

## SOCIEDAD

## LA CRISIS DEL CORONAVIRUS

Tendrán menos tráfico, más peatones y bicis, turismo más controlado, pero un problema: miedo al transporte público

## Cómo el virus va a mutar nuestras ciudades

**IRIGO DOMÍNGUEZ, Madrid**  
La cuarentena ha hecho emerger una ciudad nueva y más agradable: sin contaminación, sin ruido, donde se redescubre el barrio y el vecino, se valoran las tiendas cercanas, podemos teletrabajar. Pero muchas personas han sufrido viviendas estrechas y, con el desconfiamento, la gente no cabe en las aceras, echa de menos más parques y tiene miedo del transporte público. Hace falta una ciudad más humana y más cercana. Muchas cosas ya están cambiando —Barcelona y Madrid están cortando calles y ganando carriles a los coches— y otras deberán cambiar a largo plazo. "La ciudad se ha ido adaptando a todo siempre. Resurgen de terremotos, incendios. No hay que verlo de forma pesimista, es una oportunidad de cambio, y el mayor va a ser en el espacio público", dice Ester Higueras, profesora de Urbanística en la Universidad Politécnica de Madrid (UPM).

Esto se debería traducir en calles con muchos menos coches, o ninguno en más zonas peatonales, más bicis y más desplazamientos a pie. "Ya hay mucho pensado y escrito sobre los objetivos de desarrollo sostenible, para una ciudad densa, compleja, diversa, equitativa, y ahora se cruza otra variable: el contagio. Espacio no falta, hay que reestructurar las calles". Se abre una gran ocasión para acelerar medidas que hubieran llevado años.

"Hay un gran consenso entre los alcaldes de las grandes ciudades en cambiar, más allá de ideologías", opina Leire Pajín, directora de Desarrollo Global del Instituto de Salud Global de Barcelona (ISGlobal), impulsado por la Fundación La Caixa. Esta entidad es una de las organizadoras de los foros diadspues.org, para analizar el mundo que viene. En un debate telemático con 22 ciudades —entre ellas Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia— costaba diferenciar de qué partido era cada alcalde. Decían todos lo mismo. Madrid y Barcelona ya tienen

En los debates todos los alcaldes piensan igual, no se distinguen partidos

Nuevos horarios deben aplanar la curva de uso de metro y autobuses

Los modelos son urbes con todo a 15 minutos a pie y para todas las edades

equipos pensando en cómo cambiar la ciudad tras el virus. En Barcelona, el nombre es significativo: Reset. Ya ha ganado 12 kilómetros de calles para peatones. Quiere acelerar las supermanzanas, grupos de bloques cerrados al tráfico. En Madrid, donde José Luis Martínez-Almeida llegó intentando anular Madrid Central, hay un cambio total. "El espacio del coche tiene que reducirse en favor del peatón, no hay vuelta atrás", reflexiona José María Ezquiaga, arquitecto y miembro del equipo asesor del alcalde.

**Equipos pensando en cómo cambiar la ciudad tras el virus. En Barcelona, el nombre es significativo: Reset. Ya ha ganado 12 kilómetros de calles para peatones. Quiere acelerar las supermanzanas, grupos de bloques cerrados al tráfico. En Madrid, donde José Luis Martínez-Almeida llegó intentando anular Madrid Central, hay un cambio total. "El espacio del coche tiene que reducirse en favor del peatón, no hay vuelta atrás", reflexiona José María Ezquiaga, arquitecto y miembro del equipo asesor del alcalde.**

### Escalonar horarios

El primer gran obstáculo será evitar que el ciudadano se lance de nuevo al coche, por miedo al contagio. Ezquiaga apunta que es necesario un esfuerzo enorme de transporte metropolitano y de cercanías, aumentar la frecuencia y hacer muy visible la limpieza. Cree que se deben escalar los horarios, fomentar el teletrabajo. "Es clave para achatar la curva de uso del transporte". Fomentar la bici significa también más aparcamientos para ellas y espacio en portales y oficinas.

