

Barcelona después de la pandemia

Xavier Vives



La Covid-19 ha representado una sacudida formidable para las ciudades del mundo. Barcelona no es la excepción. Impresiona el silencio del Eixample en los días de confinamiento casi total, sólo roto por el paso de las ambulancias. La incertidumbre sobre la dinámica y duración de la pandemia y sus consecuencias hace difícil de prever qué cambios serán permanentes y cuáles transitorios en la configuración de la ciudad. Hemos descubierto que un mundo interconectado es muy frágil, vulnerable a perturbaciones lejanas y susceptible al contagio.

Hay cambios que sí serán permanentes: el impulso de la digitalización y todos los servicios asociados tales como el comercio electrónico, banca digital, educación online, las consultas médicas a distancia o el teletrabajo. Ahora bien, el futuro no será sólo virtual (digital), sino una mezcla de presencial y virtual que se complementarán y se reforzarán. Eso es evidente en el campo del trabajo y de la educación. El salto atrás en la globalización hará que las cadenas de producción se diversifiquen más, sean más locales, y los estados tomen más protagonismo para garantizar suministros básicos de alimentación, sanitarios y de energía, por ejemplo. Habrá reducción de la movilidad, pero hasta qué punto dependerá mucho de cómo y cuándo se pueda controlar la epidemia. La experiencia de la gripe española de 1918-1920 es un punto de referencia lejano, pero tal vez el más parecido a la situación actual.

También es seguro que el gasto en sanidad y en investigación biomédica crecerá y eso favorecerá a las ciudades que ya tengan una masa crítica investigadora y buen nivel médico. A corto plazo el impacto en el turismo, la hostelería y el tráfico aéreo es y será muy

fuerte, y a medio plazo incierto. Eso hará replantear la estrategia y los pesos de los distintos sectores económicos en las ciudades. Las que saldrán adelante mejor son las que han invertido más en capital humano, tanto en educación como en salud, más que las que han invertido en ladrillo e infraestructuras físicas de dudosa rentabilidad social.

La posición de Barcelona es mixta. Por una parte, dispone de una buena red de centros de investigación y servicios médicos, así como un tejido de *start-ups* digital incipiente pero significativo, e iniciativas innovadoras para utilizar la tecnología digital y mejorar la vida de las personas. Por otra, tiene una especialización y dependencia del turismo masivo y servicios asociados muy importante. Además, la ciudad ha tendido a invertir, aún está invirtiendo o proyecta invertir en obras



MR. VIEW

El valor del esponjamiento de las ciudades así como los desplazamientos a pie y en bicicleta irán al alza

de dudosa rentabilidad social como algunos tramos de la L9 o el inacabable hacer y deshacer de la plaza de las Glòries o la extensión del tranvía por la Diagonal. Ciertamente, estas inversiones hubieran sido o serían más provechosas si estuvieran enfocadas al capital humano y tecnológico.

En España, el caso de las excesivas inversiones en el AVE, con más kilómetros que ningún país después de China, cuando no se destinó el dinero para financiar la ley de dependencia, con las consecuencias que hemos visto ahora en las residencias de ancianos, es un ejemplo lacerante. Quedaba mejor en la foto inaugurar una estación del AVE.

Dependiendo del desenlace de la crisis de la Covid-19 tendremos que reconsiderar las virtudes de la densidad urbana. Las epidemias han cambiado el urbanismo. Si ahora pensamos que viviremos con una amenaza permanente de virus descontrolados, el valor del esponjamiento de las ciudades y los suburbios verdes subirá, y cambiarán los valores relativos de las distintas modalidades de transporte. Desplazarnos a pie y en bicicleta irá al alza, pero el transporte público puede ser cuestionado, pues es perfecto para el contagio. Puede haber la tentación de adelantar agendas políticas partidistas aprovechando la crisis de la Covid-19 y plantear una transformación de la ciudad que no tenga un consenso amplio. El confinamiento ha puesto de manifiesto los elevadísimos niveles de polución y ruido de la ciudad. Hay que ponerle remedio pronto, pero no se puede hacer, por ejemplo, suprimiendo el transporte privado (y menos bajo amenaza de pandemia), sino que se ha de impulsar decisivamente el coche eléctrico y (todos) los servicios de taxi con normas ecológicas estrictas, empezando por un transporte público con cero emisiones y silencioso. Tampoco son buenas las ocurrencias, en afortunada frase del arquitecto urbanista Josep Parcerisa, que indica que antes de crear nuevas supermanzanas, se amplíen las aceras o se mejore el parque de vivienda dado que la Covid-19 ha puesto de manifiesto las carencias en este sentido. Además, se tendrá que poner mucha imaginación para reconfigurar a medio plazo los espacios dejados por cambios estructurales en comercio, restauración y distribución. La industria limpia ha de tener un papel revitalizador en el área metropolitana.

La ciudad tendrá que ganarse el respeto del Estado, sea cual sea, y luchar por tener los instrumentos necesarios para hacer frente a la crisis que tiene encima. Una gobernanza basada en consensos amplios en lugar del sectarismo partidario, la colaboración público-privada y escuchar a los científicos y expertos son ingredientes necesarios para definir un proyecto de futuro del que Barcelona, hoy por hoy, carece. Esperamos que el anunciado pacto por Barcelona esté a la altura del reto que tiene la ciudad.●