



unib**icici**

Programa UNIBICI
La Universidad en bicicleta

Presentación al CDGAP de una propuesta inter-servicios para incentivar el uso de la bicicleta entre los universitarios por motivos de salud, ambientales, territoriales, económicos y de bienestar general.

Antecedentes y fundamentación

El desarrollo de medios de transporte urbanos que han acompañado el crecimiento de las ciudades ha estado signado por una fuerte presencia de transportes motorizados, y en gran parte de índole privada. Incluso los proyectos públicos de movilidad urbana han estado con frecuencia asociados a transporte motorizado como autobuses o trenes.

Sin embargo, en los últimos años ha crecido dentro del sistema público el uso y la promoción de sistemas de transporte activos (no motorizados: caminar, pedalear, patinetas, patines, etc.). Especialmente se ve en las grandes y medianas ciudades un auge de la promoción del uso de la bicicleta y de sistemas público para su uso, concebida como alternativa de movilidad sustentable y como instrumento de promoción de espacios públicos para la convivencia.

Las universidades en el mundo han sido instituciones innovadores en este sentido, experimentando con infraestructura, equipamientos, servicios y gestión especialmente diseñados para la promoción del uso del transporte activo, en particular la bicicleta. No solo cuando la universidad funciona en un campus sino también cuando los distintos centros académicos que la conforman se encuentran dispersos en la ciudad (i.e. Rosario, Argentina).

La bicicleta, como modo de movilidad en la ciudad ofrece variadas ventajas y beneficios personales y colectivos. Es un medio de transporte eficiente y sostenible económicamente (costo-beneficio por persona transportada, menores gastos en salud), socialmente equitativo, (acceso al vehículo por parte de las grandes mayorías de ciudadanos y menor injusticia en el uso del espacio urbano) y ecológicamente sin impactos negativos significativos (menor uso de recursos y energía, disminución

de emisiones contaminantes). Agreguemos aún los beneficios a la salud personal y pública, las posibilidades para la recreación, el gusto estético, la menor contaminación sonora, y el potencial de desarrollo de micro y medianas empresas para brindar servicios.

Uruguay no dispone aún de un sistema de transporte público que promueva seriamente el uso de bicicletas. A pesar de ello, según la Encuesta Continua de Hogares 2011, un 5,9 % de las personas van a trabajar y estudiar en bicicleta (8,2% en el interior y 2,7% en Montevideo). Hombres y mujeres pedalean en proporciones semejantes en Montevideo (Encuesta Urubike, 2009). Existe un potencial para el aumento en el uso de la bicicleta como medio de transporte regular en distintas ciudades, por la relativa facilidad de acceso a una bicicleta, la topografía y el clima generalmente benévolos, la cultura ciclista nacional que va desde el aprendizaje a andar en bici en la infancia hasta la popularidad del ciclismo deportivo de ruta. También hay obstáculos para circular en bicicleta vinculados a la seguridad en el tránsito, el estado de las vías públicas, el sedentarismo, la moda y el estatus superior asociado al transporte automotriz privado, entre otros.

En los últimos cinco años se han multiplicado las organizaciones de ciclistas urbanos, así como los practicantes del cicloturismo y del ciclismo deportivo. El uso de la bicicleta se ha incorporado gradualmente en las políticas públicas de seguridad vial y en el caso de Montevideo, en su plan de movilidad. El mercado de provisión de bicicletas y sus accesorios se ha expandido, concentrándose a su vez los servicios post-venta. Se ha construido infraestructura ciclista en todo el país de forma fragmentaria, sin respetar criterios internacionales y resolviendo situaciones problemáticas puntuales sin directrices generales.

En la Universidad de la República la práctica de ir a estudiar y trabajar en bicicleta es generalizada, siguiendo los ritmos del clima, la situación económica y las percepciones de seguridad. Esto sucede a pesar de que la Udelar no cuenta con una política general de movilidad cotidiana de sus integrantes y menos aún una línea que favorezca el uso de la bicicleta. Sin embargo, no todos los potenciales usuarios disponen de la información necesaria para elegir ir en bicicleta, así como no todos los servicios cuentan con infraestructura cómoda o adecuada. Por ejemplo, cada servicio ha resuelto la provisión de estacionamiento para ciclistas de forma parcial e independiente y las más de las veces en condiciones deficientes para el ciclista y los vehículos. Algunos pocos servicios han avanzado en la oferta de servicios focalizados (i.e. Vestuario con duchas en FING; herramientas para mecánica ligera en FHCE). A partir de un primer sondeo, se estimó unos 700 ciclistas diarios en los servicios universitarios montevideanos. Siguiendo la tendencia nacional, en los centros universitarios del interior del país, la proporción de ciclistas es mayor que en la capital. Parece

haber un creciente número de universitarios que elige la bicicleta como su medio de transporte regular por razones de salud, ambientales, estéticas y también económicas.

Se entiende que la Universidad de la República puede realizar un programa de promoción del uso de la bicicleta entre sus estudiantes y funcionarios docentes y no docentes, que contribuya a la prevención en salud, a la mejora del bienestar general y avanzar en la ambientalización de las prácticas universitarias, para simultáneamente contribuir al desarrollo de políticas de movilidad que incentiven el transporte activo a nivel departamental y nacional.

Asimismo, se entiende que esta promoción de la bicicleta tiene para la propia universidad enormes potencialidades en clave de Segunda Reforma. Ser universitario, y no sólo estudiante, docente o funcionario de un servicio, necesita también materializarse en las posibilidades de traslado entre distintas sedes, especialmente cuando éstas se encuentran dispersas en el territorio urbano y suburbano. Para cursar asignaturas en otra facultad, para ir al comedor universitario, para llevar correspondencia o asistir a una reunión, para trasladarse a los aularios interservicios, etc.

