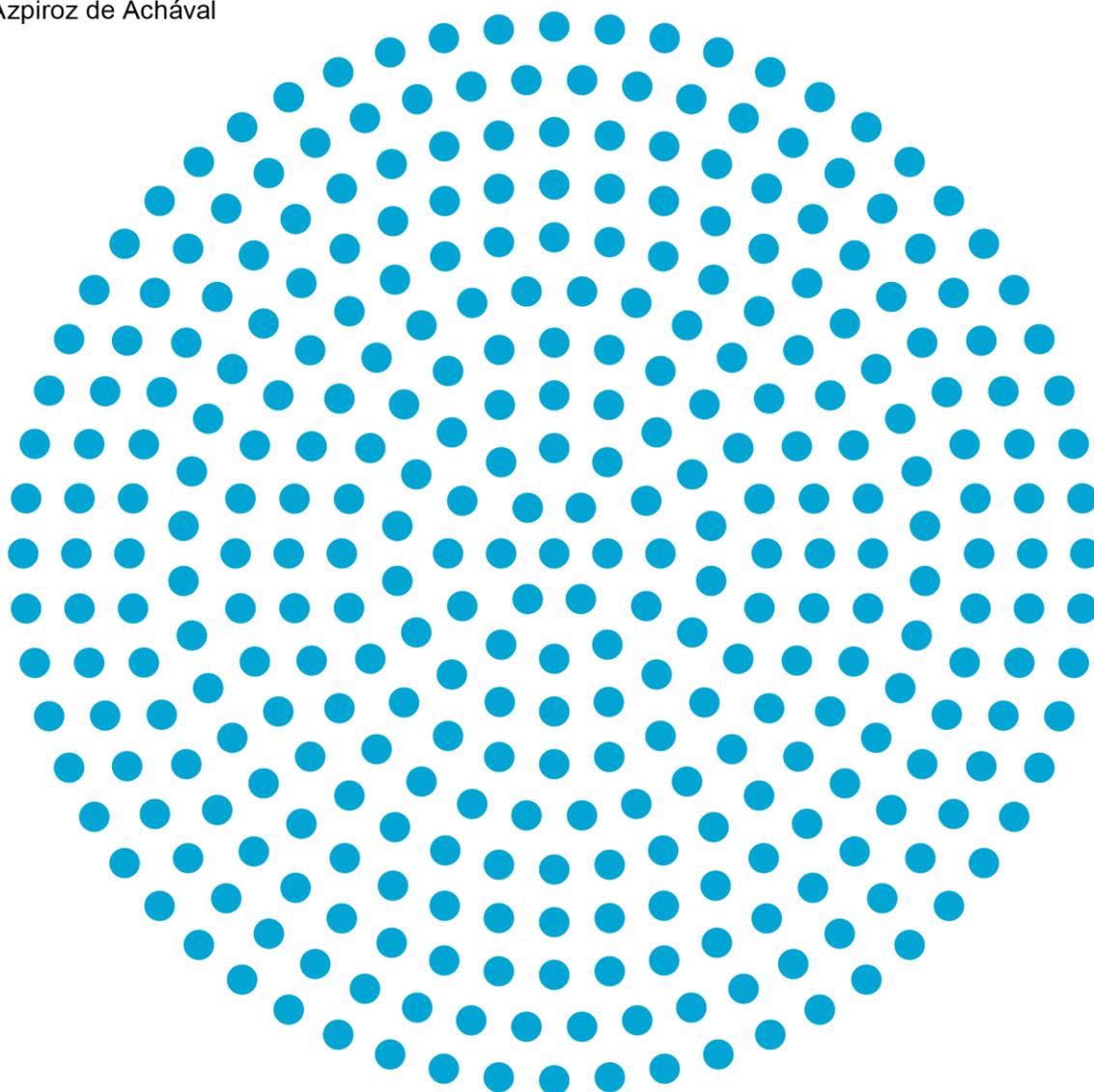


PROGRAMA CIUDADES

Espacio público, COVID-19 y reactivación urbana

Una mirada a dos años del inicio de la pandemia

Alejandro Sáez Reale
Julia Azpiroz de Achával





El uso de un lenguaje que no discrimine, que no reproduzca estereotipos sexistas y que permita visibilizar todos los géneros es una preocupación de quienes trabajaron en este documento. Dado que no hay acuerdo sobre la manera de hacerlo en castellano, se consideraron aquí tres criterios a fines de hacer un uso más justo y preciso del lenguaje: 1) evitar expresiones discriminatorias, 2) visibilizar el género cuando la situación comunicativa y el mensaje lo requieren para una comprensión correcta y, 3) no visibilizarlo cuando no resulta necesario.

Resumen

En el marco de la pandemia, el espacio público tuvo un lugar fundamental para superar los desafíos sanitarios, sociales y económicos y, por lo tanto, para la reactivación de las ciudades y la vida cotidiana de las personas. Las ciudades se valieron de diferentes estrategias orientadas principalmente a la reactivación comercial y, al mismo tiempo, a darle un uso seguro al espacio público. La crisis que se generó a raíz del COVID-19 configuró una oportunidad para repensar y redefinir qué relevancia se le otorga al espacio público, cómo se lo diseña y cómo se construye ciudad.

Esta publicación pretende destacar la relevancia del espacio público y entender el impacto que tuvo la pandemia en cómo este se usa. También busca establecer la importancia de concebir estos espacios de un modo integral en la gestión y planificación urbana, especialmente en función de los desafíos urbanos actuales.

Existen tres tipos de espacio público: calles y veredas, ferias y mercados y espacios verdes y cada uno cumple roles específicos y producen beneficios positivos en el funcionamiento urbano. Estos tipos de espacios públicos ordenan y estructuran la ciudad, y cumplen un rol de cohesión social, participación cívica, desarrollo económico y también brindan beneficios ambientales. Las diferentes definiciones y formas de concebir el espacio público subrayan alguna de estas funciones. Desde la óptica ambiental, un concepto relacionado al de espacios verdes es el de infraestructura verde, pero que resulta superador, por ser más completo y estar mejor adaptado al contexto urbano actual.

A su vez, el espacio público opera como un elemento que afecta la conducta humana. Dependiendo de cómo se diseña o rediseña, puede modificar el comportamiento de las personas y, por tanto, configura un activo de suma potencia en la gestión local. Pero para que el espacio público sea realmente transformador y tenga tales efectos positivos, debe ser accesible, confortable, ser percibido como seguro y estar nutrido de elementos que inviten a las personas a interactuar o permanecer allí. El espacio público es, entonces, una herramienta transformadora para garantizar un futuro con mayor calidad de vida, especialmente al considerar los desafíos sociales, económicos y climáticos a los que se enfrentan las ciudades.

Uno de estos desafíos fue la aparición del COVID-19, que devino en pandemia y puso en jaque el funcionamiento de las ciudades a nivel global. La necesidad de aislamiento y luego distanciamiento para minimizar contagios impactó de lleno en la movilidad y el uso del espacio público. Las restricciones a la circulación también impactaron en los comercios de proximidad, como los locales gastronómicos. Ante la necesidad de reimpulsar la economía, reactivar comercios barriales de cercanía y volver a nutrir de personas los diferentes tipos de espacio público, los gobiernos locales se valieron de diferentes estrategias. El urbanismo táctico facilitó intervenciones rápidas para expandir redes de ciclovías, generar nuevos centros comerciales, a cielo abierto y seguros, en lugares que previamente estaban destinados a vehículos particulares.

Algunas ciudades de Argentina se destacaron por su innovadora forma de intervenir y reactivar espacios públicos en contexto de pandemia. Mar del Plata, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la Ciudad de Mendoza y la Ciudad de Córdoba son casos que ofrecen buenas prácticas e interesantes aprendizajes al analizar la manera en que impulsaron el espacio público. En provecho del contexto originado por la pandemia, estas ciudades impulsaron cambios profundos y necesarios en términos de movilidad o adaptación climática. Así, este documento se propone servir de base para funcionarios/as locales y tomadores/as de decisión vinculados a la gestión del espacio público, con el propósito de contribuir en el proceso de planificación y gobernanza de las ciudades en Argentina.

Índice

Introducción	4
Definición y relevancia del espacio público.....	6
¿Qué tipos de espacios públicos hay?.....	7
Calles y veredas	7
Ferias y mercados.....	8
Espacios verdes	8
¿Por qué importan los espacios públicos?	11
Transformación de las conductas desde el diseño del espacio.....	12
Beneficios en la calidad de vida de las personas	14
¿Cuáles son los atributos deseables del espacio público?.....	17
¿Qué rol juega el espacio público frente a los desafíos de las ciudades?	19
¿Cómo impactó el COVID-19 en la vida urbana?	22
¿Cómo se vio afectado el uso del espacio público durante la pandemia?	24
El impacto en la movilidad urbana.....	24
La adaptación de las calles y veredas	28
Mercados, gastronomía y comercios de cercanía.....	30
Espacios verdes	31
El espacio público como oportunidad de intervención	33
Las ciudades y la pandemia de COVID-19 en Argentina	34
Introducción	34
Ciudad de Mar del Plata.....	34
Ciudad Autónoma de Buenos Aires.....	37
Ciudad de Mendoza.....	40
Ciudad de Córdoba.....	42
Conclusiones	45
Bibliografía	46

Índice de tablas y gráficos

TABLA 1. Definiciones de infraestructura verde _____	10
ILUSTRACIÓN 1. Fases de aislamiento y movilidad establecidas por el Ministerio de Salud _____	23
GRÁFICO 1. Variación relativa de lugares frecuentados según los desplazamientos de la población durante 2020 en Argentina _____	25
GRÁFICO 2. Evolución mensual de siniestros viales fatales y víctimas viales fatales durante 2020 _____	28
GRÁFICO 3. Evolución de visitas a parques públicos desde el inicio de la pandemia _____	32

Introducción

El espacio público es el principal activo de las ciudades y de la vida en ellas. No sólo ordena la trama urbana y funciona como ordenador del territorio, sino que aporta a la cohesión, interacción e inclusión social, a la participación cívica, al desarrollo económico y a la calidad ambiental. No es solo un componente físico más de la trama urbana, sino que también funciona como un ámbito relacional, cultural y simbólico. En el espacio público ocurre la vida urbana, los encuentros e interacciones, y por tanto también el lugar por excelencia para la transformación urbana. La forma en que se diseña e interviene el ambiente construido modifica la manera en la que las personas se comportan, se trasladan y habitan la ciudad. Tal es su potencia que puede reproducir desigualdades sociales preexistentes, o bien reducirlas y funcionar como un elemento mejorador en pos de una mejor calidad de vida.

Las ciudades enfrentan profundos desafíos que deben atender para poder garantizar un mejor futuro urbano. Existen desafíos demográficos, relacionados a cómo alojar, y en buenas condiciones, a la población que vive en ellas; desafíos en torno a las transformaciones en el uso del suelo, y su impacto ambiental; desafíos vinculados al cambio climático, ya que las ciudades son los espacios donde más emisiones se generan y a la vez donde más se sufren los impactos, sobre todo en las zonas con mayor exposición a riesgos de desastres; en este mismo sentido, desafíos vinculados a la desigualdad, la pobreza, y las consiguientes deficiencias habitacionales. Todo esto lleva a la necesidad de comprender las tendencias urbanas actuales y arbitrar las intervenciones necesarias para redireccionarlas hacia formas menos desiguales y más sostenibles en términos ambientales y sociales. Sólo las ciudades que reaccionen a tiempo y planifiquen en función de estos desafíos podrán mitigar los efectos asociados.

La pandemia de COVID-19 es un claro ejemplo de las complejidades y tensiones interrelacionadas que afectan a las ciudades. Desde los primeros meses del 2020, el peligro de los contagios y las consecuentes medidas sanitarias alteraron abruptamente la forma en la que las personas habitaban las ciudades, así como el modo de trasladarse utilizar los espacios públicos urbanos. En todo el mundo, las actividades económicas, especialmente las vinculadas al comercio de proximidad y los negocios gastronómicos a la calle, se vieron fuertemente afectadas por las restricciones a la circulación. También se limitó el modo en que se utilizan y disfrutan los espacios públicos, muchos de los cuales debieron adaptarse a la entonces llamada ‘nueva normalidad’.

A dos años y medio del inicio de la pandemia, resulta valioso analizar en perspectiva las transformaciones en el uso de los espacios y las políticas implementadas para acompañar las nuevas necesidades y reimpulsar la vida urbana. Al observar el impacto de la pandemia en el espacio público y las limitaciones y potencialidades que esta crisis implicó, podemos reconocer la oportunidad que este momento excepcional ofrece en términos de repensar y redefinir la relevancia del espacio público y cómo se diseña, se construye y se habita la ciudad.

En distintos lugares del mundo y de Argentina en particular, las ciudades se han valido de variadas estrategias en pos de la reactivación comercial, incorporando un uso seguro del espacio público. A su vez, los desplazamientos de los ciudadanos cambiaron abruptamente: las distancias recorridas disminuyeron y creció la permanencia en los hogares.

Con el pasar de los meses, la variación en los niveles de contagios y de las restricciones, la ciudadanía volvió a salir a las calles. Este proceso implicó adaptarse a una nueva normalidad, y dar lugar a cambios en el espacio público y en la movilidad. Frente a este escenario, los gobiernos locales pudieron fomentar la movilidad activa y no motorizada, mediante el aumento de su red de ciclovías, la creación de nuevas áreas peatonales o áreas de restricción de la movilidad, el impulso de zonas de bajas emisiones o la implementación de estrategias como las supermanzanas. La pandemia obligó a las ciudades a repensar sus calles y aceras y puso en evidencia la falta de espacios

públicos abiertos en muchas de nuestras ciudades. El urbanismo táctico resultó ser la herramienta ideal para realizar este cambio de una manera económica, eficaz y rápida.

El crecimiento en el uso y disfrute de los espacios verdes fue otro de los grandes cambios que se generaron con la llegada de la pandemia. Frente a la menor posibilidad de contagio al aire libre, la prohibición de reunirse en sitios cerrados y el cierre de los lugares de trabajo o espacios de recreación, las personas encontraron en estos espacios abiertos un nuevo punto de encuentro, que se ha convertido en un elemento clave para la salud pública y el bienestar social.

La llegada del COVID-19 a la Argentina planteó importantes desafíos de gestión a nivel territorial. Las medidas de contención del COVID-19 adoptadas por el gobierno nacional y diferentes gobiernos subnacionales buscaron frenar la propagación de contagios y evitar el colapso de los sistemas de salud, pero tuvieron efectos directos en el uso del espacio público y en el comercio de proximidad, afectando severamente las economías locales. Los gobiernos se encontraron ante la encrucijada de reactivar el uso del espacio público e impulsar el comercio barrial y al mismo tiempo mantener bajos los contagios. Varios gobiernos locales pudieron afrontar satisfactoriamente este desafío, e incluso en ciertas ocasiones concibieron a la pandemia por COVID-19 como una ventana oportunidad para impulsar intervenciones profundas en el espacio público, aprovechando el bajo nivel de circulación.

En la primera sección, a través de una conceptualización y descripción de las diferentes tipologías de espacio público, este documento pretende destacar la relevancia de este activo urbano, haciendo también mención al concepto de infraestructura verde. También se destaca cuál es la relevancia del espacio público, qué atributos son deseables y cuál es su rol frente a los desafíos urbanos actuales. La segunda sección pone el foco en la llegada del COVID-19 y en el impacto que tuvo este en el espacio público. ¿Cómo se vio afectada la movilidad? ¿Qué efecto tuvo en los diferentes tipos de espacio público? ¿Cuál es la potencia del espacio público en tanto oportunidad de transformación? Esta son algunas de las preguntas que esta sección busca responder. Finalmente, se presentan y describen cuatro casos de Argentina, interesantes por su innovadora forma de intervenir y reactivar espacios públicos en contexto de pandemia. Para estos casos conversamos con funcionarios de Mar del Plata, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la Ciudad de Mendoza y la Ciudad de Córdoba.

Así, este documento procura destacar la relevancia del espacio público y comprender qué impacto tuvo la llegada del COVID-19, para luego establecer la importancia de concebir estos espacios de un modo integral en la gestión y planificación urbana. Intenta servir de base para funcionarios locales y tomadores de decisión vinculados a la gestión del espacio público y la planificación urbana, a fin de colaborar en el proceso de planificación y la gestión de las ciudades en Argentina.

Definición y relevancia del espacio público

Las definiciones de espacio público y su relevancia para la vida en las ciudades han evolucionado de forma significativa a lo largo del tiempo (Schmidt & Németh, 2011). Durante el siglo XX, sobre todo a partir de la década de 1960, especialistas de diferentes disciplinas como la Filosofía, Sociología, Geografía Social, Ciencias Ambientales y Planificación Urbana aportaron al debate acerca del rol que ocupa el espacio público en la vida urbana. Esta discusión comenzó, en parte, gracias a protestas, movilizaciones y otras demostraciones cívico-políticas iniciadas en aquella época. Hoy también impulsan esta reflexión otros acontecimientos, como los efectos del cambio climático en el espacio urbano, más reciente aún, el impacto del COVID-19 en las ciudades. Existen diversas definiciones de espacio público que, si bien comparten rasgos similares, focalizan en características diferentes. A continuación recuperaremos algunas definiciones recientes.

La Carta del Espacio Público suscrita en Roma en 2013 en el marco de la II Bienal Espacio Público focaliza en la *gratuidad*, al sostener que “Los espacios públicos son todos los lugares de propiedad pública o de uso público, accesibles y disfrutados por todos, de forma gratuita y sin ánimo de lucro. Cada espacio público tiene sus propias características espaciales, históricas, ambientales, sociales y económicas”. La autoridad de gobierno de Londres, por su parte, se centra en las *formas de acceso y uso*, englobando “todas aquellas partes del entorno construido donde el público tiene libre acceso. Abarca: todas las calles, plazas y otros derechos de paso, ya sea predominantemente en usos residenciales, comerciales o comunitarios/cívicos; los espacios abiertos y parques; y los espacios 'públicos/privados' donde el público tiene acceso no está restringido” (London Greater Authority, 2011).

El Modelo Territorial de la Ciudad de Buenos Aires define el espacio público desde la *funcionalidad*, entendiéndolo como el “ámbito urbano de valor social, ambiental, económico y paisajístico, que posibilita la integración social” (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2009). El catalán Jordi Borja y la argentina Zaida Muxí piensan el espacio público como *ámbito de expresión*, al afirmar que es “el lugar de la cohesión social y los intercambios” (Borja & Muxí, 2003). Estos autores sostienen que el espacio público sirve como escenario de expresión política, donde la sociedad desigual y contradictoria puede expresar sus conflictos y que justamente esto es lo que permite a una persona sentirse ciudadana.

El espacio público es tan relevante para las ciudades que diversos referentes mundiales del urbanismo lo destacan como el principal activo de las ciudades. También han impulsado la reflexión alrededor de conceptos como *caminabilidad*, *ballet urbano*, *placemaking*, *escala humana* y *vida pública*. Una referente en este tema fue Jane Jacobs. Activista norteamericana-canadiense y teórica del urbanismo, identifica al espacio público como el principal elemento constituyente de las ciudades, asignándole una función indispensable en la consolidación de la vida urbana. En su principal trabajo ‘La vida y la muerte de las grandes ciudades norteamericanas’, Jacobs (1961) sostiene que las calles, y las veredas en particular –a las que considera los órganos vitales de las ciudades–, son elementos constitutivos de ciudades vívidas, seguras, con calidad y con elevado capital social.

Otro especialista de gran relevancia contemporánea a nivel mundial es el arquitecto danés Jan Gehl. Autor de trabajos como ‘La vida social entre edificios’ y ‘Ciudades para la gente’ o ‘¿Cómo estudiar la vida en el espacio público?’, dedicó su vida a estudiar el espacio público. El trabajo de Gehl colabora en promover el proceso de planificación urbana, poniendo a las personas –peatones y ciclistas– en el centro del diseño urbano, en contra de la planificación centrada en el automóvil. Esto no fue sencillo ya que, durante gran parte del siglo XX, la adopción del automóvil como medio masivo de transporte hizo que se priorizara la asignación de espacio urbano para automóviles y

automovilistas. El arquitecto, a través de su consultora de diseño e investigación urbana, Gehl Architects, trabajó con más de 50 ciudades de 20 países en el análisis de espacios públicos, con el objetivo de mejorar la calidad de estos activos urbanos. También, se propuso sensibilizar a diseñadores y planificadores urbanos acerca de cómo el diseño del espacio público condiciona e influye en el comportamiento urbano, y a la vez promover ‘menos coches, más peatones y más bicicletas’. Su libro ‘Ciudades para la gente’ (2010) se convirtió en lectura obligada para quienes piensan, diseñan y planifican las ciudades.

