



La crisis de la ciudad

Ciudades sostenibles

Enric Tello

La mayoría de la población vive, trabaja, se mueve y consume en la ciudad. En la ciudad se originan la mayor parte de las emisiones de gases de efecto invernadero, la inmensa mayoría de los residuos sólidos domésticos, de los residuos industriales y los residuos hospitalarios. El actual modelo de ciudad, ecológicamente insostenible y socialmente injusto, imprime carácter a una distribución de la población y una gestión de los recursos en el conjunto del territorio que impiden un desarrollo autónomo para el mundo rural. Ese modelo, que sitúa a las personas y a los recursos al servicio del beneficio privado, degrada a la vez el medio ambiente y la calidad de vida de las gentes que alberga.

En la ciudad los problemas ecológicos y los problemas sociales están inextricablemente unidos: no existen trabajadores asalariados por un lado, vecinos y vecinas por otro, usuarios del transporte público o ciclistas por el de más allá. Las personas que viven en la ciudad necesitan a la vez un puesto de trabajo y una vivienda asequible, un medio ambiente sano y una ciudad donde poder acceder a servicios, donde vivir y convivir. La ecología urbana nos exige pensar la ciudad, desde diversas perspectivas, como un ecosistema humanizado.

En el actual modelo de ciudad la calidad de vida es un lujo: sólo quien pueda pagarlo logra sustraerse en parte a la congestión y la degradación de los espacios urbanos. Esa forma insolidaria de perseguir la riqueza provoca que en unas ciudades del Norte, donde

"El tráfico motorizado es el primer problema ambiental de las grandes ciudades"

Artículo publicado en el nº 8 de la revista *Gala*, en Sep. de 1995.

casi no crece la población, los vertidos contaminantes aumenten, se generen cada vez más residuos, y se extiendan sobre el territorio como una mancha de aceite alimentada por las infraestructuras públicas para el tráfico privado. En las ciudades del Sur la población aumenta a un ritmo galopante y las necesidades sociales básicas están pésimamente cubiertas, pero la inmensa mayoría contamina mucho menos, genera menos residuos, los recicla mucho más y se mueve a pie o en transporte público.

Pacificar el tráfico

"La pacificación del tráfico quiere restituir el dominio de la calle a sus auténticos dueños"

El tráfico motorizado es el primer problema ambiental de las grandes ciudades, especialmente cuando la terciarización ha alejado las industrias. Las calles y plazas son el primer bien público común de una ciudad. El dominio irrestricto del coche supone una privatización de hecho por el más fuerte, que tiende a anular las otras funciones de la calle como lugar de encuentro y comunicación. Limitar el uso del coche se ha convertido en una necesidad imperiosa. Pero esa necesidad choca con los intereses de la industria automovilística, los constructores y una cultura del coche que ha adquirido carta de naturaleza. No todo el mundo va en automóvil, ni todos los que tienen coche lo emplean del mismo modo. También los automovilistas son en algún momento peatones, usuarios del transporte público y ciclistas. La disuasión del uso del coche en la ciudad debe situarse como un aspecto parcial en el concepto más global de *reducción y pacificación del tráfico motorizado*.

Los planes de pacificación del tráfico contemplan *toda* la movilidad de una ciudad (que suele ser de un 15-35% de los viajes en vehículo privado, un 25-35% a pie y un 30-40% en transporte público), reequilibrando la asignación del espacio viario en favor de los peatones, las bicicletas y el transporte público. Actualmente las calzadas acaparan el 60% o más de la superficie viaria y el coche tiene prioridad en los tiempos de espera en los semáforos y el diseño del mobiliario urbano. Las personas que van a pie y en bicicleta se ven obligadas a moverse con interrupciones y amenazas constantes en un ambiente de ruido y contaminación.

Las nociones dominantes sobre seguridad vial contemplan a peatones y ciclistas como "especies débiles amenazadas" por su incapacidad de adaptación a la jungla de asfalto, tendiendo a recluirlas en "islas peatonales" aisladas concebidas como verdaderas reservas o en carriles-bici que al estar segregados de la trama viaria no conducen a ninguna parte. La pacificación del tráfico quiere restituir el dominio de la calle a sus auténticos dueños. No pretende establecer una isla peatonal aquí, un carril-bici allá, dejando el resto al imperio

del coche. Busca planificar toda la trama viaria como espacio público común para que sea posible una auténtica *convivencia pacífica* entre las distintas formas de utilizar la calle.

