Ciudad pandémica glocal

COLECCIÓN
CORONA
VIRUS Y
CIUDAD

Fernando Carrión y Paulina Cepeda, editores

Ciudad pandémica glocal

INSTITUTO DE INVESTIGACIONES SOCIALES
Universidad Nacional Autónoma de México, UNAM

UFRJ

MU
MAESTRIA EN URBANISMO
Facultad de Arquitectura de Urbanismo y Diseño
Universidad Nacional del Córdoba, Argentina

FLACSO
ECUADOR

© 2022 FLACSO Ecuador
Marzo de 2022

ISBN: 978-9978-67-595-3 (impreso)
FLACSO Ecuador
La Pradera E7-174 y Diego de Almagro, Quito-Ecuador
Telf.: (593-2) 294 6800 Fax: (593-2) 294 6803
www.flacso.edu.ec

Ciudad pandémica glocal / editado por Fernando Carrión y Paulina Cepeda. Quito : FLACSO Ecuador, 2022

vii, 412 páginas : fotografías, gráficos, tablas.

Incluye bibliografía

ISBN: 9789978675953 (impreso)

CIUDADES ; SOCIOLOGÍA URBANA ; CULTURA ; TECNOLOGÍA ; POLÍTICA URBANA ; ECONOMÍA ; GÉNERO ; SALUD ; PANDEMIA ; COVID-19 ; AMÉRICA LATINA. I. CARRIÓN, FERNANDO, EDITOR II. CEPEDA, PAULINA, EDITORA

307.76 - CDD

Índice

Presentación VII

Introducción

Debates desplegados por el Covid-19 3
Fernando Carrión y Paulina Cepeda

Capítulo I. Ciudad y Covid-19

Derecho a la ciudad en tiempos de pandemia 41
Raquel Rolnik

Las ciudades en el Covid. Un punto de inflexión 51
Joan Subirats

Las ciudades Latinoamericanas, la pandemia y el futuro 71
Emilio Pradilla Cobos

Covid-19 and cities: causes or effects? 91
Michael Cohen

Capítulo II. Ciudad, Cultura y tecnología

Máscara y distancia en tiempos del Covid-19 105
Manuel Delgado

Virus imaginado en la ciudad digital 119
Armando Silva

La pandemia como despertador: el uso de tecnologías para revertir el crecimiento de las metrópolis 135
Susana Finquelievich

Reproducción social, pobreza de tiempo y pandemia 147
Araceli Damián

Capítulo III. Ciudad, género y cuidados

Injusticias de género en pandemia. Notas para identificar nuevas narrativas en los territorios 169
Ana Falú, Leticia Echavarri y Eva Lia Colombo

De la ciudad neoliberal a la ciudad cuidadora: enseñanzas de la Covid-19 197
Dolors Comas-d'Argemir

Análisis de las consecuencias de la emergencia sanitaria por Covid-19 en la vida de las mujeres. Caso de estudio: parroquia de Tumbaco 213
Andrea Carolina Game y Verónica Isabel Cordero

Capítulo IV. Ciudad e infraestructuras

Movilidad urbana en el contexto del Covid-19: héroes y villanos 247
Carla Hermida y Michelle Pesántez

Urbanismo ciudadano: la ciudad del vecindario 5D 261
Fernando Carrión y Paulina Cepeda

Un nuevo contrato cívico. ¿Qué podemos aprender de la emergencia sanitaria del Covid-19? 289
José María Ezquiaga

Globalización, ciudades y reproducción social. Notas para América Latina 305
Jordi Borja

Capítulo V. Ciudad, gobierno y planificación

¿Sobrevivirá el centralismo chileno a la pandemia? 323
Carolina Tohá Morales

Pandemia, crisis económica y conflicto político: entre el horror y la muerte en la ciudad de Guayaquil –marzo y abril del 2020– y perspectivas glocales 333
Fanny Jaramillo y Gaitán Villavicencio

