

29 de MAYO de 2022



¡CAMÍNALE EN
VALLE VERDE!
AQUÍ ES SEGURO



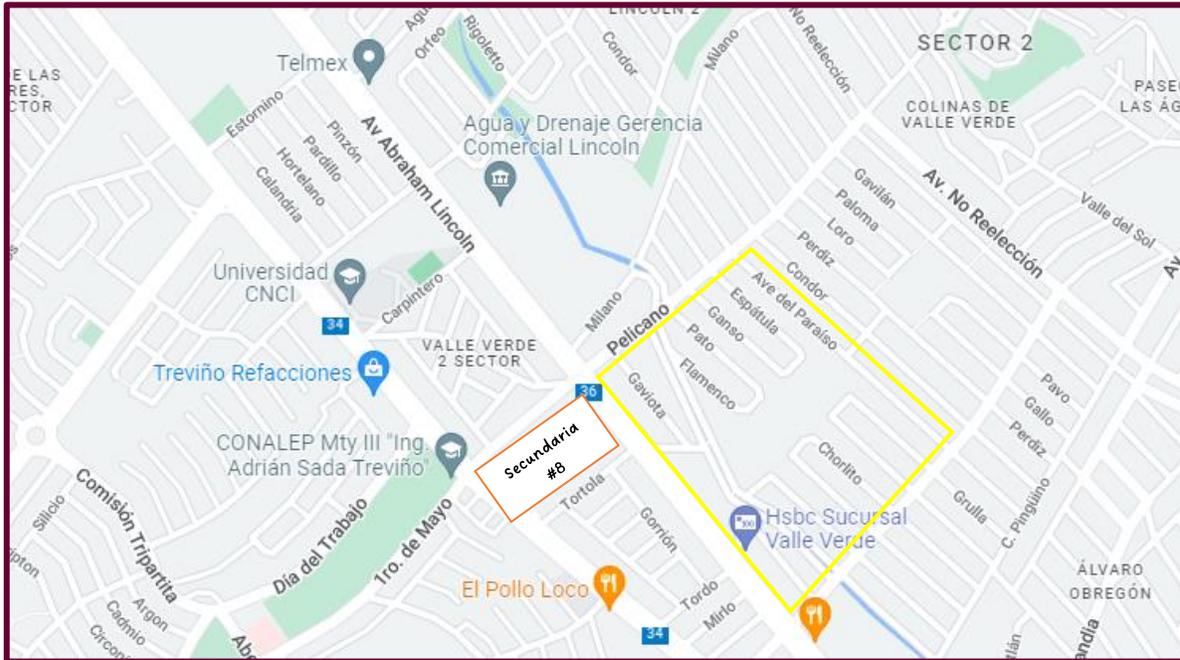
En una calle completa,
cabemos todos.

Nos respetamos todos

Una propuesta ciudadana
de Berenice Sevilla



¡Camínale en Valle Verde! Aquí es Seguro es una petición ciudadana para reestructurar el cuadrante vial que forman las calles de Agami- Avenida Abraham Lincoln- Pelicano- Cóndor (Mapa 1), el cual se localiza en la Colonia Valle Verde, en Monterrey, Nuevo León.



Mapa 1. En amarillo se delimita el cuadrante de las calles Agami- Avenida Abraham Lincoln- Pelicano- Cóndor, sugerido para reestructuración vial y construcción de infraestructura con base en el "Manual de Calles: Diseño vial para ciudades mexicanas" de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU) en colaboración con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para que la zona pueda favorecer la movilidad peatonal, y generar una convivencia respetuosa con los automovilistas. En el recuadro naranja se resalta la secundaria #8 Profesor Juan Garza Garza que se encuentra cerca de dicho cuadrante y cuyos alumnos pudieran beneficiarse de este proyecto (Fuente del mapa: Google Maps).