El concepto surgió en algunas ciudades de Holanda cuando el avance del automóvil amenazó el juego en la calle. Algunas comunidades decidieron que niños y niñas tenían tanto derecho a utilizar la calle para jugar como los automovilistas para circular, y descubrieron que ambas cosas sólo eran compatibles creando zonas de residencia donde la prioridad es de las personas de a pie: se debe circular a un máximo de 15 ó 30 Km/hora. El diseño de las calles incluye barreras arquitectónicas y recorridos sinuosos que *calman* el paso de los coches. En esos espacios puede haber zonas únicamente peatonales y otras con prioridad para el automóvil, pero abundan los espacios de coexistencia donde no se necesitan carriles-bici porque las bicicletas circulan sin peligro.

Las restricciones no deben limitarse sólo a islas peatonales *del centro* de la ciudad. Las islas peatonales crean zonas comerciales de lujo donde el precio de la vivienda y los comercios se dispara, expulsando a los residentes y las pequeñas tiendas de barrio. El espacio se terciariza de forma monofuncional y eso produce *movilidad obligada* que atrae más automóviles a las inmediaciones y aumenta las necesidades de aparcamiento. La pacificación del tráfico aumenta la superficie viaria peatonal y crea espacios mixtos plurifuncionales *en cada barrio*.

La plataforma *Barcelona Estalvia Energía* exige para esta ciudad un mínimo del 50% de espacio viario peatonal (excluyendo las zonas verdes), estableciendo unos núdulos peatonales de barrio unidos entre sí y con los servicios básicos (mercados municipales, centros de enseñanza, transportes públicos) por verdaderos continuos peatonales. En círculos concéntricos sucesivos deberán establecerse zonas de velocidad máxima de 15 Km/hora y prioridad peatonal, zonas de transición de 30 Km/hora y zonas de 50 ó 60 Km/hora donde el automóvil sigue teniendo la prioridad. En algunos centros históricos y en algunas ciudades pioneras se está ya ensayando la ambiciosa propuesta de una ciudad libre de coches (*car-free-cities*) -que según la UE sería hasta cinco veces más barata- a la que se han sumado ciudades como Amsterdam -tras un referéndum celebrado en 1992-, Lübeck, Aachen, Bolonia, Bath, Aosta, Lovaina, Nápoles...

El lugar de la bicicleta

En el diseño de una movilidad urbana sostenible el carril-bici segre-

"El transporte público es el pariente pobre de la movilidad urbana"

"Una política decidida de ahorro energético y fomento de las energías renovables exige que todas las administraciones emprendan programas en sus propios edificios e instalaciones"

gado sólo tiene razón de ser como excepción, cuando la red viaria básica para la bicicleta debe recorrer arterias de tráfico motorizado denso. Debe conectarse con las vías interurbanas y con el transporte público, facilitando las conexiones bici-metro, bici-tranvía, bici-tren y bici-bus con abundantes aparcamientos seguros. Todo eso debe diseñarse con las asociaciones ecologistas, usuarios de la bici, fabricantes de bicicletas, asociaciones de vecinos y sindicatos, tal como ocurre en Barcelona con la Comisión Cívica de la Bicicleta.

Defender el transporte público

El transporte público es el pariente pobre de la movilidad urbana. En los últimos años ha perdido pasajeros mientras se encarecían las tarifas. Según cálculos de J.M. Naredo y L.J. Sánchez, en 1974 moverse en transporte público resultaba en Madrid un 30 ó un 40% más barato que en automóvil privado, mientras en 1994 el bonobús cuesta entre el doble y el 50% más que un viaje equivalente en los modelos más económicos de coche, y sólo un 18% menos que moverse en un automóvil de lujo. El cambio hacia ciudades ecológicamente sostenibles exige una inversión drástica en las inversiones públicas. La gestión de redes intermodales metropolitanas debe ofrecer un billete único combinado, de modo que se pague una sola vez por un único viaje. Las tarifas deben abarataarse, cambiando radicalmente la tendencia de los últimos años. Los impuestos sobre circulación de vehículos, la recaudación de multas de tráfico y los ingresos de aparcamientos municipales deben destinarse a la subvención del transporte público, junto a otras ecotasas sobre el tráfico motorizado, los carburantes y la energía.

La red ferroviaria es una pieza fundamental para la revitalización ecológica del transporte público, tanto como vía alternativa a la carretera y la aviación en los transportes interurbanos como en los recorridos de cercanías. La construcción de cinturones urbanos y periurbanos debe abandonarse y sustituirse por la potenciación de las conexiones reticulares y el tránsito de personas y mercancías a través del ferrocarril. Ello exige un plan ferroviario de gran envergadura, incompatible con la concentración de las inversiones previstas en unas pocas líneas de trenes de alta velocidad (TAV).

