

45º Congreso INTA. Lisboa e Oeiras, 9-11 de marzo de 2.023.

“Da Cidade à Civitas”.

Cuidar de la Ciudad y devolver-se-la a sus habitantes.

La Ciudad Post-COVID: Nuevos desafíos en relación al entorno urbano y la movilidad.

Francesc X. Ventura i Teixidor, Arquitecto y Dr. en Ingeniería del Territorio.

Índice:

1. La imposibilidad de identificar un “modelo de ciudad” y mucho más de “ciudad post-covid”.
2. ¿Estamos ya en el Post-COVID? ¿O sólo en las sucesivas fases de reequilibrio?
3. Un escenario global complejo a lo largo de los últimos 20 años.
4. Una consideración especial a la toma de consciencia ambientalista.
5. Históricamente, cualquier pandemia ha resultado un factor de aceleración de la evolución social.
6. ¿Cómo estaban “nuestras” ciudades en 2019?
7. ¿Y cómo estaba la Movilidad en 2019?
8. Llegó la Pandemia COVID-19.
9. ¿Qué nos está quedando tras la COVID-19 en relación a la ordenación urbana?
10. Cambios en el ámbito de la movilidad.
11. El modelo complejo de interacción post-covid y cambio climático.
12. Una última reflexión sobre la “No-Movilidad”.

1. La imposibilidad de identificar un “modelo de ciudad” y mucho más de “ciudad post-covid”.

El 60% de los 8.000M de seres humanos que poblamos la Tierra (un.org, 2022) vivimos en medio urbano. Pero con una diversidad tal de rangos de población, densidades, topografías y topologías, estructuras organizativas, niveles de infraestructuras y servicios, de rentas y de formación, valores ideológicos, culturales y sociales, etc., que no permite plantear un “arquetipo” único de ciudad. De la misma manera, la reciente pandemia de la COVID-19 ha afectado (¡está afectando!) de maneras muy diversas a los habitantes de estas urbes. También por esta variedad de razones climatológicas, antropológicas, de preparación sociosanitaria, de responsabilidad político-institucional, de disponibilidad de recursos (públicos y privados), de aceptación de las reglas sociales, de funcionamientos de los mercados, etc., hemos percibido (unos y otros) que, allí o acá, las cosas se hacían mejor que “aquí” (el aquí de cada uno).

Además, lamentablemente, aún no hemos llegado tan siquiera a consolidar un “modelo de evaluación” que nos permitiría parametrizar los efectos de determinadas políticas y sus consecuencias encadenadas, en función de determinados contextos territoriales y sociales. Creo que aún falta mucho para que, planetariamente, seamos capaces de objetivar científicamente estos procesos de mutación que, muchos (¿todos?), intuimos o percibimos que se están produciendo en nuestras ciudades.

Es por ello por lo que, finalmente, sólo acabamos teorizando sobre “nuestra ciudad”. En mi caso la ciudad evolucionada históricamente desde la cultura grecolatina, en Europa Occidental.

2. ¿Estamos ya en el Post-COVID? ¿O sólo en las sucesivas fases de reequilibrio?

Es este otro debate candente. ¿Está superada la pandemia? Probablemente, en términos estrictamente clínicos, o ha mutado a formas que generan niveles estadísticos de muertes y dolencias graves sanitariamente equiparables a otras epidemias cíclicas. En este sentido, debe ponerse en valor el esfuerzo realizado por las instituciones de salud para frenar primero, y reducir después los efectos sobre la población (la que no había desaparecido aún) de las primeras variantes de la COVID-19. Por ello no deberíamos considerar equiparables los episodios del año 2020 a los actuales, aun sin negar que se siguen produciendo contagios, y que todavía debería ser muy necesario mantener protocolos de prevención, que afectan a nuestro comportamiento social en medio urbano.

