

2.

Red de Ciudades BID

¿CÓMO SE ESTÁN PREPARANDO LAS CIUDADES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE PARA UNA REAPERTURA ANTE EL COVID-19?

2020

Editores:
Felipe Vera, Verónica Adler,
Maria Camila Uribe, Maria Camila Quintero



LOTS OF ARCHITECTURE
–publishers

DIRECTORA EDITORIAL
Florencia Rodríguez

CEO
Pablo Gerson

EDITORA EN JEFE
Isabella Moretti

EDICIÓN
Santiago Bogani, Renée Carmichael,
Magdalena Tagliabue, Lisa Naudin

DISEÑO GRÁFICO
Santiago Passero, Ignacio Espert

CORRECCIÓN DE TEXTOS
Juan José Lanusse

Todas las imágenes y textos contenidos en esta publicación fueron compendiados y cedidos por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Lots of Architecture –publishers no se hace responsable de las opiniones, datos y uso de referencia expuesta por los autores.

Copyright © 2020 Banco Interamericano de Desarrollo. Esta obra se encuentra sujeta a una licencia Creative Commons IGO 3.0 Reconocimiento-NoComercial-SinObrasDerivadas (CC-IGO 3.0 BY-NC-ND) (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>) y puede ser reproducida para cualquier uso no-comercial otorgando el reconocimiento respectivo al BID. No se permiten obras derivadas.

Cualquier disputa relacionada con el uso de las obras del BID que no pueda resolverse amistosamente se someterá a arbitraje de conformidad con las reglas de la CNUDMI (UNCITRAL). El uso del nombre del BID para cualquier fin distinto al reconocimiento respectivo y el uso del logotipo del BID, no están autorizados por esta licencia CC-IGO y requieren de un acuerdo de licencia adicional.

Note que el enlace URL incluye términos y condiciones adicionales de esta licencia.

Las opiniones expresadas en esta publicación son de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del Banco Interamericano de Desarrollo, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.



2. ¿Cómo se están preparando las ciudades de América Latina y el Caribe para una reapertura ante el COVID-19?

IDB-CB-00351

ABSTRACTO

La reapertura de las ciudades es una etapa clave en la eventual recuperación del mundo luego de la pandemia causada por el COVID-19. Sin embargo, queda una pregunta crítica: ¿cómo pueden reabrirse las economías locales, el transporte y los espacios públicos sin causar una segunda ola de contagio? Los alcaldes y los encargados de la toma de decisiones lideran el camino para encontrar formas de volver a encaminar a las ciudades de manera segura.

AUTORES

Felipe Vera
Verónica Adler
María Camila Uribe
María Camila Quintero
Claudia Huerta
Sebastián Lew
Melina Nacke
Valentina Simone

EDITORES

Felipe Vera
Verónica Adler
María Camila Uribe
María Camila Quintero

COORDINACIÓN

Milagros A. Barchi

PALABRAS CLAVES

Ciudades
Coronavirus
Pandemia
Covid-19
Desarrollo Urbano y Vivienda
Mejoramiento de Barrios
Ciudad Informal
Espacio público

JEL CODES

O12 Microeconomic Analyses of Economic Development
O21 Planning Models • Planning Policy
O35 Social Innovation
O54 Latin America • Caribbean
R14 Land Use Patterns
R21 Housing Demand
R31 Housing Supply and Markets

¿Cómo se están preparando las ciudades de América Latina y el Caribe para una reapertura ante el COVID-19?

PRESERVAR LA SALUD Y MANTENER MEDIOS DE VIDA PARA CIUDADES EN PAUSA: IDEAS PARA LA ACTIVACIÓN Y RECUPERACIÓN URBANA	6
<i>Verónica Adler y Felipe Vera</i>	
CONSTRUCCIÓN DE UN MARCO PARA LA TOMA DE DECISIONES EN LAS CIUDADES	20
WEBINARS: ¿CÓMO SE ESTÁN PREPARANDO LAS CIUDADES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE PARA UNA REAPERTURA ANTE EL COVID-19?	36
Contexto	
WEBINAR 1: Experiencias desde Europa y Nueva York	42
<i>Penny Abeywardena, Anna Schindler, Klemens Himpele, Nataša Ritonija, Tatiana Gallego-Lizón (moderadora)</i>	
WEBINAR 2	68
<i>Richard Florida, Stefano Bertozzi, Luis Alberto Moreno (moderador)</i>	
WEBINAR SESIÓN PARALELA: Vivienda y construcción	82
<i>Julio Fernando Samaniego González, Guillermo Rolando, Mario Isgro, Juan Castro, José Carlos Rodrigues Martins, Tatiana Gallego-Lizón (moderadora)</i>	
WEBINAR SESIÓN PARALELA: Movilidad	94
<i>Sergio Martínez, Rodrigo Díaz, María Dolores Ortiz Sánchez, Saúl Antonio Castelar Contreras, Eddy Morataya, Luis Campana, Néstor Roa (moderador)</i>	
WEBINAR SESIÓN PARALELA: Espacios Públicos	108
<i>Juan Ariel Jiménez, Carina Arvizu Machado, Joel Martínez, Maria Vassilakou, Mariana Jimena Alegre Escorza, Carolina Huffmann, José Chong, Mauricio García, Andrés Blanco (moderador)</i>	
Conclusiones	124

PRESERVAR LA SALUD Y MANTENER MEDIOS DE VIDA PARA CIUDADES EN PAUSA: IDEAS PARA LA ACTIVACIÓN Y RECUPERACIÓN URBANA

Verónica Adler, Felipe Vera

El COVID-19 trae para las ciudades un complejo desafío. Por un lado, controlar la expansión del contagio de la pandemia manteniéndolo en niveles razonables y compatibles con las capacidades de los sistemas de salud, y por el otro poder lograr que los efectos económicos, producto de la caída del nivel de actividad, puedan ser amortiguados. La manera en que se responda a esto definirá la magnitud del próximo desafío: la recuperación de las ciudades.

Los datos de la caída del nivel de actividad económica para América Latina, según proyecciones del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), muestran valores de entre 2 y 5% para el 2020, y una incipiente recuperación recién para el segundo semestre del 2021. Estas cifras sitúan la reducción de la movilidad humana como la variable clave que plantea la disyuntiva entre salvar más vidas o mantener el principal medio de sustento de las personas, su trabajo. El nivel de aislamiento con el que se administran las ciudades pareciera ser

una válvula móvil, que cerrándose reduce la movilidad y con esto la velocidad de los contagios, generando un congelamiento de la economía; mientras que abriéndose aumenta la movilidad, acelerando la propagación de la pandemia, pero permitiendo que las personas mantengan sus medios de vida.

La forma en que estructuramos nuestros esfuerzos de recuperación definirá nuestras ciudades en las próximas décadas.

Giuseppe Sala, alcalde de Milán y vicepresidente del C40.

La ecuación se debate entonces entre regular el aislamiento en las ciudades, balanceando en ellas la necesidad de mantener bajos niveles de contacto directo entre personas, y la cantidad de movilidad e interacción humana que las ciudades necesitan para funcionar y ser económicamente productivas. Se argumenta entre otras cosas que la gran cantidad de personas empleadas en industrias de servicios, gastronomía, hotelería, actividades de bienestar y

Entre 2% y 5% de caída del nivel de actividad económica para América Latina en 2020.

servicios profesionales han visto caídas importantes en sus niveles de ingresos, lo que no resultaría sostenible a mediano plazo porque en América Latina hay una clase media que, sin esos niveles de ingreso, crearía un nuevo ejército de gente pobre.

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) ha señalado que las consecuencias de la crisis en la producción económica son evaluables a nivel sectorial a partir de datos económicos y financieros en tiempo real¹. En esta evaluación se muestra que sectores clave de la economía sufren una fuerte caída de la producción, entre ellos los servicios de alojamiento y de de comida, las industrias manufactureras, el comercio al por mayor y menor, y las actividades inmobiliarias, administrativas y comerciales. En estos sectores se emplea a 1.250 millones de trabajadores en el mundo, casi el 38% de la fuerza de trabajo global. Estos trabajadores se enfrentan a una reducción drástica y arrolladora de las horas de trabajo, a recortes salariales y a

despidos masivos². Además, la mayoría de los estudios señalan que los impactos económicos de la crisis están recayendo de manera desproporcionada en los trabajadores jóvenes, las familias de bajos ingresos y las mujeres. Se estima que en el Reino Unido los empleados menores de 25 años, en particular, tienen aproximadamente dos veces y media más probabilidades de trabajar en un sector que ahora está cerrado que otros empleados³. Incluso se argumenta que los efectos adversos para la salud de una recesión económica pueden ser mayores que el aumento de la morbilidad y la mortalidad dentro de la propia pandemia⁴. Así también, el grado de informalidad del trabajo en América Latina es otro factor que juega en contra en términos de seguros de desempleo. De acuerdo con un informe de la Organización Internacional del Trabajo, casi un 70% de la población ocupada en los países emergentes y en desarrollo está empleada de manera informal, mientras que menos de una quinta parte de la población ocupada

en países desarrollados se emplea informalmente. Para los países de América Latina relevados en dicho estudio, la tasa de informalidad alcanzaba el 58,3%.

Si no detenemos el virus, muchas personas morirán. Si los intentos de detener la pandemia causan graves daños a las redes sociales y económicas, las personas experimentarán un sufrimiento a gran escala a mediano y largo plazo. El mundo debe actuar en ambos frentes, suprimiendo el virus y mitigando al mismo tiempo el impacto negativo sobre los medios de vida de los ciudadanos. El progreso que hagamos en esos frentes determinará la forma de la recuperación económica.

McKinsey, *How to restart national economies during the coronavirus crisis.*

Por una parte, si nos centramos en las acciones para salvar vidas, vemos que los países han aplicado una serie de intervenciones contra el COVID-19 para reducir la morbilidad y la mortalidad, con el fin principal de evitar que la capacidad sanitaria se vea afectada por una alta demanda de pacientes. Las medidas que se implementaron han variado entre más drásticas o más graduales.

Casi un 70% de la población ocupada en los países emergentes y en desarrollo está empleada de manera informal.



Figura 1. Controles de temperatura en Buenos Aires, en la terminal de trenes de Retiro. Crédito: Ricardo Pristupluk / La Nación

El caso de medidas drásticas puede ser el de la ciudad de Wuhan, en China, que con un cierre total de la ciudad permitió reducir sustancialmente la transmisión de COVID-19 en todo el país. Desde finales de febrero, el número diario de casos locales de COVID-19 se ha reducido a casi cero en las áreas fuera de Hubei. En otros lugares se han implementado salidas graduales de aislamiento físico o aislamiento administrado (cuarentena, confinamiento, encierro), que requiere que todas las personas, independientemente de los síntomas, se aíslan en el hogar, excepto en casos de trabajo esencial, viajes indispensables o compra de alimentos u otros bienes también esenciales.



Figura 2. Planta de la empresa Honda en Wuhan. Los trabajadores almuerzan en banquetas respetando el distanciamiento correspondiente para evitar contagios. Créditos: Agence France-Presse (AFP)

Esto ha sido aplicado por algunos países de Europa y en algunos estados de Estados Unidos. Varios países de América Latina pudieron aprender de estas experiencias y reaccionaron mientras los números de casos aún son relativamente bajos, con el objetivo de aplanar la curva y reducir la velocidad de transmisión, como es el caso de Colombia, Perú, Argentina y Chile. En este tipo de medidas vemos la existencia de variables culturales que determinan su éxito, vinculadas a la manera en que la gente vive la ciudad en medio de la restricción y la morfología de estas. En ciudades de alta densidad como Buenos Aires, donde un 70% de sus vecinos residen en apartamentos, Santiago o São Paulo, por ejemplo, es muy común que una familia promedio viva en ambientes reducidos, lo que dificulta en el día a día poder cumplir con períodos largos de aislamiento.



Figura 3. Desde el 27 de abril, en Colombia, se puede realizar actividad física al aire libre. Créditos: Guillermo Legaria. Getty Images.

Sin embargo, no todas las ciudades lograron aprender de las experiencias y tuvieron el mismo nivel de reacción. En Estados Unidos, San Francisco, por ejemplo, dio la primera orden de aislamiento físico en hogares, el 16 de marzo, antes que el estado de California, mientras que Nueva York no lo hizo hasta recién el 22 de marzo, hecho que tuvo gran incidencia en la velocidad de expansión del virus y la tasa de muertes por habitante. Otros países como Corea del Sur y sus ciudades, como Seúl, se decidieron por las pruebas masivas y el rastreo de contactos. Este enfoque les ha permitido controlar la propagación del virus sin imponer restricciones generalizadas al movimiento público, al menos hasta ahora.

Por otra parte, si nos concentramos en salvar medios de vida, muchos países han comenzado ya a proveer importantes estímulos fiscales para mitigar los impactos de la caída del nivel de actividad. Estados Unidos, por ejemplo, aprobó recientemente un paquete de estímulos de U\$S 2 billones. Sin embargo, este tipo de inyecciones de recursos tiene un límite que no alcanzará a mitigar totalmente los efectos de la crisis.

Regular las válvulas escogiendo entre salvar vidas o proteger medios de vida, está siendo un gran interrogante para todos los gobiernos, que se ven hoy enfrentados al desafío de cómo mantener este precario equilibrio. Cómo, cuánto y cuándo se pueden reabrir las ciudades pareciera ser una gran pregunta para la que existen pocas respuestas definitivas. No existe aún una dirección clara. El hecho de que muchos países todavía están en medio de la crisis sanitaria, con cientos de muertes cada

día, o sin poder predecir posibles nuevas olas de contagios, hace aún más complejo este dilema. A medida que se dispara el daño económico y social, se incrementa la presión para levantar las restricciones a las libertades personales que generan las medidas sanitarias. Pero hacerlo demasiado temprano puede conducir a nuevos picos que nuevamente afecten la capacidad de respuesta de los sistemas de salud.



Figura 4. Reunión del Centro de Coordinación de las Operaciones del Comité de Crisis de COVID-19 en Brasil. Los gobernadores se reúnen de forma virtual para coordinar medidas de contención de la pandemia. Créditos: Dida Sampaio/ESTADÃO CONTEÚDO

En este contexto complejo, y considerando las variables descritas, desde la perspectiva de las ciudades creemos que, más que encontrar una respuesta taxativa, es necesario diseñar un marco para la toma de decisiones relacionadas a la salida segura, basadas en la evidencia disponible en tiempo real que deberán tener un enfoque territorial y de ciudad. Hoy en día ya hay varios países que están pensando en que la salida gradual tendrá, en el marco de los lineamientos y restricciones que establezcan seguramente los gobiernos nacionales, un enfoque basado en lo que sucede en cada ciudad. No es lo mismo un conglomerado urbano de alta densidad que una ciudad aislada, de frontera o un área metropolitana. Lo que sí está claro es que la ciudad cada vez tomará un rol de mayor protagonismo, no solo porque varias de las regulaciones vinculadas con la actividad económica se encuentran bajo su jurisdicción, sino porque las decisiones tomadas desde más cerca de las personas tienen a ser más efectivas en términos de compromiso social, adopción, capacidad de controlar su cumplimiento, etc.

Producto de estos marcos para la toma de decisiones será el diseño de salidas granulares, no lineales, que tengan en cuenta la escala territorial, diseñadas en alineación con los contextos locales, sensibles a los grupos de riesgo y balanceadas con los sectores económicos.

El resurgimiento del COVID-19 en determinadas ciudades es un riesgo latente e inevitablemente ocurrirá en muchos lugares, que deberán pensar en marcos de acción reversibles y medidas ajustables que permitan regular la válvula del aislamiento de manera sabia y astuta. Países como Chile o Uruguay, por ejemplo, han dado pautas para el inicio de algunas actividades económicas, pero también se ha señalado la necesidad de monitorear para saber que lo que se planifica hoy, quizás dentro de un par de días deba revisarse. En Colombia, se está reanudando la industria de

En ciudades de alta densidad como Buenos Aires, donde un 70% de sus vecinos residen en apartamentos, Santiago o São Paulo, es muy común que una familia promedio viva en ambientes reducidos, lo que dificulta en el día a día poder cumplir con períodos largos de aislamiento.

la construcción y manufactura, pero la ciudad de Bogotá está viendo cómo se reducen los impactos de contagio a través de protocolos de trabajo y de su impacto sobre el transporte de las personas. En Argentina, el Gobierno Nacional comenzó este fin de semana a plantear algunas pautas de salidas de paseos cortos, pero los gobiernos locales, sobre todo en las grandes áreas metropolitanas, plantearon algunas dudas sobre la posibilidad real de implementar esas medidas sin que el virus se expanda.

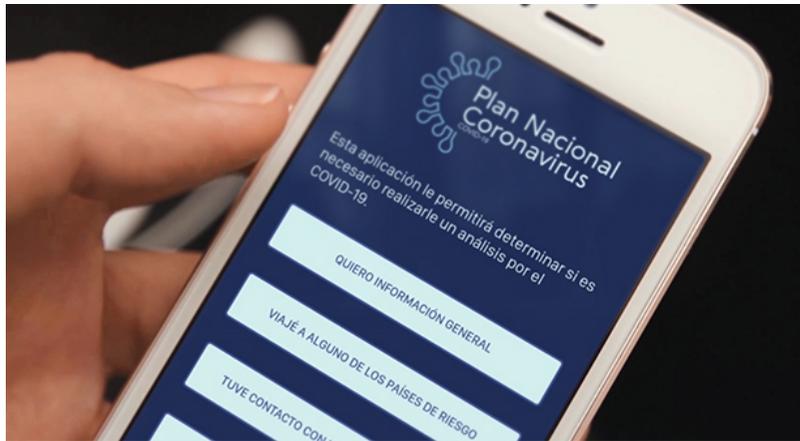


Figura 5. La aplicación del Ministerio de Salud Pública de Uruguay “Coronavirus UY” que, además de dar información y asistir a la población en su contacto con los servicios sanitarios, crea estadísticas de la evolución del virus. Créditos: Gobierno de la República Oriental del Uruguay.

Producto de estos marcos para la toma de decisiones será el diseño de salidas granulares, no lineales, que tengan en cuenta la escala territorial, diseñadas en alineación con los contextos locales, sensibles a los grupos de riesgo y balanceadas con los sectores económicos.

1. Esta evaluación presenta limitaciones para el desglose debido a los datos mundiales disponibles. - 2. Observatorio de la OIT. El COVID-19 y el mundo del trabajo. Segunda edición. Estimaciones actualizadas y análisis. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@dgreports/@dcomm/documents/briefingnote/wcms_740981.pdf - 3. Robert Joyce, Xiaowei Xu. Sector shutdowns during the coronavirus crisis: which workers are most exposed? Institute for Fiscal Studies. <https://www.ifs.org.uk/publications/14791> - 4. Bhamy V. Shenoy. Coronavirus lockdown: Cure worse than the disease. Deccan Herald. <https://www.deccanherald.com/opinion/main-article/coronavirus-lockdown-cure-worse-than-the-disease-823921.html>



CONSTRUCCIÓN DE UN MARCO PARA LA TOMA DE DECISIONES EN LAS CIUDADES

La amenaza del COVID-19 para la salud, el bienestar social y la economía se resolverá por completo solo cuando suficientes personas sean inmunes a la enfermedad o se haya desarrollado una vacuna. Hasta entonces, viviremos en ciudades en transición hacia una “nueva normalidad”, que se verá regulada por la alta transmisión de la enfermedad, su corto período de incubación y el bajo porcentaje de personas que estarían inmunizadas. En esta fase las ciudades deberán aprender a actuar bajo nuevos parámetros y normas sociales. Poder tomar el pulso, organizarse, sistematizar, comunicar, ajustar y actuar será un círculo virtuoso que obligará a ir tomando decisiones a cada momento en contextos de incertidumbre, amenazas cambiantes a la salud y la economía, y serias restricciones fiscales.

1. Tomar el pulso de forma efectiva

En las fases de reapertura será esencial continuar vigilando de cerca la transmisión en tiempo real para garantizar que la prevalencia de la epidemia no exceda la capacidad del sistema de salud. En ese sentido será fundamental fortalecer las capacidades de los sistemas para detectar casos, rastrear contactos, aislarlos y prevenir nuevos contagios. La capacidad de realizar pruebas de diagnóstico para COVID-19, con un tiempo de respuesta rápido para la detección temprana de casos, y la posibilidad de contar con herramientas digitales para compartir datos en tiempo real pueden ser insumos críticos. En el caso de Corea del Sur, la impresionante velocidad de reacción ante el COVID-19 es en gran parte el resultado de una epidemia anterior (MERS), que llevó a construir un sistema de vigilancia excepcional. Dicho sistema tiene como instrumento las pruebas, pero va mucho más allá de ellas y de hecho se enfoca en el rastreo agresivo de los casos. Este rastreo incluye la búsqueda activa de contactos por medio de la identificación de señales de teléfonos celulares cercanos al caso diagnosticado y la notificación a estos por el mismo medio. La enseñanza fundamental que nos deja Corea del Sur es que el seguimiento cercano de sintomáticos y sus contactos ha sido la clave de contener la epidemia y que el aspecto más importante es la preparación previa del sistema de vigilancia⁵. Francia comenzará también a partir del 11 de mayo a utilizar una aplicación para seguir monitoreando los contagiados. Uruguay ha creado la aplicación Coronavirus UY, que permite también el monitoreo de las personas con síntomas y brinda estadísticas sobre la evolución del virus. Fortalecer los sistemas de información epidemiológicos a escala territorial es crucial y seguramente el punto más débil de muchos de nuestros países.