A nivel de las instituciones, la organización ‘*Project for Public Spaces*’ (Proyecto para Espacios Públicos) ha contribuido a la creación de espacios públicos más vitales. Fundada en Estados Unidos en 1975 por Fred Kent, Steve Davies y Kathy Madden¹, a través de un enfoque innovador de co-creación comunitaria de espacios públicos, ha articulado proyectos en más de 50 países. Su metodología de trabajo pone en el centro a los vecinos y vecinas de las comunidades locales, quienes terminan siendo protagonistas del diseño de las intervenciones. Algunas de las organizaciones que comparten esta forma de abordar el diseño urbano en base a la participación vecinal –denominado movimiento *placemaker*, o *placemaking*– son Ocupa Tu Calle, basada en Lima, Perú; Espacio Lúdico, con sede en Santiago de Chile, Chile; y Urbanismo Vivo, basada en Buenos Aires, Argentina.

Más allá de las diferentes concepciones y abordajes al diseño de espacios públicos, todos los enfoques vistos concuerdan que el aspecto sobresaliente del espacio público es de sustancial relevancia para la vida en las ciudades. Su potencia radica en que no sólo funciona como ordenador del territorio en términos de trama urbana, sino que aporta a la cohesión, interacción e inclusión social, a la participación cívica, al desarrollo económico e importantes beneficios ambientales. Al tratarse del entorno en el que ocurre la vida urbana, los encuentros e interacciones, resulta ser también el espacio por excelencia para la transformación urbana. A continuación se describen las principales características de los distintos tipos de espacios públicos, para poder profundizar en sus dimensiones.

¿Qué tipos de espacios públicos hay?

Calles y veredas

El binomio calle-vereda es uno de los tres espacios públicos por excelencia. Estas vías –calles, avenidas, bulevares o pasajes–, junto con sus aceras, estructuran la forma de la ciudad, ordenan su desarrollo físico y caracterizan la vida urbana. Se definen comúnmente como las arterias de la ciudad, y son el sustento para la vida urbana.

Son los espacios públicos en el más completo sentido de la palabra: de propiedad pública, accesibles para todas las personas, sin costo de acceso y sin restricción de tiempo, a la vez que sirven de medio para una función urbana fundamental: la movilidad. Funcionan como ‘el patio delantero’ de los vecinos, donde se desarrollan actividades públicas de distintos tipos, como manifestaciones, conciertos, mercados o espectáculos, entre muchas otras.

La Iniciativa Global para el Diseño de Ciudades (GDCI) las define como “espacios públicos para las personas y los corredores para el movimiento” (2016), estableciendo un enfoque centrado en las personas y en el lugar, y distanciándose de la definición que identifica la funcionalidad de las calles únicamente a partir de la movilidad y el tránsito vehicular. Con esta definición como punto de partida, GDCI propone una visión de la calle como aquel espacio público multifuncional, que no sólo se desarrolla en el pavimento donde circulan los vehículos.

La calle es mucho más que asfalto y vereda. Está constituida por la acera o vereda, la calzada donde se desplazan los diferentes medios de transporte, incluyendo las ciclo vías, el mobiliario urbano y elementos de provisión de servicios. Es también donde se instalan diferentes tipos de paramentos como toldos, ventanas, carteles que, si bien se apoyan sobre fachadas, colaboran en la configuración del paisaje urbano. También la

¹ Ver <https://www.pps.org/our-team>

vegetación forma parte de 'la calle'. Sobre ella además, están los comercios y las viviendas, componentes fundamentales para el habitar urbano. Debajo de ellas se encuentra la infraestructura que permite que la ciudad funcione: tendidos y conexiones para telecomunicaciones, redes de agua y saneamiento, gas y energía eléctrica, entre otros.

Las calles son fundamentales para el entorno urbano construido: organizan la estructura de la ciudad pero también son los bordes donde se encuentran las personas y los edificios. Son aquel espacio multifuncional donde se desarrollan el intercambio social y el económico, el escenario para la vida urbana pública (Gehl, 2010). Pueden proporcionar el espacio físico para que la gente camine, converse, se detenga, observe, compre o se sienta a pasar el rato, entre otros muchos usos que dan vida a un lugar.

Ferias y mercados

Los mercados y ferias urbanas son el segundo tipo de espacio público urbano de relevancia. Se caracterizan por funcionar como dinamizadores económicos y espacios de atracción. Facilitan el intercambio entre productores y consumidores a la vez que fomentan el entramado social y la economía local: acercan a la ciudadanía el acceso a alimentos, son espacios de expresión para artistas y artesanos locales, y representan un espacio de creación de empleo para pequeños comercios, dándole la posibilidad a muchas personas de pasar de una economía informal a la formal.

Los mercados están presentes en las ciudades desde hace siglos, con el objetivo de vincular la oferta de alimentos de origen rural y de otros bienes de consumo con la demanda urbana de dichos bienes. Son espacios de intercambio económico y social y, en consecuencia, promotores de vitalidad y desarrollo. Con el crecimiento sostenido de la población, este tipo de espacios siguió siendo necesario, en ocasiones gestionado por gobiernos locales que velaban además por cuestiones higiénicas y de regulación comercial. Los mercados, de carácter más permanente, y las ferias, de funcionamiento más esporádico, abastecen de alimentos, productos frescos y otros bienes de consumo a los sus habitantes, funcionando a la vez como espacios de atracción comercial y turística. Se destaca la variedad de actores presentes en una feria o mercado público: pequeños comerciantes, cooperativas que los agrupan, consumidores locales y extranjeros, la sociedad civil y el gobierno local.

Los mercados y ferias aportan identidad, sentido de pertenencia y tradición a las ciudades. En ciertos casos, los gobiernos locales los han identificado como oportunidades de renovación urbana, desarrollo económico, inclusión laboral, hábitos de vida saludable y atracción de turistas. El mercado La Boquería en Barcelona, el Bazar Kan-el-Khalili en El Cairo, el Mercado del Progreso de Primera Junta en Buenos Aires y el Mercado Central de Budapest son ejemplos de antiguos mercados de abasto que siguen siendo funcionales y cuyos comercios y oferta gastronómica tomaron gran relevancia turística.

Producto del surgimiento de las grandes cadenas de supermercados, muchos mercados y predios feriales municipales fueron quedando con pocos comerciantes, sin inversión y en malas condiciones, lo que produjo que caigan en desuso o estado de semi-abandono. Sin embargo, su función social sigue siendo tan valiosa como en su origen y por lo tanto necesaria de sostener. Las ferias y los mercados son espacios públicos con gran potencial para promover el comercio de proximidad, impulsar la economía local, fomentar la creación de empleo y generar atracción comercial, gastronómica y turística. Cuando están organizados, bien gestionados y con una oferta gastronómica y visual atrayente, los mercados y las ferias pueden ser dinamizadores económicos y sociales de la vida urbana.

Espacios verdes

Los espacios verdes son el tercer tipo de espacio público urbano. Son espacios abiertos, delimitados, que poseen vegetación. Su tamaño es variable, ya que no hay una cantidad

definida de vegetación que delimite qué es un espacio verde: pueden ir de una escala pequeña, como jardines y plazas, a grandes parques, reservas naturales o bosques urbanos. Se trata de ámbitos urbanos vitales, propicios para el desarrollo de actividades de ocio, esparcimiento, contacto con la naturaleza, e incluso desarrollo de actividades o demostraciones políticas. Pueden ser también el emplazamiento temporal de mercados, ferias, espectáculos, espacios gastronómicos u otras actividades.

Estos espacios fueron mutando a través del tiempo, adquiriendo diferentes lógicas y funciones, pero su rol como articuladores de la vida social se mantiene. Muchas de las ciudades más importantes de América Latina, fundadas en el período colonial, y siguiendo el diseño urbano español de entonces, partieron de la construcción de plazas mayores –centrales– alrededor de las cuales las principales instituciones de la época tenían sus sedes. Estos espacios siguen concentrando hasta hoy una parte importante de la vida política, económica y cultural de las ciudades. Con el tiempo, comenzaron a construirse plazas menores, a partir de la identificación de vacíos urbanos producto de la expansión de las ciudades (Tella & Potocko, 2009). Se los puede clasificar de diversas formas, según variables como relevancia, dimensión, localización, forma y función. Generalmente, cada ciudad o municipio establece sus propias categorías y jerarquías en los planes territoriales o planes locales.

El arquitecto y planificador urbano argentino Guillermo Tella propone tres grandes categorías. En primer lugar, están los grandes sitios y ámbitos que, por su importancia, definen el paisaje natural de la ciudad. Se trata de elementos topográficos de gran magnitud como valles y montañas. Luego se encuentran los parques y paseos: aquellos espacios abiertos cuyas características paisajísticas y usos están orientados a facilitar actividades recreativas. Esta categoría incluye parques, plazas y balnearios, entre otros. Por último, las calles o corredores vegetados que, por sus dimensiones, tránsito, usos y arbolado, constituyen ejes de un valor singular.

Más allá de su tipología, el carácter que aportan estos espacios a las ciudades es fundamental para mejorar la calidad de vida de la ciudadanía. Los espacios verdes funcionan como ordenadores urbanos, al tiempo que permiten la aproximación a la naturaleza y ofrecen áreas de recreación y contemplación. También cumplen un rol higiénico y sanitario y pueden ser integradores e igualadores sociales.

Ya en el siglo XIX se conocían estos beneficios de los espacios verdes. Un ejemplo de ello es la reflexión de Domingo F. Sarmiento durante la inauguración del Parque 3 de Febrero de la Ciudad de Buenos Aires, apenas 4 años después de una epidemia de fiebre amarilla. En el discurso inaugural del parque, el 11 de noviembre de 1875, afirmó:

“El Parque 3 de Febrero será de hoy adelante el patrimonio del pueblo, verdadero tratamiento higiénico que robustecerá sus miembros por el saludable ejercicio, dilatará su ánimo con el espectáculo de las perspectivas grandiosas que alcanza en todas direcciones la vista, y cultivará el buen gusto, con la combinación de bellezas naturales y artísticas que estos dilatados jardines ofrecen. [...] Esta sociedad en que vivimos, se compone de muchas sociedades superpuestas, pero sin vínculo de cohesión. En los templos por las disidencias; en las fiestas públicas por las nacionalidades diversas. En las relaciones sociales por las clases, y aun por las razas y en las afecciones patrias por las optativas o naturales ciudadanías, el pueblo que los habita se divide y subdivide por afinidades. Solo en un vasto, artístico y accesible Parque el pueblo será pueblo: solo aquí no habrá ni extranjeros ni nacionales, ni oligarcas ni plebeyos” (Pedertera & Pagani, 2009).

- Infraestructura Verde

Existe un concepto que guarda similitud con el de espacio público verde, pero que resulta más completo, tiene mayor alcance y está mejor adaptado al contexto urbano actual. Se trata de la Infraestructura Verde, concepto que hace referencia al conjunto

de espacios verdes, vegetación y otros elementos naturales y a la suma de beneficios que estos brindan a las personas y las ciudades. Existen varias definiciones alrededor de este término. Presentamos a continuación cuatro definiciones sobre esta idea.

TABLA 1. Definiciones de infraestructura verde		
Fuente	Publicación	Definición
The Environment Partnership	Avances en la provisión de Infraestructura verde: Identificando desafíos en el Noreste de Inglaterra, 2005	El ambiente físico dentro y entre las ciudades, pueblos y aldeas. La red de espacios abiertos, vías fluviales, jardines, bosques, corredores verdes, arbolado urbano y campo abierto que aporta muchos beneficios sociales, económicos y medioambientales a la población y las comunidades locales.
Natural England y Landuse Consultants	Guía para la Infraestructura Verde, 2009	Red estratégicamente planificada y ejecutada que comprende la más amplia gama de espacios verdes de alta calidad y otros elementos ambientales. Debe diseñarse y gestionarse como un recurso multifuncional que sea capaz de proporcionar los servicios ecológicos y los beneficios de la calidad de vida que requieren las comunidades a las que sirve y que son necesarios para respaldar la sostenibilidad. Su diseño y gestión también deben respetar y mejorar el carácter distintivo de una zona con respecto a los hábitats y los tipos de paisaje. La infraestructura verde incluye los espacios verdes establecidos y los nuevos emplazamientos, y debe atravesar y rodear el entorno construido y conectar la zona urbana con su interior rural más amplio. Por lo tanto, es necesario que se realice en todas las escalas espaciales, desde el nivel subregional hasta el de los barrios locales, dando cabida tanto a los espacios verdes naturales accesibles con las comunidades locales como a los sitios a menudo mucho más grandes en la periferia urbana y el campo más amplio.
Comisión Europea	Infraestructura verde: mejora del capital natural de Europa (2013)	Red de zonas naturales y seminaturales y de otros elementos ambientales, planificada de forma estratégica y que busca proporcionar una extensa gama de servicios ecosistémicos y proteger la biodiversidad. Incorpora espacios verdes o azules y otros elementos físicos de espacios terrestres y marinos
Landscape Institute	Infraestructura Verde: Un abordaje integrado al uso del suelo, 2013	Red de elementos naturales y seminaturales, espacios verdes, ríos y lagos que intercalan y conectan pueblos y ciudades. Individualmente, estos elementos son activos de Infraestructura Verde, y los papeles que estos activos desempeñan son funciones de infraestructura verde. Cuando se planifican, diseñan y gestionan adecuadamente, los activos y las funciones tienen el potencial de ofrecer una amplia gama de beneficios, desde proporcionar enlaces de transporte sostenibles hasta mitigar y adaptar los efectos del cambio climático.

Fuente: adaptado de Mell (2019).

Este término, relativamente nuevo, aporta dos novedades en comparación al de espacios verdes. El primero, la concepción de red o conjunto de elementos naturales (vegetación y cursos o cuerpos de agua) en términos de infraestructura: propone mirar a los diferentes elementos como componentes de un todo y no como elementos separados o inconexos. Así, sostiene que la planificación y la gestión del arbolado viario, de los grandes parques urbanos y de plazas y jardines de menor escala deben estar centralizados en una misma área de gobierno. El segundo, resalta un conjunto de beneficios en términos socio-ambientales, así como de soluciones en relación a la gestión hídrica. En una propuesta de infraestructura verde y azul para la región metropolitana de Buenos Aires, Kozak y otros remarcan en relación a este aspecto los siguientes beneficios:

“la morigeración del efecto de isla de calor y la regulación de la temperatura en general; mejoras en la calidad del aire mediante el uso de la capacidad fitorremediadora de la vegetación urbana; reducción del ruido; captura de CO₂; restitución o instauración de corredores de biodiversidad; y –nuestro principal interés aquí– un mayor control en el

manejo de la escorrentía de aguas pluviales y la calidad del agua; entre muchas otras prestaciones” (Kozak, Henderson, Rotbart, & Aradas, 2021).

En un nivel de análisis más general, se identifican estos otros efectos altamente positivos: la infraestructura verde evita la fragmentación territorial a nivel ecológico, promueve la restauración ambiental y, sobre todo, mejora la calidad de vida y el bienestar de las personas.

Los principios clave de la infraestructura verde son la interconexión de los elementos que la componen, el acceso a la naturaleza, las interacciones entre las personas y el ambiente, el valor que aporta la naturaleza y su multifuncionalidad (Mell, 2019). Espacios que pueden ser rurales o urbanos, públicos o privados, naturales o artificiales forman parte de esta red. Esto incluye parques, plazas, árboles, arroyos y canales, ríos, zonas costeras, cubiertas verdes o muros vegetales, entre otros.

El concepto de infraestructura verde abarca también los cuerpos de agua y sus entornos inmediatos de ámbitos urbanos y peri-urbanos. Ríos, canales, arroyos, estanques, lagos y bordes costeros, a los que se denomina elementos azules (o elementos de infraestructura azul), son espacios públicos relevantes, porque otorgan a las ciudades lugar para recreación, al tiempo que mejoran de manera integrada los procesos territoriales, hídricos y ecosistémicos. Al igual que los espacios verdes, estas zonas y sus alrededores son ideales para la el encuentro y la interacción social, el esparcimiento, así como para la realización de actividades físicas individuales o colectivas.

Esta categoría comprende tanto los espacios naturales, destacándose los frentes costeros de ríos, mares, lagunas y otras superficies acuáticas naturales, como los artificiales, como la costa que generan los estanques, fuentes o canales artificiales. Si bien incorporar cuerpos de agua en zonas ya urbanizadas no es una tarea sencilla, existen varios ejemplos de gobiernos locales que están realizando proyectos para abrir y desentubar arroyos o cauces que en el pasado habían sido cubiertos. Estas intervenciones se están implementando con el fin de mejorar la gestión y el funcionamiento de la hidráulica urbana y al mismo tiempo ampliar la dotación de infraestructura verde.

En la región metropolitana de Buenos Aires, así como en otras zonas urbanas locales, el modelo actual de infraestructura hidráulica se concentra principalmente en la evacuación del agua a través de los entubamientos construidos a finales del S.XIX y principios de S.XX. Este modelo no prioriza ni la calidad del agua ni la posible capacidad de crear espacios públicos, sino que maximiza la capacidad de evacuar agua. El paulatino desentubamiento de estos cauces y su restauración daría no solo recuperación de terreno absorbente y capacidad de retención de las cuencas hídricas urbanas, sino también la creación de nuevos espacios públicos azules (Kozak, Henderson, Rotbart, & Aradas, 2021). El desentubamiento del Río Cheonggyecheon en Seúl, revisado con mayor detalle más adelante, es un ejemplo de cómo llevar estas complejas obras adelante trae importantes beneficios. El río solía estar cubierto con una autopista y fue restaurado por problemas como la mala calidad del aire y la degradación ambiental, generando un nuevo espacio público azul en la ciudad. Se trató de una oportunidad para mejorar el medio ambiente, la movilidad, el desarrollo económico y la calidad del espacio público (ONU-Hábitat, 2014).

¿Por qué importan los espacios públicos?

Los espacios públicos son sustancialmente valiosos para las ciudades y para las personas que habitan en ellas por dos razones diferentes y a la vez complementarias. Por un lado, el espacio público es una herramienta de gran alcance para influir en el comportamiento de las personas, debido a que condiciona y modifica la conducta humana en función de cómo es su diseño (Gehl, 2010). La forma en que se diseña e interviene el ambiente construido hace variar el modo en la que las personas se comportan, se trasladan y habitan la ciudad. Tal es su potencia que puede reproducir desigualdades sociales preexistentes, o bien reducirlas y funcionar como un elemento mejorador. Por

otro lado, el espacio público proporciona una serie de beneficios que mejoran la calidad de vida de las personas en términos sociales, ambientales, económicos y de salud.

Transformación de las conductas desde el diseño del espacio

Hay muchas maneras de intervenir el espacio público para influir en la conducta de las personas. Las intervenciones pueden ser localizadas y de baja escala, por ejemplo colocando mesas, sillas y bancos cómodos en una vereda para invitar a quienes transitan a sentarse y descansar, a otras bastante más ambiciosas, como implementar un sistema público de bicicletas con cobertura en toda la ciudad buscando modificar la forma en la que las personas eligen trasladarse. También pueden plantearse iniciativas intermedias, de menor costo y alcance, como la colocación de equipamiento para ejercitación cardíaca en parques y plazas, que promuevan el ejercicio físico, o el cierre temporario de tránsito vehicular en ciertas calles durante la tarde-noche para promover la 'vida nocturna'. Otra iniciativa más ambiciosa en este mismo sentido es el cierre total de circulación vehicular todos los primeros domingos de cada mes, generando un corredor para caminar y andar en bicicleta de forma recreativa, en ciertas calles estratégicas. Muchas de estas intervenciones actuales tienen por objetivo hacer que el espacio público sea más disfrutable y tranquilo, donde los peatones y las bicicletas ganan protagonismo, a expensas de la preponderancia del auto privado.

El espacio público también puede promover una mejor experiencia urbana, especialmente para grupos sociales desfavorecidos. En función de cómo está diseñado y mantenido, puede funcionar como promotor de inclusión para personas con discapacidad visual, motriz o movilidad reducida. Veredas más anchas, en buen estado y sin obstáculos simplifican la movilidad a personas en silla de ruedas y a familias con cochecitos de bebé. Rampas en cada esquina permiten que adultos mayores y con movilidad reducida se accidenten menos. Todos estos elementos refuerzan el entramado social de una comunidad. Por el contrario, el espacio público puede ser excluyente si las veredas no están en buen estado y si hay obstáculos que dificulten el paso. Las personas que viven en barrios con veredas y entornos más caminables son más propensas a conocer a sus vecinos, a tener más confianza en ellos y a participar más en organizaciones políticas y sociales (Leyden, 2003), desarrollando mayor compromiso cívico.