Lo que no se pone en duda ya es que los efectos de la COVID sobre el comportamiento de la sociedad, la economía o muchas actividades sociales, siguen desarrollándose. Estamos en una “fase de reequilibrios”, como se proponía en el estudio “Tras la respuesta a la emergencia: Estrategia para el transporte público frente a la pandemia del SARS-CoV-2”. Mobility Institute Berlin, MIB (2020).

Este va a ser uno de los ejes de la presentación: Cómo muchas medidas implementadas durante las fases críticas de las sucesivas oleadas de contagios, están transformando hábitos y procesos, acelerando transformaciones o fomentando la obsolescencia de modelos de conducta aparentemente muy consolidados, incluso legal y jurídicamente (directa o indirectamente). Y cómo algunos de estos cambios generan otras sinergias, que a su vez realimentan nuevos procesos evolutivos, aparentemente no vinculados a la pandemia. Espero poder ser suficientemente descriptivo y aclaratorio sobre esta afirmación con algunos ejemplos concretos.

3. Un escenario global complejo a lo largo de los últimos 20 años.

La Pandemia no nace como un suceso aislado del funcionamiento global de nuestro mundo. Desde el cambio de siglo, y más concretamente en la segunda mitad de su primera década, se han venido sucediendo impactos que nos están provocando

sentimientos generales de inestabilidad y fragilidad, en un mundo cada vez más globalizado: Crisis migratorias, en el Mediterráneo, pero también en otras áreas como Latinoamérica o Sudeste Asiático. Gran desestabilización financiera 2007/8. Restricciones de soberanía económica y presupuestaria en el ámbito UE. Auge del coste de determinadas materias primas y carburantes y problemas de desabastecimiento en determinadas cadenas de producción y consumo. Guerra en Ucrania (pero no el único conflicto bélico). Cambios de orden político en diversos países y en la Geopolítica global (China, India, Turquía, Brasil, Brexit, USA...). Y a nivel estrictamente europeo, los efectos de los impactos COVID, en forma de Fondos de Recuperación y Resiliencia “Next Generation”.

4. Una consideración especial a la toma de conciencia ambientalista.

Los conceptos cambio climático, calentamiento global, agotamiento de recursos naturales, contaminación y polución, aparecen ya en la segunda mitad del siglo pasado y se popularizan gracias a las 27 “Cumbres”, desde Río (1992), hasta Egipto (2022). Pero la noción de “Emergencia climática” se refuerza institucionalmente también en este primer cuarto de siglo. En él se diseñan estrategias de cambio global de las políticas ambientales, que incluyen, especialmente, la implementación de una movilidad sostenible.

Aunque la Lucha contra el cambio climático y el fomento de la Descarbonización acaban eclosionando, precisamente, en este entorno “pandémico”. Con la proclama de la necesidad de reducción de emisiones de gases y partículas, cuando comprobamos como disminuyó la contaminación atmosférica debido a los confinamientos. En relación a la movilidad, es también paradigmática la apuesta legislativa de la UE, así como la dotación específica de recursos en los Fondos NG, por la electrificación de flotas, en un escenario 2035 (aunque ya empiece a ser matizado por presiones de los lobbies de la automoción).

5. Históricamente, cualquier pandemia ha resultado un factor de aceleración de la evolución social.

Dos textos han sido referentes para mí en este sentido: “L’endemà de les Grans Epidèmies” (El día después de las grandes epidemias), de José Enrique Ruiz-Domènech, y “Les grans epidèmies modernes” (Las grandes epidemias modernas), de Salvador Macip. Como las grandes guerras, los cataclismos naturales o las crisis económicas globales, nuestro mundo necesita también procesos brutales de selección de la especie para concretar grandes avances evolutivos. Es por ello por lo que ahora estamos asistiendo también a este cambio global en la conceptualización de las relaciones personales en el medio urbano. Y del proceso surgirá, una vez más, una nueva comunidad, mejor adaptada a los nuevos retos. Es nuestro “ciclo de la vida”.

6. ¿Cómo estaban “nuestras” ciudades en 2019?

