

Distanciamiento social, infraestructura urbana, circulación en medio de la Pandemia.

Fecha: 22/04/2020

Kaderian, Santiago M. (CONICET – UNRN/CITECDE – UBA-Sociales), Barrios García, Gonzalo (CONICET – UNRN/CITECDE – UNQUI/GEACH)

Contactos: santiagok@gmail.com ; gonzaloebarriosgarcia@gmail.com

La pandemia derivada del COVID-19 ha vuelto a poner en escena la cuestión del diseño urbano. El concepto de distanciamiento social, que adquiere actualmente una presencia sorprendente en el lenguaje cotidiano, se traduce en acciones de diseños técnicos y políticos de las grandes urbes (Soja, 2000). En esta presentación relevamos diversas fuentes informativas de la Web referidas a propuestas y medidas para enfrentar a la pandemia y vinculadas al diseño urbano principalmente a la movilidad y transporte. En su selección, ordenamiento y lectura preliminar subyace un diálogo entre el campo de la sociología urbana, el urbanismo y el campo de los estudios CTS.

Muchas de las propuestas que han aparecido en la escena pública señalan la necesidad de , modificar y adaptar las infraestructuras urbanas para aumentar la resiliencia de las ciudades y poder enfrentar problemas que se evalúan como recurrentes en el futuro, por ejemplo nuevas pandemias, pero también problemas como la contaminación urbana o el cambio climático.

Este tipo de medidas comportan diseños equivalentes a los elaborados para una máquina, una herramienta o una tecnología organizacional. El clásico texto CTS “¿Tienen política los artefactos?” de Langdon Winner (1980) pone como principal ejemplo un puente en un parque de Nueva York cuyo diseño no permitía ingresar autobuses que en los años 20’s eran utilizados por las clases populares y bajas. Sin la intención de postular un determinismo político o ideológico éste afamado texto señala la importancia de considerar las implicancias de los diseños en el debate público.

Siguiendo el abordaje de Winner (1980) se puede decir que las ciudades y sus infraestructuras técnicas son sistemas complejos donde se entran decisiones técnicas, políticas y económicas. Las medidas impuestas como respuesta a la pandemia interaccionan complejamente con la miríada de configuraciones urbanas actuales en las diversas ciudades del país.

En la “Pasteurización de Francia” el autor Bruno Latour (1993) muestra otra estrecha relación de la ciencia y tecnología con los fenómenos urbanos. En su análisis advierte que hacia fines del siglo XIX los sanitaristas franceses pierden poder y centralidad con el ascenso de las nuevas tecnologías bacteriológicas. ¿Por qué? En las ciudades ya no era relevante realizar grandes y costosos cambios sociales, higiénicos y urbanísticos, sino hacer a las poblaciones inmunes a la enfermedad. Es interesante el contrapunto entre

esta lectura de Latour y las cuestiones que hoy se desenvuelven en el debate público del Sars-CoV-2. En el panorama actual sin vacunas disponibles a la brevedad, las medidas higiénicas y urbanísticas vuelven a ser protagonistas.

El término de **“distanciamiento social”** se ha impuesto en el ámbito de la circulación de personas junto con otros relacionados con la epidemiología como **“achatar la curva”** de infectados por Sars-Cov-2, virus causante de la enfermedad COVID-19. El Gobierno Nacional, a partir del DNU 297/2020, estableció el Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio. En sus medios oficiales resumió el motivo: **“Reduciendo el contacto, se reducirán las posibilidades de contagio.”**¹

En una reciente entrevista en *The Nation* a la investigadora Sheila Jassanoff se le consultó sobre las diferencias entre las respuestas de los diferentes países y respondió:

“(…) The idea that you have to intervene early, that you have to have draconian restrictions, that you have to not just self-isolate but maintain social distancing—those things have spread every bit as quickly as the epidemic. I had never heard of “social distancing” as a phrase, but now it’s picked up as a term of art across a wide array of places. The public health model has spread rapidly, and one of the reasons is, it was already present. The apparatus was already there: hospitals, the reliance on the kinds of statistics that we’re seeing.”

