

# Trabajo Fin de Grado

## **LOS RETOS DEL ESPACIO PÚBLICO ANTE LA EMERGENCIA SANITARIA DE LA COVID-19**

The challenges of public spaces towards the health emergency of Covid-19

Autor/es

**Belén Lahuerta Calatrava**

Director/es

**Raimundo Bambó Naya**

Unidad predepartamental de Arquitectura / Escuela de Ingeniería y Arquitectura  
2020



## DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y ORIGINALIDAD

(Este documento debe entregarse en la Secretaría de la EINA, dentro del plazo de depósito del TFG/TFM para su evaluación).

D./D<sup>a</sup>.

,en

aplicación de lo dispuesto en el art. 14 (Derechos de autor) del Acuerdo de 11 de septiembre de 2014, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de los TFG y TFM de la Universidad de Zaragoza,  
Declaro que el presente Trabajo de Fin de (Grado/Máster)  
(Título del Trabajo)

Los retos del espacio público ante la emergencia sanitaria de la Covid-19

es de mi autoría y es original, no habiéndose utilizado fuente sin ser citada debidamente.

Zaragoza, 19 de Noviembre de 2020

Fdo:



Belén Lahuerta Calatrava

**LOS RETOS DEL ESPACIO PÚBLICO  
ANTE LA EMERGENCIA SANITARIA DE LA COVID 19**



Director: Raimundo Bambó Naya. Escuela de Arquitectura, Universidad de Zaragoza

# ÍNDICE

<b>I. Introducción</b>	1
Resumen	5
Motivaciones y objetivos	6
Metodología y fuentes	12
Estructura y organización	13
<b>2. Antecedentes. Antes de la pandemia</b>	15
2.1 Inclusividad	16
2.2 Legibilidad	24
2.3 Densidad	30
2.4 Tráfico	34
2.5 Equidad	38
<b>3. Confinamiento</b>	42
<b>4. Después del confinamiento</b>	50
4.1 Supermanzanas	52
4.2 La ciudad de los 15 minutos	64
<b>5. Conclusiones</b>	72
Bibliografía	74
Creditos fotográficos	77

## RESUMEN

La pandemia de la COVID-19 ha desestabilizado profundamente la manera de entender el espacio público y las infraestructuras vitales de la ciudad, abriendo la posibilidad de impulsar tendencias disruptivas con la visión convencional de esta. La crisis sanitaria provocada por esta enfermedad ha señalado la vigencia de muchos debates que se han ido desarrollando en los últimos años en el ámbito del urbanismo. Se han puesto en valor algunos de los retos a los que se ha enfrentado el espacio público antes de la pandemia: seguridad e inclusividad en las calles, visibilidad y legibilidad del espacio público para la creación de la buena forma urbana, densidad e intensidad, la problemática del tráfico rodado y del vehículo motorizado frente a la circulación peatonal, así como las desigualdades sociales y físicas dentro de la ciudad. Todos estos aspectos se han visto amplificados por la situación tan crítica y arrasadora que se ha vivido a raíz de la pandemia y su consiguiente confinamiento. Durante ese tiempo se ha reflexionado acerca de lo importante que es el espacio público en nuestras vidas, la falta que hace y lo necesario que es sentirse libre y circular por la calle. Esta situación ha puesto en evidencia la ineficacia de nuestras ciudades para hacer frente a las alteraciones que cada vez más van a trastocar a nuestro mundo. Dos propuestas que tratan de transformar el modo de habitar la ciudad y que llevaban un tiempo gestándose, las supermanzanas y la ciudad de los 15 minutos, aparecen como maneras ambiciosas de reorganizar la ciudad post- Covid19, respondiendo a los nuevos retos que son necesarios afrontar en los próximos años, en favor de la prioridad peatonal, la sostenibilidad, la resiliencia y la sensibilidad hacia las necesidades de los diversos segmentos de la población urbana.

**Palabras clave:** espacio público; retos; pandemia; ciudad

## ABSTRACT

The COVID-19 pandemic has deeply destabilized the way of understanding public space and the city's vital infrastructure, opening the possibility of driving disruptive trends with the conventional view of the city. The health crisis caused by this disease has highlighted the validity of many debates that have been developed in recent years in the field of urban planning. Some of the challenges faced by public space before the pandemic have been highlighted: safety and inclusiveness in the streets, visibility and legibility of public space for the creation of good urban form, density and intensity, the problem of road traffic and motorized vehicles versus pedestrian traffic, as well as social and physical inequalities within the city. All these aspects have been amplified by the critical and devastating situation that has been experienced as a result of the pandemic and its consequent confinement. During this time, we have reflected on how important public space is in our lives, how much it is missing and how necessary it is to feel free and to circulate in the street. This situation has highlighted the ineffectiveness of our cities in dealing with the disruptions that are increasingly going to disrupt our world. Two proposals that attempt to transform the way we live in the city and that have been in the making for some time, the super blocks and the 15-minute city, appear as ambitious ways of reorganizing the post-Covid19 responding to the new challenges that need to be faced in the coming years, in favor of pedestrian priority, sustainability, resilience and sensitivity to the needs of the various segments of the urban population.

**Keywords:** public space; challenges; pandemic; city

## I. INTRODUCCIÓN

### I. I. MOTIVACIONES Y OBJETIVOS

Antes de comenzar el trabajo, me tomaré la libertad de narrar brevemente mi experiencia durante los últimos meses, ya que en ella se encuentra el origen de este estudio.

Durante todo el primer cuatrimestre del año pasado, estuve de Erasmus en Roma estudiando, de modo que después de pasar las navidades en España con mi familia, volví a Roma a principios de enero con mucha ilusión y ganas de terminar el curso allí, el lugar que en aquel momento consideraba mi hogar. Fueron pasando los días, y recuerdo que a finales de enero aparecían las primeras noticias acerca de un nuevo y desconocido virus que se había originado en China. Lo vi como algo ajeno, de modo que ni yo ni nadie de mi círculo cercano sintió miedo o preocupación por esta nueva enfermedad conocida como la “COVID - 19”. Recuerdo que durante el mes de febrero, se empezó a retransmitir lo que estaba sucediendo en oriente, fue en este momento cuando comenzó a surgir el pánico en nuestro entorno. Yo vivía un mundo paralelo, sin dar todavía demasiada importancia a lo que estaba por venir. Todo cambió cuando anunciaron dos nuevos casos, esta vez en Roma, que provenían de China. El virus se estaba acercando. Empecé a ser más consciente de la realidad y, aunque en las calles romanas todavía no se percibía el pánico, el virus comenzó a formar parte de las conversaciones, y conforme pasaban los días ya eran más las personas que evitaban el metro o los sitios muy concurridos. La gente dejó de hablar en los transportes públicos y era habitual ver a las personas

tapándose la boca con alguna prenda. Fue entonces cuando, tras conversaciones con mis familiares y escuchar las noticias que eran ya frecuentes y alarmantes, me planteé un regreso a España, para ver cómo evolucionaba la situación. El 28 de febrero preparé una pequeña maleta y volví a casa con la idea de regresar a Roma tan pronto como pudiese.

Estando ya en casa, el 14 de marzo se decretó el estado de alarma en toda España, y su consiguiente confinamiento. La idea de que una pandemia mundial había llegado a nuestras vidas era algo impensable e inverosímil, generando nuevos protocolos de emergencia para ver cómo se hacía frente a esta nueva enfermedad, desconocida y peligrosa para todos. ¿Confinamiento? ¿Permanecer en casa durante dos semanas? Nos preguntábamos. Jamás hubiera pensado que una decisión tan extrema como encerrar a una población entera en sus viviendas llegase a ser posible en los tiempos que vivimos. La idea de “confinamiento” estaba lejos de mi alcance, nunca pensé que llegase a vivir una situación así. Tendemos a pensar que es algo del pasado o propio de países subdesarrollados, pero no somos conscientes de que hoy en día el mundo entero está conectado, y la globalización también tiene su parte negativa.

A medida que aumentaba el número de contagios y fallecimientos, el estado de alarma se fue prorrogando. Nos gustase o no, debíamos aceptar la situación y aprender a vivir así.

El espacio domestico ha sido el único lugar donde realizar todo aquello que antes se hacía al exterior. Trabajo, ocio, deporte, estudios. Durante estos meses hemos vivido bajo unos límites marcados. Las calles han estado completamente vacías. Ha sido entonces cuando hemos recordado el papel primordial que el espacio público desempeña en nuestras vidas, que habíamos olvidado, y sobre el que

hemos reflexionado a partir de esta experiencia, recordando “lo que es y ha sido siempre, el lugar donde cualquier persona tiene el derecho a circular en paz y armonía”.<sup>1</sup>

A principios de mayo comenzó la desescalada, poco a poco la gente podía salir al exterior siguiendo unas normas y cumpliendo unos horarios muy estrictos. En un primer momento, las reuniones estaban proscritas. Con la ausencia de trabajadores que viajaban diariamente, la ciudad desempeñó un papel diferente para sus residentes.

"Ahora se ve gente caminando afuera en áreas residenciales aleatorias en las que nunca entrarían, porque no hay nada allí [...] Hay una ocupación del espacio público que no está relacionada con ninguna actividad comercial. Es simplemente estar en la ciudad.”<sup>2</sup>

Mientras en el confinamiento las personas peleaban incluso por salir a pasear, en esta fase de desescalada, estaba permitido hacerlo. Es aquí donde comenzábamos a valorar nuestros espacios públicos exteriores y a ser conscientes de la verdadera función e importancia de estos. Por tanto, fue un periodo para comenzar a ponerlo en duda o para imaginar posibles estrategias que ayudasen a mejorar la calidad de la ciudad y a proponer medidas pensando en el nuevo modelo de ciudad que queremos a largo plazo.

---

1 Carlos Pérez Armenteros, “El espacio público que viene, ¿un nuevo pensamiento alrededor del Covid 19?”, en blog Terrapilar. <https://www.terrapilar.com/blog/covid-19-el-espacio-publico-que-viene/> (consultado el 23 de septiembre de 2020).

2 Ilias Papageorgiou, citado en Kyle Chayka, “How the coronavirus will reshape architecture”, en The Newyorker, 17 de Junio de 2020 (traducción propia). <https://www.newyorker.com/culture/dept-of-design/how-the-coronavirus-will-reshape-architecture>

Durante todo el confinamiento he permanecido en mi casa con mis hermanos y mis padres en Zaragoza. Vivo en una casa con jardín, que a su vez se comunica con un jardín comunitario compartido con el resto de las viviendas de la urbanización. A decir verdad, mi refugio durante toda la cuarentena ha sido el jardín. He tenido la gran suerte de poder disfrutar de un espacio exterior, grande y tranquilo, donde he pasado la mayoría del tiempo. Ha sido el lugar donde he jugado, estudiado, comido, pintado, he hecho deporte, y he compartido la mayoría del tiempo con mi familia. Soy consciente de que he vivido otro confinamiento muy distinto a aquellos que no han podido salir de sus viviendas y solo han podido disfrutar de la luz del sol a través de una ventana o cuando salían a comprar.

Durante ese tiempo, cuando estaba en casa y lo único que me apetecía era salir a tomar el aire, reflexionaba acerca de lo importante que es este espacio, la falta que hace y lo necesario que es sentirse libre y circular por la calle. Hasta ese momento quizás no valorábamos la verdadera importancia de su función.

El urbanista Manuel de Solà Morales define el espacio público como “un ámbito que es de libre acceso a todas las personas. No incorpora ninguna otra cualidad, pero hay que entenderlo desde un punto de vista compartido, un lugar común pero a la vez propio de cada persona.”<sup>3</sup>

Se trata entonces, de aquel territorio de la ciudad donde cualquier persona, tiene derecho a estar y circular, en paz y armonía; ya sean espacios abiertos o cerrados. El derecho a estar y circular libremente se suspendió durante el estado de alarma. De estar acostumbrados a hacer vida en la calle, de vivir sin más ataduras que las que nos marcaban nuestros quehaceres rutinarios, nos vimos abocados a que nuestro espacio habitable, se limitaba, para la mayoría, al perímetro de la vivienda.

---

3 Manuel de Solà- Morales, “El imposible proyecto del espacio público”, (Barcelona, 2010).



Ante esta situación tan inesperada, en la que el mundo entero se ha visto paralizado y afectado por una amenaza tan grande como es una pandemia mundial, este trabajo viene motivado por la voluntad de investigar cómo a través de la disciplina de la arquitectura podemos cambiar o mejorar estas circunstancias, o que, en el caso de que se diese una situación similar a la que estamos viviendo, cómo minimizarla y estar mejor preparados ante ella. Todos los ciudadanos se han visto obligados a permanecer en el interior de sus viviendas, sin poder salir al exterior, lo que ha llevado a un absoluto parón en las ciudades, tanto espacial como económico, sin excepción de país, ciudad, clase social o cultura.

Hay posibilidades de que se pueda repetir esta u otra pandemia, entonces, ¿qué podemos aprender para evitar que el mundo se cierre de nuevo y podamos enfrentarnos en mejores condiciones a esta situación? ¿Cómo deben cambiar nuestras casas, nuestras calles, o nuestras ciudades?

Esta cuestión, aun dentro del ámbito del urbanismo y la arquitectura, puede abarcarse desde un amplio abanico de aspectos: desde cómo han de ser las viviendas o los espacios de trabajo hasta el replanteamiento de las ciudades. Dado el alcance de un trabajo como este, me he decantado por tratar el tema del espacio público en la ciudad existente.

El objetivo principal del trabajo, por tanto, es estudiar los retos a los que se enfrenta el espacio público de la ciudad existente a partir de las transformaciones urbanas de los últimos años, y cómo estos retos se ven matizados, reforzados o transformados por la situación generada por la pandemia.



