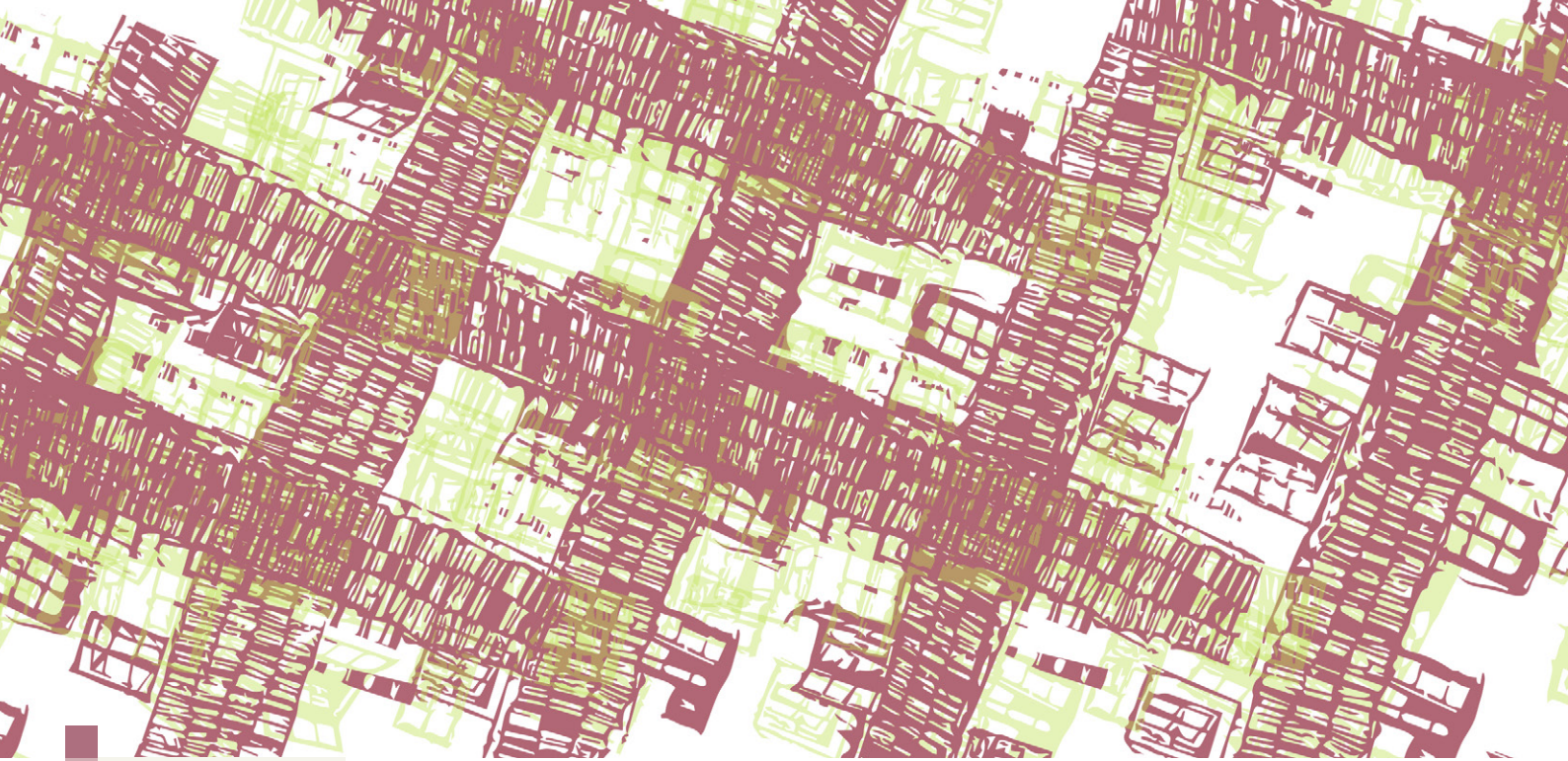




PALABRAS CLAVE

Ciudad,
Urbanismo,
Planeamiento urbano,
Riesgo,
Pandemia

KEYWORDS

City,
Urbanism,
Urban planning,
Risk,
Pandemic

RECIBIDO

30 DE MARZO DE 2021

ACEPTADO

5 DE JULIO DE 2021



EL CONTENIDO DE ESTE ARTÍCULO
ESTÁ BAJO LICENCIA DE ACCESO
ABIERTO CC BY-NC-ND 2.5 AR

MUERTA LA CIUDAD, VIVA LA CIUDAD. LA CRISIS DEL PENSAMIENTO URBANO CONTEMPORÁNEO

DEAD THE CITY, LONG LIVE THE CITY. THE CRISIS OF CONTEMPORARY URBAN THOUGHT

> ARTEMIO PEDRO ABBA

Universidad Nacional de Buenos Aires
Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo
Centro de Investigación Hábitat y Municipio
Programa Observatorio Urbano Local Buenos Aires Metropolitana

> CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO (NORMAS APA):

Abba, A. P. (2021, mayo-octubre). Muerta la ciudad, viva la ciudad. La crisis del pensamiento urbano contemporáneo. [Archivo PDF]. *AREA*, 27(2), pp. 1-14. Recuperado de https://www.area.fadu.uba.ar/wp-content/uploads/AREA2702/2702_abba.pdf

RESUMEN

La tragedia sanitaria mundial que atravesamos desde fines del 2019 ha tenido un impacto sin precedentes en la población afectada, y no quedan dudas que dejará una imborrable secuela en la pospandemia. La magnitud del impacto se prevé tan rotunda que no se habla de volver a la *normalidad*, sino que se está debatiendo cuáles podrán ser las características de la futura *nueva normalidad*.

Una de las dimensiones de la discusión es la cuestión del territorio y los asentamientos humanos y se puso bajo la mira los patrones de urbanización: las densidades poblacionales, la distribución de los usos del suelo y las formas de movilidad. Si bien se plantearon grandes dudas sobre la conformación de las ciudades y se empezaron a ensayar herramientas de urbanismo táctico que se están aplicando de manera variada en la contingencia sanitaria, no quedan dudas que tendremos que hablar de *nuevos paradigmas* en materia de los asentamientos humanos en el planeta.

Del debate orientado a evaluar la magnitud de la erosión ocasionada en las bases sobre las que se ha construido la ciudad contemporánea, desarrollada a lo largo de los siglos XIX y XX, tanto en su estructura interna como en la configuración de las redes urbanas en el territorio, se deben extraer los futuros lineamientos para reducir su fragilidad ante este tipo de desastres sanitarios que pueden ser recurrentes en el futuro.

> ACERCA DEL AUTOR

ARTEMIO PEDRO ABBA. Arquitecto y Planificador Urbano y Regional. Ha realizado trabajos sobre Planificación, Medio Ambiente y Ordenamiento del Territorio tanto como funcionario en organismos públicos como consultor para instituciones públicas o privadas. En los últimos años está desarrollando una continua tarea de investigación centrada en el Área Metropolitana de Buenos Aires realizando propuestas, publicaciones o disertando en múltiples eventos académicos.

ABSTRACT

The global health tragedy that we have been going through since the end of 2019 has had an unprecedented impact on the affected population, and there is no doubt that it will leave an indelible aftermath in the post-pandemic. The magnitude of the impact is expected to be so resounding that there is no talk of returning to normality, but rather what may be the characteristics of the future new normal is being debated.

One of the dimensions of the discussion is the question of territory and human settlements and urbanization patterns were put under the eye: population densities, distribution of land uses and forms of mobility. Although great doubts were raised about the conformation of cities and tactical urban planning tools that are being applied in a variety of ways in the health contingency began to be tested, there are no doubts that we will have to talk about new paradigms in the matter of settlements. humans on the planet.

From the debate aimed at evaluating the magnitude of the erosion caused in the foundations on which the contemporary city has been built, developed throughout the 19th and 20th centuries, both in its internal structure and in the configuration of urban networks in the territory, future guidelines must be drawn to reduce its fragility in the face of this type of health disaster that may recur in the future.

Actualmente es Coordinador General del Observatorio Urbano Local Buenos Aires Metropolitana que constituye un Programa de Investigación de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo y forma parte de la Red Global de Observatorios Urbanos de UN-Hábitat. En 2010 publicó el libro *Metrópolis argentinas: agenda política, institucionalidad y gestión de las aglomeraciones urbanas interjurisdiccionales* (Café de las Ciudades).

