CONGRESO, DEPORTE CUESTIÓN DE ESTADO

PONENTE: JOSÉ FARIÑA TOJO

TÍTULO DE LA PONENCIA: ROMPIENDO CON EL SEDENTARISMO

1.-INTRODUCCIÓN

El planeamiento urbano surgió debido a la necesidad de conseguir ciudades más sanas. La Revolución Industrial había construido una ciudad insalubre, muy poco equitativa y en la que, básicamente, no se consideraban las necesidades de los ciudadanos. Entonces se creó la zonificación, se consideró el soleamiento, los vientos y se introdujeron el saneamiento y el abastecimiento de agua. Después de estos comienzos, y durante bastantes años el urbanismo ha considerado algunos elementos prioritarios (básicamente económicos) entre los que, por desgracia, no se encontraban los relacionados con la salud pública. Pero, poco a poco, se van planteando como imprescindibles. El problema es que la ciudad del siglo XXI no es la del siglo XIX, ni tan siquiera la del siglo XX. Aparecen nuevos problemas derivados del tráfico rodado y este tráfico rodado se va imponiendo sobre cualquier otra consideración. Surge así, entre otros problemas, la contaminación ambiental, ahora no de las fábricas sino de los automóviles, como uno de los temas de salud pública a solucionar.

Pero también, este uso del coche (muchas veces obligado por estar la ciudad diseñada de esta manera) ha traído consigo una tendencia muy acusada al sedentarismo. A esto se añaden otra serie de cuestiones tales como la TV, ordenadores, internet o la proliferación de empleos de "cuello blanco" que inducen al ciudadano a no moverse. Tenemos que empezar a pensar en otra ciudad en la que la prioridad sea el peatón. En la que sea posible ir a comprar, distraerse, educarse o relacionarse con los demás sin necesidad de subir a un coche. En la tengamos zonas verdes de proximidad donde se pueda hacer deporte al aire libre a una distancia máxima del domicilio que haga posible desplazarse a ella diariamente. Donde tengamos lugares donde poder hacer deporte de forma semanal, accesibles mediante el transporte público. Ello redundará en beneficios para la salud mental y física de los ciudadanos, reduciendo la factura en farmacopea y asistencia sanitaria. Es decir, mejorando también la rentabilidad del sistema.

2.- ¿POR DÓNDE EMPEZAR?

En un momento en el que se reconsidera el planeamiento urbano sobre unas bases diferentes a las anteriores, cambiando una perspectiva básicamente de negocio, por otra de convivencia en la que nuestras ciudades las construyamos entre todos, sería importante priorizar.

Todos los que nos dedicamos de una u otra forma a la planificación sabemos sin ningún tipo de duda que la primera dificultad que habría que afrontar es la reducción de las distancias. Una de las razones más importantes de la insostenibilidad del sistema es el desperdicio de energía, suelo, materiales y la producción de contaminación que trae consigo el transporte. Transporte de alimentos, de personas, de materiales, de la propia energía. Y es que la ciudad se ha extendido de dos formas. La primera, desparramándose sobre el territorio, ocupándolo todo y sustituyendo la noción de distancia física por la de distancia en tiempo. El automóvil privado ha traído consigo la posibilidad de alejar las cosas, las actividades, los espacios urbanizados, mucho más lejos que nunca. Y la segunda, extendiendo su área de influencia a todo el planeta. Las ciudades importan y exportan a cualquier lugar de la Tierra.

Necesitamos una “ciudad de proximidad” en la que los alimentos se produzcan a pocos kilómetros; los materiales sean los del sitio; seamos autosuficientes en agua y energía. Pero también una ciudad en la que el comercio esté cercano a la residencia; en la que sea posible acceder a los equipamientos andando; en la que existan lugares físicos para la convivencia real. Eso significa que es imprescindible repensar los lugares donde hacer deporte desde una nueva perspectiva. Necesitamos parques de proximidad en los que sea posible hacer deporte al aire libre. Y equipamientos cerrados cercanos: gimnasios, piscinas. Para que todo esto sea posible resulta necesaria una densidad residencial suficiente para rentabilizar los costes. Hasta ahora el dimensionamiento de los equipamientos se ha hecho atendiendo tan sólo al número de habitantes. No importaba la densidad. La consecuencia es que la gente tiene que venir desde muy lejos y necesita una infraestructura de transporte importante, consume energía y contamina.