Muchas, seguían envejeciendo; otras arrastrando problemas de inmigración poco regulada; algunas, afectadas por la “turistificación” y la gentrificación. Recuperándose de la crisis inmobiliaria del periodo 2007-8/2012-3, pero con escenarios de precios (tanto de venta como alquiler) que abortaban la mayoría de sueños de emancipación y consolidaban nuevas “tipologías” familiares (grupos de jóvenes compartiendo apartamento con un vínculo fundamental: el alquiler distribuido). Realmente preocupadas por los efectos de la contaminación ambiental, que “resolvían” fomentando el cambio modal “oficial” hacia el transporte público y apostando por la micro-movilidad (DOTS, DOMS, Ciudad paseable, Ciudad 15 minutos, Supermanzanas...).

7. ¿Y cómo estaba la Movilidad en 2019?

Creciendo hacia índices de motorización y de desplazamientos precrisis, o superándolos (el paro reduce la movilidad y la actividad la incrementa). Apostando por el transporte público de alta capacidad (a pesar del endeudamiento de los grandes operadores públicos). Impulsando cambios en la percepción social de la micromovilidad (nacía el patinete, se consolidaba la bici pública de alquiler y se multiplicaban las redes de ciclovías). Pero también apostando muy fuerte por el “vehículo autónomo”, en sus diversas categorías, por la sustitución de motorizaciones de combustión, por la implantación de diversas fórmulas de “coche compartido”, por el crecimiento de la logística y la distribución urbana de mercaderías (DUM). La idea fuerza del sector antes de la pandemia era: MAAS (movilidad como servicio).

8. Llegó la Pandemia COVID-19.

El efecto 2º trimestre de 2020. Con pocas semanas de diferencia, donde se pudo, el mundo se encerró en casa, a partir de finales de marzo. Nos dividimos entre los que no tenían más remedio que desplazarse y los que podían/debían evitarlo. Y así casi 6 meses, en sucesivas oleadas. De Este a Oeste. Con las particularidades de cada idiosincrasia y contexto sociopolítico.

Algunas imágenes de la primavera 2020: Las familias descubriéndose en sus casas (y constatando la inhospitalidad de muchas de ellas). Las calles y plazas vacías y los establecimientos cerrados. Las aulas perpetuamente vacías (¿irracionalmente vacías?). El transporte público funcionando, pero sólo para los servicios esenciales y con mensajes institucionales del tipo “No use el transporte público si no es imprescindible” (un impactante efecto disuasivo, que aún nos persigue). La gente buscando un perro para poder sacarlo a pasear. Los repartidores a domicilio, por todas partes y a todas horas, arriesgándose a contaminarse. El éxodo a las segundas residencias para “tener sol y jardín”. La aceleración tecnológica del sector telecomunicaciones (familiar pero también laboral) y la incapacidad para atender la demanda. El “descubrimiento” del teletrabajo. El sobrepeso y la necesidad de hacer ejercicio físico. La reducción de la siniestralidad

viaria (aunque menos accidentes, pero más graves). El incremento de la violencia de género en ambientes familiares (aunque con pocas denuncias). El reconocimiento ciudadano al personal sanitario y la socialización de balcones y terrazas (fue convivir en la distancia).

Especialmente: La pureza del aire en medio urbano y la reducción de la contaminación atmosférica y el reencuentro con el “espacio público” (en los periodos de cierta flexibilidad). Pero también la muerte de muchos ancianos y personas de frágil salud y las estadísticas de evolución de la pandemia; cómo nos contábamos (y las situaciones personales; el no poder despedir a los seres queridos).

Sucesivas oleadas hasta mediados de 2021. A medida que las autoridades sanitarias avanzaban en los procesos de vacunación, o que remitían los picos, cada vez más todos queríamos “bajar a la plaza”. Aprendimos a querer a nuestros paseos, parques, plazas y jardines. Hay que reconocer que la ciudad se adaptó muy rápidamente a esta necesidad, el Urbanismo “táctico” realizó su función entonces. Y se retiró al coche de la vía pública (nunca antes con tanta agilidad). La frase afortunada: “del estacionamiento a la terraza” (porque estaba limitado el aforo en el interior de los locales y la gente necesitaba volver a interactuar). La sección vial sufrió un cambio que ya es irreversible.

