

Urbanismo verde para el siglo XXI

Taller de la Univerde

Septiembre 2018

1. El urbanismo en la sociedad preindustrial.

MOVILIDAD A PIE

Muy minoritariamente a caballo (clases altas). Transporte de mercancías por barco o en vehículos de tracción animal.

CIUDADES COMPACTAS

Zonas separadas: religiosa, administrativa, comercial-residencial y zona de Reyes o dirigentes.

ORDENAMIENTO URBANO

Ordenamiento urbano basado en el pensamiento mágico o religioso hasta el Renacimiento. Los primeros trazados cuadrículares en Grecia y Roma, que se pierden en la Edad Media..

CIUDADES AMURALLADAS

Por seguridad y control de mercancías. Las ciudades modernas crecen fuera de las murallas. La escasez de espacio conduce al crecimiento vertical moderado (límites constructivos).

GRANDES CIUDADES ANTIGÜEDAD

•Alejandría y Cartago en el 200 a.c.	600.000 hab.
•Roma en el 200	1.000.000 hab.
•Constantinopla en el 500	500.000 hab.
•Xian (China) en el 500	1.000.000 hab.
•Córdoba en el 1.000	500.000 hab.
•Bagdag y El Cairo en el 1.000	700.000 hab.

2. El crecimiento de las ciudades y del transporte en la sociedad industrial.

DEL CAMPO A
LA INDUSTRIA
EN LA CIUDAD

La mecanización del campo expulsa a miles de personas hacia las fábricas de las ciudades, que crecen rápidamente, (barrios obreros).

SEGMENTACIÓN
DE LA CIUDAD

Centros históricos (administración, comercio, cultura), los barrios burgueses y obreros.

SOCIEDAD DE
SERVICIOS

La migración continúa en el siglo XX con la mecanización del campo y el desarrollo de la sociedad de servicios.

ENERGÍA

De la leña al carbón, y ya avanzado el siglo XX al petróleo y al gas; hasta la transición a las renovables del siglo XXI.

MOVILIDAD

A lo largo del siglo XIX disminuye la movilidad a pie, aumentando la tracción animal (coches de caballos, tranvías...). Aparición del tranvía eléctrico a finales del XIX, y del automóvil y el metro en el XX.

3. Ciudades compactas o difusas, dos modelos urbanísticos.

CIUDADES HISTÓRICAMENTE COMPACTAS

Hasta siglo XIX, fundamentalmente por limitaciones del transporte, y escasez de élites con capacidad de vivir aisladamente.

Avances en transporte, y crecimiento de burguesía con capacidad de uso de transporte: aumentan segmentos que desean vivir en áreas difusas, alejadas de los centros de las ciudades.

MODELO DIFUSO: PLANIFICACIÓN FUNCIONALISTA

Aparición del automóvil: el modelo difuso se generaliza en los países anglosajones desde las primeras décadas del siglo XX, y es adoptado en mayor o menor medida por la mayoría de los países americanos y europeos en la segunda mitad del siglo XX.

La planificación funcionalista del modelo de **ciudad difusa** busca la racionalización, zonificando el espacio, y asignando una única función (en muchos casos) a un determinado territorio.

REGRESO AL MODELO COMPACTO: POR SOSTENIBILIDAD Y COHESIÓN SOCIAL

La ciudad compacta presenta una estructura y trama urbana de cierta compacidad, está cohesionada socialmente, genera espacios de sociabilidad, crea un territorio con cercanía a los servicios, propicia el encuentro de actividades y permite el desarrollo de la vida en comunidad.

4. Cambios en las ciudades en las últimas décadas. Maquillaje del modelo dominante.

DESDE LOS 80
SE SUAVIZAN
LAS
CIUDADES
DURAS
DISEÑADAS
EN TORNO AL
AUTOMÓVIL

- Supresión de pasos elevados en los centros de las ciudades (ej. Atocha y Cuatro Caminos en Madrid).
- Peatonalización de los centros de la ciudad, calles comerciales, y algunas plazas en barrios.
- Limitación de la velocidad en algunas zonas residenciales.
- Carriles bus y carriles bici.
- Ampliación de aceras en calles anchas.

Sin embargo, el automóvil sigue siendo el rey del espacio público, y los nuevos barrios son diseñados de forma muy similar a los de décadas anteriores, con grandes avenidas para que el automóvil se mueva cómodamente (Sanchinarro, Las Tablas o Montecarmelo en Madrid).