 **OBJETIVOS**

1. **Hacer de este importante cuadrante comercial en Valle Verde una zona segura para caminar.** Contar con las primeras calles completas de la zona, y que sirvan de ejemplo para futuros proyectos de vialidades incluyentes al poniente de la ciudad.
2. **Mejorar la infraestructura vial** para que cumpla con los principios descritos en el "Manual de Calles: Diseño vial para ciudades mexicanas" elaborado por SEDATU y BID cuyo objetivo es asesorar en la construcción de calles para garantizar que sean incluyentes, seguras, sustentables y resilientes.
3. **Fomentar una sana convivencia entre peatones** (incluyendo personas que se transportan por medios no motorizados como la bicicleta) **y personas que utilizan la movilidad pasiva** (automóviles, motocicletas y transporte público), en una de las zonas de mayor demanda comercial y peatonal del sector **Valle Verde en Monterrey, Nuevo León.** Ser ejemplo de que la infraestructura adecuada favorece el respeto a las reglas de tránsito y fomenta la convivencia entre todos los actores de un espacio público. No es necesario retirar al peatón del nivel de la calle por medio de puentes peatonales, para "evitar que le estorbe" a los autos. **Piso parejo implica un esfuerzo diario de tolerancia, respeto, cortesía y paciencia que como sociedad debemos reforzar y enseñar a las nuevas generaciones.**
4. **Definir un único sentido para automovilistas que transiten por las calles secundarias (Agami, Pelicano y Cóndor).** Lo anterior con la finalidad de: ordenar la circulación y controlar la velocidad de las unidades motorizadas que circulan por el arroyo vial de estas calles (preferentemente restringirlas a 40 km/hora con base en sugerencias del Manual de Calles), dar prioridad a los peatones para que estos puedan predecir con mayor facilidad la trayectoria de los vehículos **y disminuir la probabilidad de atropellos e incidentes viales, logrando**

así una zona de “bajo estrés vehicular” y segura para caminar que favorezca tanto a vecinos que habitan en dicha área (menos ruido, menos tráfico, más flujo de personas que pueden acudir a locales- y tianguis- a pie, y que permanezcan más tiempo en la zona- lo que incrementaría ventas de algunos de los locales), a vecinos de colonias aledañas (**Madre Selva, Misión Lincoln sectores 1-3, Colinas de Valle Verde, Mirador de las Mitras**, entre otros.) que acuden semanalmente a comprar en los establecimientos de dichas calles; así como a los **estudiantes de la secundaria #8 Profesor Juan Garza Garza** que transitan diariamente por el área para acudir a clases.



Imagen 1. Escuela Secundaria #8 Profesor Juan Garza Garza en Avenida Abraham Lincoln cruce con Pelicano. No hay cebras peatonales. A pesar del semáforo peatonal, al ser la calle Pelicano bidireccional, el tiempo real para transitar por la Avenida Lincoln hacia la escuela es casi mínimo. Alto riesgo de atropello en la zona. Los alumnos de esta escuela pudieran beneficiarse de los cambios en el cuadrante vial propuesto, ya que actualmente es un desafío llegar a la avenida y cruzarla.

5. **Contar con la primera ciclovía oficial al poniente de la ciudad.** Esto sentará un precedente y será de gran utilidad para la movilidad local en este tipo de transporte. Actualmente, derivado del gran peligro que corren los ciclistas de ser atropellados en el arroyo vehicular en **Avenida Abraham Lincoln**, prefieren utilizar los carriles de la Ecovía. En el resto de las calles secundarias, lo hacen con mucho riesgo entre los automóviles, como se observa en la siguiente **Imagen 2**.



Imagen 2. Ciclista en Cóndor casi cruce con Pelicano. No hay ciclovías en ninguna de las vías secundarias del cuadrante mencionado, donde los ciclistas deben arriesgarse a movilizarse en el arroyo vial. El cruce **Cóndor- Pelicano** es de alto riesgo para todo tipo de peatones, ya que ni siquiera entre vehículos se ceden el paso. En la **Avenida Abraham Lincoln**, los ciclistas prefieren movilizarse usando el carril de la Ecovía, ya que es más seguro.

6. **Retirar infraestructura obsoleta** que actualmente obstaculiza las banquetas del cuadrante vial, liberando la vía; por ejemplo, puente peatonal en **Avenida Abraham Lincoln** entre **Agami** y **Pelicano** (ANEXO A, Imagen G).

