

Análisis técnico–normativo sobre el proyecto “Intervención Av. Alfonso Reyes”, SPGG.

Fecha de publicación: 8 de octubre de 2025

Elaboración: Pueblo Biciclero Movilidad y Sostenibilidad A.C.



1. Contexto y fuentes

El proyecto “Intervención Av. Alfonso Reyes” en San Pedro Garza García, anunciado a través de medios de comunicación y representado en tres renders y un párrafo descriptivo en el portal oficial municipal, propone la eliminación de la ciclovía confinada existente (≈ 1.60 m de ancho) y la ampliación de banquetas y carriles vehiculares.

1.2 Fuentes para el análisis

- Información pública disponible: renders municipales ([ver](#)) y notas de medios ([ver](#)).
- Documentación técnica del proyecto Vía Libre original ([ver](#)).
- Diagnóstico de Seguridad Vial 2015–2020 del Municipio de San Pedro Garza García ([ver](#)).
- Marco normativo aplicable:
 - Ley General de Movilidad y Seguridad Vial ([ver](#)).
 - Ley de Movilidad Sostenible, Accesibilidad y Seguridad Vial de Nuevo León ([ver](#)).
 - NOM-004-SEDATU-2023, Estructura y diseño para vías urbanas. Especificaciones y aplicación ([ver](#)).
- Manual Ciclociudades, del ITDP México ([ver](#)).

- Reporte del ITDP México “Importancia de la implementación de calles completas en las ciudades mexicanas: el caso de la Vía Libre en San Pedro Garza García, Nuevo León” ([ver](#)).

1.2 Perfil de riesgo y siniestralidad de la Avenida Alfonso Reyes

De acuerdo con el Diagnóstico de Seguridad Vial 2015-2020 del Municipio de San Pedro Garza García, la Av. Alfonso Reyes se configura como un corredor de alta prioridad para la intervención en seguridad vial. Los datos oficiales la sitúan como la cuarta calle con más hechos viales del municipio, acumulando el 8% del total municipal de siniestros viales registrados entre 2015 y 2019. Esta crítica situación se refleja también en hechos viales graves, ubicándose entre las calles con alto registro de personas lesionadas.

El perfil de riesgo es particularmente severo para personas usuarias vulnerables (peatones, ciclistas), pues Alfonso Reyes se encuentra en el top 10 de las vías con mayor registro de siniestros que involucran ciclistas. Junto con José Vasconcelos, Lázaro Cárdenas, Morones Prieto y Gómez Morín, Alfonso Reyes forma parte de las cinco vialidades con mayor siniestralidad, las cuales concentran el 45% de toda la siniestralidad municipal. Este contexto establece de manera contundente que cualquier intervención en este corredor debe orientarse a la reducción de conflictos viales y a la protección de la vida humana, priorizando peatones y ciclistas, en estricta consonancia con el principio de jerarquía de movilidad. La evidencia del diagnóstico —que recomienda la desincentivación y reducción del uso de vehículos de motor— exige medidas que protejan a las personas usuarios más vulnerables, y no justifica intervenciones que incrementen la capacidad o velocidad de los vehículos motorizados.

2. Análisis por componentes

2.1 Carriles vehiculares

- **Render:** carriles actuales 2.98–3.05 m → proyectados 3.15–3.50 m.
- **NOM-004-SEDATU-2023:** recomienda anchos de ≈ 3.0 m en vías urbanas; ensanchar carriles incrementa la velocidad operativa y contradice el principio de seguridad jerarquizada.
- **NOM-004-SEDATU-2023:** De acuerdo con la jerarquía de movilidad (inciso 4.34), los principios de seguridad vial (inciso 5.1) y la clasificación de vías ciclistas (inciso 4.62), la NOM-004-SEDATU-2023 establece que en vías primarias con límites de velocidad superiores a 50 km/h —como es el caso— debe proveerse infraestructura ciclista que garantice la seguridad de las personas usuarias, lo que en la práctica implica segregación física.
- **Estudio Vial 2021:** ya reportaba velocidades aceptables y demoras controladas en Alfonso Reyes, sin necesidad de ampliación. ^[OBJ]

Conclusión: el ensanchamiento carece de justificación técnica y normativa, y aumenta el riesgo vial.

2.2 Ciclovía

- **Render:** eliminación total de la ciclovía confinada.
- **LGMSV, art. 1 y 37:** obliga a priorizar personas usuarias vulnerables y reducir muertes/lesiones graves, con jerarquía de movilidad en la que ciclistas y peatones están por encima del automóvil.
- **Ley de Movilidad de NL, art. 1 y 2:** establece el incremento gradual de ciclovías como obligación estatal y municipal.
- **Manual Ciclociudades (ITDP):** exige coherencia y continuidad en la red ciclista; trasladar bicicletas a banquetas es inaceptable por generar conflictos y degradar seguridad.

La justificación conceptual del nuevo diseño queda en entredicho a partir de declaraciones de funcionarios municipales. El Secretario General del municipio, Luis Susarrey, ha descrito la nueva infraestructura ciclista como un carril "más moderado, más austero" destinado a un uso "recreativo" y no para "ciclistas deportivos". Esta conceptualización es técnica y normativamente regresiva, ya que la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y la Ley de Movilidad Sostenible, Accesibilidad y Seguridad Vial de Nuevo León reconocen a la bicicleta como un medio de transporte legítimo para la vida cotidiana, no como un mero pasatiempo. Trasladar a las personas en bicicleta a la banqueta, bajo este pretexto, genera conflictos con la movilidad peatonal y desincentiva su uso utilitario, incumpliendo el principio de jerarquía de movilidad y el derecho a la ciudad.

