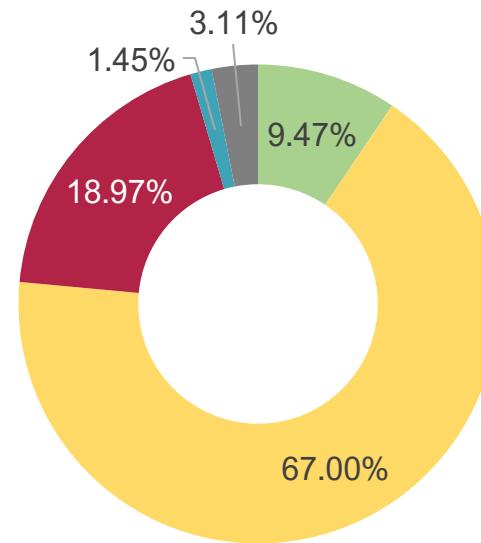
Según datos del INEGI (2014), en el estado de Baja California Sur **68** de cada 1000 habitantes tienen alguna discapacidad.

## Alumbrado público



- Todas las vialidades      □ Alguna vialidad
- Ninguna vialidad      ■ Conjunto habitacional
- No especificado

## Arbolado



- Todas las vialidades      □ Alguna vialidad
- Ninguna vialidad      ■ Conjunto habitacional
- No especificado

# Evaluación CAP

El Estudio de CAP (Calidad del Ambiente Peatonal) es un índice de medición cualitativo desarrollado por Urbanística, construido a partir de cinco parámetros que apoyan la caminabilidad:

- 1. Vegetación:** presencia y proyección de sombra para su aprovechamiento;
- 2. Condición de acera:** su estado, su continuidad y la aparición u ausencia de obstáculos; elementos para asegurar la accesibilidad universal
- 3. Seguridad vial:** la existencia y el estado de la señalética horizontal y vertical, así como reductores de velocidad, claridad de pasos peatonales e islas peatonales, elementos de accesibilidad universal, entre otros elementos de infraestructura;
- 4. Iluminación:** Intensidad, tipo y frecuencia de la iluminación;
- 5. Fachadas visualmente activas:** medición del porcentaje de transparencia de fachadas y ojos a la calle.

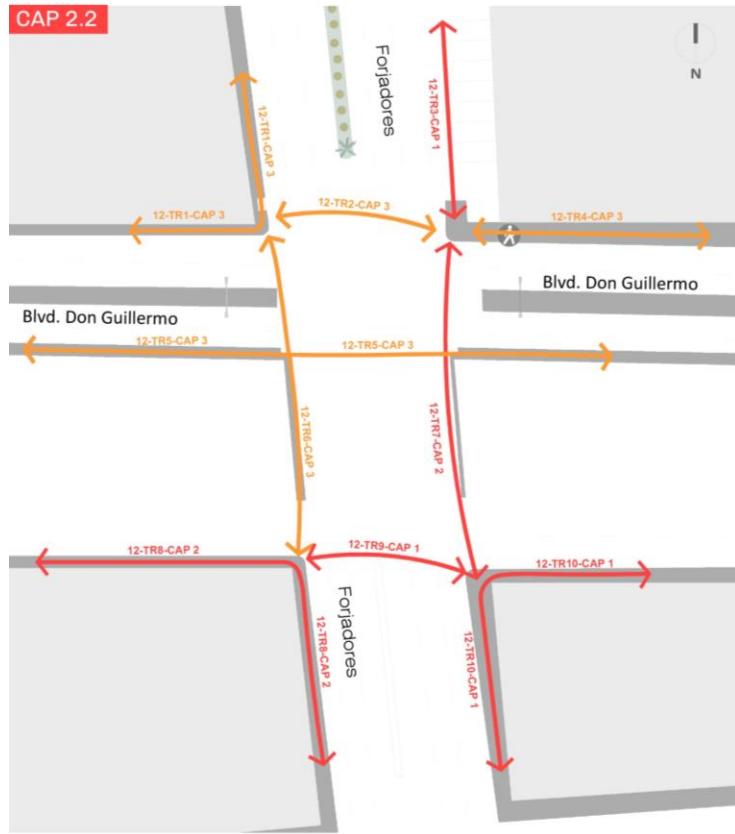
Cada indicador se evalúa mediante cuatro parámetros de un gradiente de calidad con un puntaje de 0 a 3 puntos, siendo 0 el valor más bajo y 3 el más alto. La captura de información en el área a aplicar el índice CAP, se apoya del uso de cámaras fotográficas y vuelo de dron para obtener imágenes que muestren las características de cada uno de los parámetros, dentro del sitio de estudio.



# Evaluación CAP

## Intersección Don Guillermo / Forjadores

12. Don Guillermo / Forjadores



### Simbología

- Límite de manzana
- Sentido vial
- Carriles divisorios
- Banquetas
- Banqueta
- Banqueta en mal estado

- Rampa de accesibilidad
- Acceso vehicular
- Seguridad
- Cruces peatonales visibles
- Cruces poco visibles
- Semáforo peatonal

