



LA CIUDAD COMO UN DERECHO

JIMENA UGARTE

Costa Rica

La ciudad como sistema

Entrevista de Joan Tort a Salvador Rueda

España

En un proceso exponencial, la mayoría de la población del planeta vive en ciudades.

En el Congreso “**Los retos de las metrópolis mas allá de Habitat III: una contribución a la Nueva Agenda Urbana**”, recientemente realizado, por Habitat (Naciones Unidas), en Barcelona, España, se indica que el 70% de la economía del PIB, el 60% del consumo global, 70 % de las emisiones de gas de efecto invernadero y el 70% de los residuos globales, se consumen y producen en ciudades.

En este Congreso, Salvador Rueda, ecólogo urbano, Director de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, presentó la “Carta para el diseño de nuevos desarrollos urbanos y la regeneración de los existentes”. En ella denuncia y advierte de la enorme presión que ejercen los sistemas urbanos en los ecosistemas, señalándolos como los principales responsables.
http://posthabitat3.amb.cat/index_es.html.

Hace un llamado a regenerar las deterioradas ciudades existentes fundamentadas en un marco teórico consensuado que canalice todos los instrumentos necesarios para alcanzar este objetivo. Para su difusión, ha pensado en la creación de una “Comunidad” de adhesiones individuales e institucionales a la Carta.

Cataloga a las ciudades como ecosistemas urbanos en los cuales el ser humano es el principal actor pero no el único. La ciudad es un sistema complejo, de creación humana cuyos elementos constitutivos responden a un sistema de proporciones. Según el reparto de las proporciones, se crearán disfunciones de diversa naturaleza explica Rueda. Por ejemplo añade “si el reparto modal está excesivamente decantado hacia el vehículo privado, la ocupación masiva del espacio público por el coche, la congestión o la calidad del aire, etc. Darán como resultado una habitabilidad y una calidad de vida urbana escasas...”. Por esto en el sistema hay que “integrar el conjunto de variables para que las proporciones trabajen sinérgicamente...”.

Se refiere a la movilidad como un factor determinante en la organización y uso del espacio público, debiéndose reducir a su mínima expresión, ya que el factor limitante de los sistemas urbanos es el suelo. Sugiere traspasar la mayoría de los viajes en coche actuales a transporte público eficiente.

Indica que la manera mas eficiente de desplazamiento es a pie mientras la distancia no supere 1 km y por esta razón la superficie de espacio público dedicada al peatón no debería ser menor al 70%. También sugiere eliminar los estacionamientos en espacio público y visualiza el cambio tecnológico a la automoción, como una oportunidad para hacerlo.

Propone trabajar enfocados en un urbanismo ecosistémico basado en 15 premisas principales:

1. Compacidad vs Dispersión
2. Descompresión vs Compresión
3. Accesibilidad vs Movilidad Privada
4. Ciudadano vs Peatón
5. Habitabilidad en el espacio público
6. Complejidad vs Simplificación
7. Hiper conectividad
8. Verde vs Asfalto
9. Autosuficiencia vs Dependencia
10. Autosuficiencia hídrica con recursos próximos y renovables
11. Reducción, Reutilización y Reciclaje vs Despilfarro
12. Adaptación y Mitigación del Cambio Climático
13. Cohesión Social vs Exclusión y Segregación Social
14. Acceso Universal a la Vivienda en Edificios mas Sostenibles
15. Dotación y Distribución Equilibrada de Equipamientos



No hay ciudad sin espacio público y el espacio público nos hace ciudadanos.

Actualmente, más del 80% del espacio público en las ciudades se destina a la movilidad. Los niveles de ruido y contaminación son insoportables. No se puede además, obviar las necesidades de los mas vulnerables. La interacción social es un componente esencial de la sostenibilidad, aunque actualmente se puede estar interconectado digitalmente y la conexión digital ha cambiado el diseño urbano, y las calidades del espacio, la gente prefiere ciudades peatonales, vivibles, con una densa y diversa interacción, el dominio del coche, en el cual insisten las autoridades encargadas, transforma numerosos espacios urbanos en insalubres e invivibles.

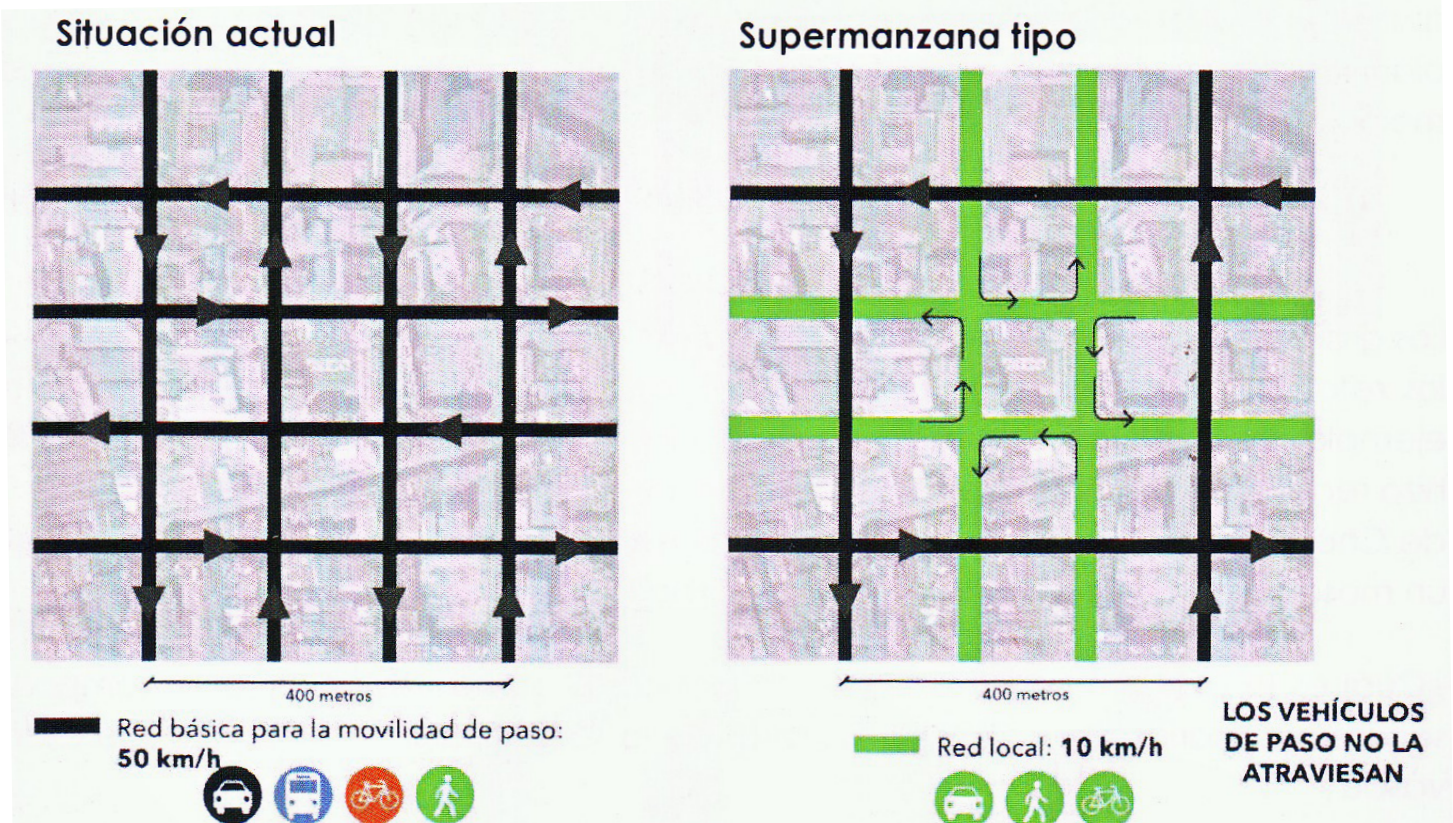
En 1996 en la cumbre Habitat II cuyo tema fue Ciudades, se afirmaba: *“la exclusión y la cohesión social son una de las cuestiones más sensibles de la ciudad contemporánea y no podemos limitarnos a una visión demasiado sectorial o demasiado unidimensional del problema. La lucha contra la exclusión y en favor de la cohesión social pasa por un conocimiento de las dinámicas sociales territoriales y del gobierno de la ciudad.”*

