



CIUDADES POST-COVID-19

IDEAS PARA URBES MÁS SALUDABLES

Dr. Arq. Guillermo Sánchez Rueda

Las ciudades son centros de innovación y creación de riqueza, sistemas complejos que atraen a las personas por su oferta laboral, su ecosistema social, sus servicios, sus eventos y sus oportunidades de desarrollo... pero también son puntos críticos de contaminación atmosférica, altos niveles de ruido, efectos de la isla de calor, falta de espacios verdes y marcadas desigualdades socioeconómicas. Las ciudades por su densidad poblacional, contacto social y estrecha interacción personal son puntos críticos para la propagación del COVID-19, a tal grado, que son la "zona cero" de la pandemia, con un 90% de los casos reportados.

La crisis del coronavirus ha modificado la vida cotidiana en casi todos los núcleos urbanos del mundo. Debido a las medidas preventivas de distanciamiento social, restricciones a la movilidad y al confinamiento de los habitantes, las ciudades han experimentado la suspensión de actividades y el cierre de establecimientos, la disminución de fuentes de trabajo, el declive en la afluencia de turistas, el menor uso del transporte público y, sobre todo, ha evidenciado las desigualdades y el déficit de equipamiento y servicios públicos en gran parte de ellas.

Estos cambios que, lejos de ser puntuales, están transformando la forma de gestionar, diseñar y habitar las ciudades de un futuro no muy lejano. Así que, ¿es hora de repensar nuestros modelos urbanos? En varias ciudades se están introduciendo nuevas ideas e implementando conceptos de planificación que hasta hace poco no parecían viables para hacerse realidad: aumento significativo del espacio para peatones y bicicletas, reduciendo el área para automóviles; naturalización de la ciudad, incrementando la adaptación y mitigación al cambio climático; reequilibrio de la ciudad para minimizar los déficits urbanos. ¿Será que



está llegando la hora para reajustar la forma en que vivimos, nos relacionamos y readaptamos nuestras urbes? Aquí algunas ideas que apuntan hacia la recuperación de nuestras ciudades como centros de comunidad, innovación humana e ingenio.

IDEAS PARA URBES MÁS SALUDABLES

01 INFRAESTRUCTURAS PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.

Durante la pandemia, cuando se tuvo la necesidad de disminuir el riesgo de contagio y bajar el número de usuarios en el transporte público y buscar otras opciones de movilidad, las ciudades empezaron a dejar a un lado los autos y aumentaron el espacio destinado al transporte activo y los carriles bici.

La expansión de la infraestructura ciclista en ciudades dominadas completamente por el automóvil -desde Moscú hasta la Ciudad de México, Mumbai y prácticamente en la mayoría de las ciudades del mundo-, empezaron a peatonalizar cientos de kilómetros de calles para incrementar el tránsito



01

saludable de personas y ciclistas. Una vez más, se comprobó que el uso de la bicicleta es la alternativa más barata y efectiva para realizar desplazamientos cortos, además de que la habilitación de carriles bici y espacio público puede ser realizada rápidamente por los gobiernos locales con muy poca inversión.

En general, existe un consenso de que al usar la bicicleta como una forma de moverse por las ciudades, es saludable, económica, mejora la calidad del aire, reduce la congestión, y si va acompañada de restricciones a la velocidad de los vehículos y reducción del estacionamiento en la calle, ayuda significativamente a elevar la calidad de vida en nuestras ciudades.

Por tanto, es previsible que en aquellas ciudades en las que ya habían comenzado un auge del uso de la bicicleta, este medio se consolidará. Precisamente, ciudades como Milán, Madrid, Barcelona, París, Bruselas y muchas más, están apostando fuertemente por la bicicleta realizando ambiciosos planes y destinando recursos importantes para la implementación de nuevas pistas ciclables.

Las supercarreteras ciclistas, una infraestructura soñada por muchos usuarios de la bicicleta en las grandes ciudades congestionadas por el tráfico vehicular, pero escasamente implementada debido a su costo, podría ser pronto realidad en muchas de ellas como una forma para expandir el uso de la bicicleta para transportarse. En Londres, el proyecto de Sky-Cycle diseñado por la oficina de Norman Foster, es una red ciclista construida sobre una estructura elevada por encima de las líneas ferroviarias existentes en toda la ciudad y dedicada exclusivamente para el tránsito ciclista con una longitud de casi 220 kilómetros. Este proyecto originalmente propuesto en 2012 está retomando significativo apoyo por las agencias de transporte de Londres en el contexto de las so-

