

Visión y experiencia respecto a la movilidad

Por Nick Tyler | Comendador de la Orden del Imperio Británico (CBE), Fellow of the Royal Academy of Engineering, Profesor cátedra Chadwick de Ingeniería Civil en UCL. Dirige el Laboratorio de Medio Ambiente y Movimiento de Accesibilidad para Peatones de UCL.

La visión

Antes de decir algo sobre la movilidad, necesito hablar sobre el concepto de 'la visión'. La visión es como un imán: atrae pensamiento, diseño, soluciones desde varias direcciones hacia su perspectiva única del futuro. En el caso de una ciudad, debe colocar a las personas en su corazón y luego considerar lo que es importante para mejorar la calidad de vida de estas personas. Para entender el papel de 'la visión' en su camino esclarecedor, se estudian ciudades que han tenido problemas, crisis, o que hacen grandes cambios y que han surgido (o están emergiendo) de estos estados para convertirse en ciudades que fomentan una buena calidad de vida.

Un camino interesante es encapsular la visión en nuestro 'modelo de 5 ciudades'. En este modelo, la ciudad es dirigida al mejoramiento de la calidad de vida de su población por medio de cinco lentes – 'ciudades'. La primera ciudad es 'la ciudad amigable', donde las personas confían entre sí, y el estrés está reducido: pueden cruzar la calle tranquilamente... La segunda ciudad, 'la ciudad activa e inclusiva', tiene actividades: económicas, educación, de ocio, deportivas; pero todas estas deben ser accesibles y asequibles para todos y todas, para asegurar el sentido de equidad. La tercera ciudad, 'la ciudad estética y pública', le da un sentido de propiedad y responsabilidad a los habitantes, dentro de una ciudad donde pueden sentirse orgullosos de 'su' ciudad. La cuarta ciudad es 'la ciudad saludable', que aumenta activamente la salud de los habitantes. La quinta ciudad, 'la ciudad en evolución', significa que la ciudad cambiará en el futuro, para satisfacer las necesidades futuras de las generaciones futuras, de modo que las decisiones que se tomen hoy deben dejar opciones viables para los habitantes del futuro.

Un aspecto importante de esta visión es que depende de la capacidad de los habitantes para satisfacer, física y mentalmente, sus aspiraciones de mejorar la calidad de sus propias vidas y, por lo tanto, la calidad social de su ciudad. Otro aspecto importante, entonces, es la movilidad, cómo se mueven las

personas y las cosas dentro de la ciudad, para facilitar el camino hacia el cumplimiento de las aspiraciones de las personas.

La movilidad

Primero, debemos eliminar una confusión entre 'la movilidad' y 'el movimiento'. El movimiento es el desplazamiento físico de personas u objetos de un lugar a otro. La movilidad es el concepto, más elevado, de habilitar a las personas para que puedan alcanzar y realizar una actividad, ya sea que involucre a una persona que se mueva hacia la actividad o viceversa. Por lo tanto, puede o no implicar movimiento físico, pero siempre implica la unión de personas y actividades. En el caso de la ciudad, esto significa tener los medios para habilitar y facilitar esa "unión" de una manera equitativa, es decir, accesible y asequible para todos y todas.

Esto implica que la ciudad debe tener los medios para proporcionar esa movilidad disponible y accesible, comenzando por la más básica, que requiere solo a la persona y sus capacidades, y avanzando hacia sistemas que requieren que las personas inviertan en medios de movimiento, tales como transporte público (que requiere el pago de tarifas), la compra de una bicicleta y, finalmente, como último recurso, la compra de un automóvil. Es necesario resaltar que la capacidad de caminar requiere de una infraestructura adecuada para los peatones, provisión para personas con capacidades diferentes para que aquellas con dificultades físicas, visuales, auditivas o cognitivas puedan alcanzar y hacer sus actividades. Esto incluye el diseño adecuado de la infraestructura peatonal, la disponibilidad y el diseño del transporte público, incluida su infraestructura, vehículos y operación, formas seguras de circular en bicicleta, etc., antes de introducir las necesidades del automóvil.

Sin embargo, es necesario crear un contrapunto entre los requisitos de esta "movilidad" y las cinco ciudades de la visión de alto nivel descritas anteriormente: ¿Cómo mantenemos la visión y, al mismo tiempo, proporcionamos la movilidad?

La respuesta a esta pregunta es pensar mucho más sobre las personas, los seres humanos, las especies *homo sapiens*, que constituyen la población de nuestras ciudades.