Conviviremos, no se sabe por cuánto tiempo, con una higiene metódica en tiendas, bares y restaurantes. El arquitecto Luis Vidal, autor de la segunda terminal de Heathrow, en Londres, y otros muchos proyectos, acaba de ver en Boston un ascensor con botones seguros contra el virus, así decía el cartel. "Creeré el uso de



nuevos materiales antibacterianos, como el cobre, la plata y el dióxido de titanio", apunta. Esto significa cambiar mobiliario urbano y doméstico, barandillas, bolidos, manillas. Su estudio ya está revisitando todos sus proyectos en aeropuertos, museos, hospitales, para ver si se pueden aportar mejoras, hacerlos más seguros, más flexibles, más sostenibles. Uno de ellos es la operación Chamartín, del norte de Madrid, realizado junto a Richard Rogers. Está

convencido de que la crisis influirá en cómo se diseñan las viviendas. "Mira los balcones. Antes se hacían, la gente los empezó a cerrar, comenzaron a computar como metros cuadrados y dejaron de construirse. Ahora los queremos y por ejemplo, se pueden colgar en edificios existentes, hasta dialogar con la administración".

Las ciudades van a cambiar también porque el virus quizá se lleve por delante algunos tipos de negocio. Por ejemplo, todo lo que

Un estudio apunta que 23 de los 33 kilómetros cuadrados con más población de Europa están en España

## La vida en el punto más denso de Madrid y Barcelona

FERNANDO PEINADO / JOSEP CATÀ

**Madrid / Barcelona**  
El urbanista Alasdair Rae, de la Universidad de Sheffield, Reino Unido, ha trazado una red de un kilómetro cuadrado en el mapa de Europa y lo ha cruzado con datos de población para descubrir las zonas más pobladas: resulta que 23 de las 33 zonas con más densidad de habitantes, superior al ideal de 30.000 por kilómetro cuadrado, son españolas. La más saturada de Europa está en La Torrassa, en L'Hospitalet de Llobregat: 53.119 perso-

nas. Barcelona y alrededores tienen 16 puestos en la lista. Madrid acoge cuatro zonas, la más densa está en el barrio de Arganzuela. Las otras se hallan en Bilbao, Gijón y Zaragoza. En esos lugares el desconfiamento no es tan fácil.

En La Torrassa, el punto más denso de Europa, la hora solitaria de las tres de la tarde no lo es tanto en la plaza Española. El inicio de la desescalada ha empujado a los vecinos a retomar en lo que pueden su vida normal, aunque sea a la hora de la

siesta. Hay un hormigueo de ciudadanos con el carrito de la compra, paseando el perro o sacando a los niños. Antes de las ocho, cuando se permite el paseo y el deporte, el gentío se intensifica y en algunos lugares cuesta distinguir el escenario actual con el previo a la pandemia.

"La gente ha perdido el miedo. Hace dos o tres semanas, cuando las noticias iban llenas de muertos, aquí no había nadie, solo salíamos a comprar, y ahora hemos vuelto un poco a la normalidad", razona Jacqueline. Está sentada en un banco de la plaza con siete u ocho amigos y familiares de origen dominicano, tercer colectivo de origen extranjero del barrio. Los datos del Ayuntamiento confirman que todo el distrito 3 de L'Hospitalet, formado por los barrios de Collblanc y la Torrassa, es uno de los más densos de Europa, con 56.040 habitantes por kilómetro cuadrado. Es un dato que sorprende porque los barrios no son de bloques altos como en otras zonas, sino edificios de cuatro o cinco plantas con pisos pequeños, pero habitualmente compartidos por varias personas. La población,

Lo ideal es no exceder los 30.000 habitantes por kilómetro cuadrado

Desconfinar es más peligroso si la concentración de personas es alta

con una edad media de 41 años, es en un 30% de origen extranjero, y la inmigración ha crecido casi un 20% en cinco años. "Aquí será difícil tenernos a todos en casa. Si no vuelven a subir los muertos y contagiados, la gente saldrá a pasear", explica Willy, de 35 años, mientras apara una lata de cerveza en el banco.

