

La calle como espacio público

Documento presentado por Liberá tu bicicleta, Unibici y Urubike

"... analiza precisamente las ciudades a partir de la calidad – estética y cultural, funcional y social, simbólica y moderna – de sus calles. Entre los cinco primeros ejemplos del libro se incluyen dos avenidas de Barcelona, las Ramblas y el Paseo de Gracia. ¡Fantástico! Para un barcelonés que sin duda no puede olvidar que en los años 60, el llamado urbanismo desarrollista estuvo a punto de hacer desaparecer estos paseos urbanos en beneficio de las vías rápidas de circulación. Por suerte la ciudadanía resistió y las nuevas tendencias de los años 80 nos van a llevar nuevamente a la cultura de la cuadrícula y a Cerdà, quien escribió: “en la ciudad las calles no son únicamente carreteras”.¹

En las ciudades, la calidad de las calles da cuenta de la calidad del espacio público, en tanto forman parte de este, y por ende de la calidad de las ciudades en sí mismas.

Es de esperar entonces que la calle adquiera una dimensión y unas características tales que den lugar a la relación y la identificación de las personas para con éstas, y al contacto entre quienes en ellas habitan.

Por este motivo, vemos conveniente trabajar sobre las calles desde un enfoque que considere los diferentes actores que en ella conviven. Y esto se puede dar, a nuestro entender, si se atienden las diferentes escalas y velocidades de tránsito que la componen, desde la escala peatonal hasta la motorizada.

Ahora bien, la situación puntual del automóvil presenta una lógica diferente a todas las demás, ya que el mismo pasa a ser un espacio privado que circula dentro del espacio público, haciendo que este último pierda su esencia, más aún cuando en la calle le es otorgada la prioridad y éste se vuelve el usuario hegemónico.

Cuando se da un uso extensivo del transporte privado e individual, la calle pierde fuerza en tanto espacio público y la ciudad se vuelve más segmentada, las distancias a los centros aumentan y los espacios habitables se congestionan tremendamente.

En tanto se priorice el uso del automóvil y las calles se conviertan en vías que se ensanchan y aumentan sus velocidades, se irá perdiendo su capacidad de espacio público, de lugar de encuentro, de paseo, irán dejando atrás su escala humana, la cual posibilita las relaciones entre personas.

En este sentido, vemos como acciones posibles para obrar en pro de una mejora en la forma de habitar y relacionarnos en la ciudad y en particular en el espacio público:

¹ *El espacio público, ciudad y ciudadanía.* Jordi Borja - Zaida Muxí. Barcelona 2000

- Por un lado, promover el **transporte activo** (caminantes, ciclistas, etc.), ya que adquiere escalas y velocidades apropiadas para distancias cortas o medias. Siendo esta la que particularmente nos ocupa, pero que no puede estar concebida de manera inconexa con las siguientes.

- Por otra parte, promover el uso del **transporte colectivo de calidad**, que permita democratizar la ciudad y el acceso a la misma.

Estas dos acciones obran a favor de generar espacios más participativos, democráticos, adaptados a las necesidades sociales de las personas y en pro de un obrar sostenible sobre el territorio.

- Por último, desestimular, en tanto sea posible, el uso del automóvil privado y las motocicletas, en busca de espacios menos segmentados, individualistas y de exclusión.

Respecto al Municipio B

Entendemos que el Municipio B presenta características territoriales de centralidad con respecto a su ubicación dentro de la ciudad, dadas en buena medida por la concentración de población, los servicios y actividades que en él se desarrollan.

Esto evidencia algunas problemáticas presentes y futuras en lo relativo a la movilidad.

En tanto hasta el momento la plaza automotriz ha aumentado y el municipio compone una zona de la ciudad más transitadas ya que la gente accede permanentemente dado que concentra gran parte de la plaza laboral y estudiantil, lo que nos da un mayor número de autos en las calles, con los problemas viales y de infraestructura que esto conlleva. Reforzado por las paralizaciones que se generan cuando se producen accidentes o movilizaciones y generando importantes niveles de polución sonora y de deterioro de la calidad del aire.

Pero a la vez, es dueño de un potencial muy interesante de desarrollo de una incipiente política vial de promoción del uso de la bicicleta y la movilidad activa que impacte positivamente no solo en la movilidad y el tránsito sino además en lo que respecta a todos los lineamientos estratégicos del Municipio B.

