

¿Ciudades sostenibles o ciudades creativas? Retos para el urbanismo del s. XXI



Sumario

Introducción

◆ ¿Se orienta bien, la política urbana actual?

Francesc Muñoz (moderador)

- * Evitar la sectorialización y fomentar la transversalidad
Helena Cruz (geógrafa)
- * La competitividad como elemento definidor de las políticas urbanas actuales
Miquel Pybus (geógrafo)
- * El paisaje como herramienta transversal en la gestión urbana y territorial
Miriam Valdelvira (geógrafa)
- * Ciudades más sostenibles mediante políticas urbanas integrales
Marta Pérez (ambientóloga)
- * La complejidad “glocal” y los aeropuertos
Pere Suau Sánchez (geógrafo)
- * Presencia de las tecnologías en la creatividad urbana
Teresa Banet

◆ Pueden ser transversales, los conceptos de competitividad, sostenibilidad y creatividad?

Francesc Muñoz (moderador)

- * Hacia políticas urbanas integrales y participativas
Helena Cruz (geógrafa)
- * Hacia una perspectiva integral del territorio
Miquel Pybus (geógrafo)
- * El paisaje: una herramienta de planificación sostenible, competitiva y creativa
Miriam Valdelvira (geógrafa)
- * Nuevos conceptos hacia políticas urbanas integrales: la creatividad ambiental
Marta Pérez (ambientóloga)
- * Nuevas políticas para un transporte aéreo equilibrado
Pere Suau Sánchez (geógrafo)

Introducción

Debate virtual sobre la lección inaugural del curso 2008-2009 de la UOC. En el debate, moderado por el director del Observatorio de la Urbanización, Francesc Muñoz (UAB), han participado los geógrafos Miquel Pybus, Míriam Valdevira, Helena Cruz y Pere Suau, y la ambientóloga Marta Pérez. El debate ha durado dos semanas, del 9 al 23 de octubre de 2008. La versión electrónica de las intervenciones se puede consultar en la dirección <http://www.uoc.edu/inaugural08/esp/debate.html>.

¿Ciudades sostenibles o ciudades creativas?

El urbanismo y la planificación urbana actuales se caracterizan por la ambición para redefinir las fórmulas de intervención y gestión urbanas. Por un lado, con respecto a las políticas sectoriales -de la vivienda o el espacio público a las políticas ambientales y de seguridad; y por otro lado, por la consideración de una serie de cuestiones que configuran una agenda urbana y territorial compleja: la relación entre modelo económico y cambio climático; la gestión de la inmigración global en los centros urbanos; el impulso de la innovación urbana en sus múltiples vertientes; o el planteamiento de nuevas bases más rigurosas para orientar los futuros crecimientos urbanos hacia situaciones ambientalmente y socialmente más sostenibles.

Esta agenda de planificación podría activarse en gran medida a partir de tres grandes objetivos de ámbito general: competitividad, sostenibilidad y creatividad.

Francesc Muñoz (moderador)

◆ PREGUNTA

1. ¿Se orienta bien, la política urbana actual?

¿En qué medida, las orientaciones de la política urbana y del urbanismo actuales están (o no) trabajando para conseguir estos tres grandes objetivos de forma coordinada? Seguramente hay muchos y buenos ejemplos de experiencias de planificación orientadas hacia la consecución de mayores umbrales de competitividad, sostenibilidad o creatividad –entendimiento en términos de innovación– pero quizás estos objetivos se consideran de forma aislada y sectorial y no siempre en el largo plazo.

* RESPUESTA

Para mí la política urbana actual no la veo bien orientada, ya que ésta busca más la obtención de votos a corto plazo que realmente hacer diseño de ciudad. Creo que la ciudad en su conjunto necesita unos tiempos de reflexión relativamente lentos para las actuales velocidades de crecimiento. Crecimientos que están en manos de los promotores privados (la ley permite que el 51% de la propiedad pueda desarrollar un plan parcial), que independientemente de la lejanía o proximidad a los centros, proponen intervenciones urbanas basadas únicamente en la vivienda repetitiva, ya sea unifamiliar o plurifamiliar, ajenas a las necesidades y unidades familiares reales de sus futuros habitantes. Quizás problemas de financiación de los ayuntamientos y de exceso de intervención de poderes económicos, sociales políticos.