[Fig 1] Estudiantes de la Bauhaus asomados al balcón del edificio de Dessau. (Alemania 1931/32).

I.II. METODOLOGÍA Y FUENTES

El trabajo se aborda desde tres momentos: cuáles eran las principales cuestiones que debía resolver el espacio público antes de la pandemia; cómo este espacio público se ha vivido y percibido durante los meses del confinamiento; y cómo ha de transformarse para poder enfrentarse a una situación análoga en el futuro.

Un trabajo que aborda un tema tan presente, en continuo desarrollo y evolución, ha de ser abordado a partir de fuentes de muy distinta naturaleza, que en gran medida se corresponden con los tres momentos mencionados.

En primer lugar se ha realizado una recopilación y estudio de textos canónicos sobre la cuestión del espacio público. Textos que hablan de la de la buena forma de ciudad, la vida social en los espacios urbanos, la muerte y vida de las grandes ciudades.

Para tratar la situación durante el periodo de confinamiento, se han empleado textos de carácter no académico, en gran medida divulgativos y periodísticos (noticias, crónicas, blogs, relatos personales), que han narrado paso a paso los acontecimientos una vez decretado el estado de alarma, así como la propia experiencia personal.

Para el estudio de la tercera fase, donde se abordan nuevas intervenciones para la mejora de la ciudad y el espacio público post COVID-19, se ha recopilado información sobre dos propuestas concretas: las supermanzanas y la ciudad de los 15 minutos. Dicha información se ha abstraído a raíz de publicaciones en prensa de divulgación, blogs y revistas de arquitectura.

En la bibliografía que cierra el trabajo se recoge una relación completa de todas las fuentes consultadas.

I. III. ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO

El trabajo comienza con una introducción en la que se plantean las motivaciones y los objetivos, la metodología y las fuentes consultadas, y la estructura y organización del trabajo.

Posteriormente, el trabajo se organiza en tres capítulos:

Antes de la pandemia: En este primer apartado se exponen los retos que a lo largo de los años se ha enfrentado del espacio público tratado desde el punto de vista de diferentes autores: inclusividad y seguridad, legibilidad y percepción del espacio público, densidad, tráfico y equidad.

Confinamiento: En este apartado se reflexiona sobre lo vivido durante el confinamiento. Se trata de una crónica narrando lo que ha sucedido, con fechas y datos concretos en España, apoyada fundamentalmente en la experiencia personal

Después del confinamiento: Se abordan maneras de mejorar los problemas tratados en el primer punto y amplificados por la pandemia, a partir de dos propuestas que, aunque no han surgido a raíz de la Covid-19, sí se presentan como una solución a muchas de estas cuestiones: las supermanzanas y la ciudad de los 15 minutos.

Por último, se recogen las consideraciones finales, la bibliografía con la relación completa de las fuentes consultada y los créditos fotográficos.

Marco teórico

## 2. Antecedentes. Antes de la pandemia



2. ANTECEDENTES: ANTES DE LA PANDEMIA

En este primer apartado “Antecedentes. Antes de la pandemia”, se expondrán los retos a los que se enfrenta el espacio público durante los últimos años, visto a partir de los estudios de diferentes autores.

Previamente a la nueva situación condicionada por la pandemia, los principales aspectos en los que se ha enfatizado desde el urbanismo para mejora del espacio urbano y la calidad de la ciudad, han sido los siguientes:

2. 1- INCLUSIVIDAD  
Uso y seguridad de las aceras y calles

La importancia de proyectar espacios inclusivos lleva siendo abordada desde hace tiempo por numerosos urbanistas. Se contempla que los espacios públicos deben estar a la disposición de todo tipo de personas, sin barreras de ninguna clase: edad, género, discapacidad, condición social y económica, condición sexual, cultura o raza. La ciudad inclusiva es aquella que es accesible para todas las personas, siendo estas capaces de participar plenamente en las oportunidades que la ciudad puede ofrecer. Se trata de crear una ciudad con entornos habitables para todos, una ciudad amable para: niños, ancianos, mujeres y hombres, pensando sobre todo en la diversidad funcional.

Es necesario poner el foco en los cuidados, en aquellas personas que trabajan para el cuidado de otras, en los trabajos de la reproducción de la vida, tareas desprestigiadas e infravaloradas sin las que, sin embargo, no puede existir nada más.

Se debe entender que los seres humanos somos diferentes, pero que esta diferencia no debe suponer desigualdad.

“El urbanismo con perspectiva de género propone romper esta jerarquización e igualar las necesidades de la esfera productiva y de la esfera reproductiva, es decir, las necesidades de atención a las personas. El urbanismo y la planificación tienen que considerar las necesidades derivadas de estas tareas como puntos imprescindibles para diseñar una ciudad inclusiva.”<sup>4</sup>

A esto, se suma el principio de la seguridad, esencial para que un espacio urbano pueda ser más inclusivo. La seguridad es un factor esencial para que mujeres, ancianos y niños puedan apropiarse del espacio público. Hay una serie de condicionantes físicos que favorecen esta percepción de seguridad, como la iluminación adecuada o la visibilidad. “También evitar elementos urbanos que puedan crear rincones con difícil acceso, escondidos o sin salida.”<sup>5</sup> Pero también es importante la diversidad de usos que garanticen la presencia de personas a lo largo del día.

Las calles son los principales espacios públicos de las ciudades, sin las que no se puede vivir, como las arterias y venas de un cuerpo humano. Las calles son fundamentales para el buen funcionamiento de las ciudades. Podríamos decir que son lo primero que nos viene a la mente al pensar en una ciudad. Cuando las calles de una ciudad ofrecen interés, la ciudad entera ofrece interés, del mismo modo que, si las calles no son atractivas y su calidad y aspecto es deficiente y defectuoso, toda la ciudad nos dará esa impresión.

4 Zaida Muxí Martínez et al., “¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo?”. *Feminismo/s*. N. 17 (Universidad Politécnica de Cataluña, 2011), 105-129.

5 Blanca Valdivia et al., *Entornos habitables. Auditoría de seguridad urbana con perspectiva de género en la vivienda y el entorno* (Barcelona: Col.lectiu Punt 6, 2017), 57.

De la misma manera, podemos decir que una ciudad será segura si sus calles también lo son. En toda ciudad, sin excepción de áreas o barrios, podemos encontrarnos en algún momento con situaciones de miedo o inquietud, y muchos ciudadanos en ocasiones son víctimas de estas situaciones incómodas, peligrosas o incluso dramáticas en el peor de los casos. Cuando una persona dice que su ciudad o una parte de ella es peligrosa, está queriendo decir que no siente seguridad caminando por sus aceras.

Es por eso, que el deber principal de la calle es provocar bienestar a sus usuarios y mantener la seguridad de la ciudad. En el caso contrario, lo que ocurriría sería que las calles dejarían de utilizarse en gran medida y quedarían vacías, “sin ojos que las miraran”<sup>6</sup>, en palabras de Jane Jacobs, lo que las haría aún más inseguras.

La criminalidad ha estado y estará siempre presente en las ciudades, pero existen una serie de condiciones que pueden ayudar a que un lugar tenga mejores condiciones de seguridad. En primer lugar, es imprescindible que se diferencie con claridad lo que es espacio privado y espacio público. Que queden demarcados los límites de lo que corresponde a un uso público o privado. Por otro lado, ha de haber siempre personas que miren hacia la calle. Estas personas pueden ser las pertenecientes a las viviendas de un edificio que da hacia ella.

Por tanto, es importante que los edificios se orienten de cara a la calle, de este modo, siempre habrá ojos que miren lo que ocurre en el exterior, y como resultado, una mayor seguridad.

---

<sup>6</sup> Jane Jacobs, *Muerte y vida de las grandes ciudades*. (Madrid: Ediciones Península, 1973), 61.

En palabras de Jacobs, “En principio, nuestros objetivos a este respecto son bien sencillos: proteger las calles donde el espacio sea inequívocamente público, y no mezclado físicamente con espacios privados ni con cualquier otra cosa, de forma que la zona necesitada de vigilancia tenga unos límites claros y practicables; así mismo, ver la manera de que estas calles y espacios públicos tengan unos ojos que a ser posible los estén mirando continuamente.”<sup>7</sup>



[Fig 2] Fotografía de Jane Jacobs en 1986

Y por último —y este es el punto que quizá se considera el primordial— debe haber constantemente usuarios que circulen por las aceras. Cuantas más miradas concurren, menor es el porcentaje de posibilidad de que ocurran situaciones potencialmente peligrosas.

Para conseguir esto, se necesita contar con focos o actividades que logren captar la atención de las personas. Comercios, restaurantes, tiendas o diferentes servicios y equipamientos que atraigan al público y participen en hacer que una calle sea un espacio valioso y bullicioso con un paso constante de las personas. La actividad en el espacio público favorecerá la presencia de esos “ojos en la calle”, ya que los usos no solo atraen personas, sino también miradas de los residentes.

---

<sup>7</sup> Ibidem, 62.

“Nadie disfruta sentándose al lado de la ventana a mirar lo que pasa en una calle vacía. Creo que casi nadie hace una cosa semejante. Pero sí hay muchísima gente que se entretiene contemplando la actividad de una calle, desde una ventana o en la acera.” <sup>8</sup>

Una persona se detendrá a mirar por la ventana siempre que encuentre actividad y vida en las calles.

Se tiende a pensar que una ciudad es más segura cuanto más dispersa sea, pero esto es un grave error. Debemos comprender que el problema de la inseguridad no puede en absoluto resolverse dispersando o separando las poblaciones. Bien conocido es el caso de la ciudad de Los Ángeles, uno de los mayores focos de criminalidad que existen en Estados Unidos, y donde las personas no tienen trato al no vivir en una comunidad compacta.

En el libro *Ciudad de cuarzo. Arqueología del futuro en Los Ángeles*, escrito por Mike Davis, se explica que, en la etapa próxima a la guerra de Vietnam, la construcción de numerosos apartamentos abrió camino a una rebelión contra la densidad, ya que esto destruía el paraíso de las viviendas unifamiliares en calles tranquilas, muy propias de Los Ángeles, generando un factor de división étnica entre los barrios pobres, y las ricas áreas residenciales de carácter suburbano. <sup>9</sup>

De esta manera Los Ángeles se convierte en una fortaleza caracterizada por la violencia. No hay miradas que se entrecrucen y por ello hacen cierto lo comentado anteriormente. Las zonas suburbanas poco densas, sin acceso a servicios y dependientes del coche, no han demostrado estar libres de riesgos.

<sup>8</sup> Ibidem, 63.

<sup>9</sup> Mike Davis, *Ciudad de cuarzo. Arqueología del futuro en Los Ángeles* (Madrid, Ediciones Lengua de Trapo, 2003), 185-187.

“No es en la densidad donde está el riesgo, -siempre que contemos con espacios públicos y equipamientos y servicios acorde- el riesgo está en el hacinamiento”. <sup>10</sup>



[Fig 3] Triunfo y fracaso de las ciudades: la densidad sostenible. Levittown (Nueva York)

<sup>10</sup> Paisaje transversal, “El urbanismo en los tiempos del coronavirus”, mayo de 2020. <https://paisajetransversal.org/2020/05/el-urbanismo-tiempos-coronavirus-covid-19-desescalada-propuestas-ciudad>



[Fig 4] Lugares para sentarse. La humanización del espacio urbano.



2. 2- LEGIBILIDAD

Visibilidad del espacio público. Las buenas formas urbanas

“¿Qué es una buena forma urbana? Ahora podemos pronunciar las palabras mágicas. Es vital (sirve para el sustento, es segura y consonante); es sensible (identificable, estructurada, congruente, transparente, legible, progresiva y significativa); está bien adecuada (un buen ajuste de la forma y de la conducta); es accesible (diversificada, igualitaria...); y está bien controlada... O bien..., es un lugar continuo, bien conectado, abierto, que contribuye al desarrollo.”<sup>11</sup>

La función del paisaje urbano, como bien afirma el urbanista Kevin Lynch, es en parte la de causar deleite y admiración y diseñar una imagen para ser recordada. Dar forma visual a la ciudad pasaría a convertirse, por tanto, en un problema novedoso y especial, en una cuestión preeminente a la hora de proyectar. Según Lynch la legibilidad del paisaje urbano de una ciudad es la facilidad con que pueden distinguirse y organizarse sus partes de manera coherente.<sup>12</sup>

Una ciudad es legible si sobresalen y se identifican fácilmente sus distintos lugares, y, a su vez, estos se agrupan de forma organizada bajo una pauta global. Una ciudad legible facilita la identificación de sus habitantes y fomenta medios ambientes sanos, humanizando el entorno urbano. Es una cualidad visual fundamental y específica en el ámbito urbano que nos ayuda a comprender la ciudad con claridad, a través de símbolos y figuras reconocibles. Y que además, podría emplearse como método para reconstruir nuestras ciudades.

En palabras de Lynch, “Una ciudad legible sería aquella cuyos distritos, sitios sobresalientes o sendas son identificables fácilmente y se agrupan, también fácilmente, en una pauta global.”<sup>13</sup>

El principio de la legibilidad se basa, principalmente, en el deseo de hacer que los espacios de la ciudad sean más accesibles y disponibles para todo el mundo, de un modo distinto al de la simple percepción. Si un ciudadano no se ve conducido por unos espacios que le guían y le permiten predecir itinerarios y coincidencias, la ciudad pierde buena parte de su capacidad de información y de accesibilidad. Es decir, deja de incitar a la vida colectiva.

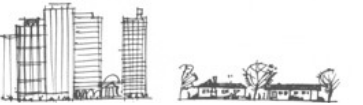
Merece la pena repasar una vez más los bien conocidos cinco elementos del diseño urbano definidos por Lynch para analizar la legibilidad urbana, y que permiten estudiar la imagen urbana: caminos, bordes, distritos, nodos e hitos.