### Vegetación

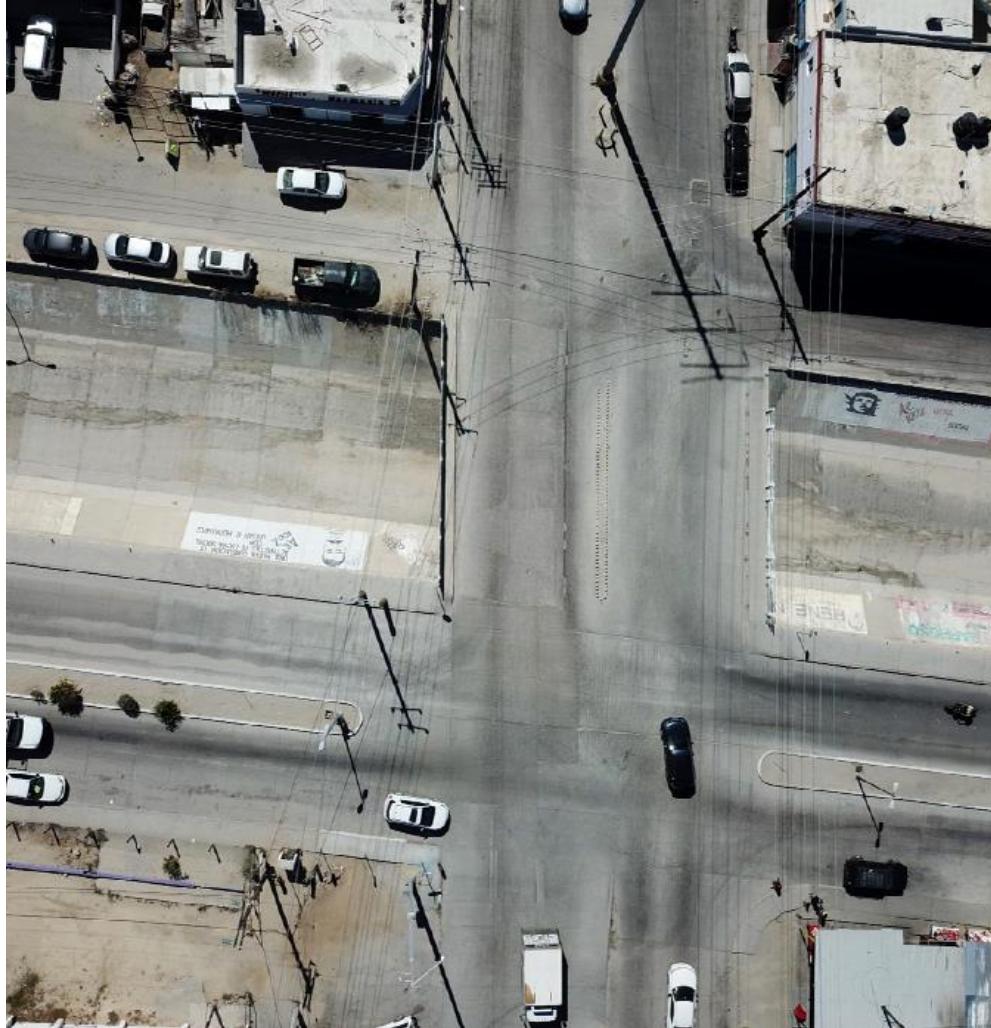
- Palmera
- Árbol

### Iluminación

- Luminaria

### Puntajes

- 0-2
- 3-5
- 6-8
- 9-11
- 12-15



Fuente: Diagnóstico del PIMUS Los Cabos

# Evaluación CAP

Intersección Don Guillermo / Forjadores

| Tramo           | Puntaje por parámetro |            |                |              |                  | <b>Total</b> |
|-----------------|-----------------------|------------|----------------|--------------|------------------|--------------|
|                 | Vegetación            | Aceras     | Seguridad Vial | Illuminación | Fachadas activas |              |
| TR-1            | 0                     | 2          | 0              | 1            | 0                | <b>3</b>     |
| TR-2            | 0                     | 2          | 0              | 1            | 0                | <b>3</b>     |
| TR-3            | 0                     | 0          | 0              | 1            | 0                | <b>1</b>     |
| TR-4            | 0                     | 2          | 0              | 1            | 0                | <b>3</b>     |
| TR-5            | 0                     | 2          | 0              | 1            | 0                | <b>3</b>     |
| TR-6            | 0                     | 2          | 0              | 1            | 0                | <b>3</b>     |
| TR-7            | 0                     | 1          | 0              | 1            | 0                | <b>2</b>     |
| TR-8            | 0                     | 2          | 0              | 0            | 0                | <b>2</b>     |
| TR-9            | 0                     | 1          | 0              | 0            | 0                | <b>1</b>     |
| TR-10           | 0                     | 1          | 0              | 0            | 0                | <b>1</b>     |
| <b>Promedio</b> | <b>0.0</b>            | <b>1.5</b> | <b>0.0</b>     | <b>0.7</b>   | <b>0.0</b>       | <b>2.2</b>   |

Fuente: Diagnóstico del PIMUS Los Cabos



# Evaluación CAP

## Glorieta Camino Cabo Este / Antonio Mijares

09. Glorieta Camino Cabo Este /  
Antonio Mijares



Fuente: Diagnóstico del PIMUS Los Cabos

# Evaluación CAP

Glorieta Camino Cabo Este / Antonio Mijares

| Tramo           | Puntaje por parámetro |            |                |             |                  | <b>Total</b> |
|-----------------|-----------------------|------------|----------------|-------------|------------------|--------------|
|                 | Vegetación            | Aceras     | Seguridad Vial | Iluminación | Fachadas activas |              |
| TR-1            | 2                     | 3          | 2              | 3           | 0                | <b>10</b>    |
| TR-2            | 2                     | 3          | 2              | 3           | 1                | <b>11</b>    |
| TR-3            | 2                     | 3          | 2              | 3           | 3                | <b>13</b>    |
| TR-4            | 1                     | 3          | 2              | 3           | 0                | <b>9</b>     |
| TR-5            | 2                     | 3          | 2              | 3           | 2                | <b>12</b>    |
| TR-6            | 2                     | 3          | 2              | 3           | 0                | <b>10</b>    |
| TR-7            | 1                     | 3          | 2              | 3           | 0                | <b>9</b>     |
| TR-8            | 3                     | 3          | 2              | 3           | 0                | <b>11</b>    |
| <b>Promedio</b> | <b>1.9</b>            | <b>3.0</b> | <b>2.0</b>     | <b>3.0</b>  | <b>0.8</b>       | <b>10.6</b>  |

