



CESBA

CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL
DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES

• 2022 •



LAS CIUDADES DEL FUTURO

CIUDADES DE 15 MINUTOS



Autora: Micaela Saban Orsini

Colaboración: Jorge Pelaez

Comisión de Planeamiento Urbano, Vivienda y Transporte CESBA.



El uso de un lenguaje de género es una de las preocupaciones de los autores. Consideramos que la utilización del lenguaje de género es importante, considerando el lenguaje como estructurador de las relaciones sociales. Sin embargo, y aun cuando el lenguaje es un conjunto de signos acordados por una sociedad y comunidad y por ende pasible de avanzar conjuntamente con los avances sociales, y dado que a la fecha de producción de este documento no existe un acuerdo sobre la manera de hacerlo en español y con el fin de evitar la sobrecarga gráfica que supondría utilizar el femenino y masculino en simultáneo para visibilizar la existencia de todos los géneros, se optó por emplear el genérico tradicional masculino. Se entiende que todas las menciones en genérico representan siempre a todos los géneros, salvo cuando se especifique lo contrario.





ÍNDICE



INTRODUCCIÓN.....	4
CIUDADES SOSTENIBLES.....	6
CIUDADES DE 15 MINUTOS, CIUDADES MÁS SUSTENTABLES.....	8
LA CALIDAD DE VIDA DE LAS CIUDADES.....	12
GOBERNANZA URBANA.....	14
PUNTOS DE POLÍTICA DEL INFORME ONU HABITAT.....	16
ALGUNOS EJEMPLOS EN EL MUNDO.....	17
CONCLUSIONES.....	19
BIBLIOGRAFÍA.....	20



INTRODUCCIÓN

Por Claudio Presman

La Ciudad de Buenos Aires es la ciudad capital de nuestro país, transitan por la ciudad 6 millones de personas por día, sin embargo, es un modelo de ciudad al que le faltan algunas características para ser sostenible y por ende resiliente a los cambios continuos que atravesamos.

En el contexto actual donde el cambio climático se instala como un tema prioritario en la agenda de trabajo, y donde la protección del ambiente es un camino ineludible de las ciudades del futuro, estamos llamados a repensar el funcionamiento de nuestras ciudades. La vida urbana con el correr del tiempo se aceleró y se volvió más intensa, los tiempos que dedicamos a trasladarnos de un lugar a otro son cada vez mayores, lo que va en desmedro de nuestro tiempo dedicado al ocio y a la vida social y familiar. En respuesta a ello, en las grandes ciudades del mundo se ha comenzado a trabajar en un modelo de gestión urbana que propone reducir distancias y ganar tiempo. Con este modelo, denominado ciudad de 15 minutos, se apunta

a recuperar ese tiempo que hemos ido perdiendo y lograr ciudades seguras, resilientes, sustentables y cercanas.

El modelo de ciudades de 15 minutos propone crear ciudades descentralizadas, policéntricas y multiserviciales, en la que las personas sólo tengan que desplazarse durante 15 minutos para satisfacer sus necesidades esenciales. Al día de hoy nuestros traslados se incrementaron porque con el tiempo se han separado las funciones claves como la vivienda, el trabajo, el abastecimiento, la educación, la salud y el ocio. Si en un perímetro corto, de un cuarto de hora a pie o en bicicleta, podemos satisfacer estas necesidades básicas, estaremos mejorando sustancialmente la calidad de vida.

Se calcula que una persona en el área metropolitana de Buenos Aires, gasta —en promedio— dos horas por día en traslados, si eso lo multiplicamos por los cinco días laborales, la cuenta implica 10 horas a la semana; 40, al mes y 480, al año. Un total de 28.800 minutos que se restan a la vida

social, a la familia o al ocio y que son perdidos en traslados.

El principal promotor de este modelo, el urbanista colombiano, director científico de la Universidad Panteón Sorbona y asesor de la alcaldesa de París, Carlos Moreno, señala que la ciudad de los 15 minutos o de los 30, como propone para espacios urbanos de alta densidad como el AMBA, acota los traslados porque autoabastece a las necesidades humanas básicas: sus habitantes pueden trabajar, comprar, entretenerse, curarse y estudiar en un radio que no implica circulaciones de más de un cuarto o media hora.