7. **Fomentar la movilidad peatonal y disminuir el uso y abuso del automóvil.** Disminuir el uso del automóvil en distancias menores a 20 minutos a pie, haciendo énfasis en todos los beneficios para la salud de una caminata *versus* el uso y abuso del automóvil para distancias cortas. Además, la movilidad peatonal favorece la economía local, ya que los usuarios permanecen más tiempo en el área y tienden a tomar más tiempo en realizar sus compras, *versus* los usuarios que visitan con automóvil que tienden a realizar compras más puntuales.



JUSTIFICACIÓN

Actualmente, la movilidad en el cuadrante mencionado es muy desorganizada, y los automovilistas que circulan por la zona no se detienen a ceder el paso al peatón, e incluso les tocan el claxon a pesar de que existen “bordos” o reductores de velocidad; los cuales no respetan. No se respeta la pirámide de movilidad (y queda la duda si los peatones y automovilistas si quiera tienen conocimiento sobre esta pirámide), además que la señalización e infraestructura es deficiente. El riesgo de atropello y de choques vehiculares es alto ya que adicionalmente hay poca iluminación en la zona.

Inclusive entre los mismos automovilistas no se ceden el paso; esto es principalmente problemático en los cruces de **Pelicano y Agami** con la calle **Cóndor**, los cuales se tornan un desafío para el peatón y lo hacen vulnerable a atropellos. Esto se refleja en la vergonzosa estadística donde **somos el primer lugar nacional en atropellos y muertes viales**; siendo los peatones los más vulnerables a morir en la vía pública (**Secretaría de Salud/STCONAPRA, 2017**).

El cuadrante conformado por estas cuatro calles cobra relevancia en la zona debido a su gran movilidad peatonal y su importancia económica, al ser un área que contiene diversos comercios con artículos de necesidades básicas, incluyendo: tortillería, verdulería, papelería y mercería, carnicería, laboratorios y consultorios médicos, comercios de comida para llevar, entre

otros; además del tianguis que cada semana tiene lugar en la zona, donde el flujo peatonal es abundante.

Con relación a la movilidad peatonal, en esta zona es primordial durante las mañanas y tardes, en los horarios de entrada y salida de la escuela que se encuentra enfrente del cruce de **Pelícano** con **Avenida Abraham Lincoln** (**Secundaria #8** antes mencionada). Muchos estudiantes acuden a pie, y regresan a casa por estas mismas rutas, siendo muy difícil para ellos predecir los movimientos de los automóviles ya que todas las calles del cuadrante son bidireccionales.

La bidireccionalidad de las calles dificulta la movilidad, ya que en realidad los peatones nunca tienen el paso completo de un lado de la calle al otro, y se deben quedar en medio del arroyo vial en espera que los automóviles del sentido opuesto tengan la luz roja para terminar de transitar hacia el otro extremo de la calle (**Agami, Cóndor y Pelícano**). Inclusive cuando consideran seguro su cruce, deben esquivar automovilistas que dan vuelta a la derecha a pesar del semáforo en rojo, en la **Avenida Abraham Lincoln**.

El tránsito peatonal se torna extremadamente difícil en el cruce de cualquiera de las calles anteriormente mencionadas para una persona con discapacidad visual, auditiva y motora; o para personas de edad mayor cuya velocidad de cruce es reducida. Para ejemplo de lo anteriormente mencionado, comparto las siguientes fotografías (**Imagen 3 y 4**), donde se puede observar a una persona con muletas que le tomó el tiempo total de 3 semáforos para cruzar la calle **Pelícano** (que es una calle secundaria), ya que cuando el semáforo favorecía a uno de los sentidos de dicha calle, ninguno le cedió el paso; además, los automóviles continuaban fluyendo desde **Avenida Abraham Lincoln**, al dar vuelta a la derecha a pesar de tener el semáforo en rojo. Es por ello, que este ciudadano tuvo que esperar en el medio de la calle, hasta que el semáforo de los autos en movimiento se pusiera en rojo y así completar su cruce; todo esto a una temperatura mayor a 35 grados Celsius. Cabe resaltar que en el otro cruce (**Agami- Avenida Lincoln**), ya existe semáforo peatonal, pero no cumple su función, por situaciones similares a la mencionada anteriormente.



