



COOKIES

Este sitio web usa cookies propias y de terceros para analizar el tráfico, mejorar nuestros servicio y conocer el comportamiento del usuario. Para conocer más, acceda a nuestra [Política de Cookies](#).

ENTENDIDO

EL PAPEL DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN LA REACTIVACIÓN ECONÓMICA
NOV 11 - 2 PM INSCRÍBASE



CONSTRUCCIÓN

“Estamos asistiendo a una revolución de la proximidad por la pandemia del covid-19”

lunes, 9 de noviembre de 2020

f t in [GUARDAR](#)



Agregue a sus temas de interés

- [Ciudad](#) +
- [Ciudades Inteligentes](#) +
- [Ciudades sostenibles](#) +
- [Pandemias](#) +
- [Teletrabajo](#) +
- [Oficinas](#) +
- [París](#) +

[Administre sus temas](#)

La pandemia confirma que hay que disminuir las grandes concentraciones de masas, de transportes y de encuentros físicos

Sebastián Montes

El concepto de la ciudad de 15 minutos surgió hace seis años bajo el sobrenombre de “la ciudad de las proximidades”, que ofrece un conjunto de servicios esenciales con una movilidad de bajas emisiones en un perímetro corto. Estos son clasificados en seis categorías: vivir, trabajar, abastecerse, cuidarse, educarse y prosperar.

Su creador es el asesor de la alcaldesa de París, Anne Hidalgo, e investigador de la Universidad París I-Pantheon Sorbonne, Carlos Moreno, un colombiano que salió hace 40 años del país y quien encontró en Francia un lugar para hacer sus estudios en urbanística y desarrollar un modelo que hoy es todo un éxito. En entrevista con LR habló sobre este concepto y el por qué la pandemia podría ser el gran motor para expandir su aplicación.

EL PAPEL DE LA INVERSIÓN EXTRANJERA EN LA REACTIVACIÓN ECONÓMICA
INSCRÍBASE AQUÍ

PUBLICITÉ



¿La llegada del coronavirus hizo evidente la necesidad de las ciudades de 15 minutos?

La pandemia llegó después de que hubiéramos propuesto ese cambio de paradigma. Yo comencé a lanzar este concepto hace seis años, y la alcaldesa de París lo retomó a principios de año para su campaña electoral. El covid viene a confirmar lo que estábamos diciendo porque la coyuntura demuestra que hay que disminuir las grandes concentraciones de masas, de transportes y de encuentros físicos para vivir en proximidades.

¿Entonces el confinamiento fue vital para consolidar la idea?

La segunda ola que estamos viviendo ahora en Europa trata un cambio radical del trabajo, y el nuevo ritmo en las grandes torres corporativas tiende a desaparecer porque no es compatible con la situación pandémica, entonces asistimos a una revolución en donde hay que descentralizar el trabajo, no necesariamente en las casas, pero si llegar a que las tecnologías ofrezcan un teletrabajo por descentralizaciones.

En ese orden de ideas, ¿hacia dónde nos lleva todo esto?

Estamos asistiendo a una revolución de la proximidad. La alcaldesa de París le llama el “big bang de la proximidad”, y la pandemia no nos deja opción. Ya no es ni siquiera posible pensar en algo diferente a vivir en proximidades, y estamos viviéndolo ahora con todos esos lugares que se cierran. Por lo tanto, la respiración social, la manera de poder continuar yendo al trabajo y de mantener relaciones sociales es la proximidad.

Hay ciudades que no están preparadas para esa descentralización, ¿cómo mejorar eso?

La interrogación que traemos con la ciudad de las proximidades es muy precisa y simple: ¿en qué tipo de ciudad queremos vivir y qué ciudad queremos dejarle a nuestros hijos y a los hijos de los hijos? Finalmente, el modelo que tenemos ahora es el mismo desde que las ciudades modernas se han construido después de la guerra. Estas fueron articuladas, esencialmente, con la separación física entre los lugares de vivienda y trabajo porque se generaron las industrias y se crearon esas grandes avenidas y bulevares en los cuales los carros fueron la solución para transportarse. Por lo tanto, asistimos al desarrollo de una ciudad bastante fragmentada, con mucha segregación espacial en cuestiones de tipo económico y social.

¿Cómo modificar el esquema de transporte para eliminar esa fragmentación?

El transporte vino a ser el elemento que permitía acercar a la gente, pero con un costo de tiempo bastante alto al destinar varias horas al día para ir y volver. Las soluciones de ingeniería siempre fueron ir más lejos y más

ARTÍCULO RELACIONADO



El teletrabajo no es posible para un 76% de los empleados en América Latina y el Caribe

Luisa Santiago

Líder de América Latina, Fundación Ellen MacArthur

"En las ciudades que incorporan los principios de la economía circular existe una mayor proximidad entre los lugares donde la gente vive, trabaja y juega".

rápido, haciendo desaparecer la noción de tiempo útil y de tiempo social. Lo que significa que el transporte, como solución, ofrece una manera de sacrificar el tiempo útil para que la gente pueda ir a producir y así tener subsistencias que le permitan consumir, llevando a que la pareja producción masiva - consumo masivo se impusiera socialmente.

¿Eso que conclusión arroja?

Independientemente del medio de transporte, hay muchos recursos en la ciudad que son mal o muy poco utilizados que podrían ser reorganizados si se tiene en cuenta cómo convertimos a la ciudad en un modo de vida distinto y cambiamos nuestro ritmo para dar una alternativa reorganizando la vida urbana, o sea, la manera de vivir, que es lo que llamamos el urbanismo por los usos.

¿En qué consiste ese concepto de urbanismo?

Tenemos cientos de miles de metros cuadrados, pero se utilizan muy por debajo de su capacidad porque son dedicados únicamente a una función vertical, entonces tenemos que tomar nota de esos espacios de los cuales utilizamos solo una tercera parte de su tiempo útil.

En promedio, las infraestructuras son 35% de utilización y 65% que no se usan porque, simplemente, ya no se hace. Necesitamos tomar conciencia de que hay muchas estructuras que fueron construidas con un propósito, como cines, parkings o parques, que ya no son usadas y que pueden acoger otros tipos de servicios con mucha más intensidad y que antes no eran necesarios para todos.

¿Qué se debería hacer Bogotá, por ejemplo?

Se necesita una completa conciencia de que tenemos que cambiar nuestro modo de vida, pues las ciudades no son sostenibles y no nos dan calidad de vida. El llamado que hago en diferentes ciudades de América Latina es a proponer nuevos proyectos estratégicos locales, porque esto no se hace con una varita mágica sino con una hoja de ruta que permita hacer proposiciones concretas para revitalizar cada una de nuestras proximidades.

El objetivo es tener ciudades en las cuales vivir la proximidad sea reequilibrar el uso del bien común. Lo más complicado en América Latina es que la palabra bien común no existe, y se necesita una gobernanza de calidad si se quiere implementar.

¿Cómo puede contribuir este modelo de ciudad a la lucha contra el cambio climático?

Ese concepto lo comenzamos a implementar correspondiendo a los criterios que tenemos para contrarrestar el cambio climático, ofreciendo un cambio de vida en nuestra manera de existir y en las funciones sociales esenciales ya mencionadas, ofreciéndolas en las cercanías para que el CO2 en transportes se redujera. La motivación principal viene, evidentemente, de luchar por el clima, buscando herramientas que permitan tener la hoja de ruta indispensable de la meta de carbono en 2050 y por lo tanto disminuir las emisiones en 65%.