



Inmovilidad sostenible. Un esquema organizador para Montreal post-Covid-19

Florence Paulhiac Scherrer ^a, Raphael Smith ^b, Quentin Freixo ^c & Nicolas Merveille ^a

^a Escuela de las Ciencias de la Gestión, Universidad de Quebec, Montreal, Canadá. REHVI. paulhiac.florence@uqam.ca, merveille.nicolas@uqam.ca

^b Instituto de las Ciencias del Medioambiente, Universidad de Quebec, Montreal, Canadá. REHVI. smith.raphael@courrier.uqam.ca

^c Jalon -instituto de la Movilidad Sostenible-, Montreal, Canadá. REHVI. quentin@jalonmtl.org

Received: april 16th, 2021. Received in revised form: June 6th, 2021. Accepted: July 11th, 2021.

Resumen

La pandemia nos propone una prueba a tamaño real de inmovilidad de un gran número de las personas. Este texto propone una breve inmersión, en Montreal, en el universo de la prohibición de desplazamiento. El texto describe los desafíos de movilidad en Montreal antes de la pandemia y luego precisa los nuevos retos que surgen de la vida confinada. Lo que resalta de la lectura de estas páginas es la prevalencia de la inequidad cuando se trata de evitar los efectos perversos de la inmovilidad obligatoria. También nos encantó la invitación a imaginar el mundo del mañana, Montreal post-Covid-19. Es por eso que la conclusión establece dos tendencias principales que resultan de nuestro nuevo modo de existencia: *traer el mundo hacia sí mismo & apreciar el sentido del lugar*.

Palabras clave: inmovilidad; Montreal; inequidad; ciudad post-covid-19.

Sustainable immobility. An organizing scheme for Montreal post-Covid-19

Abstract

The pandemic offers us a life-size test of the immobility of as many people as possible. This text offers a brief immersion, in Montreal, in the world of the deprivation of displacement. The text describes the mobility issues in Montreal before the pandemic and then specifies the new challenges that arise from living in isolation. What emerges from reading these pages is the predominance of inequity when it comes to thwarting the perverse effects of forced immobility. We were also charmed by the invitation to imagine the world after, Montreal post-Covid-19. This is why the conclusion draws up two major trends that stem from our new way of existence: *pulling the world up to oneself & appreciating the sense of place*.

Keywords: immobility; Montreal; iniquity; post-covid-19 city.

1. Introducción

Vivir encerrado, incluso cuando es una decisión personal, implica la programación de una rutina de vida que haga soportable lo cotidiano en el perímetro del encierro. La principal trampa del confinamiento es dejarse capturar por el inmovilismo y luego la ociosidad. En otras palabras, ¡es un modo de existencia que no es tan evidente!

San Benito lo había entendido muy bien y esto le había motivado a proponer una Regla, en el siglo VII, para hacer soportable la vida monástica (Hurel, 2020). La proponía como una verdadera prueba, la más dura de todas, y que no estaba al alcance de gente común y corriente. San Benito consideraba que una disminución drástica de las interacciones

sociales y humanas con el exterior del monasterio reduciría los riesgos para los fieles de apartarse de Dios. El claustro operaba la idea de vivir con Dios.

Con la excepción de la vida religiosa y militar, vivir encerrado fue más bien prohibido. Las razones son tanto biofísicas como psíquicas y socioeconómicas. En las representaciones sociales contemporáneas, vivir encerrado hace pensar en términos de vulnerabilidad, sanciones y fatalismo. Para el común de los mortales, simplemente no es posible realizarse estando privado de su libertad de movimiento. Somos los herederos del eslogan “¡el movimiento, es la vida!”. No es extraño que la inmovilidad no sea pensada que muy raramente para sí misma (Lèbre, 2018).

Sin embargo, desde enero 2020, se ha invitado a un



porcentaje nada insignificante de la humanidad a confinarse para intentar frenar la propagación del virus SARS-CoV-2. Se les pidió reinventarse desde el interior de su confinamiento. El fin legitimaba los medios. Se trataba de salvar vidas humanas. Los epidemiólogos nos explicaron que las interacciones sociales e interindividuales eran las principales fuentes de propagación del virus. Por recomendación de la Organización Mundial de la Salud, numerosos gobiernos no tardaron en asignar una parte de la población a sus viviendas. En el sentido inverso, muchos profesionales se han visto obligados a movilizarse (obligación de movilidad) para responder a las emergencias de la crisis.

El confinamiento tuvo como efecto de amplificar y radicalizar un fenómeno que experimentaban sobre todo las minorías urbanas: la inmovilidad. Por las poblaciones marginadas (inmovilidad obligatoria) primero y luego por las categorías socioeconómicas privilegiadas (inmovilidad por elección). No obstante, en general, no estábamos preparados para vivir tal situación.