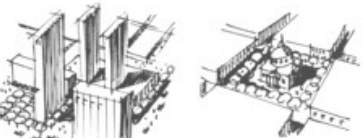
[Fig 5] Caminos. Bocetos de Lynch



[Fig 6] Bordes. Bocetos de Lynch



[Fig 7] Distritos. Bocetos de Lynch



[Fig 8] Nodos. Bocetos de Lynch



[Fig 9] Hitos. Bocetos de Lynch

11 Kevin Lynch, *La buena forma de la ciudad*, [A Theory of Good City Form, 1981], (Barcelona: Gustavo Gili, 1985).  
12 Kevin Lynch, *La imagen de la ciudad* (Barcelona, Gustavo Gili, 1998), 11.  
13 Lynch, *La buena forma de la ciudad*.

En primer lugar, los caminos, se definen como los senderos por donde circula el peatón habitualmente, por donde el observador se relaciona y se mueve.

Los bordes, por otra parte, constituyen a las barreras o límites, entendidos como elementos lineales que el observador no utiliza ni considera vías. Se encargan de dividir distintas áreas o sectores y por consiguiente rompen con la continuidad visual y física de la ciudad.

Los distritos, por tanto, son las distintas áreas de la ciudad que quedan limitadas por un borde y que son reconocibles por tener un rasgo o carácter común que los identifica, generando así una identidad propia. En cierta medida, la mayor parte de las personas estructuran en su mente su ciudad por distritos o barrios.

Los nodos son puntos estratégicos, lugares muy frecuentados y de alto interés para el ciudadano. Constituyen el foco y compendio de un barrio, pueden ser, sencillamente, aglomeraciones cuya importancia se debe a que concentran determinado uso o carácter físico, como una esquina donde se reúne la gente o una plaza cerrada.

Y por último, los hitos, por lo general son puntos físicos que definen el paisaje y que caracterizan el lugar. Son otro tipo de foco o punto de referencia, pero en este caso, se trata de puntos externos, el observador no entra en ellos. Generalmente se trata de un objeto físico definido con bastante sencillez, y es habitual que puedan verse desde distintos ángulos y distancias.

Además, para que una ciudad sea segura y sea legible, es necesario resaltar el concepto de la visibilidad. Un entorno visible es aquel que promueve la visibilidad desde los aspectos más físicos de la planificación urbana y, desde lo simbólico y lo social, fomentando espacios que ayuden a saber dónde se está y dónde se va.

“La visibilidad permite a través de la configuración física del espacio que las personas puedan visualizar todos los elementos y personas que hay en el entorno y localizar posibles salidas en una situación de riesgo.”<sup>14</sup>

Se pueden resaltar una serie de actuaciones que ayudan a favorecer la visibilidad espacial.

Una de las actuaciones es procurar la continuidad en los recorridos y conexión visual entre los espacios del entorno. Para ello, se puede proponer diseñar recorridos peatonales continuos en los conjuntos residenciales que permitan la circulación entre bloques y el acceso y visión hacia las otras zonas del barrio evitando, edificios de fachadas largas y continuas. Es importante una correcta iluminación peatonal continua distribuida de manera equitativa y homogénea, sin obstrucciones, poniendo sobre todo buena iluminación en las aceras, en intersecciones y en los puntos de acceso que iluminen los recorridos peatonales.

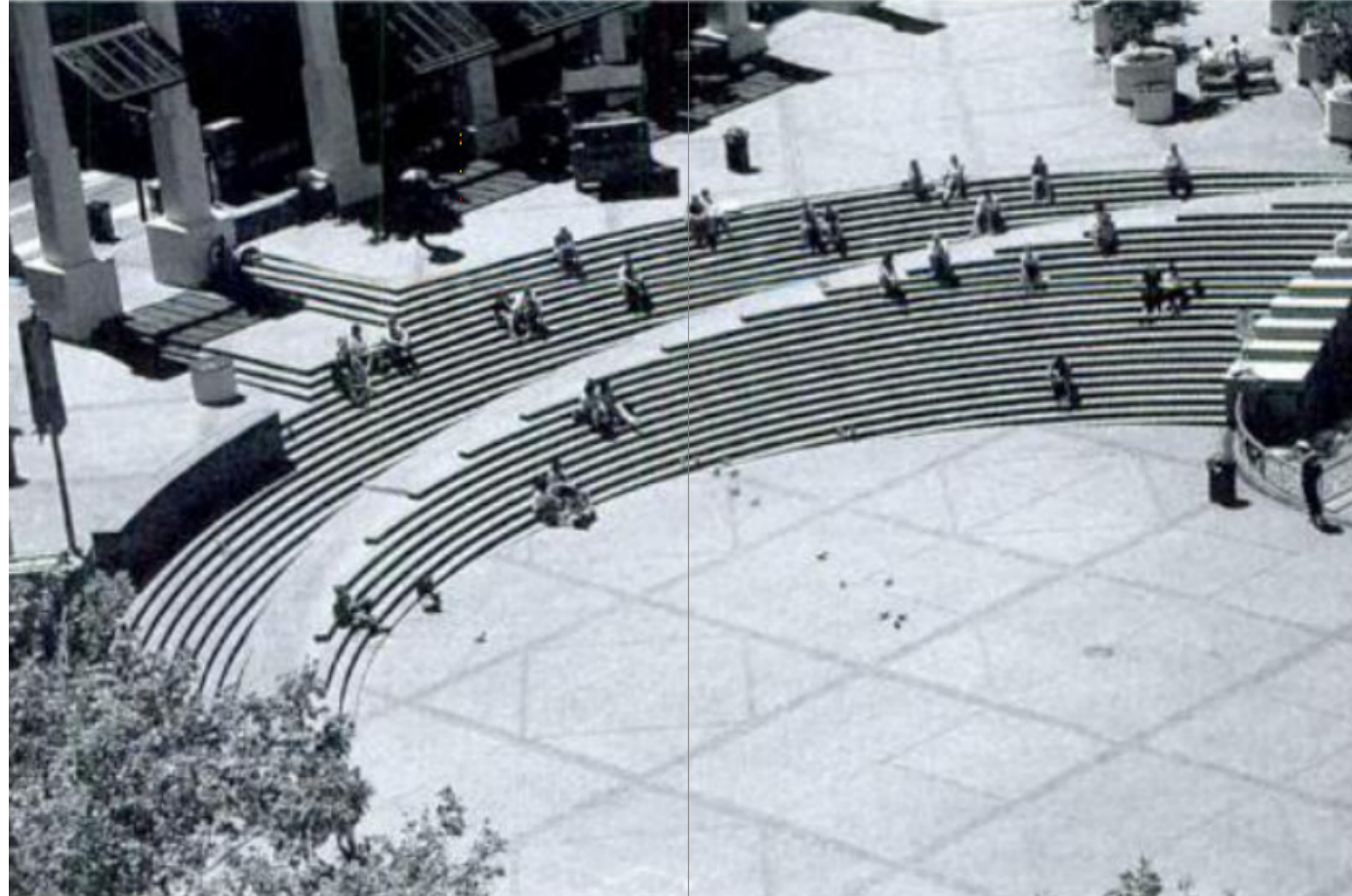
Por otro lado, evitar o eliminar los espacios con rincones, áreas escondidas, sin visibilidad o abandonadas; diseñando espacios abiertos sin muros ciegos o espacios con una sola salida. En aquellos lugares donde ya existen este tipo de espacios, se debe intentar acondicionarlos con actividades propias del entorno o colocando una buena iluminación.

Por último, proyectar espacios intermedios que ayuden a unir y conectar la ciudad, espacios vitales que inciten a la mezcla de actividades y usos. Para ello, como bien dice Gehl en su libro *La humanización del espacio urbano*, “para conseguir espacios vitales es necesaria la combinación de actividades estáticas y en movimiento.”<sup>15</sup>

---

14 Valdivia et al., *Entornos habitables*.

15 Jan Gehl, *La humanización del espacio urbano*: la vida social entre los edificios, [Livet mellem husene, 1971] (Barcelona: Reverté, 2006).



[Fig 10] Paisajes para sentarse.  
Plaza de Pioneer, Portland, Oregón (Estado Unidos).

2. 3- DENSIDAD  
Ciudad compacta y diversa

La densidad es uno de los temas fundamentales por tratar en el ámbito de urbanismo, y lo lleva siendo desde hace mucho tiempo: la pregunta acerca de cuáles son las densidades óptimas se lleva formulando durante años.

Existen distintas opiniones sobre ello, pero ya son muchos los que consideran que las ciudades densas son algo deseable para su mejor funcionamiento y una mejor calidad. Ya a principios del siglo XX, diversos sociólogos defendían las densidades elevadas como condición necesaria para la vida urbana. Poco a poco, la apuesta por la densidad se ha ido imponiendo en todas partes, contribuyendo a mejorar la diversidad y la complejidad urbana, siendo éstas condiciones necesarias para mejorar la ‘vitalidad urbana’, entendida como diversidad social y seguridad informal.<sup>16</sup>

La principal tarea del urbanismo es fomentar y favorecer la vida urbana de los ciudadanos, que se encuentran, en gran medida, en asentamientos populosos, con una amplia diversidad de personas y donde la fuerte densidad les ofrece la oportunidad de desarrollar una vida urbana buena y favorable. En la cultura urbanística es posible destacar una importante tradición que aboga por las teorías que defienden a la ciudad densa y compacta, sobretodo en Europa, donde la mayoría de las ciudades funcionan a partir de centros compactos en los que los ciudadanos se mueven constantemente, rodeados por tejidos periféricos en los que se produce un menor movimiento y densidad. Las ciudades densas y compactas tienen la ventaja de tener una movilidad más concentrada.

El uso del coche es más reducido debido a que se hacen más trayectos a pie, de modo que provoca una menor polución, reduciendo las emisiones, disminuyendo la contaminación acústica, y mejorando por tanto la calidad de vida. Además este modelo de ciudad compacta también está relacionado con una mejor distribución de los equipamientos.

No obstante, estas afirmaciones se deben poner de alguna manera en duda, por lo que, como bien pregunta Jane Jacobs en su libro *Muerte y vida de las grandes ciudades*, “¿Hasta qué nivel deben subir las densidades urbanas? (...) Es obvio que, si el objeto es auténtica vida urbana, la densidad de vivienda ha de ser alta como sea necesario para estimular la diversidad potencial máxima de un distrito (...) No obstante, resulta que la densidad puede ser excesiva si alcanza un punto en el que empieza a obstaculizar la diversidad en lugar de estimularla.”<sup>17</sup>

En aquellos distritos donde la densidad es muy baja, se puede optar por aumentar la diversidad tipológica, lo que supone añadir nuevas edificaciones en lugares diferentes y separados, y de este modo densificando el tejido.

Es decir, la densidad ha de elevarse introduciendo nuevos inmuebles de manera gradual y con continuidad. Este proceso supone un incremento de la variedad, haciendo posible así, una densidad alta sin caer en la estandarización.

---

16 Javier Monclús, “Urbanismo y Regeneración urbana. Siete temas de debate en la cultura urbanística internacional”, en Javier Monclús y Raimundo Bambó (eds.), *Regeneración Urbana (III). Propuestas para el Barrio Oliver* (Zaragoza: Pressas de la Universidad de Zaragoza - Ayuntamiento de Zaragoza, 2014).

17 Jacobs, *Muerte y vida de las grandes ciudades*, 243.



Que la gente se agrupe puede considerarse algo positivo, deseable, porque es la fuente de una inmensa vitalidad y porque representa una enorme riqueza de diferencias y posibilidades, muchas de las cuales son únicas e imprevisibles y por ello más valiosas aún. Según este punto de vista resulta que la presencia de grandes cantidades de personas reunidas en las ciudades no ha de ser aceptada únicamente como un hecho físico. Se le ha de considerar como un gran activo y florecimiento de la vida urbana, y aspirando a una vida pública de calle visiblemente animada que acomode y estimule tanto económicamente como visualmente toda la variedad que sea posible.



[Fig 11] Ciudades animadas  
London Court, Perth (Australia)

2. 4- TRÁFICO  
La circulación rodada frente al tránsito peatonal

Uno de los grandes retos del urbanismo moderno ha sido el tráfico. Se han producido muchos cambios con la generalización del uso del automóvil de los años 60 en las ciudades europeas. Dichos cambios han dado lugar a cantidad de publicaciones y reflexiones sobre el tema. A partir de los años 20 del Siglo XX, con la imposición del automóvil, se produce un cambio radical, a pesar de que siguen proyectándose ensanches globales y parciales en todas las ciudades. Los cambios sustanciales se producen en las unidades que organizan la ciudad, dando lugar a jerarquías viarias que configuran esas ciudades y, por tanto, obligan a modificar su trazado anterior.<sup>18</sup> También interesa destacar las consecuencias a medio plazo de la proliferación de infraestructuras viarias y la invasión del espacio público por culpa del automóvil.

Diferentes investigaciones intentan reflexionar y analizar el impacto a largo plazo que provoca esta nueva incorporación del automóvil. Desde la mirada de Colin Buchanan se plantea la cuestión del tráfico urbano como un problema creado por el uso creciente en las ciudades.<sup>19</sup>

Se reconoce que el coche es necesario y útil, y que abre un mayor abanico de posibilidades, pero aun así, se pone en duda que se pueda establecer una verdadera paz en la guerra entre coches y ciudades. La gran frustración en el uso del vehículo se origina porque está pensado para portar un servicio de puerta a puerta, y lo que ocurre es que esto es algo que normalmente no se puede hacer. Los problemas vienen con la prolongación de los desplazamientos y el aumento del número de accidentes, la siniestralidad, el deterioro del medio ambiente y la dispersión suburbana.