Considerando que los diagnósticos al respecto son de todos conocidos y que los estudios abundan, la propuesta y respuesta urbana de las supermanzanas es muy oportuna y responde a cabalidad a estas inquietudes.

Las supergrillas de Barcelona, -o super manzanas-, proveen un contexto valioso de interacción en espacios urbanos. Semi peatonales, permiten un balance entre la necesidad de movilizarse o de atender una emergencia y caminar a resguardo de los automóviles.

Los catalanes han contado a través de su historia urbana con expertos que han marcado tendencia y sobresalido por su visión y anticipación al progreso y avances tecnológicos. Ildefonso Cerdá (1815-1876) y Josep Lluís Sert i López (1902-1983) son dos ejemplos de pioneros excepcionales en este tema. Ambos han planteado un desarrollo urbano que se adelantó a su tiempo y planificó grandes y amplias avenidas arboladas, chaflanes en los cruces, super manzanas con el objetivo de “crear condiciones que permitan igualdad de oportunidades por sexo, edad, raza, religión o condiciones físicas” (Rueda 2002). Jane Jacobs compartía muchos de estos planteamientos sobre la diversidad.

“El término desarrollo sostenible ha tenido la virtud de destacar, implícitamente, que el desarrollo con que se contaba era insostenible”. José Manuel Naredo Pérez



Jerarquía viaria en el modelo de Supermanzanas y características principales que las definen. Fuente: BCNecología



Recorriendo los lugares intervenidos como supermanzanas en Barcelona. Salvador Rueda, Barcelona, España; Bruno Stagno, Costa Rica y Durganand Balsavar, India.

Los modelos urbanos concebidos para favorecer al vehículo han definido y promovido ciudades ineficientes, poco inteligentes, nada competitivas. En el ordenamiento territorial ha primado la conurbación difusa (urban sprawl) que segrega y polariza a la ciudad. **Las ciudades históricas eran compactas y diversas porque eran un proyecto de vida en común.** El Doctor Warren M. Hern, preocupado por el territorio, señalaba a la incidencia del ser humano sobre éste como un proceso cancerígeno y apuntaba a que se asemeja a un melanoma: crecimiento rápido e incontrolado, se reproduce en distintos lugares; son las propias estructuras que el sistema genera las que facilitan su expansión y por último, la indiferenciación de las células malignas que él identifica con el estilo universal, que unifica las tipologías constructivas.

El desarrollo sostenible no es crecimiento sostenible ya que el primero, exige asegurar un nivel y una calidad de vida a la población actual que no ponga en riesgo la de las generaciones venideras.

La *capacidad de carga* que en ecología suele definirse como la población máxima de una especie que puede sobrevivir en un territorio sin deteriorar los recursos de los que se nutre, está sobrepasada en el planeta en general. Aún así, se insiste en el modelo dependiente de los recursos fósiles para el transporte y numerosas otras acciones relacionadas al consumo, que son nefastas y suicidas.

Conociendo estos datos y sus consecuencias, no es comprensible porqué las autoridades a cargo no suprimen, eliminan y/o prohíben usos y consumos de artículos y hábitos que cooperan con el agravamiento de esta situación. Aunque esta explotación del medio no se hace de manera uniforme en el planeta, como lo indican las siguientes

cifras, EE.UU utiliza 120% de su capacidad, mientras que Perú consume el 14% y Gabón el 6%. A escala mundial, el 77% de la población tiene una huella ecológica menor a la media y el 23% restante ocupa el 67% de la huella de toda la humanidad (José Fariña Tojo 2004). Tampoco se coincide en el concepto de qué es sostenible, hay elementos inevitables de censurar como el transporte que a todas luces está mal, tanto el privado como el público. Por esta razón y muchas otras, destinar más espacios para el ciudadano y restárselo al vehículo, es un acierto. Quien decida utilizar su vehículo debe lidiar con los inconvenientes que puedan surgir a su paso, cosa que ha venido haciendo el peatón por casi un siglo.

Las supermanzanas se aproximan a este equilibrio, proveyendo de centros de cuadra tranquilos, seguros y libres de ruidos y humo, destinados a la convivencia vecinal, a la bicicleta y al caminar. Tiene la virtud de asistir a los pequeños comercios locales, a distancias caminables, donde el vecindario consume y tener todos los servicios a máximo 500 metros (escuelas, centros de salud, paradas de buses, etc). Esta iniciativa ha logrado reactivar barrios en decadencia y abandono poblacional. Las ciudades clásicas, eran formas cerradas que facilitaban la comunicación y la movilidad, debido a la escala humana y moderada de su territorio. A medida que las ciudades modernas crecen y se expanden sin límite, es evidente que la movilidad es un tema primordial. Las supermanzanas aunque parcialmente, quieren recuperar esta sensación de espacio limitado y los vecinos se apropian con más facilidad de su vecindario, lo que conlleva a una mejor convivencia entre vecinos, mayor seguridad y un despertar de la solidaridad.