Algunas de las características que nos interesa resaltar del Municipio B, en relación a la potencialidad que el mismo presenta para encarar una transformación en la manera de concebir la calle están dadas por: la densidad poblacional que presenta, de la mano de la cercanía con la mayoría de las sedes universitarias, la variedad de centros educativos que se ubican en la zona, sedes de diversos clubes y organizaciones deportivas, es emplazamiento de varias sedes culturales (Solís, Sodre, Sala Zitarrosa, El Galpón, Cinemateca Uruguaya, Biblioteca Nacional, cines, teatros, Teatro de Verano, innumerables museos), de numerosos edificios públicos, las sedes principales de los tres poderes del estado (Legislativo, Ejecutivo y Judicial), presenta un importante desarrollo de vivienda de interés social, contiene terminales de ómnibus interdepartamentales, de ferrocarriles, la terminal portuaria (puertas de entrada a la ciudad), presenta cercanía de parques urbanos en el territorio (Rodó) o bordes del Municipio (Batlle), parte de la rambla y cuenta con centros de compra permanentes y temporales (Eje 18 de julio, ferias de Tristán Narvaja y Parque Rodó, "Techitos Verdes" y nueva Feria del Control) Todos factores que pueden favorecer en tanto posibles motivadores de potenciales usuarios de nuevos sistemas de movilidad que beneficien la calidad de habitarlo.

Entendemos que Montevideo es un departamento y en particular una ciudad apta para el desarrollo del ciclismo urbano integrado a un sistema de movilidad sustentable, pues las distancias que usualmente recorren las personas entre residencia y espacios de trabajo, estudio y recreación suelen ser apropiadas para ser realizadas en bicicleta de manera eficiente, tal como lo demuestra el Desafío Intermodal 2014².

A su vez la topografía no presenta mayores obstáculos con la tecnología ciclista existente, el clima es benévolo para las actividades al aire libre, es una ciudad universitaria y los problemas del tráfico van en aumento junto con una mayor conciencia de que no se puede seguir en las mismas tendencias de comienzo de siglo XX, donde el automóvil era la solución planteada en materia de movilidad, conociendo hoy sus riesgos y efectos negativos tanto en materia de salud como de calidad ambiental, social, económica y urbana.

La explosión poblacional de algunos barrios del Municipio B (Sur y Palermo, por ejemplo, a consecuencia de la construcción de edificios y reciclajes amparados por la ley de vivienda social) revitalizará la zona aunque tendrá impacto en varias áreas: desde el tránsito hasta la educación. Otros barrios como el Cordón, por ejemplo, ya cuentan con poblaciones muy importantes, las que se incrementan por el mismo motivo.

De la mano de este fenómeno llegará también la hora de atender un conjunto de problemas: generar más cupos a nivel de la educación, agregar líneas de ómnibus, elevar la frecuencia de la recolección de basura, evaluar la instalación de policlínicas y monitorear el tránsito, etc..

En lo relativo al tránsito, compartimos recientes declaraciones del Alcalde, Carlos Varela, respecto al futuro inminente: *"el estacionamiento, con el aumento del parque automotor, es una gran problemática en el Municipio B. Solo en el eje 18 de julio hay una población flotante de 350.000 personas. Están los que pagan estacionamiento tarifado y quienes dejan el auto cuatro cuadras más abajo para evitarlo. Todavía no hemos logrado que la gente use el transporte colectivo. Hay mucho para trabajar en este sentido, para descomprimir la situación. Existen intervenciones, pero más hacia el Parque Rodó para que en calles anchas se estacione a la porteña."*

El Municipio B, a su vez, tiene un enorme potencial, tal como mencionábamos anteriormente, para la incorporación de otros medios de transporte de forma masiva, como la bicicleta, a los que se le suma que la mayoría de la infraestructura vial dedicada al ciclismo dentro de la ciudad que ya ha sido creada está en este municipio. Y que el Sistema de Bicicletas Públicas Movete en su primer etapa fue iniciado en la Ciudad Vieja y es de esperar que su ampliación impacte inicialmente en el Municipio B, pues es justamente en este municipio por donde muchas veces se encuentra circulando a las bicis públicas alejadas de sus estaciones de origen. Por otra parte el Municipio cuenta con una población de 150.000 habitantes, a los que se le incorporan de forma diaria medio millón de habitantes, situación que debe ser atendida desde el punto de vista de la circulación vial generando alternativas para un correcto funcionamiento de estos flujos de personas.

Si en algún momento las bicicletas y los ciclistas fueron entendidos como un problema a resolver por parte de autoridades y choferes de autos y ómnibus, en el presente el ciclismo urbano es una de las mejores alternativas para resolver el caos del tránsito y consolidar la movilidad urbana

²http://www.unibici.edu.uy/IMG/pdf/comunicado_desafio_intermodal_mdeo_2014.pdf

como un derecho ciudadano, junto con beneficios indirectos relativos a la salud personal y pública, las economías locales, la descontaminación ambiental y la convivencia.

