

Foro Virtual “Ciudades Resilientes: el transporte en tiempos del Covid-19”

Día: Viernes 29 de mayo de 2020

Hora: 17:00 a 19:00

Plataforma: Zoom

Expositores:

- Gustavo Cabrera– Universidad de Antioquia
- Freddy Koch – CALAC Swiss Contact
- Franz Choque – ONIU Hábitat Bolivia
- Horacio Calizaya – Secretario Municipal de Movilidad del GAMT

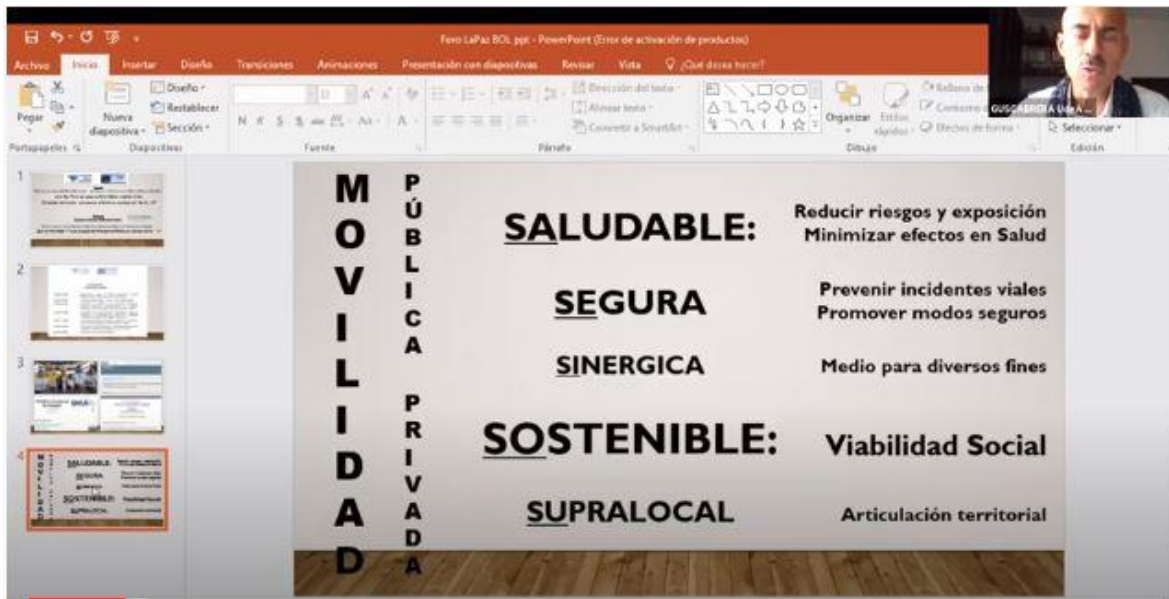
Uno de los temas abordados por los especialistas invitados a la segunda sesión del Foro Virtual “Ciudades Resilientes: El transporte en tiempos del Covid-19” fue la necesidad que tienen las ciudades para implementar otras de transporte como la bicicleta o la caminata para contrarrestar a las movilidades motorizadas.

La sesión comenzó con la intervención del especialista en seguridad vial, Gustavo Alonso Cabrera Arana.

Cabrera inició su intervención haciendo referencia a que el transporte colombiano reanudó sus actividades con el 35% de su capacidad después de la cuarentena impuesta en su país y recalcó que en esta etapa el tema del transporte es una preocupación mundial

Para el especialista, el transporte público tiene una relación importante con la movilidad pública y privada. “Aunque mucha gente toma el tren público, también existen personas que toman el transporte privado para enlazarlo con la movilidad pública o visceversa”, explicó al referirse a la importancia de las conexiones multimodales para el usuario.

“Hay un sistema integrado en el Valle de Abuná. Las personas llegan (a un punto de su destino) en transporte privado y luego pasan al público evitando el tráfico vehicular”, ejemplificó. Asimismo hizo referencia a que el transporte público debe tener una integración con el transporte privado y con el transporte no motorizado como lo son los peatones, los ciclistas, patinadores, etc.