La movilidad es la única tecnología que ha revolucionado por primera vez, la estructura urbana en 5.000 años de



El espacio público en Barcelona es de por sí muy rico y variado. Existe una genuina preocupación por la calidad de vida del habitante. El encanto que tiene esta ciudad es precisamente por eso, por sus espacios públicos y comunitarios, amplios y cuidados.

historia de las ciudades. (David Lewis 1968). A medida que la trama urbana crece, la autonomía tradicional disminuye y la dependencia aumenta, así como la movilidad se hace necesaria. El trasiego de trabajadores, objetos y recursos entre una ciudad y otra exige ampliar y hacer mas competitivas las rutas y esto en una espiral de crecimiento permanente e ininterrumpida que no da tiempo para resolverlo. Paralelamente la línea entre ciudad y campo se diluye y la administración se enfrenta a una dicotomía en sus métodos para gerenciar los territorios. La mecanización generalizada convierte al campo en un cinturón industrial.

El problema de la movilidad no puede resolverse con autopistas y calles que permitan que los vehículos se desplacen a alta velocidad y almacenarlos en estacionamientos cuando llegan a sus destinos. Alguien propuso una vez que la solución sería alejar tanto a los habitantes de la ciudad que se les obligaría a circular por rutas periféricas de alta velocidad. Pero entonces, se teme que la necesidad de ciudad desaparecería porque los ciudadanos olvidarían la necesidad de relacionarse entre ellos.

Las supermanzanas están intentando re-tejer esas relaciones entre las personas de una misma comunidad, que se encontrarán en el parque para niños o en la cafetería de la esquina todos los días y se ven, se conocen, y tal vez y ojalá así sea, tejan una amistad duradera. Relación que no permite el automóvil, donde cada quien tira para su lado y se abre paso a bocinazos.

El bus continúa siendo el medio de transporte más eficaz. No necesita, como el tren, desplazarse largas distancias para llegar a las estaciones, sino más bien, tiene varias alternativas para accederlo. Sin embargo por alguna razón, no es el medio de transporte favorito de los ciudadanos.

En otro aspecto, la manera como un individuo se desplaza en su ciudad, tiene mucho que ver en cómo la entiende, la visualiza, la conoce y se la apropia. Las personas que no transitan la ciudad y se quedan y defienden sólo su territorio, el que ya conocen, no encontrarán opciones para desplazarse y llegar a su destino con eficiencia. Esto a su vez provoca atrasos y demoras en el desplazamiento de otras personas, situación que se agrava en este siglo con la dependencia enfermiza del teléfono celular, que provoca serias distracciones, que a su vez provocan atrasos y accidentes.

Las supermanzanas no limitan el tránsito lento en su tejido: las urgencias, las descargas, los vecinos pueden transitar motorizados a una velocidad de 20 km p hr. Si un conductor avisado quiere trasgredir estas medidas, las mismas calles de la supermanzana lo obligarán a salir en una U que lo saca rápido adonde venía.

En estos momentos, la naturaleza de los empleos, y la calidad de los empleos, está transformando los hábitos y la frecuencia de desplazamiento: los empresarios jóvenes usan permanentemente la tecnología para movilizarse y no tienen un apego al coche individual, su lugar de trabajo no es fijo y no dudan en desplazarse en transporte colectivo que solicitan a través de una aplicación, bicicleta, monopatín o patineta. Estos nuevos hábitos, transformarán los problemas de movilidad actuales y es esperanzador imaginar ciudades con menos vehículos y menos estacionamientos y con muchos mas espacios públicos de calidad y parques para el esparcimiento y el ocio. Los espacios tradicionales para trabajar o estudiar, cambiarán radicalmente. Los parques o pequeñas plazas pueden hoy en día ser las oficinas de muchos emprendedores (start ups), que sólo necesitan un teléfono y su computadora

para operar. Lo mismo sucede con los estudiantes quienes ya no acarrean pesados libros para estudiar sino pueden acceder toda la información que necesitan y los deberes a realizar en su iPad y lo que no encuentran, está en internet para lo cual usan su celular. Pero lo que si necesitan son espacios públicos seductores para instalarse temporalmente ojalá al aire libre a trabajar o estudiar, porque probablemente su habitat sea muy pequeño. Por esta y otras muchas razones, es que los esfuerzos de incorporar numerosas supermanzanas y otras iniciativas urbanas que aporten habitabilidad al espacio público en el sentido que no sea un privilegio de los vehículos motorizados, sino de la gente, son inteligentes y bienvenidas.

Como se ha indicado en artículo anterior *Poderes locales. Acondicionamiento y Sociedades Urbanas. Contextos, competencias y procesos* (Jean pierre Charboneau, 2018) publicado en el editorial del IAT, los espacios para estacionamiento afortunadamente también tienden a disminuir y todo parece indicar que la flota vehicular se encogerá próximamente. Ganar ciudad para la gente es un acontecimiento para celebrar.

Para reforzar estos argumentos, copio parcialmente, entrevista de Joan Tort, a Salvador Rueda:

P. Convengamos, pues, que la ciudad es un ecosistema, con una serie de componentes vivos que se relacionan pero que están condicionados por restricciones. ¿Podemos decir, en este punto, que todo lo urbanizado es ciudad?

R. Los componentes principales que permiten distinguir una ciudad de una urbanización son la existencia de espacio público y la diversidad de personas jurídicas. Los dos componentes que permiten distinguir una ciudad de una urbanización no acompañan hoy al proceso principal de producir ciudad. La existencia de espacio público es

condición necesaria para reconocer una ciudad. Podemos encontrarnos con edificaciones en el suburbio (en la mayoría de los casos con tipologías de vivienda unifamiliar) y espacios entre edificios que tienen por función, casi exclusiva, el paso de los vehículos para llegar a los aparcamientos respectivos. Son espacios urbanizados con un único uso (el de la movilidad) que forman parte de áreas urbanas simplificadas y monofuncionales (áreas residenciales, de terciario, industriales, etc.), pero no son espacios públicos donde se dan cita todos los usos potenciales que ofrece la ciudad polifuncional y compleja. El espacio público es el lugar de encuentro, un lugar para compartir, donde inciden buena parte de los intereses urbanos. Intereses que pueden llegar a ser, en algunos casos, contrapuestos. Para que exista espacio público, es decir, para que tenga sentido como espacio de encuentro cotidiano, y como espacio para el desarrollo de todos los usos que nos hacen ciudadanos, el lugar debe ser ocupado por un número de habitantes y de actividades económicas, asociaciones e instituciones suficiente. El segundo componente para distinguir una ciudad de una urbanización es el número y la diversidad de personas jurídicas (actividades económicas, asociaciones e instituciones) complementarias. La organización compleja y polifuncional de la ciudad generada por la diversidad (mixticidad) de usos en la ciudad es significativamente mayor que la organización del suburbio que muestra una estructura simplificada y monofuncional. Comparándolo con la organización que tienen los sistemas naturales, la ciudad con diversidad de usos elevada sería comparable a la diversidad de especies en un bosque tropical y el suburbio con un desierto.

