

Para el especialista brasileño, la transformación del espacio de circulación, de manera equitativa, es el gran desafío que se viene en las grandes urbes

Eduardo Vasconcellos.

“Hay que combatir el prejuicio hacia el camión”

Texto Andrés Asato Para LA NACION

Hay un tramo del libro *Transporte urbano y movilidad*, de Eduardo Vasconcellos, que puede titularse “Demoliendo mitos”. Allí, el ingeniero, sociólogo y doctor en Ciencias Políticas especializado en políticas públicas del transporte, de la Universidad de San Pablo, identifica una serie de presupuestos o medias verdades que no hicieron más que beneficiar el pensamiento dominante. Y arremete contra ellos, entre los que destaca el efecto goteo (*trickle down*) de las inversiones que se esparcen por toda la sociedad y la economía, o el de la neutralidad de las técnicas de planeamiento urbano y de transporte (“la neutralidad es un mito—dice el especialista en su libro—, dado que las decisiones van a distribuir beneficios y perjuicios de manera desigual”). Y arriesga todavía más al sostener que la idea de que las acciones tienen por objetivo el “bien común” es ilusoria: “Las decisiones buscan atender las presiones más efectivas y, también, apuntan a satisfacer las expectativas y los deseos de los propios formuladores de las políticas de transporte y de tránsito”.

Invitado por el Instituto del Transporte de la Universidad Nacional de San Martín, que dirige José Barbero, el especialista brasileño brindó una serie de charlas en el país, en las que planteó los desafíos que se vienen en materia de transporte y movilidad urbana, frente al rápido crecimiento demográfico (y vehicular) en las grandes ciudades. Habló además de la necesidad de contar con un plan estratégico de cargas y sobre las consideraciones que ya no pueden quedar exentas de las proyecciones futuras como las innovaciones tecnológicas y la reducción de emisiones del Co2, en las ciudades de la región con más de 500.000 habitantes.

¿Es hora de repensar un nuevo paradig-



ma para tener acceso a una ciudad más equitativa en materia de transportes?

—Hemos tenido durante décadas una política de transporte que ha puesto a la defensiva el rol del peatón en función de un sistema vial que se ha complementado con el desarrollo y crecimiento de la industria automotriz. Por eso el desafío que tienen por delante los nuevos gobiernos en la región es repensar el rol del transporte público en la sociedad no sólo por los accidentes viales que a diario se producen, sino también por las exigencias que se vienen para reducir la cantidad de emisiones contaminantes. En ese sentido, y si bien ya no es la misma de antes, porque el número de autos también crece allí, Curitiba sigue siendo una ciudad de anillos, preocupada por el tema y culturalmente muy desarrollada. También Bogotá, con el Transmilenio, o México, con el servicio de BRT, han mejorado en algún aspecto.

¿Cuáles es el rol del transporte de cargas en las grandes urbes?

—En la previsión de la ingeniería de tránsito el transporte de cargas aún hoy es considerado un problema muy complejo, y no ha sido tratado porque no resulta interesante.

Pero desde el desarrollo de otra ingeniería, que es la logística, cuando se habla de ciudades medias y grandes hay que incluirlo en la discusión porque la ciudad depende mucho del transporte de cargas, y sería un perjuicio no hacerlo. Los que operan en el sector tienen que tener un plan específico y que considere su esencia para el beneficio de la sociedad. ¿Qué significa esto? Antes que nada tiene que haber una sinergia entre los que demandan el servicio y la gente que opera las cargas, y eso se traduce mejor con planes de transportes de cargas de cada ciudad, donde es muy importante combatir el preconceito que existe sobre el camión y explicar mejor que su servicio es esencial para todos. Hay que redistribuir el espacio.

¿Y cómo sería eso?