Un aspecto vital que en muchas ocasiones se deja de lado es que, “el término tráfico incluye tanto los vehículos en movimiento como a aquellos que están parados, en reposo.”<sup>20</sup> Y es que, se piensa únicamente en los vehículos en movimiento, cuando en medición a los volúmenes de tráfico, un vehículo que no circula, especialmente si se encuentra estacionado en la vía pública, también ocupa espacio, y se considera un obstáculo.

Otra cuestión que es fundamental a la hora de organizar un área urbana es diferenciar el tráfico de paso del tráfico de acceso. El tráfico, en sí mismo es, el resultado de un conjunto de actividades. Son las actividades las que generan el movimiento en nuestras ciudades. A este tráfico generador del movimiento de los vehículos de motor, se le añade y entrecruza el conocido tráfico de paso, nombrado así por el urbanista Buchanan.

El tráfico de paso es aquel generado por los enlaces directos entre los centros de distintas poblaciones, un movimiento forzado, ya que todos los vehículos se ven obligados a pasar por el interior de los núcleos urbanos, tanto si les gusta o lo necesitan, como si no.

No se debe confundir con el tráfico originado por los accesos a los edificios, que en numerosas ocasiones se relacionan y provocan dificultades.

---

18 Raimundo Bambó y Javier Monclús, “De la manzana a la supermanzana. Recuperación e innovación en la cultura urbanística”, en Juan Calatrava (ed.), *La casa. Espacios domésticos, modos de habitar. II Congreso Internacional cultura y ciudad* (Madrid: Abada, 2019), 531-543.  
19 Colin D. Buchanan, *El tráfico en las ciudades (Traffic in towns)*, (Londres, Her Majesty’s Stationeri Office), 1963.  
20 Ibidem, 41.

Por otro lado, es objeto de debate si los trazados viarios deberían estar estrechamente relacionados con la forma en la que están dispuestos los edificios. En ciudades grandes, con tejidos densos y enrevesados, disponer estos trazados puede suponer una complicación. Se origina una red de recorridos complicada y entrecruzada donde el principal conflicto reside en las dificultades de tráfico, causadas por la estrechez de las vías y la frecuencia de los cruces. “En lo esencial el problema del diseño se refiere a la racionalización de la disposición de edificios y vías de acceso (...) Afortunadamente, no hay ningún misterio al respecto, porque, en sus aspectos esenciales, el problema no es distinto al de la circulación que se plantea cada día en el diseño de edificios.”<sup>21</sup>

Por último, se debe saber que la parte más importante del tráfico urbano es la derivada de los grandes grupos de actividades, sobre todo por los originados por los desplazamientos residencia-trabajo.

Los tránsitos al lugar de trabajo son la verdadera esencia de este problema, que viene dado por el trazado que hemos heredado en las ciudades, que en numerosas ocasiones no es adecuado para movimientos y para acoger a un gran número de vehículos.

“Los vehículos que se dirigen a unos edificios en particular tejen una complicada red de recorridos entrecruzados, y se interfieren mutuamente en el camino a medida que van zigzagueando a través de la tela de araña del entramado urbano de las calles.”<sup>22</sup>

---

21 Ibidem, 42.

22 Ibidem, 46.



[Fig 12] Líneas de tráfico en los viajes al lugar de trabajo por Colin Buchanan

2. 5- EQUIDAD  
Ciudad equitativa. Cohesión social

“...aunque todos estén de acuerdo en constatar que las desigualdades sociales se expresan sobre todo en las grandes áreas urbanas, normalmente se supone que su oposición o eliminación no son tareas del urbanismo, sino de otras políticas económicas y sociales que el urbanista debe abarcar, fomentar y sostener. Yo mantengo aquí una hipótesis parcialmente distinta, que el urbanismo tiene importantes y precisas responsabilidades en el empeoramiento de la desigualdad y que el proyecto de ciudad debe ser uno de los puntos de partida de cualquier política dirigida a su eliminación u oposición.”<sup>23</sup>

Bernardo Secchi, uno de los urbanistas más importantes de las últimas décadas, durante toda su trayectoria dotó a sus reflexiones sobre la ciudad de una dimensión sociocultural. En su obra *La ciudad de los ricos y la ciudad de los pobres* describe cómo el aumento de la desigualdad social se puede percibir sobre todo en las grandes ciudades, en el incremento de las urbanizaciones privadas, las cuales dice que son la negación de la ciudad. Afirma que la desigualdad es el gran problema de nuestro tiempo y la titulariza como “la nueva cuestión urbana”.<sup>24</sup>

En todas las grandes ciudades existe una topografía social cada vez más contrastada, es esta diferencia la que marca esta nueva cuestión urbana, que se basa principalmente en el derecho a la ciudad.<sup>25</sup>

Ricos y pobres han compartido siempre la ciudad, y lo siguen haciendo, pero se mantienen cada vez más, visiblemente distantes. La concentración en las ciudades de la gente pobre o clases marginales, ha inquietado siempre.

El miedo a personas cuya situación económica es inferior, o a aquellas cuya cultura o raza es diferente, ha dado lugar a la demanda de políticas relacionadas con la respuesta a la exclusión social y el alejamiento. Este miedo incrementa la intolerancia, rompe la solidaridad y separa la sociedad, de modo que sustituye la idea de ciudadanía y la virtud cívica y da lugar a la degradación de la calidad de vida de los grupos sociales más pobres.

La desigualdad social deriva en injusticia espacial, en ciudades fragmentadas física y socialmente. Se deben abandonar aquellas políticas públicas que tratan de ajustar las diferencias, de cualificar los espacios públicos, y procurar hacer que todos los distintos espacios de la ciudad tengan una calidad óptima, valorando con especial atención los espacios comunes, los viarios, las plazas, los espacios verdes y las condiciones generales de las viviendas.

Las visiones de Secchi sobre la “nueva cuestión urbana” son más complejas y concretas que aquellas de sociólogos y geógrafos, al producirse dentro de una disciplina urbanística, donde el autor, tiene como objetivo conseguir ciudades más cohesionadas, plurales y mestizas.

Secchi concluye diciendo que hay que avanzar en políticas que no se basen en obras grandes y espectaculares, sino que intervengan de una manera difusa para garantizar porosidad, permeabilidad y accesibilidad a la ciudad. Debemos reflexionar sobre la estructura espacial de la ciudad y la importancia de que su construcción pueda ser capaz de dotar a la ciudad de una mayor accesibilidad, que se diseñen espacios públicos ambiciosos y procurar que se vuelva a razonar sobre la dimensión de lo colectivo.

---

23 Bernardo Secchi, *La ciudad de los ricos y la ciudad de los pobres*, (Madrid: Catarata, 2015), 24.  
24 Ibidem, 19.  
25 Henri Lefebvre, *El derecho a la ciudad* (Barcelona: Península, 1969).





[Fig 13] Fronteras paisajistas que separan a los ricos de los pobres. Masiphumelele (República de Sudáfrica).



[Fig 14] Persona sin hogar. La ciudad de los ricos y la ciudad de los pobres.

Marco teórico

3. Durante el confinamiento

### 3. DURANTE EL CONFINAMIENTO

La Covid-19 llegó a nuestras vidas de manera rápida e inesperada. Nadie se podría imaginar el grandísimo impacto que iba a suponer esta enfermedad para nuestras vidas. Ha cambiado la forma de pensar, de relacionarnos con el medio y con las personas, de trabajar... en definitiva, de vivir.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), el 8 de diciembre se produce el primer caso confirmado de Covid-19, en Wuhan, capital de la provincia de Hubei, la ciudad más poblada de la zona central de China. Esta desconocida enfermedad en algunos casos presenta síntomas leves, pero en otros actúa como una neumonía aguda.

Ese mismo mes de diciembre, la enfermedad se extiende de forma silenciosa por Europa, en concreto en Francia e Italia, pero no se identifica hasta estudios posteriores. El 13 de enero la OMS informa del primer caso confirmado fuera de China, en Tailandia. Pocos días más tarde, el 20 de enero, la Comisión Nacional de Salud de China anuncia que se trata de un virus que se transmite entre humanos y que puede originar una epidemia internacional, temor que comienza a preocupar a toda la población mundial.

El 31 de enero de 2020, el Ministerio de Sanidad confirma el primer paciente diagnosticado con coronavirus en España. Se trataba de un turista alemán ingresado en La Gomera. Su contagio había tenido lugar en Alemania.<sup>26</sup>

No es hasta el 25 de febrero cuando se da el primer caso en España de cuarentena masiva, debido al positivo de un turista italiano dio positivo en un hotel de Tenerife. Un día más tarde, un paciente de Sevilla y otros dos en Madrid son los primeros casos de contagio local en España. En esas fechas, los casos confirmados totales llegan a 25.

Tres días más tarde, se duplica el número de casos registrados en el país. El 4 de marzo, llega la noticia de la primera víctima mortal registrada en España. Los casos registrados se acercan a las 200 personas. Es en estos momentos, cuando se empieza a hablar de medidas de distanciamiento.



[Fig 15] Fotografía del interior del metro de Roma en el inicio de la pandemia. Distancia social.

El 9 de Marzo la comunidad de Madrid decreta el cierre de algunos centros educativos. Mientras tanto, se siguen celebrando con normalidad actos públicos masivos como manifestaciones, encuentros, acontecimientos deportivos, festividades y celebraciones nocturnas.

---

26 Los datos del presente capítulo se han obtenido de la consulta de las páginas web de los principales diarios nacionales: elpais.com, elmundo.es, lavanguardia.com, abc.es

Dos días más tarde, el 15 de marzo de 2020, el gobierno anuncia el comienzo del Estado de Alarma, con una duración prevista inicial de 15 días, con confinamiento de la población y prohibición de ciertas actividades laborales y desplazamientos no esenciales.

Van 7.793 casos y 292 fallecidos. Era verdaderamente sorprendente e intimidante la velocidad a la que crecía el virus. Los casos no dejaban de subir desde entonces, doblando de un día para otro la cifra del anterior. El 20 de marzo las víctimas mortales superan el millar y se comienzan a construir hospitales de campaña, ayudando a descongestionar la saturación de los ya existentes. El 22 de marzo, el gobierno anuncia que el estado de alarma se prolongará otros 15 días más. La cifra de fallecidos supera la de 500 en un día, y los contagios llegan a un total de 28.572.



[Fig 16] Fotografía de un hospital de campaña en España durante el confinamiento.

El 28 de marzo el gobierno decreta el endurecimiento del estado de alarma, con la prohibición de todas las actividades no esenciales y la continuación del confinamiento masivo de toda la población en sus viviendas. Los casos registrados llegan a 72.248 y las víctimas a 5.690.

Hasta esa fecha se han notificado 7.793 casos y 292 fallecidos. La velocidad a la que se extiende la enfermedad sorprende e intimida. Los casos no dejan de subir desde entonces, doblando de un día para otro la cifra del anterior. El 20 de marzo las víctimas mortales superan el millar y se comienzan a construir hospitales de campaña, ayudando a descongestionar la saturación de los ya existentes. El 22 de marzo, el gobierno anuncia que el estado de alarma se prolongará otros 15 días más. La cifra de fallecidos supera la de 500 en un día, y los contagios llegan a un total de 28.572.

El 28 de marzo el gobierno decreta el endurecimiento del estado de alarma, con la prohibición de todas las actividades no esenciales y la continuación del confinamiento masivo de toda la población en sus viviendas. Los casos registrados llegan a 72.248 y las víctimas a 5.690.

El día 31 de marzo es el día en que se registran más nuevos contagios en términos absolutos: 9.222, para un total de 94.417. Por lo que, el 3 de abril se anuncia otra prórroga del estado de alarma hasta el 26 de abril de momento, dejando claro que, probablemente, no sea la última.

La cifra de fallecidos comienza levemente a disminuir durante el mes de abril, de modo que, el 18 de abril el presidente del Gobierno anuncia una nueva prórroga del confinamiento hasta el 11 de mayo, pero con algunas medidas de relajación a partir del 26 de abril, como el hecho de que los niños hasta 12 años puedan salir de sus casas a pasear de forma controlada.



El 29 de abril el gobierno anuncia un plan de salida del confinamiento, en cuatro fases, que estaría concluido en el mes de junio, si todo va bien.

Comienza entonces, durante todo mayo, el desconfinamiento mediante un “Plan de Desescalada” basado en cuatro fases (0, 1, 2 y 3) por provincias. El gobierno de cada comunidad decide de forma autónoma si su localidad puede o no pasar a la siguiente fase, siendo cada una menos restrictiva que la anterior.

El 4 de mayo, comienza la fase 0, es el primer día en el que se permite salir a hacer ejercicio físico en el exterior, de manera controlada y con franjas horarias.

Comienzan a bajar la cifra diaria de muertos, la desescalada supone una liberación para muchas personas, hay una enorme afluencia de público en las calles. Multitud de gente pasea o hace ejercicio, las salidas al exterior y el disfrute de los espacios públicos adquieren un valor inédito hasta el momento. En la fase 1, que comienza a partir del 11 de mayo, se abren las terrazas de los locales de hostelería, con aforo limitado al 50%. Además se permite el contacto social, pero en grupos reducidos, hasta un máximo de 10 personas.

La fase 2, modifica el número de personas que pueden reunirse: se amplía hasta 15, y el consumo en bares puede ser en el interior pero solo sentados en mesas, sin estar de pie. A partir del 8 de junio, comienza la Fase 3, en la que se permite ya gente de pie, es decir, en las barras, siempre que se garantice una separación de 2 metros. Por otro lado, queda permitida la movilidad entre provincias de la misma comunidad autónoma.

