

2° EDICIÓN DEL CONCURSO

MEJORES CALLES PARA MÉXICO

CONVOCATORIA Y BASES

Foto: ITDP/Raquel Cunha 2022

DIRIGIDO A AUTORIDADES Y ORGANIZACIONES LOCALES DE LA SOCIEDAD CIVIL

**CONVOCATORIA
Y BASES DEL CONCURSO**

**MEJORES
CALLES
PARA MÉXICO**

**DIRIGIDO A AUTORIDADES Y ORGANIZACIONES
LOCALES DE LA SOCIEDAD CIVIL**

El Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo (ITDP), en colaboración con CEMEX, convocan a la **segunda edición del concurso Mejores Calles para México**, dirigido a autoridades y sociedad civil interesadas e interesados en transformar las calles de nuestro país en espacio urbanos que prioricen la movilidad urbana sostenible a través de la redistribución vial.

El presente concurso busca **impulsar proyectos que permitan eficientar los flujos de personas**, a pie, en bicicleta, transporte público y otros vehículos, además de proyectos que permitan el disfrute del espacio público **para todas las personas de la vía** sin importar su género, edad, condiciones físicas, y demás características. Mejores Calles para México busca difundir proyectos mexicanos emblemáticos que **contribuyen al bienestar de su ciudadanía.**

TABLA DE CONTENIDO

1. OBJETIVO DEL CONCURSO	5	6. CONSIDERACIONES GENERALES	14
2. BASES DE PARTICIPACIÓN	6	7. SOBRE LAS CALLES COMPLETAS	15
2.1 ¿Quién puede participar?	6	7.1 ¿Cómo se pueden transformar nuestras calles en calles más sostenibles y seguras para las personas?	15
2.2 Concurso	6	7.2 ¿Qué es una calle completa?	15
2.3 Miembros del jurado	7	7.3 ¿Cómo podemos planear y diseñar una calle completa?	17
2.4 Premio	7	7.4 Principios base de una calle completa	18
3. REQUISITOS DE POSTULACIÓN	10	7.5 Elementos que constituyen una calle completa	19
3.1 Propuestas participantes	10	7.6 Externalidades positivas asociadas a las calles completas	21
4. CRITERIOS DE EVALUACIÓN	12		
5. PROCESO DE POSTULACIÓN	13		
5.1 Fechas	13		
5.2 Contacto	13		

1. OBJETIVO DEL CONCURSO

El objetivo del concurso es impulsar la transformación de nuestras calles mexicanas con el fin de generar calles más seguras y sostenibles para todas las personas. Asimismo, buscamos que la intervención considere perspectiva de género e inclusión social al momento de su rediseño, y por último, comenzar a cambiar el paradigma de las ciudades en cuestiones de movilidad apegando el rediseño a las normas y leyes de movilidad¹ existentes en México.

Es importante mencionar, que cada calle cuenta con una vocación distinta y a su vez atiende necesidades de movilidad particulares. Es decir, que no todas las calles deben diseñarse de la misma forma o bien, atender el mismo tipo de viajes. Por ello, buscamos que las propuestas participantes atiendan las siguientes problemáticas y características:

- Alta incidencia de siniestros de tránsito, especialmente que involucren a personas peatonas y ciclistas.
- Alta afluencia de personas peatonas y/o ciclistas o alto potencial para sustituir viajes motorizados por estos modos de transporte.
- Mejorar la conexión entre orígenes y destinos en la ciudad (zonas escolares, zona de hospitales, corredores comerciales, etcétera). Se dará prioridad a propuestas que incorporen la perspectiva de género e inclusión social, además de diseño universal.
- Dejar de priorizar el espacio público para el tránsito vehicular para que pueda ser aprovechado de manera más eficiente y equitativa.

¹ Hace referencia a la [Ley General de Movilidad y Seguridad Vial](#), así como a diversas normas oficiales mexicanas.

2. BASES DE PARTICIPACIÓN

2.1 ¿QUIÉN PUEDE PARTICIPAR?

