

Eco-barrios contra dispersión urbana

El siguiente extracto forma parte de dos recientes artículos que el escritor norteamericano Bruce Stutz publicó en el portal “Carbusters”. En ellos, Stutz analiza cuidadosamente el debate en torno a los eco-barrios, propone soluciones simples para un futuro sin automóviles ni CO2 y expone los principios de un nuevo urbanismo que continúa creciendo en popularidad.

La súper dispersión

La dispersión urbana, considerada como un fenómeno básicamente norteamericano, ha registrado un considerable aumento en Europa en estos últimos 10 años. Gracias a unas redes de transporte público suficientemente desarrolladas y a unas carreteras preparadas para acoger un aumento del tráfico, se desarrollaron grandes zonas de actividad descentralizadas siguiendo el ejemplo norteamericano. Este modelo urbano, que fiaba la cuestión de la movilidad exclusivamente al automóvil, propició el desarrollo de unos extrarradios urbanizados en torno a enormes centros comerciales a los que no llegaba el transporte público. Más adelante, un grupo emergente de políticos preconizó un nuevo tipo de desarrollo urbanístico basado en el mestizaje y en un modelo de barrio de baja contaminación, accesible a los peatones y cuya movilidad se basaría en el transporte público.

De Luxemburgo a Praga, de Madrid a Estambul, asistimos hoy en día a una aceleración de la dispersión urbana y de sus consecuencias: tráfico de automóviles, emisiones de CO2, consumo de energía, parcelación del suelo, degradación de los recursos naturales, deterioro de los ríos, decadencia de las tierras agrícolas y polarización social, entre otras. El fenómeno genuinamente norteamericano se ha convertido en un grave problema que afecta a todo el continente. En 20 años, el número de kilómetros recorridos en zonas urbanas habrá aumentado un 40%, lo que neutralizará los efectos positivos de la supuesta mejora energética de los motores de explosión y los nuevos combustibles. Por otra parte, este aumento de los desplazamientos urbanos hará inútiles los compromisos medioambientales que puedan adoptar los países comunitarios. Estos efectos han sido especialmente drásticos en los países del este europeo. Donde antes se construían áreas residenciales densas con transportes públicos cercanos, se está viviendo un enorme incremento de la construcción en el extrarradio y un impresionante aumento del número de automóviles.

La era del nuevo urbanismo

Según los nuevos urbanistas, para crear un eco-barrio no basta con construir edificios o casas energéticamente eficientes. Lo más importante es la creación de un espacio que anime a sus habitantes a cambiar sus comportamientos insostenibles y donde estos puedan encontrar los medios para lograrlo. Esta nueva era nació en los años 80 como respuesta al urbanismo dominante en la época. Los “nuevos urbanistas” trataron de integrar en un barrio todas las comodidades de la ciudad, mezclaron los elementos para crear mestizaje en los espacios compactos y densamente poblados: mestizaje urbano, donde encontrar todo tipo de edificios, de comercios y de servicios, y mestizaje social. En estos espacios, los peatones y los ciclistas gozarían de prioridad. Estos urbanistas se inspiraron en la organización de las ciudades medievales de gran densidad que prosperaron en Europa durante la Edad Media. Los gobiernos europeos, al igual que los de varias regiones de India y de Asia, recurren a estos urbanistas con el propósito de prevenir un crecimiento insostenible. Estos gobiernos compensan la supremacía perdida de las ciudades construyendo espacios de bajo impacto medioambiental. Hay algunos ejemplos manifiestos: Amersfoort, en Holanda, o Hammarby Sjostad y Adamstown en Suecia, entre otros. Estas “extensiones urbanas” tienen en cuenta el ordenamiento denso del espacio, el mestizaje urbano, los transportes públicos y el respeto a los peatones y los ciclistas.

Eco-Barrios: problemas y perspectivas

Es un hecho comprobado que la mayoría de los gases de efecto invernadero que se emiten a la atmósfera provienen de los edificios y de los automóviles. Por ello, las autoridades locales y nacionales multiplican sus esfuerzos para reducir el impacto medioambiental del medio urbano. Se habla de “Ciudades sostenibles” en Estados Unidos, de “Eco ciudades” en China, de “Eco barrios” en India y en Europa. Está muy bien hablar de zonas peatonales y de carriles para bicicletas pero, ¿qué hay que hacer concretamente para desarrollar este tipo de ciudades?

En el Reino Unido, la necesidad era especialmente urgente. El gobierno esperaba que poniendo en marcha iniciativas para favorecer el transporte público y la aplicación de los reglamentos de la industria y las centrales de carbón, los eco-barrios ayudarían al país a respetar su compromiso de reducir hasta el año 2050 un 80% de las emisiones con respecto al nivel de 1990. Sin embargo, la falta de una cuidada organización y de una política adecuada, hizo que el Reino Unido se atascara en la planificación de los eco-barrios. Cuando en 2007, el Primer Ministro Gordon Brown anunció un proyecto de desarrollo de 10 nuevos barrios de 5.000 a 15.000 hogares cada uno en zonas rurales, la opinión pública se mostró inicialmente favorable. Sin embargo, los siguientes acontecimientos propiciaron la creación de asociaciones que comenzaron a mostrar su irritación por el hecho de que el gobierno hubiera consultado antes a los promotores que a las autoridades locales de urbanismo sobre la creación de estos nuevos barrios.