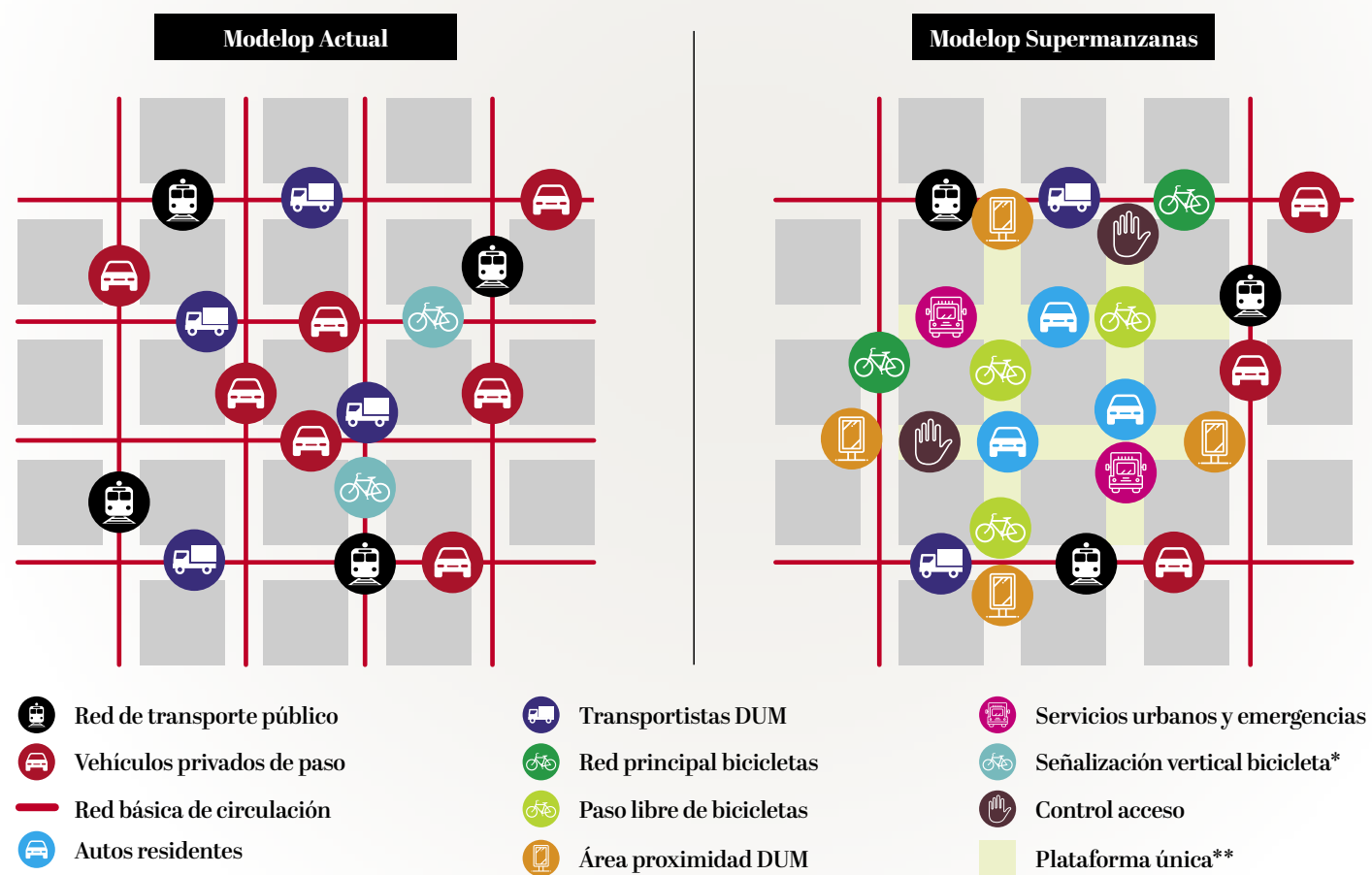
LAS SUPERCARRETERAS ciclistas, una infraestructura soñada por muchos usuarios en las grandes ciudades congestionadas por el tráfico vehicular, pero escasamente implementada debido a su costo, podría ser realidad en muchas de ellas.

luciones propuestas a mediano plazo para la pandemia.

