



La alcaldesa Libby Schaaf, Oakland, California. Crédito: Noah Berger.

La alcaldesa Libby Schaaf nació y creció en Oakland. En su mandato de seis años, la ciudad se sometió a una revitalización económica, observó un auge en la construcción, y redujo la violencia con armas de fuego prácticamente a la mitad. Schaaf trabajó para estabilizar alquileres, disminuir los desalojos y atender la situación de las personas sin hogar, y en 2019 fue designada para el primer Consejo Regional de Asesores sobre las Personas sin Hogar de California. Creó el primer Departamento de Transporte de Oakland, que prioriza proyectos en vecindarios desatendidos y responde a los trabajos pendientes en infraestructura de décadas de antigüedad. Además, lanzó Oakland Promise, una iniciativa para niños desde el nacimiento hasta la universidad que mejora sus resultados educativos. Estos últimos meses, Schaaf respondió a la crisis del coronavirus con un confinamiento exitoso, reconfiguró calles para uso peatonal y albergó a personas sin hogar en habitaciones de hotel vacías. Habló con Anthony Flint, miembro sénior, acerca de la experiencia y el futuro de las ciudades.

La entrevista también está disponible en nuestra serie de podcast **Land Matters**: www.lincolninst.edu/publications/multimedia/podcast-oakland-aims-build-back-better.

En medio de una crisis, Oakland apunta a ser la “ciudad del rayo de esperanza”

ANTHONY FLINT: ¿Cómo fue el desarrollo de la pandemia para usted? ¿Cómo cambió su trabajo desde que empezó todo esto?

LIBBY SCHAAF: Fuimos uno de los primeros lugares que debieron enfrentar la crisis. Recuerdo que me llamó el gobernador Gavin Newsom, y nos pedían que permitiéramos desembarcar al crucero [Grand Princess] . . . Debemos hacer hincapié en que pertenecemos a una comunidad humana interdependiente que debe poner a las personas por sobre las ganancias, que debe priorizar la salud, y debemos ser ejemplo de generosidad y de los valores correctos en momentos de crisis. Entonces, acepté el pedido. Nos aseguramos de recordar siempre a la gente el contexto histórico de racismo ambiental que había vivido el oeste de Oakland [la zona portuaria], y también presionamos a socios federales y estatales para [que tomaran] medidas adicionales a fin de garantizar la seguridad de la comunidad y los empleados durante la operación. Fue muy alentador, poder ofrecer ese puerto seguro, pero para mí fue un ingreso muy particular a la crisis de la COVID-19 . . . mi primera atención fue externa, para estos forasteros que necesitaban la ayuda de mi ciudad; luego [tuve que] dar un giro interno enseguida, cuando empezamos a ver casos dentro de la comunidad.

En las últimas semanas no fui al ayuntamiento ni una sola vez. Entonces, mi vida cambió drásticamente a nivel personal. Aprendí que soy muy mala para cortar el pelo a mi hijo. Aprendí que mi marido cocina increíble, y aprendí que el programa Calles Lentas de Oakland es un gran

consuelo, porque hace poco disfruté la primera calle cortada en mi vecindario.

Sé que un cuarto de la mano de obra de Oakland perdió su empleo, esa es una realidad que nos golpea. He virado una cantidad tremenda de tiempo y energía hacia las comunicaciones y la gestión de crisis. [Pero además] quiero que Oakland sea la ciudad “del rayo de esperanza”. Quiero que saquemos provecho de cada oportunidad para hacer cambios estructurales duraderos que es necesario hacer y que eran necesarios antes de la crisis. Esta solo exagera cosas como el racismo estructural y la desigualdad económica, y tenemos una oportunidad no solo de responder en el momento, sino también de hacer cambios duraderos y de aprovechar el nuevo nivel de conciencia nacional. La desigualdad sanitaria por raza al fin está recibiendo atención a nivel nacional. Tomemos esa conciencia, tomemos lo que ojalá sea una elevación de la voluntad

política, y aprobemos leyes para que no tengamos que volver a ver este tipo de desigualdades.

AF: Ha llamado mucho la atención al incrementar el programa Calles Lentas y extender cierres y otras medidas para dar espacio al distanciamiento social y alentar el uso de bicicletas, monopatines y el tránsito a pie. ¿Cree que es un punto de inflexión para el dominio público de todas las ciudades?

LS: Sin dudas: este es un punto de inflexión. Quiero destacar al director del Departamento de Transporte, Ryan Russo, quien vio la oportunidad de reconvertir análisis que ya se habían hecho para crear el plan de bicicletas; así, en un instante, él supo qué 119 kilómetros (10 por ciento de las calles) cumplían los requisitos para cerrarse al tránsito y usarse como Calles Lentas. Una vez más, es brillante reconocer que en una crisis se puede transformar un trabajo ya hecho. Sé que a

“La crisis solo exagera aspectos como el racismo estructural y la desigualdad económica, y tenemos una oportunidad no solo de responder en el momento, sino también de hacer cambios duraderos y de aprovechar el nuevo nivel de conciencia nacional”.

Crédito: Jaegar Moore vía Flickr CC BY 2.0.



Oakland llamó la atención a nivel nacional por cerrar 119 kilómetros de calles al tránsito hace unos meses, para crear un espacio de actividad física y distanciamiento y, a la vez, procurar que se mantenga el acceso a comercios esenciales. Crédito: Calles Lentas de Oakland.



la gente le preocupa el futuro del transporte público. La gente está preocupada, ¿volveremos a la cultura de los automóviles, con conductores solitarios en su cápsula aislada que escupen contaminación y emisiones, y estresan a todos porque estamos todos atascados en embotellamientos? No podemos volver a eso. Calles Lentas es . . . un lugar que brinda a los residentes una forma segura de dar un respiro a la salud mental al permitirles estar al aire libre, tener un lugar seguro y práctico en su propio vecindario donde ejercitarse, que los niños anden en monopatín y patines, para descargarse con distanciamiento social.