El diseño de parques y plazas también puede contribuir a la socialización de las tareas de cuidado y así evitar la responsabilización meramente familiar de estas tareas. Para ello, deben estar contemplados atributos como la diversidad de usos, la ubicación estratégica en relación a los recorridos cotidianos (cercanía a comercios de proximidad así como a instituciones educativas y de salud), la comodidad para descansar y reunirse para las personas que cuidan o la seguridad para jugar y desarrollarse libremente para niños y niñas de distintas edades, entre otras cuestiones.

La seguridad es otro elemento central en el diseño de espacios públicos, que puede generar mayor desigualdad, o bien reducirla, en función de si se incorporan necesidades de grupos sociales en situación de vulnerabilidad. Mujeres, lesbianas, gays, travestis, trans, personas racializadas, adultos mayores y otros grupos sociales suelen evitar ciertos recorridos o zonas si no hay buena iluminación, si hay barreras visuales o si se trata de un circuito con bajo nivel de movimiento de personas, especialmente por la noche. El espacio público debe ser pensado como un lugar de equidad social y concebido como un fin en sí mismo, por la función de articulador social que cumple y por las necesidades sociales que satisface, si bien esto a priori puede no resultar evidente en términos de capital social (Schmidt & Németh, 2011).

Con el auge del crecimiento urbano en el siglo XX y la necesidad de trasladar a la creciente cantidad de habitantes, las autoridades de los gobiernos locales privilegiaron el automóvil, otorgándoles más superficie vehicular, en desmedro de superficie para veredas. La construcción de autopistas y el agregado sostenido de carriles durante décadas configuró un espacio público de preponderancia motorizada. Así, cuando las

calles quedaban chicas y los carriles no eran suficientes, se realizaban ensanches buscando hacer lugar para más autos. Este protagonismo tiene consecuencias que llegan hasta nuestros días, convirtiéndose en el problema de la demanda inducida: cuando se agregan carriles en una vía (calle o autopista) para reducir la congestión vehicular, se promueve la utilización de automóviles, al volverse ese medio más ágil. Es decir que, si bien puede haber una reducción momentánea del tráfico, esa ventaja momentánea incentiva que más usuarios elijan esa vía, por lo tanto haya más autos circulando y eventualmente se genere aún más congestión (Speck, 2012). El volumen vehicular, y el nivel de congestión asociado, es relativamente arbitrario dependiendo de la infraestructura vial disponible (Tella & Amado, 2016).

Si más carriles significan más autos, ¿menos carriles significan menos autos? Se pregunta Gehl en 'Ciudades para la gente' (2010). Existen algunas experiencias que permiten esbozar una respuesta. Un primer ejemplo es el de Seúl, donde se desmanteló una autopista elevada por la que circulaban más de 168.000 autos por día. El nivel de contaminación por la elevada congestión era muy alto y la autopista estaba llegando al fin de su vida útil. En lugar de realizar tareas de mantenimiento para extender su funcionamiento algunos años más, las autoridades locales decidieron demoler la autopista y las vías complementarias –en total 14 carriles, siete por cada sentido– y, en su lugar, crear un espacio público, dejando aflorar el arroyo Cheonggyecheon que previamente se había entubado para construir la autopista. Acompañaron esta medida con incentivos y mejoras en el sistema de transporte público de pasajeros, aumentando el número de peatones y de usuarios de subte y colectivos. Así, disminuyeron la cantidad de carriles vehiculares que generaban congestión, transformándolos en un parque lineal público de 400 hectáreas que permitió revitalizar la zona.

Otros ejemplos son el reemplazo de la autopista del centro de Utrecht en Holanda por un canal hídrico con ciclovías y espacio público o el extubamiento del río Aarhus y su conversión en paseo peatonal. Intervenciones de este tipo están siendo analizadas e impulsadas en cada vez más ciudades, a la luz de la amplia serie de beneficios socio-ambientales que genera la descongestión y la reconversión y revitalización de espacios, así como los beneficios específicos de la infraestructura verde.

El espacio público también puede funcionar como modificador de la conducta a través de intervenciones más pequeñas, parciales y graduales. Una forma de hacerlo es mediante la implementación de incentivos económicos que modifiquen nuestras preferencias y elecciones. De hecho, estos incentivos funcionan muy bien cuando forman parte de una estrategia más amplia y acompañada de información que explique lo que se busca lograr. De sostenerse en el tiempo, estas transformaciones pueden generar un cambio cultural positivo que se sostiene en el tiempo. Un ejemplo es la implementación de un cargo económico a la congestión (en inglés *'congestion charges'*) en ciertas zonas de una ciudad, lo cual modifica las preferencias de conductores de autos en relación a por qué vías de la ciudad circular. Con el objetivo de reducir la contaminación en el aire, producto de la elevada congestión vehicular, diferentes ciudades han implementado estos esquemas en los que se cobra una tasa a los conductores de vehículos que circulan zonas alcanzadas por la norma. Singapur fue pionera en 1975, y Roma y Londres lo hicieron a principios de los años 2000, seguidas luego por Milán, Estocolmo y numerosas ciudades de Noruega y Estados Unidos. En algunas ciudades de América Latina se implementó un sistema que restringe el acceso vehicular a ciertas zonas céntricas en función del último dígito de la patente. En Quito, el programa se denomina "Pico y Placa" e impide la circulación de vehículos en horario pico, a la vez que establece sanciones económicas para quienes las incumplan. Bajo este programa, vehículos con patentes terminadas en 0 y 1 no pueden circular los lunes, en 2 y 3 los martes, en 4 y 5 los miércoles, en 6 y 7 los jueves y en 8 y 9 los viernes. En el área metropolitana de México el sistema "Hoy no Circula"² funciona de forma parecida.

² Ver <https://sedema.cdmx.gob.mx/programas/programa/hoy-no-circula>

El costo adicional que deben pagar los conductores funciona como un desincentivo a la circulación en las zonas de la ciudad que se desea descongestionar. Otras iniciativas similares definen zonas de bajas o ultra bajas emisiones e incluyen cargos económicos a los vehículos cuyas emisiones contaminan más allá de un determinado umbral. El departamento de transporte de Londres implementó ambos instrumentos: en 2003 cargos a la congestión, en 2008 zonas de bajas emisiones y en 2019 zonas de ultra bajas emisiones, con estándares aún más ambiciosos. Estas herramientas permitieron disminuir 38% la circulación de vehículos contaminantes y 29% la contaminación de NO₂³. En términos de modalidad de transporte, el uso del automóvil bajó de 46% a 36%, el uso de medios públicos de transporte (tren y subte) aumentó de 29% a 37% y los viajes en bicicleta aumentaron 125%. Además, la congestión disminuyó cerca del 30%, los accidentes viales con víctimas fatales se redujeron 38% y en el caso de los niños, la reducción llega a 74% (Transport for London, 2018).

El nivel de siniestralidad, es decir, cuántos siniestros viales ocurren, es una variable directa del nivel de uso del automóvil. Los incentivos económicos pueden no sólo lograr aire más puro, sino evitar siniestros que en realidad son prevenibles. En Londres, en 2017, los viajes a pie, en bicicleta o transporte público representaban el 65% del total de viajes, con el objetivo que esa cifra ascienda a 80% para 2041⁴. Es fundamental que estas políticas estén acompañadas del rediseño de la red de transporte público, para cubrir la necesidad de transportarse de las poblaciones y que sea factible el desincentivo al automóvil particular. En estas transformaciones será clave la consideración de trayectos diversos, priorizando viajes cortos y no tan centralizados hacia los microcentros para colaborar, por ejemplo, con las tareas de cuidado o con más autonomía para las y los adultos mayores.

Para que más personas utilicen la bicicleta como medio principal de transporte y no sólo con fines recreativos, muchas ciudades están impulsando cambios en el espacio público. Aumentar y mejorar la infraestructura para el uso de bicicletas es una de las formas más efectivas para facilitar su adopción. Varias ciudades europeas son reconocidas por haber promovido su uso de forma sostenida en el tiempo. Según el Índice de Ciudades Ciclistas⁵ 9 de las 10 primeras ciudades son europeas. Utrecht (Holanda), Múnich (Alemania) y Amberes (Bélgica) ocupan el podio, seguidas de cerca por Copenhague (Dinamarca) y Ámsterdam (Holanda). Respecto a ciudades de Latinoamérica, figuran Santiago de Chile (Chile), San Pablo (Brasil), México DF (México), Cali, Bogotá y Medellín (Colombia) y Buenos Aires (Argentina) a partir de la posición 50. Este índice analiza 90 ciudades de todo el mundo con tradición en la promoción del uso de bicicleta, así como ciudades menos conocidas pero que están impulsando mejoras en la bicimovilidad. El análisis surge de la ponderación de diversos factores relevados, entre los que se encuentran extensión y calidad de la infraestructura vial, inversión destinada a su expansión y mantenimiento, seguridad física ante accidente viales y robos, cantidad de estaciones de bicicletas públicas/compartidas o la realización de eventos locales de “un día sin autos”. Como datos de interés, el sistema público de bicicletas de Bogotá dispone de ‘manocletas’, que son accesorios para que personas que utilizan sillas de rueda puedan utilizar las bicicletas.

Beneficios en la calidad de vida de las personas

El segundo punto sobre la importancia de los espacios públicos refiere al conjunto amplio y variado de beneficios que brindan, principalmente en términos ambientales, sociales y económicos.

Los beneficios ambientales se generan principalmente gracias a los diferentes elementos que constituyen la infraestructura urbana. La vegetación presente en los parques,

³ Ver <https://www.london.gov.uk/press-releases/mayoral/ulez-reduces-polluting-cars-by-13500-every-day>

⁴ Ver <https://www.london.gov.uk/what-we-do/transport/our-vision-transport/mayors-transport-strategy-2018>

⁵ Ver <https://de.luko.eu/en/advice/guide/bike-index/>

plazas, techos verdes, bordes costeros, canteros y veredas brinda beneficios que se denominan servicios ecosistémicos, y son generados por la morfología y el metabolismo de las plantas. El solo hecho que las plantas estén en buen estado ya supone que se generen estos beneficios, que son inherentes a su crecimiento. Estos beneficios son: reducción de la temperatura ambiente a través de la evapotranspiración, mayor confort térmico ambiente a través de la humidificación del aire y de la generación de sombra fresca. Todos estos beneficios además reducen la demanda energética de aire acondicionado. Otros efectos positivos son la absorción del sonido, el alivio mental, el secuestro de carbono, la retención del suelo y agua, disminuyendo su erosión, el filtrado de partículas y purificación del aire y la mitigación de las inundaciones gracias a la retención del agua de lluvia, además de la provisión de hábitat para pequeños animales (Stone, 2012) (McDonald, 2015) (Kelbaugh, 2019).

Si bien el conjunto de los árboles de la ciudad, también llamado arbolado urbano, es un elemento de particular relevancia, todo componente de la infraestructura verde urbana aporta alguno o varios de estos beneficios. Macetas y pequeños canteros, arbolado urbano, muros y terrazas verdes y grandes espacios abiertos vegetados, todos contribuyen, en diferente magnitud, a la provisión de beneficios ambientales. Corresponde mencionar la conveniencia de utilizar especies de plantas nativas por sobre las exóticas a la hora de elegir qué especies plantar. Las plantas nativas son aquellas que han evolucionado en una determinada región y ecosistema, y se encuentran mejor adaptadas al clima, suelo y condiciones locales. Por ello, requieren poco mantenimiento y proveen de alimento y refugio para especies de fauna nativa, promoviendo la biodiversidad a nivel local.

Es necesario que las plantas se encuentren irrigadas y en buen estado, ya que es la forma en que pueden reducir la temperatura ambiental. Esto resulta de enorme importancia para reducir el efecto isla de calor y mitigar las olas de calor, cada vez más frecuentes y graves. Tal es así que en algunas ciudades del mundo están ‘renaturalizando’ espacios e incorporando vegetación en gran cantidad de áreas para mejorar en particular el confort térmico.

Estos esfuerzos son necesarios pero lo serán más aún en el futuro cercano. Un documento recién publicado por el Grupo de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC por sus siglas en inglés) anticipó que, debido a este fenómeno, el clima en las ciudades será más hostil en el futuro. El documento de IPCC afirma que “las ciudades intensifican el calentamiento inducido por el hombre a nivel local, y una mayor urbanización junto con una mayor frecuencia de calor extremo aumentará la gravedad de las olas de calor” (IPCC, 2021). Ante este escenario resulta indispensable planificar la ciudad para adaptarse a climas cada vez más hostiles. En París, por ejemplo, el gobierno local está transformando⁶ los patios de las escuelas, reemplazando con plantas las superficies impermeables que retienen calor, para generar ‘oasis verdes’, bajar la temperatura en verano y evitar que el impacto de las elevadas temperaturas afecte el normal funcionamiento escolar.

El informe de IPCC también explica que, con el tiempo, aumentarán el viento y las precipitaciones medias y fuertes sobre las ciudades, lo que provocará mayor intensidad de la escorrentía resultante. En las ciudades costeras serán más frecuentes los eventos extremos del nivel del mar, debido a la subida del nivel del mar y a las mareas de tempestad. Esto, sumado a la mayor intensidad y frecuencia de lluvias, hará más probables las inundaciones. Considerando que las plantas retienen agua en sus hojas y permiten que el suelo absorba y retenga agua, son una manera muy efectiva de reducir la presión sobre infraestructura hídrica y pluvial. Por este motivo, constituyen un aliado de gran valor de cara a promover la adaptación frente a los impactos del cambio climático.

⁶ Ver https://ec.europa.eu/regional_policy/en/projects/France/oasis-in-paris-greening-the-city-and-reversing-climate-change-one-schoolyard-at-a-time

El espacio público también aporta beneficios sociales y mejoras en la calidad de vida por su carácter de 'espacio común' por donde los ciudadanos se trasladan, se encuentran, realizan actividades de ocio y recreación, compran, conversan, se manifiestan, pasean o simplemente 'pasan el rato'. Es, en esencia, el lugar donde ocurre el comportamiento ciudadano y el comportamiento comunitario. Es también el elemento urbano que genera igualdad y fortalece el capital social de una ciudad.

Los mercados, por ejemplo, suelen generar un fuerte sentido de pertenencia entre comerciantes y vecinos, así como ser un punto de reunión o de visita, fomentando el turismo, local y externo. Los mercados fijos y los itinerantes animan los espacios abiertos donde se desarrollan, al tiempo que estimulan la actividad comercial y económica. Si bien el público que transita mercados y ferias, sobre todo las de abastecimiento, es bastante segmentado (sobre todo mujeres adultas y adultas mayores, de clases medias y bajas), identificar esta situación puede permitir, por un lado, aprovechar esos espacios de encuentro para promover otros usos o intercambios con esa población (espacios y actividades de encuentro y formación, por ejemplo), a la vez que generar estrategias para involucrar a otros segmentos de la población, en pos de desarmar los estereotipos de género en torno a las tareas del hogar, así como incentivar el encuentro comunitario a nivel barrial.

Veredas anchas o, mejor aún, calles peatonales soportan mayor cantidad de personas e imprimen más actividad. Las obras de regeneración urbana que mejoran el espacio público y embellecen el paisaje urbano de una zona comercial tienen probada efectividad. Existen incluso experiencias de asociaciones público-privadas llamadas 'Distritos de mejora de negocio' (o *Business Improvement Districts*, su nombre en inglés) cuyo objetivo es embellecer el espacio público de un distrito comercial. En países como Estados Unidos, Reino Unido, Alemania, o Nueva Zelanda, este tipo de asociaciones entre comerciantes y la administración local funcionan como acuerdos de mejoras e inversiones a realizar, complementarias a las obligaciones gubernamentales como alumbrado, barrido, limpieza y seguridad. Promovidas, financiadas y administradas por los comerciantes, y en coordinación con la administración pública local, proveen servicios como limpieza y seguridad complementaria, publicidad, decoración y atracción de inversiones.

Espacios públicos atractivos y bien mantenidos, como un parque o una plaza, producen un incremento en el valor de las propiedades cercanas. También el espacio público accesible y caminable produce un efecto similar en el valor de mercado de propiedades vecinas. Existe evidencia de que los entornos caminables generan un mayor valor de las propiedades. Hogares que están ubicados en zonas más caminables de una ciudad tienen un precio promedio de mercado estadísticamente más elevado que aquellas propiedades que están ubicadas en zonas con índices de caminabilidad promedio, manteniendo constante otras variables (Cortright, 2009).

El algoritmo Walk Score® se utiliza tomando información de Google Maps® y estima la distancia media entre residencias y un listado de comercios y edificios que satisfacen necesidades básicas como escuelas, almacenes, panaderías, bares, teatros, bancos, iglesias, supermercados y bares, entre otros. El algoritmo toma valores de 0 a 100, donde el valor 'cero' lo tendrán lugares 100% vehículo-dependientes y el valor 100 será para áreas donde es mínima la distancia a los comercios de primera necesidad. Así se logra estimar si las áreas residenciales de diferentes ciudades tienen comercios que satisfacen sus necesidades de consumo básico a una distancia caminable. En las ciudades norteamericanas donde este algoritmo ya se está usando, y luego de controlar todas las variables de interés en operaciones inmobiliarias, como ubicación, antigüedad, costos fijos, etc., se encontró una correlación positiva entre caminabilidad y precio. Cada punto adicional de Walk Score® reflejaba una diferencia en el precio de la propiedad entre 500 y 3000 dólares. Esto a su vez tiene un efecto positivo para la administración pública ya que este aumento en el valor de las propiedades y en la actividad comercial se traduce en un aumento de la recaudación por medio de impuestos. Aun así, es importante que estas políticas e intervenciones de mejora del espacio público contemplen

que la puesta en valor de los espacios pueda ser sustentable y atractiva para inversiones pero que no resulte en una dinámica de gentrificación. Es decir, un proceso expulsivo para las poblaciones locales, producto de un aumento exacerbado del costo de vida, en favor de poblaciones con mayor poder adquisitivo.

¿Cuáles son los atributos deseables del espacio público?

Para que los espacios públicos funcionen como el principal escenario de la vida ciudadana y se conviertan en dinamizadores urbanos, deben contar con una variedad de atributos que los hagan atractivos y útiles. Dependiendo de ciertas características, es posible que en ellos se desarrollen celebraciones, manifestaciones cívicas y sociales, actos públicos y encuentros políticos, entre otras demostraciones. El espacio público tiene la potencia de ser el elemento que amalgama la vida urbana del que toda la ciudadanía forma parte y en la que se identifican, pero para ello hay ciertos elementos que deben estar presentes.

Los atributos que garantizan el correcto funcionamiento de los espacios públicos son numerosos y no hay un criterio universal respecto de cuáles deberían ser. Existen diferentes técnicas de análisis socio-espacial para caracterizar un espacio público. Algunas se basan en observar externamente lo que sucede en un sitio, para entender cómo las personas usan el espacio, lo transitan, cuánto tiempo permanecen y quiénes lo hacen. Otras técnicas, valiéndose de encuestas, entrevistas en profundidad y grupos focales, buscan comprender de manera más acabada las percepciones que tienen las personas sobre un determinado espacio público. Independientemente de la técnica que se utilice, los hallazgos permiten identificar atributos deseables y oportunidades de mejora para los espacios públicos. En este mismo sentido, a continuación se presentan diferentes miradas acerca de qué elementos o características debe tener un espacio público para ser de calidad.

Para responder a la pregunta ‘¿Qué criterios determinan un buen espacio público?’, la organización, ‘*Project for Public Spaces*’ (Proyecto para Espacios Públicos) analizó miles de ejemplos alrededor del mundo, buscando identificar cuáles son los elementos y atributos deseables de los buenos espacios públicos. Los sintetizaron en cuatro características principales: (a) son accesibles; (b) la gente se involucra en las actividades que desarrollan allí; (c) el sitio es cómodo y posee una buena imagen; y (d), es un lugar sociable donde uno se encuentra e interactúa con otras personas. Como herramienta para el análisis, esta organización creó un esquema denominado ‘*The Place Diagram*’⁷ (El diagrama del lugar), cuyo objetivo es ayudar a las personas a evaluar cualquier espacio público, sea una plaza, un mercado o una calle. Esta herramienta se estructura en tres niveles: un atributo o característica principal (arriba mencionados), elementos intangibles asociados que guardan relación con la calidad del espacio público, y otros indicadores o elementos cuantificables, susceptibles de ser medidos a través de estadísticas o investigaciones.