Podrán participar autoridades y organizaciones locales de la sociedad civil², con facultades o intereses en el ámbito de la movilidad y el espacio público. Se busca que los equipos participantes elaboren una propuesta de intervención de una calle en específico y puedan incidir en su transformación.³

Cada equipo deberá estar conformado por al menos dos y máximo seis personas. Se busca que los equipos sean interdisciplinarios⁴ y que cuenten con paridad de género.

2.2 CONCURSO

El concurso se llevará a cabo en una sola etapa y contará con 2 categorías; **a. sector público y, b. organizaciones locales de la sociedad civil.**

2.2.1 Procedimiento:

Al menos una persona de los equipos registrados en ambas categorías tendrá la oportunidad de asistir a la sesión de preguntas y respuestas que el equipo organizador brindará una semana después del lanzamiento de esta convocatoria, en esta sesión se resolverá cualquier incertidumbre que tengan los equipos con relación al concurso y formatos previamente compar-tidos según lo descrito en la sección 4.1 de estas bases de la convocatoria.

Academia de calles. Los equipos que se registren al concurso contarán con una serie de talleres gratuitos que les permitirán conocer los principios básicos, así como criterios técnicos, cálculo de beneficios, aprendizajes y retos en el diseño de calles.

Entrega de propuestas. Los equipos deberán presentar su propuesta en 3 láminas tamaño A1 con la representación gráfica y descriptiva de la misma en formato PDF, tal y como se menciona en la sección 4.1. La entrega será vía correo electrónico a la dirección mejores.calles@itdp.org.

El jurado revisará, analizará y evaluará las propuestas recibidas con base en los criterios de evaluación y seleccionarán la propuesta ganadora en cada categoría. Cada equipo participante recibirá un correo confirmando el veredicto final del jurado.

2 Nos referimos a aquellos grupos de la sociedad civil que impulsan cambios en el desarrollo urbano y movilidad de sus ciudades.

3 Ver sección 4.2 de estas bases.

4 Por interdisciplinarios nos referimos a que los equipos deben contar al menos con tres perfiles o profesiones diferentes con el objetivo de integrar las diferentes perspectivas y con ello se enriquezca su propuesta.

2.3 MIEMBROS DEL JURADO

El jurado estará conformado de manera multidisciplinaria por representantes del ITDP, CEMEX, sector público y privado, academia y sociedad civil, involucrados en proyectos de movilidad urbana sostenible y espacio público. El jurado será conformado por seis personas especialistas y tendrá una integración paritaria.

Las y los integrantes del jurado son:

1. **Mercedes Paloma Cruz Vázquez** – Directora de Movilidad de Zapopan e integrante del equipo ganador del concurso de MCMX
2. **Alejandro Varés** – Vicepresidente de Infraestructura y Ventas a Gobierno, CEMEX
3. **Eduardo Aguilar** – Gerente de proyectos urbanos – Distrito Tec
4. **Luciana Renner** – Directora Ejecutiva de Placemaking
5. **Carina Arvizu** – Investigadora asociada al MIT
6. **Mariana Orozco** – Socia fundadora y consultora en CityEs!
7. **Gonzalo Peón Carballo** – Director Ejecutivo del ITDP México
8. **Enrique Soto Alva** – Secretario General de la Facultad de Arquitectura – UNAM

2.4 PREMIO

a. Categoría: Sector Público

En esta categoría se seleccionará una propuesta ganadora de entre el total de las propuestas recibidas, dando prioridad a aquellas presentadas por equipos interdisciplinarios y que cuenten con paridad de género. El equipo ganador recibirá como premio lo siguiente:

- **APOYO TÉCNICO EN EL DESARROLLO DEL ANTEPROYECTO**
El ITDP y CEMEX apoyarán al equipo ganador en el desarrollo del anteproyecto de la propuesta presentada. El alcance del apoyo, será definido en conjunto con el equipo ganador con base en sus necesidades, sin embargo, engloba:
 - **Apoyo en la realización de estudios preliminares**
 - ◊ **Estudio mecánica de suelos:** CEMEX realizará el estudio de hasta 10 sondeos.
 - ◊ **Levantamiento topográfico:** CEMEX realizará el estudio correspondiente (área por definirse con equipo ganador)
 - **Apoyo en el desarrollo del proyecto geométrico:** El ITDP brindará acompañamiento técnico en el desarrollo de propuestas de secciones viales por tramo de la calle a intervenir, así como de 3 intersecciones identificadas como críticas en el proyecto.

