



Más jardines y tiendas de barrio, menos autopistas y oficinas

# En camino a la ciudad poscovid

Por Simon Kuper

Éste ha sido el año con más cambios urbanos en décadas. Muchas ciudades se han rehecho en la pandemia, con ciclovías, o convirtiendo de la noche a la mañana, plazas de estacionamiento en terrazas de cafetería. Las oficinas se han vaciado y las tiendas han cerrado, algunas para siempre. La ciudad —con 10 mil años de antigüedad— obviamente no va a morir, pero está evolucionando a marcha forzada.

Hay limitaciones para el cambio. La mayor parte de la infraestructura urbana del mañana ya existe, pero en lugares incorrectos. Muchas ciudades carecen de fondos para innovar, pues la pandemia ha arrasado con fuentes de ingresos como los impuestos y las tarifas del metro. Sin embargo, existe un camino claro y realista hacia una ciudad mejor: una que sea más verde, más barata, más feliz, más sana, más igualitaria y productiva, y menos contaminada y solitaria.

El cambio básico necesario es obvio: hay que quitarle espacio a los autos, las oficinas y las tiendas y dárselos a la vivienda asequible, la comunidad y la naturaleza. La ciudad del futuro puede parecerse más a la del pasado, pero más limpia: bicicletas, granjas y trabajo en casa como en el siglo XVIII y no autos voladores.

He intentado extraer las mejores ide-

Un año de pandemia ha dejado al descubierto los defectos de nuestras grandes metrópolis. Aquí hay unas sugerencias para hacerlas más sanas, baratas y felices.

as para la ciudad poscovid, centrándome en las megápolis de países ricos, como Londres, Nueva York y París. Las ciudades del mundo en desarrollo tienen problemas diferentes, pero gran parte de lo que sigue se aplica también a ellas.

**La oficina**

Tras un año de debate hay consenso en que la oficina se reducirá, pero no desaparecerá. El objetivo de vivir en una ciudad sucia, cara y superpoblada es conocer gente e intercambiar bienes e ideas. Muchas oficinas seguirán siendo centros de intercambio de ideas.

Pero los trabajadores urbanos del conocimiento pueden seguir laborando desde casa la mayor parte del tiempo. La mayoría quiere hacerlo. En una encuesta a empleados británicos que trabajaron en casa en el confinamiento, el 88% quiere seguir haciéndolo, según Alan Felstead,

de la Universidad de Cardiff, y Darja Reuschke, de la Universidad de Southampton. En un sondeo de McKinsey, cuatro de cada cinco encuestados dijeron que disfrutaban trabajando en casa.

Eliminar los desplazamientos diarios —y los gastos en auto, tintorería y almuerzos en la oficina— les daría a los empleados tiempo y un alza salarial de facto. Algunos podrían abandonar las grandes ciudades para vivir más barato en otros lugares: puede que hayamos encontrado accidentalmente la fórmula mágica para trasladar los buenos empleos al interior, e incluso para sanar la división política entre el campo y la ciudad.

En el futuro, los trabajadores pueden ir a la oficina una o dos veces por semana para reunirse con colegas y clientes. Eso les permitiría a las compañías reducir o cerrar oficinas: las reuniones semanales de los equipos podrían celebrarse con un desayuno en una cafetería o en un espacio alquilado. Algunas empresas podrían reunir al personal durante un par de días al mes en una casa de campo o un resort: Sería más bonito y más barato que un arriendo permanente en el centro.

Así, los trabajadores tendrían lo mejor de ambos mundos: la alquimia de las reuniones presenciales más la flexibilidad para ayudar en la crianza de los hijos o el cuidado del hogar. Las ciudades obtendrían un aire más limpio y reducirían las

emisiones de carbono. Las compañías que mantuvieran todo su espacio de oficinas previo a la pandemia podrían perder ante rivales más ajustados que hayan dejado de pagar alquiler y mantenimiento.

Los distritos comerciales centrales pueden seguir dedicados a las oficinas. Conforme bajan los arriendos, las compañías que antes no podían permitirse estas ubicaciones privilegiadas podrían trasladarse allí. Y los edificios de oficinas situados en lugares de alto riesgo podrían convertirse en viviendas, al igual que las fábricas abandonadas se convirtieron en "lofts" en la década de 1980.

Esta conversión es "totalmente factible", aunque las viviendas suelen requerir una distribución más compleja de accesos como las tuberías y escaleras, dice Stephen Barrett, socio del despacho de arquitectos Rogers Stirk Harbour. La conversión también es más ecológica que la demolición de edificios antiguos y la construcción de nuevos.