Desde el Consejo Económico y Social de la Ciudad de Buenos Aires nos proponemos continuamente abordar temáticas

que permitan hacer de la Ciudad de Buenos Aires una ciudad más inclusiva, igualitaria, diversa y sustentable, de conformidad con los objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas. Es por ello que pensamos el modelo de las ciudades de 15 minutos como una solución a las diversas problemáticas que afrontan las ciudades hoy en día, pensar en un esquema similar en el cual en cada una de las comunas de la ciudad se encuentren resueltas las necesidades básicas permitirá hacer un mejor uso y disfrute de nuestra ciudad y permitirá la conciliación de la vida familiar con la vida laboral, optimizando tiempos de traslados, y contribuyendo en la creación de una ciudad más sustentable.



CIUDADES SOSTENIBLES

De acuerdo con Naciones Unidas, más de la mitad de la población del mundo –3500 millones de personas– vive actualmente en ciudades. Para 2050 este valor rondará cerca del 70 % de la población mundial. Si bien las ciudades ocupan apenas el 3 % de la superficie del planeta, su adecuada gestión es clave para el desarrollo sostenible, ya que representan entre el 60 % y 80 % del consumo de energía y el 75 % de las emisiones de carbono.

El concepto de ciudad sostenible plantea un camino que combina las dimensiones de la sostenibilidad del desarrollo, la transición justa de las fuerzas laborales y la generación de empleo acorde con economías de bajas emisiones, así como la gestión de los impactos ambientales de las actividades humanas.

Estas son ciudades que también son inclusivas y seguras para los habitantes y resilientes ante los impactos del cambio climático. La mejora en la gestión y la planificación, el desarrollo de capacidades, el ordenamiento territorial, el desarrollo y el acceso a infraestructura, y la adecuada gestión de las

interacciones entre la ciudad y el medio natural son algunos de los aspectos que permiten avanzar hacia las ciudades sostenibles.

Entendemos por ciudades sostenibles a aquellas que logran la plena realización de los derechos de sus habitantes, incluyendo el acceso a la vivienda, el acceso al agua potable y saneamiento, la seguridad alimentaria, la salud, la educación, la infraestructura resiliente, la movilidad y el derecho al ambiente sano, para el desarrollo humano armonioso y respetuoso con la naturaleza que habita e integra.

La ciudad sostenible también es un espacio de pertenencia cultural donde se construyen lazos intra e intergeneracionales. Un territorio donde se logra la igualdad de género y se aseguran condiciones de participación efectivas para las mujeres y acceso a la toma de decisiones en todos los niveles y actividades.

Una ciudad sostenible es una ciudad que puede responder a los impactos adversos del cambio climático que identifica y reduce las vulnerabilidades de su población e incrementa la

capacidad adaptativa, así como gestiona los riesgos de desastre. Una ciudad que reduce el impacto ambiental de sus actividades y promueve modalidades de consumo y producción sostenibles y acordes con sus propias condiciones territoriales, geográficas, sociales, económicas y culturales.

La ciudad sostenible está en permanente construcción. No existe un solo modelo; cada una implementa sus propias soluciones. Los requisitos esenciales de toda ciudad sostenible son:

1 - Acceso a recursos públicos básicos:

la ciudad sostenible garantiza a sus habitantes educación de calidad, centros de salud adecuados, transporte público accesible, recogida de basuras, seguridad y buena calidad del aire, entre otros aspectos.

2 - Acciones de renovación urbana:

adaptación de calles, plazas, parques y del espacio urbano en general. Supone también la conservación del patrimonio cultural y su incorporación a la ciudad moderna. La ciudad sostenible está integrada, nunca aislada ni jerarquizada.

3 - Reducción de emisiones de CO2:

se logra con el uso de energías renovables, una buena oferta de medios alternativos de transporte (bicicletas, trenes y autobuses eléctricos, etc.) y la adaptación de viviendas que promuevan el ahorro de agua y de energía.

4 - Favorecer el Comercio Justo:

las ciudades sostenibles se oponen al consumo desmedido. Impulsan otros modelos de Comercio Justo que fomenten la compra local y las redes de personas productoras respetuosas con el medio ambiente.

5 - Triple fórmula: reducir, reutilizar y reciclar:

las personas gestoras de la ciudad sostenible deben poner en marcha acciones pedagógicas para concienciar sobre la importancia del reciclaje y el consumo responsable.



