

Ser ecológico es vivir en la ciudad

Prólogo: La ciudad como núcleo de relación humana

Desde temprana fecha, el ser humano ha vivido en comunidad, en estrecha vinculación con el medio natural que suministraba las materias primas necesarias para su supervivencia: alimentos, utensilios... Sobre todo, el agua era el elemento principal que determinaba la ubicación geográfica del grupo humano. Desde Mesopotamia hasta Roma, pasando por Egipto y Grecia, tanto los ríos como el mar Mediterráneo eran el elemento fundamental de vida, de comunicación, alimentación e incluso religión. Durante la Edad Media, y la Edad Moderna, hasta los albores de la Contemporánea (siglo XIX), la ciudad europea estaba delimitada por una muralla, lo cual indicaba no sólo el grado de protección de la ciudad frente a ataques externos, sino también el límite de aquel espacio que contaba con derechos y servicios, del espacio "salvaje", no sometido a las normas ciudadanas, pero tampoco servido por las infraestructuras o las ventajas de vivir en el grupo. Es a partir del siglo XIX cuando el desarrollo industrial y económico hace que las ciudades europeas salgan fuera de esas murallas, y las nuevas ciudades estadounidenses se expandan sin límite, ajenas a una evolución tradicional de la que carecen. El nuevo modelo se apoya en las grandes aperturas en los centros históricos (modelo del París de Haussmann), o en los ensanches (como Londres o Barcelona).

El pensamiento decimonónico en el urbanismo actual

En materia urbanística (al igual que, por desgracia, en unas cuantas materias más), nuestra sociedad está aún anclada en el pensamiento urbanístico decimonónico, en función del metro cuadrado de zona verde, de los viales de comunicación de gran sección llegando a todos los puntos del territorio, o de la baja densidad de vivienda como símbolo de status e integración con la naturaleza. Es decir, que identifica la mayor calidad de vida urbana con el consumo masivo de los tres elementos básicos del medio ambiente: agua, aire y tierra.

El planeamiento clásico urbanístico surge debido a la

Revolución Industrial, como garantía de derechos de los nuevos habitantes de la ciudad, y como tal sobrevive. La preocupación por la higiene urbana pertenece a los siglos mismos de la disciplina, y el urbanismo actual, entendido como manera racional de construir la ciudad, sería incomprensible si elimináramos esos principios higienistas que lo sustentan. Es cierto que se han logrado elevados estándares de calidad residencial urbana, pero como efecto colateral han llegado graves distorsiones en la relación entre la ciudad y el territorio: dilapidación de recursos naturales o culturales, declive de los centros tradicionales, agravamiento de los costes ambientales e infraestructuras por la dispersión, incremento del precio de los productos inmobiliarios, fragmentación social, entre otras.

En los últimos cincuenta años, las ciudades han sufrido otro cambio realmente espectacular de la mano de la utilización masiva del automóvil privado, momento en el cual la ciudad ha tenido la oportunidad de ocupar todo el territorio que tenía alrededor, sin considerar distancias ni accidentes geográficos, al no depender de las estaciones de ferrocarril ni de los puertos para su desarrollo. En ese momento, un crecimiento que era básicamente centrípeto se ha convertido en centrífugo, desparramando sobre la totalidad del territorio sus viviendas, sus fábricas, sus vertederos, sus oficinas, sus centros comerciales. El problema no ha sido evidente mientras el dinero ha podido tapar esta equivocada práctica: con dinero es posible multiplicar los hospitales, las pistas deportivas, los centros educativos, las autovías, etc.

Algunos números evidentes

Es un hecho objetivo que los diez días más calurosos del último siglo se han producido en las últimas dos décadas. Como es otro hecho objetivo que el uso del vehículo privado es la mayor fuente individual de contaminación. Los científicos calculan que la contaminación producida por el tráfico supone un 25% de CO₂, un 75% de CO, y alrededor del 50% de los hidrocarburos y de todos los compuestos tóxicos del aire.