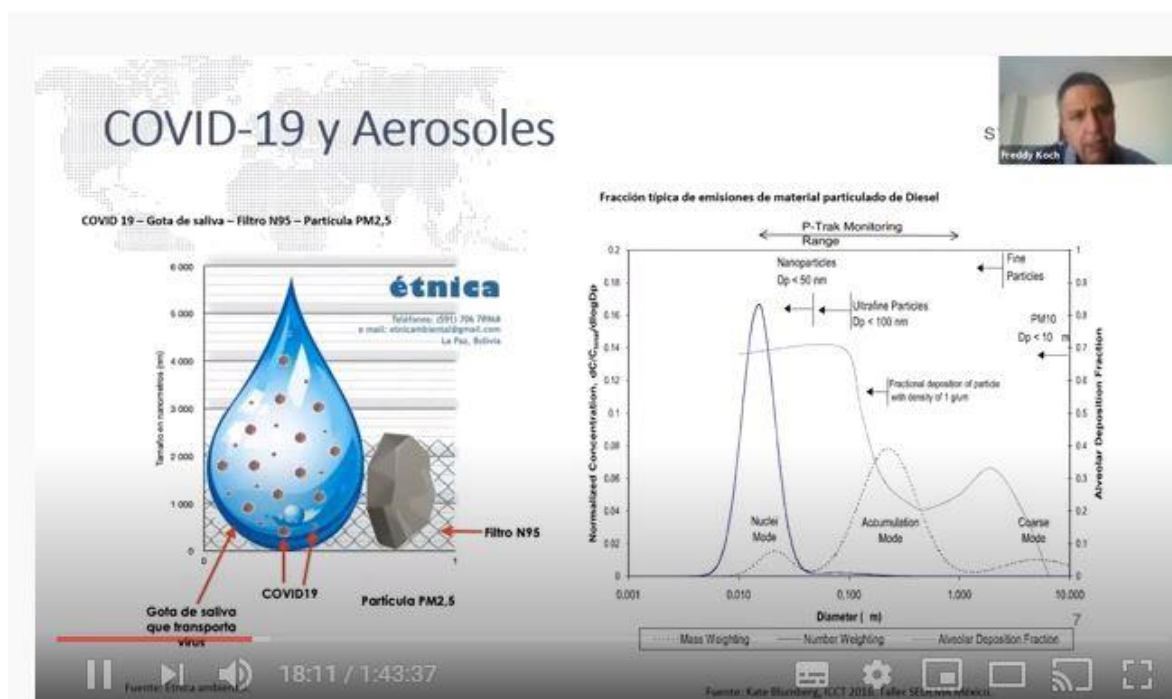


Cabrera recalcó que la movilidad en las ciudades debe ser saludable, segura, sinérgica, sostenible y supralocal, dimensiones que son fundamentales desde la perspectiva de la salud pública. “Lo saludable es que en la movilidad no se presenten situaciones de riesgo y se reduzca la exposición al contagio” para minimizar los efectos o los contagios que podrían darse.

El componente de seguridad vial busca que las personas no tengan incidencias, además de promocionar la implementación de modos alternativos o complementarios de transporte como lo es el sistema no motorizado.

Según su explicación, el componente sinérgico de la movilidad permite las relaciones entre seres humanos. “Sin movilidad las personas no acceden a la culturización, a las condiciones de empleo y no asisten a las actividades educacionales. Sin movilidad la sinergia de la vida desaparece porque las personas no establecen relaciones”.

Posteriormente tomó la palabra Freddy Koch quien comenzó explicando la forma de transmisión del Covid-19 a través de las microgotículas que son expulsadas al hablar o toser y que viajan por el aire.



Los materiales que se expulsan de los vehículos que funcionan a diésel o carbón tienen un poder de absorción muy fuerte, por lo que pueden retener el virus, transportarlo por el aire y a través de la respiración ser transportados a nuestros pulmones. “Imagínense una almohadilla de tiza. Esa su capacidad de absorción es la misma de las partículas de carbón”.