Todavía es demasiado temprano para evaluar las consecuencias psicosociológicas de nuestra inmovilidad obligatoria. En esta etapa, es a través de testimonios e historias de vida que se toma la medida de los niveles de sufrimiento, o al contrario de felicidad, que unos y otros experimentan en ese nuevo estilo de vida. Por supuesto, los desafíos medioambientales ya nos presionaban, antes de la aparición de la pandemia, a poner en funcionamiento una movilidad medida. El imperativo de la neutralidad del carbono había acelerado la reflexión sobre la movilidad sostenible que es uno de los principales retos de la Agenda urbana. También habíamos leído el libro “Elogios de la Lentitud” de Carl Honore.

La ciudad de Montreal, como muchas ciudades en el mundo, no está preparada para una inmovilidad sostenible. Se observa incluso que la inmovilidad de masa perturba las lógicas urbanas contemporáneas. Aquí, en Montreal, los problemas de movilidad eran numerosos antes de la aparición del virus SARS-CoV-2. Los problemas no han lamentablemente desaparecido. Algunos problemas incluso se han exacerbado, y también aparecieron otros nuevos.

Por eso, nos pareció oportuno dedicar nuestra primera parte del texto a los desafíos de la movilidad en Montreal. La segunda parte explica una serie de retos montrealenses que resultan de la inmovilidad obligatoria. La conclusión esbozará unas tendencias que podrían perdurar en Montreal post-Covid-19. Lejos de nosotros la idea de adoptar un enfoque normativo (que se califica de alérgico) sobre lo que debería ser o será Montreal post-Covid-19. Preferimos compartir nuestras interrogantes que tal vez resonarán en las conversaciones sobre la Ciudad post-Covid-19.

2. Movilidad e inmovilidad: una tensión constante entre el bienestar individual y colectivo

2.1 El imperativo de la movilidad para vivir

Concentrando la mitad de los empleos y de la población de Quebec, la región metropolitana de Montreal¹ produce diariamente 9 millones de desplazamientos, realizados

principalmente en automóvil (70%)². En la isla de Montreal, en el corazón de la región, 1,9 millones de habitantes realizaron 2,3 desplazamientos por día en 2018 (de los cuales más del 50% era en coche). Por estos desplazamientos, las personas llegan a diferentes lugares, donde se desarrollan actividades que contribuyen a su desarrollo personal y a su inserción en la sociedad. Y este territorio es un medio de vida relativamente completo, dado que acoge 88% de estos desplazamientos.

Los habitantes de Montreal no se desplazan mucho más que hace 20 años, realizando 2,3 desplazamientos por persona cada día. El tiempo dedicado a los desplazamientos también se mantiene (alrededor de una hora por día), a pesar de un ligero aumento. Sin embargo, las maneras de organizar los desplazamientos han cambiado. Realizados “uno tras otro”, los desplazamientos están encadenados a partir de la casa para alcanzar sucesivamente los lugares de sus distintas actividades, a lo largo del día. En estos recorridos, el trabajo no es más que un motivo de desplazamiento entre otros. Y los modos de transportes utilizados, una demanda derivada de esta cadena de desplazamientos.

2.2 La movilidad nociva

Según los medios de vida, los ingresos o aún la edad y el género, las personas están más o menos bien dotadas, o por el contrario vulnerables frente a la interdicción de la movilidad. Estas desigualdades son aún más agudas dado que, desde hace varias décadas, la ordenación del territorio urbano ha sido congruente con el desarrollo de un sistema de transporte centrado en el automóvil (Lachapelle *et al.* 2020).

Por ejemplo, los distritos centrales de Montreal, más densos y mejor comunicados con los transportes públicos (TP), presentan índices de utilización de modos de transporte sostenible más elevados que los más alejados del centro de la ciudad, y las distancias recorridas por sus residentes son más cortas. Pero los distritos centrales, donde viven las poblaciones más desfavorecidas, presentan índices de utilización de los TP aún más elevados. Por otra parte, son más las mujeres que los hombres que utilizan los TP. En cambio, los automovilistas (conductores) son más bien hombres. Más cautivas por los TP, las mujeres pasan más tiempo en promedio a moverse. Por último, la dependencia colectiva al coche generó externalidades negativas, con impactos importantes sobre la salud, el medioambiente y la economía.

Por ello, existe una gran tensión ante los desafíos de la transición climática. La movilidad necesaria para el bienestar individual también debe garantizar el bienestar colectivo, actual y futuro. Si el sistema de transporte debe ser transformado, hay que garantizar también un mejor acceso de todas y de todos a las oportunidades y beneficios de la ciudad. Desde esta perspectiva, ¿la inmovilidad generalizada es una vía posible? Nada es menos seguro o bajo qué condiciones.