5. Andrés Vecino. ¿Cuál es el camino para salir de la cuarentena? Cluster Salud. <https://clustersalud.americaeconomia.com/sector-publico/cuales-el-camino-para-salir-de-la-cuarentena>



Figura 6. Testeos masivos en la vía pública. Créditos: Cordon Press.

En el contexto de crisis sanitaria generada por el COVID-19, la sistematización de las acciones de atención en protocolos permitirá ofrecer respuestas más rápidas y eficientes, principalmente frente a rebrotes de la enfermedad.

2. Lograr organizarse, generar institucionalidad y protocolos

La experiencia muestra que, debido a la magnitud del impacto generado por el COVID-19, las administraciones nacionales han liderado la toma de decisión en la fase de emergencia en la mayoría de los países. Por la necesidad de diseñar estrategias territoriales y por su cercanía a los ciudadanos, las ciudades tendrán un rol crucial en las fases de transición y de recuperación, en coordinación con los demás niveles provincial/estadual y nacional, que tendrán una gran responsabilidad en la ejecución. Esto requerirá fortalecer los mecanismos de coordinación vertical /gobernanza multinivel. Es necesario que la planificación local se lleve a cabo en coordinación con las acciones propuestas por el nivel nacional de gobierno, y que sea consistente con sus objetivos estratégicos, leyes y políticas. En el contexto de la reapertura, será igualmente importante orientar y asignar recursos con buena coordinación horizontal, multisectorial, en base a planes de salida integrales. De igual manera, la cooperación entre ciudades permitirá identificar buenas prácticas y trabajar de forma conjunta, así como probar la eficacia de algunas medidas y poder replicarlas.

Varias ciudades o países de América Latina han sido capaces en el pasado de crear comités o sistemas de respuesta en caso de terremotos, incendios forestales, tsunamis o efectos del cambio climático, pero no están hoy tan preparados para hacer frente a situaciones de pandemia. Así en países como Uruguay existe el Sistema Nacional de Respuesta a la Emergencia (SINAE), creado en el 2009 como una forma de organizar al Estado para dar respuesta y proteger a las personas, los bienes de significación y el medio ambiente de fenómenos adversos que deriven, o puedan derivar, en situaciones de emergencia o desastre. El SINAE está hoy asumiendo ese rol coordinador frente al COVID-19. Los comités de crisis también permiten reorganizar al equipo de gobierno y asignar tareas y responsabilidades para un mejor abordaje de situaciones adversas. Estos podrían enfocarse en tres grandes áreas: salud, bienestar social y reactivación gradual de la economía. También en algunos temas, y desde las ciudades, la generación de protocolos permitirá ordenar las acciones y establecer líneas de acción que podrán repetirse.

En el contexto de crisis sanitaria generada por el COVID-19, la sistematización de las acciones de atención en protocolos permitirá ofrecer respuestas más rápidas y eficientes, principalmente frente a rebrotes de la enfermedad. La generación de protocolos tiene seguramente un enfoque sectorial y será adaptado a cada comunidad. Funcionamiento de la administración pública, administración de los servicios de salud, transporte y movilidad, educación a distancia, uso de los espacios públicos, vivienda adaptable al trabajo, medidas sanitarias en servicios de hotelería y gastronomía, por citar algunos ejemplos, tanto para usuarios como para trabajadores, se verán afectados y hasta algunos de esos servicios requerirán de protocolos por parte de las ciudades. Dar seguridad y confianza a los usuarios, y protocolos limpios y transparentes, puede garantizar una vuelta más rápida a la actividad económica.



Figura 7. Reunión del Centro de Coordinación de las Operaciones del Comité de Crisis de COVID-19 en Brasil. Los gobernadores se reúnen de forma virtual para coordinar medidas de contención de la pandemia. Créditos: Dida Sampaio/ESTADÃO CONTEÚDO

3. Comunicar efectivamente y escuchar a las personas

Un contexto de salida de la crisis demandará que las acciones implementadas sean comunicadas de manera clara y a través de canales adecuados. El rol de los alcaldes en la comunicación requiere un mensaje ordenado, que aborden la problemática en su totalidad, sin generar alarma o indiferencia. Estas cuestiones serán clave para el éxito de la respuesta de la ciudadanía y permitirá implementar medidas que protejan la salud, el acceso a los alimentos y los medios de vida⁷. También será de vital importancia comprender cómo se gestiona y comparte la información en todos los niveles de gobierno, dentro y entre las agencias, así como al interior y entre los sectores. El uso de redes sociales bien administradas puede resultar un canal de llegada masiva a casi toda la población. Por citar un ejemplo, los hashtags #stayathome o #staysafe suman más de 60 millones de posteos en Instagram y 12 millones en español.

En la etapa de apertura, muchas personas pueden estar afectadas por los impactos de la emergencia y necesitar tratamiento o apoyo psicológico y emocional, por lo que los líderes que tengan la responsabilidad de entrar en contacto con la comunidad deben ser particularmente conscientes de las preocupaciones que esa población puede estar experimentando⁸. La información es el primer recurso que permite a la población tomar decisiones informadas para cuidar su salud y prevenir rumores o informaciones incorrectas⁹. Se sugiere desde varios medios la necesidad de segmentar las campañas, en términos de individuos, empresas, centros de educación, viajes, por citar algunos ejemplos, teniendo en cuenta además consideraciones sobre el idioma. Los sistemas que permiten “leer” de qué se habla pueden ser también un buen insumo para ir ajustando el plan de comunicación.

7. Para mayor información, ver: Partnership for Healthy Cities (2009). Leadership during pandemic. What your municipality can do.

8. ídem

9. Más información, ver: Organización Mundial de la Salud. <https://www.who.int/es>



Figura 8. Campaña de difusión del Departamento de Salud del Gobierno Australiano, donde indican los pasos para la prevención de la propagación del coronavirus. Créditos: Australian Government Department of Health

La información es el primer recurso que permite a la población tomar decisiones informadas para cuidar su salud y prevenir rumores o informaciones incorrectas.

4. Monitorear si lo que se diseñó e implementó funciona

La toma de decisiones en el contexto de crisis cambiante requiere que las administraciones cuenten con datos que les permitan monitorear la evolución de los contagios y la atención hospitalaria. Estos datos también le permitirán generar herramientas de comunicación confiables que alienten a la población a seguir las indicaciones impuestas o sugeridas a lo largo de las diferentes etapas. Es importante poder (i) producir u obtener datos a nivel local y territorial sistematizados. Hoy hay herramienta que permiten recopilar datos sanitarios, sociales y económicos relevantes para la gestión del COVID-19 durante la emergencia y en los meses de recuperación a nivel local. Las herramientas de compilación de datos permitirán también informar a técnicos y políticos que deban realizar estimaciones de cantidad de casos y muertes. (ii) Monitorear la evolución de la situación en función de los protocolos creados. La salida paulatina del aislamiento demandará que se instalen protocolos de salud y comportamiento que ayuden a reducir el riesgo de contagio. La reactivación de la fuerza laboral en las oficinas requerirá, por un lado, que las empresas activen protocolos de distanciamiento físico y control de la población. Poder cruzar esta información para tomar decisiones acertadas en términos de funcionamiento de la ciudad se vuelve trascendental. (iii) Generar las bases para observatorios, que podrán convertirse en el área responsable de planificar y compilar los datos estratégicos por áreas y sectores, así como del análisis de la evolución de la epidemia. Desde el sector técnico de estas áreas se podrán hacer análisis y modelos de la evolución del COVID-19, que ayuden a la toma de decisión durante el retorno a la normalidad.

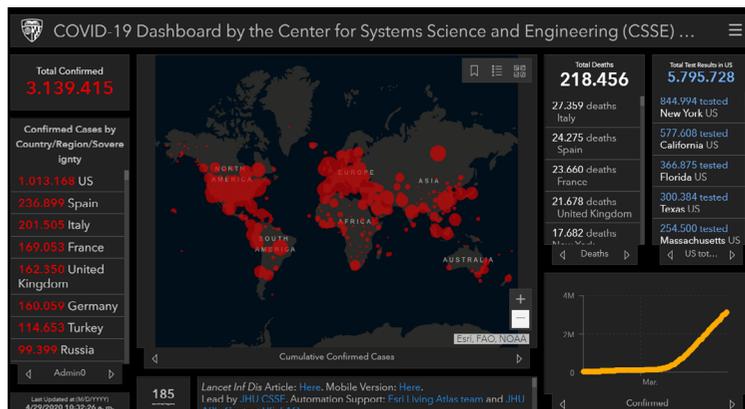


Figura 9. La Universidad John Hopkins ha creado una plataforma que recopila datos actualizados mundiales de la expansión del coronavirus y los plasma en mapas y gráficos de tendencias. Créditos: John Hopkins University

5. Ajustar a tiempo las medidas, regular la válvula y actuar con flexibilidad

Junto con la estrecha vigilancia del número de reproducción efectiva, será necesario ajustar en tiempo real las medidas de política pública para garantizar que las posibles siguientes olas de casos sean manejables desde el punto de vista sanitario. Las acciones para llevar adelante la reactivación de las ciudades en el contexto de crisis generada por el COVID-19 pueden verse afectadas por resultados en el corto plazo, que requerirán un cálculo y ajuste permanente. Es posible que estemos planificando algo para el mediano plazo, pero que a las 72 horas tengamos que revisarlo. Esto demandará un proceso continuo de implementación y evaluación de resultados que permita modificar las estrategias a medida que se logran resultados. El contexto global en el que se desarrolla la crisis del COVID-19 permitirá también que el proceso de ajustes se lleve a cabo en base a los resultados obtenidos por otras ciudades y en otras latitudes⁶.

Mientras se vea la necesidad de priorizar lo sanitario, el foco estará puesto en la provisión de servicios de primera necesidad y en la contención de los contagios mediante medidas de aislamiento, la salida demandará procesos escalafonados de reactivación de las actividades. Dichos procesos requerirán criterios compartidos en la toma de decisión de diferentes niveles de gobierno, así como entre jurisdicciones. En paralelo, se deberán definir las actividades que podrán retomar sus funciones en base al tipo y nivel de demanda, así como también en base a su capacidad de reorganización laboral para adoptar medidas de teletrabajo o reestructuración de horarios para aliviar la congestión del transporte público y las oficinas. Otra opción es realizar aislamientos parciales restringidos a zonas geográficas delimitadas, por ejemplo en donde haya un número de casos elevado, o flexibilizar el aislamiento y la movilidad en aquellos lugares en los que no se registren casos o estén controlados. Las medidas de aislamiento estarán directamente conectadas al chequeo y seguimiento del número de casos, y seguramente se modificarán en función de las necesidades particulares de cada localidad y momento en la evolución de la pandemia.

6. Para mayor información, ver: López, J. y Mitjà, O. (2020). "Salida coordinada del cofinanciamiento. Propuesta de intervenciones de salud pública para el control de la infección SARS-CoV-2 en la comunidad". Control epidemiológico COVID-19 (Adaptado del Plan de Andorra).

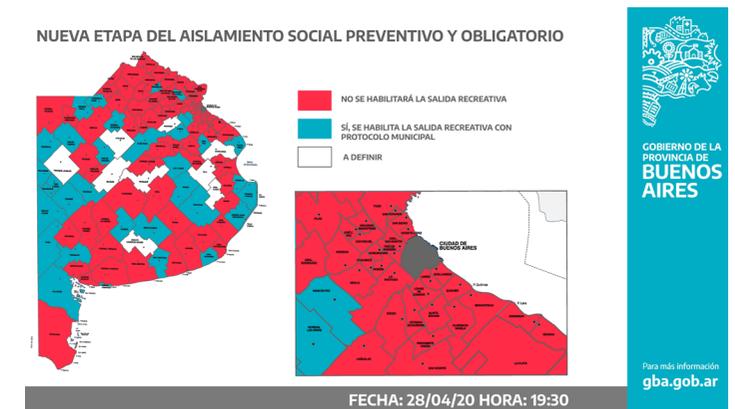


Figura 10. Mapa actualizado de municipios donde se aplicará el permiso de salidas de esparcimiento en la provincia de Buenos Aires, como estrategia de flexibilización del aislamiento. Créditos: Gobierno de la Provincia de Buenos Aires

6. Soltar la válvula para reactivar gradualmente y por sectores

Finalmente hay que actuar para saldar la disyuntiva planteada con la mayor celeridad y transparencia posible. Luego de situaciones de crisis, la vuelta a la normalidad de la vida y el comercio implica restablecer la sensación de seguridad en la población. En este contexto, lograr identificar a las personas que sufrieron los mayores impactos ayuda a garantizar que los ingresos en el corto plazo y las necesidades básicas estén cubiertos, al tiempo que aumenta la resiliencia para la gestión de desastres en el futuro. Las recomendaciones sobre el actuar y la apertura suelen ser de manera gradual, evaluando en base a evidencia empírica en ciclos de aproximadamente dos semanas. Empezar con la reactivación del comercio e ir ampliándolo a otros sectores a medida que el sistema de salud mantiene su capacidad sin desbordes puede ser una alternativa. El gran tema aquí es sobre todo en los grandes núcleos urbanos y los servicios que acompañan la ida al trabajo, principalmente en términos de movilidad. Desestacionalizar la actividad a lo largo del día para distintas actividades de manera tal de no ejercer tanta presión sobre los medios de transporte es algo a evaluar. La Iniciativa de Movilidad Urbana Transformadora, dirigida por Alemania, ha hecho un resumen de muchos ajustes realizados por las flotas de autobuses municipales en su territorio, como también en Polonia, Suiza y China, así como un catálogo sobre los nuevos esfuerzos en materia de higiene en el transporte público en todo el mundo¹⁰.

Ulán Bator, la capital de Mongolia, ha reducido el funcionamiento de los autobuses en un 50% para desalentar los viajes, mientras que Shenzhen, en China, ha reducido la ocupación máxima de los autobuses y otros vehículos de transporte público a la mitad de su límite normal, para reducir las posibilidades de propagación de la infección¹¹. En Lagos, el gobierno está trabajando con la Unión Nacional de Trabajadores del Transporte por Carretera para instruir que los autobuses solo transporten pasajeros sentados para minimizar el contacto y el hacinamiento. Montevideo ha reducido la frecuencia de sus servicios de autobús, pero extendió el tiempo en que una tarjeta de viaje es válida, para permitir que los pasajeros esperen servicios menos concurridos. Por su parte, el gobierno de España presentó un Plan de Desescalada en cuatro fases. En las Islas Canarias, que será el primer punto de España en iniciar la fase 1 (inicial), se permitirá la apertura parcial de actividades, como pequeños comercios, y de terrazas y bares con limitaciones de ocupación al 30%. Acá nuevamente, además del protocolo y la comunicación, la confianza del consumidor en su cumplimiento se vuelve de trascendental importancia¹². Damos aquí también algunos ejemplos que creemos que pueden ser de utilidad pensando en cada sector de la ciudad.

10. Sebastian Ibold, Nikola Medimorec, Armin Wagner, Julieta Peruzzo. The COVID-19 outbreak and implications to sustainable urban mobility – some observations. Transformative Urban Mobility Initiative. <https://www.transformative-mobility.org/news/the-covid-19-outbreak-and-implications-to-public-transport-some-observations>
11. Schuyler Null, Hillary Smith. ¿Cómo las ciudades se adaptarán a la crisis sanitaria actual? Wri México. <https://wrimexico.org/bloga/%C2%BFc%C3%B3mo-las-ciudades-se-adaptar%C3%A1n-la-crisis-sanitaria-actual> - 12. Martín Alonso. Así es la propuesta de desconfinamiento de Canarias. La Provincia. <https://www.laprovincia.es/canarias/2020/04/23/canarias-propone-poblacion-pueda-salir/1277092.html>

Las acciones para llevar adelante la reactivación de las ciudades en el contexto de crisis generada por el COVID-19 pueden verse afectadas por resultados en el corto plazo, que requerirán un cálculo y ajuste permanente.

- **MERCADOS Y TIENDAS DE ALIMENTOS:** en Calcuta y otras ciudades indias se han marcado círculos o líneas en los mercados de alimento para mostrar a los clientes qué tan separados deben mantenerse al hacer cola para comprar bienes. En Lagos, el gobierno está trabajando con los jefes de los mercados para explicar las medidas para facilitar el distanciamiento físico, mientras que las autoridades están recorriendo dichos establecimientos para garantizar el cumplimiento.
- **HORARIOS FLEXIBLES DE COMERCIO:** los horarios extendidos ayudan a evitar colas/líneas. Al permitir que los comerciantes permanezcan abiertos, las ciudades también pueden reducir el hacinamiento que ha resultado del cierre en algunos lugares. En Río de Janeiro se ha permitido que las tiendas de alimentos abran las 24 horas para evitar colas.
- **RESTAURANTES Y BARES:** el desafío más importante que representan los locales de comida es la imposibilidad de usar una máscara facial mientras se come. Teniendo en cuenta el coronavirus puede transmitirse a través de partículas cuando hablamos y respiramos, comer en lugares cerrados presenta mayores riesgos que otras actividades. La naturaleza social de comer en restaurantes aumenta estos riesgos. A mayor tiempo de permanencia en un área contaminada, mayor probabilidad de inhalar partículas de virus. Los sistemas de ventilación podrían crear patrones complejos de flujo de aire y propagar el virus, por lo que la medida de espaciar las mesas 2 metros puede que no sea suficiente para proteger a los clientes y trabajadores de los restaurantes. Los autores de un interesante estudio recomiendan que los restaurantes adopten medidas de control de temperatura de los comensales, mayor distanciamiento entre mesas, y mejoras en la ventilación. Estos hallazgos tienen implicancia no solo para los restaurantes, sino también en otro tipo de espacios físicos como oficinas¹³.
- **INDUSTRIAS:** el Plan de Transición a la Nueva Normalidad, previsto por el gobierno vasco en España, incluye un incremento de la actividad industrial y de la construcción, que hoy se encuentran disminuidas en un 70%. Se prevé que esta reactivación se realice siguiendo las medidas de seguridad laboral en las empresas y sea pactado con los agentes sociales¹⁴. Israel optó por la reapertura de industrias, pero con el 30% de los empleados. Uruguay, por su parte, abrió la industria de la construcción pero con un ajustado protocolo de trabajo por turnos¹⁵.
- **ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS:** la mayoría de los países no han reabierto aún sus sistemas educativos, muchos se encuentran dando clases a distancia. En el caso de Luxemburgo, las clases se han retomado, pero se dividieron los cursos en dos grupos, que alternan semana a semana la presencia en el aula con trabajo en los hogares.

13. Kenneth Chang. How Coronavirus Infected Some, but Not All, in a Restaurant. The New York Times. <https://www.nytimes.com/2020/04/20/health/airflow-coronavirus-restaurants.html> - 14. El Gobierno trabaja, ya, en más medidas del "Plan de Transición a la Nueva Normalidad" para poder volver, poco a poco, a la nueva normalidad. Euskadi. <https://www.euskadi.eus/gobierno-vasco/-/noticia/2020/el-gobierno-trabaja-ya-mas-medidas-del-plan-transicion-nueva-normalidad-poder-volver-poco-poco-nueva-normalidad/> - 15. Acta de Acuerdo: Condiciones para el retorno a los centros de trabajo del grupo 9 y la continuidad de las tareas, durante el Plan de Contingencia Sanitaria relacionada con COVID-19, Montevideo, Abril 2020. http://ccu.com.uy/site/wp-content/uploads/2020/04/Protocolo_recomienzo_actividades.pdf - 16. Une reprise progressive des cours et des classes organisées en alternance à partir du 4 mai 2020. Legouvernementluxembourgeois. https://coronavirus.gouvernement.lu/fr/communications-officielles/gouvernement%2Bfr%2Bactualites%2Btoutes_actualites%2Barticles%2B2020%2B04-avril%2B16-meisch-reprise-cours.html - 17. El Gobierno trabaja, ya, en más medidas del "Plan de Transición a la Nueva Normalidad" para poder volver, poco a poco, a la nueva normalidad. Irekia. <https://www.irekia.euskadi.eus/es/news/61408-gobierno-trabaja-mas-medidas-del-plan-transicion-nueva-normalidad-para-poder-volver-poco-poco-nueva-normalidad>

Las clases empezaron primero en el nivel superior secundario, donde los estudiantes son más maduros y respetan las medidas de aislamiento. Además, se regula la circulación en los pasillos de las instituciones educativas y se mantienen cerrados los comedores escolares (fuente: Gobierno de Luxemburgo¹⁶). A partir del 14 de mayo, en Austria también se retomaron las clases con la modalidad de alternancia entre dos grupos. En España, donde se prevé iniciar el curso escolar en septiembre, los centros educativos de las zonas que entren en la fase II (intermedia) de desescalada podrán funcionar para atender algunas excepciones, como por ejemplo garantizar que los niños menores de seis años puedan acudir a los centros en caso de que ambos padres tengan que trabajar presencialmente o para la celebración de las evaluaciones para el acceso a la universidad (EBAU)¹⁷. En la mayoría de nuestros países la posibilidad de tener educación a distancia se ve fuertemente afectada por varios factores, entre los que cabe mencionar la disponibilidad de contenidos, computadora en el hogar del estudiante, formación de los docentes y generación de contenidos.



