

¿Transitamos hacia ciudades sustentables?

Antonio Elizalde Hevia
Seminario DIGA La Pintana
3 de septiembre de 2014

Hemos pasado de un mundo vacío a “un mundo lleno”

- La consecuencia más importante de la finitud del planeta es la estrecha interdependencia humana.
- “O nos salvamos todos o perecemos todos”.
- En un “mundo lleno”, nos enfrentamos a la inaplazable necesidad de *reinventar lo colectivo*, y quizás tengamos que reevaluar los valores socialistas básicos –igualdad, cooperación, comunidad- también y destacadamente por razones ecológicas.

PROBLEMA DE ESCALA

Hemos llenado el mundo saturándolo en términos de espacio ecológico (Herman Daly, Mathis Wakernagel, William Rees)

PRINCIPIO DE GESTIÓN
GENERALIZADA DE LA DEMANDA

PROBLEMA DE DISEÑO

Nuestra tecnósfera está mal diseñada, y por eso se halla “en guerra” con la biósfera (Barry Commoner)

PRINCIPIO DE BIOMÍMESIS

PROBLEMA DE EFICIENCIA

Somos terriblemente ineficientes en nuestro uso de las materias primas y la energía (Lovins, von Weizsäcker, en *Factor 4*)

PRINCIPIO DE ECOEFICIENCIA

PROBLEMA FAÚSTICO

Nuestro poderoso sistema ciencia/técnica
o tecnociencia anda demasiado
descontrolado

PRINCIPIO DE PRECAUCIÓN

¿Basta con esto?

- Estos cuatro principios bastarían para orientar hacia la pacificación de nuestras relaciones con la naturaleza, **pero no para lograr una ciudad humana habitable**. Una sociedad podría poner en práctica los cuatro principios y mantener, sin embargo, grados extremos de desigualdad social o de opresión sobre las mujeres.

PROBLEMA DE DESIGUALDAD

- El grado de desigualdad social que hoy existe en el mundo es históricamente inaudito, sigue en aumento y conduce a un terrible desastre.
- No es tolerable, ni tampoco a la larga viable, que el 80 por ciento de los recursos del mundo esté en manos del 20 por ciento de la población.

La desigualdad expresada territorialmente

- Una ciudad segmentada: ciudad para ricos y ciudad para pobres
- Gasto energético per cápita de Las Condes o Lo Barnechea y La Pintana o Lo Prado
- Áreas verdes por persona
- Horas de tiempo muerto o perdido en transporte para un habitante de Las Condes y uno de La Pintana

¿La casita de la pradera o el bloque de viviendas?

El Centro de Tecnología de Vecindarios de Chicago estimó, a finales de los 90, que el desarrollo urbanístico difuso provoca un consumo -y los impactos ambientales asociados con el mismo- 2,5 veces mayor que el urbanismo compacto

Ciudad ¿para qué?

- La ciudad es sobre todo el contacto, la regulación, el intercambio y la comunicación.
- Por el contrario, en un contexto de globalización de la economía y de competencia entre los sistemas urbanos, la explosión urbana de las últimas décadas y la partición del territorio y provocados por la movilidad de la red, la separación de funciones y la degradación urbana causada por la congestión y el estrés ambiental, la pérdida de la estabilidad y la cohesión social que surge desde la separación espacial de los grupos socialmente segregados por los ingresos, el consumo y la tierra de residuos, la energía y los recursos naturales, la explotación incontrolada de los ecosistemas locales, regionales y mundiales para sostener la organización y la complejidad de la ciudad son, como podemos fácilmente constatar, algunas de las disfunciones en la ciudad actual.

El problema es la termodinámica

- Podríamos decir que la energía necesaria para mantener una organización poco compleja en diferentes zonas urbanas de la ciudad en expansión es alto. Utilizando la terminología de la termodinámica, la recuperación significa que la entropía no está maximizada en términos de información.
- En la ciudad compacta, por el contrario, con la misma energía que se puede consumir en un área determinada de la ciudad en expansión, LA ORGANIZACIÓN QUE MANTIENE ES SIGNIFICATIVAMENTE MAYOR.
- La necesidad de las actividades más estrechas y locales desde monofuncional a edificios de uso mixto
- Es importante evitar la zonificación de la ciudad. Las políticas de zonificación reducen y limitan la complejidad urbana y crean zonas monofuncionales (vivir, trabajar, entretenerse o viajes). Esto se traduce en una fuerte fragmentación urbana y crea segregación social debido a las desigualdades entre las distintas áreas metropolitanas.
- Diversidad de usos en un barrio o en un territorio determinado, una mayor densidad y la combinación de la vivienda, los servicios y las actividades económicas, las instalaciones, etc., proporcionan el contexto adecuado para aumentar el intercambio de información y, en consecuencia, los canales de flujo de energía más bajos que se consideran la base para una organización compleja.

