



EUREKA

Contenido:

- 8 Medidas para hacer ciudades más habitables y saludables 1
- ARQ. Matthew Fox 2
- El éxodo inmobiliario que viene tras el virus: de la ciudad al campo 3
- Soluciones para ciudades saludables: las supermanzanas 3
- Estos son los 3 tipos de paradas de autobús necesarios para las soluciones de tránsito sostenible 4

"LA ARQUITECTURA ES UNA EXPRESIÓN DE VALORES "

Norman Foster



OCHO MEDIDAS PARA HACER CIUDADES MÁS HABITABLES Y SALUDABLES: ENSEÑANZAS DEL CORONAVIRUS

GESTIÓN

Covid-19 ha golpeado a toda la sociedad. Una víctima colateral de la pandemia actual son las acciones dirigidas a manejar la crisis climática. Las ciudades pueden ser el problema, pero también la solución. Estas ciudades deberían tomar medidas para convertirse en ciudades cero carbono, más habitables saludables al cambiar sus prácticas de planificación urbana transporte. Algunas de esas medidas son:

1. Cambios en el uso del suelo Es importante tener diversidad, que se caracteriza por una mezcla de casas, tiendas, escuelas y lugares de trabajo en un área. Además, se debe buscar un mejor diseño que incluya conectividad e infraestructura para ir en bicicleta y caminar. El diseño real, el uso del espacio y el tráfico, la calidad del aire y la gestión de los espacios verdes son importantes.

2. Reducir la dependencia del auto El coche eléctrico se plantea como solución a la contaminación del aire y el ruido, pero no soluciona la falta de actividad física y ocupan gran cantidad de espacio público, 50% de viajes en auto podrían recorrerse en otros transportes como la bicicleta; tiene muchas ventajas: reduce la mortalidad prematura, combina transporte-deporte, no contamina y utiliza menos espacio.

3. Los espacios verdes de las ciudades Los jardines de las ciudades tienen beneficios obvios, como la reducción de la contaminación, la mitigación del calor y el ruido, la captación de CO₂ y la compensación de las emisiones de carbono. Detrás de todos estos efectos hay beneficios para la salud: una esperanza de vida más larga, menos problemas de salud mental, mejor funcionamiento cognitivo, un mejor estado de ánimo y bebés más sanos.

4. Planificar los cambios Lo que falta en muchas ciudades es probablemente un concepto de una ciudad sostenible, habitable y saludable, y cómo aplicarlo en los protocolos de actuación. No hay ninguna receta que marque cuáles son los ingredientes de esa ciudad y cómo prepararla. Pero se necesita con urgencia.

5. Fomentar la participación ciudadana Es necesario involucrar a la comunidad y a los ciudadanos en cualquier desarrollo de planificación urbana y de transporte para poder tener un enfoque ascendente.

6. Colaboración, liderazgo e inversiones Las ciudades actuales requiere de una colaboración entre urbanistas y planificadores de transporte, arquitectos, expertos en educación y profesionales de la salud, por nombrar algunos. El liderazgo y la inversión adecuados son esenciales. Los alcaldes y sus equipos deben tomar la iniciativa y realizar inversiones directas que beneficien los diferentes aspectos en las ciudades.

7. Enfoques sistemáticos Las ciudades son sistemas complejos y para abordar sus desafíos necesitamos enfoques sistemáticos que tengan en cuenta muchos factores diferentes. Es importante que tengamos un enfoque holístico de nuestras ciudades, incluyendo áreas como la salud, la habitabilidad, la sostenibilidad, el cambio climático y la equidad simultáneamente.

8. Equidad Finalmente, sabemos que los riesgos ambientales y los factores de estilo de vida, y por lo tanto la salud, a menudo no se distribuyen equitativamente en las ciudades. Vemos gradientes de esperanza de vida y parte de ellos puede explicarse por estos factores diferenciales. En cualquiera de las medidas propuestas, debe considerarse la equidad.

En conclusión, una mejor planificación urbana y de transporte puede conducir a ciudades neutras en carbono, más habitables y saludables. La actual pandemia requiere un replanteamiento de nuestras ciudades ya que es probable que las medidas de distanciamiento social se mantengan. Ahora puede ser el momento de convertir una trágica emergencia en un gran catalizador para un cambio a mejor.

ARQ. MATTHEW FOX



Matthew Fox (Reino Unido) es un arquitecto, investigador, profesor y termógrafo. Graduado de la Universidad de Plymouth.

Fundador del estudio de arquitectura Fox Ecological Architects con sede en Devon, Reino Unido, son especialistas en edificios de baja energía, saludables y respetuosos con el medio ambiente. Como práctica arquitectónica dirigida por el diseño, el espíritu clave de Fox Ecological Architects es la creación exitosa de edificios contemporáneos, que no solo respetan su entorno natural, sino que también buscan hacer un uso eficiente de sus recursos.

