

LA SOSTENIBILIDAD DE NUESTRAS CIUDADES

La complejidad de la palabra "sostenible" hace que sea difícil su definición. Debe ser entendida, en este caso, en términos de lucha contra la contaminación, el consumo de recursos naturales y el desgaste medioambiental de nuestro planeta, evitando la explotación descontrolada de nuestros recursos naturales y realizando un desarrollo compatible con el medio ambiente en general.

Las administraciones públicas tienen mucho que decir en este campo, estableciendo los mecanismos de acción dirigidos hacia la sostenibilidad que satisfagan nuestras necesidades vitales sin hipotecar los recursos naturales para las futuras generaciones.

Hemos de ser conscientes de que los procesos de degradación nos afectan a todos, tomar conciencia de las soluciones a adoptar para que los ecosistemas que generamos mejoren el nivel de vida del planeta, y principalmente el de nuestras ciudades.

La Tierra no podrá aguantar indefinidamente el impacto de la acción del hombre. Este es un problema cuya existencia no puede negarse, es preciso recuperar el valor de algunas palabras que utilizamos con asiduidad dándoles su verdadero valor.

La forma de crecimiento y consumo que aporta nuestro mal entendido desarrollo, que opera como única referencia de progreso, debe ser modificado en muchos aspectos.

Debemos comprender y hacer comprender que las ciudades como están planteadas hoy en día tienen efectos depredadores sobre el planeta Tierra, la ocupación del territorio, el consumo de agua y energía, la desertización, los residuos, etc... son problemas que crecen de forma alarmante.

No se trata de desarrollar un catastrofismo a ultranza, pero sí de tomar conciencia de la ineficacia actual en la forma de actuación de las administraciones, las empresas públicas y privadas y de nuestra sociedad general desde el punto de vista ecológico. Debemos saber que si entendemos el respeto y la solidaridad como elementales no podemos continuar construyendo ciudades a nuestro aire a consta de prohibir a los otros el acceso a condiciones de vida como la que creamos para nosotros. Debemos aprender a hacer las cosas de otra manera, por mucho que poderosas tramas de intereses se opongan

sistemáticamente a introducir las modificaciones indispensables a nuestro modelo de sociedad.

En apenas dos siglos desde los inicios de la Revolución Industrial, se ha modificado sustancialmente el medio ambiente urbano a ritmo vertiginoso. Convivimos con un cambio climático, con el agujero de la capa de ozono, con la pérdida de la diversidad biológica y los recursos genéticos, con nuevas patologías asociadas a nuevos estilos de vida, un creciente número de trastornos mentales y con el progresivo deterioro de nuestros entornos urbanos.

La población mundial y el consumo de recursos naturales irrecuperables han crecido a ritmo frenético. La polarización entre países ricos y pobres ha aumentado, el paro estructural está colonizando varias regiones del planeta y, donde esto ocurre de forma más habitual y familiar es en los sistemas urbanos, nuestras ciudades que, hemos de reconocer, han crecido mal y algunas demasiado deprisa. Las ciudades se han despersonalizado construyendo viviendas homogéneas y moldes urbanos muy similares. La tradición urbana propia de cada ámbito cultural ha perdido terreno frente a un modelo uniformizador, parco en participación ciudadana. El paisaje urbano se ha convertido en un entorno agredido, nuestros bosques, nuestras huertas, nuestros mares y nuestros ríos han sido los perjudicados.

A pesar de todo, las ciudades son todavía espacios privilegiados para la creatividad y la innovación, a las puertas del siglo XXI existen suficientes certidumbres científicas y herramientas tecnológicas para conocer los problemas y afrontar las posibles soluciones con el consenso social y una mínima dosis de voluntad política para impulsarlas.

La sostenibilidad no es ningún dogma, ni un discurso retórico, que es lo más actualizado, ni una fórmula mágica. Debe ser un proceso inteligente de autoorganización que se va aprendiendo paso a paso mientras se desarrolla. Lograr que el desarrollo sea sostenible está en manos de la humanidad, asegurando las satisfacciones de las necesidades del presente sin comprometer las de las futuras generaciones.

La satisfacción de las necesidades esenciales exige una reformulación del sistema económico aplicable a las naciones donde los pobres constituyen la mayoría, con la garantía de que los desfavorecidos recibirán la parte que les corresponde de los recursos necesarios para sostener su desarrollo.