Teresa Banet

1.1. Evitar la sectorialización y fomentar la transversalidad

Los retos que han presentado durante los últimos años las ciudades contemporáneas han hecho necesaria, ciertamente, una reorientación de las políticas urbanas. La espiral de competencia asociado a la nueva era de la globalización ha llevado a las ciudades a orientar las prácticas de planificación urbana hacia objetivos de competitividad. Igualmente, la creatividad y la innovación, han aparecido como elementos clave para enfatizar los rasgos diferenciales de las ciudades y las regiones y, así, presentarse en el escenario mundial en una posición más *competitiva*. Al mismo tiempo, el establecimiento del paradigma ambiental como valor consensual compartido entre la opinión pública ha facilitado que las cuestiones ambientales se incorporaran como un nuevo objetivo de la planificación territorial.

A pesar de ello, la división y fragmentación que presentan actualmente las administraciones públicas que intervienen en la elaboración de las políticas urbanas (diferentes niveles de gobierno, diferentes departamentos, diferentes partidos políticos...) representan un obstáculo que hay que superar. La transversalidad que reclama hoy en día la compleja agenda urbana y territorial necesita una mayor coordinación por parte de los agentes implicados, con el fin de ejecutarla de forma más efectiva. En este sentido, demasiado a menudo, gran parte de las políticas urbanas se desarrollan de forma sectorializada y no siempre surgen o se incluyen en los instrumentos de planificación.

«Demasiado a menudo, gran parte de las políticas urbanas se desarrollan de forma sectorializada y no siempre surgen o se incluyen en los instrumentos de planificación.»

«Cada vez es más necesario el establecimiento de canales adecuados de participación y el diálogo con la ciudadanía.»

Además, la complejidad que presenta la agenda de planificación actual nos hace pensar que difícilmente podrá ser elaborada sólo por aquéllos que tradicionalmente han estado sus encargados exclusivos. En el marco actual, los poderes públicos dejan de ser los únicos actores capaces de definir y gestionar las políticas territoriales y cada vez se convierten en más necesarios el establecimiento de canales adecuados de participación y el diálogo con la ciudadanía.

Helena Cruz (geógrafa)

1.2. La competitividad como elemento definidor de las políticas urbanas actuales

El principal elemento que define hoy en día gran parte de las estrategias políticas que se llevan a cabo en nuestras ciudades es la competitividad. Evidentemente, esta competitividad se encuentra a diferentes escalas y grados, dependiendo del tamaño de la ciudad, de su ubicación geoestratégica, de las actividades económicas predominantes, etc. Si bien es cierto que una de las características de la realidad urbana es su complejidad, uno de los objetivos principales de gran parte de las políticas urbanas que se llevan a cabo actualmente es el de conseguir un mayor nivel competitivo respecto al resto, independientemente de si hablamos de una ciudad comarcal o de una capital internacional. Esto significaría, a grandes rasgos y ajustado a cada una de las escalas, fomentar la innovación y atraer a sectores económicos de mayor valor añadido, convertirse en un nodo dentro de las diferentes redes regionales o globales de comercio y comunicación, tanto tangible como intangible, adquirir más poder de decisión tanto a nivel público como a nivel privado y, por último, mejorar la calidad de vida. Este contexto competitivo ha sido el causante de que muchas políticas urbanas adoptasen estrategias propias del mundo empresarial, haciendo que hoy en día, por ejemplo, el *marketing* sea una herramienta que se utiliza complementariamente en muchas de las actuaciones políticas que se llevan a cabo. Años atrás era impensable ver anuncios de ciudades o de determinadas regiones en los diferentes medios de comunicación como sucede hoy día. Aparte de este *urban marketing*, que nos sirve para ejemplificar claramente el giro empresarial de las estrategias urbanas actuales, una de las otras consecuencias de adoptar el objetivo de lograr mayor competitividad es la de desarrollar políticas orientadas a satisfacer las necesidades y demandas de quienes serán tus clientes o visitantes y no de quienes residen en la ciudad. Esta diferenciación entre clientes y usuarios

«La diferenciación entre clientes y usuarios comporta la configuración de malas políticas urbanas destinadas o bien a los clientes de la ciudad o bien a los usuarios de la ciudad, cuando los destinatarios deberían ser universales.»

comporta la configuración de malas políticas urbanas destinadas o bien a los clientes de la ciudad o bien a los usuarios de la ciudad, cuando los destinatarios deberían ser universales.

