



Traducción
¿Las ciudades están acabadas?
Project Syndicate

19 de febrero de 2021

Carlo Ratti
Richard Florida¹

Lejos de convertir a las ciudades en obsoletas, como algunos predijeron desde el principio, la pandemia ha desbloqueado un potencial cada vez más amplio para el renacimiento, lo que el economista Joseph Schumpeter llamó la famosa "destrucción creativa" a escala urbana. Las recompensas potenciales son enormes, pero también existen riesgos considerables.

PARÍS - La Rue de Rivoli, un bulevar que atraviesa el corazón de París, se ha desarrollado a trompicones. Napoleón Bonaparte inició la construcción en 1802, después de años de planificación y debate, pero el trabajo se estancó tras la abdicación del emperador en 1814. El bulevar permaneció en el limbo hasta que otro hombre fuerte militar, Napoleón III, completó el proyecto en la década de 1850. El siglo siguiente, la construcción comenzó de nuevo, esta vez para acomodar automóviles. Pero la primavera pasada, la Rue de Rivoli experimentó su transformación más rápida hasta el momento.

Con el tráfico de París sometido por el confinamiento del COVID-19, la alcaldesa Anne Hidalgo decidió el 30 de abril cerrar la carretera de casi dos millas de largo a los automóviles, a fin de crear más espacio para peatones y ciclistas. Los trabajadores repintaron la carretera y transformaron una arteria importante en el centro de París, hogar del museo del Louvre de renombre mundial, prácticamente de la noche a la mañana.

No fue solo la Rue de Rivoli. Utilizando solo pintura y marcadores atornillados, casi 100 millas de carreteras parisinas se reasignaron temporalmente a los ciclistas en los primeros meses de la pandemia, una revolución en la reprogramación urbana. Más tarde se anunció que los cambios serían permanentes.

El ejemplo parisino destaca hasta qué punto la pandemia ha acelerado el ritmo de la innovación urbana, comprimiendo lo que habría llevado años a meses o incluso semanas. Más allá de resaltar las fallas en los sistemas urbanos prepandémicos, como los altos niveles de contaminación, ha permitido a los líderes de la ciudad evitar la engorrosa burocracia y responder de manera mucho más eficiente a las necesidades de las personas y las empresas.

Esas necesidades están cambiando rápidamente. Uno de los cambios más discutidos se relaciona con la separación del hogar y el trabajo. En los primeros días de la urbanización, la gente caminaba al trabajo. Posteriormente, empezaron a utilizar el transporte público. Fue solo

¹ Carlo Ratti, es cofundador de la oficina internacional de diseño e innovación Carlo Ratti Associati, es director del Senseable City Lab del MIT. Richard Florida es profesor universitario en la Escuela de Ciudades de la Universidad de Toronto y en la Escuela de Administración Rotman.



después de la Segunda Guerra Mundial y el auge de la suburbanización que la gente comenzó a conducir automóviles desde sus hogares hasta los complejos de fábricas gigantes y torres de oficinas.

Durante la pandemia, el trabajo remoto se ha convertido en la regla en muchas industrias, y muchas empresas planean mantenerlo así, al menos en gran medida. Esta reintegración del trabajo y el hogar amenaza uno de los últimos vestigios que quedan de la era industrial: los distritos comerciales centrales que empaquetan y apilan a los trabajadores de oficina en los rascacielos.

Dado que es poco probable que muchos trabajadores regresen a sus cubículos, las viejas torres de oficinas pueden transformarse en viviendas asequibles muy necesarias después de la pandemia. Los distritos comerciales unidimensionales podrían convertirse en barrios vibrantes.

Las actividades no laborales también se han transformado. La gastronomía, el entretenimiento y el fitness se han trasladado cada vez más al aire libre, ocupando un espacio que solía estar designado para automóviles. Entonces, al igual que con los carriles para bicicletas en París, la pandemia está creando prototipos para una ciudad centrada en el ser humano permanentemente posterior al automóvil.

De hecho, los cambios en París son parte de un plan más amplio para crear una "ciudad de 15 minutos" (ville du quart d'heure), donde las actividades diarias centrales, incluido el trabajo, el aprendizaje y las compras, se pueden llevar a cabo solo una vez. a pie o en bicicleta desde casa.

Así que, lejos de dejar obsoletas a las ciudades, como algunos predijeron desde el principio, la pandemia ha desbloqueado un potencial cada vez más amplio para el renacimiento, lo que el economista Joseph Schumpeter llamó la famosa "destrucción creativa" a escala urbana. La crisis dejó a los gobiernos con pocas opciones más que adoptar un enfoque acelerado de prueba y error. Las extraordinarias innovaciones en peatonalización, viviendas asequibles y zonificación dinámica que han surgido destacan el poder de los circuitos de retroalimentación positiva.

No obstante, un enfoque schumpeteriano es fundamentalmente experimental, e incluso los experimentos mejor diseñados a veces fallan. Además, los costes de esos fallos no se soportan por igual: los que tienen menos influencia tienden a sufrir más. La pandemia del COVID-19, por ejemplo, ha afectado de manera desproporcionada a los pobres y vulnerables.

En esta nueva era de innovación urbana, los líderes deben tener mucho cuidado para minimizar los riesgos y redistribuir los beneficios hacia los grupos desfavorecidos y vulnerables. Eso significa, ante todo, escucharlos. El movimiento Black Lives Matter en los Estados Unidos es un poderoso ejemplo de un grupo desfavorecido que exige ser escuchado. Los líderes de todas partes deben prestar atención y abordar las divisiones raciales y de clase de frente. El diseño urbano es fundamental para cualquier estrategia de este tipo.



Para respaldar este proceso, y ayudar a mantener la flexibilidad y la velocidad en la innovación urbana después de la pandemia, los líderes deben considerar la creación de plataformas digitales participativas que permitan a los residentes comunicar sus necesidades. Esto podría alentar políticas que mejoren la calidad de vida en las ciudades, especialmente en los vecindarios desfavorecidos, incluso limitando tendencias problemáticas como el aumento de la contaminación y la gentrificación. Solo con un enfoque ágil e inclusivo podemos aprovechar esta oportunidad única en un siglo o, más bien, cumplir con nuestra obligación urgente de "reconstruir mejor".

Un paseo por la Rue de Rivoli hoy no revela nada de la desolación y el aburrimiento que hemos llegado a esperar en las calles de la ciudad durante la pandemia. En cambio, el bulevar histórico está lleno de parisinos enmascarados, que se acercan a toda velocidad en bicicletas, scooters, bicicletas eléctricas y patines en línea, o hacen una pausa para tomar un café en cafés y restaurantes. Se ha revivido una calle amortiguada por la pandemia. Con una planificación cuidadosa, experimentación audaz y suerte, tales transformaciones pueden ser solo el comienzo para las ciudades de todo el mundo.