

EN PORTADA

Cuánto puede crecer racionalmente una ciudad, en tamaño y habitantes? ¿De qué depende? ¿Cómo abordar la seguridad sin romper el tejido de la ciudad con urbanizaciones? ¿Qué función desempeñarán los coches en las ciudades en la próxima década? ¿Cómo abordar el turismo para evitar la ruina de las ciudades cuando sus habitantes ya no pueden permitirse vivir en ellas? El arquitecto británico Norman Foster, premio Pritzker 1999; su colega chileno Alejandro Aravena, también galardonado con el Nobel de la Arquitectura en 2016; Janette Sadik-Khan, una autoridad en transporte y desarrollo urbano, y Nicholas Negroponte, cofundador de MIT Media Lab, responden por e-mail a un cuestionario sobre el futuro de las ciudades.

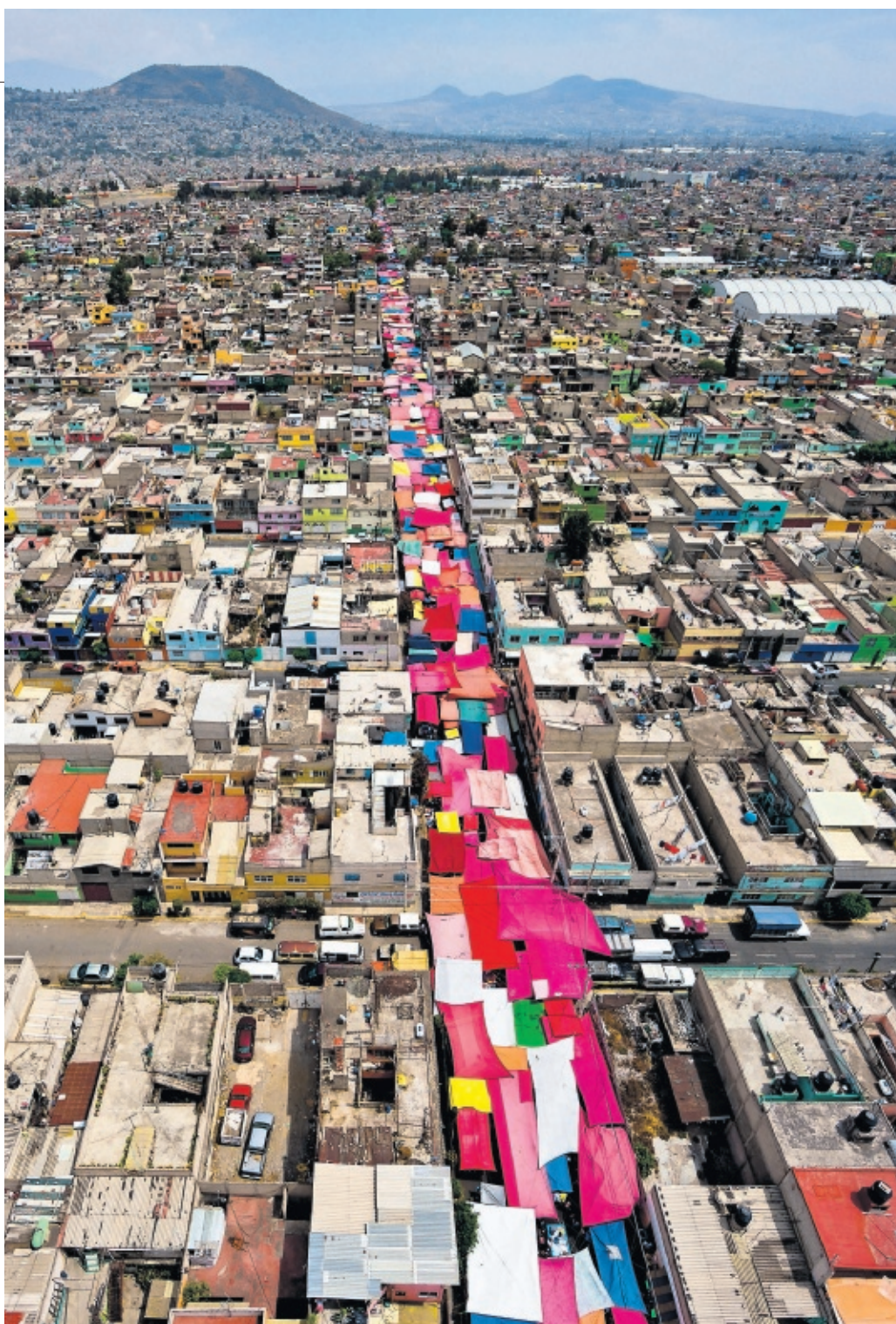
1

El tamaño de la ciudad

Norman Foster. Es difícil poner un límite máximo al tamaño de una megaciudad. La más grande, Tokio, con una población que supera los 38 millones de habitantes, proporciona buena calidad de vida y es una de las regiones más prósperas del mundo. Hay dos aspectos clave que determinan el éxito de una ciudad: una inversión adecuada y continua en infraestructuras como transporte público y otros servicios para adaptarse al ritmo de crecimiento de la población, y el desarrollo de una huella compacta y densa, con barrios de uso mixto que favorezcan la vida urbana.

Alejandro Aravena. Las ciudades, más que acumulaciones de casas, son concentraciones de oportunidades, de trabajo, de educación, de salud y de recreación. Habría que asegurarse de que tuviesen cada uno de estos elementos en vez de apuntar a la separación y segregación funcional, a la zonificación. Una ciudad entendida como concentración de oportunidades nos lleva a medirla no por tamaño o población, sino por el tiempo empleado para hacer lo que tenemos y queremos hacer en ella. Una persona no debiera gastar más de 45 minutos en ir de un lugar a otro. Si hay sistemas de transporte eficientes, se puede extender; si hay barrios con multiplicidad de funciones integradas, la ciudad se puede comprimir. Si gastamos demasiado tiempo, los técnicos y las autoridades deberemos tomar medidas (restringir crecimiento, crear nuevos centros, eliminar la zonificación o invertir en transporte público de alto estándar) para que se recupere el sentido que nos hizo venir a las ciudades en primer lugar, que es tener una mejor calidad de vida.