P. Por lo tanto, el urbanismo ecosistémico sería aquel que considera la ciudad como un ecosistema y que analiza sus variables partiendo de esta premisa. En el bien entendido que hablamos de ciudad en un sentido integral...





R. Exacto. El tipo de sistema de restricciones nos permite diferenciar entre el urbanismo ecosistémico y el que no lo es. La interdependencia entre los distintos parámetros analizados nos permite resolver las disfunciones que tenemos sobre la mesa. Si llamamos ecosistémico al urbanismo quiere decir que su objetivo es, ante todo, dar respuesta a los problemas que tenemos, de todo tipo y a cualquier escala. Se habla también de urbanismo sostenible y de urbanismo ecológico, pero a mí me gusta más hablar de urbanismo ecosistémico porque incorpora en el nombre el punto de vista sistémico. Además, la palabra sostenibilidad se usa a veces de una forma incorrecta o, al menos, imprecisa. Su definición es simple: significa proyectarnos al futuro como especie dentro de unos límites, a nivel de impacto y de antropización, que aunque explotemos los sistemas de soporte, lo debemos hacer teniendo en cuenta su capacidad de carga para su regeneración. Pero expresiones que todo el mundo utiliza, como desarrollo sostenible, son más conflictivas. ¿Cómo nos podemos desarrollar de forma sostenible como especie si nuestra estrategia se basa en acaparar y consumir recursos? Para mí, esto es lo que se conoce como oxímoron. Para hablar de desarrollo sostenible tenemos dos opciones. O cambiamos la palabra desarrollo por otra, o cambiamos nuestra estrategia para competir.

P. Y en el caso del urbanismo ecosistémico, ¿no existe también el riesgo de caer en un oxímoron?

R. No, porque justamente esta definición permite una

gran compatibilidad entre estos dos términos. El urbanismo ecosistémico es, de hecho, una herramienta que nos permite cambiar la estrategia de competir por el control de los recursos, y basar nuestras acciones y decisiones fundamentalmente en la ecología. Sólo hace falta echar un vistazo a lo que propongo como “función guía de la sostenibilidad urbana”. Una ecuación de enunciado muy simple (E/nH), mediante la cual analizo y comparo la eficiencia del sistema urbano. La E es el consumo de energía (como síntesis del consumo de recursos); n es el número de personas jurídicas urbanas (básicamente, actividades económicas, equipamientos, asociaciones e instituciones) y H corresponde al valor de la diversidad de estas personas jurídicas, lo que se conoce también como complejidad urbana e información organizada. Hoy en día, nuestra situación real depende de nuestro consumo —entendiendo el concepto en un sentido amplio: de suelo, de materiales, de recursos y de energía. Esto es insostenible, porque el consumo de energía (E) siempre es mayor a la tasa de incremento de la organización urbana. El urbanismo ecosistémico nos permite cambiar de estrategia. Uno de los principios de la ecología académica establece que todo lo que permanece en el tiempo se basa en la maximización de la entropía en términos de información. Simple y llanamente: la energía se traduce en información, y los procesos más eficientes son los que mejor se acomodan a las leyes de la naturaleza. De hecho, todo lo que hacemos como humanos se apoya en un consumo de energía equivalente al de una bombilla de 150 w. ¡Todo lo que hacemos! Movernos, estudiar, trabajar... Eso es posible gracias al principio de eficiencia, reconocido como básico por cualquier ecólogo.

P. Así las cosas, nuestra estrategia para competir como especie no puede calificarse de otro modo que de insostenible. También nuestras ciudades. ¿Podemos pensar que siempre ha sido así?



R. Como tendencia, cabe afirmar que sí. Pero lo grave, dentro de la tendencia, ha sido el crecimiento exponencial de su intensidad; algo que se produce con el advenimiento de la sociedad industrial. La sociedad preindustrial, o “sociedad orgánica”, se basaba en un régimen metabólico que dependía fundamentalmente del Sol. En este contexto, las ciudades tenían un tamaño ajustado a las proporciones del dominio político en el que se inscribían. Su hegemonía dependía en buena medida del poder militar y de las relaciones comerciales. Todo ello permitía obtener excedentes, que por supuesto eran limitados. Cuando llega lo que Cerdà denominó la civilización del movimiento, o sea, la eclosión de los medios de locomoción mecánicos, la nueva tesitura permite incrementar rápidamente los excedentes. En dos palabras: con la Revolución Industrial, el paradigma cambia totalmente. La energía que se utiliza no depende ya tanto del sol como de los combustibles fósiles. Esto da lugar a unas urbes progresivamente mayores y a unas oportunidades de crecimiento y de desarrollo a nivel social desconocidas hasta entonces. Esta es, sin duda, la parte positiva del nuevo paradigma. Pero hay también, indisociable, una dimensión negativa. La nueva sociedad industrial ha creído que puede independizarse de las leyes de la naturaleza. Y que, mediante la tecnología, es factible restaurar y regenerar todo aquello que se ha dañado o destruido. Ahora ya sabemos que esto no es así. Y tomar

plena conciencia de ello es, a mi modo de ver, la clave fundamental de cara al futuro.

P. En solo dos siglos hemos pasado de una sociedad orgánica a una industrial. En el contexto del “tiempo acelerado” en el que estamos instalados, ¿cómo podemos imaginar la nueva sociedad postindustrial?

R. Personalmente, pienso en una especie humana que sea capaz de controlar su devenir futuro. Que tenga conciencia de cuáles son los límites que no se tienen que sobrepasar para que todos podamos convivir. Lo que me gustaría, de hecho, es que las personas pudieran ser personas. Es decir, que todos pudiéramos vivir en unas condiciones óptimas, con una calidad urbana que nos permitiera desarrollar nuestros derechos como ciudadanos. Me imagino una ciudad que fuera prácticamente autosuficiente a nivel metabólico, con recursos próximos y renovables... Esto y otras cosas nos daría garantías para proyectarnos al futuro. Hoy no es así, es evidente que “alguien” ha esquilmo el mundo en el que vivimos. No es necesario imaginar escenarios catastróficos, ya los conocemos. En la actualidad cerca de 900 millones de personas viven en barrios marginales en la más absoluta miseria.

P. La clave sería que nuestra estrategia para competir fuera sostenible y que nos permitiera generar excedentes.

R. Exacto. Sin excedentes se vive en escenarios de supervivencia. Tenemos que entender que la cultura sólo aparece cuando hay excedentes. Nuestra capacidad para aprender y disfrutar de las artes, de las humanidades, y de la ciencia en general solo puede entenderse bajo esta premisa. La ciudad ecológica, desde esta perspectiva, será la que ofrezca la máxima diversidad de personas jurídicas en general y densas en conocimiento muy especialmente. Su existencia es la condición necesaria para la generación de excedentes.