Personalmente, creo que si bien es cierto que tanto la competitividad como la sostenibilidad y la creatividad son elementos importantes que forman parte de la agenda de planificación de una ciudad, estos tres no se encuentran, actualmente, en el mismo nivel de decisión o de importancia. En otras palabras, la exigencia originada por el contexto competitivo hace que se desarrollen estrategias para atraer a una *creative class* en lugar de apostar realmente por la creatividad local o llevar a cabo, más recientemente, políticas con una mayor sensibilidad ambiental que en muchos casos son más de carácter superficial que estratégico. Mal que nos pese, la competitividad sigue explicando buena parte de las decisiones políticas que se toman en muchas de nuestras ciudades o, cuando menos, es el elemento que define el rumbo de la mayoría de sus líneas estratégicas. Con todo esto no quiero decir que las políticas urbanas no deban tener en cuenta las dinámicas competitivas actuales, sino que éstas deberían ser un objetivo más a cumplir y no el objetivo primordial. Tomando el ejemplo de la ciudad de Barcelona y fijándonos en las encuestas del grado de satisfacción de sus ciudadanos, tal vez estas políticas basadas en lograr un mayor grado de competitividad necesiten una revisión y un replanteamiento profundo. El equilibrio entre los tres objetivos que se plantean al inicio del debate sería un buen punto de partida.

Miquel Pybus (geógrafo)

* RESPUESTA

Yo creo que lo primero que tendríamos que hacer sería diferenciar el primer mundo (o sea países capitalistas) del resto. Ya que por ejemplo en la India casi todas las casas están por terminar de construir (siempre dejan vigas en el último piso. Una vez vi la primera y la tercera planta sin construir, sólo estaba terminada la segunda planta (así no tienen que pagar por ellas, esa fue la razón que me dieron). La verdad es que la competitividad existirá toda la vida, ya que todo el mundo quiere vivir o tener la oficina lo más céntrica posible, y dado que el espacio es limitado... Por ello se encarece y se crea mayor grado de competitividad.

La verdad es que es un tema muy complejo y de difícil arreglo.

RHevia

1.3. El paisaje como herramienta transversal en la gestión urbana y territorial

Las políticas urbanas y territoriales actuales en Cataluña funcionan todavía de manera excesivamente sectorial y su articulación no se ha consolidado de manera efectiva. Abordar la realidad urbana y territorial entiendo que es muy complicado sin un proceso disociativo respecto a los principales temas: la vivienda, la migración, las infraestructuras, el espacio público, etc., pero se requiere un esfuerzo con el fin de conseguir políticas transversales que tengan como objetivos, tal como Muñoz define, la sostenibilidad, la competitividad y la creatividad, aspectos claves de cara a una renovación política.

«Las políticas sectoriales tendrían que incorporar la óptica del paisaje y alguna de sus herramientas, tanto de diagnóstico como de planificación o de intervención y gestión.»

En este sentido, querría destacar una de las políticas más interesantes e innovadoras que han introducido diversos gobiernos, entre los cuales el catalán: las políticas de paisaje. Creo que ésta es una óptica para intervenir y gestionar las ciudades y los territorios que puede funcionar, ya que vincula estos tres objetivos de una manera transversal. Así pues, las políticas sectoriales tendrían que incorporar la óptica del paisaje y alguna de sus herramientas, tanto de diagnóstico (los Catálogos de Paisaje) como de planificación (las Directivas de Paisaje) o de intervención y gestión (los Estudios de Impacto y de Integración Paisajística) con el fin de ser más efectivas cuando se plasman sobre el territorio. Desde el paisaje se puede conseguir hacer evolucionar la manera cómo se

enfoca hoy en día la política urbana y territorial, y considero que las nuevas tendencias serán positivas porque el paisaje es un fenómeno transversal desde su definición (según el Convenio del Paisaje firmado en Florencia el año 2000) y en sus herramientas, y puede ayudar a crear vínculos y a hacer convergir los propósitos y las soluciones de las otras políticas sectoriales.