Otro criterio de análisis es el desarrollado por la oficina del arquitecto danés Jan Gehl, que permite evaluar la calidad de los espacios públicos en las ciudades. Esta metodología se sustenta en el análisis de tres conceptos: protección, confort y disfrute. El primero, pone el foco en cómo minimizar experiencias de desprotección y de carácter poco agradable en el espacio público, y hace referencia a la falta de protección que sufren los peatones frente a los automóviles, la lluvia, el ruido y el viento. El confort refiere a la calidad del caminar y quedarse en un sitio, destaca la presencia de elementos que inviten a quedarse en el sitio, a permanecer. También, evalúa opciones de juego y ejercicio para hacer el espacio más atractivo y diverso. El último aspecto considera la escala a la cual está diseñado el espacio bajo análisis, y establece que los espacios públicos que más se destacan son aquellos que están diseñados alrededor de la

⁷ Ver <https://www.pps.org/article/grplacefeat>

experiencia del peatón, ofreciendo una experiencia sensorial agradable, una estética positiva y aprovechan las condiciones climáticas del lugar (Gehl, 2010).

Una herramienta adicional para evaluar espacios públicos es la guía '*Spaceshaper*', creada por la Comisión de Arquitectura y Entorno Construido del Reino Unido (CABE, por sus siglas en inglés). Esta guía ofrece una serie de instrumentos que permiten medir la calidad de un espacio público y validar una posible intervención, antes de invertir tiempo y dinero en su mejora. Se basa en capturar las percepciones, tanto de los expertos como de usuarios, identificar aspectos sobresalientes y oportunidades de mejora, y generar nuevas ideas para los lugares (Commission for Architecture and the Built Environment, 2007).

Como conclusión de las conferencias '*Future of Places*' (El Futuro de los lugares), ONU-Hábitat, sostiene que para que los espacios públicos funcionen y cumplan con su rol cívico, deben estar conectados, ser incluyentes, seguros y accesibles. Destaca la importancia de la forma, la función y la conectividad de estos sitios, donde el caminar, la actividad social y la accesibilidad deben ser apoyados por una red de calles definidas y ordenadas (ONU-Hábitat, 2018). Apunta que el espacio público debe tener escala humana y ser flexible físicamente y adaptable a lo largo de los años. Además, tiene que tener en cuenta a todos los grupos sociales de la comunidad, ofrecer espacios abiertos y claramente delimitados. Por último, concluye que los lugares deben tener un enfoque que ponga a la ciudadanía en el centro y que tenga en cuenta la diversidad de opiniones y necesidades, a través de procesos de participación ciudadana⁸.

A partir de estas visiones, y más allá de las diferencias metodológicas para evaluar las características que los espacios públicos deben tener, hay ciertos elementos coincidentes. El espacio público debe ofrecer seguridad frente a elementos de peligro, como el tráfico vehicular, y protección e integridad física a cualquier hora del día y época del año. Es importante considerar cómo ciertos elementos modifican la percepción personal sobre qué tan seguro es un lugar: la iluminación adecuada durante la noche o la amplitud del campo visual mejoran sustancialmente esta percepción. Como se describió previamente, este elemento evidencia la experiencia diferencial respecto de la seguridad y el tránsito de noche en el espacio público para mujeres y personas LGBTIQ+. Tener en cuenta esta desigualdad puede permitir evaluar y transformar los espacios públicos para volverlos más equitativos en el acceso. También se debe considerar la protección frente a experiencias desagradables, como el resguardo frente al viento o la protección de la lluvia y el sol, o una climatización adecuada en los espacios cerrados. Por ejemplo, a la hora de construir una ciclovía o instalar una parada de colectivo, es indispensable considerar el asoleamiento que tendrán, especialmente en verano.

Además, el espacio público tiene que ser un sitio inclusivo. Esto significa que debe considerar a los diferentes grupos sociales que componen una ciudad, adaptándose a sus necesidades, garantizando el equipamiento y mobiliario apto, así como los servicios necesarios para no dejar a nadie afuera. Para esto, es importante tener presentes las características de la cultura local y las dinámicas de la sociedad, conocer a la población local, sus necesidades, criterios de estética y costumbres o la historia del lugar. La experiencia que ofrece un sitio debe ser placentera, proporcionar confort y bienestar, generar deseo de permanencia o de querer volver a visitarlo, e idealmente configurar sentido de pertenencia. Como lugar de encuentro por excelencia, debe ser un sitio multifuncional que garantice la posibilidad de interactuar con otras personas, el intercambio económico y cultural, y las condiciones aptas para la recreación, el ejercicio físico o el ocio.

Estos sitios deben convivir de manera armónica con la trama urbana y el entorno construido. Es deseable que su distribución en el territorio sea equilibrada, que exista buena conexión entre los espacios públicos y otros elementos de equipamiento urbano,

⁸ Ver <https://onuhabitat.org.mx/index.php/claves-para-el-espacio-publico>

que sea accesible y que su disfrute no repercuta negativamente en la circulación y la movilidad. Es conveniente, también, que el espacio público sea un lugar agradable estéticamente y proyectado para la escala humana.

Otro atributo deseable es que sea un espacio ambientalmente sostenible, lo que implica un uso mínimo de energía y una buena eficiencia de los recursos, con el fin de reducir la huella ecológica y, adaptarse y mitigar los efectos del cambio climático. Cada espacio público debería ser diseñado de acuerdo con el clima y la topografía del lugar, aprovechando las condiciones bioclimáticas para que pueda ser utilizado a lo largo de todo el año (por ejemplo, la protección solar en verano, el asoleo en invierno y, la ventilación y climatización natural). Asimismo, es recomendable aprovechar los recursos locales disponibles, como los materiales constructivos. Esto no solo ayuda a la economía local, sino que reduce los tiempos de transporte de los materiales y las emisiones que implica. Es aconsejable, también, priorizar el uso de vegetación autóctona con el fin de reducir los costos de mantenimiento y permite recrear relaciones ecosistémicas entre flora y fauna local. Para ser eficaz y durable en el tiempo, el espacio público debe tener materiales y acabados duraderos.

Por último, los espacios públicos requieren de la participación ciudadana a lo largo de todos sus procesos: la concepción, producción y gestión (Borja & Muxí, 2003). Involucrar a la sociedad en la toma de decisiones y en el quehacer espacio público, es un elemento fundamental para mantener la calidad de estos sitios y asegurar su correcto funcionamiento. La intervención de vecinas y vecinos en el diseño y mejora de los lugares asegura la construcción de espacios más seguros y equitativos, al tiempo que mejora el cuidado del espacio y promueve el sentimiento de pertenencia.

¿Qué rol juega el espacio público frente a los desafíos de las ciudades?

Las ciudades del mundo se enfrentan a una serie de desafíos complejos y multicausales que obligan a repensar el modo en que se diseñan, crecen y gestionan. La forma en que han crecido las ciudades desde el siglo XX hasta hoy nos muestra un presente con desafíos demográficos, climático-ambientales, sociales y económicos. Es imprescindible comprender estos desafíos, identificar puntos en común, definir áreas de acción para diseñar intervenciones que nos permitan afrontarlos de forma adecuada y así garantizar un futuro con mayor calidad de vida urbana.

Uno de los desafíos es el demográfico. Estamos frente a una tendencia de crecimiento de la población global urbana que es sostenida e irreversible. En 1950 la población urbana era el 29.6% del total, mientras que hoy en día asciende a cerca del 55%. Se espera que para 2050 esa cifra sea de 68%, y que suba al 90% en las regiones menos desarrolladas (United Nations, 2019). Este crecimiento demográfico tiene una consecuencia territorial inevitable. Las ciudades deben crecer para alojar a más personas, expandiéndose, consolidándose y densificándose. Sin embargo, puede verse que su crecimiento es más rápido que el de la población. Entre 1990 y 2015, la población urbana se duplicó, mientras que la expansión urbana se multiplicó 3.5 veces (Schlomo, Parent, Daniel, & Blei, 2016).

Las ciudades de Argentina, entre los años 2006 y 2016, también crecieron más rápido que su población (Lanfranchi et al., 2018). En los grandes aglomerados urbanos de Argentina, el borde periurbano avanza sobre suelo productivo. Esto significa que la superficie que ocupan las ciudades crece más rápido que la población que vive en ella, disminuyendo la densidad poblacional⁹. En sólo una década, la densidad poblacional de estas ciudades argentinas disminuyó en estas magnitudes: Río Gallegos, Santa Cruz pasó de 31,2 hab./ha. a 25.6 hab./ha.; Gran Rosario, Santa Fe bajó de 48.2 hab./ha. a 42.4 hab./ha. Y Gran Salta, Salta, pasó de 53.5 hab./ha. a 46 hab./ha.

⁹ Expresión que hace referencia a la cantidad de habitantes que viven en una determinada superficie o territorio.

La expansión urbana de baja densidad se explica en gran medida por la voracidad inmobiliaria, por procesos especulativos vinculados a cambios en los usos del suelo (Lanfranchi et al., 2018) y por la falta de uso de instrumentos de gestión del suelo. Esta dinámica de expansión a baja densidad acarrea una amplia serie de consecuencias negativas que provocan aumento del costo de vida, genera modos de vida más insostenibles y provoca externalidades ambientales marcadamente negativas. A menores densidades, las personas están más alejadas entre sí. A medida que aumentan las distancias, crecen los costos de proveer servicios urbanos a esas personas. Además, el tendido de infraestructura para agua, electricidad, cloacas y saneamiento, así como el transporte o la recolección de residuos de manera efectiva se vuelven cada vez más costosos con densidades más bajas¹⁰ (Libertun & Guerrero, 2017). Esto hace que la provisión de servicios sea deficiente, de baja calidad y de menor cobertura en la periferia. A medida que el suelo productivo del borde periurbano se transforma en suelo urbano, la producción frutihortícola de la periferia se ve obligada a desplazarse más lejos, lo que provoca un aumento de las distancias, más costos de flete y más emisiones asociadas a este. La inequidad en el acceso a la ciudad genera segregación social, especulación con vacíos urbanos, descontento social e inseguridad.

Otro desafío de la tendencia actual de crecimiento urbano es la modificación de la superficie del territorio. Las ciudades modifican la superficie del territorio donde están ubicadas, conforme crecen y expanden sus fronteras (Oke, 1987). Al crecer, el borde urbano va reemplazando espacios abiertos con vegetación y sombra por asfalto, suelo desnudo, materiales comúnmente utilizados en la construcción y superficies impermeables. Esta transformación implica que se modifiquen las propiedades térmicas, en favor de mayor acumulación de calor, e hídricas, en favor de mayor impermeabilización de la superficie y menor retención de agua. La deforestación y el avance del borde periurbano afectan procesos termodinámicos de la atmósfera, lo que tiene implicancias sobre el clima a nivel local, regional y global (Cui & Graf, 2008) (Carvajal & Pabón, 2016).

El fenómeno de Cambio Climático es otro enorme desafío global que guarda una estrecha relación con las ciudades y cómo estas crecen y funcionan. En las ciudades se generan dos terceras partes de los gases de efecto invernadero (IPCC, 2014). El consumo de energía para iluminación, calefacción, refrigeración y transporte de personas y mercancías hace que las ciudades sean una de las principales emisoras de gases de efecto invernadero. Al mismo tiempo, son el lugar donde más se sufren los impactos del cambio climático (UN-HABITAT, 2020). Algunos de los impactos urbanos que trae esta crisis climática son el aumento de temperatura; el aumento de la posibilidad e intensidad de eventos climáticos extremos, como las olas de calor o de frío, inundaciones o sequías; la suba del nivel del mar y el aumento de las desigualdades sociales. Cada uno de ellos, a su vez está asociado a costos económicos y a la pérdida de vidas humanas. Esto supone que las ciudades no solo estarán más pobladas, sino que serán más calientes, más desiguales y expuestas a mayor riesgo.

La pobreza y desigualdad en las ciudades también son retos complejos a los que se debe hacer frente. En el mundo, mil millones de personas viven en asentamientos informales (UN-Habitat, 2022). En Argentina, en 2022 viven en este tipo de barrios más de un millón de familias (unas 5 millones de personas), distribuido en más de 5600 asentamientos y barrios populares, según el Registro Nacional de Barrios Populares (RENABAP). En estos barrios, las condiciones de vida socio-habitacionales son muy bajas: no hay acceso formal a servicios básicos como electricidad, agua, cloacas, gas o recolección de residuos. Incluso los espacios públicos verdes, que suelen ser insuficientes en la ciudad formal, son aún menos y de peor calidad en los barrios populares. Tampoco hay seguridad en la tenencia de suelo y de vivienda, ya que al tratarse de ocupaciones irregulares de suelo, los habitantes casi nunca poseen los títulos de propiedad. Además, se encuentran expuestos a mayores riesgos climáticos, acceden a

¹⁰ Tender un kilómetro de infraestructura para agua o cloaca es más eficiente en términos per cápita, si a lo largo de ese kilómetro viven 1000 personas que si viven 200.

menor cantidad de servicios urbanos, y poseen menos recursos para enfrentar los eventos extremos. Más aún, son los más susceptibles a ser desplazados frente a una catástrofe¹¹.

Todos estos desafíos ponen a las ciudades en la situación de comprender las tendencias urbanas actuales e intervenir para redireccionarlas hacia formas menos desiguales y sostenibles en términos ambientales y sociales. Sólo las ciudades que reaccionen a tiempo y planifiquen en función de estos desafíos podrán mitigar los efectos asociados.

¹¹ Ver <https://unhabitat.org/topic/energy>

¿Cómo impactó el COVID-19 en la vida urbana?

Desde los primeros meses del 2020, la pandemia de COVID-19 alteró abruptamente la forma en la que las personas habitan las ciudades, así como el modo en que se trasladan y utilizan los espacios públicos urbanos. Las medidas de aislamiento social y las restricciones de movilidad impuestas, producto de la elevada contagiosidad del virus, tuvieron un fuerte impacto en nuestra vida diaria. En todo el mundo, las actividades económicas, especialmente las vinculadas al comercio de proximidad y los negocios gastronómicos a la calle, se vieron fuertemente afectadas por las restricciones a la circulación, y se limitó el modo en que se utilizan y disfrutan los espacios públicos, muchos de los cuales debieron adaptarse a la llamada ‘nueva normalidad’.

En esta segunda sección se analiza el impacto de la pandemia COVID-19 en el espacio público en Argentina, y se plantea la inquietud de si esta crisis puede representar una oportunidad a futuro. Oportunidad para repensar y redefinir qué relevancia se le otorga al espacio público, cómo se lo diseña y cómo se construye ciudad alrededor de este activo urbano clave. A partir de una introducción contextual de las diferentes fases de la pandemia, se analiza su impacto en las diferentes tipologías de espacios públicos y se describen cuatro casos en ciudades argentinas.

Las restricciones comenzaron poco después del 11 de marzo de 2020, día en que la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró como pandemia al virus SARS-CoV-2. En nuestro país se tomaron medidas similares a las que estaban aplicando los países donde el virus ya circulaba¹². El gobierno nacional y las administraciones provinciales establecieron diversas regulaciones con el fin de evitar la propagación del virus y la saturación repentina del sistema sanitario. Cuatro días después de la declaración de la OMS, en la Argentina se suspendieron las clases presenciales¹³ y se cerraron las fronteras, prohibiendo el ingreso al país a personas extranjeras¹⁴. El 17 de marzo se limitó el uso del transporte público¹⁵, el 18 se suspendieron los vuelos internos y transportes de larga distancia y el 19 el presidente de la Nación, Alberto Fernández, declaró la cuarentena obligatoria en todo el territorio desde las 00hs del día siguiente hasta, inicialmente, el 31 de ese mes¹⁶.

A través de la implementación del Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio (ASPO), establecido por el Decreto Nacional 297/2020, más de 45 millones de habitantes debían quedarse en sus residencias y evitar ir a otros sitios, reduciendo traslados que no fueran imprescindibles, con el fin de minimizar contagios y mitigar el impacto del virus. Según lo publicado en el Boletín Oficial de la República Argentina, la ciudadanía tenía que abstenerse de concurrir a sus lugares de trabajo y no podían circular por rutas, vías y espacios públicos, permitiéndose solo los desplazamientos indispensables para comprar provisiones de primera necesidad y de trabajadores considerados esenciales. Se mantuvieron cerrados negocios, centros comerciales y otros establecimientos que no fueran esenciales. Esta primera etapa se extendió desde el 20 de marzo hasta el 12 de abril de manera uniforme.

¹² Organización Mundial de la Salud, Alocución de apertura del director general de la OMS en la rueda de prensa sobre la COVID-19, 11 de marzo de 2020. <https://www.who.int/es/director-general/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---11-march-2020>

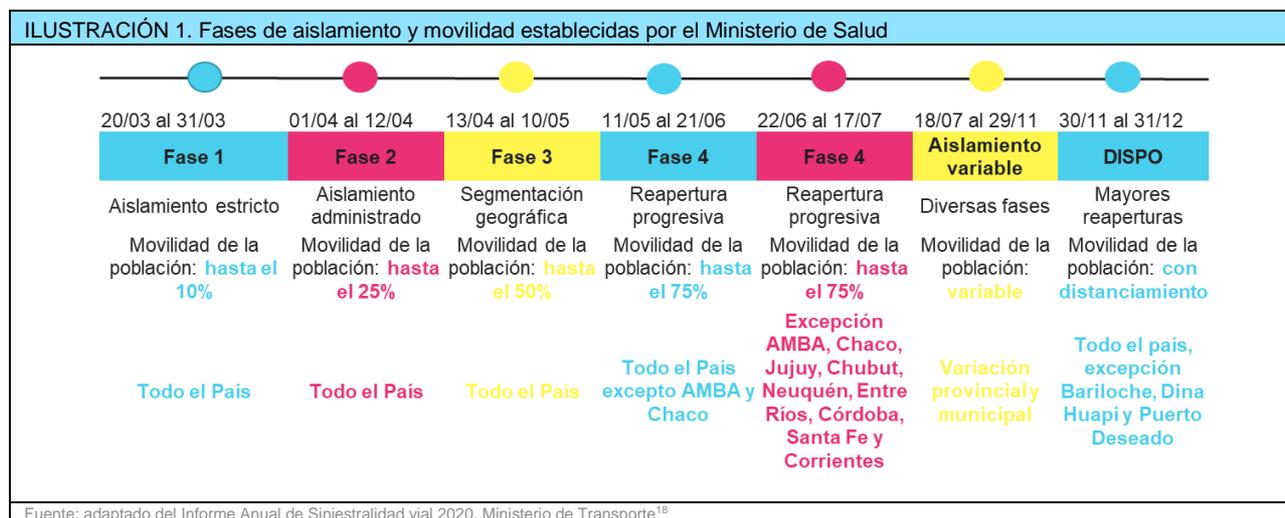
¹³ Resolución 108/2020 del Ministerio de Educación, BORA, 15 de marzo de 2020. <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/226752/20200316>

¹⁴ Decreto 274/2020, Prohibición de ingreso al territorio nacional, BORA, 16 de marzo de 2020. <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/5217887/20200316?suplemento=1>

¹⁵ Ministerio de Transporte. Nuevas medidas de prevención del COVID-19 en el transporte público. 17 de marzo de 2020. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/nuevas-medidas-de-prevencion-del-covid-19-en-el-transporte-publico>

¹⁶ Decreto 297/2020, Aislamiento social preventivo y obligatorio, BORA, 19 de marzo de 2020. <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/227042/20200320>

A partir de mediados de abril, la situación epidemiológica en los diferentes territorios del país se fue desarrollando de manera diversa y se introdujeron medidas independientes de acuerdo con la evolución de los contagios. Mediante un esquema de fases aplicadas de forma local, se regularon las actividades permitidas y el porcentaje de población que podía circular¹⁷. El criterio para definir qué estaba permitido realizar fue el tiempo de duplicación de casos de contagio del virus. El Ministerio de Salud de la Nación estableció una guía para determinar actividades permitidas acorde a este parámetro.



Un criterio posteriormente utilizado fue el tamaño de la población de la ciudad: se aplicaban diferentes restricciones entre los aglomerados con más de 500.000 mil habitantes – restricciones más exigentes– y aquellos con menos habitantes –restricciones más laxas¹⁹. En ambos casos, las medidas se relacionaban con la autorización de ciertas actividades económicas, así como la incorporación de actividades recreativas y sociales. Es así que algunos espacios públicos fueron progresivamente abriendo en las diferentes ciudades.

A partir de junio de 2020, 18 provincias comenzaron la fase de Distanciamiento Social, Preventivo y Obligatorio (DISPO), en reemplazo del ASPO, donde se permitían reuniones sociales y recreativas en pequeños grupos y nuevas aperturas. En el caso del AMBA, que aún continuaba en la fase anterior, se permitió la reapertura de algunos comercios, así como las salidas recreativas en ciertos días y se abrieron los parques públicos, pero se debía circular y no era posible permanecer ni reunirse en grupo²⁰. En agosto el número de contagios incrementó abruptamente. La fase ASPO se mantuvo en el AMBA y se extendió a otros territorios en los que la tasa de contagios era muy elevada. En octubre, con la disminución de los casos, comenzaron las flexibilizaciones de las medidas en diferente grado, según la situación epidemiológica.