Escenarios del fin del periodo más crítico. Lo más triste: una reducción sustancial del tramo de población de más de 70/80 años; un cambio perceptible en la pirámide de edades (¿también de las fecundaciones?).

9. ¿Qué nos está quedando tras la COVID-19 en relación a la ordenación urbana?

La consolidación de las diversas formas de “virtualidad” en nuestras relaciones. Teletrabajo, telediagnóstico, e-commerce, educación a distancia. Ello comporta una nueva visión del propio concepto trabajo, del lugar de trabajo, del itinerario al trabajo, del cómputo del tiempo trabajado, de la evaluación del rendimiento en el trabajo. Y lo mismo ocurre en relación a los otros ámbitos: ¿Cuándo se decide y cuando se materializa la operación de compra? ¿Cómo opera la cadena de garantías y devoluciones? ¿Se despersonaliza la relación sanitario paciente? ¿Se puede garantizar de verdad la confidencialidad de los datos clínicos?

La diversificación de usos de la ciudad edificada. Estos cambios, muy evidentes en según qué entornos, influyen sobre el uso de los espacios urbanos, los privados y los públicos. Superficies edificadas infrautilizadas; necesidad de mayor flexibilidad en la organización de los espacios de uso común o restringido. Distanciamiento social en recintos cerrados. Utilización del espacio viario y del destinado a las operaciones de carga y descarga de manera diversa a lo largo del uso horario. Introducción más generalizada de la variable tiempo en la ordenación de la circulación y el estacionamiento.

En especial también, una nueva configuración de los recintos “estaciones, intercambiadores y aparcamientos”. Tuvimos que adaptarlos a otras funciones, cuando a lo largo de un año ni entraban ni salían personas o vehículos de ellos. Hoy se están

reconvirtiéndolo en “contenedores de servicios de movilidad”: alquiler de todo tipo de vehículos, con y sin conductor; distribución y recogida de paquetería; trasteros y guardamuebles; recarga de vehículos eléctricos; servicios personales; etc. Se trata de unos activos, a menudo situados parcialmente en el subsuelo urbano, de un gran valor estratégico, pero también económico, que hay que seguir optimizando.

En determinados entornos, la reducción del gap de analfabetismo digital (aunque en otros se haya incrementado). Es, quizás, uno de los cambios más dramáticamente perceptibles. Mientras una parte de la sociedad ha tenido la necesidad y podido adaptarse a la digitalización global, otros han quedado al margen. Por razones socioeconómicas, de capacidad intelectual, de ciclo biológico... ¿Cantos mayores pudieron mantener el contacto con sus nietos durante la pandemia y siguen haciéndolo? ¿Y cuantos han desaparecido sin volver a ver su sonrisa? Mirando al futuro, ¿seremos capaces de dotar a toda nuestra trama urbana de un estándar de señal de fibra, voz y datos, con un umbral mínimo que permita a cualquier ciudadano tener un nivel de conectividad a redes adecuado para su desarrollo personal? ¿aprendimos este mensaje de la COVID? ¿Reconocemos que en pleno siglo XXI son tan necesarias el agua y la electricidad como internet?

Una “nueva” sección de calle: más espacio para el peatón y el estar, menos áreas de estacionamiento en vía pública e incluso reducción de carriles para el vehículo privado. La generalización de flotas de distribución de productos (las grandes cadenas, pero también los pequeños y medianos establecimientos que hubieron de adaptarse a la entrega domiciliaria) requiere de una nueva organización del espacio viario, en el que quepamos todos, aunque sea menos tiempo y a diferentes horas. Las diversas formas de transporte individual (alquiler de bicis y patinetes; pero también motocicletas o VTC) necesitan corredores de paso dedicados (aunque sean parcialmente compartidos) y zonas de espera y estacionamiento próximas a los orígenes y destinos finales.