Miriam Valdelvira (geógrafa)

1.4. Ciudades más sostenibles mediante políticas urbanas integrales

Medio ambiente y sociedad es lo mismo cuando hablamos de áreas urbanas. Las políticas urbanas tienen que basarse en hacer la ciudad sostenible para las personas que viven en ella, y eso comprende un amplio abanico de actuaciones, muchas de ellas relacionadas con el medio ambiente. Los objetivos de la sostenibilidad urbana van desde la preservación y recuperación de los espacios verdes hasta la mejora de la movilidad o la calidad paisajística del medio urbano. De esta manera tanto competitividad (entendido como mejora económica) y creatividad (entendido como innovación) tienen que acompañar la sostenibilidad en la creación de políticas urbanas, que tienen que tener como principal objetivo la mejora de la calidad de vida de los habitantes. La complejidad y diversidad de los actuales procesos que actúan en el medio urbano (nuevas tecnologías, inmigración, globalización, cambio climático...) han favorecido que tanto políticos como académicos o la sociedad en general reclamen políticas que sean transversales e integrales para poder planificar y gestionar los procesos que hay actualmente en el ámbito urbano. Sin embargo, a pesar de ello, la práctica de esta nueva y necesaria filosofía no se ha sabido todavía materializarse.

«Los objetivos de la sostenibilidad urbana van desde la preservación y recuperación de los espacios verdes hasta la mejora de la movilidad o la calidad paisajística del medio urbano.»

Marta Pérez (ambientóloga)

* RESPUESTA

Yo también añadiría que en las ciudades sostenibles, en su diseño, se debería potenciar la relación entre los barrios, para lo cual el trazado de viales con fuerte carácter peatonal es fundamental: aceras anchas con bancos y árboles.

Teresa Banet

1.5. La complejidad “glocal” y los aeropuertos

Estoy de acuerdo con la afirmación que realiza Francesc Muñoz en su texto sobre la importancia de la gestión de las pequeñas diferencias a la hora de integrar o encajar un elemento global en un entorno local. Hoy en día sufrimos lo que algunos autores nombran complejidad glocal, que tendríamos que entender como la constante tensión entre los intereses locales y los intereses globales dirigidos en gran medida por la economía de mercado. Muchos gobiernos reconocen que en una sociedad en red como en la que vivimos se necesitan nuevas políticas y conceptos administrativos. Pero en el intento de afrontar la complejidad glocal, muchos gobiernos acaban produciendo un excesivo número de proyectos, políticas y niveles administrativos. Esto lleva a mayores niveles de complejidad en forma de mosaicos ingobernables de políticas que pecan de una excesiva gobernanza. Así pues, se tienen que buscar modelos de gestión que puedan afrontar el creciente nivel de complejidad. Modelos que seguramente tienen que ser más transversales y menos verticales. En todo caso y en referencia a la primera pregunta planteada, lo que está claro es que la complejidad dificulta conseguir mayores niveles de competitividad, sostenibilidad y creatividad, ya que pasan de ser elementos controlados a ser elementos completamente volátiles que se disuelven dentro del mar de la complejidad.

«La complejidad dificulta conseguir mayores niveles de competitividad, sostenibilidad y creatividad.»

Un ejemplo claro de los problemas que genera la complejidad en la consecución de umbrales más lejanos de competitividad, sostenibilidad y creatividad es el transporte aéreo. El transporte aéreo es el único modo de transporte que permite el movimiento de personas y mercancías a escala global. Así pues, el transporte aéreo es básico para una sociedad que se basa cada vez más en la innovación (creatividad), ya que es el único modo que permite el intercambio de conocimiento tácito (el realmente valioso) a escala global. De forma similar, el buen aprovechamiento de la infraestructura aeroportuaria, en otras palabras la maximización de la infraestructura para que proporcione la mayor conectividad posible, tiene impactos muy importantes en la competitividad de una región, ya que facilita los intercambios de conocimiento tácito, la creación de puestos de trabajo, así como también aporta divisas a través de otras actividades como el turismo. Con respecto a la sostenibilidad, el esfuerzo a escala global en innovación ha tenido importantes efectos en la eficiencia de las aeronaves. Las aeronaves que salen hoy de las fábricas de Airbus y Boeing son hasta un 30% más eficientes que las aeronaves que están sustituyendo, y las próximas generaciones de aeronaves serán incluso más eficientes que los coches actuales, más respetuosos con el medio ambiente. Para poner un ejemplo, mientras el Toyota Prius híbrido produce 104 g de CO₂ por kilómetro, las futuras aeronaves producirán entorno a 50 g de CO₂ por kilómetro y pasajero.

