



ACUPUNTURA URBANA JAIME LERNER

INTRODUCCIÓN DE ACUPUNTURA URBANA (Jaime Lerner)

Siempre tuve la ilusión y la esperanza de que con un pinchazo de aguja sería posible curar las enfermedades. El principio de recuperar la energía de un punto enfermo o cansado por medio de un simple pinchazo tiene que ver con la revitalización de ese punto y del área que hay a su alrededor.

Creo que podemos y debemos aplicar algunas “magias” de la medicina a las ciudades, pues muchas están enfermas, algunas casi en estado terminal. Del mismo modo en que la medicina necesita la interacción entre el médico y el paciente, en el urbanismo también es necesario hacer que la ciudad reaccione. Tocar un área de tal modo que pueda ayudar a curar, mejorar, crear reacciones positivas y en cadena. Es necesario intervenir para revitalizar, hacer que el organismo trabaje de otro modo. [...]

LOS COREANOS EN NUEVA YORK (Jaime Lerner)

La acupuntura urbana no siempre se traduce en obras. En algunos casos, basta con introducir una nueva costumbre, un nuevo hábito, que crea las condiciones necesarias para que se dé la transformación. Muchas veces, una intervención humana, sin que se planee o realice ninguna obra material, acaba siendo una acupuntura.

Suelo decir que Nueva York debería levantar un monumento al coreano desconocido. Los integrantes de este pueblo prestan un servicio extraordinario a la ciudad con sus “grocery stores”, sus “deli stores”, abiertos 24 horas. Estas tiendas garantizan no sólo el abastecimiento, sino también animan cualquier parte de la ciudad. Hay gente, luz, las personas se encuentran cuando van a hacer sus pequeñas compras. Todo eso genera más seguridad en la zona.

NO HACER NADA, CON URGENCIA (Jaime Lerner)

En mi primera legislatura como alcalde de Curitiba, una de las primeras decisiones que tuve que tomar fue cuando recibí una solicitud de una asociación de vecinos que pedía algo muy extraño: que el Ayuntamiento no hiciera nada en aquella vecindad. [...] El ayuntamiento estaba realizando obras en la zona y la preocupación de los vecinos era que las máquinas acabarían cubriendo un pequeño manantial. Mi despacho fue lacónico, pero decisivo: “No hacer nada, con urgencia”...

GENEROSIDAD URBANA (Jaime Lerner)

[...] la generosidad urbana es imprescindible en la vida de la ciudad...

En Maripá, una pequeña ciudad del oeste del Estado de Paraná, el Ayuntamiento plantó orquídeas en las calles. Las flores eran tan bonitas que la población devolvió el detalle del Gobierno con otro detalle urbano: nadie toca las orquídeas. En Roma, sucedió otra bella historia de generosidad urbana que me contó Domenico de Masi, un gran amigo. Todos los viernes, un grupo de vecinos de un edificio de la ciudad organiza una exposición de un cuadro en el ascensor del edificio. Subes y vas admirando la obra. Pero la generosidad no acaba aquí: bajas por las escaleras y vas tocando el timbre de los pisos. Cada

habitante y su familia hablan del cuadro, cuentan historias del artista, te ofrecen café. Cada semana el cuadro cambia, con el artista. Esta generosidad urbana es realmente hermosa. [...] Mi yerno Bas me contó la historia de los “jardines flotantes de los limpiadores de ventanas de edificios” de Nueva York. Un arquitecto tuvo la idea de poner cajas con plantas y flores en las plataformas que se usan para limpiar los cristales; de esta manera, quedarían “estacionadas” y se convertirían en jardines flotantes frente a los apartamentos. Un detalle inolvidable de generosidad.

CONTINUIDAD ES VIDA (Jaime Lerner)

Muchos de los grandes problemas urbanos se dan por falta de continuidad. El vacío de una región sin actividad o sin habitantes se puede sumar al vacío de las tierras baldías...

También es importante incluir la función que falta en determinada región. Si sólo existe la actividad económica y falta gente, es esencial incentivar a la gente para que la habite. Si lo que ocurre es que falta actividad, es importante incentivar los servicios.

Si un terreno se va quedando vacío, hay que traer alguna cosa a ese lugar. Hace algunos años, al sentir que algunos cafés, que eran verdaderos puntos de encuentro, iban desapareciendo, instalamos en el área peatonal de Curitiba un café provisional.

Cuando un lugar está vacío, tiene que llenarse inmediatamente, preferiblemente con alguna actividad de animación. E incluso instalando estructuras provisionales para consolidar algunas actividades hasta que surjan nuevos proyectos. Es la acupuntura de la creación de nuevas estructuras mediante la instalación de estructuras portátiles que se puedan colocar en un lugar para garantizar vida, para revitalizar una región, generando así la función urbana que falta.

Si falta actividad. Si faltan lugares de ocio nocturno, se monta una estructura de ocio. Si, por otro lado, faltan residencias, se traen residencias. Pero todo eso rápidamente, casi instantáneamente.

UN BUEN RECICLAJE (Jaime Lerner)

Cada ciudad tiene su historia, sus puntos de referencia [...] Me refiero, principalmente, a los lugares que pertenecen a la memoria de la ciudad y que son puntos fundamentales de su identidad, del sentimiento de pertenecer a una ciudad. Ya sea una fábrica, una parada del antiguo tranvía o una de aquellas tiendas de comestibles que lo tenían todo ingenuamente expuesto.

Pero como ya no se pueden recuperar esos espacios ni las antiguas actividades, tenemos que encontrar nuevos usos, nuevas actividades que den vida a la ciudad. No hay nada que guste más a una vecindad, incluso a una población entera, que la reutilización de uno de esos espacios.

GENTE EN LA CALLE (Jaime Lerner)

A veces, me quedo observando cómo una gota de miel va reuniendo a las hormigas a su alrededor. O cómo, en un bar o una tienda de un barrio muy pobre, la luz y la animación atraen a las personas. Pero, sobre todo, son las personas que atraen a las personas. El ser humano es actor y espectador de este espectáculo diario que es la ciudad.

Una buena acupuntura es ayudar a sacar gente a la calle, a crear puntos de encuentro y, principalmente, hacer que cada función urbana canalice el encuentro de las personas. Una terminal de transporte, por ejemplo, no hace falta que parezca una estación de autobuses. También puede ser un buen punto de encuentro...

Cuanto más se conciba una ciudad como una integración de funciones, de clases sociales, de edad, más encuentros, más vida tendrá. El diseño del espacio público es importante.

COLESTEROL URBANO (Jaime Lerner)

...El colesterol urbano es la acumulación en nuestras venas y arterias del uso excesivo del automóvil. Eso afecta al organismo y hasta a la mente de las personas. Enseguida creen que todo se resuelve con el coche. Entonces preparan la ciudad sólo para el automóvil. Viaductos, autovías... y las emisiones de gases de vehículos.

La solución: usar menos el coche, evitar su uso cuando haya una buena alternativa de transporte público en los itinerarios habituales.

[...] Pero concebir la ciudad en función del automóvil es realmente un problema. El hipermercado de las afueras favorece la falta de ejercicio e impide caminar por la ciudad.