La ciudad en tiempos de pandemia 357
Eduardo Kingman Garcés

Desafíos para la seguridad ciudadana en el post Covid-19 375
Josep Lahosa

Beyond health and hygiene: The governance crisis and responses to the pandemic 387
Diane Davis

La pandemia como despertador: el uso de tecnologías para revertir el crecimiento de las metrópolis

Susana Finquelievich[1]

Las ciudades: organismos vivientes y vulnerables

Este trabajo reflexiona en torno a las ciudades y las enfermedades que las asolaron y contribuyeron a modificarlas, y analiza dos propuestas para combatir epidemias y mejorar la calidad de vida urbana: "la ciudad más allá de la ciudad" o las posibilidades de migraciones urbanas a zonas rurales o semirurales, y el fraccionamiento de grandes ciudades, ambas facilitadas por el uso de las tecnologías digitales.

Los organismos vivientes pueden ser modificados tanto por las enfermedades como por los esfuerzos para combatirlas. Las ciudades y los territorios, en tanto entes vivos, también. Desde tiempos lejanos las epidemias han afectado y condicionado a los *homo sapiens*, quienes no se resignaban a ser exterminados y buscaban técnicas de curación en lo inmediato, y evitar estas epidemias en el futuro.

---

1 Arquitecta, Postgrado en Planificación Urbana y Regional por la Universidad Tecnológica de Pomerania Occidental de Szczecin, Polonia, Master en Urbanismo por la Université Paris VIII, Doctora en Sociología Urbana por la École des Hautes Études en Sciences Sociales, París. Investigadora Principal del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Tecnológicas (CONICET). Directora del Programa de Investigaciones sobre la Sociedad de la Información en el Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires (UBA). Docente en la Maestría de Comunicación Digital de la Pontificia Universidad Bolivariana de Medellín, Colombia, y en la Maestría de Derecho Informático de la UBA. Autora y coautora de 20 libros sobre sociedad informacional, entre ellos: "Innovación abierta en la Sociedad del Conocimiento. Redes Transnacionales y comunidades locales", "I-POLIS: Ciudades en la era de Internet", "TIC e innovación productiva. Políticas públicas para el desarrollo local: presente y futuros posibles", "El futuro ya no es lo que era". Actualmente trabaja sobre las últimas etapas de la Sociedad de la Información, la Industria 4-0 y los futuros sociales y urbanos posibles. E-mail: sfinquel@gmail.com

En torno a los años 5500 a.C., los humanos abandonaron la caza y la recolección por la agricultura, lo que conlleva el sedentarismo y la construcción de asentamientos: aldeas y ciudades. En ellos se incrementaron parasitosis y tuberculosis, transmitidas por el contacto estrecho entre personas o mediante el agua contaminada, entre otros factores (Diamond, 2005). La primera gran pandemia se registró en tiempos del emperador Justiniano, en el siglo VI d.C.; duró sesenta años y terminó mezclada con viruela. Más tarde, la celebérrima *muerte negra* (que se supone iniciada en Catay, China) asoló toda Europa entre 1347 y 1382. Sólo exceptuó a Islandia, antes de esparcirse por Arabia y Egipto.

> La llegada de los europeos a América trajo a los pueblos originarios, al menos 17 epidemias distintas: viruela; sarampión, tifus, influenza, difteria, paperas, entre otras. Investigaciones recientes calculan la disminución de la población hasta en un 95% en 130 años después de la llegada de Cristóbal Colón.24 Otros autores han calculado que la población total americana era de 54 millones y que murieron por las epidemias entre 45 y 50 millones. De esta manera, la conquista española se debió más a las epidemias que a su capacidad bélica (Galeana, 2020: 30).