- **Apoyo en el desarrollo del proyecto de dispositivos para el control del tránsito:** El ITDP apoyará al equipo ganador en la definición de la señalización y dispositivos que aseguren la correcta operación de vía con base en lo establecido en la NOM-034-SCT2/SEDATU-2022, Señalización y dispositivos viales para calles y carreteras.
 - **Apoyo en el desarrollo del proyecto de pavimentos:** CEMEX brindará apoyo técnico en el diseño de pavimentos de las banquetas que se van a intervenir considerando aspectos de diseño universal.
- **CAPACITACIONES**
Si durante la colaboración con el equipo participante se identifican áreas de oportunidad para el desarrollo de capacidades, se podrán organizar máximo 3 talleres en temas de expertise del ITDP y CEMEX. Posibles temas incluyen: planeación para la movilidad sostenible, criterios de diseño con perspectiva de género e inclusión social y diseño universal, mejora de la seguridad vial y personal, utilización de herramientas tecnológicas para la planeación (Plataforma BIM Collaborate Pro), etc.
 - **INCLUSIÓN DE LA PROPUESTA GANADORA A LA SERIE DE PUBLICACIONES DE MEJORES CALLES**
La propuesta ganadora se incluirá en las publicaciones en redes sociales y micrositio de *Mejores Calles MX* destacando la historia y experiencias de la localidad donde se localiza, así como la solución propuesta por parte del equipo.
 - Las propuestas de los equipos finalistas también se incluirán en el micrositio de *Mejores Calles MX*

b. Categoría: Organizaciones locales de la sociedad civil

Se seleccionará una propuesta ganadora de entre el total de las propuestas recibidas. El equipo ganador recibirá como premio lo siguiente:

- **Premio monetario:** La propuesta ganadora de esta categoría recibirá un total de **50,000.00 Cincuenta mil pesos mexicanos (MXN)** a repartir entre todas las personas del equipo.
- **Inclusión de la propuesta ganadora a la serie de publicaciones de Mejores Calles:** La propuesta ganadora se incluirá en las publicaciones en redes sociales y micrositio de [Mejores Calles MX](#) destacando la historia y experiencias de la localidad donde se localiza, así como la solución propuesta por parte del equipo.
- Las propuestas de los equipos finalistas también se incluirán en el micrositio de [Mejores Calles MX](#)

Todos los equipos participantes en ambas categorías contarán con constancia de participación, además las personas integrantes del equipo ganador y finalistas de ambas categorías recibirán un reconocimiento.

3. REQUISITOS DE POSTULACIÓN

3.1 PROPUESTAS PARTICIPANTES

REGISTRO

Las personas participantes en ambas categorías deben realizar su registro en el micrositio <https://mejorescallesmx.itdp.org/>. Una vez completado el registro, ITDP les enviará un ejemplo de memoria descriptiva que deberán compartir al enviar su propuesta, así como un ejemplo de presentación de propuesta gráfica.

FORMATO DE ENTREGA PARA AMBAS CATEGORÍAS

Las propuestas deberán presentarse de la siguiente manera:

1. UNA MEMORIA DESCRIPTIVA

El contenido del documento deberá ser el siguiente:

- La descripción de las problemáticas de la calle a intervenir.
- Los detalles de las soluciones propuestas y su relación con las problemáticas identificadas.
- La alineación de la propuesta con manuales nacionales e internacionales y con normas nacionales.
- La estrategia de factibilidad y ejecución del proyecto.
- El uso de herramientas tecnológicas para la identificación de problemáticas, el desarrollo de la propuesta y el cálculo de beneficios.