Fuente: Diagnóstico del PIMUS Los Cabos



# Evaluación CAP

## Glorieta Camino Cabo Este / Antonio Mijares

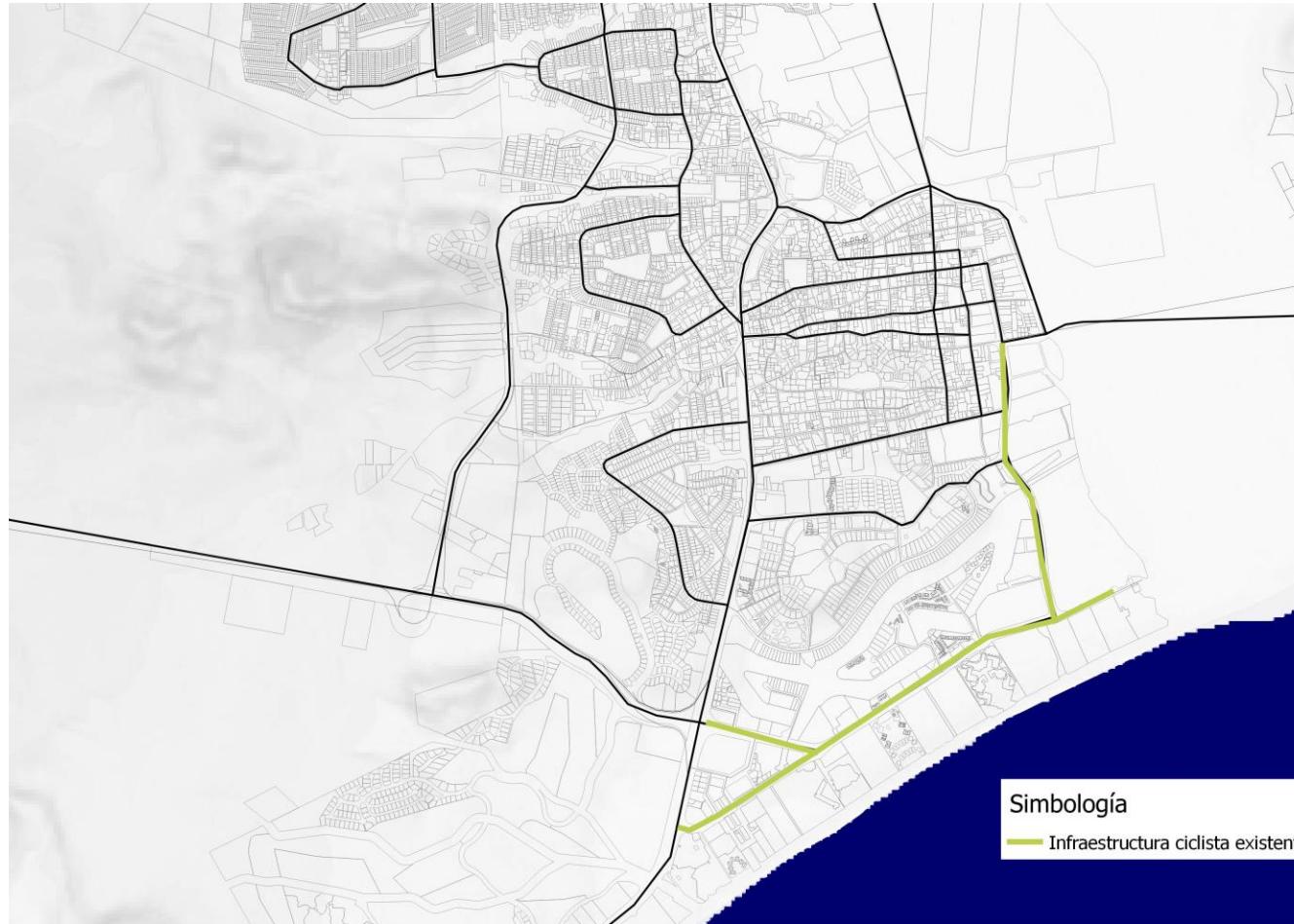
Fuente: Diagnóstico del PIMUS Los Cabos

| Tramo  | Puntaje por parámetro |             |                |             |                  | Total          |
|--|-----------------------|-------------|----------------|-------------|------------------|----------------|
|  | Vegetación            | Aceras      | Seguridad Vial | Iluminación | Fachadas activas |                |
| 01. Estrella - Leona Vicario                     | 0.0                   | 1.5         | 0.0            | 1.0         | 0.0              | <b>2.5</b>     |
| 02. Delegación. Blvd. Hidalgo - Todos los Santos | 0.9                   | 2.0         | 1.0            | 1.0         | 0.0              | <b>4.9</b>     |
| 03. Paseo de la Marina                           | 1.1                   | 2.6         | 1.2            | 2.2         | 1.0              | <b>8.1</b>     |
| 04. Leona Vicario - Reforma                      | 0.1                   | 1.6         | 0.0            | 1.3         | 0.0              | <b>2.9</b>     |
| 05. Lázaro Cárdenas - Constituyentes             | 0.7                   | 2.0         | 1.1            | 1.1         | 0.0              | <b>4.9</b>     |
| 06. Camino al Faro - Cochimies                   | 0.0                   | 1.3         | 0.0            | 1.1         | 0.0              | <b>2.4</b>     |
| 07. Fonatur                                      | 1.0                   | 2.5         | 0.8            | 1.6         | 0.0              | <b>5.9</b>     |
| 08. Valerio González - Transpeninsular           | 0.6                   | 2.0         | 1.3            | 1.3         | 0.1              | <b>5.4</b>     |
| 09. Glorieta Mijares                             | 1.9                   | 3.0         | 2.0            | 3.0         | 0.8              | <b>10.6</b>    |
| 10. Zaragoza - Transpeninsular                   | 0.8                   | 2.1         | 0.9            | 1.6         | 0.2              | <b>5.7</b>     |
| 11. Cangrejos. Todos Los Santos / Cabo San Lucas | 0.0                   | 1.9         | 1.6            | 1.3         | 0.0              | <b>5.0</b>     |
| 12. Forjadores - Don Guillermo                   | 0.7                   | 2.1         | 1.0            | 1.6         | 0.2              | <b>5.6</b>     |
| 13. Baja California - Transpeninsular            | 0.0                   | 1.5         | 0.0            | 1.0         | 0.0              | <b>2.5</b>     |
| 14. Transpeninsular - Libramiento a Aeropuerto   | 0.0                   | 1.0         | 0.0            | 1.0         | 0.0              | <b>2.0</b>     |
| 15. Libertad - Cabo San Lucas                    | 0.5                   | 2.0         | 0.0            | 1.0         | 0.0              | <b>3.5</b>     |
| <hr/>  |                       |             |                |             |                  |                |
| General  | Vegetación            | Aceras      | Seguridad Vial | Iluminación | Fachadas activas | Total Promedio |
|  | <b>0.52</b>           | <b>1.91</b> | <b>0.74</b>    | <b>1.37</b> | <b>0.13</b>      | <b>4.69</b>    |



# Mapa de la infraestructura ciclista existente en Los Cabos

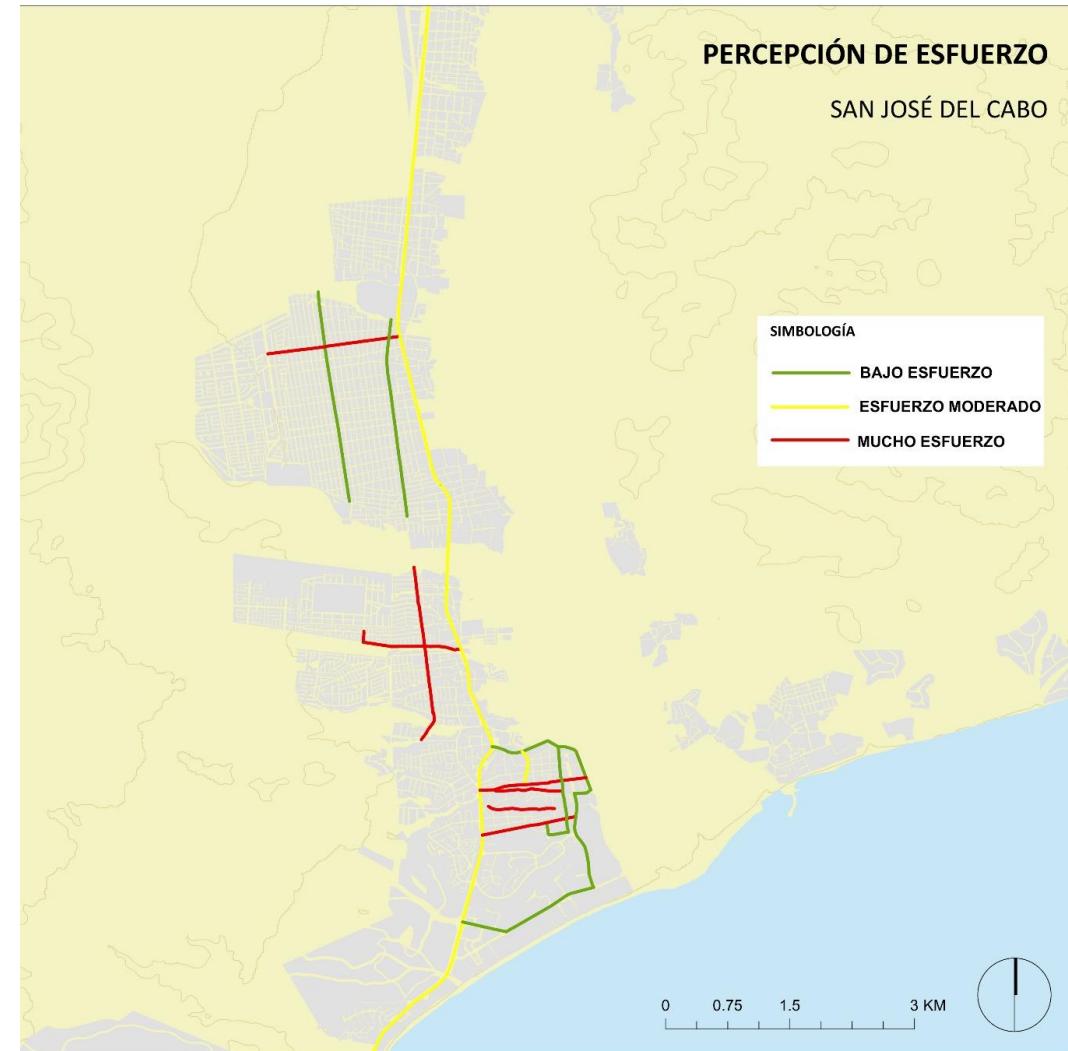
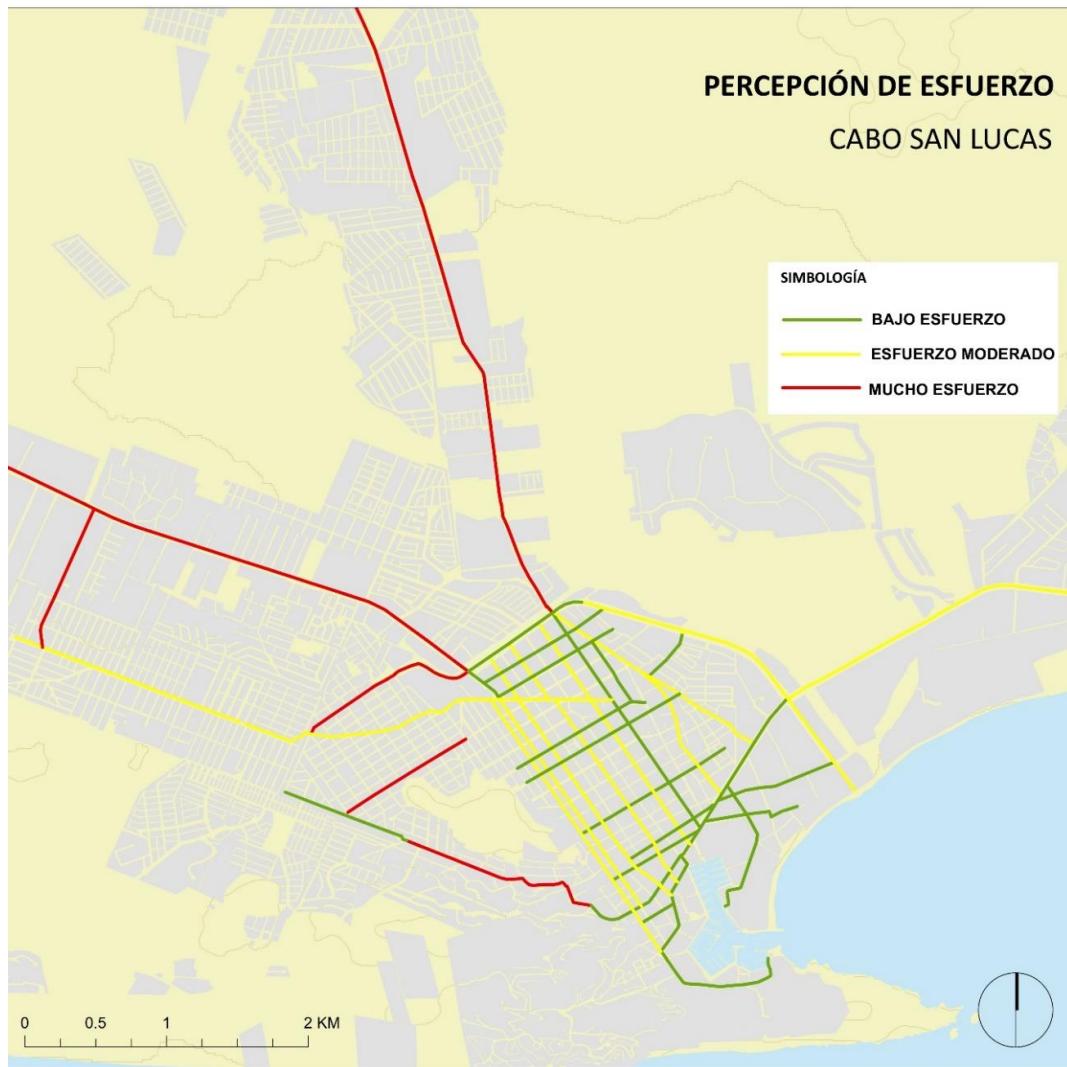
San José del Cabo