Contribuirán a esta igualdad los sistemas políticos que garanticen la participación del ciudadano en la toma de

decisiones y que consigan una mayor democracia en las decisiones de ámbito internacional.

Los más ricos tendrán que adoptar medidas más austeras en el uso de recursos, teniendo en cuenta que la rapidez del crecimiento demográfico (222.000 personas diarias) intensificará la presión sobre los recursos.

Globabilidad, integración, límites, participación y justicia son las piezas que integran el complejo rompecabezas del desarrollo sostenible.

Los principios concretos que definirían una política basada en la sostenibilidad serían:

- a) La integración del factor ambiental en una política global.
- b) La proyección ambiental del futuro en políticas concretas.
- c) La aceptación de los límites de crecimiento.
- d) La compatibilidad de los proyectos a corto y largo plazo.
- e) La justicia ambiental representada por la equidad en el acceso de todas las personas a los recursos naturales.
- f) El derecho a la información ambiental y a la participación de todos los sectores implicados en la elaboración de políticas públicas en el seno de un marco democrático.
- g) Los recursos naturales no son ilimitados.
- h) La consideración de los límites de la economía del mercado.
- i) La necesidad de regir los intercambios por precios que representen los costes reales de los productos y servicios.
- j) Y lo más importante, la solidaridad entre los pueblos y las culturas.

La responsabilidad de dar el primer paso hacia la sostenibilidad la deben de dar los países ricos, un 20% de la población mundial que consume un 80% de los recursos naturales, reconociendo que sus sistemas urbanos son los primeros responsables de la insostenibilidad global,

generadores de un modelo inexportable de los asentamientos urbanos a otros rincones del planeta Tierra.

CRISIS ECOLOGICAS GLOBALES

Las ciudades son ecosistemas, los ecosistemas comunidades de viviendas y en los que habitan comunidades de organismos vivos entre los que predomina el ser humano; ocupan un medio físico que se va transformando a resultas de su actividad interna, y funcionan a base de intercambios de energía, materia e información.

Sus rasgos esenciales son la cantidad de energía que hace funcionar el sistema y la enorme movilidad horizontal que permite explotar otros ecosistemas ubicados a distancias más o menos alejadas.

El desarrollo sostenible puede entenderse como la elección de políticas que equilibren la preservación del medio ambiente con un desarrollo económico suficiente sin comprometer futuras generaciones.

Hemos de ser conscientes que, al producir bienes y servicios, generamos contaminación que dispersamos por tierra, mar y aire.

Los recursos renovables no pueden ser utilizados más rápidamente que su capacidad de restitución y los niveles de contaminación no pueden ser superiores a la capacidad del sistema para su absorción.

El sistema no puede sobrepasar su capacidad de carga, ni a la población máxima que pueda soportar indefinidamente el hábitat sin perjudicar la productividad del ecosistema en el que nos asentamos.

EL CRECIMIENTO DE LA POBLACION

Datos objetivos indican que dentro de una década la mitad de los habitantes del planeta Tierra vivirán en ciudades. 3.300 millones, de un total de 6.950 millones de seres humanos. Una tasa de crecimiento que los recursos ambientales disponibles con los niveles actuales de explotación, no pueden soportar.

Ni los gestores y responsables urbanos tienen poder ni recursos para proporcionar a sus ciudadanos el espacio vital, los servicios y las infraestructuras necesarias para una vida digna. Proliferarán los asentamientos ilegales y un aumento de las enfermedades consecuencia de medios ambientes insalubres.

Las regiones desarrolladas cuentan con medios y recursos si existe voluntad política de dedicarlos a este menester mientras las que están en vías de desarrollo, las crisis son frutos de pobreza y desesperación más difíciles de abordar.

El "problema demográfico" radica más que en la disminución del crecimiento de la población, en repartir más equitativamente los recursos disponibles, así como una buena administración de los mismos.

Los países en desarrollo no pueden alcanzar los límites de índices de consumo propios de los países desarrollados.

La decisión fundamental consiste en reducir el consumo de recursos en zonas ricas para lograr una mayor justicia social, una mayor redistribución de la riqueza y un desarrollo sostenible para estos países.

LA PERDIDA DE LA DIVERSIDAD BIOLOGICA Y

LA ESCASEZ DE RECURSOS

La crisis de la diversidad biológica tiene una estrecha relación con el lugar que el ser humano se autoconcede en la historia de la evolución, supeditándolo todo a los intereses humanos.

