



Estás leyendo la transcripción del segundo capítulo de la serie especial “Ciudades y Coronavirus” de Estación Ciudad: TRANSPORTE EN LA PANDEMIA. La hemos creado porque creemos que la información debería llegar a la mayor cantidad de personas posibles, incluyendo a quienes, por dificultades auditivas, suelen verse excluidos y excluidas del mundo de los podcasts y proyectos sonoros.

¡Pero todavía estamos aprendiendo! Si tienes alguna recomendación de cómo podríamos mejorar estas transcripciones, escríbenos a [hola@estacionciudad.org](mailto:hola@estacionciudad.org)

---

## **ESTACIÓN CIUDAD**

### **Ciudades y coronavirus: TRANSPORTE EN LA PANDEMIA**

Si le preguntas a alguien qué le gustaría cambiar de su ciudad, las probabilidades de que responda el transporte son bastante altas. Siempre hay algo que odiamos: el tráfico en que nos atascamos al volver del trabajo, las aglomeraciones en las estaciones de metro, el bus abarrotado y ruidoso. O, por lo menos, odiábamos. Hoy, pensar en calles llenas de gente y en empujarnos con desconocidos para entrar a un bus o un vagón de tren en hora punta despierta en muchos una inesperada mezcla de nostalgia y terror. Pero por más extraño que nos resulte recordar lo que durante tanto tiempo marcó la trama de nuestra vida urbana, hoy tenemos una tarea incluso más difícil: imaginar el futuro de lo que vendrá en este nuevo mundo.

(Cuña de inicio)

Estás escuchando “Estación Ciudad”, historias urbanas de territorio, poder e identidad en América Latina. En nuestra mini serie sobre ciudades y coronavirus, nos preguntamos cómo la pandemia está transformando nuestras ciudades y cuál es el futuro que les espera a estas en



un planeta que, todo parece indicar, encontrará una nueva normalidad en los próximos años. En este capítulo, hablaremos sobre la movilidad y el transporte urbano, discutiendo los retos que nos esperan cuando regresemos a las calles.

(Fin de cuña)

Uno de los motivos por los que puedo grabar este capítulo desde casa es que las calles de mi barrio se han vuelto mucho más silenciosas. Cuando escribimos este capítulo, en los primeros días de abril, las principales ciudades de Europa y Asia se encontraban paradas o en proceso de salir gradualmente de sus cuarentenas, con la expectativa de poder evitar una eventual segunda o tercera ola. En Latinoamérica, el coronavirus ha puesto a las ciudades como epicentro de la crisis, por una combinación de motivos todavía en debate y con consecuencias que son todavía difíciles de dilucidar. Aunque el planeta entero parece estar apurando la eventual reapertura, epidemiólogos y especialistas en salud pública calculan que nos espera entre un año y año y medio de inevitables medidas de distanciamiento social, aliviadas por ciclos de flexibilización entre las cuarentenas y restricciones.

Desde el metro de Buenos Aires hasta los autos colectivos de Lima, el coronavirus ha colocado el transporte en el centro del debate. Las restricciones en los viajes, internacionales y locales, aéreos y terrestres han sido una las expresiones más visibles de la epidemia. Los buses y trenes que conectan a las ciudades entre sí y consigo mismas se han vaciado. Los metros de todo el mundo atraviesan hoy las ciudades casi sin gente y ya no se arman filas en los paraderos de la mayoría de estaciones de buses. Los taxis informales o de aplicación se han quedado sin clientes y se han creado sistemas de “pico y placa” para que los formales puedan circular. Frente al enemigo invisible, nuestra mejor arma por el momento es una barra de jabón y agua, una mascarilla en todo momento y el famoso distanciamiento social, con lo que las calles que conocíamos como espacios de aglomeración, encuentro, producción y consumo, no lo son más; en cualquier caso, no por el futuro previsible.

Ahora bien, nada de esto durará para siempre, lo que ha llevado a algunos a hablar de una “nueva normalidad”. Poco a poco, más personas irán saliendo a las calles, por lo menos hasta



que una segunda ola quizá lleve a los gobiernos a regresar a las cuarentenas. Los retos que esto representa para el transporte son, en gran medida, nuevos y únicos a este momento en la historia, pero se construyen sobre deficiencias y desigualdades previas.