Antes de establecer Fox Ecological Architects, trabajó como arquitecto en Gaia Architects en Edimburgo, donde se especializó de manera similar en edificios energéticamente eficientes y trabajó en numerosos proyectos, incluido el centro de visitantes Glentress y el galardonado Plummer's Wood PassivHaus, en el que fue parte del grupo de arquitectos.

Matthew tiene estrechas conexiones con la Universidad de Plymouth, donde realiza investigaciones, da conferencias y publica artículos académicos en el campo de la arquitectura ambiental.

ACTIVIDADES REPRESENTATIVAS

Low Energy Extension, Coldharbour, Reino Unido

• Año: 2017

Este proyecto es para una extensión de baja energía a un edificio catalogado en el pueblo de Uffculme. Que data de 1720, la casa está llena de carácter histórico y ha visto al menos tres extensiones anteriores desde su creación.



Aspectos Bioclimáticos:

- Logre niveles de hermeticidad muy buenos a través de detalles y sellado cuidadoso de esquinas, penetraciones de servicio y aberturas.
- Utiliza materiales de baja energía incorporada y de origen local
- Utiliza una estrategia de ventilación mixta. En Verano: ventilación natural a través de los tragaluces (Efecto Venturi). En Invierno: Haciendo uso de una unidad MVHR para controlar la ventilación, mientras retiene la mayor cantidad de calor interno a través de un intercambiador de calor.

Propuesta espacial y conceptual:

- La nueva extensión tiene un techo inclinado de pizarras tradicionales.
- Como reflejo de la modernidad del diseño, el revestimiento vertical de madera sin tratar se utiliza para las paredes externas.
- El revestimiento de madera contrasta con la vivienda existente para mostrar las diferentes edades de la construcción y refleja el espíritu verde de esta.

Plummerswood Passivhaus, Reino Unido

Plummerswood, una galardonada casa contemporánea de 3 dormitorios terminada en 2011, fue el tercer edificio en el Reino Unido que se construyó a partir de 'Brettstapel', una innovadora forma de construcción de 'madera maciza' sin pegamento.

Propuesta espacial y conceptual:

- Eficacia de recursos, optimización, ciclos de toxicidad, interiores.
- Control climático, silvicultura sostenible, biodiversidad, y fuente de empleos locales
- Promover la comprensión contemporánea de la comodidad en una sociedad baja en carbono proporcionando factores humanos en el control ambiental.

Aspectos bioclimáticos:

- Extremadamente bien aislado y a prueba de corrientes de aire y utiliza el calor del sol y de los ocupantes para mantenerlo caliente.
- El revestimiento externo es de origen local
- Alcanza el estándar de eficiencia energética 'Passivhaus'
- La cantidad de madera utilizada almacena más de 200 toneladas de CO₂, haciéndolo carbono negativo.



EL ÉXODO INMOBILIARIO QUE VIENE TRAS EL VIRUS: DE LA CIUDAD AL CAMPO

EL PAÍS

No será de hoy para mañana y tampoco será masiva porque no todos los trabajos pueden deslocalizarse, pero sin pretenderlo “el virus ha acelerado un proceso inevitable durante la próxima década en España”, advierte Carles Vergara, profesor del IESE, quien reside a 35 kilómetros de su centro de trabajo, ubicado en Barcelona, gracias a una flexibilidad laboral que ahora da un paso más. “Durante mucho tiempo los límites geográficos los marcaba la distancia al puesto de trabajo. El desarrollo del teletrabajo permite romper esta lógica espacial. Hoy, se ha demostrado que son muchas (pero tampoco todas) las ocupaciones que pueden desarrollar sus tareas desde cualquier lugar con conexión a Internet”, argumenta Mariano Urraco, doctor en Sociología y profesor en la Universidad a Distancia de Madrid (UDIMA).

Por esto, la previsible mayor deslocalización residencial no saldrá gratis. Los sociólogos creen que esta crisis agrandará las diferencias sociales. “Habrá una división entre la élite que pueda deslocalizarse residencialmente y teletrabajar, con estabilidad y confianza en que su empleo se mantendrá en el tiempo y aquellos otros que, incluso compartiendo ese sueño, no pueden dar el salto a una residencia que puede resultar demasiado alejada de futuros puestos de trabajo”, apunta Mariano Urraco. Los últimos “deberán reconducir sus preferencias hacia ofertas más asequibles que deberán estar bien conectadas con los centros de actividad, probablemente manzanas degradadas del centro urbano y periurbano”, comenta Luis Camarero, catedrático de Sociología de la UNED.