Fuera de la plaza, la afluencia de gente es menor. "Sabemos que solo podemos ir con los niños hasta las siete, pero a veces cuesta que quieran volver a casa", se excusan Edgar y Lucy, una

pareja de origen boliviano. El Ayuntamiento de L'Hospitalet, que dirige Núria Marín, sabe que esta realidad es la densidad con la que tiene que trabajar, y destaca que la guardia urbana intensifica su presencia en las calles. La presidenta de la asociación de vecinos de Collblanc-La Torrassa, Loli Colás, analiza las dificultades de la desescalada: "En los pisos antiguos convive mucha gente. Tras un confinamiento duro, con poco que dejen salir a los vecinos, salen. El espacio no da para más para tanta gente", explica. Colás añade que aún no ha afectado a la convivencia pero sí hay momentos de tensión: "Hay gente que no sale porque tiene miedo, y otros parece que no llevan mucho cuidado". La asociación ha visto aumentar las familias que piden ayuda y alimentos por primera vez, lo que ha desbordado a los servicios sociales.

### Desescalar en Arganzuela

En la zona más densa de Madrid, en el distrito de Arganzuela, cada día, minutos antes de los aplausos de las ocho, José Miguel López rompe el silencio en la calle Tomás Breón enclufan-



## LA CRISIS DEL CORONAVIRUS

## SOCIEDAD



implica compartir cosas, que estaba en auge: coches para viajes o de alquiler rápido en la ciudad. Lo relacionado con el turismo, de tiendas de recuerdos a segways. Mercados tradicionales convertidos en atracción turística (San Miguel en Madrid, La Boquería en Barcelona) ahora están vacíos. "La ciudad está mal distribuida. Es una oportunidad para reducir plazas turísticas en hoteles y pisos, y solo es posible con intervención pública", cree Andrea Krui-

thof, consultora e investigadora de la Universidad de Valencia.

Esas tiendas que cierran pueden dejar sitio al regreso de las de toda la vida, al menos en alimentación. "Ahora somos conscientes de la dependencia de sistemas lejanos y con gran impacto ambiental. Ha habido una reacción positiva de las ciudades, un esfuerzo por facilitar la alimentación de proximidad. Hay que replantear la relación entre el campo y la ciudad", considera Marian Simón, de

Cola de personas para acceder ayer a un mercado en Madrid. / SANTI BURGOS

la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid (ETSAM), especializada en alimentación de proximidad. Se ha avanzado mucho, pero no deja de ser algo de consumidores militantes. "Ahora todo esto puede cuajar. Valencia y su huerta son un ejemplo. Hay

## "Podemos ver el cambio a una vida sin coches"

"Nuestros padres vivieron el cambio de la ciudad sin coches a la invasión del automóvil, nosotros podemos vivir lo contrario, ver el cambio a una vida sin coches", sugiere Ester Higuera, profesora de la UPM. José María Ezquiaga, arquitecto y miembro del equipo municipal que rediseña Madrid tras la pandemia, advierte: "Los que usaban el transporte público no pueden volver a coger el coche por miedo, porque sencillamente ya no caben en la ciudad. Llevo toda mi vida trabajando en urbanismo y nunca he visto esta situación. Nos ha faltado desde hace décadas una visión micro del urbanismo".

"Ahora las ciudades pueden actuar muy rápido, porque hay pocos coches. Se pueden pintar carriles, poner vallas, hacer buenas redes de carriles bici", señala Mark Nicuwhenhuysen, Director de Planificación Urbana, Medio Ambiente y Salud de ISGlobal. Recuerda que el 50% de viajes en coche cubren menos de cinco kilómetros y podrían recorrerse en bici.

que hacer campañas para concienciar y trabajar en los precios de producción y la distribución. Menos del 5% de lo que entra en Mercatmadrid es de Madrid".

El regreso a que todo esté a una distancia cómoda a pie se resume en la ciudad de los 15 minutos, modelo de París del urbanista colombiano-francés Carlos Moreno, de la Sorbona. "No es cuestión de construir, sino de reorganizar lo que hay. Con edificios públicos multifuncionales, por ejemplo.

Un colegio puede ser un hogar de ancianos por la tarde", dice Rosa Jiménez, experta en innovación, del colectivo La Escalera.

Otro modelo es la ciudad 8-80, que incluya mejor a todas las edades. Ahora los niños vuelven a jugar en la calle y se redescubre el sentido de comunidad. "En las grandes ciudades me obsesiona el arraigo, el vínculo con el lugar en el que se vive, que crea resiliencia comunitaria y ante una catástrofe resiste e incluso se transforma a mejor", dice Jiménez. "Es claro en cómo han fallado las residencias de ancianos, en el extrarradio como un polígono, en vez de ser pequeñas e integradas en el barrio". Reforzar la comunidad cercana, propone, pasa por facilitar el acceso y la permanencia en la vivienda, ayudar al empleo local y darle prioridad en los proyectos públicos.