Koch también abordó la relación que debe tener la gestión de la movilidad y del transporte público, misma que debe estar relacionada con la gestión del espacio público. “Lastimosamente en muchos lugares se está tomando la gestión de la movilidad como la gestión del transporte público. Es fundamental que pensemos que la gestión de la movilidad es la gestión del espacio público poniendo al ciudadano al medio”.

Gestión de la movilidad

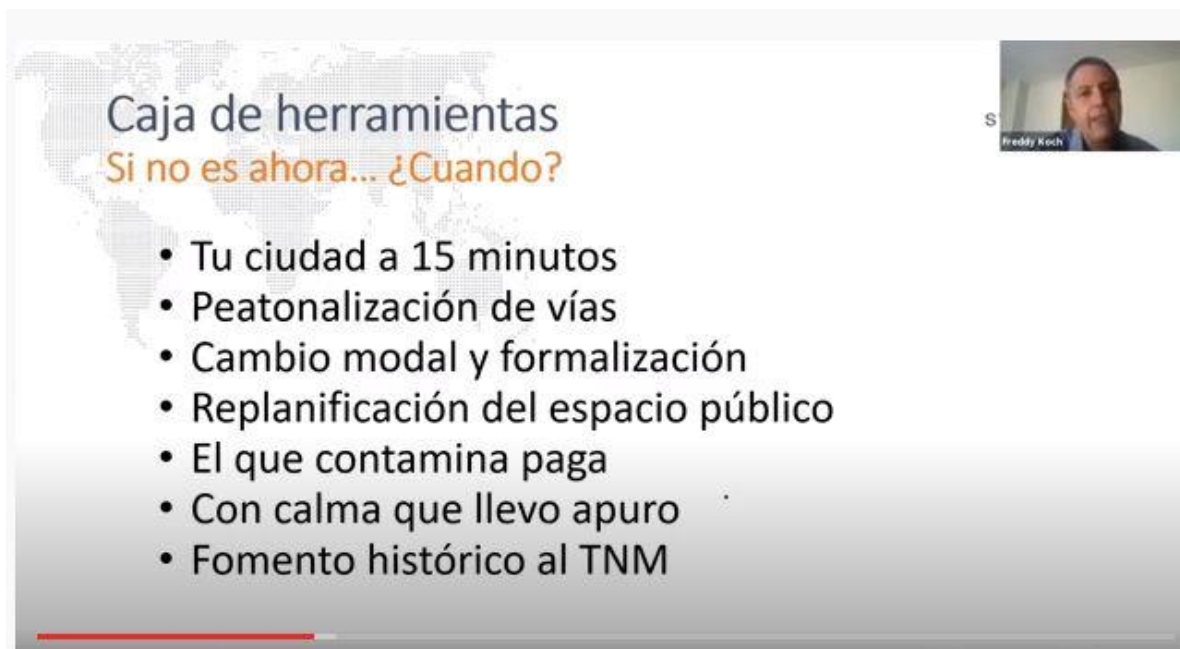
La gestión de la movilidad no es solamente gestión del transporte público, es fundamentalmente gestión del espacio público y de la forma cómo se mueven personas y mercancías, poniendo al ciudadano en el medio y en una lógica de priorización de los sistemas más sostenibles sobre los más contaminantes y de peor eficiencia de uso de espacio público. (Koch/Pando)

El especialista hizo mención a los nuevos paradigmas que surgieron en torno a la movilidad sustentable, pues se pasó de hablar de una movilidad urbana sostenible a hablar de la movilidad urbana bio-segura, donde se incorpora el elemento de la bioseguridad.

“En esa lógica, el peatón y la bicicleta son completamente compatibles entre los criterios y paradigmas de la sostenible y de la bioseguridad porque generan cierto distanciamiento social y eso es algo muy importante en estos tiempos. El auto particular también cumple estos criterios”

Sobre la sostenibilidad de transporte puso como ejemplo el apoyo brindado por el gobierno a partir de las subvenciones de servicios como el gas, el agua potable y la electricidad; sin embargo, mencionó que para que estas subvenciones puedan llegar al transporte público se necesita que éste se encuentre organizado. “En Bolivia no tenemos esas particularidades, tenemos mucho transporte informal. Donde hay institucionalidad se puede dar este tipo de subvenciones. En el caso boliviano se podrían dar subvenciones al Puma Katari o Mi Teleférico”, afirmó.