Imagen 3 y 4. Cruce Calle Pelicano y Avenida Abraham Lincoln. Esta imagen muestra a un ciudadano que utiliza muletas tratando de atravesar una

calle secundaria (**Pelicano**). Sin embargo, los vehículos que continúan transitando en contraflujo por la calle **Pelicano** no le permiten el paso, a pesar de que deben cedérselo. Adicional a estos automóviles que tiene luz verde, se agregan los que dan vuelta a la derecha desde la **Avenida Abraham Lincoln** que tienen el semáforo en rojo. Esto es tan sólo un ejemplo de lo que el peatón debe enfrentar a diario para lograr su tránsito por una calle secundaria en el sector **Valle Verde**.

Esto es inaceptable en una ciudad donde de acuerdo con el **Plan Estatal de Desarrollo 2016-2021 para el 2021** los neoleoneses debíamos “disfrutar de los mayores estándares de bienestar y calidad de vida” (**Gobierno de Nuevo León, 2016**). Además, en una economía en recuperación después de la afectación por la pandemia de la COVID-19, es imperativo entender que “las calles completas son la base de cualquier sistema de movilidad urbana, así como los pilares para el desarrollo económico de las ciudades” (**Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, 2019**).



PETICIONES CONCRETAS

1. **La ampliación de banquetas en cumplimiento con la “Norma Técnica Estatal de Aceras de Nuevo León”** donde el ancho de una banqueta debe ser de 2.5 metros con un espacio libre de 1.40 metros (**Gobierno de Nuevo León, 2016**).
2. **Pavimento podo-táctil** para la inclusión de personas con discapacidad visual.
3. **Arborización de las aceras y jardines infiltrantes con vegetación nativa** para que a largo plazo se pueda contar con sombra y mejore la experiencia del peatón, además que Monterrey cuenta con un gran déficit de árboles y vegetación. Los jardines infiltrantes evitan encharcamientos, previenen inundaciones y ayudan a recargar mantos acuíferos.
4. **Luminarias de calidad** que puedan incrementar la seguridad de la zona, especialmente por las noches.
5. **Bolardos y rampas** en zonas de cruce peatonal.
6. **Letreros que fomenten el respeto al peatón** y la importancia de “ceder el paso” incluso entre automovilistas. Y que expliquen

para qué son los “bordos” o reductores de velocidad. Adicionalmente, letreros que especifiquen la velocidad a la que deben circular los automóviles por dicha zona.

7. **Ciclovía adecuadamente señalizada**, y que el ciclista pueda usar a contraflujo del sentido de los autos, para incrementar su visibilidad y evitar atropellos.
8. **Cebras peatonales**, con espacio para bicicletas. De ser posible cebra peatonal del doble de tamaño del habitual.
9. **Señalar adecuadamente las paradas de los camiones y habilitar áreas de espera de usuarios techadas** (especialmente en Pelicano cruce con Cóndor).
10. **Alcantarillas y drenaje pluvial adecuado.**
11. **Definir un solo sentido para calles secundarias.**
12. **Retirar puente peatonal que se encuentra en la Avenida Lincoln entre las calles Agami y Pelicano (Imagen 5)** ya que obstruye de manera casi total la banqueta, además de que se encuentra a escasos metros de una esquina con semáforo, por lo tanto esa infraestructura es estorbosa e inútil.



Imagen 5. Puente anti-peatonal en Avenida Abraham Lincoln entre Agami y Pelicano. Este puente ANTI-peatonal, obstruye

la mayor parte de la banqueta, y se encuentra a escasos metros de un cruce de calle con semáforo (**Calle Pelicano**). Nadie lo utiliza, y los peatones que transitan por la calle, deben descender al arroyo vehicular para continuar su camino, exponiéndolos a ser atropellados. Es una infraestructura obsoleta, que no tiene objetivo alguno.



Imagen 6. Ejemplo de distribución de una calle completa de acuerdo con el Manual de Calles. (Fuente: Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, 2019).