Los perdedores de este cambio serán los propietarios de inmuebles comerciales y sus bancos. Los ganadores serán sus antiguos inquilinos corporativos, los trabajadores de oficina y el planeta.

**Vecindarios**

Muchos habitantes de la ciudad no pueden trabajar en sus estrechos hogares. Algunos alquilarán espacios flexibles de

trabajo cooperativo en sus calles comerciales locales, a menudo con subvenciones de sus empleadores. Los vendedores de sándwiches, limpiadores y entrenadores personales que antes atendían a los trabajadores del centro tendrán que desplazarse ahora a estos barrios.

Trabajar desde casa borrará la división del siglo XX entre barrios residenciales y de oficinas. El sueño de la clase media de la posguerra era tener un gran auto frente a una casa suburbana. Ahora es una vivienda multifamiliar y buenos restaurantes en vecindarios de uso mixto. Pero para fomentar el cambio, las ciudades deben deshacerse de las antiguas leyes de zonificación que especifican usos únicos para edificios o barrios de casas.

La madre del urbanismo, Jane Jacobs, autora de Muerte y Vida de las Grandes Ciudades (1961), se habría alegrado. Sostuvo que todo vecindario necesita usos múltiples, en parte para que pueda funcionar las 24 horas del día. "En las calles citadinas exitosas, la gente debe aparecer en diferentes momentos". Su propia Greenwich Village era el ideal. A cualquier hora había gente: niños jugando, papás comprando, oficinistas almorzando, personas en los bares por la noche.

Todos esos "ojos en la calle" reducen la delincuencia, explicó Jacobs. Los barrios de uso mixto también fomentan la confianza, pues los vecinos se conocen entre sí (aunque sólo sea de vista) desde aceras, cafeterías y mercados. "La ausencia de esta confianza es un desastre", dijo, y lo vio en los distritos comerciales y los suburbios.

Una vez que las personas pasen todo el día en sus vecindarios, pueden pasar en el espacio de una hora de trabajar a comprar y a cuidar a los niños. Sería una "integración de la vida laboral y familiar" en lugar de un "equilibrio", según palabras de Mary Daly, presidenta del Banco de la Reserva Federal de San Francisco.

Sería como vivir en un pueblo dentro de una ciudad global, dice Elizabeth Farrelly, autora de "Killing Sydney". Los lugareños podrían recorrer sus barrios a pie o en bicicleta, sustituyendo la contaminación por el ejercicio. Sin autos, se podrían convertir autopistas en calles seguras para jugar, dándole autonomía a padres e hijos.

El nuevo eslogan urbano — acuñado por Carlos Moreno, de la Universidad de la Sorbona de París — es "la ciudad de los 15 minutos", donde toda la vida está al alcance de la mano y los espacios se utilizan sin parar. Por ejemplo, París y Nueva York abren cada vez más los patios de las escuelas cuando están cerradas. Muchos espacios se volverán adaptables: una oficina en el día, un club juvenil por la noche.

**Movilidad**

Los habitantes de las ciudades estamos tan acostumbrados a los autos estacionados que rara vez nos damos cuenta de cuánto espacio ocupan. Un lugar de estacionamiento (por el que los conductores pagan menos de su valor real, y a veces

nada) es un activo que se deprecia y que permanece inactivos alrededor del 98% del tiempo, señala Ross Douglas, organizador de la Cumbre de Movilidad Urbana.

Sin embargo, ese lugar tiene innumerables usos alternativos. Las ciudades podrían convertirlo en un lugar de estacionamiento para varias bicicletas o patinetas eléctricas. Podría convertirse en un espacio para una mesa de ping-pong, un huerto, una cafetería o un microparque al que los niños podrían acudir, sin necesidad de cruzar la calle. Entonces la gente utilizaría el espacio para el objetivo principal de las ciudades: conocer a otros.

El auto eléctrico no es el futuro de las ciudades densas, dice Douglas. Califica a las bicicletas eléctricas como una "solución increíblemente práctica, completamente infravalorada". Éstas se vendieron cinco veces más que los autos en Europa en 2019, y luego se volvieron inmensamente populares durante la pandemia.

Una bici eléctrica decente cuesta algo así como cinco semanas de propiedad de un auto en el Reino Unido, según lo calcula LeasePlan Corporation. A una cómoda velocidad de 24 km/h, puede ir desde barrios en las afueras al centro en media hora y puede llevar a un niño o dos y 25 kg de carga. Las calles de antes del siglo XX se construyeron para una criatura de tamaño parecido a una bicicleta: el caballo.

