

PLATAFORMA CICLISTA 2020-2025

Por ciudades para las personas ... y pedales!

Ante la proximidad de las **elecciones departamentales** y municipales en Uruguay y en el contexto de elaboración de programas de gobierno de todos los partidos políticos, organizaciones y entidades de ciclismo urbano hacemos públicas nuestras propuestas y aspiraciones para participar en la construcción de ciudades y territorios más inclusivos, equitativos y democráticos.

Desde hace un buen tiempo se siente y vislumbra la necesidad de **nuevas formas de habitar las ciudades** y los territorios. Algunas personas le llaman ciudades sostenibles, otras hablan del buen vivir, hay quien habla de convivencia y hospitalidad, y la mayoría no le pone nombre pero entiende que es imperioso estar y hacer espacios públicos más agradables para la vida en colectivo.

Es en este contexto **concreto de emergencia sanitaria** que recorre al país desde el mes de marzo, debido a la pandemia COVID-19, las acciones de adaptación de las ciudades se hacen evidentes y necesarias. La revista Domus plantea: "la adaptación del espacio urbano a la crisis de salud puede ser un estímulo para una renovación urbana más radical, visionaria, dialógica, también a partir del supuesto de que las ciudades son el núcleo donde se intensifican las desigualdades socioeconómicas. Para aquellos que viven en la ciudad, estas desigualdades se traducen en la ausencia de un "derecho al espacio", lo que significa menos metros cuadrados para vivir, menos recursos en términos de espacios públicos y verdes para aprovechar, menos posibilidades de mantenerse saludable, menor disponibilidad de medios privados." ¹

Dentro de esas acciones, la **movilidad urbana sostenible (MUS)** se ha vuelto un proceso ineludible para la creación de esas ciudades y territorios de derechos y del goce. Una movilidad que provea a todas las personas de acceso adecuado a servicios, lugares de trabajo y espacios de socialización y cultura, a la vez que se disminuyan los impactos negativos de la movilidad en los aspectos medioambientales, sociales y económicos. Para ello es necesario, entre otros, una planificación justa de los usos del suelo y la movilidad de manera integral, que considere al espacio público como bien común que repartir equitativamente, por encima de intereses particulares y lucrativos.

Una movilidad sostenible evita y limita las emisiones de gases y generación de residuos, minimiza el consumo de energías no renovables, se inscribe en economías circulares que re-utilizan y reciclan sus componentes, optimiza el uso del espacio colectivo de la ciudad y reduce la generación de ruido. También ofrece alternativas para realizar los viajes, de acuerdo con distancias y las condiciones de salud de las personas. Y muy importante, permite el acceso a la ciudad y a la satisfacción de las necesidades de todas las personas, colectivos y empresas, de forma segura y equitativa, teniendo en cuenta aspectos socioeconómicos, de género, de edad y capacidad, tanto dentro de cada generación como con consideración de futuras generaciones.

¹ [Revista Domus. Post-lockdown urban policies as an opportunity for radical transformations](#)

Dentro de la movilidad sostenible, la **movilidad activa** toda, y en particular el **uso de la bicicleta** es un satisfactor sinérgico de las necesidades humanas: no contamina, mejora la salud personal y pública, cuesta menos, usa menos espacio urbano y es una forma de conocimiento al promover una experiencia más directa y diversa del entorno construido y social.

De acuerdo con nuestra experiencia, estudios nacionales e internacionales, las acciones prioritarias para promover la movilidad en bicicleta y contribuir a construir ciudades y territorios de derechos son:

- Elaborar y cumplir Planes de Movilidad Sostenible que integren fuertemente a la bicicleta y otros medios de movilidad activa, como medio de transporte legítimo y seguro.
- Llevar adelante campañas permanentes de comunicación para la promoción del uso de la bicicleta.
- Calmar el tránsito. Muchas ciudades se están planteando sus calles a 30km/h y en sectores a 10km/h.

Propuesta de acciones prioritarias en Montevideo

1) Educar y realizar campañas de información sobre la convivencia en el tránsito.

- Realizar una actividad de educación vial permanente dirigida a todos los actores, apelando a la buena convivencia en el tránsito, y desarrollar 3-4 hitos/campañas gráficas o audiovisuales específicas durante cada año, que sean difundidas mediante cartelería en vía pública, sitios web de la IM, TV Ciudad, y en sus redes sociales. También podrá difundirse en el transporte público, al amparo del Artículo R.433.21.13 del digesto². Conviene que la comunidad (vecinxs, ciclistas, transportistas, diferentes gremios) sean fuertemente asociados a la elaboración de los mensajes de esta campaña.

- Habilitar durante algunos días y horarios algunos lugares de la ciudad, como avenidas o rambla, para el uso exclusivo de peatones y vehículos no motorizados. Saludamos iniciativas como las de la Rambla y el centro, que se deben intensificar y replicar en todos los barrios.

- Difundir y colaborar en la formación de instructores de conductores (academias) a los efectos de incorporar la visión de la bicicleta como un vehículo más en el espacio viario y las consideraciones que hay que tener con las mismas en tanto vehículo vulnerable.

- Implementar modificaciones en la pista de prueba práctica para la obtención del permiso para conducir incluyendo un sector de ciclovías a los efectos de insertar la movilidad en bicicleta en la formación de conductores de vehículos motorizados.

2) Introducir modificaciones en el digesto departamental.

- Establecer en el digesto departamental la habilitación para el transporte de bicicletas plegables en el transporte urbano, taxis y vehículos de plataformas ("Establecer la obligatoriedad para los permisarios de los servicios de transporte de interés público de aceptar el traslado de bicicletas plegables, siempre y cuando las mismas estén debidamente acondicionadas").