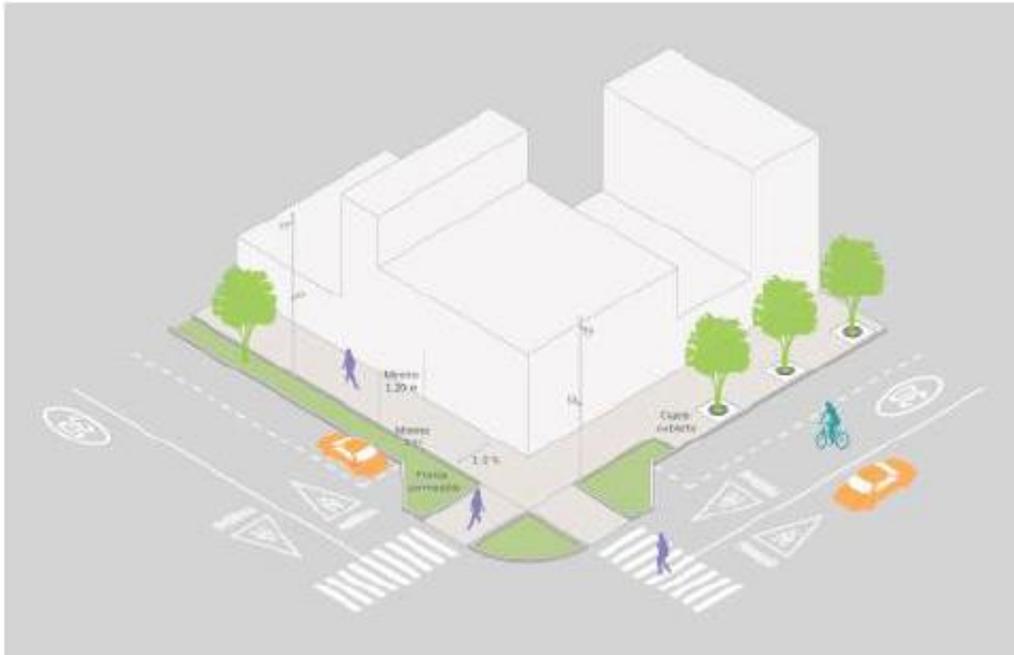
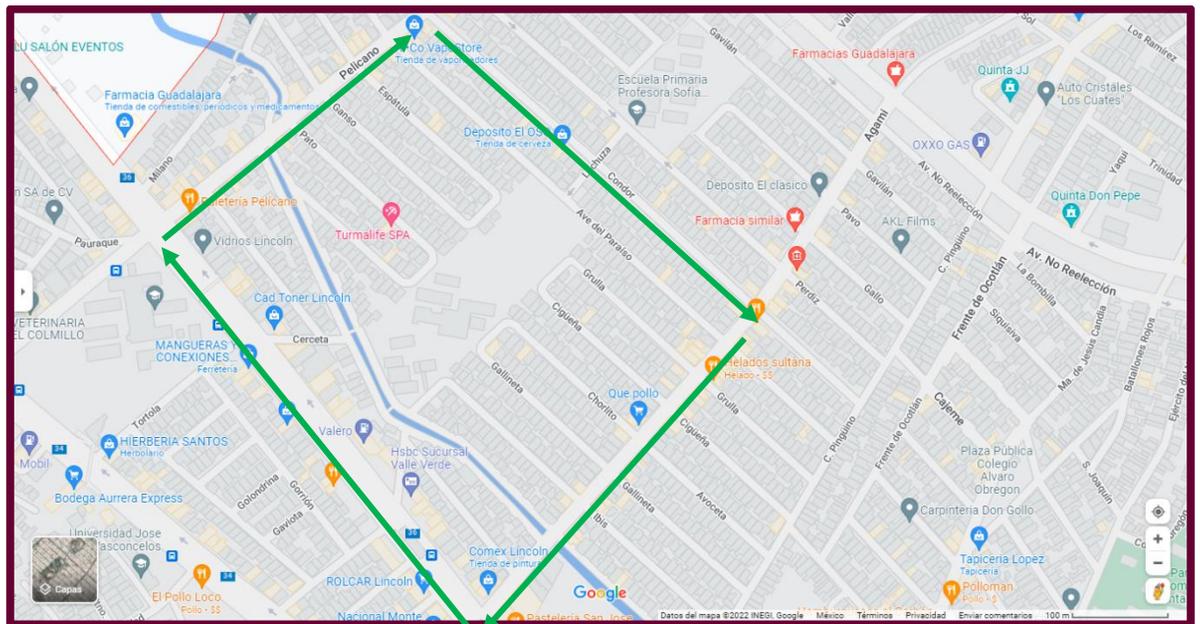


