

CIUDADES PEQUEÑAS Y MOVILIDAD SOSTENIBLE POSTPANDEMIA

JUAN JOSÉ MORENO FIGUERAS

La presencia de la COVID 19 ha generado cambios radicales en la forma como se reproduce la vida urbana. La necesidad de garantizar distancia social se ha materializado en estrategias que han brindado mayor espacio a los peatones y movilidad activa.

LOS DESAFÍOS impuestos por la pandemia se dan en un contexto donde emergen nuevos paradigmas de ciudad, otras formas de entender y diseñar los espacios públicos se han instalado en el debate urbano. Estas proponen un nuevo paradigma de movilidad, apostando por la intermodalidad y poniendo el foco en el peatón para crear ciudades accesibles para todos y todas.

Estas nuevas visiones que apuestan por una ciudad a escala humana cobran fuerza en la discusión pública, las que se han mediatizado recientemente en conceptos como la “ciudad de 15 minutos”. Este concepto se popularizó después de que la alcaldesa de París, Anne Hidalgo, lo tomara como bandera para pensar una ciudad en donde, en no más de 15 minutos a pie o bicicleta, la ciudadanía pudiera satisfacer sus necesidades esenciales. La masificación del concepto ha significado también una apropiación acrítica, donde este es abrazado de forma transversal, sin que esto implique acciones concretas o estas sean más bien cosméticas, vaciándolo de significado. Es clave destacar que esta propuesta surge como una alternativa frente a la crisis ambiental, que entiende que es imperativo modificar nuestros modos de vida

y consumo, modos de producción y como estos se expresan en la cotidianidad urbana.

Frente a la irreversible urbanización del planeta, en donde se consolida un sistema de ciudades en constante expansión, tendemos a ver las metrópolis o grandes ciudades como el foco en donde pensar nuevas formas de organización territorial. El desafío de las “ciudad de 15 minutos” consistiría entonces en hacer sostenible la vida en grandes ciudades o, en el mejor de los casos, ciudades intermedias. Se hace pertinente en este contexto prestar atención a las ciudades pequeñas en tanto territorios que, por extensión y dinámicas sociales, presentan una oportunidad para pensar un sistema de movilidad sostenible sin grandes inversiones o reestructuraciones profundas.

El contexto chileno

Al revisar el contexto chileno en cuanto a políticas y estrategias de movilidad urbana a nivel nacional, solo durante la última década se identifican iniciativas que avanzan en esta dirección. Entre estas se encuentran la Política Nacional de Transporte (2013) y la Política Nacional de Desarrollo Urbano (2014). Si bien estos



Chañaral. Foto: Zaida Galaz.

instrumentos –y otros más recientes– señalan objetivos y lineamientos estratégicos, no se reflejan en políticas públicas concretas. Chile carece actualmente de una institucionalidad y un marco regulatorio que permitan avanzar hacia un sistema de movilidad urbana sostenible y una planificación urbana integrada.

Pese a lo anterior, se constatan avances en la construcción de un Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) en la capital del país. Santiago ha logrado levantar un sistema de transporte metropolitano con integración modal y tarifaria entre la red de metro y buses que se extiende por gran parte de la región. Los avances de este sistema conviven con los altos índices de inequidad social y ambiental. Recientes trabajos del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (CEDEUS, 2019) arrojan que el quintil de mayores ingresos se beneficia entre 2,5 y 7 veces más que el quintil de menores ingresos en diferentes dimensiones de movilidad urbana en esta ciudad. En términos de beneficios, la inversión en modos no motorizados y buses es baja frente a la realizada en autopistas, aun cuando los primeros modos son los más utilizados por el 20% de menor ingreso, mientras las autopistas son principalmente utilizadas por el 20% de mayor ingreso.

Sin embargo, la mitad de la población nacional no ha visto avances significativos en materia de transporte y movilidad en décadas. Descontando algunos planes y proyectos en curso, dirigidos principalmente para ciertas capitales regionales, las ciudades intermedias y, principalmente pequeñas, no han visto variaciones significativas en cuanto a sus patrones de movilidad. El desarrollo centralista del país se traduce en una desigual distribución de la inversión social en el territorio. Según información del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU) existen 11 000 localidades en el país con menos de 20 000 habitantes, representando un 22 % de la población nacional. Se hace pertinente entonces mirar estas localidades a través de nuevos paradigmas y conceptos presentes hoy en el debate respecto a las ciudades y territorios que imaginamos.