Formato de documento:

- Tamaño carta
- Máximo de 300 palabras por sección
- Disposición vertical
- Letra de 10 puntos mínimo
- Interlineado sencillo
- Formato pdf

2. TRES LÁMINAS CON EL CONTENIDO GRÁFICO Y DESCRIPTIVO

El contenido de cada lámina deberá ser el siguiente:

- **Lámina 1.** Deberá incluir información sobre la calle seleccionada (mapa y/o fotografías) con la descripción de las características del entorno urbano de la calle y las problemáticas identificadas.

- **Lámina 2.** Deberá incluir las ideas de intervención donde se incluyan las posibles modificaciones y la justificación de la propuesta, con ayuda de diagramas, bocetos, gráficos y demás formas de visualización de datos y de representación gráfica. Deberán mencionar el total de kilómetros de la calle que buscan transformar, sin embargo, en la propuesta gráfica se debe observar únicamente la intervención más significativa del tramo de la calle – **tramo no mayor a 200 metros** –, así como el rediseño de al menos 2 intersecciones con un radio de 100 metros y 2 secciones de calle con sus especificaciones.
- **Lámina 3 .** Deberá incluir un solo render/imagen objetivo que refleje la propuesta de diseño, donde se observen los detalles de la redistribución vial, integración de los modos de transporte, intervención del espacio público, etc., para el mejor entendimiento del proyecto.

Formato de láminas:

- Tamaño A1 (59.4 x 84.1 cm).
- Resolución mínima de 150 dpi.
- Disposición vertical
- Máximo 300 palabras entre las tres láminas.
- Letra de 10 puntos mínimo.
- Formato pdf.
- Las tres láminas deberán ser empaquetadas en un archivo ZIP o RAR (no mayor a 50 mb).

Los archivos deben estar numerados y nombrados de la siguiente manera: Número de formato + Nombre de Proyecto (Ejemplo Corredor Margaritas) + Acrónimo de Municipio + Acrónimo de Estado + Acrónimo de Sector Público ó Acrónimo de Organización local de la Sociedad Civil.

Por ejemplo, para sector público:

1.*CorredorMargaritas_Apo_NL_SP.pdf* [memoria descriptiva]

2.*CorredorMargaritas_Apo_NL_SP.pdf* [propuesta grafica]

Por ejemplo, para organización local de la sociedad civil:

1.*VíaVerde_GDL_JL_OSC.pdf* [memoria descriptiva]

2.*VíaVerde_GDL_JL_OSC.pdf* [propuesta gráfica]

ENTREGA DE PROPUESTAS

Todas las propuestas deben enviarse de acuerdo con el formato previamente solicitado y a la dirección de correo mejores.calles@itdp.org

EVALUACIÓN

El jurado evaluará las propuestas con base en los criterios descritos en la convocatoria y definirá a los equipos ganadores en ambas categorías.

4. CRITERIOS DE EVALUACIÓN

El jurado evaluará las candidaturas y seleccionará la propuesta ganadora, considerando los siguientes criterios:

CLARIDAD EN DESCRIPCIÓN DE PROBLEMÁTICAS Y DE PROPUESTAS DE SOLUCIÓN A LAS MISMAS:

Las problemáticas a atender, deberán ser descritas de manera concisa haciendo énfasis en datos y fuentes de información. A su vez, las propuestas deberán mantener relación directa con los desafíos detectados y deberán ser descritos de manera concreta con texto acompañando contenido gráfico que hagan referencia puntual a los cambios propuestos.

CREATIVIDAD Y CALIDAD EN LA VISUALIZACIÓN DE DATOS Y REPRESENTACIÓN GRÁFICA:

La composición de la lámina deberá de mantener armonía en los elementos presentados, priorizando la creatividad en la visualización de datos y la calidad en la representación gráfica tanto de la situación actual como de intervenciones propuestas.

ALINEACIÓN DE PROPUESTA CONCEPTUAL A MANUALES Y A NORMAS NACIONALES:

Las propuestas conceptuales deberán estar alineadas a los manuales nacionales e internacionales más actuales y a la normatividad vigente aplicable al sitio a intervenir.