Y específicamente hay que dotar de un escenario preeminente al sistema de Transporte Colectivo, que aún está herido, financieramente y en cuanto a la confianza social (la inseguridad biológica derivada de las prevenciones a que antes aludimos). Sólo se recuperará y fortalecerá si colectivamente todos renunciamos a una cuota de espacio de calle, para que el transporte colectivo, en sus diversos modos, disponga de espacio suficiente y tecnologías facilitadoras, que le permitan circular a velocidades comerciales “superiores” al vehículo privado. La electrificación reduce emisiones, pero hay otros tipos de contaminación, derivados de la congestión viaria. Y esta, lo descubrimos con la pandemia, sólo se reduce limitando el número de vehículos.

Mayor concurrencia en el espacio público, aunque también con un cierto “distanciamiento “social” (¿nos tocamos menos?). El modelo urbanístico derivado del Movimiento Moderno y las New Towns promueve una tipología de espacio público de grandes dimensiones, en la que el contacto físico, social, excepto en situaciones de grandes eventos, puede ser evitado. Sin embargo, la ciudad paseable, la diseñada para favorecer la micromobilidad (DOMS), exige una mayor densificación y una interrelación entre usos y actividades (más parecida a la ciudad de factura histórica). Necesitamos

ahora ser capaces de revisar de nuevo estos conceptos, para hallar un punto de equilibrio, que nos permita, a la vez, ofrecer “seguridad”, en todas sus acepciones (criminalidad, vialidad y seguridad biológica), y crear condiciones de desarrollo de una movilidad eficiente, que minimice los desplazamientos motorizados, sin reducir las expectativas de intercambio cultural, social y económico, en medio urbano. Éste debería ser otro de los escenarios de mejora de la ciudad apprehendido del periodo COVID.

Selectividad para la elección de alternativas de ocio, cultura y relaciones sociales (las cenas de amigos en casa; escoger el concierto o el partido en base al riesgo de promiscuidad). Del mismo modo que en relación al uso “anónimo” de la ciudad deberemos reformular los espacios de intercambio, en el uso “personalizado” este cambio está ya resultando mucho más predecible. Hemos incorporado como criterio de selección (aunque muchas veces utilicemos eufemismos) el del riesgo potencial de promiscuidad. Luego, para mantener un tono vital público intenso, deberemos crear escenarios de “confianza”, que habitualmente consisten en la reducción de aforos y el incremento de espacio individual, el control sanitario, la limpieza, el tratamiento del volumen de aire concentrado, los protocolos de atención al visitante, etc. Se trata de un proceso “sutil”, que no siempre es fácilmente detectable, y que tampoco afecta por igual a cualquier colectivo social, pero aparecen ya proyectos de nuevos equipamientos, en los que podemos apreciar, destacados, los rasgos de este diseño más “saludable”.

Una mayor flexibilidad. Hemos incorporado este concepto a muchas de nuestras actividades. Acudimos a muchas citas y eventos bajo “criterio de flexibilidad”, para minimizar riesgos y porque nos lo permite el poder compaginar presencialidad y virtualidad. Esta flexibilidad se está trasladando también al uso del espacio urbano. En los horarios de apertura de determinados equipamientos (parques, zonas deportivas), de los centros comerciales (apertura en días feriados), las consultas médicas o los servicios personales, etc. Por ello hemos de avanzar en un concepto de ciudad 24/365. El flujo días laborables y fin de semana festivo, que condiciona tantas actividades (o los largos periodos de vacaciones estivales) quizás tengan los días contados. Este cambio afectará a las relaciones laborales, a los consumos de energía y clima, a los periodos de amortización de activos, a su mantenimiento y puesta al día, pero posiblemente la ciudad cada vez “duerma menos”.