Chañaral como ciudad a escala humana

La ausencia de las ciudades pequeñas en el debate respecto a la construcción de ciudades a escala humana, no solo ha invisibilizado al 22 % de la población nacional; también ha soslayado la oportunidad de avanzar en esta perspectiva en asentamientos que, por extensión, hoy en la práctica ya se constituyen como “ciudades de 15 minutos”. El caso de Chañaral servirá para ejemplificar y poner en perspectiva dicho punto.

Chañaral es una comuna chilena, capital de la provincia homónima y parte de la región de Atacama, en el norte del país. Según el Censo de Población y Vivienda 2017, posee una población de 12 219 habitantes. La ciudad de Chañaral concentra más del 90 % de la población de la comuna. En cuanto a la accesibilidad del equipamiento urbano, casi la totalidad de las viviendas no superan los 1400 metros de distancia con los principales equipamientos educacionales, de salud y servicios públicos. Esta distancia expresada en tiempo de caminata sería inferior a 20 minutos, tiempo de viaje que en bicicleta no superaría los 5 minutos.

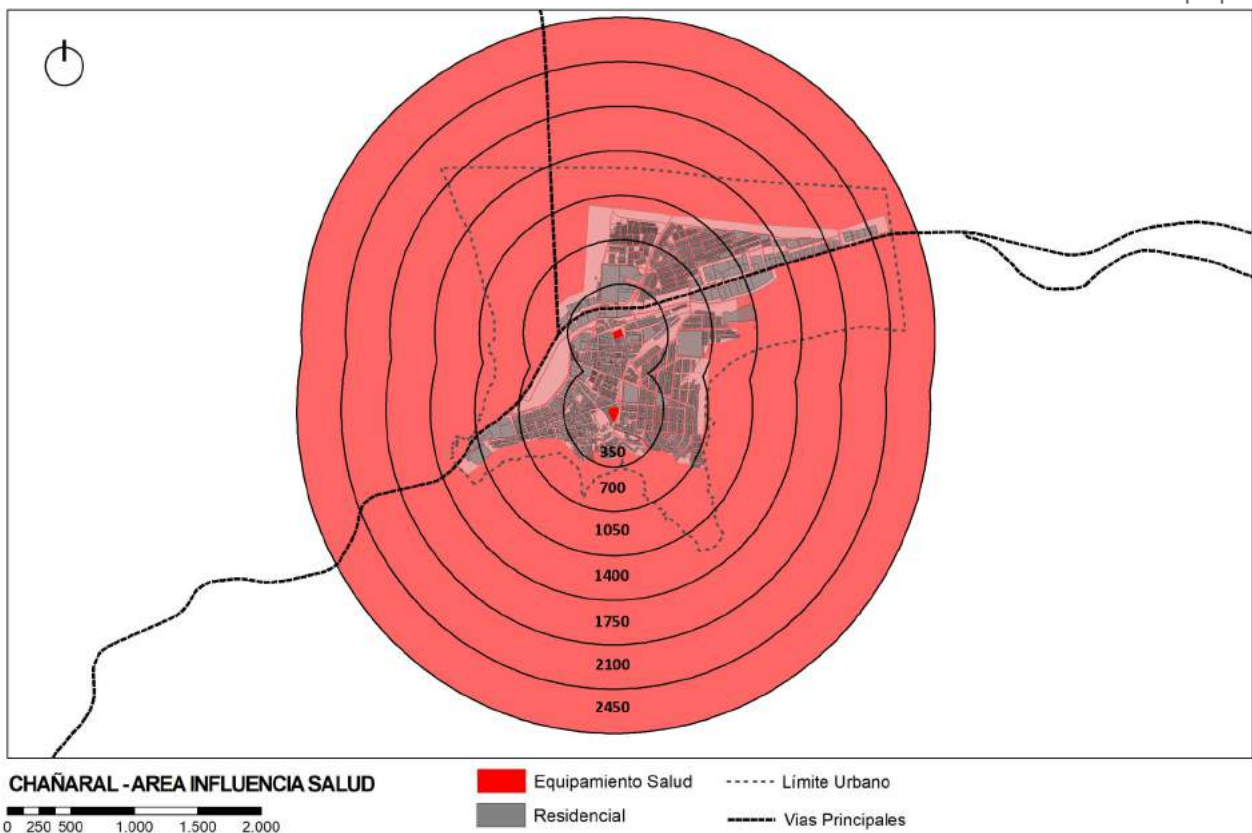
Si bien la morfología urbana de Chañaral permite pensar una ciudad que pueda ser recorrida a través de modos no motorizados de transporte, no existe política alguna enfocada en relevar esta condición y apostar por un sistema de movilidad sostenible. En la actualidad la mayoría de los viajes que se realizan en la ciudad se hacen en automóvil, ya sean vehículos privados, taxis o taxis colectivos. A pesar de que los tiempos de viajes permiten relevar la movilidad activa como modo prioritario, no existen espacios seguros para la bicicleta o el peatón que permitan recorrer la localidad de forma segura e inclusiva.