¹ O sea, un territorio constituido de 82 municipalidades y acogiendo más o menos 4 millones de habitantes.

² Los hábitos de desplazamiento diario de la población del Gran Montreal son documentados desde hace varias décadas, en particular a través de las Encuestas Origine-Destination (EOD) realizadas cada 5 años.

2.3 La inmovilidad obligatoria o por elección: relegación o modo de vida

La inmovilidad es un ángulo muerto de la acción pública (Chardonnel *et al.* 2012). Las políticas urbanas apuntan principalmente al desarrollo y la gestión de las infraestructuras de transporte desde hace mucho tiempo. Escasos son los datos recolectados sobre las poblaciones no móviles. La encuesta OD de 2018 revela que 15% de la población en promedio es inmóvil, pero sin investigar más sobre este fenómeno. En cambio, las investigaciones académicas en socio economía (Orfeuill 2004), en geografía (Fol 2009, Blumemberg 2004) y en sociología (Kaufmann *et al.* 2004, Le Breton 2005) aclaran bien las condiciones de vida de los inmóviles urbanos o los menos móviles. Por elección, la inmovilidad es más bien un modo de vida. Una inmovilidad obligatoria en cambio se revela peligrosa.

La inmovilidad obligatoria es generalmente el resultado de situaciones individuales desfavorecidas (menos ingresos, inactividad, etc.), y de medios de vida degradados (alejamiento de los lugares de empleos, oferta inadecuada de transporte, etc.). Al limitar la accesibilidad, la inmovilidad obligatoria puede alimentar procesos de exclusión socioeconómica. Es por consiguiente sinónimo de asignación a residencia y de relegación social (Orfeuill 2004).

En la inmovilidad por elección, las personas son capaces de mantener buenas condiciones de inserción socioeconómica, sin por ello tener que moverse físicamente. Su programa de actividades ya no depende sistemáticamente de lugares geográficos alejados del domicilio, donde tienen que acercarse personalmente. Las actividades cotidianas se realizan mayormente a distancia, desde su departamento u otro lugar, bien equipado y compatible con los distintos horarios de las personas que hacen parte también del hogar.

Por último, esta inmovilidad por elección presupone también un modo de vida propicio, porque nadie está perfectamente inmóvil, simplemente por el hecho de quedarse activo y saludable. Por lo tanto, esta inmovilidad requiere recursos específicos *a priori*. Por otra parte, a veces produce efectos rebotes poco sostenibles cuando se acompaña con actividades de entretenimiento o de turismo a destinos lejanos (Orfeuill y Solerrey 2002).

Durante la pandemia, imponer el confinamiento para salvar vidas puso a prueba la hipótesis de un horizonte colectivo basado en la inmovilidad generalizada. En Montreal, durante este periodo fuera de lo común, garantizar una inmovilidad colectiva, salvadora, pero también equitativa, resultó extremadamente difícil. Desiguales frente a la movilidad cotidiana fuera de la pandemia, los habitantes de Montreal resultaron igualmente desiguales ante la inmovilidad cotidiana durante el confinamiento.

3. La inmovilidad en tiempos de pandemia: ¿seguridad sanitaria? ¿inseguridad social?

3.1 Desplazamientos inapropiados

Desde la pandemia, los esquemas de movilidad cotidiana se modificaron profundamente debido al efecto de la reducción de actividades fuera del domicilio. Siendo

practicado antes de la pandemia, el teletrabajo se hizo obligatorio a mediados de marzo 2020 en Quebec para la duración del confinamiento, pero se ha mantenido en gran medida después, y todavía perdura en 2021 en varios sectores de actividades.

Shearmur y al. (2021) señalan que todos los lugares de trabajo, excepto en el domicilio, fueron menos frecuentados entre marzo y junio 2020 por los trabajadores y las trabajadoras de Montreal. En particular, el teletrabajo adquiere mayor importancia en el sector terciario superior por ejemplo o en los empleos en administración pública. Si bien los desplazamientos por motivos de trabajo no representan solo un tercio de los desplazamientos diarios fuera de pandemia, desempeñan un papel clave en la organización de una jornada de una persona. Por otro lado, generan horas punta difíciles, pero también aseguran la presencia cotidiana de clientela para los locales comerciales abiertos en los barrios de empleos y de negocios. Así, la adopción del teletrabajo por los empleados de oficinas, junto con el paro del trabajo – parcial o permanente – vivido por los empleados de locales comerciales y de la industria, ha reducido drásticamente los desplazamientos en horas punta, en particular hacia el centro de la ciudad de Montreal durante el confinamiento.