Por otra parte, separar las funciones urbanas –es decir, vivir aquí, trabajar allí y tener actividades de ocio en otro lugar provoca un desperdicio de energía. La consecuencia es el aumento de presión por el congestionamiento, por el tiempo que se pierde, por la contaminación, por el estrés.

MERCADOS (Jaime Lerner)

¿Por qué será que los mercados atraen tanto a la gente? Hay muchas explicaciones posibles: a la gente le gusta ver más gente, el mercado es tan antiguo como la ciudad, a la gente le gusta ver a los demás haciendo lo mismo que hacen, o les gusta ver comida, o cómo la preparan, o la sirven.

Con la modernización de las ciudades, con la globalización, empezamos a recibir y comprar cosas con demasiados envoltorios, demasiado preparadas, en espacios con demasiados acabados. Ya no vemos las cosas en su estado original. Por eso la nostalgia de ver productos, frutas, verduras, carnes, pescados en estado natural nos atrae.

[...] Todos nos cansamos de ver las cosas demasiado iguales, un centro comercial normal nos excluye de la ciudad, con sus tiendas tan iguales hasta el punto de que no sabes en que ciudad estás.

UNA BARRA DE BAR (Jaime Lerner)

[...] Los españoles suelen decir que es imprescindible tener una buena barra.

Es importante en cualquier momento, en cualquier lugar del mundo. Desde el antiguo almacén, donde se compraban las cosas de casa, y se aprovechaba el mostrador para una buena conversación, o un pequeño aperitivo antes de llegar a casa, a los sofisticados bares de los happy hours de las grandes ciudades.

Pequeño, grande, redondo, lo más importante, además del producto, de la bebida y de la comida, es la tolerancia y la comprensión del barman. Tanto en las champañerías de Barcelona hasta los Irish Pubs de Nueva York, o en los baretos de Río, todos tienen que tener ese sentimiento de solidaridad. La paciencia de escuchar historias repetitivas, que ya no aguantan en casa.

ARQUITEXTOS LUIS J. GROSSMAN

BUENOS AIRES Y LA TEORÍA DEL “NO LUGAR” (Luis J. Grossman)

En un trabajo titulado “Espacio y alteridad”, el teórico francés Marc Augé plantea un concepto novedoso que puede resultar muy útil a la hora de revisar y calificar los espacios arquitectónicos urbanos.

Se trata del “no-lugar” [...]

Para aclarar muy en síntesis la idea de Augé puede decirse que son “no-lugares” aquellos sitios en los cuales el usuario no encuentra relación alguna de historia, de pertenencia o afectiva. Así, desde una cabina telefónica a una autopista, desde una estación de subterráneo a un aeropuerto, desde un shopping centre a una estación de servicio, estamos ante casos típicos de “no-lugar”.

Esta denominación no implica necesariamente un juicio negativo: es razonable que una ciudad contenga lugares y no-lugares (apropiándonos ya del rótulo de Augé), pero hay que reivindicar para la calle –esa pieza básica del diseño urbano- la categoría de auténtico lugar, porque contiene los ingredientes aludidos más arriba en diferentes niveles (historia, pertenencia y, en muchos casos, afecto), aunque desde hace tanto tiempo ha sido tan maltratado. Y al respecto viene a la memoria el caso del Pasaje Seaver y la autopista 9 de Julio.

Como el Pasaje Seaver pertenece ya al registro de los memoriosos, habrá que recordar una hermosa escalinata que bajaba desde la calle Posadas, se recorría después de una cuadra para llegar a la avenida del Libertador. Esa cuadra era el pasaje al que me refiero, con un clima

especial, casi provinciano, por la calma y las proporciones de los edificios que lo flanqueaban, donde jugaban los chicos de los alrededores a salvo de los peligros del tránsito de las arterias céntricas.

Nadie discutiría, pues, que el Pasaje Seaver era un auténtico lugar situado entre el Socorro y la Recoleta, un sitio en el que se ubicaban ateliers de pintores y fotógrafos notables junto con escritores y periodistas.

En esa ubicación hay ahora una estación de servicio (no-lugar) instalada debajo de una autopista (no-lugar). No se vea en estas líneas un tono meramente nostálgico, pero lo que la ciudad no hace (y ese es el núcleo de esta nota) es crear las condiciones de existencia y realización del hombre urbano.

Para eso deberían mejorarse las cualidades de uso y mantenimiento de los espacios, lo que comienza por las calles y plazas.

[...] ¿Qué obra hizo Buenos Aires para crear las condiciones de existencia y realización del hombre urbano?

Porque ni Florida ni Lavalle pueden entrar en lo que se da en llamar “áreas peatonales”, son simples corredores para el movimiento de peatones que carecen de lugares para sentarse, estar o encontrarse, para reposar o detenerse. En Buenos Aires nadie puede sentarse en la calle a menos que tenga dinero para pagar un café u otro berbaje.

Quizá se entienda ahora un poco mejor a qué me refiero cuando hablo de “lugarizar” la ciudad.

ACERCA DEL PROBLEMA DEL TRÁNSITO (Luis J. Grssman)

[...] Aumentar la cantidad de estacionamientos subterráneos parece ser una de las prioridades en la escala de valores de la máxima autoridad municipal, y eso motiva nuestra alarma.

[...] más que emprender líneas claras y definidas encaminadas al mejoramiento del transporte colectivo y marcar esta tendencia, se vuelve al recurrente argumento de aumentar los estacionamientos subterráneos en la zona céntrica.

Si el objetivo es mejorar las condiciones de vida de la ciudad, incentivar el acceso de automovilistas puede resultar un factor regresivo.

[Jan] Ghel relató una historia contada en los Estados Unidos que es, me parece, muy ilustrativa a propósito del asunto que intentamos exponer. Un señor, al comprobar que un zorrino se introdujo en el sótano de su casa, llama a un amigo para pedir su consejo y desembarazarse de esa pestilente presencia. El amigo le sugiere esperar a la noche y colocar una hilera de trocitos de pan en dirección al bosque vecino: de esa manera, el zorrino volvería allí de donde había venido. Así lo hizo el protagonista de la historia y, a la mañana siguiente, el intruso se había marchado. La sorpresa fue que esa noche no había un zorrino en el sótano: había dos.

VOLVER AL BARRIO (Luis J. Grssman)

Quizá sea esta ocasión propicia para discutir acerca de un asunto que merece más atención: la pérdida de identidad de los barrios y la imprescindible recuperación –por parte de sus residentes- del sentido de pertenencia sobre su terruño.

[...] El intendente de Córdoba, Rubén A. Martí, en un programa de “desconcentración-descentralización” de su ciudad, impulsó las obras para construir diez centros de participación comunal en otros tantos sectores de la capital cordobesa. Ya se inauguraron los centros Argüello y América, proyectados y dirigidos por el arquitecto Miguel Ángel Roca. Hay cuatro centros en construcción y su programa establece como propósito esencial mejorar la calidad de atención a los vecinos usuarios; fortalecer y perfeccionar la democracia a través del impulso de la participación ciudadana, fortalecer la capacidad de decisión, lograr equidad y eficacia en la gestión municipal, modernizando y desburocratizando su funcionamiento, y promover nuevos polos de desarrollo económico a la vez que se descongestiona el centro de la ciudad y se apoya su sustentabilidad ambiental. El fin último de estos enunciados de la Intendencia cordobesa es –aunque para algunos resulta obvio- mejorar la calidad de vida de los habitantes.

