

RESTRICCIONES A LA MOVILIDAD

NOTA DE INVESTIGACIÓN / 15 DE DICIEMBRE 2020

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

Por Martha Ku y Rubén Torres

UNA MIRADA RETROSPECTIVA A LAS ACCIONES DE 2020 EN RELACIÓN A TRANSPORTE Y MOVILIDAD EN MÉRIDA

Este espacio de observación ha tenido por objetivo registrar y analizar lo sucedido en Mérida en relación al transporte público, movilidad peatonal y no motorizada (bicicletas) una vez iniciada la contingencia sanitaria en marzo de 2020. La observación realizada ha tenido como pivote principal el concepto de gobernanza, entendido como la capacidad de crear acuerdos compartidos entre actores políticos, económicos y sociales que confluyen, en este caso, en los problemas respecto a la movilidad urbana.



La suspensión de clases en todos los niveles en Yucatán el 17 de marzo de 2020 fue un hecho determinante, pues contribuyó a una notable disminución entre marzo y abril de las unidades de servicio público, frecuencia y uso de los autobuses y/o las combis.

Respecto al tema de la movilidad, en el ORGA pudimos detectar diez decretos publicados en el diario oficial de Yucatán del 01 de abril al 29 de agosto; temas como la llamada “Ley Seca”; y el “toque de queda” fueron reiterados en varias ocasiones.

El transporte público se posicionó como tema central para el gobierno estatal. El 30 de marzo se reubicaron 16 paraderos de rutas de la ciudad; en mayo de 2020 se crearon las 7 rutas de la salud en coordinación con el gobierno municipal y las concesionarias de transporte público. Las medidas causaron polémicas y disconformidades, las cuales se expresaron principalmente en las redes sociales y en los medios de comunicación locales, manifestándose actores de toda la sociedad: organizaciones civiles, empresarios, trabajadores, académicos, etc. El ORGA confirmó



que los problemas relacionados con el funcionamiento del transporte público no son recientes, sino de larga data y que la pandemia de COVID-19 vino a agudizarlos.

En los últimos 15 años, varios estudios académicos han documentado los diversos problemas que tiene el transporte público en la capital yucateca (OCDE, 2008¹, Bolio Osés, 2014, López Santillán y Ramírez Carrillo, 2014).

Previo al ORGA existía ya el Observatorio de Movilidad Sostenible de Mérida (OMSM), el cual ha trabajado conjuntamente con el Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN) y el Instituto de Movilidad y Desarrollo Urbano Territorial (IMDUT). Desde esta colaboración se han emitido planes y propuestas de adecuaciones con miras a reestructurar la dinámica de la movilidad urbana. Documentos preparados por equipos conformados por académicos, grupos colegiados,



¹ OCDE y Fundación Plan Estratégico de Mérida, A.C. 2008. Estudios territoriales de la OCDE: Yucatán, México 2007. Recuperado el 15 de diciembre de 2020 en línea: <https://books.google.com.mx/books?id=nr2EKlau8x0C>

sociedad civil y autoridades gubernamentales, destacan: el Plan Municipal de Desarrollo Urbano, el Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable, Plan Estatal de Reactivación Económica y el Plan de Mejora a la Movilidad Urbana para el Centro Histórico de Mérida.

Otra institución que vale la pena mencionar es el Laboratorio Urbano de la Universidad Modelo (LUM), bajo dirección de la Dra. Silvana Forti. El LUM también ha desarrollado estudios, previos a la pandemia, y recomendaciones en búsqueda de mejoras en la movilidad.

En este tema, es de reconocer el ejercicio de gobernanza realizado por las autoridades gubernamentales en la evolución y evaluación de su toma de decisiones. Ejemplo de ello es el Plan de reubicación de paraderos en el Centro, el cual a partir de las demandas de empresarios y usuarios se ha ido modificando y ampliando para responder a las necesidades sugeridas.



Respecto a la movilidad no motorizada, se presentó el nuevo proyecto de ciclovías; el cual continúa generando polémica entre vecinos y empresarios de la zona de Paseo de Montejo, pues consideran que este tipo de infraestructura no es adecuada en una arteria principal como la mencionada.

El ORGA igualmente identificó el ensayo de implementar modelos de movilidad no motorizada similares a las que se aplican en ciudades europeas. La idea parece buena, a condición de estudiar las dinámicas sociales de la población, lo que también hace de esta iniciativa una oportunidad excelente para poner en práctica ejercicios de gobernanza con todos los actores sociales y económicos de la colectividad.