✉ [<arteabba5@gmail.com>](mailto:arteabba5@gmail.com)

El complejo fenómeno que representan las ciudades, en las que ya habitan más del 50% de la población mundial actual y que según las proyecciones alcanzaría los $\frac{2}{3}$ para el 2050 (UN, 2014), fue profundamente afectado por la expansión vertiginosa de la COVID-19 que las tuvo por escenario destacado. Esta verdadera catástrofe sanitaria mundial, registra un comienzo oficial el último día de diciembre de 2020, cuando la República Popular China comunica a la Organización Mundial de la Salud (OMS) de la ONU, la existencia en la ciudad de Wuhan de varios casos de neumonía, para luego extenderse al resto del mundo.

La expansión del virus siguió un derrotero geográfico, que fue atravesando los continentes desde Asia a Europa y desde allí pasó al continente americano, ingresando en cada país con cabecera en las ciudades con mayor conexión externa y luego se propagaba al resto de los espacios nacionales. La regla generalizada fue un primer impacto muy intenso en las ciudades grandes y densas, en las que complementariamente son fuertes los flujos internos y externos, cotidianos o periódicos, de la población. Frente a estas circunstancias las respuestas más inmediatas, ante la carencia de recursos medicinales preventivos o terapéuticos, fueron medidas de tipo comportamental como el aislamiento y la (in)movilidad. Pero estas medidas afectan la vida social y económica de las ciudades, motivo por el cual eran adoptadas en general con retraso y las políticas que las administraban fueron fuertemente oscilantes en función del número de contagios o decesos que se producían. Esto tuvo como resultado, con variantes según el país, un evento sanitario con un incremento muy alto de infectados y muertos sobre todo durante las primeras fases y en los lugares nodales de las redes de ciudades. Ante la magnitud y el escenario preferentemente urbano de la pandemia se acrecentaron tendencias, ya existentes en algunos sectores de la sociedad, que van desde la agudización de la periferización a, lisa y llanamente, pensar en la huida de la ciudad. Se difundió una gama muy variada de alternativas propiciadas por el diseño de nuevos productos por parte del sector de desarrolladores inmobiliarios. En el Barómetro de la Vida Urbana una encuesta de la consultora ARUP, registró en noviembre de 2020 que casi el 40% de los residentes en Madrid se planteaba abandonar su ciudad en los meses que siguieron a la irrupción de la COVID-19 (Casado Cañequé, 2021).

También se debe tener en cuenta que se propusieron formatos no inclusivos dirigidos al sector de familias en lo alto de la escala social y que, por otra parte, tales tendencias no se encuadran en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que proponen ciudades más densas, evitando la ocupación de tierras rurales productivas y el incremento de la movilidad automotor individual intensiva y contaminante.

Desde el pensamiento urbanístico se desplegaron propuestas que apuntan a la reasignación del uso de suelo ocupado por la red vial y una reversión de la especialización de usos en el territorio urbano con el fin de ubicar el consumo de bienes y servicios y el empleo (trabajo a distancia) en la residencia o muy próximo a ella, evitando flujos contaminantes y logrando la recuperación de tiempo vital de la población. Se ha tendido a hablar de una Nueva Ciudad a modo de contracara de la ciudad actual como si se pensara en la instalación en un territorio virgen, donde todavía cualquier modalidad de ocupación es posible, y no existieran casi 7.800 millones de seres humanos habitando con la inercia de diferentes patrones de asentamiento humanos en el territorio planetario.

Es un discurso de postulación de patrones de urbanización viables en solo una baja proporción de la ciudad preexistente que ya se apoya en una *segunda naturaleza* que ha incorporado mucho de la *infraestructura gris* que la hace posible. Sin embargo, coincidimos con quienes postulan que la dureza de la crisis es también una oportunidad para que esos territorios urbanos, tan afectados por la pandemia, incorporen las reformas necesarias que garanticen el hábitat de esa porción, cada vez más importante de la población, que no detiene su incremento.

Para repensar la ciudad de la pospandemia se debe retomar no solo la dimensión física y ambiental de lo urbano sino también la dimensión social y económica de esa forma largamente desarrollada de habitar el planeta. La sociedad urbana basada en espacios que habilitan un intenso intercambio cara a cara y el funcionamiento de actividades de oferta de bienes y servicios de alta especialización, solo puede darse con un soporte construido de acentuada presencia y demandas acordes.

La presente reflexión pretende mostrar que, si bien el rápido y creciente cambio tecnológico ofrece caminos alternativos para la vida y el intercambio social y económico futuro, no reemplaza la esencia de

la compleja creación humano-urbana presencial de las ciudades. Y por ese motivo estimamos de utilidad verificar hasta qué punto la pandemia ha afectado las bases del desarrollo humano contemporáneo, del cual la ciudad es un producto característico, y revisar cuáles de las tácticas aplicadas y las propuestas de estrategias que surgieron en la contingencia, pueden incorporarse a la ciudad futura posible y deseable.

El debate en la pandemia

Cuando se desató la actual pandemia y tras conocerse las cuantiosas cifras de contagios y decesos se advirtió que las grandes urbes concentraban el mayor impacto de los afectados, circunstancia que se atribuyó al tamaño y densidad de las ciudades y a la movilidad interurbana e intraurbana, especialmente los modos públicos masivos que multiplicaban los contactos y difundían el virus. Y se comenzaron a escuchar argumentaciones anti-ciudad, así como un sinnúmero de propuestas para refugiarse en el periurbio, o la reruralización dejando las áreas más densas o, abandonar los modos de transporte *público-masivo* adoptando el modo automotor individual intensivo. Es importante que, en la discusión sobre los patrones de crecimiento urbano a adoptar en el futuro, no se eluda manifestar el consecuente daño ambiental que una nueva ola de periurbanización en las ciudades provocaría si se verifica el previsto crecimiento de la población urbana en

el mundo. Por esa razón es necesario, en una primera instancia, verificar cuál ha sido el peso de los factores tamaño-densidad y movilidad durante el tiempo transcurrido de la pandemia y si realmente ponen en duda el modo urbano de vida en el futuro.

El factor del tamaño y las densidades

Como fue expresado más arriba tanto los puntos de origen y la trayectoria seguida por la COVID-19 tuvieron claramente un escenario urbano, donde la incidencia registrada inicialmente pareció determinada por la mayor jerarquía de los centros urbanos, y las cifras registradas lo fueron poniendo en evidencia. Sin embargo, el análisis diacrónico de los datos, una vez cumplidas todas las fases de la primera ola, descubre que se trata de estadios de un proceso que fue alcanzando todos los territorios; los niveles de contagios y decesos parecen relacionarse más con factores de vulnerabilidad social y del hábitat. Más allá de la polémica suscitada, se pueden consultar algunos estudios realizados que pusieron en duda los primeros diagnósticos que sostenían las afirmaciones de la peligrosidad intrínseca del tamaño y la densidad urbana. Dos trabajos de gran relevancia, uno de escala interurbana y otro intraurbano, muestran resultados que no confirman las aseveraciones negativas sobre las ciudades grandes y densas. La visión multiescalar del fenómeno tiene que ver fundamentalmente con lo dispar de su impacto; la visión a nivel regional e interurbana permite ver simultáneamente

