

Un nuevo modelo para la Movilidad Sostenible en Uruguay

Si hay algo en lo que el Uruguay nunca ha dejado de invertir desde la dictadura - ésta incluida - es en carreteras e infraestructura vial. Éstas fueron hechas conforme al modelo global surgido en la post-guerra de los '50, centrado en el automóvil individual y la misma tecnología de motor a explosión para el transporte colectivo y de mercadería. El arquetipo de este modelo es la autopista, las autobahn que inició el tercer Reich, vía exclusivamente reservada a vehículos a motor, sin cruces a nivel y en las que el Volkswagen, el "auto del pueblo", iba a poder circular a más de 100km/h.

Los accesos de Montevideo, la Interbalnearia y otras rutas nacionales persiguen ese modelo hasta hoy en día, bypass tras bypass, tunel tras tunel. Pero aquí, estas carreteras también las usan vehículos lentos, peatones, caballos, bicicletas, vendedores, carros, entre otros. En muchos casos la vía lateral de emergencia o banquina - que en los países centrales sirve sólo para eso, los casos de emergencia - funciona como infraestructura precaria y peligrosa para estxs olvidadxs de la movilidad. No faltan medidas coercitivas como la prohibición de la bicicletas sobre la ruta Interbalnearia y, equiparando con las reglamentaciones de los países centrales, puede parecer legítimo construir autopistas seguras. Pero hay una diferencia fundamental entre estos países centrales y el Uruguay: en los primeros siempre existe otra alternativa vial que sí permite, y cada vez más protege y favorece, la circulación peatonal y de todo tipo de vehículos. A la inversa, aquí, muchas veces esa ruta que pretende transformarse en autopista es la única vía posible y, por ejemplo, a la hora de cruzar un puente, en muchos casos no hay nada previsto para peatones, bicicletas, caballos u otros vehículos lentos.

Si se considera el costo de construcción de una carretera, incluyendo movimientos de terreno e infraestructura de puentes y viaductos, considerar agregar una bicisenda y una senda peatonal al mismo tiempo tiene un impacto marginal en costos y sustancial en calidad de vida y seguridad para sus usuarios. Por lo cual es un problema de modelo de desarrollo, no de capacidad de inversión.

Éste debería ser el primer criterio de las autoridades si pretenden avanzar a una verdadera movilidad sostenible y atender equitativamente a toda la población, sin privilegiar drásticamente, como se hace hasta ahora, la pequeña franja de quienes tienen auto privado: **no debería haber inversión en vialidad e infraestructura de espacio público que no considere de forma integral la movilidad sostenible y activa, ni que no la favorezca.**

En zonas urbanas y sub-urbanas sería injusto decir que sólo se invierte para los automovilistas. Las ciudades del Uruguay suelen tener veredas y, al menos en la última década, se han hecho los primeros esfuerzos por construir algunas pistas ciclables. Pero aquí, como en cualquier ciudad, el factor central es **la forma de uso del espacio público, que es un bien común limitado, cuya planificación debe responder al interés general.** En Montevideo, por ejemplo, la totalidad de las bicisendas que se construyeron durante el último mandato de la Intendencia o que están en construcción lo son sobre la vereda o los cancheros centrales de avenidas, es decir en detrimento del espacio dedicado al peatón o a espacios verdes, en ningún momento sobre espacio anteriormente

dedicado a automóviles, e incluso en varios casos se lo realizó al mismo tiempo que se ensanchaba el espacio dedicado al automóvil.

Las ciudades que han integrado los conceptos actuales de movilidad sostenible y movilidad activa proceden a una reorganización drástica de su espacio público urbano, agrandando las veredas, construyendo vías separadas para transporte público y para bicicletas y disminuyendo fuertemente el espacio dedicado al automóvil particular, sea para circular o para estacionar, disminuyendo también su velocidad, según una estrategia integral que reorganiza la circulación, armando algunos pocos ejes inter barriales y recuperando zonas enteras para la circulación local y el esparcimiento barrial. En varios casos, incluso, infraestructuras como las del túnel que se está construyendo en parque Batlle y viaductos como el de la rambla portuaria de Montevideo fueron suprimidas y reemplazadas por el nuevo tipo de infraestructuras mencionado.

Montevideo debería tomar ejemplo sobre las ciudades del mundo más avanzadas en adopción de movilidad sostenible, movilidad activa y reestructuración urbana en general, adaptarlas a su realidad según criterios equitativos que reflejen el interés general y evaluarlas con el correspondiente conjunto de indicadores que vayan mucho más allá de la mejora del transporte motorizado, incluyendo no sólo la movilidad sostenible y activa sino también, por ejemplo, el impacto ambiental a corto y mediano plazo, la accesibilidad integral de la ciudad o la recuperación del espacio urbano para la mejora de la calidad de vida a nivel barrial.

Organizaciones y colectivos:

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

FECHA: 08 DE SETIEMBRE 2020