Imagen 7. Ejemplo de distribución de alcorques, estacionamientos y cruces peatonales de acuerdo con el Manual de Calles. (Fuente: Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, 2019).



Mapa 2: Sugerencia de reorientación vial para las calles Agami, Pelicano y Cándor, en un sentido único. Esta misma propuesta es para

el diseño y distribución de la primera ciclovía en la zona (esta última también se tendría que incluir en **Av. Abraham Lincoln**). Flechas en verde indican el sentido propuesto (Fuente del mapa: Google Maps).



PETICIONES ADICIONALES

1. **Botones de pánico**
2. **Cámaras de seguridad**
3. **Ordenamiento de cables de teléfono y electricidad**, para mejorar la seguridad del peatón e incrementar plusvalía en la zona. Subterráneos serían ideales, pero probablemente se salga del presupuesto.

En el **ANEXO A**, se encuentran fotografías de la situación actual de las calles a las que se refiere este escrito; mientras que en el **ANEXO B**, fotografías de infraestructura que se encuentra en el **Súper Parque Mississippi en San Pedro Garza García**, y donde se completó de manera exitosa la construcción de un cuadrante vial unidireccional, de un solo carril para automovilistas. En dicho cuadrante la seguridad peatonal se garantiza por medio de infraestructura como la que se refiere en el anterior listado de las peticiones concretas. Importante resaltar que la movilidad por medios motorizados no ha sido afectada; sino al contrario, se ha organizado de tal forma que es menos problemático y más predecible conducir por dicha zona.



BENEFICIOS

- **Ordenar el flujo vehicular** y que la incorporación de los automóviles a la **Avenida Abraham Lincoln** sea más rápida, al esperar en el cruce sólo el tiempo de 1 semáforo, y ya no tener que esperar a que dejen de circular los vehículos en contraflujo de las calles **Pelicano y Agami**.
- **Favorecer la movilidad peatonal** y por medios no motorizados con impacto directo a incremento de ventas en los locales de la zona.
- **Garantizar un cuadrante seguro para caminar** y sentar un precedente para futuros proyectos viales en la ciudad.

- **Disminuir atropellos e incidentes viales** en los cruces peligrosos de **Agami y Pelicano** con **Cóndor**, así como en los cruces con la **Avenida Abraham Lincoln**.
- **Incrementar la sensación de seguridad con mejor iluminación** en esa calle; para beneficio de vecinos que habitan o trabajan en esa zona, vecinos que acuden a comprar o que transitan temporalmente.
- **Arborizar las calles** dentro de este cuadrante, y si es posible colocar **jardines infiltrantes que evitan encharcamientos** y favorecen que el agua de lluvia se filtre a subsuelo para que la calle sea sustentable.
- **Control de ruido** para vecinos que viven en esa área (menos tráfico-claxon).
- **Evitar inundaciones y encharcamientos al colocar alcantarillado adecuado**. Con esto se garantiza que la calle es resiliente.
- **Movilidad incluyente** con colocación de rampas y pavimento podotáctil.
- **Favorecer la economía local**, incrementando la movilidad peatonal especialmente cuando se coloca el tianguis en dicho cuadrante. Prolongando tiempo de tránsito de clientes de los locales de la zona; en comparación cuando acuden en automóvil, donde realizan compras más puntuales.



PERSPECTIVAS

Sirva esta petición como un ejemplo de la **gran necesidad de reordenamiento vial, rehabilitación y construcción de calles completas en la ciudad de Monterrey**. Es un anhelo de los neoleoneses y neoleonesas contar con vialidades integrales que ya son el estándar en otros países, pero que aquí sólo se encuentran en ciertos sectores y municipios del estado.