Figura 11. Transporte público en Alemania, distanciamiento y uso de máscaras protectoras. Créditos: Getty Images / Jens Schluete



Figura 12. Niños toman clase con su maestra en una escuela rural, en la localidad de San Pedro, en el departamento de Colonia, Uruguay. Créditos: Xinhua, Nicolás Celaya.

- **ACTIVIDADES FÍSICAS RECREATIVAS:** en relación con el uso de espacios y actividades recreativas, algunos países y ciudades han permitido el ejercicio al aire libre (limitado) durante el confinamiento, mientras que otros han sido más restrictivos. En la etapa de reapertura será necesario ajustar la manera en la que las personas se recrean, reducir los espacios y las capacidades. Es importante que, en los espacios público al momento de su reactivación, cuenten con espacios para cumplir medidas de higiene y lavado de manos. El gobierno de España habilitó a niños y niñas menores de 14 años a realizar, junto a un adulto, paseos diarios únicos, en un radio menor a un kilómetro de distancia del domicilio. En Barcelona esta medida se extiende hasta los jóvenes de 18 años. En caso de que la evolución de la pandemia continúe en un sentido positivo, España permitiría la próxima semana la salida para realizar actividad física individual y paseos con personas convivientes.



Figura 13. Algunos países y ciudades han permitido el ejercicio al aire libre durante el confinamiento. Créditos: Juan Barreto, Agence France-Presse (AFP).

Esperamos que estas ideas y los casos mencionados nos ayuden a pensar en cómo generar un marco de toma de decisiones efectivo, que permita regular adecuadamente la válvula del aislamiento. Es difícil predecir cuánto durará esta transición y cómo finalmente los países de América Latina se verán afectados. El COVID-19 ha reforzado los temas aún pendientes de América Latina en materia de desigualdad y de acceso al hábitat digno. Ojalá esta experiencia pueda ayudarnos a prepararnos mejor como ciudades de cara al futuro.

WEBINARS

¿CÓMO SE ESTÁN PREPARANDO LAS CIUDADES DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE PARA UNA REAPERTURA ANTE EL COVID-19?

La pandemia de COVID-19 ha obligado a las ciudades de todo el mundo a tomar decisiones rápidas por el bien de sus ciudadanos, a menudo con poca información disponible. Los líderes se han visto obligados a ser ingeniosos mientras intentan encontrar los métodos más efectivos para combatir el virus, mientras protegen a sus ciudadanos, ciudades y economías. En este contexto, la Red de Ciudades BID ha lanzado una serie de seminarios web para facilitar el intercambio de información entre los líderes de las ciudades de todo el mundo, a medida que se enfrentan a la pandemia de COVID-19 en sus zonas urbanas.

La reapertura de las ciudades es una etapa clave en la eventual recuperación del mundo luego de la pandemia del COVID-19. Sin embargo, queda una pregunta crítica: ¿cómo pueden reabrirse las economías locales, el transporte y los espacios públicos sin causar una segunda ola de contagios? Los alcaldes y los encargados de la toma de decisiones

lideran el camino para encontrar formas de volver a encaminar a las ciudades de manera segura. La primera parte de este webinar ofreció a los alcaldes y funcionarios públicos de América Latina y el Caribe la oportunidad de aprender de las experiencias y desafíos de las ciudades europeas, que llevan más semanas desde el primer contagio y ya han comenzado el proceso de reapertura. Además, los funcionarios municipales de la ciudad de Nueva York, una de las ciudades más afectadas del mundo, compartieron su estrategia de reapertura. En la segunda parte, Richard Florida, un re-conocido urbanista, presentó junto a Stefano Bertozzi, epidemiólogo, un plan detallado sobre medidas clave para adaptar las ciudades hacia un “nuevo normal”. Posteriormente, las ciudades y sus autoridades pasaron a una discusión más técnica y detallada sobre tres temas principales: movilidad, espacios públicos y reapertura de vivienda y construcción. En términos de movilidad, las ciudades han aprovechado el confinamiento

¿Cómo pueden reabrirse las economías locales, el transporte y los espacios públicos sin causar una segunda ola de contagios?

para promover cambios en la movilidad y el espacio público. Dadas las restricciones que habrá en la capacidad del transporte público para cumplir con el distanciamiento social, las ciudades han ampliado las ciclovías y los caminos peatonales. Muchas ciudades han ampliado sus vías para uso de bicicletas y peatones. Otras ciudades ya están permitiendo la apertura de restaurantes, cafés y otros pequeños comercios. Asimismo, muchas ciudades han optado por abrir el sector de construcción siguiendo ciertos protocolos.

La pandemia ha cambiado la vida urbana, al menos temporalmente, lo que ha generado un debate sobre el futuro de las ciudades. Parte de la respuesta está en invertir más y mejor para cerrar la brecha en la provisión de los servicios urbanos. La falta de acceso a agua, vivienda, espacio público y salud ha exacerbado los problemas de COVID-19, particularmente en áreas densas. A continuación, un resumen de lo discutido en estos dos

webinar, donde se pudo aprender de las medidas que ya están siendo aplicadas en ciudades a nivel mundial.

WEBINAR-1

Experiencias desde Europa y Nueva York

Fecha

29 de abril de 2020.

Panelistas

Penny Abeywardena

Comisionada de la Oficina del Alcalde de Asuntos Internacionales de la Ciudad de Nueva York, Estados Unidos de América.

Anna Schindler

Directora de Desarrollo Urbano de Zúrich, Suiza.

Klemens Himpele

Director del Departamento de Estadísticas de Viena, Austria.

Nataša Ritonija

Jefa de Relaciones Internacionales en el Municipio de Maribor, Eslovenia.

Moderadora

Tatiana Gallego-Lizón

Jefa de la División de Vivienda y Desarrollo Urbano (HUD) en el Sector de Cambio Climático y Desarrollo Sostenible del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).



Figura 14. Participantes y título del webinar de la Red de Ciudades del 29 de abril de 2020. Crédito: Red de Ciudades, Banco Interamericano de Desarrollo

NUEVA YORK, ESTADOS UNIDOS

PENNY ABEYWARDENA

Comisionada de la Oficina del Alcalde
de Asuntos Internacionales de la
Ciudad de Nueva York, Estados Unidos



Situación actual

La ciudad de Nueva York es una de las más afectadas de Estados Unidos por el COVID-19, y el plan de reapertura aún se está gestando. El gobierno está pensando en una estrategia basada en etapas de reapertura. La ciudad todavía sigue siendo el epicentro de la crisis en el país, con más de 150.000 contagios y más de 11.000 muertos a la fecha.

Medidas

El 16 de marzo se cerraron las escuelas y el 17 se sugirió que se implemente el confinamiento obligatorio, que finalmente se hizo efectivo el 22 de marzo, a partir del anuncio del 20 de marzo del Gobernador.

El rol de los gobiernos locales y estatales en este proceso de lucha contra el COVID-19 fue fundamental frente a la falta de respuesta rápida del gobierno federal. Fue importante al comienzo poder ampliar la capacidad de realizar pruebas. En la etapa de mitigación marcada por el confinamiento, se identificaron la falta de equipos de protección personal y respiratorios. Se incorporaron entonces 40 mil camas a las 20 mil ya existentes. También se instalaron tiendas de campaña en lugares públicos y centros de conferencia para ampliar la capacidad del sistema médico. Además, durante la etapa de mitigación se aconsejó a los neoyorquinos a permanecer en sus casas y respetar el aislamiento.

Hoy las prioridades de la alcaldía y la gobernación son: que la gente esté sana, que tenga comida (existe una campaña de seguridad alimentaria que incluye a más de 10 mil personas) y que la gente esté atendida psicológicamente con programas de salud mental.

Uno de los temas que más preocupa al gobierno son los impuestos que se postergaron, lo que hará que los Estados entren en quiebra. Esto demanda que se evalúe cómo equilibrar el presupuesto ante la crisis presupuestaria, frente a la imposibilidad de recaudación de impuestos a las ventas.

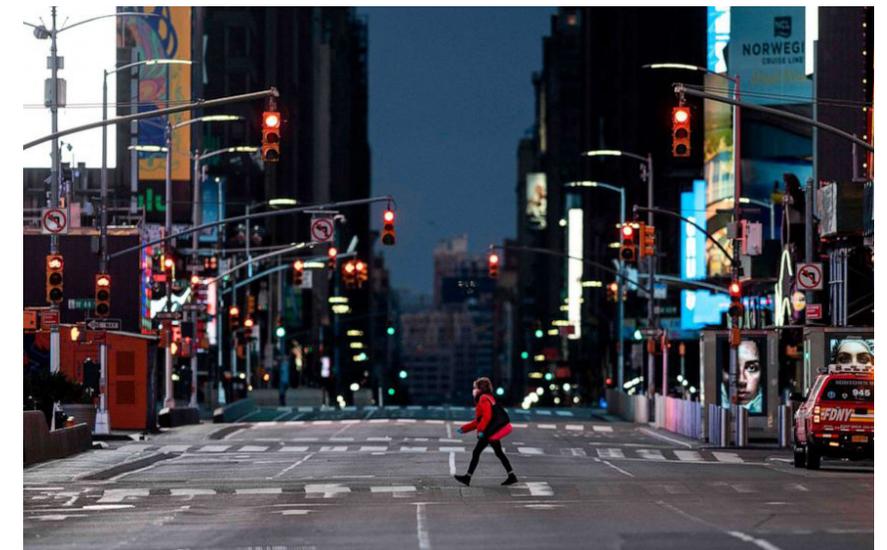


Figura 15. El gobierno de Nueva York cerró todo lo 'no esencial' en la ciudad para intentar limitar el impacto de pandemia, incluyendo todas las áreas turísticas. Crédito: Getty Images

Reapertura

Con la disminución de casos positivos, se creó un equipo de mitigación para empezar a pensar en la recuperación y la reapertura, aun cuando la ciudad no ha cumplido con los indicadores para poder reabirla.

Los siguientes indicadores deben bajar durante al menos 14 días:

- Cantidad de personas que deben ser atendidas en hospitales.
- Cantidad de personas que testean positivo.

El alcalde está pensando en algunos sectores prioritarios para la reapertura: ONG, iglesias y lugares de culto, PYMES y comercios. También se está pensando en cómo reabrir los restaurantes para proteger tanto a los clientes como a los trabajadores. En la actualidad este sector puede hacer entregas a domicilio, trabajando a puertas cerradas.

El sistema de transporte, incluyendo los buses, el metro y los ferris, tienen actualmente un horario reducido, pero también se exigen medidas de distanciamiento social y desinfecciones diarias.

La distancia social es otra de las medidas sobre las que están trabajando para la reapertura. Actualmente se pide que las personas utilicen tapabocas, pero se están analizando otras medidas para ser implementadas. Las mascarillas quirúrgicas están reservándose para el personal sanitario, por lo que a la población se le pide que use tapabocas caseros.

Otra cuestión es que el gobierno está teniendo en cuenta el impacto de la pandemia en términos raciales, con más del 50% de los contagiados de raza negra y el 34% de los muertos.

Esta emergencia tiene que dar lugar a buscar estrategias para volver a las ciudades más fuertes. Es necesario aprovecharla como una oportunidad.

En los últimos seis años se ha tratado de mejorar el acceso a los servicios de salud. Uno de los programas más robustos con el que cuentan es el programa de salud mental, para todos los ciudadanos neoyorquinos.

Otra de las preocupaciones del gobierno es garantizar el salario mínimo de U\$S 15 la hora, aunque manifiesta que lamentablemente la pandemia de COVID-19 está remarcando las diferencias sociales.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) son un punto que se tiene en cuenta para pensar las políticas de la ciudad. El Gobernador cree en la fortaleza de la cooperación internacional, en la importancia de estar conectados con los pares y homólogos del mundo para coordinar políticas.

¿Cuál es el objetivo o la meta de la reducción de los contagios? Para la ciudad de Nueva York el objetivo cambia todos los días. Algo importante que tienen que llevar adelante es el rastreo de contactos. Es necesario invertir en un grupo de seguimiento de los contagios y sus contactos, recurriendo al sector privado y a los grupos filantrópicos que los puedan asistir en esta tarea. Y en relación con los plazos es necesario actuar y ver una disminución de los contagios dentro de los próximos 15 días.

Las prioridades de la alcaldía y la gobernación son: que la gente esté sana, que tenga comida y que la gente esté atendida psicológicamente con programas de salud mental.



Figura 16. La ciudad de Nueva York hizo mandatorio el uso de máscaras en público dado el alto número de casos en la ciudad. Crédito: Getty Images

ZÚRICH, SUIZA

ANNA SCHINDLER

Directora de Desarrollo Urbano de Zúrich, Suiza



Situación actual

Suiza, durante mucho tiempo, tuvo muchos casos de COVID-19 confirmados. Al mes de abril hubo más de 1.600 muertes y casi 30 mil personas que testearon positivo. De las muertes totales, en Zúrich se produjeron 115, de las cuales el promedio de edad era de 85 años. Sin embargo, la tasa de contagios logró revertirse.

Se evidencian diferencias entre los cantones (provincias), en especial entre los más cercanos a las fronteras con otros países, que son los más afectados. Hay muchas personas que cruzan la frontera a diario para trabajar, lo que produjo la mayor cantidad de casos.

Al mismo tiempo, la emergencia sanitaria generó tasas de desempleo alto en relación con los niveles estándares de Suiza. Se pronostica que el nivel de desempleo aumentará al 7%, lo que podría traducirse en una futura recesión. Frente a esto, el país está analizado qué podrían hacer para mitigar estas condiciones.

Medidas

Es la primera vez, desde la Segunda Guerra Mundial, que cuentan con una ley de emergencia. Se tomaron medidas de distanciamiento social como cierre de escuelas y restaurantes, que quizás no hubiesen sido posible en otro momento de la historia y fuera de un sistema democrático.

Las medidas de confinamiento adoptadas en Suiza para contener la pandemia estuvieron vinculadas al cierre de los comercios, farmacias, restaurantes y bares (con excepción de aquellos que realizan entregas a domicilio y mantienen distancias de al menos dos metros entre personas). También se establecieron medidas de cierre de fronteras y educación a distancia hasta el 11 de mayo. Por último, se prohibieron las reuniones de más de cinco personas, tanto en lugares públicos como privados.

Zúrich está siguiendo la estrategia federal, que guía las medidas relacionadas al COVID-19. No obstante, el rol de los gobiernos locales ha sido muy activo, ya que están trabajando desde el principio en la causa, apoyando colectivos vulnerables, personas sin documentación o que necesitan ayuda. También existen medidas de apoyo a comerciantes y trabajadores locales, por ejemplo, Suiza estableció que los cantones deben cubrir los salarios de los trabajadores que no recibirán ingresos durante el confinamiento.

A las medidas implementadas a nivel nacional, Zúrich, la ciudad más grande del país, agregó la prohibición de asistir a eventos y parques públicos, además de la reducción del servicio de transporte público, la implementación del teletrabajo para los empleados municipales y la prohibición de visitas a residencias de adultos mayores y hospitales. Al principio costó que las personas aceptaran las medidas, principalmente por las condiciones climáticas y la llegada de los días más cálidos.

Una gran ventaja es que Zúrich puede recaudar impuestos a nivel local, lo que le permite tomar medidas específicas para la ciudad al hacer uso de los recursos propios. Desde el gobierno local están pensando en ofrecer apoyo a trabajadores independientes y sectores de servicios como el gastronómico. En relación con esto, un ejemplo son las medidas que debieron tomar desde la ciudad, como fue cubrir la diferencia de ingresos que perciben las guarderías, dado que debieron cerrar.

Reapertura

Frente a la conclusión de que había menos casos confirmados, y la presión económica y social, Zúrich comenzó el 27 de abril el proceso de reapertura de la ciudad.

Actualmente se encuentra en el primer paso de este proceso, que comenzó con la apertura de hospitales y escuelas. Se pudieron reprogramar las cirugías e intervenciones no prioritarias que habían sido suspendidas. También se abrieron los mercados de flores, peluquerías, lugares de cuidado personal, lavaderos de autos y solárium. Las peluquerías, por ejemplo, fueron un tema particularmente analizado por el nivel de contacto necesario para la atención. Pero igual se decidió su reapertura con mayores cuidados respeto de las medidas de higiene y distanciamiento.

Se espera que el 1 de mayo se abran las escuelas primarias y el resto de los co-

mercios, a partir de una decisión del Gobierno Federal. El primer indicador para continuar con esta decisión se dará en un par de semanas a partir de analizar si el total de casos confirmados aumentó o no.

Mientras tanto, el 8 de junio se reabrirán las escuelas secundarias y de formación profesional, junto con las universidades. Así también está planificado que se abran los lugares de entretenimiento, como museos, bibliotecas, zoológicos y jardines botánicos. Esta apertura estará sujeta a la decisión que tome el Gobierno Federal el 27 de mayo.

Todavía no hay novedades sobre la reapertura de restaurantes y bares, como tampoco de eventos públicos.

Una de las características principales de Suiza es que todas las medidas se debaten entre todos los sectores implicados, pero en esta situación no siempre es posible, lo que genera descontento.

De esta manera, el proceso de reapertura planteado por Zúrich se dará de manera gradual. Un desafío que enfrentan es que la ley de emergencia que implementaron para el control de la epidemia ya no es tan efectiva. Frente a esto, el Consejo Federal no tiene la claridad que tuvo durante el pico de la crisis, en relación a cómo proceder. Por este motivo, se está debatiendo mucho sobre cómo manejar la reapertura.

Otra cuestión que estuvieron mirando es el alquiler de los locales comerciales que debieron frenar sus actividades. Definieron que la solución no podía estar en mano de acuerdos privados entre locadores y locatarios, y frente a esto el alcalde escribió una carta para que los dueños de los locales colaboren con los inquilinos y flexibilicen los pagos. A partir de la carta, los grandes arrendatarios tomaron algunas medidas para responder a la situación.

Respecto del turismo, los hoteles están cerrados por falta de huéspedes, debido a que las fronteras están cerradas. Esta situación también afecta a los restaurantes. La idea es que luego del 11 de mayo se puedan reabrir estos servicios para promover el turismo interno.

Aceptación social

El sistema político dual del gobierno federal y la estructura participativa de la ciudad se presenta como un desafío. En este contexto, la aceptación social cambió a lo largo de la pandemia y actualmente se identifica una disminución de la preocupación y una flexibilización de la actitud de la sociedad respecto del aislamiento social.

También identifican un giro en el foco de la atención social, que viró de la salud hacia la economía. El liderazgo y la comunicación clara fueron muy importantes a lo largo del proceso, aunque empiezan a perder efectividad dado que la población ya no ve la situación tan grave como hace dos semanas.

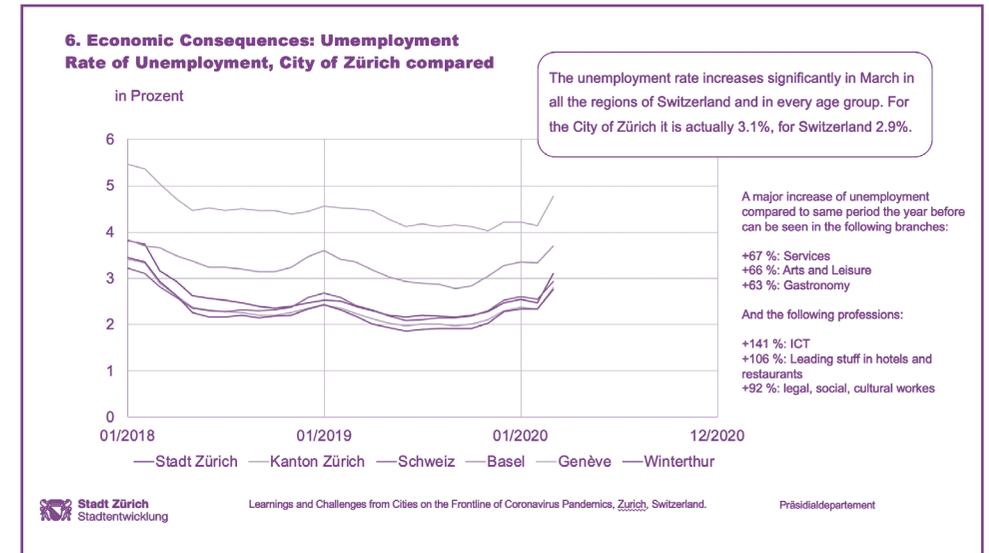


Figura 17. La tasa de desempleo en todo Suiza ha ido incrementado en respuesta a las medidas tomadas por el gobierno Suizo. Los sectores económicos mas impactados han sido el sector de servicios, hospitalidad, y las artes. Crédito: Anna Schindler

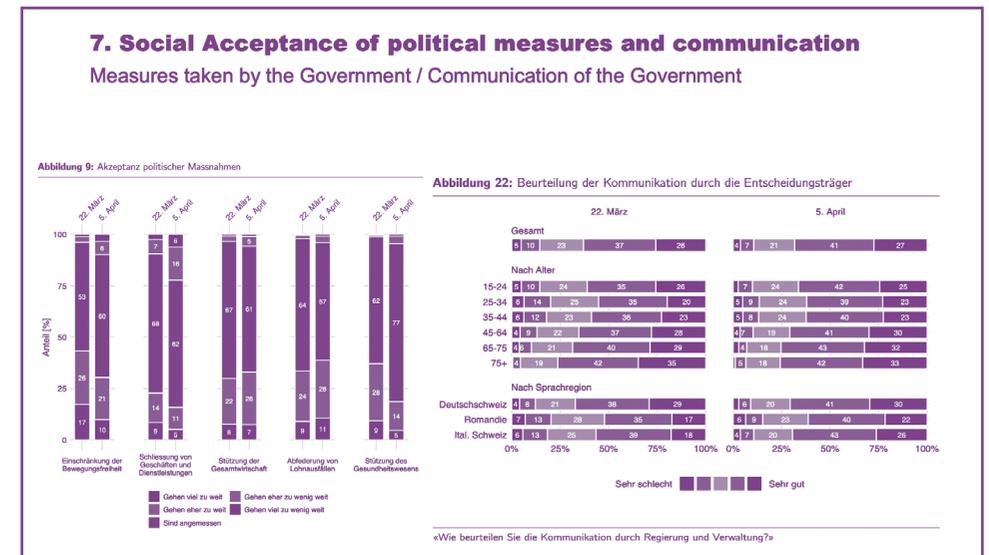


Figura 18. Basado en un estudio hecho por el gobierno de Suiza, la mayoría de los suizos están de acuerdo con las medidas que ha implementando el gobierno suizo para controlar la pandemia de CO-VID-19 en el país. Crédito: Anna Schindler

Comunicación

La estrategia de comunicación fue de suma importancia al inicio de las medidas de confinamiento para evitar la propagación de la enfermedad. Mientras que ahora en la reactivación se vuelve más difícil llegar a los ciudadanos.

