

Reflexiones sobre la sostenibilidad del medio urbano

Julián MORA ALISEDA* y Francisco Javier CASTELLANO ÁLVAREZ**

1. INTRODUCCIÓN

Los efectos ambientales de la ciudad sobre el entorno físico en el que se sitúa han existido siempre, son innegables y evidentes, cronológicamente estos efectos empiezan a tener síntomas de gravedad y rasgos de insostenibilidad a partir de la Revolución Industrial que es cuando se produce una masiva y repentina acumulación de personas en las ciudades. Este hito histórico marca el inicio de algunos de los problemas que, todavía hoy, aunque de diferente forma, aquejan a nuestras ciudades.

Un ejemplo de lo anterior es que a lo largo del tiempo la mejora de la calidad de vida urbana, la «salubridad urbana», se ha conseguido por un desplazamiento de la «insalubridad» al medio rural añadiendo además, un importante efecto multiplicador por el transporte de las aguas. Los ríos son utilizados como alcantarillas transportadoras de desechos. Aunque actualmente en los países de la Unión Europea, USA y Japón, tras la adopción de algunos compromisos de la Cumbre de Río, se ha generalizado la instalación de depuradoras de aguas residuales.

A lo largo del presente artículo analizaremos los rasgos definitorios de la sostenibilidad del medio urbano, su evolución y las actuaciones de las instituciones, así como los esfuerzos internacionales al respecto.

* Profesor de Ordenación del Territorio en la Universidad de Extremadura. Miembro del Comité de Expertos que elabora la Estrategia Española de Desarrollo Sostenible.

** Economista y Master en Desarrollo Sostenible.

2. ARQUITECTURA URBANA

El barroco fue el punto crítico en el modelo arquitectónico de ciudad, hasta entonces la ciudad seguía manteniendo muchas connotaciones defensivas sin ser capaz de asumir una vocación comercial, industrial, plural y referente de encuentros y de personas. A partir de entonces se asumen sistemas e innovaciones arquitectónicas que duran hasta nuestros días, podemos considerar como una de las más importantes al sistema reticular, la ciudad se expande y crece con un orden arquitectónico previamente fijado y estudiado, la «cuadrícula» huye de las calles angostas y curvadas, de los recintos fortificados, de las rigideces propias de una ciudad defensiva.

Este crecimiento de las ciudades las hizo más habitables, y esto tiene hoy mismo su traslación; si acumulamos sobre una pequeña superficie las dotaciones de equipamientos y servicios, la población, la actividad económica, el ocio... estamos aumentando paralelamente la insostenibilidad de los mismos al promocionar unos niveles de vida inferiores a los que se pueden asumir. Es por ello por lo que la dispersión geográfica, dentro de una misma ciudad, parece ser un aliciente en las dos últimas décadas para la mejor habitabilidad de la misma, pero en este punto nos encontramos con una cierta dialéctica u oposición entre los que defienden una ciudad «zonificada» y los que prefieren su «compactación».

Los defensores de la primera opción vienen a afirmar: ¿Acaso la insostenibilidad de la vida urbana se puede separar de la alta presión que sufren los centros urbanos?, por lo que proponen la dispersión urbana como forma de aumentar la habitabilidad y la calidad de vida de nuestras ciudades, ya que entienden que esto conlleva segregar y alejar las actividades y los residuos más problemáticos, así como una reducción de la presión de la población y de los usos por unidad de superficie.

La creación de nuevos polígonos o zonas residenciales debe ser lenta si se quieren complementar e integrar adecuadamente las diversas dotaciones que lo componen, aumentar la dispersión de las ciudades de esta forma no sólo mejora la calidad de vida y la habitabilidad urbana sino que además lo hará ahorrando suelo, energía, dinero y tiempo. La creación de nuevas zonas urbanas debe tener esta filosofía para conseguir una ciudad que crezca en armonía con su medio, debe ser el modelo urbano un modelo de ciudad compacta, que no comprimida. Los seguidores de la segunda opción no creen en esa alternativa, puesto que entienden que la dispersión urbana tiene un doble efecto: aunque baja la presión sobre determinadas zonas de la ciudad y, aumenta su sostenibilidad y su habitabilidad, la dispersión también provoca un mayor distanciamiento geográfico que supone la necesidad de mayores desplazamientos motorizados, que suponen una grave amenaza a la

calidad de vida urbana. La creación de zoning o polígonos especializados que cumplen una sola función: zonas comerciales, parques empresariales, barrios dormitorio, áreas de ocio especializado, zonas escolares..., convierten el modelo en un círculo vicioso donde el coche necesita más espacio a devorar.

