



CIUDADES POSPANDEMIA

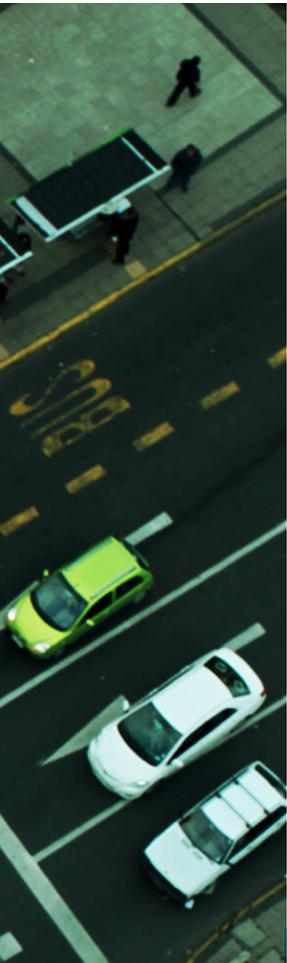
NUEVOS ESPACIOS

Las demandas sociales planteadas por la ciudadanía, desde octubre de 2019, sumada a la actual crisis sanitaria por el COVID-19, plantean desafíos para la movilidad de las personas y la planificación de las ciudades. El paradigma está puesto en cómo acceder a espacios más resilientes y saludables.



PAULA CHAPPLE C.
PERIODISTA REVISTA BIT





S E HA INSTALADO EL

slogan que la humanidad pos COVID-19 no será la misma. De acuerdo a los expertos consultados, ni la humanidad ni nuestras ciudades lo serán. La pandemia está impactando directamente en nuestra forma de relacionarnos, de desplazarnos y convivir en nuestras ciudades y espacios públicos, razón por la cual, como en otras situaciones sanitarias y de catástrofes, este escenario puede llevar a repensar la planificación de las urbes.

Lo que sí es un hecho es que las nuevas ciudades requerirán cambios de paradigma para fortalecer la movilidad sustentable y, en ellas, el uso de la bicicleta, la caminata y el transporte público, deben ser ejes fundamentales, así como la infraestructura para su integración.

Si bien es temprano para sacar conclusiones definitivas, debido al pleno desarrollo de la crisis sanitaria, los expertos adelantan que son factibles de implementar medidas temporales y a corto plazo para abordar la emergencia. Nuevos espacios, mejores ciudades.

MEDIDAS A CORTO PLAZO

Ciudades de todo el mundo ya están recuperando espacios para peatones y ciclistas en las principales vías, con el fin de garantizar la distancia social que recomiendan las autoridades sanitarias. En metrópolis como Valencia o Barcelona se ampliarán las veredas y pistas de bicicletas para facilitar el mantenimiento de la distancia de seguridad y minimizar los contagios. ¿Se podrían ejecutar algunas de estas iniciativas en los espacios urbanos nacionales?

Desde el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano proponen implementar una serie de medidas rápidas, de relativo bajo costo y que permiten a las personas sobrellevar de mejor manera el tiempo de confinamiento. “Entre ellas el acercar los servicios públicos con equipos/ unidades móviles para distintos trámites, promover intervenciones de

urbanismo táctico, demarcando pavimentos y señaléticas para facilitar la circulación y la mantención de las distancias de cuidado, habilitar sedes vecinales y/o colegios que puedan prestar el servicio de acceso a internet, aumentar significativamente la extensión de las redes de ciclovías, junto con establecer mecanismos para asegurar el acceso a agua potable en campamentos, entre muchas otras”, comenta Pilar Giménez, arquitecta urbanista y secretaria ejecutiva del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU).

Para que este cambio de paradigma se genere, es indispensable un rol activo del Estado y una colaboración también activa del sector privado, “pues no solo se trata de la forma de desplazarse sino de proyectar el uso del suelo en las ciudades, para potenciar distintos centros urbanos que permitan a las personas evitar grandes desplazamientos y generar polos de trabajo, desarrollo comercial, educacional, de salud y culturales, entre otros”, destaca Paola Tapia, directora de la carrera de Derecho de la Universidad Central y ex ministra de Transportes y Telecomunicaciones.