La principal pregunta hoy es cómo podemos regresar a usar transporte público sin riesgo de contagiarnos. Un estudio realizado en Hubei demostró que una persona con COVID-19 puede contagiar a otras nueve durante un solo viaje en bus de larga duración, multiplicando por tres el índice de contagio del coronavirus en otros contextos. Reducir la aglomeración en los buses o vagones es por eso crucial, pero por ahora solo es viable si reducimos la cantidad de gente en la calle. Este es el sentido de la cuarentena, pero cuando las restricciones comiencen a aflojar, el transporte público enfrentará este enorme reto. Quien esté acostumbrado a viajar en hora punta en bus o metro, pegado como sardina enlatada a los otros pasajeros, sabrá muy bien de la magnitud del problema del que estamos hablando.

La pregunta que hoy todos nos hacemos, claro, es si la cantidad de viajes a los que las ciudades han estado acostumbradas -en muchos casos con sistemas ya colapsados- continuarán o si la cantidad de personas que necesita moverse por la ciudad disminuirá, y no solo por un esfuerzo de aislamiento. Estamos entrando a la peor recesión que cualquier persona que esté viva hoy en día haya conocido, y en todo el mundo, millones han perdido sus empleos. Es muy posible que eso signifique menos viajes diarios y, con ello, una menor demanda sobre el transporte público.

Aun así, lo más probable es que el desempleo no sea la única fuerza detrás de este cambio. Existen quienes dicen que este periodo de distanciamiento prolongado, que probablemente se extienda por más tiempo del anunciado por la mayoría de gobiernos, transformará para siempre nuestras relaciones laborales: organizaciones y empresas no vinculadas a la manufactura probablemente migrarán de manera irreversible al trabajo remoto; aprovechando el ahorro que significa no mantener oficinas permanentes, y llevando también a una valoración más extendida del beneficio que significa para los trabajadores no perder horas movilizándose para llegar a tiempo al trabajo o regresar a casa. Ya sea por el desempleo generado o los cambios



en los modos de trabajo, estos cambios tendrán un impacto a largo plazo en el número de viajes y usuarios del transporte público.

Los gobiernos, además, están reduciendo la cantidad de pasajeros permitidos en buses, trenes y metros. En Lima, por ejemplo, el aforo del sistema formal ha sido reducido a un 30% de su capacidad. Tener una menor demanda del transporte público juega a favor de estas disposiciones, pues de lo contrario las personas podrían tardar muchísimo más en conseguir un vagón o bus libre, algo que ya sucedía en hora punta antes del Covid.

Estos cambios tendrán sin duda un impacto en la viabilidad económica de las concesiones y contratos de la ciudad con los operadores de transporte, ¿qué significará esto para la sostenibilidad del transporte público y de nuestras ciudades en general?, ¿cómo reconciliar un transporte más seguro con su sostenibilidad económica? A menos personas en la calle, menos ingresos para el sistema de transporte. En este sentido, la pandemia no sucede en un vacío, si no que afecta a un sistema complejo del que dependen millones para moverse en la ciudad. Así como la escasez de equipo protector para los médicos o de camas de cuidados intensivos hace la epidemia más grave, un transporte ya de por sí fragmentado hace a la ciudad más vulnerable.

Como en el resto del mundo, en Latinoamérica, los sistemas de buses o metro son operados por una empresa, que puede ser pública o privada. Cuando son empresas privadas, estas pueden funcionar por un lado con contratos autosostenibles que permiten a las empresas operar íntegramente con lo que recaudan de los tickets -como el Metropolitano en Lima- o también pueden ser cofinanciadas por un subsidio del Estado -como es el caso de Transmilenio en Bogotá. En cualquiera de los casos, las concesiones, subsidios y precios de boletos pactados han sido calculados para un número de viajes diarios muy distintos a los que existen hoy y existirán en el futuro próximo. Es así que resulta particularmente preocupante pensar ¿cómo se mantendrán a flote los operadores de la red de transporte cuando la mayoría de personas se está quedando en casa y los recorridos diarios se han reducido sustancialmente? El sistema debe seguir operando, con suficientes buses o vagones y horarios para no generar aglomeraciones y asegurar que las médicas y enfermeras, técnicos y trabajadores esenciales



