

En el VI Curso de Urbanismo "Imaginando la ciudad del mañana" percibimos la preocupación de nuestro colectivo, consciente del momento de cambio que vivimos, por analizar las claves del futuro sobre el diagnóstico de lo ocurrido, para la construcción de un escenario sin precedentes. Parece que en la etapa del post-desarrollo que nos situamos, el planeamiento se propondrá sobre el tejido construido, transformándolo, con el objetivo de obtener una ciudad más densa, compacta y con alta complejidad social. Si hasta ahora la sociedad ha evolucionado multiplicando el consumo de suelo y materia, ahora la evolución se direcciona hacia una mejora cualitativa de lo que ya tenemos, y así, ser capaces de convivir con el entorno natural del que tanto hemos abusado y estamos en el deber de reconciliarnos.

Salvador Rueda definió las bases del urbanismo ecológico. El urbanismo desarrollado hasta ahora debe de renovarse desde la perspectiva teórica (existen disfunciones manifiestas para los retos del futuro) y formal (los instrumentos proyectuales no sirven como soporte de los nuevos objetivos del urbanismo). La ciudad debe de entenderse como un ecosistema; sistema no es más que la conjunción de elementos que se relacionan física y químicamente entre ellos. Y un sistema para que sea reconocible y funcione, requiere de normas. Así, este sistema ecológico, asumirá las restricciones necesarias de conservación de las estructuras y preservar lo que sea necesario. Por tanto el ecosistema deberá de contener las limitaciones que impone la sostenibilidad y habitabilidad urbana. Esto significa, que la ciudad debe maximizar su entropía, aumentando su organización y reduciendo el consumo de sus recursos. En este cambio de paradigma económico y filosófico, el consumo debe inclinarse hacia la tecnología y el conocimiento, desarrollados desde diversos puntos de vista. Esto supone, una desmaterialización de la economía, apoyándose en la generación de información y conocimiento organizado. Concluyendo, el modelo del futuro será la ciudad del conocimiento y la sostenibilidad. Y esta ciudad debe ser compacta morfológicamente hablando y compleja (altos niveles de actividad urbana y de usos).

Jose María Ezquiaga expuso la crisis global y crisis del planeamiento, y los nuevos paradigmas urbanísticos. Así, Ezquiaga es defensor de pensar el territorio de manera convergente, como un lugar de encuentro nucleado formado por ambientalistas, geólogos, ecólogos, urbanistas, sociólogos, etc. Las técnicas de planificación también deben ser revisadas, basándonos en el pensamiento mágico y en el científico. Es imprescindible revincular el urbanismo y la sociedad; frente a la fragmentación social (segregado por el dinero y la edad, se han construido muros invisibles), proponer la cohesión social del mestizaje e inclusión de todos los ciudadanos. Es necesario también, reequilibrar el consumo de recursos naturales y culturales, anteponer el corto plazo miope una visión ambiental de largo plazo. Es un deber fortalecer lo existente y racionalizar los recursos hacia una naturalización de la sociedad. Es también un deber acabar con el vector de dispersión territorial llamado automóvil, reduciendo distancias y uso del tiempo, creando alternativas de movilidad mediante transporte público.

Pilar Vega dibujó un panorama alarmante sobre las consecuencias de la presencia de los automóviles en las ciudades. El número de accidentes, la contaminación acústica y sus trastornos psicológicos o la implicación directa en numerosos tipos de cánceres. Debido a fuertes inyecciones de dinero europeo, se ha incentivado el transporte público y se han implantado Planes de Movilidad Urbana de las ciudades (que a veces son innecesarios). Sin embargo, a veces existen evidentes contradicciones, ya que se impone un transporte público mientras se construye un urbanismo disperso. Existe una falta de voluntad política en muchos casos. Debemos ofertar alternativas a la movilidad motorizada, esa es una clave, además de cambiar el modelo de las ciudades para que el transporte público sea eficaz. Pilar denunció que el aparcamiento, es un problema que los municipios no desean promover alternativas, ya que genera importantes beneficios económicos. La movilidad urbana debe de restringir la circulación y el aparcamiento con medidas de tráfico y amortiguar la circulación dando prioridad al peatón. Culminó señalando que las infraestructuras y la movilidad no es un bien en sí mismo; la construcción de más infraestructuras no significa una mejora en la misma, y el futuro para por racionalizar su ejecución.