—Una propuesta general es disminuir drásticamente el espacio público de las calles, que le cuesta mucha plata a la sociedad y donde permanecen estacionados durante muchas horas automóviles vacíos. Hay que disminuir esa bonanza del espacio público, porque vivimos en grandes urbes como la ciudad de San Pablo, por ejemplo, donde todos los días ingresan un millón de personas que estacionan sus vehículos particulares gratuitamente en las calles públicas y no pagan nada. Se debe limitar más el estacionamiento y redistribuir ese espacio para ampliar las veredas y favorecer el uso de las bicicletas que, además, impactarán positivamente en las operaciones de cargas y descargas en las zonas urbanas al hacerse un mejor uso del suelo.

¿Cuál es la situación en una ciudad in-

dustrial como San Pablo y una portuaria como Santos?

—Allí se empezó hace 30 años una discusión con el sector del transporte de cargas como el que hoy se está dando en algunos países de la región, empezando por algo muy conceptual que fue considerar al transporte como un actor importante de la democracia; en segundo lugar se discutió con los que demandan las cargas cómo trabajar, y ahí surgieron varios planes de circulación, de paradas, de horarios, y fue un proceso muy rico que se dio y hoy ha madurado.

Se entendió que San Pablo es una ciudad atravesada de norte a sur por el tránsito automotor y se logró mejorar la operación de cargas. En cambio, la ciudad de Santos sigue siendo un problema por la externalidad negativa de las cargas y los camiones que duermen en las calles. Santos tiene, además, un movimiento tan grande que si un 10% de los que operan no cumple con las normas ya se rompe todo su esquema estructural porque son miles de camiones. Los políticos no quieren trasladar parte de las operaciones a un puerto cercano en Paraná o Río porque le resta poder económico al de Santos. Es una trama de *lobby* muy compleja.

Pero en la última década creció la economía y es necesario repensar un escenario nuevo. ¿Qué es lo más urgente que se debe realizar?

—Incluir el tema de la carga en el plan de movilidad urbana, para que todos los actores del sector y la sociedad lo discutan, porque si no da la sensación que sólo se habla del peatón o de la bicicleta, y se deja de lado el factor camión o al conductor de camiones.

Ellos tienen que entrar en la discusión, sin preconceitos, y la sociedad tiene que entender que el movimiento del camión es parte de su ciudad, está dentro de ella y no es una actividad clandestina o marginal, que opera en condiciones insalubres. Hay que poner esa discusión sobre la mesa y romper con el prejuicio.

¿La tendencia a implementar el metro-bús es beneficioso para la ciudad?

—Mi preferencia es por una ciudad plana, con veredas anchas y árboles, y en ese sentido hasta Buenos Aires está mucho mejor distribuida que las ciudades brasileñas, con mejores veredas y una amplia red de conexiones. Los sistemas de buses no son malos, en general, aunque debería existir una oferta mayor. Y el metro o subte siempre resulta más eficiente porque no plantea ningún conflicto con nada, a diferencia del corredor de bus que sí lo tiene por estar en la superficie. Pero en aquellos corredores donde el sistema no tiene muchos semáforos y pocas detenciones, el servicio va muy bien. En América latina la tendencia es más hacia la superficie, pero 4 o 5 ciudades que hoy son grandes urbes deberían tener más kilómetros en rieles. Y yo estoy más a favor de esto. ●

NOS AVALA MÁS DE 1.000.000 DE M2 EN OBRAS LOGÍSTICAS.

www.bautec-sa.com www.cmpestructuras.com.ar

BAUTEC OBRAS LOGÍSTICAS “LLAVE EN MANO”

PISOS INDUSTRIALES SIN JUNTAS

OBRAS INDUSTRIALES - LOGÍSTICAS
SUPERMERCADOS - AGROPECUARIAS

ESTRUCTURAS METÁLICAS DE ALMA LLENA **CMP** ESTRUCTURAS

Quito 2618, 1º piso - Beccar - Buenos Aires - Tel 54 11 4719-1000 Fax 54 11 4719-6432 - consultas@bautec-sa.com - consultas@cmpestructuras.com.ar