<https://www.thenation.com/article/society/sheila-jasanoff-interview-coronavirus/>
(6/04/2020)

Diferentes Estados se enfrentan a la pandemia con distintos tipos de medidas y con ellas diferentes tipos de cuarentena: algunas muy estrictas y otras más laxas en lo que respecta a la circulación de personas. El tipo de actividades que son o no permitidas lo determina el Gobierno. Por ejemplo en Argentina se permite realizar compras pero no hacer deportes o actividades de ocio y esparcimiento. Las personas con trabajos esenciales relacionados con logística, comercios específicos, seguridad, salud, altos funcionarios de distintos poderes y medios de comunicación pueden circular libremente con permisos.

Algunas tácticas para abordar el distanciamiento social en notas periodísticas

Se destacan aquí notas periodísticas donde se describen y exponen estrategias tomadas en distintos lugares del mundo:

“Op-Ed: Dear Gov. Cuomo, The Problem Is Crowding, Not ‘Density’!” (06/04/2020)

<https://nyc.streetsblog.org/2020/04/06/op-ed-dear-gov-cuomo-the-problem-is-crowding-not-density/>

¹ <https://www.argentina.gob.ar/coronavirus/aislamiento/motivo> (Visitado 21/04/2020)

Brent Toderian, consultor y planificador de ciudades, refiere en una nota que el concepto de “densidad” ha sido erróneamente tomado como causante de problemas en la organización del aislamiento obligatorio o “*lockdown*” en Nueva York. El consultor alega que la densidad no es el factor que causa mayor cantidad de infecciones, y que partes de Nueva York y otras ciudades densas lidiaron bien con la pandemia, mientras que suburbios y zonas poco densas tuvieron mayor cantidad de infecciones. El autor señala factores más relevantes que en su opinión son: las directivas gubernamentales, el liderazgo o su falta, la estupidez en las decisiones y la pobreza, este último factor como uno de los más graves.

La densidad tendría características positivas: facilidad para caminar, hospitales urbanos y atención rápida, servicios y negocios accesibles caminando. El autor defiende la densidad como concepto que ayudará a proveer soluciones para enfrentar el cambio climático, sin embargo se ha llevado a cabo de mala manera por ejemplo angostando veredas para ampliar calles para automóviles. El problema identificado por el autor es el “amontonamiento” y no la “densidad”. Algunas estrategias propuestas y llevadas a cabo son:

- Cerrar calles para que las personas puedan circular manteniendo “distanciamiento social”
- Generar espacios híper-locales, ordinarios para que la gente no se detenga y amontone, utilizando también parques.
- Planificar esas calles abiertas con posibilidad de hacerlas permanentes a futuro

Sin embargo concluye que de no tomar medidas a largo plazo pueden existir tendencias que empeoren la situación en ciudades densas como resultado de: menos tránsito público, más uso de automóviles, más segregación suburbana, más emisiones, cambio climático acelerado, peor salud pública, más costos de infraestructura y más pandemias.

“World cities turn their streets over to walkers and cyclists” (11/04/2020)

<https://www.theguardian.com/world/2020/apr/11/world-cities-turn-their-streets-over-to-walkers-and-cyclists>

La nota de Laura Leker en *The Guardian*, muestra en un panorama mundial que las calles, avenidas y parques sufrieron transformaciones en el marco de la cuarentena o “*lockdown*” realizado para mantener distanciamiento social y reducir interacciones.

Los problemas con el tráfico de automóviles reducido y el aumento de cantidad de peatones y ciclistas es señalado como una fuente de problemas por el peligro que detenta el aumento de velocidad de los automovilistas.

En resumen, las acciones que se están tomando son: reducir la polución de automóviles, achicar las calles y rutas, disminuir los límites de velocidad, no permitir circulación de autos por calles residenciales, introducir bisisendas de emergencia y expandir las veredas y caminos para peatones. Estas acciones fueron tomadas en ciudades como: Berlín, Vancouver, Ciudad de México, Bogotá, Filadelfia. Y de un modo u otro remiten a acciones tomadas para expandir la capacidad de transportarse a pie y en bicicleta de los peatones de manera organizada con distintos circuitos señalizados. Todo esto se propone en función del distanciamiento social.