[...] León krier opina al respecto que “todas las cosas que uno necesita (se refiere al abastecimiento, servicios, cultura) deberían estar a 10 minutos de caminata” de nuestra casa.

Esto significa que un barrio deberá contar con estas facilidades y con las gratificaciones sensoriales que llenen de placer el trayecto de esos diez minutos...

MÁS ACERCA DEL NO-LUGAR (Luis J. Grssman)

Me parece pertinente recordar en forma acotada algunas precisiones de Augé en cuanto a este tema [no-lugar]: “Si un lugar puede definirse –afirma el pensador francés- como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad ni como relacional ni como histórico, definirá un no-lugar”.

Como hay que cuidarse de las claves estereotipadas, conviene puntualizar que la distinción de Augé sirve para que arquitectos y urbanistas verifiquen la índole de los recintos que proponen para el uso de la gente.

En tal sentido, los no-lugares son un producto de la homogenización de las necesidades y los comportamientos de consumo del mundo contemporáneo. Como tales, no pueden ser repudiados, pero cabe prevenir su avance indiscriminado en detrimento de los lugares antropológicos imprescindibles para la gratificación de los seres humanos.

Porque en el mar de incertidumbres en el que uno se mueve hay algunas pocas certezas, y una de ellas afirma que la ciudad debería posibilitar el disfrute vital de sus habitantes.

PEATONES DEL MUNDO, ¡UNÍOS! (Luis J. Grssman)

Los que lo vieron difícilmente pueden olvidarlo. Era un dibujo animado de Walt Disney, que ubico aproximadamente en la década del cincuenta, en el que su personaje Dippy (hoy Goofie) sufría una transformación a lo Jeckill y Hyde cuando subía a su automóvil y empuñaba el volante. Los ojos se le inyectaban en sangre, su ánimo se enardecía y comenzaba a arremeter contra los peatones entre gritos e insultos. Olvidaba Dippy que pocos minutos antes él mismo pertenecía al grupo de caminantes que ahora lo enfurecía.

El fenómeno tan gráficamente descrito en la caricatura sucede todos los días con un agravante: en los años transcurridos desde la fecha del filme de marras, nuestra sociedad ha subestimado progresivamente la noción de lo peatonal, al extremo de que hoy muchos no sabrían de qué lado se ubica el doctor Jeckill (el bueno), si el del viandante o el del conductor.

La condición peatonal es esencial en las definiciones genéricas de los seres humanos. Vale decir –aunque pueda parecer demasiado obvio- que somos antes que nada caminantes. Y después, mucho después, ecuestre, carreros, ciclistas, motociclistas, automovilistas, acuanautas y aeronautas. Con el tiempo, y dentro de la cultura urbana de este siglo, aquella condición esencial fue subordinada al avance de los vehículos tripulados.

CÓMO GESTIONAR LAS CIUDADES DEL SIGLO XXI GILDO SEISDEDOS

PANORAMA DE LA CIUDAD POSTMODERNA (Gildo Seisdedos)

Es difícil llegar a una conclusión respecto a la característica dominante de la ciudad postmoderna. Puestos a extraer una, quizás sea que, frente a la presión de la globalización, abandona su elemento salvador: la disciplina urbanística, la razón como bandera, el pensar antes que actuar. El fenómeno de la urbanización cambia de vector organizador y pasa a ser dirigido por el mercado.

El instinto natural de la ciudad medieval fue sustituido por la razón en la ciudad industrial. Ahora es la economía la que se pone al frente de la ciudad postmoderna.

A ello sin duda no es ajeno el fenómeno de la globalización, que da preeminencia a la economía respecto a la política.

El proceso de urbanización pasa a ser gestionado desde una perspectiva más económica (como un sector más de la economía) y menos desde su dimensión social y política.

La ciudad recibe el impacto de la globalización cediendo y deformándose, como lo hace un automóvil ante un impacto directo. Hasta ahora no ha habido airbags que salten, no ha habido reacción: simplemente se ha transformado en un amasijo de hierros en el que cuesta conocer el flamante coche primigenio.

La conversión del suelo en un puro factor de producción se ha revelado especialmente peligroso. La globalización económica sobre el espacio urbano revela en su plenitud los demonios del mercado y enmascaran la mayor parte de sus indudables virtudes. Keynes decía que las reglas de la economía de mercado no podían ser aplicadas a este sector al ser cada ubicación única, lo que dificulta la aplicación del concepto de mercado a la ciudad. Y tenía razón.

¿Cuáles son los principales rasgos que caracterizan esta ciudad? Desde una dimensión física, el principal rasgo emergente de las ciudades es la dispersión; en el océano del urban sprawl, la concentración y la mezcla de usos se disuelven y desaparecen.

En primer lugar, la ciudad se hace menos densa, ocupa más espacio: se populariza el modelo de ciudad basado en la urbanización. Es la cultura del adosado, del chalet.

Desaparece la diferencia entre campo y ciudad. El campo se llena de edificaciones: los tiempos en que las ciudades terminaban de manera abrupta con un cartel atravesado por una franja roja diagonal ha terminado. Hoy en día, lo urbano es un continuum de casas y edificaciones que no parecen terminar nunca. Paralelamente a las vías de comunicación se suceden urbanizaciones de baja densidad alternadas con centros comerciales durante kilómetros y kilómetros.

La costa y las zonas de alto valor ecológico como montañas, bosques o riberas fluviales son las ubicaciones más atractivas para las segundas residencias, que crecen siguiendo a pies juntillas este modelo urbanístico.

También las viviendas de los más desfavorecidos (villas miserias, slums, favelas, bidonvilles o guetos) adoptan formas urbanísticas de baja densidad con edificaciones de baja altura y muy intensivas en ocupación del territorio.

Curiosamente, en todos los casos, el espacio público con la única salvedad del comercial, brilla por su ausencia.

En segundo lugar, el modelo emergente reduce la interrelación entre ciudadanos y se incrementa la zonificación de la ciudad. Al perder densidad, la ciudad pierde ese contacto diario que la hacía prosperar. Olvida esa mezcla de uso que es la fuente de su prosperidad. Al incrementarse las distancias, cada grupo social vive en una parte de la ciudad. Dime donde vives y te diré quién eres.

Cada barrio lleva indisolublemente tatuados en su ADN una serie de indicadores (étnicos, de nivel de renta, de fracaso escolar, de criminalidad) que influyen de una manera angustiosamente determinista en el futuro de sus habitantes. Sólo cruzar una avenida y la realidad social no tiene nada que ver.

Little Italy o Chinatown son las primeras e inocentes manifestaciones folclóricas de este fenómeno.

“La hoguera de las vanidades” de Tom Wolfe es pionera en relatar una escena recurrente en el cine y la literatura actuales. Es la más asequible de las pesadillas urbanas. Todos la hemos experimentado alguna vez: quizás por eso es tan potente. Terminas de cenar en un restaurante sofisticado. Una confusión al volante del coche y nos perdemos. En un abrir y cerrar de ojos, un panorama de hogueras en las calles y amenazantes transeúntes nos rodea. De repente, la jungla. De repente, matar o morir. De repente, a luchar por tu vida.

La ciudad se fragmenta urbanística y socialmente.

Hay zonas de la ciudad en las que ni la policía se atreve a entrar, en las que la civilización no está presente.

