

## Diseño Urbano de la Ciudad de Buenos Aires resiliente a la pandemia relacionada al COVID-19

Actas de Diseño (2021, julio),  
Vol. 37, pp. 325-327. ISSN 1850-2032.  
Fecha de recepción: julio 2020  
Fecha de aceptación: febrero 2021  
Versión final: diciembre 2021

Mariana Grimblat (\*)

**Resumen:** Con el desarrollo de la industria, el transporte y la movilidad, las ciudades fueron creciendo y transformándose, deshumanizando el diseño urbano y en particular el espacio público para uso a escala humana, haciendo de las experiencias diarias de los usuarios de las grandes ciudades, momentos poco agradables, que deben enfrentarse constantemente con obstáculos urbanos, el ruido, la polución, la poca cantidad de espacio, el riesgo de accidente y condiciones de uso casi siempre deplorables. A lo largo de las últimas décadas, numerosas ciudades del mundo vienen trabajando en pos de revitalizar la vida urbana y mejorar las condiciones de circulación para los peatones al no darle prioridad en su gestión al transporte automotor. En la Ciudad de Buenos Aires, como en otras ciudades del mundo, se tomó conciencia del daño que se producía, tanto en las personas individuales como en la sociedad y el medio ambiente, lo que llevó a la decisión de impulsar políticas públicas en búsqueda de rediseñar el espacio público, enfocándose en nuevas prioridades: el peatón, la movilidad sustentable y saludable, la seguridad vial y el medio ambiente.

**Palabras clave:** Diseño urbano – Covid-19 – Espacio público – Movilidad sustentable – Medio ambiente.

[Resúmenes en inglés y portugués y currículum en p. 327]

### Introducción

La crisis mundial dada por el virus COVID-19 y las consecuencias en las nuevas formas de vida, de relacionarse y transportarse, nos encuentra en la constante transformación de las ciudades. Luego del desarrollo y crecimiento abrupto de las ciudades que se fueron adaptando a las inmigraciones del campo o pueblos hace ya más de 50 décadas, deshumanizando su espacio público, para luego reinventarse cambiando las prioridades y dando lugar cada vez más grande, cómodo y seguro a los peatones y a los medios de transporte sustentables, recuperando las calles para crear espacios de esparcimiento y más amigables para caminar, llega ahora el momento del distanciamiento social.

Los cambios que se vienen dando ya desde hace por lo menos 10 años, con la humanización del espacio público son un gran empuje y una inmensa base para poder afrontar ahora el nuevo reto que se plantea en seguir viviendo la ciudad manteniendo los protocolos que se aconsejan para la prevención del contagio masivo del virus.

### Desarrollo

A finales del 2019 y comienzos del 2020 en la ciudad de Wuhan, China, comenzó a desarrollarse un nuevo virus del coronavirus, denominado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) COVID-19 .

En poco tiempo, un brote localizado de COVID-19 se convirtió en una pandemia mundial con tres características definitorias: Rapidez y escala: la enfermedad se ha propagado rápidamente por todos los rincones del mundo

y su capacidad de propagación explosiva ha desbordado incluso los sistemas sanitarios más resilientes; Gravedad: en general, el 20% de los casos son graves o críticos, con una tasa de letalidad bruta de los casos clínicos; Perturbación social y económica: los trastornos a los sistemas sanitarios y de asistencia social y las medidas tomadas para controlar la transmisión han tenido grandes y profundas consecuencias socioeconómicas. (Adhanom Ghebreyesus, 2020).

La rápida expansión del virus a través de su fácil contagio, hizo que en pocos días, el mismo estuviese afectando a la población de muchos países alrededor del mundo.

Ante esta nueva amenaza para la salud de toda la población y la falta de herramientas para combatirlo, las sociedades se vieron en la obligación de encerrarse en sus casas, ya que al no contar con el poder de la ciencia para curarse o no contagiarse, sólo se debía evitar estar en contacto con personas contagiadas.