Fuente: Diagnóstico del PIMUS Los Cabos



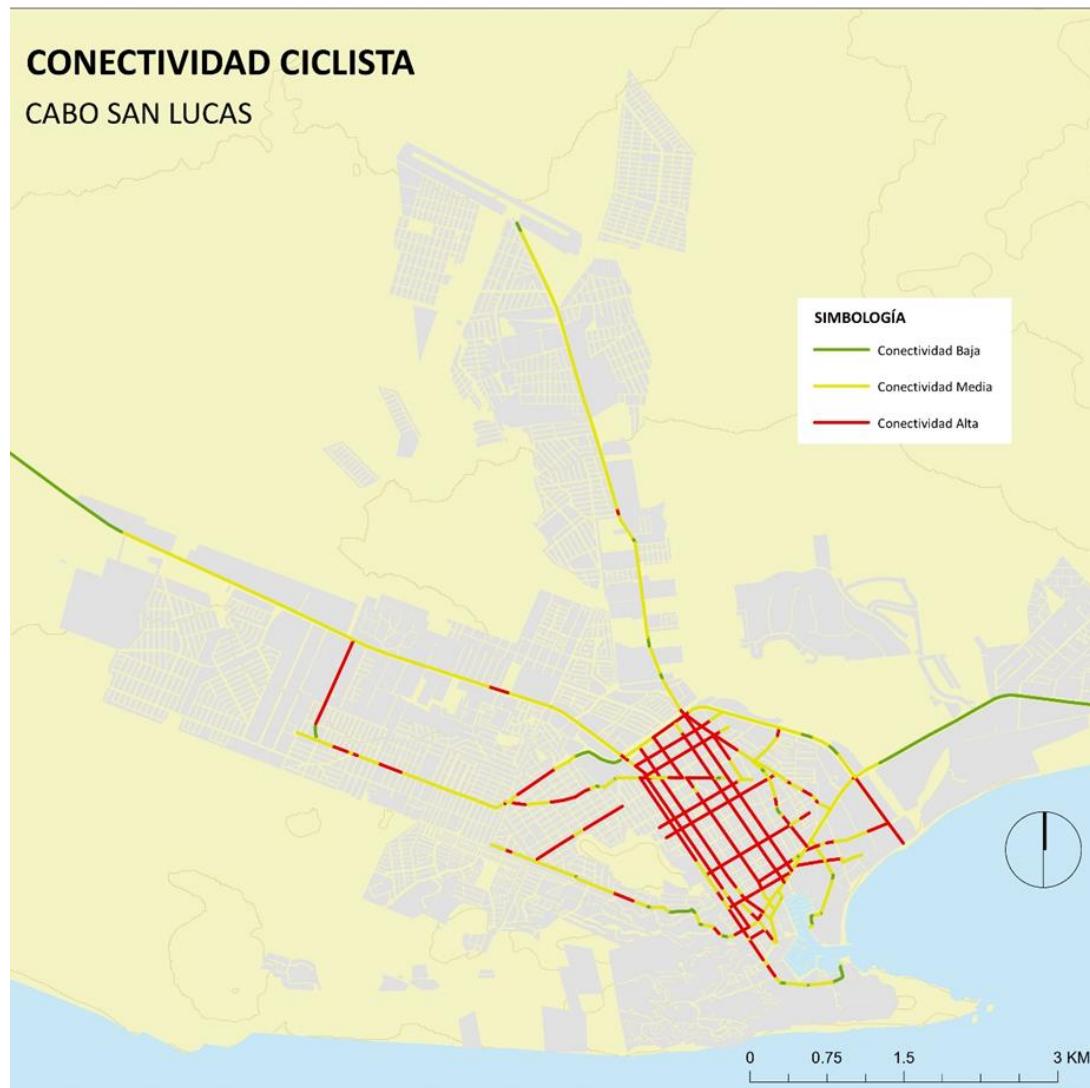
# Percepción de esfuerzo en el uso de la bicicleta en calles



Fuente: Diagnóstico del PIMUS Los Cabos



# Conectividad en calles



Fuente: Diagnóstico del PIMUS Los Cabos



# Datos Diagnóstico

Las intersecciones en las que se contaron más peatones fueron: Glorieta Mijares (2,086) y Forjadores / Don Guillermo (**1,220**) y en las que se identificaron menos fueron: Aeropuerto (51) y Constituyentes / Lázaro Cárdenas (**86**)

Las intersecciones en las que se contaron más ciclistas fueron: Walmart, Transpeninsular / Valerio Gómez (135) y Paseo de la Marina – Camino de la Plaza (**93**)



**Solo en dos** de las 15 intersecciones estudiadas se encontró **iluminación peatonal** (en la intersección 3 y 9). Además se encontraron tramos en los que no existe **ningún tipo de iluminación**, esto se identificó en **8 trayectos** peatonales de los 120 analizados.