Siglos más tarde, la planificación urbana fue relativamente eficaz en mejorar la esperanza de vida de sus habitantes y limitar el avance de epidemias en muchas ciudades. La arquitectura y el diseño urbanístico de las ciudades son la traducción física de estos procesos. Las tentativas de vencer a las epidemias y las tecnologías empleadas para ello han dado forma a numerosas ciudades. Algunos de los desarrollos más emblemáticos en el planeamiento urbano, como los sistemas sanitarios en los países europeos del siglo XIX, surgieron como respuesta a los brotes de enfermedades infecciosas: el cólera, la viruela y el tifus, entre otros. A finales del siglo XVIII y a principios del siguiente, las ciudades occidentales experimentaron un crecimiento de habitantes procedentes principalmente del ámbito rural, relacionado, entre otros factores, a la nueva industrialización. Junto con la densificación, con el hacinamiento de los nuevos trabajadores urbanos en los barrios en los que los limitados recursos les permitían vivir, se acentuó el deterioro de la estructura física de las ciudades. El hacinamiento, la pobreza, la carencia o insuficiencia de infraestructuras

y de servicios públicos y la degradación de las condiciones higiénicas, se convirtieron en un caldo de cultivo de epidemias.

Surgió entonces el higienismo, un movimiento europeo arquitectónico y urbanístico, como resultado de las investigaciones de médicos y políticos en el siglo XIX y principios del XX. Gobiernos y empresarios acusaron la necesidad de mantener determinadas condiciones de salubridad en las urbes mediante la instalación de agua corriente, cloacas, iluminación en las calles, y modificación del trazado urbano. Ya en el siglo XX, brotes de enfermedades, como la pandemia de gripe de 1918 y las epidemias localizadas de tuberculosis y cólera, impulsaron numerosas transformaciones positivas, como la creación de las redes de alcantarillado, los parques públicos (llamados los pulmones urbanos) y la regulación de la vivienda para mejorar el saneamiento.

La ciudad de Barcelona es un caso icónico. Ante los crecientes problemas de salubridad, se decidió derribar los antiguos muros y diseñar el Ensanche en el terreno circundante. El Ingeniero Ildefons Cerdà trazó una cuadrícula con calles anchas, chaflanes y diagonales. Trazó parcelas abiertas a frente y contrafrente, con un generoso centro de manzana y una baja densidad poblacional para garantizar condiciones de higiene y salubridad. Las nuevas construcciones gozaban de ventilación y asoleamiento, y de los últimos progresos en alcantarillado y saneamiento. Pese a que la especulación inmobiliaria desnaturaliza la idea original, el trazado perdura hasta hoy.

A mediados del siglo XIX, Napoleón III preocupado tanto por la salud pública como por contrarrestar levantamientos (y, como denunció oportunamente Émile Zola, por promover una enorme operación inmobiliaria) impulsó la reforma urbanística de la ciudad que encargó al prefecto de París, el barón Haussmann. Fueran las que fueren sus motivaciones, la ciudad fue transformada profundamente. En 1854 Haussmann se enfrentó a la tarea de erradicar la acumulación de viviendas insalubres del centro de París, hender la ciudad medieval con avenidas amplias que aún conectan sectores estratégicos de la ciudad, crear espacios verdes, planificar grandes reservas de agua potable para aprovisionar la ciudad y acueductos para distribuirla, construir una red de galerías subterráneas para evacuar las aguas servidas, instaurar un sistema de limpieza de las calles, y otras medidas sanitarias.

Parecidos criterios guiaron la creación de la ciudad de La Plata en Argentina, fundada en 1882. Se emplearon las técnicas e infraestructuras más modernas en aquel momento, elegidas por sus cualidades higiénicas. Se realizaron redes de provisión de agua y de evacuación de desechos y se implementó un servicio de extracción de basuras y barrido de las calles. La reacción frente a las epidemias modificó las urbes y generó nuevos asentamientos urbanos.

Ciudades y pandemia en el Siglo XXI

En el siglo XXI, el Covid-19 aterró al mundo. António Guterres, Secretario General de las Naciones Unidas señalaba, en el año 2020, que las zonas urbanas son la zona cero de la pandemia del Covid-19, con un 90% de los casos comunicados. Las ciudades están sufriendo las peores consecuencias de la crisis. Muchas de ellas, sobre todo en América Latina y el Caribe (ALC), tratan de navegar la pandemia con sistemas de salud sobrecargados, servicios de agua y saneamiento inadecuados, hacinamiento y otros problemas. Este es el caso, en particular, en las zonas más pobres, donde la pandemia ha puesto de manifiesto desigualdades profundamente arraigadas.

