

Próxima Estación

(Un modelo de ciudad)



Es un viaje por las entrañas de la urbe, no hay paisaje al otro lado de la ventanilla, aunque se podría decir que el panorama es alentador. He atravesado todo el oeste de la ciudad hasta al centro en 9 minutos exactamente. Han sido seis estaciones, muchos años de espera, una periodicidad de 7 minutos (10 los domingos), doce rifirrafes institucionales y no sé cuántas promesas electorales para poder oír: “próxima estación: el Perchel, correspondencia con los autobuses interurbanos, AVE, trenes regionales y de cercanías”, y lo repiten en inglés “next station..” Les falta añadir “conexión con la estación de bicis públicas”, que ya están disponibles por toda la ciudad.

El tranvía se desliza sin apenas ruido, es un enorme gusano de diseño picassiano que horada la ciudad de lado a lado sin apenas contaminar y parando en los centros neurálgicos; hospitales, centros deportivos, universidad, centros comerciales, estación principal de trenes, etc. Los pasajeros, al entrar en los vagones, se quedan mirando con extrañeza y tras algunos movimientos indecisos toman asiento muy callados.

Algunos entran con sus bicicletas, que tienen un sitio específico, ya que la ciudad tiene ahora una red tupida de carriles bici que las está convirtiendo en un modo de transporte popular, barato y eficiente.

La red de autobuses y de trenes de cercanías culminan una malla de transporte público ejemplar, que bate records de uso y viajes. Está integrada como un solo organismo, coordinada, y se facilita su uso mediante una sola tarjeta personal, que incluye el sistema de bicis públicas, azules, como no podía ser de otra manera. Se ha popularizado el uso de una app que muestra cuando llega el bus exactamente, que línea necesitas tomar, donde hay una estación de metro, cuantas bicis disponibles hay en la próxima estación y dónde se localiza esta, por ejemplo.

Esto, que parece un sueño para muchas personas, en un puñado de ciudades del mundo ya es posible. Es cotidiano ya, tan cotidiano que esos ciudadanos privilegiados se mueven por su ciudad usando esta trama mágica con toda naturalidad, como si llevara siglos funcionando. Pero para que estas ciudades se hayan convertido en “smart”, sostenibles o que tengan sistemas de movilidad integrada ha hecho falta mucho trabajo de planeamiento, muchos años de plan estratégico y de movilidad. Y lo más importante, hace falta un modelo de ciudad, porque todas las urbes no son iguales.



Modelo de Ciudad

Que fácil suena lo de tener un modelo de ciudad, parece como si un alcalde iluminado o un grupo de expertos reunidos en una cafetería hayan tenido una idea súbita y genial, o quizá hayan “visto” su ciudad del futuro en un maravilloso sueño de invierno. Sin embargo hay una ingente cantidad de trabajo y planeamiento para llegar incluso a tener una idea del modelo de la ciudad que queremos, y estas podrían ser las líneas de actuación, que hay que seguir desarrollando año tras año ya que una vez que has puesto *la ciudad sobre railes* hay que seguir despiertos, la smart city es una tarea interminable:

1. **La escala humana**, crear zonas donde se mezclen los usos (residencial y comercial, u oficinas por ejemplo). Integrar plenamente (no como algo secundario) el transporte en el planeamiento. Controlar drásticamente la velocidad del tráfico de coches en las zonas residenciales.
2. **Densidad**, mejor apretados y bien comunicados con transporte público que extensos y rodeados de autopistas para coches. Mejor si se crean zonas de oficinas y comercio cercanas a los centros de transporte, dar menos espacio a los coches en los nuevos desarrollos de viviendas, y crear estaciones de bicicletas cercanas.

3. **Smart tiene traducción**, hay que dar información continua sobre el funcionamiento del transporte público accesible desde apps y teléfonos móviles. Hay que prestigiar el transporte público y mejorar las conexiones y las intersecciones entre peatones, ciclistas y tranvías o buses.
4. **Integración**, poder usar cualquier transporte público con la misma tarjeta, incluido las bicis. Crear un sistema de tarifas flexible y justo para las distintas capas de población. Promover el sistema tan exitoso de BTR (Buses de Transito Rápido) y el car sharing (compartir los vehículos privados).
5. **Promover** el uso de transporte, incluso el privado, limpio y no contaminante.
6. **Pedaleo constante**, crear una red completa de carriles bici, eliminar obstáculos peatonales, hacer autopistas para bicicletas, limitar la expansión de espacio vial para coches, implementar sistemas de bicicletas públicas, definir bahías (de semáforos) para bicicletas, mejorar la seguridad para peatones y ciclistas en las intersecciones y tener estándares de diseño vial integral de alta calidad para andenes, carriles bici y calles.
7. **Muerte al ego**, eliminando gradualmente los vehículos privados y contaminantes, con medidas de beneficio laboral, fomentando el teletrabajo y los horarios flexibles, y dándoles menos espacios públicos.
8. **Discriminación positiva**, crear “premios” para empresas amigables con la bicicleta, campañas de marketing para moverse en bicicleta, facilitar su aparcamiento y proteger al ciclista en su viaje por la ciudad para que no se convierta en una aventura.
9. **Control continuo**, ser exhaustivo y constante en el control, es vital que se creen instituciones encargadas del transporte urbano sostenible, por ejemplo, con una autoridad integrada de planeamiento urbano y de transporte y hacer alianzas de transporte público. Además, esto se puede acompañar de tareas como cuantificar emisiones, desarrollar, implementar y comunicar los planes integrales de movilidad urbana sostenible, monitorear el desarrollo de las medidas tomadas.
10. **Ilusionar** a la población, lo más importante. Los ciudadanos deber ver esas mejoras y disfrutarlas en su día a día. Eso les hará sentirse orgullosos de su ciudad y participar positivamente.

José María Sánchez Alfonso

22 de abril de 2015

Con todo el cariño para mi asociación, Marbella Activa.

