



LA CALLE POST COVID-19: PRÁCTICAS EMERGENTES Y NUEVAS DINÁMICAS URBANAS

Daniel Arturo Guerrero Hernández. Mexicano. dg_arquitectura_@hotmail.com
2281095545. Facultad de Arquitectura de la Universidad Veracruzana. Circuito
Universitario Gonzalo Aguirre Beltrán s/n 91090 Xalapa de Enríquez, Veracruz, México

Fernando Noel Winfield Reyes. Mexicano. carpediem33mx@yahoo.com.mx
2281193830. Facultad de Arquitectura de la Universidad Veracruzana. Circuito
Universitario Gonzalo Aguirre Beltrán s/n 91090 Xalapa de Enríquez, Veracruz, México

Daniel Rolando Martí Capitanachi. Mexicano. marticapitanachi@hotmail.com
2281082603. Facultad de Arquitectura de la Universidad Veracruzana. Circuito
Universitario Gonzalo Aguirre Beltrán s/n 91090 Xalapa de Enríquez, Veracruz, México

RESUMEN

El presente trabajo ha servido de apoyo a una investigación en curso para aproximarse empíricamente a la propuesta de las *cartografías temáticas* para un efectivo distanciamiento físico y social en un pequeño segmento del Centro Histórico de Puebla, pero de ningún modo constituye un resultado definitivo dada la necesidad de profundizar en un número significativo de ejemplos que permitan establecer la recurrencia de las observaciones iniciales. Se trata de un estudio exploratorio a pequeña escala.

Se ofrece una reflexión sobre el regreso a la “nueva normalidad” tras el azote de la pandemia del COVID-19, y la oportunidad que esto representa para dar un salto definitivo hacia lo que podemos denominar “las calles del futuro”.

Se repasan aquí solo algunas de las propuestas emergentes que han planteado la reconfiguración espacial de la calle como punto de partida en el diseño urbano post COVID-19.

Como conclusión se afirma que acaso nos encontramos ante una valiosa oportunidad para transformar nuestras calles tradicionales en *calles completas*. La súbita reconfiguración de las calles podría colaborar también en la consecución de ciudades a escala humana, lo que indudablemente mejoraría la percepción ciudadana en torno a la calle y reforzaría los vínculos afectivos establecidos con ella.

Palabras clave: Calle Completa, post COVID-19, reconfiguración

THE POST COVID-19 STREET: EMERGING PRACTICES AND NEW URBAN DYNAMICS

ABSTRACT

This paper has supported an ongoing investigation to empirically approximate the proposal of "thematic cartographies" for a physical and social distancing in a small segment of the Historic Center of Puebla City, but in no way does it represent a definitive result given the need to develop into a significant number of examples to establish the recurrence of initial observations. This is a small-scale exploratory study.

Recibido: 24-09-20 | Aceptado: 09-09-20



A reflection is offered on the return to the "new normality" after the scourge of the COVID-19 pandemic, and the opportunity that this represents to take a definitive leap towards what we can call "the streets of the future".

Only some of the emerging proposals that have raised the spatial reconfiguration of the street as a starting point in post-COVID-19 urban design are reviewed here.

As a conclusion, it is confirmed that we are facing a valuable opportunity to transform our traditional streets into complete streets. The sudden reconfiguration of the streets could also collaborate in achieving the objective of cities on a human scale, which would undoubtedly improve the citizens' perception of the street, and too reinforce the emotional ties established with it.

Key words: Complete street, post COVID-19, reconfiguration

INTRODUCCIÓN

Resulta evidente que las dinámicas de uso del espacio público están experimentando notables cambios como consecuencia del azote de una pandemia que, con enormes costos y complejidades en su manejo, ha paralizado naciones enteras por un periodo de tiempo todavía ciertamente indefinido.

Este virus, como muchos otros, llegó para quedarse. La Organización Mundial de la Salud (OMS) ya ha señalado que podría tratarse de una enfermedad endémica, alertando que probablemente es cuestión de tiempo para que todos, o la gran mayoría de los que habitamos este planeta, formemos parte de las cifras de esta pandemia que, sin lugar a dudas, será catalogada como la peor de la historia contemporánea.

La transmisión del virus es tan sencilla que puede darse incluso hasta en el contacto social más efímero, y éste ha de producirse inevitablemente en el tan esperado "regreso a la nueva normalidad". Las especulaciones son muchas, de tal suerte que tanto la subjetividad del pensamiento humano como su capacidad crítica han salido a flote, una vez más, en las distintas opiniones en torno a la verdad de la enfermedad de moda. Algunos, con un pensamiento nublado y cierta incredulidad hacia el gobierno y los informes de las autoridades sanitarias, han llegado a afirmar que el COVID-19 no es más que un invento y una cortina de humo más de una élite que, sin pena ni gloria, asfixia hasta la muerte a los sectores poblacionales más vulnerables, aquellos que no tienen forma alguna de afrontar la situación que nos aqueja y salir airosos de ella. Por otro lado, están los que, más conscientes e informados de la realidad que nos atañe, no han dudado ni un segundo de la existencia del virus, y de las terribles consecuencias que éste ha traído consigo. Las imágenes más devastadoras apelan no solo a nuestra imaginación, sino a realidades no necesariamente lejanas.

Esta dualidad de pensamientos y percepciones se ha traducido en una nueva movilidad urbana que ciertamente puede ser desconcertante. De un lado están quienes, temerosos por su vida, salen a la calle a realizar actividades meramente esenciales portando dispositivos de protección, tratando de acatar las recomendaciones sanitarias. Del otro lado aparecen quienes, ya sea por gusto o por necesidad, parecen estar llevando "una vida normal". Solo el tiempo dirá cuál de estas conductas prevalecerá. Mientras tanto, ante tal panorama de incertidumbre, salta a la vista una nueva oportunidad para repensar la manera en que hemos concebido *el espacio urbano-calle* en las ciudades contemporáneas, reflexionar en torno a las posibilidades que éste puede ofrecernos para sobreponernos ante la adversidad, e intentar



que ésta contingencia sanitaria sea el impulso necesario para transformar nuestras calles en mejores espacios.

