

ACADEMIA Y COVID

ACCIONES TOMADAS FRENTE AL COVID-19 EN LA CIUDAD LATINOAMERICANA

La vida urbana frente a
la crisis biológica

Angela Insuasty-Torres

Arquitecta. Universidad Católica de Colombia. Participante del Semillero De Investigación Espacio Público y Movilidad Urbana, Universidad Católica De Colombia. Diseñadora y Decoradora, Escuela De Artes y Letras. avinsuasty06@ucatolica.edu.co

Maria Fernanda Cárdenas Camargo

Estudiante de sexto semestre de Arquitectura, Universidad Católica de Colombia. Participante del Semillero de Investigación Espacio Público y Movilidad Urbana, Universidad Católica de Colombia. mfcardenas78@ucatolica.edu.co

Melissa María Rubiano

Estudiante de segundo semestre de Arquitectura, Universidad Católica De Colombia. Participante del Semillero de Investigación, Espacio Público y Movilidad Urbana, Universidad Católica De Colombia. mmrubiano85@ucatolica.edu.co

RESUMEN

El presente documento expone las reflexiones del proceso de investigación por parte del semillero Espacio Público y Movilidad Urbana que, en esta ocasión, tiene como objetivo identificar las posibles acciones del nuevo urbanismo que atienden a la crisis de salud pública ocasionada por la COVID-19 por medio de la revisión y estudio de las acciones y las estrategias tomadas en algunas ciudades de latinoamérica que han dado uso a políticas sostenibles que venían gestándose y que han ayudado a reforzar la prevención del contagio de la actual emergencia en la salud pública.

INTRODUCCIÓN

Dentro de los recientes acontecimientos de emergencia en la salud pública vividos a escala mundial, se encuentra oportuno aprovechar estos espacios de discusión y reflexión propuestos por la Revista TecYt de la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba sobre la incidencia de la pandemia dentro de los diversos ámbitos de las ciudades y el territorio.

La Organización Mundial de la Salud ha determinado al nuevo coronavirus (COVID-19) como una emergencia en la salud pública de importancia internacional (ESPII). Junto a esta determinación se han instaurado algunas medidas con el

fin de prevenir el contagio y así romper la cadena de transmisión, al evidenciarse que el mayor foco de propagación sucede justamente dentro de las ciudades, donde resultan ser determinantes las condiciones en sus diferentes sistemas de movilidad y en las características del espacio público, que se han visto obligadas a ser modificadas completa o parcialmente para continuar prestando el servicio de una manera segura.

Como parte del ejercicio de discusión al interior del Semillero de Investigación Espacio Público y Movilidad Urbana, de la Universidad Católica de Colombia, se generaron las siguientes preguntas a partir del confinamiento social



Figura 1. Implementación de dispensadores de alcohol en gel. Bosques de Palermo. Bs As. Semillero de Investigación MUESP (2020)

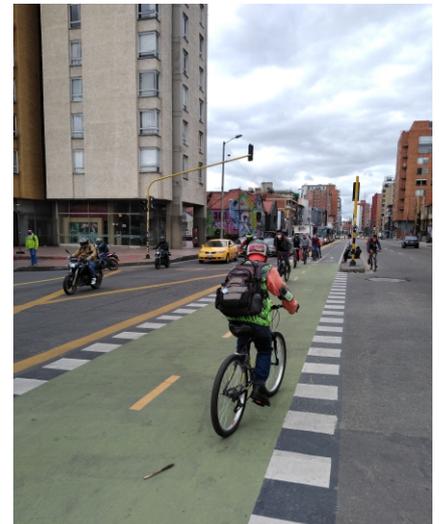


Figura 2. Instauración de ciclovías emergentes Carrera 7a. Bogotá. Colombia. Semillero de Investigación MUESP (2020)

y las nuevas condiciones en la ciudad: ¿Cómo se ve impactada la movilidad y el uso del espacio público por cuenta de la crisis biológica? y ¿Qué alternativas se ofrecen para la activación de estos espacios y procesos, salvaguardando la vida y contemplando las contingencias necesarias para la crisis?.

Para poder comprender el impacto que ha tenido la emergencia en la salud pública dentro de la movilidad y el espacio público, se realizó una revisión de las acciones tomadas en las principales ciudades latinoamericanas como Asunción (Paraguay), Bogotá (Colombia), Buenos Aires (Argentina), Ciudad de México (México), Cuenca (Ecuador), Medellín (Colombia), Montevideo (Uruguay), Santiago de Chile (Chile) y Sao Paulo (Brasil). Dichas acciones se revisaron desde las páginas oficiales de las municipalidades, entre otros medios digitales, con el fin de vislumbrar las estrategias que se han tomado sobre el espacio público y la movilidad urbana para garantizar la funcionalidad de dichas ciudades. El criterio que se tuvo en cuenta fue la selección de programas o acciones directas realizadas en función de la movili-

dad y el espacio público para mantener activa la vida en la ciudad.