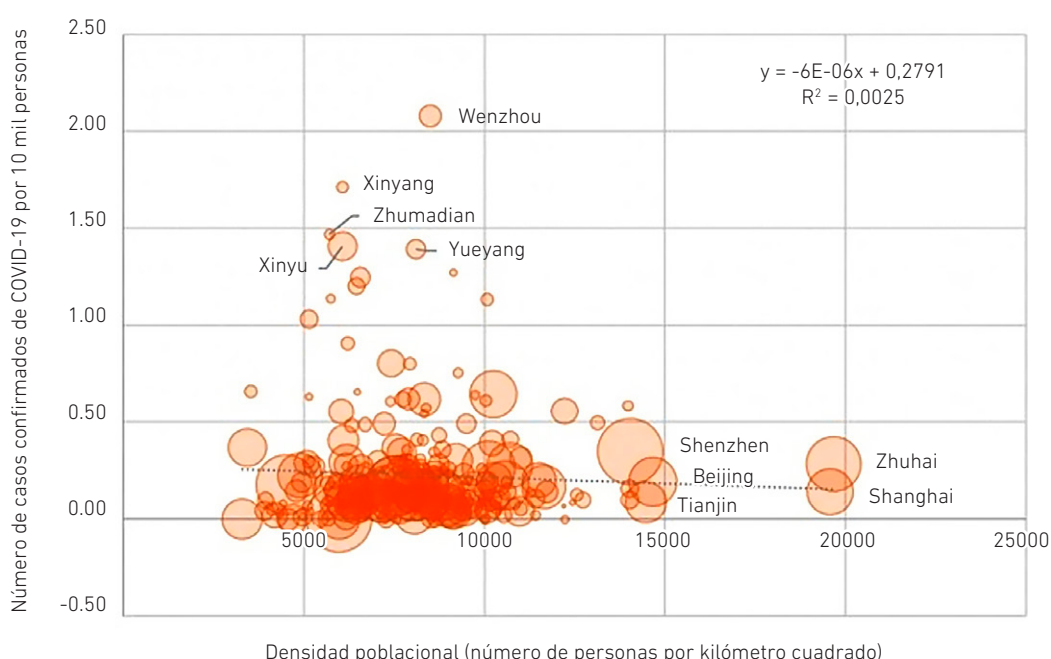
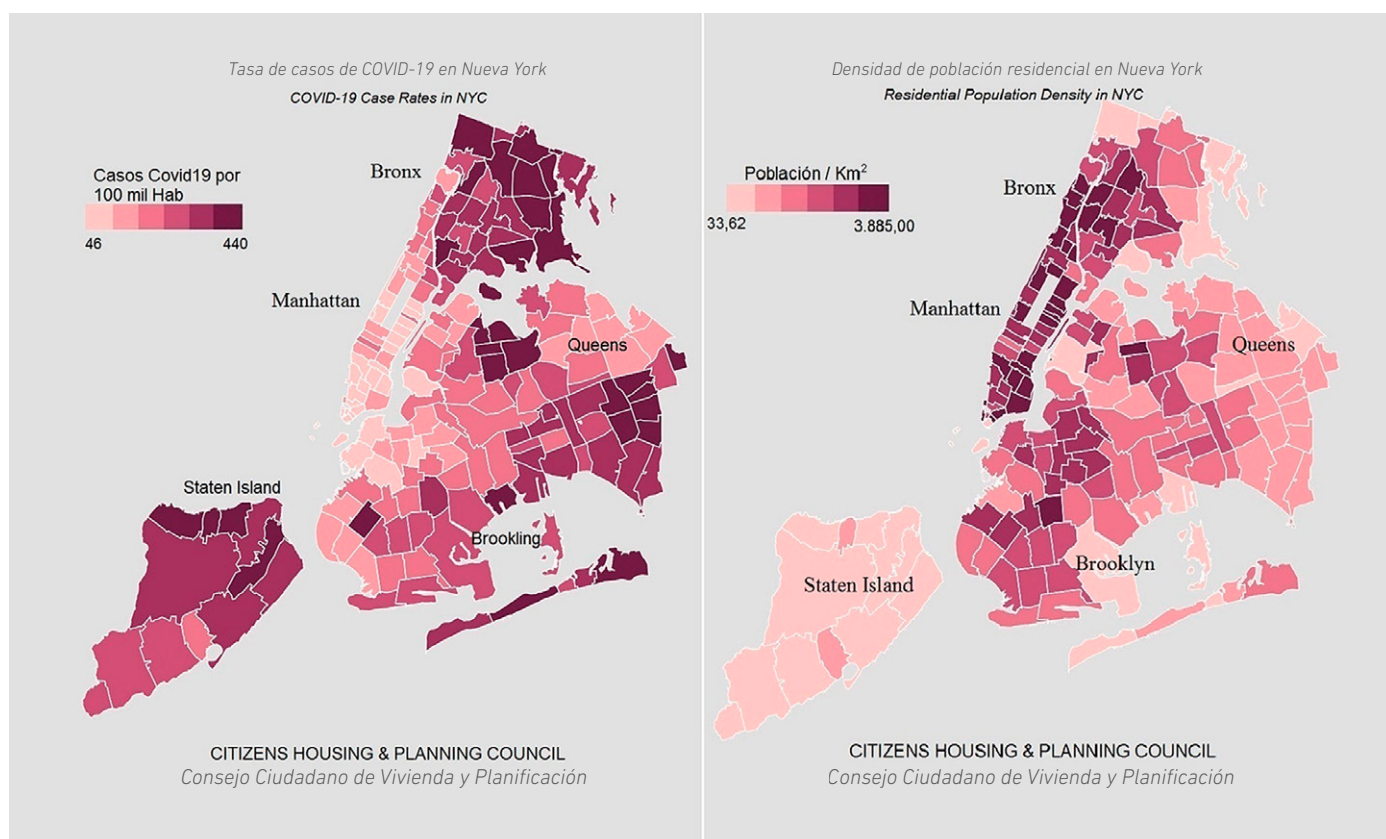


Figura 1

Contagios de COVID-19 según tamaño y densidad urbana. Fuente: adaptado de Fang y Wahba (2020).



las variables del tamaño y de la densidad, y la observación a nivel intraurbano, pone el foco en la variable de la densidad.

El caso de la escala interurbana es muy interesante porque se realiza después de pasadas todas las fases del desarrollo de la primera ola de la pandemia en la República Popular China, mostrando que los centros urbanos más densos y grandes están en una franja menor de casos (Figura 1), entre el 0 y 0,5 infectados por cada 10 mil habitantes, y que la franja de centros con más infectados (de 0,5 y hasta 2,5) contiene centros medianos y pequeños y densidades intermedias (Fang y Wahba, 2020).

Ciudades muy grandes y con densidades altas (entre 1.500 y 2 mil hab/km²) como Shenzhen, Beijing, Thanjin, Zhuhai y Shanghai están comprendidas en la mencionada franja de menor número de casos, mientras Whenzhou, Xinyang, Zhumadian, Xinyu y Yueyang de densidades menores (entre 5 y 10 mil hab/km²) se ubican en una franja de mayor presencia de casos.

En la escala intraurbana se seleccionó el caso de la ciudad de Nueva York (CHPC, 2020) en el que se comparó la cantidad de contagios y las diferentes densidades de residentes en las zonas observadas. Esta aproximación sorprende también, frente a una primera presunción apresurada,

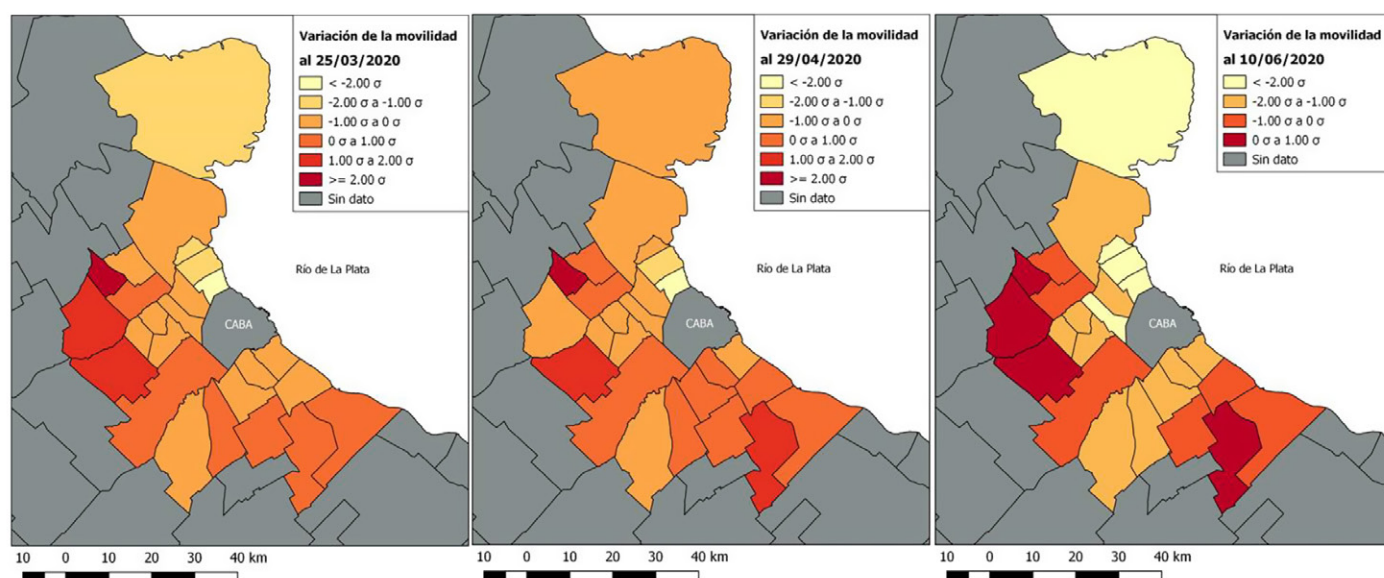
porque se verifica la no asociación entre las dos variables comparadas: densidad e infectados, como puede observarse en ambos mapas (Figura 2).