Manuel Saravia planteó la problemática de la ciudad desde un único punto de vista, una visión sesgada, dándole voz al último ciudadano. Antes, las ciudades se construían en función del poder del príncipe, hoy, la ciudad es de las mayorías (simplificado en votos). Requirió una serie de derechos pensando en el último ciudadano: lo que denominó las "autopistas de caminantes" (derecho de los habitantes para poder llegar andando a todos los lugares), "las camas holandesas" (derecho a dormir en el parque; la seguridad tecnológica debe ofrecer una tolerancia infinita), "un amable plató" (derecho a la cultura, que cada ciudad tenga una plaza donde pueda visualizarse la vida urbana), "llevar la ciudad a donde está la gente" (hay desalojos innecesarios, y debemos exigir el derecho a un lugar del mundo para todos, un rincón. El derecho a la vivienda es otra cosa...) y el "urbanismo b" (un urbanismo alternativo, que pueda ser posible negociar mientras andamos). La sociedad ha tragiversado el concepto del derecho, hablando de derechos y deberes, lo que da lugar a un concepto equívoco. Son dos cosas diferentes; el derecho lo obtenemos al nacer y todos por igual, y además, por la convivencia en la sociedad estamos obligados a cumplir una serie de reglas.

Andreas Hofer nos presentó la perspectiva con que Suiza se enfrenta al consumo energético, donde pudimos comprobar que está en un eslabón adelantado al resto del mundo. Suiza tiene unas bases de partida además, mucho más adecuadas a la de nuestra sociedad: parte de la problemática se centra en la propiedad de la vivienda, ya que como es ya conocido, en Europa la sociedad vive en viviendas del alquiler; en el caso de Suiza, el 90% (¡!). Además, las viviendas se han construido mediante cooperativas en gran medida, un 20% de las viviendas nuevas construidas, por lo que el número de vivienda social promovida por el estado, es muy escaso. La cooperativa es un sistema socio-democrático y participativo de copropiedad. El miembro de la cooperativa no compra la vivienda, sino acciones de la cooperativa, y paga un costo por el alquiler de la vivienda.

Las cooperativas promovidas por Hofer (Kraftwerk 1) se sitúan en el tejido urbano, más concretamente en la revitalización del espacio industrial. La novedad se centra en que la cooperativa genera una diversidad arquitectónica y social al mismo tiempo. El miembro de la cooperativa forma parte activa en todo el proceso de ideación y toma de decisiones del proyecto, por lo que Andreas enunciaba que comenzaba "una nueva habilidad comunicativa de los arquitectos". En cuanto a objetivos de reducción de consumo, en Suiza tiene el compromiso de "2000 vatios", que la sociedad en un 80% en referéndum voto a favor de reducir en un tercio el consumo energético actual, llegando a los consumos del año 1960, año donde comenzó a explotar el consumo. Por tanto, teniendo en cuenta el reto que toda la sociedad se ha propuesto, el nivel de concienciación es envidiable... El mayor consumo de energía se produce en las instalaciones internas de las viviendas, en el consumo diario. En las urbanizaciones de las cooperativas, por ejemplo, debido a la conciencia sobre lo comunitario y la responsabilidad social es tan grande debido a la implicación en su desarrollo y puesta en marcha, el consumo energético diario se reduce a un tercio. Las tipologías de vivienda que nos mostró, innovaban en la relación de espacio comunitarios y espacios privados que formaban el bloque de viviendas, los pasillos se convertían en importantes espacios de relación, y la planta baja de la comunidad se dedicaban a todas las labores comunes: una tienda, el carsharing, el parking de bicicletas... Se estudian detalladamente en los croquis iniciales las diversas soluciones bioclimáticas y su incidencia en el costo final de la urbanización. Son las cooperativas por tanto, un ejemplo de cambio ecológico, económico y social.

Carlos Arroyo defiende que la sociedad requiere un cambio de paradigma en la forma de diseñar la vivienda. La oferta de tipologías de vivienda, el tejido residencial construido, se ciñe al modelo de familia tradicional, con una división jerárquica (habitaciones principales y secundarias, cocina separada del resto). Hoy en día existen diversos tipos de familias, que no encuentran oferta de vivienda adecuada a ellas. Y esta situación tiene consecuencias graves que condicionan nuestro modo de vida; el descenso de natalidad y el baby miles (recorridos diarios que las familias se ven obligadas a realizar para llevar los niños a la guardería) o la falta de optimización de recursos. Existen 2 maneras de acometer este problema: que la vivienda se idee de tal manera que pueda

adaptarse a cada momento de la vida de su habitante, u ofertar tipologías diversas para que en cada momento se escoja la adecuada a la fase de la vida de la persona. Lo cierto es que parece que existe la idea de que "la casa es para toda la vida", pero la realidad demuestra que si podemos, cambiamos de vivienda cuando nuestras circunstancias de vida cambian. Defiende que es necesario que las urbanizaciones adopten una guardería visible por todo el vecindario y gestionado por la comunidad, y que los espacio comunitarios debemos de recuperarlos, por la consecuente reducción de consumo de todo tipo. No debemos más que observar nuestra realidad y proponer tipologías acorde a ellas.