FIGURA 1. CONDUCTAS Y DINÁMICAS DE USO DEL ESPACIO PÚBLICO POST COVID-19



Ciudadanos en el Zócalo de Puebla; algunos hacen uso de cubrebocas, otros prescinden de él. Fuente: Autoría propia (junio de 2020).

REVALORIZAR LAS CALLES EN TIEMPOS DE CONTINGENCIA

La calle es un ente urbano de mucha relevancia en la planificación de las ciudades, específicamente en cuestiones relativas a la movilidad e imagen urbana. La SEDATU (2018) señala que las calles son la base de todo sistema de movilidad urbana y del desarrollo económico de las ciudades, sin embargo, dicho espacio no siempre se concibe de la misma manera. Ya desde inicios de la década de los años 1980, Anderson (1981) señalaba que las calles poseen muchas connotaciones negativas debido a que no se les ha concedido el valor que merecen.

En la actualidad, las calles y muchos de los espacios públicos de la ciudad han llegado a parecerse lugares típicos, o incluso banales y rutinarios, de tal suerte que han perdido valor en la percepción de las sociedades contemporáneas. No obstante, durante el tiempo que la declaratoria de la Jornada Nacional de Sana Distancia en México (del 23 de marzo al 30 de mayo) ha obligado a la población a permanecer resguardada en casa, o lo menos posible en uso y contacto con ellos, parecen haber resultado bastante atractivos y necesarios nuevamente. Al día de hoy, la realización de actividades comunes como sacar la basura, hacer movimientos bancarios o ir al supermercado, se ha convertido en una especie de *ritual de liberación*, puesto que son los únicos motivos justificados para salir de casa, respirar un poco de aire fresco y ver lo que acontece afuera. Desearíamos retomar nuestras vidas tal y como eran previo a la contingencia, y valoramos ahora más que nunca todos y cada uno de los espacios públicos de nuestro entorno inmediato, de nuestro barrio o de nuestra ciudad, y la libertad que teníamos de gozarlos libre y aparentemente sin restricción alguna, pero, ¿es realmente necesario experimentar un largo periodo de cautiverio para revalorizar todo aquello que se encuentra afuera?



DE LA RECONFIGURACIÓN ESPACIAL DE LAS CALLES: UNA CLAVE DEL REGRESO A LA NUEVA NORMALIDAD

La correcta gestión de los distintos espacios públicos de la ciudad es trascendental para evitar una segunda oleada de contagios de COVID-19 en el regreso a la nueva normalidad, por lo que las altas concentraciones de personas en los sistemas de movilidad urbana representan una gran preocupación tanto para autoridades políticas como planificadores urbanos de distintas ciudades a lo largo y ancho del globo. En distintos países, y de la región de América Latina principalmente, los sistemas de movilidad urbana siguen siendo deficientes en muchos sentidos y representan una problemática urbana multidimensional ciertamente compleja. Se trata de redes de transporte poco funcionales cuya infraestructura continúa favoreciendo los desplazamientos de bienes y personas en vehículos motorizados, de tal suerte que los espacios dedicados a otros modos de transporte son escasos y se encuentran generalmente en malas condiciones.

Los gobiernos de varias ciudades se han propuesto replantear los espacios públicos y los sistemas de movilidad urbana post COVID-19 partiendo de la reconfiguración espacial de las calles, pues se considera que el mejoramiento de la infraestructura urbana dedicada al transporte sustentable podría traducirse en un aumento de peatones, ciclistas y usuarios de otros sistemas de transporte no motorizados, objetivo que ha venido trazándose desde hace al menos un par de décadas, y que al día de hoy resulta imperante de cara al regreso a la nueva normalidad, la cual ha colocado a los medios de transporte público como agentes indeseados de movilidad, por el riesgo que conllevan.

CARTOGRAFÍAS TEMÁTICAS PARA UN EFECTIVO DISTANCIAMIENTO FÍSICO Y SOCIAL

De acuerdo con información del portal de la TYS Magazine (2020), varias ciudades, principalmente europeas y norteamericanas, han comenzado a realizar mapeos urbanos para registrar y categorizar las calles en función del ancho de sus aceras, con la finalidad de reconocer aquéllas en las que el distanciamiento social recomendado por las autoridades sanitarias es menor o mayormente posible. Dicha información está desarrollándose a través de sistemas de información geográfica (SIG) en archivos que presentan los planos de las trazas urbanas con capas de colores y recuadros de información dinámicos que muestran la dimensión de la sección de la acera sobre la que se sitúe el puntero y una etiqueta que indica si las condiciones para el distanciamiento social recomendado son óptimas o no.

El mismo portal hace mención de al menos un par de *cartografías temáticas* que ya se encuentran disponibles para libre consulta en internet: Nueva York y Florencia.

NUEVA YORK

El plano de la ciudad norteamericana, actualmente disponible en el sitio web <https://www.sidewalkwidths.nyc/#13/40.714/-74.005>, clasifica las aceras de los cinco distritos en siete categorías representadas en una escala de colores bastante sugerente. Las tonalidades rojizas se plasman sobre las aceras en las que practicar el distanciamiento social es complicado o imposible, mientras que las azules señalan las aceras más amplias, donde dicho objetivo resulta posible o considerablemente más fácil.