El barrio de Manhattan registra un bajo número de infectados por habitantes a pesar de ser uno de los barrios más densos de la ciudad, contrastando con el noreste del Bronx que registra muy altos niveles de contagio con densidades relativamente bajas. En general, New York expone casi una asociación inversa de las dos variables comparadas, motivo por el cual se deben buscar otras razones para explicar el mayor nivel de transmisión del virus.

Los autores del estudio neoyorkino consideran que es insuficiente trabajar sobre las densidades generales y se pronuncian por diferenciar los tipos de densidad: residencial, en lugares de trabajo, en instituciones (geriátricos, lugares de reclusión), espacios públicos, entre otros. Como en el caso interurbano, se puede concluir que se abre un campo enorme de investigación, que incorpore ciudades de los países del sur del planeta añadiendo, como se planteaba inicialmente, las condiciones de soporte habitacional y de infraestructura como variables fuertemente determinantes en la fragilidad de las ciudades más allá de sus densidades y tamaño.

Figura 2

Casos de COVID-19 y densidad residencial.
Fuente: CHPC (2020; traducción propia).



En ese sentido es interesante observar en el caso del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) el desempeño de diferentes municipios. Con relación a las posibilidades de mantener el aislamiento, María Eugenia Goicoechea (2020) sostiene que se pueden prever sus chances a la hora de enfrentar los contagios y decesos producidos por el avance de la COVID-19. Procesando la información de la plataforma *Grandata* (Figura 3), la autora constata que los partidos del noroeste y el sudoeste del AMBA evidencian mayores dificultades para reducir sus niveles de movilidad y circulación en los Municipios de Merlo, Moreno y José C. Paz, en el noroeste, y Florencio Varela y Almirante Brown, en el sudoeste; inversamente la cuña de riqueza conformada por los partidos de la zona norte, Vicente López y San Isidro, da cuenta de los niveles más bajos de movilidad logrados para las tres temporalidades analizadas (Goicoechea, 2020).

La pandemia afectó todos los estratos sociales, sin embargo, desnudó la alta fragilidad del territorio del AMBA originada en el hábitat precario que afecta diferencialmente a una parte muy importante de su población. La imposibilidad de cumplir con los protocolos del “quédate en casa”, su baja participación en la porción de los trabajadores que pudieron acceder al trabajo a distancia, o la falta de alternativas para evitar el uso del transporte público son algunas de las causas de su mayor vulnerabilidad al impacto de la pandemia.

El factor de la movilidad

Respecto de la movilidad se discutió en torno de su contribución a la difusión del

virus ya no como una cuestión estructural, como en el caso del tamaño y la densidad urbana, sino como un agravante coyuntural que afectaba a los asentamientos urbanos de los estratos superiores y más globalizados. En la eclosión de la emergencia se actuó en forma inmediata para moderar o interrumpir los movimientos de la población tanto en los de carácter interurbano como intraurbano, reduciendo la oferta y la demanda con buenos resultados durante una primera fase. Como ejemplos puede verse, en el primer caso, la disminución de los vuelos en el primer período de la pandemia en España (Figura 4), y observarse los movimientos en un período semejante para todo el continente europeo (Figura 5).

Figura 3

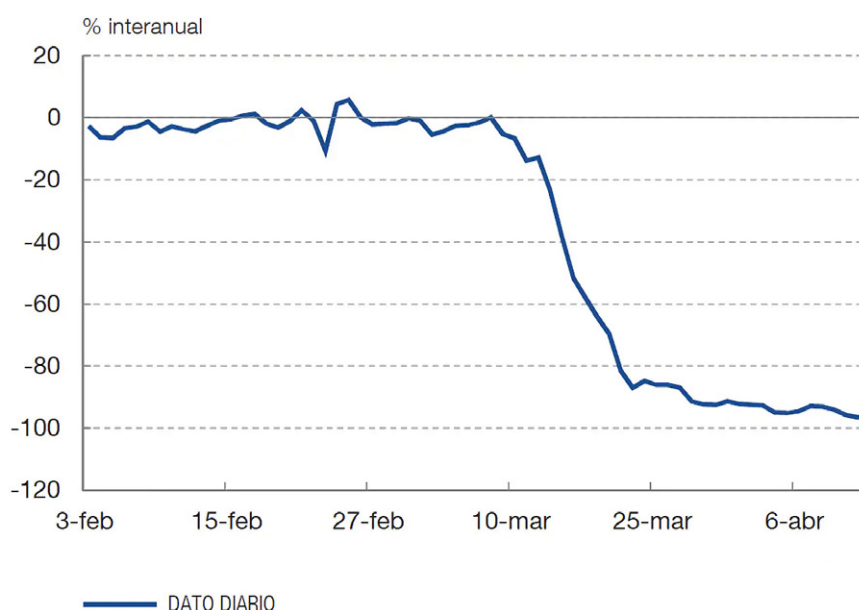
Nivel de aislamiento según partidos del GBA. Fechas escogidas.

Fuente: Goicoechea (2020).

Figura 4

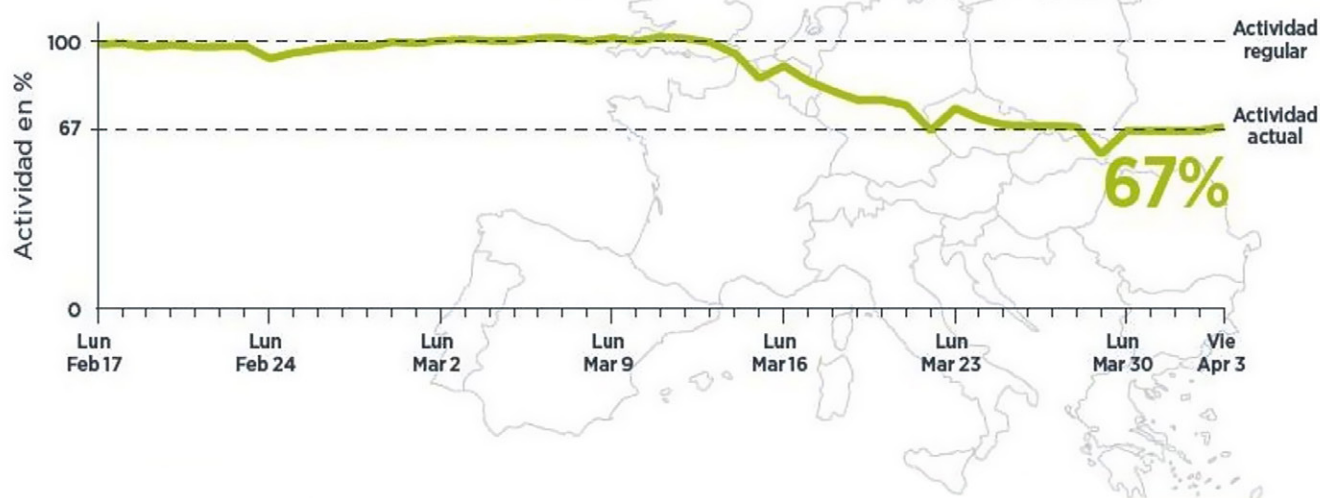
Tráfico aéreo en aeropuertos españoles.

Fuente: Such Devesa, Ramon Rodriguez y Aranda Cuéllar (2020).



EUROPA*

*Todos los clientes de Webfleet Solutions en toda Europa.



LEYENDA

Actividad

Los gráficos muestran los cambios en la actividad de las flotas (en base a los trayectos realizados por los clientes de Webfleet Solutions) en comparación con el nivel de actividad habitual para ese período de tiempo.



Se toma como fecha de inicio el principio de las restricciones de movimiento determinadas por los gobiernos de cada región, definiéndose la naturaleza de estas medidas restrictivas. Sin embargo, debemos tener en cuenta que podrían no cubrirse todas las medidas tomadas en cada país o por los gobiernos regionales/locales.

Las medidas aplicadas pueden resumirse según los dos tipos de restricciones comentadas:

- > Restricción de la demanda, cierre de fronteras de países, estados subnacionales y municipios, aparición de las consignas “quédate en casa” o “quédate en el barrio”, segmentación de actividades en esenciales permitidas y no esenciales suspendidas.
- > Restricción de la oferta, reducción de frecuencias de modos de transporte, disminución de paradas, distancia física y social dentro de los vehículos.