²("La Intendencia de Montevideo podrá exigir a las empresas permisarias la utilización de hasta un 20 % (veinte por ciento) de las superficies destinadas a propaganda con cargo a la empresa publicista, para la difusión de información de interés departamental o de la población en general")

- Modificar el Artículo D.690. "Forma de circulación. Las personas que transiten en bicicleta por la calzada circularán por el carril de la derecha, pudiendo hacer uso de todo el carril". Incluir también, de acuerdo a la nueva normativa nacional legal vigente, la autorización para circular de a "dos en fondo".
- Modificar el Artículo D.607. "Principio general. El conductor de un vehículo que alcance a otro que circula en igual sentido, para adelantarlo deberá hacerlo por la izquierda, y no podrá retomar su línea hasta que se encuentre a distancia segura del vehículo rebasado. En el caso de adelantamiento de motos o bicicletas, deberá mantenerse una distancia mínima prudencial de 1,5 mt. ".
- Introducir fiscalización a vehículos con altas emisiones de carbono.
- Introducir fiscalización a vehículos con altas emisiones de ruido.

3) Implementar infraestructura ciclista (calles 10 y 30 km/h / bisisendas /ciclovías) interconectada y de calidad.

- Adecuar y mantener las ciclovías y bisisendas existentes y al menos triplicar su extensión, principalmente en troncales y vías de potencial flujo ciclista mediano y alto.
- Implementar al menos 100 km de calles 30 km/h. Además de la correspondiente señalética y pasajes de prioridad peatonal, que estos sean de preferencia sobre-elevados a altura de la vereda, o al menos que sean protegidos por lomos de burros. Deberían incorporarse ensanches de vereda en cruces y otros elementos disuasorios para el desarrollo de velocidades superiores a los 30 km/h. Además, acompañar la construcción e implementación de estas calles con fiscalización periódica de velocidades y estacionamiento de autos, por parte de personal inspectivo o tecnología. Más que ejes lineales, estos espacios a 10 y 30 km/h deberían ser sectores barriales, en los que se generan nuevas formas de usar el espacio público, que tengan posibilidad de funcionar como red.

Reorganizar sentidos y flechas de calles para fomentar que el tránsito vehicular dentro de las tramas barriales se limite únicamente al residencial local, desincentivando el tránsito de larga distancia por esos barrios. Realizar pasajes peatonales de todo el perímetro a nivel con veredas (como la peatonal Sarandí cuando las perpendiculares la cruzan). Racionalizar el estacionamiento vehicular, dando lugar a cancheros de espacio verde, bancos y otras formas de esparcimiento. Permitiendo el tránsito ciclista en todos los sentidos. Este modelo, a veces denominado de "super o mega manzanas" ha sido experimentado en múltiples ciudades del mundo y ha dado lugar a excelentes resultados de mejora del espacio urbano.

- Crear circuitos integrados locales de bisisendas en barrios, incorporándolos al acceso a centros educativos de todos los niveles.

4) Promover la intermodalidad entre los diferentes modos de transporte, en particular con el transporte público.

- Instalar bicicletarios de Corta Estadía gratuitos, con posibilidad de lavado de manos, en todas las terminales de transporte público del departamento y proponer la instalación de bicicletarios de Larga Estadía en terminales de transporte interdepartamental e internacional bajo jurisdicción del MTOP (Terminal Rio Branco, Terminal 3 Cruces, Terminal de AFE, etc.).
- Retomar y reformular una propuesta de bicis públicas, generando un Sistema de Bicicletas Públicas Integrado con estaciones en las terminales de transporte público del departamento y en aquellas bajo

jurisdicción del MTOP, en puntos neurálgicos de la ciudad, así como en los grandes parques y plazas, y espacios de pública alta concurrencia.

5) Participación de los ciclistas

- Facilitar la participación real de los ciclistas en la revisión del Plan de Movilidad el departamento de Montevideo y específicamente diseñar un Plan Sectorial de la Bicicleta. Esta acción debería ser realizada durante el primer año de gestión a los efectos de luego implementar las propuestas durante los siguientes años.

6) “Re-Creá Montevideo”

- En el marco del “Día Mundial Sin Autos” (22 de setiembre) y como una forma de contrastar el modelo de ciudad hegemónico establecido que pondera una ciudadanía indiferente y un diseño del espacio urbano enfocado en el automóvil, y apuntando a un paradigma de ciudad inclusiva y sostenible que se genera y gestiona desde la participación de todas las personas, en sus diferencias y necesidades, contemplando los derechos económicos, sociales y culturales, se propone generar una instancia de encuentro, recreación y reflexión en torno a los diferentes usos, significados y apropiaciones de los espacios urbanos, problematizando aspectos referentes al Derecho a la Ciudad. A través de la intervención en el espacio público nos proponemos habitar la calle creativamente e implementar actividades que involucren recursos lúdicos – expresivos, para así, entre todas las personas poder re-pensar y re-configurar formas de uso y vivencia de los espacios. Se propone que esta actividad participativa tenga una periodicidad anual y se realice cada vez en diferentes puntos de Montevideo, con énfasis en aquellos barrios con mayores problemáticas (Centro-Cordón -eje 18 de julio-, eje 8 de octubre, eje Agraciada, eje Garzón, eje General Flores, por citar algunos).

Organizaciones y colectivos:

Urubike / Unibici / Liberá tu Bicicleta / Taller Autogestionado de Ciclismo Urbano

FECHA: 22 DE JUNIO 2020