Parece evidente que ninguna de las dos opciones en integridad son alternativas claras para mejorar la sostenibilidad urbana. Por lo que estamos impelidos a buscar un punto de equilibrio entre ambas propuestas y apostar por una planificación urbana nueva, distinta y más humanizada. Y tal vez la alternativa sea aquella que rechaza el crecimiento en altura y en anchura, es decir, la concentración extrema y la dispersión de usos y localizaciones en la ciudad que obliga a los desplazamientos en automóviles. El punto de equilibrio a nuestro entender debe pasar por crear nuevas urbanizaciones emancipadas dentro de las grandes metrópolis, donde sin alcanzar densificaciones inviables los residentes tengan accesos a la mayoría de los servicios y equipamientos de todo orden (salvo los menos utilizados) que convierta a esta urbanización a la vez en un lugar residencial y de trabajo, de ocio y esparcimiento, de cultura y deportes... en definitiva, en un espacio para vivir.

Quedaría por definir el tamaño ideal de las mismas, es decir, el umbral demográfico de la emancipación. Nosotros entendemos que debiera ser núcleos de entre 20.000 y 30.000 habitantes, de tal suerte que el tiempo empleado por los residentes en el desplazamiento a pie del centro a la periferia o viceversa no sea superior a los 15 minutos.

3. COMPORTAMIENTO CÍVICO, CALIDAD DE VIDA Y CALIDAD AMBIENTAL

No podemos perder la perspectiva de que los principales responsables del mantenimiento y de la mejora de nuestras ciudades son quienes las habitan, los ciudadanos. La habitabilidad implica a la calidad de vida en las ciudades con una serie de condicionantes, deseos y perspectivas que tienen sobre la misma los propios ciudadanos, puede que esas perspectivas y esos comportamientos de los ciudadanos no se correspondan con una idea de ciudad sostenible y habitable, nos estamos refiriendo al consumo de masas, al alto nivel de vida basado en el consumismo y al mantenimiento de costumbres poco sostenibles tales como el uso abusivo de sistemas de calefacción, el uso abusivo del transporte privado en lugar del transporte público, el no reciclaje y vertido selectivo de basuras... En suma una serie de valores que se pueden tener sin que el ciudadano vea alterada su calidad de vida pero que además supondrán una mejora sensible de la sostenibilidad de las formas de vida urbanas, unas

cuestiones que todavía hoy son opcionales pero que, a buen seguro, dentro de poco tiempo serán indispensables u obligatorias.

Ciertamente, si queremos una convivencia de aspectos como la sostenibilidad, la habitabilidad y la calidad de vida, no podemos negar la evidencia de que las actuales formas de vida y, muchos de los actuales modos de consumo, aún suponiendo incremento del nivel de vida implican insostenibilidad ambiental y por tanto pérdida a más corto o largo plazo de habitabilidad.

Todo lo anterior lo reflejan perfectamente Stanners y Bordeau cuando, refiriéndose a la sostenibilidad local y global fijan el problema de ambas en que la demanda media diaria por habitante de los ciudadanos europeos es de unos «11,5 Kilos de combustibles fósiles, 320 de agua y 2 de alimentos. También producen 300 Kilos diarios per cápita de aguas residuales, 25 de CO₂ y 1,6 de residuos sólidos».

La conclusión de lo anterior es que en un mundo global, la calidad ambiental como primer requisito básico de la calidad de vida, necesita imperiosamente de un cambio en los hábitos de consumo y en las consideraciones que las personas tienen sobre el concepto de calidad de vida.

4. LA CIUDAD Y SU MEDIO

«PENSANDO EN LO GLOBAL Y ACTUANDO EN LO LOCAL»

Una ciudad deja de ser sostenible cuando provoca el empobrecimiento del medio sobre el que se sitúa, es por ello por lo que ha de promocionarse la autogeneración de energía y de insumos evitando así que las ciudades entren en una dinámica en la que van empobreciendo los recursos de los medios físicos más cercanos provocando a su vez una mayor contaminación y una mayor necesidad de recursos energéticos por el mayor desplazamiento que supone la captación de recursos a mayores distancias.

La sostenibilidad del medio local con recursos locales debe ser objetivo prioritario de una ciudad verdaderamente habitable sin perder de vista que ese mismo medio local es el que debe asimilar vertidos y desechos que la misma ciudad genere.

Todavía hoy sólo es una pequeña élite la que mantiene una sensibilidad ambiental muy lejos estamos de que esta sensibilidad ambiental afecte a la masa social y ciudadana, así nuestra realidad es que son las ciudades del mundo desarrollado las grandes consumidoras de insumos y las grandes generadoras de desechos y contaminación que son asumidos, irremediablemente, por todos los ciudadanos del mundo. Así, el 20% de la población mundial consume el 80% de los recursos mundiales, lejos está esta cruda realidad de un

pensamiento global y una actuación local, lejos está, esta realidad del logro de una solidaridad intergeneracional, propugnada por el desarrollo sostenible, sino hay ni siquiera el menor atisbo de conseguir una solidaridad intrageneracional.

