

¿CERRAR O ADAPTAR? LAS INFRAESTRUC- TURAS EN TIEMPOS DE LA PANDEMIA EN UN CHICAGO DIVIDIDO

En Chicago, la COVID-19 ha desempolvado fantasmas del pasado: los más afectados por la ola de calor de 1995 fueron los barrios más vulnerables, igual que ha sucedido con el coronavirus. La pandemia también ha demostrado que contar con unas infraestructuras resilientes, a nivel tanto físico como social, puede ayudar a conseguir unos resultados mucho mejores. Mientras las autoridades municipales dudan entre encerrar a la población y adaptarse al reto, los enfoques creativos en materia de infraestructuras pueden traducirse en un Chicago más fuerte ante el desastre.



**Samuel
Kling**

Investigador del American Council of Learned Societies e investigador de ciudades globales, Chicago Council on Global Affairs

Ahora que Chicago debe enfrentarse a la crisis de la COVID-19, la ciudad es testigo de unos patrones que ya experimentó en el pasado. En julio de 1995, la ciudad vivió una semana de temperaturas sofocantes que llegaron hasta los 41 °C. Si le añadimos una humedad elevada, el índice de calor se situó en 52 °C. Se agrietaron las carreteras, se averiaron los vehículos y se doblaron los conductos de la red eléctrica. El sistema sanitario llegó a sus límites y se puso en jaque la prestación de servicios sociales esenciales. Al final de la ola de calor, la ciudad tuvo que lamentar la pérdida de más de 700 habitantes (Klinenberg, 2002).

La incidencia geográfica de la ola de calor dejó al descubierto la fractura de Chicago, pero también reveló sus activos. Los vecindarios pobres de población afroamericana y latina fueron los más afectados. No obstante, algunos de estos vecindarios supieron responder mucho mejor que otros. El sociólogo Eric Klinenberg atribuye esta realidad a la robusta «infraestructura social» de tales barrios, caracterizada por la presencia de organizaciones comunitarias, un espacio público útil y unas instituciones que apuestan por las relaciones. Todo ello ha propiciado que los vecinos se ayuden unos a otros en tiempos de crisis.

En plena pandemia de coronavirus, Chicago se enfrenta al reto de adaptar su infraestructura, tanto social como de otra índole, para satisfacer las necesidades actuales. La ciudad ha respondido con cautela, si bien a veces de forma contradictoria. Por una parte, ha optado por reacondicionar ciertas infraestructuras para responder a las necesidades actuales, pero, por otra, no consigue dilucidar cómo aprovechar otros activos y ha preferido cerrar los espacios públicos antes que adaptarlos.

El enfoque de la ciudad pone el foco en la delgada línea que separa la supresión de los rasgos propios de la vida urbana y su aprovechamiento. También ha puesto de manifiesto el reto de repensar las infraestructuras urbanas de forma creativa para lograr una ciudad más equitativa, funcional y humana a raíz de la pandemia.

EL ENFOQUE DE LA CIUDAD PONE EL FOCO EN LA DELGADA LÍNEA QUE SEPARA LA SUPRESIÓN DE LOS RASGOS PROPIOS DE LA VIDA URBANA Y SU APROVECHAMIENTO. TAMBIÉN HA PUESTO DE MANIFIESTO EL RETO DE REPENSAR LAS INFRAESTRUCTURAS URBANAS DE FORMA CREATIVA PARA LOGRAR UNA CIUDAD MÁS EQUITATIVA, FUNCIONAL Y HUMANA A RAÍZ DE LA PANDEMIA.

Mapear la crisis

Chicago, una ciudad con 2,7 millones de habitantes, se divide entre una zona norte relativamente próspera y unas zonas sur y oeste con unos niveles económicos muy diversos y bolsas de pobreza concentrada y racializada; un panorama que se ha llegado a describir como si «Manhattan colisionara con Detroit» (Semuels, 2018).