### Pensar el envejecimiento

Se debe pensar ya que las ciudades españolas tendrán una población cada vez más envejecida. Las calles deben ser más amables, menos ruidosas, con bancos, con fuentes, con ascos públicos. María Tomé, arquitecta de Oficina de Innovación y parte de la red internacional Civicwise, subraya que "el envejecimiento en España no está planificado". "Las residencias son carísimas o en las públicas no hay plazas. Para toda la zona intermedia de la población no hay solución fácil". Ella apunta al cohousing, grupos que compran terrenos o un edificio para vivir en comunidad su vejez.

El mercado de la vivienda también se va a alterar. Jacobo Armero, experto del sector y autor de *Historias de un agente inmobiliario* (Lumen), ve un escenario imprevisible pero con algo claro: aumentará la oferta y bajará la demanda. Prevé una avalancha de oferta: pisos acumulados estos meses, los turísticos que ya no se alquilan, los de herencias de miles de fallecidos. Recuerda que en 2008 el precio medio en Madrid bajó hasta un 50%.

do la música desde los altavoces de su balcón. Así advierte a sus vecinos de que llega el rito diario del confinamiento. Suena el estruendo y se asoman todos. El estilo cambia a diario. Chundichunda, rock, infantil... El fin de semana pasado era el turno de las sevillanas por ser tiempo de Feria de Abril. El sábado pasado, primer día para salir al exterior, se formó bajo el balcón tal aglomeración que un vecino alertó a la policía y la fiesta se acabó de golpe. José Miguel y su pareja, María Sánchez, no se esperaban que en su estrecha callecita fuera a aparecer tal multitud.

"Esto parecía la Gran Vía", dice José Miguel. La calle Tomás Bretón está en el corazón del kilómetro cuadrado con más densidad de población de Madrid: 44.636 personas entre las calles del Ferrocarril (norte), Balmir (sur), Turmalina (este) y el río Manzanares (oeste). Durante la fase 0 de desescalada, los vecinos deberán moverse en un espacio agobiante, la decimoquinta densidad más alta de Europa.

Aquí no hay grandes columnas en altura. Muchos pisos tienen seis o siete plantas, la mitad



Ambiente en una calle de L'Hospitalet de Llobregat (Barcelona), el pasado martes. / ALBERT GARCIA

de otras zonas. Al dar un paseo es difícil imaginar que tenga el récord de habitantes. Pero las fachadas engañan porque no dan una idea de cuánta gente vive detrás. Una pista la dan los telefonos en los portales. Algunos tienen 11 pisos por planta. Son edificios

de gran profundidad, sin patios interiores. Se ve con el satélite de Google Maps: muchas manzanas son una maraña de edificios, casi sin aire entre ellos.

Este dibujo abigarrado es producto de la especulación urbanística de fin del XIX y principio del

XX, cuando se desarrollaron los barrios en torno al centro, explica Agustín Hernández, catedrático de Arquitectura de la Politécnica de Madrid. "La burguesía buscó aprovechar al máximo el espacio para sacar más provecho, en contra del diseño que ha-

bia hecho el Plan de Castro a mediados del siglo XIX", añade.

Hoy este vecindario está habitado por familias de clase media, jóvenes profesionales y funcionarios. Es una zona dormitorio donde los vecinos interactúan poco, dice Estefanía Rodríguez, una ingeniera de 42 años de la calle Canarias. Como muchos, está encantada por la oportunidad inesperada que ha dado la pandemia: "Creo que mucha gente nos hemos conocido estos días".

Las aceras son estrechas y no permiten mantener la distancia de dos metros, pero como no hay tráfico de coches, los peatones, corredores y ciclistas han tomado las calzadas. José Miguel y María, que regentan el Mesón Las Regiones debajo de su piso, dicen que los vecinos de la calle Tomás Bretón han creado una página de Facebook y un grupo de WhatsApp. Cuando caducó su leche y otro género del bar lo anunciaron en las redes para repartirlo a los más necesitados. "Hemos creado barrio, que era lo importante", dice José Miguel desde su balcón mientras se preparaba para pinchar sevillanas con un clavel y una gorra de chilapan.