Nicholas Negroponte. No creo que haya un límite de tamaño. Suponiendo que una megaciudad del futuro pueda tener un borde nítido —sin zonas residenciales ni suburbios como anillos exteriores, aproximándose asintóticamente a lo rural— debería, en teoría, poder dar cabida a 100 millones de personas. A partir de ahí, la razón para no crecer más sería la distancia entre ellas. Podrían estar demasiado cerca.



Vista aérea de Ciudad de México. YANN ARTHUS-BERTRAND (GETTY)

Otra urbe es posible

Norman Foster, Alejandro Aravena, Nicholas Negroponte y Janette Sadik-Khan ofrecen recetas para construir metrópolis habitables que, en lugar de fuentes de problemas, se vivan como capitales de oportunidades

Janette Sadik-Khan. No vamos a poder eliminar la congestión a base de construir. Si duplicamos el ancho de nuestras calles, duplicaremos la congestión. Ciudades grandes y pequeñas la han probado durante 100 años, y todo lo que han logrado es más tiempo perdido en desplazamientos y mayores distancias de conducción, así como más muertos en accidentes de tráfico. Necesitamos utilizar con más inteligencia nuestros bienes inmuebles más valiosos: las calles. Las plazas peatonales, los carriles bici... son inversiones fundamentales que nuestras ciudades necesitan para mejorar la movilidad, proporcionar acceso al trabajo y oportunidades de empleo y salvar vidas. Las ciudades no pueden permitirse ya relegar al arcén a quienes no conducen un coche. A medida que ciudades como Nueva York o Madrid crecen y se vuelven más densas e interconectadas, la única forma que tienen de avanzar es construir calles que sirvan para todos.

2

Seguridad y comunidad

N. F. Hay muchas formas sutiles de hacer que un lugar resulte más seguro que no suponen la creación de un límite rígido. Por ejemplo, los barrios de uso mixto fomentan un ámbito público activo, creando una si-

tuación en la que siempre hay "ojos en la calle", lo cual los hace mucho menos atractivos para las actividades antisociales. Hasta el *anillo de acero* de la City londinense, impulsado por seguridad, ha sido beneficioso para quienes trabajan en el corazón financiero de la capital. Encontré cierta resistencia inicial, pero ahora casi todos coinciden en que este y otros planes audaces han contribuido a la vitalidad económica y cultural de cada uno de esos centros urbanos. Nuestros diseños para la sede de Bloomberg en la City combinan de modo innovador elementos de seguridad con arte público y paisajismo para crear un espacio público humano y habitable. La peatonalización de espacios cívicos clave también proporciona una discreta protección contra atentados con coches o camiones, y mejora la calidad de vida.