FIGURA 2. CATEGORIZACIÓN DE LAS ACERAS DE NUEVA YORK



Uso de colores para la clasificación de las aceras de Nueva York en función del ancho de su sección. Fuente: Adaptación propia (2020) de la simbología disponible en <https://www.sidewalkwidths.nyc/#13/40.714/-74.005>



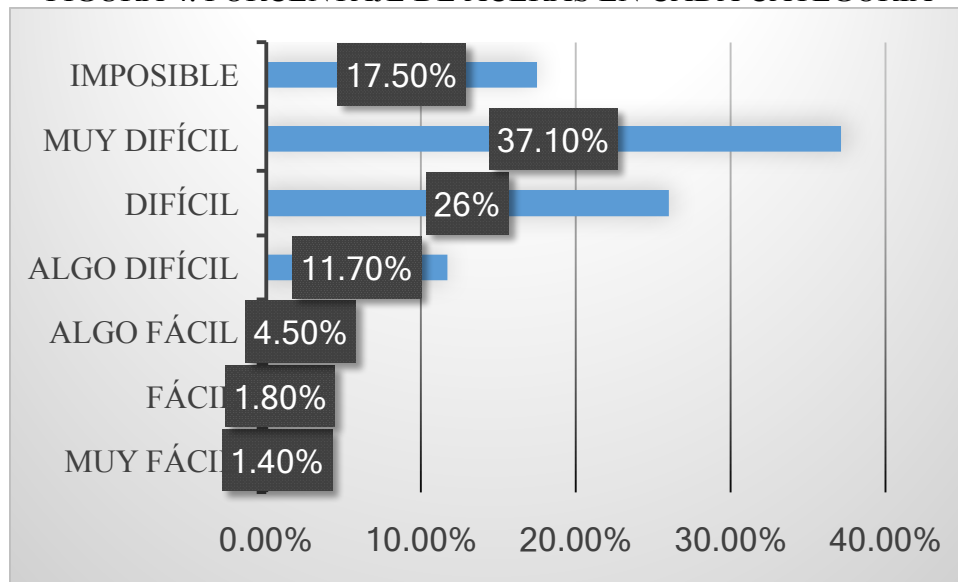
FIGURA 3. TRAZA URBANA DE NUEVA YORK EN SIDEWALKWIDTHS.NYC

Cartografía temática para el distanciamiento físico y social en Nueva York. Fuente: <https://www.sidewalkwidths.nyc/#16.32/40.702477/-74.012389>, 2020

La tabla de porcentajes ofrecida en el sitio web de la cartografía temática revela que en el 92.3% de las aceras de las calles de la ciudad de Nueva York es difícil caminar guardando al menos dos metros de sana distancia con otros peatones para evitar contagios de COVID-19.



FIGURA 4. PORCENTAJE DE ACERAS EN CADA CATEGORÍA



Porcentaje de las aceras en cada una de las categorías. Fuente: Adaptación propia (2020) de la gráfica disponible en <https://www.sidewalkwidths.nyc/#13/40.714/-74.005>

Si bien los criterios de distanciamiento físico y social mínimos establecidos para evitar en medida de lo posible la transmisión masiva del COVID-19 son estrictos incluso para la mayoría de países con infraestructura peatonal eficiente, estas cifras son realmente alarmantes al tratarse de una ciudad perteneciente a un país cuya política en materia urbana ha buscado el mejoramiento de la movilidad peatonal desde finales del siglo pasado. De acuerdo con Moreland-Russell, Eyler & Colleen Barbero (2013), el Congreso de los Estados Unidos aprobó en el año de 1998 la Ley de Equidad de Transporte para el Siglo XXI, en la que se buscaba la expansión y mejoramiento de la infraestructura peatonal y ciclista, y la Agenda Política del Gobierno Nacional para el periodo 2008-2010 hizo un llamado a la planificación y el mejoramiento de las aceras y ciclovías nuevamente. No obstante, McCann (2011) señala que algunas estadísticas del Buró de Transporte han revelado que más de un 25% de los desplazamientos peatonales se realizan de forma insegura en calles sin aceras.

FLORENCIA

Por su parte, el análisis espacial de las aceras de la ciudad italiana es una adaptación de Maurizio Napolitano al trabajo realizado en Nueva York. Es de libre acceso y se encuentra disponible en el sitio web <http://sidewalkwidths.it/#13/43.7731/11.2529>. Ésta versión clasifica las aceras en cinco categorías, y hace uso de una escala de colores muy parecida a la de la base de datos de Nueva York: va de rojo a azul, señalando las partes de la ciudad donde la práctica del distanciamiento social es crítica, u óptima, respectivamente.

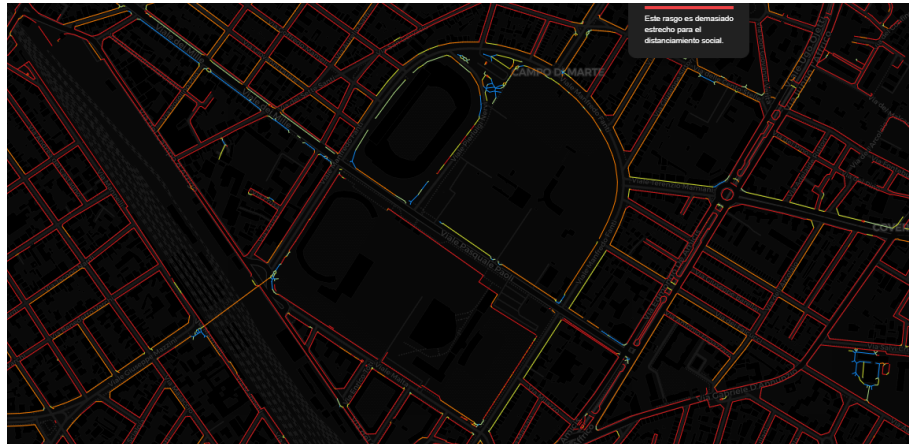


FIGURA 5. CATEGORIZACIÓN DE LAS ACERAS DE FLORENCIA



Uso de colores para la clasificación de las aceras de Florencia en función del ancho de su sección. Fuente: Adaptación propia (2020) de la simbología disponible en <http://sidewalkwidths.it/#16/43.7822/11.2887>

FIGURA 6. TRAZA URBANA DE FLORENCIA EN SIDEWALKSWIDTHS.IT



Cartografía temática para el distanciamiento físico y social en Florencia. Fuente: <http://sidewalkwidths.it/#16/43.7792/11.2832>, 2020

Este archivo cartográfico no presenta una síntesis porcentual que permita conocer de manera puntual cuantas de las aceras de la ciudad son aptas para la efectiva práctica del distanciamiento físico y social, sin embargo, basta dar un recorrido rápido por el plano para reconocer que la capa roja perteneciente a las zonas con secciones de aceras críticas, cubre la traza urbana de Florencia casi en su totalidad.