La comunidad científica está demostrando día a día que las especies están desapareciendo a un ritmo sin precedentes en la historia de la evolución. El término abarca una enorme multiplicidad de seres vivos: microorganismos, plantas y animales. De hecho, gran parte de la diversidad biológica de la cual nos servimos para el sustento, ya sean alimentos, medicinas, vestimenta o herramientas, ya sea a través de la caza, la agricultura o la pesca, el hombre ha seleccionado las especies y razas más apropiados para su uso.

La creciente demanda de pescado o madera supera la frontera de producción sostenible de los caladeros y los bosques, con una determinante común: el agotamiento de las reservas, haciéndolas insuficientes para alimentar y sustentar a la creciente población mundial.

EL DISPENDIO ENERGETICO

Todas las cuestiones ambientales importantes tienen una relación directa con la energía.

La crisis del petróleo de la década de los sesenta a los setenta nos puso en evidencia que los estilos de vida que desarrollábamos eran efímeros.

El Consejo Mundial de Energía señala que las reservas de petróleo no durarán más de cuarenta años y poco más las de gas natural, mientras el carbón perdurará apenas un siglo.

El principal responsable de este dispendio energético es sin duda el sistema de transporte hegemónico. El 75% del petróleo que importa España se destina directa o indirectamente a la "producción del transporte".

La sociedad actual se ha convertido en una insaciable devoradora de energía.

LA CARGA DE LOS RESIDUOS

La cantidad de materiales residuales generados por el consumo humano crece sin parar. Especialmente significativas son las cifras de crecimiento en generación de basuras en las ciudades occidentales.

La cultura de usar y tirar ha disparado el volumen de la bolsa de basura por habitante y año.

Mientras que en los sistemas naturales, los componentes de residuo siguen los ciclos naturales y retornan al medio, en los sistemas humanos se acumulan los recursos materiales y energéticos en zonas concretas. La estrategia del reciclado es la única solución posible para afrontar su insoportable carga, retornándolos de nuevo, debidamente tratados a los ciclos naturales e industriales.

Los países industrializados generan alrededor del 90% del total de residuos tóxicos peligrosos, aunque los producen los países ricos, sus efectos son globales.

Los ricos pagan y esconden el problema transportando los residuos a zonas con débiles controles sociales, traspasando fronteras. Su estrategia consiste en reducir las cantidades generadas y rediseñar los procesos productivos.

LA CONTAMINACION URBANA

La ciudad es una poderosa máquina en el uso de energía externa. La atmósfera urbana se comporta como un "reactor" químico extremadamente complejo. La oxidación acelerada de compuestos reducidos de carbono, azufre y nitrógeno consituyen su principal fuente contaminante. Los componentes químicos y físicos se interaccionan de manera diversa en función de ritmos diarios y estacionales (radiación luminosa, temperatura, humedad...) de las características metereológicas del momento (vientos, lluvias, presión atmosférica, inversiones térmicas...), así como de las características geográficas del enclave, de las características estructurales del sistema urbano, de las actividades emisoras de contaminantes y de sus ritmos temporales de emisión entre otros factores y, uno muy determinante, la afluencia masiva de vehículos en las horas punta, responsables todas ellas de las emisiones globales despedidas a la atmósfera de las ciudades.

NO TODAS LAS CIUDADES SON IGUALES

La pobreza es cada vez más un problema urbano.

El aumento de la población urbana se producirá en los países más pobres del planeta. Frenar el aumento de la población no es el único camino para evitar la insostenibilidad total. La gran responsabilidad recae en los países desarrollados, donde imperan unos modelos de producción, utilización de energía y estilos de consumo poco sostenibles.

Las ciudades occidentales han exportado el modelo urbano a lo largo y lo ancho del planeta.

La ocupación del espacio ha infravalorado los espacios agrícolas, forestales y naturales, y ha aplicado una lógica estrictamente sectorial sustentada en la movilidad privada.

El consumo de suelo, de energía, de agua, de materiales y la emisión de contaminantes sólidos, líquidos y gaseosos son los indicadores fundamentales para determinar los impactos en cualquier ciudad.

Resulta en consecuencia fundamental para la supervivencia y la sostenibilidad global una reducción de los índices de consumo de los países ricos.

PROBLEMAS LOCALES

El gran símbolo de este modelo urbano insostenible ecológicamente es el automóvil. Este artefacto, la principal máquina de matar inventada por el hombre, ha modificado profundamente, y sigue haciéndolo, el paisaje urbano.