En noviembre de 2020, el Boletín Oficial decretó el paso a la fase de DISPO, en reemplazo del ASPO en todo el territorio nacional. A partir de este momento, se retomaron progresivamente la mayoría de las actividades económicas y sociales, aunque las medidas y restricciones fueron variando a lo largo del 2021, en función de picos en los contagios registrados. Todas las medidas implementadas durante las diferentes fases

¹⁷ Decisión Administrativa 524/2020, Aislamiento social preventivo y obligatorio, BORA, 18 de abril de 2020. <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/5217932/20200418?suplemento=1>

¹⁸ <https://www.argentina.gob.ar/noticias/siniestralidad-vial-2020>

¹⁹ Decreto 459/2020, Aislamiento social preventivo y obligatorio, BORA, 10 de mayo de 2020.

²⁰ <https://www.buenosaires.gob.ar/espaciopublicoehigieneurbana/noticias/plan-puesta-marcha-apertura-los-parques-y-plazas#:~:text=A%20partir%20del%20lunes%2027,de%2010%20a%2018%20horas>

de la pandemia afectaron de forma directa la manera en la que las personas habitaban y disfrutaban las ciudades y, por lo tanto, los diferentes tipos de espacios públicos.

¿Cómo se vio afectado el uso del espacio público durante la pandemia?

El impacto en la movilidad urbana

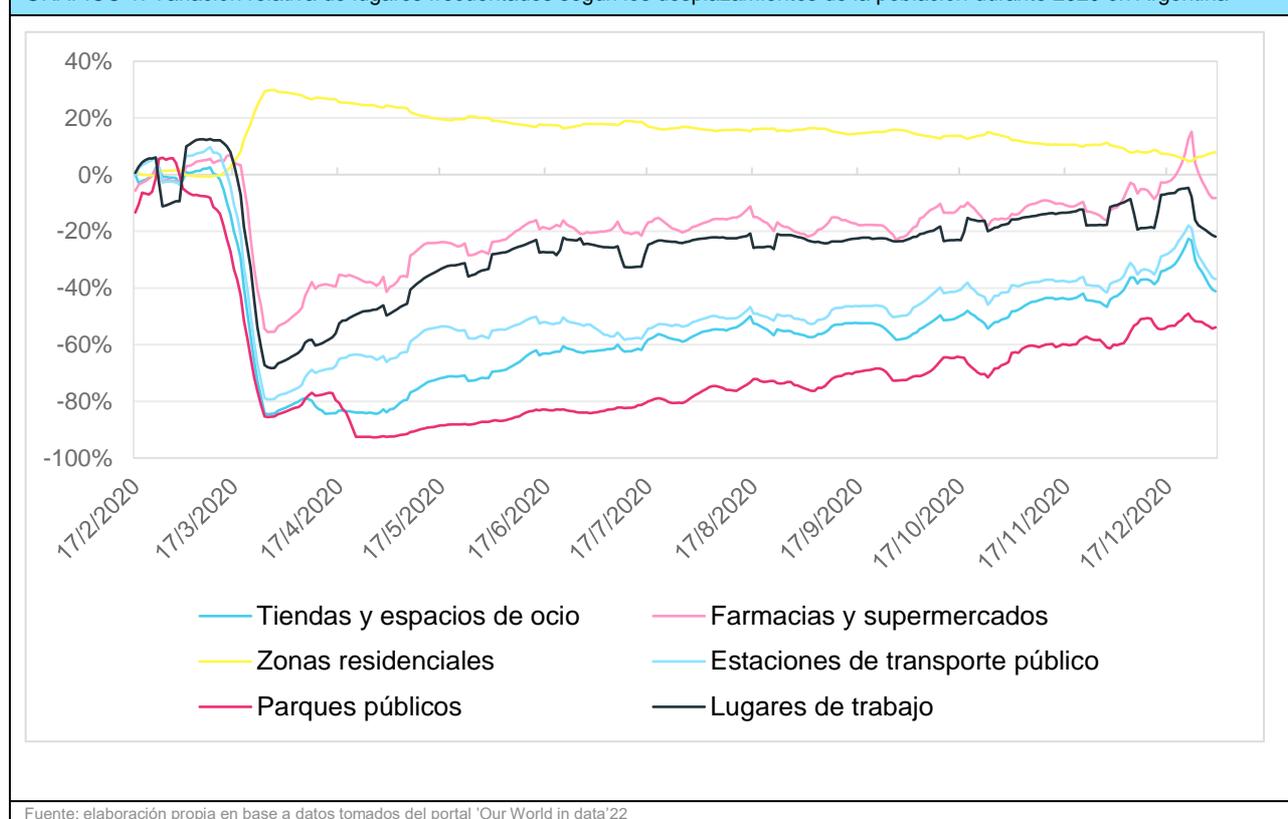
Las diferentes fases y sus respectivas restricciones tuvieron un impacto inmediato en el espacio público y la movilidad de los ciudadanos, viéndose afectada de forma directa la vida a nivel urbano. La principal medida que se estableció para frenar la propagación del virus fue el confinamiento total o parcial de los habitantes en sus hogares y, por consiguiente, la restricción de la movilidad. Esto hizo que las calles y veredas se vacíen repentinamente, que el tráfico vehicular se reduzca de forma drástica, que se genere un descenso histórico en la cantidad de pasajeros en el transporte público y demoras en la distribución de productos y mercancías.

Desde marzo de 2020, empresas como Google o Apple dispusieron la información de los desplazamientos de la ciudadanía de manera pública, con el objetivo de que los organismos públicos puedan estudiar los cambios en los patrones de la movilidad urbana y, así, poder disminuir la tasa de contagios. Con estos datos se pueden analizar los desplazamientos de las personas, para entender de qué manera las medidas adoptadas en pos de combatir la pandemia afectaron los usos del espacio público.

Los 'Informes de movilidad local sobre el COVID-19' desarrollados por Google son una base de datos abierta, cuya información disponible permite conocer las tendencias de los desplazamientos en el tiempo, por ubicación geográfica y en función del tipo de lugar²¹. Esto fue posible recabando conjuntos de datos provenientes de usuarios que hayan activado voluntariamente el historial de ubicaciones en sus dispositivos móviles. Los datos se pueden clasificar en diferentes tipos de establecimientos: (a) tiendas y espacios de ocio, como restaurantes, cafeterías, centros comerciales, parques de atracciones, museos, bibliotecas y cines; (b) farmacias y supermercados, incluye almacenes de comida, mercados de productos agrícolas y tiendas de comida especializada; (c) parques, ya sea parques nacionales, playas públicas, puertos deportivos, plazas y jardines públicos y plazas para perros; (d) estaciones de transporte público, lugares de trabajo y zonas residenciales.

²¹ Informes de movilidad local sobre el COVID-19: <https://www.google.com/covid19/mobility/?hl=es>

GRÁFICO 1. Variación relativa de lugares frecuentados según los desplazamientos de la población durante 2020 en Argentina



A nivel nacional, los datos arrojados muestran una caída abrupta de la movilidad a partir del 20 de marzo, día en que comenzó la cuarentena obligatoria. Sin embargo, la cantidad de desplazamientos en parques públicos, espacios de ocio y estaciones de transporte público ya mostraba una notable reducción los días previos, a partir de otras medidas antes adoptadas como la suspensión de las clases o el cierre de fronteras. La movilidad hacia las tiendas y sitios de trabajo muestra un pico máximo días antes a la cuarentena estricta, mientras que los niveles más bajos de la movilidad se desarrollaron entre los últimos días de marzo y los primeros de abril. La permanencia en hogares aumentó a partir del 20 de marzo en casi un 30%. A lo largo de las diferentes fases, la presencialidad en los hogares comenzó a descender, en coincidencia con el aumento de traslados hacia los lugares de trabajo, incrementando gradualmente con el correr de los meses.

El Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) muestra los mismos datos que el promedio a nivel nacional: a partir del decreto de cuarentena estricta, se generó una fuerte caída en la cantidad de desplazamientos por ocio, compras, parques y lugares de trabajo, mientras que aumentó la presencia en los hogares. Después de las primeras semanas, más allá de las diferentes etapas de confinamiento y sus respectivas restricciones, se observa una baja progresiva en las zonas residenciales y un aumento constante en el resto de los desplazamientos.

Por encima de esto, las restricciones a la circulación, sumadas al alto nivel de desconfianza de los usuarios por temor al contagio, provocaron un descenso histórico en la cantidad de usuarios en el transporte público. Esta disminución se explica por varios factores. Por un lado, sólo estaba permitido su uso para traslados asociados a algunas actividades puntuales consideradas esenciales. Quienes no cumplían esas tareas esenciales no podían utilizar el sistema de transporte público para trasladarse. A las

²² Dataset disponible en <https://ourworldindata.org/grapher/changes-visitors-covid>

restricciones impuestas por el gobierno se sumaba el miedo, producto del desconocimiento de las formas de transmisión del virus. A su vez, como sólo estaba permitida la movilidad de trabajadores considerados esenciales, el número de unidades disponibles también descendió. Estos factores llevaron a que la cantidad de pasajeros en el transporte público sea muy baja en los primeros meses de pandemia y se prioricen otras formas de desplazamiento como el vehículo privado, la bicicleta o los traslados a pie.

En el país, durante la primera fase, el volumen de pasajeros transportados se redujo un 80%. En AMBA, en un día hábil previo a la pandemia viajaban una media de 4.240.000 personas en colectivo, subte y tren²³. A partir de las primeras medidas de prevención, las cifras descendieron hasta alcanzar un promedio de 600.000 personas el 20 de marzo, cuando se dictó el ASPO. Días después, la cantidad de viajeros continuó en descenso, llegando a apenas 500.000 personas entre el 24 y 25 de marzo.

Los trenes del AMBA sufrieron una caída del 97% de viajeros, con un mínimo diario de 7.200 personas registradas en promedio durante la primera semana del aislamiento. En cuanto a los colectivos, la cantidad de unidades disponibles se redujo 66%, pasando de 15.000 a 5.000. El subte de la Ciudad sufrió un descenso abrupto, redujo sus operaciones a un nivel mínimo, ya que la cantidad de pasajeros bajó a entre 6.000 y 7.000 usuarios por día, cuando habitualmente viajaban un millón de personas diarias. Con el pasar de los meses y las nuevas medidas adoptadas, la cantidad de pasajeros en los diferentes transportes comenzó paulatinamente a aumentar. Observando el total de usuarios que utilizaron la tarjeta SUBE en el AMBA²⁴, el 12 de marzo de 2020 se registraron casi 4.5 millones viajes. Un año después, se registró un total de 1.65 millones, es decir un 36% de la totalidad. A fines de 2021, más de un año y medio después del inicio de la pandemia la cantidad de pasajeros todavía no se había recuperado a los valores de marzo de 2020, registrando un total de 3.2 millones de usuarios. Es decir, la movilidad en transporte público se había recuperado en un 75% casi 20 meses después del decreto del confinamiento.

El Ministerio de Transporte de la Nación presentó los cambios y la evolución del tráfico desde febrero hasta diciembre de 2020, en su informe anual de movilidad²⁵. Allí analizaron los patrones en la movilidad en relación a las fases establecidas, a partir de los datos de los kilómetros manejados que aporta la aplicación Waze y la actividad en estaciones de transporte público que ofrecen los ‘Informes de movilidad local sobre el COVID-19’ de Google. Con el comienzo del ASPO, la movilidad de la población nacional se redujo entre un 80 y 90%. En abril, con lo que el Ministerio denominó ‘Fase 2’ o de “aislamiento administrado”, este valor comenzó a aumentar según los datos de ambas fuentes, aunque los números de actividades en transporte público se encontraban por sobre los de los kilómetros manejados. A partir del 18 de julio, y hasta el 2021, la movilidad se recuperó hasta casi un 20% de los valores pre pandémicos, presentando variaciones provinciales y municipales.

Los desplazamientos de la ciudadanía cambiaron abruptamente con la llegada del virus: las distancias recorridas disminuyeron y creció la permanencia en los hogares. Sin embargo, con el pasar de los meses, la variación en los niveles de contagios y las restricciones, la ciudadanía volvió a salir a las calles. Este proceso implicó adaptarse a una “nueva normalidad” y dar lugar a cambios en el espacio público y en la movilidad, que parecen haber llegado para quedarse.

Uno de los cambios y efectos inesperados que tuvo la pandemia en las ciudades fue el aumento del uso de la bicicleta como medio de transporte, que fue en muchos casos acompañada, o incluso impulsada, mediante medidas como la incorporación de carriles para bicicletas, sean estos temporarios o permanentes. Ante el temor al contagio y la imposibilidad de viajar en transporte público, muchas personas optaron por esta

²³ Ministerio de transporte (2020, mayo). La circulación de pasajeros en transporte público en AMBA promedia el 25%. <https://www.argentina.gob.ar/noticias/la-circulacion-de-pasajeros-en-transporte-publico-en-amba-promedia-el-25>

²⁴ https://datos.gob.ar/dataset/transporte-subte---cantidad-tarjetas-usuarios-por-dia-amba/archivo/transporte_6ac3cc43-34e3-48dd-a8cb-bbdddbaac5d19

²⁵ https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_informe_anual_2020.pdf

alternativa, especialmente para trayectos de corta y media distancia. Con el objetivo de mantener al mínimo los contagios, pero sin frenar el funcionamiento urbano más de lo necesario, muchas ciudades alrededor del mundo encontraron en la bicicleta una solución y aumentaron la cantidad de ciclovías en su red. En la mayoría de los casos, a expensas de espacios anteriormente dotados al automóvil. En aquellos casos donde ya venían desarrollando una red de ciclovías, aprovecharon para acelerar esta transformación agregando carriles temporales, realizados de forma poco compleja o costosa. En muchos sitios, las ciclovías se delimitaron con pintura, mientras que otras se definieron mediante la delimitación física con conos o bolardos. Algunas se desarrollaron en carriles exclusivos, generalmente sobre vías anchas donde antes circulaban vehículos privados.

Un informe del Instituto Mercator analizó la cantidad de viajes en bicicleta en 106 ciudades europeas y presentó como conclusión que las ciudades estudiadas construyeron una media de 11,5 kilómetros de ciclovías temporales durante los primeros cuatro meses del 2020, lo que produjo aumentos en el uso de la bicicleta entre un 11% hasta un 48%, dependiendo de la ciudad. El estudio indica que delimitar nuevos carriles genera un aumento en el total de ciclistas de toda la ciudad, no solo en aquellas calles con nuevas vías. La inversión en infraestructura para el ciclismo alienta a más personas a utilizar la bicicleta como medio de transporte, lo que genera beneficios tanto para la salud de las personas como para el ambiente, ya que se reduce la emisión de gases de efecto invernadero, mejorando la calidad del aire. Estos hábitos de movilidad tienen como co-beneficio el ahorro de hasta US\$ 7 mil millones al año en sistemas de salud pública (Kraus et Koch, 2021)²⁶.

Muchas ciudades llevan años apostando al uso de la bicicleta, pero fue la demanda de movilidad libre de virus, producto de la pandemia, lo que llevó a las principales ciudades del mundo a extender su infraestructura de ciclovías y bicisendas. El gobierno de París, por ejemplo, construyó 165 kilómetros de carriles temporales durante el primer año y aumentó en un 65% la cantidad de ciclistas. Londres incorporó 75 km y Bruselas 26 km, lo que produjo un crecimiento del 40% de ciclistas. En América Latina, Bogotá añadió 84 kilómetros a los ya 550 construidos previos a la pandemia y en la ciudad de México se construyeron 54 kilómetros de ciclovías.

En Argentina, muchas ciudades tuvieron un aumento en el uso de este medio de transporte. La ciudad de Rosario aumentó en un 39% su red, alcanzando un total de 196 km de senderos exclusivos para bicicletas, incluyendo aquellas vías temporarias, creadas a partir de la pandemia²⁷. Bahía Blanca, construyó 7 km de ciclovías; Mar Del Plata, presentó en septiembre de 2020 un plan de red que a futuro tendrá una extensión de 79, y el área metropolitana de Mendoza presentó un proyecto de una ampliación de 110 km de su red. La Ciudad de Buenos Aires tiene la mayor red de ciclovías del país. En el período 2010-2020 la red de ciclovías protegidas pasó de una extensión de 35 a 267 km, de los cuales 17 se crearon durante el 2020, en unas de las arterias más importantes (8,8 km en Av. Corrientes, 6,9 km en Av. Córdoba y 1,6 km sobre la bifurcación de Estado de Israel/Ángel Gallardo).

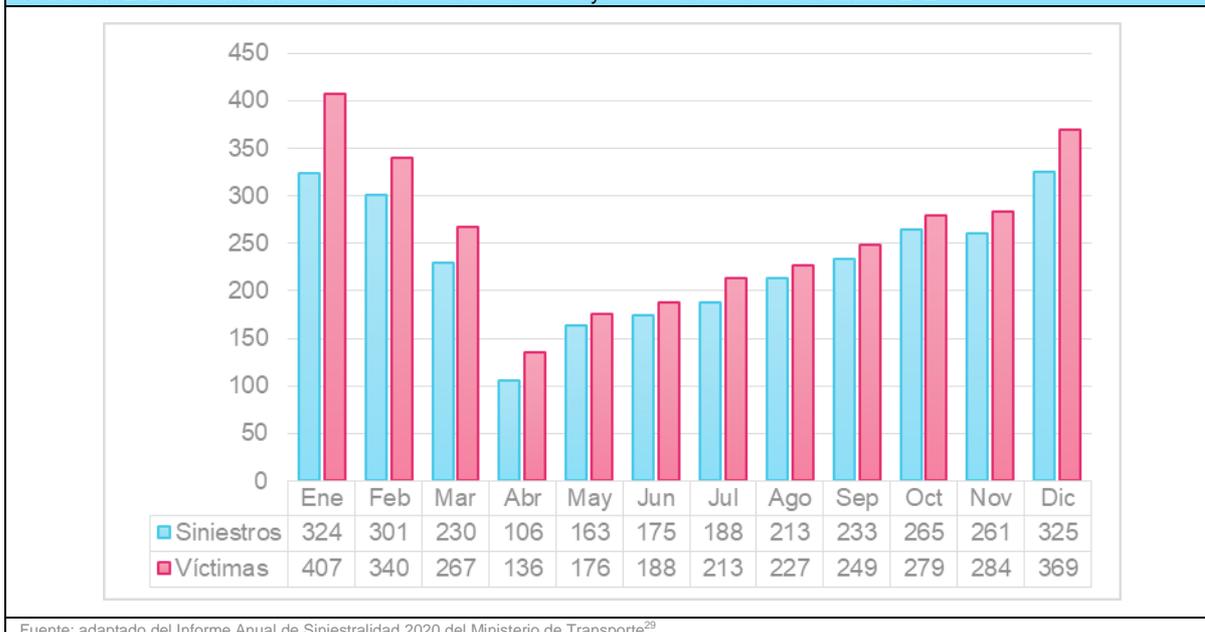
La reducción de los traslados en medios motorizados en nuestro país no solo incentivó el uso de la bicicleta, sino que puso en evidencia la alta tasa de mortalidad que hay en la Argentina por siniestros viales. A modo de ejemplo, en la primera semana de las restricciones de movilidad, la cantidad de muertos por esta causa disminuyó un 87% en todo el país. Según la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), comparando la misma semana, en 2019 hubo 95 fallecimientos, mientras que en 2020 solo se registraron 12 a nivel nacional. Las víctimas fatales en siniestros viales se redujeron en un 42,8% en 2020 con respecto a 2018²⁸.

²⁶ Kraus, S. y Koch, N. (2021). Provisional COVID-19 infrastructure induces large, rapid increases in cycling. <https://doi.org/10.1073/pnas.2024399118>

²⁷ <https://www.elciudadanoweb.com/la-municipalidad-inauquero-la-ciclovía-ribera-y-tres-nuevas-estaciones-de-mi-bici-tu-bici/>

²⁸ https://www.clarin.com/ciudades/coronavirus-argentina-cantidad-muertos-siniestros-viales-87-cuarentena_0_sTF5U1N11.html

GRÁFICO 2. Evolución mensual de siniestros viales fatales y víctimas viales fatales durante 2020



Fuente: adaptado del Informe Anual de Siniestralidad 2020 del Ministerio de Transporte²⁹

La evolución de estos valores coincide con las restricciones de la movilidad impuestas a nivel nacional. La caída más pronunciada del registro de víctimas se desarrolló durante las primeras fases de restricciones, donde la movilidad era entre el 10 y el 25% del ritmo habitual. En los primeros dos meses del 2020 hubo 747 víctimas fatales en siniestros de tránsito, dando un promedio de 12,6 diarios. En marzo, en cambio, la cifra disminuyó a 267 y en abril a 136, siendo el punto más bajo del año. Sin embargo, con la disminución de las restricciones a la circulación y el consiguiente aumento del tránsito, el número de víctimas aumentó progresivamente, registrándose en el mes de diciembre la mayor cantidad de víctimas con un total de 325 muertes. Si bien en 2020 y 2021 se redujeron las fatalidades respecto de años anteriores pre-pandemia, hay que tener en cuenta que el contexto, en el que también se redujeron sustancialmente los desplazamientos. En este sentido, al ajustar la observación en relación al tránsito, no se observa una reducción de las fatalidades³⁰.