LA CIUDAD DE PUEBLA: ESBOZO DE UNA PRIMERA APROXIMACIÓN

Partiendo de una investigación en curso en torno a la percepción espacial y emotiva que los ciudadanos de Puebla tienen de la calle a raíz de la transformación morfológica que dicho espacio urbano ha experimentado como consecuencia de la reciente implementación de un modelo de *Calles Completas*, y retomando de forma experimental la iniciativa de aproximarse a las ciudades post-COVID-19 tomando como punto de partida el análisis



espacial de las calles y sus aceras, se realizó un estudio exploratorio que busca, a través de la observación pasiva, analizar el ancho y las características espaciales de las aceras de algunas calles aledañas al Zócalo para reconocer de qué manera éstas podrían estar influyendo sobre las dinámicas de movilidad en el *espacio urbano-calle* a casi veinte días de la finalización de la Jornada Nacional de Sana Distancia emitida por el gobierno federal.

Se propuso una visita a sitio para la realización de un recorrido que permitiera, además del análisis de las características espaciales de las calles y sus aceras, la observación de dos categorías que permiten una primera aproximación empírica a *las conductas y modos de uso del espacio público* post covid-19: el cumplimiento de las medidas de sana distancia y el tipo de actividades desarrolladas en el espacio público.

Dicha visita tuvo lugar durante la tercera semana del mes de junio del año en curso. Las calles recorridas fueron seleccionadas en función de sus características espaciales, buscando en todo momento aquellas que, al ofrecer la infraestructura y las condiciones necesarias para el uso colectivo de diversos modos de transporte, pudiesen llegar a presentar un número considerable de peatones, ciclistas y automovilistas.

Las observaciones parciales no se alejan mucho de lo previsto; pese a que la ciudad de Puebla es una de las más adelantadas de todo el país en cuanto a política pública en materia de movilidad urbana sustentable y espacios inclusivos, la gran mayoría de las calles del Centro Histórico resultan insuficientes para mantener el distanciamiento físico y social recomendado por las autoridades sanitarias, aun cuando ofrecen una infraestructura vial eficiente, inclusiva y funcional.

FIGURA 7. ACERAS EN LA AV. 4 PONIENTE ESQ. CALLE 5 DE MAYO



Pese a que el diseño de algunas calles aledañas al Zócalo de Puebla favorece una movilidad urbana eficiente, el ancho de sus aceras resulta insuficiente para el efectivo cumplimiento del distanciamiento físico y social. Fuente: Autoría propia (junio de 2020).



Por otro lado, durante el transcurso de los recorridos, realizados en distintos días y a distintas horas, pudo apreciarse también que la cantidad de personas haciendo uso del *espacio urbano-calle* está considerablemente reducida en comparación con los flujos previos a la contingencia sanitaria. Pese a que esto pudiera llegar a ser bueno, pues de alguna manera están evitándose las conglomeraciones masivas de gente en los distintos espacios públicos de la ciudad, las conductas de los ciudadanos evidencian cambios en los modos de uso del espacio público. Más allá de la evidente reducción de la presencia de ciudadanos en los distintos espacios públicos de la ciudad con motivo de la actual contingencia sanitaria, es posible apreciar cierta dispersión atípica de la población en la calle. Previo a la contingencia, las actividades realizadas por los usuarios en el espacio público parecían ser más variadas, y desde luego, más sociales. Era común apreciar grupos de personas transitando, charlando o tomando un descanso. Al parecer, eso no va más. Al menos no en el futuro cercano. Quizá resulte aventurado animarse a pensar que el temor al contagio pudiese llegar a acentuar el rechazo y la indiferencia *al otro* (Bauman, 2000), sin embargo, debemos considerar dicha posibilidad como una de las nuevas *conductas* en el espacio público post COVID-19.

FIGURA 8. AV. DON JUAN DE PALAFOX Y MENDOZA



La avenida Don Juan de Palafox y Mendoza, usualmente concurrida, luce prácticamente vacía durante las primeras horas de la mañana. Fuente: Autoría propia (junio de 2020)

Estas observaciones iniciales son susceptibles a una posible reinterpretación subsecuente, de modo que bajo ninguna circunstancia se pretende enunciar resultados determinantes o definitivos. Dada la compleja naturaleza de la situación, y la prontitud de este estudio, se reconoce que es necesario profundizar en un gran número de casos en diversos contextos espaciales para detectar tendencias que permitan corroborar lo que en primera instancia se expone aquí.

Sería oportuno el desarrollo de una cartografía temática para el efectivo distanciamiento físico y social en la ciudad de Puebla, al menos como un ejercicio de aplicación inicial, siguiendo el mismo proceso que los autores de las cartografías temáticas antes mencionadas. Del mismo modo, queda abierta la posibilidad de profundizar en la evolución de las posibles nuevas *conductas de uso* del espacio público post-COVID-19.



Resulta urgente repensar las calles y sus aceras en el diseño urbano del futuro, pues ha quedado más que demostrado que nuestras ciudades no están preparadas para afrontar espacialmente una situación como la que experimentamos en la actualidad. Asimismo, a partir de esto, se observa que es necesaria la reconsideración de las cuestiones relativas a la *antropometría* y a la *proxémica* (Hall, 2019) en la planificación urbana futura, pues al parecer el análisis de los dimensionamientos para las distintas distancias humanas (íntima, personal, social y pública) ha sido relegado a la arquitectura, como si fuese ésta la única disciplina encargada del óptimo diseño de los espacios para el habitar humano.