Recuperar la vida en los barrios

La pacificación del tráfico es una pieza clave en la recuperación de la calidad de vida en los barrios. El barrio es el espacio donde podemos satisfacer la mayor parte de nuestras necesidades diarias moviéndonos *a pie*. Los nexos que dan a un barrio su personalidad se crean cuando la gente puede usar la calle como punto de encuen-

tro. Estudios realizados en San Francisco muestran como el número de vecinos que se conocen entre sí y la frecuencia con la que cruzan la calle para relacionarse, depende directamente del volumen de tráfico. Cuando los niños dejaron de jugar en la calle también desaparecieron las sillas que la gente sacaba a la caída de la tarde. El coche despedaza la vida propia de cada barrio. La pacificación del tráfico y la planificación urbana en materias como la oferta de mercados municipales, la defensa de los pequeños comercios frente a las grandes superficies, los servicios municipales, centros cívicos, escuelas, zonas verdes, junto a la potenciación del tejido asociativo y la participación ciudadana, deben proponerse abrir en la jungla de asfalto nuevos surcos donde la vida de barrio pueda rebrotar.

El camino hacia energías limpias

La reconversión ecológica del tráfico urbano enlaza directamente con el objetivo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Una política decidida de ahorro energético y fomento de las energías renovables exige que todas las administraciones emprendan programas en sus propios edificios e instalaciones, generando una demanda inicial a la que contribuya también la oferta de bonificaciones fiscales para los ciudadanos. También deben revisarse a fondo las ordenanzas municipales de edificación para que todos los nuevos edificios y la rehabilitación de los viejos incorporen las tecnologías existentes de ahorro energético, arquitectura bioclimática, e introducción de energías renovables alternativas.

El colapso de los residuos

La generación de residuos sólidos está llevando a las ciudades al colapso. "Todo debe aprovecharse" podría ser la divisa de un nuevo modelo de gestión ecológica de los desperdicios y subproductos de la ciudad. Y para que todo pueda aprovecharse hace falta que la producción, la comercialización y el producto mismo estén concebidos desde el principio para que los sucesivos residuos sean aprovechables. Ninguna instalación supuestamente "terminal" puede considerarse una "solución" al problema de los residuos. Los vertederos consumen espacio y afectan al entorno inmediato. La incineración no es tampoco ninguna solución aceptable para eliminar el problema. Es una falacia que el fuego "elimine" los residuos. Sólo los convierte en humos y cenizas de toxicidad muy superior. Además, las incineradoras representan una seria hipoteca económica para la puesta en marcha de circuitos de reciclaje.

El cambio de modelo debe basarse en las tres RRR (reducción, reutilización, reciclaje). En cualquier caso, la financiación de los cir-

"La generación de residuos sólidos está llevando a las ciudades al colapso"

"Las desigualdades sociales crecientes empujan la extensión de la ciudad sobre el territorio, creando urbanizaciones y ciudades dormitorio dependientes del automóvil"

cuitos de reciclaje exige normativas reguladoras y la introducción de ecotasas tanto sobre el residuo generado como sobre cualquier destino (vertederos e incineradoras, mientras sigan funcionando) que no sea su reintroducción en los procesos de producción. Buena parte de la financiación debe recaer sobre las empresas, pero las tres RRR exigen una amplia participación popular en los programas de minimización y reciclaje.

Replantar el verde urbano

Se debe seguir aumentando la superficie de verde urbano, pero también deben ampliarse sus funciones y cambiarse los criterios de gestión para ahorrar agua mediante la plantación de especies autóctonas xerófilas y mediante el uso de sistemas de riego más eficientes. Una política de verde urbano global debe contemplar una gestión de parques y jardines que rompa con las tendencias hacia la privatización y promueva en cambio la colaboración de los jardineros municipales con el voluntariado cívico (escuelas, jubilados, grupos ecologistas). Es importante experimentar la abertura de huertos urbanos públicos, cuyo cuidado y cuyos frutos puedan concederse con contratos temporales a jubilados o a personas en situación de pobreza, y promover permacultivos urbanos que cuenten con la necesaria reserva de suelo.

También se deben proteger los cinturones verdes de la agricultura periurbana, por su papel en un suministro alimentario ecológicamente sostenible, como forma de autocontención del *continuum* urbano, y por su contribución a preservar un paisaje diversificado en forma de mosaico. Se debe evitar una excesiva presión de visitantes sobre los espacios naturales protegidos más cercanos, mediante la reintroducción de elementos de "naturaleza" dentro de la ciudad misma.

Una nueva planificación urbana

La planificación urbanística define, con los Planes Generales y los diversos planes parciales, la ocupación futura del espacio, las densidades de edificación, su orientación respecto de la insolación, el diseño de la trama viaria, la ubicación de actividades industriales, la reserva de suelo para cultivos urbanos, la conservación de zonas agrícolas y de espacios naturales, la capacidad del transporte público en las comunicaciones intra e interurbanas, el uso de la calle para peatones y ciclistas, los espacios para recogida de basuras o el ahorro de energía.

