



Para vários expertos, la densidad no es sinónimo de mayores contagios. Sin embargo, hay una relación más directa entre hacinamiento y propagación del Covid-19.

Ciudades del Futuro

UNA OPORTUNIDAD PARA REPENSAR LAS GRANDES URBES

MÁS DEL 95% DE LOS CASOS DE COVID-19 A NIVEL MUNDIAL HAN SIDO REPORTADOS EN CIUDADES, LO QUE HA LLEVADO A LOS ESPECIALISTAS A CUESTIONARSE CÓMO DEBIERAN SER ORGANIZADAS EN EL FUTURO PARA EVITAR CONTAGIOS Y MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA DE LAS PERSONAS. MIENTRAS ALGUNOS SEÑALAN QUE ESTA PANDEMIA MARCARÁ EL FIN DE LAS MEGA URBES, OTROS DEFIENDEN LA DENSIDAD Y LOS BENEFICIOS QUE PROVEEN.

Por Ximena Greene_Fotos Vivi Peláez

La propagación del Covid-19 ha hecho que varios expertos, tanto en Chile como en el resto del mundo, cuestionen el diseño y la configuración de las grandes urbes, su alta densidad y el uso del transporte público. Varias se han erigido como los principales focos de contagio del nuevo Coronavirus, dejando en evidencia a los barrios más vulnerables, con altos grados de hacinamiento y poca capacidad de respuesta frente al confinamiento o las cuarentenas.

Por ejemplo, en Nueva York las zonas residenciales y más densas de Manhattan han presentado pocos casos de Covid-19 en contraste con los barrios de clase media baja y baja del Bronx y Queens, los cuales han sido altamente afectados. Una situación similar ha ocurrido en algunas ciudades de países en vías de desarrollo, como Chile, donde la pandemia ha tenido mayor impacto en los

barrios marginales que presentan una alta ocupación por habitación.

“El coronavirus ha subrayado, y en algunos casos ha exacerbado, las inequidades preexistentes en las ciudades”, afirma Jennifer Keesmaat, urbanista canadiense que se desempeñó durante siete años como la planificadora jefa de la ciudad de Toronto. Sin embargo, agrega, “lo importante es no confundir densidad con hacinamiento”.

Para esta experta, si bien gran parte de la atención de los medios de comunicación se ha centrado en la densidad como causa de los brotes de Covid-19, la realidad es que varias de las ciudades más densas del mundo han podido lidiar con el Coronavirus con bastante éxito. Hong Kong, Seúl, Singapur y Taipéi, entre otras, han visto muchas menos infecciones y muertes que otras ciudades menos con-

centradas. Seúl, por ejemplo, tiene una población metropolitana de más de 25 millones, pero ha reportado solo 1.132 casos y 4 muertes por Coronavirus.

En ese mismo punto concuerda el arquitecto y decano del Campus Creativo de la Universidad Andrés Bello, Ricardo Abuauad, quien señala que el Coronavirus y las cuarentenas forzadas pusieron en evidencia la importancia de separar los dos conceptos, densidad y hacinamiento. El primero, afirma, no tiene una relación directa incuestionable con los lugares de más contagio, pero el segundo sí.

“El problema está en el tipo de densidad. Lo que vemos en los sectores de más contagios de Santiago es una densidad precaria, mal servida, con bajos estándares, con viviendas de mala calidad, demasiado pequeñas y sobrepobladas. Este conjunto



En Nueva York, barrios marginales como el Bronx han sido altamente afectados por el Covid-19.

“EL CORONAVIRUS HA SUBRAYADO, y en algunos casos ha exacerbado, las inequidades preexistentes en las ciudades”, afirma la urbanista canadiense Jennifer Keesmaat.

de factores que configuran lo que nosotros llamamos hacinamiento, son los que amenazan con aumentar los riesgos de contagio cuando los exponemos a cuarentenas forzadas”, advierte.