El suelo urbano se ha extendido esclavo del transporte privado y se ha configurado fomentando la creación de centros de atracción comerciales, educativos y deportivos en lugares que no llega el transporte colectivo. De este modo, la exigencia de desplazarse y el espacio para hacerlo conforman la variable central a la hora de diseñar la forma y tipo de ciudad.

El coche, gracias a su peso simbólico y también gracias a la complejidad de los urbanistas, ha colonizado el paisaje urbano. Desde la irrupción del automóvil, el desarrollo de los núcleos urbanos ha ido de la mano de una creciente ocupación del espacio viario para la circulación y aparcamiento. Se ha dado demasiada permisibilidad al vehículo privado, una política que ha modificado la trama

histórica de las ciudades, hoy en día es una plaga que crea de forma patente en las redes urbanas más problemas de los que resuelve.

El automóvil es el enemigo número uno de la ciudad y el cuello de botella más importante para alcanzar la sostenibilidad ambiental y social.

Con una tendencia imparable que no se detiene ni siquiera en las sociedades que tienen aparentemente una mayor conciencia ambiental.

La tiranía del automóvil privado tiene enormes consecuencias económicas, sociales y, por supuesto, ambientales.

El transporte motorizado coloniza gran cantidad de espacio que se hurta de otras actividades humanas, de tal manera que se crean espacios monofuncionales.

El impacto ambiental es la carga más notable del automóvil privado. La contaminación urbana que produce se traduce en sus efectos más leves, en problemas respiratorios crónicos que afectan al conjunto de los ciudadanos, producen contaminación acústica y generan residuos en forma de chatarra.

¿El prestigio social pasa actualmente por tener o no tener coche? ¿Qué eficiencia tiene un coche como medio de transporte en un embotellamiento o frente a un semáforo en rojo? ¿Utilizaríamos el coche con tanta frecuencia si establecieramos con exactitud el tiempo dedicado, los costos y el espacio realmente recorrido?. Son paradojas que debíamos plantearnos. Pero el coche es un artefacto cultural muy arraigado en el inconsciente colectivo. No es casualidad entonces que el transporte privado se presente como la panacea y se escondan sus consecuencias negativas.

Desde la aparición del automóvil como objeto de lujo y diferenciación social, los fabricantes y,

ahora más que nunca, a través de la publicidad y los medios de comunicación, le han conferido gran simbolismo, frecuentemente asociado al estatus social del propietario.

La mayoría de las personas no lo adquieren a partir de un análisis de movilidad y de sus necesidades que evidencia su utilidad real, sus ventajas y los inconvenientes objetivos a su utilización.

En el mundo se produce más de un coche nuevo cada segundo. Una noche te duermes y a la mañana siguiente se han fabricado 30.000 coches nuevos.

LA SEGREGACION SOCIAL

Otro problema rodeado de aristas ambientales tiene que ver con la segregación social de la población.

La segregación racial catapulta la inestabilidad, los conflictos consustanciales a la marginación y a la delincuencia.

Las sociedades duales que dividen el sistema social entre aquellos que viven de acuerdo con los principios del estado de derecho y de aquellos otros que sobreviven en el exterior o en las fronteras del sistema, se conforman a partir de movimientos migratorios, ciudadanos que son expulsados de sus territorios o migran a causa de penurias económicas, de su degradación ambiental o por motivos políticos y religiosos.

Se manifiesta en la aparición de zonas periféricas donde se refugian los ciudadanos con los niveles más bajos de renta, altos índices de paro y el florecimiento de actividades propias de la economía sumergida y de la delincuencia más o

menos organizada, creando verdaderos cinturones de pobreza.

PROBLEMAS REGIONALES

La transformación urbana del territorio.- El consumo de suelo

En nuestra concepción, ciudad y territorio se confunden. La nebulosa urbana se dispersa por el territorio en constante mutación y crecimiento entre una proliferación de infraestructuras viarias que aseguran la movilidad.

La urbanización generalizada del territorio parece imparable. Se sustenta en unas formas de organización urbana que explican en gran medida la insostenibilidad actual.

La realidad territorial de la ciudad se caracteriza por un consumo constante y acelerado del suelo, que tiene lugar como si el espacio no urbanizado (huertas, agrícolas, espacios arbolados o naturales) fuera un recurso ilimitado y con una capacidad de carga infinita.