Nos interesa resaltar que la reciente visita del Arq. Jan Gehl, quien recorrió el Municipio B, apunta en estos sentidos.

Es por ello que entendemos conveniente hacer llegar al Concejo Municipal -en el marco de la convocatoria realizada- el presente aporte al nuevo Plan de Desarrollo Municipal, orientado hacia la mejora de la infraestructura que de soporte al ciclismo urbano.

Atendiendo que desde el Gobierno Municipal se considera pertinente que el Plan de Desarrollo contenga los Lineamientos Estratégicos desarrolladas en el período anterior, buscando fortalecer y profundizar lo realizado, los mismos son tomados en cuenta en la propuesta y además se afilian con los lineamientos esbozados por el Gobierno Departamental y las acciones del Sr. Intendente, Daniel Martínez.

A continuación se presentan los siete lineamientos estratégicos definidos por el Municipio B (2015-2020) y cómo esta propuesta los refuerza y potencia:

1) Promover mejores condiciones de movilidad y accesibilidad en el municipio.

Entendemos que reforzar la infraestructura ciclista generará mejores condiciones de movilidad y accesibilidad en el Municipio B, tanto para quienes se movilizan en bicicleta como para los autos particulares y el transporte público debido a la reducción de la presión sobre el espacio vial.

2) Propiciar una mejora de la calidad y sustentabilidad ambiental del Municipio.

Propiciará una mejora de la calidad y sustentabilidad ambiental del Municipio. Son ampliamente conocidas las ventajas y beneficios al medio ambiente de la promoción del uso de la bicicleta, en tanto se genera una reducción de la emisión de gases que contaminan el aire y una reducción de los niveles de contaminación sonora, así como la descongestión de los espacios de circulación tanto para vehículos como para peatones.

3) Mejorar la infraestructura y servicios del territorio.

La realización de una red de ciclovías, que se continúe con las ya existentes generando un tránsito más fluido, permitirá mejorar la infraestructura vial del Municipio y a la vez permitir, debido a su bajo costo de mantenimiento, mejorar la dotación de recursos para la infraestructura necesaria para el transporte colectivo de pasajeros.

El uso de la bicicleta en combinación con otros medios de transporte promueve la multimodalidad facilitando el acceso a servicios existentes. Más aún, nuevos servicios podrían surgir asociados a la venta de bicicletas y accesorios, reparación de las bicicletas, fabricación de racks, etcétera.

Por otra parte si se fomenta el uso de bicicletas, se puede llegar a reducir la cantidad de transporte particular más pesado, para el cual se debe invertir mayores cantidades de dinero en materia de infraestructura vial.

4) Promover el desarrollo territorial y la redensificación del área.

La experiencia internacional muestra los efectos positivos sobre el comercio y el desarrollo territorial de la promoción del uso de la bicicleta.

La posibilidad del uso de la bicicleta hace que las personas puedan optar por un medio de transporte más económico y rápido cuando se trata de distancias cortas o medias, siendo éste uno de los factores a tener en cuenta cuando las personas definen la localización de sus viviendas. En este sentido vemos que el hecho de incentivar el uso de bicicletas y generar un medio apto para que la gente se sienta segura, puede contribuir a que más personas opten por vivir en barrios dentro del Municipio, favoreciendo de esta manera la redensificación del área.

Por otro lado una mayor densificación va de la mano de una mayor demanda de consumo y por ende de una activación económica. El ciclista es un consumidor de bienes en las cercanías y de mayor frecuencia semanal, que aquellos que usan el automóvil y tienen acceso a las grandes superficies comerciales. Por ello el ciclismo urbano se asocia a una mayor distribución de la riqueza en la esfera comercial. Así se fomenta economías más sustentables para cada barrio.

5) Promover políticas y programas de integración social, desarrollo cultural y deportivo.

El uso de la bicicleta impacta positivamente sobre la salud de las personas y de las ciudades. Promueve prácticas saludables y de cohesión social. Permite un acercamiento mayor entre vecinos.

Es activadora de actividades sociales y culturales como las que se vienen desarrollando en la ciudad de la mano de *Cine a Pedal*, organizado por Cinemateca Uruguaya, el Festival Internacional de la Música en Bicicleta *FIM Bici*, el *Día Planetario* que convocó también actividades en bicicleta.

En los años recientes se evidencia una tendencia a realizar el recorrido por la movida cultural nocturna en bicicleta, lo que minimiza el impacto acústico en los barrios en horas en que otras personas descansan.

6) Promover y generar desarrollo económico, turístico y productivo.