La villa olímpica diseñada por Greenpeace en Sidney constituye un ejemplo de ese urbanismo ecológico del futuro. La ciudad de

Curitiba, con 1.600.000 habitantes en el sur del Brasil, es un verdadero modelo de cómo diseñar una ciudad basada en el transporte público (1.300.000 personas utilizan a diario su famoso sistema de autobuses articulados) y su crecimiento se ha planificado para potenciar el transporte público. La ciudad norteamericana de Seattle está ahora imitando ese modelo, mediante un diseño de diversos centros de alta densidad, rodeados de zonas de residentes de menor densidad y unidos reticularmente por la red de transporte público.

El problema de la vivienda

Una Comisión Cívica de la ciudad de Seattle ha iniciado la elaboración de una serie de “indicadores de sostenibilidad”, que combinan tanto datos estrictamente medioambientales (contaminación y residuos por habitante, espacios peatonales) como sociales (capacidad adquisitiva de la vivienda, grados de desigualdad en el reparto de la renta). Las ciudades ecológicamente sostenibles deben resolver el problema del acceso asequible a una vivienda digna. Si la planificación y la oferta de viviendas sociales no atajan la especulación del suelo, los resultados del encarecimiento de la vivienda son nefastos tanto desde el punto de vista social como ambiental. La población joven de bajos y medianos ingresos se ve obligada a marchar hacia otros lugares, mientras las familias de clase alta o media huyen de la congestión ocupando las viviendas unifamiliares que proliferan por doquier. Unos y otros expresan elocuentemente la crisis de la ciudad: están “votando con los pies”.

Las desigualdades sociales crecientes empujan la extensión de la ciudad sobre el territorio, creando urbanizaciones y ciudades-dormitorio dependientes del automóvil donde la segregación espacial según niveles de ingresos deviene extrema. Ese proceso destruye a la ciudad misma como lugar de encuentro, de comunicación y redistribución de signo igualitario, de vertebración democrática. La ciudad muere, transformándose en una megalópolis sin alma ni cerebro que engulle cada vez más recursos.

Política económica municipal

Todos los ayuntamientos aplican de un modo u otro una política económica municipal con el presupuesto que controlan y que emplean para crear puestos de trabajo atrayendo inversiones públicas y privadas. Ese es un terreno en el que las buenas intenciones medioambientales pueden quedar en agua de borrajas. Herman Daly y John B. Cobb se refieren en los Estados Unidos al “penoso espectáculo del Estado y los gobiernos locales compitiendo en el juego de suma cero para atraer industrias erráticas, ofreciendo rebajas de impuestos y regulaciones medioambientales laxas que sólo

"El tejido productivo de la ciudad debe ser lo más diversificado y autónomo posible, y orientarse a las necesidades de la economía local"

conducen a debilitar las bases auténticas del desarrollo de la comunidad". El gran problema es cómo hacer frente al chantaje de las multinacionales en el contexto de una globalización económica aparentemente imparable.

Uno de los indicadores de sostenibilidad de Seattle es el porcentaje de empleo que concentran las diez empresas más grandes: si es demasiado elevado, indica una gran vulnerabilidad frente a la presión de las multinacionales o los vaivenes del cambio tecnológico. El tejido productivo de la ciudad debe ser lo más diversificado y autónomo posible, y debe orientarse a satisfacer en primer lugar las necesidades de la economía local.

Participación ciudadana

Todo proyecto de transformación social requiere la vertebración activa de un sujeto de cambio. Sin ese sujeto organizado, la administración es impotente para llevar a cabo transformación social alguna contra los poderosos intereses económicos ligados al modelo imperante. Sin conflicto no habrá nunca transformación social. Los movimientos ciudadanos han aprendido a compatibilizar la negociación y el consenso con el conflicto pacífico, como dos momentos ineludibles de todo proceso de transformación profunda de la sociedad. El conflicto siempre surge del interior de una sociedad injusta e insostenible. Se trata de saber expresarlo como conflicto social e intervenir en él para resolverlo de forma transformadora. Para eso es de vital importancia acercar la cultura, los objetivos y los proyectos de los distintos componentes del tejido asociativo urbano: vecinal, ecologista, feminista, pacifista, solidario, sindical y juvenil.

El proyecto de transformación hacia una ciudad ecológica y solidaria exige repensar la gestión de la administración. Se requiere una apuesta innovadora que combine el trabajo político-social dentro y fuera de las administraciones, de modo que una dimensión pueda apoyarse en la otra. La vida política local debe ser el primer laboratorio donde trascender los límites de una democracia entendida como mero ejercicio del voto en un mercado electoral, que provoca cada vez mayor distanciamiento entre los profesionales de la política y las actitudes de la mayoría de la población.

"La vida política local debe ser el primer laboratorio donde trascender los límites de una democracia entendida como mero ejercicio del voto en un mercado electoral"