CIUDADES DE 15 MINUTOS, CIUDADES MÁS SUSTENTABLES

Las ciudades son sistemas complejos que crecen, se desarrollan e incluso se reducen en función de una variedad de fuerzas. La planificación es una herramienta esencial para dar forma al futuro de las ciudades, ya que los asentamientos humanos no planificados son propensos a la expansión, el uso ineficiente de la tierra, la conectividad deficiente y la falta de servicios municipales adecuados. Una buena planificación urbana es uno de los tres pilares de las ciudades sostenibles, sin el cual es poco probable que las ciudades logren el escenario optimista de los futuros urbanos.

El Objetivo 11 de los objetivos de desarrollo sostenibles de Naciones Unidas (ODS) es el de lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. Señala Naciones Unidas que el mundo cada vez está más urbanizado. Desde 2007, más de la mitad de la población mundial ha estado viviendo en ciudades, y se espera que dicha cantidad aumente hasta el 60 % para 2030. Las ciudades y las áreas metropolitanas son centros neurálgicos del crecimiento

económico, ya que contribuyen al 60 % aproximadamente del PBI mundial. Sin embargo, también representan alrededor del 70 % de las emisiones de carbono mundiales y más del 60 % del uso de recursos.

La rápida urbanización está dando como resultado un número creciente de habitantes en barrios pobres, infraestructuras y servicios inadecuados y sobrecargados (como la recogida de residuos y los sistemas de agua y saneamiento, carreteras y transporte), lo cual está empeorando la contaminación del aire y el crecimiento urbano incontrolado.

ONU Habitat en su Informe Mundial de Ciudades de 2022 señala que las ciudades deben implementar las mejores prácticas y herramientas de políticas, como la planificación de vecindarios sostenibles, el concepto de ciudad de 15 minutos y los planes de movilidad urbana sostenible (SUMP) que han sido efectivos para hacer que las ciudades sean más resilientes.

La ciudad de los 15 minutos es un concepto urbano popularizado por la alcaldesa de París,

Anne Hidalgo. La ciudad del cuarto de hora es una ciudad con barrios, donde puedes encontrar lo que necesitas a 15 minutos de tu hogar. La condición es moverse caminando o en bicicleta. La propuesta nace dando respuesta al problema original del cambio climático, ofreciendo una disminución de los desplazamientos forzados en las ciudades actuales. De este modo se crea una accesibilidad a los servicios necesarios para vivir sin tener que usar el transporte público. Es decir, crear microciudades autosuficientes dentro de la gran ciudad.

Se busca romper con el círculo vicioso donde millones de personas se desplazan desde muy temprano hasta final de la tarde. Para ello, resulta fundamental la descentralización. Estamos acostumbrados a vivir en ciudades segmentadas: por un lado el trabajo, por otro el hogar, por otro el ocio y servicios. En el contexto en el que estamos se replantea esto como una visión positiva para implementar como nueva estructura de ciudad. Otro lado positivo se encuentra vinculado a retomar la proximidad entre ciudadanos. (Hernandez Millan, 2020)

La proposición está basada esencialmente en la revitalización de los servicios de cortas distancias, 15 minutos en movilidad activa (caminando o en bicicleta) basada en cuatro criterios:

- 1 - Redescubrir todos los recursos de proximidad.**
- 2 - Utilizar los metros cuadrados existentes más y mejor.**
- 3 - Darle a cada lugar múltiples usos.**
- 4 - Reapropiarse del espacio público para hacer de él, lugares de encuentro, de vida.**

Jane Jacobs, quien desarrolló y difundió el concepto de “ciudad viva”, escribió sobre la proximidad del vecindario permitiendo a los habitantes sentirse más arraigados y seguros: “Un vecindario, no es solo una asociación de edificios sino también una red de relaciones sociales, un entorno donde los sentimientos y la simpatía pueden florecer”. Jacobs argumentaba que la proximidad es la clave para hacer que las ciudades tengan más vida.

Esta estrategia descentraliza la economía local, de modo que cada barrio cuente con todos los aspectos de la vida urbana;

desde los espacios de trabajo y los comercios, hasta el ocio, las zonas verdes y la vivienda. Los rasgos clave de esta teoría son la creación de un ritmo de ciudad basado en las necesidades humanas, el diseño de espacios polivalentes y la creación de una diversidad que evite los desplazamientos a

otros lugares para realizar actividades esenciales.

Como parte del pensamiento de diseño urbano sostenible, el modelo ayuda a reducir el uso del automóvil y consecuentemente las emisiones de carbono, reduciendo de igual manera el tiempo de desplazamiento y generando más espacios públicos.