A. A. El origen de la inseguridad no está asociado tanto a la pobreza como a la inequidad, que puede estar motivada por razones económicas, pero también raciales o religiosas y, por lo tanto, no se corrige por la mera redistribución del ingreso. La ciudad puede ser ella misma un atajo hacia la equidad: proyectos de transporte público, de espacio público, de infraestructura o de vivienda, estratégicamente identificados, pueden mejorar la calidad de vida en un periodo relativamente corto de tiempo. El espacio público es redistributivo por naturaleza y por lo tanto una herramienta mucho más potente que refugiarse en una fortaleza como estrategia frente a la inseguridad. Una visión coordinada e sintética de las inversiones tanto públicas como privadas es clave para que la ciudad funcione como un magneto y no como una bomba de tiempo, y sea así capaz de atraer personas, ideas, recursos.

N. N. Conseguir una seguridad elevada no está tan relacionado con los vallados y con el tejido de la ciudad como con la privacidad y la identidad. La solución a largo plazo es la educación. La solución a medio plazo corre el riesgo de ser Orwelliana, pero eso ya lo somos en muchos aspectos.

J. S.-K. Las grandes calles son motores económicos; construye calles mejores y verás negocios mejores. Las calles inseguras y difíciles de cruzar, feas o centradas solo en los coches les dicen a las personas que montar en bicicleta o caminar es un riesgo, y eso perjudica a los vecindarios. De modo que no sorprende que la actividad económica mejore cuando se instalan carriles bici y carriles bus, calles peatonales y otros diseños de innovadores. Las ventas en la Novena Avenida aumentaron un 49% cuando instalamos los primeros carriles bici protegidos por plazas de aparcamiento, un crecimiento 16 veces superior al de otras zonas de Manhattan. En Times Square, cuando dimos más espacio a los peatones, los alquileres de locales se triplicaron y se convirtió en uno de los 10 primeros destinos de compras minoristas del planeta. Ciudades de todo el mundo han documentado un crecimiento económico impresionante gracias a su propio rediseño adaptado a las personas. Y con la decisión de la alcaldesa Carmena de rediseñar la Gran Vía, sin duda Madrid experimentará la misma transformación económica.

3

El futuro de los coches

N. F. El coche consume mucho espacio, tanto cuando circula como cuando permanece ocioso. De hecho, el 95% del tiempo no se utiliza. Caminar, desplazarse en bicicleta y un transporte público bien planificados ofrecen un uso más eficiente del espacio. Es importante crear un urbanismo de uso mixto. En algunos países, los jóvenes tienen menos obsesión por sacarse el permiso de conducir que la generación anterior, ya no tienen necesidad de poseer su coche, y "consumen movilidad como servicio". Según evolucione la tecnología, veremos unos límites cada vez menos nítidos entre los diferentes medios de transporte. Los coches seguirán teniendo importancia en esa mezcla, pero estarán más integrados en el sistema de transporte. Con el tiempo, serán más limpios, silenciosos y probablemente muchos menos. Esto mejorará la calidad de la vida urbana, con calles más pequeñas y plazas cívicas y parques más grandes.

A. A. Hay que atender a cómo afecta al bien común. Un bus, por ejemplo, lleva 100 veces más ciudadanos que un auto, por lo tanto tiene 100 veces más derecho a paso. Las bicicletas y peatones, si bien son individuales, ocupan poco espacio, son eficientes en el uso del espacio común.

“

“Hay que medir la ciudad no por tamaño o población. Una persona no debe gastar más de 45 minutos en ir de un lugar a otro”

A. Aravena

“

“La economía mejora cuando se instalan carriles bici y calles peatonales. La ciudad no puede relegar a quien no vaya en coche”

J. Sadik-Khan

Los autos en cambio no lo son como transporte de baja densidad. Por ello, tanto el espacio asignado para los autos como las inversiones públicas que se hagan en infraestructura para su desplazamiento debieran ser coherentes con su posición en el "ranking de prioridad" del bien común, bastante abajo en la jerarquía. Los que andamos en auto debemos entender que deberemos pagar un impuesto en tiempo. El mejor viaje motorizado en la ciudad es aquel que no se hace.

