

# Ciudades para la gente

Como bien lo sabemos los limeños, el modelo hace tiempo que colapsó en las grandes ciudades, como es el caso de nuestra Lima.

16 de junio de 2021



**Enrique Bonilla**

Director de la Carrera de Arquitectura de la Universidad de Lima

Decir que las ciudades son para la gente podría sonar a una verdad de Perogrullo, pero no es así. De lo contrario, el urbanista danés Jan Gehl no habría titulado de esa forma el libro que publicó por vez primera en el año 2010, el cual se ha convertido en el más influyente texto de urbanismo de nuestro tiempo. Siguiendo la saga de lo que en su momento propuso Jane Jacobs en su célebre Muerte y vida de las grandes ciudades de 1961, el libro de Jan Gehl arranca devolviendo a la ciudad la dimensión humana, que en el siglo XX le ha sido arrebatada por el automóvil.

El urbanismo del siglo XX quedó establecido en la Carta de Atenas (1933) del CIAM, que se encargó de señalar que la ciudad moderna debería ser un conjunto de “zonas” especializadas. Así, las ciudades se planificaron estableciendo sectores específicos dentro de ellas para habitar, para trabajar y para recreación. Para que el “sistema” funcionara se necesitaba de la circulación, que fue el cuarto soporte del urbanismo moderno. Habitar suburbios, trabajar en los centros y recrearse en clubes o centros de esparcimiento fue la idea que se tuvo de la urbe moderna. La circulación de automóviles permitiría que el diseño “funcionara”. Muy pronto la vialidad se apoderó de la ciudad, destruyendo el espacio público con grandes avenidas y autopistas, a la vez que los automóviles se encargaron de ocupar calles y plazas. Como bien lo sabemos los limeños, el modelo hace tiempo que colapsó en las grandes ciudades, como es el caso de nuestra Lima.

La propuesta que plantea Jan Gehl señala que la ciudad contemporánea debería partir también de cuatro principios: vitalidad, sostenibilidad, seguridad y salubridad. Estos deberían ser los nuevos pilares del desarrollo urbano. Como se observa, ya no interesa la ciudad zonificada y especializada; ahora, la ciudad deberá ser nuevamente mixta, como de alguna manera lo fue hasta antes del siglo XX. Si bien estos cuatro principios fueron señalados antes de la pandemia de la COVID-19, es de suponer que la coyuntura actual será un catalizador para enfatizar su aplicación en las ciudades.

---

Cómo citar:

Bonilla Di Tolla, E. (16 de junio de 2021). *Ciudades para la gente*. RPP Noticias.

<https://rpp.pe/columnistas/enriquebonilla/ciudades-para-la-gente-noticia-1342323>



*"De alguna forma, hemos empezado a pensar en un urbanismo humanizado, con ciudades para la gente". | Fuente: Andina / Difusión*

El eje de la recuperación de las urbes para Gehl será el espacio público. Constituido en un inicio como un espacio cívico y de participación, fue sucumbiendo poco a poco hasta casi desaparecer, por culpa de la acción del automóvil. Hacer de estas zonas espacios vitales de interacción ciudadana es fundamental; ocuparlos es mejorar su seguridad y sostenibilidad. Por otro lado, al ser espacios al aire libre y ventilados, se convierten en la mejor opción de salubridad ante la pandemia.

En cuanto a los edificios que ayudan a la configuración de los espacios públicos, deberían también ser parte efectiva del lugar proyectando sus usos en primera planta o planta baja hacia ellos. Los usos mixtos que se proponen son reservar sus primeras plantas para usos comerciales y de servicios y las plantas superiores para oficinas y viviendas. Pensar el espacio público como una proyección de la actividad residencial y la actividad laboral garantizará su vitalidad.

Sobre el transporte, la apuesta de Gehl apunta a conseguir un sistema urbano sostenible, propiciando una ciudad cercana, donde la vivienda y el trabajo, fundamentalmente, no se encuentren lejanos y pueda uno trasladarse a pie o en bicicleta. La denominada "movilidad verde" deberá permitir la posibilidad de combinar las formas de transporte sostenible con el transporte público, y para ello habrá que contar con estacionamientos de bicicletas cerca de los paraderos y estaciones de transporte.

Es saludable que muchas de estas recomendaciones propuestas por Jan Gehl se estén cumpliendo en nuestra capital y en otras ciudades del país. Desde principios de este año se cuenta con una norma, emitida por el Ministerio de Vivienda (Resolución Ministerial 019-2021-Vivienda), que favorece la instalación de terrazas utilizando veredas, jardines de aislamiento y estacionamientos para uso gastronómico y cultural. De la misma manera, la Municipalidad Metropolitana está incentivando (Decreto de Alcaldía N.º 17-2021) que los negocios gastronómicos ocupen espacios en las calles peatonalizadas del Centro Histórico de Lima, como el Jirón de la Unión y el eje Ica-Ucayali, a la vez que se han iniciado otros proyectos de peatonalización. Lo mismo se podría decir sobre la construcción de más ciclovías, que animan a utilizar este sistema de movilidad sostenible. Creo que, de alguna forma, hemos empezado a pensar en un urbanismo humanizado, con ciudades para la gente.