Izaskun Chinchilla nos contó el minicuento de la ventana verde para arquitectos y diseñadores. Esta ventana, caricatura de la realidad convertida en juguete adulto, pone de manifiesto que la actual coyuntura exige la anulación de la arquitectura sometida a la creación de una imagen. Desde la ventana de la ciudad observamos un imaginario colectivo sobre la naturaleza domesticado, asimilándolo a un paisaje idílico y tipificado, mostrándonos una realidad pictórica muy alejada a la ciudad sometida al precio del barril del petróleo. Si comenzamos a contabilizar la cantidad de coches, de habitantes, número de acciones que pueden visibilizarse y numerarse desde esta ventana, evidenciaremos la necesidad de reconciliación de los habitantes con su entorno natural, renumerando la densidad, los núcleos, los usos mixtos, la eficacia energética, el consumo desaforado... Izaskun apuesta por el capital social como vía para alterar los mecanismos automatizados de la sociedad actual, dando espacio a la pequeña acción como importante valor de cambio. Un detalle que pueda parecer insignificante, puede tener mayores implicaciones reales que un Plan Director. En la sociedad actual se invisibilizan realidades a favor de un control global, anulando lo impredecible del sistema. En el proyecto de la huerta escalable de Murcia, Izaskun propone para un lugar en situación post-desarrollista, una nueva manera de utilizar las huertas sin necesidad de intensificarlo mediante construcciones. Así, una cocina comunal al aire libre, podría revalorizar los recursos naturales del lugar (caracoles, frutas...), un sistema habitacional de mimbre podría posibilitar dormitorios para trasnochar, y la bicicleta podría facilitar el acceso al lugar. Es decir, nuevas fórmulas para el uso y disfrute de las huertas. Se trata de una prueba piloto para ofrecer una alternativa a los modos de vida de la sociedad desarrollista; ya que el futuro no puede diseñarse mediante recetas cerradas y únicas, sino que debe de apostarse por apuestas innovadoras capaces de transgredir comportamientos adquiridos.

Amarante Barambio mostró una solución parcial a todos los cambios que deben de generarse en el escenario del futuro: la mejora de la eficacia energética del tejido construido. Ya que tan importante es la reducción de consumo de recursos como la optimización de ellos. El estandar *passivhaus*, trata de mejorar la hermeticidad de la edificación, aislando el espacio interior para reducir las pérdidas de calor, evitar condensaciones internas y mejorar la energía embebida en el edificio. Pero de poco vale la aplicación individual de este sistema, no porque en sí no sea efectivo, sino porque su aplicación de forma expansiva conllevaría un cambio de mentalidad, es decir, la revalorización del ahorro y el cese del despilfarro del consumo energético. Este sistema debe de estar apoyado por decisiones municipales para que su efecto tenga repercusiones medio ambientales. Debe de existir una convicción social por la apuesta por la racionalización de los recursos, y ello puede conllevar una inversión económica, que realmente, vale la pena.

Ramón López de Lucio ha participado en la concepción de la redensificación de los planes parciales de Salburua y Zabalgana, aunque señaló que este planteamiento en la revisión no es lo adecuado. Ramón defiende una ciudad del futuro en la que se debe de recuperar unas densidades más altas, sin olvidar la compacidad, la complejidad y la continuidad entre todas las zonas que la componen. Es decir, que no es válido atender únicamente a uno de estos parámetros, sino que deben de confluír todas las características a la vez. Las ciudades de los últimos años, se han construido huecas, sin materia. El consumo de suelo llevado a cabo ha sido descomunal, con lo que se han diseñado barrios con un exceso de viarios y zonas verdes (no es adecuado el exceso de zonas verdes, sino las bien situadas, con una dimensión adecuada, bien comunicadas etc. Además, si la masa construida no tiene continuidad, se percibe la ciudad en piezas urbanas aisladas unas de

las otras. Así, el paisaje suburbano actual no tiene las ventajas del suburbio (vivienda unifamiliar con jardín); el espacio verde se interioriza en el privado, el transporte público es ineficiente y la vida urbana escasa.

Javier Torrens mostró las dificultades de gestión de la Mancomunidad de Pamplona, que tiene competencias compartidas con el Ayuntamiento en materia de residuos, transporte y zonas verdes. Pamplona está trabajando en una movilidad que priorice al peatón, peatonalizando e instalando ascensores urbanos, después mejorando las frecuencias del transporte público y construyendo una red ciclista. Es necesario además para un correcto funcionamiento de todo el sistema, la creación de intermodalidades entre todos ellos.

Jesus Mari Erquicia repasó la legislación sectorial de planeamiento territorial, describiendo los objetivos de cada uno de ellos. Concluyó significando la validez de la concepción territorial de las DOT por lo que la revisión de las mismas se ciñe a ciertas concretizaciones de criterios de sostenibilidad.