La ciudad de los 15 minutos implica crear una nueva dinámica con servicios básicos en los vecindarios, más solidaridad e inclusión; y comprender que hay que limitar las emisiones de CO2 responsable en gran medida del calentamiento global. El nuevo modelo policéntrico por el que se apuesta es aquel que ofrece en un cuarto de hora la accesibilidad a todos los servicios básicos.

El cambio climático y las preocupaciones ambientales dominan cada vez más los escenarios futuros de las ciudades, debemos estar conectados y buscar obtener la mejor información disponible que nos permita trabajar a favor de la innovación, el desarrollo de las ciudades está en constante impacto del aumento de los fenómenos meteorológicos extremos y los desastres naturales como inundaciones, olas de calor y deslizamientos de tierra, las cuales están afectando de sobremanera las zonas urbanas.

El trabajo de las políticas y los gobiernos es lograr la adaptación al cambio climático, entendiendo que se tienen que realizar acciones personales y en conjunto para lograr impactos,

entendiendo que las ciudades son responsables de la mayoría de las emisiones de carbono del mundo.

En las ciudades policéntricas la contaminación entre los individuos es mucho más lenta ya que la mayoría de sus residentes no necesitan ir diariamente por el mismo lugar donde circulan los demás habitantes. En consecuencia, tampoco utilizan los mismos autobuses o el subte, y la mayoría de ellos probablemente ni siquiera dependen del transporte público, ya que pueden ir a pie o en bicicleta al trabajo, la escuela, el ambulatorio o al comercio local. Al reducir la necesidad de desplazamientos prolongados se refuerzan las comunidades y economías locales; y se contribuye a la mitigación de los efectos del cambio climático, también se fortalecen las relaciones vecinales.



LA CALIDAD DE VIDA DE LAS CIUDADES

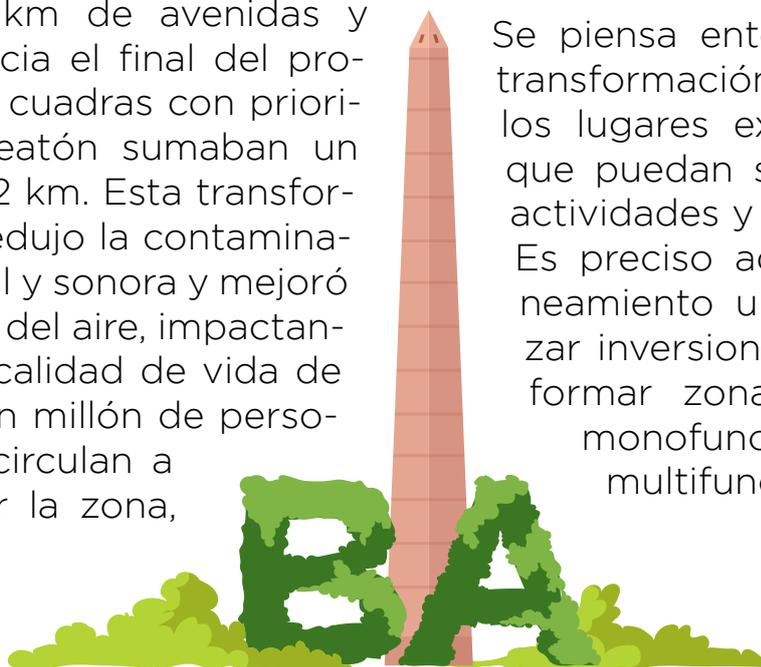
Naciones Unidas señala que hoy en día cerca del **55% de la población vive y trabaja en núcleos urbanos**, y prevé que en 2050 lo harán cerca de dos tercios. Ante este imparable incremento de la densidad demográfica surgen, cómo no, algunas dudas sobre la calidad de vida que podremos esperar.

En ese sentido, desde su inicio la Ciudad de Buenos Aires adaptó más de 290 mil m² para el uso peatonal en el espacio público. Desde el Ministerio de Espacio Público e Higiene Urbana de la Ciudad se destaca que se empezó a pensar la ciudad de Buenos Aires como una ciudad a escala humana en 2012, con el Plan Microcentro, se peatonalizó el 38% de la zona, y se implementaron más de 5 km de ciclovías, recuperando 7 km de avenidas y calles. Hacia el final del proyecto, las cuadras con prioridad al peatón sumaban un total de 12 km. Esta transformación redujo la contaminación visual y sonora y mejoró la calidad del aire, impactando en la calidad de vida de más de un millón de personas que circulan a diario por la zona,

mejorando el tiempo y la forma en la movilidad desde, hacia y por toda el área de Microcentro.