Al concluir estas tres fases en cada territorio, finaliza la desescalada. Es entonces, cuando el 21 de junio, cuando España abandona el estado de alarma y entra en la llamada “nueva normalidad”. De entrada, los ciudadanos pueden moverse libremente por todo el país, con precaución y seguridad.

El confinamiento ha dado mayor importancia a las cuestiones comentadas en la primera parte del texto “Antecedentes: Antes de la pandemia”. Han sido unos meses de reflexión para toda la ciudadanía, para valorar más que nunca lo que tenemos fuera de nuestros hogares y de añorar nuestros espacios públicos y comprender su importancia para nuestro día a día. También han sido unos meses en los que se ha cuestionado la necesidad de repensar la organización de estos espacios para una mejora en la calidad de vida.

Es asombroso haber vivido encerrados tanto tiempo. Esto nos ha hecho ser conscientes de la necesidad enfrentarnos a nuevos retos que solventen y solucionen estos problemas y necesidades inmediatas.

Marco teórico

## 4. Después del confinamiento

4. DESPUÉS DEL CONFINAMIENTO

La crisis sanitaria provocada por la Covid-19 ha puesto en evidencia la ineficacia de nuestras ciudades para hacer frente a las alteraciones que cada vez más van a trastocar a nuestro mundo. En este último apartado “Después del confinamiento” se presentan dos ideas que responden muy bien a cómo debe ser el espacio público ante la emergencia sanitaria.

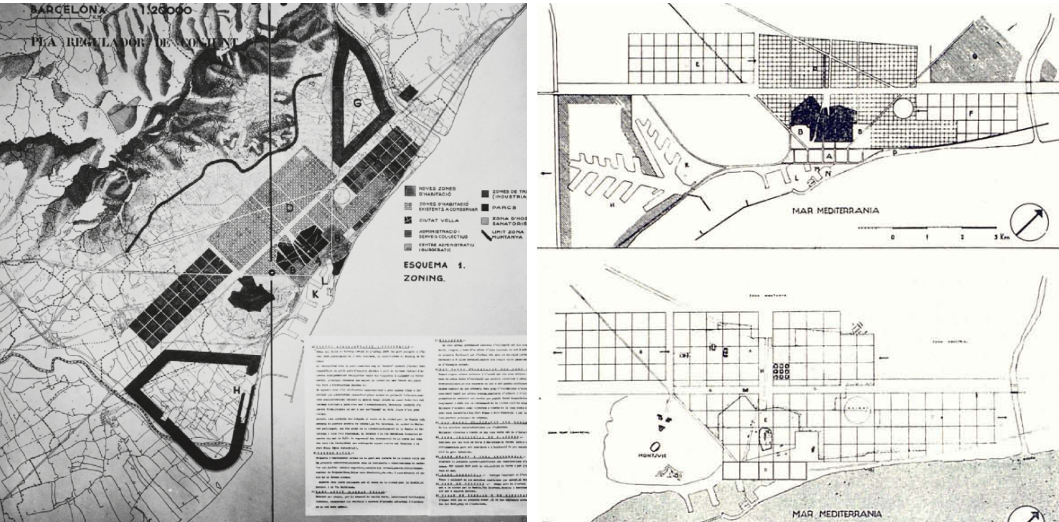
Estas propuestas, las supermanzanas y la ciudad de los 15 minutos, no han surgido a raíz de la pandemia, sino que son ideas que llevaban un tiempo desarrollándose. Sin embargo, el modelo de ciudad que defienden resulta especialmente adecuado para hacer frente a situaciones como las que estamos viviendo. Además, responden a muchos de los retos que se han tratado en el capítulo 2 “Antecedentes. Antes de la pandemia”: como la movilidad, la densidad, combatir la desigualdad o fortalecer los servicios públicos.

4. 1- SUPERMANZANAS

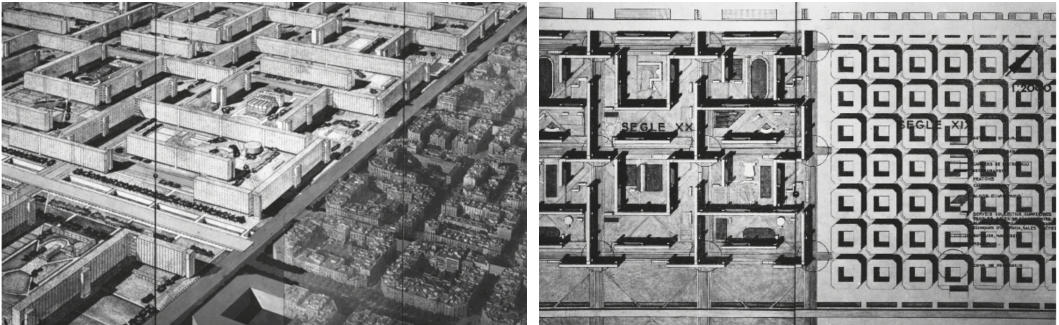
Pese a que la aplicación del modelo de supermanzanas a la ciudad de Barcelona ha comenzado a popularizarse hace relativamente poco, la transformación de la ciudad basada en esta iniciativa se comenzó a impulsar en el año 1987. Esta iniciativa surge como una nueva forma de organización urbana a través de células de unos 400 por 400 metros, que propone soluciones ligadas a la disponibilidad y a la calidad de los espacios públicos y a la movilidad, dando primordialmente preferencia al peatón.

La idea de articular el urbanismo a través de una red de vías, cada 400 metros, no es nueva. Es una idea que viene a coincidir con el Plan Macià de Barcelona (1931-34) elaborado por Le Corbusier y Josep Lluís Sert.

Con este plan se critica el modelo de ciudad del siglo XIX por su alejamiento con la naturaleza y escasez de zonas verdes, falta de equipamiento, falta de higiene, mezcla de usos y funciones dentro de la calle corredor.

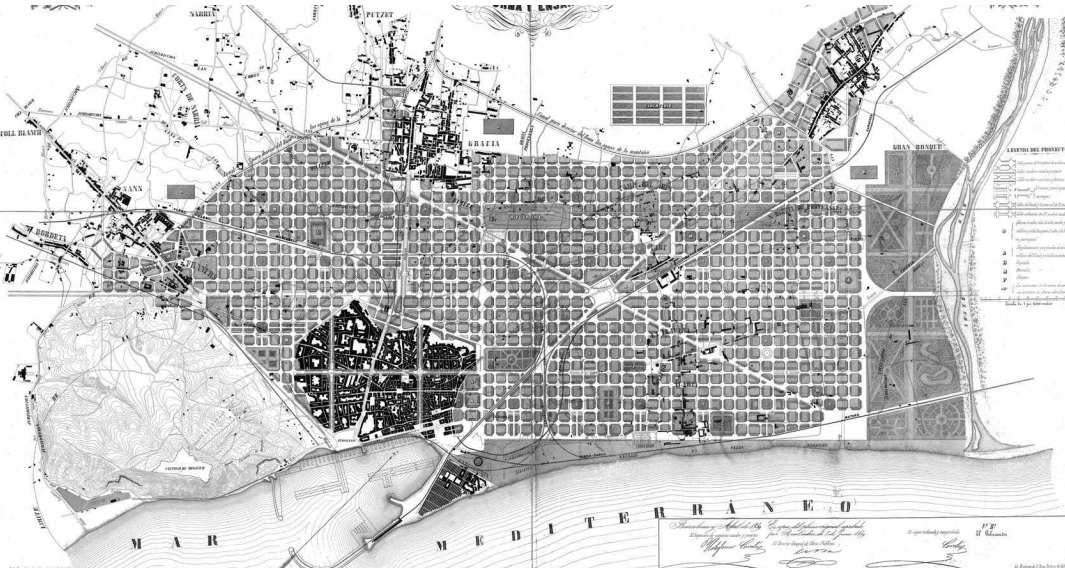


[Fig 17] [Fig 18] Esquemas de Le Corbusier, Torres y Sert de la Barcelona futura: Plan Macià. (Barcelona, 1934)



[Fig 19] [Fig 20] Fotomontaje y propuesta de la aplicación del módulo 400 x 400 y su relación con la ciudad existente en el Plan Macià. (Barcelona, 1934)

Por otro lado el Plan Cerdà de Barcelona es una proyecto que nació en 1863 basándose en una intervía cuadriculada de 113x113 metros como pieza principal de la construcción de la ciudad, diseñando calles de una anchura de 20 metros. Esta propuesta pretendía resolver los tres principales conflictos que ofrecía la ciudad: la higiene, la equidad y la movilidad. Cerdà concebía la calle como una prolongación de la casa, una mera continuación.



[Fig 21] Plano del proyecto de reforma y Ensanche de Barcelona: Plan Cerdà. (Barcelona, 1863).

Por tanto, Salvador Rueda reconoce en este sentido que no es una idea innovadora. Las supermanzanas que propone Rueda para Barcelona, al igual que en otras ciudades como Buenos Aires, Madrid, Vitoria-Gasteiz, etc., no implican operaciones de renovación urbana, ya que se acomodan en base a la red principal de vías existentes.

A diferencia de aquellos nuevos planes que surgieron en la década de los sesenta, no se destruye nada y se trata de “un nuevo modelo de movilidad y también del nuevo modelo urbanístico, siendo la supermanzana uno de los instrumentos del Urbanismo Ecosistémico”.<sup>27</sup>

Es ahora cuando este modelo se puede empezar a palpar en la ciudad consolidada. Consiste en la transformación de las ciudades basándose en una celula de 400 por 400 metros, en el caso de Barcelona, lo correspondiente a 9 manzanas del Ensanche. A día de hoy, hay 4 supermanzanas construidas en Barcelona, tres de estas son supermanzanas urbanísticas y la última tiene un carácter, todavía, funcional. La primera de ellas fue implantada en el barrio de la Ribera en el año 1993. En un primer impacto, obtuvo un rechazo por parte de todos los vecinos, pero se ha convertido a día de hoy en una de las áreas con mayor atractivo de toda la ciudad. A principios de los 90, se trataba de una zona decaída económicamente, un barrio con encuentros y rincones no recomendables, sobre todo por la noche.<sup>28</sup>

[Fig 22] Red actual de vías de Barcelona.



[Fig 23] Plano de Supermanzanas de Barcelona.



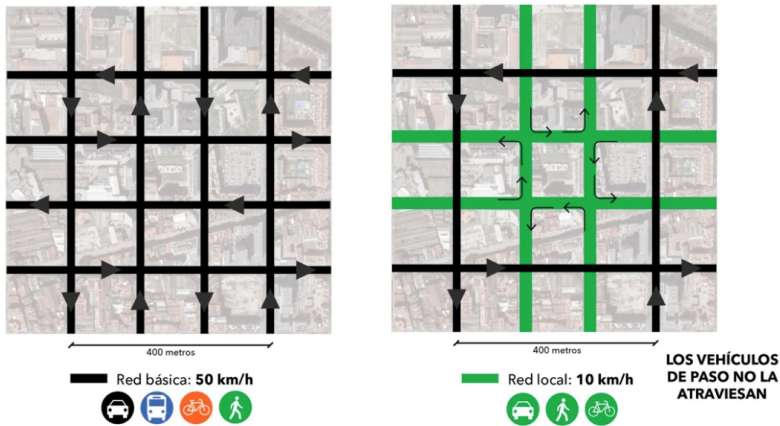
27 Rueda, *Supermanzanas. Nueva célula urbana para la construcción de un modelo funcional y urbanístico en Barcelona*, 64-65.

28 Enrique Asensio Martínez, “Supermanzanas, Movilidad, espacio público y accesibilidad en el Barrio de Gracia (Barcelona)”, febrero de 2013.



Se comienza a experimentar la mejora de la calidad urbana y su atractivo ha provocado ciertas alteraciones y transformaciones urbanas por la reconstrucción o rehabilitación edificatoria de edificios deteriorados y por la sustitución de algunas actividades de proximidad por otras más turísticas. Este tipo de problemas, desaparecerán cuando las supermanzanas se extiendan y colonicen toda la ciudad, afirma Rueda. Los problemas se reducen cuando dejan de existir áreas que destaquen más que otras por su calidad diferencial del espacio público. Se trata entonces, de un modelo de ciudad equitativo, donde los beneficios no solo lleguen a una parte en concreto, si no que dichas propuestas de movilidad y mejora del espacio público se extiendan por todos los rincones de la ciudad, y con ellas, sus consiguientes redes viarias que la acompañan.

Las supermanzanas surgen por tanto como una solución que prioriza al ciudadano, y que tiene como objetivo principal limitar la presencia del vehículo privado. Esta aplicación queda traducida en un intento de la mejora de la calidad urbana, reduciendo el impacto ambiental, y de la calidad de vida de los ciudadanos, incrementando la actividad y la cohesión social.