La disposición dispersa de la ciudad por otra parte, sólo es posible a costa de mantener un altísimo grado de movilidad en vehículo privado, con el consiguiente dispendio de energía y recursos energéticos.

La extensión creciente de áreas residenciales de baja densidad, casa unifamiliares, sólo es posible con altos niveles de transporte privado, ya que su disposición imposibilita políticas ambiciosas de transporte público.

El hábito de desplazarse en vehículo privado se acentúa progresivamente, primar esta movilidad es uno de los principales motores de la dispersión

urbana, a la que debemos añadir la inversión pública para atender esta demanda.

La aparición acelerada de nuevas áreas residenciales de baja densidad dispersas por el territorio y la aparición de una red viaria segregada (autovías y autopistas) se va extendiendo y tupiendo progresivamente.

Todo ello, unido al proceso de dispersión de otras actividades humanas (industria, comercio, ocio y negocios) soporta un ingente consumo de suelo, sin que lo justifique un crecimiento demográfico notable.

La tendencia a desplazarnos con vehículo privado para ir al trabajo, genera al mismo tiempo un consumo de suelo indiscriminado.

La dispersión urbana de la ciudad se produce sin tener en cuenta que los espacios no urbanizados forman un sistema (natural) de interrelaciones que, entre otras cosas, aseguran el mantenimiento de la biodiversidad.

La ocupación urbana de suelo conlleva también su progresiva impermeabilización con las consiguientes alteraciones del ciclo de agua y la desaparición de suelos agrícolas, a menudo los más llanos y fértiles, lo que se traduce en una pérdida de espacios abiertos esenciales para asegurar tanto la calidad ambiental de los tejidos urbanos como el desarrollo de los sistemas naturales.

El ansia urbanizadora de los gestores del territorio, catalizados por los grupos de presión de la construcción y las entidades financieras, refleja una gran falta de sensibilidad y desconocimiento del funcionamiento de los ecosistemas, sean locales, regionales o globales.

Los hábitats naturales además de ser hábitat de la flora y la fauna autóctonas evitan la erosión,

fenómeno de gran impacto en nuestros ecosistemas. Pero, sobre todo, los espacios libres no urbanizados actúan como equilibradores de las disfunciones ecológicas que introduce la actividad humana. Las masas vegetales producen oxígeno, regulan el CO₂, facilitan la ventilación y compensan los desequilibrios climáticos causados por los núcleos urbanos.

La planificación de los espacios no urbanizados debería ser una premisa, proyectarlos y desarrollarlos de forma análoga al espacio urbano, al mismo nivel y en igualdad de condiciones, significaría afrontar el desarrollo del territorio de forma sostenible; la lógica de los sistemas naturales y la lógica urbana.

EL CONSUMO DE RECURSOS NATURALES: EL CASO AGUA

Disponemos de recursos hídricos escasos. El uso ilimitado del agua en los asentamientos urbanos pone en peligro la disponibilidad de este recurso para generaciones futuras.

El despilfarro de los recursos hídricos, sean aguas superficiales o subterráneas, somete a los sistemas naturales a un estrés hídrico de consecuencias imprevisibles.

PROBLEMAS GLOBALES

1.- La huella ecológica

Los sistemas urbanos dejan huella en todos los rincones del planeta y también a nivel global.

La huella ecológica es el área equivalente de suelo productivo o ecosistema acuático que se

necesita para producir los recursos utilizados y para asimilar los residuos que genera una población definida con un estilo de vida concreto.

Nuestro sistema actual se caracteriza por ciudades con elevada densidad demográfica y un gran consumo de energía y recursos, con una producción desbordante de residuos y contaminantes.

Los países ricos consumen tres veces más de lo que les correspondería en un reparto equitativo de los recursos mundiales.

El crecimiento de estos países da lugar a una apropiación de la capacidad de carga adicional, que reduce el espacio ecológico disponible de aquellos países aún en desarrollo.

2.- El cambio climático

Numerosas actividades humanas, principalmente en los países desarrollados, provocan un aumento sustancial de las concentraciones de gases de efecto invernadero, de tal manera que se intensifica el efecto invernadero natural, produciendo un calentamiento adicional de la superficie y de la atmósfera de la tierra, que afecta negativamente a los ecosistemas naturales y abre interrogantes sobre el futuro de la especie humana en el planeta Tierra.