P. De sus argumentos se desprende que la ciudad ecológica ha de ser, también, equitativa e inclusiva en el plano social.

R. ¡Es evidente! En ella ha de poder caber todo el mundo. Y cada persona debe tener un papel individual, que refuerce el colectivo. Nadie puede estar excluido. Esto implica, por ejemplo, acceder a una vivienda digna. Todo el mundo tiene que poder vivir en un mismo territorio, sin que importe la condición de la persona. Para conseguir este nivel máximo de habitabilidad hacen falta unos equipamientos y unos servicios básicos que lo permitan. Estos servicios, a la postre, son los que hacen posible tu desarrollo como persona. No puede ser que haya partes de una ciudad que sean sistemáticamente marginales y marginadas. O que llegue a ser peligroso, incluso, transitar por ellas. La ocupación del espacio público tendría que ser un placer. ¡Es la casa de todos! Es necesario, pues, poder disponer de los instrumentos que nos permitan desarrollarnos y anticiparnos a las incertidumbres que nos acechan. Sin duda, las ciudades son una herramienta muy potente de cara a intentar controlar y canalizar nuestro futuro como especie.

P. ¿Estaríamos hablando, pues, del urbanismo del bien común?

R. Es otra manera de denominarlo, pero viene a ser lo mismo. El urbanismo ecosistémico persigue un objetivo muy claro: la calidad de vida de los ciudadanos; por lo tanto, el bien común y colectivo. No hemos de perder de vista que este es, de hecho, el objetivo fundamental que inspira el urbanismo de Cerdà a mediados del siglo XIX. Él no quería que la gente enfermara y muriese. Preconizaba que la organización de la ciudad fuera lo más equitativa y eficiente posible. Estamos sin duda ante un pionero: un autor que piensa en términos similares al urbanismo ecosistémico, pero lo hace un siglo y medio atrás. El urbanismo ecosistémico, en la práctica, no es demasiado diferente a lo que en su momento propone Cerdà.

P. ¿Hasta qué punto se reconoce usted, en su manera de concebir el urbanismo, en el legado de Cerdà?

R. En una gran medida. En mi mente siempre tengo presentes a dos figuras que considero básicas y elementales para la ecología urbana: Ramon Margalef e Ildefons Cerdà.

Considero que un autor y otro están en la base de mi manera de entender la ciudad y el urbanismo. Podríamos decir que son mis autores de cabecera. Nunca he dejado de leerlos. De hecho, cuando formé la Agencia de Ecología Urbana los tuve siempre muy presentes. Personalmente he aprendido mucho de Cerdà. Mis principios son similares puestos al día. Sorprende, todavía hoy, la atención que presta a las leyes de la naturaleza, incluso en contra de las tendencias que en aquel momento se estilaban en el diseño de las ciudades. Ahora está muy de moda proponer soluciones basadas en la naturaleza. Bien. ¡Pero esto Cerdà ya lo hacía en el siglo XIX! Él quería resolver problemas de carácter higiénico, funcional, de movilidad universal, de equidad. Tira del hilo para que sus ejemplos de base estén relacionados directamente con la naturaleza. Sus soluciones para la gestión del agua, la ventilación, el verde urbano. Todo esto está ligado con la naturaleza. Sus planteamientos concretos, sus propuestas técnicas tienen como objetivo no contaminar mares, ni ríos ni acuíferos. Cerdà sería, hoy, un ecólogo de primer nivel, porque propone una lectura holística y sistémica de la ciudad y sus problemas. Incorpora instrumentos de carácter económico, legal, técnico, político y administrativo. Su aproximación es auténticamente sistémica.

P. ¿Se puede decir, por tanto, que las propuestas técnicas de Cerdà para el desarrollo del Eixample tienen una base que hoy calificaríamos de sostenible?

R. Sí. Un ejemplo: la solución que propone para evacuar las aguas negras. Creo que es una de las propuestas más clarificadoras en este sentido. Y más teniendo en cuenta que Cerdà provenía del mundo rural. En aquel momento, ciudades pioneras como Londres se basaban en la técnica aún vigente del water-closed para diluir los residuos humanos y arrastrarlos lo más lejos posible. Cerdà aborda este tema desde otra perspectiva: él cree que la materia orgánica, bajo un sistema de control y acumulación, se puede convertir en abono de primera calidad para la agricultura. Y dice, textualmente, que así podemos ahorrarnos “traer el guano desde dos mil leguas”. Con ello cerraba el ciclo de la materia orgánica, hoy tan proclamado.

P. Idea que, probablemente, tiene mucho que ver con la llamada economía circular.

R. Sin duda. Ahora está muy de moda la economía circular. Se trata de controlar los procesos y hacer un correcto reparto de los beneficios, sin perder de vista en cualquier caso las leyes de la naturaleza. Uno se da cuenta cuando lee a Cerdà de que trata siempre de encontrar, en cada momento, las soluciones tecnológicas apropiadas. En el ejemplo de las aguas negras, Cerdà busca la manera de extraer la materia orgánica evitando los malos olores y su exhalación, tóxica para los seres humanos. A Cerdà le importan las consecuencias del impacto ambiental de sus

propuestas. La propuesta de Londres prescinde del impacto ambiental que pueda generar. No importa la contaminación en otros territorios; cuanto más lejos llevemos los residuos, mejor. Se buscan soluciones teniendo en cuenta sólo el escenario local de los problemas; nadie se preocupa que estos mismos problemas puedan resurgir, agravados, a otras escalas. En cambio, Cerdà aborda holísticamente el problema y propone tratarlo con una solución local y global: lo integra todo. Esto es fantástico, y lo es porque es sistémico.

P. ¿Podríamos decir que la visión urbanística de Cerdà es ecosistémica porque, en su fundamento, es holística?

R. Es un buen modo de plantearlo. La definición de ecosistema es muy parecida a la de urbanismo en Cerdà. Llevo ya muchos años estudiando urbanismo y comparando autores y tratadistas. Y nunca he encontrado un discurso con este nivel de precisión, de sistematización y de aproximación sistémica. La visión de Cerdà es integral. Aparte del tratamiento de las aguas negras, en su obra se encuentran múltiples ejemplos de medidas plenamente ecosistémicas. Sin ir más lejos, en su Plan de Ensanche el papel que otorga el árbol es absolutamente fundamental. Cerdà sabía que los árboles son captadores y neutralizadores de materia orgánica y purificadores del aire por su función deshumidificadora. Y esto lo incorpora a su proyecto con un objetivo claro: sanear el ambiente para evitar que la gente enferme. Y quiero subrayar que no lo hace por razones románticas o estéticas, sino por un tema estrictamente técnico y funcional. No habla de especies de árbol, ni de plantas herbáceas ni arbustos. Cerdà habla, simplemente, de árbol, o de árboles, con un sentido generalista, y los coloca cada 8 metros para que la acción del sol evapore la humedad sobrante que se concentra cuando los árboles están apiñados.