Sin embargo, pasadas las primeras fases de la pandemia se reconsideró lo actuado por verificarse en los hechos que restringir la oferta de movilidad solo provocaba un desplazamiento de las aglomeraciones de personas a los puntos de espera ocasionando incumplimiento de la distancia socio-física. Por ese motivo en una segunda etapa se apuntó a gestionar fuertemente sobre la demanda con restricciones

selectivas, manteniendo o ampliando la oferta y, convergiendo con criterios que van adoptando los gobiernos en todos los niveles desde el nacional al local, agregando algunos items a las anteriores restricciones como:

- > Escalonamiento de horario de actividades.
- > Reconfiguración de la trama circulatoria, ampliando espacio para movilidad activa.

La mirada sobre el futuro de la movilidad urbana en la pospandemia con una variada gama de innovaciones tecnológicas en desarrollo, se retroalimenta con los patrones de crecimiento que adopten las ciudades, dejando muchas preguntas entre las que destacamos:

Ante la posible caída de la demanda del transporte público, componente esencial en todo proceso de urbanización, por la baja ocupación de las unidades del parque rodante: ¿será financiable?, ¿deberá el Estado hacerse cargo con una mayor porción de subsidios?

Figura 5

Disminución de la movilidad por restricciones de la pandemia en países de Europa.

Fuente: Redacción Interempresas (2020).

Ante un posible aumento de la motorización individual, debido al mencionado temor al uso del modo *público-masivo*, ¿será posible que los municipios puedan mantener las respuestas tácticas reasignando el suelo viario destinado a promover los modos de movilidad activa y pública?, ¿es factible disminuir el impacto de los automóviles privados sobre el proceso de cambio climático mediante tecnologías no contaminantes como el auto compartido, los servicios individuales a demanda y los autos sin conductor?

La ciudad deseada

A pesar de la incerteza sobre la fragilidad diferencial de las ciudades con respecto al resto de los patrones de asentamiento humano, especialmente las más grandes y densas tal como se consignó previamente, surgieron innumerables planteos *reformadores* desde el urbanismo, pensando la ciudad como modo de vida. Estas proposiciones abren una gama muy amplia de ideas que van desde lo que podríamos llamar un *urbanismo táctico*, con acciones inmediatas, muchas de las cuales se implementaron en el transcurso de la extensa pandemia, a otras que apuntan a cambios más estructurales que requerirán otros tiempos de experimentación. Si bien las primeras iniciativas son compatibles en general con la ciudad existente y algunas podrían incorporarse a las de más largo alcance, las propuestas estratégicas en algunos casos presentan aristas conflictivas con las lógicas del desarrollo de la ciudad contemporánea. Entre los planteos de tipo táctico pueden apuntarse la reasignación de los espacios de vialidades restringiendo la porción destinada al vehículo automotor individual y su aprovechamiento para usos de la movilidad activa y pública o espacios verdes y usos sociales, la reasignación de espacios abiertos/verdes a uso público, entre otros. Estas acciones apuntan a facilitar un tránsito y uso del espacio más distanciado y en condiciones ambientales más favorables y parecieran ser compatibles con la vida urbana más sostenible e inclusiva en el futuro. Entre las reformas, existe otra gama de ideas que avanzan con propuestas más estructurales entre las que se pueden mencionar:

- 1) la “ciudad del ¼ de hora” (con variantes de 20 minutos, en Melbourne y hasta de un minuto en Estocolmo y otras ciudades suecas),
- 2) las supermanzanas, en Barcelona, y
- 3) la infraestructura azul y verde.

Entendemos que todas estas iniciativas, que tienen antecedentes en la evolución histórica de la ciencia urbana, seguramente pueden aportar a la ciudad posible y sostenible del futuro, pero dado que algunas han tomado la forma de modelos genéricos a imitarse, les resta capacidad de adaptación y podría alejarlas de alcanzar los resultados adecuados. Entre ellas recuperamos la propuesta de la “ciudad del ¼ de hora” de Anne Hidalgo, la alcaldesa de París, que alcanzó gran difusión. Manteniendo el concepto fundante que era una ciudad de la proximidad, se propusieron alternativas que distendían o constreñían esa cercanía de la residencia y los lugares de consumo y empleo (Figura 6).

En realidad, existen muchas ciudades, o zonas de algunas de ellas, que ya ofrecen los parámetros planteados por el modelo parisino, por tener una densidad adecuada y estar regidas por normas mixtas de uso del suelo que permitieron tales medidas de proximidad.

Pero estos patrones urbanos no se presentan en la gran mayoría de las ciudades, o sectores de ellas, en general de baja densidad y/o baja dotación de lugares de consumo y empleo.

De hecho, el modelo no considera ciertas lógicas de las áreas urbanas, sobre todo aquellas más extensas y complejas, que rigen la organización de las densidades y usos del suelo, con la formación de jerarquías y escalas de efectores urbanos que determinan lugares centrales y zonas especializadas en los territorios urbanos. Este fenómeno indica que hay límites en la aplicación del modelo y se requeriría una adecuación de este a las características de cada ciudad y zona al interior del territorio de estas.

En un trabajo que analiza la importancia de los centros de actividad como soporte de economías regionales inclusivas para Estados Unidos de Norteamérica, Tracy Hadden Loh y Hanna Love (2021) proponen una manera de identificar su jerarquía y perfil para potenciar su fortalecimiento.

Y refiriéndose a la propuesta de la “ciudad del ¼ de hora” manifiestan que de acuerdo con los patrones urbanos actuales “solo un pequeño subconjunto de personas en un pequeño subconjunto de lugares tiene la oportunidad de vivir en lugares con estos recursos y comodidades. Al invertir en centros de actividad, hacerlos crecer y hacerlos más equitativos, esta dinámica puede cambiar” (Loh y Love, 2021; traducción propia). La propuesta trata al Gran París como un archipiélago de aldeas desconociendo la rica urdimbre de escalonamientos de las ofertas de bienes y servicios urbanos y la variedad del

LE PARIS DU 1/4 HEURE El París del ¼ de hora

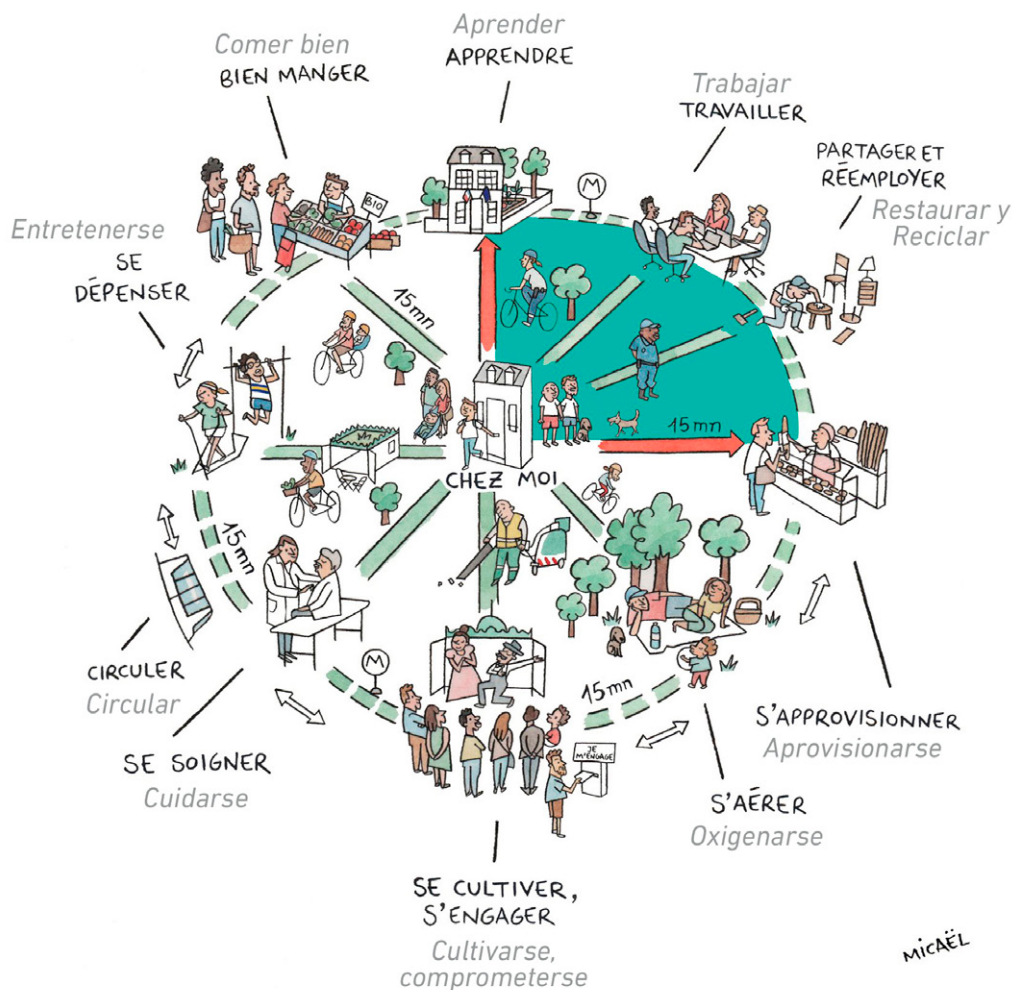


Figura 6

La ciudad de proximidad. Una atractiva propuesta para París. Fuente: imagen publicada en la cuenta oficial de la alcaldesa Anne Hidalgo, recuperada en García Hernández (2020; traducción propia).

empleo a escala metropolitana, ofreciendo al alcance de 15 minutos de caminata o bicicleta 10 actividades seleccionadas en la emblemática imagen que circuló en todo el mundo (Figura 6). Este programa adopta como basamento teórico la “geografía del tiempo”, descrita por Torsten Hägerstrand, que establece un conjunto de restricciones que condicionan las trayectorias de los individuos en el espacio-tiempo (Figura 7), además de las propias del sujeto en desplazamiento, se mencionan la asociativa y la del dominio (público o privado) sobre el uso de los espacios (Hägerstrand citado en Cerdà Troncoso, 2010).