Es indispensable hacerlas realidad para las colonias de todos los estratos sociales. El diseño de estas calles fomenta la equidad en materia de movilidad en la ciudad, al satisfacer todas las necesidades de los ciudadanos; pero priorizando al más vulnerable: el peatón. **Las calles**

completas garantizan nuestro derecho a un tránsito libre y seguro por la ciudad.

Es urgente la planeación e implementación de este tipo de proyectos en áreas que requieren definirse como "zonas de bajo estrés vehicular" como lo son áreas circundantes a clínicas, hospitales, escuelas y parques de la ciudad, y donde el flujo peatonal tiene a ser abundante.

Es importante comprender que existirá una resistencia inicial al cambio y que todo proyecto lleva un proceso de adaptación de la comunidad. La necesidad de un reordenamiento vial y la urgencia de que las calles secundarias y terciarias de la ciudad sean de un sentido único, no debe considerarse un acto impositivo; sino un esfuerzo para que el número de incidentes viales y atropellos pueda disminuir en el corto y largo plazo, y **Nuevo León deje de ser el estado número 1 en atropellos e incidentes viales del país (Secretaría de Salud/STCONAPRA, 2017).**

Los beneficios de proyectos como el que se presenta en esta petición ciudadana son inmediatos, pero es importante enfatizar que para el 2050 la población en la ciudad se conformará primordialmente por personas mayores, las cuales requeriremos de infraestructura peatonal incluyente y segura, como los que pudiera proporcionar este proyecto llevado a cabo con materiales de calidad que lo hagan resiliente al paso del tiempo.

Es necesario familiarizar a todos los usuarios del espacio público con la pirámide de la movilidad, ya sea con apoyo de los medios de comunicación o por medio de las redes sociales; así como parte de los requisitos para que a los neoleoneses y neoleonesas se les expida y/o reimprima la licencia de conducir. Inclusive, la misma licencia debería contar con la pirámide impresa.

El gobierno de Monterrey de la mano de la ciudadanía debe hacer realidad el sueño de vialidades seguras, sustentables, que sea resilientes e incluyentes, tal como siempre debieron haberse diseñado. **¡Que Valle Verde sea el primero de muchos sectores donde caminar sea seguro!**



ANEXO A

Imágenes sobre la situación actual del cuadrante AGAMI- AVENIDA ABRAHAM LINCOLN- PELÍCANO -CÓNDOR en la colonia Valle Verde, Monterrey, Nuevo León.



Imagen A. Intersección Cóndor-Pelicano, vista desde Calle Cóndor. No hay cebras peatonales, escasos letreros de ordenamiento vial, poca iluminación, no hay rampas para discapacitados, parada de autobuses no señalizada. Zona caótica de tránsito vehicular y de difícil paso para peatones.



Imagen B. Calle Cóndor ingresando por Calle Pelicano. Arroyo vial muy amplio con banquetas que no cumplen con normal estatal, no hay cebras peatonales ni letreros que indiquen la velocidad de la zona. Hay un letrero de cruce peatonal. Reductor de velocidad o "bordo" no es visible.



Imagen C. Calle Cóndor ingresando por Calle Pelicano. Arroyo vial muy amplio con banquetas que no cumplen con normal estatal. Parada de autobús señalizada únicamente con un letrero azul.



Imagen C. Intersección Cóndor- Agami. Cruce de difícil tránsito para vehículos y peatones. No hay cebras peatonales, rampas para discapacitados (andaderas o carriolas), no hay letreros de "ceda el paso al peatón" o "ceda el paso a un vehículo". Poca iluminación durante la noche. Arroyo vehicular muy amplio, banquetas de tamaño reducido. Se observa letrero que informa sobre una toma de agua para servicios de rescate.