De acuerdo con la CEPAL (2021) la pobreza y la pobreza extrema alcanzaron en 2020 en América Latina niveles que no se han observado en los últimos 12 y 20 años, respectivamente. También se ha registrado un incremento de los índices de desigualdad en la región y en las tasas de ocupación y participación laboral, sobre todo en las mujeres, debido a la pandemia del Covid-19, a pesar de las medidas de protección social de emergencia que los países han adoptado para apaciguarla.

En Iberoamérica, el modelo urbano predominante, de centros concentrados y periferias extendidas, redes de transporte con frecuencia insuficientes, con grandes distancias intra e interurbanas, ha mostrado sus limitaciones para garantizar el distanciamiento físico y evitar los hacinamientos y los consecuentes contagios. Este modelo también es deficiente en cuanto a la provisión de zonas verdes y espacios públicos que subsanen las consecuencias físicas y psicológicas del confinamiento. Tampoco favorece la

creación de huertos urbanos y otros espacios destinados a la producción de alimentos en las ciudades, salvo honradas excepciones, como la ciudad de Rosario[2], en Argentina.

La ciudad más allá de la ciudad

Generalmente se trata el problema de la salud pública urbana poniendo el foco sobre las metrópolis y megalópolis. Pero ¿y si pensamos, como dice Sassen, en la ciudad más allá de la ciudad? (Sassen y Sennet, 2020). La pandemia y el consecuente incremento del teletrabajo, la teleeducación, la telesalud y las *fintech* estimulan y facilitan una migración desde regiones metropolitanas hacia ciudades pequeñas y pueblos. Sería deseable alentar a las ciudades pequeñas a generar programas de atracción de nuevos pobladores, que puedan enriquecer su economía, su vida cultural, su diversidad. La tecnología juega aquí un rol clave, dado que habilita la continuidad en línea de varias actividades urbanas.

El proceso de migración de las grandes ciudades a las pequeñas, si bien no es aún estadísticamente significativo, había comenzado antes de la pandemia. De manera similar a la tendencia desarrollada en Europa y en Estados Unidos, se identifica un fenómeno de migración de la ciudad hacia las áreas rurales, como ha sido estudiado por Marcelo Sili (2019). Este investigador observa, en el caso argentino, que se trata de personas de origen rural que en algún momento de sus vidas migraron hacia grandes ciudades (Buenos Aires, Rosario, Córdoba, Mendoza, Tucumán, y ciudades menores) para estudiar, en busca de trabajo o de otra calidad de vida

2 El Programa de Agricultura Urbana (PAU) pone en marcha la generación de emprendimientos sociales de producción y elaboración de alimentos mediante técnicas ecológicas, destinados al consumo familiar, comunitario y al mercado. El objetivo de esta política es el resultado del trabajo conjunto entre diferentes sectores de la sociedad: civil, público y privado. Así, se articulan tareas y responsabilidades mediante convenios con el Programa Prohuerta INTA, el Centro de Estudios de Producciones Agroecológicas (CEPAR) y el trabajo desinteresado de vecinos de la ciudad bajo la modalidad de Voluntariado Social.La labor de Rosario en Agricultura Urbana fue reconocida por la ONU y Dubai como una de las 10 mejores ciudades en lo que respecta a las Prácticas para Mejorar las Condiciones de Vida de la sociedad. Rosario ha sido distinguida entre las ciudades latinoamericanas y del Caribe por su trabajo en Agricultura Urbana, según un informe de la Organización para la Agricultura y la Alimentación de Naciones Unidas (FAO).

y que, luego de permanecer allí durante meses o años, regresan a las áreas rurales de origen.