10. Cambios en el ámbito de la movilidad.

La recuperación de la movilidad privada. Mientras al transporte público le cuesta recuperar índices 2019, el tráfico privado motorizado ya ha superado, en la mayoría de zonas, los niveles pre-pandemia. Se ha vuelto a perder la pureza del aire, aunque continúe la emergencia climática (sequía, frío polar). Este avance, a pesar del incremento, también notorio, de los desplazamientos en modos “amables”, puede ser debido, por una parte, al efecto flexibilidad, al que antes nos referíamos, que requiere de un número más elevado de entradas y salidas del “hogar” y produce también una reducción del nivel medio de ocupación de los vehículos (NMO), por la dificultad

intrínseca de conciliar horarios (malos tiempos para el coche compartido). Por otra, porque la mayoría de los usuarios de vehículos personales, proceden del transporte público o del caminar, y son pocos los trasvases desde el coche. En tercer lugar, por la migración derivada de la inseguridad subjetiva del transporte colectivo. Y finalmente, porque, a pesar de los altos costes de los carburantes, la reactivación económica post-covid, como comentábamos anteriormente, es un factor que siempre incrementa el tráfico rodado.

Las “nuevas” tensiones en tecnología y carburantes. En el ámbito UE el impulso derivado de los Fondos Next Generation para la Recuperación, se ha visto frenado por el efecto combinado del incremento de la inflación (las mayores tasas desde la IIª Guerra Mundial), los tipos de interés, el precio y escasez de combustibles y otras materias primas y, definitivamente, la guerra de Ucrania. Aun así, se está realizando un gran esfuerzo inversor en políticas ambientales y tecnológicas, que conduce a otro “escenario de cambio”, que se superpone al post-covid y crea sinergias con él.

La inflación y la escasez y precio de los carburantes, junto con la necesidad de luchar contra la emergencia climática, han provocado dos tipos de cambios acelerados en varios países:

Las rebajas o incluso la gratuidad del transporte público, como mecanismo para favorecer las economías más frágiles, que permite inducir recuperación de la demanda, aunque en ciertos entornos este mecanismo puede crear nuevas tensiones financieras y presupuestarias públicas, un mayor endeudamiento del sector o la descapitalización y el envejecimiento de los activos de algunos operadores (“pan para hoy, pero hambre para mañana”, en un entorno de teórica liberalización de sector).

Una apuesta decidida por la electrificación total de la producción de nuevos vehículos. En el horizonte 2035; excepto si es posible garantizar la disponibilidad de combustibles sintéticos, que permitan mantener motores de combustión, con emisiones realmente “0”. Este drástico escenario va a comportar, en cualquier caso, un efecto “discriminatorio” en la Sociedad. Amplias capas sociales no van a poder adquirir, mantener, ni utilizar los nuevos vehículos (que no serán más económicos). En consecuencia, volveremos a segregar personas y actividades en función de escenarios de delimitación ambientalista.

La conducción “autónoma” en stand-by. Hace tan sólo cinco años los grandes fabricantes de vehículos y las corporaciones tecnológicas impulsaban diversos proyectos de robotización del manejo de vehículos, que iban casi siempre acompañados de otras formas de su tenencia y disfrute. Se trataba de una nueva era en materia de automoción, que requería de complejas infraestructuras de apoyo, de nuevos conceptos de gestión de flotas, e incluso de una específica y compleja regulación de uso y responsabilidades. Se abrieron muchos frentes y a algunos nos pareció que era la oportunidad para “democratizar” la oferta de servicios de voz y datos en medio urbano. Si había que balizar completamente la red viaria, hasta alcanzar cualquier punto de la trama de calles, la señal podría ser ofrecida a todos los ciudadanos, no sólo a los que conducen por ella,

también a los que en ella viven o trabajan. Por razones diversas, entre ellas quizás también el temor a compartir vehículo con desconocidos, estos proyectos, al menos, han perdido su glamur publicitario. Y la digitalización del conjunto de la ciudad también.