Sin embargo, al mismo tiempo que se impuso el teletrabajo, algunos sectores no pudieron aplicar esta nueva manera de trabajar, sobre todo los sectores declarados esenciales como el sector de la salud, por ejemplo. Así, según Shearmur y al. 2021, se trata de “*trabajadores de un nivel socioeconómico menos acomodado, (...) aquellos en los sectores de la salud, los servicios sociales y de los transportes*”. Agrega que “*el cambio hacia el trabajo a domicilio es muy evidente, pero relativamente bajo para los trabajadores que trabajan habitualmente en los suburbios, para los que no toman los transportes públicos, y en los sectores manufactureros, de comercio minorista, de alojamiento o de restauración*”. El estudio revela así que durante los meses de junio y de julio, 59% del tiempo de trabajo de la gente en Montreal fue en su lugar de trabajo habitual. En Canadá, para algunas de estas profesiones, los desplazamientos hacia el trabajo han incluso aumentado en comparación con el periodo anterior a la pandemia (Fatmi 2020). Esta constatación sorprende aún más dado que son “*híper móviles*” en tiempos de pandemia dentro de un contexto general de asignación a residencia.

El teletrabajo ha sido acompañado de medidas de restricciones en cuanto a las posibilidades de visitar a terceros y de reunirse en lugares privados cerrados. En consecuencia, la ruptura de cadenas habituales de desplazamientos generó nuevas movilidades, a menudo reducidas por motivos y en números de desplazamientos, así como en distancias recorridas. También se han escogido nuevas modalidades.

En América del Norte, o también en Europa, las evoluciones han sido convergentes: disminución del número de desplazamientos y de distancias recorridas, aumento de reparto modal del transporte; refuerzo de la percepción positiva de la utilidad del coche en perjuicio de los TP (Haas y al. 2020, Fatmi 2020). Según el informe de movilidad publicado por Apple, el tráfico en las carreteras en el territorio de Montreal ha bajado de casi 80% desde abril 2020

(Apple 2020). La tasa de congestión del tráfico registrado en mayo 2020 era de solo 11%, es decir 56% menos que en mayo 2019 (TomTom, 2020). En 2020, la congestión del tráfico automovilístico de la región habría disminuido de 31% (TomTom, 2021). El mayor descenso registrado ha sido durante el primer confinamiento entre mediados de marzo y final de junio 2020.

La aplicación de movilidad Transit indica que la frecuentación de la red de transporte en común de la Sociedad de Transporte de Montreal cayó de 90% en abril y mayo 2020 (Transit, 2020). Según MBK (2020): *“En pleno apogeo del confinamiento, durante la semana del 6 de abril (2020), el número de pasajeros del metro de Montreal había disminuido de 92% y de 82% en los buses, a pesar de la supresión de todos los costos de transporte en autobús. A mediados de julio, esta cifra seguía disminuyendo en un 73% para el metro y de 46% para los autobuses”*. Aunque el número de pasajeros haya aumentado gradualmente durante el periodo estival hasta el mes de agosto, el número de usuarios se mantuvo por debajo del nivel pre-pandemia (Transit, 2020). Shearmur y al. (2021) comprueban que los empleados del centro de la ciudad que pudieron optar por el teletrabajo eran más bien usuarios de los TP. Después de un periodo de desconfinamiento, cuando fue necesario endurecer las medidas para contener la segunda ola en el otoño 2020, el número de desplazamientos ya habían bajado al final del verano (fin de agosto 2020) en Montreal. El uso de los TP, después de una cierta estabilidad del número de pasajeros durante el verano, empezó a disminuir a finales de agosto. En paralelo a esto, el tiempo pasado en casa comenzó a aumentar nuevamente. Sin embargo, la crisis generó un déficit de casi mil millones de \$ para los TP de la región.

Finalmente, dado que los desplazamientos diarios se redespliegan también cerca del domicilio, las autoridades tuvieron que actuar rápidamente para reconfigurar los espacios públicos. La disminución de los flujos automovilísticos no permitió una reapropiación inmediata y total de los espacios públicos por los peatones o ciclistas. Veredas y calles a menudo se revelaron inadaptadas a los desplazamientos distanciados. Desde este punto de vista, los medios de vida urbanos de Montreal presentan una diversidad de morfología (Paulhiac Scherrer 2020). Algunos parecen estar mejor dotados que otros, aunque la planificación urbana haya sido orientada históricamente hacia la conectividad de los bienes y personas para una movilidad principalmente motorizada. Al apostar con el urbanismo táctico, la Municipalidad procedió rápidamente para reorganizar vías públicas de circulación, proponiendo un nuevo reparto de calles propicias a la distancia social (Bordeleau, 2020). En primer lugar, equipó los accesos a los comercios y servicios esenciales con corredores sanitarios (utilizando vías de estacionamiento para dedicarlas a los peatones). Luego, a partir de junio 2021, desplegó más de 300 km de corredores peatonales y ciclistas para dar más espacios a las distintas formas de movilidad activa, respetando las directivas de salud pública: Vías activas y seguras en las calles más concurridas (112 km); calles residenciales lentas, compartidas o parcialmente cerradas a la circulación vehicular (88 km); peatonización de calles comerciales; ciclovías (127 km). Las vías activas de seguridad han creado

una red que conecta las calles residenciales a las arterias comerciales, así como con los cinco grandes parques de la ciudad.