puedan llegar a sus lugares de trabajo, pero ¿cómo sobrevivir cuando se realizan viajes con la cuarta parte de capacidad que antes y los costos fijos son casi los mismos? La inoperatividad del sistema puede llevar a un colapso absoluto de la ciudad y dejar en la calle a sus trabajadores, ahondando la crisis laboral.

Frente a este escenario, muchos gobiernos discuten un rescate económico para salvar a las empresas públicas y privadas de transporte urbano. En Buenos Aires, el subterráneo registró en la primera semana de cuarentena 97% menos de viajes de lo normal. Según el reporte de movilidad de Google Maps, el uso de estaciones de transporte en Colombia se ha reducido en 81%, mientras que en Perú en 93%. Hay sistemas más resilientes que otros y evidentemente algunos con mejores espaldas financieras. Mientras que en Nueva York el metro ha pedido un rescate de 400 millones de dólares y en Londres el alcalde anunció que aún la empresa pública cuenta un colchón 1.2 billones de libras esterlinas para mantener el sistema, en las ciudades de Latinoamérica queda la duda de cómo se resolverán los contratos y cuál será la estrategia para asegurar la continuidad del transporte.

El transporte público son las venas por las que corre la sangre vital de nuestras ciudades, pero podría cambiar radicalmente en los próximos años. Muchos urbanistas hablan ya de una vuelta a las dinámicas más barriales, Entre el desempleo generalizado, el trabajo remoto y las normas de distanciamiento social, es muy probable que nuestros movimientos, por lo menos por algún tiempo, se limiten a las zonas más cercanas a nuestro hogar, aliviando la demanda por el transporte público, aunque dejando en una situación potencialmente más precaria a quienes sí lo necesitan para movilizarse por distancias más grandes: trabajadores que continúen desplazándose y proveedores de servicios básicos, trabajadores de la salud.

Pero hay otros retos, quizá incluso más difíciles que los logísticos y económicos, que le esperan al futuro del transporte en el mundo post-Covid, circunstancias y decisiones que podrían afectar nuestra vida en las ciudades para siempre, mucho después de que esto pase. Más, después de una breve pausa.



*(Pausa: Hola, soy Sofía García, urbanista, co-directora y productora de este podcast. Recuerda que nos puedes seguir en twitter como @estacionciudad y unirte a la discusión sobre los retos y oportunidades de las ciudades latinoamericanas. En Estación Ciudad queremos llegar incluso a quienes no nos pueden oír, por eso puedes descargar el guión de todos nuestros capítulos en la página web [www.estacionciudad.org](http://www.estacionciudad.org) y así compartirlo con quienes tengan alguna dificultad auditiva. Nos encantaría poder seguir contándote estas historias y dar a conocer los temas urbanos en Latinoamérica. Por eso, si te gustan nuestros capítulos puedes darnos cinco estrellas donde escuches tus podcasts y compartirlo con tus amigos.*

*Bueno, ahora los dejo con Jimena)*

Como decíamos al comienzo de este episodio, los retos al transporte público que plantea el coronavirus se construyen sobre un transporte ya precario y con problemas en casi toda la región. Pero también hay nuevas consideraciones. Una de ellas tiene que ver no necesariamente con la logística o economía, sino con la psicología humana. Porque, cuando logremos controlar el brote actual y sea seguro volver a salir a las calles y retomar el mismo nivel de viajes y movilidad que teníamos hace tan solo unos meses, ¿querremos subir al transporte público?; ¿nos sentiremos cómodos sosteniéndonos de las barandas de las que otros se han sostenido?, ¿sentados cuerpo a cuerpo con desconocidos durante quizá horas seguidas?