Al comienzo se implementaron mensajes de comunicación multilingüe (en 17 idiomas) para llegar a todos los ciudadanos y mantener a la población motivada.

También se elaboraron mensajes específicos para los niños y otros grupos.

En el futuro cercano, se espera que haya un rebrote de casos, por lo que Zúrich se encuentra trabajando muy de cerca con Viena (Austria), ya que ellos están más adelantados en la línea de tiempo de atención al COVID-19 y en las medidas que implementaron.



Figura 19. El sector turístico del país ha sido impactado drásticamente, zonas turísticas han quedado va-cías. Crédito: Anna Schindler

Una gran ventaja es que Zúrich puede recaudar impuestos a nivel local, lo que le permite tomar medidas específicas para la ciudad al hacer uso de los recursos propios.

VIENA, AUSTRIA

KLEMENS HIMPELE

Director del Departamento de Estadísticas de Viena, Austria



Situación actual

En Viena hay 1,9 millones de habitantes. Hasta la fecha hay 2.205 casos positivos, de los cuales alrededor de 1.800 están curados y 127 fallecieron.

Uno de los principales problemas que afrontan es el desempleo, que genera un gran impacto económico. Luego del 16 de marzo todo estuvo cerrado en Viena, lo que afectó mucho a la economía. La crisis llevó a un aumento del 30% del desempleo en solo un día. Los sectores más impactados por la crisis fueron la industria hotelera y los servicios de alimentación, artes y entretenimiento, los servicios personales como peluquerías, los comercio mayorista y minorista, y la educación. Los sectores que más sufren el peligro de mano de obra insuficiente son la construcción, los servicios alimentarios y de alojamiento, el comercio y la industria manufacturera. El pronóstico es que habrá una caída de la economía de entre el 2% y el 5%, aunque se espera que sea aún mayor.

Lo que plantean desde el Gobierno local es que este proceso estuvo dirigido por epidemiólogos, no por economistas, debido a que el objetivo principal era salvar vidas.

Las medidas en Viena se tomaron a nivel federal, como en Suiza, con la diferencia de que en Suiza los cantones pueden recaudar impuestos. El rol de los gobiernos locales es apoyar esas medidas.

Para evitar un segundo pico de la pandemia, el Gobierno Federal implementó una serie de medidas como: distanciamiento social obligatorio, reducción de los contactos sociales, evitando la reunión de grandes grupos de personas; además de medidas de higiene como máscaras y lavado de manos. También, se están implementando sistemas de rastreo de contactos mediante expertos en big data, aunque aún la tecnología no esta tan desarrollada.

Muchos de los trabajadores en Viena provienen de los países de Europa del este, pero este flujo de personas se cortó con el cierre de las fronteras.

Se implementaron también programas para ayudar a las personas desempleadas, ya que aproximadamente dos de cada tres habitantes de Viena fueron afectados por las consecuencias económicas de la crisis sanitaria.

Reapertura

Los negocios menores de menos de 400 metros cuadrados están abiertos desde el 14 de abril, al igual que los parques y ferreterías. La medida de prevención implementada para la reapertura fue el uso de mascarillas y tapabocas, así como mantener el distanciamiento. Frente a estas medidas se pudo identificar que no hubo un aumento de casos positivos.

A partir del 1 de mayo todos los negocios y tiendas van a poder abrir, al igual que peluquerías y salones de belleza. Para el 15 de mayo las escuelas estarán abiertas, al igual que la industria alimenticia, bares y restaurantes, que deberán cumplir con las medidas de no más de cuatro personas por mesa y distanciamiento.

Hay un Consejo Económico de Viena que se estableció frente a la crisis, con el que se mantiene diálogo constante. En base a este diálogo se toman las decisiones de apertura de la ciudad. El Consejo Económico está integrado por el alcalde de la ciudad y los departamentos de Asuntos Económicos, Empleo y Estadísticas, representantes de trabajadores, la Agencia de Negocios de Viena, el Fondo de Empleo y Promoción, y el Consejo de Turismo. Además, están en contacto con todas las cámaras empresariales. De esta manera, se busca gestionar la crisis incluyendo en la toma de decisión a los principales actores. El Comité de Crisis aborda temas médicos, psicológicos y socioeconómicos.

El apoyo a los desempleados se realiza desde el nivel federal de gobierno. La ciudad está trabajando en ayudar a los servicios tecnológicos.

Con relación al transporte público, el Gobierno tiene participación en empresas críticas, para las que se postergaron la recaudación de impuestos federales.

Los jardines de infantes en la actualidad se encuentran abiertos. Hasta entonces, los niños eran cuidados por los padres en sus casas, pero se entendió que para

comenzar a abrir la ciudad era necesario que los jardines puedan cuidar de los niños. Además, se abrieron los parques públicos para el esparcimiento durante los días soleados.

Es necesario que el gobierno pueda aprender a actuar en base a las cifras de casos positivos y poder cambiar las medidas, adaptándose a esa contingencia.

Respecto a los impuestos regionales, se postergaron. Sin embargo, la mayoría de los impuestos se recaudan a nivel nacional.

Otras medidas económicas que el Gobierno está llevando adelante son:

- Apoyo financiero para desarrollar tiendas online (más de 10.000 euros).
- Apoyo económico para el desarrollo de tecnologías de teletrabajo.
- Garantías públicas para préstamos bancarios.
- Participación en emprendimientos y negocios esenciales.
- Prórroga de impuestos regionales.

Se sigue de cerca el número de casos para controlar el rebrote de la enfermedad. Se considera que la sociedad no soportaría un nuevo confinamiento, ya que tuvo un impacto psicológico muy grande. Por este motivo están tratando de evitar los rebrotes, con medidas de aislamiento y regulación, además de estar dispuestos a replanificar las medidas de gobierno en base a las cifras de infectados. Son optimistas porque los epidemiólogos señalan que es más difícil que las personas contraigan el virus al aire libre que en lugares cerrados.

Economic Impact (2): Macroeconomic Indicators

Untertitel

- About 2/3 of the Viennese employed are affected by the economic consequences
- Despite structural differences: Vienna and Austria similarly hit
- Latest Forecast for Austrian Economy:

	2019	2020	2021
GDP (real)	+ 1.6 %	- 5.2 %	+ 3.5 %
Consumption (real)	+ 1.4 %	- 2.9 %	+ 3.1 %
Inflation	+ 1.5 %	+ 0.9 %	+ 1.3 %
Employment	+ 1.6 %	- 1.7 %	+ 1.4 %



Austrian Institute for Economic Research (WIFO), 23rd of April 2020

Figura 20. Dos tercios de los empleados vieneses han sido afectados por las consecuencias económicas de las medidas para combatir el COVID-19. La economía austriaca espera una pérdida de 5.2% del PIB en el 2020, a comparación con la tasa de crecimiento de 1.6% que tuvo en 2019. Crédito: Christian Bruna/Epa-Efe/Shutterstock

El Consejo Económico está integrado por el alcalde de la ciudad y los departamentos de Asuntos Económicos, Empleo y Estadísticas, representantes de trabajadores, la Agencia de Negocios de Viena, el Fondo de Empleo y Promoción, y el Consejo de Turismo.



Figura 21. Los museos en Austria cerraron a comienzos de marzo para limitar los contagios de COVID-19 en el país – en junio volvieron a abrir. Crédito: Christian Bruna/Epa-Efe/Shutterstock

NATAŠA RITONIJA

**Jefa de Relaciones Internacionales
en el Municipio de Maribor, Eslovenia**



Situación actual

Una de las primeras medidas que tuvieron que tomar estuvo vinculada a la frontera con Italia. Muchas familias importaron casos durante sus vacaciones en dicho país, previo a la definición del aislamiento social. Por este motivo, el Gobierno local considera que esta será la última frontera en reabrirse.

En Maribor solo hubo 119 casos positivos, 10 fallecidos y 65 dados de alta. Mientras que a nivel nacional existen 1.418 casos que testearon positivos. Tienen entre 10 y 15 casos por día. Son 86 los muertos y se hicieron 52.830 pruebas a nivel nacional

Eslovenia implementó la semana pasada un testeo de casos para analizar la presencia de anticuerpos. Para llevarlo a cabo se hizo una selección aleatoria de 3.000 personas, en 300 lugares de Eslovenia. No hubo restricción etaria y se relevó de manera aleatoria lugares de todo el país. Se espera reabrir la economía en base a los resultados que se obtengan de estos tests. Los resultados estarán listos para principios de mayo y determinarán qué lugares del país se podrán reabrir y cuáles deberán mantener el confinamiento, en caso de contar con casos positivos.

Medidas

La ciudad conformó una unidad de crisis liderada por el alcalde, de la que participan profesionales de la salud, servicios humanitarios, entre otros. El municipio está trabajando a nivel local, regional/nacional e internacional para definir las medidas frente al COVID-19, mientras que los alcaldes deciden de manera conjunta las acciones para luchar contra el virus. Además, a nivel internacional están trabajando con ciudades hermanas en el mundo; además implementaron varios programas de voluntarios.

Maribor fue la primera ciudad del país en aplicar el confinamiento (12 de marzo). Mientras que el 15 de marzo se cerró la red de transporte público a nivel nacional, las escuelas, y se fomentó el teletrabajo. Finalmente se estableció el confinamiento a nivel nacional el 20 de marzo.

Desde la ciudad ampliaron la red de voluntarios, implementaron una nueva página web para informar y atender a la población, habilitaron alojamientos gratuitos para el personal sanitario para evitar una posible transmisión de la enfermedad a sus familias y para permitirles estar cerca de sus lugares de trabajo, además de estacionamiento gratuito en todo el centro de la ciudad. Otras de las medidas fue la entrega de alimentos preparados a personas mayores que no tuvieran ayuda de asistentes o familiares.

También se entregaron kits de comida para niños, ya que los padres están acostumbrados a que sus hijos coman de forma gratuita, debido a que las comidas están subvencionadas por el Estado.

Para las personas en situación de calle, entregaron alimentos e implementaron baños públicos. También crearon centros para que puedan aislarse en caso de haber contraído el virus.

Las medidas de comunicación no estuvieron restringidas a las que usualmente utiliza la ciudad, sino que el alcalde hizo videos explicativos y también se trabajó con la prensa para unificar el mensaje y ser claros y concisos con las indicaciones.

En relación con el aislamiento, la ciudad no implementó medidas restrictivas estrictas. Los parques públicos permanecieron abiertos, pero sin embargo las personas entendieron los riesgos y acataron las medidas de confinamiento, incluso cuando no eran medidas obligatorias. Esto se vio favorecido por la información proveniente de Italia y la evolución de su crisis sanitaria.

Reapertura

Las medidas de reapertura se implementarán por etapas. El 20 de abril se llevó a cabo la primera, durante la cual se abrieron los parques, y los padres pueden asistir al nacimiento de sus hijos. También se permiten las actividades deportivas como el golf, tenis y correr al aire libre. Además, se habilitaron las visitas a museos, librerías y galerías de arte, así como a salones de belleza.

En la segunda etapa, que se implementará a partir del 29 de abril, esperan reabrir pequeños comercios como peluquerías y restaurantes, siempre y cuando se man-

tenga el aislamiento preventivo.

Con respecto a los restaurantes y cafés, solo se van a poder abrir los que están al aire libre y dispongan de la infraestructura para garantizar el distanciamiento social. La fecha planificada para esta tercera etapa es el 4 de mayo.

Finalmente, a partir del 11 de mayo esperan reabrir las escuelas. La reapertura de los jardines de infantes va a determinar la capacidad de que algunos sectores reactiven sus actividades laborales, ya que sin las instituciones de educación y cuidado, los padres deben asumir estas tareas. Por este motivo, la reapertura de las guarderías y jardines se vuelve fundamental, porque quieren evitar que la tarea de cuidado de los niños y niñas recaiga en los abuelos, ya que en Eslovenia el 95% de los abuelos tiene más de 65 años, es decir, son parte del grupo etario con mayor riesgo.

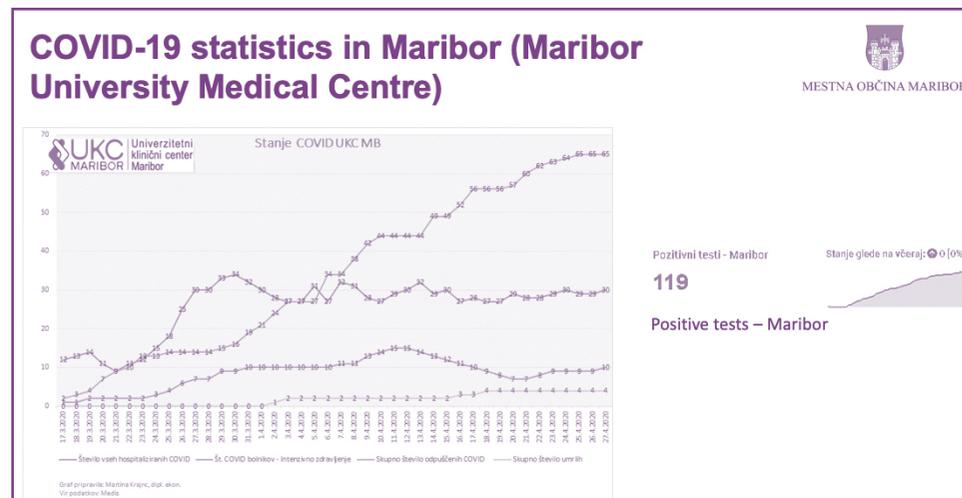


Figura 21. Al 29 de abril, Maribor tenía 119 casos de COVID-19, un número relativamente bajo de casos dadas las medidas que la ciudad puso rápidamente en marcha. Crédito: Nataša Ritonija

La reapertura de los jardines de infantes va a determinar la capacidad de que algunos sectores reactiven sus actividades laborales, ya que sin las instituciones de educación y cuidado, los padres deben asumir estas tareas.



Figura 22. Los miembros del recién creado consejo para el control de la propagación del nuevo COVID-19 en el municipio de Maribor se aseguran de que todos los servicios de la ciudad estén adecuadamente preparados para la declaración de una epidemia. Crédito: Radio1.si

WEBINAR-2

Fecha

8 de mayo de 2020.

Expositores principales

Richard Florida

Urbanista y profesor en la Escuela de Ciudades de la Universidad de Toronto.

Stefano Bertozzi

Decano emérito y profesor en la Escuela de Salud Pública de la Universidad de California, Berkeley.

Moderador

Luis Alberto Moreno

Presidente del Banco Interamericano de Desarrollo.

Red de Ciudades BID

WEBINAR

¿Cómo se están preparando las ciudades para una reapertura ante el COVID-19?
How are Cities Preparing to Reopen in the Context of COVID-19?

8 DE MAYO · 9:00 AM (EST) / MAY 8TH · 9:00 AM (EST)

MODERADOR / MODERATOR

Luis Alberto Moreno
Presidente,
Banco Interamericano
de Desarrollo

Richard Florida
Profesor Universitario de la
Facultad de Ciudades de la
Universidad de Toronto y de la
Escuela de Administración
Rotman, Asociado de la
Universidad de Nueva York y FIU,
y Cofundador y Editor Principal
de The Atlantic City Lab

Stefano Bertozzi
Decano y profesor de política
y gestión de la salud en la
Facultad de Salud Pública de la
Universidad de Berkeley.

Red de Ciudades BID | iadb.org/redciudadesbid | @bid_ciudades

Figura 23. Participantes y título del webinar de la Red de Ciudades del 8 de mayo de 2020. Crédito: Red de Ciudades, Banco Interamericano de Desarrollo

RICHARD FLORIDA

Profesor de la Escuela de Ciudades de la Universidad de Toronto y de la Escuela de Administración Rotman, miembro distinguido de NYU y FIU, y cofundador y editor sénior de The Atlantic City Lab



Estamos frente a una crisis, pero también frente a una oportunidad para generar un nuevo modelo de crecimiento. Esta es una percepción nueva de un factor externo como posible motor de crecimiento.

El expositor sostiene que las ciudades van a sobrevivir a la pandemia como lo han hecho a lo largo de la historia. De hecho, plantea que existieron peores antecedentes de enfermedades infecciosas en el pasado, como por ejemplo la gripe española, pero la urbanización y su fuerza siempre han prevalecido. Según Florida, en la región se darán las siguientes condiciones:

- Las ciudades más grandes de Latinoamérica van a sobrevivir a esta crisis.
- La urbanización es una fuerza de enorme poder, y en este caso tiene mayor poder que la infección, y esto hay que aprovecharlo.
- En este momento hace falta acción estratégica y voluntaria.

Lo que resulta clave en el contexto actual es la forma que tomen las ciudades luego de esta experiencia. En este sentido, es necesario avanzar hacia urbes más resilientes e innovadoras.

Existen numerosos factores que hacen que las ciudades de Latinoamérica sean vulnerables:

- **Densidad:** 10 de las 50 ciudades más densas del mundo se encuentran en la región latinoamericana.
- **Sobrepoblación:** una quinta parte de la población latinoamericana vive en condiciones de sobrepoblamiento habitacional.
- **Desigualdad:** 10 de los 15 países más desiguales del mundo se encuentran en América Latina.
- **Informalidad:** más de la mitad de la población latinoamericana trabaja en condiciones de informalidad.
- **Demografía:** Latinoamérica es la cuarta región más joven del mundo.
- **Familias extendidas:** en la región las familias son muy extendidas, donde el 40% de los niños conviven con sus abuelos.
- **Religiosidad:** existe un alto nivel de práctica religiosa católica y cristiana, con encuentros religiosos de gran afluencia de público.

Según el investigador, en el contexto del COVID-19, estas cuestiones pueden ser analizadas de la siguiente manera:

- 1 - La densidad, tan aclamada por sus impactos positivos sobre la economía y la innovación, que a su vez ayuda a la propagación de enfermedades. América Latina es una de las regiones más densas del mundo y una de las más desiguales también. Esta combinación de factores supone un gran desafío sobre la gestión de ciudades, puesto que una gran parte de la población local vive hacinada en asentamientos informales con frágiles condiciones de vida.
- 2 - Por otra parte, América Latina posee una gran cantidad de población joven, que si bien es la más resistente al virus, es también la más activa.
- 3 - Latinoamérica se caracteriza por tener una estructura poblacional compuesta por extensos grupos familiares. En este contexto, los jóvenes se vuelven los principales transmisores del virus, y la familia la principal vía de contagio.
- 4 - Por último, en la región existe un entramado considerable de prácticas religiosas que contribuyen a la propagación del virus.