P. ¿Y cómo se explica que, a mediados del siglo XIX y en el paradigma de una sociedad industrial que avanza sin cortapisas, un urbanista se atreva a proponer medidas de tanta trascendencia ecológica?

R. Básicamente porque Cerdà se apoya en el conocimiento científico de la época. Apuesta, sencillamente, por la ciencia y por la razón. Conviene subrayar que es sobre la base de la ciencia, y solo desde ella, que Cerdà entra en la determinación de los parámetros urbanísticos. Por lo tanto, estamos ante un intento explícito de incorporar el método científico al diseño urbano, a la creación de ciudades. Es el momento histórico en el que se cuecen grandes verdades y descubrimientos científicos. ¡En 1859 se publica El origen de las especies de Darwin! Existe, en esa época, un debate feroz entre ciencia y religión. A nivel catalán, por ejemplo, gana la segunda. Los obispos imponen sus tesis sobre las tesis científicas. Al no considerar la ciencia como un verdadero motor de cambio, se produce una falta de crecimiento cul-

tural muy importante. Nuestra revolución industrial es, en el fondo, muy poca cosa comparada con la de países como el Reino Unido o Francia. Con esto no quiero decir que la ciencia nunca falle o que siempre tenga la razón. La ciencia también se corrige a sí misma y avanza. Un ejemplo es la determinación de Cerdà a la hora de considerar el patrón de 40 m² de espacio urbano para cada ciudadano. Se basa en la supuesta ciencia que proviene de los higienistas para incorporar esta cifra como base de su Plan. Pero a día de hoy sabemos que un ciudadano puede desarrollar su vida con plenitud sin necesidad de disponer de 40 m². En este sentido, puede parecer una paradoja que, en Barcelona, la media se aproxime hoy a los 50 m² de espacio urbano por habitante. Pero el dato se explica hoy por otro motivo: ha disminuido a la mitad la media de miembros del hogar. En todo caso, es probable que el supuesto patrón de los 40 m² sea discutible. Pero la aproximación que realiza Cerdà, profundamente sistémica con los conocimientos de su época, no admite dudas.

P. De hecho, Cerdà propone una serie de cambios entre la primera versión de su plan, en 1859, y la de 1863 –es decir, la que se conoce como el “replanteamiento”.

R. Sí, de hecho, se produce un cambio radical. La realidad se acaba imponiendo. En la propuesta de Plan Cerdà de 1859 las densidades son las propias de un suburbio o de una urbanización tipo ciudad jardín, más que las de una ciudad. Intereses diversos le obligan a realizar una serie de modificaciones; pero incide, además, en el replanteamiento, la irrupción de un medio de locomoción como el tren. Cerdà se adapta a los cambios, y mejora el Plan. Aparte del diseño de un puerto adecuado a la ciudad, y de unas intervías adaptadas al trazado ferroviario, la principal diferencia entre la primera y la segunda versión es el aumento de las densidades. Y este aspecto puede verse, en cierto modo, como una mejora: es cierto que se “cierran” la mayoría de manzanas, pero es un paso necesario si lo que se quiere es convertir Barcelona en una ciudad mediterránea de primer nivel y que acoja todas las funciones posibles.

P. No obstante, parece que en la versión de 1863 hay una cierta pérdida de espacio verde.

R. Sí, la hay. Pero se mantiene, en cambio, la previsión de espacio urbano por habitante. El problema no es una u otra versión del Plan, sino la transformación del Plan provocado por las ordenanzas municipales que se aprueban posteriormente. No puede ser que en una “superilla” cuente, de media, en la actualidad, con un 0,6% de espacio verde, cuando Cerdà previó un 34%. Se ha roto el sistema de proporciones, hecho que ha causado, lógicamente, una serie de disfunciones que se ha ido arrastrando históricamente. En este punto quiero subrayar una cosa: es correcto hablar de “espacio verde” o de “verde” en Cerdà,

pero no podemos olvidar que él no atribuía a este término una connotación romántica o biofílica. Para ser más precisos, deberíamos hablar más bien de “espacio libre”. El “verde” en Cerdà no es un recurso urbanístico, sino que responde a una lógica pragmática. Cerdà era un ingeniero; y los ingenieros, como conocedores de las leyes de la física, tienen claro que cada solución tiene una justificación técnica. El “verde” neutraliza la materia orgánica y el agua, ¡y punto!

P. Tal y como usted afirma, en la versión del Plan de 1863 Cerdà se adapta a la irrupción del tren a través del diseño de “supermanzanas”. Un concepto que usted mismo toma como referencia para proyectos recientes de la Agencia de Ecología Urbana, como el del Born y el del Poblenou. ¿Nos puede explicar en qué consiste esta recuperación del concepto en clave actual?

R. Cerdà, con su Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona, propone un modelo y establece unas reglas de juego. Un modelo que se puede repetir hasta el infinito, siempre que se conserven los parámetros escogidos. La supermanzana es algo similar, pero no exactamente igual. La base sobre la que se sustenta es flexible, ya que quiere acomodarse a la realidad existente. Una de las máximas de Cerdà es que “cada modo de locomoción determina una forma de urbanización”. Y quien aborda la incorporación del coche en la ciudad, por una simple cuestión de cronología, es Le Corbusier. El coche como medio de locomoción, lógicamente, tiene unas velocidades muy superiores al trayecto a pie. Por este motivo, Le Corbusier plantea una intervía de 400 x 400 metros. Una fórmula muy adaptable y asumible en el caso de la ciudad de Barcelona, ya que coincide con la matriz de 3 x 3 islas; es decir, 9 manzanas del Ensanche. Estas dimensiones permiten obtener un elevado grado de flexibilidad en los desplazamientos a motor. El tiempo que tarda un ciudadano en dar una vuelta

a pie alrededor de una manzana del Ensanche es muy parecido al tiempo que tarda un coche en dar una vuelta a una supermanzana. Por lo tanto, la supermanzana permite tener una flexibilidad ligada, ante todo, al comportamiento humano y a la apreciación de los tiempos de viaje. Tiene una razón matemática. Dar una vuelta a una supermanzana –por lo tanto, 9 manzanas en 3 x 3– implica realizar, en coche, 1.6 kilómetros. Una medida asumible. En cambio, si en lugar de tomar esta medida inicial de 3 x 3, tomáramos 15 x 15 islas, estaríamos hablando de una superficie de 2000 x 2000 metros... y tendríamos que hacer 8 kilómetros para dar la vuelta a una supermanzana. Pongamos por caso que fueran 120 x 120 islas...

