

Desiguales y caóticas, las ciudades de Latinoamérica preparan la pospandemia.

Por: Luján Scarpinelli*. RÍO NEGRO. 25/05/2020

Crear ciclovías, ensanchar veredas y colocar señales de distanciamiento son tendencia. También medidas contra espacios y transportes abarrotados y la contaminación.

Las ciudades latinoamericanas comienzan a crear ciclovías, ensanchar veredas y colocar señales de distanciamiento para superar la emergencia del coronavirus en espacios urbanos ya afectados por hacinamientos, transportes abarrotados y contaminación.

La pandemia que asola a las urbes del mundo -focos del 95% de los contagios, según Naciones Unidas- ha acentuado las dualidades en América Latina: “Muchas soluciones pensadas para la ciudad formal no funcionan para la ciudad informal”, dice Verónica Adler, coordinadora de Ciudades Emergentes y Sostenibles del BID para el Cono Sur.

En barrios de Bogotá, Buenos Aires, Lima y Santiago, el concepto de la “ciudad de los 15 minutos”, con abastecimiento y trabajo a cortas distancias, gana fuerza ante la crisis sanitaria. Pero en barrios donde la población vive hacinada y al día solo se piensa en la subsistencia. Con el coronavirus, dice Adler, las ciudades quedaron expuestas a un fenómeno que da protagonismo a los gobiernos locales, y los obliga a “probar y recalcular”.

Buenos Aires se planteó “medidas de reconfiguración de espacios públicos temporarias, económicas, de rápida instalación y replicables” para favorecer el distanciamiento social y fomentar centralidades barriales que eviten desplazamientos, explica Clara Muzzio, ministra de Espacio Público e Higiene porteña. El plan coincide con uno a más largo plazo de desarrollo por distritos y movilidad sustentable, añade. Ensanche de veredas, nuevas peatonales y velocidades máximas son algunas de las medidas que Muzzio espera puedan mantenerse, mientras descarta grandes transformaciones en momentos en que la salud y los paliativos económicos acaparan los recursos.

En Bogotá, referente regional de movilidad sustentable, la urgencia sumó 80 km a los 550 km de ciclovías disponibles. El objetivo es mantener la ocupación del transporte público por debajo del 35%, como hizo Londres, comenta el Secretario de Movilidad, Nicolás Estupiñán. La idea ya se volvió permanente, junto con la de destinar a bicicletas 20% del espacio en estacionamientos. “Los distintos sectores de la economía, particularmente de la informal, no pueden durar mucho tiempo en confinamiento, y es necesario que estas personas salgan de manera segura”, dice Estupiñán. La propuesta es una “nueva movilidad”, definida como “un balance entre economía y salud”, en un entorno al que contribuirá el teletrabajo.

Eso incluye también un escalonamiento de las actividades productivas para ordenar el tránsito. “Cuando esta emergencia termine hay cosas que queremos mantener y evitar la presión en los sistemas de transporte masivos en horarios pico”, indica Estupiñán.

Aun en plena pandemia, organizaciones como Greenpeace reclaman medidas contra la contaminación en Ciudad de México, conocida por su caos vehicular. Entre varios argumentos, destacan que la exposición prolongada a la polución incrementa la letalidad del coronavirus, según investigadores de Harvard.

Con el virus al acecho, la densidad de las urbes se vuelve dramática en barrios marginales. Estas poblaciones incluyen a migrantes, cuyo flujo ha sido otro de los recientes desafíos regionales.

Javier Vergara, director de la fundación chilena Ciudad Emergente, señala que “por la brutal desigualdad en la distribución del ingreso y las grandes áreas con viviendas precarias sin equipamiento básico, el impacto no es igual para todos, y eso hace

necesario un abordaje distinto”.

Las ciudades brasileñas son desafortunados modelos con sus favelas de casas frágiles y apretadas en las laderas. “Hay una población que vive menos, se traslada más en transporte público, trabaja más horas, come mal y por tanto es más vulnerable. Esto es producto de ciudades con un modelo históricamente perverso”, describe Patrick Carvalho, secretario de políticas públicas de la Federación Nacional de Arquitectos y Urbanistas brasileños. “Para 2050, 70% de la población vivirá en ciudades. Y si no son saludables para todos, no lo serán para ninguno”, agrega.

Además de aumentar el riesgo al contagio, “el hacinamiento genera problemas psicoemocionales, aumenta los niveles de violencia intrafamiliar y fuerza a los habitantes de barrios populares a salir al espacio público para acceder a bienes esenciales o desarrollar sus vínculos”, sostiene Melina Nacke, coordinadora de Ciudades del centro de políticas públicas Cippec, con sede en Buenos Aires.

Resolverlo llevará tiempo. Pero existen acciones para intervenir en lo inmediato.

Por ejemplo, en Argentina y Uruguay se trabaja en fortalecer la comunicación a través de líderes comunitarios, refugiar a adultos mayores, proveer dispositivos para teleeducación y generar oportunidades laborales para promover un aislamiento positivo, enumera Adler.

Así como una epidemia en el siglo XIX originó el sistema de saneamiento en Londres, América Latina aspira a transformaciones. Horacio Terraza, experto en Desarrollo Urbano y Ciudades del Banco Mundial, dice que “la pandemia tiene que generar la revolución de la urbanización de los barrios vulnerables de Latinoamérica como agenda de los próximos 20 años. Este fenómeno tiene el potencial de generarlo”.

[LEER EL ARTÍCULO ORIGINAL PULSANDO AQUÍ](#)

Fotografía: RÍO NEGRO.

Fecha de creación

2020/05/25