5. El urbanismo sostenible (I).

La carta de Friburgo establece los 12 principios del urbanismo sostenible :

1. Diversidad, seguridad y tolerancia. Ciudades para todos.

2. Ciudad de barrios, con identidad. Gobierno descentralizado.

3. Ciudad de distancias cortas: acceso a pie o bici a las infraestructuras.

4. Prioridad del transporte público, integrado en el diseño de la ciudad.

5. El urbanismo sostenible (II).

La carta de Friburgo establece los 12 principios del urbanismo sostenible :

5. Educación, ciencia y cultura integradas en la ciudad.

6. Mantener el empleo y apostar por empleos innovadores.

7. Diversidad biológica y protección del medio ambiente.

8. Calidad del diseño, en especial en espacios públicos.

5. El urbanismo sostenible (III).

La carta de Friburgo establece los 12 principios del urbanismo sostenible :

9. Visión a largo plazo, las intervenciones duran décadas.

10. Comunicación y participación en todos los niveles de la sociedad.

11. Construir confianza y consenso: fiabilidad, obligación y equidad.

12. Cooperación para conseguir inversores y financiación.
Proyectos ejemplares.

6. El urbanismo feminista.

La **planificación de las ciudades debe priorizar las tareas de cuidados**, tradicionalmente asociadas a las mujeres.

Hasta ahora las ciudades las han planificado los varones, **priorizando el trabajo remunerado, y el transporte por automóvil** del lugar de trabajo a la residencia.

Las ciudades se deben **PLANIFICAR** para las niñas, los ancianos, los enfermos, las personas que no trabajan de forma remunerada o las trabajadoras que no tienen coche.

Las ciudades no son solo zonas de tránsito del trabajo a casa, a la compra o a consumir; debe haber cada vez más zonas de encuentro, de socialización. Zonas para pasear, descansar, relajarse, compartir, hacer deporte, jugar, contemplar, escuchar, aprender, o simplemente “estar”.

7. Los agentes del cambio en las ciudades.

CAMBIO
DEMANDADO
DESDE LA SOCIEDAD
Y GESTIONADO
ENTRE TODOS LOS
ACTORES SOCIALES

- Profesionales: Urbanistas, arquitectos, técnicos, dinamizadores sociales. En las AA.PP. Y en el sector privado.
- Cargos públicos.
- Colectivos sociales: AA.VV.; movimiento ecologista; movimiento feminista; colectivos de mayores; clubs deportivos; AMPAS....
- Empresas y asociaciones empresariales; comercios; Fundaciones e Instituciones; Universidades....
- Ciudadanas.

La participación de los agentes del cambio será diferente en la fase de propuestas, en la de debate, en la de toma de decisiones, y en la de desarrollo de proyectos.

Equilibrar en cada fase la participación de cada uno de ellos es un proceso complejo, que hay que ir desarrollando y mejorando.

8. Los procesos participativos.

PROCESOS NUEVOS,
con experiencias
diversas. Estamos
aprendiendo.

CULTURAS DIFERENTES
en ciudades y países, no
siempre funciona lo
mismo

APRENDER DE OTROS, de
sus éxitos y fracasos, y de
los propios.

ENSAYOS A PEQUEÑA ESCALA, crear
metodología propia, adaptada a
nuestra ciudad, incluso a cada barrio.

DIFERENCIAR PROCESOS:
sugerencias de ideas, debates,
consultas no vinculantes y
vinculantes. Establecer en éstas
mínimos de participación.

**EDUCAR A LA CIUDADANÍA EN
LA PARTICIPACIÓN,** romper la
barrera de los activistas y
personas más implicadas en el
cambio social.

9. Diseñando la utopía.

CAMBIOS Y OPORTUNIDADES 2050

Desarrollo de la Inteligencia artificial, Robots, energías renovables y electrificación, internet de las cosas, ingeniería genética y la nanotecnología. Importantes cambios en nuestra forma de trabajar, de consumir, de desplazarnos y de relacionarnos.

AMENAZAS 2050

Crisis provocadas por el cambio climático, la pérdida de biodiversidad, la escasez de recursos, las migraciones masivas o las guerras (comerciales o convencionales). Riesgo de pérdida de libertades y debilitamiento de las democracias.

NUESTRAS CIUDADES EN 2050

Aprovechemos las oportunidades, es posible avanzar hacia la utopía:

- Ciudades verdes, saludables, con emisiones cero, y para todas las personas.
- Viviendas cómodas y eficientes.
- Espacios públicos para todas.
- Movilidad rápida en largas distancias (transporte público), silenciosa, eficiente energéticamente. Movilidad en bici o a pie en distancias cortas.

10. Rehabilitando edificios.

Rehabilitar edificios es siempre más sostenible que derribar y construir de nuevo, aunque no lo sea a veces económicamente.

SEGURIDAD

Estado de la estructura, tejados, fachada e instalaciones

EFICIENCIA ENERGÉTICA

Aislamiento térmico, bioclimatización y fuentes de energía renovables

CONFORT

Accesibilidad, distribución de espacios, estado de baños y cocinas

Programas de rehabilitación diseñados en procesos participativos con los agentes del cambio: programas amplios, que afecten a muchos bloques de viviendas.

Contemplar en algunos barrios las ayudas públicas, o el acceso a financiación blanda a largo plazo, firmando convenios con entidades financieras.