También las zonas más favorecidas se aíslan. Agentes privados garantizan la seguridad privada. Incluso el viario deja de ser accesible para todos. Aparecen calles privadas...

Hasta el sistema productivo se agrupa especialmente. Vuelven los gremios. La ciudad financiera, la ciudad de la imagen, la ciudad de las telecomunicaciones, la ciudad de las artes, la ciudad de la moda, la ciudad de la ciencia...

Hay poca literatura sobre el impacto de este tipo de concentraciones sobre la industria que allí se enroca. Sin duda, es un buen negocio vender todas las sedes ubicadas en el centro y construir nuevas, modernas y equipadas instalaciones en la periferia. Pero aún está por ver el

efecto sobre la creatividad, la innovación y la atracción y retención del talento que tienen este tipo de operaciones urbanísticas.

La ciudad originaria queda rodeada, abrumada, sitiada por la nueva ciudad postmoderna, y agoniza de dos maneras.

Unas veces, degenera. Se degrada. Es el downtown norteamericano. Es la inner town asociada a la pobreza y decadencia, donde es mejor no estar cuando cae el sol y las oficinas, que son las que sostienen el distrito, cierran.

Otras veces, gracias normalmente a la inversión pública, su bello cadáver es embalsamado con técnicas de conservación del patrimonio histórico. Es el modelo europeo. Su belleza atrae al turismo y, en consecuencia, al comercio al sector turismo. No hay servicios urbanos de calidad ni espacios públicos amplios y nunca los habrá: no hay sitio. Vivir en el centro es prohibitivo: el suelo se encarece por la competencia por el uso del espacio de negocios y comercio. Sólo los más ricos, hidalgos, la “gentry” viven allí. La ciudad, por tanto, se gentrifica, se momifica. Parfraseando a Sid Vicius, la ciudad vive rápida, muere joven y deja un cadáver bonito.

Vuelven las murallas a la ciudad aunque, esta vez, las murallas están dentro de la propia ciudad.

Otra consecuencia de esta madre de todos los desastres que es el “urban sprawl” es el colapso de la conectividad, sobre todo dentro de la ciudad: crisis de la movilidad.

La ciudad medieval era móvil porque estaba diseñada a escala humana. Todavía “El ladrón de bicicletas” de Vittorio de Sica nos relata una Roma de 1948 abarcable, fácil de recorrer de un extremo a otro a toda velocidad.

La ciudad industrial, en tanto que densa y planificada, tenía el aparato cardiovascular de un corredor de maratón. Tenía el cuerpo fibroso y musculado y, como sabemos, el músculo consume más energía que la grasa y ocupa menos espacio.

Pero, la ciudad postindustrial engorda a un ritmo alarmante por dieta hipercalórica en la que la proteína del desarrollo económico ocupa la mayoría de su pirámide nutricional. Le crecen gigantescos michelines en forma de interminables urbanizaciones periféricas de baja densidad. La ciudad es presa de la obesidad, de una obesidad mórbida.

La ciudad compacta podía esperar que el transporte público solucionase sus problemas de movilidad en un porcentaje elevado.

Pero la ciudad difusa, no. Es imposible diseñar un sistema de transporte público eficiente con densidades como las de Los Angeles. O como las de los desarrollos difusos que rodean nuestras ciudades. Tan imposible que, de hecho, carecen de transporte público. La ciudad postmoderna necesita transporte privado: no puede vivir sin él. Es adicta al automóvil, que es el que disfruta del mayor porcentaje del espacio público. El automóvil ha conquistado la ciudad.

En aras de mejorar la movilidad las plazas se transforman en glorietas y en aparcamientos; los bulevares, en avenidas.

Las cosas no parecen mejorar. Pero nos da igual: seguimos tratando de abordar el problema desde las infraestructuras, dando más espacio al vehículo privado. A una ronda de circunvalación sigue otra más exterior, y a esta, otra. Las operaciones de bypass fracasan una tras otra. El paciente no mejora. La arterioesclerosis progresa. La ciudad entera está, metafóricamente y literalmente, al borde del infarto mientras, cada mañana, trata de acceder a su lugar de trabajo en una hilera interminable y angustiada.

Lo que hemos visto hasta ahora son consecuencias molestas para los ciudadanos que surgen de una ciudad que crece sin planificación acertada, que crece desde un modelo en el que el vector preponderante es la rentabilidad económica.

La cultura de la urbanización difusa, la idea de vivir en el campo a un paso de la ciudad, es una buena idea para convertir terrenos próximos a las ciudades, con un suelo más barato, en zonas residenciales.

Sobre todo cuando estos nuevos desarrollos juegan con el concepto de externalidad negativa con el que iniciábamos el capítulo. La vivienda es, aparentemente, más barata en la periferia. Eso sí, el coste del transporte va a ser mucho más elevado al tener que ser necesariamente privado y no colectivo, particular y no público. Todo ello sin contar con el tiempo perdido en los atascos. O con su impacto sobre la calidad del aire y su traducción en morbilidad y mortalidad.

Estos costes se generan para que los agentes urbanizadores obtengan algún beneficio del que los habitantes sólo sufren las secuelas. Pero éste no es el único campo en que esto ocurre. Ni siquiera el más crítico.

Todo esto nos lleva al último de los rasgos de la ciudad postmoderna: su radical insostenibilidad medioambiental.

No es un tema solamente de un modelo de transporte que hace crecer exponencialmente el número de trayectos, que satura inevitablemente las infraestructuras. No es sólo una inversión pública que se dedica a tratar da abordar un problema sin solución. No es únicamente un esfuerzo inútil, que detrae recursos públicos de otras utilizaciones menos inútiles.

Es un modelo que supone también un mayor consumo de agua y de energía. Los consumos de agua y de energía derivados de las urbanizaciones en manzana cerrada son infinitamente inferiores a los necesarios para abastecer de agua, calentar o enfriar la ciudad postmoderna.

La presión de la globalización económica a jugado a transferir las externalidades negativas hacia los consumidores, hacia los habitantes de esta nueva ciudad en todos los campos.

Otro buen ejemplo es la calidad de la construcción. Sometidos predominantemente a las fuerzas del mercado, el problema es claro: maximizar el número de metros útiles (que es lo que vendo) para un número dado de metros cuadrados (que es lo que produzco).

La solución ha sido también obvia. Si quiero generar confort térmico bajo estas premisas, será mejor que me olvide del viejo entrañable modelo constructivo que jugaba con la masa e inercia, empleando muros anchos que conservan el calor y el frío.

La nueva lógica lleva a emplear la química (nuevos materiales como espumas o aislantes que reducen el espesor hasta hacer paredes de papel) y el recurso a la energía en forma de calefacción o aire acondicionado.

Mejorar la calidad edificativa reduce el coste de mantenimiento pero incrementa el de construcción. Y, al fin y al cabo, quien va a pagar más en energía y agua va a ser el morador. De nuevo, the tragedy of the commons.

Se transfieren externalidades hacia los habitantes del a nueva ciudad que deben pagar en términos de fractura social, movilidad saturada y mayores costes de agua y energía de esta nuevo estilo de vida aparentemente más barato.