Pero lo que parece tan fantástico a escala global se complica en la escala local. El efecto más terrible relacionado con la sostenibilidad ambiental del transporte aéreo es el impacto del ruido generado por las operaciones aeronáuticas. En los últimos 40 años se han realizado

«El ruido generado por los aviones es un problema para conseguir los niveles deseados de competitividad, sostenibilidad y cohesión social.»

importantes mejoras de diseño en las aeronaves y sus motores que han permitido reducir el número de personas afectadas por el ruido. La Organización para la Aviación Civil Internacional (OACI), que pertenece a las Naciones Unidas, ha establecido varios programas para la retirada de aviones ruidosos. Sin embargo, el imparable crecimiento del tráfico aéreo y los cambios en el nivel de tolerancia del ruido hacen que hoy en día el ruido generado por los aviones sea un problema para conseguir los niveles deseados de competitividad, sostenibilidad y cohesión social. La resolución de los problemas relacionados con el ruido es compleja y se ha demostrado en muchos casos que las políticas de usos del suelo no siempre funcionan, es un claro ejemplo de falta de coordinación entre una política sectorial y una urbanística. Sin embargo, ¿cómo se identifica al responsable del problema en la densa red de relaciones existente en

«¿Cómo se identifica al responsable del problema en la densa red de relaciones existente en torno a un aeropuerto?»

torno a un aeropuerto? Difícil de saber, pues el problema está disuelto en la compleja red de actores, proyectos, normativas y políticas. Algunas responsabilidades se podrían buscar en los promotores que buscan terrenos residuales, los ayuntamientos que ceden a las presiones de éstos en busca de unos ingresos de carácter puntual, las administraciones autonómicas que por ignorancia de las complejas especificaciones aeronáuticas permiten la aparición de incompatibilidades de usos del terreno, y también los nuevos vecinos, que no siempre compran inocentemente.

Pere Suau Sánchez (geógrafo)

1.6. Presencia de las tecnologías en la creatividad urbana

Lo primero que me preguntaría es ¿qué es una política urbana?, ¿es política urbana lo que sufrimos hoy día?: ¿Conjunto de leyes cambiantes, que hace que todos los técnicos hagamos “ingeniería urbana”, entendida ésta como algo retorcido y complicado, y donde los tiempos de dedicación se limitan a leer e interpretar los artículos que están o no vigentes, a hablar con los organismos sectoriales, a localizar decretos que no desarrollan correctamente leyes aprobadas o a reuniones con profesionales del derecho que a su vez también tienen que hacer “ingeniería con la interpretación de las legislaciones”? Y todo esto, para que los diferentes organismos se protejan entre si, entre diferentes competencias, entre diferentes partidos y, por qué no decirlo, protegerse de posibles denuncias de los ciudadanos.

Una vez expuesta mi visión particular sobre la política urbana sí creo que debería existir una verdadera política urbana, que debería estar fuera del alcance de los políticos de gobiernos locales. Gobiernos loca-

les fácilmente manipulables, sin recursos económicos, sin capacidad de gestión, sin equipos profesionales multidisciplinares. Sin creatividad. La creatividad necesita: independencia, recursos económicos, equipos multidisciplinares para poder obtener una buena capacidad de gestión.

Pienso que sí se podría conseguir una política transversal en la competitividad, sostenibilidad y creatividad. Estos conceptos creo que tienen un tronco común: el conocimiento. Conocimiento demográfico, conocimiento de la capacidad económica local: desarrollada o por desarrollar, conocimiento y valoración del territorio local.

Sólo con el conocimiento podríamos ser creativos ante los problemas locales: sociales, culturales, económicos etc. Estos conocimientos y sus posibles soluciones se podrían extrapolar a niveles globales aumentando la experiencia y de lo global devolver nuevos enfoques y soluciones en forma de mejoras locales.

Creo que una manera de ser más operativo ante estos tres conceptos es apostar por las tecnologías. Tecnologías que permitan obtener cartografías: topográficas, geológicas, de aguas etc. de cualquier municipio y a escala razonable de trabajo. Apostar definitivamente por equipos multidisciplinares, esto quiere decir “presupuestar” equipos multidisciplinares. Y proteger la gestión municipal de continuos cambios de legislación y color político.