Asimismo, recalcó la importancia de implementar, en las ciudades, infraestructuras aptas para bicicleta y peatones que pueden ser incorporados dentro de las políticas públicas para mejorar las condiciones y la calidad de vida de las personas que utilizan el transporte no motorizado.



Caja de herramientas
Si no es ahora... ¿Cuándo?

- Tu ciudad a 15 minutos
- Peatonalización de vías
- Cambio modal y formalización
- Replanificación del espacio público
- El que contamina paga
- Con calma que llevo apuro
- Fomento histórico al TNM

Koch habló de medidas de seguridad que pueden ser adoptadas y a las que él denominó “Caja de herramientas”:

- La ciudad a 15 minutos para intentar descentralizar los procesos administrativos para que los ciudadanos no tengan que realizar muchos viajes.
- Peatonalización de vías.
- Cambio modal y formalización de los sistemas de transporte aprovechando la oportunidad para la re-organización del espacio público desde el punto de vista positivo.
- El que contamina paga, pues en época de cuarentena se han reducido las emisiones de material particulado y óxidos de nitrógeno por la reducción de circulación vehicular.

En este punto Koch explicó que con la reducción de la circulación vehicular también se contribuyó a la prevención de los contagios porque se frenó la emisión de material particulado; pero que en la cuarentena dinámica esta situación puede revertirse por todos aquellos vehículos altamente contaminantes que no cuentan con sistemas de filtración.

“Deberían buscarse políticas para evitar la circulación de ese 20% de los vehículos más antiguos que circulan en las ciudades y aportan en gran medida a la contaminación”, mencionó.

- Con calma que llevo apuro tiene que ver con la reducción de la velocidad porque habrán más ciclistas y peatones.

“Habrá menos autos y éstos van a querer acelerar y serán riesgo altísimo para el transporte no motorizado”, subrayó a tiempo de concluir que esta época es un momento perfecto para fomentar los sistemas de transporte no motorizado.

Posteriormente fue el turno de Franz Choque en representación de ONU Bolivia quien explicó el trabajo que viene realizando en cuanto a la política de ciudades.

Para el especialista en hábitat y vivienda, el sistema de transporte público actual de todas las ciudades de Bolivia ha generado consecuencias ambientales, sociales y económicas que condicionan la calidad de los habitantes.

Política Nacional de Desarrollo Integral de Ciudades

Objetivos estratégicos

¿Cuál es el abordaje del transporte público desde la Política Nacional de Desarrollo Integral de Ciudades - PNDIC?

El diagnóstico elaborado, evidenció que una de las mayores problemáticas de las ciudades es la movilidad urbana, donde uno de sus componentes es el transporte público y privado.

El sistema de transporte público de las ciudades bolivianas, en mayor o menor grado, han generado serias consecuencias ambientales, sociales y económicas, condicionado la calidad de vida de los habitantes de áreas urbanas, por tal motivo, desde la PNDIC se abordó el tema casi de manera transversal por la multiplicidad de efectos que ocasiona y se estableció una línea estratégica orientada únicamente al tema de movilidad urbana.

Para Choque, la transversalidad de esta problemática tiene que ser atacada desde la inclusión buscando la reducción de desigualdades que se generan en las ciudades. “Un claro ejemplo de que nuestras ciudades no son inclusivas es el transporte”, enfatizó. Asimismo, hizo mención al mejoramiento de las condiciones económicas y de calidad de vida que genera un buen sistema de movilidad urbana.

“No existe una sola respuesta para mejorar el tema de la movilidad urbana, lo que se quiere es fortalecer a los Gobiernos Autónomos Municipales para que asuman un rol”, afirmó. Para ello se

propone ajustar la interrelación de los sistemas de transporte y buscar formas de disminuir el gasto en transporte que tiene una familia.