P. Se trataría de un recorrido de no menos de 64 kilómetros...

R. ¡Imagínense si uno se equivoca! Qué disparate, ¿verdad? Por lo tanto, la medida de 3 x 3 es la que nos permite encontrar la dimensión humana de la supermanzana. Es el ecosistema urbano mínimo que maximiza y optimiza los objetivos del urbanismo ecosistémico. Este tamaño nos permite estructurar redes de transporte e incorporar una importante red de espacio público en las zonas liberadas de tráfico. Y hacerlo con una eficiencia y una funcionalidad máximas. De hecho, una supermanzana es como una pequeña ciudad, donde viven alrededor de 6.000 personas y se registran en ella, de media, unas 480 actividades a través de personas jurídicas. Cuenta, además, con unos 9.000 m² destinados a equipamientos. Por lo tanto, una supermanzana garantiza los servicios básicos para los ciudadanos dentro de un radio asumible.

P. ¿Y esta relación de 3 x 3 manzanas es extrapolable a toda la ciudad?

R. En la trama del Eixample es fácil entenderlo. En el resto de la ciudad las intervías son distintas y se acomodan a la red de vías básicas que garantizan la funcionalidad y la or-



ganización de la ciudad. Por este motivo la idea de supermanzana es flexible. No parte en absoluto de una concepción rígida de la ciudad. Lo que consigue la supermanzana es liberar el máximo de espacio público con un número de vehículos a reducir mínimo. En Barcelona, una red de 500 supermanzanas que liberan el 70% de espacio público, hoy dedicado a la movilidad, se consigue con una reducción de un 13 % de vehículos circulando.

P. Por tanto, ¿la supermanzana perdería cierto sentido en una distribución radial de la ciudad?

R. Sí, pero básicamente por el problema mismo de la concepción radial. La ortogonalidad te permite buscar siempre alternativas en el caso de que existan, por ejemplo, puntos negros. En cambio, la idea de concepción radial es redundante. Y muy negativa para el movimiento urbano. Cerdà sabe muy bien que, a partir de la base ortogonal, se puede llegar a todo lo demás. La equidad no es posible sin la ortogonalidad. Y con esta decisión, Cerdà demuestra que tiene unos conocimientos muy claros y precisos, avant la lettre, de la teoría de redes. Pone, de hecho, un ejemplo sacado de la naturaleza para explicar el absurdo de un centro urbano radial: el de un río y sus afluentes. Los afluentes alimentan el caudal del cauce principal, que va aumentando, pues, en función del número y la suma de caudales secundarios. Cuando este río llega al mar, el espa-

cio necesario para confluir sin ninguna fricción requiere un cauce inmenso. Si en lugar de hablar de ríos y de afluentes hablamos de vías y de medios de locomoción, nos encontramos al final con un centro inconcebible: en realidad, no podría existir. Si confías en un proyecto radial sin fricciones a nivel de movilidad, necesitas un centro de una magnitud inmensa, que deja de ser centro.

P. La supermanzana puede, entonces, interpretarse como una propuesta ecosistémica que se apoya en la ortogonalidad de Cerdà, y que permitiría abordar con eficacia muchos de los retos que se plantean ahora mismo en Barcelona.

R. Es el ecosistema urbano mínimo que integra las reglas de juego para hacer frente a los retos actuales. Y, de hecho, uno de ellos es el de la contaminación atmosférica. A lo mejor ahora no tenemos las epidemias del siglo XIX. Se trata de muertes más silenciosas, que son más difíciles de ver. Pero están ahí. Si cada diez años llegaba una epidemia y mataba 6.000 personas, se trataba de un desastre visible y evidente. Pero ahora tenemos alrededor de 600 personas que mueren cada año por contaminación ambiental atmosférica en Barcelona. En diez años, la cifra es de 6.000. Es decir, un número similar al del siglo XIX. Ciertamente que el número de habitantes total no se puede comparar. A principios del siglo XIX, en Barcelona vivían alrededor de 100.000 personas, y ahora superamos el millón y medio. Pero no podemos hacer caso omiso al problema. Muchos ataques de corazón tienen una relación directa con este escenario de contaminación constante. La supermanzana, en este sentido, es una herramienta que nos permite abordar el problema con garantías. Mi impresión es que la supermanzana se acabará imponiendo; es un escenario que caerá por su propio peso. Porque se trata de un instrumento técnico que permite concebir y controlar los procesos de cambio ligados a la sostenibilidad y a la visión ecosistémica del territorio. De hecho, creo que se impondrá no solo en el caso de Barcelona, sino a un nivel general; básicamente porque se adapta a la dimensión humana. Y a nuestros condicionantes y a los de nuestro entorno: en el futuro, seguiremos teniendo dos piernas y el día continuará siendo de 24 horas.

P. ¿Cree que estamos preparados, con carácter general, para dar una respuesta holística a los retos sistémicos?

R. El reto de futuro es evidente: afrontamos la resolución de problemas complejos, y hemos de tener en cuenta todas sus variables. Pero en muchos aspectos no estamos preparados. Tenemos muchas lagunas de conocimiento. Las teníamos en la época de Cerdà, y las seguimos teniendo ahora. La dificultad de la visión sistémica siempre la relaciono con la danza clásica. ¡Qué maravilla! Parece fácil, ¿verdad? La bailarina que se mueve de forma más natural y sencilla, como si fuera lo más normal del mundo, es la





mejor. Pero pruebe ahora de hacerlo usted. Es difícilísimo. Casi imposible. Pues cuando esta fotografía mental la traduces en un problema urbano complejo, como es la gestión organizativa a nivel administrativo, es prácticamente lo mismo. El urbanismo ecosistémico no deja de ser “algo” muy nuevo, y no siempre se comprende desde el primer minuto. La música nos puede sonar, pero bailar al compás de esa música ya es otra cosa. En un sentido equivalente, aplicar los principios del urbanismo ecosistémico a la ciudad actual requiere unos “tempos” mucho más largos. De hecho, el Plan Cerdà aún se está construyendo. Por ejemplo, en la zona del Poblenou. Aun así, me parece necesario reiterar una cuestión fundamental: el objetivo del urbanismo de Cerdà, y el del urbanismo ecosistémico, son correlativos. Apuntan a la misma idea: el bien común. El bien de la propia especie. Y, en definitiva, del mundo que habitamos. No se trata de un objetivo extraño. Lo llevamos todos en nuestros genes. Los seres humanos, las hormigas, las bacterias: un afán de permanencia en el tiempo.

