

RESTRICCIONES A LA MOVILIDAD

NOTA DE INVESTIGACIÓN / 23 DE SEPTIEMBRE 2020

ESTUDIO DE CASO: "DECRETOS DE RESTRICCIONES A LA MOVILIDAD. PROCESOS DE COLABORACIÓN EN CONTEXTOS DE CONFLICTO"

RESTRICCIONES A LA MOVILIDAD Y REACTIVACIÓN ECONÓMICA

La llamada "reactivación económica" implicó también el fin de algunas iniciativas a las "restricciones a la movilidad. La abrogación de la llamada "Ley Seca" quizá fue la que más atrajo los reflectores. El Decreto 275/2020, vigente del 01 de septiembre y hasta el 01 de octubre, pone fin a la tercera etapa de la "Ley Seca" y echa andar una serie de modalidades para la venta de alcohol en el estado.

La llamada Ley Seca, en su primera etapa abarcó del 10 de abril al 15 de mayo, extendiéndose hasta el 31 del mismo. Si bien el Centro Estatal de Información sobre Seguridad Pública dio una serie de datos que mostraban la eficacia del decreto (http://www.yucatan.gob.mx/saladeprensa/ver_notas.php?id=2783), la realidad también fue que muchos restaurantes y bares tuvieron que sufrir las consecuencias de la Ley Seca.

La segunda etapa de la Ley Seca comenzó el 14 de julio y concluyó el 31 de agosto. Originalmente se pensó que la ley se extendiera hasta el 17 de septiembre. Sin embargo, el empuje y presión que de las Cámaras empresariales y de comercio, notablemente la CANIRAC, lograron ejercer, orillaron a las autoridades a considerar el plan de "reapertura organizada y paulatina", mismo que la CANIRAC había presentado meses antes. ≤

Finalmente, el Decreto 275/2020 permite la venta de alcohol en dos modalidades: 1) restaurantes y establecimientos que cumplan con la normatividad correspondiente (con horarios de 12:00 a 22:00 horas de lunes a jueves y de 12:00 a 18:00 viernes, sábados y domingos); 2) bajo la modalidad de servicio a domicilio (horarios de 10:00 a 22:00 de lunes a jueves, 10:00 a 18:00 viernes y sábados, y de 11:00 a 17:00 los domingos).

Otra medida que se relajó fue la de movilidad vehicular que pasó de 05:00-22:30 a 05:00-23:30 horas, ganando una hora de circulación para los automotores.

Lo anterior nos lleva a un segundo asunto de interés para el municipio de Mérida: el transporte público. A partir de agosto la alcaldía echó andar varias recomendaciones del Plan Integral de

Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS). Así, el 13 de septiembre se estableció el *Plan de Mejora a la Movilidad Urbana para el centro histórico de Mérida*.

Dos ejes marcan dicho plan:

- 1) amplios espacios para caminar de forma ordenada y respetando la sana distancia. La más evidente y notoria acción implementada fue la de la ampliación de banquetas, mediante el establecimiento de macetas y conos en algunas calles del centro;
- 2) nuevos paraderos de abordaje y descenso del transporte público en el primer cuadro de la ciudad.

La combinación de ambas medidas ha funcionado para evitar las aglomeraciones, reduciendo drásticamente el riesgo de contagio entre la población del estado.

Un tercer elemento a referir es el establecimiento de los nuevos bici-estacionamientos, que según palabras del alcalde Renán Barreda Concha, ya suman 16 tan sólo en el centro histórico. Se trataría de una demanda de al menos 15 años que varios colectivos han solicitado en distintas ocasiones a los gobiernos en turno. La lógica de los bici-estacionamientos es promover el uso de vehículos no motorizados que permitirían mantener una sana distancia además de no ser invasivos con el medio ambiente. A ojos de colectivos ciudadanos, como los CicloTurixes A.C., se trata de una medida parcial pero acertada, especialmente cuando partimos de un promedio de 3.3 fallecimientos de ciclistas al mes en accidentes viales. Sin embargo, con la reducción de la movilidad vehicular durante los primeros 6 meses de la pandemia los accidentes a ciclistas disminuyeron notablemente dejando un total de 3 accidentes durante este periodo, según comenta Everardo Flores presidente de Cicloturixes A.C. Ahora bien, no podríamos descartar la implementación de la ley seca como un factor importante en la disminución de dichos incidentes trágicos para los usuarios de la bicicleta.

De este modo, la “reactivación económica” fue el marco idóneo para echar a andar varias de las propuestas que algunos colectivos venían demandando desde bastante tiempo atrás. Por el momento podemos observar que la reactivación económica ha permitido un incremento paulatino y gradual de la movilidad de los ciudadanos.