Los países desarrollados, y especialmente en ámbito urbanos, son los principales emisores de gases de efecto invernadero. La concentración de estos gases (CO₂, metano, óxido nitroso y CFC) ha crecido de forma significativa desde la época preindustrial, fundamentalmente por la utilización de combustibles fósiles y por el cambio de uso del suelo y de la actividad agrícola.

Las investigaciones científicas han revelado que de seguir las tendencias actuales,

desaparecerían algunos asentamientos urbanos costeros, entre otros impactos globales. Sin embargo, a pesar de las alertas de los científicos, la mayor parte de los países industrializados no han sido capaces de reducir o estabilizar las emisiones, sino todo lo contrario, crecen a ritmo vertiginoso. Invertir esta tendencia requiere replantear el modelo energético y repensar las ciudades.

Repensar la ciudad sostenible

Durante la conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, que tuvo lugar en Río de Janeiro en el año 1.992, se adoptó la Agenda 21, un documento que invita a los países del planeta a orientar sus políticas hacia un sistema económico basado en el desarrollo sostenible. Sólo puede aspirarse a un desarrollo económico sostenible si los esfuerzos empiezan en los ámbitos locales.

El diseño de las ciudades sostenibles se ha convertido en la espina dorsal del desarrollo económico sostenible. Pero ¿cuál es la primera estación del viaje hacia la sostenibilidad urbana? Pues subvertir el pensamiento que nutre la planificación urbana.

La proliferación de áreas monofuncionales, impuestas por una planificación en que cada porción de la ciudad tiene un función, sea industrial, residencial, comercial o universitaria, donde sólo se encuentran aquellos ciudadanos relacionados directamente con la función: los estudiantes con los estudiantes, los obreros con los obreros, los oficinistas con sus colegas, los residentes de una urbanización con sus homólogos con quienes más o menos coinciden en nivel de renta y estudios, donde los contactos personales son repetitivos y

limitados a la función, abona la homogeneidad y disminuye la complejidad de las partes del sistema.

CIUDAD COMPACTA Y DIVERSA. ESTRATEGIA PARA LA CIUDAD SOSTENIBLE

Una estrategia sostenible pensada para los sistemas urbanos se basa en el aumento de la complejidad, es decir, en el aumento de la probabilidad de contacto entre los diversos elementos sin que se incremente el consumo de energía y de recursos.

A la ciudad difusa con espacios monofuncionales y "paraiso" de la movilidad, se opone la ciudad compacta y diversa, sustancialmente menos consumidora de energía, de espacio y tiempo para mantener su estructura y su organización.

Hasta hace poco, las ciudades se han visto determinadas más por las fuerzas del mercado y la tecnología que por las necesidades cotidianas y de mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. Las ciudades tendían a convertirse en lugares poco atractivos para vivir y muchos ciudadanos, los que han podido, se han marchado a las periferias. No obstante, cada día resulta más evidente que la distribución de la actividad y la población sobre el territorio supone un despilfarro de energía y de suelo que va en contra de la calidad de vida y del ambiente. Una dinámica que resulta insostenible ecológicamente, que debe ser modificada "desde la raíz", planificando el futuro de nuestras ciudades sobre un nuevo modelo de ordenación urbana, basando la competitividad en la información y el conocimiento y apostando por la calidad de vida y la cohesión social.

"La ciudad diversa es la coexistencia de la diferencia en el mismo lugar. Miremos donde miremos, en la ciudad hay complejidad y el funcionalismo trata de romperla y enterrarla. En

cada decisión que tomemos hay que incorporar la nueva idea de la ciudad en su complejidad. Sobre ésto, por suerte, no hay que teorizar mucho porque la gente lo comprende enseguida. Necesitamos más complejidad y más proximidad, sobre todo si somos pobres. Los ricos solucionan los problemas de otra manera. Necesitamos tanto la ciudad que incluso cuando vamos al campo nos la llevamos auestas y queremos que la segunda residencia tenga todas las ventajas (y problemas) que tiene la ciudad. Hay gente que cree que porque vive en una zona verde, aislada de la ciudad, vive mejor. No es cierto. Invariablemente tiene que salir a buscar la satisfacción de sus apetitos físicos, culturales, económicos y espirituales. Y como no lo puede conseguir en las inmediaciones de su vivienda, entonces rompe con la homogeneidad y se va hacia las partes de la ciudad donde hay agregación y complejidad y la solidaridad. Son los tres pilares para mejorar el medio urbano y conseguir una ciudad verdaderamente habitable y llena de vida". René Schoonbrodt, sociólogo urbano.