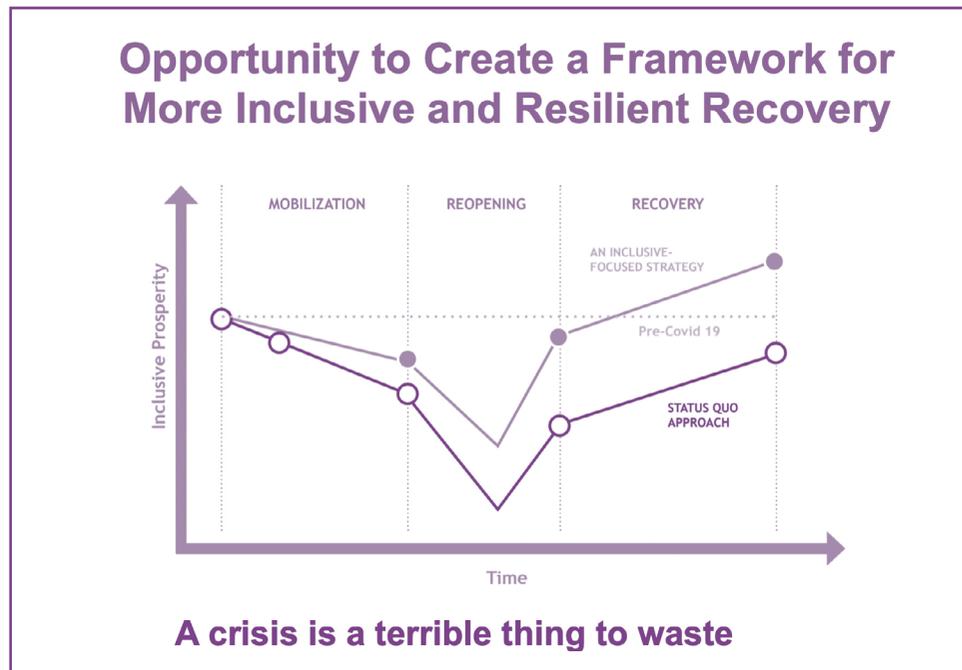


Figura 24. De la crisis mundial creada por el COVID-19 nace una oportunidad única para crear un marco para una recuperación más inclusiva y resiliente, especialmente en las etapas de reapertura y de recuperación. Crédito: Richard Florida

Florida sostiene que hay que rediseñar las ciudades pensando en la salud pública. Hay que pensar en la capacidad del sistema sanitario, junto con las tecnologías que pueden ayudar a esta gestión. Además, en todas las recuperaciones de desastres es importante la iniciativa local y la coordinación con el gobierno nacional para garantizar la respuesta económica y la provisión de servicios médicos.

En este contexto de crisis sanitaria, las ciudades latinoamericanas deben poner especial énfasis en diseñar marcos de recuperación efectivos. Hasta el momento las autoridades han actuado a través de cuestiones simples, sin embargo, un buen marco regulatorio tendrá la capacidad de devolver a las ciudades al punto base previo a la crisis, aunque tomará un tiempo.

Actualmente, los líderes están discutiendo sobre la reapertura de las ciudades. Frente a esto, lo ideal sería tener pruebas para poder realizar testeos. Sin embargo, debido a la falta de tests, se puede pensar en volver a una normalidad mediante una reapertura basada en fases. En el modelo de fases, es clave gestionar la transición entre momentos para evitar el colapso y el rebrote de la pandemia. También requerirá de una gestión urbana inteligente y de que se tomen las medidas necesarias. Por ejemplo, en el sector del transporte, la pandemia puede generar temor a utilizar el servicio público, produciendo un uso del automóvil, con el impacto negativo que esto significa. Sin embargo, Florida señala que, si se realiza una adecuada reforma de las calles, podremos limitar ese giro hacia el uso de medios de transporte privados.

Florida reconoce cinco principios que van a permitir que las ciudades lleguen a una recuperación resiliente:

- 1 - La consolidación de la economía naranja.
- 2 - El fortalecimiento de las PYMES.
- 3 - El fomento del ecosistema emprendedor digital.
- 4 - La priorización del desarrollo inclusivo.
- 5 - El rediseño de la infraestructura. Entre varias cosas, es necesario repensar las infraestructuras de transporte, ya que los aeropuertos y las calles no serán como antes.

5 Principles to Guide Resilient Recovery

Reposition economy for creativity, innovation, and inclusion

Continue to Build the Creative "Orange" Economy

- 2 million people, 20-30% in most countries
- Add creativity and innovation to traditional manufacturing and tourism economies

Strengthen Small Businesses

- 99% of all enterprises; provide key technical services

Bolster Region's Growing Startup Ecosystem

- Build on \$330M in venture capital

Prioritize Inclusive Development

- 55% of workforce is informal; build complete communities

Redesign for Health, Safety, and Resilience

- Retrofit streets, open space, schools, civic infrastructure, and airports

Figura 25. Richard Florida resalta la importancia de 5 elementos clave para una recuperación resiliente: la economía naranja, las pequeñas empresas, las 'start-ups', el desarrollo inclusivo, y el rediseño enfocado en salud, seguridad, y resiliencia. Crédito: Richard Florida

En primer lugar, dejar que las personas trabajen por su cuenta, implementar el distanciamiento social y prestar servicios para alentar la apertura de algunas industrias. Luego se podrá avanzar hacia la recuperación económica.

En relación con los sistemas de transporte en América latina, se ha demostrado que, cuando el clima lo permite, es mucho más favorable estar afuera. Una manera de permitirlo es convertir las calles y avenidas en senderos de ciclismo. Si se produce un nuevo diseño para las avenidas y calles, esto podría generar que más personas utilicen mecanismos de transporte alternativos. En este sentido, es importante tener en consideración los distintos tipos de transporte, estaciones, aeropuertos, etc.

Por otro lado, hay muchos negocios pequeños que no cuentan con capital suficiente para resistir la crisis y necesitan ayuda, no solo económica, sino también asesoría técnica para lograr adaptarse a las nuevas condiciones. Uno de los ejes sobre el cual hay que poner especial tención es la economía naranja, que abarca a la mayoría de las empresas y son las principales generadoras de empleo de América Latina. Es necesario movilizar y fortalecer el sector de las pequeñas y medianas empresas, ya que en la región el 99% son de carácter pequeño, y además son grandes creadoras de empleo, por lo que hay que tratar de instrumentar medidas sanitarias que colaboren con su reapertura.

En cuanto a las ventajas, un factor que beneficia a la región latinoamericana es la presencia de diversidad cultural. En este sentido, se puede producir cierto tipo de tapabocas en las ciudades que pueden diferenciarse por su belleza. Es decir, se puede aplicar un giro latino a este tipo de situación mediante la aplicación del diseño.

Por otro lado, la infraestructura de las nuevas ciudades ya no consistirá en tuberías y calles, sino que también deberá incluir tecnología. En relación con esto, una forma de hacerlo es aprovechar la cultura local. Un ejemplo de esto es la experiencia de Miami, en donde los espacios públicos se convirtieron en lugares para cocinar y realizar conciertos. Activar los espacios urbanos con artistas que entretienen ayudará a darle vida a las calles. No es necesario reconstruir las calles, se puede reasignarles actividades. En conclusión, se debe remodelar la infraestructura cívica: estaciones de tren, estadios, aeropuertos, etc., para aprovechar esta pandemia y crear nuevas oportunidades que sean más inclusivas y equitativas.

Por otro lado, muchísimas personas viven en comunidades marginadas, vectores que favorecen la propagación de enfermedades. Es necesario trabajar para fortalecer esas comunidades y poblaciones.

De esta manera, la etapa tres de recuperación económica y resiliencia futura podría resumirse en las siguientes cuestiones:

1 - PARA CONTRIBUIR A LA CONSTRUCCIÓN Y EL FORTALECIMIENTO DE LA ECONOMÍA NARANJA ES NECESARIO TENER EN CUENTAS QUE:

A - El 20-30% de la población agrega creatividad e innovación a industrias tradicionales y al turismo.

2 - PARA FORTALECER A LOS PEQUEÑOS COMERCIOS SE DEBE SABER QUE:

A - El 99% de los emprendimientos son pequeños y es imperativo brindar servicios técnicos claves.

B - Se debe priorizar el desarrollo descentralizado. En lugar de conciertos masivos esporádicos, es mejor que haya artistas y pequeños eventos en cada barrio y en cada esquina.

3 - PARA FORTALECER EL ECOSISTEMA DE EMPRENDIMIENTOS:

A - Construir instancias de financiamiento.

4 - PARA PRIORIZAR EL DESARROLLO INCLUSIVO ES NECESARIO TENER EN CUENTA QUE:

A - El 55% de la fuerza laboral de Latinoamérica es informal.

5 - PARA REDISEÑAR LA SALUD, LA RESILIENCIA Y LA SEGURIDAD EN LA REGIÓN, SE DEBE:

A - Hacer intervenciones de bajo costo para generar un mejor uso del espacio público en decremento del automóvil. Por ejemplo, poner mesas en espacios de estacionamiento.

B - Se deben volver a pensar cómo se llevan adelante las escuelas y el espacio público.

C - También los aeropuertos tendrán que ser modificados.

La trazabilidad es la mejor estrategia para reabrir las ciudades. Sin embargo, esto plantea dificultades, ya que no se trata solamente de una apertura impulsada por los gobiernos nacionales, sino que también demanda voluntad popular.

Finalmente, Florida sostiene que hay que rediseñar las ciudades pensando en la salud pública. Hay que pensar en la capacidad del sistema sanitario, junto con las tecnologías que pueden ayudar a esta gestión. Además, en todas las recuperaciones de desastres es importante la iniciativa local y la coordinación con el gobierno nacional para garantizar la respuesta económica y la provisión de servicios médicos. Se espera que la recuperación luego del COVID-19 tome de tres a cinco años, por lo que es clave ver a la pandemia como una oportunidad para mejorar las ciudades y hacerlas más resilientes.

STEFANO BERTOZZI

Decano emérito y profesor en la Escuela de Salud Pública de la Universidad de California, Berkeley



Bertozzi señala que esta es una pandemia de carácter heterogéneo. El COVID-19 y su impacto muestran múltiples formas en distintos tiempos y espacios. La primera pregunta a responder es a qué se debe dicha disparidad. Esta situación se torna evidente cuando se mira un mapa de Estados Unidos actualizado al 7 de mayo de 2020.

En el mapa se puede ver que cada municipio atraviesa la epidemia de manera diferente, en tiempos diferentes. Al comparar estos datos con un mapa que se remonta a dos semanas atrás, se podrían ver las diferencias no solo en materia geográfica, sino también en materia temporal.

Por otro lado, si se analizan los distintos países, se puede percibir que la pandemia comenzó en momentos diferentes y adoptó dinámicas distintas en cada territorio. Por ejemplo, mientras que en Italia la epidemia comenzó de forma muy vertiginosa el 20 de febrero, en Corea del Sur hubo un pico muy temprano en marzo y actualmente solo tienen cinco casos de infectados por día.

Sin embargo, hay diferencias más importantes que el simple conteo de casos de contagio. En el caso de China, por ejemplo, pudieron controlar la epidemia a partir de una respuesta muy agresiva. Mientras que en Corea del Sur el inicio de la epidemia fue posterior al de China, pero al cabo de un mes también logró ser controlada.

Una característica particular es que los asiáticos son países que anteriormente tuvieron varias epidemias como el SARS, MERS y otras versiones del COVID.

Hay muchos investigadores que sostienen que la densidad es una de las cuestiones centrales que hace a unas ciudades más susceptibles al COVID-19 que otras. Diferentes parámetros afectan una pandemia, además de la densidad. Corea del Sur, por ejemplo, tiene una densidad 10 veces mayor a la de Irán, 15 veces la de Estados Unidos y 10 la de México. Este dato señala que la densidad del país no es tan relevante, sino más bien la densidad de las ciudades capitales, que es donde se propaga con mayor facilidad la infección. Sin embargo, sigue habiendo diferencias entre ciudades que no se pueden explicar a partir de la densidad, por lo que hay que tener en cuenta otros factores para entender el fenómeno. Se destacan los casos de Seúl y Beijing, dos ciudades que poseen densidades muy altas, pero que tuvieron resultados mucho más auspiciosos que en otras urbes en relación al COVID-19.

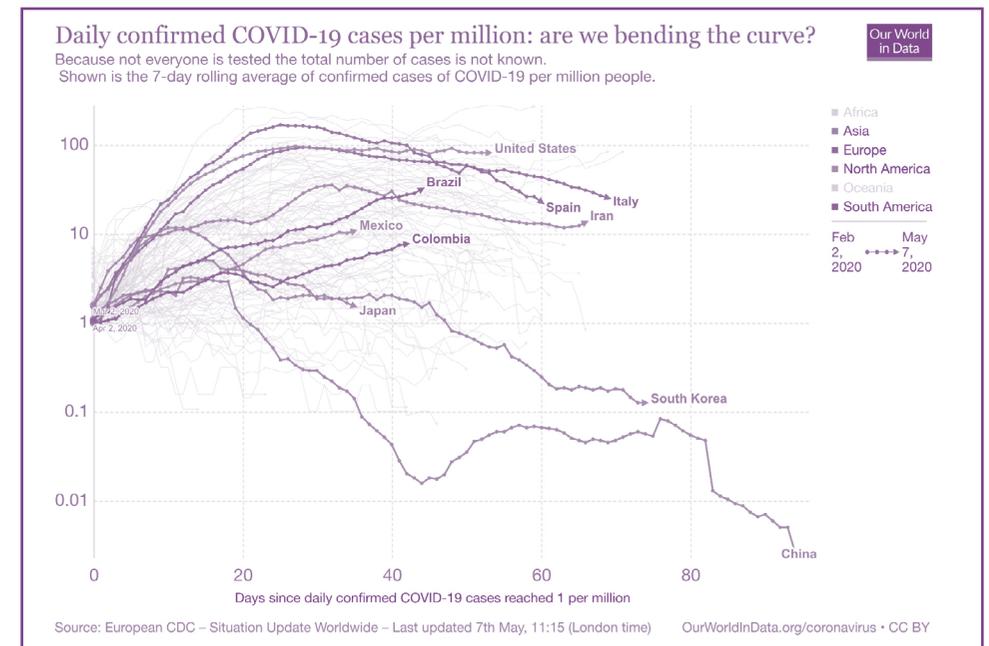


Figura 26. La curva de número de casos de COVID-19 es drásticamente diferente por país, dada las diferentes medidas implementadas. Crédito: Stefano Bertozzi

Por otro lado, el expositor plantea que hay enormes diferencias en la mortalidad. Muchas de esas diferencias tienen que ver con la gran disparidad existente entre países en relación al número de pruebas que se están utilizando. Por ejemplo, en países de pocos recursos, las pruebas que se llevan a cabo son reducidas y generalmente están enfocadas en los más enfermos. Esta puede ser la explicación por la que los índices de mortalidad son más altos.

Además, los países son muy distintos en términos de la composición etaria de su población. En países con una edad promedio más alta, se esperan índices de mortalidad superiores. Sin embargo, al ver la diferencia entre Italia y Alemania (la distribución de población por edad es muy semejante) se puede pensar que existe otro factor que

está afectando, ya que mientras en Italia el virus afectó a personas mayores de edad, en Alemania la primera ola de infección provino de esquiadores que habían estado de vacaciones y volvieron a su país. Esto hizo que en Alemania pudieran controlar los lugares vulnerables, como los asilos de ancianos.

Respecto de cuándo y cómo se podrán reabrir las ciudades, la epidemia satura la capacidad del sistema de salud, lo que genera que la proporción de personas que mueren sea más alta, por lo que implementar mecanismos de distanciamiento social ayuda a que no se sobrecargue el sistema y se pueda controlar el número de muertes. En Corea del Sur, por ejemplo, no tuvieron que implementar medidas de distanciamiento social, ya que contaron con un sistema de salud pública que pudo atender los casos.

Existen diferentes versiones de distanciamiento social: cierre de sectores educativos, modificación de los espacios de trabajo, cines, cafés, espacios públicos, etc. En primer lugar, es necesario relajar aquellas medidas que tienen menor importancia desde el punto de vista de la salud y tienen mayor importancia desde el punto de vista económico, es decir, debe minimizarse el riesgo de la salud y maximizarse el beneficio para la economía.

Finalmente, en cuanto a las lecciones que deben sacarse en términos del sistema sanitario en América Latina, hay una gran diferencia con respecto a la preparación de los países asiáticos frente a las enfermedades transmisibles (que ya han experimentado en el pasado) y la preparación que tienen actualmente los países de la región, en donde no existen políticas de testeo masivo, por lo que las respuestas tendrán que adaptarse a la cantidad de pruebas que haya disponibles.

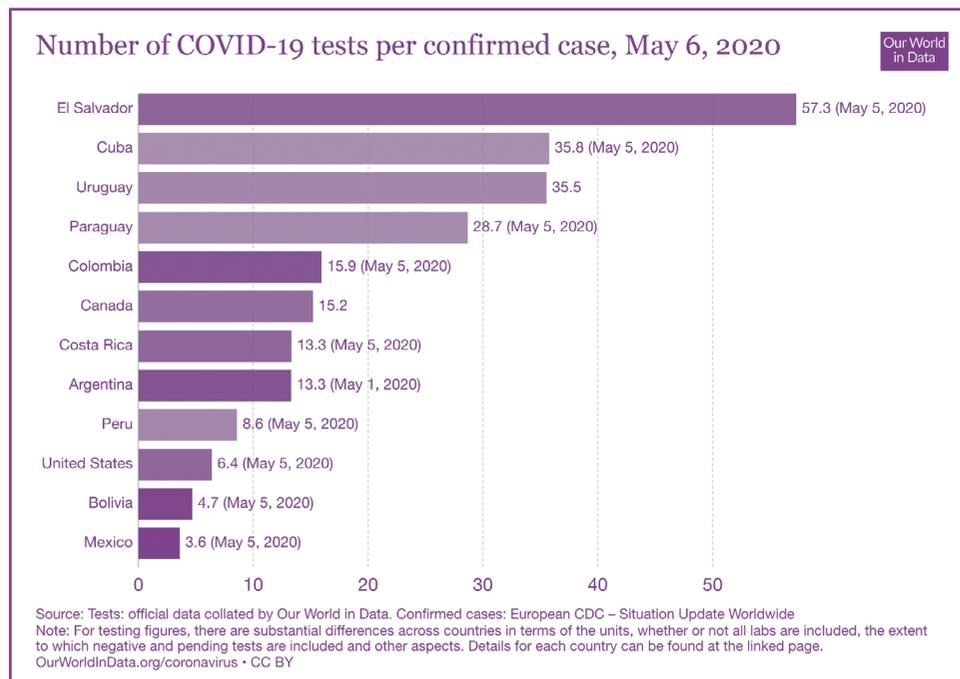


Figura 27. En las Américas, el número de pruebas positivas de COVID-19 ha variado por país.
 Crédito: Ste-fano Bertozzi.

La densidad del país no es tan relevante, sino más bien la densidad de las ciudades capitales, que es donde se propaga con mayor facilidad la infección.

VIVIENDA Y CONSTRUCCIÓN

Moderadora:

Tatiana Gallego-Lizón

El sector de la construcción es crítico para la economía de la región latinoamericana, ya que emplea a muchos de sus habitantes. Por lo tanto, cualquier intervención en el rubro tendrá impactos enormes en la vida de muchas personas.

Red de Ciudades BID

WEBINAR · SESIÓN PARALELA
Reapertura de vivienda y construcción

MODERADORA
Tatiana Gallego
Jefa de la División de Vivienda y Desarrollo Urbano, Banco Interamericano de Desarrollo

Julio Fernando Samaniego
Viceministro de Vivienda e Infraestructura, Paraguay

Mario Isgro
Ministro de Planificación e Infraestructura Pública, Gran Mendoza, Argentina

Juan Castro
Vicepresidente Ejecutivo Edificar S.A., Panamá

Guillermo Rolando
Subsecretario de Vivienda y Urbanismo, Chile

José Carlos Rodríguez
Cámara Brasileña de la Industria de la Construcción, Brasil

Red de Ciudades BID | iadb.org/redciudadesbid | @bid_ciudades

Figura 28. Participantes en el 'break-out session' de Reapertura de vivienda y construcción del webinar de la Red de Ciudades del 8 de mayo de 2020. Crédito: Red de Ciudades, Banco Interamericano de Desarrollo

JULIO FERNANDO SAMANIEGO GONZÁLEZ

Viceministro de Vivienda e Infraestructura del Ministerio de Urbanismo, Vivienda y Hábitat de Paraguay



Samaniego González señala que antes de esta pandemia Paraguay contaba con un presupuesto de gastos que la Nación había destinado a la construcción y mejora de viviendas, el cual buscaba subsidiar viviendas para la clase media.

El advenimiento de la pandemia hizo que se requirieran mayores esfuerzos. Ante esto, el Gobierno Nacional decidió adecuar sus actividades en función de las directivas de orden sanitario. Se decidió ampliar el presupuesto destinado a vivienda con el objetivo de aumentar la meta inicial de 5.000 viviendas sociales, y poder llegar a construir 12.000, que contarán con un subsidio del 95%.

Por otro lado, el expositor plantea que la construcción de viviendas es un elemento muy dinamizador para la economía, no solo porque otorga vivienda digna a los residentes, sino también porque brinda la posibilidad de generar empleo. De

esta esta manera, la construcción de viviendas será un impulso económico que acompañará la reactivación. El plan de la reactivación se hará tanto mediante la construcción de viviendas de carácter social, así como a partir de financiamiento de las obras públicas, lo que tendrá un gran impacto en la salud.

En resumen, el plan de reactivación en Paraguay estará focalizado en el empleo mediante la construcción de viviendas sociales, así como en los subsidios a la construcción y el diseño de viviendas para la clase media.



Figura 29. El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de Paraguay implementa las primeras acciones preventivas para evitar el contagio del COVID-19. Crédito: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones de Paraguay

GUILLERMO ROLANDO

Subministro de Vivienda y Urbanismo, Chile



Para comenzar, Rolando señala la diferencia que presenta esta crisis con respecto a las catástrofes naturales que suele enfrentar Chile, llamando la atención sobre la dinámica evolutiva de la pandemia.