Desde 1950 se duplica el número de vehículos cada década, y en la misma medida aumenta el consumo de petróleo. Actualmente el planeta cuenta con 800 millones de vehículos (calculando llegar a los 1.000 millones en 2020). Los datos son descorazonadores: la media de la Unión Europea es de 472 vehículos cada 1000 habitantes (en España es de 454), y en Estados Unidos llegan a 759 vehículos. China o India tan sólo cuentan con 80 vehículos cada 1000 habitantes, pero si contaran con los datos de EEUU, llegarían solamente estos dos países a superar los 2.000 millones de vehículos.

Los datos no son casuales. Según los estudios de "huella ecológica" del planeta, el ritmo de consumo del ser humano superó la capacidad de la Tierra para regenerarse en la década de 1970. Actualmente, la repercusión de nuestras costumbres hace que haga falta casi el doble de recursos de los que tiene el propio planeta para abastecer las necesidades. Nuestro país cuenta con el dudoso honor de ser el país de la UE que más se ha alejado del cumplimiento del Protocolo de Kyoto, cuyo máximo nivel de emisiones marcado para 2012 ya triplicamos en 2009.

Acción local, repercusión global

Estas cuestiones son algo muy vinculado a nuestra actividad diaria. Con nuestras acciones, desde los diferentes ámbitos de responsabilidad política, económica y social, se puede ayudar a que los nefastos datos que nos rodean se estabilicen, o incluso mejoren, o por el contrario se puede contribuir a empeorar la situación hasta extremos no recuperables. Las acciones negativas sobre el territorio, en la mayor parte de los casos, son acciones "plásticas", es decir, que una vez detenida la acción, el territorio por sí mismo no vuelve a su situación anterior. Es contradictorio a todas luces que un mismo ente público subvencione la adquisición de electrodomésticos eficaces y de menor consumo, mientras por otro lado reforma la legislación para facilitar la urbanización del suelo rústico mediante Proyectos Singulares, precisamente en aquel suelo destinado a no ser urbanizado.

¹ Para evitar dispersiones innecesarias en el relato de este artículo, el autor se centra en la evolución urbanística acaecida en las ciudades de Europa, con comparación con Estados Unidos en los hechos más recientes, por la importación de muchos de los modos de hacer ciudad del Nuevo Mundo en el Viejo Mundo.

Una visión desde el Colegio Oficial de Arquitectos de Cantabria



Desde los propios ayuntamientos, independientemente de su tamaño o capacidad, pueden realizarse acciones como: subvenciones para reparación de edificios, mejorando su rendimiento energético y sus instalaciones, fomento del transporte limpio o control en la red de abastecimiento que reduzca el gasto innecesario, entre otras muchas. La acción más importante que puede llevarse a cabo es el control del planeamiento urbanístico: desde la aprobación de planes parciales en los cuales se ubiquen de forma racional los usos, no dejando las peores parcelas precisamente para los usos comunes (educativo, social, sanitario o deportivo), hasta el control racional de los nuevos planes generales a redactar. Se debe tener clara la previsión de las consecuencias de los procesos de transformación del espacio a medio plazo, adoptando políticas que reflejen el coste real de consumo de recursos desde tres perspectivas básicas: sostenibilidad ambiental (consumo de recursos y capacidad de los ecosistemas para reponerlos), ocupación sostenible del suelo (reutilización del suelo en lugar de facilitar el crecimiento, de modo que se reduzca la movilidad), y movilidad urbana sostenible (reducir la movilidad forzada y uso innecesario de vehículos; priorizando medios de transporte respetuosos con el medio ambiente).

Ha de mantenerse el equilibrio entre una oferta de suelo urbanizado suficiente para satisfacer las necesidades de vivienda, y la preservación medioambiental. La manida idea de que los edificios eco-eficientes reducirán las emisiones de CO₂, o de que nuevas construcciones de ciudad serán más eficientes es una estupidez. Es evidente que más edificios, gastan más (no menos), y nuevo suelo consume más suelo. Las únicas opciones razonables son la rehabilitación de edificaciones existentes, la sustitución de aquellas edificaciones no rehabilitables, y el relleno de los espacios dentro del suelo urbano que aún no han sido utilizados. Debemos tomar conciencia de que el

aprovechamiento y la densidad no son caprichos técnicos o jurídicos, sino garantes de luz y sol.