“Covid 19 coronavirus: Government to fund extra wide footpaths to maintain 2m distancing (12/04/2020)

https://www.nzherald.co.nz/nz/news/article.cfm?c_id=1&objectid=12324256

La nota de *New Zeland Herald* explica que el Gobierno está recomendando a los municipios mantener dos metros entre las personas. Para esto se están ensanchando las veredas tomando espacio de las calles con señalizaciones tales como conos, pintura y macetas. También con la misma táctica se crean nuevas bisisendas para proveer alternativas al transporte público. La agencia de transporte de Nueva Zelanda se encargaría del 90% de los gastos de estos cambios en las calles e infraestructura urbana.

“Rethinking infrastructure after the pandemic” (06/04/2020)

<https://www.winnipegfreepress.com/special/coronavirus/rethinking-infrastructure-after-the-pandemic-569401272.html>

Al igual que los otros autores, el arquitecto Brent Bellamy de Winnipeg, Canadá afirma que los grandes cambios sociales que sucedieron en pocas semanas hubieran sido vistos como imposibles hace meses atrás. Esto abre una oportunidad según el autor para cambios y reconstrucciones que permitirían a su país: más resiliencia económica, sustentabilidad ambiental, justicia social y salud en la población. Para esto las ciudades son el lugar para realizar estos objetivos.

Al igual que las otras notas se destaca el poco espacio que tiene el peatón y que los efectos de las medidas de distanciamiento social hicieron que esto se acentúe aun más. Además señala que en algunas ciudades del mundo se cierran calles a los autos para que la población pueda tener un momento de luz de sol y aire fresco mientras mantienen distancias uno del otro. La nota remarca que muchas de estas medidas orientadas a la salud pública se pueden tornar permanentes y vitales para la conectividad de la ciudad, es decir, para que los trabajadores lleguen a sus empleos, los estudiantes a sus instituciones y también para la recreación.

El autor señala que en Winnipeg, una ciudad de aproximadamente 800 mil habitantes, se realizan 170000 viajes diarios en bus y que su pérdida implicaría daños económicos,

ambientales y sociales. Esta es la razón por la cual habría que facilitar nueva infraestructura de acceso caminables o en bicicleta.

A diferencia de muchas ciudades del mundo, el autor refiere que Winnipeg poseía un plan a 20 años para el transporte a pie y en bicicleta llamado “*20-year Pedestrian and Cycling Strategy*”. Por último enfatiza que la inversión en este tipo de infraestructuras podría ayudar a la recuperación de la destrucción económica generada en comercios, restaurantes y empresas por las medidas tomadas por la pandemia. Y concluye que estos planes se relacionan con una ciudad más resiliente a los que cambios que se necesitarán por el cambio climático.

En Argentina las propuestas dirigidas a intervenir en el distanciamiento social a través de acciones sobre el transporte, la movilidad de personas y el diseño urbano provienen tanto del ámbito gubernamental como desde la sociedad civil.

***“Tablero de Impacto de Coronavirus (Banco Interamericano de Desarrollo)”
(22/04/2020)***

<https://www.iadb.org/es/topics-effectiveness-improving-lives/coronavirus-impact-dashboard>

El Tablero de Impacto de Coronavirus en el sitio del Banco Interamericano de Desarrollo posee datos sobre la movilidad, el tráfico y el uso del transporte público en principales ciudades americanas. Estas están aportadas por plataformas digitales como Moovit, Veraset y Waze que utilizan bases de datos de diferente tipo, por ejemplo celulares.

La Imagen es un gráfico de Transporte público en Buenos Aires y muestra una reducción del mismo en un 80% al día 20/04 respecto del día 15/01 que se muestra como 0% de reducción.

NOTA: se puede mencionar que muchas de estas tecnologías están siendo debatidas porque en algunos casos pueden avasallar la privacidad de los usuarios.