Muchos de ellos son jubilados que luego de años de trabajar en las ciudades regresan a sus zonas de origen en busca de mayor tranquilidad y de la recuperación de sus redes familiares y sociales de origen. Otros son jóvenes que, luego de un tiempo de estudiar o trabajar en las ciudades, vuelven a las áreas rurales para dedicarse a su profesión o actividad; o familias rurales que migraron en busca de trabajo en la ciudad y que luego de varios años, por diferentes razones, vuelven a las zonas rurales o a sus pueblos. Un número no pequeño son población de origen urbano que migran a las áreas rurales en búsqueda de un mejor medio ambiente, mayor contacto con la naturaleza, vivienda y servicios más baratos, seguridad, nuevos valores y estilos de vida diferentes del urbano. Entre sus motivaciones se encuentran la búsqueda de oportunidades profesionales o laborales y la puesta en marcha de actividades o proyectos innovadores. Por ejemplo, la fabricación de productos electrónicos para el agro o la producción de software para exportación, totalmente innovadores y diferentes a las actividades tradicionales realizadas en la zona (Sili, 2019).

Sili (2019) refiere dos conceptos claves con respecto a este tema: el concepto de contraurbanización y el de renacimiento rural. Ambos conceptos se refieren al fenómeno de migración desde las ciudades hacia las áreas rurales, y la valorización de estas áreas rurales, ya no como el espacio considerado tradicionalmente como destinado a la producción agropecuaria, sino como un territorio donde es posible construir otras alternativas de vida, más cercanas a la naturaleza, sin por ello renunciar a las oportunidades de acceso a bienes y servicios de la ciudad. Y explica este proceso citando dos grandes corrientes de pensamiento.

La primera, llamada estructuralista, asociada a la búsqueda de nuevos espacios de reproducción del capital, plantea que la migración se debe a que la transformación tecnológica (nuevas comunicaciones y servicios logísticos, telefonía e internet) y el cambio de industrias pesadas por industrias con nuevas tecnologías permitió que las mismas se desplazaran hacia pequeñas y medianas ciudades, generando nuevas oportunidades laborales en estas pequeñas ciudades y en el medio rural. El factor clave sería la

propensión de las industrias a trasladarse hacia zonas de menores costos salariales y menor conflictividad sindical. Una segunda corriente de pensamiento, apelada individualista, explica este proceso migratorio por la existencia de costos más bajos de la tierra en las áreas rurales, lo cual posibilita la construcción de viviendas; la cercanía de la naturaleza; mejor calidad de vida; y mayor tranquilidad y seguridad, acompañadas por la ilusión de mejores relaciones humanas.

La pandemia ha profundizado la tendencia de una parte de la población a huir de las grandes ciudades. En Argentina Es Vicis, una ONG que promueve el repoblamiento rural, sostiene un programa basado en tres pilares: bienvenida para las familias en la sociedad de recepción, trabajo asegurado e infraestructura adecuada. Ésta incluye vivienda, pero también la disponibilidad de escuelas, centros de salud, comercios, servicios, buen acceso físico, transporte, caminos. El acceso a una Internet eficiente y veloz es una de las demandas fundamentales de los nuevos habitantes. Sin embargo, estos migrantes no necesariamente dependen de empleos situados en sus pueblos de recepción. Muchos de ellos son profesionales y técnicos que pueden teletrabajar o combinar actividades en línea y presenciales. Otros llevan consigo microempresas o aún Pymes que pueden contribuir a la economía local.

Además, si los pueblos cercanos trabajan conjuntamente para compartir programas de atracción de población, recursos económicos y tecnológicos y servicios, se multiplican las oportunidades de atraer nueva población, evitar el despoblamiento y dinamizar la calidad de vida local. Se trataría de una red de ciudades cercanas conectadas, abiertas y colaborativas, que, a través de la interacción continua, de la acción colectiva y el uso inteligente de tecnologías, buscan respuestas a las nuevas necesidades y oportunidades a partir de los cambios producidos por la crisis mundial.

¿Fraccionar las grandes ciudades?