11. Remodelando espacios.

ESPACIO PÚBLICO es todo el que existe fuera de los edificios y zonas adyacentes de propiedad privada

REMODELAR: Analizar primero usos actuales y tendencias

MOVILIDAD DE
VEHÍCULOS

MOVILIDAD
DE PERSONAS

UTILIZACIÓN COMO
ZONA DE PASEO O DE
OCIO

PROCESO PARTICIPATIVO CON AGENTES DEL CAMBIO:
IDEAS, PROPUESTAS, ANÁLISIS DE VIABILIDAD

Fase de diseño: subespacios, accesibilidad, vegetación, materiales, mobiliario urbano.....etc.

12. Transformando barrios.

MOTIVOS TRADICIONALES DE LA TRANSFORMACIÓN DE BARRIOS

CAMBIO DE
USOS

BARRIOS MUY
DEGRADADOS

BARRIOS CÉNTRICOS
ANTIGUOS

RIESGO DE PROCESOS DE
GENTRIFICACIÓN

TRANSFORMANDO BARRIOS DE CIUDADES SOSTENIBLES
Y HABITABLES

- Año 1: Investigación participativa.
- Año 2: Mesas sectoriales de trabajo.
- Año 3: Análisis y debate sobre los proyectos presentados por las Mesas Sectoriales. Aprobación de proyectos y actuaciones, y Elaboración del Plan estratégico para el barrio.
- Años 4 a 7: Desarrollo de proyectos y actuaciones.

13. Ciudades en crecimiento.

URBANISMO SOSTENIBLE: Intentar que las ciudades no crezcan, optimizando edificaciones existentes

SI LAS CIUDADES SIGUEN CRECIENDO (migraciones desde el campo, entrada de inmigrantes...)

REDUCIR NÚMERO DE VIVIENDAS VACÍAS

REHABILITAR ESPACIOS INDUSTRIALES

REFORMAR VIVIENDAS GRANDES: división, pisos compartidos, cohousings....

REHABILITAR NÚCLEOS CERCANOS, MEJORANDO MOVILIDAD

DISEÑO DE NUEVOS BARRIOS CON LAS REGLAS DEL URBANISMO SOSTENIBLE Y FEMINISTA, CREANDO MODELOS DE REFERENCIA

14. El cambio en marcha.

El cambio hacia ciudades sostenibles y amables ya está en marcha en muchos sitios, incluido en España. Algunos ejemplos a estudiar y analizar:

Friburgo

- En su centro no hay coches, solo tranvías, bicicletas y peatones. Energía solar en la mayoría de los edificios (muchos construidos con alta eficiencia energética), barrios diseñados o rehabilitados (Vauban) con elevados criterios de sostenibilidad. Excelente transporte público (tranvías eléctricos).

Hammarby Sjöstad (Estocolmo).

- Antiguo barrio industrial reconvertido a ecobarrio, con sistemas sostenibles de agua, energía y residuos (sistema de tuberías subterráneas por las que se transportan los residuos clasificados previamente).

Vitoria (Gasteiz)

- Aunque a menor escala que las dos anteriores, en Vitoria se ha trabajado en las últimas décadas hacia la sostenibilidad en movilidad (tranvías y bicicletas), peatonalización, “anillo verde”, residuos, eficiencia energética....etc.

16. Caso práctico.

Manzana de nueva construcción:

- Superficie de 1km por 1,3km
- 15.000 habitantes (la densidad de Madrid es de 5.000 hab/km², incluyendo zonas verdes
- Edificios en el perímetro exterior. 4 torres en las esquinas de 20 plantas, y 4 edificios rectangulares en los laterales de 8 plantas.
- Zona interior sin tráfico de automóviles, solo bicis, peatones y vehículos eléctricos para discapacitados y mayores.
- Superficie dotacional, a construir en la zona interior, de 130.000 m².

EJERCICIO:

Nos separamos en 4 grupos, y cada grupo diseñará un espacio diferenciado:

- Zona de educación, formación y aprendizaje.
- Zona de salud.
- Zona de deporte y juegos.
- Zona de ocio y cultura.

Cada grupo diseñará prioritariamente una zona, aunque podrá hacer sugerencia de las restantes, o diseñar nuevas zonas mixtas.

Se trata de dar ideas de espacios, instalaciones, usos, superficies aproximadas.....etc.

15. Construyendo el futuro.

PENSEMOS A
LARGO PLAZO

- Las intervenciones duran décadas, nuestras ciudades siguen teniendo barrios de hace siglos.

SEAMOS
AMBICIOSOS

- Pensemos en grandes cambios, diseñemos el futuro que nos gustaría vivir.

CIUDADES
PARA TODAS

- Rediseñemos las ciudades para todas las personas, fomentando la convivencia, la colaboración, la solidaridad y una mayor calidad de vida con menos consumo.

PRIORICEMOS LA
REHABILITACIÓN

- Reformemos radicalmente nuestros barrios, espacios y edificios; primemos la rehabilitación.

DISEÑEMOS LA
UTOPIÍA

- Si fuera necesario construir más viviendas, diseñemos barrios modélicos, construyamos la utopía.