El territorio fragmentado

No es razonable que todo el territorio pueda ser susceptible de urbanizar, del mismo modo que no es razonable que todo el territorio sea accesible con la comodidad de una carretera asfaltada. El territorio ha de ser, necesariamente, asimétrico. De este modo, hemos de ser rigurosos con la protección a ciertas partes del suelo que nunca deberán urbanizarse. Las áreas “naturales” han de serlo en superficie suficiente como para compensar las áreas urbanizadas. Y urbanizado no es sólo aquello que está repleto de edificaciones, sino también aquel área con usos, antropizado, accesible,... En definitiva, un suelo modificado para su uso por la mano del hombre. Algo que deberemos tener en cuenta, y que parece que en ocasiones se olvida, es que LA MAYOR PARTE DEL TERRITORIO ES ARTIFICIAL, dado que como tal ha de entenderse aquel suelo que ha sido modificado por el hombre para sus usos: forestales, agrícolas, ganaderos... No existe el tan manido “paisaje natural”. No existe casi ningún territorio que no haya sido utilizado en uno u otro momento, para uno u otro uso.

Las áreas urbanas han de ser compactas, no disgregadas. Debemos luchar contra la INEFICACIA del modelo territorial vigente: son necesarios tamaños mínimos de población para infraestructuras y servicios rentables. Está comprobado que los sistemas de movilidad públicos no son rentables con las bajas densidades de las modernas periferias. Ya puestos, tampoco es “rentable” una biblioteca, ni un centro de salud o una unidad educativa. Es evidente que actualmente se prima (casi monopolizando el diseño) la movilidad rodada, sin dejar demasiados resquicios a la más sostenible, la

peatonal. En el proceso de planificación urbanística debe abandonarse ese “paternalismo natural” mal entendido, que lleva a primar las densidades bajas en el proceso de aprobación de los planes municipales. Con raciocinio y honradez, deben marcarse densidades máximas y mínimas. No es viable un modelo de territorio “urbano” ocupado por viviendas unifamiliares en parcela de 1000 m², ni formado por planes parciales de a 12 viviendas por hectárea. Seguro que a más de un lector le sonarán estos datos, repetidos por muchos técnicos y políticos de nuestro entorno, y dramáticamente erróneos desde el punto de vista de la sostenibilidad.

Epílogo

Originalmente, el emplazamiento antropizado era un reducto aislado, protegido del medio natural, con disponibilidad de recursos naturales ilimitados en su entorno. Ahora, es el medio natural el que resulta un reducto aislado, protegido del medio antropizado (que es todo). Se ha pasado de la situación del hombre protegiéndose del medio natural, al medio natural protegido de la depredación del ser humano.

Alberto García Ahijado,
Arquitecto Urbanista e Historiador.
Colegio Oficial de Arquitectos de Cantabria

NOTA DE LA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE

La Consejería de Medio Ambiente pone su revista a disposición de quienes quieran dar a conocer su punto de vista sobre cuestiones medioambientales. En este sentido, es sumamente respetuosa con opiniones como la que se recoge en esta colaboración del Colegio Oficial de Arquitectos de Cantabria. Sin embargo, la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria no se identifica necesariamente con el contenido de los artículos aportados por sus colaboradores.

² De este modo, el resultado es la dispersión de las actividades principales, haciendo que cada comarca, cada ciudad, pierda sus características propias para pasar a convertirse en lo que Koolhaas denomina “la ciudad genérica”, implantando los mismos usos, con los mismos edificios y las mismas comunicaciones en cualquier punto de cualquier territorio. Los centros comerciales, iguales en Santander, Valladolid, Oporto o Berlín, se convierten en los catalizadores de actividades, vaciando el centro histórico de las ciudades

³ Es muy sugerente acceder a alguna de las páginas web que permiten conocer la huella ecológica de cada uno, en función de las actividades desarrolladas a lo largo de la jornada (www.myfootprint.com).

⁴ El Protocolo de Kioto sobre el cambio climático es un acuerdo internacional que tiene por objetivo reducir las emisiones de seis gases que causan el calentamiento global, además de tres gases industriales fluorados, en un porcentaje aproximado de al menos un 5%, dentro del periodo que va desde el año 2008 al 2012, en comparación a las emisiones al año 1990.