El **46%** de las intersecciones estudiadas no cuenta con **ningún tipo de señalización** en los cruces peatonales



**3.50 km** es la extensión de la ciclovía existente en San José del Cabo en la zona hotelera

**Movilidad no motorizada**  
Los Cabos, Baja California Sur.

**Problemáticas**

**Los ciclistas de Los Cabos no usan la  
bicicleta con fines de transporte**

## Causas

No existen políticas en torno a este medio de transporte.

No existen derechos para los ciclistas.

Las ciclovías existentes tienen fines recreativos.

Inexistencia de ciclovías urbanas.

## Evidencias

**Solo el 36% de los viajes en bicicleta tienen como finalidad el transporte.**

**El reparto modal de la bicicleta es menor al 1%.**

**El uso de la bicicleta es principalmente recreativo.**

**Dificultad de desplazamiento para las personas con movilidad reducida**



## Causas

Baja cobertura de rampas de accesibilidad.

Malas condiciones e insuficiencia de vialidades y banquetas

Ausencia de elementos de accesibilidad universal además de rampas

## Evidencias

En 6 trayectos peatonales analizados, no existe ninguna rampa de accesibilidad en banquetas. En la mayoría trayectos peatonales en los que se identificaron rampas de accesibilidad, estás no cumplían con los parámetros de diseño necesarios para su funcionamiento

52% de vialidades del municipio no cuentan con pavimento y banquetas

No se identificaron semáforos aditivos o huellas podotáctiles en las zonas estudiadas

# Bajos niveles de viajes realizados a pie



10.75%

## Causas

Largas distancias de caminata hacia la ruta de transporte más cercana.

Vialidades sin pavimento y banquetas

Condiciones climáticas y baja cobertura de sombra

## Evidencias

**En la zona de movilidad "Las Brisas", la distancia hacia la ruta de transporte más próxima es de más de 1km**

**52% de vialidades del municipio no cuentan con pavimento y banquetas.**

**La puntuación promedio obtenida en el parámetro de vegetación y sombra en la evaluación de la CAP fue de 0.52 de 3 puntos disponibles**

# Bajos niveles de seguridad para el peatón



## Causas

Ausencia de cruces y señalización peatonal

Baja cobertura de alumbrado público y problemas de funcionamiento

Diseño de calles enfocado a los vehículos

## Evidencias

7 de 15 intersecciones analizadas no cuentan con cruces peatonales en ninguna vialidad

37% del alumbrado público cercano a las viviendas encuestadas, no funciona.

Dificultad y riesgo al caminar en zonas como la glorieta Fonatur que esta pensada totalmente en el vehículo



**Los puentes peatonales ubicados en los tramos urbanos de la carretera Transpeninsular dificultan los traslados a pie y en bicicleta**



## Causas

Puentes peatonales no accesibles universalmente

Inexistencia de banquetas en las áreas cercanas a los puentes peatonales

Obstrucción de las banquetas debido a emplazamiento de puentes peatonales

Los puentes peatonales triplican el esfuerzo de traslado de un peatón en un cruce

## Evidencias

**6 de los 9 puentes peatonales identificados son inaccesibles para ciclistas, personas en silla de ruedas o con carriolas (el acceso es por escalera, no tienen rampa)**

**7 de los 9 puentes identificados obstruyen la circulación en la banqueta**

**En promedio, una persona a pie recorre 91 metros al cruzar un puente peatonal, lo que equivale a cruzar 2.8 veces a nivel de calle**

