

El barrio del futuro: el 80% de las necesidades básicas, a 15 minutos a pie

**Los efectos del coronavirus con los problemas existentes de movilidad en las ciudades están perfilando nuevas exigencias en los ciudadanos, que reclaman una zona residencial donde todo esté cerca, el tráfico sea mínimo y los repartos de paquetería sean rápidos y seguros**

¿El barrio en el que vivimos está adaptado a las nuevas necesidades de movilidad y a los hábitos diarios de la nueva normalidad? Por un lado, pasar tantas horas en casa (confinados y teletrabajando) ha hecho que gran parte de la ciudadanía se percate de la insuficiencia de espacios verdes, de las pocas o inexistentes zonas peatonales habilitadas o de que, a veces para ir a determinados lugares básicos (como un supermercado, un centro de salud o un área comercial) es imprescindible coger el coche o el transporte público. Por otro, la crisis del coronavirus ha despertado el interés por comprar en los negocios locales, que ha crecido hasta un 70% durante la pandemia, según datos de la consultora de mercados Nielsen, y los envíos a domicilio de las compras por Internet son ya una realidad social diaria.

Aunar estas exigencias para que los ciudadanos tengan el 80% de sus necesidades cubiertas en un radio corto (porcentaje que los expertos atribuyen a vivir en una casa, realizar compras básicas, el servicio de salud, educación y ocio) es necesario implantar nuevos modelos de movilidad urbana, construir nuevas infraestructuras y fomentar una convivencia colaborativa.

### **Transformar un polígono en un barrio idílico**

Algunas ciudades como Utrecht (Países Bajos) llevan varios años poniendo en marcha proyectos con el estudio de arquitectura y desarrollo urbanístico Bura Urbanism para hacer realidad estos barrios. El caso del Canal Merwede (zona urbanizable cercana a los canales de uno de los tramos del río Rin que articulan la ciudad) es un ejemplo de cómo pueden construirse zonas residenciales que incorporen tiendas, colegios, zonas verdes y libres de tráfico. A continuación, presentamos cómo será este barrio del futuro y que puede ser un ejemplo para algunas ciudades españolas.

La ciudad de Utrecht ha desarrollado un proyecto urbanístico para transformar un polígono industrial a orillas del canal Merwede en un barrio sostenible

Será un barrio sin coches y cubrirá las necesidades escolares, de restauración, tiendas, sanitarias y de ocio de sus vecinos a la vuelta de la esquina.

El objetivo es construir hasta 10.000 viviendas a lo largo del canal, de las cuales el 30% serán de renta social.

El barrio también cuenta con dos escuelas primarias y un centro de salud, ubicados de tal manera que permitirán reducir el tráfico, por ejemplo, a la hora de que los padres acerquen a sus hijos a la escuela, al ser los desplazamientos más cortos.

Los edificios no serán todos iguales. Para aprovechar la luz solar y ajustarse al espacio de cada zona serán más altos o más anchos.

En los tejados habrá zonas verdes, placas solares y sistemas de aprovechamiento del agua de lluvia.

Los locales comerciales también estarán ubicados estratégicamente en los bajos de algunos edificios.

Al eliminarse gran parte del tráfico, las vías serán prácticamente peatonales y en el centro se ubicarán parques y jardines.

La circulación del barrio se ha diseñado específicamente para la bicicleta, creando más carriles y puentes para conectar todas las zonas.

Aunque el acceso de coches está prohibido, los vehículos de repartos podrán circular a través de varias vías que se conectan directamente con los negocios para realizar las entregas de forma rápida.

La bicicleta y el transporte público tendrán un papel fundamental en el diseño de las vías.

Como novedad, se fomentará el uso compartido de coches eléctricos: un automóvil por cada tres personas.

Pero este ejemplo neerlandés es solo válido para áreas cuyo urbanismo parta de cero: el gran reto está en transformar barrios ya existentes, muchos de ellos en ciudades históricas, con grandes edificios, negocios y cuyo emplazamiento y desarrollo condicionan la vida de sus vecinos –desde el clima hasta las conexiones con el centro, pasando por la edad media de sus habitantes—. ¿Es posible esa adaptación poscovid? [Bilbao Urban & City Design](#), *hub* de empresas y asociaciones que desarrollan proyectos para reconvertir ciudades, aglomera decenas de especialistas de diferentes ámbitos (arquitectos, ingenieros, sociólogos, expertos en medio ambiente, etc.) que llevan varios años trabajando en los principales proyectos sostenibles de desarrollo urbanístico, el más conocido es la denominada Transformación Urbana Metropolitana de Bilbao. Esta plataforma subraya tres claves necesarias para *reconstruir* y transformar cualquier zona residencial ya existente en un barrio poscovid: potenciar la ciudad de proximidad y cambiar las bases de la movilidad reduciendo el papel del coche.