Actualmente el Covid-19 se integra a una larga lista de enfermedades infecciosas, predominantemente urbanas. Las metrópolis y megalópolis parecen ser medios ideales para la propagación de epidemias.

La problemática de convertir las ciudades existentes en más saludables y amigables reviste aspectos muy diferentes en Europa y en Iberoamérica. En la mayoría de los países europeos existe una red más o menos equilibrada de asentamientos urbanos en los que predominan las ciudades intermedias y pequeñas (Sassen y Sennett, 2020). En Iberoamérica las metrópolis y megalópolis han crecido velozmente. ALC cuenta con 215 metrópolis, de las cuales 6 tienen más de 10 millones de habitantes. En 2020, 321,2 millones de habitantes vivían en las metrópolis de ALC (ONU Habitat, 2020), llegando en el año 2020 a 321,2 millones en total. Se prevé que entre 2020 y 2035 ese número aumente a 53 millones (ONU Habitat, 2020). Numerosas "zonas oscuras" de dichas metrópolis, áreas pobres superpobladas, con insuficiencia o carencia de agua potable, saneamiento, electricidad y conectividad a Internet, serán focos ineludibles de presentes y futuras pestes.

Las propuestas que se formulan actualmente, como las supermanzanas barcelonesas[3] (BCNEcologia, 2012) o la ciudad de los quince minutos (Hidalgo, 2020)[4] propuesta en París, tienden a fraccionar las grandes ciudades en barrios supuestamente autocontenidos. Las actividades virtuales (teletrabajo, teleducación, relaciones sociales virtuales, e-comercio, e-gobierno, trámites en línea) factibilizan ambos proyectos. Esto es viable en ambas ciu-

3 Una supermanzana es un espacio urbano que, a diferencia de la manzana tradicional, es, típicamente, una zona peatonal en la que se desarrollan actividades de ocio o un complejo residencial de edificios rodeados de zonas ajardinadas y con tráfico limitado. Su extensión es menor que la del barrio tradicional (Wikipedia). En la planificación de la ciudad de Barcelona, las Supermanzanas son células urbanas de unos 400 por 400 metros, en cuyo interior se reduce al mínimo el tráfico motorizado y el aparcamiento de vehículos en superficie, dando la máxima preferencia a los peatones en el espacio público. El tráfico motorizado circula por las vías perimetrales, mientras las calles interiores se reservan al peatón y, en condiciones especiales, a cierto tipo de tráfico como vehículos de residentes, servicios, emergencias, carga y descarga.(Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, disponible en: http://www.bcnecologia.net/es/modelo-conceptual/supermanzana)

4 La "ciudad de los 15 minutos" es una ciudad con barrios donde puedes encontrar todo lo que necesitas a 15 minutos de tu hogar. Esta es la condición para la transformación ecológica de la ciudad, al tiempo que mejora la vida cotidiana de los parisinos", escribió la alcaldesa de París, Anne Hidalgo en enero en su Twitter. La condición es moverse a pie o en bicicleta. La propuesta nace dando respuesta al problema original del cambio climático, ofreciendo una disminución de los desplazamientos forzados en las ciudades actuales. De este modo, se crea una accesibilidad a los servicios necesarios para vivir sin tener ni siquiera que tomar el transporte público. Es decir, crear microciudades autosuficientes dentro de la gran ciudad. Se pretende romper el círculo vicioso de la gran metrópolis en la que se producen desplazamientos obligados de millones de personas desde muy temprano hasta final de la tarde.

dades, en la que los grandes equipamientos colectivos (universidades, hospitales de alta complejidad, equipamientos culturales, etc.) están distribuidos con relativo equilibrio. En las metrópolis de ALC se concentran en centros urbanos alejados de los barrios residenciales, sobre todo de los más pobres.