Desde nuestro punto de vista, se ofrece una idílica ciudad compuesta por unidades semiautónomas donde los habitantes resuelven sus necesidades cotidianas, recuperando el tiempo que la estructura urbana contemporánea les ha despojado. Sin embargo, prescinde de la estructura de

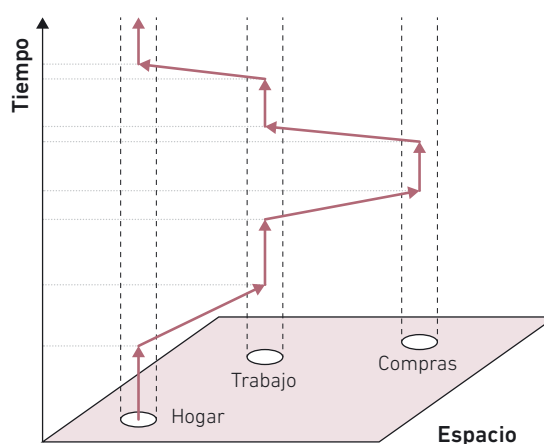


Figura 7

Trayecto espaciotemporal individual. Fuente: reelaborado en base al gráfico publicado en Cerdà Troncoso (2010).

“la ciudad de los 30 minutos” (IMI, 2020), sin la cual la escala barrial replegada sobre sí misma conformaría un agregado humano territorial insostenible.

Actividades de consumo de bienes y servicios y proximidad a la residencia

Un punto central del análisis es que la propuesta no incorpora la jerarquía de los espacios adaptados y sus lógicas de captación de recursos humanos y usuarios o consumidores propios de la ciudad real, en la que se observan multiplicidades escalares y relacionales extremadamente complejas. Si se realiza el ejercicio de analizar la diversidad de alternativas de elección para el consumo y el empleo y su localización espacial, que los individuos componentes del grupo familiar pueden preferir para realizar las actividades prometidas en proximidad, resulta poco probable que pueda ser resoluble desde

una única localización del espacio adaptado residencial y es necesario contemplarlo desde una mirada multiescalar y multitemporal.

Por otra parte, analizadas las 10 actividades cuya presencia se procura al interior de las unidades espaciotemporales de 15 minutos, se pueden evaluar las posibilitantes y limitantes para el acceso a las mismas en el marco de las lógicas de la ciudad preexistente en la cual deben aplicarse. En general, es accesible la porción de aquellas actividades que tienen más alto grado de posibilidad de practicarse a distancia con procedimientos informáticos y por la posibilidad de realizar nuevos usos del soporte material cercano existente, ahorrando movimientos e inversiones.

Cuadro 1. Alcance de la oferta de la "ciudad del ¼ de hora"

FUNCIONES URBANAS	NIVELES DE OFERTA	
	POSIBILITANTES	LIMITANTES
General	Beneficios de la proximidad, la virtualidad y usos nuevos de soporte existente.	Límites de la virtualidad, posibilidad de elección, competencia y sociabilidad ampliada.
Trabajar	Teletrabajo, actividad residencial mixta con industria de bajo impacto.	Limita el contacto trabajador-medios de trabajo, destinos laborales, miembros de familia.
Aprender	Teleeducación, presencial hasta nivel secundario, técnico.	Carencia de contacto educando-alumno, de elección efector, nivel universitario.
Aprovisionarse	Compra virtual y oferta a nivel comercio diario y algún comercio periódico.	Carencia de sociabilidad-paseo, oferta más especializada, economías de aglomeración.
Alimentarse	<i>Delivery</i> , o acceso de proximidad y facilidad de programación.	Expectativa de sorpresa, comparación y elección gastronómica.
Cuidarse	Oferta de salud primaria y secundaria de atención, diagnóstico, tratamiento y derivación.	Atención terciaria, prepaga, altos niveles de especialización con internación.
Cultivarse	Oferta local de sitios de encuentro y actividades artísticas vocacionales.	Teatros y cines profesional, eventos musicales, entre otros.
Movilizarse	Circulación activa e higiénica.	Transbordo intermodal, mayor alcance de viajes combinados.
Oxigenarse	Plazas, parques locales.	Parques regionales, recursos especiales (playas, relieve y cobertura vegetal).
Entrenarse	Espacios abiertos y cerrados equipados públicos o comunitarios.	Gimnasios con equipamiento y especialización, clubes profesionalizados.
Restaurar Reciclar	Actividades individuales y comunitarias.	Actividad profesional especializada con marcas que las proponen.

Fuente: elaboración propia OULBAM/CIHaM/FADU/UBA.

Sin embargo, existen límites concretos de la cuota de actividades que pueden realizarse virtualmente, la mayor parte de las actividades no lo son por la necesidad de los efectores de contacto con los medios de trabajo, o por la pérdida de la diversidad del bien o uso para los usuarios o consumidores, o finalmente, porque las economías de aglomeración de los soportes materiales no son descentralizables. Un comentario de Romain Beaucher, director asociado de la agencia de diseño de políticas públicas Vraiment Vraiment, aludiendo a la propuesta de la alcaldesa de París se pregunta si los fuertes incentivos promovidos a las actividades a distancia conducirían al desmantelamiento de emblemáticos lugares urbanos como La Défense y la Sorbonne (citado en García Hernández, 2020).

Con relación al potencial de teletrabajo un informe de la Red ISPA “La Argentina frente al COVID-19” (citado en CEM, 2020), registra que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), a la cabeza del puntaje, solo llega a tener el 32,7% de los trabajadores con teletrabajo, evidenciando la alta proporción de trabajadores que quedan excluidos (al igual que gran parte del mundo no desarrollado) de esta posibilidad. La elasticidad para intensificar la virtualización en los procesos productivos es baja, por factores tales como la necesidad del contacto con el espacio adaptado, público o de las empresas, por el necesario uso soportes fijos de instalaciones centrales y/o asociación/relacionamiento con otros operarios o usuarios.

El filósofo Yubal Noah Harari (2021) afirma que:

Cuando el coronavirus circuló por el mundo físico, muchas personas trasladaron gran parte de su vida al mundo virtual [...], pero los seres humanos seguimos siendo seres físicos, y no todo puede digitalizarse. El año *covid* ha puesto de manifiesto el papel crucial que desempeñan muchas profesiones mal pagadas en el mantenimiento de la civilización humana: personal de enfermería, trabajadores de la limpieza, camioneros, cajeros, repartidores [convirtiéndose estos últimos, a su juicio] en el decisivo cordón umbilical que nos mantuvo unidos al mundo físico.

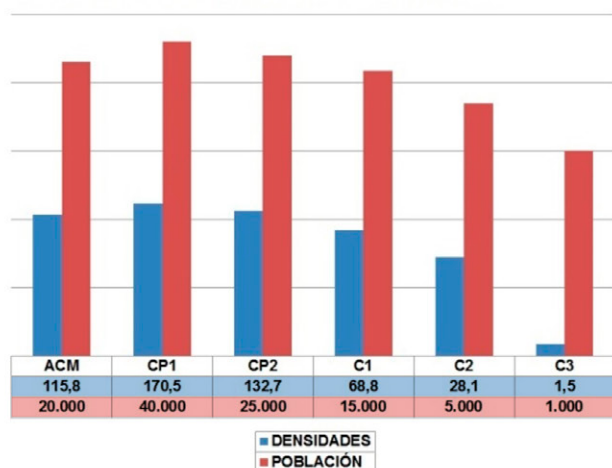
El gradiente de densidad metropolitano afecta el tamaño poblacional de las unidades territoriales de 15 minutos

Otra de las cuestiones a considerar, a nuestro juicio, es la fuerte variación de las densidades de las grandes ciudades. En el caso de la Buenos Aires Metropolitana, la aplicación de las unidades territoriales de 15 minutos plantea como cuestión que al determinar tamaños espaciotemporales fijos para ellas, el resultado involucra tamaños de población muy diferentes. La densidad disminuye fuertemente desde la Corona Pericentral 1 hasta la Corona 3 del Periurbio (de 170,5 a 1,5 hab/ha), motivo por el cual el tamaño poblacional de la unidad de 15 minutos pasa de 40 mil a mil habitantes desde el centro a la periferia (Figura 8).