ORIGINALIDAD EN ESTRATEGIA DE FACTIBILIDAD Y EJECUCIÓN DEL PROYECTO:

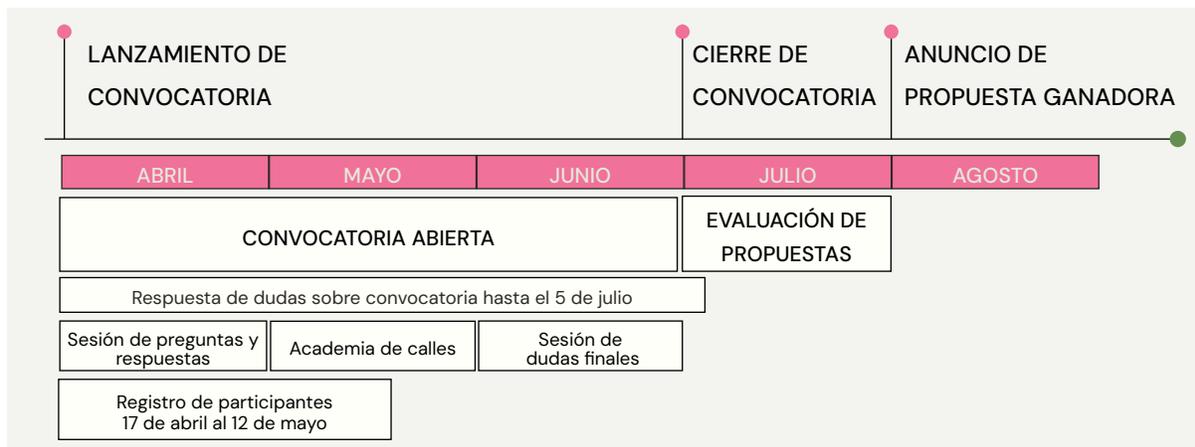
La propuesta deberá estar acompañada de una estrategia de implementación del proyecto que describa los pasos a seguir para que su ejecución sea llevada a cabo en un periodo de tiempo determinado, así como las agencias involucradas en cada parte del proceso.

INNOVACIÓN EN LA UTILIZACIÓN DE HERRAMIENTAS TECNOLÓGICAS PARA LA IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMÁTICAS, EL DESARROLLO DE PROPUESTAS Y EL CÁLCULO DE BENEFICIOS:

La propuesta deberá estar acompañada de una descripción breve del proceso por el cual se desarrolló la misma, así como de las herramientas tecnológicas utilizadas en dicho proceso.

5. PROCESO DE POSTULACIÓN

5.1 FECHAS



- 1. Lanzamiento del concurso** El 17 de abril de 2024 se realizará un evento virtual donde se darán a conocer las bases de participación del concurso, los criterios de evaluación, las fechas y eventos importantes.
- 2. Registro de propuestas** A partir del 17 de abril al 12 de mayo se podrá realizar el registro de tu equipo en el micrositio del concurso <http://mejorescallesmx.itdp.org/>.
- 3. Sesión de preguntas y respuestas** Posterior al lanzamiento de la convocatoria se realizará una sesión virtual para resolver cualquier duda sobre el concurso.
- 4. Periodo de recepción de dudas** Entre el 17 de abril y el 5 de julio se abrirá un periodo de recepción para cualquier duda o inquietud sobre el contenido de la convocatoria, enviando un correo a mejores.calles@itdp.org
- 5. Academia de calles** En mayo se realizará una serie de talleres sobre el diseño de calles completas únicamente para quienes hayan registrado a su equipo.
- 6. Sesión final de preguntas y respuestas** En junio se realizará una sesión de dudas finales para todos los equipos participantes.
- 7. Cierre de convocatoria** La fecha límite de recepción de propuestas será el 5 de julio de 2024 a las 11:59 pm. No se recibirán postulaciones fuera del plazo establecido
- 8. Evaluación de propuestas** El 8 de julio se iniciará el proceso de revisión y evaluación por parte del jurado quien definirá a los equipos ganadores en ambas categorías. Se notificará a los equipos ganadores el veredicto final por correo electrónico.
- 9. Publicación de resultados** El evento de anuncio de la propuesta ganadora se realizará en agosto de 2024.

