

Movilidad sostenible y humana

*Por: Pável Sánchez Rincón

Las ciudades se han convertido en espacios consumidores de energía que buscan de manera equivocada producir ambientes con excesivo confort y comodidad excluyente, espacios de desplazamiento pensados en su mayoría para el vehículo, promoviendo una movilidad que solo lleva al hombre de un lugar a otro sin una pausa que permita una reflexión y un claro reconocimiento del contexto.

La movilidad se transformó en un tema discusión donde los ciudadanos piensan las posibles soluciones que mejoren el caos vehicular.

Nos hemos preguntado ¿Qué acciones NO se deberían aplicar en la ciudad con el “supuesto” fin de mejorar la movilidad?

Construcción de puentes peatonales, de nuevas vías, y la construcción de la infraestructura que comunique nuevos sectores, son algunas de las “soluciones” que se deben reevaluar.

Ciudades intermedias ofrecen (o al menos deberían hacerlo) la posibilidad de realizar desplazamientos cortos, amables y amenos, teniendo en cuenta el clima, condiciones topográficas y el tamaño de la ciudad.

Pereira es una ciudad que de extremo oriente hasta el extremo occidente tiene una longitud promedio de 10 km, distancia corta comparada con las grandes ciudades como Cali, Medellín o Bogotá, pero aun así presenta datos desfavorables a la hora de hablar de movilidad y desarrollo.

¿Qué sería lo más importante o impactante para mejorar la movilidad de una ciudad como la nuestra?, cualquier tipo de solución a una problemática global como lo es en este caso la precariedad en la movilidad, se debe atacar desde la generación de políticas que controlen el crecimiento indiscriminado del parque automotor y simultáneamente la creación de campañas de educación que enseñen al ciudadano a valorar y usar de manera correcta los medios de movilidad, y la exigencia al Gobierno Nacional y Local de soluciones sostenibles adecuadas a las condiciones sociales, culturales y económicas de cada ciudad.

En Pereira los porcentajes de participación frente al modo de transporte se dividen en: vehículo privado 37%, caminando 30%, bus urbano 20% motocicleta 12% y bicicleta el 1% (plan de desarrollo 2020-2023), esto demuestra la tendencia al uso del vehículo, ya sea por la idea errada del ciudadano de relacionar la adquisición de vehículo con estatus y bienestar social o porque éste no tiene la posibilidad de hacer recorridos peatonales, en bicicleta u otro medio alternativo.

De esta manera, las soluciones más impactantes que generen un cambio sustancial radican en lograr que el ciudadano se apropie de unas pautas básicas de comportamiento que día a día cambien su pensamiento con el objetivo de articular de manera correcta las leyes, normas y aspectos culturales que propicien una transformación real y esto solo se puede lograr con planes educativos que motiven una reflexión en el habitante.

*Docente Universidad Católica de Pereira