3.2 Consumir local y comprar en línea, el desafío del costo del transporte

Según el Observatorio del consumo responsable, los y las quebequenses adoptaron nuevas prácticas de consumo desde mayo 2020. La cocina en familia, el “hecho en casa”, respuesta a una frugalidad obligada o elegida, pero también consecuencia del alargamiento del tiempo pasado en casa, habría contribuido así a la concientización de los efectos de un modelo de consumo en parte responsable de la crisis sanitaria.

Aunque el 72% de los y las quebequenses tengan la intención de comprar más productos fabricados en Quebec al salir de la pandemia (OCR, 2020), por ejemplo al utilizar “Canasta Azul”, sitio para informarse sobre las empresas locales (20.8% mencionan utilizar este servicio) o encontrar un producto quebequense (19,1% de las personas encuestadas), las compras en línea de los comerciantes quebequenses solo representaron el 25% de todas las compras en línea realizadas en 2020 (Le Devoir, 25 de marzo 2021). Preocupados por el precio, “un criterio de elección aún más preponderante que durante el confinamiento” según el OCR, los y las quebequenses van de hecho hacia los gigantes del comercio en línea capaces de minimizar los costos del transporte en vista de los volúmenes de expedición: 26% de los adultos quebequenses (12% en 2019), se habrían suscrito a Amazon Prime en 2020, un servicio que ofrece la entrega gratuita (Le Devoir, 2021). Una realidad imposible para los minoristas independientes, aún si 68% de ellos, en 2018, informaron conocer la importancia de la entrega gratuita (Cefrio, 2018). Los minoristas buscan satisfacer la demanda de la clientela quebequense que cada vez compra más en línea: 78% de la población afirman así comprar en línea, es decir un aumento de 15% en un año (Le Devoir, 25 de marzo 2021). Se observa particularmente el mayor aumento con las personas mayores (+ 32%), la pandemia contribuyó en gran medida a su aislamiento. Para lograrlo, los minoristas operan drásticamente un cambio hacia el digital. Si bien 36% de los minoristas quebequenses realizaban ventas en línea antes de la pandemia, la digitalización del comercio es una tendencia que se confirmó definitivamente con la pandemia, con 44% de los minoristas que vendían en línea durante el otoño 2020. El 64% planean vender en línea de acá a 2023 (Détail Quebec, 2021). Para reducir los gastos de envío y así competir con los gigantes del comercio en línea, se han creado comparadores de servicio de envío. Por ejemplo, el caso de “Envoi Montreal”, una plataforma que permite a la vez encontrar un servicio de envío, pero también obtener tarifas al por mayor, los volúmenes enviados transitan todos hacia la plataforma que negocia con las empresas de entrega.

El aumento de las compras en línea, y entonces los envíos y las entregas, plantea un reto importante: el de tener que transportar cada vez más paquetes al corazón de la ciudad, al corazón de los barrios residenciales, siendo cada dirección postal un punto de entrega potencial. Los efectos de los cambios de comportamiento de los consumidores sobre el

uso de la limpieza pública (transporte por carretera, estacionamiento), la tranquilidad de los lugares de residencia (ruido), o incluso la salud (contaminación del aire, emisión de GEI) deberán abordarse en la transformación de operaciones logísticas en las ciudades.

3.3 *Producir métricas sociales para reestructurar la infraestructura numérica*

La dinámica contemporánea del proceso de digitalización de nuestras rutinas (teletrabajo, educación en línea, telesalud, compras en línea, visitas virtuales a los lugares culturales), que habían ganado legitimidad antes de la pandemia, se ha atascado durante el periodo del confinamiento. Los argumentos de la promoción de la sociedad digital, siempre conjugados al futuro anterior, solo han resultado pertinentes para un pequeño grupo de ciudadanos. Muchas personas que no tenían una opinión clara sobre la virtualización de nuestra vida cotidiana se resisten ahora a la digitalización de la vida social. ¿Qué pasó? En Montreal, el potencial de la realidad virtual fue eclipsado en parte por las desigualdades sociales (OXFAM, 2021). La inmovilidad obligatoria exacerbó la fractura digital (OXFAM, 2021). La mayoría de los usuarios de Internet han intercambiado su suscripción a Internet móvil por un paquete residencial. El reto digital para la ciudadanía de Montreal es estar conectado a la fibra óptica para tener una línea de más de 100 Mbps por segundo. A este problema de acceso, se ha unido la cuestión de las interfaces digitales (la interoperabilidad) que han sido optimizadas para las computadoras y no para las tablets o teléfonos. Esto ha complicado para mucha gente la navegación sobre los sitios gubernamentales o municipales. La toma de citas para la vacuna ha sido complicada para algunos de nuestros adultos mayores que utilizan principalmente las tablets.