Para Abuauad, la pandemia confirmó que las ciudades chilenas son más desiguales y más hacinadas de lo que se pensaba, y que el aislamiento funciona cuando quedarse en la casa es sinónimo de seguridad y no de mayor riesgo de exposición. “Estamos hablando de familias que habitan en viviendas que carecen de espacios mínimos, que son pobres, insalubres, sin recintos confortables limpios y

sin espacios colectivos seguros por donde caminar”, comentó en la exposición que realizó en la VII Conferencia de Cultura Científica organizada por la Universidad Andrés Bello en junio pasado.

SEGREGACIÓN

Otro tema que ha surgido a raíz de la pandemia, tiene que ver con las diferencias que existen en el acceso a bienes y servicios de distintos grupos de personas. En este sentido, Javier Hurtado, gerente de Estudios de la CChC, explica que si bien durante años las políticas de vivienda del gobierno fueron efectivas en generar casas y departa-

mentos, no hubo una planificación urbana adecuada que dotara a los nuevos sectores residenciales con infraestructura. “Lo importante era construir viviendas y lo que se dejó de lado como política pública fue construir ciudad. Se generaron conjuntos de viviendas en distintos lugares, incluso alejados de los centros en general, siempre en la periferia, pero sin preocuparse de su entorno”, señala.

De esta manera, se construyó una serie de barrios que a menudo carecen de infraestructura urbana, con calles, veredas, plazas y parques en mal estado, escasos comercios y servicios privados como bancos y supermercados, obligando a sus habitantes a movilizarse largos trayectos para obtenerlos.

Junto con el hacinamiento y la falta de acceso a servicios, Abuauad suma otro inconveniente de las ciudades chilenas, principalmente en Santiago: la concentración de las oportunidades y de las fuentes laborales en un sector específico (el eje centro-oriente en la capital). Esto

“SOLO MEDIANTE una buena planificación se puede disminuir el hacinamiento, al aumentar la oferta de tierras desarrolladas y permitir estándares de vivienda asequibles para los pobres”, sostiene el urbanista francés Alain Bertaud.

condiciona que una parte importante de la población, aquella que no puede trabajar remotamente, deba necesariamente moverse lejos de sus hogares, ubicados principalmente en la periferia, hacia los focos donde se concentran los empleos. “La necesidad de desplazarse hacia el empleo explica una parte significativa de la movilidad que hemos visto en la Región Metropolitana, a pesar de la cuarentena”, asegura el decano del Campus Creativo de la Universidad Andrés Bello.

“No hemos resuelto la segregación social y tampoco hemos conseguido evitar que el empleo y los servicios se concentren en pocas zonas. Por eso sigue habiendo personas que demoran hasta 120 minutos en llegar al trabajo, versus otras que están a 15 minutos de comercios, servicios, áreas verdes y empleos. Eso no es una ciudad, son dos ciudades. Y esos patrones de movilidad también influyen en que nuestras ciudades estén entre las más contaminadas de Latinoamérica. Por eso, la segregación no es solo un problema de equidad,



El principal peligro de esta o de otra pandemia en el futuro son los brotes que puedan surgir en edificios de departamentos con alta densidad. En la foto, edificaciones en la comuna de Estación Central.



El concepto de “la ciudad de los 15 minutos” se entiende como una manera de concebir barrios con la proximidad como base.



El transporte público como el Metro deberá rediseñarse para evitar contagios por Coronavirus u otras enfermedades.



Pablo Allard, decano de la Facultad de Arquitectura y Arte de la Universidad del Desarrollo.



Ricardo Abuauad, decano del Campus Creativo de la Universidad Andrés Bello.



Jennifer Keesmaat, una de las urbanistas canadienses más destacadas de la actualidad.



Alain Bertaud, urbanista francés y miembro del Marron Institute of Urban Management de la Universidad de Nueva York.

sino que también hace que la ciudad funcione mal”, señaló Luis Eduardo Bresciani, urbanista y director de la Escuela de Arquitectura de la Universidad Católica, en una entrevista realizada por el diario La Tercera en julio pasado.

