



La cuarentena en Santiago y en regiones ha llevado a los especialistas a replantear paradigmas en vivienda, urbanismo y transporte, entre otras áreas.

Chile Post Pandemia

UNA NUEVA OPORTUNIDAD

NADIE SABE CON CERTEZA CUÁLES SERÁN LAS TRANSFORMACIONES QUE VIVIRÁ NUESTRO PAÍS CUANDO DECLINEN LOS CONTAGIOS POR COVID-19 O BIEN SE ENCUENTRE UNA VACUNA PARA COMBATIRLO, PERO YA SE VISLUMBRAN ALGUNAS PRÁCTICAS EN ÁREAS COMO EL URBANISMO Y EL TRANSPORTE Y EN RUBROS COMO HOTELERÍA Y TURISMO.

Por Jorge Velasco_Fotos Vivi Peláez.

¿Qué tan diferente serán Chile y el mundo en una “nueva normalidad” que deba convivir con el Covid-19 o que, ante la aparición de una vacuna, sea compatible con el temor a una nueva pandemia? ¿Cómo se reconfigurará el panorama habitacional, urbano y de transportes tras vivir meses que han llevado a replantear los paradigmas existentes en torno a ellos? El proceso de reflexión sobre el futuro avanza quizás con un vértigo tan vibrante como el ritmo de contagios.

“A medida que salimos de esta lucha, y si somos capaces de formar una nueva cohesión social, tendríamos la oportunidad de reconstruir un país que sea más resistente económicamente, ambientalmente sostenible, socialmente justo y físicamente más saludable. Las ciudades estarán en la primera línea de esta oportunidad y repensar la forma en que nos movemos a su alrededor será fundamental para estos objetivos”, comenta Carlos Zeppelin, presidente del Comité de Obras de Infraestructura Pública de la CChC.

Densificar o tener espacios urbanos más abiertos es una primera pregunta que asoma, en esta materia, para los expertos en urbanismo, a la luz de la correlación entre contagios y hacinamiento que está mostrando el Covid-19.

“Hemos trabajado durante décadas para

incrementar la densificación al interior de las ciudades, justamente para poder acercar los servicios y el empleo a los lugares residenciales. Nunca pensamos las ciudades de una manera en que tuviéramos que evitar la propagación de un virus. Entonces, hacerse la pregunta de que la densidad urbana puede ser una causal de propagación, nos cuestiona el objetivo que trabajamos durante casi un siglo”, reflexiona Paz Serra, jefa de la División de Desarrollo Urbano del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

CIUDADES SUSTENTABLES

El arquitecto Iván Poduje, magíster en desarrollo urbano y socio de Atisba, oficina dedicada al estudio y planificación de barrios, plantea dos desafíos a resolver que ha dejado esta pandemia en la reconfiguración habitacional y urbana: resolver los problemas de hacinamiento y déficit de viviendas, y recuperar muchos sitios eriazos o áreas deportivas abandonadas para generar más lugares de esparcimiento que ayuden a descomprimir el hacinamiento. “Creo que el mercado, junto a regulaciones, debiera operar para mejorar la superficie y especialidad de la vivienda”, opina.

Sin embargo, para Claudio Nitsche, presidente del Comité Inmobiliario de la

CChC, agrandar las viviendas plantea un problema de precio. “Seguramente, tendremos que ingeniarnos para buscar salas con usos más múltiples y espacios más abiertos como cocinas integradas con el comedor (cocina americana), family room, salas de estar-escritorios o dormitorios diseñados para poder trabajar durante el día”, explica.

Al mismo tiempo, la factibilidad de realizar teletrabajo desde las casas tendría un impacto en el mercado de las oficinas. “¿Para qué llevar a todo el mundo a grandes edificios con lo que significa en pérdidas de tiempo y contaminación, si se puede arreglar de otra manera? Pero está todo por verse. Veamos cómo se acomoda con el tiempo”, reflexiona Claudio Nitsche.

Pero la pandemia también plantea oportunidades en temas de vivienda y urbanismo. Por ejemplo, la de diseñar o rediseñar ciudades que sean más sustentables y más integradas, donde se equilibre densidad con extensión.