El golpe reputacional del transporte público puede ser un problema real que ponga en serio riesgo la sostenibilidad de la movilidad urbana en el futuro. En muchas de nuestras ciudades, ya se libraba antes del coronavirus una pelea por el transporte más sostenible, y una que no siempre se lograba ganar contra la proliferación de infraestructura y beneficios para autos privados. ¿Qué sucederá en un mundo en el que las personas tengan, quizá durante algunos años, miedo de compartir transporte público? Algunos especulan un giro hacia la movilidad privada y el aumento de autos particulares, aunque es difícil imaginarnos endeudándonos para comprar un auto en plena recesión. En cualquier caso, el miedo al transporte público sí podría ser un factor que juegue a favor de quienes exigen vías rápidas o ampliación de carriles para sus autos.



La crisis del coronavirus, además, no debería hacernos olvidar la otra crisis que espera a la puerta, que definirá también el rostro de nuestras ciudades en el futuro y nuestra calidad de vida en ellas: el cambio climático. Además de imágenes de cisnes venados en las ciudades, durante la cuarentena muchos han compartido imágenes y reflexiones sobre la mejora de la calidad del aire en sus ciudades. Quito y Cuenca, por ejemplo, registraron los niveles más bajos de contaminación de su historia reciente, y aquí en Lima es posible incluso ver desde algunos departamentos los llamados “apus tutelares” de la ciudad, montañas ubicadas a kilómetros de distancia y que habían permanecido ocultas por el smog desde que la mayoría tenemos memoria. El coronavirus ha revelado algo que ya sabíamos sobre el impacto que nuestras formas de consumo y estilos de vida tienen sobre el planeta; entre ellos el deterioro ambiental como consecuencia de la industria automovilística. En Estados Unidos, esta industria representa un quinto de las emisiones de carbono a la atmósfera, mientras que según un informe de Greenpeace, las 12 marcas más importantes de autos en el mundo contribuyen con un décimo de las emisiones de carbono a nivel mundial.

Avanzar hacia ciudades más sostenibles es clave en nuestros esfuerzos por mitigar los peores efectos del cambio climático. ¿Cómo podremos hacerlo en un mundo marcado por el coronavirus? Algunos optimistas señalan que el aislamiento y parálisis generados por las cuarentenas están permitiendo a la tierra un respiro, y es cierto que las cuarentenas han tenido un impacto provisional positivo sobre las emisiones de carbono de países como China, donde las emisiones de carbono se redujeron en aproximadamente 25%, pero esto difícilmente es sostenible. De hecho, dos de los principales contribuyentes al cambio climático, China y Estados Unidos, han anunciado su intención de eliminar toda fiscalización ambiental a fin de promover la industria y recuperación económica, y nada nos hace pensar que no vaya a suceder algo similar en nuestra región. Nuestras ciudades deben apostar por lo contrario y ampliar el espacio de las calles para modos de transporte sostenibles y seguros frente a esta pandemia.

En este panorama de incertidumbre y como en toda crisis, también se abren la puertas a opciones que antes parecían imposibles o inviables. Se ha ampliado, en cierta forma, el espectro de lo posible. La dirección que esto tome dependerá de qué valores o prioridades



asumamos como sociedad. En muchas ciudades, las bicicletas se han levantado como un sistema alternativo a los autos o el transporte público. En marzo, la alcaldesa de Bogotá, Claudia López, anunció que las calles que se usan los domingos como ciclovía estarán completamente cerradas a los autos y solo abiertas a peatones y ciclistas para brindar alternativas al transporte público y privado. Hoy Bogotá cuenta con 35 kilómetros de ciclovías temporales que se ampliarán en las próximas semanas y se convertirán en carriles permanentes para biciusuarios y peatones, sumando a los 500 kilómetros de ciclovías permanentes en la ciudad. En Quito se crearán 62 kilómetros de ciclovías y en Lima se ha anunciado un ambicioso plan para la implementación de 300 km. En ciudades como Nueva York el uso de la bicicleta ha aumentado en 52% y en Chicago, el bike-sharing se duplicó. En Londres, el sistema de bicicletas compartidas se volvió gratuito para los trabajadores de la salud y la ciudad ha anunciado una inversión de 250 millones de libras en desarrollar infraestructura para bicicletas. En Nueva York, San Francisco y Berlín, las tiendas de bicicletas han sido consideradas como tiendas de servicios esenciales que permanecen abiertas, y la empresa americana importadora de bicicletas -Kent International- anunció que sus ventas aumentaron en un 50% en abril. Chris Boardman, ex ciclista olímpico británico y electo como comisionado de peatones y ciclistas de la Municipalidad de Manchester, dijo en el parlamento inglés a comienzos de este año: “Elige una crisis, y probablemente descubras que la bicicleta es una solución”.