Sin duda, la reflexión final de nuestro interlocutor sobre “lo holístico” y “lo sistémico” deviene un modo particularmente sugerente de completar el repaso, amplio y diverso, que hemos llevado a cabo con él sobre su trayectoria. Una trayectoria en la que ideas y experiencia, pensamiento y acción, se combinan y entrecruzan hasta hacerse casi indistinguibles. Y que nos ofrece, considerada, en síntesis, el testimonio de una voluntad que no deja en ningún momento de interrogarse, de plantearse retos, de buscar la coherencia aun en los escenarios de apariencia más contrapuesta. Desde esta perspectiva, la visión de Salvador Rueda sobre la ciudad, y sobre el ecosistema, deviene en sí misma una invitación a pensar la complejidad. Algo que hoy, en un contexto dominado una vez y otra por el discurso de relumbrón pero vacío de contenido, resulta especialmente de agradecer.

Joan Tort; Albert Santasusagna. La ciudad como sistema. Entrevista de Joan Tort.

ANEXO

DERECHO A LA CIUDAD: QUÉ ES, DE DÓNDE SURGE Y A QUIÉN VA DIRIGIDO

Derecho a la ciudad

La mitad de la población mundial vive en ciudades. Por este motivo, en el año 2004 se quiso elaborar un texto por el que las ciudades debían estar preparadas para ofrecer y satisfacer necesidades a los ciudadanos con criterios de equidad. Es la llamada **Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad**. En un escenario de crisis socioeconómica como el vivido en los últimos años, este texto se ha enfrentado a un escenario que plantea muchos retos.

Derecho a la ciudad: de dónde surge

La ciudad como propiedad de las y los ciudadanos. Esta es la principal reivindicación del derecho a la ciudad, un concepto que data de 1968, cuando el francés Henri Lefebvre escribió un libro del mismo nombre para denunciar las consecuencias negativas en las urbes de los principios de la economía capitalista. Años después, en 2004, el Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Habitat) lo recuperó para redactar la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad.

Según datos de ONU Habitat, en 2050, el 65% de la población vivirá en las ciudades. Este documento se entiende como un modo de situar el derecho a la ciudad en el sistema internacional de los derechos humanos. Y es que este se define como un derecho universal de todas las personas que habitan en las urbes. Según datos de ONU Habitat, en 2050, el 65% de la población vivirá en las ciudades, por lo que uno de los principios destacados que guían este derecho es la justicia social para conseguir que todos los habitantes de las urbes accedan a unas condiciones de vida dignas.

¿Para quién está pensado?

Sobre todo, el derecho a la ciudad se piensa para las personas vulnerables. Ellas son quienes registran peores condiciones de vida. El objetivo de este instrumento es garantizar la igualdad de oportunidades y que todas las personas tengan acceso “a un patrón de vida adecuado”, tal como consta en el preámbulo de la Carta. Así se mencionó ya en el I Foro Social Mundial, celebrado en 2001 en Porto Alegre (Brasil). En este encuentro, movimientos populares, organizaciones no gubernamentales, asociaciones profesionales, foros y redes nacionales e internacionales de la sociedad civil comenzaron a dar forma a una carta mundial del derecho a la ciudad.

En qué consiste

La Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad es un articulado en el que se enumeran los derechos humanos fundamentales que las urbes deberían reconocer, proteger y realizar, junto con una serie de compromisos municipales para que sea así. En concreto, el Artículo 1 recoge cinco características necesarias para el cumplimiento del derecho a la ciudad.

* Todas las personas tienen derecho a la ciudad sin discriminaciones de género, edad, raza, etnia u orientación política y religiosa. Junto con esto, se debe preservar la memoria y la identidad cultural.

* La urbe es un espacio colectivo culturalmente rico y diversificado, puesto que pertenece a todos sus habitantes.

* Las ciudades y las autoridades nacionales adoptarán las medidas hasta el máximo de los recursos que dispongan, para lograr de manera progresiva la plena efectividad de los derechos económicos, sociales, culturales y ambientales. Incluso aunque para ello hayan de aprobarse medidas legislativas y normativas.

* Se considera urbe a “toda villa, aldea, capital, localidad, suburbio, ayuntamiento o pueblo que esté organizado institucionalmente como unidad local de gobierno de carácter Municipal o Metropolitano, tanto sea urbano, semirural o rural”.

* Se estima como ciudadanos y ciudadanas a “todas las personas que habiten en forma permanente o transitoria en las ciudades”.

A partir de estas premisas, los principios por los que se rige el derecho a la ciudad defienden una gestión democrática de las urbes, a las que se adjudica una función social de la que todos los habitantes se benefician. Todos los ciudadanos tienen “derecho a participar en la propiedad del territorio urbano”, ya que los espacios y bienes públicos y privados de la urbe deben utilizarse “priorizando el interés social, cultural y ambiental”. De igual modo, se recoge que las ciudades deben ser “un ámbito de realización de todos los derechos humanos y libertades fundamentales”, garantizados a todas las personas, si bien se reconoce una protección especial a grupos y personas en situación vulnerable. Para completar este derecho, se aboga por el compromiso social del sector privado y el impulso a la economía solidaria.

Retos del derecho a la ciudad

El principal objetivo del derecho a la ciudad es la consecución de una vida digna para todos los habitantes. De

ahí que su contenido cobre más importancia si cabe en el contexto actual de crisis. Para impulsar su implementación, en 2011, el Consejo de la Red Mundial de Ciudades y Gobiernos Locales y Regionales (CGLU) adoptó la Carta-Agenda Mundial de Derechos Humanos en la Ciudad, encargada a la Diputación de Barcelona. Este documento surgió del Foro de Autoridades Locales para la Inclusión Social (FAL) de Porto Alegre, celebrado de manera simultánea al Foro Social Mundial. Su intención fue animar a sus miembros a aplicarla, ya que la ratificación de la Carta es voluntaria y aún está lejos de ser una realidad en buena parte de las urbes.

Para su entrada en vigor, las ciudades han de poner en marcha una consulta previa en la que participen sus habitantes para adaptarla a la realidad local y al marco legal. La idea es que se apruebe en el ámbito municipal, como Carta-Agenda Local, puesto que son los ciudadanos quienes mejor conocen sus necesidades y requerimientos. En esta línea, una de las cuestiones que más preocupa es el acceso a la vivienda o al empleo.

En el primer caso, en la Carta se recoge el derecho a la vivienda y se insta a las urbes “a adoptar medidas para garantizar a todos los ciudadanos que los gastos domésticos sean soportables de acuerdo a los ingresos”. Otras condiciones que se reclaman pasan por garantizar a los grupos vulnerables planes de financiamiento y prioridad en las políticas de vivienda, que las casas reúnan condiciones de habitabilidad e inhibir la especulación inmobiliaria.

En cuanto al trabajo, se pretende que las ciudades, “en la medida de sus posibilidades”, logren la consecución del pleno empleo y promuevan condiciones para combatir el trabajo infantil, facilitar el acceso de las mujeres al mercado laboral y la integración progresiva del comercio informal que desempeñan las personas de bajos ingresos o en paro.

Fuente: www.20minutos.es

21.10.2014