Para un futuro, Choque sugiere la peatonalización de vías y de ciertos sectores con la perspectiva de generar anillos peatonales y fomentar el uso de la bicicleta para lo que se necesita el mejoramiento de la infraestructura vial.

Uno de los problemas visualizados por el expositor es la informalidad del sector del transporte que genera problemas de transitabilidad en las ciudades. “Hay que sacar al transporte de la informalidad generando recursos para que empiecen a tomar conciencia de la importancia del trabajo que realizan. La sobreproducción del transporte ha generado una competencia muy fuerte que generó problemas de transitabilidad en la ciudad”.

Para finalizar hizo énfasis en el compromiso del usuario. “Si no logramos comprometer al usuario de que estas acciones son a largo plazo y que tiene que aprender a respetar y valorar los sistemas de las ciudades, ninguna de las acciones que desarrollemos van a funcionar”.

Finalmente, Horacio Callizaya, Secretario Municipal de Movilidad de Tarija explicó las acciones que adoptaron como municipio para garantizar una movilidad segura a sus habitantes.

La autoridad explicó que los transportistas deben realizar una inversión para brindar bioseguridad a sus usuarios y respetar las medidas impuestas por la alcaldía, mismas que consisten en la reducción de la capacidad de los motorizados, autorización de circulación por placas y el congelamiento de la tarifa.

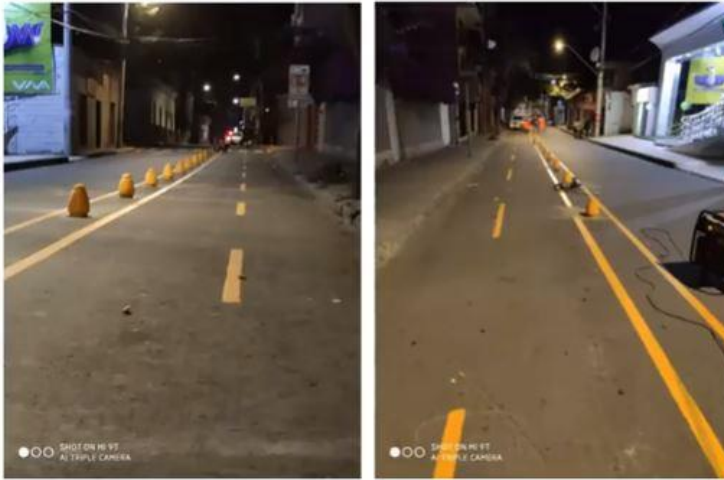
“Se trabajará en coordinación con tránsito para el control de operadores quienes deben brindar seguridad a los ciudadanos y para el control de la ciudadanía (...). Se identificó a la zona del Distrito 6, del mercado campesino, como un punto de contagio por la gran cantidad de población que realiza sus compras”.

El Gobierno Autónomo Municipal de Tarija habilitará nuevas rutas de ciclovía en la ciudad. “En un sondeo realizado por la Secretaría se vio que las personas están temerosas de tomar el transporte público porque es un lugar donde hay gran riesgo de contagio. Creemos que el usuario va a optar por otro tipo de transporte”, explicó.

Para la autoridad éste es un buen momento para implementar una serie de políticas que fomenten el uso de la bicicleta y la caminata para seguir conservando los bajos índices de contaminación registrados.

Ambiental

► Ciclovías en Tarija. 1era Etapa.



Una de las primeras medidas es la habilitación de más de 60 km de ciclovías diferentes a las ya implementadas. Estas nuevas ciclovías atravesarán las principales arterias de la ciudad y serán delimitadas con infraestructuras divisorias para que transporte motorizado respete la vía señalizada para bicicletas.



Un proyecto a corto plazo es la construcción de parqueos en el Puente Bicentenario que permitirá que los conductores de automóviles puedan dejar sus vehículos parqueados como garantías si necesitan usar las bicicletas municipales instaladas. “Es una idea que surgió y estamos próximos a implementarla para fomentar el uso de la bicicleta”.

Posteriormente los expertos respondieron a las preguntas de la audiencia.