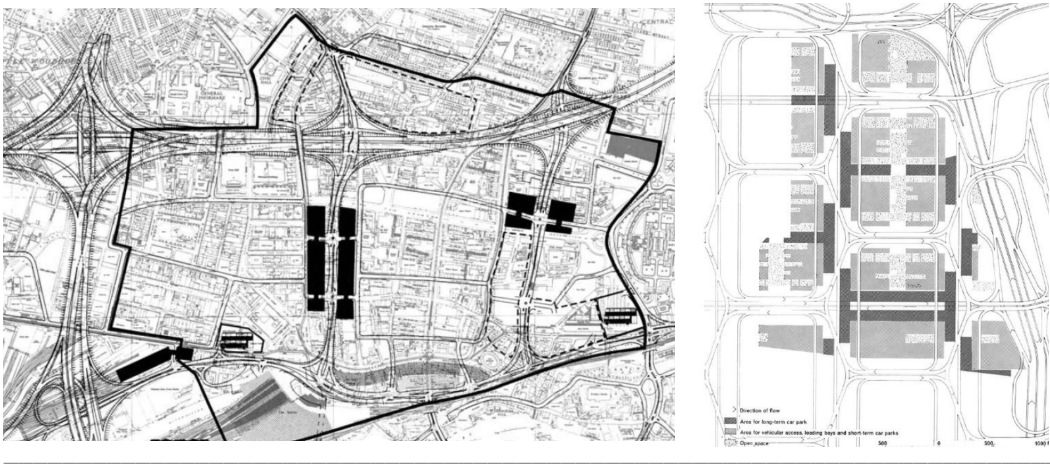


[Fig 24] Jerarquía viaria en el modelo de supermanzana

Una importante referencia a esta idea se puede ver en Colin Buchanan con su libro *El tráfico en las ciudades*, donde ya propuso sus intenciones de separar las vías motorizadas de las vías internas más tranquilas, en los años 60. El objetivo principal de Buchanan era principalmente resolver la circulación de todos los vehículos existentes y facilitar la movilidad y el aparcamiento de estos. Las propuestas se articulaban con una red de autopistas urbanas que destruían en buena medida los tejidos urbanos preexistentes.<sup>29</sup>

Por tanto, en la propuesta de Buchanan, los espacios pacificados eran escasos ya que se tenía más en cuenta la funcionalidad y la rápida circulación del vehículo rodado antes que el peatón. A diferencia del modelo de las supermanzanas, en estas se prioriza primordialmente al ciudadano, al buen funcionamiento de las vías internas y a la mejora del espacio público, todo ello sin necesidad de eliminar los tejidos existentes.

[Fig 25] [Fig 26] Plano de Leeds: propuesta de Buchanan para una red área central y aparcamiento



29 Rueda, *Supermanzanas. Nueva célula urbana para la construcción de un modelo funcional y urbanístico en Barcelona*, 64-65.

En base a la fase funcional de las supermanzanas, en el interior de su trama, las vías interiores constituyen una red local de velocidad limitada, a un máximo de 20 km/h. La supermanzana no se atraviesa, lo que supone que los movimientos internos sólo tienen sentido si su origen o destino está en las intervías.<sup>30</sup>

Esto provoca que las calles eliminen en gran parte el tráfico rodado y sean vecinales sin contaminación y ruido, con una mejor calidad ambiental y liberando más del 70% del espacio, que hoy ocupa el uso del vehículo motorizado, para dejar paso a los desplazamientos en bicicleta o a pie. Por otro lado, en una segunda fase, la urbanística, se incluyen nuevos usos, y derechos ciudadanos.

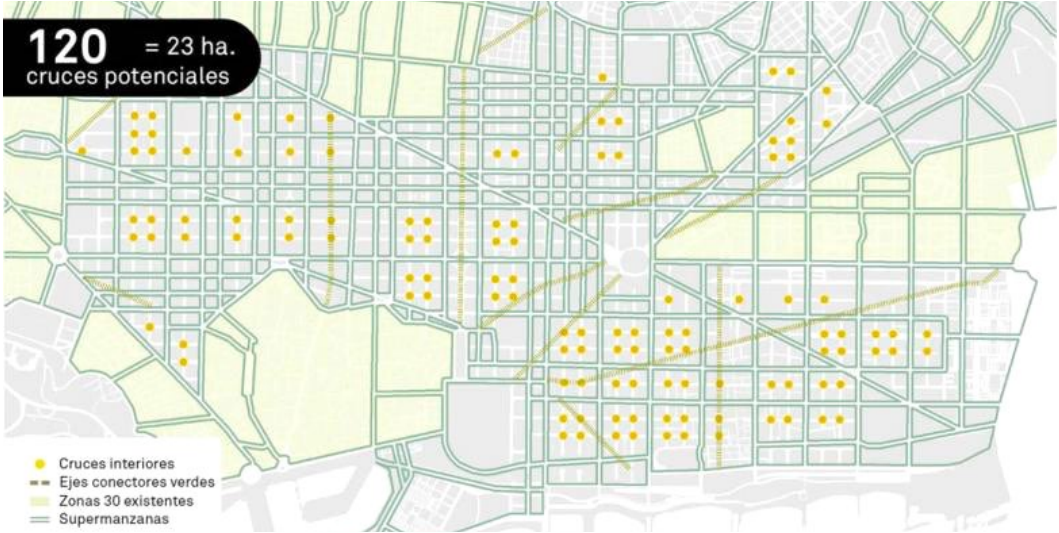
Las vías externas a las supermanzanas forman la red de vías básicas por donde circulan las redes de transporte urbano motorizado: vehículo privado y transporte colectivo como autobuses, taxis, etc.

Esta red de varios básicos rodea varias manzanas del tejido urbano, de ahí la denominación de supermanzanas, que quedan definidas y abrazadas por el perímetro dibujado por el viario. La red básica constituye los viarios rápidos urbanos, lugar por el que circulan los distintos transportes de forma ordenada, ya que cada uno de estos modos de transporte ocupa su propio espacio, creando una malla específica que cubre toda la ciudad. Las supermanzanas adquieren su máximo sentido cuando se expanden por toda la ciudad en forma de red, ya que esto supone extender de manera similar y equitativa el servicio de transporte público y la calidad urbana por todos los rincones de la ciudad.

30 Salvador Rueda, *Supermanzanas. Nueva célula urbana para la construcción de un modelo funcional y urbanístico en Barcelona*, (Barcelona, noviembre de 2016), 54-55.

Por otro lado, en los viales interiores se desenvuelven el resto de usuarios: aquellos que van a pie, en bicicletas, distintos servicios y transportes de distribución, emergencias, y vehículos de los residentes. Así pues, el uso del motor queda reducido y se acoge a todo el conjunto de usos que hoy se dan cita en cualquier parte de la ciudad.

[Fig 27] Modelo de supermanzanas y cruces. Movilidad urbana de Barcelona. 2018



Las calles interiores de las supermanzanas pueden diseñarse con plataforma única, esto quiere decir, como una superficie plana sin aceras a distinto nivel, dado que la velocidad de cualquier vehículo se acomoda a la velocidad del peatón.<sup>31</sup>

31 Salvador Rueda, *Supermanzanas. Nueva célula urbana para la construcción de un modelo funcional y urbanístico en Barcelona*, (Barcelona, noviembre de 2016), 54-55.

Estas calles con plataforma única suponen ciertas ventajas para el conjunto. Dan lugar a una accesibilidad completa, una mayor seguridad debido a la limitación de velocidad a 10 km/h y un incremento en la mejora de habitabilidad y el confort del espacio público, generando así una imagen urbana recuperada, donde el tejido urbano supone un nuevo lugar para el uso y actividad de los ciudadanos.

Las supermanzanas aparecen entonces como la base para un nuevo modelo urbanístico que atienden a uno de los principales retos para abordar en el urbanismo moderno: la sostenibilidad urbana.

Así lo defiende Salvador Rueda, “Las supermanzanas pretenden ser la base del modelo funcional de cualquier ciudad, pero, a su vez, propongo que sean la base de un nuevo modelo urbanístico (...) Las supermanzanas urbanísticas, como uno de los instrumentos del urbanismo ecosistémico, permiten aplicar el conjunto de principios que dicho urbanismo propone. Cada supermanzana se erige en una pequeña ciudad” <sup>32</sup>

Este nuevo modelo que se forma como una "pequeña ciudad", busca cumplir y solventar los siguientes retos:

Que exista una determinada densidad de población y de actividades que sean las generadoras del espacio público, que den sentido a la existencia de equipamientos diversos, necesarios para hacer ciudad.

Buscar la mayor habitabilidad en el espacio público, procurando que sea a la vez un lugar confortable, eliminando el ruido y la contaminación; atractivo, con una elevada diversidad y disponibilidad de usos atractivos; y ergonómico, generando espacios accesibles y liberados para ejercer todos los derechos como ciudadanos.

<sup>32</sup> Rueda, *Supermanzanas. Nueva célula urbana para la construcción de un modelo funcional y urbanístico en Barcelona*, 64-65.

Además, procurar una buena relación entre el ancho de la calle y la altura de las edificaciones. Evitando calles angostas y oscuras donde no se perciba un determinado nivel de seguridad.

Por otro lado, procurar que la mayoría de desplazamientos y trayectorias se realicen a pie, en bicicleta y en transporte público, evitando y reduciendo a un uso ocasional el tráfico provocado por vehículos motorizados privados. Siempre priorizando y facilitando el paso al peatón.

Intentar que la diversidad de actividades y su multiplicación puedan ser capaces de atender y dar servicio a los distintos residentes, sin exclusiones sociales o económicas. Cuanto más diversos sean los usos, más aumentará la actividad e intensidad de la ciudad.

El proyecto de supermanzana surge como una alternativa exitosa que puede invertir la situación insostenible que ha generado el urbanismo actual en la mayoría de nuestras ciudades. Actualmente, en grandes ciudades, como Madrid o Barcelona, el área destinada al uso de los transportes privados, tanto de circulación como de aparcamientos, supone más del 70% del espacio público.

La lección aprendida en este proyecto es que estas medidas no solo se pueden y deben plantear para el diseño urbano de futuros y nuevos planes, sino que siguiendo una serie de fases, estrategias y actuaciones, también se puede modificar la situación en las zonas urbanas ya consolidadas.

El concepto de supermanzana está relacionado de manera muy directa con la ciudad de los 15 minutos, que veremos más adelante, donde ambos proyectos apuestan por la recuperación del espacio público, la prioridad del peatón frente al vehículo y una buena distribución de los servicios capaces de cubrir todo tipo de necesidades.





[Fig 28] Nueva célula urbana. Supermanzana: 9 manzanas del Ensanche de Barcelona.



[Fig 29] Proyecto de Jose María Ezquiaga para el centro de Madrid 2011.



[Fig 30] [Fig 31] Sustitución del tráfico rodado por un uso peatonal y de bicicletas. Vías internas.



4. 2- LA CIUDAD DE LOS 15 MINUTOS

Durante el período de cuarentena, el conjunto de la ciudadanía ha podido percibir desde la perspectiva del peatón la desequilibrada distribución del espacio público en favor del vehículo privado. Esta distribución -que actualmente deja tan solo un 30% de espacio libre público para el uso del peatón- no se corresponde al peso de la distribución modal de los viajes. En entornos donde la densidad de población es alta, los desplazamientos peatonales satisfacen más de la mitad de los viajes diarios.

Desde el inicio de las medidas de confinamiento, que ha dado lugar a una radical transformación de nuestro modo de vida, se han puesto en primer plano dos factores de la resiliencia urbana, a los que no se estaba prestando la suficiente y merecida atención. —Entendiendo resiliencia como la capacidad de resistir y superar amenazas y accidentes naturales o circunstancias complicadas—.

Por un lado, teniendo en cuenta que durante la fase 0 de la desescalada, la distancia máxima que estaba permitida para separarse de la vivienda era de un kilómetro, se encuentra la necesidad de disponer de los bienes y servicios de la vida urbana en un kilómetro a la redonda, y cómo estos servicios pueden ser, o no, eficientes en función de la densidad de población que los rodea.

Por otro, desde el comienzo de esta fase de la desescalada, se nos presenta la necesidad de disponer de espacio libre suficientemente generoso para el paseo y la circulación simultánea de un porcentaje significativo de la población, espacio independiente de la existencia de parques y zonas verdes que cubren necesidades distintas como el juego y la estancia que, durante el periodo de cuarentena, permanecieron cerrados en las ciudades españolas.

Estos dos conceptos coincidirían de manera aproximada con el concepto de la “Ciudad de los 15 minutos”, una propuesta desarrollada para la ciudad de París por

el urbanista francocolombiano Carlos Moreno, asesor de su alcaldesa, Anne Hidalgo. Todo ello pone de manifiesto la necesidad un nuevo contrato cívico en favor de la prioridad peatonal y la sensibilidad hacia las necesidades de los diversos segmentos de la población urbana. No sólo se trata de ampliar las aceras temporalmente para hacer posible el mantenimiento de la distancia de seguridad, cuanto de redefinir el papel del espacio público desde nuevos criterios: Prioridad al confort y seguridad peatonal y fomento de la más amplia variedad posible de actividades económicas y equipamientos para asegurar la vitalidad de las calles.<sup>33</sup>

La investigación de la Ciudad de los 15 minutos se ha abierto paso entre nosotros y aparece como una de las propuestas más ambiciosas para la reorganización de la ciudad post- Covid19 y es sin duda un nuevo reto a afrontar en los próximos años. Esta reforma parte de la base de que hay que reducir las distancias para acceder a las distintas funciones urbanas: habitar, trabajar, aprovisionarse, cuidarse, aprender y descansar, y que estas distancias han de poder recorrerse a pie o en bicicleta. Esta reforma implica avanzar hacia un nuevo modelo de vida urbana con multicentralidades, generando distintos núcleos, donde se pueda optar a tener todos esos elementos en los ámbitos más cercanos, de forma que no sea ya necesario realizar grandes desplazamientos para obtenerlos.

En los meses de confinamiento, a medida que avanzaba la desescalada, las aceras se veían presionadas por nuevas actividades que disminuirán la banda de su uso circulatorio. Esta cuestión preocupa desde el punto de vista del peatón, todavía aún más, cuando algunos servicios de hostelería quieren proponer ampliar sus superficies, y por tanto, ocupar parte de estas aceras. Hay que considerar que estas ampliaciones no ocasionarían tantos problemas si se llevasen a cabo en la calzada, restando banda de aparcamiento o circulación rodada, en lugar de la acera.

