



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 ajeteo 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.

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 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**