Teresa Banet

◆ PREGUNTA

2. ¿Pueden ser transversales, los conceptos de competitividad, sostenibilidad y creatividad?

¿Cómo podemos definir de maneras más operativas estos tres conceptos: competitividad, sostenibilidad y creatividad?

Tendemos a utilizar, en este sentido, adjetivos bastante simplificadores, de manera que la competitividad se acostumbra a definir puramente en términos económicos, la sostenibilidad, meramente en términos ambientales y la creatividad simplemente en términos tecnológicos. ¿Hasta qué punto, en cambio, no sería más productivo orientar la definición de estas tres palabras clave de forma más transversal? Conceptos nuevos, y ciertamente sugerentes, como la competitividad ambiental, la sostenibilidad cultural o la creatividad social aparecerían así como ciertamente inspiradoras de nuevas y quizás mejores políticas urbanas.

Francesc Muñoz (moderador)

2.1. Hacia políticas urbanas integrales y participativas

El urbanismo del siglo XXI hace necesaria la aplicación de estos tres conceptos (competitividad, sostenibilidad y creatividad) de una forma transversal en todas las políticas urbanas. La complejidad e interdependencia que presentan las cuestiones urbanas y territoriales hace falta que sean afrontadas de forma integral. En este sentido, nos parece que no se trata de promover ciudades competitivas en grado económico, ciudades sostenibles en grado ambiental o ciudades creativas en grado tecnológico sino que, más bien, las políticas urbanas tendrían que impulsar ciudades socialmente, culturalmente, económicamente, ambientalmente o incluso políticamente creativas, sostenibles y competitivas.

Además, nos parece que las políticas urbanas del siglo XXI tendrían que ser todavía más ambiciosas y tendrían que ser capaces de reco-

«Las políticas urbanas del siglo XXI tendrían que ser capaces de recoger las diferentes sensibilidades presentes en el territorio y desarrollar formas más democráticas y transparentes para reconocer a la ciudadanía como actor.»

ger las diferentes sensibilidades presentes en el territorio y desarrollar formas más democráticas y transparentes con el fin de reconocer a la ciudadanía como actor, el cual también tiene espacio en el proceso de elaboración de las políticas territoriales. Sólo entonces podrían llegar a ser ciudades verdaderamente competitivas, sostenibles y creativas.

Helena Cruz (geógrafa)

2.2. Hacia una perspectiva integral del territorio

Resulta complicado intentar redefinir términos como *competitividad*, *sostenibilidad* o *creatividad* cuando su significado aplicado a la realidad urbana es relativamente reciente. Personalmente, pienso –siguiendo la línea que he expuesto en la respuesta de la primera pregunta– que estos tres elementos han de ser considerados elementos estratégicos, intrínsecos de algún modo, en la planificación y el urbanismo de hoy en día siempre que mantengan un equilibrio entre sí. Quizás echaría de menos otro elemento esencial que también debería figurar dentro de esta lista de objetivos: la igualdad. Igualdad entendida tanto desde la perspectiva social, como espacial y económica de la planificación; es decir, igualdad de oportunidades y de utilización del espacio urbano.

Pero si realmente queremos apostar por una nueva forma de pensar o de construir ciudad, más que hablar de objetivos, que debe formar parte del discurso que desarrollemos, deberíamos hablar, en primer lugar, de una nueva mirada de la realidad urbana y, en segundo lugar, de nuevos mecanismos de gestión adaptados a esta mirada. En otras palabras, deberíamos abrazar la realidad urbana tal como es, enfrentándonos a sus problemáticas y necesidades y aceptando el grado de complejidad y el nivel de esfuerzo que ello comportaría y olvidándonos definitivamente de la perspectiva que nos da una visión sectorial del territorio. Al inicio del debate se enumeran algunas de las cuestiones que definen los retos de futuro de la planificación. Una serie de paradojas y necesidades de carácter complejo que necesitan ser resueltas desde una perspectiva integral con políticas y actuaciones de carácter transversal y con una mayor participación de todos los actores que forman parte de la realidad urbana. Desde finales del año 2004, algunos de los barrios con más necesidades y problemáticas de Cataluña se han beneficiado de las ayudas de la Ley de Barrios. Evidentemente, éste no es el espacio para valorar el proceso de implementación de los programas que la ley despliega ni para evaluar los impactos que ésta ha tenido sobre los barrios, pero la filosofía con que nace la ley sí que puede ser utilizada para ejemplificar estas nuevas políticas transversales de las que anteriormente hablaba. Así, por una parte, la ley propone actuar sobre una multiplicidad de temáticas de la realidad urbana, desde la cohesión social a la renovación física del espacio, lo que implica desde el principio una visión de la ciudad desde una perspectiva compleja y multisectorial. Evidentemente, esta visión se contrapone a los mecanismos de funcionamiento tradicionales de las administraciones públicas, demasiado sectoriales y estáticos. Por otra parte, los mecanismos de funcionamiento que propone la ley obligan, de algún modo, a desarrollar una nueva estructura en la gestión de las actuaciones mucho más