Pero nos recuerda que el derecho de paso del público es del público. No es solo para los automóviles. Y hemos estado infrutilizando este recurso precioso de muchas formas. De verdad, fue uno de mis rayos de esperanza preferidos, ver la alegría de los residentes que disfrutaban las Calles Lentas. Estamos experimentando, y el gobierno no hace eso lo suficiente. Una vez más, ese es un rayo de esperanza en esta crisis: que la gente está probando cosas y que la tolerancia del público a tomar riesgos es mucho más elevada, porque se dan cuenta de que es una crisis; debemos hacer las cosas de otro modo. Debemos probar las cosas, pero lo hacemos de forma muy receptiva. El público nos da devoluciones constantemente sobre qué le gusta y qué no . . . Estamos cambiando, estamos evolucionando, pero puedo prometer que gran parte de todo esto se va a mantener cuando termine la crisis sanitaria. A la gente le encanta.

AF: En términos de tránsito masivo, es realmente el alma de las ciudades, y su destino es incierto. ¿Cómo se pueden adaptar las políticas de movilidad a la nueva realidad?

LS: Bueno, quiero empezar con el sistema de autobuses, porque hicieron cambios veloces que fueron maravillosos. Y, de nuevo, quizás cosas que ya no vamos a revertir. Dejaron de cobrar pasaje. Pum. Esto les permite hacer subir a la gente por las puertas traseras, además de las delanteras; la gente sube y baja más rápido. No tienen que pasar junto al conductor. Es menos estrés para los conductores, operaciones más veloces, menos . . . contacto e intercambio. Hay formas en que podemos, digamos, tener distanciamiento social en el transporte público. Bueno, eso será mucho más difícil en un coche del BART (Sistema de Tránsito Veloz de la Zona de la Bahía). Antes, usaba el BART varias veces por semana, y bromeara con que estaba cerca de los votantes, porque definitivamente se viaja apretado con el prójimo . . . eso no tendrá sentido por un buen tiempo.

Pero en vez de que la gente vuelva a sus automóviles, nos gustaría intentar promover el uso de bicicletas y monopatinés eléctricos. Hace mucho tiempo, Oakland tenía el apodo “Oaksterdam”, más que nada por la adopción del cannabis. Pero, ¿por qué no ser “Oaksterdam” por andar en bicicleta? Es una forma más saludable de desplazarse. Es más seguro. Y es un giro que podemos dar. Yo solo sé que no podemos darnos el lujo de volver a los automóviles. Esa no es una opción.

AF: Toda la perturbación económica a nivel macro es abrumadora, pero respecto a las ciudades y los centros, impactó a algunos sectores edilicios básicos: tiendas minoristas, restaurantes, oficinas, residencias. ¿Cómo podría verse alterado el futuro urbano?

LS: Vimos que sigue habiendo construcciones; la gente sigue solicitando permisos. La zona de la bahía tenía una crisis importante de vivienda antes de la COVID-19, y me atrevo a decir que tendremos una peor luego de ella, en particular con respecto a las viviendas asequibles y las opciones para abordar el sinhogarismo. Por eso alenté a que ese desarrollo continúe . . . Ya estamos trabajando con los distritos comerciales para saber si quizás quieren que cerremos esas calles; así, los restaurantes y los comercios podrían volcarse a la acera y la calle. Sabemos que el virus es mucho más letal en espacios cerrados, y en particular cuando la gente permanece en un espacio pequeño y cerrado por mucho tiempo; entonces, cualquier cosa que se haga en el exterior será mucho más segura. ¿Por qué no crear un entorno más como un mercado, que podría hacer más atractivas algunas de estas zonas comerciales?

Las ciudades no van a desaparecer. Solo porque hay que guardar distanciamiento social no significa que no se puede hacer en un departamento pequeño, con alguien arriba, alguien abajo y alguien al lado. Las ciudades son eficientes. Nos permiten entregar servicios con mayor rapidez. La expansión urbana descontrolada no es una respuesta saludable. Una densidad sensata, y la agilidad y la creatividad de las ciudades, eso es lo que nos permitirá no solo superar esta crisis sanitaria, sino también aflorar con un ambiente más equitativo y saludable. [Mire] las lecciones que aprendimos sobre cómo el planeta se beneficia con la ausencia de emisiones de los automóviles. Debemos conservar esas lecciones, no solo volver a la normalidad.

Sé que parece un momento curioso para ser optimista. Es una tragedia horrible. Al igual que muchas otras personas, yo también perdí seres queridos por esta enfermedad, y no se debe subestimar la gravedad bajo ningún concepto. Sin embargo, debemos ver estas oportunidades. Debemos aprovecharlas, y ese es el desafío ahora. Cualquiera que sea alcalde en una ciudad importante debe inclinarse un poco hacia el optimismo. Eso es lo que nos mantiene en pie, en particular en momentos como este. □

“Sé que parece un momento curioso para ser optimista. Es una tragedia horrible . . . y no se debe subestimar la gravedad bajo ningún concepto. Sin embargo, debemos ver estas oportunidades. Debemos aprovecharlas, y ese es el desafío ahora. Cualquiera que sea alcalde en una ciudad importante debe inclinarse un poco hacia el optimismo. Eso es lo que nos mantiene en pie, en particular en momentos como este”.

Una protesta en las calles de Oakland a fines de mayo. En el cartel se lee: Enfermeros por las vidas negras. Crédito: Annette Bernhardt vía Flickr CC BY 2.0.