Lo cierto es que los crecientes aumentos de la habitabilidad urbana se consiguen a base de aumentar la insostenibilidad global, esto puede llevar a calificar de falsos los supuestos aumentos en la calidad de vida puesto que los mismos sólo serán reales cuando sean compartidos por el resto de la humanidad ganando así perdurabilidad y continuidad en el tiempo.

La calidad de vida, la habitabilidad, no pueden ser cuestiones mancilladas por un sentido materialista dentro de la habitual tónica capitalista, deben estar muy por encima de todo ello, deben representar el bienestar de la persona consigo misma, con su ciudad, con sus vecinos, pero también su fe, con su medio y con los miles de millones de personas que no comparten sus mismos privilegios, deben basarse en una profunda solidaridad para con los suyos, en un pensamiento global.

5. ESFUERZOS EN PRO DE LA SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL URBANA DENTRO DEL MARCO EUROPEO

Son tres los encuentros que los líderes municipales europeos han mantenido desde 1994 hasta la fecha de hoy con motivo de la sostenibilidad. El primero de los encuentros tuvo lugar en Aalborg, Dinamarca, entre el 24 y el 27 de Mayo de 1994, el segundo encuentro fue en Lisboa, Portugal, entre el 6 y el 8 de Octubre de 1996, y por último, esta el encuentro de Hannover, Alemania que tuvo lugar entre el 9 y el 12 de Febrero del 2000.

El resultado del primer encuentro fue la Carta de Aalborg, inicio de la «Campaña Europea de Ciudades y Poblaciones Sostenibles» destinada a animar y prestar apoyo a las ciudades y pueblos para que trabajen en pro de la sostenibilidad, esta campaña tuvo su evaluación en la Cumbre de Lisboa, en la misma se evaluó el proceso de implantación de la Agenda Local 21 en los países europeos, los participantes en la Cumbre de Lisboa firmaron un documento final llamado: «Plan Lisboa: de la Carta a la Acción». Por último está el documento firmado al finalizar la Cumbre de Hannover, denominado «Llamamiento de Hannover».

En estas cumbres las ciudades europeas se implican y comprometen con conceptos como el logro de una justicia social, unas economías sostenibles, un medio ambiente duradero, el cambio de los modos de vida, de producción y de consumo, el cambio de las pautas de distribución del espacio... todo ello teniendo en cuenta que el 80% de la población europea reside en ciudades y

considerando que las responsabilidades, propias de los gobernantes locales por la cercanía al ciudadano, deben verse reforzadas con la transferencia de recursos económicos y de competencias.

En estas Cumbres las ciudades europeas defienden muchos de los puntos expuestos en los apartados anteriores con respecto a la teoría de la sostenibilidad urbana y se comprometen: a un mayor reparto Norte-Sur y Oeste-Este para conseguir un desarrollo viable, al intercambio de experiencias exitosas o provechosas en sus respectivos ámbitos, a una mayor colaboración entre ciudades y entre generaciones. Dice textualmente la Carta de Aalborg, la sostenibilidad ambiental «requiere que nuestro consumo de recursos materiales, hídricos y energéticos renovables no supere la capacidad de los sistemas naturales para reponerlos..., que el ritmo de emisión de contaminantes no supere la capacidad del aire, del agua, y del suelo para absorberlos y procesarlos..., implica además el mantenimiento de la diversidad biológica, la salud pública...».

Se apuesta en definitiva en estas cumbres por introducir los esquemas sostenibles en el que hacer diario de los entes locales, de forma amplia, participativa y autosuficiente potenciando el papel de las administraciones locales como propiciadores y no como ejecutores directos mostrando liderazgo pero no controlando los procesos de adopción de los Programas «Hacia un desarrollo sostenible» de la UE o el Programa 21.

Las Cumbres internacionales recogen aspectos novedosos como el compromiso de realizar auditorías sociales, económicas y ecológicas en los municipios con el fin de investigar su impacto en el medio ambiente y en las generaciones futuras e informar sobre los resultados. Terminamos nuestras reflexiones en torno a la sostenibilidad del medio urbano recogiendo literalmente algunas de las afirmaciones que se recogen en la declaración de Hannover y que sintetizan perfectamente, el sentido de las tres Cumbres internacionales citadas, y del presente trabajo:

«Nosotros, los líderes municipales, estamos obligados a actuar a escala local teniendo en cuenta nuestra responsabilidad global» (...) «no queremos que nuestro modelo de vida dependa de la explotación de seres humanos y de la naturaleza en otras regiones».

«Nos identificamos con la planificación urbana integrada; el desarrollo de ciudad compacta; la rehabilitación de las áreas urbanas industriales deprimidas; el uso reducido y más eficiente de las tierras y de otros recursos naturales; la gestión local del transporte y de la energía; y la lucha contra la exclusión social, el desempleo y la pobreza como puntos clave de la gestión urbana hacia la sostenibilidad local que estamos preparados para llevar a cabo.»