Los seres humanos

Hace 100.000 años, el cambio climático de esa época significaba que el bosque se había reducido. Por varias razones, el animal más exitoso en términos de supervivencia fue la especie *homo sapiens*, caminando sobre dos pies, con su gran campo de visión, su capacidad auditiva muy fuerte, su cerebro muy poderoso (para procesar todos estos datos en tiempo real), pero con debilidad muscular, visión débil por la noche, rango auditivo limitado, velocidad de marcha muy lenta, etc. Como resultado, los humanos solo podrían sobrevivir actuando juntos. Los humanos sobrevivieron porque eran una "especie social". Esto, junto con buenos medios de comunicación entre ellos y un sofisticado sistema de lenguaje, se convirtió en "un todo" ideal para la vida en el nuevo entorno. *Homo sapiens* podría haber sido diseñado para la sabana, en la cual surgieron hace 40.000 años.

La evolución se mueve muy lentamente. Todavía somos animales de la sabana. Sin embargo, las ciudades, a pesar de que comenzaron hace unos 10.000 años, en realidad solo se desarrollaron de la manera que ahora reconocemos hace unos 250 años, hace aproximadamente 8 generaciones. Estas ciudades "modernas" comenzaron debido al desarrollo de sistemas de energía artificial, inicialmente el control de la energía del agua y luego del vapor, lo que hizo que la concentración de las máquinas, y luego de las personas para operarlas, fuera deseable. Luego comenzaron las ciudades modernas, con casas concentradas y sus vías de acceso. Luego, debido al desarrollo de la tecnología, empezaron la llegada de vehículos, edificios más altos, calles para automóviles, etc., y así llegamos a las ciudades que hoy podemos reconocer.

Lo esencial en esta historia es que somos animales sociales. Por lo tanto, la ciudad del siglo XXI debería ser "el siglo social". La ciudad debe diseñarse para promover la sociabilidad, las conversaciones, las actividades conjuntas, y debe mitigar las desventajas, los problemas físicos y psicológicos de la hiperdensidad, la contaminación causada por la densidad humana y la tecnología: tráfico, energía, ruido y problemas de salud y mortalidad.

Entonces, ¿cómo diseñar la ciudad para "promover sociabilidad"? Propongo abordar este desafío volviendo a pensar la relación entre el espacio y el tiempo.

La ciudad de espacio-tiempo

¿Recuerdas la 'primera ciudad' descrita arriba? En mi experiencia, es imposible hacer mucho para hacer una ciudad más vital sin abrazar la idea de "socialidad". ¿Cómo facilitar y fomentar las conversaciones y pequeñas reuniones que, en nuestras encuestas, parecen ser tan importantes para los habitantes de una ciudad? Depende de la relación entre el espacio y el tiempo. Hace más de 50 años, Edward Hall definió el espacio social, personal, íntimo, público, en términos de distancia, siguiendo los resultados de sus observaciones de personas en espacios públicos. Pero, ¿por qué estos espacios?

En estudios en mi laboratorio, podemos medir los efectos de los cambios en el espacio, el ruido y la iluminación y compararlos con los aspectos fisiológicos, sensoriales y cognitivos de las personas. Existen diferencias por cultura, pero, a pesar de todo, la distancia cómoda entre dos personas para mantener una conversación es de aproximadamente 1,2 m, debido a la fuerza de la voz humana y la capacidad del sistema auditivo humano. El número de personas "cómodas" para sostener una conversación entre ellos depende del ángulo del campo agudo de visión (~ 60 °) y, por lo tanto, es de 4 personas, para mantener a todo el grupo dentro del campo visual. La distancia necesaria para reconocer a una persona conocida, o para determinar si una persona desconocida es agresiva o no, es más o menos de 3 m. Entonces, para diseñar un espacio urbano debemos tomar en consideración los ojos, los oídos, el cerebro, para facilitar estas características. Implica que debemos diseñar para facilitar la pausa para conversar más que el movimiento. ¿Pausa? Por lo tanto debemos diseñar tiempo.

Para crear una pausa, debemos crear el intervalo de tiempo para permitirlo. Sabemos cuánto tiempo es necesario para hablar informalmente, y también sabemos las posibilidades de los muebles que facilitan esta actividad. Entonces diseñemos los bancos para facilitar las conversaciones, las curvas para que sea más fácil ver a otras personas en la conversación, o para obtener privacidad si uno lo quiere, con flexibilidad para organizar dónde y cómo las personas sentirían que sería más cómodo. Reduzcamos la velocidad de los vehículos, por supuesto, pero también de los peatones, para que podamos reducir la velocidad de la ciudad motorizada hacia la velocidad de las personas que conforman el corazón de la ciudad.

¡La ciudad es la gente! ¡Viva la gente! ■