Sería una locura pensar en fijar densidades mínimas para que todo el mundo tuviera una piscina olímpica a menos de 500 metros de su residencia. Pero es que necesitamos densidades mínimas para muchas más cosas. Para hacer posible un comercio de proximidad, para que la vigilancia de nuestras calles no sea una misión imposible, para conseguir espacios de convivencia como centros de la tercera edad en los que puedan reunirse las personas mayores. Habría que empezar a cambiar el sistema y organizar toda la distribución de equipamientos deportivos en base a elementos pequeños, lo más polivalentes posibles, escasamente especializados y que sirvieran a la mayor cantidad de población. Luego sí, habría que complementarlos con otros mucho más especializados, situados en puntos clave y accesibles mediante el transporte público. Incluso algunos, absolutamente excepcionales pero cuya ubicación tendría poco interés ya que afectaría a muy pocos. La red deportiva básica sería también una red de proximidad. Por aquí habría que empezar. Resulta incomprensible tener que coger el coche para ir a correr a un parque.

3.-LO ABSURDO DEL “CAFÉ PARA TODOS”

Las reservas de suelo para equipamientos en planeamiento están pensadas (es mucho decir eso de que están pensadas) de forma que la hipotética población que vivirá en un área determinada tenga tantos metros cuadrados de zona verde (no sé dice dónde), deportiva o religiosa, por habitante. Sin embargo, no es lo mismo un barrio del municipio de Parla que el barrio de Concepción en Madrid. En Parla seguramente habrá muchos niños y en La Concepción muchas personas mayores. No necesitan los mismos equipamientos, ni los mismos espacios. La concreción de los equipamientos deportivos de proximidad se debería de hacer de acuerdo con la población, de forma que fuera la propia población la que ayuda a su determinación. Este es otro de los elementos básicos que están cambiando en la nueva concepción del planeamiento que ya se ve como imprescindible. Las decisiones de planeamiento no deberían ser tomadas por los políticos o por los técnicos, deberían ser decisiones de los ciudadanos. Y es evidente que los habitantes del barrio de la Concepción no van a pedir las mismas cosas que los de Parla, sencillamente porque no tienen las mismas necesidades.

Además, la población evoluciona. Es posible que hace treinta años se pudiera hablar de pirámides de población en sentido estricto. A día de hoy esta pirámide se ha invertido y, en realidad, nuestra sociedad es una sociedad envejecida cuyas necesidades difieren mucho de las de antes. La población europea se va convirtiendo, es ya, una población de personas mayores. Pensar un sistema de equipamientos deportivos para “varones, caucásicos, blancos, de treinta años, sin problemas físicos y de clase media” no se sostiene. El deporte, además de ser “una cuestión del estado”, debería ser “una cuestión de todos” aunque una parte significativa de esa población tenga más de ochenta años. Desafortunadamente, hasta ahora no le hemos entendido así. Porque la actividad deportiva debería ser una de las bases de la salud pública como así se reconoce en muchos sitios. Parece que seguimos prefiriendo gastar el dinero de todos en farmacopea en lugar de invertirlo en conseguir ciudades más sanas.

Todo esto quiere decir que no sólo tenemos que basar nuestra red básica deportiva en los espacios y equipamientos de proximidad, sino que deberíamos adecuarlos y adaptarlos a las necesidades reales de la población a la que sirven estos espacios y equipamientos cercanos. Y para ello es imprescindible contar con los propios ciudadanos. También empezamos a tener claro que para que esto sea posible estos ciudadanos han de estar informados. Han de conocer las posibilidades que se le ofrecen, las ventajas e inconveniente, los resultados, los costes. Este sistema que en urbanismo empezamos a llamar “la ciudad transparente” implica la necesidad de que el ciudadano sepa qué es lo que de verdad necesita. O el significado de que en su pequeño parque de proximidad se instale una estructura para que puedan jugar los niños o se diseñe un campo para jugar a la petanca. Lo ideal, claro, es que tuviéramos las dos cosas. Pero a lo peor no caben, o no son necesarias, o el Ayuntamiento no tiene dinero para la instalación y el mantenimiento de ambas cosas.