Pero la gran externalidad no tiene que ver con la calidad de la vida. La gran externalidad negativa, que no podemos pagar colectivamente –aunque sí lo estemos haciendo a título individual-, es el impacto desastroso sobre el planeta, sobre el medio ambiente, de la adopción a nivel global de este estilo de vida, más moderno, más aspiracional.

Quizás el modelo postindustrial haya sido el más eficiente en la medida en que ha maximizado la contribución al PIB del proceso de urbanización.

No obstante, la calidad de vida ha sufrido en el camino, lo que hace necesario establecer un trade off cuidadoso entre lo ganado (un sector ultradinámico, el motor de las economías desarrolladas) y lo perdido (zonificación urbana, colapso de la movilidad, etcétera).

Sin embargo, ahora el desafío es mucho mayor: hacer compatible el carácter urbano de la humanidad con unas ciudades capaces de ser competitivas económicamente, socialmente solidarias y medioambientalmente sostenibles.

LA TERCERA REVOLUCIÓN URBANA: DECÁLOGO DE TENDENCIAS INEVITABLES (Gildo Seisdedos)

La historia de las ciudades se nos muestra que la ciudad ha sido capaz de no sólo de sobrevivir sino de imponerse. Es más, parece que las crisis de las ciudades son crisis que llegan fruto del éxito, consecuencia de su extraordinario dinamismo.

Se habla, en palabras del sociólogo urbano Françoise Ascher, de una tercera revolución urbana para dar respuesta a los cambios en las costumbres de los ciudadanos, en las formas de las ciudades, en los patrones de transporte, en los equipamientos y servicios públicos demandados que acabamos de referir.

Las ciudades tienen que dar respuestas adecuadas a los grandes desafíos a que se enfrentan y hacerlo de manera rápida en un contexto que evoluciona a gran velocidad.

Una serie de tendencias emergen a la hora de analizar hacia dónde va a ir al cosas en el futuro.

01. Hay una clara convergencia sobre cuáles han de ser los objetivos de la ciudad: generar riqueza y repartirla de modo que haya cierto equilibrio social entre sus habitantes. Es lo que hoy denominaríamos incrementar su competitividad (o atractividad) económica y generar cohesión social.

02. Las colosales dimensiones del proceso de urbanización van a situar en cabeza al último elemento de la trilogía urbana en llegar: la sostenibilidad. El evidente y acelerado impacto de las ciudades sobre el planeta va a poner este tercer eje en la primera línea de las agendas.

03. La mezcla de usos del espacio y la diversidad se configuran como uno de los elementos claves para la lucha fundamental de próximo milenio, que se centra en las tres T de Richard Florida: talento, tecnología y tolerancia. Proyectos como el de “One World” en Singapur van en línea de que los espacios para la economía creativa son espacios donde los usos del espacio están entrelazados, donde viviendas, empresas y centros tecnológicos se mezclan, donde técnicos, científicos, artistas, diseñadores y marketers comparten un espacio común.

04. La ciudad compacta está de vuelta: es la solución que maximiza la trilogía urbana. La ciudad de baja densidad es una auténtica calamidad desde todos los puntos de vista y es, además, insostenible.

Generar una ciudad compacta implica recuperar la disciplina urbanística, implica una más efectiva regulación de la forma en que se construye la ciudad. El objetivo de esta regulación será hacer aflorar las externalidades negativas: que pague quien se beneficia y se compense a quien pierde. Ah, y que se tenga en cuenta el balance global a la hora de tomar decisiones tanto en el modelo de ciudad (compacta) como en el tipo de edificación (sostenible y de calidad).

05. Para tener legitimidad, este nuevo proceso de desarrollo de las ciudades deberá ir acompañado de procesos de participación en los que la sociedad de la información está llamada a desempeñar un papel clave, así como articular servicios sociales que eviten la exclusión.

06. El metabolismo urbano en general, y el agua y la energía en particular, van a experimentar cambios radicales en los próximos años bajo la presión inexorable de abordar la respuesta al cambio climático. La iniciativa y la imaginación de las ciudades será el principal motor de la innovación en este campo.

07. La movilidad es otro de los campos en que las ciudades deberían llevar a cabo una revolución (dada la insostenibilidad del modelo actual) tanto dentro de las ciudades como a nivel global. Los cambios no se limitarán a mejoras técnicas en los medios de transporte existentes, sino que supondrán una transformación del sistema productivo. El encarecimiento de la energía y las tecnologías de la información reforzarán el papel de las ciudades. La globalización económica tenderá a retroceder ligeramente en un entorno más intervencionista: la demanda endógena recuperará parte de su importancia perdida.

08. En la nueva ciudad, el espacio público recuperará su papel central y democrático al ser reconocida su importancia para generar innovación y creatividad. El principio de especialización de los espacios es una rigidez intolerable, un lujo que el nuevo escenario no permite. No es necesario recorrer largas distancias para transformarnos de trabajador a amigo, o de consumidor en deportista. Ni siquiera es necesario desplazarse físicamente para conocer gentes y culturas del mundo. El nuevo espacio público es un punto de encuentro y una ventana al mundo. Para ello precisa de un nuevo diseño en el que las tecnologías de la información están llamadas a desempeñar un papel fundamental. Vuelve el barrio pero, ahora, abierto al mundo.

09. El desarrollo de esta nueva ciudad ha de ser el fruto del esfuerzo común de gestores urbanos y sociedad civil. Dentro de ésta última, las empresas poseen el “know how”, la tecnología y los recursos humanos y financieros de los que muchas veces el sector público carece. Las ciudades han de emplear el nuevo músculo, el de las empresas, poniéndolo al servicio de la sostenibilidad y la cohesión social mediante nuevas fórmulas de colaboración público-privada que es necesario desarrollar. La transformación de la ciudad sólo será posible y rápida si es, además, negocio para el sector privado.

10. Los cambios rápidos hacen que los gestores municipales deban disponer de herramientas que les den la información necesaria para tomar decisiones adecuadas y diseñar estrategias eficaces. La innovación en la gobernabilidad y gestión de las ciudades se vuelve crítica para ser capaces de convertir nuestras ciudades en nodos de la economía global. Es necesaria una nueva forma de gestionar las ciudades, una nueva gestión urbana.

CONTRA LA INCONTINENCIA URBANA. RECONSIDERACIÓN MORAL DE LA ARQUITECTUARA Y LA CIUDAD

ORIOLO BOHIGAS

LA CIUDAD, UN LUGAR (Oriol Bohigas)

No empezaré con la pedantería de definir qué es la ciudad, entre otras razones porque no soy partidario de esa clase de definiciones y porque es imposible resumir en pocos rasgos todas las ciudades y todas las épocas en las cuales la misma ciudad se ha expresado y configurado. Se me ocurre solamente una característica que parece evidente en todas las circunstancias territoriales y temporales: la ciudad suele ser el lugar físico y social en el que se producen las máximas -o quizá mejores- posibilidades de información., de comunicación y de alcanzar inmediatamente los resultados de esa información. Es decir, además de otras condiciones esenciales para la vida colectiva, la ciudad es el lugar donde coinciden físicamente más cosas, donde las cosas se encuentran más a mano y donde la proximidad organizada estructura el programa de una vida política. No me costaría mucho añadir que esas son precisamente algunas de las condiciones indispensables para vivir democráticamente, siempre que entendamos por democracia un sistema político de libertad y, sobre todo, de igualdad de derechos, las obligaciones y las oportunidades, algo todavía muy distante de lo que hoy se llama “democracia”.