«Uno de los aspectos más interesantes de los impactos que tendrá la Ley de Barrios sobre el territorio es determinar cuál ha sido el grado de comprensión de todas estas nuevas ópticas de hacer política por parte de los diferentes municipios beneficiados.»

coordinada a nivel interno entre las diferentes áreas del ayuntamiento y flexible al adoptar acciones conjuntas con otras administraciones del territorio. Por lo tanto, la ley introduce conceptos como la integralidad o la transversalidad en la gestión. Uno de los aspectos más interesantes de los impactos que tendrá la Ley de Barrios sobre el territorio, desde mi punto de vista, es determinar cuál ha sido el grado de comprensión de todas estas nuevas ópticas de hacer política por

parte de los diferentes municipios beneficiados y, sobre todo, si esta comprensión se ha transformado en voluntad cuando se trata de pensar futuras políticas del municipio.

Miquel Pybus (geógrafo)

2.3. El paisaje: una herramienta de planificación sostenible, competitiva y creativa

Desde el prisma del paisaje se refuerza el concepto de territorios y ciudades **sostenibles**. Ambientalmente es evidente que el paisaje considera parámetros como la vegetación, la calidad del aire y la del agua y la contaminación acústica en el momento de planificar. Al mismo tiempo, sin embargo, el componente social es altamente valorado, ya que desde el Convenio Europeo del Paisaje (Florencia, 2000) se asume que “paisaje hace referencia a un área, tal como la percibe la colectividad, como resultado de la interacción de los factores naturales y humanos.” Por este motivo se están haciendo intentos más o menos logrados para integrar procesos de participación ciudadana en la planificación. Por lo tanto, a través de las políticas los valores sociales son promovidos y reconocidos. Igualmente, la economía tampoco se ha dejado de lado en los análisis paisajísticos, y tanto desde las herramientas de diagnóstico como desde las de intervención y gestión, se tiene en cuenta.

Si vinculamos la reflexión anterior con el objetivo de ser **competitivos**, entendido de forma global y no exclusivamente económica, se puede comprobar como territorios con buenas intervenciones y bien gestionados paisajísticamente garantizan una competitividad superior en los aspectos mencionados (ambiental, social y, también, económica y culturalmente). La entrada a un municipio en la cual se ha intervenido con el fin de hacerla más atractiva visualmente, donde se ha controlado el paso de los vehículos privados, se ha limpiado las rías secas, se ha plantado vegetación autóctona y se ha creado un carril bici y un paseo del que puede disfrutar toda la población, es más sostenible y más competitiva que una población desordenada donde se prioriza el acceso de los coches y los camiones, con la cual la población no se siente identificada y sólo funciona como lugar de paso. Por lo tanto, y en la línea de este ejemplo, muchos otros territorios pueden “salir a la luz” si se tratan desde la óptica integradora del paisaje, que con actuaciones a corto plazo asegura un desarrollo sostenible hacia el futuro.

«Territorios con buenas intervenciones y bien gestionados paisajísticamente garantizan una competitividad superior en aspectos ambientales, sociales, económicos y culturales.»

Finalmente, las políticas de paisaje destacan por sus estrategias innovadoras, desde las que se utilizan para diagnosticar los diferentes territorios (no sólo con baremos cualitativos, sino también con impresiones y percepciones cualitativas tenidas en cuenta y que provienen de la sociedad), como las de intervención y gestión (por ejemplo, los estudios de intervención e integración paisajística) o las de las tareas posteriores de monitorización (con los indicadores elaborados en función de los objetivos de calidad).