La ciudadanía descubría que la lógica del desarrollo de la infraestructura digital en Montreal era dirigida por la estimación de los ingresos de los hogares. Así, la planificación de la infraestructura digital sufre la ausencia de métrica social. La realidad de las clientelas está ignorada. Las empresas que nos proporcionan el acceso a Internet no saben nada de nosotros, ni de nuestras necesidades, ni de nuestras dificultades. Sólo se aseguran contra el riesgo del impago.

Paradójicamente, recientes innovaciones digitales son ya consideradas obsoletas porque no responden a las aspiraciones de la ciudadanía. Se piensa en instalar antenas 5G, arquetipo de la Internet móvil en el hipercentro cuando tal vez hubieran tenido más su lugar, y hubieran desempeñado mejor su papel, en los desiertos de Montreal del ancho de banda. En este sentido, la inmovilidad obligatoria confirmó que la naturaleza de las conexiones entre infraestructura digital y las capacidades está por construir.

4. Conclusión

La primera tendencia importante en la que quisiéramos hacer hincapié nos viene de las reflexiones prospectivas sobre el envejecimiento de las poblaciones de los países de la OCDE. El envejecimiento conlleva una pérdida de autonomía y una reducción de la movilidad. Es un cambio de paradigma ya que la persona ya no va al encuentro del

mundo, sino que se esfuerza para que el mundo venga hacia ella. La pandemia ha puesto de manifiesto el hecho que *traer el mundo hacia sí* resulta todo un estilo de vida. A escala colectiva, también podemos inspirarnos del envejecimiento porque nos muestra lo que nos espera como sociedad de repartos a domicilio en la cual la mayor parte de nuestros hogares se ha instalado cómodamente. Para convencerse de esto, basta con observar los volúmenes de cartones recuperados en los centros de reciclajes de Montreal que han doblado desde la eclosión del contagio del virus SARS-CoV-2 en marzo del 2020. Por el contrario, la deserción de las oficinas en el centro de la ciudad de Montreal y la digitalización de los procesos administrativos han reducido a la mitad el volumen de papel usado. Como nos lo habían explicado los trabajos en rudología, los desechos son nada menos que indicios de nuestros estilos de vida y todo hace pensar que la pandemia ha transformado masivamente la composición de nuestros residuos.

¿Cómo apreciar el sentido del lugar después de haber apostado todo sobre el valor del movimiento? Esta es la otra tendencia en la que queríamos insistir antes de despedirnos. Sin quererlo, los habitantes comenzaron a contestar a esta pregunta experimentando su dependencia ante la naturaleza. Como casi todo está cerrado en Montreal, la única salida que disfrutaban los residentes es el parque. Vivir al costado de parques y escaparse en una zona boscosa hace toda la diferencia, sobre todo para las familias confinadas.

El uso de soluciones basadas en la naturaleza para la planificación urbana (Kabisch y al., 2016; Portugal Del Pino y al., 2020; Scott y al., 2016) brinda una resiliencia adicional a los efectos adversos del clima como la disminución de las islas de calor (Depietri y McPhearson, 2017; Valderrama-Meiner, 2020^a, 2020b).

Nuestra actualidad nos ha sumergido entonces en un presente flotante sin verdadero anclaje, ni punto de referencia. Los titubeos de nuestras élites quienes aplican, y es normal, una lógica de ensayo-error, nos sumergen en el corazón del relato de ciencia ficción de Aldous Huxley (¿se puede gestionar biológicamente lo social?) y luego nos transbordan en un arcaísmo que creíamos, un poco demasiado ingenuo, fuera de nuestra realidad como la trazabilidad social.

Como lo mencionaba Blaise Pascal, “*el presente es el único tiempo que es verdaderamente nuestro*”. El escollo, que debemos evitar individual y colectivamente, es querer volver a encontrar el mundo de antes. ¡Deshagámonos de las lógicas que nos llevaron justamente a encerrarnos! La pandemia generó un efecto de peso muerto de lo cual hay que felicitarse al señalarnos numerosos ángulos muertos de nuestras políticas públicas. La esperanza que surge, después de 14 meses catastróficos, es la voluntad política de acelerar la puesta en marcha de transiciones en Montreal. Los tomadores de decisiones en Montreal entendieron probablemente que la inmovilidad era un vector de acción y un esquema organizador.