A los trabajos científicos sobre la enfermedad, se suman a diario nuevos análisis sociales, económicos, políticos, y ambientales en relación con esta nueva situación, que ha puesto a prueba la capacidad de respuesta de gobiernos, instituciones y sistemas sanitarios en todo el planeta. La pandemia ha tenido gran impacto sobre la arquitectura y el urbanismo ya que junto con el aislamiento, la economía de cada país, Estado o Municipio, se fue desmoronando día a día, por lo que las autoridades debieron desempeñar planes estratégicos para poder, poco a poco, afrontar la crisis e ir reanudando la apertura de los comercios y que los ciudadanos puedan volver a las calles corriendo el menor riesgo de contagio posible.

La arquitectura y el urbanismo se encuentran ante un cambio trascendental en su historia, que podría contribuir no solo a combatir esta enfermedad, sino otros muchos males que padece la vida del planeta. (Matamoros Tuma, 2020) Poco a poco fueron cambiando las formas de vida de las personas, la manera de trabajar, de estudiar, las formas de movilizarse, socializarse, adquirir alimentos o esparcirse. (NACTO, 2020)

El tener las calles vacías gracias al bajo tránsito, es una gran oportunidad, única e inesperada, para diseñar estos espacios brindando calles más seguras y transitables para los peatones con opciones de movilizarse seguros para poder reactivar así la economía de una forma progresiva y sostenible. Y por qué no, pensar en las ciudades ideales futuras, con más espacio de uso y recreación peatonal y menos para los autos.

En Argentina, se tuvo la ventaja de ir, en tiempos de contagios, aproximadamente un mes atrasado con respecto al nivel de contagios con otros países. Pudiendo tomar así ejemplos, del qué hacer o no hacer, según su resultado en países europeos o asiáticos.

Ante los primeros pocos casos detectados en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA), y con el fin de proteger y preservar la salud pública frente a la propagación del COVID-19, el 19 de Marzo de 2020 se decretó el aislamiento social preventivo y obligatorio para todas las personas que habiten o se encuentren temporalmente en territorio argentino, debiendo quedarse en su domicilio de residencia, realizando desplazamientos mínimos e indispensables para poder aprovisionarse de alimentos, productos de limpieza o medicamentos.

En esa primera etapa del aislamiento, se tuvo la necesidad de abocarse con todos los recursos humanos y no humanos al prevenir saturaciones en el sistema de salud y sanitario, creando y equipando nuevos hospitales o centros de aislamiento.

También en esa primera etapa, los planificadores urbanos debieron rediseñar las calles, las señalética y los accesos a la ciudad para dar fácil circulación a los vehículos de emergencias como al personal esencial, los empleados de la salud, de seguridad y transportes públicos. Los entornos a los hospitales donde se desarrollaron e instalaron unidades febriles de urgencia o en la creación de nuevos puntos de atención para las personas que desarrollen síntomas relacionados al COVID-19, evitando que compartan espacios de atención y espera con pacientes de otras patologías para disminuir las probabilidades de contagios, fueron intervenidos dejando espacios en la vía pública, calles o aceras, para la espera de los pacientes a ser atendidos por estos síntomas, manteniendo el distanciamiento obligatorio de 2 metros y evitando relacionarlos con peatones que circulen por esa zona.