En este sentido, otro concepto que también ha sido reforzado en el contexto de la pandemia, es el de "calle completa", implicando un enfoque holístico en el diseño de las vías,

donde en vez de priorizar a los automóviles; como tradicionalmente se tiene el hábito, se prioriza al transporte público, los peatones y la bicicleta. El diseño de calle completa implica no solo una mejor convivencia de los distintos modos de transporte, sino conlleva a una revalorización del espacio público proporcionando un entorno urbano de usos mixtos,

02 MODELO DE SUPERMANZANA Plande Movilidad Urbana de Barcelona 2013-2018



* Contra sentido. ** Prioridad peatones

para una vida rica y variada de la ciudad. Además, integran parques y espacios arbolados actuando como grandes corredores verdes para ayudar a dar coherencia al conjunto de la ciudad.

02 SUPERMANZANAS. Uno de los efectos urbanos de la pandemia, ha sido la limitación de la interacción social y la privación de muchas experiencias de encuentro colectivo en los espacios públicos, como la visita a los lugares que hacen atractiva la vida en las ciudades: restaurantes, tiendas, centros comerciales, museos, etc. Ante esta limitación de reunirnos en espacios cerrados, algunas ciudades han considerado que las propias calles de los barrios residenciales -que hasta ahora se han usado únicamente para los coches- tengan un gran potencial de desarrollo para una intensa vida comunitaria en espacios abiertos. Hasta ahora nuestras ciudades han sido diseñadas para los automóviles y no para la gente; ¿Habrà llegado la hora de realizar un replanteamiento radical y dedicar el espacio público para el uso de las personas?

75%
DE LA ENERGÍA
QUE SE PRODUCE, LA
CONSUMEN LAS CIUDADES Y
SON RESPONSABLES DEL 80%
DE LAS EMISIONES DE GASES
QUE PERJUDICAN AL PLANETA.

El concepto de supermanzanas es fundamentalmente una iniciativa de recualificación del espacio urbano y de reorganización de la movilidad rodada y peatonal. Esto significa mejorar la calidad de los espacios urbanos, recuperar calles para el peatón, generar espacios de encuentro, dinamizar nuevas actividades, introducir más vegetación en el espacio público y racionalizar los estacionamientos en la vía pública.

De esta manera, en barrios y colonias que están formadas por una gran cantidad de calles locales con poco tráfico, es posible organizar macroman- zanas funcionales para optimizar la movilidad y se pueda así, recuperar los espacios públicos para diversas funciones urbanas que van a mejorar la calidad de vida y los servicios teniendo un gran impacto positivo en la comunidad residente.

En este sentido, la ciudad de Barcelona es pionera ya que desde el 2016 puso en operación un plan piloto de "pacificación" de manzanas, como las llama el ayuntamiento, en 6 barrios de la ciudad con un total de 20 supermanzanas y así dar respuesta a la escasez de espacios verdes, a los altos niveles de



contaminación, al ruido ambiental, a la siniestralidad y al sedentarismo de sus residentes. Así se pudo reducir hasta un 60% el tráfico al interior y duplicar las zonas verdes y espacios multifuncionales para los ciudadanos en el entramado urbano. Actualmente y debido a la crisis sanitaria provocada por la pandemia, la ciudad se ha propuesto un ambicioso plan para crear más de 500 supermanzanas en toda el área metropolitana.

Algunas ciudades como Londres y Seattle han mostrado interés en replicar las supermanzanas de Barcelona para cambiar drásticamente alguno de sus barrios y demostrar que las calles no son solo una infraestructura para la movilidad, sino lugares que pueden ofrecer múltiples oportunidades para la interacción social y recuperación de la vida diaria en tiempos post-pandémicos.

ACTUALMENTE y debido a la crisis sanitaria provocada por la pandemia, la ciudad se ha propuesto un ambicioso plan para crear más de 500 supermanzanas en toda el área metropolitana.

03 MEZCLA DE USOS Y PROXIMIDAD. Desde que la legendaria teórica del urbanismo Jane Jacobs hace décadas, criticara implacablemente la zonificación de las ciudades, especialistas, académicos y funcionarios recomiendan propiciar la mezcla de viviendas y servicios en nuestras ciudades. Densidad, diversidad de usos y tipologías, variedad en las opciones residenciales, de ocio, de actividad y empleo, integración de lo turístico y lo no turístico, en una oferta urbana accesible y múltiple, aparecen como la mejor opción económica, ambiental y territorial para generar espacios urbanos de fusión, complejos, diversos y atractivos mediante la mezcla de usos y actividades.

En este sentido, la propuesta urbana más conocida para ganar terreno durante la pandemia es la



04



idea sobre la "ciudad de 15 minutos", defendida prominentemente por Anne Hidalgo, la alcaldesa de París. Conocido este concepto como la ciudad policéntrica -que significa una ciudad de pequeños pueblos-, donde todo lo necesario para un residente, se localiza a tan solo 15 minutos a pie o en bicicleta desde la puerta de su casa, lo que reduce la necesidad de viajar al área central de la ciudad donde existe más congestión de personas y mayor riesgo de contagio.

