

# Dibujar otra ciudad

[Jacobo Armero](#)

***La crisis económica, los altos precios del petróleo y la degradación medioambiental cuestionan el modelo urbano. Se habla de abandonar los suburbios, de volver a pasear por las calles y de ecociudades. La hora de un nuevo urbanismo ha llegado.***



Se derrumba un estilo de vida, basado en el despilfarro, y empieza otro. La crisis económica, la volatilidad de los precios del petróleo y el desastre medioambiental hacen tambalearse también los cimientos de las ciudades. El cambio más patente está produciéndose en Estados Unidos, donde los periódicos hablan de la necesidad de urbes habitables, del abandono de los suburbios de las series de televisión y de acabar con la dependencia del coche, mientras en los países emergentes nacen *ecociudades* y Europa se debate entre el *American way of life* y la idea de una ciudad más amable, con transporte público y vecindarios diversos.

La idea de una metrópolis a escala humana no es nueva, pero en suelo americano sonaba incluso revolucionaria, aunque todo tiene su momento. En los 90, una nueva corriente, el Nuevo Urbanismo, detectó la necesidad imperiosa de reformar la estructura clásica de la ciudad estadounidense. La separación entre el centro y los suburbios residenciales debía cambiarse

con el fin de evitar los desplazamientos en coche y el peligro de separación clasista de la población por zonas, lo que reforzaba las desigualdades e impedía la convivencia. La prosperidad económica de la década pasada no fue un buen caldo de cultivo para esas propuestas, aunque sí se produjeron algunos cambios. Uno de los más significativos fue la aparición de las *edge cities*, difundidas y abanderadas por el editor del *Washington Post*, Joel Garreau. Estas pequeñas concentraciones se situaron, por lo general, lejos de los grandes centros, en plena naturaleza, al borde de un cruce de autopistas, y contaban con todo lo necesario para vivir, comprar y trabajar. Sus promotores solían ser grandes empresas que alojaban a sus cualificados trabajadores en la ciudad ideal y segura. Además, la llegada de Internet introdujo en los hogares la oportunidad de producir y de comprar.

La fórmula tuvo tanto éxito que hoy un tercio de la superficie de oficinas de EE UU se encuentra en este tipo de *ciudades al borde*. Y la constelación de islas de bienestar y felicidad se ha extendido por todo el mundo en estos últimos años. En los países en vías de desarrollo han servido para garantizar la seguridad y el bienestar de los emigrantes cualificados o de las clases locales más pudientes. En Europa, fue el príncipe Carlos de Inglaterra quien se convirtió en abanderado de las teorías del Nuevo Urbanismo. A través de su agencia inmobiliaria, The Royal Dutch Country, desarrolló el barrio de Poundbury, en Dorchester, a poco más de doscientos kilómetros al oeste de Londres, diseñado por el arquitecto luxemburgués Leon Krier. La arquitectura historicista de casas bajas y sus serpenteantes calles han servido como modelo a multitud de urbanizaciones por todo el mundo. Pero, a la vez, generó muchas críticas porque suponía no sólo una vuelta al pasado, sino una prolongación del *sprawl*, de la expansión de los suburbios, de la *canibalización* del territorio y de la segregación.

Hasta ahora, no parecía un asunto de gravedad. Había dinero, gasolina y a poca gente le importaba si el planeta se calentaba o no. Siguieron construyéndose barrios en las afueras y autopistas para ir al trabajo y a la compra. Pero la crisis mundial ha puesto de manifiesto desequilibrios de gran calado, que, unidos a la evidencia de la existencia de graves problemas medioambientales, obligan a un giro radical.



¿Tanto como para tirar la ciudad abajo? Eso parece, al menos en algunos casos. “*Shrink to survive*” (Encoger para sobrevivir) es el eslogan del plan de la Administración demócrata para tratar de atajar la crisis que viven algunas ciudades industriales. Una situación escalofriante para un país que en el pasado siglo ha hecho del crecimiento poco menos que una religión. Que Barack Obama medite la demolición de zonas de ciudades abandonadas no es más que la punta del iceberg de la catarsis que está viviendo la metrópoli estadounidense, y con ella el resto del mundo, que ha reproducido hasta el infinito el modelo de ciudad dispersa que ahora parece desmoronarse.

