



¿Ciudad concentrada o ciudad dispersa?

Sustentabilidad y desarrollo urbano



Por *Rubén O. Pesci*

En el debate por el uso de las energías, el tipo de ciudad que adoptemos para el futuro constituye un eje relevante de la cuestión. La ciudad concentrada es una alternativa hacia la sustentabilidad.

A veces vienen huracanes...

Estoy seducido por la idea de los vientos. Sobre todo de “vientos verdes” que limpien, refresquen y, que para ello, tengan en cuenta la sustentabilidad de la vida en este planeta.¹

Pero las noticias de más reciente actualidad nos hablan de huracanes como el Francés y el Iván, que están aún azotando las islas y costas del Caribe nororiental.

Los huracanes destruyen más, que limpian y traen colores sofocantes antes de diluirse...

La tendencia mundial actual sobre la dispersión de la ciudad en suburbios enormes parece un huracán más que un viento. A tal punto que es una tendencia arrasadora y que la verdadera ciudad contemporánea, como lo anticipara Maurice Cerasi hace ya casi treinta años, es la periferia.

Precisamente en la azotada Florida, tan propensa a recibir huracanes, la ciudad se ha reducido (en términos de conformación reconocible por su densidad y por su altura) a una pequeña área central de rascacielos, casi siempre especializada en servicios, y el resto es una inmensa periferia de casas con jardín. La imagen aérea de esta nueva



tipología de ciudades suele ser muy explotada en las series televisivas y en los filmes norteamericanos, como el emblema de un nuevo mito de sociedad: en el centro, espejeante de rascacielos tan repetitivos como descontextualizados, los jerarcas de los negocios; en la periferia, la vida apacible de esos mismos jerarcas y, en distintos anillos de ecología urbana, la idílica clase media norteamericana y la mucho menos beneficiada clase baja de negros e inmigrantes latinos.

Ciudad y territorio

Sin embargo, si uno sube con el avión y vuela a diez mil metros de altura a lo largo de todo ese estado norteamericano, esa periferia se extiende hasta encontrarse con otra periferia y luego con otra y otra, donde la norma es la periferia y la mínima excepción son aquellos centros espejeantes.

Para lograr esa periferia globalizada, el territorio se torturó de transformaciones, muchas veces deteriorantes.

Se comió bosques, rellenó humedales, borró identidades, negó la diversidad.

El territorio es un suburbio, una ciudad *in-urbana*, como las califiqué hace veinte años, y la esencia del paisaje (que es la alternancia de llenos y vacíos, de naturaleza y cultura, en otras palabras de diversidad y respeto por las grandes eco-formas) se sustituyó por una ocupación indiscriminada que, como un huracán, no deja nada sano en su lugar.

Suburbio y sociedad dislocada

Una cuestión muy grave es que al despreciar la sociedad asociada, es decir, la forma clásica de convivencia urbana, concentrada, multiuso, multicultural se corre el riesgo de una sociedad desasociada: una suma de individualismos que compiten y se desconfían entre sí. Algo que el film *American Beauty* muestra con hiperrealismo y que espanta por la instalación de la violencia como consecuencia de la pérdida de los conflictos urbanos. Es decir, se huye de la ciudad histórica para evitar el contacto imprevisto con los otros y se adopta una trama de aislados, que cuando se encuentran no saben convivir.

Un uso insustentable del territorio

El fenómeno quizás más indiscutible de esta forma inurbana de ciudad es que depende de largos desplazamientos y de forma derivada fundamentalmente de los desplazamientos en autos individuales.

Con esas bajísimas densidades no hay otra forma de llegar a todos los puntos de las inmensas redes de carreteras y calles vecinales, en las que sólo se puede circular en auto; y con la necesidad de contar con varios autos por familias, casi uno por cada habitante, debido a la multiplicidad de puntos de servicios y equipamiento que cada uno de los miembros de esa familia debe alcanzar en distintos horarios y para distintas funciones.

Esa sociedad es insustentable energéticamente y sólo puede durar (y no por mucho más) cuando un país, prepotentemente, se adueña de los recursos energéticos del mundo. Para el resto de los países, o para la mayoría de ellos, ese modelo de ciudad es carísimo e insustentable desde sus principios propios.

Vientos verdes de ciudad concentrada

Hace algo más de un mes, en un conocido matutino de nivel nacional, se publicó una entrevista a reconocidos profesionales del urbanismo argentino, quienes vaticinan que ya son muchos los que han comprendido la necesidad de volver a la ciudad histórica. Y esto, en una metrópolis como el Gran Buenos Aires, marca una tendencia nueva e interesante.