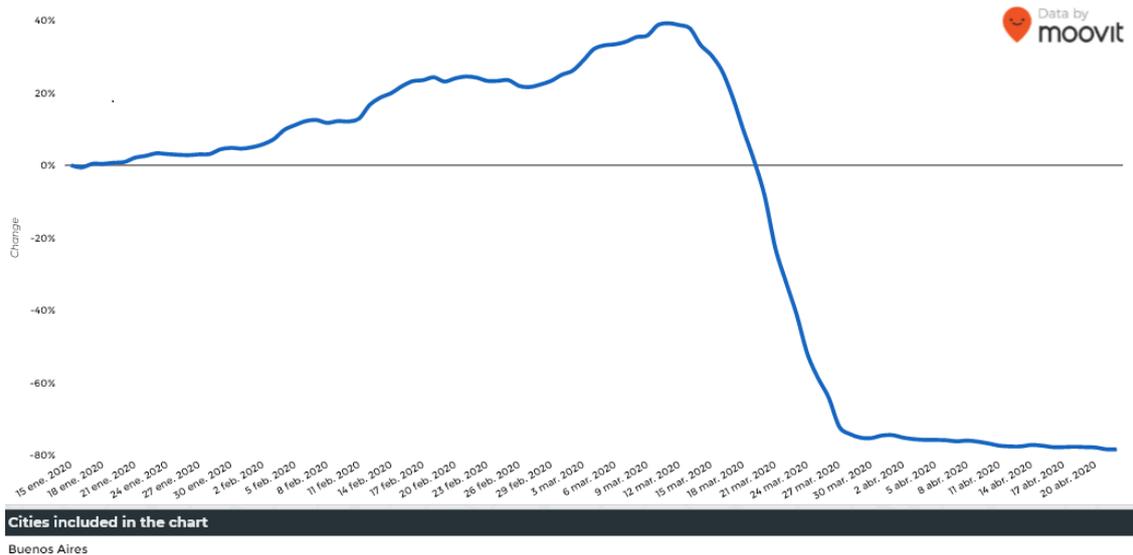


Gráfico 1: Transporte público en Buenos Aires según plataforma Moovit
[https://moovitapp.com/insights/en/Moovit Insights Public Transit Index-countries](https://moovitapp.com/insights/en/Moovit_Insights_Public_Transit_Index-countries) (Visitado 22/04/2020)

“Coronavirus: el gobierno porteño amplía las zonas de circulación y estacionamiento”
 (17/04/2020)

<https://www.perfil.com/noticias/sociedad/coronavirus-el-gobierno-porteno-amplia-las-zonas-de-circulacion-y-estacionamiento-para-desalentar-el-uso-del-colectivo-y-el-subte.phtml>

Según la nota de Perfil el Gobierno porteño alentó a usar el auto individual habilitando estacionamientos y levantando el cobro de parquímetros.

“¿Cómo responde el sector transporte de América Latina al COVID-19?” (26/03/2020)

<https://www.comunicarseweb.com/noticia/como-responde-el-sector-transporte-de-america-latina-al-covid-19>

Un funcionario de la Subsecretaría de Transporte del Gobierno de la Ciudad refiere a que se llevaron a cabo medidas orientadas a desalentar la demanda, a diferencia de lo que se estaba realizando en las congestionadas calles de la Ciudad de Buenos Aires no mucho tiempo atrás. La suspensión de clases, feria judicial y política de trabajo fueron las principales medidas que redujeron el uso de transporte público.