LA CIUDAD DE LOS 15 MINUTOS —

Además de mejorar la calidad de la vivienda, los expertos señalan que hay que nivelar los estándares de servicios disponibles en las zonas más vulnerables. Para ello, una nueva alternativa es el concepto de “la ciudad de los 15 minutos”, que se entiende como una manera de concebir barrios con la proximidad como base. “Consiste en ope-

rar una transformación muy profunda del espacio urbano, para acceder en no más de 15 minutos a las seis funciones sociales urbanas esenciales que son habitar, trabajar, aprovisionarse, cuidarse, aprender y descansar”, señala Abuauad.

Para el decano del Campus Creativo de la Universidad Andrés Bello, si bien el concepto nace en París, en un contexto y en una ciudad distinta a Santiago, el hecho de dotar a los barrios de una cierta densidad de equipamiento que permita resolver una parte de las necesidades de la vida cotidiana, las condiciones de vivienda y hacinamiento “es una meta ética”. “Sin eso, los grandes desplazamientos para abastecerse

y trabajar son indispensables y, con ellos, toda seguridad sanitaria se vuelve impracticable”, recalca.

Además, destaca Abuauad, la experiencia de la cuarentena ha mostrado que el teletrabajo es posible en varios sectores y tareas, lo que podría dar lugar a un nuevo mapa de empleo más diversificado. “Vivir más lejos, pero bien conectados, con un sistema de transporte rápido que una a sus habitantes rápidamente con los centros urbanos, permitiría vivir en una red de centros interconectados de menor tamaño, dependientes de las grandes ciudades. Varios de los barrios mono funcionales que hoy existen pasarían a ser de uso mixto”,

El teletrabajo es posible en varios sectores y tareas, lo que podría dar lugar a un nuevo mapa de empleo más diversificado.



enfatisa. Esta lógica se complementaría con la ciudad de los 15 minutos, pasando de una escala metropolitana o barrial a una territorial.

“Es muy probable que, bajo esta premisa, asistamos a un interés por otra forma de descentralización, con una multiplicación de las sedes de empresas, servicios, oficinas y focos de empleo en entornos diversos más atomizados que puedan funcionar también como relevos unos de otros. La economía que, hasta ahora, ha llevado a concentrar a la población en ciertos barrios, podría mutar a una serie de focos independientes, pero suficientemente conectados y repartidos en un territorio mayor”, agrega.

En ese mismo sentido, el arquitecto y urbanista Pablo Allard opina que, debido al triunfo del teletrabajo y de los servicios de última milla o delivery, sumado al temor que sienten las personas por usar el transporte público, es posible que se vea un nuevo interés por las ciudades intermedias y las localidades rurales. “Uno de los aspectos negativos de esta idea podría ser el de la expansión de las distancias. Sin embargo, esta alternativa podría revitalizar y activar mucho a otras ciudades más pequeñas”, señala.

EL FUTURO DE LOS ESPACIOS DE TRABAJO

Los confinamientos y las cuarentenas forzadas han obligado a un gran número de empresas a adecuar ciertos trabajos para que se realicen a distancia, preferentemente desde el hogar. Y aunque esta modalidad ha funcionado para algunos, hay otros a los que no les ha permitido desarrollar adecuadamente sus obligaciones diarias, factor que hará que un número importante de compañías y personas deban volver eventualmente a trabajar en oficinas.

Para Charles Macdonald, diseñador industrial de la Universidad Católica, ex decano de la Facultad de Diseño y Arquitectura de la Universidad Diego Portales y con 30 años de experiencia en el diseño de oficinas y lugares de trabajo, si bien el teletrabajo permite cumplir ciertas tareas básicas, “hay que considerar que la mayoría de las personas no tienen en sus casas el privilegio de contar con espacios y condiciones ambientales y tecnológicas apropiadas para llevarlo a cabo”.