Posteriormente, la información recolectada se organizó en tablas y diagramas que permiten hacer interpretaciones acerca de las estrategias que han tenido gran impacto y que han sido efectivas durante la crisis, permitiendo ser agrupadas en categorías para su generalización.

Las categorías propuestas para la comprensión de las acciones efectivas en términos de mantener la funcionalidad de la ciudad y mitigar los contagios por COVID-19, son las siguientes:

1. Implementación de equipos:

Dada la imperante necesidad de desinfección y limpieza continua de manos, fue necesario que cada ciudad instalara equipos y elementos adicionales al espacio público y a los distintos sistemas de transporte; equipos tales como unidades de lavado de manos y túneles de sanitización. (Fig.1)

2. Acciones directas en el espacio:

La contingencia sanitaria ha obligado a las ciudades a acelerar los procesos en la instauración de ciclovías emergentes, instalación de

“Para poder comprender el impacto que ha tenido la emergencia en la salud pública dentro de la movilidad y el espacio público, se realizó una revisión de las acciones tomadas en las principales ciudades latinoamericanas.”

bicicparqueaderos y registro para el uso de las mismas. En algunos casos dentro de esta categoría, se ha visto necesario cerrar algunas vías que favorezcan al peatón, a la bicicleta y a otros medios de movilidad alternativa como el monopatín. Esto ha alterado el espacio público y la red vial de las ciudades en algunos tramos.

(Fig.2-3-4-5-6)

3. Acciones indirectas: En esta categoría se incluyen los procesos aleatorios de sanitización de barrios, espacio público y medios de transporte; entrega de implementos



Figura 3. Instalación de mobiliario sobre vía peatonal. Bogotá. Colombia. Semillero de Investigación MUESP (2020)



Figura 4. Peatonalización en Bogotá. Colombia. Semillero de Investigación MUESP (2020)

de cuidado y limpieza a la población como tapabocas y geles antibacteriales. (Fig.7)

4. Restricciones: Son las acciones de carácter normativo y restrictivo, las cuales ocasionan sanciones por medio de leyes, normas y decretos, con el fin de controlar las aglomeraciones y restringir la circulación tanto del peatón como del vehículo particular. (Fig.8)

A partir de la revisión desarrollada, se identificó que algunas de las estrategias planteadas se enfocan en utilizar el urbanismo táctico (Lydon y García, 2015) para la

ocupación del espacio público; otras modifican la movilidad y atienden a los principios del Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible -DOTS- (Quintero-González, 2019) y de las Ciudades de Quince Minutos (Nacto & Global Designing Cities Initiative, 2020) que sugieren la transformación de las dinámicas urbanas por sectores dentro de la ciudad, promoviendo el espacio público para su plena disposición al peatón y fomentando el uso de la bicicleta como alternativa de movilidad. Como resultado de la investigación se puede afirmar que las ciudades estudiadas han

“Algunas de las estrategias planteadas se enfocan en utilizar el urbanismo táctico para la ocupación del espacio público; otras modifican la movilidad y atienden a los principios del Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible y de las Ciudades de Quince Minutos.”



Figura 5. Instalación de mobiliario sobre vía peatonal. P. Peatonal Bolívar San Telmo. Buenos Aires. Fuente: Semillero de Investigación MUESP (2020)

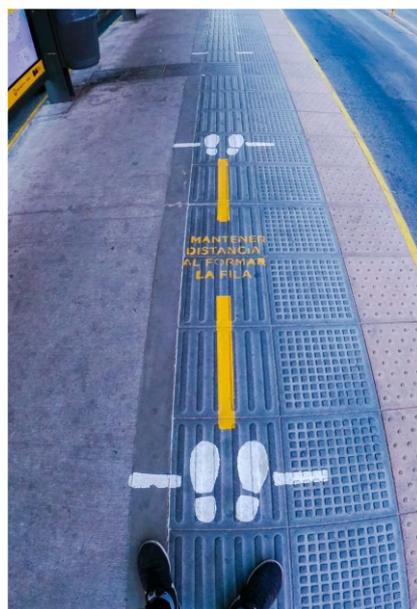


Figura 6. Urbanismo táctico. Parada colectiva Juan B. Justo y Av. Corrientes. Buenos Aires. Fuente: Semillero de Investigación MUESP (2020)