Mientras que el foco de la epidemia causada por COVID-19 es social, tiene también un gran componente económico. Por este motivo, en Chile la construcción se está focalizando en mejoras cualitativas, como la construcción de viviendas y obras urbanas.

Debido a que Chile optó por la implementación de cuarentenas selectivas, la construcción de viviendas pudo mantenerse a lo largo de estos meses, y seguir el flujo de cambio de la cuarentena entre municipios. Lo mismo sucedió con las obras de infraestructura urbana.

Entre los ejes que se han ido desarrollando, y están demostrando que funcionan en Chile, se encuentran:

- **Protocolos de recomendaciones sanitarias para obras.**
- **Protocolos de inspección de obras.**
- **Liquidez para empresas: muchas son pequeñas y este apoyo de liquidez está asociado a mantener el salario de los obreros.**

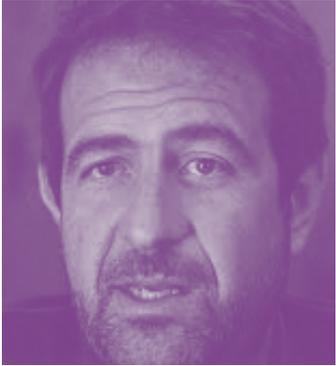
- **Flexibilización de los calendarios de construcción. Si bien la industria de la construcción no se definió como industria prioritaria en el contexto de aislamiento social, se implementó un protocolo de movilidad para que los obreros puedan seguir asistiendo a sus puestos de trabajo.**

Por otro lado, Rolando señala que se intentó mantener la provisión de servicios mediante el teletrabajo, que dio un buen resultado.

Finalmente, la pandemia afecta de manera muy distinta a las familias, debido a que hay sectores que no tienen acceso a agua o que trabajan en la informalidad, por lo que desde el Gobierno Nacional se está poniendo el foco en los asentamientos precarios (campamentos), con el objetivo de suplir necesidades básicas relevantes en el contexto de crisis sanitaria.

MARIO ISGRO

Ministro de Planificación e Infraestructura
Pública de Mendoza, Argentina



Isgro señala que, como respuesta a la pandemia, en Mendoza se centraron en la planificación. Para llevar adelante este proceso convocaron al sector privado, al académico y a la sociedad civil.

La planificación estuvo organizada en tres anillos, en primer lugar, la contención mediante el aislamiento y la prevención. En segundo lugar, la creación de centros de aislamiento para cuando los domicilios y la infraestructura existente no fueran suficientes. Por último, los centros sanitarios para la atención de los casos más graves.

Mediante un trabajo conjunto con las 18 municipalidades de la provincia, se llevaron a cabo estrategias para compartir las experiencias de gestión de la crisis causada por el COVID-19 entre todas las ciudades. Las experiencias compartidas se reflejaron en un mapa interactivo.

Se trata de un mapa interactivo que todas las municipalidades pueden editar y al que se accede con usuario y contraseña. En el mapa se señalan los terrenos y propiedades antiguas del sector público. En paralelo se convocó al sector privado a que presentaran proyectos que puedan servir para el desarrollo de vivienda en esos espacios vacantes.

Respecto de la vivienda, en Mendoza crearon el Laboratorio de Vivienda, que en conjunto con el sector privado, logró identificar las propiedades subocupadas o desocupadas.

Finalmente, en el sistema de georreferenciación figuran los centros de salud, autopistas y obras, entre otras cuestiones relevantes. Este sistema les permitió contar con conocimiento específico sobre el estado de situación de las obras. Resultó una innovación muy eficiente que se introdujo como producto de la pandemia.

En el sistema de georreferenciación figuran los centros de salud, autopistas y obras, entre otros. Este sistema permitió contar con conocimiento específico sobre el estado de situación de las propiedades subocupadas o desocupadas.

JUAN CASTRO

Vicepresidente ejecutivo de Edificar S.A., Panamá



Castro establece que la solución al COVID-19 está en el trabajo conjunto entre el Estado y el sector privado, la motivación de la fuerza laboral y la adopción de protocolos que sean lógicos, pero no laxos. Señala que tanto en Costa Rica como en Panamá se generaron políticas y reglas generales basadas en las recomendaciones de las organizaciones internacionales. Esos lineamientos fueron recogidos por cámaras empresariales para realizar protocolos que sirvieron de guía a todas las empresas del sector. El expositor señala que las cámaras de ambos países han sido actores muy relevantes en la definición de los protocolos y resalta la importancia de que los empresarios les provean una guía muy detallada a su sector, de manera que puedan ser implementados rápidamente.

Castro lleva adelante operaciones en Panamá y en Costa Rica, y señala que se dan algunas variaciones entre cada país, de acuerdo con la idiosincrasia local. Mientras que en Panamá se utilizan tapabocas de tela, en Costa Rica se están usando tapabocas de acrílico que tienen mayor duración y son más fáciles de limpiar. Por otro lado, en Panamá se tienen en cuenta medidas particulares para cada actividad y fase de obra, y en Costa Rica se considera que todas son comunes a las actividades de la construcción.

Dentro de los protocolos se encuentra el lavado estricto de manos, la separación física en comedores, la toma de temperatura dos veces por día, el uso de lentes y cubre bocas, la desinfección de superficies, entre otras. Señala también que es muy importante implementar el protocolo de sospechosos y la motivación y la capacitación del personal.

En términos de distancia física, si bien evitar el acercamiento de personas es factible en la mayoría de los casos, hay labores que no se pueden desarrollar con distanciamiento social, por lo que deben elaborarse protocolos específicos.

Por otro lado, la comunicación, la capacitación y la concientización son esenciales en todos los niveles de las empresas de construcción y vivienda. Para esto, desde el sector privado realizan reuniones diarias con asesores en temas sanitarios, así como con el personal de las obras. De esta manera se concientiza sobre el protocolo antes, durante y después de que los trabajadores lleguen a la obra.

Castro plantea que las motivaciones y las mejores prácticas son vitales. Los rótulos se colocan donde sean más oportunos y los encargados de las obras deben mantener misiones de seguimiento y control constante. Es muy importante considerar la relación entre información, coordinación, capacitación e intercambio de experiencias que pueden darse en otras empresas y que pueden coordinar las cámaras empresariales.

Finalmente, una de las preocupaciones es la problemática que se da en la cadena de suministros. La escasez de la mayoría de los productos relacionados con la protección del trabajador, junto con la aplicación de los requisitos fronterizos, hacen que deban ser muy creativos y reflexivos, pero sin ser inflexibles. También hay que considerar cuál va a ser el impacto en los proyectos a corto y mediano plazo, sobre todo los proyectos en marcha con planificación aprobada antes del impacto del COVID-19. Se espera que haya un impacto en el costo, en el plazo y en el efecto psicológico de la pandemia sobre los trabajadores, por lo que todos los proyectos probablemente deberán replanificarse.

JUAN CARLOS RODRIGUEZ MARTINS

Presidente de la Cámara Brasileña de la Industria de la Construcción



Rodrigues Martins señala que el teletrabajo comenzará a ser una forma de trabajo regular, al igual que el e-commerce. Ambas modalidades llegaron para quedarse. En este contexto, dos cuestiones son muy importantes, por un lado, las distancias de viaje serán menores, y por el otro las viviendas pasarán a tener una relevancia mayor en la vida de las personas.

En segundo lugar, plantea que en Brasil la Cámara de la Construcción dividió la crisis sanitaria en tres momentos:

- 1 - Atención de la emergencia: en esta primera instancia se creó una página web en la que se publicaron las recomendaciones sanitarias del sector de la construcción para el ambiente del trabajo. Brasil es muy grande, son más de 5.000 ciudades y 27 estados, y cada uno tiene sus características propias. En función de eso, la determinación fue que las empresas en cada estado conversen con sus gremios y sindicatos para hacer los mejores acuerdos. Los acuerdos que se firmaron en todos los estados fueron centralizados por la Cámara Nacional y se encuentran disponibles en su sitio web.

Reapertura luego de la crisis: en Latinoamérica se tendrá que salir de esta crisis mediante mayores inversiones. El desarrollo debe realizarse con inversiones y no mediante el consumo, ya que el consumo no es una base fuerte. En este sentido, en Brasil realizaron un estudio que señala que la industria de la construcción moviliza a 97 sectores, de los cuales 62 son actividades comerciales e industriales, y 35 son actividades ligadas a la construcción propiamente dicha.

2 -

Futuro de las viviendas: en Latinoamérica hay un problema serio en relación al acceso a la vivienda digna, por lo que se deberá realizar inversión pública que genere empleo y movilice a la economía.

3 -



Figura 30. A un obrero en Pamplona, España le toman la temperatura al comenzar su turno de trabajo, un ejemplo de como las medidas en contra el COVID-19 se han implementado en las obras de construcción. Crédito: Jesus Diges/Efe/Zuma Press

MOVILIDAD

Moderador:

Néstor Roa

Los test masivos son importantes para tomar decisiones e implementar políticas públicas en el contexto de pandemia. La reactivación de la movilidad va a depender de la capacidad de los países y la cultura de cada sociedad. En este punto es fundamental el componente local.

También es importante tener en cuenta el temor que va a existir alrededor del uso de los sistemas de transporte público en la región.

Es necesario implementar protocolos sanitarios en los de sistemas de transporte público, para evitar un rebrote de la enfermedad. A partir de la pandemia surgen oportunidades para configurar medios de transporte limpios, seguros y más económicos, como las bicicletas.

En la región latinoamericana existe una reducción del 74% de la demanda del transporte público, a causa del impacto de la crisis generada por el COVID-19. La información disponible se genera a medida que ocurre la crisis, y esto trae aparejado una mayor complejidad en la política pública. La gestión de la demanda se vuelve necesaria a partir de un evento externo que es multisectorial. En este contexto se requiere mayor espacio en terminales, estaciones y vehículos, lo que plantea desafíos y retos técnicos, de infraestructura y de gestión.

Ante la necesidad de un comportamiento reactivo, Roa establece que en Latinoamérica la informalidad de algunas empresas o sectores implica mayores desafíos. Si bien esta característica no es intrínseca al sector de la movilidad, se da en un contexto que aumenta aún más el riesgo en las ciudades, porque ante la emergencia se requiere mayor control y procesos de monitoreo que son propios de la formalidad.

Por último, es muy importante impulsar propuestas audaces a implementar en el corto plazo, que aprovechen la big data y la inteligencia artificial para reducir los costos y financiar el proceso de apertura a medida que se retorna a la normalidad.



Figura 31. Participantes en el 'break-out session' de Movilidad del webinar de la Red de Ciudades del 8 de mayo de 2020. Crédito: Red de Ciudades, Banco Interamericano de Desarrollo

SERGIO MARTÍNEZ

Subsecretario de Movilidad de la Alcaldía de Bogotá



Para repensar la movilidad es necesario volver a priorizar los medios de transporte, y aprovechar el contexto para fomentar formas más sustentables de desplazamiento, como caminar o andar en bicicleta. Para esto se necesitará repotenciar la gestión de la demanda, teniendo en cuenta que muchas de las acciones y estrategias se ejecutaron en un tiempo muy acelerado. En la Secretaría de Movilidad de Bogotá se debió gestionar en solo días algo que hubiera tomado más tiempo en un contexto de normalidad. Para lograr esto se necesita liderazgo político.

Se requiere balancear el proceso de toma de decisión, ya que la presión por poner en funcionamiento la industria es muy alta. Sin embargo, para pensar la reapertura es necesario revisar las concesiones de operación del transporte masivo. Esta situación demandó que la alcaldía deba trasladar fondos que estaban planificados para usarse en otras cuestiones al sector del transporte.

Sobre el uso de la bicicleta, Bogotá tiene gran experiencia. Según un estudio realizado antes de la crisis, el 7% de los viajes diarios de la ciudad se hacen en este medio. La bicicleta, por sus características y por la cultura de la sociedad local tiene buena penetración, por lo que podría ser una buena opción de movilidad para promover durante el aislamiento y la etapa posterior.

A partir del aislamiento social obligatorio, se amplió la medida de cerrar algunas avenidas para la circulación de peatones y bicicletas, que antes se implementaba durante los fines de semana. En una primera instancia de prueba se abrieron 120 km, pero se dificultó mucho el tránsito y se generaron congestionamientos en la ciudad. Luego se redujeron a 70 km y finalmente quedaron 35 km en total de ciclovías temporales, que según encuestas están siendo muy bien recibidas. En la actualidad se está planeando la extensión de las ciclovías a unos 80 km y el

objetivo es que no sean temporales, sino permanentes, y que formen parte de la red de infraestructura de la ciudad, una decisión histórica para Bogotá.

Entre los principales problemas que se identifican en el uso de las bicicletas se encuentran los robos y la seguridad, así como un bajo uso por parte de las mujeres. Actualmente 76 de cada 100 usuarios son hombres, y es relevante modificar esta situación fomentando el uso de la bicicleta por parte de mujeres hasta llegar a un porcentaje más equitativo.

En este nuevo contexto, la innovación se presenta como una de las principales ventajas. Hay que medir las consecuencias, ver el funcionamiento de las políticas llevadas adelante, analizar su efectividad y recalcular.

Respecto de la informalidad en el sistema de transporte, la misma está asociado a la incapacidad del Estado para cubrir la demanda o a la falta de acceso a ciertas zonas. En Bogotá se analizó el transporte informal y se identificaron 170 puntos. Asimismo, se reveló que los trabajadores de este sector son muy vulnerables en términos económicos y sociales, se trata de jefes y jefas de hogar que por lo general deben lidiar con las mafias para poder trabajar. Frente a esto, lo mejor es tratar de formalizarlo, darles a los operadores seguridad y confianza.

Por otro lado, Bogotá también se encuentra trabajado para formalizar el sistema de bicitaxis, que actualmente es muy utilizado para conectar con el servicio integrado, o por mujeres que se siente inseguras en el transporte público.

Finalmente, frente a la situación de informalidad, el Estado realizó un censo que busca informar sobre la cantidad de personas que trabajan en el sector, prestando servicios de transporte informal. Las recomendaciones del estudio realizado se implementarán cuando finalicen las medidas de aislamiento.



Figura 32. El Transmilenio de Bogotá, el sistema de transporte público de la ciudad, ha tenido que implementar cambios drásticos dada la pandemia de COVID-19. Crédito: El Tiempo

RODRIGO DÍAZ

Subsecretario de Planeación de Movilidad,
Ciudad de México



En relación al uso de bicicletas, los estudios muestran que, en el contexto de desarme del transporte masivo, la bicicleta es una opción que no será viable para largas distancias. Por este motivo, es necesario ampliar la oferta y la red de transporte para que se pueda mantener el distanciamiento social.

En México existen actualmente 91 km de ciclovías, y se planifica ampliarlas a 600 km para el año 2024. Sin embargo, la gestión de la demanda no implica solo la implementación de las ciclovías, por lo que se requiere que los aprendizajes sean integrales.

En este proceso es posible gestionar la demanda y orientarla para reducir los viajes mediante una mejor racionalización, orientada a reducir la demanda con opciones de teletrabajo, escalonamiento de los horarios de transporte y flexibilización laboral.

Mientras que, respecto al uso de automóviles, en México no existen restricciones de circulación, y a un a sí el flujo vehicular se redujo en un 75%. Si se logran mantener estos valores a través de la gestión de la demanda, será un buen primer paso para optimizar la oferta.

Por otro lado, México cuenta con un sector informal en la provisión del servicio de transporte, el cual es muy flexible y satisface la demanda que el transporte formal no llega a atender. En la ciudad existen 20.000 mototaxis sobre los que no se implementan medidas de control, por lo que no se está garantizando el distanciamiento. Frente a esto, el gobierno está promoviendo el uso de mascarillas y medidas de distanciamiento.

Por último, la pandemia generó una oportunidad para registrar a las personas que se encuentran trabajando en el sector informal de transporte a partir del registro necesario para acceder al bono de combustible, garantizado por cinco meses, que implementó el gobierno para paliar las consecuencias económicas.

La pandemia generó una oportunidad para registrar a las personas que se encuentran trabajando en el sector informal de transporte a partir del registro necesario para acceder al bono de combustible, garantizado por cinco meses.

MARÍA DOLORES ORTIZ SÁNCHEZ

Directora general de Planificación e Infraestructuras de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, España



En Madrid hubo una reducción del transporte público y privado del 90%. Esto se debió principalmente a la cantidad de personas que viraron al teletrabajo, lo que tendrá un impacto directo en las ciudades postpandemia.

En el transporte público se instaló un distanciamiento de al menos dos metros, lo que impacta directamente en la demanda, y lo hará todavía más cuando la ciudad vuelva a la normalidad. La capacidad actual se redujo en un 50%.

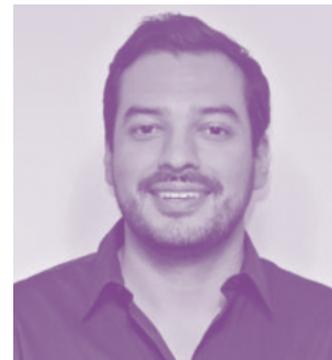
También se implementó la obligatoriedad de usar mascarillas para viajar y mayores procesos de limpieza para evitar la propagación del virus.

Una preocupación es el uso de vehículos privados, ya que la ciudad no cuenta con estacionamientos suficientes. Frente a esto es necesario reforzar la oferta del transporte público y fomentar la flexibilización horaria, descomprimiendo horas pico y evitando la coincidencia del horario laboral y comercial.

Sobre la importancia del uso de tecnologías en la gestión del transporte, Madrid se encuentra trabajando en una app para saber cuándo llega el bus y con qué disponibilidad en su capacidad. Así, el usuario podrá elegir el modo de transporte con mayor información.

EDDY MORATAYA

Director de Movilidad Urbana de la Ciudad de Guatemala



Morataya plantea que la informalidad en el sector de movilidad no está mapeada, y por este motivo no existen datos. Sin embargo, la información que sí se genera muestra que el sector transporte se encuentra segmentado, y cada empresa utiliza plataformas que no están coordinadas con el objetivo, por ejemplo, de compartir información y mejorar los tiempos de los trayectos.

El uso de la tecnología y big data aún debe ser desarrollado en Guatemala para el área de movilidad, pero ya se utiliza en el sistema bancario, que se encuentra mapeando las transacciones que se realizan. Esta información servirá para entender en un futuro dónde hay más demanda de puestos físicos debido a la falta de acceso a teléfonos y conectividad.

LUIS CAMPANA

**Presidente y gerente general del
Transporte Masivo, Panamá**



En Panamá la autoridad de implementación de tecnología fue muy instrumental para gestionar la pandemia. Se creó una plataforma de asistencia médica para controlar, que en caso de ser necesario derivaba a pacientes con médicos mediante consultas telefónicas.

Respecto del transporte, el distanciamiento social en los buses reviste un hecho crucial. El gobierno obliga a un distanciamiento que reduce la capacidad de 81 pasajeros en cada unidad a la mitad. Actualmente, la demanda de buses ronda el 18%, pero con las medidas de distanciamiento social necesarias, se requiere un 55% de la oferta actual para solventarla. Reanudar la ciudad representa un desafío poder cubrir la demanda que puede llegar a 600.000 pasajeros, según datos anteriores a la crisis. Es necesario entonces, definir la capacidad necesaria y gestionar la demanda, sobre todo en las horas pico.

En este marco, Campaña insiste en que es necesario innovar y utilizar la tecnología a nuestro favor. Se está trabajando en un sistema de reservas online para viajar y gestionar permisos durante los horarios con más demandas. Además, es necesario que los empleadores faciliten las herramientas para continuar con el teletrabajo.

Por último, es necesario promover un cambio cultural en los usuarios, que las personas planifiquen sus viajes y se replanteen la necesidad real de viajar, y los mejores horarios para hacerlo.

SAÚL A. CASTELAR CONTRERAS

Viceministro de Transporte, El Salvador



En El Salvador los sistemas de transporte están mucho menos desarrollados que en Madrid, Bogotá y México, y no es tan fácil generar una transición entre otras formas de movilidad. No se ha observado que se use más la bicicleta, aunque tampoco se han tomado decisiones y facilitado la infraestructura correspondiente para este fin.

Las decisiones que se tomaron a la fecha fue la cancelación de los servicios de transporte colectivo, y el impulso del uso de la bicicleta, pero aún se está trabajando para lograr estas transiciones modales, con el objetivo de regresar a la nueva normalidad. Es necesario actuar gestionando la movilidad adecuadamente y promoviendo el teletrabajo para reducir la demanda.

Las medidas en El Salvador han sido drásticas, se tomó el virus en un sentido muy estricto, lo que impactó en la movilidad urbana. Actualmente existe una reducción del 90% del uso de vehículos y la demanda del transporte público cayó en un 80%. En este contexto, es necesario encontrar medidas para garantizar el distanciamiento, proteger unidades de transporte y mejorar la manera de gestionar.