Han descubierto que desplazarse veinte, cuarenta o sesenta kilómetros para llegar a su idílica urbanización jardín (que en realidad se llaman "barrios cerrados") les consume horas diarias y altos presupuestos de movimientos, lo cual empeora su calidad de vida y la de su familia. Pero también han descubierto que entre la ciudad –a donde tienen que ir a trabajar, a encontrar cultura o amigos, servicios o auxilios– y su espléndida casa en grandes lotes, hay muchos barrios de excluidos, carreteras no muy custodiadas y, en fin, amplios márgenes de riesgos e inseguridad.

¿Es que la ciudad concentrada es sinónimo de derrota de la ciudad histórica?

En todo caso, lo será la mala ciudad concentrada, allí donde la contaminación, los ruidos, el estrés consiguieron dominar las ventajas de la vida asociada y diversificada.

Valor ambiental Propiedades de sustentabilidad

Mayor densidad	Menor superficie construida por habitante = economía de materiales Menor mantenimiento = economía de recursos Mayor cantidad de unidades por ha = redes de servicios públicos más eficientes y económicas Mayor cantidad de habitantes por ha = transporte público más eficiente y económico Mayor diversidad social = mayor cohesión social (mezcla de habitantes de características sociales diversas) Producción edilicia por parcelas = diversidad edilicia = mayor oferta de estilos de vida, ubicación y tipología Proximidad edilicia = mayor disfrute y estimulación visual Mayor cantidad de habitantes por ha = gran sensación de seguridad (ojos sobre la calle) Mayor cantidad de habitantes por ha = mayor viabilidad para los servicios y comercios locales
Proximidad de usos	Distancias peatonales entre equipamientos/servicios = transporte público más eficiente y económico
Multifocalidad	Distancias peatonales entre equipamientos/servicios = mayor vitalidad del espacio público urbano = gran sensación de seguridad Equipamientos/servicios locales = mayor contacto entre residentes, refuerza la comunidad y disminuye el uso del automóvil Mayor diversidad de fuentes de información en todos los componentes = mayor cohesión social mayor y más simple acceso a los servicios
Proximidad a los espacios verdes	Mayor oferta de espacios públicos urbanos de alta calidad = mayor vitalidad del espacio público urbano = gran sensación de seguridad
Ciudad de fácil contacto social	Mayor oferta de espacios de contacto y vida social = mayor cohesión social Presencia continua de la vegetación urbana = continuidad de los corredores ecológicos a través de la ciudad Hitos y referentes en el espacio urbano = mayor disfrute y estimulación visual Superposición de diversos sistemas conteniendo intensos flujos de energía, materia e información Red circulatoria peatonal óptima = trama ortogonal de 50 m a 70 m en áreas centrales
Sistema de transporte eficiente	Sistema de movilidad jerarquizado = transporte público eficiente y económico Acceso simple y rápido a las áreas centrales = menor congestión de tránsito Diversidad espacial por alteración de la trama ortogonal = mayor disfrute y estimulación visual
Integración centro/periferia	Clara definición de los límites urbanos = identidad urbana Espacio de relación centro periferia = intercambio de transporte/servicios/equipamiento/etcétera.

Casos como el de Barcelona demuestran que una ciudad puede ser muy densa y concentrada (mil habitantes por hectárea, como los sitios más centrales de las grandes ciudades argentinas) y vivir con altísima calidad de vida. La clave está en tener excelentes medios de transporte público, incluso subterráneos, que hacen que muchos ciudadanos opten por dejar el auto en sus garajes para el disfrute del turismo o miniturismo de fin de semana.

También en una política de grandes áreas verdes, a las que se llega caminando o en medios públicos de transporte. No menos importante en una buena conducta urbana en cuanto a ruidos, por parte de todos los ciudadanos y de todo tipo de actividades.

Las conquistas más recientes de la ecología urbana (como es el caso de la Dirección de Medio Ambiente de Barcelona, que dirige Salvador Rueda) demuestran que vivir próximos es mucho más compatible con la sustentabilidad ambiental que vivir separados.

En un breve resumen, los criterios que avalan esa aseveración, son los siguientes:

Pero buena parte de esta calidad ambiental es la propia **sustentabilidad de la vida asociada.**

Conozco bien la vida de mis amigos barceloneses, desde un rico empresario a un profesional clase media, a un estudiante siempre escaso de dinero o a un empleado u obrero de clase media baja y todos ellos pueden encontrar a escasos metros de su lugar de vida ese bar, café, cine,

Los miembros de la ETSAV (Escuela Superior Técnica de Arquitectura del Vallés) que llegan en **coche** ocasionan el 90% de las **emisiones** que producen la totalidad de los desplazamientos.