Habría que empezar por el principio. “Alguien” debería de estudiar el tema, convertir este estudio en alternativas y encargarse de transmitirlas al ciudadano de forma comprensible. Y ese “alguien” necesariamente deberían ser las instituciones públicas. Y, además, en el nivel local. Tantas concejalías de deportes que no saben más que organizar “medio-maratones” absurdos un día al año para justificar su existencia tendrían una razón de ser evidente. Y es que no se puede decidir, más que desde la demagogia, si no tenemos información y si esta información no se transmite al administrado de forma comprensible. Muchas campañas de publicidad absurdas que sólo duran un tiempo corto en el espíritu del receptor del mensaje podrían ser sustituidas por el conocimiento racional de las cosas que no es tan efímero como una impresión emocional que depende de circunstancias concretas. Este es el sentido que empieza a tener en urbanismo el término “participación pública” con el que tantas veces nos llenamos de tópicos.

4.-CIUDADES PARA ANDAR

Se puede entender el deporte de muchas formas distintas. Según el Diccionario de la RAE tiene dos acepciones. Según la primera es: Actividad física, ejercida como juego o competición, cuya práctica supone entrenamiento y sujeción a normas. Y según la segunda: Recreación, pasatiempo, placer, diversión o ejercicio físico, por lo común al aire libre. Las dos tienen de común el ejercicio o la actividad física y la idea de juego o competición relacionada con el placer o la diversión. Pues bien, la actividad física más barata y elemental es andar. Y andar es, además, la base de una ciudad más sana. Si las ciudades estuvieran pensadas para andar, para desplazarse a pie un sitio a otro, probablemente serían ciudades más placenteras, sanas y divertidas. Interactuaríamos con personas y no con coches, ejercitaríamos los músculos, el corazón, los pulmones (por supuesto estarían mucho menos contaminadas). Y los que pudieran correrían no sólo por los circuitos preparados de los grandes parques sino por los circuitos que diseñaríamos aprovechando las calles y las plazas. O, si físicamente tuvieran la posibilidad, abordarían en bicicleta las distancias más grandes.

Dicen Pozueta, Lamíquiz y Porto en un libro titulado “La ciudad paseable” que “Muchas de las ventajas de caminar tienen que ver con su mayor sostenibilidad ambiental frente a otros modos, pero comprenden, también, aspectos económicos, sociales e, incluso, de salud. La vida humana se desarrolla básicamente a pié; es a pié, fuera de los automóviles, cuando se producen las relaciones más directas e intensas de las personas con el entorno físico y social; y, el espacio público que las acoge es el espacio cívico por excelencia, el espacio de la integración y de la coherencia social”. Son, por tanto, muchas las ventajas, y no sólo desde un aspecto exclusivamente deportivo, de diseñar ciudades para el peatón: un medio de transporte sostenible, una práctica saludable, una actividad económicamente de interés, una inversión equitativa, mejor aprovechamiento del suelo y ausencia de congestión y calidad de vida e integración social.