¿Ciudad difusa o ciudad compacta?

- Construir redes de infraestructura densas que nos permiten combinar y compartir las necesidades de la vida diaria.
- Combinar las infraestructuras energéticas y las redes de transporte con el fin de construir sistemas más complejos y eficientes para nuestras ciudades. Sistemas basados en ciclos cerrados donde todo es reutilizado y reciclado, y que se organizan a partir de datos en tiempo real para una gestión más participativa.
- Reducir la contaminación y el tiempo perdido mediante nuevos medios de transporte y ciudades **caminables**.
- Es necesario aumentar la movilidad de los peatones en los reglamentos de planificación y construcción. Es necesario establecer redes peatonales claras y establecer rutas urbanas y suburbanas confortables que garanticen condiciones seguras para caminar y desplazarse.

¿Ciudad difusa o ciudad compacta?

- VIDA COTIDIANA a poca distancia: Un cambio hacia viajes más sostenibles dentro de las ciudades, tales como caminar, montar en bicicleta, el transporte colectivo y el uso compartido del coche. Es fundamental para definir las redes peatonales que incluyen seguro escolar las RUTAS DE SENDERISMO, calles de tiendas cómodas y vías peatonales y fomentar el transporte no motorizado en contra de los estilos de vida sedentarios.
- Debe haber PORTALES DE TRANSPORTE RED en los límites de la ciudad que hagan posible la transferencia directa desde el transporte privado al sistema de transporte público. Portales conectados a las redes e infraestructuras existentes en la ciudad de una manera inteligente y complementando las puertas de enlace de transporte público existentes, pero siempre evitando la duplicidad de cualquier tipo de servicios.
- Deben estar ubicados en lugares que garanticen un gran número de pasajeros y conectar las carreteras principales y autopistas que entran en la ciudad. Al mismo tiempo, deben estar situados en puntos que actualmente muestran problemas importantes de accesibilidad y ofrecer varias alternativas resolviendo así los problemas existentes.

Ciudad en busca de sustentabilidad

- La nueva organización de la ciudad requiere una adaptación constante de los acontecimientos que ocurren en ella, así como un refuerzo de las relaciones y la comunicación entre los diversos actores que la conforman; es necesario relacionar la ciudad física y de sus habitantes, la administración, el entorno natural y el medio ambiente, las tecnologías que la alimentan, las redes sociales que la forman, etc.
- La ciudad interfaz se presenta como una capa de complejidad añadida a la ciudad tradicional. Esto no es otra capa construida. Es sólo un marco, un conjunto de herramientas para mejorar la ciudad heredada. Los ciudadanos tienen ahora las herramientas que les permitirán editar, gestionar y transformar su entorno, recuperando el papel de la identidad local.

Ciudad en busca de sustentabilidad

- **OPTIMIZACIÓN DE TIERRA:** La movilidad horizontal es responsable hoy en día la mayor parte de la contaminación dentro de la ciudad. La proximidad de las actividades cotidianas puede proporcionar un ecosistema más sostenible y ecológico. Ecosistemas locales son el paso básico hacia ciudades más sostenibles.
- La necesidad de nuevos modelos de gestión de la vivienda, es necesario transitar desde la propiedad privada a las comunidades de vida compartidos
- **COMUNIDADES** en que la vida al estar compartida pueden aliviar la expansión urbana y proporcionar beneficios sociales, económicos y ambientales.

Ciudad en busca de sustentabilidad

- La CO-VIVIENDA es una forma de vida comunitaria compartida que pretende lograr un equilibrio entre la privacidad y el compartir comunitario de apoyo. En general, cada hogar tiene espacio privado (una casa, un apartamento, o un estudio), pero comparte extensas instalaciones comunes y otros recursos con un grupo de la comunidad más grande.
- Existen más de un centenar de ejemplos de VIVIENDA COOPERATIVA hoy en día, en diversos países, Estados Unidos entre ellos, en una variedad de formas de organización, de estilos y de tamaños. Algunas disponen de una gran casa común con casas privadas más pequeñas agrupadas en peatonales y comunidades orientadas ecológicamente, diseñadas sin cortar por calles de la ciudad. Otros podrían ofrecer apartamentos configurados alrededor de un área de reuniones y comedor central en un gran almacén remodelado. (Ejemplo de Trabensol en España)