Las últimas conquistas tecnológicas han permitido a algunos geógrafos urbanos, sociólogos y urbanistas presumir que, para alcanzar esas condiciones, no era necesario que la ciudad fuera un lugar y que, por tanto, en la civilización actual, la ciudad, tal y como ha estado configurada a través de la historia, ya no era un escenario indispensable. Las distintas vertientes telemáticas permitirían unos niveles de comunicación que la podrían sustituir sobradamente, y la forma de vida más adecuada sería la de la ciudad “sin lugar”, la ciudad difusa, la ciudad informal, la ciudad establecida solamente por la conjunción virtual de individualidades dispersas. No creo que esa idea venga solo de las nuevas ofertas tecnológicas: las ideas antiurbanas vienen de muy lejos y se mantienen en distintas culturas. A finales del siglo XIX y a lo largo del la primera mitad del XX, hay una larga muestra de propuestas de suburbanización o de antiurbanidad que casi siempre arrancan de un ideología social progresista pero acaban en el establecimiento de fórmulas conservadoras que intentan desintegrar la esencia colectiva de la ciudad. Es un itinerario que viene marcado desde las buenas intenciones del garden cities inglesas hasta el desquiciamiento de las periferias urbanas, los polígonos y las urbanizaciones cerradas, ofrecidas a la promoción de las clases medias e incluso de las más adineradas. Hoy, los defensores de la ciudad difusa lo son por un clara ideología conservadora o porque disfrutan de los beneficios privados en los procesos especulativos de nuevos terrenos edificables.

Creer que las redes telemáticas pueden sustituir la ciudad es olvidar un aspecto importante. En la ciudad no solo existen facilidades para encontrar, sino también la de encontrar sin buscar, utilizando la casualidad, con todos sus entramados e interacciones. La ciudad es a la vez provocadora y seleccionadora de las casualidades de información y de accesibilidad, y ello resulta posible porque se trata de una acumulación productiva, de una confluencia incluso conflictiva; si se quiere, de un auténtico sistema ecológico el cual se incluye la artificialidad de la cultura y la civilización. Por otra parte, en ese sistema ecológico - utilizando el adjetivo de manera un poco heterodoxa-, debe haber muchos factores que provienen de una realidad natural, ciertamente incontrovertible. Nos lo han de decir los antropólogos y los sociólogos, pero, en principio ¿no creemos que los hombres y las mujeres poseen por naturaleza una condición que los hace tender al agrupamiento, a las estructuras tribales? Estas estructuras, por razones culturales -y por los cambios que ha conquistado para ellas la civilización- ya no tienen lugar en sistemas ecológicos absolutamente naturales y espontáneos, sino que reclaman un entorno especial que las cohesione y las haga interactuar. La ciudad, quizá más que la nación, es la culminación de unas nuevas identidades de grupo indispensables para pasar de la vida “bárbara” a la vida “civilizada”.

Por eso cuando me preguntan cómo será la ciudad del futuro -una pregunta inútil y, sobretodo, demasiado frívola cuando se incluye en las entrevistas periodísticas-, casi siempre contesto que será más o menos como la de ahora pero con mejoras y reformas concretas, porque

no puede ser muy diferente. Ser ciudad implica unas condiciones que permanecen y permanecerán a través de la historia. Lo que puede pasar -y seguramente pasará- es que haya otras clases de asentamientos humanos y que incluso las ciudades desaparezcan en un cataclismo de desorden social. Sin embargo, esos nuevos asentamientos, si no son muy parecidos a los tradicionales, no serán ciudad, y los problemas, los conceptos y los imaginarios serán muy distintos. (El arquitecto Ricardo Aroca ha dicho que no es necesario que nos preocupemos de la ciudad del futuro, sino del futuro de nuestras ciudades.)...

LA SUPERPOSICIÓN DE FUNCIONES (Oriol Bohigas)

...Si una ciudad ha de ser [...]un sistema de vida colectiva y un instrumento de información y comunicación que utilice incluso las ventajas del azar, es necesario que el ciudadano tropiece constantemente con acontecimientos diversos, y sobre todo, es preciso que ningún ciudadano viva en un gueto, aunque sea un gueto funcional. Da angustia ver esos planes que van marcando manchas arbitrarias generadoras de antiurbanidad: centro direccional, sector industrial, área terciaria, núcleo universitario, implantación de viviendas económicas, etc. Y aún causa más angustia ver ya realizados algunos de esos barrios que solo tienen vida durante las horas limitadas de la jornada laboral o que se convierten en dormitorios suburbanos. Es entonces cuando se comprende y justifica el exilio de algunos ciudadanos en busca de una vida no urbana, porque, en su caso, la urbanidad está en proceso de degradación. Las ciudades no mueren por exceso de conflictos: mueren o se debilitan por falta de conflictos productivos; porque, evidentemente, la superposición de funciones crea conflictos: el tráfico, el ruido, la acumulación de residuos materiales y humanos, un grado de contaminación incontrolado, etc. Sin embargo, el urbanismo no tiene como objetivo anular esos conflictos, que son inherentes a la vida urbana, sino encontrar la manera de suavizarlos -de hacerlos más soportables en lo concreto- sin que pierda su eficacia social.

Los planes generales, tal como se siguen confeccionando, son los principales culpables de ese proceso antiurbano, pero también contribuyen a él la legislación sectorial, los intereses de los promotores e incluso la tendencia de los proyectos de los arquitectos, sobre todo de los que consideramos buenos arquitectos. Por ejemplo, son poquísimos los que reclaman que, para una buena salud social, se mezclen los distintos tipos de viviendas, no solo en un mismo barrio, sino en un mismo edificio. Es una barbaridad construir barrios de casas económicas, y también lo es construir edificios especializados. ¿Tan difícil sería mezclar en un solo bloque de viviendas económicas y viviendas de precio libre?...

No se trata solamente de mezclar tipos de viviendas, sino también de funciones diversas como pueden ser las oficinas y el comercio. Hoy en día todo el mundo piensa en bloques exclusivos de oficinas, ya que presentan cierta facilidad de producción y de gestión, y cada día proliferan los grandes centros comerciales desligados a la red urbana. Con esa subdivisión, con esa falta de flexibilidad de usos, se crean no solo conflictos sociales sino también sacudidas económicas: actualmente, en Barcelona sobran locales de oficinas y faltan viviendas, sin que sea posible realizar transferencias inmediatas...

[...] El tema de los centros comerciales -las "grandes superficies"- ha llegado a ser muy grave, y lo es tanto desde el punto de vista de la segregación funcional como desde el de la necesaria compacidad urbana. La vida colectiva se expresa en la fluencia de los espacios públicos, y por eso es tan importante el diseño de esos espacios, teniendo en cuenta el grado de vitalidad propia que han de generar. Ese grado de vitalidad depende de muchos factores relacionados con las distintas maneras de organizar la vida colectiva, y una de esas maneras es la continuidad del comercio -y de otras actividades productivas- a lo largo de las calles y plazas. Tradicionalmente, la calle y la plaza no solo han servido para ofrecer fachadas a la residencia, sino para organizar la vida comercial de las plantas bajas en unos itinerarios plurifuncionales...