Por desgracia, hasta hace pocos años la tendencia era la contraria. Todavía hoy en los procesos de participación ciudadana lo que los vecinos exigen por encima de cualquier otra consideración es la existencia de aparcamientos cercanos. Esto no quiere decir que la gente sea tonta o que “esté dominada por la tiranía del automóvil”. Es, sencillamente, porque lo necesita para desplazarse a casi cualquier sitio. Cuando se diseña (o rediseña en los procesos de rehabilitación o regeneración urbana) no se piensa nada más que en el rendimiento económico del producto inmobiliario pero casi nunca en la vida de las personas que van a “ocupar” ese producto. El primer mandamiento debería ser el de situar los servicios y equipamientos a una distancia razonable. El radio de acción de los desplazamientos peatonales, si se emplean entre 20 y 30 minutos para el recorrido sería de unos 2 kilómetros para velocidades de 4-5 Km/h. Eso si contamos con personas sin problemas. Si lo planteamos para casos más desfavorables estos radios deberían reducirse hasta el medio kilómetro, y para el acceso a los parques de proximidad probablemente a los 400 metros para que los que llamo “superviejos”, más de ochenta años con problemas de dependencia leves, pudieran acceder sin problemas.

Pero la cuestión no se refiere sólo a las distancias. Para que la gente de verdad disfrute andando por una calle o por un parque tiene que hacerlo en condiciones confortables. Todavía me acuerdo de aquella encuesta que se hizo en los años 80 del pasado siglo XX sobre las plazas duras que se pusieron de moda en Cataluña cuando les preguntaban a los mayores que por qué no las usaban y la contestación era “porque les daba el viento en el cogote”. El diseñador urbano cuenta con muy pocos elementos para garantizar el confort de una calle, una plaza o un parque. El problema es que, normalmente no los usa. O si lo hace es con una grave ignorancia de las normas más elementales. Aceras y árboles situados en sitios inadecuados, pavimentos que no evapotranspiran y que se convierten en bombas de calor por inercia térmica, bancos donde cae el sol a plomo en el verano y están sombreados en el invierno, utilización de especies alergógenas en el arbolado, paisajes urbanos inhóspitos y poco atractivos. Resultado: la genta se va a pasear al centro comercial.

Pero necesitamos además un elemento muy importante que muchas veces se desprecia y cuya ausencia está volviendo nuestras zonas urbanas “zonas de guerra” en las que es casi imposible la vida de relación: seguridad. De forma sorprendente, no es una cuestión que normalmente se tenga en cuenta a la hora de planificar o diseñar nuestras áreas urbanas. Estamos ante una especie de tema tabú en el urbanismo que raramente se trata en los centros de enseñanza que forman a los profesionales de la planificación urbana. La consecuencia es que se comenten errores de bulto acerca de cuestiones elementales que luego repercuten en el anómalo funcionamiento de calles, plazas y parques. Existen un buena cantidad de métodos de diseño urbano que permiten conseguir una buena seguridad subjetiva: la llamada Prevención del Delito a Través del Diseño Ambiental (Crime Prevention Through Environmental Design, CPTED, iniciales de las siglas en inglés), la herramienta de Espacios Urbanos Seguros, el Retrato del Delito de Oportunidad en la Calles (Crime Opportunity Profiling of Streets, COPS, iniciales de las siglas en inglés), Los Lugares y los Niños (Kids and Space), Virtual CPTED, los mapas de criminalidad, las encuestas de victimización, y tantos otros.

5.-CONCLUSION

Los nuevos enfoques con los que empieza a renovarse el urbanismo en este siglo XXI afectan también a la forma de afrontar el deporte en relación con la ciudad. Y, sobre todo en esta relación, se refieren a la consideración del deporte como un elementos básico de la salud pública. Esa salud pública que dio origen al urbanismo tal y como hoy lo conocemos pero que se fue separando más vez más de sus primitivas metas para convertirse en un negocio. Y eso no es malo. Lo malo es cuando ese negocio se prioriza sobre la salud, el bienestar y la convivencia de las personas. A lo largo de esta charla sólo he tenido tiempo de esbozar los aspectos prioritarios de esta nueva relación, pero que indican una vuelta a la necesidad de que el aire de las ciudades haga libres a los que en ella viven. Lo que significa que los haga más sanos de mente y de cuerpo, y más solidarios entre sí. Son muchos los factores que necesitamos considerar, unos más importantes que otros, pero es indiscutible la necesidad de que funcione y sea adecuado el marco físico en el que nos desenvolvemos.

Santander, mayo de 2015