El aumento de la complejidad en diversas áreas de una ciudad supone concentrar en un mismo espacio elementos de características distintas, acercando los distintos portadores de información, reduciendo los tiempos de contacto y la energía invertida en la movilidad. Por tanto, el objetivo primordial de una planificación urbana sostenible pasa por reducir significativamente los kilómetros per cápita que se recorren cada día para ir al trabajo, la escuela, a la casa, a la tienda o a los establecimientos de ocio.

Una situación ideal sería que el ciudadano de a pié pudiera llegar a realizar sus funciones diarias, sin utilizar medios de transporte mecánicos, en un máximo de diez minutos.

MOVILIDAD SOSTENIBLE

¿Qué acciones favorecen los desplazamientos a pié y por tanto la ciudad sostenible y diversa?.

Mejorando la trama urbana en primer lugar, fomentar los itinerarios peatonales y el mosaico de plazas y zonas verdes e impulsar mecanismos que faciliten la diversidad de actividades en las plantas bajas.

La actividad peatonal y la multiplicidad de funciones de la calle son la esencia de la vitalidad urbana y de comunicación entre los ciudadanos.

Liberar de vehículos privados amplias zonas de la ciudad será la gran decisión, la acción definitiva para que el ciudadano pueda ejercer su derecho a caminar. El coche condena a buenas partes del espacio a unos niveles de ruido, contaminación atmosférica y visual, así como a un riesgo de accidentes que desaniman al caminante más empedernido.

La disminución del uso del automóvil privado debe complementarse con una racionalización del transporte público para que preste un servicio eficiente.

La disminución del uso del coche que requiere una ciudad sostenible no es una decisión gratuita.

Pero no se trata, en ningún caso, de pasar de la "tiranía" del coche a la "tiranía" del peatón. La apuesta es la de una ciudad flexible.

El automóvil existe, sobre todo, porque hemos creado ciudades donde su uso resulta imprescindible. No podemos ni sabemos vivir de otra manera. La cuestión no estriba en eliminar el coche por decreto. Se trata de reducir la demanda de tráfico entendida como competencia con el peatón,

de aumentar la complejidad modificando la estructura de los sistemas urbanos.

Hay que ser móvil sin el coche. La ciudad está hoy muy fragmentada: aquí vivo, allí trabajo, allá me divierto, más allá compro... Es necesaria la movilidad. La cuestión es que los servicios y funciones de la vida cotidiana sean fácilmente accesibles, por su proximidad o por una red de transporte público eficiente que compita en ventajas frente al vehículo privado.

CONSTRUCCION SOSTENIBLE

Los edificios y los coches son los elementos más visibles en los actuales sistemas urbanos y dos de los artefactos de más impacto ambiental.

Desde una perspectiva ecológica, la vivienda es un área de intervención prioritaria para encarar un desarrollo urbano sostenible.

El proceso de construcción y uso de edificios consume gran cantidad de energía; el 40% del gasto energético en los países de la Unión Europea corresponde a las viviendas.

Los proyectos deben adaptarse a las características locales en lo que respecta al microclima, la contaminación atmosférica, la acústica, la movilidad, así como aplicar técnicas de evaluación ambiental y energética. La utilización de materiales no tóxicos, reciclados y reciclables, fomentar energías renovables y, sobre todo, el ahorro energético.

REDUCCION DEL CONSUMO DE RECURSOS Y DE BIENES

La cultura urbana se gestó cercana al fluir de las aguas, siempre han surgido en lugares con suficiente agua. La facilidad de acceso a este recurso natural tan valioso para la especie humana y su coste relativamente barato han creado la falsa imágen de que es inagotable.

Pero el crecimiento del consumo de agua por persona, acompañado del crecimiento de la población, ha cerrado el grifo en muchos lugares, se han vaciado depósitos naturales o artificiales.

Las actividades industriales o agrícolas, así como el consumo doméstico, han disparado las alarmas y han fijado los límites de este recurso. Conseguir agua, con la calidad que demanda cada función, es caro. Pero además del coste, existen interrogantes sobre su disponibilidad futura de un bien imprescindible para el mantenimiento de la vida y para la supervivencia de las ciudades.