Conclusión: la supresión de la ciclovía incumple la LGMSV, la ley estatal y estándares técnicos.

2.3 Banquetas

- **Render:** ampliación de 1.18–2.0 m a 2.60–3.46 m.
- **Riesgo:** La LGMSV define "factor de riesgo" como todo hecho o acción que "dificulte la prevención de un siniestro de tránsito". La convivencia forzada en la banqueta entre peatones (incluidos niños, adultos mayores y personas con discapacidad) y ciclistas o scooters, es un factor de riesgo evidente.
- **NOM-004 y LGMSV:** demandan accesibilidad universal; mezclar flujos degrada seguridad peatonal, especialmente para personas con discapacidad.

Conclusión: la ampliación es positiva en sí misma, pero se invalida si se justifica sacrificando la infraestructura ciclista segregada.

2.4 Cruces peatonales e intersecciones

- **Render:** pasos peatonales estilizados pero sin islas de refugio, radios de giro reducidos ni semaforización clara.
- **NOM-004:** exige priorizar la seguridad en intersecciones, con reducción máxima de muertes o lesiones.

Conclusión: no hay evidencia en la información disponible, de cumplimiento de estándares de seguridad en esquinas.

2.5 Señalización y segregación

- **Render:** omite señalización vertical y horizontal específica para bicicletas, y no muestra elementos de segregación (bolardos, separadores).
- **Planos originales de Vía Libre:** incluían confinamiento, señalización “Solo bici” y mobiliario específico.

Conclusión: se sustituye infraestructura técnica por un diseño estético sin garantías de seguridad.

2.6 Análisis de costo y eficiencia del gasto público

- **Costo de “Intervención Av. Alfonso Reyes:** aproximadamente 300 millones de pesos, según ha reportado la prensa.
- **Proyecto Vía Libre:** contrasta marcadamente con los 30 millones de pesos invertidos en el proyecto Vía Libre original.

Conclusión: Esta desproporción en el gasto público no se traduce en una mejora de la seguridad vial; por el contrario, financia el retiro de infraestructura ciclista segregada y el ensanchamiento de carriles vehiculares, medidas que contravienen el marco normativo y técnico vigente.

2.7 Transparencia y sustento público del proyecto

La evaluación del proyecto se ve obstaculizada por una grave falta de transparencia.

La información pública disponible se reduce a un párrafo descriptivo y tres renders en el portal oficial del municipio, sin que se hayan publicado estudios de movilidad, análisis de seguridad vial, memorias de cálculo o el proyecto ejecutivo que sustenten técnicamente las intervenciones propuestas.

Esta opacidad impide la fiscalización ciudadana y técnica, y contradice los principios de rendición de cuentas y participación pública establecidos en el marco normativo de la movilidad sostenible.

3. Contradicción entre discurso y diseño

- **Discurso:** el proyecto se presenta como “espacio familiar y seguro” con banquetas más amplias.
- **Diseño:** carriles ensanchados, ciclovía eliminada, banquetas potencialmente compartidas.
- **Norma:** la LGMSV y la Ley de Movilidad de NL establecen que la infraestructura debe aumentar y mejorar las condiciones de seguridad para modos no motorizados, no eliminarlas.

Conclusión: hay una contradicción evidente entre el discurso de seguridad/movilidad sostenible y el diseño mostrado.

4. Riesgos identificados

- Aumento de velocidad operativa → mayor severidad en siniestros.
- Desplazamiento inseguro de ciclistas a banquetas o calzada sin protección.
- Conflictos peatonales por uso compartido de banquetas.
- Incumplimiento de jerarquía de movilidad (personas usuarias vulnerables primero).
- Retroceso respecto al proyecto Vía Libre original, que incluía elementos de seguridad ciclista y peatonal.

5. Solución técnica adecuada (según normas vigentes)

De acuerdo con la NOM-004, la LGMSV, la Ley estatal de movilidad y las guías de ITDP:

1. Reducir la velocidad límite a 50 km/h o menos, para calmar el tráfico.
2. Mantener y mejorar la ciclovía segregada, reforzando el confinamiento y la señalización.
3. Ampliar banquetas únicamente con espacio derivado de optimizar carriles a velocidades seguras.
4. Reforzar cruces e intersecciones con rampas accesibles, islas de refugio, radios de giro reducidos y semaforización peatonal.

Conclusión general

El rediseño de Av. Alfonso Reyes incumple la NOM-004-SEDATU-2023, la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial y la Ley de Movilidad, Accesibilidad y Seguridad Vial del Estado de Nuevo León.

- **Elimina infraestructura ciclista segregada obligatoria en vías arteriales de 70 km/h.**
- **Aumenta riesgos de velocidad con carriles más anchos.**
- **Genera conflictos entre peatones y ciclistas, en vez de protegerlos.**
- **No aporta mejoras técnicas reales a intersecciones y señalización.**

En términos normativos y técnicos, el proyecto constituye un retroceso en seguridad vial y movilidad sostenible.

Una alternativa viable es conservar y mejorar la ciclovía segregada, ampliar banquetas sin sacrificar infraestructura ciclista, y reducir velocidades, en coherencia con la jerarquía de movilidad y el derecho humano a la movilidad.