El aislamiento obligatorio, si bien resguarda la salud en relación a evitar la propagación del virus, en un tiempo prolongado, puede comenzar a traer severos problemas económicos y, en algunas personas, de salud mental. La investigación en epidemias pasadas ha revelado una profunda y amplia gama de consecuencias psicosociales a nivel individual y comunitario durante los brotes. (Jairo Ramírez-Ortiz, Diego Castro-Quintero, Carmen Lerma-Córdoba, Francisco Yela-Ceballos, Franklin Escobar-

Córdoba, 2020) Es por ello que en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA), se comenzó a planificar la segunda etapa: la de rediseñar el espacio público para que permitiera a la sociedad volver a las calles, abrir comercios o realizar alguna salida de esparcimiento de una manera segura. Sabemos que en pocas semanas, el mundo entero ha cambiado su manera de vivir, relacionarse y usar el espacio público. El bajo volumen de tránsito vehicular junto con los requerimientos y protocolos para evitar el contagio masivo del virus, como el de mantener un distanciamiento social de por lo menos 2 metros entre personas, la prohibición de encuentros grupales o multitudes, la restricción al uso de los interiores de los comercios, han dado lugar a la Ampliación del Espacio Peatonal (AEP), re-assignando nuevos usos públicos a las calles y aceras de la Ciudad de Buenos Aires en esta crisis y rever sus usos a futuro. Es por eso que, parte del espacio que estaba destinado al uso vehicular para circular o estacionar, se lo designó como ampliación de aceras para uso de los peatones, y así poder asegurar el distanciamiento de las personas que estén haciendo filas en las veredas de los comercios con los que circulan o esperan un medio de transporte público. El objetivo principal es evitar las aglomeraciones y posibles contagios en las veredas de las zonas comerciales de la CABA, mejorando la experiencia en las compras de cercanía para desalentar mayores desplazamientos.

## Conclusión

Las ciudades están en constante transformación, buscando el espacio más adecuado para que la gente se transporte, se encuentre, descanse, recrea, pasee y se conecte, y si bien la pandemia ha obligado al aislamiento social, e impedido la realización de las tareas de la forma habitual, también ha permitido intervenir urbanísticamente enfocando distintas prioridades y apuntando la dirección a una ciudad más parecida a la humanización urbana que se busca constantemente. Hemos sido testigos de la resiliencia del diseño urbano ante esta crisis económica y social, con una creatividad y un presuroso desempeño en implementar en pocos días diseños que permitiesen a la sociedad volver a las calles.

## Referencias bibliográficas

- Adhanom Ghebreyesus T. Vencer a la COVID-19. En: Actualización de la estrategia frente a la COVID-19. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 14 de abril de 2020. [Internet]. Disponible en: [https://www.who.int/docs/default-source/coronavirus/covid-strategy-update-14april2020\\_es.pdf?sfvrsn=86c0929d\\_10](https://www.who.int/docs/default-source/coronavirus/covid-strategy-update-14april2020_es.pdf?sfvrsn=86c0929d_10)
- Allam Z, Tegally H. "Cómo las ciudades y la arquitectura responden al coronavirus" 03 de febrero de 2020. ArchDaily . Disponible en: <https://www.archdaily.com/932840/how-cities-and-architecture-respond-to-the-wuhan-coronavirus>
- Allam Z, Tegally H, Thondoo M. "Redefiniendo el uso de Big Data en la salud urbana para una mayor habitabilidad en ciudades inteligentes". *Smart Cities* . 2019; 2 (2): 259-268. Disponible en: <https://www.mdpi.com/2624-6511/2/2/17/htm>

Boletín Oficial de la República Argentina, Legislación y Artículos Oficiales, AISLAMIENTO SOCIAL PREVENTIVO Y OBLIGATORIO, Decreto 297/2020, DECNU-2020-297-APN-PTE - Disponible en: <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/prime-ra/227042/20200320>

Jairo Ramírez-Ortiz, Diego Castro-Quintero, Carmen Lerma-Córdoba, Francisco Yela-Ceballos, Franklin Escobar-Córdoba. "Consecuencias de la pandemia COVID-19 en la salud mental asociada a aislamiento social". Bogotá, Colombia. 03 de mayo 2020. Disponible en: <https://preprints.scielo.org/index.php/scielo/preprint/view/303>