[...] Ni los almacenes, ni las galerías, ni los mercados estables afectaron la continuidad comercial de la ciudad ni la capacidad de uso colectivo, porque se trataba de escenarios que no inventaban una nueva geografía comercial, sino que reforzaban la existente, apoyados en los mismos accesos de peatones con las mismas redes de transporte, no reducían la fuerza aglutinante del comercio del entorno y se interpretaban como otro tipo de espacio colectivo, relacionado con el espacio público.

Sin embargo [...] los centros comerciales periurbanos con servicios complementarios de restauración y ocio y, finalmente, las grandes superficies comerciales que se proponen sustituir

con su autonomía un porción de la ciudad real y anular la competencia que se podía desarrollar en los barrios del entorno. Ese modelo proviene del primer “mall” construido en 1956 en Ediba, Minneapolis, cerrado a los flujos urbanos y causante de la devastación comercial del entorno. Esa desertización comercial puede no ser muy importante en una ciudad norteamericana con escasa estructura urbana, pero en las ciudades europeas es un cáncer que puede acabar estableciendo una radical zonificación de funciones cuando las grandes superficies comerciales se ubican en el interior de los límites de la estructura urbana, en un barrio que pierde de ese modo buena parte de su capacidad aglutinante y de su identidad. Sin embargo, todavía es peor cuando se ubican en las periferias, ya que, para sobrevivir, han de crear toda clase de imitaciones de la vida urbana, no solo de la restauración y el ocio, sino de todo lo que provoca acumulación, con lo cual se consigue imitar cierta centralidad; en ese caso, además de provocar una absurda zonificación funcional, participan en la diseminación de la ciudad, es decir, en la suburbanización como forma de expansión desorganizada, con sucesiva esclerosis de los barrios centrales, mantenedores hasta entonces de las identidades colectivas.

CIUDADES PARA UN PEQUEÑO PLANETA
RICHARD ROGERS + PHILIP GUMUCHDJIAN

CAPÍTULO 1: LA CULTURA DE LAS CIUDADES [FRAGMENTO 01]

Además de procurar oportunidades de empleo y enriquecimiento, las ciudades construyen el marco físico de las distintas comunidades urbanas. En las últimas décadas, en todo el mundo, este marco público de las ciudades, el espacio entre edificio y edificio, se ha visto seriamente dañado y erosionado. Este proceso ha acentuado la polarización de la sociedad y aumentado la pobreza y la alienación, haciendo necesarios nuevos conceptos de planificación urbana que integren las responsabilidades sociales. Las ciudades han crecido y han cambiado hasta convertirse en estructuras tan complejas y tan poco manejables que se hace difícil recordar que su existencia se justifica para satisfacer, ante todo, las necesidades humanas y sociales de las comunidades; de hecho, suelen fallar en este punto. Si preguntamos a la gente qué son las ciudades, es probable que nos hablan más de coches y edificios que de calles y plazas. Y si les preguntáramos acerca de la vida en la ciudad, nos hablarían probablemente de alienación, aislamiento, delincuencia, atascos y contaminación, más que de sentido comunitario, participación, animación, belleza o placer....

[...] La ciudad ha acabado por ser entendida como un templo para el consumismo. La conveniencia política y comercial ha invertido el énfasis del desarrollo urbano para, en lugar de encauzarlo hacia las necesidades sociales, asimilarlo a determinadas necesidades de individuos o grupos concretos. La consecución de este restringido objetivo ha privado a la ciudad de su vitalidad. La complejidad de la “comunidad” ha sido desmantelada y la vida pública se ha diseccionado en componentes individuales. Paradójicamente, en esta era de la globalización democrática, las ciudades están incrementando la polarización de la sociedad en colectivos segregados.

El resultado de esta corriente es el declive en la vitalidad de los espacios urbanos. El politólogo Michael Waltzer ha clasificado el espacio urbano en dos grupos diferenciados. “cerrado” y “abierto”. En el primer caso, se trata de un espacio urbano que desarrolla una única función de acuerdo con la voluntad de urbanistas promotores de la vieja escuela. El espacio abierto se concibe como multifuncional, destinado a una variedad de usos de los que todos pueden participar. El barrio residencial, la urbanización de viviendas, el distrito financiero, la zona industrial, los aparcamientos, los túneles, las circunvalaciones, los centros comerciales y el propio coche son exponentes de espacios cerrados. En tanto que la plaza, la calle concurrida, el mercado, los parques y las terrazas suelen ser abiertos. Cuando nos hallamos en los primeros, solemos ir con prisa, en tanto que en los segundos somos más proclives a encontrar la mirada del otro y a participar de la vida comunitaria.

Ambas categorías tienen un papel que desempeñar en la ciudad. Los espacios cerrados satisfacen nuestros caprichos de consumo privado y autonomía y son, en ese sentido, muy eficaces. Por el contrario, los espacios abiertos aportan algo común: agrupan distintas partes de la sociedad y alimentan un sentido de tolerancia, conciencia, identidad y respeto mutuo.

En cualquier caso, en el proceso de planificación de las ciudades según los requisitos de la iniciativa privada, hemos visto eclipsarse la segunda dimensión. El aperturismo en el espacio urbano ha cedido inexorablemente ante los intereses corporativos y, paralelamente a ese proceso, vemos desaparecer la propia idea de ciudad integradora.

El egoísmo y la segregación están ganándole la partida al contacto y la comunidad. En las nuevas modalidades de desarrollo urbano, las actividades que solían solaparse ahora se diferencian con la idea de rentabilizar al máximo los intereses de promotores y comerciantes.

Los negocios se agrupan y se aíslan en parques de negocios, las tiendas en centros comerciales atravesados por calles artificiales, las casas se disponen en suburbios residenciales o urbanizaciones privadas. Inevitablemente, las calles y plazas de estos falsos espacios públicos están faltas de la diversidad, vitalidad y humanidad de la vida cotidiana de la ciudad. Y, todavía peor, las calles tradicionales están vaciándose de contenido social y comercial, convirtiéndose en tierra de nadie recorrida por ocasionales peatones y muchos coches. Aunque la gente aprecie las comodidades, sigue también valorando la verdadera vida ciudadana, tal como demuestran las multitudes que atestan los centros urbanos durante los fines de semana.

La desaparición del espacio público abierto no supone una mera causa de queja, sino que puede ocasionar una degradación social extrema. A medida que se extingue el vital ajetreo de los espacios públicos, perdemos el hábito de participar en la vida de la calle. La natural vigilancia de las calles debida a la asidua presencia de personas acaba siendo sustituida por una necesidad de seguridad privada que convierte a la ciudad en menos hospitalaria y más alienante, al tiempo que empieza a verse como un espacio claramente peligroso, presidido por el miedo.

En respuesta a esta situación, las actividades pasan a estar cada vez más sectorizadas. El mercado callejero se hace menos atractivo que el seguro centro comercial, la zona universitaria se convierte en un campus cerrado y, progresivamente, en toda la ciudad, el espacio público abierto está en regresión. La gente acomodada se recluye o se traslada a vivir fuera de la ciudad, en recintos privados cerrados donde los más desfavorecidos no se les permite la entrada, ahuyentados por servicios de seguridad privados. Aquellos que no disponen de dinero son como los que están sin papeles, una clase relegada. El concepto de ciudadanía como corresponsable del entorno propio desaparece, y la vida en la ciudad acaban siendo una estructura limitada por los enclaves suburbanos protegidos de los ricos y guetos internos o, como en el mundo en vías de desarrollo, tristes poblados barraquistas. Creamos las ciudades para gozar de los espacios comunes y éstos, paulatinamente, van configurándose para mantenernos apartados los unos de los otros.