**El objetivo: todo a 15 minutos a pie**

Para Pablo Otaola, ingeniero y coordinador general de Infraestructuras y Proyectos del Ayuntamiento de Málaga, el concepto de proximidad consiste en hacer más accesible a los ciudadanos seis funciones sociales urbanas: habitar, trabajar, aprovisionarse, cuidarse, aprender y descansar. Explica que, para lograr esto, es necesario revitalizar todos los servicios para reducir la distancia que una persona tiene que recorrer hasta ellos: no más de 15 minutos a pie o en bici. “Para lograrlo hay que aprovechar mejor el espacio, dar múltiples usos a cada lugar de estas zonas y utilizar el espacio público para hacer de él lugares de encuentro”, afirma Otaola. En resumidas cuentas, de lo que se trata es de reducir el número de desplazamientos que impliquen salir del barrio para ir, por ejemplo, a comprar comida. Es aquí, apuntan los expertos, donde entran los pequeños comerciantes. “El comercio local se debería presentar como el centro comercial del barrio, es decir, que provean a sus vecinos de todo lo que necesitan para su vida diaria. Se puede pensar en campañas específicas y ofrecerles bonificaciones, como contrapartida al coste que supone la dura competencia con grandes cadenas”, explica Xabier Arruza, coordinador de la entidad y especialista en promoción y desarrollo de nuevos negocios.

La ubicación de los mismos según su categoría (alimentación, ropa, electrodomésticos) también será otra de las tareas importantes de la planificación de los nuevos barrios. Por un lado, según el tipo de producto o servicio, su accesibilidad debe ser perfecta para que, entre otras cosas, [el abastecimiento de grandes mercancías \(caso de las cafeterías, y tiendas de comestibles\) sea rápido y no genere congestión](#). Por otro y aunque el número de locales también se adaptará a las necesidades de la zona residencial, otra opción viable es distribuir los negocios de tal manera que todos los vecinos dispongan de todos los servicios básicos a la misma distancia.

Algunos arquitectos proponen utilizar además las plantas bajas de los edificios para otros negocios en auge a causa del coronavirus, [como los coworkings](#), que ganarán peso por el auge del teletrabajo, o usos colaborativos, como las terminales de taquillas para entregas de paquetería. Este último servicio consiste en casillas de tamaño medio en el que tanto los particulares como los negocios pueden utilizar para realizar los envíos de compras por Internet. En definitiva, al haber más negocios de proximidad, la eficacia del sector logístico debe ser crucial para que esta nueva vida empresarial tenga una vida sana. Especialmente ahora, que en los últimos meses el sistema de envíos está viviendo una revolución en la última milla. “La covid-19 ha provocado un incremento de categoría de productos y de modos de entrega que van a introducir un mayor grado de complejidad en el proceso de entrega: Urgencia en la entrega (de hasta unos minutos en medicamentos), temperatura controlada del paquete, productos de gran tamaño... Estas variantes van a provocar una complejidad adicional en el diseño de redes de distribución hasta el momento desconocido”, dice Jordi Escruela, subdirector de innovación de Correos.

## **CITYPAQ, UNA OFICINAL POSTAL EN CADA EDIFICIO**



Terminal de taquillas de paquetería de la empresa Correos. Este servicio, Citypaq, además de permitir a los clientes la recogida de paquetes, ofrece la posibilidad de enviarlos y hacer devoluciones.  
CORREOS

Para el coordinador de Bilbao Urban & City Design, Xabier Arruza, el papel de las empresas de paquetería en la reconversión de los nuevos barrios es esencial. “Son agentes que pueden fomentar la lucha contra la contaminación y nuevas vías de reparto sostenible que reduzcan el tráfico”, explica Arruza. Este experto en nuevos desarrollos de negocio pone como ejemplo a Correos que, en los últimos años, ha desarrollado varias iniciativas que, ahora con la pandemia, están cobrando relevancia. Su servicio de terminales de taquillas de paquetería Citypaq ya cuenta con más de 4.000 dispositivos por toda España, muchas de ellas ubicadas en comunidades de vecinos. Estas, también presentes en los lugares de trabajo, permiten a los clientes recoger sus paquetes (y realizar devoluciones) las 24 horas, lo que facilita la distancia física y la descongestión del tráfico en las ciudades. El beneficio, según el estudio *El futuro del ecosistema de la última milla* publicado por World Economic Forum, es doble: además de aliviar la congestión entre un 5% y un 18%, reduce los costes de entrega de los negocios que utilicen este servicio entre un 2% y un 12%.