En ese sentido, se debe destacar que la principal fuente de emisiones de CO₂ es la movilidad. Si queremos limitar el calentamiento global, una amenaza real y permanente ahora, la solución básica real, no es la ingeniería para construir más rutas y más accesos sino la “desmovilidad”, moverse menos por obligación. La tendencia mundial urbana es redescubrir la proximidad y esto va de la par con el concepto de ciudades que caminan y ciudades en bicicleta. Sin embargo, es necesario ir más lejos y formular una nueva vía para que esta proximidad se traduzca en calidad de vida.

Se piensa entonces en una transformación integral de los lugares existentes para que puedan servir a varias actividades y no solo a una. Es preciso adaptar el planeamiento urbano y realizar inversiones para transformar zonas y edificios monofuncionales en multifuncionales.



Naciones Unidas indica que la tendencia de rápida urbanización global fue temporalmente ralentizada por la pandemia de COVID-19, aunque la población global continuó creciendo a un ritmo de 2.2 billones de personas más para 2050.

Esta disminución del ritmo de urbanización se explica debido a que en las primeras fases de la pandemia, hubo migración en gran escala desde las principales ciudades hacia el campo o pueblos pequeños, ya que eran percibidos como más seguros. Sin embargo, esta fue una respuesta de corto plazo que no altera el curso de la urbanización mundial, de acuerdo al Informe Mundial de Ciudades 2022 de ONU-Habitat. Este nuevo informe exige un mayor compromiso por parte de los gobiernos nacionales, regionales y locales, y alienta una mayor adopción de tecnologías innovadoras y conceptos de vida urbana como la "ciudad de 15 minutos", popularizada en París, Melbourne y otros lugares, en la que se prevé que los residentes puedan satisfacer la mayoría de sus necesidades diarias en un viaje de 15 minutos.

La Ciudad de los 15 Minutos po-

demos considerarla una corriente mundial, con iniciativas similares en Melbourne, Ottawa, Detroit, Copenhague, Utrecht, Milán o Dublín donde existen planteamientos similares. Los barrios de 20 minutos iniciados en Portland a finales de la década de 2000 ya han inspirado a varias ciudades francesas, como Rennes y Burdeos. Hablamos de planteamientos descentralizadores que permitirían una mejor y más distribuida calidad de vida en los barrios, mejorando las relaciones sociales de los habitantes y visitantes. A partir de la pregunta ¿por qué hemos de movernos tanto?, Carlos Moreno impulsa una reflexión sobre la sostenibilidad, que se ha convertido en tendencia mundial en medio de una crisis ambiental y sanitaria, donde también lo digital y el uso de los datos se convierten en una herramienta fundamental. Una reflexión que acelera la puesta en marcha de políticas destinadas a establecer nuevos equilibrios basados en la policentralidad, la densidad y la distancia, hacia una nueva proximidad urbana en ciudades y territorios existentes.

GOBERNANZA URBANA

Este concepto de carácter normativo (Aguilar, 2016) establece las bases para el buen gobierno de las ciudades, en el marco de los nuevos desafíos impuestos por la economía global. Uno de sus argumentos principales es que la complejidad de los problemas urbanos actuales dificulta su abordaje por parte del gobierno local, haciendo imprescindible la articulación con otros actores no gubernamentales (“Cities in transition”, 2000; CEPAL, 2018; “Nueva agenda urbana”, 2017; OECD, 2000; Salmerón Escobar, 2017;). El discurso sobre buena gobernanza urbana fue muy influyente en América Latina, lo que se manifestó en la privatización de servicios públicos, la incorporación de instrumentos de normativa urbana orientados a la promoción de la articulación público-privada, y la proliferación de planes estratégicos elaborados bajo la tutela de consultores internacionales (Dávila, 2014; Pírez, 2016; Zurbriggen, 2011). Casi dos décadas más tarde, sus lineamientos continúan vigentes en documentos más recientes (CEPAL, 2018; “Nueva agenda urbana”, 2017).

La gobernanza urbana es la

articulación entre instituciones, organizaciones, comunidades y personas para la gestión, desarrollo, diseño y planificación de la ciudad. Representa el conjunto de procesos, códigos, canales y mecanismos formales e informales entre actores que facilitan el funcionamiento del espacio urbano y sus territorios. Constituye el tejido, plataforma y sistemas que soportan la ciudad y sus distintas escalas. Esta noción implica también una lectura del Gobierno y Estado no sólo como un proveedor de servicios sino como un catalizador; un actor que suma, se vincula y colabora en favor del buen funcionamiento de la ciudad y la generación de valor público.