De la misma manera que ocurrió con la ola de calor hace 25 años, la pandemia del coronavirus ha supuesto un riesgo mucho más alto para la población afroamericana y latina, así como para los habitantes de las zonas desindustrializadas del sur y el oeste, si lo comparamos con los habitantes de la zona norte y aquellos que la ciudad etiqueta como «blancos» (la Oficina del Censo de

Estados Unidos define «persona blanca» como aquella que considera que «sus orígenes provienen de cualquiera de los pueblos originarios de Europa, Oriente Medio y el Norte de África»). La población latina, con raíces en América Latina, tiene cuatro veces más probabilidades de dar positivo que la población blanca. Por el momento, la tasa de muertes por la COVID-19 entre la población afroamericana ha sido de casi el triple que entre la población blanca, mientras que la tasa de fallecimientos de población latina es de casi el doble que la de población

blanca¹. A finales de mayo, la ciudad había registrado más de 42.000 casos confirmados y 1.940 fallecimientos por COVID-19. Prácticamente la mitad son afroamericanos.

A pesar de las órdenes de confinamiento, las condiciones económicas obligan a desplazarse a más habitantes de las zonas sur y oeste, ya que tienen menos probabilidades de poder trabajar desde casa. A principios de mayo, un informe elaborado por medios de comunicación afirmaba que la ocupación del transporte público había caído en un 90 % en distintas estaciones de metro en la zona norte, pero el descenso era solo del 60 % en las estaciones del sur y el oeste (Ramos, 2020). Para los habitantes con pocas opciones de movilidad, el transporte público sigue siendo un servicio esencial.

Como en todas partes, el virus hizo saltar las alarmas, en un primer momento, sobre los peligros de depender de una economía interconectada a nivel mundial con trabajadores altamente móviles. No obstante, este segmento de trabajadores es el que ha salido más indemne en Chicago (Legrain, 2020). La mayoría de vecindarios ricos de la ciudad han registrado pocos casos, sin duda, por la posibilidad de sus habitantes de trabajar desde casa. Por el contrario, los vecindarios con una mayor incidencia son, mayoritariamente, los de clases trabajadoras y los habitados por hogares afroamericanos y latinos con dificultades para llegar a fin de mes, situados al extremo oeste de la ciudad. En el *Loop*, el distrito más interconectado y global de Chicago, las tasas de contagio son las más bajas de la ciudad. La población en la cúspide de la ciudad ha constatado una tasa de infección menor que los trabajadores del sector servicios, que ocupan la base de la pirámide.

¿Adaptación o supresión?

La alcaldesa de Chicago, Lori Lightfoot, y el gobernador de Illinois, J. B. Pritzker, supieron responder a la crisis con más agilidad que otras ciudades estadounidenses. El Departamento de Salud Pública de Chicago emitió una orden de confinamiento el 18 de marzo, momento en que la ciudad solo había registrado 122 casos (Cherone, 2020). Como en otras ciudades, se cerraron los negocios no esenciales, el servicio de restauración se limitó a las terrazas exteriores y se restringieron los desplazamientos no esenciales.

1. Los datos más actualizados de Chicago se pueden consultar en el sitio web oficial de la ciudad: <https://www.chicago.gov/city/en/sites/covid-19/home/latest-data.html>

Emulando el pasado, se adaptaron las infraestructuras esenciales para atender las necesidades del momento. Después de la ola de calor de 1995, la ciudad definió estrategias para proteger a las personas vulnerables durante episodios de calor, incluyendo centros de refrigeración y planes para llegar a la población vulnerable. Durante el coronavirus, el McCormick Place, un centro de convenciones gigantesco a orillas del lago, se convirtió en un hospital para pacientes con COVID-19. Ante el temor de la propagación de la enfermedad entre la considerable población de personas sin hogar, la ciudad alquiló hoteles a fin de reacondicionarlos como albergues para acogerles (Freund, 2020).

PRÁCTICAMENTE DESDE QUE EMPEZARA EL CONFINAMIENTO, CONSIDERÓ EL ESPACIO PÚBLICO COMO UN VECTOR POTENCIAL DE LA ENFERMEDAD, Y APOSTÓ POR CERRARLO EN SU MAYORÍA EN LUGAR DE ADAPTARLO.

