



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. Parafraseando 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 angustiosa.

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 de abordar un problema sin solución. No es únicamente un esfuerzo inútil, que detrae recursos públicos de otras utilidades 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 de la nueva ciudad que deben pagar en términos de fractura social, movilidad saturada y mayores costes de agua y energía de este 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 Worth” en Singapur van en línea de que los espacios para la economía creativa son espacios donde los usos del espacio están entretejidos, 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.