Las condiciones impuestas por la pandemia obligaron también a Chañaral a repensar el uso de los espacios públicos. La COVID 19 afectó fuertemente al rubro

gastronómico de la ciudad por la imposibilidad de funcionar en recintos cerrados. Frente esta situación se reordenó la calzada de la principal arteria comercial de la comuna (Merino Jarpa), en función de generar espacio para la instalación de mesas, en desmedro del espacio reservado para estacionamientos. La intervención implementada tuvo bastante éxito, activándose el espacio público antes reservado al automóvil y reactivando el rubro gastronómico del centro de la localidad. La medida, en principio resistida por algunos comerciantes, fue bien recibida por la comunidad, existiendo una crítica respecto al flujo de vehículos por la calzada por motivos de seguridad.

Otras experiencias nacionales en contexto de pandemia, como las ciclosendas de emergencia implementadas en la comuna de Renca, muestran que, con una baja inversión pública, 9 590 CLP por metro cuadrado, se pueden aumentar significativamente la percepción de seguridad y la disposición de la ciudadanía al uso de la bicicleta (CEDEUS, 2021). Cabe destacar que la Municipalidad de Renca implementó un piloto de 5 km de ciclosendas. Una intervención de esta escala en Chañaral sería suficiente para articular los principales sectores de la comuna, significando 40 km de ciclovías por cada 100 000 habitantes, más de 6 veces proporcionalmente respecto a la capital del país.

Chañaral. Área de influencia de los equipamientos de salud pública.
Fuente: Elaboración propia.





Intervención en la calle Merino Jarpa. Foto: Juan José Moreno.

Conclusión

En un contexto donde la crisis climática nos plantea desafíos ineludibles, se hace imperativo avanzar hacia un desarrollo que ponga a las comunidades y el medioambiente en el centro. Las ciudades, con sus diferentes escalas y particularidades, deben avanzar hacia sistemas de movilidad sostenible que permitan la construcción de territorios más justos y democráticos.

Las actuales condiciones impuestas por la pandemia pueden transformarse en una oportunidad para repensar los patrones de movilidad de nuestras ciudades de forma permanente. El reordenamiento del espacio público en beneficio de la movilidad activa debe prefigurar las ciudades pospandemia.

Bajo esta perspectiva, las ciudades pequeñas permiten avanzar en el corto plazo hacia sistemas de movilidad sostenible.

Referencias

- CEDEUS (2019) Las inequidades de la movilidad urbana. Brechas entre los grupos socioeconómicos en Santiago de Chile. Documento n°1 para Políticas Públicas. CEDEUS, 2019. Disponible en: https://www.cedeus.cl/wp-content/uploads/2019/04/Inequidades-MovilidadUrbana_CEDEUS_2019-1.pdf
- CEDEUS (2021). Ciclosendas en Renca: La pandemia como oportunidad. Documento para políticas públicas. CEDEUS, 2021. Disponible en: <https://www.cedeus.cl/ciclosendas-en-renca-la-pandemia-como-oportunidad/>

NOTA SOBRE EL AUTOR

Juan José Moreno Figueras es Arquitecto y Magister en Desarrollo Urbano de la Pontificia Universidad Católica de Chile. Diplomado en Derecho a la Ciudad y Producción Social del Espacio. Su experiencia profesional se ha desarrollado en el trabajo junto a comunidades, la elaboración e implementación de metodologías de participación y la planificación urbana y territorial. Director y Cofundador de la Corporación Ciudad Común. Activista político y social. Habitante de Chañaral, Atacama.