En este contexto, quedó en evidencia la otra pandemia, más “silenciosa”, de las lesiones de tránsito, que año tras año se lleva en el mundo la vida de millones de personas. Acorde a la OMS, se estima que alrededor de 1,3 millones de personas mueren en el mundo cada año por esta causa, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales.

Las restricciones en la movilidad generaron importantes cambios de hábitos en la ciudadanía. Frente a este escenario, nació la oportunidad de promover un cambio hacia formas de movilidad más seguras, sostenibles y saludables. Los gobiernos locales pudieron entonces fomentar la movilidad activa y no motorizada, mediante el aumento de su red de ciclovías, la creación de nuevas áreas peatonales o áreas de restricción de la movilidad, el impulso de zonas de bajas emisiones o la implementación de estrategias de zonas peatonales como las supermanzanas.

La adaptación de las calles y veredas

²⁹ <https://www.argentina.gob.ar/noticias/siniestralidad-vial-2020>

³⁰ https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2018/12/ansv_informe_siniestralidad_vial_fatal_2021.pdf

Una manera eficiente de mitigar la propagación del virus, las consecuencias sanitarias y el impacto social y económico de la pandemia fue la adaptación de calles y veredas (National Association of City Transport Officials, 2020). Con el tráfico vehicular al mínimo, el transporte público funcionando con servicio reducido y ante la necesidad de generar mayor cantidad de espacio al aire libre para disminuir el contagio del virus y mantener las distancias sociales, las veredas y calzadas tuvieron que reinventarse. Es así que se generaron nuevos espacios públicos mediante actuaciones que, en tiempo récord y de manera económica, permitieron dar respuesta a las nuevas necesidades urbanas de una manera eficaz.

Sin embargo, la creación de este tipo de intervenciones no es algo que haya nacido con la pandemia del COVID-19: muchas ciudades llevan años apostando por actuaciones a pequeña escala que permiten cambiar de manera rápida, económica y sostenible los usos del espacio público. Estas transformaciones, conocidas como urbanismo táctico, crean nuevos espacios y usos, de una forma temporal y reversible, adaptándose a las necesidades de la población, a través del uso de pintura, la colocación de mobiliario, vegetación u otros elementos urbanos.

Con la llegada de la pandemia, el urbanismo táctico demostró ser una herramienta de gran utilidad, tanto en las fases de aislamiento estricto como en las etapas de desescalada y en la ‘nueva normalidad’. Estas intervenciones permitieron crear nuevos espacios públicos en sitios que solían estar destinados a los automóviles, como nuevas terrazas para los bares, juegos infantiles o espacios donde sentarse, y favorecer la movilidad sostenible y segura, mediante la ampliación de las aceras, peatonalización de las calles y creación de nuevas ciclovías.

La Iniciativa Global de Diseño de Ciudades (GDCCI, por su sigla en inglés), un programa de NACTO, publicó el manual “Calles para respuesta y recuperación ante la pandemia”. Allí recopila diferentes tipos de prácticas que se pueden llevar a cabo para adaptar calles y aceras para nuevos usos durante la crisis y la recuperación del COVID-19³¹. La guía hace una distinción de 12 tipos de intervenciones y espacios que se pueden crear mediante el urbanismo táctico y que son adaptables a cualquier ciudad del mundo. El principal objetivo consiste en que las calles permitan mantener la distancia física, que garanticen una movilidad segura, salud física y mental, y que sean espacios capaces de ofrecer servicios sociales.

Muchas ciudades alrededor del mundo, impulsadas por los retos que trajo la pandemia, implementaron este tipo de actuaciones urbanísticas. La ciudad de Viena, Austria, creó “zonas de encuentro” para ofrecer nuevos espacios públicos en barrios de alta densidad poblacional o en zonas donde las aceras eran muy estrechas, mediante un aumento de los espacios verdes y la restricción de la circulación de los vehículos motorizados. Por su parte, la ciudad de Nueva York, EEUU, mediante el programa “Open Streets” (calles abiertas), transformó las calles en espacios públicos abiertos para el uso y disfrute de peatones y ciclistas, diferenciando entre dos tipologías: las de “Acceso local limitado”, donde se permite el acceso de vehículos motorizados de manera limitada, y las de “Cierre total”, donde no está permitido el acceso ni estacionamiento de estos vehículos³². En la ciudad italiana de Milán, el Plan “Piazze Aperte” (Plazas abiertas), implicó la ampliación de aceras e infraestructura para peatones y nuevas zonas de velocidad limitada, con el objetivo no solo de crear espacio público, sino de ganar 35km de nuevas infraestructuras para la movilidad activa³³. Otras ciudades como la Ciudad de México (México), Bogotá (Colombia) y Lima (Perú), también impulsaron intervenciones tácticas.

En nuestro país fueron muchas las ciudades que adaptaron o crearon espacio público mediante este tipo de actuaciones, principalmente a través del uso de pintura en las aceras o mobiliario urbano, para que las personas pudieran circular, permanecer y/o

³¹ https://globaldesigningcities.org/wp-content/uploads/2020/09/Spanish_Combined.pdf

³² <https://www1.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/open-streets-one-page-spanish.pdf>

³³ <https://nacto.org/wp-content/uploads/2019/04/Milan-1.pdf>

disfrutar respetando el distanciamiento social. En la Ciudad de Buenos Aires, por ejemplo, con un plan en fases se intervinieron unos 100.000 metros cuadrados de calles mediante cortes parciales o totales del tránsito vehicular y se peatonalizaron temporalmente gran cantidad de calles e intersecciones³⁴. Otras ciudades que impulsaron medidas semejantes fueron Bahía Blanca, que ensanchó veredas en el centro de la ciudad mediante intervenciones artísticas³⁵; San Miguel de Tucumán, a través de la ampliación de veredas y la peatonalización de ejes céntricos; la ciudad de Salta, con el ‘Plan de Movilidad Sustentable’, que creó nuevas ciclovías y peatonalizó calles³⁶; y la Ciudad de Mendoza, que peatonalizó dos importantes calles céntricas³⁷; entre otras.

Otro tipo de intervención táctica que se replicó a nivel mundial y tuvo gran impacto en las ciudades argentinas es la ampliación del espacio público gastronómico mediante plataformas dedicadas a mesas y sillas, comúnmente conocidos como ‘parklets’ o ‘decks gastronómicos’. Los parklets son estructuras que se colocan sobre la calzada vehicular, junto a la acera, convirtiendo en espacios comunitarios a los espacios de estacionamiento. Suponen una manera costo-efectiva de ganarle espacio al automóvil y ya es posible verlo en gran cantidad de ciudades.

Estas ampliaciones de la acera, suelen incorporar asientos, zonas verdes, soportes para bicicletas, mesas de bares o restaurantes. Su función principal es adaptarse a la demanda insatisfecha de espacio público, en zonas que solían estar destinadas al automóvil (NACTO)³⁸. Ciudades como Rotterdam en los Países Bajos y su proyecto PRKLT, o la Ciudad de Londres, Reino Unido, a través del proyecto Fitz Park, llevan años creando espacios públicos temporales en parklets para que los vecinos, trabajadores y visitantes puedan disfrutar.

La pandemia obligó a las ciudades a repensar sus calles y aceras y puso en evidencia la falta de espacios públicos abiertos para buena parte de la población. El urbanismo táctico resultó ser la herramienta ideal para realizar este cambio de una manera económica, eficaz y rápida.

Mercados, gastronomía y comercios de cercanía

El confinamiento forzado y la prohibición de actividades no esenciales significaron una disminución abrupta de personas circulando en el espacio público. Esto trajo aparejado una reducción súbita y prolongada en los ingresos para gran cantidad de bares y comercios gastronómicos, componentes centrales de la vitalidad urbana y los espacios públicos vibrantes. En ‘Ciudades para la gente’ (2010), Gehl afirma que los cafés con mesas en la vereda son uno de los elementos constitutivos de la vida en el espacio público. Las ciudades se han valido de diferentes estrategias orientadas a la reactivación comercial y al mismo tiempo a un uso seguro del espacio público. Varias ciudades del mundo, y de la Argentina en particular, han visto esto como una oportunidad para impulsar mejoras en el espacio público, fomentando el comercio de proximidad, a expensas del espacio previamente destinado a vehículos particulares.

Por ejemplo, en Bogotá se llevó adelante la estrategia “Bogotá a cielo abierto”, que consistía en la posibilidad de que los locales gastronómicos pudieran disponer de forma temporal, en ciertos horarios, mesas al aire libre y bajo techo. El objetivo de esta iniciativa fue reactivar sectores económicos gastronómicos que habían estado cerrados desde el comienzo de la pandemia. La estrategia permitió reactivar 110.000 empleos, y en una segunda fase incorporó al sector de artesanos³⁹. Con este mismo objetivo, en Vilna, Lituania, se permitió que locales gastronómicos pudieran colocar mesas y atender clientes en plazas, parques y veredas de toda la ciudad, sin cargo. En esta iniciativa

³⁴ <https://www.buenosaires.gob.ar/espaciopublicoehigieneurbana/paisaje-urbano-y-disfrute/areas-peatonales/areas-peatonales-transitorias-y-bares>

³⁵ <http://noticias.bahia.gob.ar/2021/05/04/intervenciones-artisticas-en-calles-y-espacios-de-encuentro/>

³⁶ <http://www.comunidadrse.com.ar/el-gobierno-de-la-ciudad-de-salta-lanza-un-plan-de-movilidad-sustentable/>

³⁷ <https://www.ciudadanodiario.com.ar/la-provincia/mendoza-convierte-a-dos-importantes-calles-en-peatonales>

³⁸ <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/interim-design-strategies/parklets/#footnotes>

³⁹ <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/desarrollo-economico/bogota-cielo-abierto-sigue-reactivando-empleos>

incorporaron un sistema de *vouchers* para que trabajadores del sistema de salud pudieran consumir en restaurantes.

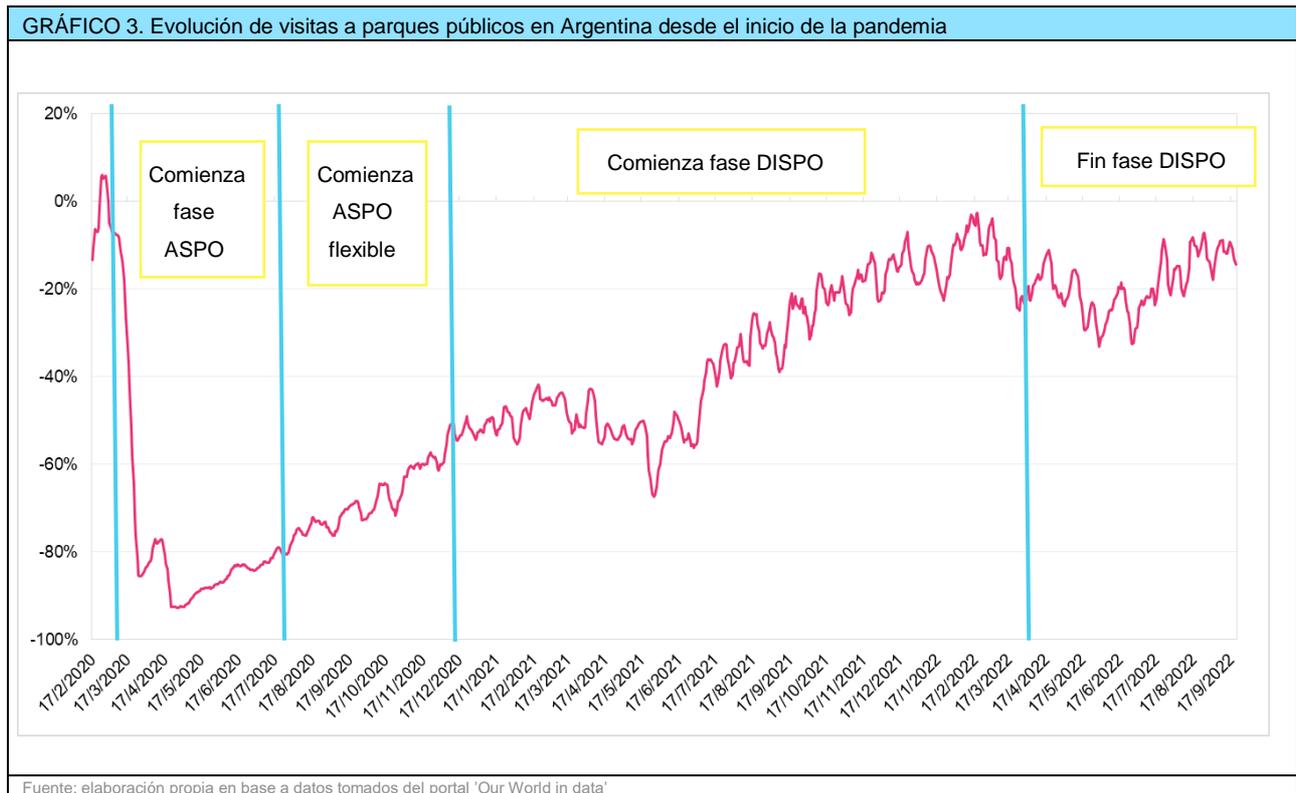
Otra alternativa para promover la reactivación económica y comercial fue la exención al pago de impuesto, especialmente de establecimientos gastronómicos ubicados en espacios públicos. Madrid (España), Montreal (Canadá) y Braga (Portugal) son algunas de las ciudades que implementaron esa medida para aliviar la carga económica de pequeños comercios. Barcelona redujo un 75% el impuesto al uso de espacio público en calles comerciales. De modo similar, ciudades como Nueva York, Tokio y Buenos Aires ofrecieron préstamos a bajo interés para que los comercios pudieran tener liquidez económica, reducir el uso de sus instalaciones o afrontar el pago de salarios respectivamente. Todas estas medidas, además de aumentar el espacio público y reducir la congestión y la probabilidad de contagios, colaboran en la reactivación comercial de locales gastronómicos como paso indispensable hacia la nueva normalidad.

Espacios verdes

La forma y la intensidad en el uso de los espacios verdes fue otro de los grandes cambios que se generaron con la llegada de la pandemia. Frente a la menor posibilidad de contagio al aire libre, la prohibición de reunirse en sitios cerrados y el cierre de los lugares de trabajo o espacios de recreación, las personas encontraron en los espacios verdes públicos un nuevo punto de encuentro. Los parques, plazas, espacios costeros y otros tipos de espacios públicos abiertos se reinventaron y convirtieron en sede de diferentes actividades que antes no se desarrollaban en estos espacios, o lo hacían en una menor medida. Algunos ejemplos son el festejo de cumpleaños u otras celebraciones, entrenamiento físico y clases de todo tipo, mercados itinerantes, ferias vecinales, cines al aire libre y muchas otras actividades sociales e individuales que no solían realizarse en plazas y parques urbanos.

Si bien al principio muchos de los espacios donde estas actividades tuvieron lugar permanecieron cerrados o se prohibió circular en ellos, con el paso del tiempo y la disminución de las restricciones, los gobiernos locales fueron habilitándolos y la ciudadanía encontró nuevos usos y beneficios. Un análisis de los desplazamientos y la presencia en parques y espacios abiertos en más de 48 países mostró que la visita a estos sitios y la demanda de los ciudadanos por parques y espacios verdes han incrementado en comparación a fechas pre pandémicas (Geng, Innes, & Wang, 2021). En el estudio se analizan los datos registrados en los Informes de movilidad de Google para estos países desde febrero de 2020, concluyendo que las restricciones impuestas por los diferentes gobiernos, como la prohibición de reuniones sociales, la limitación de los desplazamientos y el cierre los espacios cerrados, están directamente relacionadas con este aumento en el uso de los espacios abiertos.

En nuestro país también ocurrió esta dinámica. En el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), los desplazamientos a través de espacios verdes públicos mostraban una notable reducción días antes del inicio de las restricciones a la circulación. Sin embargo, a partir de mediados de abril, cuando se registró el pico de menor movilidad, comienza un incremento del movimiento en espacios verdes que se sostuvo en el tiempo. Esto se observa también en el Área Metropolitana de Córdoba, en La Plata y en otras ciudades del país.



Con el correr de las semanas y a medida que sostener el confinamiento estricto se fue haciendo más difícil, los gobiernos locales fueron permitiendo realizar actividad física de manera individual en los espacios públicos abiertos. En la mayoría de las ciudades se establecieron franjas horarias e incluso días concretos para salir, en algunos casos acorde al DNI de cada persona. Con el paso del tiempo y la reducción de medidas, muchas plazas se convirtieron en gimnasios a cielo abierto, siendo el espacio elegido para realizar actividad física de forma grupal o individual.

Esta apropiación del espacio público para el uso privado no estuvo exenta de cierto conflicto en relación a los nuevos usos. Especialmente cuando se trataba de clases y actividades recreativas con gran afluencia de personas como también cumpleaños, reuniones infantiles y otras con actividades con música y volumen elevado. Resulta evidente que el carácter público del espacio abierto favoreció su apropiación, a punto tal que incluso en algunas ciudades era frecuente encontrar plazas o parques 'saturados' o 'caóticos'. Esto puso en evidencia, por un lado, el enorme rol que juegan. También mostró lo necesario que son este tipo de espacios, especialmente cuando la provisión es baja ya que la escasez relativa de espacios verdes públicos se convirtió en congestión y conflicto (Socías & Beraud, 2022). También manifestó la necesidad de encontrar un punto de equilibrio respecto de para qué se usan y hasta qué punto pueden las actividades privadas, especialmente aquellas transaccionales, ser ejercidas en plazas y parques. Y así, evitar, que esto pueda tergiversar el sentido de apropiación y perjudicar la naturaleza de estos espacios (Socías & Beraud, 2022).

El espacio público como oportunidad de intervención

Si bien los desafíos a los que se enfrentan las ciudades tienen causas diferentes, el espacio público puede ser una solución común para varios de ellos. En especial el espacio público verde, cuando es gestionado como infraestructura verde y planificado para generar resiliencia. La infraestructura verde, acompañada de legislación que establezca un marco normativo, puede ser la salida para contener la expansión de la mancha urbana. Las ciudades están creciendo de forma acelerada, producto de un intrincado sistema de actores e intereses del mercado, desarrolladores inmobiliarios, gobiernos y organizaciones no gubernamentales, y pueden valerse de cinturones verdes para frenar su crecimiento extensivo. Esto ya lo han hecho ciudades como Londres, (Reino Unido) Seúl (Corea del Sur), Portland (Oregón, Estados Unidos) o Adelaida (Australia). Esto también ayudaría a aumentar la densidad poblacional, implicando una mejor provisión de servicios públicos urbanos.

También es fundamental añadir vegetación de forma estratégica, dentro de la trama urbana. Esto permitiría enfriar las ciudades y bajar la temperatura ambiente, especialmente en verano. Mejorar el arbolado urbano e incorporar techos y terrazas verdes disminuiría la demanda eléctrica para refrigeración y calefacción. Esto resulta vital en asentamientos informales ya que, al no haber una correcta provisión de infraestructura eléctrica, en ocasiones ni siquiera cuentan con la posibilidad de conectar un dispositivo de refrigeración como un aire acondicionado. Reducir la demanda eléctrica urbana también disminuiría los gases de efecto invernadero que provocan y agravan el fenómeno de cambio climático. La infraestructura verde puede ser la respuesta a buena parte de los desafíos urbanos, particularmente de los relacionados al clima y al ambiente.

Por otro lado, los espacios públicos donde se maximiza la interacción social y económica pueden ser un medio para promover la integración socio-urbana y el desarrollo económico local. Ferias y mercados de calidad logran ambos objetivos al mismo tiempo. Promover su instalación y funcionamiento puede ser una excelente manera de impulsar la economía local.

Es así que el espacio público se configura como una gran oportunidad para mejorar las ciudades y la vida en ellas. Para aprovechar esta oportunidad es indispensable contar con información que permita comprender detalladamente cómo los contextos y tendencias condicionan y afectan al funcionamiento de cada ciudad. Sólo a partir de un análisis robusto de sus características y tensiones será posible arbitrar los medios para promover las políticas adecuadas que aprovechen sus potencialidades y puedan mitigar las complicaciones propias de cada escenario.