En un contexto urbano demasiado complejo, la proximidad de servicios y la mezcla de usos, son conceptos muy conocidos que están retomando nuevos bríos en ciudades fragmentadas y divididas en zonas monofuncionales de conjuntos habitacionales, centros comerciales, distritos de oficinas, espacios industriales, etc., para así empezar a crear espacios urbanos más integrados para vivir, trabajar, divertirse y aprender.



15 MINUTOS
A PIE O EN BICICLETA DESDE LA PUERTA DE SU CASA SE CONSIDERA EL CONCEPTO DE UNA CIUDAD POLICÉNTRICA

04 VIVIENDAS Y EDIFICIOS RESILIENTES.

Con la crisis sanitaria del COVID-19 y el confinamiento social al que hemos estado sometidos, la vivienda se ha convertido en refugio seguro y único espacio de convivencia, trabajo, ocio y desarrollo de actividades ordinarias y extraordinarias para todos los miembros del hogar.

Esta adaptación de la vivienda ha cobrado interés en los últimos meses. Súbitamente, nuestro espacio doméstico tradicional se ha convertido en espacio de trabajo, oficina, escuela, salón de juegos, área de esparcimiento y dispensario. El aislamiento de alguien

positivo o sospechoso por COVID-19, la alternancia de tareas en los espacios disponibles o puesta en valor de espacios infrautilizados evidencian la necesidad de viviendas flexibles ante esta situación fortuita y cambiante.

Estas nuevas condiciones y funciones en los hogares, ha puesto en evidencia los bajos niveles de habitabilidad básica de muchas viviendas en nuestras

ciudades que no cumplen con los requisitos mínimos para el normal desempeño de la vida diaria: higiene, seguridad, salubridad, accesibilidad, suministros seguros y estables y confort. Ya no se diga la falta de acceso a la tecnología e internet, que ha provocado que miles de familias hayan sufrido enormemente para adaptarse al cambio, generando estrés, ansiedad y hasta violencia intrafamiliar.

En el otro extremo, otras edificaciones como los espacios para oficinas han dejado de utilizarse por el riesgo al contagio de los trabajadores. El teletrabajo, en muchos casos, ha demostrado que la ocupación física de las oficinas no es tan necesaria como hasta hora se había creído, y que los espacios laborales tenderán a reducirse y el trabajo a distancia incrementarse. Esto significa que un gran número de empresas dejarán de tener grandes y costosos edificios de oficinas, para tener espacios más reducidos y multifuncionales en ubicaciones céntricas y de fácil acceso.

EL TELETRABAJO, en muchos casos, ha demostrado que la ocupación física de las oficinas no es tan necesaria como hasta hora se había creído

05 SMART STREETS. Una de las tendencias más notables en esta pandemia, es la compra online de productos. En México, en los primeros 3 meses de la pandemia se reportó un incremento del 90% en el uso de aplicaciones para compras por Internet, y hoy las ventas constituyen ya el 30% del total de productos que se venden.

En un mundo post-COVID, la tecnología digital no solo nos ayudaría a realizar compras, sino también podría permitirnos hacer un mejor uso de nuestros espacios urbanos. Monitorear el tráfico y la contaminación, el nivel de usuarios en el transporte público, la densidad de ocupantes en edificios públicos, etc., ayudaría a que las personas eviten las horas pico y de alta demanda, y puedan acudir en horas menos congestionadas, lo que permitiría un distanciamiento social más efectivo.

El movimiento de Smart Cities y el "internet de las cosas", apunta en esta dirección y muchas áreas urbanas están siendo monitoreadas principalmente en aspectos de seguridad, pero veremos con más frecuencia, cómo la tecnología digital automatiza procesos y nos provee de mayor información para elegir cuando es el mejor momento para salir de casa.

Los expertos auguran que al finalizar esta pandemia seguirán otras como lo muestra nuestra propia historia, por lo que es muy probable que más adelante no enfrentemos como humanidad a nuevos retos que aún desconocemos. Hay mucho que mejorar en nuestras ciudades, pero no cabe duda que esta selección de 5 ideas puede ayudarnos a que vivamos mejor en nuestros entornos urbanos y a estar un poco más preparados para enfrentar la siguiente contingencia.

INFORMES

Dr. Arq. Guillermo Sánchez Rueda
Fundación Metròpoli
gsanchez@fmetropoli.org