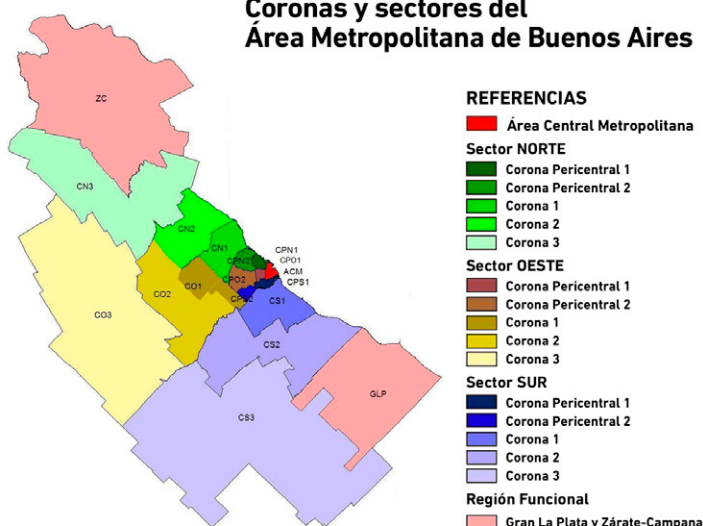
Figura 8

Las densidades de población según Coronas en la Buenos Aires Metropolitana
Fuente: OULBAM (2014).

Unidades territoriales de 15 minutos en el AMBA Densidades y población según corona



Coronas y sectores del Área Metropolitana de Buenos Aires



Una aplicación universal del concepto de proximidad origina unidades tan dispares que provocan una diferencia de tipo cualitativo entre ellas, desde un tamaño de ciudad de talla intermedia a un asentamiento de población de rango rural agrupada, de acuerdo con la definición censal del INDEC. La conclusión sería que las unidades resultantes difieren fuertemente y requerirían un análisis en cada talla poblacional para definir rangos y perfiles de oferta de bienes y servicios alcanzables en cada caso.

Por ese mismo rumbo interpretativo, transitan Andrés Duany y Robert Steuteville, referentes del movimiento del Nuevo Urbanismo, corriente crítica del urbanismo normativo que surgió en los noventa en Estados Unidos de Norteamérica, en su intento de precisar el concepto de *ciudad de proximidad*. Ellos plantean que “las definiciones varían, y hay tanta holgura en el concepto, dependiendo de los modos de transporte incluidos, que incluso la expansión suburbana convencional podría calificar en algunas circunstancias” (Dauny y Steuteville, 2021; traducción propia) (Figura 9).

Según los investigadores el concepto, tal como fue planteado, trabaja sobre una escala desatendida en la planificación entre

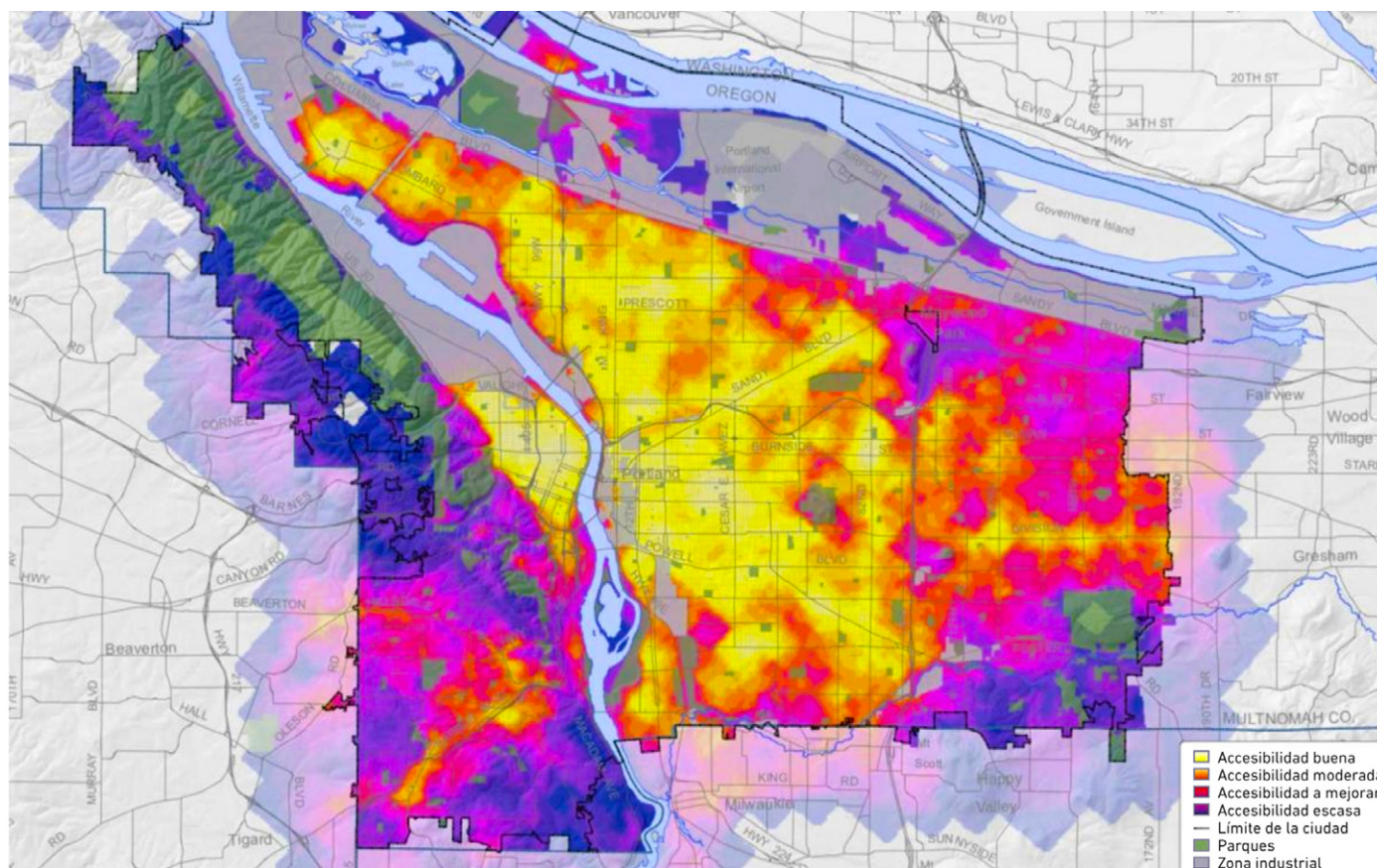
el vecindario y la región metropolitana, y la desarrollan dentro de un concepto de *cobertizos*, áreas urbanísticas con radios de ¼ de milla que abarcan varios vecindarios. Los autores hablan de la ciudad de la proximidad como “la geografía ideal donde la mayoría de las necesidades humanas y muchos deseos se encuentran dentro de una distancia de viaje de 15 minutos” (Dauny y Steuteville, 2021; traducción propia), y varían su alcance según el modo de transporte utilizado.

Conclusiones

La historia humana y de las ciudades ha sido marcada por los eventos de crisis sanitarias que a pesar de la incorporación de mejoras ha marcado la relación *sociedad-soporte construido urbano*, pero esa evolución no tuvo en cuenta que se alteraba también la relación *sociedad-naturaleza* y que la vulnerabilidad sufría un proceso acumulativo. Los debates sobre la ciudad en el curso de la prolongada contingencia, han tenido la virtud de calar más a fondo sobre el ecosistema urbano contextualizado con su medio ambiente natural y se abre

Figura 9

Análisis del concepto de vecindario de 20 minutos.
Plan Portland, Óregon, EE. UU.
Fuente: Steuteville (2021; traducción propia).



un abanico de respuestas, algunas más momentáneas (tácticas) y otras de mayor alcance (estratégicas).