Citypaq es un paso más para fomentar el servicio postal en los barrios. Desde hace décadas, las oficinas postales (2.396 oficinas en todo el país) era un punto esencial en las urbes y, tras la

pandemia, pueden también convertirse en un centro logístico clave para las zonas residenciales del futuro.

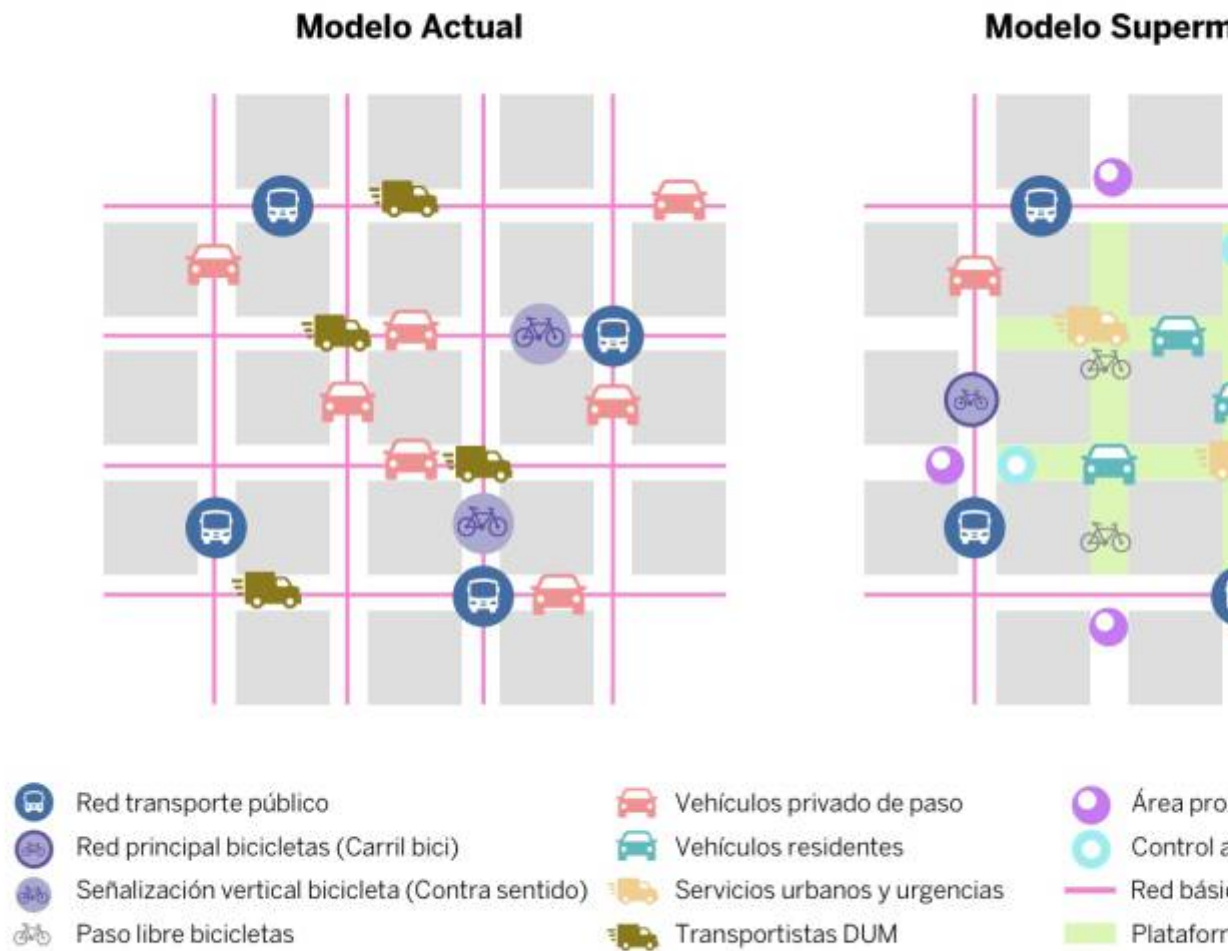
Otra de las políticas de la empresa pública es la incorporación de vehículos eléctricos para realizar entregas rápidas y libres de CO2. El mes pasado Correos lanzó a la calle 600 motos eléctricas con una autonomía de 100 kilómetros, un baúl de 180 litros y un dispositivo de geoposicionamiento, lo que garantiza una entrega más eficiente en las grandes ciudades. La empresa postal suma ya 900 motos eléctricas con las que busca estar en primera línea de las innovaciones que marcarán los envíos de los próximos años.