Los planes de demolición se centran en las poblaciones más afectadas por la caída en picado de la industria pesada. En Flint, un municipio del Estado de Michigan, sede de General Motors y escenario del documental *Roger & Me*, de Michael Moore, el gigante automovilístico empleaba a 79.000 personas, y ahora no quedan más que 8.000 puestos de trabajo. Su declive se inició en los 70, pero la situación se ha vuelto insoportable, y la única solución que parece viable es la demolición de hasta 3.000 edificios. “Lugares como Flint han tocado fondo. Hemos llegado a un punto en que es mejor tirar abajo muchos edificios”, ha declarado Karina Pallagst, directora del programa *Shrinking Cities in a Global Perspective* de la Universidad de Berkeley, California. La idea es devolver a la naturaleza el suelo que ocupan los inmuebles vacíos y oxigenar el centro con zonas verdes, concentrando la población, los comercios y los servicios en lo que queda en pie. Planes similares podrían aplicarse en otras ciudades estadounidenses, como Detroit, Filadelfia, Pittsburgh o Memphis.

## DE LAS 'MCMANSIONES' AL APARTAMENTO

En Estados Unidos no faltan opiniones contrarias a esta opción tan radical. Hay sectores que se inclinan por invertir en la rehabilitación de los edificios abandonados y regenerar así la ciudad, tanto en los centros como en los suburbios. Existen propuestas diversas, como reconvertir las *McMansions* –típicas casas unifamiliares estilo *los Soprano*– en apartamentos que puedan albergar familias más pequeñas, o en cómo transformar los garajes en tiendas. También están surgiendo nuevos usos en centros comerciales abandonados. Los *boxes* se convierten en iglesias, guarderías o museos, y hasta en un circuito de karts, como en el antiguo Wal-Mart de Round Rock, en Texas. El debate está abierto, pero la mayoría de la población aún prefiere vivir en los suburbios, según una reciente encuesta del Pew Research Center, y no parece dispuesta a renunciar tan fácilmente al *American way of life*.



Las ruinas urbanas afectan también a Europa. Shrinking Cities tiene otra sede en Alemania, y está estudiando ciudades como Liverpool, Manchester o Leipzig, donde abundan las zonas abandonadas. En España, la desindustrialización ha presentado oportunidades que han sido bien aprovechadas, como la de Bilbao, aunque aún quedan muchas otras capitales que tienen

pendiente la reconversión. Pero quizás sea más visible en estos momentos la aparición de otro tipo de ruinas, provenientes de desarrollos urbanísticos iniciados durante los años del *boom* inmobiliario y que han llegado tarde a la fiesta del *se vende todo*. El paisaje está plagado de calles asfaltadas que no llevan a ninguna parte, de estructuras de hormigón desnudas, de obras paradas que esperan tiempos mejores. El Ministerio de la Vivienda español estima que hay unas 600.000 viviendas terminadas sin estrenar. La Junta de Andalucía ha abierto un registro para que los promotores den cuenta de su *stock*. La costa española está repleta de apartamentos y de chalets adosados que, en el mejor de los casos, se usan unas semanas al año, si es que no están en manos de los bancos que las financiaron. La pregunta es cuánto tardará el mercado en absorber toda esta oferta, que además ha nacido ya en muchos casos obsoleta, lastrada por una legislación anticuada y el vicio de unos procesos urbanísticos y arquitectónicos irreflexivos propiciados por la bonanza de los años dorados. Si en la regeneración de zonas industriales se ha podido operar con éxito, la necesaria reconversión residencial se antoja mucho más complicada. No es lo mismo actuar sobre un área deprimida, pero acotada, que sobre cientos de miles de unidades dispersas. Todo un reto que no parece tener respuesta.

## ¿ESTÁN MUERTAS LAS CIUDADES?

La crisis deja maltrecha la ciudad existente, pero hay que continuar viviendo en ella y seguir creciendo. Según la ONU, cada año unos setenta millones de personas abandonan el campo y se trasladan a las grandes aglomeraciones urbanas, atraídas paradójicamente por la expectativa de una vida mejor. ¿Cómo influye la crisis en el urbanismo del nuevo siglo? Para Iñaki Ábalos, arquitecto, catedrático de la Escuela de Arquitectura de Madrid y profesor en Harvard, “lo común a todas las tendencias actuales, desde las más conservadoras hasta las más progresistas, es la búsqueda de la densidad y de respuestas a los problemas medioambientales”. Se trata de crear ciudades accesibles a pie o en bicicleta, con redes de transporte público que reduzcan la dependencia del automóvil y en las que se integren las viviendas, los servicios, las tiendas y los lugares de trabajo. Las zonas verdes se plantean no sólo como áreas recreativas o paisajísticas, sino como zonas que proporcionan mejoras medioambientales y producen energías renovables.