Las ciudades y la pandemia de COVID-19 en Argentina

Introducción

La llegada del COVID-19 a la Argentina planteó importantes desafíos de gestión a nivel territorial. Si bien las medidas de contención del COVID-19 adoptadas por el gobierno nacional y diferentes gobiernos subnacionales buscaron frenar la propagación de contagios y evitar el colapso de los sistemas de salud, resultaron en efectos directos en el uso del espacio público y en el comercio de proximidad, afectando economías locales. Los gobiernos se encontraron ante la encrucijada de tener que reactivar el uso del espacio público e impulsar el comercio barrial y al mismo tiempo mantener bajos los contagios. Varios gobiernos locales pudieron afrontar satisfactoriamente este desafío, e incluso en ciertas ocasiones concibieron a la pandemia por COVID-19 como una ventana oportuna para impulsar intervenciones profundas en el espacio público, aprovechando el bajo nivel de circulación. Desde el programa de Ciudades conversamos con funcionarios de cuatro gobiernos subnacionales para conocer en detalle las experiencias de transformación y uso del espacio público y de reactivación comercial en contexto de COVID-19. A continuación se presentan los casos.

Ciudad de Mar del Plata

Conversación con la Subsecretaría de Movilidad Urbana (Secretaría de Gobierno, Municipio de General Pueyrredón).

Referente: Dante Galván, Subsecretario de Movilidad Urbana.

Imágenes provistas por la Subsecretaría de Movilidad Urbana



Cortesía de Subsecretaría de Movilidad Urbana, Secretaría de Gobierno, Municipio de General Pueyrredón.

En la ciudad de Mar del Plata, las necesidades de adaptación impuestas por la pandemia fueron propulsoras de varios cambios, tanto en la movilidad como en el espacio público, en pos de un abordaje más integral y resiliente. Mar del Plata es una ciudad con borde costero que tiene una larga historia de disfrute del espacio público, tanto por parte de la población local, como por las grandes masas de turistas que la visitan cada año. Sin embargo, con la llegada de la pandemia y la necesidad de adoptar medidas para prevenir los contagios, fue necesario realizar transformaciones en las formas en que se utilizan y disfrutan estos espacios.

En relación a la movilidad, al igual que en la mayoría de las ciudades, disminuyó el uso del transporte público hasta niveles cercanos al 5% de lo habitual, priorizando la ciudadanía los modos de transporte individual. En este sentido, la ciudad tomó la oportunidad para impulsar las iniciativas relacionadas con la movilidad activa, tales como la red de ciclovías y los corredores saludables.

La red de ciclovías de esta ciudad está planificada desde 2013, por un equipo conformado por la Universidad de Buenos Aires, FLACSO y la Universidad Nacional de Mar del Plata, y luego validada por la Dirección de Gestión del Plan Maestro, en un proceso participativo con usuarios de bicicleta, para modelizar una estimación de los ejes más demandados. Este trabajo fue reiniciado en diciembre de 2019 mediante el “Programa de Impulso a la Movilidad Activa”, que prevé una red de 79km de ciclovías, para fomentar la movilidad sostenible y mejorar la seguridad vial. En este contexto, la “1era Red de ciclovías” prioriza la vinculación de los espacios públicos (6 de las 7 plazas fundacionales), así como las rutas con alta demanda de viajes hacia oficinas y centros de trabajo, estudio y salud. La necesidad de aumentar la resiliencia del sistema de movilidad durante la pandemia implicó la priorización de ejes viales que conectan los barrios más alejados del centro, por sobre el concepto de red cerrada originalmente contemplado en el Plan Maestro de Transporte y Tránsito. La búsqueda de este proyecto no es recreativa, sino que se orienta a fomentar la movilidad sustentable y la convivencia segura entre los automóviles y las bicicletas. En marzo de 2022, ya se contaba con el proyecto ejecutivo de 11 km de ciclovías, que une seis de las siete Plazas Fundacionales del municipio y se preveía la construcción de las primeras 13 cuadras durante el mes de junio. Las ciclovías están diseñadas en sentido bidireccional, sobre la mano izquierda según el sentido de circulación, con demarcación horizontal amarilla y elementos de separación y señalización de cruces, así como una reducción de velocidad a 30km/h en todos los ejes.

Por su parte, hubo una transformación del espacio público con el objetivo de priorizar espacios de encuentro al aire libre, pudiendo mantener las medidas sanitarias, a la vez que dar un soporte a la reactivación del sector gastronómico. A partir del programa “Comemos Afuera” de la Secretaría de Desarrollo Productivo, lanzado con las primeras aperturas a fines de 2020 en el marco de la DISPO, se reglamentó la posibilidad de que los comercios gastronómicos pudieran disponer del espacio público, con protocolos y permisos, para ampliar el espacio de atención. Así, se constituyeron “corredores gastronómicos” en el centro de la ciudad, en los que la municipalidad habilitó decks que ampliaron los sectores de atención de bares y restaurantes. Si bien estas reformas se realizaron como medida excepcional, actualmente están intentando regularizarlas.



Cortesía de Subsecretaría de Movilidad Urbana, Secretaría de Gobierno, Municipio de General Pueyrredón.

En relación a esta medida, se reestructuró el recorrido de las líneas de colectivo, trasladándolas de las calles céntricas, en pos del desarrollo de ‘zonas calmas’. En este sentido, también se estableció la restricción del tránsito vehicular a partir de una cierta hora de la tarde, para convertir ciertos circuitos en zonas peatonales y así permitir mayor comodidad para más peatones, sin perder el distanciamiento social. Si bien el objetivo de constituir zonas calmas ya estaba previsto, puede considerarse que la situación de pandemia, en la que hubo mucha menos circulación en el centro durante muchos meses, facilitó y aceleró esta transformación, que se espera pueda perdurar. En este contexto, por ejemplo, en la zona del puerto se reasignaron los estacionamientos, para priorizar mayor espacio al aire libre donde ubicar mesas y sillas para locales.

En cuanto a la adecuación de espacios al aire libre en la zona costera, se previó el desarme de 900 carpas para garantizar más espacios libres y gratuitos, aumentando el espacio público y mejorando el distanciamiento social en la playa. También se realizó una puesta en valor del Parque Camet, con trabajos de limpieza en la laguna, extracción de árboles con riesgo de caída, instalación de WiFi entre otras acciones, con el objetivo de mejorar la oferta de servicios en el espacio público. Este espacio formó parte, además, del programa “Comemos Afuera”, que incorporó el establecimiento de carros de comida en ferias fijas e itinerantes, en distintas zonas de la ciudad. Se crearon paseos de *foodtrucks* (camiones de comida) en Avenida Constitución, Parque Camet, Parque Primavera y Sierra de los Padres. Esta medida también buscaba alentar la actividad gastronómica e impulsar nuevos emprendimientos, contemplando medidas sanitarias. El proyecto involucra la colocación de paseos de juegos didácticos recreativos para niños, niñas y adolescentes, la incorporación de escenarios para espectáculos libres y gratuitos, instalación de baños químicos y baños para personas discapacitadas o con movilidad reducida y garantizar al menos un 10% de stands con oferta de comida saludable y opciones aptas para personas celíacas. Además, establece la creación de un Registro Único de Food Trucks, para unificar la información de estos emplazamientos.

Las intervenciones para el calmado de la velocidad se venían impulsando desde la Municipalidad antes de la llegada del COVID, en zonas y/o localizaciones puntuales con altos niveles de siniestralidad. El diseño, basado en el concepto de “calmar el tránsito”, busca priorizar los modos activos, peatones y ciclistas, utilizando modificaciones físicas para que los usuarios, desde su percepción, identifiquen claramente la jerarquía de

cada viario y su riesgo subjetivo sea mayor al objetivo. Desde un enfoque global, “calmar el tránsito” implica, además de una reducción efectiva de la velocidad de circulación, propiciar la disminución de los desplazamientos urbanos en vehículos privados motorizados.

Desde el Observatorio de Seguridad Vial, que depende de la Subsecretaría de Movilidad Urbana, observaron una caída de la siniestralidad al comienzo de la pandemia, pero rápidamente identificaron que ésta se debía a la condición de ASPO. La curva de casos volvió rápidamente a los valores habituales, e incluso identifican mayor agresividad al volante y prepotencia en el tránsito que la observada en la pre-pandemia. Por otro lado, con la Comisión Asesora sobre Seguridad Vial (CASV), donde participan más de 50 instituciones y oficinas municipales que incluyen las asociaciones de familiares de víctimas, se lleva adelante un proceso participativo para trabajar y debatir diferentes proyectos, así como concientizar a la ciudadanía sobre esta problemática. Un ejemplo de esto último es la acción “Me cuido y te cuido”: una actividad lúdica orientada a los niños y las familias, llevada adelante en espacios públicos y escuelas del Partido. En cuanto a la movilidad en el modo masivo, el pliego del Servicio Integrado de Transporte Urbano (SITU), empodera al usuario/a e incorpora una mirada de género donde se contempla la obligación de las concesionarias de contar con choferes mujeres y se prioriza la construcción de corredores e infraestructura seguros, particularmente en los lugares de combinación, con más iluminación, tótems anti-pánico, cámaras, etc.

Desde la Subsecretaría de Movilidad Urbana esperan poder profundizar estas transformaciones, en pos de mejorar las dinámicas de movilidad en la ciudad de Mar del Plata, que la pandemia permitió incorporar pero aún pueden seguir profundizando. Es así que identifican el desafío de hacer el espacio público que propicie la convivencia entre los usuarios de los diferentes modos de desplazamiento, sea más seguro, mejore la eficiencia en torno a la red de transporte y priorice la accesibilidad de peatones y ciclistas.

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Conversación con el Ministerio de Espacio Público e Higiene Urbana.

Referentes: Juan Vacas (Subsecretario de Paisaje Urbano); Cecilia Segal (Directora de Proyectos de Regeneración Urbana, Subsecretaría de Paisaje Urbano); Juan Manuel Fernández (Asesor de Unidad Ministro).

Imágenes provistas por el Ministerio de Espacio Público e Higiene Urbana.

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires fue una de las primeras jurisdicciones en registrar casos de COVID-19. El inicio de la pandemia implicó para el Ministerio de Espacio Público montar prontamente las Unidades Febriles de Urgencia, fijas y móviles, para detectar casos positivos. Esta primera acción de gestión de la pandemia fue precisamente en el espacio público, donde establecieron unidades de testeo en *containers* y camionetas especiales para trabajadores esenciales y personas en situación de riesgo. Funcionó como un adelanto de lo que iba a venir después: la demanda de transformaciones en el espacio público, que a raíz de la propagación del virus pasó a ser el lugar más seguro.

Una vez pasado el tiempo de aislamiento más estricto, una de las acciones principales llevadas adelante por el Gobierno de la Ciudad fue la expansión de las superficies de áreas gastronómicas al aire libre. Para ello, se extendieron sectores en la vereda o la calzada, del mismo ancho de fachada de los locales, con señalización e infraestructura, respetando las distancias recomendadas y contando con puntos de higienización. Algunas de las reformas clave que se promovieron, para brindar mejores servicios, potenciando el uso de espacios abiertos, fueron: la incorporación de cicletteros, calefacción, macetas e iluminación, la generación de espacios con distanciamiento social

para comercios y locales gastronómicos, incluyendo ferias, mercados y zonas gastronómicas, así como la ampliación en espacio de vereda y calzada, ganándole espacio al automóvil. Con esto se buscó incentivar el uso de espacios exteriores para el consumo en locales gastronómicos de forma segura. En esta línea, los locales que no tenían posibilidad de aforo cumpliendo las normativas pudieron pasar a la vereda o también a la calzada, con cortes de tránsito estipulados. Las ferias de la ciudad volvieron a funcionar muy rápidamente, directamente sobre la calzada, e incorporaron medidas de higienización y distanciamiento social.

Para llevar adelante estas transformaciones, generaron una estrategia múltiple: por un



Cortesía de Ministerio de Espacio Público e Higiene Urbana, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

lado, desde el Ministerio de Espacio Público e Higiene Urbana se encargaron de pintar y extender con algunas reformas la demarcación de los bares hacia vereda y calzada, con foco en zonas de elevada concentración gastronómica. A su vez, establecieron parámetros y herramientas autogestivas (fundamentalmente, un manual sencillo de comprender con directrices para las ampliaciones, según la morfología de los espacios) para que los encargados de los locales gastronómicos puedan ocuparse de marcar sus espacios de acuerdo a las nuevas normativas, permitiendo que las intervenciones se distribuyan en toda la ciudad, más allá del alcance de acción del gobierno. Para ello se articuló tanto internamente entre áreas de gobierno y comunas como externamente con agrupaciones de comerciantes y otros actores no gubernamentales. De este modo, pudieron cubrir de manera más eficiente y equitativa toda la ciudad para implementar estos cambios.

A su vez, en la segunda mitad de 2020, con las medidas de DISPO, intervinieron más de 150.000 metros cuadrados de espacio público, volviendo peatonales de manera parcial o total en 108 calles, con el objetivo de ampliar la superficie caminable para garantizar el distanciamiento social, incentivar la permanencia y mejorar la calidad del espacio público, especialmente durante los fines de semana. Para determinar los cortes se basaron en datos de concentración y densidad, tanto de locales como de personas, para definir dónde había que ampliar el acceso y poder cubrir la ciudad de manera equitativa, fomentando la escala barrial. También utilizaron datos de tránsito para identificar calles con margen para hacer reducciones de calzada sin que ello genere complicaciones ni mayor congestión vehicular. En la mayoría de los casos estas intervenciones se realizaron en centros comerciales barriales, y muchas veces los cortes son temporales, entre las 8 y las 20 hs. Algunos ejemplos son el Barrio Chino, el Mercado Juramento y zonas comerciales de Once, Villa del Parque, Liniers, Caballito y el Casco Histórico. Para realizar estos cortes, llevaron adelante pruebas piloto, a partir de las

cuales pudieron establecer qué cortes se adecuaban más a las necesidades locales. Por ejemplo, en Plaza Francia, una vez que comprobaron que el corte realizado no era especialmente aprovechado por los vecinos y vecinas, se decidió desarmarlo. Por el contrario, algunos cortes que comenzaron a funcionar en momentos de mayores contagios, aún hoy se siguen manteniendo, por la excelente recepción que tuvieron por parte de vecinos y comerciantes.

Otras reformas urbanas clave refieren a la expansión de la red de ciclovías y bicisendas. Establecieron nuevas ciclovías sobre las avenidas Córdoba, Corrientes y tramos de Estado de Israel y Ángel Gallardo por un total de 17km. Las características de las vías para



Cortesía de Ministerio de Espacio Público e Higiene Urbana, Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

bicimovilidad se adaptaron a los espacios por los que pasaban, siendo en algunos tramos sobre la calzada (ciclovías) y en otros sobre vereda (bicisendas). El objetivo fue fomentar el uso de la bicicleta como movilidad sostenible y segura, en el contexto del distanciamiento social, a la vez que reducir la demanda de transporte público con el mismo fin. Para la convivencia de estas nuevas ciclovías con la alta circulación de vehículos en las avenidas en cuestión, bajaron la velocidad máxima permitida a 50km por hora. Además, habilitaron el sistema de bicicletas públicas “Ecobicis” de la ciudad en 200 estaciones, con 2 mil bicicletas, privilegiando la apertura de estaciones próximas a Centros de Tránsito.

También, hasta agosto de 2021, se permitió el estacionamiento en calles y avenidas que habitualmente lo tenían prohibido, con el fin de facilitar la utilización de vehículos particulares, en el contexto de un acceso parcial al transporte público, sólo para trabajadores esenciales y personas con permisos especiales de circulación.

Como en otras ciudades, el uso del espacio público para actividades recreativas, deportivas y culturales fue fundamental. En este sentido, los parques se convirtieron en uno de los principales puntos de encuentro, requiriendo un mayor mantenimiento de los espacios para el uso más intensivo que pasaron a tener. También se llevaron adelante iniciativas al aire libre como el programa de “Turismo en Barrios”, que propone circuitos para hacer en bicicleta o a pie en barrios no tradicionales o la creación de los circuitos auto-guiados de “Pedaleando BA” y en octubre de 2020 reabrió sus puertas el Ecoparque, en donde antes funcionaba el Zoológico de Buenos Aires.

Un desafío que identifican desde la Subsecretaría de Paisaje Urbano para el próximo tiempo refiere a cómo generar que los espacios resistan al uso más intensivo que se les está dando, incorporando la dimensión ambiental (por ejemplo, al contemplar qué vegetación poner o qué mobiliario es más adecuado, de forma que sea sustentable y durable). También se plantean el desafío de llevar a zonas no céntricas las transformaciones espaciales, detectando nuevas dinámicas en barrios no tan céntricos, así como la reconversión del microcentro, como también promoviendo la movilidad sustentable y la eliminación de barreras urbanas como los pasos a nivel.

Ciudad de Mendoza

Conversación con Secretaría de Desarrollo Urbano.

Referentes: Juan Manuel Filice (Secretario de Desarrollo Urbano) y equipo.

Imágenes provistas por la Secretaría de Desarrollo Urbano.



Cortesía de Secretaría de Desarrollo Urbano, Gobierno de la Ciudad de Mendoza.

Desde el comienzo de la pandemia, la Ciudad de Mendoza puso en marcha distintas acciones para reactivar el uso y el disfrute del espacio público de una forma cuidada. Desde la Secretaría de Desarrollo Urbano llevaron adelante transformaciones para incentivar la circulación y el uso del espacio al aire libre, al mismo tiempo que promover el desarrollo urbano sostenible, mediante intervenciones de vanguardia en términos ambientales. Revisaron los circuitos de circulación para favorecer los negocios de cercanía y promover una “ciudad de 15 minutos”, de modo que se pudieran evitar traslados innecesarios en transporte público y potenciar el mercado local. Durante las primeras semanas de la fase de ASPO, cuando plazas y parques estaban cerrados, llevaron adelante acciones digitales para que la ciudadanía siga teniendo contacto con los espacios públicos: crearon “Free Walking Tours” virtuales por plazas de la ciudad, así como una visita guiada a una reserva natural, o espectáculos de música online filmados en distintos puntos. Una vez que se pasó a la fase de DISPO, inauguraron circuitos y actividades en espacios públicos, como autocine y la creación de una fuente interactiva de aguas danzantes en la Plaza Independencia, con horarios pautados y protocolos sanitarios.

También se construyó la ciclovía Norte-Sur y un nuevo trayecto de ciclovías y mejoras en el Paseo Alameda y el Paseo Ramos Correa, para alentar el uso de la bicicleta. Estas reformas buscan promover el transporte sustentable y reducir el uso del automóvil, garantizando el distanciamiento social. A pesar de que la ciudad de Mendoza cuenta con veredas anchas, las ciclovías no toman espacio de vereda sino de calzada vehicular

y estacionamiento, ganándole espacio al automóvil. Otra acción clave fue la organización de Mitre Recreativa: la peatonalización de la calle Mitre durante el fin de semana para ampliar el circuito recreativo y deportivo. Además, el Parque del Monte, que se encuentra en las afueras de la ciudad incluye senderos de baja dificultad, pasó a estar en manos de la municipalidad y fue adoptado como parte del circuito recreativo y deportivo para la ciudadanía.

En cuanto a la reactivación comercial, se llevaron adelante cesiones impositivas a comercios que habían estado más afectados por la pandemia, que luego se fueron normalizando, siendo reemplazados por otros programas de incentivos que permanecen hasta hoy. Por ejemplo, Mendoza Activa es un programa provincial que devuelve el 40% de la inversión, a lo que se añade un 10% específico del municipio, para construcción, ampliación, remodelación, refacción y terminación de locales comerciales o de viviendas. Esta medida tuvo una adhesión muy alta. Otra iniciativa clave fue ‘Comprá en la Ciudad’, que buscó fomentar el trabajo emprendedor y favorecer a los comercios locales. Se creó un portal web y se instalaron ferias de emprendedores en distintos puntos de la ciudad, para que puedan volver a trabajar en el espacio público. Otro plan provincial que tuvo buenas repercusiones en la ciudad fue EnLaCe (Entrenamiento Laboral Certificado), para aprendizajes laborales con certificados que mejoren las condiciones de empleabilidad de ciudadanos en situación de desempleo.



Cortesía de Secretaría de Desarrollo Urbano, Gobierno de la Ciudad de Mendoza.