El cicloturismo urbano es una tendencia creciente en las capitales y ciudades medias de diversos países. Desde Amsterdam a Buenos Aires, pasando por París o Río de Janeiro, recorrer los puntos turísticos en bicicleta es un gran atractivo para el visitante que tiene la posibilidad de un acercamiento ciudadano y de mayor apropiación de la ciudad que lo que ocurre tras un vidrio. Esto permitirá a su vez el surgimiento de más y mejores empresas locales enfocadas a dar respuestas a necesidades del turismo sustentable, que fomentarán el crecimiento económico y productivo.

7) Impulsar el desarrollo institucional y la participación ciudadana.

No es ajeno este punto al desarrollo de organizaciones ciclistas actuales, que se están dando en torno a la promoción del uso de la bicicleta. Podemos ver que las mismas forman una gran lista en la ciudad de Montevideo y muestran una nueva forma de participación ciudadana. Entre ellas destacamos:

- Unibici – promoción de la bicicleta entre la población universitaria.
- Urubike – centro de investigación y promoción del uso de la bicicleta.

- Liberá tu bicicleta – ámbito colaborativo y solidario de entrega de bicicletas a quienes las precisen.
- Masa Crítica Montevideo – filial ciudadana del movimiento internacional Critical Mass.
- Ciclovía Urbana – organización que se dedica a promover y apoyar políticas de movilidad urbana.
- Salvando jóvenes con la bici – proyecto de taller de formación en mecánica de bicicletas para jóvenes sin recursos y privados de libertad.
- Bici Pub Crawl Montevideo - comunidad de ciclistas urbanos que se reúnen para recorrer pubs y actividades culturales en bicicleta.
- FIM Bici – emprendimiento de jóvenes gestores culturales que organizaron el primer Festival uruguayo de música que genera su propia energía a través de la bicicleta. Y van por una nueva edición en 2016.
- Pedales al viento - estudiantes de la Facultad de Arquitectura, UdelaR, promotores del cambio y de acciones que siembren un pensamiento alternativo en la sociedad.
- Subite a tu bicicleta - un proyecto que apoya a las personas que usan la bicicleta ocasionalmente o con fines recreativos para que las transformen en su medio de transporte
- Te ciudo la chiva – emprendimiento juvenil que arma su propio estacionamiento para que puedas ir pedaleando a tus eventos favoritos y dejar tu bici de forma segura.
- Bicitour-Montevideo – otro emprendimiento juvenil que permite conocer Montevideo de un modo alternativo, mediante el uso del transporte activo, particularmente de la bicicleta.

Además varias de las propuestas de ciclovías en los Municipios B, Ch y E puestas a consideración de la población fueron de las mas votadas en el pasado Presupuesto Participativo 2013.

Por lo anterior, entendemos que una política de promoción del uso de la bicicleta y la movilidad activa impactará positivamente en todas y cada una de las líneas estratégicas definidas por el Municipio B.

En función de ello hacemos un listado de posibles acciones a realizarse dentro del Municipio para potenciar el uso de la bicicleta, el fomento de la movilidad activa y un desarrollo local a escala humana:

Infraestructura:

- Adecuación y mantenimiento de las ciclovías existentes.
- Realización de una red de ciclovías en el Municipio B (adjunto), previendo el futuro desarrollo en próximos quinquenios y la extensión hacia otros municipios.
- Disponer de bicicletarios en espacios públicos, parques, plazas, playas, como forma de mejorar el uso de los mismos y afirmar la cohesión social.

Servicios:

- Extender el Sistema de Bicicletas Públicas Movete dentro del Municipio B
- Habilitar la Av. 18 de julio como vía céntrica no motorizada los domingos de 10:00 a 18:00, como sucede en otras ciudades de la región (Bogotá, Rosario, Santa Fé), desarrollando un espacio de encuentro y paseo recreativo, combinado con la Feria de Tristán Narvaja.
- Apoyar el surgimiento de micro-empresas de reparación y alquiler de bicicletas.
- Impulsar mesas de convivencia en el tránsito con participación de los diferentes actores que hacen uso del espacio viario para identificar problemas, conflictos y posibles soluciones.

Comunicación:

- Trabajar en función de un cambio cultural en materia de movilidad urbana, con miras a llegar a un sistema inclusivo y sustentable.
- Realización de una campaña de comunicación que fomente la convivencia e impulse el respeto hacia los ciclistas, peatones, discapacitados y otras formas de transporte colectivo.
- Creación de eventos culturales y deportivos que fomenten el uso del transporte activo.
- Aportar información sobre opciones de ciclo-turismo en toda la folletería y comunicación turística del municipio.

Contactos:

Liberá tu bicicleta: contacto@liberatubicicleta.org

Unibici: contacto@unibici.edu.uy

Urubike: dir@urubike.com