Entre las medidas a corto o mediano plazo, se deberá repensar el transporte público, el cual es, en esencia, un transporte masivo y planificado para mover grandes números de personas a las fuentes cercanas de empleo o servicios, y no diseñado para el distanciamiento social ni para evitar infecciones por virus.

En este contexto, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), “ha estado observando no sólo lo que ocurre en España o el resto de Europa, sino también lo que está ocurriendo en la región con ciudades como Buenos Aires, Bogotá o Lima, y también en Chile, en donde Rancagua, Chillán y Arica, están a la vanguardia en desarrollar este tipo de iniciativas”, indica Gisele Labarthe, Secretaria Ejecutiva Programa de Vialidad y Transporte Urbano SECTRA del MTT.

La conclusión rápida hoy es promover modos de transporte individuales,



para poder conseguir el distanciamiento social necesario. “Necesitamos mejores ciclovías para motos, bicicletas, scooters, mejores aceras para los peatones, pero definitivamente tenemos que tener acciones orientadas hacia ciudades vivibles y caminables, el desafío entonces es repensar las ciudades”, comenta Paz Serra, jefa de la División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (Minvu), en el marco del seminario online “¿Cómo cambia la ciudad frente a la crisis?”, organizado por la CChC.

MEDIDAS PERMANENTES

Si se proyectan las ciudades hacia el futuro, los expertos aluden al concepto de “Ciudad Saludable”, que se basa precisamente en la construcción de sociedades más resilientes, capaces de enfrentar los efectos de fenómenos que pongan en riesgo los sistemas urbanos.

La ciudad saludable pone en valor tres conceptos sinérgicos. El primero: la ciudad de 15 minutos o ciudad de proximidad, en la cual sus habitantes pueden tener acceso fácil y rápido a diversos servicios, que les permiten resolver sus necesidades básicas. “En Chile ya tenemos ciudades que se han desarrollado con ese concepto, por lo que el desafío en ellas se centra en cuidarlas para que puedan mantener estos atributos en el futuro. En cambio, en las grandes urbes y conurbaciones, la idea es iniciar una reconversión con este modelo en mente, potenciando lo que los urbanistas llaman policentralidades”, destaca Pilar Giménez.

El segundo es la movilidad sustentable, que invita a (re)construir espacios públicos y sus prioridades incorporando la caminata, bicicleta y el transporte público en su conjunto. Y el tercero es el medio ambiente saludable, que tiene relación directa con el estado de salud física y mental de las personas.

La pandemia está impactando directamente en nuestra forma de relacionarnos, de desplazarnos y convivir en nuestras ciudades y espacios públicos, razón por la cual, como en otras situaciones sanitarias y de catástrofes, este escenario puede llevar a repensar la planificación de las urbes.

Para Paz Serra, “la pandemia nos ha hecho repensar el rol de las áreas metropolitanas y la necesidad de fortalecer las ciudades intermedias. La reorganización del territorio es vital, y debiésemos ser capaces de redistribuir el empleo de una forma más inteligente, es decir, con incentivos económicos para reubicar las industrias o actividades productivas y traer a las personas a ciudades de tamaño medio. Tenemos que reducir las áreas metropolitanas utilizando la infraestructura existente a través del territorio y dentro de las ciudades metropolitanas también tenemos que romper la continuidad de las edificaciones, crear espacios abiertos, avenidas, parques, distritos separados, potenciando la búsqueda de áreas saludables, esto es un tema nuevo que podemos recoger de esta pandemia, ¿cómo lo vamos a hacer?, esa es la invitación, es el desafío”.