Bibliografía

- [1] Apple. Informe sobre las tendencias de movilidad. [en línea]. 2020. Disponible en : <https://covid19.apple.com/mobility>
- [2] Aubin-Beaulieu, J. et al., Accessibilité à des opportunités d'emploi pour les populations défavorisées: quel est le portrait pour Montréal,

- Laval et Longueuil ?, *Revista Canadiense de las Ciencias Regionales*, 36(1), pp. 1-12, 2013.
- [3] Berkhout, E., Galasso, N., Lawson, M., Rivero-Morales, A.P., Taneja, A. et Vázquez-Pimentel, A.D., Le virus des inégalités. Réunifier un monde déchiré par le coronavirus grâce à une économie équitable, durable et juste. OXFAM, 2021.
- [4] Bilodeau, M. (, 25 juin). Fermer les rues aux voitures : mauvais pour le commerce ? Faux. Dans *Scientifique en chef*. [en ligne]. 2020. Disponible en: <http://www.scientifique-en-chef.gouv.qc.ca/impacts/ddr-fermer-les-rues-aux-voitures/>
- [5] Blumenberg, E., En-gendering effective planning: spatial mismatch, low-income women, and transportation policy, *Journal of the American Planning Association*, 70(3), pp. 269-281, 2004.
- [6] Bordeleau, S., Montréal ajoute plus de 300 kilomètres de corridors sécuritaires dans ses rues. Radio-Canada. [en ligne]. 2020. Disponible en: <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1703312/plan-deplacement-montreal-pandemie-voies-securitaires>
- [7] Bowen, K.J. and Lynch, Y., The public health benefits of green infrastructure: the potential of economic framing for enhanced decision-making. *Current Opinion in Environmental Sustainability*, 25, pp. 90-95, 2017. DOI: 10.1016/j.cosust.2017.08.003
- [8] Chardonnel, S., Paulhiac, F. et Scherrer, F., La prise en compte des inégalités socio-spatiales dans les politiques de mobilité: vers de nouvelles catégories de pensée et d'actio dans vertigo, *HORs série 11*, 2012.
- [9] Depietri, Y. and McPhearson, T., Integrating the grey, green, and blue in cities: nature-based solutions for climate change adaptation and risk reduction. In: Kabisch, N., Korn, H., Stadler, J. and Bonn, A. (Eds.), *Nature-based solutions to climate change adaptation in urban areas: linkages between science, policy and practice*. Cham.: Springer International Publishing. 2017, pp. 91-109. DOI: 10.1007/978-3-319-56091-5_6
- [10] Fatmi, M.R., COVID-19 impact on urban mobility. *Journal of Urban Management*, 9(3), pp. 270-275, 2020.
- [11] Fol, S., *La Mobilité des pauvres. Pratiques d'habitants et politiques publiques* Paris, belin. 2009.
- [12] Haas, M., Faber, R. and Hamersma, M., How COVID-19 and the Dutch 'intelligent lockdown' change activities, work and travel behaviour: Evidence from longitudinal data in the Netherlands. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 6, pp. 100-150, 2020.
- [13] Hartig, T. and Kahn, P.H. Living in cities, naturally. *Science*, 352(6288), pp. 938-940, 2016. DOI:10.1126/science.aaf3759
- [14] Honore, C., *Eloge de la lenteur*. Éditions Marabout, France, 2007.
- [15] Hurel, D.O., *Les Bénédictins*. Éditions Bouquins, France, 2020.
- [16] Kabisch, N., Frantzeskaki, N., Pauleit, S., et al, Nature-based solutions to climate change mitigation and adaptation in urban areas: perspectives on indicators, knowledge gaps, barriers, and opportunities for action. *Ecology and Society*, 21(2), art. 39, 2016. DOI: 10.5751/ES-08373-210239
- [17] Kaufmann, V., Bergman, M.M. and Joye, D., Motility: mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), pp. 745-756, 2004.
- [18] Lachapelle U., Boisjoly G. et Vermesch, P., *Réalisation d'un portrait des besoins et des habitudes de déplacements des personnes vivant en situation de précarité dans la région de Montréal (Informe)*. [en ligne]. 2020. Disponible en: <https://publications.polymtl.ca/5266>
- [19] Lèbre, J., *Éloge de l'immobilité*. Éditions Desclée de Brouwer, 2018.
- [20] Le Breton, E., *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*. Armand Colin, Paris, 2005, 247 P.
- [21] MBK. [en ligne]. 2020. Disponible en: <https://www.mkbandco.com/fr/dans-quelle-mesure-le-remaniement-de-la-mobilite-urbaine-cause-par-la-covid-19-sera-t-il-permanent/>
- [22] Mc Morris, O., Villeneuve, P.J., Su, J. and Jerrett, M., Urban greenness and physical activity in a national survey of Canadians. *Environmental Research*, 137, pp. 94-100, 2015. DOI: 10.1016/j.envres.2014.11.010
- [23] Orfeuill, J.-P., (Ed.), *Transports, pauvretés et exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, Éditions de l'Aude, Paris, France, 2004.
- [24] Orfeuill, J.-P. et Solleyret, D., *Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et longue distance? Recherche Transport Sécurité*, 76, pp. 208-221, 2002.
- [25] Paré, J., Une étude préliminaire encourageante pour la piétonisation. *Journal Métro*. [en ligne]. 2021. Disponible en: <https://journalmetro.com/local/hochelaga-maisonnette/2626885/une-etude-preliminaire-encourageante-pour-la-pietonnisation/?fbclid=IwAR2mQl6Kiq5Mex5pcS4Qak6pjin44cwnOONcDpWmAA1xGoYNQPyzXWNja7a0>
- [26] Portugal-del Pino, D., Borelli, S. and Pauleit, S., Nature-based solutions in latin american cities. In: *The Palgrave Handbook of Climate Resilient Societies 2020*, pp. 1-28. Springer International Publishing. DOI: 10.1007/978-3-030-32811-5_120-1
- [27] Paulhiac-Scherrer, F., Comment va-t-on circuler dans la ville tout en étant distancé?, *La Conversation*, Canada, 2020.
- [28] Scott, M., Lennon, M., Haase, D., Kazmierczak, A., Clabby, G. and Beatley, T., Nature-based solutions for the contemporary city/Renaturing the city/Reflections on urban landscapes, ecosystems services and nature-based solutions in cities/Multifunctional green infrastructure and climate change adaptation: brownfield greening as an adaptation strategy for vulnerable communities?/Delivering green infrastructure through planning: insights from practice in Fingal, Ireland/Planning for biophilic cities: from theory to practice. *Planning Theory & Practice*, 17(2), pp. 267-300, 2016. DOI: 10.1080/14649357.2016.1158907
- [29] Statistique Canada, *Enquête nationale auprès des ménages*. [en ligne]. 2011. Disponible en: www12.statcan.gc.ca/nhs-enm/2011/dp-pd/tdt/index-fra.cfm
- [30] Teisceira, L., Plus de rues piétonnes et de pistes cyclables, recommande un rapport. [en ligne]. 2021. La Presse. Disponible en: <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2021-03-17/centre-ville-de-montreal/plus-de-rues-pietonnes-et-de-pistes-cyclables-recommande-un-rapport.php>
- [31] Tomtom. Traffic index 2020. [en ligne]. 2020. Disponible en: https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ranking/
- [32] Transit. Coronavirus: quel impact sur les transports collectifs. [en ligne]. 2020. Disponible en: <https://transitapp.com/coronavirus>
- [33] Valderrama-Meiner, A., Sustainable Immobility?. Open Source Lab. [online]. 2020. Disponible en: <https://opensourcelab.dfki.de/sustainable-immobility/>
- [34] Valderrama-Meiner, A., Immobility? It Can Not Only Be Sustainable but Also Beautiful! Open Source Lab. [online]. 2020. Disponible en: <https://opensourcelab.dfki.de/immobility-it-can-not-only-be-sustainable-but-also-beautiful/>