SOLUCIONES PARA CIUDADES SALUDABLES: LAS SUPERMANZANAS

LA VANGUARDIA

Las llamadas supermanzanas (superilla en catalán) tienen como objetivo recuperar el espacio público para la gente y reducir el uso del automóvil, la contaminación del aire, el ruido y los niveles de calor, y aumentar los espacios verdes y actividad física. Los resultados que se obtendrían con la implantación de esta primera fase serían:

1. La expulsión del tráfico de paso en el 70% del viario actual. Con ello obtendría casi siete millones de metros cuadrados liberados que son esenciales para disponer del espacio necesario que asegure la distancia social en este periodo de desconfinamiento.
2. La reducción drástica de la contaminación atmosférica. Antes del confinamiento, el 44 % de los barceloneses vivían en una atmósfera con una calidad del aire por encima de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ de NO_2 y con picos por encima de $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$.
3. La reducción significativa de la contaminación por ruido. Antes del confinamiento, casi 50% de la población de Barcelona vivía en un ambiente ruidoso, por encima de los 65 dB(A). Con las supermanzanas esa cifra se reduciría al 25%. En un estudio demostraba que la implantación de 503 supermanzanas podría evitar 667 muertes prematuras, cada año.

El plan está aprobado y, cabe señalar que la bases de la revisión continúan siendo las supermanzanas; la inversión es mínima y perfectamente asumible por las arcas municipales; los trabajos a realizar pueden ser hechos en tiempo récord y las medidas para reducir los impactos señalados son urgentes.





L A B
A M B
FAU-URP

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO
LABORATORIO DE ACONDICIONAMIENTO AMBIENTAL

RECTOR

DR. IVÁN RODRÍGUEZ CHÁVEZ

VICERRECTOR ACADÉMICO

DR. JOSÉ MARTÍNEZ LLAQUE

DECANO FAU

DR. ARQ. PABLO COBEÑAS NIZAMA

RESPONSABLE DEL BOLETÍN

DR. ARQ. ALEJANDRO GÓMEZ RÍOS

ASISTENTE

STEFANY VILCHEZ YUPANQUI

Teléfono: 01 - 7080000

Anexo: 1295

Correo: lab.ambiental@urp.edu.pe

Av. Alfredo Benavides 5440 - Surco

Lima 33, PERU



Laboratorio de Acondicionamiento Ambiental - FAU - URP



Laboratorio de Acondicionamiento Ambiental - FAU - URP



Laboratorio.ambiental

¡HAZ CLICK [AQUÍ](#) PASA VISITAR NUESTRAS REDES SOCIALES!



El Cambio Climático, refiere al conjunto de perturbaciones a gran escala suscitadas en el planeta desde el inicio del uso desmedido de gases contaminantes, su emisión daña la capa de ozono, aumenta la temperatura de la tierra exponencialmente. Este es el problema más grande que tiene la vida en estos momentos.

ESTOS SON LOS 3 TIPOS DE PARADAS DE AUTOBÚS NECESARIOS PARA LAS SOLUCIONES DE TRÁNSITO SOSTENIBLE

ARCHDAILY PERÚ

1. Parada en la acera en el carril



Estas son probablemente las más comunes debido a su bajo costo y la rapidez con que se pueden hacer, el diseño es fácil de replicar en calles más pequeñas y más grandes donde el tráfico es mixto y carriles de autobuses y automóviles no están separados por barreras. Es posible evitar que los automóviles u otros vehículos privados viajen en las rutas de los autobuses si estos últimos están pintados con colores brillantes. En aceras muy estrechas se deben omitir los refugios para paradas de autobús.



.2. Parada mediana, embarque lateral

Se clasifica este diseño como algo que da identidad al servicio y ofrece ventajas funcionales; mayor seguridad para los pasajeros, permite que los autobuses pasen con mayor frecuencia al reducir la presencia de otros tipos de vehículos y brinda una apariencia visual más ordenada. Esto permite asegurarse de que la altura de las plataformas permita a los pasajeros con o sin movilidad reducida subir a los autobuses sin inconvenientes, y equipar las paradas con ciertos elementos que brinden comodidad y protección, como asientos, barandas y techos.



3. Terminal en la calle

Pueden ser aquellas cercanas a las estaciones intermodales o donde comienza o termina un autobús enrutado. Se recomienda colocar letreros en las áreas de espera de la acera para que las personas sepan dónde se detiene cada autobús y cuáles son sus rutas. Estas señales también deben usar braille para mantener a pasajeros de visión reducida igualmente informados. También desaconsejan otras actividades que se realicen en la acera para no interferir con los pasajeros que suben y bajan de los autobuses o que afectan el tráfico peatonal.