

MEMORÁNDUM. COVID19: RECONEXIÓN

RECOMENDACIONES PARA LA NUEVA MOVILIDAD URBANA

La pandemia provocada por el Covid19 obligó a los gobiernos de todo el mundo a tomar decisiones drásticas relacionadas con la movilidad. Siguiendo el consejo de epidemiólogos y otros especialistas, los espacios de uso público pasaron a considerarse zonas de riesgo y se establecieron directrices encaminadas a minimizar en lo posible las terribles consecuencias de la circulación de un virus desconocido, cuya diseminación provocó un número considerable de muertes y el colapso de numerosos hospitales a lo largo del planeta.

Consecuentemente, el descenso de la actividad humana ocasionó la adopción de medidas económicas excepcionales derivadas de los principios de justicia social. Así mismo, una menor movilidad y producción trajo consigo la recuperación de la mayoría de los indicadores naturales anteriormente alterados por la contaminación generada por el uso masivo de automóviles y otras máquinas necesitadas de combustibles tóxicos.

Las ciudades son los principales escenarios de la inquietante situación derivada de la pandemia, ya que es en sus calles, plazas y establecimientos de uso público, donde se producen un mayor número de interacciones consideradas de riesgo, por lo que se determina que, entre otras medidas, haya de producirse un mayor distanciamiento social que el determinado por nuestras costumbres relacionales.

Cuando ha pasado ya un mes desde que se decretó el Estado de Alarma, consideramos interesante redactar este memorándum de recomendaciones en la línea de ir recuperando la normalidad y adaptar la movilidad urbana a unas nuevas coordenadas de uso del espacio público, con la perspectiva de mejorar su habitabilidad en general y de acompañar las previsibles medidas de distanciamiento que será necesario mantener hasta el reestablecimiento completo de la normalidad.

Cuando han transcurrido ya más de mes y medio desde que se decretó el Estado de Alarma, consideramos interesante impulsar este memorándum de recomendaciones en la perspectiva de ir recuperando la normalidad y adaptar la movilidad urbana a unas nuevas coordenadas de uso del espacio público, con el objetivo de mejorar su habitabilidad en general y de acompañar las previsibles medidas de distanciamiento que será necesario mantener hasta el reestablecimiento completo de la normalidad. Este memorándum se irá renovando cada cierto tiempo si las condiciones que impone la “desescalada” lo aconsejan.

1. APROVECHAR EL SHOCK

Una de las consecuencias del parón productivo está siendo la evidente recuperación ambiental de los espacios urbanos, contradiciendo a quienes quieren negar la relación entre contaminación ambiental y tráfico motorizado. La población está realizando importantes sacrificios, cuyas consecuencias están siendo en general beneficiosas para el medio. Las autoridades locales deberían aprovechar esa predisposición al cambio de hábitos para introducir modificaciones sustanciales en su movilidad con la finalidad de hacerla más amable con la naturaleza. En concreto, recuperar hábitos relacionados con el excesivo uso del automóvil privado, no es recomendable.

2. MANTENER AL PEATÓN EN LA BASE DE LA PIRÁMIDE DE LA MOVILIDAD

La situación de alarma social y algunos de los mensajes que aparecen en los medios pueden llevar a pensar que el coche es el modo de desplazamiento más seguro frente al contagio por la sensación de aislamiento que supone respecto al exterior. Esta idea no debe prevalecer sobre el primero de nuestros principios: una movilidad de base peatonal, ya que de lo contrario corremos el riesgo de retroceder en la consolidación del mensaje que tanto esfuerzo cuesta transmitir a la ciudadanía: caminar resuelve; la ciudad con menos coches es más ciudad.

La bicicleta, aliada fundamental de la caminabilidad, debe ser también especialmente promocionada y favorecida en esta situación de alarma, sin embargo deberían evitarse soluciones que mermen el espacio peatonal o la prioridad de quienes caminan.

La mayor utilización del coche privado supondría multiplicar los ya abundantes atascos, y las evidentes dificultades de desinfección de los automóviles particulares.

3. TÁCTICA DE URGENCIA: MÁS ESPACIO PEATONAL

Las nuevas condiciones de separación interpersonal nos obligan a disponer, al menos durante un periodo de tiempo seguramente largo, de mayor número de metros cuadrados de espacio público por habitante. En consecuencia con la recomendación anterior es necesario tomar medidas que garanticen que los desplazamientos peatonales pueden llevarse a cabo en condiciones de seguridad, lo que pasa necesariamente por el aumento del espacio peatonal en nuestras ciudades. Para ello recomendamos adoptar medidas tácticas, como las que ya se están llevando a cabo en algunas ciudades:

- Convertir el mayor número posible de calles en espacios sin tráfico a motor, limitando su uso al estrictamente necesario para el acceso a garajes, abastecimiento comercial, traslado de personas con movilidad reducida y seguridad pública, con la velocidad limitada a 10 km/h.
- Crear espacios compartidos con prioridad peatonal y máxima velocidad 20 km/h, como regla general en todas las calles de un solo carril por sentido de circulación, donde no sea posible aplicar la recomendación anterior. Se puede usar para ello la señal S-28 (Zonas 20), a falta de otra más específica.

- En el resto de calles, aumentar sustancialmente la anchura de las aceras suprimiendo líneas de aparcamiento y/o carriles de circulación. Ha de tenerse en cuenta que para cumplir con la denominada “distancia social” mínima de 2 metros en el cruce con otra persona necesitaremos aceras como mínimo de 4 metros.
- Se debe insistir en que las aceras no deben ser utilizadas como aparcamientos de motos o bicis.