Existen modelos que ya cumplen con estas condiciones. Uno de ellos es Estocolmo, que será en 2010 la primera *capital verde* del Viejo Continente. Este galardón, creado por la Comisión Europea, tiene como objetivo recompensar a las ciudades que cumplen con objetivos medioambientales exigentes y alentar al resto para que se marquen metas ambiciosas de desarrollo sostenible. Entre los méritos de la capital sueca, están su extraordinaria red de zonas verdes, su objetivo de librarse de los combustibles fósiles para el 2050 o la eficaz gestión de las emisiones de CO2. Es también un modelo en técnicas de reciclaje, entre las que destaca la producción de biogás con residuos orgánicos, que sirve para propulsar los autobuses urbanos. Además, la mayoría de las viviendas usan sistemas de calefacción centralizados por distritos y se ha conseguido reducir de forma notable el tráfico rodado desde 2006, gracias a los impuestos por circular en el centro y a los 760 kilómetros de carriles-bici.

El caso de Estocolmo es muy excepcional. La realidad en la gran mayoría de las ciudades del mundo nada tiene que ver con los grados de bienestar alcanzados por la sociedad sueca. Pero todos los procesos de ampliación del espacio urbano persiguen estándares de densidad y de ecología. Se buscan urbes más humanas, en las que el espacio público permita el desarrollo de una vida local rica en intercambios y servicios.

Siguiendo esta tendencia, en Valencia, a orillas del río Turia, está construyéndose Sociópolis, un nuevo barrio promovido por la Generalitat Valenciana y diseñado por el arquitecto español Vicente Guallart. El proyecto trata de dar respuesta a una variada demanda de viviendas tanto de alquiler como en propiedad, mezclando unidades familiares heterogéneas de todas las edades. Las zonas verdes y los equipamientos tratan de estimular la participación ciudadana, gracias a la rehabilitación de los huertos que existían en la vega histórica, que se han integrado en una gran zona verde en la que los vecinos pueden cultivar sus frutas y hortalizas. El sentido de comunidad trata de fomentarse también con la construcción de centros sociales, zonas deportivas, guarderías o centros de arte. Las 2.800 viviendas previstas en un principio se distribuyen en bloques y torres, de manera que no ocupen mucho suelo y liberen espacio público.



El proyecto, que atraviesa dificultades financieras y se está viendo retrasado por la crisis –problemas de la “velocidad del urbanismo”, en palabras del propio Guallart, es decir, del excesivo tiempo que se tarda en llevar a buen término cualquier desarrollo urbano– , pone sobre la mesa algo que es también ya un consenso entre los especialistas en la materia y que el propio arquitecto explica. “El hecho urbano supone la aceptación de unas reglas, unas normas de convivencia, y compartir modelos de uso”, y abunda en la liquidación del modelo de ciudad extensivo: “El mito americano es un error que se ha trasladado a todo el mundo. La inexistencia del espacio público impide el funcionamiento de las ciudades”. La ciudad exclusiva, segregada por zonas, por tipos de actividades o de personas, otra de las graves patologías de la urbe extensiva, no tiene futuro.

En vista de la situación, muchos países europeos están cambiando su política de vivienda. En Francia, las tensiones sociales de los últimos años han hecho aflorar muchos problemas urbanos. Los inmigrantes están mal integrados y la separación entre comunidades impide la convivencia. El drama se materializa en el sistema público de enseñanza, uno de los más