Desde el MTT señalan que si bien no existe una respuesta única, “debido a que cada ciudad es dis-



tinta y debe ser abordada de manera particular. Es así como el desafío de lograr ciudades de 15 minutos es absolutamente distinto en una ciudad como el Gran Santiago que en el Gran Valparaíso o el Gran Concepción y, más aún, con el resto de las ciudades del país. Muchas de ellas ya son ciudades de 15 minutos y ahí el desafío, más que crear condiciones nuevas, es potenciar las actuales y controlar las tendencias que apuntan en la dirección contraria, como por ejemplo, los crecimientos en baja densidad que se observan en muchas ciudades intermedias como Talca o Los Ángeles, sólo por dar algunos ejemplos”, comenta Gisele Labarthe.

En las grandes urbes, en cambio, el problema es mayúsculo, porque significa desarrollar equipamiento y oferta de bienes y servicios en lugares en que, por condiciones de mercado, esto no ha ocurrido y, por lo mismo, revertir los patrones se transforme en una tarea titánica, donde no sólo el Estado deberá definir reglas e incentivos, sino también se requerirá de la voluntad del mundo privado para abordar el proceso de urbanización como un proceso potencialmente virtuoso. “En el contexto de la actualización del Plan de Movilidad de Santiago 2030 hemos tomado el desafío de abrir estas discusiones a una amplia gama de actores, justamente porque estamos convencidos de que muchos de los problemas de la movilidad se solucionan con una “mejor ciudad”, y para ello, se requiere del consenso de todos quienes actúan de una manera u otra en su desarrollo”, adelanta Gisele Labarthe.

INNOVACIÓN EN MICROMOVILIDAD

Iniciativas para crear mejores ciudades y espacios hay varias. Una de ellas es la que promueve la Agencia de Sostenibilidad Energética (AgenciaSE), a través de su participación en el pro-

yecto del Centro Nacional de Electromovilidad, que potencia la integración de la micromovilidad.

De acuerdo a Gabriel Guggisberg, coordinador de Electromovilidad de la AgenciaSE, “se planteó un modelo de desarrollo público-privado que se adapta a las realidades de cada región. Creemos que la micromovilidad hay que dividirla por potencial. Primero la mecánica –sin un motor eléctrico– ya sea compartida o bajo propiedad individual será una alternativa para aquellas personas que tengan el privilegio de vivir a distancias iguales o menores a 5 km del trabajo. Claro que existen excepciones que por necesidad viajan actualmente distancias mayores, pero está estudiado que esa distancia (5 km) es el punto determinante entre ir o no en bicicleta”.

Segundo, la eléctrica. Esta movilidad rompe las barreras geométricas y permite instalar la micromovilidad como una alternativa de transporte de largas distancias en la ciudad. “Las ciudades pueden estar preparadas en la medida que el mensaje se apruebe en toda la cadena jerárquica de las decisiones. La planificación de ciclovías, la disponibilidad de calles en horas punta, entre otras medidas, podrían facilitar la penetración de la micromovilidad de forma masiva”, complementa el profesional de la AgenciaSE.

Estas medidas podrían avanzar rápidamente en regiones, debido a las distancias que recorren los usuarios, pero sin duda que en Santiago también es posible implementarla en la medida que los actores se coordinen.

RETOS FUTUROS

La ciudad pospandemia enfrentará desafíos mayores. En primer lugar porque la crisis sanitaria no hace más que agudizar los problemas que arrastran las urbes por décadas y profundiza la inequidad presente en ellas. El Estado (Gobierno Central, Regional y Local) tendrá que redoblar los esfuerzos para resolver los problemas de falta de vivienda y hacinamiento que experimentan muchas familias chilenas.

En segundo lugar, “tendremos que centrarnos en la reactivación económica de nuestras ciudades. Para ello los programas habitacionales con subsidio del Estado y la creación de nuevas herramientas de regeneración urbana que combinen asociación público-privada-sociedad civil, pueden aportar un impulso relevante para activar nuestra economía”, detalla Pilar Giménez.