Otra de las necesidades que la sociedad se ha encontrado de frente durante el confinamiento y la posterior desescalada es la falta de zonas libres de coches en sus barrios. No solo parques, que ahora han demostrado ser una vía de escape para el estrés y la ansiedad, sino también calles peatonales que mejoran la calidad de vida de los viandantes. Empresas como Suds, establecida en País Vasco, desarrollan ya proyectos para *reverdecer* espacios en desuso y transformarlos en zonas con vegetación a través de sistemas de drenaje sostenible: fachadas y tejados de edificios, huecos de escaleras... El mantenimiento de estos lugares es casi nulo (ya que utilizan el agua de lluvia para su riego) y su implantación reduce posibles inundaciones urbanas, el CO2 y las islas de calor en los centros de las ciudades.

### **Supermanzanas y ‘microhubs’ para reducir el tráfico**

Las exigencias de los ciudadanos de vivir en un barrio libre de coches y con la posibilidad de recibir envíos (paquetes, *delivery*...) son las dos caras de la misma moneda de la movilidad. Por un lado, el tráfico en las urbes trasciende los atascos y ya es una cuestión de salud. Y por otro, el comercio electrónico, especialmente con la covid-19, se está convirtiendo en una canal de compra diaria para muchos ciudadanos que irremediablemente está provocando un aumento de la movilidad de las mercancías. Para superar esta dicotomía, todos los expertos están de acuerdo en que es necesario combinar varias iniciativas a la vez para reducir el uso de vehículos particulares, incentivar el transporte público y colaborativo y facilitar el proceso logístico de repartos. ¿Cuáles son las que los expertos indican como esenciales?

**Las supermanzanas.** Esta idea, [ya desarrollada en algunos barrios de Barcelona](#), consiste en agrupar varias manzanas y restringir su interior al tráfico particular, solo permitiendo el paso a residentes y el reparto de mercancías. “La supermanzana transforma el concepto tradicional de la calle pensada para coches en un espacio peatonal y abierto para múltiples actividades lúdicas”, dice Otaola.



**Los ‘microhubs’.** Esta iniciativa se basa en abrir pequeños almacenes logísticos en las zonas residenciales. Su misión es recibir durante la noche la mercancía de grandes camiones y gestionar su entrega y ordenarla para repartirla al día siguiente. Este último reparto, [conocido como la última milla](#), se realizaría con vehículos de menor tamaño e incluso con repartidores a pie o bicicleta.

**Centralizar el transporte público.** Uno de los mayores retos de las ciudades tras la covid-19 es que la sociedad vuelva a confiar en el transporte público. La solución para garantizar la seguridad sanitaria pasa obligatoriamente por invertir más dinero en infraestructuras (como construir una buena red de carriles bici), pero también en un sistema que pueda centralizar todos los modelos de la movilidad pública. Algunos expertos plantean la posibilidad de crear un sistema (gestionado por el ciudadano a través de una *app*) en el que el viajero pueda combinar y acceder de forma sencilla, por ejemplo, a

una bicicleta y pasar después a un patinete, metro o coche compartido.

### **Edificios con servicios compartidos**

De nada servirían todas estas propuestas si no conseguimos que cambie lo más importante: la mentalidad ciudadana. Aunque la mayoría de los hábitos de la sociedad lo han hecho (cómo compramos, cómo nos desplazamos y cómo vivimos), es necesario fomentar las relaciones colaborativas en las comunidades de vecinos tanto para vivir bien en esta nueva realidad como para conseguir construir entre todos un barrio que se adapte a nuestras necesidades. “Un punto clave es potenciar la creación de los centros de barrio, lugares donde los vecinos se relacionan y se sientan identificados con él”, puntualiza Pabo Otaola.

Los ejemplos que apunta las empresas de Bilbao Urban & City Design dedicadas a estrategias de colaboracionismo en los barrios van desde reestructurar los edificios y centralizar servicios comunes hasta crear un contrato único para ofrecer Internet a todo el bloque de viviendas o destinar una sala común para lavadoras o un gimnasio, fenómeno conocido como *cohousing* que abarata estos servicios y los hace más accesibles.

[https://elpais.com/economia/2020/08/17/nuevos\\_tiempos/1597667776\\_372606.html](https://elpais.com/economia/2020/08/17/nuevos_tiempos/1597667776_372606.html)

#### **Date**

2026/02/18