



SECCIONES

SUSCRÍBETE X \$900 1ER MES

INICIAR SESIÓN

MIS NOTICIAS

VIDA | CIENCIA EDUCACIÓN VIAJAR MEDIO AMBIENTE MUJERES RELIGIÓN MASCOTAS



Análisis: la idea de las ciudades pospandémicas

Alcaldesa de París cerró la 'Rue de Rivoli' a los automóviles, para peatones y ciclistas.

FOTO POR: GETTY IMAGES

RELACIONADOS: CAMBIO CLIMÁTICO | PARÍS | CIUDADES INTELIGENTES | MEDIOAMBIENTE | PANDEMIAS

Sc CARLO RATTI Y RICHARD FLORIDA - PROJECT SYNDICATE

23 de mayo 2021, 09:20 P. M.



Seguir Medio Ambiente



Comentar



Guardar



Reportar



Portada

La Rue de Rivoli, un bulevar que atraviesa el corazón de París, fue desarrollada un poco de manera improvisada. Napoleón Bonaparte comenzó la construcción en 1802, después de años de planificación y debate, pero las tareas quedaron en punto muerto cuando el emperador abdicó, en 1814. El bulevar permaneció en el limbo hasta cuando otro fuerte militar, Napoleón III, completó el proyecto en la década de 1850. La construcción se reinició en el siglo siguiente, esta vez para adecuarla a los automóviles, pero en la primavera pasada, la Rue de Rivoli experimentó su transformación más rápida hasta la fecha.



Temas relacionados

ICA 09:00 A. M.

Entrevista: ICA responde por denuncias de ganado en Parques Nacionales



RÍO MAGDALENA 05:00 A. M.

Nadó 40 días por el río Magdalena para protestar contra el 'fracking'



(Le puede interesar: [Plantar bosques contra el cambio climático es ineficaz](#))

Con el tráfico de París sojuzgado por un confinamiento debido al covid-19, la alcaldesa Anne Hidalgo decidió el 30 de abril **cerrar la calle –casi tres kilómetros de largo– a los automóviles**, con el fin de crear más espacio para los peatones y ciclistas. Los obreros repintaron la calle y transformaron una de las principales arterias del centro de París –hogar del famoso museo del Louvre– de la noche a la mañana.

Y no fue solo la Rue de Rivoli, con solo pintura y señales para atornillar; en los primeros meses de la pandemia se reasignaron temporalmente casi 100 millas (150 km) de calles parisinas a los ciclistas: una revolución en la reprogramación urbana. Más tarde se anunció que los cambios serían permanentes.

El ejemplo parisino destaca el grado en que la **pandemia** aceleró el ritmo de la **innovación urbana**, comprimiendo en meses, o incluso semanas, lo que hubiera requerido años. Más allá de visibilizar las falencias de los sistemas urbanos prepandémicos –como los elevados niveles de contaminación–, esto permitió a los líderes de la ciudades evitar pesadas burocracias y responder mucho más eficientemente a las necesidades de la gente y las empresas.

(También: [Estudio dice que más personas están preocupadas por la naturaleza](#))

Esas necesidades están cambiando rápidamente. Uno de los cambios más discutidos tiene que ver con la **separación del hogar y el trabajo**: en las primeras épocas de la urbanización, la gente caminaba hasta sus trabajos, más tarde empezaron a usar el transporte público. Fue después de la Segunda Guerra Mundial, con el auge de la suburbanización, que empezaron a conducir desde sus casas hasta gigantescos complejos fabriles y torres de oficinas.



Durante la pandemia el trabajo remoto se convirtió en norma en numerosos sectores y muchas empresas piensan continuar así, al menos en gran medida. Esta reintegración del trabajo y el hogar amenaza uno de los últimos vestigios restantes de la era industrial: los **distritos centrales de negocios**, que agrupan y comprimen a los trabajadores de oficina en rascacielos.

Ahora que es improbable que muchos trabajadores regresen a sus cubículos, después de la pandemia se puede transformar a las antiguas torres de oficinas en viviendas asequibles muy necesarias. Los distritos comerciales unidimensionales podrían convertirse en vibrantes vecindarios.

Las **actividades no laborales**

también se transformaron: la gastronomía, el entretenimiento y las deportivas se realizan cada vez más al aire libre y ocupan espacios que solían estar destinados a los automóviles. Como ocurrió con los carriles para bicicletas en París, la pandemia está creando prototipos de ciudades que responden a un modelo permanente posautomóvil y centrado en las personas. De hecho, los cambios en París son parte de un plan más amplio para crear una “ciudad de 15 minutos” (ville du quart d'heure), donde las actividades diarias centrales – como el trabajo, el estudio y las compras– se pueden realizar con una pequeña caminata o en bicicleta desde el hogar.