N. N. ¿Qué función cumplirán los coches en el futuro? Ninguna. No habrá coches, tal y como los conocemos en la actualidad. Habrá cápsulas para transportar personas y entregar mercancías, pero no conductores como usted y como yo. Un permiso de conducir es como una licencia de armas.

J. S.-K. Deberíamos dar a los ciudadanos opciones de movilidad: caminar, montar en bici, desplazarse en transporte público y servicios como Lyft y Uber tendrán cabida en el futuro de nuestras ciudades. La clave está en evitar los errores del pasado, cuando dejamos que la tecnología modelase nuestra comunidad y construimos ciudades que servían a los coches en vez de lugares para las personas. Es imperativo que no repitamos ese error cuando en los próximos

años empiecen a aparecer en Internet los coches sin conductor. Las ciudades deben unirse para asegurarse de que esta vez sea la tecnología la que trabaje para ellas, y no al contrario. Eso significa exigir el acceso a datos urbanos fundamentales, garantizar que las nuevas tecnologías mejoren la seguridad y la movilidad para todos, y que las arcas públicas se beneficien en igual medida que el sector privado.

4

Turismo y población local

N. F. Es una cuestión difícil, y no tengo más respuesta rápida que la de señalar que, históricamente, las ciudades han resistido y han ido asumiendo cambios significativos a lo largo del tiempo. Es probable que la revolución en el transporte cree más oportunidades de peatonalización que reduzcan la congestión provocada por las multitudes de turistas.

Pero también debemos tener en cuenta la riqueza que los turistas aportan a la economía de las ciudades. Las cuestiones de precio y asequibilidad del suelo está sometidas a varios factores interrelacionados y complejos que los políticos deben resolver tomando la iniciativa y colaborando con el sector privado.

A. A. El turismo puede ser la manifestación más visible de que las ciudades son hoy una concentración de oportunidades, y que el problema de fondo es que la capacidad de pago del mercado expulsa a quienes más necesitan las redes de oportunidades. Se debe regular con una política pública y no esperar que sea el mercado el que regule. Existe una gran cantidad de herramientas legales, financieras y políticas para garantizar una cierta diversidad urbana. En lo que concierne al diseño, nuestra modesta experiencia consiste en equilibrar la siguiente triada: densidad suficientemente alta (para pagar suelos caros integrados a las redes de oportunidades), en altura suficientemente baja (para no tener costos altos de mantención de servicios comunes) con posibilidad de crecimiento en el tiempo (sistemas abiertos que permitan mejoras incrementales a quienes no tienen capacidad de pago hoy, pero la podrían tener en el futuro). En otras palabras, se concentran los recursos públicos en todo aquello que no se puede abordar individualmente.

N. N. Sencillo: se adaptan los impuestos de los inmuebles a su valor neto, no solo al valor del terreno o de la edificación. La entrada de turistas sin duda es buena para la economía local.

Traducción de News Clips.

ESPAÇOS PARA EL ARTE
ARTE
CONTEMPORÁNEO

Comunidad de Madrid

COMUNIDAD DE MADRID
PROGRAMACIÓN DE EXPOSICIONES
PHOTOESPAÑA 2017

ENTRADA GRATUITA



CULTURA COMUNIDAD DE MADRID



Comunidad de Madrid



Azeri. De la serie Galerna, 2009. © Jon Cazenave

SALA
CANAL
ISABEL II

c/ Santa Engracia, 125

UN CIERTO PANORAMA.
-RECIENTE FOTOGRAFÍA
DE AUTOR EN ESPAÑA-
12 MAYO - 23 JULIO

CA2M
CENTRO
DE ARTE
DOS DE MAYOAvda. de la Constitución,
23, Móstoles

MIGUEL TRILLO.
DOBLE EXPOSICIÓN
30 JUNIO - 22 OCTUBRE

SALA
EL ÁGUILAARCHIVO REGIONAL DE LA
COMUNIDAD DE MADRID
c/ Ramírez de Prado, 3

HACER. FORO PHOTOESPAÑA -
COMUNIDAD DE MADRID
EXPOSICIÓN DE PROYECTOS

6 JUNIO - 11 JUNIO
NIÑO ROJO PROJECT
13 JUNIO - 18 DE JUNIO
ERIK VON FRANKENBERG
20 JUNIO - 25 DE JUNIO
GLORIA OYARZABAL
27 DE JUNIO - 2 JULIO
RUBÉN ACOSTA