Mabel R., Matamoros Tuma. "Arquitectura y Urbanismo en tiempos de pandemia", La Habana, Cuba. Mayo y agosto, 2020. Disponible en: <https://orcid.org/0000-0001-9850-1249>

NACTO, Streets for pandemic Response and Recovery, National Association of City Transportation Officials, New York, 21 de mayo de 2020. Disponible en: [https://nacto.org/wp-content/uploads/2020/06/NACTO\\_Streets-for-Pandemic-Response-and-Recovery\\_2020-06-25.pdf](https://nacto.org/wp-content/uploads/2020/06/NACTO_Streets-for-Pandemic-Response-and-Recovery_2020-06-25.pdf)

**Abstract:** With the development of industry, transportation and mobility, cities have been growing and transforming, dehumanizing urban design and in particular public space for human-scale use, making the daily experiences of users of large cities unpleasant moments, who must constantly face urban obstacles, noise, pollution, limited space, the risk of accidents and almost always deplorable conditions of use. Over the last decades, many cities around the world have been working to revitalize urban life and improve traffic conditions for pedestrians by not giving priority in their management to automobile transport. In the City of Buenos Aires, as in other cities around the world, there was a growing awareness of the damage

caused to individuals, society and the environment, which led to the decision to promote public policies aimed at redesigning public space, focusing on new priorities: pedestrians, sustainable and healthy mobility, road safety and the environment.

**Keywords:** Urban design - Covid-19 - Public space - Sustainable mobility - Environment.

**Resumo:** Com o desenvolvimento da indústria, dos transportes e da mobilidade, as cidades vêm crescendo e transformando, desumanizando o design urbano e em particular o espaço público para uso humano, tornando as experiências diárias dos usuários das grandes cidades momentos desagradáveis, que devem enfrentar constantemente os obstáculos urbanos, o ruído, a poluição, a pequena quantidade de espaço, o risco de acidentes e quase sempre condições deploráveis de uso. Nas últimas décadas, muitas cidades ao redor do mundo têm trabalhado para revitalizar a vida urbana e melhorar as condições de tráfego para os pedestres, não dando prioridade em sua gestão ao transporte automotivo. Na Cidade de Buenos Aires, como em outras cidades do mundo, houve uma crescente consciência dos danos causados aos indivíduos, à sociedade e ao meio ambiente, o que levou à decisão de promover políticas públicas para redesenhar o espaço público, concentrando-se em novas prioridades: pedestres, mobilidade sustentável e saudável, segurança rodoviária e meio ambiente.

**Palavras chave:** Design urbano - Covid-19 - Espaço público - Mobilidade sustentável - Meio ambiente.

**(\* Mariana Grimblat:** Doctoranda en Diseño, Universidad de Palermo. Docente.

## Diseño inclusivo, diseño para todos. El diseño como hipermediador en la experiencia de usuario.

Matilde Rosello (\*)

Actas de Diseño (2021, julio),  
Vol. 37, pp. 327-331. ISSN 1850-2032.  
Fecha de recepción: julio 2020  
Fecha de aceptación: enero 2021  
Versión final: diciembre 2021

**Resumen:** Esta ponencia trata sobre el diseño inclusivo y el diseño para todos. El acceso a la información de las personas con discapacidad audiovisual en los museos de la ciudad de Montevideo en el siglo XXI, desde la perspectiva del nuevo rol del diseñador, las tecnologías de la información (TIC), y la mejora de la experiencia de usuario. Partiendo de la metodología del Design Thinking, se investiga y analiza, la interfaz entre las necesidades del usuario y la solución o producto, como lugar de interacción y construcción de la inclusión, como espacio en permanente evolución y cambio. (Scolari, 2018. Hipermediaciones).

**Palabras clave:** Diseño inclusivo - diseño para todos - accesibilidad audiovisual - museos - nuevas tecnologías - experiencia de usuario - interfaz - hipermediaciones - metodología del diseño.

[Resúmenes en inglés y portugués y currículum en p. 330]