“Lo ideal es tener ciudades donde uno pudiera llegar caminando a todos los lugares necesarios como colegios, hospitales y comercio en un lapso de 15 a 30 minutos. La proliferación de barrios en las afueras de la ciudad sin tener los servicios básicos necesarios y que, por ende, obliga a las personas

“A MEDIDA QUE SALIMOS DE ESTA LUCHA, y si somos capaces de formar una nueva cohesión social, tendríamos la oportunidad de reconstruir un país que sea más resistente económicamente, ambientalmente sostenible, socialmente justo y físicamente más saludable”, comenta Carlos Zeppelin.



Es muy probable que el distanciamiento social se mantenga como una norma de convivencia por varios meses más. Su implementación en medios de transporte será un desafío para las autoridades.

a viajar hacia el centro de la ciudad tampoco es la solución. Por lo tanto, ciudades no tan grandes con barrios autosustentables es la mejor idea”, opina el presidente del Comité Inmobiliario de la CChC.

En este contexto, Iván Poduje destaca el rol del barrio. “Es la unidad espacial de mayor identidad para las personas después de su casa. Idealmente, debiera resolver muchas funciones, con más servicios. Pero eso tomará tiempo”, apunta.

TRANSPORTE URBANO

No se sabe con certeza si con el teletrabajo y una movilidad más restringida de ciertos grupos de personas –como los adultos mayores–, en el futuro el tránsito por las calles será menor. Lo cierto es que, según información entregada por el Ministerio de Ciencia a comienzos de junio, en medio de la cuarentena, la movilidad en la Región Metropolitana solo se había reducido en un 30% respecto de los niveles habituales, lo que muestra hasta qué punto la nueva normalidad tendría un impacto real en las calles.

¿Cómo transformar un sistema de transporte diseñado para la alta densidad –en horas punta el Metro lleva seis pasajeros por metro cuadrado– a uno que respete el distanciamiento social? Esto podría significar, por ejemplo, que un carro de tren pensado para trasladar a 200 personas, tendría que acarrear solo a 50. “Significaría que, en algunos puntos, los trenes o buses pasarían sistemáticamente llenos de acuerdo a su nueva capacidad, lo que implicará que en la práctica la oferta de transporte público en esos lugares ya no exista”, comenta Juan Carlos Muñoz, especialista en transporte y profesor titular del Departamento de Ingeniería y Transporte de la Escuela de Ingeniería de la Universidad Católica de Chile (PUC).

Por lo tanto, agrega Muñoz, en el diseño del transporte urbano del futuro “es crucial que la ciudad se prepare para enfrentar esta nueva crisis que se concentrará en los grupos de menor ingreso (aquellos sin acceso al automóvil), aumentando la oferta del transporte público, gestionando la demanda por viajes en la ciudad y mejorando las

condiciones en que se viaja en bicicleta”.

Para que el sistema de transporte público respete el distanciamiento físico entre usuarios, dice este PhD en Ingeniería Civil y Ambiental y MSc en Ingeniería Industrial e Investigación Operativa de la Universidad de California en Berkeley, es clave aumentar su oferta y también aplanar la demanda, que normalmente presenta períodos punta muy pronunciados. Ello debe complementarse con una gestión que colabore a que no se viole el distanciamiento físico necesario, con medidas que ayuden a controlar mejor los accesos a estaciones de Metro y paraderos de micro.

Para mejorar la demanda, este experto plantea trabajar en dos líneas: aumentar la flota de buses y trenes, lo que eleva también la capacidad y permite aumentar la frecuencia, reduciendo el tiempo de espera de los usuarios; y elevar la velocidad del transporte público, lo que permite que los usuarios lleguen más rápido a sus destinos y también que cada vehículo realice más ciclos por hora, lo que aumenta la frecuencia y la capacidad de transporte.