Imagen D. Calle Agami. Calle de alta demanda comercial y gran flujo peatonal, especialmente en días donde se pone el tianguis o fines de semana. Vecinos de la zona y de colonias aledañas acuden a realizar compras en los diferentes establecimientos. La zona es de difícil tránsito para peatones y muy peligrosa durante la noche por escasa iluminación. No hay cebras peatonales, rampas para discapacitados, los topes no se visualizan correctamente, no hay letreros donde se invite a "ceder el paso al peatón", las esquinas son frecuentemente invadidas por automóviles.



Imagen E. Cruce Agami con Avenida Abraham Lincoln. No hay cebra peatonal, no hay rampas para discapacitados. Hay un semáforo para peatones, el cual no garantiza el cruce de peatones ya que, al ser una vía de dos sentidos, el peatón se queda a mitad de calle hasta que el semáforo contrario le favorezca y pueda completar su trayecto. Esto es especialmente complicado en personas que buscan cruzar y que tienen alguna discapacidad visual o motriz, o quienes transitan con andadera, bastón o movilizan una carriola.



Imagen F. Avenida Abraham Lincoln entre Agami y Pelicano. Amplio arroyo vehicular, no hay ciclovía (ciclistas usan Ecovía). Banqueta con muy reducido tamaño, con muchos obstáculos, sin rampas, sin pavimento podo-táctil.



Imagen G. Avenida Abraham Lincoln entre Agami y Pelicano. Banquetas de reducido tamaño que no cumplen con la normal estatal. Puente peatonal que obstruye casi la totalidad de la banqueta y que se encuentra a unos cuantos metros de una esquina con cebra peatonal, semáforo vehicular y peatonal; por lo tanto, nadie lo utiliza, ya que es más fácil y seguro cruzar por la esquina. Peatones que transitan por la calle, deben descender al arroyo peatonal para continuar su trayecto, ya que el puente no les permite pasar, mucho menos quienes usan silla de ruedas o alguna órtesis voluminosa.



ANEXO B

Imágenes de infraestructura en Súper Parque Mississippi en San Pedro Garza García que pudiera considerarse para este proyecto.



Imagen A. Súper Parque Mississippi (vista desde la Calle Río Mississippi, San Pedro Garza García). Calle de un solo sentido y carril, con ciclovía integrada al arroyo vial. Banqueta amplia con estacionamiento integrado. Pavimento podotáctil, jardines infiltrantes con vegetación nativa (prevención de encharcamientos y mejora filtración de agua de lluvia a mantos acuíferos). Árboles que proveen sombra durante la mayor parte del día. Algunos cables son subterráneos.



Imagen B. Súper Parque Mississippi (vista desde la Calle Río Mississippi, San Pedro Garza García).



Imagen C. Súper Parque Mississippi (cruce Río Mississippi con Río Moctezuma). Bolardos en cruce, cebra peatonal, rampa y pavimento podotáctil. Alcantarilla y drenaje pluvial. Letrero verde de prioridad a ciclistas en arroyo vehicular.



Imagen C. Súper Parque Mississippi. Jardines infiltrantes, pavimento podo-táctil, múltiples cebras peatonales.



Imagen C. Súper Parque Mississippi. Botón de emergencia, cámaras de vigilancia 24 horas.



REFERENCIAS

Cómo Vamos, Nuevo León. (2020). Así Vamos 2019: Encuesta de Percepción Ciudadana. Sitio web: <http://datos.comovamosnl.org/#/home>

Gobierno de Nuevo León. (2016). Plan Estatal de Desarrollo 2016 - 2021. Sitio web: <https://www.nl.gob.mx/publicaciones/plan-estatal-de-desarrollo-2016-2021>

Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (2019). Manual de Calles: diseño vial para ciudades mexicanas. Sitio Web: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual de calles 2019.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual_de_calles_2019.pdf)

Secretaría de Salud/STCONAPRA (2017). Informe sobre la situación de la seguridad vial, México. Sitio web: https://www.academia.edu/37748899/Informe_sobre_la_Situaci%C3%B3n_de_la_Seguridad_Vial_M%C3%A9xico_2017

Fotografías de **Calles Agami, Avenida Abraham Lincoln, Pelicano y Cóndor** tomadas por **Berenice Sevilla**

Fotografías de **Súper Parque Mississippi** en San Pedro Garza García tomadas por **Berenice Sevilla**