En primer lugar, resulta de gran importancia considerar que la información disponible no permite verificar que el modo de vida urbano, construido por la humanidad a lo largo de un prolongado proceso, sea el ambiente más desfavorable para sobrellevar el impacto de un evento sanitario calificable como el más grave de los últimos 100 años. El balance provisorio evidencia dudas sobre cuál debiera ser la configuración de los asentamientos humanos para disminuir su vulnerabilidad y mejorar su aptitud para enfrentar la dramática expansión del nuevo y mutable virus; en principio, se afirma la presunción que la fragilidad diferencial observada se asocia a las gradientes socio-territoriales y no a los de tamaño y densidad. Si bien coincidimos con el urbanista español José Ezquiaga en que no habrá una “diáspora metropolitana [y que] en el centro de las ciudades se ha sobrellevado mejor la pandemia: por la cercanía de comercio, servicios de salud” (*Cadena Ser*, 2021), pensamos que en la pospandemia se podrían incrementar los procesos de periferización con las consecuencias ambientales ya señaladas. También creemos que el “malestar urbano” ha surgido con el confinamiento cuando todas las verdades salen a la luz como señala Francisco Fernández-Longoria, y “en el fondo, la ciudad tradicional es la más justa y de las más sostenibles que hay” como afirma en la misma entrevista Patxi Mangado (ambos citados en Ventura, 2021).

En segundo lugar, con relación a la cuestión de las respuestas ensayadas o lanzadas como propuestas durante la pandemia, se recomienda analizar con igual cuidado todas las que se han ido planteando, desde las aparentemente contingentes a las pretendidamente estructurales, para iluminar su potencialidad específica. El análisis particularizado de una de las proposiciones más emblemáticas difundida durante la pandemia, la “ciudad del ¼ de hora”, muestra luces y sombras insoslayables. Si bien presenta potencialidades robustas, en materia de recuperar una dimensión más humana del hábitat, requiere extremo cuidado en su adaptación a la realidad urbana concreta por los desvíos detectados por el análisis de la relación entre la capacidad del soporte socioterritorial para sustentar la *ciudad próxima* promovida y las consecuencias de exclusión del *segmento* urbano precario. Recuperar la ciudad significa cuidar una capacidad instalada insustituible en un futuro con continuo crecimiento de la población en asentamientos urbanos, en un previsible escenario de mayor fragilidad del ecosistema planetario y con una marcada desigualdad en términos sociales. Es acertada, a nuestro juicio, la reflexión de que la pospandemia no significa volver a una *normalidad* propiciatoria de la dramática crisis que hoy padecemos, y somos ahora responsables de la selección correcta de la *normalidad buscada* porque de ello dependerá nuestro legado a las futuras generaciones ■

> REFERENCIAS

- Cadena Ser. (2021, 16 de marzo). José María Ezquiaga: "Irse al campo es una moda pasajera". [En línea]. *Cadena Ser.* Recuperado de https://cadenaser.com/emisora/2021/03/16/radio_madrid/1615922976_571943.html?ssm=linkedin
- Casado Cañeque, F. (2021, 15 de marzo). Dejar la ciudad. [En línea]. *El País*. Recuperado de https://elpais.com/elpais/2021/02/15/seres_urbanos/1613416803_312436.html
- Centro de Estudios Metropolitanos-CEM. (2020, octubre). Ventajas y amenazas del Teletrabajo / ¿Una oportunidad para la ciudad de Buenos Aires? *Documentos CEM*, (32). Buenos Aires: UMET/CEM.
- Cerdà Troncoso, J. F. (2010, julio). Análisis crítico de la geografía del tiempo como base conceptual para el entendimiento de la funcionalidad espacio-temporal de las ciudades. [Archivo PDF]. *Report de recerca*, (7), pp. 1-7. Recuperado de <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/12006>
- Citizens Housing & Planning Council-CHPC. (2020, mayo). *Density & COVID-19 in NYC*. [Archivo PDF]. Nueva York: CHPC. Recuperado de <https://chpcny.org/density-covid-19-nyc/>
- Duany, A. y Steuteville, R. (2021, 8 de febrero). Defining the 15-minute city [Definiendo la ciudad de 15 minutos]. [En línea]. *Public Square*. Recuperado de <https://www.cnu.org/publicsquare/2021/02/08/defining-15-minute-city>
- Fang, W. y Wahba, S. (2020, 20 de abril). Urban Density Is Not an Enemy in the Coronavirus Fight: Evidence from China. [En línea]. *Urban Blog, World Bank*. Recuperado de <https://blogs.worldbank.org/sustainablecities/urban-density-not-enemy-coronavirus-fight-evidence-china>
- García Hernández, A. (2020, 29 de enero). La promesa estrella de la alcaldesa de París: que nadie tarde más de 15 minutos en ir al trabajo o al colegio. [En línea]. *elDiario.es*. Recuperado de https://www.eldiario.es/internacional/promesa-estrella-alcaldesa-paris-servicios_1_1067256.html
- Goicoechea, M. E. (2020). La (in)movilidad urbana como respuesta frente a la pandemia. Una mirada de la desigualdad a escala metropolitana [pp. 137-148]. En N. Goren y G. R. Ferrón (Comps.). *Desigualdades en el marco de la pandemia. Universidad y territorio*. José C. Paz: EDUNPAZ.
- Harari, Y. N. (2021, 14 de marzo). Reflexiones para el futuro. Yuval Harari: Lecciones de un año de Covid. [En línea]. *La Vanguardia*. Recuperado de <https://www.lavanguardia-com.cdn.ampproject.org/c/s/www.lavanguardia.com/internacional/20210314/6290059/yuval-harari-lecciones-ano-covid.amp.html>
- International Metropolitan Institute-IMI. (2020, 4 de octubre). La ciudad de los 15 minutos vs. la metrópoli de 30 minutos. Entrevista a Pedro Ortiz por Luis Buezo. [Archivo de video]. *YouTube*. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=z-KUcWMLGk0&t=0s>
- Loh, T. H. y Love, H. (2021, 8 de marzo). Why 'activity centers' are the building blocks of inclusive regional economies [Por qué los centros de actividad son los componentes básicos de las economías regionales inclusivas]. [En línea]. *Brookings*. Recuperado de <https://www.brookings.edu/research/the-future-of-the-inclusive-economy-is-in-activity-centers/>
- Redacción *Interempresas*. (2020, 17 de abril). Alemania y Francia polarizan la mayor y menor movilidad de vehículos con el Covid-19. [En línea]. *Manutención y Almacenaje*. Recuperado de <https://www.manutencionyalmacenaje.com/articulos/301945-Alemania-y-Espana-polarizan-la-mayor-y-menor-movilidad-de-vehiculos.html>
- Steuteville, R. (2021, 25 de enero). The 15-minute neighborhood gets its 15 minutes of fame [El barrio de 15 minutos obtiene sus 15 minutos de fama]. [En línea]. *Public Square*. Recurepado de <https://www.cnu.org/publicsquare/2021/01/25/15-minute-neighborhood-gets-its-15-minutes-fame>
- Such Devesa, M. J., Ramon Rodriguez, A. B. y Aranda Cuéllar, P. (2020, 29 de abril). Turismo en tiempos de COVID-19: De la masificación al distanciamiento social. [En línea]. *The Conversation*. Recuperado de <https://theconversation.com/turismo-en-tiempos-de-covid-19-de-la-masificacion-al-distanciamiento-social-137567>
- United Nations-UN. (2014, 10 de julio). Más de la mitad de la población vive en áreas urbanas y seguirá creciendo. [En línea]. *División Noticias*. Nueva York: Naciones Unidas. Recuperado de <https://www.un.org/development/desa/es/news/population/world-urbanization-prospects-2014.html>
- ULBAM. (2014). Identificación de la estructura socioterritorial de la ciudad de Buenos Aires teniendo en cuenta su contexto metropolitano. Informe Final. [Archivo PDF]. *Observatorio Urbano Local*. Buenos Aires: CIHaM/FADU/UBA. Recuperado de [https://oulbam.com.ar/informes_im/Informe_XII_1-10-14-convertido_\(2\).pdf](https://oulbam.com.ar/informes_im/Informe_XII_1-10-14-convertido_(2).pdf)
- Ventura, D. (2021, 14 de marzo). La ciudad no va a morir, pero el coronavirus muestra que tiene que cambiar. [En línea]. *Huffpost*. Recuperado de https://www.huffingtonpost.es/entry/futuro-ciudad-despues-coronavirus_es_604b718bc5b636ed3379da43?utm_campaign=share_linkedin&ncid=other_linkedin_b9q1zhzz9ee