“

La crisis no dio a los gobiernos demasiada opción, tuvieron que adoptar un enfoque acelerado de prueba y error

Facebook Twitter

”

Entonces, lejos de tornar obsoletas a las ciudades, como algunos predijeron al principio, la pandemia liberó un potencial cada vez más amplio para el renacimiento –la famosa “destrucción creativa”, según el economista Joseph Schumpeter– a escala urbana.

[\(También: China bate récord mundial de perforación en el océano profundo\)](#)

La crisis no dio a los gobiernos demasiada opción, tuvieron que adoptar un enfoque acelerado de prueba y error. Las extraordinarias innovaciones en peatonalización, viviendas asequibles y zonificación dinámica que surgieron ponen de relieve el poder de los sistemas de



retroalimentación positiva.

De todas formas, el enfoque schumpeteriano es fundamentalmente experimental y hasta los experimentos mejor diseñados a veces fracasan. Por otra parte, los costos de sus fracasos no se distribuyen de manera equitativa: las personas menos influyentes son quienes más tienden a sufrir. La pandemia, por ejemplo, afectó de manera desproporcionada a los pobres y a los más vulnerables.

En esta nueva era de innovación urbana, los líderes deben esforzarse mucho para minimizarles los riesgos a los grupos desfavorecidos y vulnerables, y redistribuir las ventajas hacia ellos. Eso implica, en primer lugar, escucharlos.

El movimiento estadounidense ‘Las vidas negras importan’ es un poderoso ejemplo de un grupo de personas desfavorecidas que exige ser escuchado. En todas partes, los líderes deben prestar atención a las divisiones raciales y de clases, y ocuparse de ellas de manera directa. El diseño urbano es un aspecto central en cualquier estrategia de ese tipo.

Para apoyar este proceso –y ayudar a mantener la flexibilidad y la velocidad en la innovación urbana después de la pandemia– los líderes deben considerar la creación de plataformas digitales participativas, para permitir que los residentes comuniquen sus necesidades. Esto podría fomentar políticas que mejoren la calidad de vida en las ciudades –especialmente en los vecindarios desfavorecidos–, entre otras cosas, limitando tendencias problemáticas como el aumento de la contaminación y la gentrificación. Solo con un enfoque ágil e inclusivo podemos aprovechar este tipo de oportunidades tan infrecuentes –o, en realidad, hacer frente a esta obligación urgente– para “reconstruir mejor”.

Hoy, un paseo a lo largo de la Rue de Rivoli no revela para nada la desolación y el aburrimiento que solemos esperar en las calles urbanas durante la pandemia. Por el contrario, el bulevar ofrece el bullicio de los parisinos que pasan como bólidos, con sus tapabocas, en bicicletas, monopatines, bicicletas eléctricas y patines, o hacen una pausa para tomar un café en las cafeterías y restaurantes. Revivió una calle golpeada por la pandemia. Con planificación cuidadosa, experimentación audaz y suerte, esas transformaciones pueden ser apenas el punto de partida para las ciudades en todas partes. [\(Podría interesarle: Detectan sustancias químicas nocivas en envases de comida rápida\)](#)



CARLO RATTI* Y RICHARD FLORIDA**

PROJECT SYNDICATE

PARÍS

* Cofundador de la oficina internacional de diseño e innovación, Carlo Ratti Associati es director del Senseable City Lab del MIT.

** Profesor universitario en la Escuela de Ciudades de la Universidad de Toronto y en la Escuela de Administración Rotman.

Los europeos las prefieren más verdes

El 82 % de los europeos quiere ciudades con más espacios verdes, según un sondeo elaborado en 15 grandes urbes de Europa que muestra que la mayoría de los encuestados también prefieren más vías para los peatones (66 %), para el transporte público (60 %) y para la bicicleta (56 %).

El sondeo, difundido por la plataforma CleanCities, arroja también que el 71 % de los encuestados quiere que los alcaldes de las ciudades en las que viven “hagan más” para combatir la contaminación del aire, responsable de más de 400.000 muertes prematuras al año, según datos de la Comisión Europea. El 59 % aboga también por que, a partir de 2030, solo puedan circular por las ciudades autos que no emitan CO2.

“Los encuestados que fueron infectados o que tenían familiares o amigos cercanos contagiados con el covid-19 expresaron una demanda más fuerte de movilidad sostenible”, apunta en el estudio CleanCities, que también señala que la demanda por ciudades más verdes es “más fuerte” que antes de la pandemia.

Los datos surgen de una encuesta elaborada, vía internet, por el instituto demoscópico YouGov, entre el 3 y el 22 de marzo pasados, entre 10.050 adultos de 15 ciudades en 8 países europeos (Londres, Birmingham, Madrid, Barcelona, Milán, Roma, Hamburgo, Berlín, París, Lyon, Bruselas, Amberes, Varsovia, Cracovia y Budapest).

EFE