Las bicicletas son un sistema de transporte profundamente resiliente. Son inmunes a las fluctuaciones en los precios del combustible y ofrecen una alternativa de movilidad más segura frente a los virus que se propagan por aglomeración. La bicicleta puede ayudar a las personas que están en “desiertos alimentarios” a llegar a tiendas de comida si no tienen una distancia caminable; a trasladarse al trabajo de manera segura y a hacer ejercicio que se ha vuelto tan importante en estos momentos de crisis de la salud pública. Si la bicicleta se presenta como un modo alternativo al transporte y se vuelve en una necesidad más que una moda o una alternativa de pocos, entonces podemos pensar en que la presión ejercida por sobre los gobiernos de las ciudades va a ser mucho mayor para desarrollar ciclovías anchas, bien interconectadas, seguras e iluminadas que respondan a esta necesidad inminente. Es tal vez la oportunidad de desarrollar este modelo a gran escala en ciudades que han reflejado su falta de





resiliencia a cambios como los que presenta una pandemia. Pero esto requerirá también apostar por ciudades de usos mixtos, lo que la alcaldesa de París llama “la ciudad de los 15 minutos”, donde podamos acceder a los servicios que necesitamos a una distancia razonable de casa.

En ciudades como las nuestras, extensas, inmensas y de baja densidad, la bicicleta no será una opción para todo el mundo, pero sí puede representar una alternativa para descongestionar el transporte público y ayudar a moverse a quienes ya no hagan rutas tan largas debido al posible cambio en nuestras formas de trabajo. El transporte público es, sin duda, es el sistema de venas por las que corre la sangre vital de nuestras ciudades. En las ciudades post-Covid, es clave no olvidar su importancia democratizadora y como condición clave para vivir en espacios más sostenibles. La pregunta es si lograremos dar esa batalla en un mundo en el que muchos tendrán miedo de subir a un bus, un tren o un vagón de metro.

Esta crisis es una oportunidad sin precedentes para rehacer y replantear las desigualdades y vulnerabilidades de nuestra ciudad. Nuestro deseo de regresar a la normalidad no puede empujarnos a volver a prácticas que ya sabemos son nocivas para nuestras ciudades, el medio ambiente, nuestra salud y calidad de vida. Imaginar ciudades distintas, donde la apuesta por la movilidad sostenible sea permanente y donde el transporte público ocupe el lugar que merece, es posible. Para ello debemos concebir las ciudades de manera distinta y explorar, tratar, fallar y volver a intentar lo que muchas ciudades ya están haciendo: repensar la distribución y usos del espacio público; la zonificación y usos del suelo; la concepción del barrio y sus servicios, cómo nos movemos. En esta crisis terrible está la oportunidad de imaginar algo distinto. No aprovecharla sería una nueva tragedia.

(Cuña de cierre)

Has escuchado “Estación Ciudad”, un podcast del Lincoln Institute of Land Policy. Puedes ver fotos, leer más y encontrar la transcripción de este y nuestros otros capítulos en [www.estacionciudad.org](http://www.estacionciudad.org) y seguirnos en Twitter, donde estamos como Estación Ciudad. Queremos saber cómo están pasando estas extrañas semanas y realmente nos alegra mucho



cuando nos escriben alguna línea por redes sociales. Este podcast fue escrito y dirigido por Sofía García y yo, Jimena Ledgard. Santiago Pillado es el diseñador y editor de sonido de todos nuestros capítulos, Laura Mullahy es la gerente del proyecto y Enrique Silva, asesor especial de nuestro podcast. Nos vemos pronto y hasta la próxima.

(Fin de cuña)