Cómo poner la ciudad al servicio de las personas en la desescalada

Isabela Velázquez

En estos tiempos difíciles en que hemos perdido, además de 250.000 vidas (de momento), las certezas, la sensación de seguridad y, de nuevo, el rumbo de la economía, nos encontramos en el momento de abrir caminos entre la maleza, de tomar decisiones rápidas en un contexto de datos cambiantes, de redefinir nuestros modos de vida y nuestros planes para salir de esta situación de riesgo crítico. Es urgente sustituir el miedo por la precaución y recuperar el difícil equilibrio entre la seguridad y la calidad de vida a la que estábamos acostumbrados.

Desde el urbanismo y la movilidad, hay cambios latentes y decisiones que tomar porque la forma de trabajar, de movernos, de relacionarnos, de organizarnos y de usar el espacio público va a cambiar forzosamente mientras las normas de seguridad y distanciamiento se mantengan como las únicas viables para defendernos de esta pandemia o de riesgos similares.

Normas de convivencia que ponen en cuestión algunos de los principios básicos en los proyectos y estrategias de mejora de la ciudad. Y que limitan severamente algunas actividades esenciales. Todo ello sin olvidar que, tras la cortina del COVID-19 que absorbe toda la atención en estos momentos, siguen agazapadas las amenazas relacionadas con la emergencia climática o con las otras crisis latentes que, según nos avisa la comunidad científica, puedan emerger también en un futuro próximo.

En este momento de desescalada, ya se están desarrollando en todas las ciudades estrategias para atemperar los efectos de esta nueva convivencia. Hay medidas claras en el campo de la movilidad que muchas ciudades están poniendo en marcha con prontitud. La movilidad activa ofrece todas las garantías: si una gran parte de los viajes se pudiera hacer caminando o en bicicleta, incluso otros vehículos personales, no solo se ganaría en salud, sino que se descongestionaría el transporte público y se utilizaría menos el vehículo privado. No hay que olvidar que, como sugiere un reciente estudio de la Universidad de Harvard, se asocia una mayor mortalidad del COVID-19 a una mala calidad del aire.

El transporte público tiene que repensar todo su funcionamiento para abordar la menor oferta que se deriva de las medidas de distanciamiento. El gran salto en planificación y organización de los viajes, que englobamos en el concepto de Movilidad como Servicio (MaaS), tiene ocasión de ponerse a prueba para conseguir esta adaptación, manteniendo el nivel de servicio necesario para que la ciudad funcione. La relación directa con los usuarios y la información en tiempo real ofrecen posibilidades de pilotar este cambio, junto a la organización de frecuencias y servicios atenta a las necesidades de las personas.

La multimodalidad incluye al vehículo privado en los tramos en que realmente sea la opción más adecuada y teniendo en cuenta que, si a nivel individual puede ser una solución, para la ciudad la movilidad motorizada es más bien un problema.

Conseguir este equilibrio en la forma de moverse en la ciudad incluye otros vectores que están relacionados con la ubicación de las actividades, con los horarios, con el viraje a la teleactividad y hasta con el reparto de responsabilidades. Es por ello por lo que se precisan soluciones de fondo para que las medidas urgentes sean realmente efectivas.

Las medidas temporales, el urbanismo táctico cuenta con una experiencia acumulada de valor para el momento actual. Los cambios para ampliar aceras, instalar redes ciclistas o calmar el tráfico con soluciones rápidas y de bajo presupuesto que están ya en marcha en varias ciudades y van a ser también experiencias de las que sacar conclusiones. Afortunadamente hay mucho trabajo de planificación realizado que puede dar coherencia a estos planes de urgencia.

En este repensar la ciudad afortunadamente se están recuperando estrategias más ambiciosas sobre cómo reorganizar las grandes ciudades que parten de un urbanismo centrado en el coche y la especialización de usos, errados de base. Conceptos como la ciudad del cuarto de hora, que se propone desde París, la ciudad de las cortas distancias que sugerían las ciudades alemanas, o la ciudad de los 5' (al transporte público) de las ciudades nórdicas son sugerencias válidas para una descentralización necesaria. También la reorganización en supermanzanas o islas ambientales de algunas ciudades españolas animan a pensar en un entorno más amable, de cercanía para la mayoría de las actividades de la vida cotidiana en que sí sería posible esta movilidad con prioridad para el caminar y la bicicleta.

Para avanzar en este sentido, es necesario mejorar la calidad de vida en los barrios periféricos. Podemos imaginar una ciudad de proximidad en el entorno de las múltiples oportunidades de las zonas centrales de la ciudad, pero es difícil hacerlo en barrios en que no hay apenas oportunidades de trabajo, el espacio público sigue secuestrado por coches aparcados o circulando (a menudo en trayectos de paso) o la accesibilidad no está bien resuelta siquiera entre sus diversos ámbitos.

Tras las medidas temporales, ya estamos hablando de las inversiones públicas para abordar la crisis económica y de empleo. En las mesas de la administración hay planes de regeneración urbana, de mejora de los espacios públicos, de impulso de la economía circular, laboratorios vivos asociados a proyectos europeos, estrategias de carbono cero, planes de renaturalización y lucha contra el cambio climático en todas las ciudades. Y hay un acuerdo sobre la Agenda Urbana como marco de las acciones en las ciudades.

¿No es tiempo de actuar, de poner en marcha todo este trabajo acumulado en una mejora real de los barrios? Poner el urbanismo al servicio de las personas puede ser la hoja de ruta para que cada euro invertido en este tiempo de recuperación tenga efectos de inclusión social, de mejora ambiental y recuperación económica realmente positivos a largo plazo.

Isabela Velázquez es consultora de la red Gea21 y coordinadora técnica del proyecto CIVITAS ECCENTRIC. Artículo publicado por la Fundación Conama en su serie de *Reflexiones del sector ambiental sobre la crisis del coronavirus*.