Programa Unibici

A partir de lo anterior, se presenta la propuesta “Programa Unibici” cuyos objetivos son:

Promover el uso de la bicicleta entre los universitarios de todo el país para el traslado hacia y entre los locales universitarios, a través de la habilitación de infraestructura y servicios específicos y la realización de campañas de información y sensibilización, motivando asimismo la inclusión gradual del tema de la movilidad activa en general y la movilidad con bicicleta en particular, en la investigación y la extensión universitarias.

Contribuir a las políticas públicas de movilidad en todo el país a partir de desarrollar ideas y prácticas de promoción del uso de la bicicleta que transformen los espacios públicos a favor de una convivencia saludable entre diversos medios de transporte, en un marco de cooperación con los organismos y organizaciones competentes.

Para alcanzar los objetivos se desarrollarán actividades en tres líneas de trabajo simultáneas:

1. Promoción e incentivo del uso de la bicicleta como medio de transporte para los universitarios.
2. Mejoramiento de la infraestructura y servicios existentes en los locales universitarios.

3. Colaboración con otras instituciones a nivel municipal, departamental y nacional para la promoción de la bicicleta como medio de transporte.

Línea 1. Promoción e incentivo del uso de la bicicleta como medio de transporte para los universitarios.

Se propone en esta línea:

- Identificar elementos facilitadores y obstaculizadores para ir a estudiar/trabajar en bicicleta a la Universidad, mediante grupos focales y entrevistas informales a ciclistas y no ciclistas de los distintos servicios.
- Informar a los universitarios, especialmente a las nuevas generaciones de estudiantes, sobre las actuales condiciones para llegar a la Universidad en bicicleta y facilidades de estacionamiento.
- Elaborar una sección en el portal universitario de Unibici.
- Configurar una red de referentes en los principales servicios universitarios en el territorio nacional.
- Desarrollar sistemas de tutorías ciclistas, para incentivar a quienes aún no han probado trasladarse por este medio.
- Organizar jornadas de mecánica ligera.
- Elaborar folletería (mapas) y afiches referentes a Unibici y la bicicleta en la Udelar.
- Explorar la cooperación con instituciones financieras de plaza para el mejor acceso a bicicletas de calidad para los universitarios.
- Formalizar convenios con talleres de reparación de bicicleta y venta de accesorios para disminuir los costos en los servicios de mantenimiento de las bicicletas de los universitarios.

Línea 2. Mejoramiento de la infraestructura y servicios existentes en los locales universitarios.

Se propone en esta línea:

- Releva la infraestructura y servicios pro-bicicleta existentes en la Udelar (estacionamientos, vestuarios, rampas, otros) a través de encuesta on-line, entrevistas y observación en los locales.

- Incremento del número de estacionamientos seguros para bicicletas, en los servicios que lo necesiten.
- Nuevos diseños para infraestructura y servicios
- Instalación de rampas ciclistas en las escaleras de acceso (riel, de metal o madera)
- Acondicionamiento básico de baños (secadores rotatorios)
- Promover encuentros con funcionarios y decisores vinculados al Plan de Obras de Mediano y Largo Plazo para evaluar la inclusión de diseño y equipamiento pro-ciclista.
- Elaborar una señalética común para toda la Udelar, para dirigir la atención de los usuarios al equipamiento y servicios.
- Sensibilizar a funcionarios docentes y no docentes, y estudiantes en el buen uso de la infraestructura y servicios presentes y futuros.
- Desarrollar un esquema de bicis compartidas universitarias.

Línea 3. Colaboración con otras instituciones a nivel municipal, departamental y nacional para la promoción de la bicicleta como medio de transporte.

En esta línea se propone:

- Colaborar en el diseño de bicircuitos en las ciudades donde haya locales universitarios, especialmente en la ciudad de Montevideo dando lugar a un “campus ciclista” en el cual se interconecten con vías ciclistas las principales facultades, bibliotecas y comedores.
- Explorar el uso de no universitarios de la infraestructura y servicios instalados en sedes universitarias
- Diseñar estacionamientos públicos cercanos a los locales universitarios.
- Promover la multi-modalidad asociada a la Universidad: buses con racks; convenios con Taxis cooperativos; bicis públicas universitarias en terminales o paradas clave de buses.

Apoyos

La propuesta de programa Unibici ha recibido el apoyo informal de los decanos de las siguientes facultades: Psicología, Humanidades y Ciencias de la Educación, Ingeniería, Ciencias Sociales; Arquitectura; del Pro-rector de Extensión y la Red de Extensión Universitaria; del pro-rector de Gestión Universitaria; del Plan de Obras de Mediano y Largo Plazo; de la Red Temática de Medio Ambiente; Progresar; de la Unidad Ejecutiva del Plan de Movilidad de la Intendencia de Montevideo.

El grupo promotor de la iniciativa está integrado por docentes, funcionarios y estudiantes de los siguientes servicios: Psicología; Humanidades y Ciencias de la Educación; Ciencias Sociales, Ingeniería, Espacio Interdisciplinario; Centro de Diseño Industrial;

Contactos:

María Noel Sosa
Facultad de Psicología
msosa@psico.edu.uy

Adrián Santos
Facultad de Ingeniería
asantos@fing.edu.uy

Javier Taks
Facultad de Humanidades / Facultad de Ciencias Sociales
jtaks@adinet.com.uy