OPINIÓN / XABIER ARRUZA, CLARA GONZÁLEZ Y LAURA ALONSO



Hacia un nuevo modelo de transformación urbana

La era del crecimiento desacompasado







POR XABIER ARRUZA[1], CLARA GONZÁLEZ[2] Y LAURA ALONSO[2]
[1]COORDINADOR Y MIEMBRO DEL CONSEJO ASESOR DE LA ASOCIACIÓN BILBAO URBAN & CITIES DESIGN
[2]SOCIAS FUNDADORAS DE CALCO ESTUDIO

Durante la mayor parte de la historia de las ciudades, los asentamientos humanos han representado apenas pequeñas manchas en un territorio dominado por un extenso y salvaje medio natural.

Así, la idea del progreso urbano se configuró ligada a la conquista y consumo progresivo del territorio, en una lucha constante contra el clima y la fisiografía, usando la técnica para anular aquellas dinámicas naturales que resultaban incómodas, y aplicando una concienzuda perseverancia humana en técnicas de adaptación que requieren de un enorme y constante esfuerzo, como el empeño de construir en zonas inundables o no aptas para ello, cuyo riesgo resulta conocido y previsible.

Este modelo, acelerado en las últimas décadas, ha llevado en demasiadas ocasiones a una expansión descontrolada y poco coherente con el entorno. Osvaldo Sala, catedrático de Biología de la Universidad de Brown y uno de los autores de referencia de la Evaluación de los Ecosistemas del Milenio, señala el cambio de uso del suelo como la principal amenaza ambiental de los próximos cincuenta años.

La pregunta que se plantea a urbanistas, paisajistas y administraciones no es solamente cómo mitigar los daños de este modelo, sino cómo evitar que se sigan produciendo.

LA CARRETERA COMO GENERADORA DE CIUDAD

A finales de los años sesenta, el paisajista escocés Ian McHarg identifica con claridad en su texto *Design with Nature* las problemáticas derivadas de los modelos de crecimiento basados únicamente en el trazado de infraestructuras. Estas dinámicas de planificación actúan sobre el suelo rústico de manera rápida y poco selectiva como si fuera una *tabula rasa,* asumiendo que cualquier suelo puede admitir cualquier uso con tal de que la ejecución resulte viable desde el punto de vista económico. El resultado es un paisaje genérico y deslocalizado, que no dialoga con lo existente ni aprovecha los aprendizajes acumulados durante generaciones.

Cualquier intervención en el espacio urbano, independientemente de su escala, requiere de la visión conjunta y coordinada de distintas disciplinas

En su diagnóstico, McHarg señala también que las carreteras proyectadas por los ingenieros se habían convertido en el verdadero elemento generador de ciudad, empujando cada vez más a los urbanistas, geógrafos, arquitectos y paisajistas a intervenir sobre un tejido ya consolidado, ideando soluciones menores para problemas mal enfoca-

La creación de redes o corredores ecológicos es una herramienta pensada para actuar en un territorio muy transformado, donde el riesgo de colapso de los ecosistemas ya es real

dos de origen, en lugar de planificar coherentemente el desarrollo para el largo plazo. Un ciclo en el que la posibilidad de la transformación urbana llega siempre tarde y de manera paliativa.

LA RESPUESTA DESDE EL PAISAJE COMO ESTRUCTURA PREVIA

Diferentes autores contemporáneos proponen ir más allá del interés formal de los desarrollos urbanos, hacia una nueva visión global del hábitat. Volver a basar las intervenciones en la geografía, la cultura y la historia de cada territorio. Identificar la estructura natural existente y utilizarla como marco limitador, como contrapeso al crecimiento, antes de plantear cualquier desarrollo urbano.

Un ejemplo es la estrategia del paisajista Michel Desvigne para la propuesta de Jean Nouvel en la consulta del Grand Paris de 2009, recogida en *Transforming Landscapes.* El proyecto trabaja con la geografía para trazar un paisaje entretejido en red, capaz de dar albergar y dar forma al crecimiento urbano futuro: grandes plantaciones forestales, protección del mosaico agrícola existente y amplias reservas de suelo.