En las ciudades de ALC existe una aguda fragmentación socio-territorial. La misma estructura urbana actual condiciona y limita las probabilidades de acceso a bienes, a servicios y al desempeño de actividades, introduciendo variaciones en el acceso oportunidades (Di Virgilio y Perelman, 2014). La segregación residencial es un fenómeno espacial definido por el grado de proximidad espacial o de aglomeración territorial de las familias pertenecientes a un mismo grupo social, ya sea en términos étnicos, etarios, de preferencias religiosas o socioeconómicas, entre otras posibilidades (Di Virgilio y Perelman, 2014). En la población urbana latinoamericana la fragmentación más frecuente es la de la segregación socioeconómica que limita el acceso físico (así como, con frecuencia, el económico y el cultural) a infraestructuras y grandes equipamientos urbanos.

De manera paralela, los flujos, las circulaciones e interacciones que propone a través de las características, calidad y condiciones de acceso de los espacios públicos, del equipamiento social, de los servicios sociales básicos (salud, educación, cultura) y del sistema de transporte urbano se ven seriamente limitados (Di Virgilio y Perelman, 2014).

Por lo demás, no todas las supermanzanas ni las fracciones urbanas de quince minutos gozarán de la cercanía de hospitales, centros de compras, teatros, museos, universidades, etc. Justamente, el acceso a las oportunidades de integración socioeconómica se vincula, entre otros factores, con las condiciones de la localización de los habitantes de la ciudad (formas diferenciales de acceso al suelo, a los servicios, al transporte, a los equipamientos urbanos, a los lugares de trabajo, etc.). Las oportunidades asociadas a la localización enclavan importantes diferencias sociales entre los lugares de residencia y, también, entre sus habitantes. Se conforman, así como un factor clave de estratificación espacial y social.

En el caso de desear la implementación de proyectos inspirados en las supermanzanas o la ciudad de los quince minutos (lo que significa la aplicación de una fragmentación sobre la fragmentación socio espacial existente), es necesario tener en cuenta que será preciso acercar estos equipamien-

tos e infraestructuras a los usuarios, ya sea por medio de su descentralización (lo que resulta poco factible en el caso de los hospitales y clínicas de alta complejidad, por ejemplo), la multiplicación de equipamientos educativos y culturales en los diversos barrios, y los corredores de transporte que faciliten el acceso de los habitantes a dichos equipamientos centrales, como teatros, universidades, museos, laboratorios ciudadanos, etc.

Otra cuestión no menor es el acceso al trabajo, sobre todo en los sectores industrial y de servicios, no siempre presentes en las nuevas fracciones urbanas. Sólo un 21,3 % de los trabajadores de ALC desempeña trabajos que pueden ejecutarse a distancia, en contraste con el casi el 40% de los trabajadores en Europa y los Estados Unidos que puede trabajar desde su hogar (CEPAL, 2020). El resto de los trabajos necesita presencia física. Se plantea el problema del planeamiento del transporte público para poder acceder a los trabajos, de modo que a la vez sirva a las nuevas fracciones urbanas y no implique contacto estrecho entre los pasajeros.

El transporte en ALC es con frecuencia problemático tanto para sus usuarios como para el medio ambiente, con la excepción de algunas ciudades como Curitiba o Medellín. El automóvil eléctrico es mencionado con frecuencia como la locomoción del futuro cercano. Sin embargo, la cuestión del transporte no sólo pasa por conseguir un parque móvil con menores emisiones de gases de efecto invernadero. Una movilidad más sostenible requerirá repensar la planificación urbana, con ciudades que contengan zonas de uso mixto en las que no sea necesario utilizar el coche, y apostando por una combinación de transporte público, extensas redes de pistas de bicicletas y espacios que permitan caminar.

Sin esta planificación, tanto el modelo de la supermanzana como el de la ciudad de los quince minutos son difícilmente sostenibles en América Latina.

Las nuevas preguntas

Se plantean otros interrogantes que proponemos a los lectores y lectoras: ¿cómo trasladar a las ciudades las ventajas del campo en lo que se refiere a seguridad, tranquilidad, salubridad, contacto con la naturaleza, medio

ambiente y disminución de la densificación? y, ¿cómo llevar las ventajas de las metrópolis (grandes equipamientos educativos, sanitarios y culturales) a los pueblos?