El transporte público sufrió lo que en tiempos de normalidad llamaríamos «cambios radicales». Mientras que en Nueva York, la Autoridad Metropolitana de Transporte (MTA) redujo el servicio ante la caída de usuarios (situación que conllevó peligrosas aglomeraciones), la Autoridad de Tránsito de Chicago (CTA) se comprometió a mantener los niveles de servicio, aunque se desplomara el número de usuarios, con el objetivo de proteger a los pasajeros. Organizaciones activistas presionaron a la CTA para que permitiera subir por la puerta trasera de los autobuses y proteger así a los conductores, además de exigir la gratuidad del servicio de autobús.

La «infraestructura» filantrópica también se ha adaptado: se han creado importantes fondos de respuesta a la emergencia, dirigidos a organizaciones sin ánimo de lucro y equipos de respuesta, con el objetivo de apuntalar la infraestructura social de los barrios.

Sin embargo, el Gobierno municipal adoptó una estrategia distinta para los espacios públicos. Prácticamente desde que empezara el confinamiento, consideró el espacio público como un vector potencial de la enfermedad, y apostó por cerrarlo en su mayoría en lugar de adaptarlo. El 26 de marzo, la alcaldesa cerró Lakefront Park, el conjunto de parques más importante de la ciudad y que conforma un espacio cerrado al tráfico indispensable para las personas que se desplazan al trabajo en bicicleta. También cerró el concurrido sendero urbano 606 Trail sin proporcionar una ruta alternativa. Por consiguiente, los ciclistas y otros usuarios de los parques se quejaron, aduciendo que esta decisión les privaba de unas infraestructuras seguras para los desplazamientos esenciales (*Chicago Reader*, 2020).

El enfoque inicial de la ciudad, caracterizado por la prohibición, fue suavizado por una astuta campaña en las redes sociales que urgía a los habitantes a no salir al exterior, mediante *hashtags* como #StayHomeSavesLives («quedarse en casa salva vidas») y #WeAreNotPlaying («no es una broma»). Sin embargo, la medida más eficaz de la campaña fue un meme viral de la alcaldesa Lightfoot, con mirada severa y carpeta en mano, sobrepuesto a imágenes que sugerían formas de disfrute al aire libre: la alcaldesa fijando la mirada en personas disfrutando del parque, en un gráfico televisivo de la previsión meteorológica anunciando sol y buen tiempo, o en el cuadro «Tarde de domingo en la isla de La Grande Jatte» de Seurat (Hernandez, 2020). Algunos habitantes colocaron fotos de la vigilante alcaldesa en las ventanas de sus pisos, junto con carteles que instaban a los transeúntes a quedarse en casa con el *hashtag* #StayHome («quédate en casa»). El sentido del humor palió la dureza de unas políticas que veían el espacio público, casi por acto reflejo, como una amenaza y un lujo prescindible.

Para los habitantes para los que, en efecto, dichos espacios son un lujo, el mensaje era claro y sensato: quédate en casa. Pero los que viven hacinados, con niños pequeños, o que, por las circunstancias, han tenido que seguir saliendo y usando el espacio público, no lo percibieron igual.

El Ayuntamiento justificó su actuación precavida en relación con los parques y otros espacios públicos aduciendo la escasa información sobre la facilidad de transmisión del virus al aire libre. Sin embargo, con su política, Chicago se desmarcó de la postura adoptada por otras grandes ciudades, cuyos líderes se han preguntado cómo reinventar el espacio público para satisfacer las necesidades físicas, psicológicas y de transporte de la población. En Estados Unidos y Europa, los líderes municipales buscan maneras de crear más espacios públicos. Muchos han aprovechado las calles para abrir rutas de transporte seguro y con distanciamiento social, y contrarrestar un esperado auge de la circulación de vehículos tan pronto como se levante el confinamiento. Algunas ciudades han ampliado su red de espacios peatonales y han convertido carriles de tráfico rodado en nuevos carriles bici. Las denominadas «calles abiertas», o calles sin tráfico, para peatones y ciclistas son una vía segura, cada vez más popular en Estados Unidos y en todo el mundo, que permite respetar el distanciamiento social durante los desplazamientos.

