

“En el barrio todos los pibitos andan con uno; los ahogan y después se pueden usar tranqui”. Así me contestó un hombre tras advertirle que no iba a poder andar en el monopatín sin antes desbloquearlo con el celular. Eran la novedad a comienzos del 2019 y yo, que ya los había usado un par de veces, me sentí en el deber de educar a este señor tras verlo luchar contra el apartado y sus ruedas trancadas.

Ingenuo de mí. Obviamente el tipo ya manejaba esa información y simplemente se divertía maltratando el objeto.

Me cuesta un poco creer que “ahogarlos” fuese una manera efectiva de reventar el sistema electrónico y poder usarlos desbloquearlos, pero sea cual sea el caso, en la esquina de la facultad no había ningún lugar como para realizar la aparatosa maniobra. Así entonces el tipo se peleó un rato más con las ruedas trabadas para, luego, cargar el monopatín al hombro y perderse en la oscuridad del Parque Rodó. Las luces verdes del aparato se prendían y apagaban lentamente haciendo parecer que el vehículo “respiraba”. La imagen era la de un cazador/recolector, que tras una emboscada y violenta pelea con un animal lograba llevarse su moribunda cena al hombro.

Los monopatines eléctricos llegaron a Montevideo hace un año y medio. El primer grupo impulsor de la “micromovilidad” en nuestro país fue Mono, un proyecto nacional que terminó por aliarse con la mexicana Grin haciendo que fuese esta la primer marca que todos viésemos en las calles.

Algunos meses más tarde a la flota de Grin, se le sumaron 300 monopatines de la empresa estadounidense Lime. Los recién llegados eran más robustos y tenían una alarma que se podía oír a varias cuadras cuando alguien intentaba mover el monopatín sin pagar.

Para ese entonces, la demanda no parecía ser mucha. Los principales usuarios eran adolescentes atraídos por la novedad; la rambla y los *shoppings* eran las zonas preferidas, señal de que los monopatines nunca dejaron de ser vistos como una atracción. Como medio de transporte de uso regular, no parecían poder competir contra el precio subvencionado del boleto y, lo que es mucho más fuerte, la costumbre.

Algunos meses más tarde, cuando la prensa ya había dejado de publicar sobre los *scooters* y Intendencia tenía pronto un marco regulatorio, llegó una tercera compañía. Movo, de Cabify. Esta última pasó casi desapercibida: no hizo campaña y sus vehículos no eran tan llamativos.

Se calcula que las tres empresas sumaron un total de 700 monopatines en la ciudad, todo esto antes de irse en menos de un año y medio.

¿Qué pasó entre tanto? Durante esos meses, las tres empresas se enfrentaron a algunas dificultades. Más allá de la realidad financiera de cada una, que desconozco, la introducción de los monopatines en la ciudad supuso grandes retos, no por tratarse de un servicio nuevo sino de una modalidad nueva de consumo.

Por un lado, los emprendedores se las vieron con el “deber ser” y aparecieron los problemas relativos a la legislación, que siempre es necesaria pero que, conforme avanza el mundo, cada vez corre de más atrás a los hechos. Por otro lado, estuvieron los problemas ligados al “ser”, es decir, la realidad del comportamiento: a la civilidad efectiva.

Con esto me refiero a los monopatines maltratados, “ahogados” y a los publicados en MercadoLibre. Hablo de quienes no los cuidaron, o los dañaron porque sí; porque los sentían más ajenos que propios.

En síntesis, creo que como montevideanos no fuimos capaces “apropiarnos” de esta nueva tecnología del modo en nos hubiese sido más beneficioso. Más allá de los monopatines rotos, el problema de fondo es la respuesta que damos a quienes nos acercan proyectos innovadores. A quienes apuestan por un diseño económico más sustentable, por un uso social más inteligente de la riqueza.

¿Cuántos problemas podrían resolverse de manera más eficiente si estos proyectos que difuminan la línea entre uso público y privado no tuviesen que contemplar “el daño porque sí”? ¿A cuántas soluciones mucho más eficientes accedería la ciudadanía si cuidásemos como propias las herramientas de uso público? ¿Hasta cuándo no vamos a poder hacer un uso social de tecnología (que ya existe), solo porque es más fácil de romper que un banco de hormigón? Creo que aún nos falta mucho por cambiar: desde la legislación y desde el ser.

Por otro lado, sigo creyendo que los monopatines fueron el primer envión de un cambio inevitable. Un cambio hacia un modelo de consumo más eficiente y cómodo. Un modelo que esquiva los inconvenientes de ser propietario y amortiza, entre todos los usuarios, aquellos costos inevitables.

Este camino ya ha empezado a recorrerse y por más monopatines ahogados es imposible desandarlos. A nadie se le ocurre, por ejemplo, abandonar el sistema social de *containers* de basura porque algunos de ellos aparecen incendiados.

De todos modos el problema persiste y cabría preguntarse ahora ¿quiénes, y por qué incendian *containers* y ahogan monopatines? Ciertamente no son los vecinos que salen a tirar la basura en Malvín ni los jóvenes asistentes contables que van de una oficina a otra por las ciclovías de Ciudad Vieja.

Quienes incendian *containers* y ahogan monopatines son aquellos que además de no sentirlos propios, saben que nunca tendrán una bolsa de residuos domésticos ni celulares con 4G. Contenedores, monopatines y demás tecnologías, les son ajenas. Son propios de la sociedad que los margina.

Los últimos monopatines se retiraron de circulación a comienzos de este año. Quizá el proyecto no haya sido viable en nuestra ciudad, o en ese momento. Incluso de haberlo sido la pandemia hubiese presentado nuevas dificultades. Así y todo, el camino hacia modelos sostenibles se vislumbra cada día más claro e inevitable.

Insisto de nuevo en la necesidad de brindar la mejor recepción posible a quienes se esfuerzan por sacar la tecnología a la calle y buscan integrarla en la vida pública. Todos los conflictos respecto a su responsable y ciudadano no hacen más que develar el problema que subyace: la inclusión.

Preguntémonos por último si es que una misma sociedad pueden convivir marginalidad y monopatines inteligentes.