Estas medidas pueden realizarse de manera sencilla y rápida, utilizando para ello simplemente señales adecuadas y conos, deben acompañarse de la información adecuada y del control de las autoridades a través de la Policía. (junto con una adecuada campaña de difusión de las medidas tomadas y la colaboración de la policía local).

Otra idea que puede resultar interesante para favorecer el comercio de proximidad y no incrementar la polución es limitar el uso de aparcamientos gratuitos de los contenedores comerciales ubicados en las áreas urbanas, con el objeto de disuadir del uso del coche para la actividad comercial.

4. INSTAURAR LA CIUDAD 30

Aplicar las medidas necesarias para convertir nuestras ciudades en Ciudades 30 favorecería la reducción de la presión sobre el sistema sanitario dado que La Ciudad 30 tiene probados beneficios para la salud pública, tales como la reducción del número de accidentes y la disminución del nivel de ruido y contaminación, y por extensión de las enfermedades derivadas de estos.

Resultaría una irresponsabilidad salir de esta situación crítica sin adoptar las medidas para convertir las ciudades en espacios amables reduciendo la velocidad máxima de circulación a 30 km/h en todas las calles y plazas, a 20 en los espacios de coexistencia modal y a 10 en las áreas de preferencia peatonal.

5. CALMAR EL TRÁFICO A MOTOR

En consonancia con la recomendación anterior es necesario tomar medidas que reduzcan el riesgo de accidentes en nuestras ciudades. Para ello se recomienda desarrollar planes para calmar el tráfico a motor, como la elevación de pasos de peatones en toda la ciudad, el estrechamiento de calzadas, eliminación de semáforos, etc. Diseño urbano capaz de convertir al coche en “invitado” en las ciudades, donde debe primar la prioridad peatonal.

6. ENSAYAR UNA NUEVA MOVILIDAD

Las medidas provisionales que se adopten deberían servir como ensayos para convertirlas en definitivas, consiguiendo así mejoras sustanciales para el medio ambiente urbano, la movilidad infantil, el uso de la calle como lugar de sociabilidad, el descenso de la violencia vial y la accesibilidad universal, con la que tan en deuda están la mayor parte de nuestras calles.

7. ESPACIOS PARA LA INFANCIA

La infancia es uno de los colectivos más afectados por los efectos del confinamiento. En la transición hacia la normalidad, los niños y niñas deberían poder salir a jugar a la calle lo antes posible, en las condiciones de seguridad que se determinen, sin embargo no todos tendrán plazas y parques cercanos a las sus hogares, por lo que se deberían recuperar calles en las que les sea posible jugar de forma segura. Un buen indicador de la atención a la infancia en la salida de esta crisis podría ser el porcentaje de población que dispone de un espacio público (parque, plaza, calle...) en la que niños y niñas puedan jugar de forma segura a menos de 5 minutos a pie de casa. Esta medida también favorecería la autonomía infantil.

8. REFORZAR EL TRANSPORTE PÚBLICO.

El transporte público es un medio fundamental en la lucha contra el cambio climático y para la recuperación de espacio público para las personas. Se debería evitar la pérdida de personas que habitualmente se desplazan en este medio a favor del coche. Para ello se recomienda reforzar líneas en hora punta, reservar carriles exclusivos para su circulación y sincronizar con semáforos. Las restricciones efectivas a la circulación de automóviles particulares serían un importante apoyo a este impulso del transporte público, que podría ganar en agilidad.

9. ABRIR PARQUES Y JARDINES

Abrir parques y jardines es una buena estrategia para favorecer la reconexión social y la vuelta al aire libre de toda la población en condiciones de seguridad. En estos momentos en los que se precisa más espacio público que nunca para poder disfrutar de él en condiciones de seguridad no es aconsejable prescindir de estos lugares; incluso son ya algunas las ciudades que han incorporado a su espacio público zonas privadas como campos de golf, igual que podemos encontrar hoteles convertidos en centros medicalizados.

10. CAMPAÑAS DE CONCIENCIACIÓN

Promover campañas informativas, publicitarias y multimediáticas que tengan como finalidad que los desplazamientos permitidos sean preferentemente en medios sostenibles y activos (a pie y en bicicleta). Estas campañas también podrían incluir contenidos enfocados a divulgar otros objetivos sostenibles, como el fomento del consumo de proximidad o aprovechar la reconexión de las ciudades para mejorar su habitabilidad en materias de contaminación aérea y acústica, calidad del espacio público, seguridad vial, accesibilidad, cohesión social, salud pública, etc.

11. PROMOVER EL CONSENSO POLÍTICO

Convertir la nueva movilidad en un plan de la ciudad por encima de los avatares políticos, intentando desde los gobiernos locales establecer acuerdos que alejen del disenso político las nuevas

condiciones de la movilidad, pensadas para aumentar la seguridad en las relaciones humanas y mejorar la calidad urbana.

12. VALENTÍA POLÍTICA

Vivimos un momento traumático. No podemos dejar pasar la oportunidad de reconvertirnos en algo mejor de lo que hemos sido. En ocasiones como esta debemos revalorizar la política como arma capaz de impulsar las aspiraciones colectivas. Los alcaldes y alcaldesas, concejales y concejalas, deben ejercer el liderazgo para provocar cambios positivos. Es más necesario que nunca.

En Pontevedra, a 4 de mayo de 2020

Miguel Anxo Fernández Lores



Presidente

Red de Ciudades que Caminan

Ana Montalbán Navas



Secretaria técnica

Red de Ciudades que Caminan