REESTRUCTURANDO LA CALLE: HACIA NUEVAS DINÁMICAS DE USO Y MOVILIDAD URBANA

Otras de las propuestas emergentes son las guías de intervenciones urbano-arquitectónicas a la configuración espacial de la calle, con la finalidad de modificar sus dinámicas de uso y la movilidad urbana en términos generales. La Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte de la Ciudad (NACTO por sus siglas en inglés) publicó recientemente un documento titulado: “Calles para la respuesta y recuperación ante una pandemia” (NACTO, 2020), en el que expone una compilación detallada de las estrategias de diseño urbano relativo a las calles que han venido surgiendo en ciudades de todo el mundo como respuesta al azote de la pandemia del COVID-19. A través del uso de esquemas, cuadros e ilustraciones muy intuitivas, el documento expone los pasos a seguir para conseguir la transformación, partiendo de la planeación, pasando por el compromiso, el diseño, la implementación y finalizando con el monitoreo. Sin lugar dudas, es un valioso recurso para las administraciones locales, puesto que sienta una base sólida sobre la cual es posible construir un nuevo rumbo.

Este texto comienza afirmando que el rediseño de las calles aparece como la primera estrategia en los planes de defensa contra el rebrote del COVID-19 de muchas ciudades a lo largo y ancho del globo. También señala que es urgente llevar a cabo la reconfiguración de las calles y sus aceras para ofrecer a los ciudadanos un escenario urbano en óptimas condiciones para lograr una reincorporación escolar, laboral y social, segura y exitosa.

Las intervenciones urbano arquitectónicas propuestas en este documento son seis: desarrollar ciclovías, ampliar las aceras, implementar carriles de tránsito, gestionar calles de baja velocidad, construir zonas de carga y descarga, y ofrecer espacios para el consumo de alimentos y convivencia en espacios abiertos. Se trata de cambios substanciales muy puntuales que, de ser aplicados correctamente, servirían como oportunas intervenciones para evitar un rebrote de COVID-19 y mejorarían no solo la calidad de las calles y del espacio público en general, sino también la movilidad urbana, haciendo los desplazamientos más eficientes, seguros y fluidos.

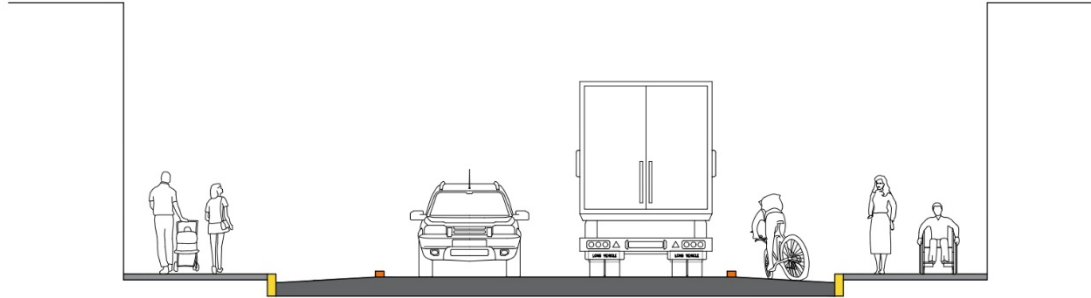
Muchas de las propuestas son de fácil implementación y no son forzosamente permanentes, lo que les otorga un alto grado de versatilidad. Con una buena voluntad política y adecuada participación ciudadana, es posible conseguir los resultados esperados.

En el caso de las ciclovías, la apuesta se dirige hacia la eliminación de los “carriles de estacionamiento” en las calles y avenidas de alto flujo vehicular que conecten espacios abiertos concurridos, para ofrecer en su lugar infraestructura vial y un espacio completamente destinado a la libre circulación en bicicleta. Para esto se requiere la remoción de todas aquellas barreras físicas que impidan la libre circulación, así como una correcta señalización que haga de estos recorridos una experiencia agradable, placentera y sobre todo segura. El



montaje de esta propuesta podría tardar solo algunas horas y su duración podría ser de algunos días o incluso llegar a varios meses.

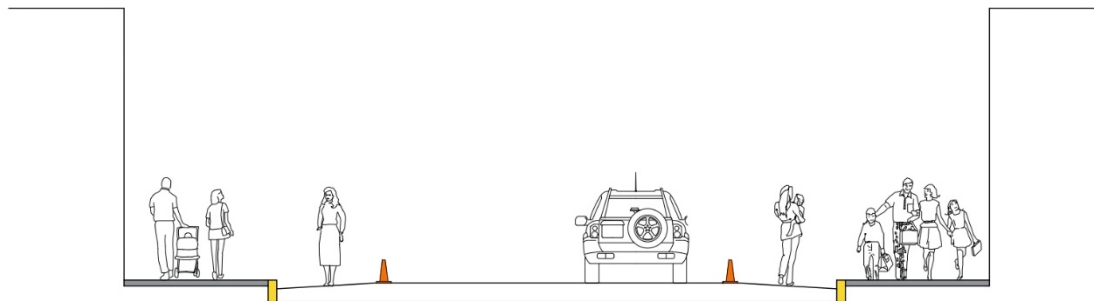
FIGURA 9. DESARROLLO DE CICLOVÍAS



Sección vial de la propuesta del desarrollo de ciclovías. Fuente: Adaptación propia (2020) del esquema disponible en https://nacto.org/wp-content/uploads/2020/06/NACTO_Streets-for-Pandemic-Response-and-Recovery_2020-05-26.pdf

Respecto a la ampliación de las aceras, debería llevarse a cabo en calles largas y muy concurridas, en las que se encuentren ubicados negocios y/o servicios esenciales. Así mismo, se busca su aplicación en aquellas calles cuyas aceras sean demasiado estrechas o estén en malas condiciones. Al igual que en la implementación de ciclovías, bastan solo unas horas para el montaje, también, su duración podría ir desde algunos días hasta varios meses.