EL TURISMO DEL FUTURO

Hoteles cerrados y líneas aéreas operando al mínimo. Según la Junta de Aeronáutica Civil, solo en abril —mucho antes del peak de la pandemia en Chile—, el tráfico aéreo internacional chileno había caído en 98,7% y 91,2% el nacional, respecto al mismo mes del año pasado, llevando a las líneas aéreas a enfrentar una crisis sin precedentes.

Sin embargo, las aerolíneas confían en volver a volar. Es por eso que el 19 de mayo, la IATA (International Air Transport Association) publicó el documento “Bioseguridad para el transporte aéreo”, donde establece una hoja de ruta sanitaria global para la operación de las empresas aéreas, que cubre desde la compra del boleto hasta instancias como aduanas, pasajeros en tránsito y arribo al destino.

Para ello fomenta las compras y procesos de check-in electrónicos, chequeos de temperatura al ingresar a los aeropuertos, señalización del distanciamiento necesario entre las personas, puntos de limpieza, autoatención en la mayor cantidad de trámites posibles, uso de mascarillas para los pasajeros y personal durante el vuelo, entre otras medidas.

Son directrices que se han seguido, por ejemplo, en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago. “Se han instalado más de 65 tótems de higienización de manos. El uso de mascarilla es obligatorio en el aeropuerto, lo cual fiscalizamos las 24 horas. Realizamos medición de temperatura, revisión de pasaporte sanitario e instalamos calcomanías en el suelo para fomentar el distanciamiento físico de dos metros. Se ha reforzado la instalación de superficies de cobre, lo que limita el virus a dos horas y media. En cuanto a las aerolíneas, han seguido los protocolos IATA, que definen el uso de mascarilla en todo el vuelo, reciclaje de aire cada tres minutos, tratamiento especial en la manipulación de la comida y acceso limitado a baños. Esto permite viajes seguros y con mínimas posibilidades de infección”, detalla Branko Karlezi, subgerente de Comunicaciones de Nuevo Pudahuel, la concesionaria que administra este aeropuerto.

El sector hotelero también se ha visto fuertemente impactado.

En Chile hay 9.000 establecimientos de alojamiento turístico, de los cuales la Asociación Gremial de Hoteleros de Chile calcula que solo hay un 10% de ellos en operaciones. Aquellos que funcionan, detalla el presidente de esta entidad, Andrés Fuenzalida, lo hacen principalmente porque se han reconvertido a residencias sanitarias.

El dirigente calcula que, basándose en la experiencia que está ocurriendo en el hemisferio norte y proyectando un desfase para Chile de tres meses, la reapertura del turismo en nuestro país podría iniciarse en octubre en un escenario optimista. Una visión más conservadora, dependiendo de cómo progrese el Covid-19, apuntaría a diciembre y la más pesimista, para febrero-marzo. “La industria del turismo va a ser más lenta que otras en su reacción, porque la gente va a buscar estar segura. Va a llevar un tiempo retomar las confianzas”, dice Fuenzalida.

De todas formas, lo fundamental para esta nueva normalidad será que los establecimientos hoteleros incorporen protocolos —tanto globales como locales— de higiene y seguridad para su funcionamiento. Sin embargo, también debieran producirse cambios propios de esta industria. “Los webinars van a suplir una parte de las reuniones, pero las actividades presenciales siempre van a seguir existiendo. El turismo de experiencia requiere del desplazamiento. Va a haber una transformación, pero eso no implica necesariamente una desaparición del turismo de negocios”, comenta Andrés Fuenzalida.

Los hoteles promoverán la digitalización de los procesos para evitar el contacto de los pasajeros con otras personas. Además, plantea el presidente de los Hoteleros de Chile, es probable que ciertas modalidades de servicios se potencien o reemplacen, como el room service en lugar del desayuno o almuerzo tipo bufet. Quizás disminuya la frecuencia de servicios de aseo a la habitación, para evitar agentes contaminantes, o se realicen cuarentenas (24 o 48 horas) entre el egreso e ingreso de distintos pasajeros a una misma pieza, con el fin de que se ventile y sanee. Y también podría ser que se privilegie un turismo de estancias más largas, para así bajar la rotación de los pasajeros.