Frente a estas certezas se plantean dos soluciones: una gestión orientada al consumo y una gestión ambiental para su conservación. La gestión del consumo tiende a satisfacer necesidades a corto plazo. La gestión ambiental tiene una dimensión y una perspectiva a largo plazo, en las que las cuotas de consumo son una función de conservación.

En este planteamiento el conflicto surge entre los que promueven invertir en cemento para crear gigantes depósitos y trasvases que satisfagan los consumos irrefrenables y los que defienden una política de consumo de materiales, la producción de residuos y el uso de energía.

Se trata de disponer de instrumentos y espacios para desarrollar nuestra vida y no de tener una vida condicionada porque está obligada a adaptarse a lo que se nos ha diseñado.

Un diseño sostenible implica un estudio de la funcionalidad de los objetos, de los materiales que se utilizan, del proceso de fabricación, del impacto que tendrá el uso del objeto y de lo que se haga de él una vez en desuso.

LA CIUDAD MEDITERRANEA: EJEMPLO BASICO PARA AVANZAR HACIA LA SOSTENIBILIDAD

Hasta hace unas décadas, el tejido urbano de la ciudad mediterránea preservó su carácter compacto y diverso.

La filosofía consistía en aumentar la complejidad sin aumentar sustancialmente la explotación de los sistemas periféricos. Pero a lo largo de los últimos años, la fiebre de la competitividad ha impuesto un modelo de desarrollo de los sistemas urbanos que se nutre de sistemas externos cada vez más alejados.

La ciudad mediterránea también ha caído, aunque no del todo, en el engaño.

La estrategia es aumentar la complejidad de los sistemas urbanos organizando con inteligencia la información que enriquece los núcleos urbanos, es decir, sin dilapidar más espacio y logrando mayor eficiencia en los procesos de consumo energético.

Usando términos arquitectónicos, se trataría de primar la rehabilitación frente a la construcción de nuevas viviendas y edificios.

Promover iniciativas que fomenten el máximo posible el autoabastecimiento energético y alimentario.

No debe olvidarse que la sostenibilidad pierde todo su sentido si no va de mano de la equidad y abona la justicia social.

Sabemos que la tecnología no resolverá los problemas urbanos. El optimismo tecnológico es un discurso tramposo. Pero la innovación tecnológica ha de ser una aliada fiel de la ciudad sostenible.

Los "apóstoles" de la sostenibilidad habrán de practicar la paciencia y la perseverancia, no para explicar el desarrollo sostenible como un dogma de fé, sino para reformularlo constantemente.

Una crítica sin proyecto no es más que otra cara de una sociedad fragmentada de la cual la ciudad atomizada es la expresión y el instrumento.

"Es un poco difícil llegar a la sostenibilidad en un contexto donde el crecimiento es ilimitado y casi una religión, y el consumo la fé que lo alimenta". John E. Young.

Todo el mundo habla de sostenibilidad, la palabra está de moda, pero dudo que todos los que la utilizan tengan una idea clara de lo que significa y sobre todo de lo que implica.

No hay problema con el crecimiento ilimitado del bienestar humano, pero sí con el crecimiento ilimitado del consumo de los recursos y de sus derivaciones como son la contaminación o la eliminación de residuos.

Tenemos que aprender a hacer más con menos.

En general pienso que la gente es bastante inteligente para comprender que lo que pasa es que los que tienen el poder no siempre se manifiestan inteligentemente.

La única manera de que las cosas se muevan es que la sociedad fuerce a actuar a los que deciden.

Si ahora puede resultar beneficioso para algunos contaminar, debemos de hacer todo lo posible, desde un punto de vista restrictivo, para que no lo sea en ningún caso.

Hemos crecido en una generación que se nos enseñó que el elevado consumo de recursos era el sinónimo perfecto de la prosperidad.

No se puede llegar a comprender el medio si no se tiene ganas de saber cómo funcionan otros campos. La apertura al conocimiento es imprescindible en todos los casos para conseguir la sostenibilidad en nuestras ciudades.

Una crítica sin visión entrevee el futuro con la misma impotencia que un historiador sin un proyecto contempla el pasado.

La crítica profesional ha matado a la inteligencia crítica de la misma manera que la historiografía ha matado la historia.

La ciudad sostenible es el artificio moral donde esta reconstrucción ecológica puede acontecer, siempre que seamos capaces de volver a andar.

Sevilla, Agosto de 1.998

José Elías Bonells
Jefe de Jardinería del
Ayuntamiento de Sevilla