

RESTRICCIONES A LA MOVILIDAD

NOTA DE INVESTIGACIÓN / 2 DE DICIEMBRE 2020

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

Por Rubén Torres Martínez

Después de observar que la casi totalidad del transporte salía y llegaba de manera concentrada al centro histórico de la ciudad; las autoridades municipales implementaron el *Plan de Mejora a la Movilidad Urbana* que se echó andar el domingo 13 de septiembre.

Uno de los puntos principales del *Plan* fue la reubicación de todos los paraderos de autobuses y minis que se ubican en el centro histórico. El *Plan* establece igualmente la ampliación de banquetas y zonas peatonales mediante la instalación de macetas y conos. Al día de hoy se puede observar que las calles principales del primer cuadro quedaron realmente libres de transporte público.

Las más de 200 rutas de transporte público mantuvieron sus recorridos históricos lo que cambió fueron los paraderos principales, las llamadas "bases" donde inician y terminan los recorridos. Esta reorganización es muy visible en el primer cuadro de la ciudad. Se mantuvieron igualmente las divisiones históricas de rutas: "Norte", "Sur", "Poniente" y "Oriente".

Los paraderos para la Zona Norte (49 rutas) se encuentran distribuidas en el cuadro que abarca desde la calle 66 hasta la 50 y de la 59 a la 49.

La Zona Sur (52 rutas) abarca de la calle 68 a la 50 y entre la calle 69 (Mercado de San Benito) y las calles 73 y 73-A.

La Zona Oriente (50 rutas), de la calle 55 a la 71 y entre la calle 54 (Mercado de San Benito) hasta la calle 42.

La Zona Poniente (48 rutas) de la calle 59 a la 71 y entre la calle 58 y la 70 (Barrio de Santiago). Un mapa con la ubicación de los nuevos paraderos se encuentra disponible en: <http://www.merida.gob.mx/municipio/sitiosphp/transporte/php/paraderos.php>

El Plan fue recibido en un inicio de manera entusiasta por la población y usuarios, sin embargo el “limpiar” el primer cuadro del centro de transporte público implicó distancias a pie mucho más largas para quienes transbordan de una ruta a otra. Un recorrido realizado por el que suscribe, pudo observar que efectivamente las calles del primer cuadro lucen limpias de transporte en general y no sólo de autobuses y minis, lo cual hace relativamente agradable el trayecto. No obstante se trata de distancias sumamente largas en algunos casos de hasta 25 minutos a pie, lo cual, además de ser cansado, es impráctico para la mayoría de las personas que utilizan el transporte público urbano.

Las quejas comenzaron a escucharse por parte de los usuarios, por lo cual las autoridades municipales una vez más tuvieron que actuar rápidamente. Su respuesta fue la implementación de 5 rutas internas al primer cuadro del centro histórico para interconectar los paraderos. Se trata de un servicio gratuito que busca agilizar el transbordo entre rutas, mediante el ahorro de tiempo en la interconexión. Lo que se pretende es que los habitantes que transbordan diferentes rutas puedan evitar los atrasos que implica el caminar de un paradero a otro. Un aliciente más, es que se busca que la gente acceda fácilmente a las actividades comerciales y turísticas del centro histórico de Mérida, lo que impactaría positivamente la economía del lugar.

Las cinco rutas gratuitas para bajada y subida en el centro son: 1) Circuito Santa Lucía-Zona de Mercados; 2) Circuito Zona de Mercados-San Juan; 3) Circuito San Juan-Zona de Mercados; 4) Circuito Caucel-Zona de Mercados; 5) Circuito Norponiente. <https://staticreactivacion.yucatan.gob.mx/reactivacion/pdf/circuito-acercamiento.pdf>

Si bien la respuesta parece acertada, aún es muy temprano para saberlo. Al consultar a un experto en movilidad del Centro Geo en CDMX, señaló: “El problema con este tipo de

iniciativas es que a la larga el centro histórico se transforma en una especie de “estación enorme” que no sabemos hacia dónde irá con el paso del tiempo; este tipo de proyectos deben ir acompañados de otras iniciativas como incentivar la vida comunal del barrio, el comercio local, espacios para socializar, espacios recreativos y lúdicos, etc. y que no sea solo algo coyuntural”. Desde el ORGA pensamos que quizás sea tiempo de dar el siguiente paso que consistiría en planificar conjuntamente con la población que tipo de Centro Histórico quiere y merece la ciudad.