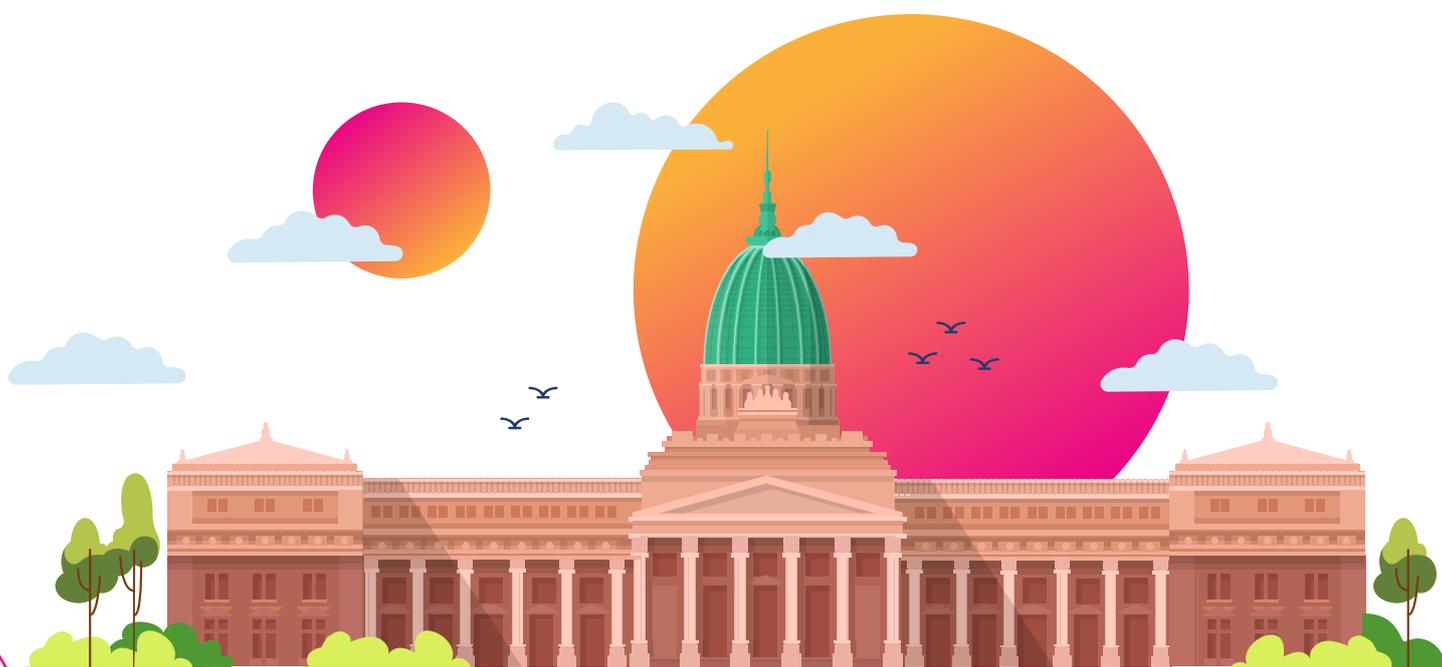
La gobernanza urbana se ve reflejada en sus calles, barrios, vecinos, organizaciones civiles, gobierno y privados que se entretrejen para que su espíritu y engranajes caminen. Es un elemento medular en su funcionamiento, así como una herramienta para alcanzar su potencial en el corto, mediano y largo plazo.

La gobernanza urbana integrada es un enfoque de gestión en su esencia. Se trata de la ges-

ción de cuestiones transversales en la elaboración de políticas que traspasan las fronteras de los ámbitos políticos establecidos. Asimismo, incluye la gestión de la responsabilidad política dentro de una organización o sector. La gobernanza integrada consta tanto de una integración horizontal entre sectores políticos (entre diferentes departamentos) como de una integración intergubernamental vertical (entre distintos niveles de gobierno), además de traspasar fronteras administrativas (en dos sentidos: autoridades municipales-Administración regional/nacional y Administración-sociedad civil).