Estos barrios, además, presagiaban el aumento del número de automóviles en unas carreteras ya bastante saturadas. La prensa trató el asunto como una operación de ecoblanqueo por parte del gobierno.

Lograr que la gente deje su automóvil requiere la aplicación de numerosas estrategias, unas llamadas “pasivas” y otras “severas”. Las estrategias pasivas incluyen medidas como el ordenamiento urbano denso, la construcción de carriles para bicicletas y de zonas peatonales, y las subvenciones para el transporte público. Las severas incluyen restricciones de las plazas de aparcamiento, los peajes, las limitaciones del derecho a poseer un automóvil, las moratorias en los proyectos de construcción de autopistas etc. Los automóviles son el principal enemigo de los eco-barrios, constituyendo el transporte un tercio de la energía utilizada y del total de CO₂ emitido en el Reino Unido, en Europa y en Estados Unidos. Los conjuntos urbanos del extrarradio de las ciudades eran, hasta ahora, los que más CO₂ producían. Durante estos últimos 20 años, el consumo de energía doméstica y de transporte ha superado con ampliamente al de la industria. El automóvil particular es el que más consume. Es evidente y está comprobado que a mayor densidad urbana, menor volumen de emisiones.

Según James Hulme, director de asuntos públicos de la “Prince’s Foundation for the Built Environment” en el Reino Unido, “Construir ciudades es un asunto muy complejo”. Los temores manifestados por las asociaciones contrarias a los barrios rurales propuestos por el gobierno británico resultaron legítimos. Tal como estaban planteados, estos proyectos urbanísticos habrían desembocado en ciudades dormitorio para trabajadores que cotidianamente toman el autobús para ir al trabajo y que se hubieran visto obligados a recurrir al automóvil particular de haber sido alojados en dichos barrios.

Las ciudades que no integraron los hogares, los comercios y las zonas de trabajo, continúan dominadas por los automóviles y discriminan al peatón.

Según un informe que de la ONG “BioRegional Development Group (Surrey, UK)” dirigió al gobierno británico, un eco-barrio bien construido podría reducir el global de las emisiones de gases de efecto invernadero de sus residentes un 76%. La duración media de acceso al hogar, a los colegios, servicios y comercios no sería mayor de 15 minutos a pie. Las calles, abiertas a los peatones y a las bicicletas, reducirían el uso del automóvil un 75%. Estas mejoras sólo serían el comienzo.

¿Un futuro sin carbón ni automóviles?

El automóvil es la bestia negra de los nuevos urbanistas. A pesar de la aparición de combustibles menos contaminantes, de reglamentaciones más estrictas en materia de emisiones y de motores más eficaces, las emisiones de CO2 siguen aumentando al mismo tiempo que sigue aumentando el kilometraje recorrido por cada automóvil (VKT de “Vehicle Kilometres Travelled”).

Steve Winkleman, del “Center for Clean Air Policy à Washington DC” demostró que aunque la eficacia de los nuevos combustibles permitiera recorrer 15Km más por cada litro, tal y como exigen las leyes norteamericanas hasta 2020, la previsión de un aumento del VKT neutralizaría este descenso de las emisiones.

Los americanos inventaron la dispersión urbana, más adelante se convirtió en un problema en Europa, especialmente en los países del centro y el este del continente en los que se registró un fuerte crecimiento en los últimos años. Pero el fenómeno aparece también en zonas en las que la población decrece. Por ejemplo, durante los últimos 20 años, “nacieron” cuatro veces más automóviles que bebés. El VKT aumentará un 40% hasta 2030 así como las emisiones que de ello se derivan.

Según Steve Melia, investigador de la Universidad de West of England, para que la gente comience a abandonar sus automóviles, será necesario algo más que revisar la configuración de las carreteras y los trayectos de autobús. El investigador británico, toma como ejemplo el barrio Vauban de Friburgo, Alemania, que cuenta con 2.000 hogares para 6.000 vecinos, y donde los desplazamientos en automóvil sólo representan el 16% del total. Esta situación se debe a la prohibición de aparcar en el barrio excepto si se trata de una pausa para un máximo de unos minutos o de un servicio de transporte. Más de los tres cuartos de los habitantes del barrio alemán viven sin automóvil y va a su trabajo en bicicleta. Las infraestructuras, al estar bien establecidas entre la ciudad y el barrio, favorecen esta forma de movilidad. El ejemplo de este barrio es tomado como referencia en los proyectos de eco-barrios previstos en Gran Bretaña, pero Melia advierte que si se introduce el automóvil, la fórmula del eco-barrio fracasará. Según su opinión, el gobierno debe esforzarse para extender la red de carriles bicicleta así como los barrios que no permitan automóviles.

Desde el punto de vista de la Unión Europea, existe la esperanza de que las autoridades locales y nacionales pongan en marcha procesos que frenen la dispersión urbana. La esperanza de los urbanistas se apoya en el cambio climático y en la recesión: en este contexto, muchos ciudadanos intentan cambiar su modo de vida basado en el exceso de CO2 y el derroche. Es necesario que emerjan nuevas formas de vida en las comunidades y que la sostenibilidad y el respeto medioambiental sean las referencias sobre las que se base dicho cambio

(fin del artículo)