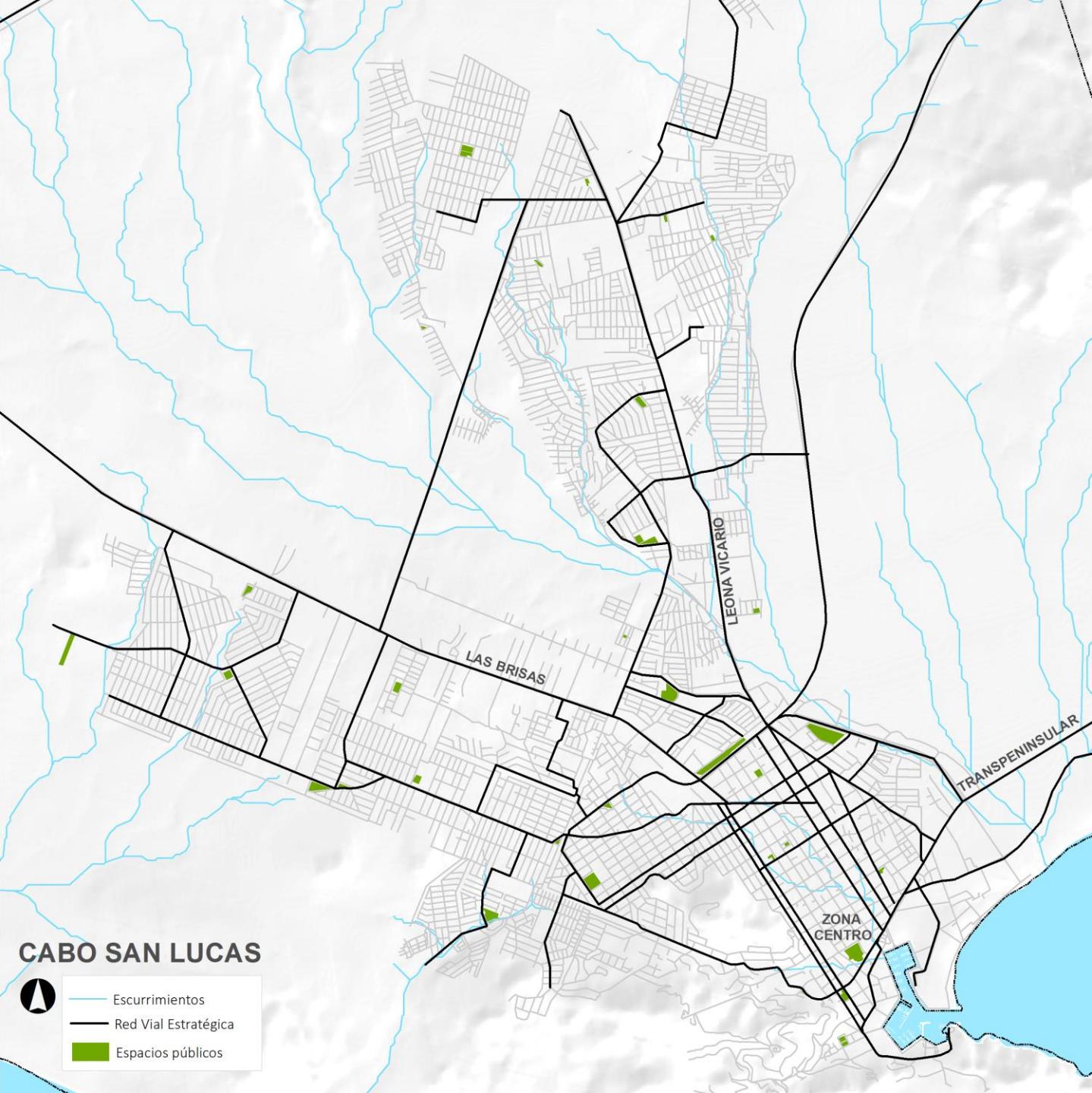
# Sesión de preguntas en Mentimeter

**Participa y realiza propuestas**

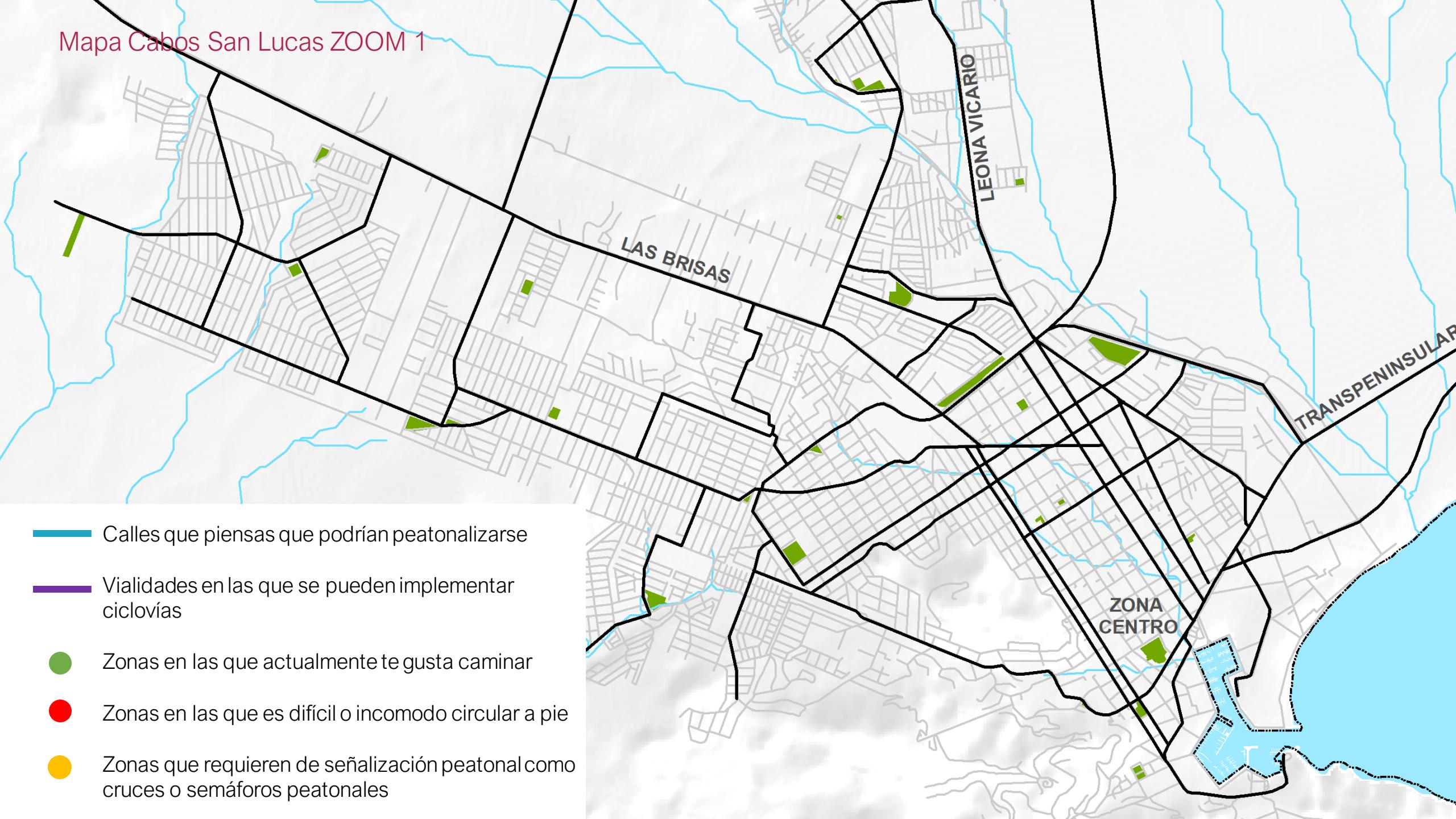
## Mapa Cabos San Lucas

Desde tu percepción, marca en el mapa lo siguiente:

- Calles que piensas que podrían peatonalizarse
- Vialidades en las que se pueden implementar ciclovías
- Zonas en las que actualmente te gusta caminar
- Zonas en las que es difícil o incomodo circular a pie
- Zonas que requieren de señalización peatonal como cruces o semáforos peatonales



## Mapa Cabos San Lucas ZOOM 1



## Mapa Cabos San Lucas ZOOM 2

Desde tu percepción, marca en el mapa lo siguiente:

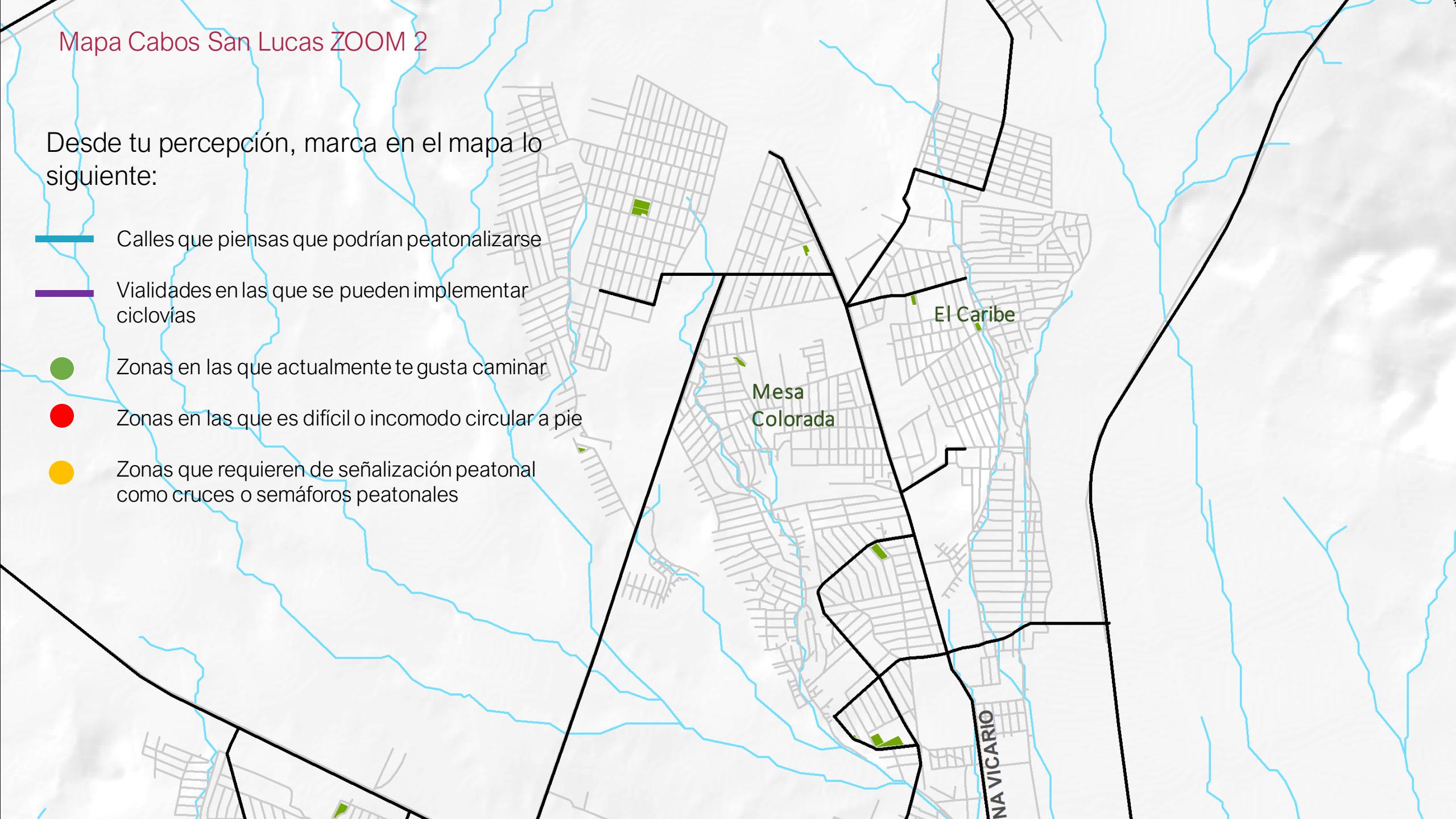
— Calles que piensas que podrían peatonalizarse