sólidos y avanzados del mundo. En los liceos, la falta de contacto entre los franceses de pura cepa y los foráneos es alarmante, y las oportunidades no son iguales para todos. A la entrada de los colegios sigue luciendo el lema de la República Francesa, pero la libertad, la igualdad y la fraternidad no constituyen ni mucho menos una realidad. Y, si como dice el sociólogo Manuel Castells, “el espacio no es un reflejo de la sociedad, es la sociedad misma”, la crisis social en Francia es también una crisis urbana. Por poner un ejemplo, en los alrededores de París, un 5% de los municipios albergan el 75% de las viviendas sociales. La reacción de las autoridades francesas fue la Ley de Compromiso Social por la Vivienda, del año 2006, que, entre otras medidas, obliga a los municipios de cierto tamaño a contar con un mínimo de un 20% de viviendas sociales, ya establecida por la anterior Ley de Solidaridad y Renovación Urbana, del año 2000. No es un objetivo fácil de cumplir, la ciudad consolidada es muy rígida y cambiarla lleva mucho tiempo, pero al menos refleja una nueva actitud que ya se ha extendido entre la clase política europea.

## URBES DE ARENA

Mientras, en la otra parte del mundo emergen nuevas megaciudades con los mismos parámetros. En los Emiratos Árabes Unidos se está construyendo Masdar City, a pocos kilómetros de las urbanizaciones de lujo cuya imagen en forma de palmera ha dado la vuelta al mundo. Se trata de una *ecociudad*, equipada con las más sofisticadas tecnologías energéticas, y, por supuesto, compacta. “Miramos Venecia y Roma: no va a ser el modelo estadounidense”, ha dicho Gerard Evenden, del estudio Foster and Partners, encargado del proyecto cuyas obras están ya en avanzada fase de construcción junto al aeropuerto internacional de Abu Dhabi. También en los Emiratos Árabes, en Ras Al Khaimah, al noroeste de Dubai, se le ha encargado al holandés Rem Koolhaas una *ciudad verde* en medio del desierto. “Concentración, densidad, sinergia, silmultaneidad” son las palabras que menciona el arquitecto para describir su proyecto, que es algo parecido a un nuevo Manhattan que se alimentará únicamente de energía solar... en el reino del petróleo.



Sin embargo, la densidad no es una garantía para la calidad de vida, sobre todo si es excesiva. Según las últimas estadísticas de Naciones Unidas, hasta mil millones de personas, un tercio de la población mundial, viven en chabolas o *slums*. En Nairobi, por ejemplo, en la barriada de Kibera, se hacían cerca de un millón de habitantes en una superficie similar a la de Central Park en Nueva York. Son aglomeraciones sin saneamiento, agua corriente ni electricidad en muchos casos, en las que viven personas cuyo trabajo es imprescindible para que las aglomeraciones sigan funcionando, pero que se encuentran aisladas y arrinconadas. Para este sector de la población global la crisis no es nueva, pero poco o nada importa, aunque sí hay algún proyecto que lo tiene en cuenta.

En Brasil, el Ayuntamiento de Río de Janeiro inició en los 90 un plan para tratar de mejorar la integración de las *favelas* en la ciudad. Se promovieron concursos que, de forma paulatina, han mejorado la accesibilidad, las condiciones higiénicas y los equipamientos, pero tratando de respetar la esencia de ese urbanismo sin urbanistas. Uno de los últimos planes aprobados, en 2006, ha sido el de la *favela Rocinha*, por el que se han habilitado nuevas calles, viviendas y equipamientos, y donde el arquitecto Oscar Niemeyer ha proyectado una simbólica pasarela peatonal que conecta la barriada con el resto de la ciudad, saltando por encima de la autopista que las separaba, en un gesto tan conciliador como necesario. Seguro que Marcelo, guía

---

turístico que lleva organizando los Favela Tour desde hace 20 años, tendrá más facilidades para pasear a los turistas por sus dominios, pero parece difícil que se mejore su funcionamiento si no se les dedica mayor atención y recursos. Son el mejor ejemplo de la segregación y la densidad extremas.

Las causas de la crisis urbana vienen de lejos, porque la ciudad se va formando a lo largo de generaciones. Las decisiones que se toman hoy, los planeamientos que se dibujan ahora, irán materializándose dentro de lustros, o incluso décadas. La deslocalización de la producción industrial no es un fenómeno nuevo. Pero la revolución digital y la caída del consumo han descompensado el sistema y han precipitado los cambios. Nacen nuevas ciudades, otras crecen y se transforman, y algunas encogen. Todas buscan soluciones a los problemas medioambientales y la densidad adecuada. Cuando se pensaba que la ciudad había llegado hasta los últimos confines del planeta, en ciertos lugares aún se echa en falta.

**Fecha de creación**

25 septiembre, 2009