FIGURA 10. AMPLIACIÓN DE ACERAS

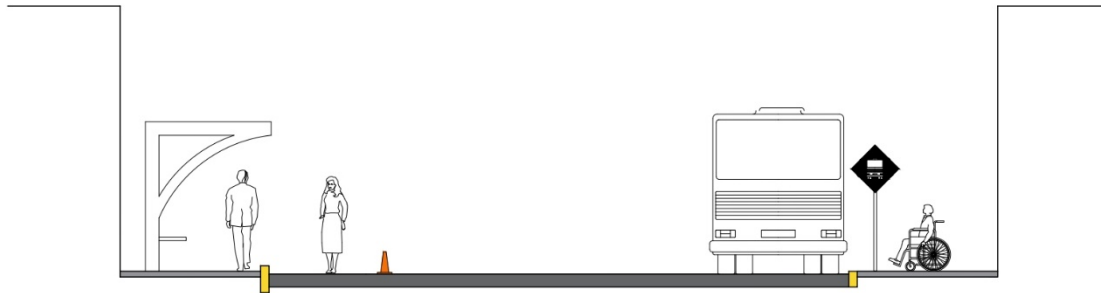


Sección vial de la propuesta de ampliación de aceras. Fuente: Adaptación propia (2020) del esquema disponible en https://nacto.org/wp-content/uploads/2020/06/NACTO_Streets-for-Pandemic-Response-and-Recovery_2020-05-26.pdf

La creación de carriles de tránsito exclusivos para el transporte público busca optimizar la movilidad urbana en general a través de la designación de carriles para el transporte público, el cual por supuesto lleva más personas que los automóviles particulares. Al igual que en la creación de ciclovías, se apuesta por la eliminación de los “carriles de estacionamiento” para extender la acera en aquellas zonas donde se ubican los paraderos de camiones, con la finalidad de no obstruir la circulación peatonal con el mobiliario urbano fijo. En este caso, el tiempo de montaje es más tardado puesto que oscila entre algunos días o semanas, pero su permanencia podría extenderse inclusive hasta los dos o tres años.



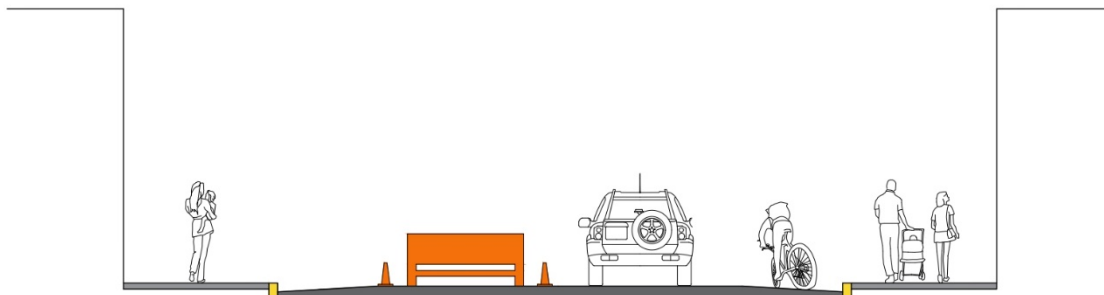
FIGURA 11. IMPLEMENTACIÓN DE CARRILES DE TRÁNSITO



Sección vial de la propuesta de implementación de carriles de tránsito. Fuente: Adaptación propia (2020) del esquema disponible en https://nacto.org/wp-content/uploads/2020/06/NACTO_Streets-for-Pandemic-Response-and-Recovery_2020-05-26.pdf

Ahora bien, para conseguir calles de baja velocidad es necesario reconocer las vialidades de tráfico local moderado, pues se requieren calles con poco volumen de tránsito de vehículos motorizados. Es necesaria la instalación de la señalización pertinente para conseguir solo tráfico local, e instalar barricadas que ayuden a cumplir el objetivo. Este procedimiento podría llevarse a cabo en tan solo una semana y la intervención podría llegar a permanecer varios meses. Como se puede observar, se trata de alternativas con un alto grado de flexibilidad, que pueden además ser revertidas.

FIGURA 12. GESTIÓN DE CALLES DE BAJA VELOCIDAD

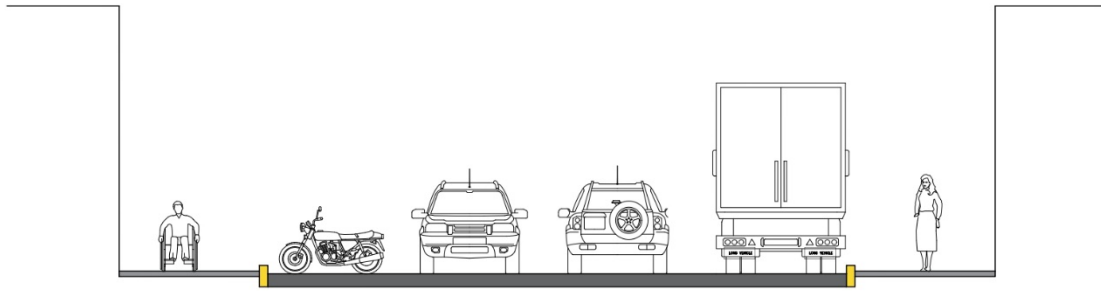


Sección vial de la propuesta de gestión de calles de baja velocidad. Fuente: Adaptación propia (2020) del esquema disponible en https://nacto.org/wp-content/uploads/2020/06/NACTO_Streets-for-Pandemic-Response-and-Recovery_2020-05-26.pdf

La construcción de zonas de carga y descarga es aplicable en aquellas calles donde se ubican establecimientos de primera necesidad tales como las farmacias o tiendas de suministro de productos básicos y alimentos. Esta es una de las propuestas más sencillas, por lo que su montaje tardaría solo algunas horas y podría permanecer por varios meses.



