

Paseo Montejo

Nota técnica sobre adecuación de la vialidad

Elaborado por ITDP México. Marzo 2026.



Contexto

Construido entre 1888 y 1905, durante el auge económico asociado al henequén, el **Paseo de Montejo es una de las vialidades más representativas de la ciudad de Mérida**, no sólo por su función como conector entre el centro y la zona norte, sino por el valor histórico y arquitectónico de sus edificaciones y por su uso recreativo como espacio público.

Desde su construcción, la vía contaba con amplias banquetas arboladas, sin embargo, en 2021 se llevó a cabo un **proyecto de renovación** que incluyó la construcción de 740.50m² de banquetas, y la rehabilitación de 741.25 m² de banquetas y 1,743.07 m de guarniciones.

Además, **se redistribuyó el espacio vial**, reduciendo el ancho de los carriles de circulación y de estacionamiento para dar paso a la **implementación de un carril ciclista**, el cual se encuentra confinado por boyas y por el cordón de estacionamiento. Este proyecto permitió **mejorar la accesibilidad y seguridad para personas peatonas y crear un espacio seguro para la circulación ciclista**, considerando así a todas las personas usuarias de la vía sin reducir el número de carriles de circulación ni el estacionamiento.

Es por ello que en 2023 el **Paseo de Montejo fue reconocido como una calle completa** e incluida como un **referente de proyecto exitoso** en la publicación [**"Mejores Calles para México. Implementación de calles completas en ciudades mexicanas"**](#), de ITDP México (ITDP, 2023).

Por otro lado, es importante mencionar que, según datos del censo de población 2020 de INEGI, en Mérida el 27.4% de las viviendas habitadas disponen de una bicicleta que es utilizada como principal modo de transporte, lo que resalta la importancia de contar con una red ciclista bien conectada y que permita incentivar y asegurar los trayectos en bicicleta de la población.

Además, de acuerdo al Conteo ciclista Mérida 2023 (Moo-Mendoza et al, 2023) y su actualización de 2025¹, entre los puntos observados, **la ciclovia de Paseo Montejo presenta la mayor cantidad de personas usuarias**, con 535 en 2023 y 515 en 2025.

¹ Diagnóstico de infraestructura ciclista de Mérida y Zona Metropolitana. Laboratorio Urbano de la Universidad Modelo y Dirección de Movilidad IMDUT. Diciembre, 2025. Documento interno.

Consideraciones para la adecuación de Paseo Montejo

Posterior a la implementación de un proyecto vial, la evaluación y adecuación no sólo es posible, sino que es deseable, ya que se pueden realizar adecuaciones para contemplar dinámicas que no fueron consideradas inicialmente. Sin embargo, ante las recientes noticias que hablan sobre la modificación de Paseo Montejo, se debe considerar que de acuerdo con el marco normativo federal y estatal:

- Desde 2020 se estableció en el artículo 4 de la **Constitución Política** de los Estados Unidos Mexicanos que **“toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”**.
- En el artículo 9 de la **Ley General de Movilidad y Seguridad Vial** se reconoce a la **movilidad** en condiciones de igualdad y sostenibilidad como un **derecho para todas las personas** (LGMSV, 2023).
- En la “Norma Oficial Mexicana NOM-004-SEDATU-2023, Estructura y diseño para vías urbanas. Especificaciones y aplicación” se reconoce que las **vías urbanas** no sólo cumplen con el **objetivo** de movilidad, sino también de **habitabilidad** (SEDATU, 2024).
- En el artículo 50 de la **Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán** (2022), se especifica que “El instituto deberá realizar auditorías e inspecciones viales como parte de instrumentos preventivos, correctivos y evaluativos, que analicen la operación de la infraestructura de movilidad e identifiquen las medidas necesarias que deban emprenderse para cumplir los principios y criterios establecidos en esta ley, de conformidad con los lineamientos en materia de auditorías e inspecciones de **infraestructura y seguridad vial** que emita el **Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial**”.
- En el artículo 53 de la misma ley, se establece que **“con el fin de contribuir al uso seguro de la bicicleta en el estado, en las vialidades que se construyan o se remodelen, las autoridades del estado y de los municipios incluirán infraestructura ciclista”**.

Por lo tanto, respecto a las posibles modificaciones que puedan proponerse a Paseo Montejo, desde el ITDP se **recomienda**:

1. Que las adecuaciones al proyecto **mejoren la seguridad y accesibilidad** de las personas peatonas, **garantizando la visibilidad y legibilidad de las trayectorias y atendiendo las líneas de deseo**. Esto implica que las jardineras, isletas o extensiones de banqueta que facilitan los cruces peatonales pueden ser mejoradas, pero no eliminadas.
2. **Adeguar los radios de giro en intersecciones**, garantizando que los cambios de dirección de vehículos motorizados se realicen a una velocidad que minimice los riesgos de conflictos viales con personas peatonas y ciclistas.
3. **No eliminar la ciclovía**, ya que, además de que su implementación se logró sin disminuir el número de carriles de circulación ni el estacionamiento, esta vía ciclista forma parte de una **propuesta de red ciclista** que, de concretarse, mejorará las

condiciones de seguridad y comodidad de las personas que se trasladan en bicicleta, mientras que potencialmente atraerá a nuevas personas usuarias.

4. Destinar y adaptar **espacios** exclusivos para las maniobras de **ascenso y descenso** de unidades de transporte público, así como de los servicios turísticos. Para ello, se pueden **eliminar cajones de estacionamiento** en vía pública para vehículos particulares.

Estas consideraciones apuntan a **mejorar la seguridad vial y la habitabilidad**, pero también a **combatir el cambio climático**. Se ha encontrado que una red de carriles ciclistas segregados en una ciudad de ingreso medio puede prevenir la emisión de decenas de miles de toneladas de CO₂eq cada año (ITDP, 2022).

Por otro lado, las ciudades mexicanas deben **invertir en la mejora de la infraestructura existente para el transporte público e impulsar la movilidad a pie y en bicicleta**. De manera paralela, debe reasignar el espacio vial, financiar el transporte público y **evitar nuevas inversiones en infraestructura centrada en el automóvil** (ITDP, 2024).

Referencias

H. Congreso del Estado de Yucatán (2022). Ley de Movilidad y Seguridad Vial del Estado de Yucatán: https://autoridadesdemovilidad.org/wp-content/uploads/2024/07/31_Yucatan_LeyMovilidadSeguridadVial_2022.pdf

INEGI. (2020). Censo de Población y Vivienda. Panorama Sociodemográfico de México. Yucatán: https://www.inegi.org.mx/contenido/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825198046.pdf

ITDP (2022). Protected Bicycle Lanes Protect the Climate: <https://itdp.org/publication/protected-bicycle-lanes-protect-the-climate/>

ITDP México (2023). Mejores calles para México: <https://mexico.itdp.org/2023/08/23/mejores-calles-para-mexico/>

ITDP, UC Davis (2024). Ciudades compactas y electrificadas: México: <https://itdp.org/publication/compact-cities-electrified-mexico-roadmap/>

Moo-Mendoza et al (2023). Conteo ciclista Mérida 2023: <https://estrategiamisioncero.mx/wp-content/uploads/2024/02/Conteo-Ciclista-Merida-2023.pdf>

SEDATU (2024). Norma Oficial Mexicana NOM-004-SEDATU-2023, Estructura y diseño para vías urbanas. Especificaciones y aplicación: <https://www.gob.mx/sedatu/documentos/nom-004-sedatu-2023-estructura-y-diseno-para-vias-urbanas-especificaciones-y-aplicacion>