— Vialidades en las que se pueden implementar ciclovías

● Zonas en las que actualmente te gusta caminar

● Zonas en las que es difícil o incomodo circular a pie

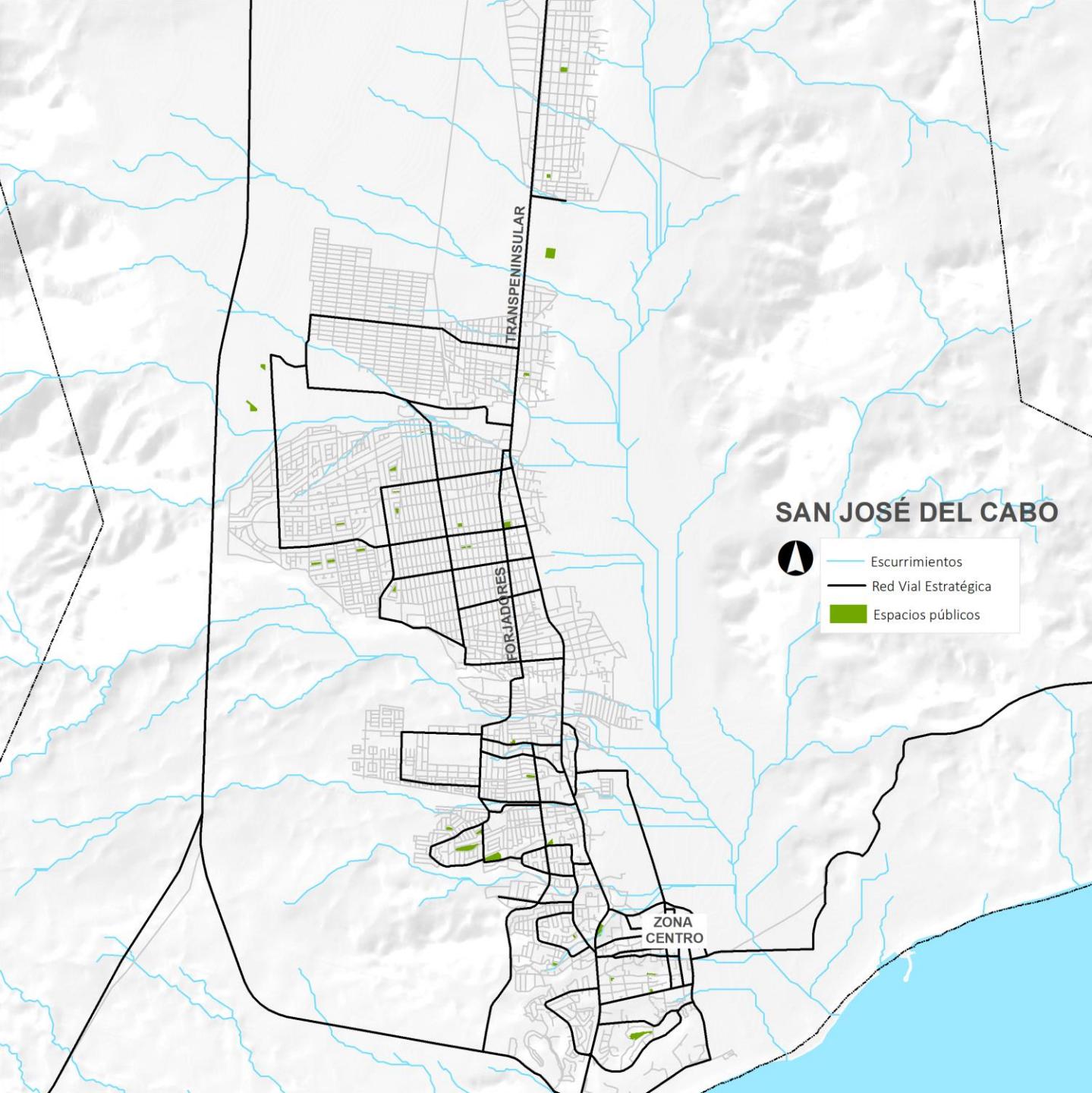
● Zonas que requieren de señalización peatonal como cruces o semáforos peatonales



## Mapa San José del Cabo

Desde tu percepción, marca en el mapa lo siguiente:

- Calles que piensas que podrían peatonalizarse
- Vialidades en las que se pueden implementar ciclovías
- Zonas en las que actualmente te gusta caminar
- Zonas en las que es difícil o incomodo circular a pie
- Zonas que requieren de señalización peatonal como cruces o semáforos peatonales



## Mapa San José del Cabo Zoom 1

Aeropuerto

TRANSPIENINSULAR

Desde tu percepción, marca en el mapa lo siguiente:

- Calles que piensas que podrían peatonalizarse
- Vialidades en las que se pueden implementar ciclovías
- Zonas en las que actualmente te gusta caminar
- Zonas en las que es difícil circular a pie
- Zonas que requieren de señalización peatonal como cruces o semáforos peatonales
- Escurrimientos