Tanto la "ciudad de los 15 minutos" como las supermanzanas plantean una forma de segmentación de las ciudades en barrios relativamente autosuficientes en su cotidianidad. El hecho de que no sea necesario acometer derribos de zonas construidas ni implementar cambios disruptivos en el planeamiento urbano, los constituye en instrumentos de planificación capaces de mejorar la vida de los habitantes de muchas ciudades, sobre todo grandes y medianas. Pero una hipotética aplicación de este tipo de planeamiento en las ciudades latinoamericanas necesita de una adaptación a las especificidades socio espaciales y culturales locales, fundamentalmente en lo que se refiere a infraestructuras, equipamientos y transporte.

Tanto en ambos modelos como en el de la migración a pueblos o ciudades pequeñas, el condicionante fundamental es el económico. La pregunta fundamental, más allá del urbanismo, es: ¿Es posible descentralizar el sistema económico de modo de no concentrarlo en los grandes centros urbanos? ¿Es posible desconcentrar los centros financieros y productivos?

Interviene aquí la tecnología, no como panacea, sino para suministrar soluciones parciales. Las autopistas inteligentes y el despliegue de tecnologías 5G en las carreteras mejorarán la gestión del tránsito vehicular. Los drones facilitarán las entregas de mercadería, ayudarán en emergencias y probablemente terminarán por transportar personas. Los vehículos eléctricos e híbridos contribuirán a mejorar el ambiente urbano. Un número significativo de ciudadanos teletrabajan y disminuyen sus viajes intra e inter urbanos. Las redes de sensores y los nuevos sistemas de recolección de datos pueden proporcionar abundancia de información que ayudará al planeamiento urbano y territorial, y a dar respuestas específicas para condiciones locales. Las soluciones tecnológicas se multiplican a pesar, o a causa de, la crisis global.

Referencias

BCNEcologia (2012). "Supermanzana. Modelo Conceptual". Agencia de Ecología Urbana de Barcelona. Disponible en: http://www.bcnecologia.net/es/modelo-conceptual/supermanzana

CEPAL (2020). "Universalizar el acceso a las tecnologías digitales para enfrentar los efectos del COVID-19", Informe Especial Covid 19 Nº 7. Santiago de Chile. Disponible en: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45938/4/S2000550_es.pdf [visitado 30 marzo 2021].

Diamond, Jared M. (2005). *Guns, germs, and steel: the fates of human societies*. New York: Norton.

Di Virgilio, Mercedes, y Perelman, Mariano (2014). *CIUDADES LATINOAMERICANAS. Desigualdad, segregación y tolerancia.* Buenos Aires: CLACSO.

Hidalgo, Anne [@Anne_Hidalgo]. (25 de enero de 2020). *Au cœur de mon programme, la #Ville Quart D'Heure, celle des proximités où l'on trouve tout ce dont on a besoin à moins de 15 minutes de chez soi* [Tweet]. Twitter. https://twitter.com/Anne_Hidalgo/status/1221027509430620160?s=20

ONU Hábitat (2020). "Estado Global de las Metrópolis 2020 – Folleto de Datos Poblacionales". Disponible en: https://unhabitat.org/es/node/144450 [Visitado 30 marzo 2021].

Saskia Sassen y Richard Sennett. (20 de abril de 2020). *Desafíos ante un futuro incierto*. [Conferencia] Espacio Fundación Telefónica Madrid. Disponible en: https://espacio.fundaciontelefonica.com/evento/sassen-sennett-ciudad-abierta-desafios-ante-un-futuro-incierto/ [Visitado 30 marzo 2021].

Sili, M. (2019). "La migración de la ciudad a las zonas rurales en Argentina. Una caracterización basada en estudios de caso". *Población & Sociedad*, Vol. 26, Núm. 1. Disponible en: https://cerac.unlpam.edu.ar/index.php/pys/article/view/3352 [Visitado 30 enero 2021].