---

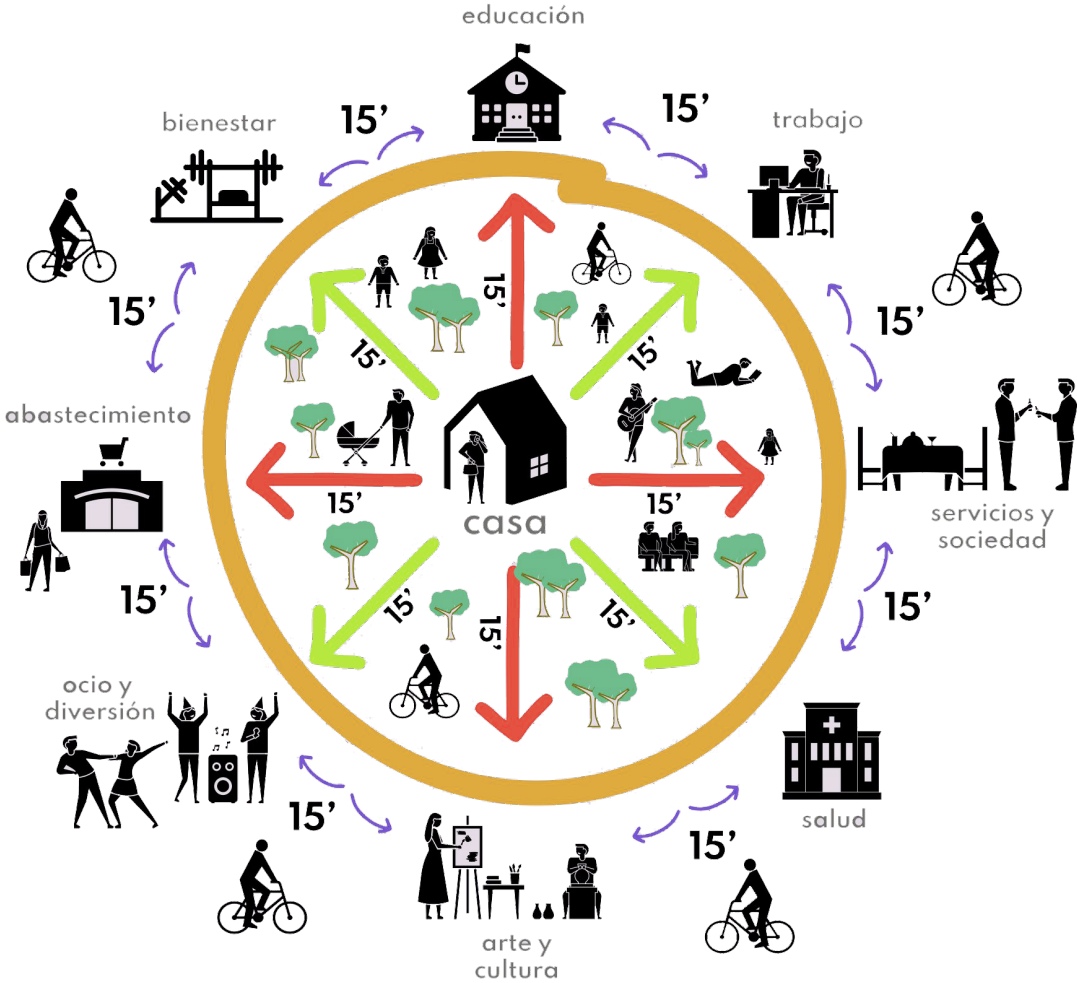
33 Jose María Ezquiaga, *Hay que Defender la Ciudad: De la Distopía del confinamiento a la ciudad abierta*, (UPC Barcelona, junio de 2020), 23.

Se debe pensar en que nuevos planes de peatonalización son más ambiciosos y pertinentes para luchar contra la expansión de la Covid-19, y que, desde luego, no deberían desaparecer con el fin de la enfermedad. Nuestras aceras no son a día de hoy lo suficientemente consideradas. Nuestro modo de socializar, movernos y disfrutar del espacio público depende directamente de sus dimensiones, su materialidad, las actividades que alberga o la relación que se establece entre ellas y la calzada.

En una auténtica apuesta por la Ciudad de los 15 minutos, estas aceras deberían gozar de una afluencia y concurrencia de personas más parecidas a las que se ha visto durante este tiempo posterior al confinamiento domiciliario, como si salir a pasear fuera un regalo que, durante un tiempo, no estuvo a nuestro alcance, y no a las que se estaba acostumbrado en la anterior normalidad.

La ciudad de los 15 minutos genera la posibilidad de crear una nueva dinámica en los barrios. Una nueva dinámica que tiene varias vertientes: una social, para crear más solidaridad e inclusión, una económica, para crear modelos de servicios en los barrios y una ecológica, mejorando la calidad de vida de los habitantes, comprendiendo que se deben emitir los gases y reducir la contaminación producida por el automóvil.

Este modelo de ciudad apuesta por una nueva dirección a la localización de los usos, evitando la descompensación urbanística que existe actualmente. Se trata de formar una ciudad rápida y de fácil acceso para cualquier ciudadano, sin necesidad del transporte motorizado. Disponer en los distintos barrios de equipamientos y servicios que respondan a todas las necesidades inmediatas posibles. Servicios comerciales, educativos, laborales, sanitarios, deportivos, culturales, de ocio y restauración, situados a menos de un cuarto de hora de cada vivienda.



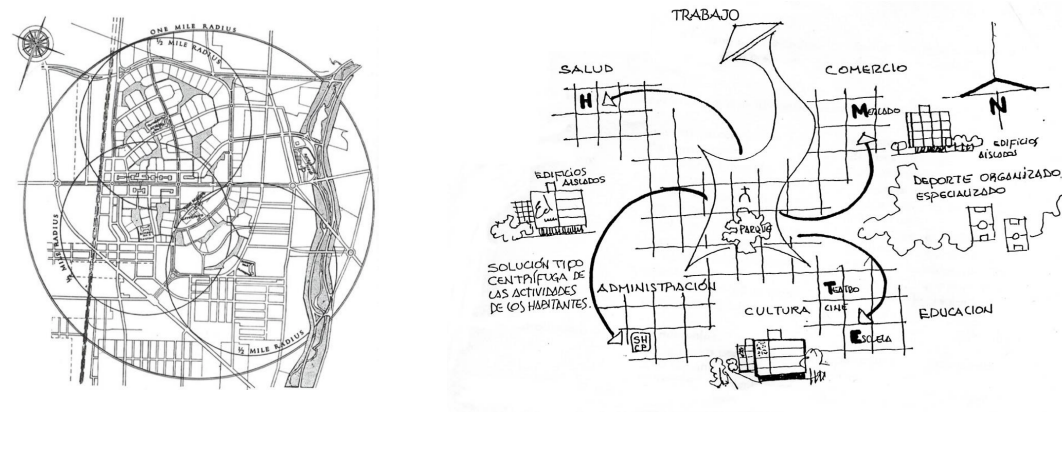
[Fig 32] Esquema funcional de la Ciudad de los 15 minutos.

Este esquema nos recuerda a aquellos que explican el concepto de unidad vecinal. Un concepto anterior al de la ciudad de los 15 minutos, que se concibe en 1923 por Clarence Perry, quien lo define como un esquema de planificación basado en una serie de conceptos técnico-funcionales, para el desarrollo residencial en áreas metropolitanas, bajo la teoría de concebir barrios funcionales, completos y deseables en las ciudades industrializadas.<sup>34</sup>

Una unidad vecinal nació como un proyecto de célula urbana, creando una pequeña ciudad en la que están resueltos los problemas de habitación, de educación, de sanidad, de vivienda, de recreación y de comercio para un número previamente determinado de habitantes.

[Fig 33] Esquema de la relación entre las distintas Unidades vecinales.

[Fig 34] Esquema funcional de la Unidad vecinal.



34 Clarence Perry, *The Neighborhood Unit. A Scheme of Arrangement for the Family Life Community*, vol. 7, *Neighbourhood and Community Planning, Regional Survey of New York and its Environs*. (Regional Plan of New York and its Environs: Nueva York, 1929).

Aunque la idea de la unidad vecinal sigue latente e incluso se recupera como base para definir los nuevos estándares urbanísticos, la exploración sobre las distintas formas de agrupación de las unidades residenciales pasa de nuevo a primer plano. Se propone cambiar de la ciudad monofuncional, con centros de áreas especializadas, como barrios de oficinas o grandes complejos de ocio, a un territorio policéntrico, y generar una ciudad con varios núcleos repartidos por su trazado urbano. La nueva ciudad contaría con varios núcleos independientes.

“Si logramos cambiar el modelo de la ciudad hacia el modelo del cuarto de hora no tendríamos que recurrir al coche para hacer cosas indispensables como ir a trabajar”, asegura Moreno. Para el experto la realidad a la que nos enfrentamos ahora con el desconfinamiento “no es solamente una cuestión sanitaria, sino de organización de la vida en la ciudad”.<sup>35</sup>

[Fig 35] Conexiones de la Ciudad de los 15 minutos.



35 Carlos Moreno, “La ciudad de los 15 minutos”. Entrevista realizada por Conexión BTC, Madrid, 4 de junio, 2020.





[Fig 36] Visiones para las ciudades Post- Covid 19. Eliminación del trafico rodado.

5. CONCLUSIONES

En primer lugar, es importante destacar que todas las cuestiones tratadas durante el presente trabajo han existido durante años, no son una novedad, si bien es cierto que se han visto potenciadas y transformadas aún más a raíz de la situación generada por la reciente pandemia mundial, la Covid-19. El espacio público de las ciudades es el punto de partida para la mejora de la calidad de vida y la calidad urbana desde el punto de vista de números arquitectos y urbanistas.

El espacio público se ha enfrentado a una serie de retos durante todos estos años. Temas como la seguridad e inclusividad en las calles, la legibilidad y visibilidad de los espacios públicos, la densidad y compacidad urbana, el continuo enfrentamiento entre la circulación rodada y el tráfico peatonal, las desigualdades sociales y la lucha por una ciudad equitativa, aparecen constantemente como aspectos que se deben abarcar desde el ámbito del urbanismo. Este abanico de cuestiones, son fundamentales para el buen funcionamiento y mejora de calidad de la ciudad. Se pone en duda que una ciudad funcione si el principal punto de mira no reside en el ciudadano, en el cuidado de su seguridad, en la fácil accesibilidad a los espacios urbanos, la clara diferenciación entre lo público y lo privado, creando la buena forma de ciudad. Por otro lado, se entiende la densidad y compacidad de los tejidos como una solución para estas cuestiones de seguridad y legibilidad, abogando que la ciudad dispersa no es más que un potenciador de inseguridades y desigualdades sociales, separando las poblaciones y generando jerarquías urbanas.

En el presente trabajo se ha querido analizar cómo el confinamiento, al haber retenido a toda la población en sus viviendas, ha dado mayor importancia a las cuestiones comentadas. Han sido unos meses de reflexión para toda la ciudadanía que han servido para valorar y añorar nuestros espacios públicos, así como comprender su verdadera importancia para la mejora de nuestra calidad de vida.

Con la llegada de la Covid-19 y su consiguiente confinamiento y cambio en el modo de vida, se ha cuestionado la necesidad de repensar la organización de estos espacios, y comprender que es lo que falla y como se debe actuar para una transformación y mejora en la calidad de las ciudades.

La crisis sanitaria ha puesto en evidencia la ineficacia de nuestras ciudades para hacer frente a las alteraciones que cada vez más van a trastocar a nuestro mundo.

Se han presentado dos ideas que responden a cómo debe ser el espacio público ante la emergencia sanitaria y que pueden mejorar esta ineficacia actual y que responden, además, a muchos de los retos que se tratan durante el trabajo: como la movilidad, el tráfico, la densidad y la desigualdad social. Estas ideas tienen como objetivo fundamental fortalecer los servicios públicos y generar un nuevo tipo de ciudad más sostenible, basándose en un nuevo modelo de organización urbana que aporte soluciones ligadas fundamentalmente a priorizar la vida del peatón, reducir el impacto ambiental y mejorar la cohesión espacial y social.

Estos dos temas que se estudian son la supermanzana y la ciudad de los 15 minutos. Son temas que no han surgido a raíz de la pandemia pero se han visto matizados y reforzados por ella, basándose principalmente en la reducción del espacio destinado al vehículo privado y en la búsqueda de una nueva dinámica en las ciudades a través de la creación de núcleos urbanos autosuficientes, que cuenten por sí solos con una gran diversidad de usos y servicios que cubran las necesidades más inmediatas de todos los ciudadanos.

Para concluir y en vista a las necesidades inmediatas producidas por esta enfermedad, se trata de repensar la propia ciudad, promover la movilidad sostenible y devolver espacios públicos a los ciudadanos para que se puedan encontrar en ellos.



## BIBLIOGRAFIA

Aizpiri Fernandez, Eva. Hacia un desarrollo sostenible: La ciudad de los 15 minutos. Prosigo Magazine. <https://prosigomagazine.com/la-ciudad-de-los-15-minutos/> (consultado el 8 de noviembre de 2020).

Ares Alvarez, Óscar Miguel. 2019. Sert, Le Corbusier y el Plan Macià. Heterodoxia y contradicciones formales. *DC PAPERS, revista de crítica y teoría de la arquitectura* (diciembre): 173-182.

Asensio Martinez, Enrique. Supermanzanas, Movilidad, espacio público y accesibilidad en el Barrio de Gracia, Barcelona. Watch up. [https://wearethecityheroes.wordpress.com/2013/02/01/supermanzanas\\_-movilidad-espacio-publico-y-accesibilidad-en-el-barrio-de-gracia-barcelona/](https://wearethecityheroes.wordpress.com/2013/02/01/supermanzanas_-movilidad-espacio-publico-y-accesibilidad-en-el-barrio-de-gracia-barcelona/) (consultado el 2 de noviembre de 2020).