**SAN JOSE DEL C**

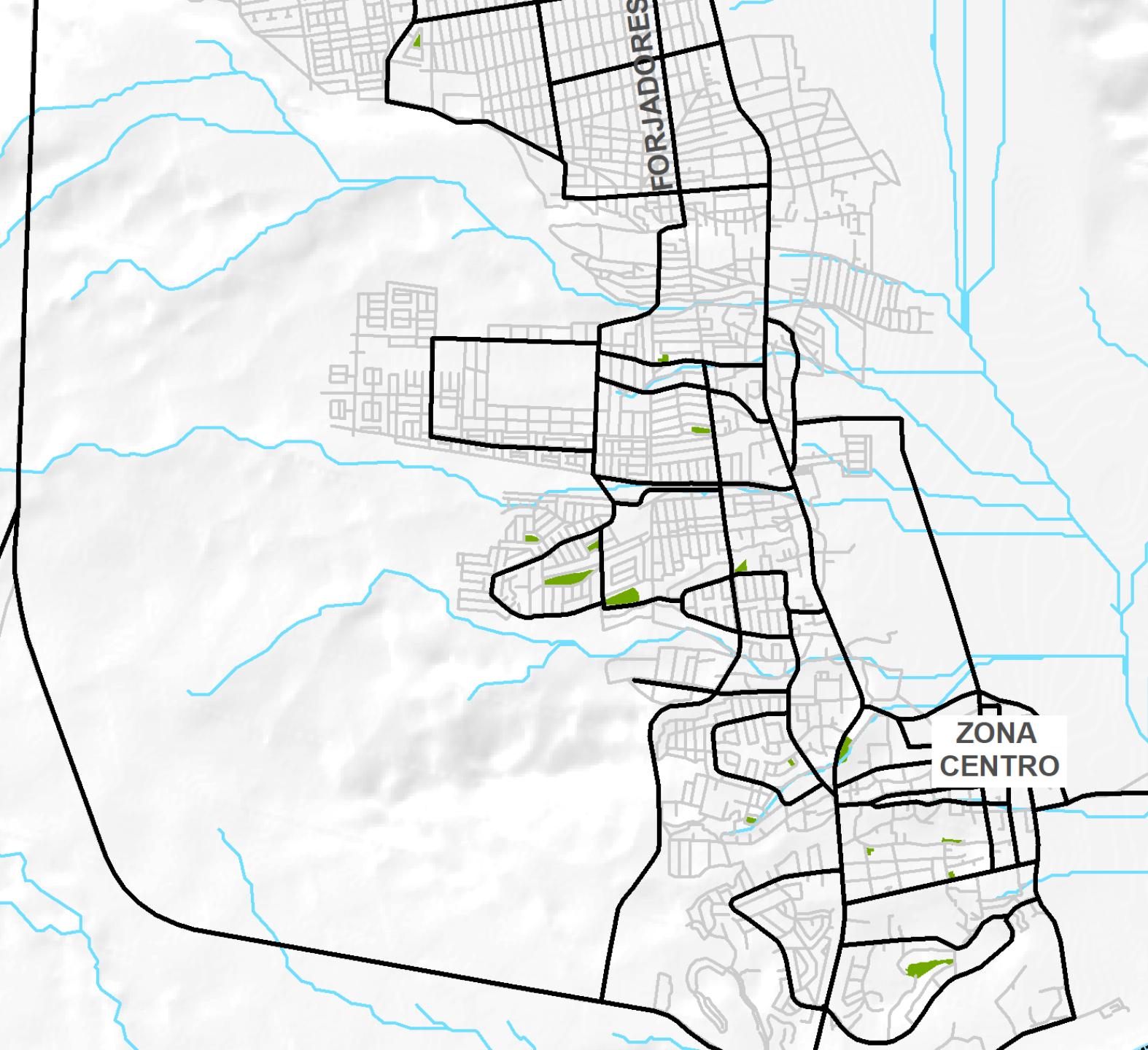


Red Vial Estratégica

## Mapa de San José del Cabo Zoom 2

Desde tu percepción, marca en el mapa lo siguiente:

- Calles que piensas que podrían peatonalizarse
- Vialidades en las que se pueden implementar ciclovías
- Zonas en las que actualmente te gusta caminar
- Zonas en las que es difícil circular a pie
- Zonas que requieren de señalización peatonal como cruces o semáforos peatonales



# Sesión de preguntas en Mentimeter

# Estrategias

Realizadas en otras ciudades

## Movilidad Ciclista



### Más ciclocarriles (Barcelona)

Una opción para moverse por la ciudad que no contamina y que está al alcance de todo el mundo. Carriles bici seguros para una ciudad más sostenible.



### Cierres dominicales (CDMX)

Los domingos en la Ciudad de México se realiza el paseo “Muévete en Bici”, por el que se restringe el paso a vehículos motorizados en vialidades principales de la ciudad, de 8:00 a 14:00 horas. Durante este tiempo, la vialidad se ocupa por ciclistas, peatones y personas en patines o patinetas.

## Transporte público en bicicleta (Buenos Aires)

La ciudad de Buenos Aires cuenta con un sistema de bicicleta compartida para que las personas que no cuenten con bicicleta puedan moverse por este medio.

## Educación y promoción (Montevideo)

- Implementación de escuelas de conducción para ciclistas
- Educación vial en las escuelas
- Promoción del intercambio modal con el STM (descuentos, promociones, etc.)

### Mérida

Habitación de calles y espacios públicos accesibles, seguros y confortables

- Implementación de cruces seguros en vialidades conflictivas y avenidas principales
- Dotación de alumbrado peatonal y ciclista
- Inclusión de componentes de movilidad no motorizada en proyectos
- Sistema de monitoreo y evaluación de las condiciones de movilidad para modos no motorizados
- Adecuación y rehabilitación de banquetas en zonas estratégicas
- Programas de fomento de cultura vial en espacios públicos

### Querétaro

- Catálogo de recomendaciones de accesibilidad para personas con discapacidad
- Incorporar en todos los proyectos de calles, avenidas y carreteras la infraestructura para la movilidad no motorizada con criterios de accesibilidad universal.
- Incorporar en todos los proyectos de calles, avenidas y carreteras que tengan rutas de transporte público, paradas/estaciones y cruces seguros para peatones ciclistas y personas con discapacidad. Diseñar acorde al tipo de vialidad y movilidad.

# Miguel Hidalgo, CDMX

Captación de agua de lluvias en las aceras

- Capta el agua de lluvia que escurre en la zona mediante un sistema de pozos de infiltración y vías dispersoras, evitando encharcamientos e inundaciones.
- Se implementan pozos de infiltración y se pretende la captación de varios cientos de metros cúbicos de agua por evento, que luego serán reinsertados al subsuelo o aprovechados por una aumentada masa vegetal.



## Barcelona, España

- Mejorar la accesibilidad y confort de banquetas y áreas peatonales.
- Promover los viajes peatonales
- Expandir la red peatonal con un programa en fases con el fin de incrementar 10 veces los espacios actuales disponibles para los peatones
- Implementar zonas 30
- Cruces peatonales con suficiencia de tiempo para cruzar las vialidades
- Creación de áreas “pacíficas” al interior de secciones de manzanas para mejorar la eficiencia de los traslados a pie
- Programa “Camí Escolar” para asegurar los traslados a pie de estudiantes hacia las escuelas sin supervisión de un adulto

## Santiago de Chile

- Peatonalización de calles de flujo vehicular
- Semipeatonalización de calles: cierre parcial de calles para entregarles prioridad al peatón, permitiendo el tránsito de vehículos motorizados bajo ciertas condiciones especiales.
- Ampliación de la red de banquetas y zonas peatonales
- Implementación de zonas calmas para reducir el flujo y velocidad de operación de los vehículos motorizados en zonas delimitadas, generalmente residenciales o comerciales, o en otras palabras, que busca priorizar la vida de barrio por sobre el atravieso de vehículos en busca de un atajo.

# Aplicación en Los Cabos, Baja California Sur (Ejercicio)

## Ejemplo de buenas prácticas



Glorieta Mijares



Dibuja sobre la imagen los elementos que piensas que son necesarios para convertir esta intersección en una zona segura, accesible universalmente, cómoda y favorable para los peatones y ciclistas



Dibuja sobre la imagen los elementos que piensas que son necesarios para convertir esta intersección en una zona segura, accesible universalmente, cómoda y favorable para los peatones y ciclistas



# Sesión de preguntas

# Gracias