ESPACIOS PÚBLICOS

Moderador:

Andrés Blanco

Red de Ciudades BID

WEBINAR · SESIÓN PARALELA
Espacios Públicos | *Public Spaces*

MODERADOR
Andrés Blanco
Especialista Líder, División de Vivienda y Desarrollo Urbano, Banco Interamericano de Desarrollo

Juan Ariel Jimenez
Ministro de Economía, Planificación y Desarrollo, República Dominicana

Carina Arvizu
Subsecretaria de Desarrollo Urbano y Vivienda, México

Joel Martinez
Alcalde de Puerto España, Trinidad y Tobago

Maria Vassilakou
Exvicealcaldesa de Viena, Austria

Mariana Alegre
Directora Ejecutiva de Ocupa Tu Calle, Perú

Carolina Huffmann
Fundadora de Urbanismo Vivo, Argentina

Jose Chong
Oficial Gestión de Programas, ONU HABITAT

Mauricio Garcia
Gerente de Friends of The High Line, New York

Red de Ciudades BID | iadb.org/redciudadesbid | @bid_ciudades

Figura 33. Participantes en el 'break-out session' de Espacios Públicos del webinar de la Red de Ciudades del 8 de mayo de 2020. Crédito: Red de Ciudades, Banco Interamericano de Desarrollo

JUAN ARIEL JIMÉNEZ

Ministro de Economía, Planificación y Desarrollo,
República Dominicana



República Dominicana tiene presencia del COVID-19 desde febrero, cuando se importaron algunos casos, ya que es un país con mucho turismo internacional.

El Congreso Nacional declaró el estado de emergencia, lo que restringió ciertas actividades económicas mediante un toque de queda entre las 5 p.m. y las 6 a.m., para limitar el tránsito y la movilidad. Las medidas implementadas fueron muy paulatinas. También se prohibieron los encuentros grupales y masivos (conciertos, bodas, celebraciones religiosas, entre otras) y se restringieron las actividades no esenciales.

En cuanto al espacio público, es necesario hacer una primera distinción entre espacio público formal e informal. Frente a la idea de espacio público en grandes parques, la otra cara es la falta de espacios verdes en los barrios informales en los que las personas utilizan las calles. Esta situación es más difícil de controlar. Para finalizar, se está haciendo un seguimiento del factor de transmisión y se pudo comprobar que está en descenso. Esto permitirá una apertura inteligente, tal vez liberando reuniones de trabajo, abriendo la economía gradualmente y manteniendo el distanciamiento social.

CARINA ARVIZU MACHADO

Subsecretaria de Desarrollo Urbano
y Vivienda de México



La pandemia evidenció la asimetría y la desigualdad de condiciones que existe en las ciudades, tanto en términos de vivienda, como en el aumento de la violencia doméstica.

En relación con el uso de los espacios públicos, México implementó herramientas digitales para monitorear el movimiento, con las que detectó que el uso de los espacios se redujo en un 52%, mientras que las compras y la recreación se redujeron en un 59%.

El dilema es: ¿cómo retomar a las calles y a los espacios públicos? ¿Cómo transitar del aislamiento a la reactivación económica y al uso de los espacios públicos? Se espera que a partir de agosto se retomem de manera gradual las actividades, para lo que será necesario incluir a las comunidades.

Asimismo, la crisis debe ser aprovechada para mejorar la calidad de los espacios públicos y garantizar mejores ámbitos de recreación. Frente a esto, es importante reducir las desigualdades a través de políticas integrales. Se está impulsando el mejoramiento de las viviendas y su regularización, al mismo tiempo que mejorar los espacios públicos y su equipamiento.



Figura 34. Un empleado barre el piso de la Central de Abastos en la Ciudad de México, el mercado más grande de América Latina. Las ciudades en Latinoamérica han implementado varias medidas para combatir el COVID-19 en los espacios públicos. Crédito: Rodrigo Arangua / Afp

MARIA VASSILAKOU

Ex vicealcaldesa de Viena, Austria



Viena tiene una población de dos millones de habitantes que nunca fue sometida a un confinamiento total. Frente a la crisis causada por el COVID-19, el confinamiento establecido duró seis semanas y durante el mismo se prohibió el uso de espacios públicos, aunque con algunas excepciones que dificultaron el cumplimiento de la medida. Por ejemplo, se podía salir a caminar, aunque no en grupo. El rol de la fuerza de seguridad también fue relevante, ya que colaboró en el control de los espacios.

El 1 de mayo los espacios públicos volvieron a abrirse, por ahora sin restricciones, en la medida en que se mantenga el distanciamiento de un metro (salvo en el caso de personas de la misma familia). En espacios cerrados es obligatorio el uso de mascarillas, mientras que en espacios abiertos no lo es.

En la última semana se observó un aumento en el número de casos, por lo que se cree que las personas están realizando reuniones sociales en sus casas.

A mediados de mayo reabrirán las escuelas y los restaurantes, aunque se deberá usar mascarilla adentro.

En paralelo y para finalizar, se realizaron investigaciones epidemiológicas para detectar cómo y dónde se infectaron las personas. Un 30% de los contagios fueron producidos a nivel intrafamiliar, mientras que el 20% se produjo en centros de esquí y eventos masivos. A partir de esto se pudo identificar que los contagios no ocurrieron en espacios públicos o en el transporte público, por lo que decidieron mantenerlos abiertos y funcionando.

30% de los contagios fueron producidos a nivel intrafamiliar, mientras que el 20% se produjo en centros de esquí y eventos masivos.

JOEL MARTÍNEZ

Alcalde de Puerto España, Trinidad y Tobago



El gobierno de Trinidad y Tobago fue reconocido por su rápida reacción frente a la pandemia, ya que se alcanzó un alto acatamiento a las medidas sanitarias tomadas para proteger a la población.

Mantener el distanciamiento social será la forma de vida en el futuro, y frente a esto el gobierno central está iniciando operaciones bajo un esquema de nueva normalidad, primero priorizando la vida de las personas y luego reactivando la economía. Sin embargo, se estima un déficit de 15.000 millones de dólares hacia adelante por la caída económica.

En cuanto a las políticas que impactan en el uso de los espacios públicos, se están implementando medidas para comenzar a reabrirlos gradualmente, procurando aumentar la frecuencia en la limpieza y desinfección del equipamiento y mobiliario. Trinidad y Tobago es un país muy social, con muchos festivales y eventos por los que se lo conoce a nivel mundial.

MARIANA JIMENA ALEGRE ESCORZA

Directora ejecutiva de Ocupa Tu Calle, Perú



La organización se encuentra trabajando para cambiar el "Quédate en tu casa" por "Quédate en tu barrio". Lo que se ve es una enorme desigualdad en el entramado urbano, por lo que se propone un protocolo de intervenciones para "reiniciar" el barrio, para fortalecer los vínculos ciudadanos a escala barrial, a través de nodos comunitarios y el desarrollo de un protocolo de resiliencia, que pueda ponerse en práctica a demanda en un contexto de emergencia y durante la reapertura.

Es necesario activar las redes de solidaridad, ayuda, abastecimiento y cuidado, así como facilitar la reactivación económica de los miembros de la comunidad para disminuir la vulnerabilidad de las familias.

A través de líderes comunitarios, se propone la acción social barrial e intervenciones comunitarias. Esta es una propuesta de intervención a escala barrial, escalable para toda la región. Es fundamental facilitar a las comunidades la capacidad de identificar oportunidades.

JOSÉ CHONG

Coordinador técnico del Programa Global en Espacio Público de ONU-Hábitat



Más del 95% de los casos de COVID-19 en el mundo se encuentran en casi 1.500 ciudades. Asimismo, alrededor de 1.800 millones de personas (más del 20% de la población mundial) carece de una vivienda adecuada y alrededor de 1.000 millones de personas viven en asentamientos informales o barrios marginales. En este contexto, la crisis exacerba las desigualdades ya existentes. La desigualdad intraurbana en América Latina es en promedio de 28 veces, más del 20% de la población de zonas urbanas habita en asentamientos informales y un 37% no tiene acceso a servicios de saneamiento e higiene adecuados.

La falta de acceso a espacios exteriores puede tener un efecto perjudicial en la salud física, mental y emocional de los residentes, y exacerba el riesgo de violencia contra mujeres y niños, debido a la interrupción de las redes sociales y de protección.

La "recesión social" es una consecuencia psicosocial que tendrá el fin de esta crisis sanitaria. Hay estudios que demuestran que las personas que estuvieron confinadas durante el SARS, luego modificaron su conducta, evitando aglomeraciones y el uso de espacios públicos.

Frente a esta situación el espacio público presenta dos caras. Por un lado, una negación del espacio, se lo percibe como una amenaza a la salud. Pero por otro lado el espacio público ha tenido una utilidad clave en la respuesta, como infraestructura crítica para la operación y el bienestar de los residentes.

ONU-HÁBITAT desarrolló un plan de respuesta en tres vías: sanitaria, humanitaria y socioeconómica. El Plan de Respuesta COVID-19 está pensado para 64 países, de los cuales 16 están en la región latinoamericana.

En relación a los espacios públicos, ONU-HÁBITAT proponen una serie de recomendaciones:

- 1 - Distribuir equitativamente los espacios públicos, a través de múltiples escalas y mejorando la accesibilidad a cinco minutos a pie, con el objetivo de mejorar la salud mental y física, y garantizar el distanciamiento social.
- 2 - Promover barrios autosuficientes con densidad apropiada para garantizar acceso a las necesidades básicas en una distancia de 15 minutos a pie.
- 3 - Promover flexibilidad de funciones del espacio público existente a través de acciones de urbanismo táctico (extender áreas de movilidad, descongestionar lugares de venta y distribución de alimentos, ocupación temporal de infraestructura de salud).
- 4 - Reutilizar el área destinada a las calles para permitir el distanciamiento físico para la movilidad peatonal, el transporte no motorizado y las actividades.
- 5 - Integrar los medios de subsistencia como componentes clave de los espacios públicos, especialmente para la población más vulnerable que vive en condiciones de pobreza.
- 6 - Utilizar los espacios públicos para promover la recuperación de la vida urbana, tanto social como mediante la promoción del bienestar físico, mental y emocional de la población, en coordinación con la comunidad.

Los espacios públicos serán clave en la reactivación de las ciudades. Será necesario acelerar muchos de los procesos que ya se venían dando.

Reutilizar el área destinada a las calles para permitir el distanciamiento físico para la movilidad peatonal, el transporte no motorizado y las actividades.

Integrar los medios de subsistencia como componentes clave de los espacios públicos, especialmente para la población más vulnerable que vive en condiciones de pobreza.

Utilizar los espacios públicos para promover la recuperación de la vida urbana, tanto social como mediante la promoción del bienestar físico, mental y emocional de la población, en coordinación con la comunidad.

CAROLINA HUFFMANN

Fundadora de Urbanismo Vivo, Argentina.



La organización del 4º Encuentro Internacional de Placemaking Latinoamérica está programada para octubre, pero debido a este contexto se hará de manera virtual.

Por otro lado, bajo el lema "Ciudades Comunes" se están desarrollando encuentros en conjunto con otras seis organizaciones, en busca de construir redes y generar mejores vínculos en la distancia. A la fecha, hubo 42.000 reproducciones de los videos, más de 7.000 asistentes de 48 países, más de 80 oradores invitados y más de 2.500 personas en Slack en los canales de conversación que se abrieron.

MAURICIO GARCÍA

Gerente de Friends of the High Line, Nueva York, Estados Unidos.



El High Line en circunstancias normales abre todos los días, salvo en los días de muy mal clima. En el presente contexto, el distanciamiento social en el parque de altura no es posible, ya que en varias secciones la distancia máxima es de 2,4 metros.

Respecto de la reapertura del espacio, se está llevando a cabo una coordinación con los gobiernos del estado de Nueva York y la alcaldía, así como organizaciones de la sociedad civil y comunitarias, y ciudadanos, ya que se espera una alta demanda cuando el parque vuelva a abrir.

En la búsqueda de abrir los espacios de manera segura, se está explorando dar al parque un flujo de personas unidireccional para garantizar el distanciamiento social y minimizar los riesgos. También se está previendo limitar el número de personas, mejorar la señalización (en varios idiomas y adaptada a necesidades especiales), garantizar el distanciamiento entre visitantes al parque, mayores niveles de vigilancia para garantizar la seguridad y una mayor frecuencia en la limpieza. La importancia de los espacios públicos es enorme, y debe priorizarse a los grupos más vulnerables.



Figura 35. El Highline de NYC, un espacio público popular entre residentes y turistas en la ciudad ha cerrado durante la pandemia de COVID-19 en la ciudad, ya que es un espacio público especialmente estrecho y los visitantes no podrían estar lo suficientemente distantes los unos de los otros. Crédito: The Highline NYC

CONCLUSIONES

VIVIENDA Y CONSTRUCCIÓN

En Paraguay la construcción es un sector clave para la generación de empleo y la creación de un espacio seguro para la población en general.

Mientras, en Chile la vivienda nueva, sus mejoras cualitativas y las mejoras urbanas son muy relevantes. Durante el proceso de cuarentena se hicieron esfuerzos por utilizar nuevas tecnologías y servicios que permitan mantener las obras de construcción. Para llevarlo adelante se establecieron protocolos específicos para la industria, junto a recomendaciones adicionales. Es importante también mantener la liquidez de las empresas de la construcción, para que el sector no sufra con tanta intensidad los efectos de la crisis.

En Mendoza se trabajó mucho para visualizar la experiencia dentro de la provincia y generar procesos de coordinación interjurisdiccional con los municipios. Esto permitió continuar realizando las obras mediante la georreferenciación de datos clave, como lotes o espacios disponibles que pueden ser utilizados durante la emergencia. La experiencia presentada se realizó en conjunto con el sector académico y el privado.

Con respecto al rol de este último durante la epidemia de COVID-19, en Panamá y Costa Rica las cámaras de la construcción han trabajado en conjunto con diferentes empleadores y trabajadores para definir protocolos y asegurar su implementación. Dichos protocolos se discuten diariamente y se controla no solo lo que sucede en las obras, sino también lo que acontece en la vida privada de los trabajadores, debido a los niveles de contagio del virus.

Se espera que la epidemia tenga un alto impacto en el transporte y en la movilización de los trabajadores, así como en la cadena de suministros y los costos adicionales que se generarán.

En el caso de Brasil se elaboraron protocolos compartidos entre todos los estados y con la coordinación de la Cámara Nacional de la Construcción. La vivienda es uno de los medios para combatir la pandemia en tanto es una de las principales fuentes de trabajo.

MOVILIDAD

En los países de América Latina se evidencia un cambio hacia el medio de transporte particular, el cual puede aumentar el uso de motos. Se espera que la bicicleta adquiera un rol central en la movilidad urbana, y se presente como una oportunidad para aprovechar, orientar y repotenciar la demanda de transporte hacia formas más sostenibles.

En este contexto de crisis es importante la gestión de la demanda sobre el transporte, para evitar viajes e incentivar el aplanamiento de la curva de contagios. Sin embargo, es difícil controlar las distancias en el transporte público si no se poseen

herramientas tecnológicas en los sistemas que se encuentran congestionados. Por último, es importante remarcar que más del 50% del transporte en América Latina funciona en condiciones de informalidad y es necesario tomar medidas al respecto.

ESPACIOS PÚBLICOS

La interacción social es propia de las ciudades y sucede en gran parte en los espacios públicos. Así, estos son grandes democratizadores de las ciudades y adquieren gran relevancia en las medidas de distanciamiento físico, sin que esto implique un distanciamiento social.

Desde la República Dominicana entienden que el espacio público deberá ser recuperado para generar instancias de sociabilización, luego de un período de distanciamiento social y prohibición de las reuniones. Sin embargo, el cierre de los parques también puede generar el uso de las calles como espacio de encuentro, y es necesario analizar cómo se gestionarán los encuentros para reducir los riesgos de contagio.

Mientras que en algunos sectores sociales el espacio público pudo ser fácilmente reemplazado por espacios privados, en otros las condiciones de hacinamiento demandan repensar el espacio público como articulador y democratizador de los vínculos comunitarios, y en este punto son relevantes las herramientas digitales de monitoreo y control.

En Puerto España se evidencia que las ciudades estarán al frente de la reapertura, y tendrán responsabilidad directa sobre los espacios públicos, por ejemplo en lo que respecta a su limpieza. El rol de las ciudades también se enfrentará a dificultades fiscales, para las que habrá que innovar y buscar soluciones creativas.

La reapertura de Viena a principios del mes de mayo evidenció que el espacio público no es el lugar en el que se producen los contagios. Sin embargo, es necesario contar con una estrategia de reapertura sólida y con procesos continuos de testeos para poder identificar los nuevos casos y lugares de riesgo. Esto solo se logrará a partir de buenas campañas comunicacionales.

Desde organizaciones sociales como Ocupa tu Calle se modificó la promoción del uso del espacio público luego del surgimiento de la pandemia, con el objetivo de que la población se quede en casa. En un contexto de desigualdad tan grande como el de América Latina, se deben fortalecer los vínculos comunitarios con protocolos, pero a niveles barriales. Estos vínculos comunitarios también se ven desde Urbanismo Vivo, a partir de encuentros virtuales.

Organizaciones como Friends of the High Line están pensando en la necesidad de priorizar a la población más vulnerable, es decir a aquella que no tiene acceso al espacio público de calidad. En este sentido, es necesario pensar en el diseño del espacio, en el flujo de personas y en garantizar el distanciamiento social.

Desde una mirada global, el 95% de los casos de COVID-19 están concentrados en 1.500 ciudades, es decir, es una pandemia que sucede a nivel urbano. Mientras que en el contexto latinoamericano el impacto es mayor debido a la desigualdad presente entre las ciudades.

Para finalizar, la falta de espacios públicos produce efectos físicos y psicológicos negativos, por lo que es necesario analizar la distribución y accesibilidad de dichos espacios.

La Red de Ciudades BID

La Red de Ciudades Bid es una plataforma de conocimiento, relacionamiento y soluciones a nivel municipal que tiene como fin socializar el conocimiento, las lecciones aprendidas y las buenas prácticas en sostenibilidad ambiental, económica y social de más de 160 ciudades de América Latina y el Caribe. A través de encuentros promovemos el apoyo institucional, la innovación y el intercambio de conocimiento entre el sector público, el privado, la sociedad civil y la academia para impulsar la demanda y las capacidades para préstamos e inversiones, que resuelvan los principales desafíos urbanos en la región.

Tatiana Gallego-Lizón

Tatiana Gallego-Lizón es Jefa de la División de Vivienda y Desarrollo Urbano (HUD) en el Sector de Cambio Climático y Desarrollo Sostenible del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Anteriormente trabajó en el Banco Asiático de Desarrollo (BAD), donde desempeñó varios cargos, incluyendo el de directora de la División de Desarrollo Urbano y Agua del Departamento del Sudeste Asiático. Tatiana también ha trabajado en el sector privado y en investigación. Posee un master y doctorado en Filosofía (PhD.) y en Ingeniería Ambiental por el Imperial College London.

Penny Abeywardena

Penny Abeywardena lidera la plataforma global de la ciudad para promover sus objetivos para una sociedad más justa, mostrando la diversidad de los neoyorquinos y compartiendo políticas y mejores prácticas con el mundo. Su agencia sirve al cuerpo diplomático más grande del mundo, incluidas las asociaciones estratégicas y la programación que reafirman el liderazgo local de Nueva York en temas globales. De 2009 a 2014, Penny fue directora de Integración de Niñas y Mujeres en la Iniciativa Global Clinton, donde dirigió la evolución del programa en uno de los esfuerzos más exitosos de CGI. Penny es líder en American Foundation Young Leader (2017), líder en WEF Young Global (2016) y miembro del WEF Global Future Council on Cities and Urbanization.

Anna Schindler

Anna Schindler estudió geografía en la Universidad de Berna, con especialización en Desarrollo Urbano. Schindler es la ganadora del Premio de Periodismo de Zúrich 2002, que recibió por una serie de artículos en el semanario suizo WOZ. Además de trabajar como editora de cultura y arquitectura, ha trabajado en varios puestos directivos y ejecutivos en dos universidades y como profesora en la ZHAW de la Universidad de Ciencias Aplicadas de Zúrich. Desde 2011, Schindler ha sido director de Desarrollo Urbano de la ciudad de Zúrich.

Klemens Himpele

Klemens Himpele nació en Emmendingen (Alemania). Estudió economía en la Universidad de Colonia, donde se graduó en 2005. Comenzó su carrera profesional como investigador educativo en Colonia y Berlín. Después de esto, trabajó para Statistics Austria en Viena y la Unión Alemana de Educación (GEW) en Frankfurt am Main. Desde 2012 ha sido jefe del Departamento de Asuntos Económicos, Trabajo y Estadísticas de la Ciudad de Viena.

Nataša Ritonija

Nataša Ritonija posee dos maestrías y estudió en la Universidad Karl Franzens de Graz (Austria) y en la Escuela de Negocios DOBA (Eslovenia). Como estudiante de intercambio, pasó un año en la Universidad Michel de Montaigne, Universidad de Burdeos 3 (Francia) y en la Universidad Estatal de California, Northridge (Estados Unidos). Desde 2007 hasta 2017, fue empleada por primera vez como gerente de programa y luego como gerente de relaciones internacionales en DOBA Business School. Coordinó proyectos internacionales, nacionales e internos y tiene una amplia experiencia en el desarrollo de cursos en línea. Fue evaluadora de proyectos para la Cámara de Comercio de Eslovenia y participó especialmente en la evaluación de ideas de proyectos presentadas por estudiantes y jóvenes profesionales. Es gerente de procesos de negocio, certificada por ECQA en Instituciones de educación superior y miembro de un grupo nacional de expertos en internacionalización. Obtuvo el premio a la mejor tesis de maestría en 2017: Internacionalización: una clave para el desarrollo del área de educación superior. Desde 2018 hasta 2019 trabajó como asesora en Slovenian Post, en el departamento de Estrategia y Proyectos Corporativos. Desde abril de 2019, ha trabajado como jefa de Relaciones Internacionales en el Municipio de Maribor, responsable de asuntos internacionales y proyectos internacionales a nivel de la ciudad.