5.2 CONTACTO

Cualquier duda con respecto a la convocatoria y bases de participación, los medios de contacto son:

Correo: mejores.calles@itdp.org

Sitio web: <http://mejorescallesmx.itdp.org/>

6. CONSIDERACIONES GENERALES

- Se aceptarán propuestas que cumplan en tiempo y forma con los requisitos descritos en esta convocatoria.
- Las instituciones organizadoras y miembros del jurado se comprometen a utilizar la información recibida únicamente para efectos del concurso y para las finalidades contempladas en el aviso de privacidad. En ningún caso se compartirá la información con terceros sin el consentimiento de los equipos participantes.
- Cualquier asunto no previsto en la presente convocatoria será resuelto por las personas organizadoras del concurso.
- Las personas participantes aceptan ajustarse al resultado final. El fallo del jurado será inapelable.
- Será facultad de las instituciones organizadoras y jurado descalificar las propuestas que no cumplan con las bases de esta convocatoria.

7. SOBRE LAS CALLES COMPLETAS

7.1 ¿CÓMO SE PUEDEN TRANSFORMAR NUESTRAS CALLES EN CALLES MÁS SOSTENIBLES Y SEGURAS PARA LAS PERSONAS?

A través de los años, la planeación urbana se ha enfocado al diseño y construcción de vías que priorizan la movilidad vehicular, es decir, dan prioridad a la velocidad dejando a un lado el disfrute y la habitabilidad de las calles. El uso excesivo del automóvil genera externalidades negativas como la congestión vial, contaminación ambiental y siniestros de tránsito entre otras. Ante esta situación es necesario cambiar el paradigma de la movilidad y emigrar a modos de transporte más sostenibles como la caminata, bicicleta o el transporte público (ITDP, 2023). Con esta nueva visión, surge el concepto de **calles completas**.

7.2 ¿QUÉ ES UNA CALLE COMPLETA?

Son vías diseñadas y operadas para promover la movilidad sostenible, proveer seguridad personal y vial, accesibilidad universal, viajes saludables y el tránsito seguro de todas las personas usuarias de la calle, sin importar su edad, género, capacidades o modo de transporte preferido, a través de intervenciones de redistribución vial para garantizar la operación correcta de la calle. Estas vías priorizan los modos de transporte sostenible siguiendo la jerarquía de movilidad.

En México, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, establece en su **Artículo 6°**, lo siguiente:

Artículo 6. Jerarquía de la movilidad. La planeación, diseño e implementación de las políticas públicas, planes y programas en materia de movilidad deberán favorecer en todo momento a la persona, los grupos en situación de vulnerabilidad y sus necesidades, garantizando la prioridad en el uso y disposición de las vías, de acuerdo con la siguiente jerarquía de la movilidad:

- I. Personas peatonas, con un enfoque equitativo y diferenciado en razón de género, personas con discapacidad y movilidad limitada;
- II. Personas ciclistas y personas usuarias de vehículos no motorizados;
- III. Personas usuarias y prestadoras del servicio de transporte público de pasajeros, con un enfoque equitativo pero diferenciado;
- IV. Personas prestadoras de servicios de transporte y distribución de bienes y mercancías, y
- V. Personas usuarias de vehículos motorizados particulares.

Las autoridades de los tres órdenes de gobierno establecerán en sus respectivos reglamentos el uso prioritario de la vía a vehículos que presten servicios de emergencia, cuando la situación así lo requiera.

Considerando lo anterior, las calles completas deben garantizar la movilidad y seguridad de las diferentes personas usuarias de la vía tal y como se establece en la jerarquía antes mencionada.

AUTOPISTAS URBANAS VS CALLES COMPLETAS:

Las ciudades pueden construir calles para las personas antes que para los coches

El consenso entre especialistas es claro: las calles completas promueven mejoras en la salud, productividad, sostenibilidad y equidad. Y mueven a más personas que las autopistas urbanas.



Figura 1: Diferencias entre las autopistas urbanas y las calles completas.