“LAS EXTERNALIDADES QUE EL AUTOMÓVIL causa en la ciudad son altísimas y, por lo tanto, salir de la pandemia con su fortalecimiento sería una derrota profunda en la sustentabilidad urbana”, afirma Juan Carlos Muñoz.



Juan Carlos Muñoz, especialista en transporte de la PUC.



Iván Poduje, urbanista y socio de la consultora Atisba.

Una visión similar tiene Uri Levine, cofundador de la aplicación Waze. “Las claves de la movilidad son velocidad, costo y conveniencia. Si queremos que la gente cambie su comportamiento, tenemos que darle algo mejor de lo que tiene. Me imagino el transporte público del futuro con vías dedicadas y vehículos más pequeños de alta frecuencia. Eso sería más rápido, más productivo y con menos accidentes”, afirma.

También entran en esta combinación el uso de medios de transporte basados en aplicaciones móviles, como Uber y Cabify, donde el contacto entre el usuario, el chofer y los medios físicos de pago disminuyan al mínimo. A ellas se suman aplicaciones como Waze, que permiten organizar mejor los viajes. “La tecnología no sólo puede brindar mejores servicios, sino que también puede permitir a los usuarios planificar su movilidad, buscando optimizar sus costos”, dice al respecto David Iacobucci, director de Ventas de la empresa Century Link Chile, que ofrece soluciones de redes, conectividad en la nube y seguridad.

De todas formas, habrá que evitar la tentación de promover el uso del automóvil

y esforzarse por buscar mayores espacios para ciclistas y peatones. “Las externalidades que el automóvil causa en la ciudad son altísimas y, por lo tanto, salir de la pandemia con su fortalecimiento sería una derrota profunda en la sustentabilidad urbana”, afirma el académico de la PUC.

Otra de las claves radica en cómo gestionar una demanda que promueva el distanciamiento social. Las autoridades, plantea Muñoz, podrían exigir al menos a los organismos públicos que modifiquen su horario de entrada. Lo mismo podría suceder con universidades y empresas, definiendo incluso algunos días en que parte de los alumnos o equipos trabajen o asistan a clases en modalidad online.

Con todo, a raíz del Covid-19, el transporte público podría resolver dos problemas frecuentes: la incomodidad y la vulnerabilidad producto del hacinamiento en vehículos y andenes. “Si diseñamos un transporte público que respete el distanciamiento social, habremos avanzado mucho en hacer la experiencia más atractiva desde esas dos perspectivas”, finaliza Juan Carlos Muñoz.

TRANSFORMACIÓN DIGITAL

Ante el acecho del Covid-19 y una población sometida a largos confinamientos o a la prohibición de reuniones numerosas en oficinas, centros educativos y de ocio, se ha potenciado el uso de internet para trabajar en línea desde los hogares, realizar clases a distancia, entretenerse con escaso contacto social (películas, series, videojuegos) y hacer compras para servicios de delivery o tiendas online.

Century Link Chile calcula que el aumento del tráfico de datos de Internet ha aumentado un 30% en este tiempo. La extensión de la digitalización a otros procesos (manejo de maquinaria a distancia, por ejemplo) y con mejor calidad (imágenes y audios más claros) probablemente requerirá de una mejora en la capacidad de las redes.

“Desde el punto de vista de la infraestructura, hay que mejorar la capilaridad de las redes y la calidad de los servicios entregados. Hay lugares donde las redes son muy escasas y con baja capacidad, lo que encarece el acceso y limita la capacidad total de conexión. Si más personas se conectan, ya que trabajan desde sus casas, se produce un cuello de botella que puede hacer difícil trabajar en línea”, comenta David Iacobucci, director de Ventas de Century Link Chile.

En este sentido, la tecnología 5G asoma como una herramienta útil. Sin embargo, para ello cada país deberá definir el estándar sobre el cual va a desarrollar. “Claramente, la necesidad de contar con antenas distribuidas en la zona de cobertura, será el gran tema a tratar, ya que implica el desarrollo de mucha infraestructura en las zonas metropolitanas principalmente”, advierte el ejecutivo de Century Link Chile.