Un eje central de la política urbana de Mendoza en pandemia es el Plan de Reactivación Urbana: un programa que potencia el desarrollo urbano sostenible, promueve una reactivación económica a partir del incentivo a inversiones, a la vez que crea oportunidades de desarrollo inmobiliario y genera fuentes de trabajo asociadas a los nuevos emprendimientos. Esta política se enmarca en el contexto de que el sector de la construcción fue uno de los más afectados al inicio de la pandemia, por las restricciones del ASPO. A mediados de 2022 se estaba invirtiendo en la reconstrucción de 80 mil metros cuadrados de veredas en el microcentro, con la particularidad que utilizaron materiales y colores que tienen más capacidad de reflejar la radiación solar, evitando así la concentración de temperatura y mitigando el “efecto isla urbana de calor”, especialmente en la zona céntrica. Se está trabajando, además, en la mejora del arbolado público, por los servicios ambientales ecosistémicos que este brinda. Sirve, en particular, para bajar la temperatura ambiente y garantizar la sombra necesaria para circular en el espacio público y zonas de espera en mejores condiciones de confort térmico.

En la reactivación laboral y comercial, el modelo en el que se inscribe el Plan fija estándares de construcción sustentable mínimos, que quedan establecidos en el Código

Urbano y de Edificación de la Ciudad, clasifica las obras según sus estrategias de construcción y provee de beneficios a las que demuestren estrategias sustentables. Además, incorpora la creación de un mapa de oportunidades comerciales, que permite orientar las inversiones según oportunidades localizadas. El desarrollo de este plan busca avanzar hacia la compactación y la policentralidad de la capital provincial, de modo que en las distintas partes de la ciudad haya posibilidad de cubrir las necesidades de la ciudadanía, sin tener que trasladarse largas distancias.

Al consultar al equipo de la Secretaría de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Mendoza, manifestaron una gran preocupación por las consecuencias del cambio climático y la necesidad de repensar el espacio público en términos ambientales. Identifican como desafío de la ciudad el contener la expansión de la mancha urbana por sobre el periurbano frutihortícola, buscando aumentar la densidad urbana, con mixtura de usos de los espacios para que sea más eficiente, dinámica, resiliente y mejor adaptada al nuevo contexto climático-ambiental.

Ciudad de Córdoba

Conversación con la Secretaría de Desarrollo Urbano.

Referentes: Ana Mendoza Y Andrea Tumosa (Asesoras).

La ciudad de Córdoba se caracteriza por su trazado extensivo, de muy baja densidad y gran parte de la ciudad está constituida por zonas de viviendas unifamiliares, con patio o jardín. A su vez, el sistema de transporte público consta únicamente de colectivos, con recorridos que abarcan largas distancias, en dirección al centro. La ciudad carece, en muchas zonas, de oferta de comercios y servicios de cercanía, al tiempo que prima el uso del automóvil particular como principal medio de transporte. Además, en los últimos años los espacios públicos se fueron deteriorando, al no haber sido priorizados en la agenda de políticas urbanas.

A partir de este diagnóstico, desde la Secretaría de Desarrollo Urbano reorientaron las políticas en pos de aumentar la densidad de la ciudad y optimizar el uso de infraestructura pública, así como del sistema de transporte. La puesta en valor de espacios públicos y entornos circundantes a los parques fue una acción clave para promover inversiones y redefinir el uso de los espacios. La pandemia resultó ser una oportunidad para transformar el espacio público, al contar con menos movimiento por parte de la población, y tomando la evidencia de que una parte importante de la misma no contaba con espacios al aire libre en los que poder transitar, encontrarse, descansar.

Ya al inicio de la gestión en 2019, el plan de la Secretaría estaba orientado a mejorar el espacio público y frenar la expansión horizontal de la ciudad, apostando a un modelo de ciudad más compacta. Para esto resultaba necesario revitalizar los principales espacios verdes, generando mejoras que inviten a la población a utilizarlas. Llevaron adelante la puesta en valor de Parque Sarmiento y Parque Las Heras, que se encontraban en gran medida descuidados. Además, se estableció la intención de preservar los edificios patrimoniales de las calles de las manzanas fundacionales, declaradas por UNESCO Patrimonio de la Humanidad que aún tienen escala de la época colonial, y que desde hace años venían deteriorándose por la vibración y la contaminación generada por el tránsito, ya que estaban vinculados a la arteria de mayor concentración de transporte público de gran porte del área central.

Aprovechando la ventana de oportunidad que implicaron las medidas de aislamiento y distanciamiento, se aplicaron cambios en relación al tránsito y al transporte en pos de una movilidad más activa y sustentable. Se modificaron los recorridos de los colectivos de la zona céntrica, se ensancharon veredas y se crearon ciclovías, ganándole terreno a los vehículos motorizados. Utilizaron elementos de urbanismo táctico, como pintura y canteros, para generar estas transformaciones de modo costo-efectivo y poder permitir a la ciudadanía rápidamente aprovechar el espacio público, en tiempos en que no era recomendada la concentración de personas en espacios cerrados. Si bien

primero hubo cierta resistencia, se identificó un rápido aprovechamiento de estas transformaciones.

Como en otras ciudades, desde comienzos de la pandemia se habilitó la expansión comercial hacia las veredas y calzadas. Sin embargo, como la ciudad se caracteriza por calles angostas, fue necesario hacer un análisis estratégico de cómo llevarlo adelante, en coordinación con la Dirección de Tránsito, para que estas intervenciones no obstaculizaran los desplazamientos. Una de las reformas clave, en este sentido, fue la creación de supermanzanas: circuitos de agrupaciones de manzanas en las que se cerró el paso al tránsito vehicular, volviéndose peatonales. Estas reformas de la zona céntrica apuntan a la puesta en valor de edificios patrimoniales como los mercados, pero también de sus áreas circundantes, y no sólo en términos de arquitectura sino, por ejemplo, de accesibilidad, nuevos espacios verdes o de gestión de residuos. Cabe destacar que en algunos casos no se inhibió por completo el tránsito sino solamente el transporte público y el tránsito pasante. Esta medida, en conjunto con el ensanchamiento de veredas, llevó a que incluso el tránsito privado prefiera tomar otros caminos. Hoy en día, la intendencia busca consolidar estas transformaciones más allá de la situación excepcional de la pandemia.

Hasta el momento se desarrollaron cuatro supermanzanas. La primera es la de la Plaza de la Intendencia, que abarca la manzana de la Municipalidad, la del Palacio de Justicia, una manzana que es un espacio público de carácter patrimonial y otra que abarca plazas de estacionamiento. Esta supermanzana fue fácilmente asimilada por la población, por lo que animó a que se implementen las siguientes. La segunda fue la supermanzana 27 de abril, alrededor de la Plaza San Martín (manzana fundacional con construcciones jesuíticas), que presentaba una gran complejidad porque requería la eliminación por completo del paso de vehículos. Actualmente, aún se encuentra delimitada con urbanismo táctico, como macetas, equipamiento y bolardos, sin un proyecto consolidado de arquitectura, aunque sí han desarrollado acciones de iluminación, seguridad y mejora del espacio verde. Además, se ha concretado la firma de un acuerdo público-privado con los vecinos y comerciantes del sector, incluyendo monasterios, para llevar adelante la consolidación definitiva del cambio de usos propuesto, con obras concretas de arquitectura.

Las otras dos supermanzanas corresponden al Mercado Norte y al Buen Pastor. La primera fue una experiencia piloto que permitió corregir situaciones en base a la experiencia de su funcionamiento, tales como la delimitación de dársenas de carga y descarga para el mercado o del ancho de las veredas y espacios de circulación. El entorno del Mercado Norte sigue en instancia de urbanismo táctico. La del Buen Pastor, en pleno sector de Barrio Nueva Córdoba, potencia un uso público de esparcimiento que ya era predominante, con la misma búsqueda de ganarle espacio al tránsito vehicular.

Debido al éxito que han tenido en la zona céntrica, la intendencia espera poder implementar más supermanzanas, tanto para ofrecer a la población espacios públicos de mayor calidad, como para generar un impacto positivo en el entorno y en los inmuebles privados y públicos de la zona. En este sentido, la puesta en valor no abarca sólo a los mercados, sino a todos los frentes comerciales del entorno. Además, se tiene en cuenta la conectividad, el equipamiento urbano, la iluminación, la accesibilidad y la seguridad, todo en clave sustentable, incorporando importantes superficies de espacios verdes que reducirán el mapa de calor de las respectivas áreas donde se sitúan.

En el eje del tránsito, al correr las líneas de colectivo del área central, se las reubicó en el perímetro de la misma. Entre las obras de ordenamiento de tránsito se está ejecutando la *boulevardización* de la Avenida Maipú, que contaba originalmente con 6 carriles, continuando con un cantero central que conecta Parque Sarmiento con el río Suquía, conformando un eje de esparcimiento y habilitando conectividad a nivel de transporte público y ciclovías. La refacción apunta a convertir esta avenida en un boulevard, más ordenado en términos de seguridad vial. Esta reforma se enmarca en una

serie de transformaciones que buscan conectar espacios públicos emblemáticos, generadores de viajes, como el eje Parque Sarmiento – Ciudad Universitaria – Costanera, para promover el uso de esos espacios, a partir de facilitar el acceso a los mismos.

La pandemia permitió reacondicionar los espacios públicos de la ciudad de Córdoba, para que pueda mantenerse su uso más allá de la situación de salud pública. Así, se planificó la puesta en valor diversos parques y plazas. Dos obras fundamentales son las de Parque Sarmiento y Parque Las Heras. Para el primero, se diseñó un proyecto a largo plazo y en etapas que incluye obras hidrológicas de desagüe, que resolverán el anegamiento y la contaminación de la laguna Crisol. En cuanto al segundo, se está llevando adelante la primera iniciativa que pretende reformular el carácter vial exclusivo que hoy tiene. La obra vincula el parque al cauce del río Suquía. La avenida costanera que corre junto al río se transforma en un paseo peatonal los fines de semana, mientras que de lunes a viernes funciona como una arteria adicional para descomprimir tránsito vehicular. Esto permitirá evaluar en el tiempo cuestiones de tránsito y de uso de este nuevo pulmón verde, habilitado para el área central y recuperado para el disfrute de toda la ciudadanía. Luego de terminar los trabajos viales, las intervenciones continúan con renovación de luminaria, colocación de juegos infantiles, equipamiento deportivo y una rambla con acceso al río.

La Secretaría busca consolidar estas líneas de acción en el futuro. En particular, consolidando las obras iniciadas para que espacio convertido en público pueda mantenerse, potenciando el disfrute, así como el desarrollo de una ciudad más densa y más sustentable en términos de reducción de calor y eficiencia de servicios. Las obras promueven el uso del transporte público, en detrimento del automóvil privado, para optimizar la infraestructura pública y acortar distancias de traslados. Con estas acciones, esperan poder promover la mixtura de usos de la ciudad, en pos del desarrollo de una ciudad más próxima.

Conclusiones

El espacio público demostró ser un elemento fundamental en la recuperación de las ciudades desde el comienzo de la pandemia de COVID-19. Su función como ordenador del territorio y los beneficios que genera en términos de cohesión e interacción social, de desarrollo económico, de inclusión social, de participación cívica y de beneficios ambientales, hicieron que el espacio público fuera durante la pandemia –y continúe siendo hoy en día– la principal herramienta de transformación y reactivación urbana.

Las calles y veredas, las ferias y los mercados o aquellos espacios públicos que forman parte de la infraestructura verde, tuvieron que adaptarse y reinventarse frente a los desafíos que impuso la pandemia. Muchos de estos cambios y estrategias orientados a la reactivación comercial y, al mismo tiempo, a un uso seguro del espacio público, se llevaron adelante rápidamente, a fin de dar una respuesta rápida a la situación que se atravesaba.

Algunas de las soluciones implementadas para frenar la propagación del virus y para reactivar la vida urbana fueron temporales, como la instalación de centros móviles de testeo o cierres de algunas vías, y otras, en cambio, llegaron para quedarse, como algunas ciclovías, los mercados itinerantes o nuevas zonas peatonales los fines de semana.

Con pequeñas intervenciones o iniciativas de bajo presupuesto y sin la necesidad de crear grandes infraestructuras, se pudieron desarrollar importantes transformaciones en el uso del espacio público, y por lo tanto, de la vida urbana. El urbanismo táctico resultó ser un instrumento de suma utilidad que permitió aportar las soluciones apropiadas en un corto plazo y, generalmente, con bajo presupuesto.

Todas las acciones desarrolladas en el espacio público en tiempos de pandemia, acompañadas con políticas públicas, económicas y sanitarias, fueron claves para que la ciudadanía pudiera volver poco a poco a retomar su vida cotidiana y a apropiarse de los espacios de la ciudad. Todo esto acompañado de nuevos cambios en las vidas diarias de las personas como puede ser optar por usar la bicicleta, hacer celebraciones o deporte en los parques o trabajar desde casa.

La pandemia no sólo puso en evidencia la función primordial que tiene el espacio público en el funcionamiento cotidiano de las ciudades, sino que evidenció muchas de las falencias y desafíos que éstas tienen en términos de diseño y gestión de estos espacios. Ello puede deberse a la insuficiencia espacio público, a un diseño erróneo o incompleto, a una desigual distribución en el territorio, a no poseer aquellos atributos que hacen de un espacio un sitio agradable o, simplemente, al hecho de que los espacios públicos no estén priorizados en la agenda política.

La llegada del COVID-19 evidenció la necesidad de volver a ubicar al espacio público en el centro de la gestión urbana. Resulta indispensable concebir estos espacios de un modo integral en la gestión y planificación de ciudades. Espacios públicos más verdes, más saludables, sostenibles, adaptables, multifuncionales y equitativos. En efecto, espacios públicos que reconfiguren y potencien la manera en la que se vinculan los habitantes entre sí y con la ciudad.

Bibliografía

Borja, J. & Muxí, Z. (2003). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*.

Carvajal, A. & Pabón, J. (2016). Transformación de la superficie terrestre por la actividad humana y su relación con el cambio climático. *Sociedad y Naturaleza*.

Commission for Architecture and the Built Environment. (2007). *Spaceshaper. A User's Guide*.

Cortright, J. (2009). *How Walkability Raises Home Values in U.S. Cities*.

Cui, X. & Graf, H.-F. (2008). *Recent land cover changes in the Tibetan Plateau: A review*. *Climate Change*.

Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington.

Geng, D., Innes, J., & Wang, G. (2021). *Impacts of COVID-19 Pandemic on Urban Park Visitation: a Global Analysis*. *Journal of Forestry Research*.

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. (2009). *Modelo Territorial Buenos Aires 2010-2060*. Buenos Aires: GCBA.

IPCC. (2014). *Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. IPCC.

Jacobs, J. (1961). *Life and Death of Great American Cities*. New York.

Kelbaugh, D. (2019). *The Urban Fix. Resilient Cities in the War Against Climate Change, Heat Islands and Overpopulation*. New York: Routledge.

Kozak, D., Henderson, H., Rotbart, D., & Aradas, R. (2021). Beneficios y desafíos en la implementación de infraestructura azul y verde: una propuesta para la RMBA. En V. G. Dhan Zunino Singh, *Pensar las infraestructuras en Latinoamérica*.

Lanfranchi, G., Cordara, C., Duarte, J. I., Ferlicca, F., Giménez Hutton, T., & Rodríguez, S. (2018). *¿Cómo crecen las ciudades Argentinas? Estudio de la expansión urbana de los 33 grandes aglomerados*. Buenos Aires: CIPPEC.

Leyden, K. (2003). Social Capital and the Built Environment: The Importance of Walkable Neighborhoods. *American Journal of Public Health*.

Libertun, N. & Guerrero, R. (2017). *¿Cuánto cuesta la densificación? La relación entre la densidad y el costo de proveer servicios urbanos básicos en Brasil, Chile, Ecuador y México*. *Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales*.

London Greater Authority. (2011). *Public Life in Private Hands. Managing London's Public Space*. GLA.

McDonald, R. I. (2015). *Conservation for Cities. How to Plan and Build Natural Infrastructure*. Washington: Island Press.

Mell, I. (2019). *Green Infrastructure Planning. Reintegrating Landscape in Urban Planning*. London: Lund Humphries.

National Association of City Transport Officials. (2020). *Calles para la respuesta y recuperación ante la pandemia*. Nueva York: NACTO.

- National Association of City Transportation Officials. (2016). *Guía Global de Diseño de Calles*. Island Press.
- Oke, T. (1987). *Boundary Layer Climates*. Routledge.
- ONU-Hábitat. (2014). *Planeamiento Urbano para Autoridades Locales*. Kenia: ONU HABITAT.
- ONU-Hábitat. (30 de Octubre de 2018). *ONU-Hábitat*. Obtenido de <https://onuhabitat.org.mx/index.php/claves-para-el-espacio-publico>
- Pedernera, S., & Pagani, E. (2009). *Sarmiento, espacio y política: el Parque 3 de Febrero*. Buenos Aires: Dirección General Patrimonio e Instituto Histórico.
- Schlomo, A., Parent, J. C., Daniel, & Blei, A. (2016). *Atlas or Urban Expansion*. Lincoln Institute of Land Policy.
- Schmidt, S., & Németh, J. (2011). The Privatization of Public Space: Modeling and Measuring Publicness. *Environment and Planning B: Planning and Design*.
- Socias, M., & Beraud, M. (22 de Julio de 2022). *La pelea por el espacio público en la pospandemia*. Obtenido de Cenital: <https://cenital.com/la-pelea-por-el-espacio-publico-en-la-pospandemia/>
- Speck, J. (2012). *Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step At A Time*. New York: North Point Press.
- Stone, B. J. (2012). *The City and the Coming Climate. Climate Change in the Places we live*. New York: Cambridge University Press.
- Tella, G. & Amado, J. (2016). *El papel que desempeñan las calles compartidas*.
- Tella, G. & Potocko, A. (2009). Espacios verdes públicos: una delicada articulación entre demanda y posibilidades efectivas. *Mercado y Empresas para Servicios Públicos*.
- Transport for London. (2018). *Travel in London, Report 11*. London: Transport for London.
- UN-HABITAT. (2020). *World Cities Report 2020*. Nairobi: UN-HABITAT.
- UN-Habitat. (2022). *World Cities Report*. Nairobi: UN-Habitat.
- United Nations. (2019). *World Urbanization Prospects: The 2018 Revision*. New York: United Nations.

Acerca del autor y la autora



Las opiniones expresadas en este documento no reflejan necesariamente la posición institucional de CIPPEC en el tema analizado.

Alejandro Sáez Reale

Coordinador Sr del programa de Ciudades

Ingeniero en Producción Agropecuaria (Pontificia Universidad Católica Argentina), magíster en Políticas Públicas (Universidad Torcuato Di Tella) y candidato a magíster en Planificación y Gestión de Ciudades (Universidad de Buenos Aires). Policy Leader Fellow del Instituto Universitario Europeo.

Julia Azpiroz de Achával

Arquitecta (Universidad de Buenos Aires), magíster en Planificación urbana y sostenibilidad (Universidad Politécnica de Cataluña) y actualmente cursando la Especialización en Pensamiento Estratégico Urbano (CIDEU). Técnica en el Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona.

Los autores desean agradecer a Julia Mondini, quien participó en el proceso de selección de casos y a Iliana Pizarro por su revisión y sugerencias, los cuales han aportado a la calidad de este documento.

Para citar este documento:

Sáez Reale, A., Azpiroz de Achával, J. (2022). *Espacio público, COVID-19 y reactivación urbana. Una mirada a dos años del inicio de la pandemia*. Documento de Trabajo N°214. Buenos Aires: CIPPEC.

Por medio de sus publicaciones, CIPPEC aspira a enriquecer el debate público en la Argentina con el objetivo de mejorar el diseño, la implementación y el impacto de las políticas públicas, promover el diálogo democrático y fortalecer las instituciones.

Los Documentos de Trabajo de CIPPEC buscan contribuir al conocimiento sobre un tema, ser una fuente de consulta de investigadores y especialistas, y acortar la brecha entre la producción académica y las decisiones de política pública.

CIPPEC alienta el uso y divulgación de sus documentos sin fines comerciales. Las publicaciones de CIPPEC son gratuitas y se pueden descargar en www.cippec.org

¿QUIÉNES SOMOS?

CIPPEC es una organización independiente, apartidaria y sin fines de lucro que produce conocimiento y ofrece recomendaciones para construir mejores políticas públicas.

¿QUÉ HACEMOS?

CIPPEC propone, apoya, evalúa y visibiliza políticas para el desarrollo con equidad y crecimiento, que anticipen los dilemas del futuro mediante la investigación aplicada, los diálogos abiertos y el acompañamiento a la gestión pública.

¿CÓMO NOS FINANCIAMOS?

CIPPEC promueve la transparencia y la rendición de cuentas en todas las áreas de la función pública y se rige por esos mismos estándares. El financiamiento de CIPPEC está diversificado por sectores: cooperación internacional, empresas, individuos y gobiernos. Los fondos provenientes de gobiernos se mantienen por debajo del 30 por ciento del presupuesto total.

www.cippec.org



@CIPPEC



@CIPPEC



/cippec.org



/cippec