F. Paulhiac Scherrer, es profesora titular en estudios urbanos en el Departamento de los estudios urbanos y turísticos de la Escuela de las Ciencias de la Gestión de la Universidad del Quebec a Montreal. Desde hace 20 años, sus trabajos se interesan a la gobernabilidad y los instrumentos de políticas urbanas y de transporte. Se interesa, también, a la toma en cuenta de las desigualdades sociales en el campo de los transportes y de la movilidad sostenible.
ORCID: 0000-0003-2530-8004

Q. Freixo, es Ing. Civil de la Universidad McGill, Montreal, Canadá. MSc. Transporte, Infraestructura y Logística de la Universidad Tecnológica de Delft, Países Bajos. Es consultor en movilidad en Jalon MTL.
ORCID: 0000-0001-9416-5989

R. Smith, es Geógrafo de la Universidad de Montreal, Canadá. Estudiante de la maestría en Ciencias Ambientales de la Universidad del Quebec, Montreal. Su proyecto de tesis es sobre las incidencias generadas por la aumentación de 2 grados de temperatura sobre la movilidad urbana.
ORCID: 0000-0002-0958-8635

N. Merveille, es profesor agregado en el Departamento Estrategia, Responsabilidad Social y Ambiental de la Escuela de las Ciencias de la Gestión de la Universidad del Quebec a Montreal, Canadá. Explora desde hace 20 años las dinámicas de interacciones entre los tres terminos: Tiempo-Naturaleza-Medicion.
ORCID: 0000-0002-8026-8394