Además, sostiene, hay una serie de ventajas que son inherentes a las oficinas. Estas tienen que ver con las interacciones que se generan en los encuentros informales, que promueven el trabajo en equipo y la creación compartida. “Hay una parte importante del trabajo administrativo y de gestión básica que sí se puede realizar a distancia. Sin embargo, es fundamental asumir y resolver los requerimientos y oportunidades que se generarán una vez que las fuerzas y la inercia de las ciudades hagan que las personas quieran y deban volver a la ‘nueva normalidad’”, asegura.

La clave estará en contar con espacios seguros y flexibles, que se hagan cargo del dinamismo de las funciones propias del mercado laboral. “El rediseño de los espacios no va a estar exento de sacrificios, tanto en el tamaño de las estaciones de trabajo como de la cantidad de colaboradores. Sin embargo, los lugares comunes o de ‘encuentro’ alcanzarán una mayor importancia, transformándose en una oportunidad para construir nuevas confianzas y relaciones laborales significativas”, afirma Macdonald.



Charles Macdonald.

“VIVIR MÁS LEJOS, PERO BIEN CONECTADOS, con un sistema de transporte que una a sus habitantes rápidamente con los centros urbanos, permitiría vivir en una red de centros interconectados de menor tamaño, dependientes de las grandes ciudades”, dice el arquitecto Ricardo Abuauad.

BUENA PLANIFICACIÓN

Para Alain Bertaud, urbanista francés que actualmente reside en Nueva York, es más fácil lidiar con los coletazos de la pandemia, como usar mascarillas o lavarse las manos, que abandonar la ciudad, su densidad y sus beneficios expresados en mayores y mejores oportunidades y comodidades.

Bertaud asegura que el principal peligro de esta o de otra pandemia en el futuro, no son los rebrotes que puedan surgir a partir del uso del transporte público o de los centros de comercio masivo, sino de los edificios de

departamentos con alta densidad. “Solo mediante una buena planificación se puede disminuir el hacinamiento, al aumentar la oferta de tierras desarrolladas y permitir estándares de vivienda asequibles para los pobres. Sin estos cambios, las áreas urbanas centrales serán cada vez más caras, empujando a los hogares de clase media hacia suburbios distantes con baja accesibilidad a los empleos”, advierte.

En tanto, la urbanista canadiense Jennifer Keesmaat destaca que, independiente de cuáles sean los números que deje esta pandemia, las ciudades seguirán siendo

centros vibrantes y dinámicos de actividad económica y cultural.

“Los líderes cívicos solo necesitan aprender una lección de esta experiencia y trabajar para que las ciudades sean densas de la manera correcta: evitar el hacinamiento, minimizando el uso del automóvil, construyendo comunidades inclusivas con viviendas asequibles y servicios disponibles. Solo así, cuando esta pandemia pase, la densidad y la buena planificación urbana continuarán cumpliendo las grandes promesas de las ciudades del siglo XXI”, concluye.



CSLC
CORREDORA DE SEGUROS
LA CÁMARA

- ✓ Seguro de todo riesgo de **CONSTRUCCIÓN Y GARANTÍAS.**
- ✓ Seguro para **empresas.**
- ✓ Seguros de **vida.**
- ✓ Seguros para **personas.**

Casa Matriz	✉ contacto@seguros lacamara.cl
	☎ +56 2 2 964 24 00
Zona Norte	✉ jriquelme@seguros lacamara.cl
	☎ +56 9 4452 6533
Zona Sur	✉ zonalsur@seguros lacamara.cl
	☎ 41-2185390



ORCO
Arriendo de bombas

Más de **200 equipos**
Instalaciones y asesoría técnica

- Bomba diesel 8" autocebante con vacío asistido por compresor
- Bombas sumergibles eléctricas desde 2"
- Bomba sumergible 12" hidráulica con unidad motriz diesel de 200HP

Orco Ingeniería Ltda www.orco.cl
Fonos: 227993420 - 227791709 - 227787822 - Cel: 95422405
Av. Padre Alberto Hurtado 404, Estación Central, Santiago