París está ejecutando actualmente un proyecto de 42 mil millones de euros para construir nuevas líneas de metro y 68 estaciones en los suburbios. Quizás por un tercio de ese precio, podría darles una bicicleta eléctrica a sus 12 millones de habitantes y prestarle una gratis a cada turista.

El reciente aumento en las entregas urbanas ha traído consigo una plaga de camiones estacionados en doble fila. Los usuarios de los camiones rara vez pagan por el espacio vial que usan. Una vez que la mayoría de los autos sean expulsados, las ciudades podrían alquilar sus lugares de estacionamiento restantes a los vehículos de reparto, incluyendo cada vez más bicicletas de carga.

**Tiendas**

Ya antes de la pandemia, las ciudades tenían demasiadas tiendas, una reliquia de la era preinternet. Muchas están desapareciendo, especialmente los grandes almacenes y las tiendas anodinas de áreas suburbanas. Las que sobrevivan pueden convertirse en salas de exposición y mini-almacenes, cuyo propósito sea tener clientes de largo plazo (y sus datos) en vez de ventas inmediatas, afirma Michael Ross, de la consultoría de comercio minorista DynamicAction. Las tiendas en lugares caros podrían alquilarse por corto tiempo a inquilinos emergentes, como minoristas que lancen colecciones.

La desaparición del comercio minorista perjudicará a los propietarios, a los municipios (cuyos ingresos se verán afectados) y a los dependientes. Los ganadores serán los residentes que puedan mu-



El cambio necesario es obvio: hay que quitarle espacio a los autos, las oficinas y las tiendas y dárselos a la vivienda asequible, la comunidad y la naturaleza"

darse a las antiguas tiendas. Los moribundos centros comerciales podrían convertirse en viviendas para personas mayores con áreas de comida mejoradas. Los restaurantes y bares —lugares de encuentro por excelencia— tienen un gran futuro.

**Viviendas**

Las grandes ciudades occidentales se han convertido en fortalezas de los ricos. El libro de Thomas Dyja "New York, New York, New York" ofrece este resumen de su historia reciente: "Cuarenta años que favorecieron la riqueza y los negocios". Incluso durante el empobrecimiento masivo del año pasado, los precios de la vivienda en 20 metrópolis estadounidenses subieron un 10%. Nueva York, pese a lo que se dice sobre su supuesto abandono, alcanzó exactamente esa media.

Muchos londinenses y neoyorquinos más pobres gastan la mayor parte de sus ingresos en vivienda. Otras personas están excluidas de las grandes ciudades y sus intercambios de ideas. Conforme las oficinas y las tiendas se convierten en viviendas, los precios deberían bajar. Los perdedores serán los propietarios adinerados, en su mayoría mayores.

La casa en sí va a cambiar. En la medida de lo posible, incluirá una oficina construida a medida o un espacio de trabajo cooperativo común. Puede recibir calefacción ecológica de fuentes como el sistema de alcantarillado, como en Oslo. Tendrá su propio buzón de paquetería incorporado, o compartirá uno común.

Para combatir el covid-19 (que probablemente se volverá endémico, aunque menos letal), la gripe y los resfriados comunes, la nueva casa podría contar con un dispensador de desinfectante decorativo junto a la puerta principal. Los balcones y los espacios al aire libre serán elementos esenciales no negociables, dice el arquitecto David Adjaye.

**Jardines**

En parte para hacer más felices a los ciudadanos, en parte para combatir las olas de calor más frecuentes, las ciudades están incorporando jardines. Barcelona está animando a los residentes a crear jardines comunitarios en las azoteas, dice Jill Litt, de la Universidad de Colorado y del Instituto de Salud Global de Barcelona.

De un golpe, un espacio no utilizado puede fomentar la comunidad y la salud, reducir la soledad, producir alimentos, dar sombra y ahorrar en aire acondicionado. Denver tiene más de 180 jardines comunitarios. Pero su creación no puede ordenarse desde arriba, dice Litt. La población local debe participar, con un compromiso que dure muchos años.

Los espacios verdes pueden adoptar muchas formas diferentes. Las paredes de las casas pueden estar cubiertas de plantas. París está planificando "bosques urbanos" en lugares de piedra u hormigón, como la explanada municipal. Pero incluso un solo árbol en flor en la calle puede darles alegría a los vecinos, dice Litt.