Fuente:
Elaboración propia.

7.3 ¿CÓMO PODEMOS PLANEAR Y DISEÑAR UNA CALLE COMPLETA?

Para la planeación y diseño de una calle completa, se requiere seguir los siguientes 3 pasos:



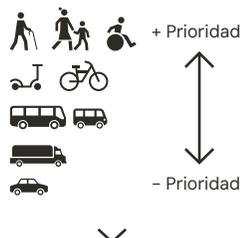
Planear redes de calles completas.
La calle completa debe contribuir al desarrollo de las redes y responder a su contexto



¿Qué criterios se deben seguir para crear redes? Todas las redes deben diseñarse pensando en que estas deben ser:



Diseñar calles completas.
Las calles completas deben seguir la jerarquía de la movilidad urbana sustentable:



¿Cuáles principios deben tomarse en cuenta?



Construir calles completas.
De acuerdo con las redes priorizadas para las calles completas, se deben considerar los siguientes elementos:



Fuente:
ITDP, 2023

7.4 PRINCIPIOS BASE DE UNA CALLE COMPLETA

Principio 1.

Inclusión social
y equidad



El diseño de calles debe permitir que cualquier persona usuaria pueda disfrutar del espacio público sin importar sus condiciones físicas o socio-económicas.

Dentro de este principio, se debe considerar la movilidad del cuidado con el objetivo de atender las necesidades de movilidad de mujeres y niñas y otros grupos en situación de vulnerabilidad. Por ello, el espacio público deberá contar con iluminación peatonal, accesibilidad universal para personas con discapacidad, etc.

Principio 2.

Seguridad
personal y vial



Este principio considera dos tipos de seguridad; la seguridad vial y la personal.

En cuanto a la seguridad vial, se debe garantizar que el rediseño geométrico de las calles completas fomente la circulación vehicular a bajas velocidades, así como estrategias de pacificación del tránsito, con el objetivo de prevenir los siniestros de tránsito, especialmente aquellos que involucren a personas peatonas y ciclistas.

Por otro lado, para garantizar la seguridad personal en la calle, es necesario contar con una diversidad de usos, que generen vida pública, de preferencia las 24 horas del día. Además de proveer fachadas activas que permitan la visibilidad desde el interior hacia el exterior.

Principio 3.

Sostenibilidad



El diseño de la calle debe ser sostenible. Es decir, debe existir una conexión entre los orígenes y destinos que permita generar rutas peatonales cortas, directas y cómodas hacia otros modos de transporte.

Asimismo, la calle debe ser flexible. Es decir, su diseño debe ser capaz de adaptarse a cambios y necesidades futuras que se requieran para mejorar su funcionamiento.

Principio 4.

Resiliencia



El diseño de la calle debe considerar el uso de materiales sostenibles, de larga duración, que permitan la adaptación y mitigación de los efectos del cambio climático (como las inundaciones, incendios, etc.) o de fenómenos naturales como sismos.

7.5 ELEMENTOS QUE CONSTITUYEN UNA CALLE COMPLETA

El diseño de una calle completa no es una receta universal, sino que debe integrarse a las características y necesidades particulares del entorno y la comunidad donde se localiza. En cuanto a los elementos que la conforman, estos se definen por la vocación de la calle y las necesidades de movilidad por lo que **no** necesariamente debe contar con todos los elementos que aquí se mencionan.

Las calles completas cuentan con:

- **Infraestructura peatonal:** Cruces peatonales seguros, banquetas amplias, rampas accesibles, bancas, etc.
- **Infraestructura ciclista:** Carriles exclusivos o compartidos ciclistas, racks para bicicletas etc.
- **Infraestructura para el transporte público:** Carriles y puntos de parada para el transporte público.
- **Infraestructura verde y paisaje:** Vegetación y espacios verdes.
- **Sistemas de información visibles y claros para la movilidad peatonal, ciclista y de transporte público,** que permitan a las personas navegar de manera autónoma por el espacio público, sin importar su modo de transporte.

¿CÓMO IDENTIFICAR UNA CALLE COMPLETA?