Bambó, Raimundo y Javier Monclús. 2019. De la manzana a la supermanzana. Recuperación e innovación en la cultura urbanística. En Juan Calatrava (ed.), *La casa. Espacios domésticos, modos de habitar. II Congreso Internacional cultura y ciudad*, 531-543. Madrid: Abada.

Buchanan, Colin. 1973. *El tráfico en las ciudades (Traffic in Towns, 1963)*. Madrid: Tecnos

Chayka, Kyle. *How the coronavirus will reshape architecture*. The Newyorker. <https://www.newyorker.com/culture/dept-of-design/how-the-coronavirus-will-reshape-architecture> (consultado el 25 de septiembre de 2020).

Pérez Armenteros, Carlos. El espacio público que viene, ¿un nuevo pensamiento alrededor del Covid 19?. Blog Terrapilar. <https://www.terrapilar.com/blog/covid-19-el-espacio-publico-que-viene/> (consultado el 23 de septiembre de 2020).

Davis, Mike. 2003. *Ciudad de cuarzo. Arqueología del futuro en Los Ángeles*. Madrid: Ediciones Lengua de Trapo.

De Solà- Morales, Manuel. 2010. *El imposible proyecto del espacio público*. Barcelona.

Ezquiaga Domínguez, Jose María. 2020. Hay que Defender la Ciudad: De la Distopía del confinamiento a la ciudad abierta. *ACE: Architecture, City and Environment*, 15(43), 9518.

Gehl, Jan. 2006. *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverté.

Gehl, Jan y Birgitte Svarre. 2013. *How to Study Public Life (Bylivsstudier)*. Washington - Covelo - London: Island Press.

Grupo Paisaje transversal. El urbanismo en los tiempos del coronavirus. Blog paisaje transversal. <https://paisajetransversal.org/2020/05/el-urbanismo-tiempos-coronavirus-covid-19-desescalada-propuestas-ciudad/> (consultado el 30 de septiembre de 2020).

Jacobs, Jane. 1973. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Ediciones Península.

Lefebvre, Henri. 1969. *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península.

Lynch, Kevin. 1985. *La buena forma de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.

Lynch, Kevin. 1998. *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.

Nogueras Canadell, Carles. 2007. La legibilidad de la gran ciudad. *Universidad Complutense de Madrid*. (abril)

Medina, Miguel Ángel. Las ciudades compactas son más sostenibles que las dispersas. El País. [https://elpais.com/sociedad/2019/10/23/actualidad/1571841310\\_331217.html](https://elpais.com/sociedad/2019/10/23/actualidad/1571841310_331217.html) (consultado el 14 de octubre de 2020).



Monclús, Javier. 2014. Urbanismo y Regeneración urbana. Siete temas de debate en la cultura urbanística internacional. En *Regeneración Urbana (III). Propuestas para el Barrio Oliver*. eds. Javier Monclús y Raimundo Bambó, 34-55. Zaragoza: Prensas de la Universidad de Zaragoza.

Moreno, Carlos. La ciudad de los 15 minutos. Entrevista realizada por Conexión BTC, Madrid, a 4 de junio, 2020.

Muxí Martínez, Zaida; Casanovas, Roser; Ciocoletto, Adriana; Fonseca, Marta; Valdivia, Blanca. 2011. ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo?. *Feminismo/s*. N. 17. ISSN 1696-8166, pp. 105-129

Paisaje Transversal. ¿Cómo pueden hacer frente las ciudades a la pandemia del COVID-19? (1ª parte). Blog Fundación Arquia. <https://blogfundacion.arquia.es/2020/06/como-pueden-hacer-frente-las-ciudades-a-la-pandemia-del-covid-19-1a-parte/> (consultado el 7 de noviembre de 2020).

Perry, Clarence. 1929. *Neighbourhood and Community Planning, Regional Survey of New York and its Environs*. Vol. 7 de *The Neighborhood Unit. A Scheme of Arrangement for the Family Life Community*. Regional Plan of New York and its Environs: Nueva York.

Rueda, Salvador. 2017. *Supermanzanas. Nueva Célula Urbana Para La Construcción de Un Modelo Funcional y Urbanístico En Barcelona*. En *JACA: Ciudadpaisaje*. eds. Carlos Ávila Calzada y Pablo de la Cal Nicolás, 52-79. Zaragoza: Prensas de la Universidad de Zaragoza.

Secchi, Bernardo. 2015. *La ciudad de los ricos y la ciudad de los pobres*. Madrid: Catarata.

Valdivia, Blanca; Ciocoletto, Adriana; Ortiz Escalano, Sara; Casanovas, Roser; Fonseca, Marta. 2017. *Entornos habitables. Auditoría de seguridad urbana con perspectiva de género en la vivienda y el entorno*. Barcelona: Col.lectiu Punt 6.

## CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS

[Fig 1] Estudiantes de la Bauhaus asomados al balcón del edificio de Dessau. (Alemania 1931/32) Fuente: Stiftung Bauhaus Dessau. <https://www.bauhaus-dessau.de/de/stiftung.html>

[Fig 2] Fotografía de Jane Jacobs en 1986. Fuente: Elliott Erwitt/Magnum and John J. Burns Library, Boston College.

[Fig 3] Triunfo y fracaso de las ciudades: la densidad sostenible. Levittown (Nueva York). Fuente: Hulton Archive/ Getty Images. [https://www.gettyimages.es/fotos/levittown-nueva-york?mediatype=photography&phrase=Levittown%20\(Nueva%20York\)&sort=mostpopular](https://www.gettyimages.es/fotos/levittown-nueva-york?mediatype=photography&phrase=Levittown%20(Nueva%20York)&sort=mostpopular)

[Fig 4] Lugares para sentarse. La humanización del espacio urbano. Fuente: Gehl, Jan. 2006. *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverté.

[Fig 5] Caminos. Bocetos de Kevin Lynch. Fuente: URBS Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales. <http://www2.ual.es/RedURBS/BlogURBS/presentacion/>

[Fig 6] Bordes. Bocetos de Kevin Lynch. Fuente: URBS Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales. <http://www2.ual.es/RedURBS/BlogURBS/presentacion/>

[Fig 7] Distritos. Bocetos de Kevin Lynch. Fuente: URBS Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales. <http://www2.ual.es/RedURBS/BlogURBS/presentacion/>

[Fig 8] Nodos. Bocetos de Kevin Lynch. Fuente: URBS Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales. <http://www2.ual.es/RedURBS/BlogURBS/presentacion/>

[Fig 9] Hitos. Bocetos de Kevin Lynch. Fuente: URBS Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales. <http://www2.ual.es/RedURBS/BlogURBS/presentacion/>

[Fig 10] Paisajes para sentarse. Plaza de Pioneer, Portland, Oregón (Estado Unidos). Fuente: Fuente: Gehl, Jan. 2006. *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverté.

[Fig 11] Ciudades animadas. London Court, Perth (Australia) Fuente: Gehl, Jan. 2006. *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverté.

[Fig 12] Lineas de trafico en los viajes al lugar de trabajo por Colin Buchanan. Fuente: Buchanan, Colin. 1973. *El tráfico en las ciudades (Traffic in Towns, 1963)*. Madrid: Tecnos

[Fig 13] Fronteras paisajistas que separan a los ricos de los pobres. Masiphumelele (República de Sudáfrica). Fuente: Rolloid. <https://rolloid.net/11-increibles-barreras-separan-los-ricos-los-pobres/>

[Fig 14] Persona sin hogar. La ciudad de los ricos y la ciudad de los pobres. Fuente: Secchi, Bernardo. 2015. *La ciudad de los ricos y la ciudad de los pobres*. Madrid: Catarata.

[Fig 15] Fotografía del interior del metro de Roma en el inicio de la pandemia. Distancia social. Fuente: Elaboración propia.

[Fig 16] Fotografía de un hospital de campaña en España durante el confinamiento. Fuente: Periódico El Mundo. <https://www.elmundo.es>

[Fig 17] Esquemas de Le Corbusier, Torres y Sert de la Barcelona futura: Plan Macià. (Barcelona, 1934). Fuente: Ares, Óscar Miguel. 2019. Sert, Le Corbusier y el Plan Macià. Heterodoxia y contradicciones formales. *DC PAPERS, revista de crítica y teoría de la arquitectura* (diciembre): 177.

[Fig 18] Esquemas de Le Corbusier, Torres y Sert de la Barcelona futura: Plan Macià. (Barcelona, 1934). Fuente: Ares, Óscar Miguel. 2019. Sert, Le Corbusier y el Plan Macià. Heterodoxia y contradicciones formales. *DC PAPERS, revista de crítica y teoría de la arquitectura* (diciembre): 177.

[Fig 19] Fotomontaje de la aplicación del módulo 400 x 400 y su relación con la ciudad existente en el Plan Macià. (Barcelona, 1934). Fuente: Ares, Óscar Miguel. 2019. Sert, Le Corbusier y el Plan Macià. Heterodoxia y contradicciones formales. *DC PAPERS, revista de crítica y teoría de la arquitectura* (diciembre): 177.

[Fig 20] Propuesta de la aplicación del módulo 400 x 400 y su relación con la ciudad existente en el Plan Macià. (Barcelona, 1934). Fuente: Ares, Óscar Miguel. 2019. Sert, Le Corbusier y el Plan Macià. Heterodoxia y contradicciones formales. *DC PAPERS, revista de crítica y teoría de la arquitectura* (diciembre): 177.

[Fig 21] Plano del proyecto de reforma y Ensanche de Barcelona: Plan Cerdà. (Barcelona, 1863). Fuente: El urbanismo del futuro, a través de Cerdà. <https://www.elmundo.es/economia/innovadores/2018/07/17/5b4c6ab146163f944c8b45a6.html>

[Fig 22] Red actual de vías de Barcelona. Fuente: Rueda, Salvador. 2017. *Supermanzanas. Nueva Célula Urbana Para La Construcción de Un Modelo Funcional y Urbanístico En Barcelona*. En *JACA: Ciudadpaisaje*. eds. Carlos Ávila Calzada y Pablo de la Cal Nicolás, 52–79. Zaragoza: Prensas de la Universidad de Zaragoza.

[Fig 23] Plano de Supermanzanas de Barcelona. Fuente: Rueda, Salvador. 2017. *Supermanzanas. Nueva Célula Urbana Para La Construcción de Un Modelo Funcional y Urbanístico En Barcelona*. En *JACA: Ciudadpaisaje*. eds. Carlos Ávila Calzada y Pablo de la Cal Nicolás, 52–79. Zaragoza: Prensas de la Universidad de Zaragoza.

[Fig 24] Jerarquía viaria en el modelo de supermanzana. Fuente: Rueda, Salvador. 2017. *Supermanzanas. Nueva Célula Urbana Para La Construcción de Un Modelo Funcional y Urbanístico En Barcelona*. En *JACA: Ciudadpaisaje*. eds. Carlos Ávila Calzada y Pablo de la Cal Nicolás, 52–79. Zaragoza: Prensas de la Universidad de Zaragoza.

[Fig 25] Plano de Leeds: propuesta de Buchanan para una red área central y aparcamiento. Fuente: Buchanan, Colin. 1973. *El tráfico en las ciudades (Traffic in Towns, 1963)*. Madrid: Tecnos

[Fig 26] Plano de Leeds: propuesta de Buchanan para una red área central y aparcamiento. Fuente: Buchanan, Colin. 1973. *El tráfico en las ciudades (Traffic in Towns, 1963)*. Madrid: Tecnos

[Fig 27] Modelo de supermanzanas y cruces. Movilidad urbana de Barcelona. 2018. Fuente: BCNecología. <http://www.bcnecologia.net/es/modelo-conceptual/supermanzana>

[Fig 28] Nueva célula urbana. Supermanzana: 9 manzanas del Ensanche de Barcelona. Fuente: BCNecología. <http://www.bcnecologia.net/es/modelo-conceptual/supermanzana>

[Fig 29] Proyecto de Jose María Ezquiaga para el centro de Madrid 2011. Fuente: Ezquiaga Domínguez, Jose María. 2020. Hay que Defender la Ciudad: De la Distopía del confinamiento a la ciudad abierta. *ACE: Architecture, City and Environment*, 15(43), 9518.

[Fig 30] Sustitución del tráfico rodado por un uso peatonal y de bicicletas. Vías internas de la supermanzana. Fuente: From garden streets to bike highways: four ideas for post-Covid cities – visualised. <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2020/sep/25/garden-streets-bike-superhighways-cities-future-coronavirus>

[Fig 31] Sustitución del tráfico rodado por un uso peatonal y de bicicletas. Vías internas de la supermanzana. Fuente: From garden streets to bike highways: four ideas for post-Covid cities – visualised. <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2020/sep/25/garden-streets-bike-superhighways-cities-future-coronavirus>

[Fig 32] Esquema funcional de la Ciudad de los 15 minutos. Fuente: Ciudad de 15 minutos. Cosas de arquitectos. <https://www.cosasdearquitectos.com/2020/08/ciudad-de-15-minutos/>

[Fig 33] Esquema de la relación entre las distintas Unidades vecinales. Fuente: Clarence S. Stein 1950. Toward New Towns for America.

[Fig 34] Esquema funcional de la Unidad vecinal. 2018. Fuente: Unidad Vecinal, concepto urbano. <https://urb4nic.blogspot.com/2012/09/unidad-vecinal-concepto-urbano.html>

[Fig 35] Conexiones de la Ciudad de los 15 minutos. Fuente: Televisión Española. <https://www.rtve.es/alacarta/audios/tarde-lo-que-tarde/tarde-tarde-recorremos-ciudad-15-minutos-30-10-20/5700169/>

[Fig 36] Visiones para las ciudades Post- Covid 19. Eliminación del tráfico rodado. Fuente: From garden streets to bike highways: four ideas for post-Covid cities – visualised. <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2020/sep/25/garden-streets-bike-superhighways-cities-future-coronavirus>