Miriam Valdelvira (geógrafa)

2.4. Nuevos conceptos hacia políticas urbanas integrales: la creatividad ambiental

Ciertamente la complejidad de la realidad urbana actual hace que los términos que hasta hace poco nos servían para definir (aunque de forma simplista) los procesos urbanos y territoriales, ahora se hayan quedado pobres en contenido y lejos de ser capaces de describir estos nuevos y distintos procesos que se interrelacionan e interactúan en el espacio urbano. En esta nueva etapa

«La creatividad ambiental será una de nuestras principales aliadas para poder hacer frente a los nuevos y complejos retos sociales y ambientales que nos reserva el futuro.»

uno de los términos que yo sugería potenciar es la necesaria creatividad ambiental (entendida como innovación para poder hacer frente y minimizar o incluso anular los impactos ambientales que provocamos en nuestro entorno). Esta innovación tecnológica aplicada al medio ambiente será una de nuestras principales aliadas para poder hacer frente a los nuevos y complejos retos sociales y ambientales que nos reserva el futuro.

Marta Pérez (ambientóloga)

2.5. Nuevas políticas para un transporte aéreo equilibrado

Siguiendo con el ejemplo que he dado en mi intervención anterior titulada “La complejidad glocal y los aeropuertos”, la transversalidad es básica para entender y gestionar la complejidad *glocal*. La verdad es que a priori parece difícil encontrar políticas transversales en el sector del transporte aéreo, pues requiere un nivel de especialización muy alto. Como he dicho en mi primera intervención, el ruido es el impacto medioambiental que tiene un impacto mayor a escala urbana local. Sin embargo, pondré el ejemplo de una política que intenta combatir transversalmente el problema que representa el ruido tanto para los aeropuertos (reducción de capacidad aeroportuaria para generar menos ruido) como para los ciudadanos (detrimento de la calidad de vida). Como he dicho en la respuesta anterior, ya hace tiempo que la OACI ha establecido varios programas para la retirada de aviones ruidosos. Pero recientemente ha iniciado la promoción de una nueva política que nombran el *balanced approach*. Esta política del OACI consiste en identificar el problema particular de ruido en un aeropuerto y luego evaluar las posibles soluciones desde cuatro puntos de vista:

«La transversalidad es básica para entender y gestionar la complejidad glocal.»

- la reducción del ruido en la fuente (avión),
- la planificación y gestión de los usos del terreno,
- los cambios en los procedimientos y rutas de aterrizaje y despegue,
- las restricciones operativas de tráfico (p. ej. limitar los vuelos nocturnos).

«Consiste en identificar el problema particular de ruido en un aeropuerto y a continuación evaluar las posibles soluciones.»

El objetivo es afrontar el problema del ruido de la manera más efectiva comprendiendo que las soluciones tienen que ser ideadas según las características del aeropuerto en cuestión. Así el *balanced approach* promovido por la OACI busca la conciliación de dos elementos opuestos: por una parte, las medidas de mitigación del ruido tienen que cumplir con los requisitos locales que varían de un aeropuerto a otro, y por otro lado, las medidas escogidas tienen que ser bastante universales para satisfacer las necesidades globales y estandarizadas de las líneas aéreas y la industria. Políticas como estas demuestran que sí que es posible encontrar sinergias entre la competitividad, la sostenibilidad y la busca de creatividad.

Pere Suaú Sánchez (geógrafo)

Enlaces relacionados

La planificación urbanística y sus implicaciones en el mundo en globalización

Lección inaugural del curso 2008-2009 de la UOC

<http://www.uoc.edu/uocpapers/7/dt/esp/vegara.pdf>

Debate virtual “¿Ciudades sostenibles o ciudades creativas? Retos para el urbanismo del s. XXI”

http://www.uoc.edu/inaugural08/index_esp.htm

Cita recomendada

MUÑOZ, Francesc (mod.) (2008). «¿Ciudades sostenibles o ciudades creativas? Retos para el urbanismo del s. XXI». En: *Debate virtual sobre la lección inaugural del curso 2008-2009 de la UOC* (en línea: 9-23/10/2008). UOC. [Fecha de consulta: dd/mm/aa].

<<http://www.uoc.edu/inaugural08/esp/debatevirtual.pdf>>