Una calle completa puede tener los siguientes elementos¹:

1. Cruces peatonales seguros
2. Banquetas amplias y rampas accesibles
3. Mobiliario urbano como luminarias, racks para bicicleta, bancas, etc.
4. Vegetación y espacios verdes
5. Carriles exclusivos para bicicleta
6. Carriles y puntos de parada para transporte público
7. Señalética visible y clara



¹Debido a las características físicas y socioculturales de la vía, no siempre es posible que una calle cuente con infraestructura para albergar todos los modos de transporte. Sin embargo, se deben priorizar los espacios para una movilidad urbana sostenible a pie, en bicicleta y en transporte público (ITDP, 2023).

Fuentes: ITDP, Mejores Calles para México (2023). Disponible en <https://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/2023/08/mcx-libro-completo-DIGITAL-Baja.pdf>
 SEDATU y BID, Manual de Calles. Diseño vial para ciudades mexicanas (2019). Disponible en https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual_de_calles_2019.pdf
 Mapas.in, "¿Qué es una calle completa?" (2023). Disponible en <https://mapas.in/que-son-las-calles-completas-y-por-que-son-importantes-mapas.in/>

Figura 2:

Elementos que componen una calle completa

7.6 EXTERNALIDADES POSITIVAS ASOCIADAS A LAS CALLES COMPLETAS

La transformación de una calle que prioriza el tránsito vehicular a una calle completa trae consigo una serie de efectos positivos en diversos ámbitos como; la salud pública y seguridad vial, equidad e inclusión, desarrollo económico y cultura y espacio público (ITDP, 2023)

Salud pública y seguridad vial

El diseño vial de una calle completa juega un papel vital en la prevención de siniestros de tránsito y la protección de las personas usuarias más vulnerables de la vía. Además, la movilidad activa como caminar y pedalear ayuda a reducir las muertes prematuras por enfermedades no transmisibles como enfermedades cardiovasculares o respiratorias crónicas.

Finalmente, las calles completas contribuyen a disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes criterio de vida corta, lo que contribuye a mejorar la calidad del aire en las ciudades.

Equidad e inclusión

Las calles completas permiten una mayor inclusión social mediante la incorporación de elementos de diseño universal, infraestructura y mobiliario urbano que satisfaga las necesidades de las diferentes personas usuarias de la calle.

Las calles activas y dinámicas con frentes activos permiten la convivencia y vigilancia vecinal, lo que contribuye a disminuir hechos delictivos y violencia de género.

Finalmente, el fomento de infraestructura para la movilidad peatonal y ciclista permite una mayor conexión con diferentes modos de transporte y trayectos más cómodos y directos. Esta acción, contribuye a romper con el aislamiento de barrios mal conectados al resto de la ciudad, además de mejorar los traslados de todas las personas, principalmente de las más vulnerables.

Desarrollo económico

Diseñar calles completas permiten descongestionar las vías y en efecto, reducir las horas perdidas debido a la congestión vehicular. Esto se logrará a través de la incorporación de infraestructura diseñada para diversos modos de transporte, tales como la movilidad a pie, en bicicleta o en transporte público.

Las calles con distintos modos de transporte suele ser espacios dinámicos y con mayor actividad comercial, trayendo mayores ingresos para establecimientos que se encuentren en ellas, pues las personas a pie, en bicicleta y aquellas usuarias de transporte público consumen productos en cantidades similares a las de una persona conductora de vehículo, sin embargo las primeras ocupan mucho menos espacio que un automóvil, lo que hará que el uso de la calle sea más eficiente así como la rotación clientelar.

Cultura y espacio público

Un diseño dirigido a la movilidad de distintas personas usuarias de la vía y no enfocado en el automóvil reconocerá la necesidad de contar con espacios que brinden experiencias agradables a las personas mientras estas se trasladan de un punto a otro, lo cual fomentará diversas actividades en la calle y la interacción de personas en el espacio público.

Asimismo, las calles completas fomentarán el sentido de pertenencia a una ciudad o barrio y permitirán a la población disfrutar de su patrimonio tanto cultural como urbano.