11. El modelo complejo de interacción post-covid y cambio climático.

A lo largo de la intervención se ha hecho énfasis en como los impactos COVID han acelerado otros procesos de cambio previamente iniciados (el teletrabajo, por ejemplo). Pero quizás ha sido en el ámbito de la lucha contra el cambio climático en el que más claramente se percibe esta sinergia.

Los compromisos de Kioto y París, la Directiva europea de calidad del aire y el reciente Pacto Verde Europeo, marcaban ya una senda de limitación de emisiones, en escenarios 2030/2050. Sin embargo, la constatación que cerca del 30% de los gases de efecto invernadero proceden del sector transporte y que, durante los confinamientos, la pureza y calidad del aire fueron incuestionables, gracias a la drástica reducción del parque de vehículos en circulación y a la ausencia de congestión viaria, han dado un nuevo y más justificado impulso a todas las políticas de limitación de circulación de vehículos de motorización fósil en nuestras ciudades. En España es paradigmática la promulgación de la Ley de Cambio Climático, con la obligación, para este mismo año 2.023, de que todas las ciudades de más de 50.000 habitantes dispongan de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE).

En un sentido parecido, los Fondos NG (los fondos COVID de la UE) promueven todo tipo de actuaciones tendentes a implementar cambios estratégicos en la industria automovilística y en la estructura del parque vehicular, tendentes a minimizar el porcentaje de vehículos de combustión fósil. También son objeto de substanciales ayudas aquellos proyectos de transformación urbana que conducen a escenarios pacificados, libres de vehículos privados y en entornos “0” emisiones (proyectos DUS 5000).

En definitiva, aquel urbanismo táctico, que hubo de improvisarse para dar respuesta a las necesidades de espacio público de relación, durante los periodos de apertura tras cada oleada de confinamiento, se está consolidando como una opción de transformación urbana (nuestras supermanzanas, por ejemplo), en la que el peatón adquiere una mayor preeminencia, junto a la movilidad sostenible, y en el que el vehículo privado es relegado al papel de proveedor de servicios y para trayectos intermunicipales.

12. Una última reflexión sobre la “No-Movilidad”.

Hace años que existe una corriente social que propugna un aislamiento individual respecto de la colectividad. Personas que, por unas u otras razones, optan por desarrollar su proyecto vital, sin contacto físico con el resto de ciudadanos, desde la

“virtualidad”. Este fenómeno ha sido calificado a menudo como antisocial e incluso patológico.

Sin embargo, la COVID nos ha obligado, a todos, a permanecer aislados por largo tiempo. E incluso ha modificado legislaciones básicas, que consagraban el derecho al libre desplazamiento, para que tuviéramos que permanecer confinados. Hemos pasado del derecho a la libertad de movimientos, a la obligación de no desplazarnos, por motivos de seguridad colectiva.

En este contexto, además, nuestras colectividades han tenido que adaptarse rápidamente para continuar ofreciendo los servicios básicos (y muchos no tan básicos) a aquellas personas que no estaban autorizadas a salir de casa (o que luego preferían no salir). Hoy, como hemos destacado a lo largo de la intervención, en muchas de nuestras ciudades es perfectamente posible mantener una vida en plenitud sin necesidad de mantener contacto físico con nadie.

Luego, ¿estamos legitimando esta nueva No-Movilidad? ¿Ahora ya no es antisocial, ni tan siquiera a-social? ¿tienen los poderes públicos la obligación de prestar los servicios necesarios a quienes opten por este modelo de vida? ¿o de prever las condiciones en que les puedan ser suministrados?

Es evidente, desde mí punto de vista, que los cambios en la forma y función de un modelo de ciudad, en el que el porcentaje de población que no se relacione físicamente sea incremental, van a ser mucho más acusados que la mayoría de los hoy comentados.

Por ello, en una sociedad menos interrelacionada espacialmente, la organización y funcionamiento de sus actividades, entre ellas la movilidad, deberán ser profundamente reconfigurados.

Pero este ya es tema para otra intervención.

¡Muchas gracias!