En el ámbito del transporte, se visualiza también un escenario desafiante, pues el temor a las aglomeraciones en el transporte público llevará a un uso más intensivo del automóvil. Ello redundará en que

NORMATIVAS

Desde el punto de vista normativo, “existe la Ley de Aportes al Espacio Público que ordena y mejora el sistema de mitigaciones viales de los proyectos que hoy, con los EISTU (Estudios de impacto sobre el sistema de transporte urbano), existen muchas deficiencias”, relata Giménez.

Por otro lado, con la Tabla de Aportes se establece una contribución que va directamente al Municipio para que éste invierta en un plan de inversiones en el espacio público. No obstante, “para que este nuevo sistema funcione bien se requieren de dos elementos fundamentales: que los municipios tengan elaborado su plan de inversión y que el sector privado construya sus proyectos. De lo contrario no se generarán estos aportes, o no se logrará canalizarlos al espacio público” prosigue la secretaria ejecutiva del CNDU.

Otra normativa relevante que actualmente está en discusión en el Senado, es el Proyecto de Ley de Integración Social (Boletín N° 12.288-14). El Ejecutivo está preparando “algunas indicaciones que van a fortalecer mucho este proyecto, por ejemplo, en lo relativo a que los planes reguladores intercomunales puedan fijar las densidades, constructibilidades y alturas en torno a los ejes de transporte de la ciudad, de tal forma que podamos tener un uso eficiente de esa infraestructura”, adelanta Pilar Giménez.



Los desafíos de la nueva ciudad se relacionan con ampliar el transporte público, a través de corredores, pistas sólo bus y vías exclusivas, así como favorecer la inversión en metro y ferrocarriles suburbanos.



el transporte deba funcionar con menos demanda.

Por otro lado, la pandemia agudiza la vulnerabilidad de las personas y marca aún más la segregación social, económica y territorial en la ciudad. Por lo anterior, se debe ampliar el transporte público, a través de corredores, pistas sólo bus y vías exclusivas, así como favorecer la inversión en metro y ferrocarriles suburbanos. A modo de ejemplo, “existe el proyecto de Metro-tren Nos de 21 kilómetros de infraestructura ferroviaria inaugurado en marzo de 2017, con 10 estaciones e integrado tarifariamente a través de la tarjeta Bip al sistema de transporte público de Santiago, cuya demanda antes de la pandemia superó los índices proyectados”, destaca la académica de la Universidad Central.

Para Gabriel Guggisberg de la AgenciaSE, hay que potenciar la conectividad entre territorios municipales. “No podemos seguir avanzando creando islas. Ahí está el primer desafío. Por ejemplo, si uno avanza por Tobalaba, entre La Florida y Providencia, pasa por cuatro zonas. Una altamente conectada, verde y con ciclovías similares a las europeas. Luego pasa por La Reina y Peñalolén y se ve una baja de calidad sustantiva de esta infraestructura. Pero luego al llegar a Macul y La Florida la oferta es casi inexistente. Y si hay ciclovías éstas no necesariamente respetan otros espacios públicos o simplemente se cortan y se asume que los ciclistas tomarán la calle. Por lo tanto,

un primer camino por recorrer es hacer proyectos multiterritoriales por sobre al proyecto aislado de una municipalidad”.

Sin lugar a dudas, la gestión encaminada a mejorar el espacio público, en términos de calidad y cantidad, incluido el mejoramiento de la habitabilidad de calles y plazas será un imperativo; las nuevas exigencias de bioseguridad desencadenadas a partir de la expansión sin precedentes que ha tenido el COVID-19, repercutirán en el diseño urbano y la forma de comprensión del paisaje de la ciudad.

La amplificación de las distancias físicas interpersonales, el mejoramiento de las condiciones de higiene del espacio público, la ventilación, el despeje de las áreas de circulación, actuarán como condicionantes de un espacio público resignificado. Nueva vida, nuevos espacios, mejores ciudades. ■