II. DESALENTAR LA DEMANDA

MOTIVOS DE VIAJE EN TRANSPORTE PÚBLICO EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES

TRABAJO (46%)	ESTUDIOS (21%)	TRÁMITES (7,3%)	SALUD (6,3%)	OTROS (19%)
<ul style="list-style-type: none"> - FERIA judicial. - Activar políticas de trabajo remoto y rotación. - Suspender actividades comerciales no esenciales. 	<ul style="list-style-type: none"> - Suspender educación no formal. - Suspensión de educación formal 	<ul style="list-style-type: none"> - Prórroga de los vencimientos (Licencia de Conducir, VTV, CUD). - Suspensión de todos los trámites presenciales. - Flexibilidad para horario bancario. 	<ul style="list-style-type: none"> - Reprogramar turnos de rutina y análisis no esenciales. 	<ul style="list-style-type: none"> - Viajes de acompañantes, tanto de niños como adultos mayores. - Viajes por compras, reducirlos a productos de primera necesidad.

Gráfico 2: Presentación de funcionario de la Ciudad de Buenos Aires. Fuente: <https://www.comunicarseweb.com/noticia/como-responde-el-sector-transporte-de-america-latina-al-covid-19> (Visitado 22/04/2020)

“¡A PEDALEAR! Piden más bicisendas para usar menos el transporte público y combatir el COVID-19” (22/04/2020)

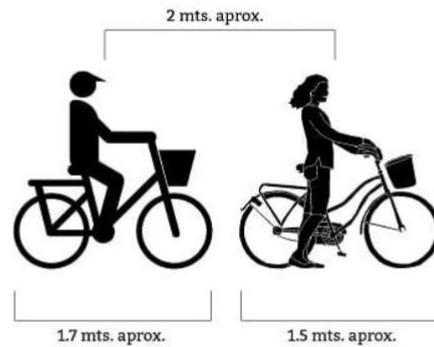
<https://www.0221.com.ar/nota/2020-4-22-18-43-0-piden-mas-bicisendas-para-usar-menos-el-transporte-publico-y-combatir-el-coronavirus-en-la-plata>

La nota informa que el grupo de usuarios de bicicleta “La Plata anda en bici” de la Ciudad de La Plata, Provincia de Buenos Aires, realizó una campaña en el sitio Change.org para crear bicisendas y fomentar el uso de bicicletas en el marco de la Pandemia.

La propuesta de los usuarios surge de su red social Instagram @laplataandaenbici donde piden expandir el Plan Municipal que “nunca se fomentó del todo”: Movete en Bici. Sus argumentos son el distanciamiento social y la descompresión del transporte público, la reducción de la contaminación asociada a enfermedades respiratorias y la reducción de accidentes de tránsito.

Los mismo sucede con otro grupo de usuarios de bicicleta como transporte cuya forma de comunicación es Instagram y Twitter: @bicivilizados.

¡LA BICI TE DA DISTANCIA!



BICIVILIZADOS

Si sos trabajador esencial y tenés el privilegio de trabajar cerca de tu casa, podés liberar espacios en el transporte público usando la bicicleta. De 2 a 7 km es factible moverse en bicicleta.

Gráfico 3: Imagen de Instagram de grupo de usuarios de bicicleta. Véase la nota de la imagen. <https://www.instagram.com/bicivilizados/> (Visitado 22/04/2020)

Reflexiones finales

El distanciamiento social es una estrategia que ha sido tomada por países en todo el mundo para hacer frente a la pandemia de la enfermedad COVID-19 ocasionada por el virus SARS-CoV-2 cuya expansión comenzó a fines de 2019. Las características del virus lo hacen altamente contagioso. Esta agencia o capacidad de actuar del virus interacciona con las configuraciones urbanas, las infraestructuras y las personas que las habitan. El espacio público y los espacios verdes que serían aliados para estrategias de resiliencia frente a una pandemia o incluso frente al cambio climático fueron históricamente negadas en la planificación de las grandes urbes. Hay serias deficiencias en espacio verde “aliado” de las tácticas para el movimiento una vez relajada la cuarentena del aislamiento estricto. El transporte público y privado deberá rediseñarse y esto implicará enfrentar situaciones muy diversas dentro del país.

Bibliografía utilizada:

Latour, B. (1993). *The pasteurization of France*. Harvard University Press.

Soja, E. W. (2000). *Postmetropolis Critical studies of cities and regions*.

Winner, L. (1980). Do artifacts have politics?. *Daedalus*, 121-136.