Richard Florida

Richard Florida es uno de los urbanistas más importantes del mundo. Es investigador y profesor en la Escuela de Ciudades de la Universidad de Toronto y en la Escuela de Administración Rotman, y miembro distinguido de la Escuela de Bienes Raíces Schack de la Universidad de Nueva York. Es escritor y periodista, y hasta ha publicado varios éxitos de ventas mundiales, incluido el galardonado *The rise of the creative class*, y su libro más reciente *The new urban crisis*. Es cofundador de CityLab, la publicación líder dedicada a las ciudades y el urbanismo. Es emprendedor y fundador de Creative Class Group, que trabaja en estrecha colaboración con empresas y gobiernos de todo el mundo.

Stefano Bertozzi

Stefano Bertozzi es decano emérito y profesor de política y gestión de la salud en la Escuela de Salud Pública de UC Berkeley. Anteriormente dirigió los programas de VIH y tuberculosis en la Fundación Bill y Melinda Gates. Trabajó en el Instituto Nacional de Salud Pública de México como director de su Centro de Investigación y Encuestas de Evaluación. Fue el último director del Programa Mundial sobre el VIH de la OMS y también ocupó cargos en ONUSIDA, el Banco Mundial y el gobierno de la República Democrática del Congo. Actualmente es el director interino de los programas de todo el sistema UC con México (UC-MEXUS, la Iniciativa UC-México y Casa de California). Recientemente coeditó el volumen de Prioridades de Control de Enfermedades (DCP3) sobre VIH/SIDA, malaria y tuberculosis. Ha sido miembro de las juntas de gobierno y asesoramiento de la East Bay Community Foundation, HopeLab, UNICEF, OMS, ONUSIDA, el Fondo Mundial, PEPFAR, los NIH, la Universidad de Duke, la Universidad de Washington y la AMA. Ha asesorado a ONG y ministerios de salud y bienestar social en Asia, África y América Latina. Es miembro de la Academia Nacional de Medicina. Tiene una licenciatura en biología y un doctorado en política y gestión de la salud del Instituto de Tecnología de Massachusetts. Obtuvo su título de médico en UC San Diego y se formó en medicina interna en UC San Francisco.

Julio Fernando Samaniego González

Julio Fernando Samaniego González es abogado, egresado de la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional de Asunción. También ejerce como director ejecutivo del proyecto Franja Costera de la Municipalidad de Asunción y es director ejecutivo del proyecto Revitalización del Centro Histórico y Reconversión Puerto de Asunción. Es asesor general de intendencia de la Municipalidad de Asunción para el proyecto Metrobus, presidente del Asunción Tennis Club y presidente de la Asociación de Magistrados Judiciales del Paraguay.

Guillermo Rolando

Guillermo Rolando es ingeniero civil de la Universidad Católica de Chile y máster en Políticas Públicas de la Universidad de Harvard. Ha trabajado por más de 15 años en proyectos de desarrollo y superación de la pobreza. Lideró al equipo del Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile que llevó a cabo la reconstrucción del terremoto de 2010, y diseñó el Subsidio de la Clase Media y el primer programa de apoyo al arriendo en el país. Fue asesor de los gobiernos de Haití y Argentina; consultor del BID y el Banco Mundial en República Dominicana y Perú. Además, es cofundador de América Solidaria y Fútbol Más.

Mario Isgro

Mario Isgro es arquitecto y urbanista, egresado de la Universidad de Mendoza. Desde 2015 ejerce la función pública en el equipo del intendente Rodolfo Suarez, en la capital provincial, enfocado en la planificación estratégica y en el proyecto y ejecución de obras públicas inclusivas. Desde las direcciones de Planificación, Hábitat y Vivienda, Gestión Ambiental, Paseos, Servicios y Obras Públicas, se ejecutó la primera etapa del Plan de Renovación Urbana. Estudió el desarrollo de ciudades como Medellín, Copenhague, Buenos Aires y Barcelona e interactúa –dentro del equipo de Suarez– con otras regiones de Iberoamérica y China en temáticas relacionadas con el urbanismo y la economía del conocimiento como motor del desarrollo de urbes.

Juan Castro

Juan Castro es costarricense con residencia panameña. Ingeniero civil con una maestría en Banca y Finanzas, y empresario con énfasis en negocios de construcción. Socio fundador de Edificar S.A. de Costa Rica y Edificar Panamá S.A. En la empresa panameña es el presidente de la Junta Directiva, mientras

que en la costarricense es su vicepresidente. Edificar es una empresa de construcción con una trayectoria de más de 35 años en Costa Rica y 11 en Panamá. En esos países ha construido más de 2.600.000 m² techados. La empresa matriz es certificada ISO 9001, ISO 45001 y Carbono Neutral. Edificar cuenta con un staff de más de 250 personas y alrededor de 100 ingenieros, y ha llegado a manejar hasta 3.300 trabajadores en su planilla en forma simultánea. Presea año 2007 de la Organización de Cámaras de la Construcción de Centroamérica y del Caribe ORDECCAC.

José Carlos Rodrigues Martins

José Carlos Rodrigues Martins es presidente de la Cámara Brasileña de la Industria de la Construcción (CBIC) desde el 1 de julio de 2014. En junio de 2017 ha vuelto a ser nombrado para una nueva gestión al frente de la entidad, en un mandato que seguirá hasta junio de 2020. Anteriormente, de 2001 a 2014, ha sido vicepresidente de CBIC. Nació en Río Grande do Sul, es empresario e ingeniero civil, y se recibió en la Universidad Federal de Paraná en 1977. Martins forma parte, en puesto de dirigente, de las principales entidades de la industria de la construcción mundial.

Néstor H. Roa

Néstor H. Roa es jefe de la División de Transporte del BID. Anteriormente tuvo varias responsabilidades dentro del Banco, incluyendo la gerencia interina del Departamento de Infraestructura y Medio Ambiente (INE) y la coordinación de la actividad operativa de la División de Transporte de México, América Central y el Caribe. Asimismo, fue líder y miembro de equipo para varios proyectos de transporte, energía y telecomunicaciones. Antes de unirse al BID, en 2001 Néstor tuvo una exitosa carrera en el sector público colombiano, ámbito en el que su último cargo fue el de director y comisario de la Comisión de Regulación de Comunicaciones (CRC). También trabajó en el Departamento Nacional de Planeación, donde fue director de Infraestructura y Energía, jefe de la División de Transporte, director de la División de Política y especialista en Infraestructura de Transporte. También ha trabajado en el sector privado colombiano. Néstor tiene una maestría en Gestión de la Tecnología de la Escuela de Negocios Sloan del Instituto Tecnológico de Massachusetts (MIT), una maestría en Ingeniería de Virginia Tech y una licenciatura en Ingeniería Civil de la Universidad Javeriana de Bogotá.

Sergio Martínez

Sergio Martínez es ingeniero civil de la Universidad Industrial de Santander, tiene una especialización en Sistemas de Información Geográfica y una maestría en Planeación Urbana y Regional de la Universidad de Texas, en San Antonio (EE. UU.), así como una maestría en Ingeniería Civil con énfasis en Transporte de la Universidad de Texas, Austin, Estados Unidos. Tiene experiencia en los sectores público y privado en proyectos, tanto de ingeniería como de planeación, y ha sido consultor para el Banco Mundial. Su último trabajo fue para WSP Parsons Brinckerhoff.

Rodrigo Díaz

Rodrigo Díaz es arquitecto titulado en el 2000 en la Universidad Católica de Chile, becario Fulbright para cursar la maestría en Planificación Urbana en MIT, donde se graduó en 2008. Con amplia experiencia en el sector público y privado, en su país de origen fue el director del Departamento de Infraestructura del Área Metropolitana en el programa Chile Barrio del Ministerio de Vivienda y Urbanismo. En México se desempeñó durante tres años como consultor master en la Subdirección General de Sustentabilidad Social de Infonavit, donde estuvo a cargo de la definición del modelo de vivienda sustentable. Ingresó a CTS EMBARQ México en febrero de 2012, donde es especialista sr. en Investigación y Desarrollo Aplicado (IDEA). Peatón por convicción, es autor de numerosos artículos sobre urbanismo, publica regularmente en diversos medios nacionales y extranjeros, y en su blog Pedestre. Durante 2013 fue miembro del consejo consultivo de la Sección Nacional de Reforma.

María Dolores Ortiz Sánchez

María Dolores Ortiz Sánchez es decana de Caminos Madrid y es funcionaria de carrera del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos del Estado desde 2004. Antes de su nombramiento como directora general, desempeñó el puesto de secretaria general técnica, con rango de directora general, en la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía.

Saúl Antonio Castelar Contreras

Saúl Antonio Castelar Contreras cuenta con más de quince años de experiencia en el desarrollo de consultorías y estudios de seguridad vial, tráfico vehicular y transporte para entidades gubernamentales como el Viceministerio de Transporte, Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano (MOPTVDU), y entidades como la OPS y FOMILENIO. Es ingeniero civil de la Universidad José Simeón Cañas, El Salvador, y cuenta con un máster en Tráfico, Movilidad y Seguridad Vial de la Universidad Camilo José Cela, España, y una maestría en Ingeniería Civil de la Universidad de Texas en Austin, Estados Unidos, así como otros estudios técnicos internacionales.

Eddy Morataya

Eddy Morataya es director de Movilidad Urbana de la Ciudad de Guatemala y encargado de los proyectos de transporte público de la ciudad, entre ellos los sistemas BRT (transmetro, ya en operación), planificación y estudios de factibilidad de Metroriel (tren ligero), Aerometro (teleférico), buses urbanos y la red de ciclovías. Profesor titular del curso Concentración de Urbanismo en la Universidad del Istmo de Guatemala; profesor titular del curso Movilidad Urbana de la Maestría de Urbanismo y Ordenamiento Territorial en la Universidad de San Carlos de Guatemala. Además: maestro en Desarrollo Urbano y Territorial por la Universidad San Carlos de Guatemala (enero de 2010) Maestro en Desarrollo Urbano y Territorial: Gestión y Transformación de las Ciudades en Países en Desarrollo, por la Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona, España (2012). Postgrado en Evaluación e Impacto Ambiental por la Universidad San Carlos de Guatemala (2011). Licenciado en Arquitectura por la Universidad Francisco Marroquín (2004). Consultor privado para evaluación de impactos viales y consultorías de tránsito y transporte.

Luis Campana

Luis Campana posee una licenciatura en Ingeniería Civil y una maestría en Ingeniería de Transporte de la Universidad de Texas, Estados Unidos, además de un diplomado en Formación de Facilitadores de la Universidad Tecnológica de Panamá. Actualmente cursa una maestría en Planificación Urbana y Regional con la Universidad de Florida, Estados Unidos y posee 23 años de experiencia en la ejecución y coordinación de consultores para realizar estudios multidisciplinarios de planificación, diseño, especificaciones e inspección de sistemas de transporte e infraestructuras. Ha dirigido una gran cantidad de proyectos de diseño vial, estudios de planificación de transporte e infraestructura, planes maestros de movilidad y estudios de administración de tránsito vehicular en Panamá, Estados Unidos, República Dominicana, St. Vincent, Iraq, Honduras y Barbados. Es especialista en la microsimulación de tránsito y la aplicación de programas de computadora para tal fin. Ha dictado conferencias sobre la importancia de la planificación de transporte e infraestructura en Panamá, Estados Unidos y Honduras, además de cursos de Ingeniería de Transporte en la Universidad Tecnológica de Panamá.

Andrés Blanco

Andrés Blanco es especialista líder en Desarrollo Urbano y Vivienda del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Actualmente, coordina la implementación del LAB Ciudades, un laboratorio de innovación urbana en el BID. Anteriormente, fue profesor en el Departamento de Planificación Urbana y Regional en la Universidad de Florida. Su trabajo se centra en los aspectos económicos de la planificación en áreas como vivienda y uso del suelo. Recibió su licenciatura en Economía en 1999 y su maestría en Ciencias en Planificación del Desarrollo Regional en el 2005 en la Universidad de los Andes, Bogotá. En 2010 recibió su doctorado en Planificación Urbana y Regional en Cornell University, con un trabajo de grado acerca de los determinantes de los asentamientos informales en Bogotá, Colombia. Andrés ha trabajado en diversos proyectos relacionados con desarrollo urbano y vivienda para organizaciones como el Banco Interamericano de Desarrollo, el Lincoln Institute of Land Policy, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, y gobiernos nacionales y locales en América Latina y los Estados Unidos. Adicionalmente, ha publicado su trabajo en reconocidas revistas especializadas en el campo como Planning Theory, Urban Studies, Transportation Research Board y Housing Policy Debate, entre otras. Recientemente Andrés ha publicado varios libros sobre el mercado de vivienda de alquiler en América Latina y el Caribe, y sobre la experiencia de la captura de plusvalías en la región.

Juan Ariel Jiménez

Juan Ariel Jiménez ha ocupado cargos de alta responsabilidad en la Administración Pública. Hasta su nombramiento como ministro se desempeñaba como viceministro de políticas de desarrollo del Ministerio de la Presidencia, y previamente fue consejero del mismo ministerio. El funcionario tiene una

maestría en Administración Pública en el Desarrollo Internacional (MPA/ID) por la Universidad de Harvard. Es licenciado en Economía de la Pontificia Universidad Católica Madre y Maestra (PUCMM), graduado summa cum laude. Ha realizado cursos en la Escuela de Economía de Londres, Instituto FMI, BARNA y tiene certificación en prevención de lavado de activos por la FIBA. Fue anteriormente subdirector de asuntos cambiarios en el Banco Central y economista II de dicha entidad. En su experiencia laboral a nivel internacional, fue director de proyectos e investigador asociado del Centro para el Desarrollo Internacional de la Universidad de Harvard, desde donde asesoró países como Guatemala, Etiopía y República Dominicana. Trabajó además en el Centro de Competitividad de Dubai.

Carina Arvizu Machado

Carina Arvizu Machado es maestra en Diseño de Ciudades y Ciencias Sociales, por la London School of Economics and Political Science, cuenta con experiencia en el diseño de políticas públicas y proyectos de desarrollo urbano y movilidad en los tres órdenes de gobierno con énfasis en conformar ciudades más justas e incluyentes; también ha colaborado como consultora del BID y de forma independiente. Ha sido docente invitada en la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) y en la Universidad Centro. Cuenta además con experiencia en gestión cultural en Nueva York, Londres y Ciudad de México, principalmente en festivales e intervenciones urbanas. En coautoría con otros especialistas, ha publicado textos como: Comando Vial: innovando cómo comunicar la importancia de la seguridad vial por medio del teatro, Banco Interamericano de Desarrollo, 2018; ¿Qué ciudad queremos para mañana?, Quiróz, H. & López, 2017; Infancia y vejez, los extremos de la vida en la ciudad. Universidad Nacional Autónoma de México, 2017; Mejores prácticas internacionales de fondeo y financiamiento para el transporte público. Banco Interamericano de Desarrollo, 2017, entre otros.

Joel Martínez

Joel Martínez ha prestado servicio a su comunidad durante más de dos décadas como representante del gobierno local. Comenzó su carrera política en 1996, cuando se desempeñó como consejero para el distrito electoral de Paramin/Maraval en Trinidad. Su sólida experiencia en finanzas lo ayudó en su papel como presidente de finanzas del consejo durante 14 años. En 2016, luego de un breve descanso de la política, Martínez regresó después de ser elegido alcalde de la capital de Trinidad y Tobago, Puerto España. En la actualidad lidera un consejo que se centra en varias iniciativas para mejorar las relaciones comerciales entre los empresarios, fomentar los vínculos con ciudades de todo el mundo, y poner en práctica iniciativas de reciclaje.

Maria Vassilakou

Maria Vassilakou como vicealcaldesa de Viena fue responsable de la planificación urbana: tráfico y transporte, protección del medio ambiente, energía y participación pública desde el 2010 hasta el 2019. Es una líder experta en temas urbanos, dedicada a ciudades abiertas, inclusivas y verdes, con una pasión por los procesos de transformación urbana que conducen a un cambio sostenible. En sus nueve años como vicealcaldesa, implementó con éxito una amplia agenda de transformación que comprende numerosos proyectos innovadores, que contribuyen sustancialmente a la posición de Viena como número uno en los principales rankings internacionales de habitabilidad en la última década. Vassilakou trabaja a nivel mundial como estratega y asesora global sobre transformación urbana.

Mariana Jimena Alegre Escorza

Mariana Jimena Alegre Escorza es magíster en Diseño de Ciudades y Ciencias Sociales por la London School of Economics and Political Science (LSE) y becaria Chevening. Estudió Derecho en la PUCP y cuando realizó su maestría en Derechos Humanos supo que su pasión eran los derechos urbanos. Desde el 2010 es directora ejecutiva en el observatorio ciudadano Lima Cómo Vamos, desde donde contribuyen a mejorar la calidad de vida urbana. Además, es fundadora de la estrategia Ocupa Tu Calle, que busca recuperar y generar más espacios públicos. En los últimos meses, Mariana está participando en la construcción de NODAL-Nodos Urbanos de América Latina, un espacio cooperativo y auto gestionado para contribuir a formar la "nueva generación urbana" de la región. Mariana es profesora de la Facultad de Gestión y Alta Dirección de la Pontificia Universidad Católica del Perú y profesora de Derecho a la Ciudad en la maestría en Arquitectura, Urbanismo y Desarrollo Territorial Sostenible de la misma casa de estudios.

Carolina Huffmann

Carolina Huffmann es arquitecta dedicada al urbanismo, especializada en caminabilidad. Maestría Laboratorio de la Vivienda del Siglo XXI (Universidad Politécnica de Catalunya). En 2012 funda Urbanismo Vivo, un equipo dinámico y multidisciplinario de consultoría urbana que busca potenciar el vínculo entre las personas y la ciudad desde una mirada local y humana. Es docente de planificación urbana en la Universidad de Buenos Aires. Es representante de Jane's Walks Buenos Aires desde 2012. Cofundadora del proyecto de articulación microrregional Corredor Sur, que conecta Porto Alegre, Montevideo y Buenos Aires. Miembro de las redes Placemaking Latinoamérica, PlacemakingX y Civicwise. Parte del equipo organizador de Ciudades Comunes. Trabajó en la Secretaría de Transporte (CABA) en Intervenciones Peatonales (2013-2016).

Jose Chong

Jose Chong es coordinador técnico del Programa Global en Espacio Público de la Agencia de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat), focalizado en el desarrollo de estrategias urbanas y herramientas innovadoras para la participación y el diseño urbano colaborativo. Arquitecto especializado en temas de cooperación internacional, planificación urbana y sostenibilidad. Magister en energías renovables, arquitectura y urbanismo sostenible de la Universidad Internacional de Andalucía (España) y Cooperación Internacional y Desarrollo Urbano de la Universidad Técnica de Darmstadt (Alemania), con especialización en arquitectura postdesastre en la Universitat Internacional de Catalunya (España). En el ámbito profesional, ha trabajado en el sector privado y colaborado con diferentes ONG y organismos de cooperación internacional. Fue asesor del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento del Perú en la formulación de la Nueva Política de Vivienda y Urbanismo y Ley Marco de Desarrollo Urbano-Territorial. En el ámbito académico, ha sido catedrático de la Universidad Ricardo Palma y Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP). Actualmente es miembro del comité científico de la maestría en Arquitectura, Urbanismo y Desarrollo Territorial de la PUCP. Autor de diversos artículos en revistas especializadas y punto focal de ONU-Hábitat, encargado de la colaboración con el Journal of Public Space.

Mauricio García

Mauricio García es el gerente de Friends of the High Line, una organización sin fines de lucro y un parque público en la zona oeste de Manhattan, dedicado a reinventar espacios públicos para crear vecindarios y ciudades conectadas y saludables. Mauricio lidera los esfuerzos de programación y participación comunitaria de High Line, que lo posicionan como un conector cívico activo y receptivo. Antes de High Line, Mauricio García se desempeñó como subdirector de Cities of Services, una organización sin fines de lucro que ayuda a los alcaldes y otros líderes de la ciudad a construir ciudades más fuertes mediante la participación de sus mejores recursos, sus ciudadanos. Fue responsable de liderar el apoyo de Cities of Service a su red de más de 280 ciudades, incluyendo estrategia y diseño, capacitación y asistencia técnica. Mauricio también se desempeñó como director de programas de Nueva York en Seedco, donde supervisó un conjunto de programas que ayudaron a las personas a desarrollar habilidades, obtener empleo, avanzar en sus carreras y acceder a beneficios y servicios. Mauricio es asesor del proyecto GovLab's City Challenges y del acelerador de negocios Acceleate Latinx de Interise. A nivel local, es miembro de la junta directiva de Teens for Food Justice. Mauricio recibió una maestría en administración pública de City University of New York's Baruch College y una licenciatura en administración de empresas de la Universidad de Oakland. También se graduó del programa Coro Leadership New York.