CAPÍTULO 1: LA CULTURA DE LAS CIUDADES [FRAGMENTO 02]

[...] También aquí [Europa], hemos podido observar la retirada hacia los barrios periféricos y la pobreza creciente en los centros urbanos, una mayor presencia de seguridad y transporte privado y la proliferación de espacios “cerrados”. Cualquier intento para corregir la situación debe pasar por la movilización de la participación de los ciudadanos en el sentido de pertenecer a la ciudad. El compromiso individual para con la ciudad resulta capital de cara a garantizar un crecimiento sostenible, pues sólo un cierto empeño social y cultural de la comunidad urbana puede redundar en armonía cívica. Es la fuerza motriz que da color a todos los aspectos de la vida ciudadana, incluso el diseño de sus edificios.

Creo apasionadamente en la importancia del sentimiento de ciudadanía como estímulo de vivacidad y humanidad[...].

[...] Me encanta [de las ciudades] su combinación de edades, razas, culturas, actividades, la mezcla de comunidad y anonimato, familiaridad y sorpresa, e incluso el sentido de peligrosa excitación que suscitan. Disfruto con los grandes espacios tanto como de la animación que aportan las terrazas y los cafés, la vivacidad de las plazas públicas, la variada mezcla de ámbitos laborales, tiendas y viviendas que componen barrios vivos.

[...] Una ciudadanía activa y una vida urbana vibrante son componentes esenciales de una buena ciudad y de su identidad cívica. Para recuperarlos allí donde se han perdido, cabe involucrar a los ciudadanos en el desarrollo de su propio medio: deben sentir que el espacio público les pertenece y es responsabilidad suya. Desde el callejón a la gran plaza, todos los espacios urbanos pertenecen al ciudadano y son de dominio público, una institución pública que, como tantas otras, puede promover o frustrar nuestra existencia urbana. El espacio público es el

escenario de la cultura urbana, donde la ciudadanía se ejerce y donde se pueda cohesionar una sociedad urbana.

CAPÍTULO 2: CIUDADES SOSTENIBLES [FRAGMENTO 01]

Mi propio enfoque de la sostenibilidad urbana reinterpreta y reinventa el modelo de “ciudad densa”. Cabe recordar por qué, en este siglo, dicho modelo fue rechazado de manera tan tajante. Las ciudades industriales del siglo XIX eran un auténtico infierno, debido a acuciantes problemas de masificación, pobreza y salubridad. El alcantarillado inadecuado y pestilente propagó el cólera y el tifus, mientras que las industrias tóxicas crecían junto a las viviendas en los barrios obreros. Como resultado, la esperanza de vida en muchas ciudades de la Inglaterra victoriana estaba por debajo de 25 años. Fueron precisamente estos riesgos e injusticias los que llevaron a urbanistas como Ebdener Howard en 1898 y Patrick Abercrombie en 1944 a desplazar población hacia entornos menos densos y más ajardinados: las ciudades jardín y las new towns.

Hoy día, por el contrario, las industrias contaminantes tienden a desaparecer de las ciudades del primer mundo. En teoría, con la disponibilidad de fabricación ecológica, fuentes de energía más limpias, sistemas de transporte público y avanzados sistemas de alcantarillado y descomposición de residuos, el modelo de ciudad densa no parece tener un riesgo sanitario. Ello significa que podemos reconsiderar las ventajas sociales de la proximidad y redescubrir las ventajas de vivir en compañía.

Más allá de las oportunidades sociales del modelo de ciudad densa, ésta puede aportar mayores ventajas ecológicas. Las ciudades densas pueden diseñarse mediante una planificación integradora con el fin de aumentar el rendimiento energético, consumir menos recursos, producir menos polución y evitar expandirse sobre el paisaje rural. Por esas razones, creo que deberíamos profundizar en la idea de “ciudad compacta” -una ciudad densa y socialmente diversa donde las actividades sociales y económicas se solapen y donde las comunidades puedan integrarse en su vecindario-.

Este concepto difiere radicalmente del que es hoy en día el modelo dominante, el de Estados Unidos: una ciudad zonificada por sus funciones con áreas de oficinas en el centro, centros comerciales y de ocio en las afueras y barrios residenciales conectados por autopistas. La imagen de poder que emana de este modelo, así como la determinación de las fuerzas que lo promueven -criterios de mercado de los promotores comerciales- provocan que los países menos avanzados adopten un camino caduco ya en los países desarrollados.

La aplicación de este enfoque está teniendo unos resultados desastrosos y su adopción viene justificada por meras razones económicas. Así como el urbanismo compacto y entretrejado tiende a la complejidad, la zonificación tiende a evitarla, reduciendo la ciudad a divisiones simples, fáciles de administrar desde el punto de vista legal y económico. Incluso a la escala de de los edificios individuales, los promotores, tanto públicos como privados, están volviendo la espalda al concepto de usos mixtos. Los edificios urbanos tradicionales, donde los estudios estaban sobre las viviendas y éstas sobre las oficinas que, a su vez, lo hacían sobre tiendas o negocios, daban vida a la calle y reducían la necesidad de utilizar vehículos privados para satisfacer las necesidades diarias de los ciudadanos. Pero los edificios de usos mixtos generan complejos contratos de arrendamiento que la administración local maneja dificultosamente y que los promotores encuentran también difícil de financiar y vender. En su lugar, los promotores prefieren edificios de una sola función, y cuando se embarcan en proyectos de gran envergadura prefieren amplios espacios o espacios verdes baratos que ofrezcan la posibilidad de construir urbanizaciones enteras o parques de negocios con mínimas complicaciones de arrendamiento. Además, estos solares facilitan una normalización máxima del proyecto y la construcción y una más pronta rentabilización, lo que redundará en contra de la explotación mixta. La búsqueda de beneficios a corto plazo y resultados rápidos sigue apartando a la inversión de complejos usos mixtos, coartando así sus inherentes beneficios sociales y medioambientales.

En cualquier caso, el factor que ha minado más que ningún otro la cohesión social de las ciudades han sido los vehículos privados. Se estima que en el mundo existen cerca de 500 millones de vehículos. Éstos han erosionado la calidad de los espacios públicos y han fomentado la expansión metropolitana. Del mismo modo que el ascensor hizo posible el rascacielos, el coche ha permitido que los ciudadanos vivan alejados del centro de las ciudades y ha facilitado la división de las actividades cotidianas por compartimentos, separando las oficinas de las tiendas y

éstas de las viviendas. Cuanto más se expanden las ciudades, menos rentable resulta la expansión de sus sistemas de transporte público y, por tanto, más dependientes son los ciudadanos del vehículo privado. Las urbes de todo el mundo se están transformando para adaptarse a las necesidades del automóvil, a pesar de que es éste, más que la industria, el factor capital de la contaminación del planeta; la misma contaminación de la que huyen los residentes en los barrios periféricos.



**Arquitectos
Sen Fronteiras**