Mirando al futuro

Chicago tardó en adoptar un enfoque creativo para sus calles ante el miedo de alentar las aglomeraciones al aire libre. Sin embargo, los líde-

res municipales ya han empezado a reabrir los espacios públicos como parques y calles cerradas al tráfico; lo han hecho, sobre todo, para las actividades de restauración y de ocio, no para el transporte.

Un enfoque de estas características puede ser un pequeño paso para alinear la manera en que la ciudad concibe los espacios públicos con las necesidades del transporte público, los centros de convenciones y los hoteles. Es decir, concebir los espacios públicos bien gestionados como un recurso vital y un activo potencial a la vez. Hacer un esfuerzo más consciente para ofrecer vías peatonales y ciclistas que satisfagan las necesidades de los barrios vulnerables, como alternativa al autobús, al tren y al coche, puede traducirse en un puntal de la vida comunitaria en un momento en que las relaciones sociales son más importantes que nunca.

El estudio de Klinenberg relativo a la ola de calor de 1995 ponía de relieve que los vecindarios resilientes que cuentan con unos vínculos sociales sólidos, sistemas de apoyo e infraestructura adaptable corren un menor riesgo de verse afectados que aquellos que no gozan de tales ventajas. La pandemia plantea un reto parecido y nos urge a la acción. Mientras Chicago pasa de gestionar la crisis a planificar el futuro, los componentes esenciales de la vida urbana, como el transporte público, los parques y las calles, pueden ser los cimientos de un futuro más resiliente y equitativo.

Referencias bibliográficas

Cherone, H. «Stay-at-Home Order Saved Nearly 1,700 Lives in Chicago: City Data», 15 de abril de 2020 (en línea). [Fecha de consulta: 09.06.2020]: <https://news.wttw.com/2020/04/15/stay-home-order-saved-nearly-1700-lives-chicago-city-data>

Chicago Reader, «Pandemic pedestrian activity and COVID-19 cycling», 27 de abril de 2020 (en línea). [Fecha de consulta: 09.06.2020]: <https://www.cnt.org/press/pandemic-pedestrian-activity-and-covid-19-cycling>

Freund, S. «Chicago houses homeless people in hotels and opens supportive isolation facility», *Curbed Chicago*, 14 de abril de 2020, (en línea). [Fecha de consulta: 09.06.2020]: <https://chicago.curbed.com/2020/4/13/21219806/coronavirus-homeless-chicago-hotels-isolation>

Hernandez, A. «Crowded 'Island Of La Grande Jatte' Gets A Taste Of Mayor Lightfoot's Steely Glare», *Block Club Chicago*, 30 de marzo de 2020 (en línea). [Fecha de consulta: 09.06.2020]: <https://blockclubchicago.org/2020/03/30/>

crowded-island-of-la-grande-jatte-gets-a-taste-of-mayors-lightfoots-steely-glare/

Klinenberg, E. *Heat Wave: A Social Autopsy of Disaster*. Chicago: University of Chicago Press, 2002.

Legrain, P. «The Coronavirus Is Killing Globalization as We Know It», *Foreign Policy*, 12 de marzo de 2020 (en línea). [Fecha de consulta: 09.06.2020]: <https://foreignpolicy.com/2020/03/12/coronavirus-killing-globalization-nationalism-protectionism-trump/>

Oficina del Censo de Estados Unidos. «About Race» (en línea). [Fecha de consulta: 09.06.2020]: <https://www.census.gov/topics/population/race/about.html>

Ramos, E. «MAP: Transit Data Show Which Parts Of Chicago Are Working From Home», *NPR*, 1 de mayo de 2020 (en línea). [Fecha de consulta: 09.06.2020]: <https://www.npr.org/local/309/2020/05/01/849092448/m-a-p-transit-data-show-which-parts-of-chicago-are-working-from-home?t=1591690115313>

Samuels, A. «Chicago's Awful Divide», *The Atlantic*, 28 de marzo de 2018 (en línea). [Fecha de consulta: 09.06.2020]: <https://www.theatlantic.com/business/archive/2018/03/chicago-segregation-poverty/556649/>