El uso del automóvil ocasiona la emisión anual de 642 toneladas de CO₂, superando la suma de las 150 toneladas de repercusión de la construcción del edificio y las 370 toneladas anuales debidas a consumos en su uso.

Transporte	Porcentaje de personas	Kilometraje anual	Energía consumida	Porcentaje de impacto	Emisiones CO ₂
coche	44,9%	3.124.980 km	8.565.800 MJ	89,8%	642.432,0 kg
tren	37,4%	2.610.894 km	585.036 MJ	9,6%	68.536,0 kg
bus	2,8%	140.533 km	54.808 MJ	0,6%	4.110,6 kg

paseo, esa zona comercial, ese encuentro casual e inesperado, que marca un alto estándar de calidad de vida, entre las mejores ciudades del mundo.

Concentrar o dispersar: ¿una oposición?

En cierta manera, sí.

Desde el ahorro energético a la intensidad de las interrelaciones sociales, así como para la salvaguarda de un verdadero medio rural y natural, concentrar es la solución aconsejada.

Pero, como siempre, existen excepciones. Giancarlo De Carlo probó con éxito (incluso comercial) el reciclaje de los pueblos abandonados de las colinas en Italia, donde con fuerte equipamiento telemático pueden vivir intelectuales y bohemios. Una línea muy interesante es el vivir en chacras, donde se combina la producción con la residencia, salvaguardando buena parte de las condiciones rurales (modelo rur-urbano que inventó Frank Lloyd Wright con Broadacre City, en 1924).

Puede haber ciudad no concentrada, puede haber urbanidad rural. Casi toda la Toscana, en Italia, se desarrolló y se conserva así. Pero astutamente, la ciudad es ciudad y fuera de ella se conserva un patrón de producción rural y vida rural, aún en densidades mayores y con acceso fácil a los servicios de la urbanidad.

Un reciente estudio de la Escuela Superior Técnica de Arquitectura del Vallés, en Barcelona, demostró que el mayor impacto negativo de la construcción de esa nueva escuela en su afectación a la capa de ozono no fue el tipo de materiales usados en la construcción ni el mantenimiento del edificio sino la contaminación derivada del acceso dominante en vehículos individuales que esta escuela, localizada en medio del verde, lejos del centro de Barcelona, le exige a sus usuarios.

¿Es que negamos el uso de la energía? Bien por el contrario, en particular si es renovable o si minimiza los riesgos de contaminación. Pero para ello es necesario planificar bien dónde usar la energía, cómo usarla y qué tipo de energía utilizar (lo cual abre infinidad de campos de negocios, como es el caso del gas natural, de la energía solar, de la energía eólica, de la energía hidráulica o de la misma reducción de gases tóxicos emanados por el uso de gasolina).

La historia de la civilización va de la mano del uso de la energía. Uno de sus fines principales es trasladarse y una de sus consecuencias más visibles es la actividad productiva y comercial que se genera.

Aunque una cosa es apostar a una sociedad de "Titanic" y otra a una sociedad de "veleros", como sostengo desde hace años.²

El asunto es movernos con energías que no creen externalidades negativas sobre el ambiente, como la congestión de malas ciudades o la disposición suburbana que acaba con el entorno rural y natural. Pero allí donde sea posible caminar, para encontrarnos, para intercambiarnos, para aumentar nuestra salud y bienestar, caminemos.

¹ Véase la serie de notas denominada "Vientos verdes", en el sitio Ambiente (www.revista-ambiente.com.ar), que sucesivamente viene publicando el autor de este artículo.

² Pesci, Rubén, *Del Titanic al velero*, Fundación CEPA, 2000.

El arquitecto Pesci se graduó en la Universidad Nacional de La Plata en 1965 y cursó estudios de posgrado en Roma y Venecia, Italia, entre 1969 y 1974.

Ha sido profesor titular en las universidades de La Plata, Mar del Plata, Belgrano y profesor invitado en varias universidades de América latina, Europa y los Estados Unidos.

En 1974 creó la Fundación CEPA (Centro de Estudios y Proyectos del Ambiente), de la cual es presidente desde entonces.

En 1989 creó la Red FLACAM (Foro Latinoamericano de Ciencias Ambientales) de la cual es presidente desde entonces. FLACAM cuenta con más de treinta sedes en América latina y Europa.

FLACAM fue reconocida en 1994 como Cátedra UNESCO para el desarrollo sustentable y el arquitecto Pesci fue designado como director de dicha cátedra, que dicta la maestría en Desarrollo Sustentable (por convenio con la Universidad Nacional de Lanús).

El arquitecto Pesci ha recibido premios y distinciones internacionales, ha publicado casi trescientos artículos en quince países y es autor de diez libros sobre la cuestión ambiental y el desarrollo sustentable.