Cualquiera que sea el futuro desafío urbano al que se en-

frenten las ciudades, ya sea la pobreza, la salud, la vivienda o el medio ambiente, la gobernanza urbana siempre tiene un papel facilitador fundamental para garantizar que las capacidades y los recursos de las instituciones y las personas coincidan con sus responsabilidades y deseos. El desarrollo urbano sostenible no es posible sin una gobernanza urbana multinivel eficaz, incluidos los gobiernos locales, la sociedad civil y los gobiernos nacionales. Los gobiernos se han puesto a prueba severamente desde 2020, lo que significa que ahora es el momento de repensar la gobernanza urbana y poner a las ciudades en el camino hacia un escenario futuro optimista.



PUNTOS DE POLÍTICA DEL INFORME ONU HABITAT

1 - En una era de amenazas e interrupciones globales, como pandemias, desastres naturales y conflictos armados, la gobernanza urbana debe ser flexible y adaptable.

2 - Dado que las ciudades son más mixtas culturalmente y con una mayor distancia entre los ciudadanos y el gobierno, es esencial generar confianza y legitimidad, incluida la protección de la privacidad de los datos.

3 - Los gobiernos deben tener una legitimidad política e institucional adecuada, roles claramente definidos y necesitan capacidad y recursos que cumplan con sus responsabilidades.

4 - Existe la necesidad de marcos regulatorios más claros y descentralizados para permitir más ingresos de fuente propia, préstamos municipales y emisión de bonos y transferencias gubernamentales más regulares.

5 - El gobierno debe revisar su relación entre el sector privado y la sociedad civil, con especial atención a los grupos subrepresentados para co-crear estrategias como la remunicipalización, las finanzas dirigidas por la comunidad y formas de co-producción de servicios urbanos.



ALGUNOS EJEMPLOS EN EL MUNDO

Los grandes países del norte de Europa han sido bastante pioneros sobre lo que podemos llamar una 'higiene ecológica urbana'. En las ciudades nórdicas se relaciona la proximidad con la mejor calidad de vida. En Suecia, por ejemplo, se practica la teoría de la geografía del tiempo. En Copenhague también hay un concepto de la ciudad de los 5 minutos y allá se practica desde hace mucho tiempo la movilidad en bicicleta, al igual que en Ámsterdam y otras ciudades europeas. El impacto de la 'ciudad de los 15 minutos' es doble porque se realiza un trabajo conjunto entre científicos y políticos que se traduce en políticas. Esta es la parte nueva.

A pesar de que la idea de la ciudad de los 15 minutos es relativamente nueva, hay lugares que ya llevan años persiguiendo un modelo de urbe descentralizada y más accesible. Es el caso de Portland, en Oregón, que desde hace dos décadas cuenta con el uso de bicicletas más elevado de Estados Unidos, un país cuyo esqueleto lo recorren miles de kilómetros de autopistas de cemento. «A partir del año 2000 teníamos 400 millas (643,7

kilómetros) de ciclovías, 14 millas (22,5 kilómetros) de carriles protegidos para bicicletas y 100 millas (170 kilómetros) de vías verdes en los vecindarios, que son calles residenciales tranquilas que dan prioridad a caminar y a la bici», cuenta Dylan Rivera, portavoz de la Oficina de Transporte de Portland. No es por tanto de extrañar que las encuestas revelen que los niños en esta ciudad pedalean en bicicleta con tasas que son varias veces superiores al promedio nacional. Algo destacable dado los niveles de obesidad tan elevados que sufre Estados Unidos.

En Barcelona se incorpora el concepto de "supermanzanas", con una estructura sencilla de una red de calles (nueve bloques, para ser precisos, de un espacio de 400 x 400 metros) donde las motos circulan por el exterior de los barrios y está prohibida la circulación de vehículos, excepto la de los esenciales, cuya velocidad no puede superar los 10 kilómetros por hora. De esta manera, se consigue liberar hasta un 60% el tráfico del área y crear espacio pensado para los ciudadanos y el territorio verde.

Otro ejemplo a destacar es el de Melbourne (Australia) que desde 1997 ha estado trabajando en la construcción de una ciudad de 20 minutos. Y aunque las aspiraciones son similares a las de París, se dirige a áreas más masificadas y suburbios de mayor densidad.