LA CONECTIVIDAD COMO PRINCIPIO

La preocupación por la *conectividad ecológica* del territorio surgió en Estados Unidos en los años ochenta y no llegó con fuerza a Europa hasta los noventa. Es cierto que algunos planes municipales españoles ya mostraban interés por mantener una red verde sólida dentro de la ciudad, como el Plan Bidagor de Madrid de los años cuarenta. Pero su sentido era más bien el de contener, sanear y hacer más agradable la vida de las personas, no el de una naturaleza con valor ecológico propio.

Los factores principales que limitan y condicionan esta conectividad son cuatro: el cambio de uso del suelo hacia superficies artificiales e impermeables (el sellado), el efecto barrera de las infraestructuras de transporte, la pérdida y simplificación de los paisajes y la degradación de los ecosistemas, en especial los sistemas fluviales. Un territorio fragmentado, sellado y desnaturalizado es también un territorio más vulnerable ante episodios meteorológicos extremos derivados del cambio climático.

Hoy existen herramientas nacionales e internacionales que combaten desde el planeamiento uno o varios de los factores que ocasionan la fragmentación de los ecosistemas. Una de las más extendidas y respaldadas es la creación de redes o corredores ecológicos. Esta idea se amplía en el concepto contemporáneo de *infraestructura verde*, que se superpone a la ciudad existente y convive con ella como una capa más. Es una herramienta pensada para actuar en un territorio muy transformado, donde el riesgo de colapso de los ecosistemas ya es real.

Un territorio fragmentado, sellado y desnaturalizado es también un territorio más vulnerable ante episodios meteorológicos extremos derivados del cambio climático

PLANIFICAR, NO REMEDIAR

A partir de aquí, dos claves deberían guiar las nuevas transformaciones urbanas: la primera es reducir drásticamente la artificialización y el consumo de nuevo suelo. La segunda es adaptar el tejido existente a los efectos del cambio climático a través de un nuevo urbanismo, activo y propositivo, que tome el papel de definir las condiciones en las que tiene sentido que una ciudad se desarrolle. Planificar, no remediar.

MIENTRAS LLEGA EL PLAN

Hay que ser conscientes de que una verdadera planificación que integre la complejidad de la ciudad no es una solución inmediata. Requiere procesos largos y acuerdos entre muchos agentes de distintos sectores. Por lo que en paralelo, es necesario ir abordando el cambio mediante actuaciones concretas, con una visión puesta en el modelo futuro.

Del mismo modo que el ser humano ha tendido a clasificar y fragmentar el territorio en compartimentos estancos, para poder comprenderlo, esta mirada se ha trasladado también tradicionalmente a los propios procesos de trabajo, manejando problemas complejos desde visiones especializadas y aisladas, que terminan por generar propuestas muy limitadas.

Cualquier intervención en el espacio urbano, independientemente de su escala, requiere de la visión conjunta y coordinada de distintas disciplinas. Iniciativas de colaboración entre expertos, como es el fundamento de la plataforma de soluciones urbanas innovadoras de Bilbao Urban & Cities Design, que integra distintas maneras de ver, comprender e imaginar el futuro de las ciudades.

En esta línea venimos trabajando en conceptos como los espacios públicos regenerativos, concebidos como una infraestructura relacional, donde los elementos físicos (mobiliario, pavimentos, vegetación, tecnología) forman parte de un sistema mayor que condiciona usos, dinámicas sociales y funcionamiento ambiental.

Todo ello siempre enfocado a repensar y rediseñar los modelos urbanos, para transformar nuestras ciudades y entornos urbanos en lugares saludables y respetuosos con el medioambiente, donde poder vivir y trabajar con calidad. ●

Hoy existen herramientas nacionales e internacionales que combaten desde el planeamiento uno o varios de los factores que ocasionan la fragmentación de los ecosistemas



OPINIÓN / XABIER ARRUZA, CLARA GONZÁLEZ Y LAURA ALONSO