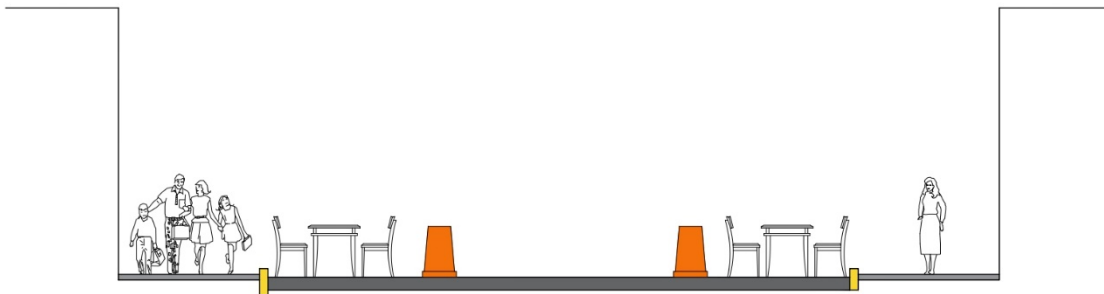
FIGURA 13. CONSTRUCCIÓN DE ZONAS DE CARGA Y DESCARGA



Sección vial de la propuesta de construcción de zonas de carga y descarga. Fuente: Adaptación propia (2020) del esquema disponible en https://nacto.org/wp-content/uploads/2020/06/NACTO_Streets-for-Pandemic-Response-and-Recovery_2020-05-26.pdf

Finalmente, la propuesta de las áreas para el consumo de alimentos y convivencia en espacios abiertos requiere de una previa identificación de las rutas y zonas comerciales donde existe un predominio restaurantero, en las que se si las condiciones espaciales lo permiten, es posible instalar una *calle* o *corredor-comedor*. Los tiempos de montaje y permanencia son de una semana y varios meses respectivamente.

FIGURA 14. ESPACIOS PARA EL CONSUMO DE ALIMENTOS Y CONVIVENCIA EN ESPACIOS ABIERTOS



Sección vial de la propuesta de espacios para el consumo de alimentos y convivencia en espacios abiertos. Fuente: Adaptación propia (2020) del esquema disponible en https://nacto.org/wp-content/uploads/2020/06/NACTO_Streets-for-Pandemic-Response-and-Recovery_2020-05-26.pdf

Sin lugar a dudas, esta contingencia ha tomado por sorpresa al mundo entero, y parece ser que las ciudades contemporáneas no están preparadas para afrontar los complicados desafíos que se aproximan, sin embargo, iniciativas como las señaladas anteriormente, y muchas otras que han venido gestándose día con día desde que todo esto comenzó de modo tan urgente y repentino, han evidenciado la pronta capacidad de respuesta que tenemos como sociedad ante las repentinas adversidades que pudiesen presentarse, así como la ancilar capacidad humana de adaptación y resiliencia.



CALLES COMPLETAS: LA OPORTUNIDAD QUE ESTÁBAMOS ESPERANDO

Las intervenciones urbano arquitectónicas a implementar en las calles y aceras post COVID-19 en casi todas las ciudades del mundo ofrecen la oportunidad que estábamos esperando para dar el salto definitivo de las calles tradicionales a las *calles completas*, definidas como aquellas vialidades cuyo diseño ofrece la infraestructura y los servicios necesarios para integrar de manera segura, en el mismo espacio, varios modos de transporte, tipos de usuarios (en función de sus capacidades físicas) y actividades (National Complete Streets Coalition, s.f.; Litman, 2015). Se trata de un momento histórico en el que nuestras ciudades pueden cambiar de rumbo de una forma definitiva (NACTO, 2020). Como se ha comentado, pese a que las políticas y modelos de calles completas han sido ampliamente difundidas en países de la Unión Europea y Norteamérica, en gran parte de América Latina esta práctica ha comenzado a desarrollarse apenas durante la última década. En definitiva, la implementación de estos modelos es una de las mejores alternativas para la optimización de los sistemas de movilidad urbana y la mitigación de las problemáticas que ésta conlleva, sin embargo, la compleja naturaleza de los procesos de gestión política para conseguirla en cada nivel de gobierno (Moreland-Russell, Eyler, Colleen Barbero, & Walsh, 2013) y la constante creencia de que las transformaciones urbanas requieren una cuantiosa inversión económica han dificultado dicha práctica (Hécate Ingeniería; Paisaje Transversal, 2017). No es fácil transformar una calle tradicional en una *Calle Completa*. La transición es complicada e implica tantos estudios de diagnóstico previos como sean posibles, pues los impactos a la dinámica urbana podrían no ser los esperados. Algunos textos relativos a la implementación de modelos de Calles Completas (SEDATU, s.f.; Hécate Ingeniería & Paisaje Transversal, 2017) recomiendan comenzar dicho proceso partiendo de pequeñas y muy puntuales acciones de urbanismo táctico y/o acupuntura urbana, puesto que, sin una buena voluntad política, pero tampoco sin un margen de participación ciudadana y experimentación práctica, es complicado transformar una calle tradicional en una calle completa sin una buena “justificación a la inversión”. Las propuestas del documento emitido por la NACTO (2020) son a todas luces estrategias para “acompletar la calle”, pues evidencian en todo momento la falta de espacios e infraestructura en las calles actuales. Éste es el momento, la transformación está más que justificada y, de hecho, es de carácter urgente. Está en nuestras manos la posibilidad de materializar todos aquellos objetivos de movilidad y rescate del espacio público que se han venido planteando progresivamente desde hace al menos sesenta años, y no podemos desaprovecharla.

NUEVA CONFIGURACIÓN, NUEVA PERCEPCIÓN

La súbita reconfiguración de las calles contemporáneas como una pronta respuesta al azote de la pandemia del COVID-19 indudablemente traería consigo innumerables cambios tanto en las dinámicas de uso del espacio público como en las percepciones de sus usuarios. Moreno y Roguel (2016) señalan que en la actualidad se experimenta una pérdida del interés por la apropiación del espacio público debido a que éste se percibe como un espacio peligroso e inseguro. La inseguridad en el espacio público tiene muchas manifestaciones, y es particularmente en la calle donde cada persona podría llegar a experimentarla de diferente manera en función de su edad, género, condición física y demás variantes. Mientras que muchos de nosotros preferimos ser precavidos y evitar aquellos lugares públicos donde pudiéramos ser víctimas de un asalto u otro acto delictivo de la misma naturaleza, la inseguridad para una mujer podría traducirse en el sentimiento de vulnerabilidad ante un



posible acoso o ataque sexual, y para un adulto mayor se remite al temor de salir y sufrir una caída o un accidente en la calle. Estas situaciones han devenido una percepción negativa generalizada del espacio público en la ciudadanía, de tal suerte que hemos optado por el rechazo a lo público, desencadenando así varias de las problemáticas del espacio público proclamadas por diversos autores (Winfield-Reyes, 1997).