Freddy Koch reflexionó sobre la reducción del uso de los espacios de los buses y cuestionó: “¿Cómo van a subsistir manteniendo la tarifa congelada y no pudiendo llenar esos minubuses?, es un tema muy complicado de resolver. Ayer Waldo hablaba en que la medida en la que se amplíe la oferta de minibuses éstos van a ir más vacíos ¿Cómo controlamos que solo llenen sus vehículos con esa cantidad de pasajeros? Va a ser un juego de gatos y ratones. ¿Tenemos la capacidad real de controlar?” Asimismo mencionó que es una buena oportunidad para el retorno del transporte institucional que en años anteriores funcionaba en las ciudades.

Ubaldo Copa preguntó cuáles serán las medidas asumidas en Tarija para la subvención del transporte, a lo que Horacio Calizaya respondió que se hará una evaluación del servicio que prestarán regulado por el número de placas. Respondiendo a Maura Quispe aseguró que la Secretaría de Movilidad solo controla el transporte público urbano y que el control al transporte interdepartamental está a cargo de la gobernación.

Fabián Villegas comentó que si los gobiernos no tienen el apoyo de la población para implementar estas nuevas formas de transporte no motorizado será difícil obtener resultados óptimos, por lo que su pregunta estuvo enfocada en los pasos a seguir para concretar estas propuestas.

Franz Choque menciona que es importante comenzar a trabajar con las Fejuves y barrios alejados, pues existe la percepción de que en el transporte público no existe riesgo de contagio. “Yo creo que los GAM han tomado la batuta en función de cada realidad. Es más factible empezar a desarrollar ciclovías en ciudades como Tarija que en La Paz donde la misma topografía dificulta un poco más. Esta pandemia lleva a fortalecer estos temas promoviendo la descentralización de las ciudades y el empezar a peatonizar las ciudades en el marco de sus posibilidades. No hay una solución única para todas las ciudades”

Antonio comentó que si el transporte público no cumple con las medidas establecidas será necesario promover el uso de la movilidad privada. Respondiendo a ello, Gustavo Cabrera recordó que por muchos años se ha estado luchando por promover el transporte público, lo que haría inviable a esa propuesta. “No se puede regresar en una semana a una cosa que tardó años en ganarse su lugar como es el transporte público masivo en las ciudades; para mí, incentivar el uso del transporte privado sería inapropiado. Lo que hizo Colombia es incentivar la caminata, el uso de la bici y usar el transporte público que ya tiene un punto de saturación que está sobrepasando el límite del 35% de utilización”.

Martín Tapia preguntó cómo articular sistemas de transporte alternativo en ciudades diseñadas para la movilidad y si el uso de bicicletas puede ser una alternativa en ciudades como La Paz

Freddy Koch respondió enfatizando que mucho depende de la voluntad política. “Partir las calles para el vehículo y la bicicleta es el mensaje más claro de que si hay voluntad política se puede hacer muchas cosas”. Horacio Callizaya complementó afirmando que es un buen momento para rediseñar las ciudades. “Evidentemente, las ciudades no han sido diseñadas para el transporte no motorizado. Va a partir de nosotros el poder rediseñar la ciudad para darle este enfoque a la población. Ya iniciamos un trabajo que es dividir carriles para el sector de la bicicleta”

El Secretario Municipal de Movilidad de La Paz, Ramiro Burgos, complemento las intervenciones anteriores afirmando que “efectivamente los sistemas de transporte regularizados del municipio de La Paz están asumiendo medidas para poder evitar el contagio”

Agregó que “si hubo un pecado en Bolivia no es no haber trabajado en la institucionalidad, el gran pecado en el tema del transporte es haberlo utilizado políticamente dar respuesta a la demanda de fuentes de trabajo en 1985 donde gobiernos de turno liberaron el transporte y perdimos el control. Ya no teníamos ninguna autoridad sobre un transporte que se modificó y transformó con prácticas que no ayudan al crecimiento de las ciudades. A la pregunta de quién fiscaliza esto, pretender que se cargue (la responsabilidad) a las espaldas de una autoridad sería un error. En estos casos de crisis existe el término de co-responsabilidad”.