El gran ejemplo a destacar es el de la ciudad de París, en Francia, que desde 2007, ha elaborado un plan climático muy ambicioso, con el fin de reducir a largo plazo las emisiones de gases de efecto invernadero. Se ha establecido el objetivo de reducir el 25% en 2020 y el 75% para 2050. Desde 2004, se han ejecutado programas que en su balance han permitido a la administración reducir casi el 19% de las emisiones en diez años. Se compensa el consumo energético con la mejora del servicio público parisino y el aumento distribuido de instalaciones municipales. La capital francesa ha promovido la instalación de energías renovables en su territorio. En una década se instalarán más de 50.000 m² de paneles solares asegurando la autosuficiencia eléctrica. Desde 2015, el consumo de electri-

cidad de los servicios municipales se suministra con electricidad de origen renovable.

Para reducir las emisiones de transporte, el Ayuntamiento de París ha adoptado dos planes de movilidad con la finalidad de reducir más del 30% las emisiones de gases de efecto invernadero y los contaminantes atmosféricos. En diez años, ha reducido la flota vehicular municipal más del 15%, han eliminado los coches de empresa y todos sus turismos diésel fueron reemplazados por vehículos eléctricos híbridos o de gasolina. Finalmente, desde el último mandato, se ha puesto en marcha el programa de renovación del patrimonio público comenzando con la renovación de los colegios parisinos y sus instalaciones térmicas. Hasta hoy se han renovado, o están en proceso de renovación, más de 240 colegios para reducir en más del 30% su consumo energético (Agencia de Ecología Urbana, 2018).



PARIS



CONCLUSIONES

La creación de resiliencia económica, social y ambiental, incluidas las estructuras institucionales y de gobernanza adecuadas, debe estar en el centro del futuro de las ciudades, ello en concordancia con los objetivos de desarrollo sostenible que tienen como norte la construcción de ciudades más igualitarias, inclusivas y que se adapten a los cambios, que estén preparadas para los cambios del futuro.

Hoy en día resulta necesario repensar las ciudades tal y como las conocemos y no podemos dejar de lado factores como el cambio climático, la incursión de nuevas tecnologías y la necesidad de conciliar la vida laboral con la personal. En respuesta a ello se plantean esquemas nuevos de ciudades en las cuales se puedan cubrir todas nuestras necesidades en poco tiempo y de manera sustentable.

El desafío que tenemos por delante es pensar que los problemas derivados de la contaminación, el cambio climático, la emisiones de carbono, la falta de cuidado del ambiente, afectan a todas las personas. Hoy cualquier ciudad que quiera hacer frente a estos cambios deberá tener como norte políticas rela-

cionadas con el cuidado del ambiente, haciendo especial foco en el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

Las ciudades que estén bien planificadas, administradas y financiadas tendrán una base sólida para prepararse para futuras amenazas desconocidas. Así también, aquellas ciudades socialmente inclusivas también están mejor posicionadas para enfrentar problemas ambientales, de salud pública, económicos, entre otros.

En ese sentido, este objetivo deberá ser asumido de manera conjunta por el Estado y por la sociedad civil, logrando un compromiso con la agenda a través de políticas públicas que fomenten la participación de todas las personas en la utilización de medios de transporte sustentables, separación de residuos, entre otras.

Resulta fundamental abordar la temática de manera multidimensional y desde todos los sectores involucrados. En ese sentido, debemos pensar en una forma de planeamiento urbano que tenga en cuenta la construcción de que puedan afrontar los cambios, todo ello priorizando en la agenda aquellas poblaciones más vulnerables.



BIBLIOGRAFÍA

Hernández Millán, Begoña, (2020) “La ciudad de 15 minutos”.

González Redondo, Carolina (2020) “Gobernanza urbana: reflexiones a partir de los distritos económicos de la ciudad de Buenos Aires”

UN HABITAT (2022) “Envisaging the Future of Cities”

Pereira Roders, Ana [4], Burnham, Bonnie [5], Xu Qin [3] (2016) “Una Gobernanza urbana más inteligente: el camino hacia un marco integrado”

Borja Ruiz-Apilánéz y Eloy Solís (2021) “A pie o en bici. Perspectivas y experiencias en torno a la movilidad activa”

García Delgado, Daniel (2020) “Ciudad y pandemia: las metrópolis en cuestión”.

Alfredo Cilento-Sarli (2021) “CIUDADES-500, CIUDADES POLI-CÉNTRICAS, CIUDADES 15 MINUTOS”





www.cesba.gob.ar

www.bdigital.cesba.gob.ar



    /CESBAOK

Carlos Pellegrini 587/9 | Piso 10^a | 4328 7234



CESBA

CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL
DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES