



MEJORES
CALLES
PARA
MÉXICO



FICHA TÉCNICA

mejorescallesmx.itdp.org



PASEO MONTEJO (MÉRIDA)



PASEO MONTEJO, MÉRIDA

Mérida, Yucatán

Figura 41.
Área Metropolitana de
Mérida, Yucatán.



El desarrollo de la red de infraestructura ciclista se inscribe en un marco más amplio de promoción del uso de la bicicleta.

Figura 42.
Ubicación del Paseo Montejo en Mérida.

■ Área Metropolitana de Mérida
▬ Paseo Montejo



INFORMACIÓN TÉCNICA

Figura 43.
Área de influencia
de la intervención en
Paseo Montejo.



6,774 residentes
beneficiados

899 metros
lineales de
intervención

~ 7 habitantes por
metro lineal



Fecha de finalización de obras

- 2021

Longitud y/o superficie intervenida

- 1.6 km de extensión. Incluye: construcción de 740.50 m² de banquetas y rampas, rehabilitación de 741.25 m² de banquetas y 1, 743.07 m de guarniciones

Redistribución vial

- Reducción del ancho de los carriles de circulación vehicular de 3.60 m a 3.00 m
- Implementación de ciclocarril de 1.5 m de ancho y boyas
- Rehabilitación de banquetas
- Reordenamiento de estacionamiento en la vialidad; funciona como elemento confinador del ciclocarril
- Rediseño de intersecciones viales para mejorar la seguridad peatonal y ciclista

Mobiliario y Dispositivos Urbanos

- Incorporación de señalamiento vertical (cruce de ciclistas, inicio y término de ciclovia) y horizontal (balizamiento de cruces peatonales y ciclistas, sentidos vehiculares, pictogramas, etc.)
- Colocación de 3,469 semáforos peatonales y 853 de asistencia
- Colocación de basureros, instalación de "sillas confidentes" (bancas típicas de Yucatán para dos personas) y bebederos
- Colocación de 127 biciestacionamientos de corta estancia

Vegetación y Espacio público

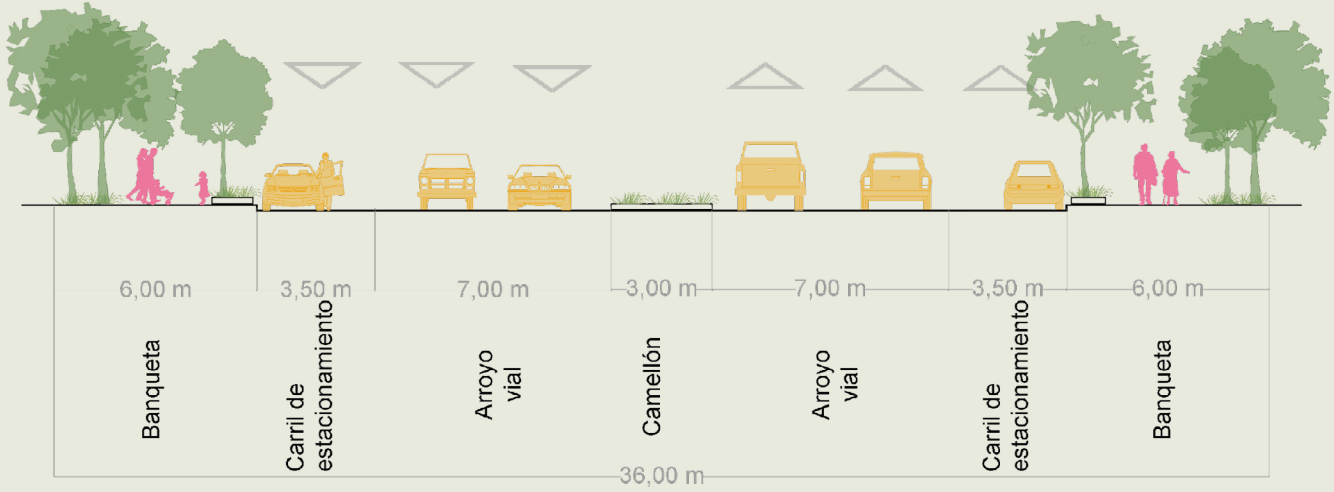
- Colocación de jardineras con plantas ornamentales

Mobiliario y Dispositivos Urbanos

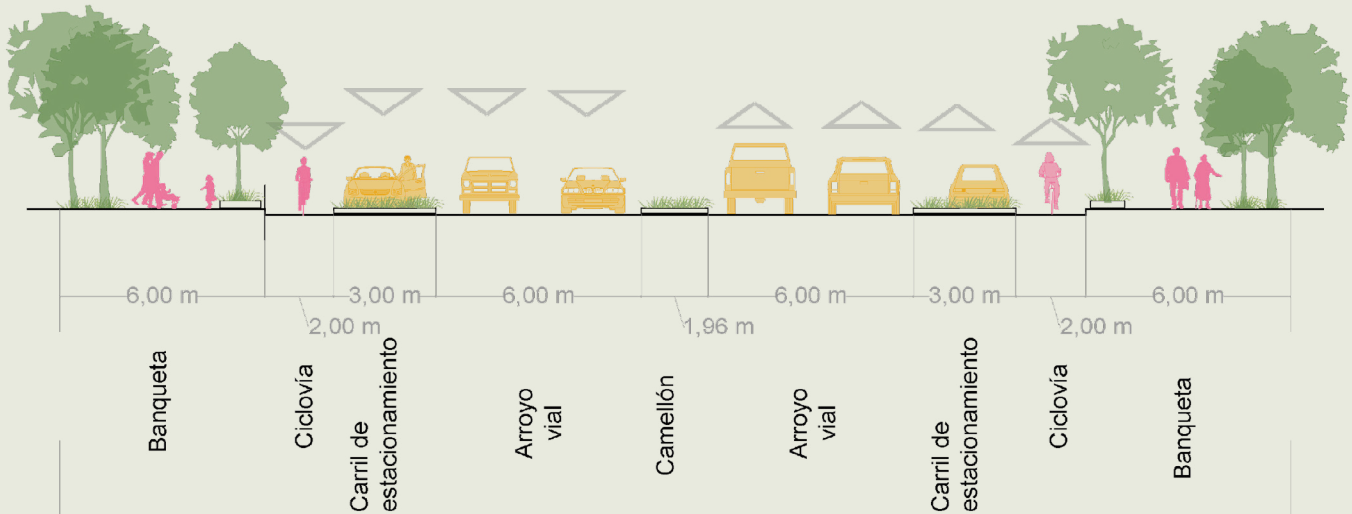
- Cableado: instalación de luminarias LED y 17 postes de 9 m de altura

Figura 44. Comparativa de las secciones de corte transversal de Paseo Montejo.

Antes: Paseo Montejo



Después: Paseo Montejo



Paseo Montejo, Mérida antes

Antes de la intervención, cada sentido contaba con dos carriles de circulación de 3.60 m de ancho cada uno y otro carril de 3.30 m de ancho que se usaba para estacionamiento irregular.

A pesar de ser una de las principales arterias de la ciudad y un importante corredor turístico con alta afluencia peatonal, el Paseo Montejo carecía de infraestructura ciclista e infraestructura peatonal de calidad. El diseño de los cruces y las intersecciones no aseguraba la seguridad de las personas a pie.

Contaba únicamente con señalamiento vertical y horizontal enfocado principalmente al vehículo motorizado, careciendo de señalética horizontal y vertical orientada a la circulación de personas a pie y en bicicleta.

Por otro lado, la presencia de arbolado local a lo largo de la avenida ofrece sombras que hacen más cómodos los viajes en modos activos.

Paseo Montejo, Mérida después

Actualmente, la avenida tiene dos carriles de circulación vehicular, un carril de estacionamiento regulado y una ciclo vía unidireccional de 2 m de ancho. Esta redistribución vial redujo la distancia de cruce para personas a pie, gracias a la implementación de extensiones de banqueta. Se intervinieron 4 intersecciones en glorietas para mejorar la seguridad de personas en bicicleta y que además redujeron la distancia de cruce ciclista.

Se estima que el número de viajes en bicicleta que pasan cada día por esta vialidad se ha duplicado a raíz de la intervención.

Oportunidades

El Paseo Montejo permitió ampliar la red ciclista a una de las avenidas más emblemáticas de Mérida. Sin embargo, aún se puede mejorar el diseño de la infraestructura ciclista con cambios técnicos que garanticen traslados más seguros y cómodos para las personas usuarias. Por ejemplo:

- Sugerimos sustituir las boyas como elementos delimitador por otros como los confibicis u otros elementos de concreto, más robustos y más visibles para personas usuarias de motocicleta.
- Además, recomendamos mantener el ancho de la ciclo vía constante a lo largo de todo el tramo, siguiendo la dimensión mínima recomendada de 2.00 m. Estos cambios permitirán brindar más seguridad a las personas usuarias, permitir el rebase seguro y viajes acompañados.

LA CICLOVÍA DE PASEO MONTEJO Y LA PROMOCIÓN DEL USO DE LA BICICLETA



Paseo Montejo,
Mérida Yucatán.
Foto: ITDP/
Raquel Cunha
2022

En 2016, el gobierno del Estado de Yucatán publicó un plan de movilidad no motorizada para la zona metropolitana de Mérida, y así se inició un proceso de diseño de la red de infraestructura ciclista, con la participación de personas expertas y la ciudadanía.

Dos años después, en 2018, se creó el Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano y Territorial (IMDUT), el cual está encargado de diseñar, implementar, y evaluar las políticas públicas en materia de desarrollo urbano, movilidad, y conservación del patrimonio cultural. La creación del IMDUT significó un importante cambio en la gobernanza y planeación integral de la movilidad en el estado.

En 2019 se publicó el Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible (PIMUS) 2040, para Mérida. Este dota a las autoridades de herramientas normativas, técnicas y financieras para la implementación de proyectos como el de la ciclo vía de Paseo Montejo. En 2021, también se publicaron las Bases y Estrategias para fortalecer el uso de la bicicleta en la movilidad sostenible en el Estado de Yucatán que prevé la implementación de una red de ciclo vías. Este conjunto de planes permite enmarcar el fomento de la movilidad activa en las políticas públicas de movilidad, como por ejemplo en proyectos de reestructuración de calles como en el caso de Paseo Montejo.

Criterios de selección para la intervención

El corredor fue elegido por:

- La presencia de estacionamiento informal en la vía, que al ser restringido permitiría recuperar espacio vial.
- La necesidad de conectar el centro de la ciudad con la red de infraestructura ciclista existente.

Movilización ciudadana y incentivo del Gobierno

El anuncio de la creación de una ciclovía en Paseo Montejo generó cierta oposición de una parte de la sociedad civil. De hecho, las personas propietarias de los edificios circundantes establecieron una coordinación ciudadana para oponerse a este proyecto de ciclovía y manifestar su descontento por las obras. Sin embargo, la aparición de esta coordinación detonó una movilización por parte de la comunidad ciclista y estudiantil a favor del proyecto. Se conformaron más colectivos ciclistas organizados para demandar y apoyar el desarrollo de la red de infraestructura ciclista en la ciudad.



“La respuesta por parte de los ciclistas y de los estudiantes fue muy fuerte y energética, y hubo también un respaldo importante de los líderes políticos, lo que fue muy importante”.

Sergio Chan, Subdirector de Movilidad Instituto de Movilidad y de Desarrollo Urbano y Territorial (IMDUT)²⁹

Además, las autoridades se movilizaron a favor de la ciclo vía. Tanto el presidente municipal (Peninsular Punto Medio, 2021), como el gobernador (Sureste Informa, 2017) aparecieron en actos de campaña en bicicleta y anunciaron inversiones para la promoción de la bicicleta como modo de transporte, en un contexto en el que la oposición abogaba por retirar la ciclo vía.

En marzo de 2021, ambos representantes inauguraron la nueva infraestructura ciclista, recorriendo juntos en bicicleta el tramo de ciclo vía del Paseo Montejo (Gobierno del Estado de Yucatán, 2021).

El presidente municipal también presentó en mayo de 2021 la estrategia BiciMérida con la que se aumentará la cobertura de la red de ciclo vías, y se creará una red de bicipuertos en la periferia y en lugares estratégicos de interconexiones entre rutas existentes para mejorar la intermodalidad.

Paseo Montejo, Merida Yucatán. Foto: ITDP/Raquel Cunha 2022





Incentivos para el uso de la bicicleta

El desarrollo de la red de infraestructura ciclista se inscribe en un marco más amplio de promoción del uso de la bicicleta. Así, en los últimos años se han adoptado las siguientes medidas complementarias (Gobierno del Estado de Yucatán, 2021):

- Programa de crédito para la compra de bicicletas “Impulso a la movilidad sostenible”, que cubre el 50% de la adquisición de una bicicleta y permite pagar el resto a plazos.
- La instalación de un consejo ciudadano para el fomento del uso de la bicicleta en la zona metropolitana de Mérida, que se ha enfocado en generar datos sobre la infraestructura ciclista.
- La adopción de bases y estrategias definidas en los planes de movilidad sostenible para la ampliación de la red ciclista y el fomento del uso de la bicicleta.

Beneficios y atractividad de la calle

El colectivo de estudiantes Bitácora de la Movilidad realizó 845 encuestas sobre las obras de Paseo Montejo. Se encontró que el 66% de las personas estuvieron a favor del proyecto, considerando beneficios como la mejora de la seguridad para peatones y ciclistas, la mejora de la imagen urbana y el acceso a servicios. También se generaron 280 empleos directos y 700 empleos indirectos.³⁰

DA CLICK PARA VER VIDEO



Para saber más sobre el proyecto de Paseo Montejo, consulta el vídeo de Mejores Calles para México. La intervención es presentada por Sergio Chan, director de Movilidad y Espacio Público del Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial (IMDUT).