

Plan de movilidad post pandemia: ¿Cómo podría implementarse?

Universidad Viña del Mar

Especialista entrega propuestas para lograr una mejor adaptación. ¿Qué debería privilegiarse?

La pandemia ha llevado a la población a un modo de vida urbana basado en la distancia social. Los medios de transporte, centros comerciales y espacios públicos resultan vectores de contagio que requieren de estrategias de gestión de los flujos y aglomeraciones humanas. En este marco, el gobierno ha presentado el plan Paso a Paso además de un Plan de Movilidad. Las medidas contra la propagación del Covid-19 resultan particularmente complejas en áreas metropolitanas, esto dado el flujo diario desde comunas dormitorio a centros de empleo y educación. Así lo explica el investigador del Centro de Inclusión Social de la Universidad Viña del Mar (UVM), Dr. César Cáceres. “Hay que entender las áreas metropolitanas como una serie de territorios interconectados en términos de empleo, educación y servicios, por lo que resulta inútil generar cuarentenas en algunas comunas y no otras”. Cáceres agrega que “la contingencia sanitaria es un duro golpe a los esfuerzos por potenciar la movilidad en transporte público desincentivando el uso del automóvil. Una medida que podría disminuir el riesgo de contagio es gestionar el flujo de personas desde comunas dormitorio a comunas que concentran el empleo y estudio”. El investigador UVM precisa que debería estudiarse la idea planteada por distintos expertos sobre generar horarios diferenciados de ingreso al trabajo entre comunas como Las Condes, Providencia, Santiago Centro o entre comunas como Valparaíso y Viña del Mar. Que universidades inicien y terminen actividades en horarios distintos a las oficinas. Asimismo, las instituciones de educación tendrán que generar horarios y días de clase diferenciados para evitar alto flujo de estudiantes en transporte público y aulas. “Si el objetivo central es disminuir la movilidad cotidiana es importante potenciar el barrio como plataforma de servicios sociales a distancia peatonal. Si bien la movilidad asociada al empleo será complicada de reducir -ya que el teletrabajo es asunto de privilegiados- es posible disminuir la movilidad derivada de trámites en oficinas públicas, bancos o comercio”, acotó. Y añadió que cabe considerar de qué manera infraestructura barrial como colegios o sedes vecinales puede destinar parte de sus instalaciones para albergar, por un tiempo limitado, servicios de necesidad cotidiana. El académico además hace mención a otra medida y que tiene relación con la transformación de las calles peatonales, las principales avenidas comerciales de las ciudades, esto con el fin que el flujo de peatones mantenga el metro de distancia recomendado. Asimismo, si el objetivo es reducir aglomeraciones humanas, la autoridad deberá fiscalizar con especial atención el flujo de personas en centros comerciales o lugares de ocio, recalcó. Respecto a las áreas residenciales con alta densidad poblacional como plazas, parques y multicanchas, el docente indica que los próximos meses será tan importante evitar el contagio como generar condiciones de desconfinamiento cotidiano que cuiden la salud física y mental de las personas. “Para ello, no solo se requiere crear señalética para mantener distancias en espacios públicos, sino de operaciones urbanas en la que el Estado, pero también privados y universidades, construyan espacios públicos que brinden oportunidades de recreación y activación física en los bordes residenciales de las ciudades”, puntualizó.