Desafortunadamente, solventar todas estas situaciones de inseguridad y percepción de inseguridad es una tarea complicada, sin embargo, el mejoramiento y la transformación de espacios urbanos para combatir la pandemia y conseguir una ciudad a escala humana podría mejorar la percepción ciudadana en torno al espacio público y la calle, y reforzar los vínculos afectivos que todo ciudadano experimenta “con alguna u otra parte de su ciudad.” (Lynch, 1984: 9)

REFLEXIONES FINALES

Pese a que el distanciamiento físico en los espacios abiertos es tan importante como en los espacios cerrados, los sistemas de movilidad urbana y la infraestructura peatonal resultan insuficientes para conseguir el objetivo de reducir al máximo los contagios masivos de COVID-19 en los espacios públicos de la ciudad, en el regreso a la nueva normalidad.

Es este momento nos encontramos frente a una excelente oportunidad para repensar y replantear nuestros espacios públicos y nuestras ciudades desde una escala predominantemente humana que resulte lógica y empíricamente razonable. Sería importante aprovechar este tiempo de aislamiento para cuestionarnos sobre cómo hemos venido concibiendo y disfrutando nuestros espacios, aquellos espacios de micro o macro escala diseñados para el habitar humano colectivo. Necesitamos caer en cuenta de que se nos hizo costumbre transitar o permanecer en aquellos sitios que, por experiencia o emotividad, conocemos y reconocemos como una extensión de lo que cálidamente denominamos nuestro hogar y que, cuando parecen limitarse o prohibirse, así sea temporalmente en su uso, nos afectan enormemente.

La brecha está abierta, y es momento de consolidar muchas o varias (dependerá del enfoque) de aquellas propuestas urbanas que se veían lejanas hace apenas unos meses. De nueva cuenta es urgente. Pero también oportuno y necesario. Quizá parezca todavía utópico el intento de mejorar nuestras calles y nuestras ciudades con la parcial sustitución del automóvil de la esfera urbana, aun cuando muchos expertos señalan que eso inevitablemente sucederá en las ciudades del mañana. No sabemos qué tan lejano es ese *mañana*. No lo sabemos, y quizá no nos alcance la vida para saberlo, sin embargo, es necesario imaginar en lo local y hacer lo que esté en nuestras manos para rescatar el valor de nuestros espacios públicos y transformarlos en lugares más habitables, en los que podamos experimentar sensaciones y emociones tan auténticas y vehementes como sea posible.

El diseño urbano como auxiliar en la política sanitaria recobra su importancia al hacer necesaria la toma de decisiones administrativas y financieras para transformar el sistema viario urbano en uno que, además de asegurar el tránsito de personas, bienes y mercancías, lo permita en las condiciones de higiene y accesibilidad necesarias que la nueva normalidad implica.



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Anderson, Stanford. (Comp.). (1981). *Calles. Problemas de estructura y diseño*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S.A.
- Bauman, Zygmunt. (2000). *La modernidad líquida*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica de Argentina S.A.
- Hall, Edward. T. (2019). *La dimensión oculta*. Cd. de Mexico: Siglo XXI.
- Hécate Ingeniería; Paisaje Transversal. (2017). Reinventando la calle: Hacia un modelo de calle completas para ciudades vivas, en Planur-e, pp.1-19.
- Lynch, Kevin. (1984). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S.L.
- Litman, T. (2015). Evaluating complete streets: the value of designing roads for diverse modes, users and activities. Victoria Transport Policy Institute, pp. 1-29.
- McCann, Barbara. (2011). Perspectives from the field. Complete streets and sustainability, en Environmental Practice, pp. 63-64.
- Moreland-Russell, Sarah, Eyler, Amy, Colleen Barbero, J. Aaron & Walsh, Heidi. (2013). Diffusion of Complete Streets Policies Across US Communities, en Journal of Public Health Management & Practice, pp. 89-96.
- NACTO. (21 de Mayo de 2020). Streets for pandemic response & recovery. Obtenido de National Association of City Transportation Officials <https://nacto.org/wp-content/uploads/2020/06/NACTO_Streets-for-Pandemic-Response-and-Recovery_2020-05-26.pdf> [10 de junio de 2020]
- SEDATU. (25 de Abril de 2018). Manual de calles: Diseño vial para ciudades mexicanas. Obtenido de Gobierno de Mexico <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/322621/Manual_de_Calles.pdf> [10 de junio de 2020]
- SEDATU. (s.f.). Calles completas. Obtenido de Plataforma Digital CECI <<http://ceci.itdp.mx/>> [10 de junio de 2020]
- Moreno Toledano, Leonardo Andrés & Roguel Villalba, Erika. Anastacia. (2016). El valor del diseño en la generación de topofilia y su participación como agente de cambio en el espacio público: un acercamiento indisciplinar, en Aplicación del saber: Casos y Experiencias Vol 2. Tabasco: Academia Journals, pp. 2438-2443
- National Complete Streets Coalition (s.f.). Calles Completas. Obtenido de Smart Growth America <<http://old.smartgrowthamerica.org/documents/cs/cs-es-folleto.pdf>> [10 de junio de 2020]
- TYS Magazine. (03 de Mayo de 2020). Las aceras necesitan aceras más anchas. Obtenido de TYS Magazine <<https://www.tysmagazine.com/las-ciudades-necesitan-aceras-mas-anchas/>> [10 de junio de 2020]
- Winfield-Reyes, Fernando Noel. (1997). Privatización del espacio público, en Enlace Arquitectura & Diseño, No. 2, pp. 121-126.