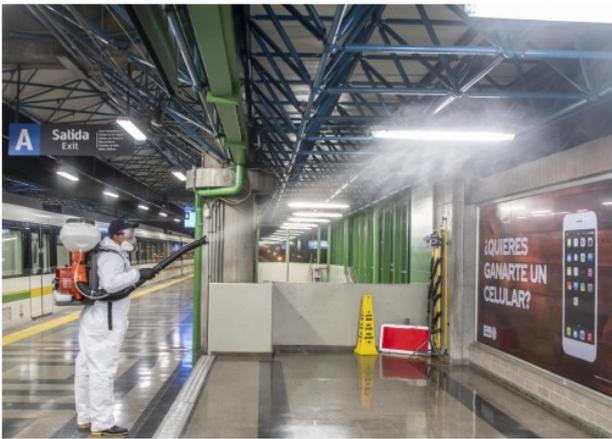


Figura 7. Sanitización en medios de transporte. Medellín. Colombia. Ortiz- Jiménez J.D. (2020)

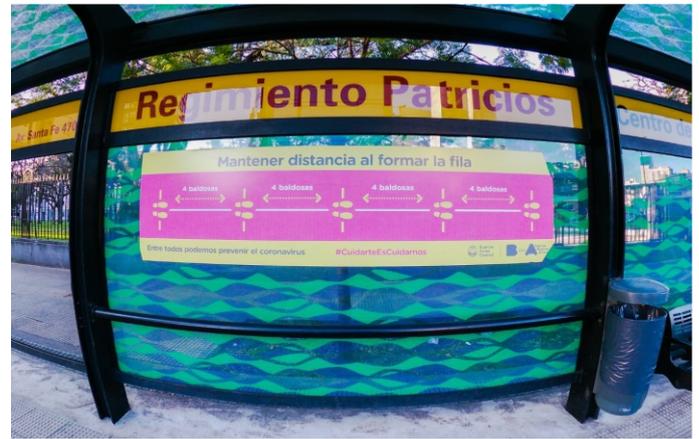


Figura 8. Distanciamiento social restrictivo. Av. Santa Fé & Humboldt. Buenos Aires. MUESP (2020)

implementado principalmente un distanciamiento social que prioriza alternativas de movilidad sostenible y restringen el uso de los espacios públicos. Las iniciativas que se han tomado en pro de la prevención del contagio y el cuidado de la salud pública, tienen como objetivo la reactivación de la vida urbana y la movilidad, que como políticas públicas se destacan por su inmediata instauración, dando continuidad y efectividad al uso de procesos sostenibles que ya se venían desarrollando previamente y que precisamente por las dificultades en su gestión, no se habían podido llevar a cabo.

Otra discusión planteada es

“ Como parte de las conclusiones, se comprende que las acciones instauradas para la prevención, el cuidado y detención de la propagación del virus, aunque son concretas, comparten rasgos entre las distintas ciudades evaluadas y guardan el mismo interés.”

entender que la política pública es de suma importancia y que en una situación de contingencia estos procesos se pueden acelerar estableciéndose más rápido de lo normal, pero demostrando que hacen parte de los desarrollos eficientes que logran tener impactos positivos dentro de la construcción de ciudad.

CONCLUSIONES

Como parte de las conclusiones, se comprende que las acciones instauradas para la prevención, el cuidado y detención de la propagación del virus, aunque son concretas, comparten rasgos entre las distintas ciudades evaluadas y guardan el mismo interés: implementar una serie de acciones que prevengan el contagio y permitan la reactivación de la vida urbana durante y después de esta crisis, salvaguardando siempre la vida. Así, se puede pensar entonces que el urbanismo a futuro promoverá el desarrollo sostenible como la base de propuestas que inciten a la convivencia ciudadana con mayores niveles de salubridad y que, evidentemente, la transformación en los modos de desplazamiento que buscan medios alternativos como la bicicleta, serán parte fundamental de la nueva realidad. De este modo quedarían sujetas para una futura revisión las

consideraciones frente a la masividad del transporte público y las alternativas que optimicen su uso y funcionalidad para los desplazamientos de grandes distancias, que podrían ser más ocasionales que cotidianos.

REFERENCIAS

- Lydon, M. & García, A. (2015). *Tecnical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change*. Island Press.
- Quintero-González, J. R. (2019). *Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS). Una prospectiva para Colombia*". *Bitácora Urbano Territorial*, 29 (3): 59-68. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n3.65979>
- Ortiz-Jiménez, J. D. (marzo de 2020). *Están desinfectando el metro con aspersión por covid-19, así es como lo hacen*. *El Colombiano S.A. & CIA*. <https://www.elcolombiano.com/antioquia/desinfeccion-por-aspersion-en-el-metro-de-medellin-para-prevenir-el-coronavirus-covid-19-AE12704352>
- Nacto & Global Designing Cities Initiative, (mayo de 2020). *Streets for Pandemic Response & Recovery*. National Association of City Transportation Officials.