



MONOGRÁFICO

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE CIUDADES EDUCADORAS
2009

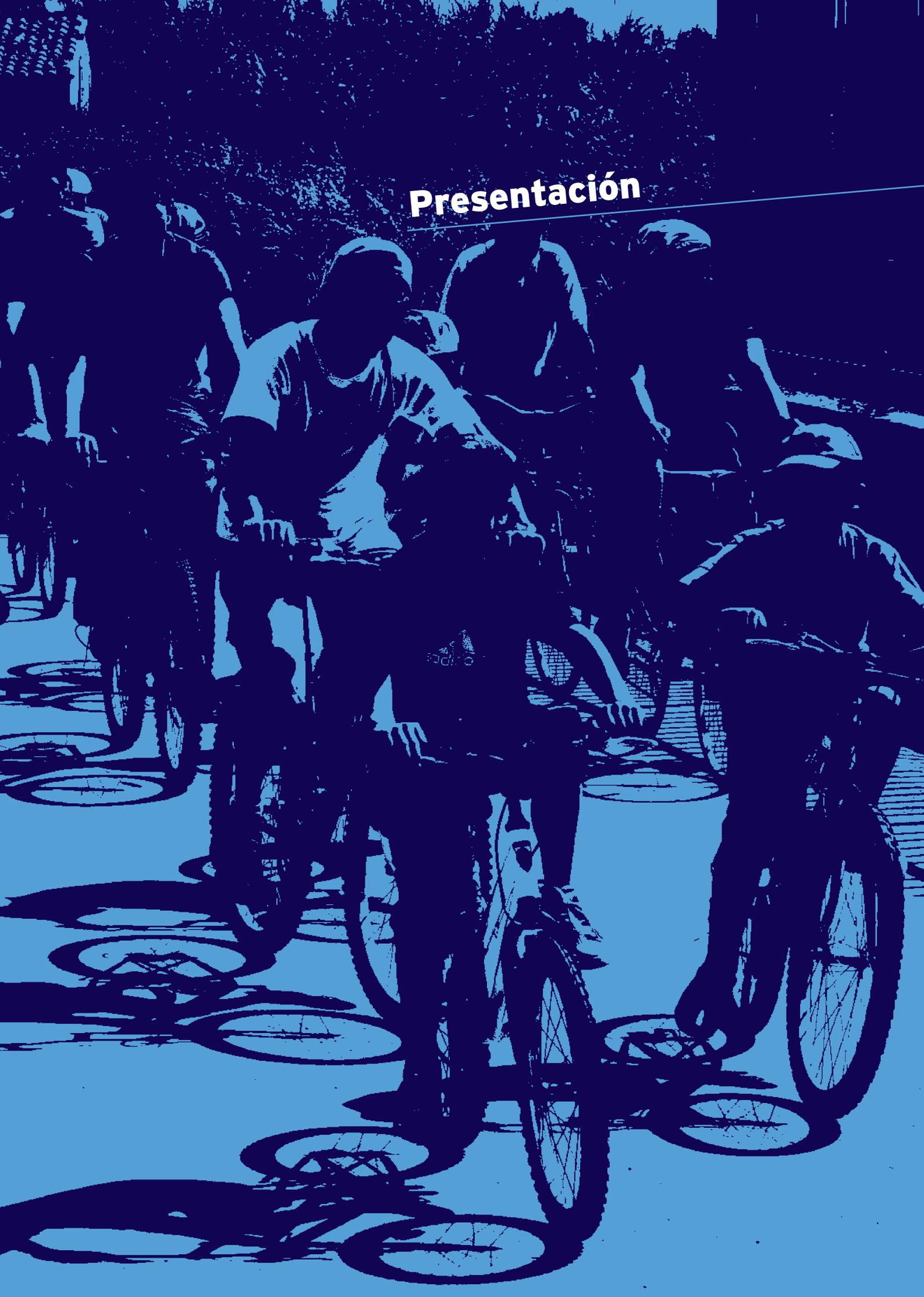
CIUDAD,
URBANISMO
Y EDUCACIÓN



CIUDAD, URBANISMO Y EDUCACIÓN



Presentación



Desde su creación en el año 1994, la Asociación Internacional de Ciudades Educadoras (AICE) tiene entre sus objetivos el de influir en el proceso de toma de decisiones de los gobiernos y de las instituciones internacionales en cuestiones de interés para las ciudades educadoras. En este sentido, se han planteado diferentes iniciativas para difundir las actuaciones que las ciudades asociadas vienen realizando, ya sea para promover determinadas políticas sociales o para resolver problemáticas concretas.

El intercambio y aprovechamiento de experiencias que las distintas ciudades educadoras han llevado a cabo durante los últimos años es uno de los medios que se han estructurado a través del portal de la AICE, aprovechando los recursos que nos ofrece la tecnología para este tipo de necesidades.

Es en esta idea de profundizar y ofrecer nuevas perspectivas sobre temas de interés para las ciudades asociadas, a la vez que facilitar herramientas al servicio de los gobiernos locales, que se crea la presente línea de publicaciones temáticas de aparición anual.

En estos monográficos se dan elementos para desarrollar en toda su amplitud el concepto *ciudad educadora*, al tiempo que constituyen una herramienta para poner en práctica los principios de la Carta de Ciudades Educadoras. Para ello, se recogen entrevistas, artículos y experiencias de diferentes ciudades en relación a un tema, con el objetivo de abordarlo en profundidad y desde distintas perspectivas.

Esta nueva línea de publicaciones se inaugura con el tema *Ciudad, urbanismo y educación*, pensando en un urbanismo que eduque, en un modelo de ciudad más cívico e inclusivo y que mejore la calidad de vida de todas las personas, como está explicitado en los principios de la Carta de Ciudades Educadoras, a los cuales nos hemos comprometido.



Montserrat Ballarín i España

Presidenta Delegada de la AICE
Concejala de Educación y Hacienda,
Ayuntamiento de Barcelona

Sumario

6 Editorial
Josep Maria Llop Torné

Jaime Lerner



8

Xerardo Estévez



12

Antanas Mockus



16

Oriol Bohigas



20

26 Urbanismo cerrado y perpetuación de la ciudad dual
Josep Centelles

32 Renovación de los Instrumentos de Planificación y Gestión: Nuevas Políticas de Gobierno. La experiencia de Rosario
Mirta Levin

38 Civismo en la Movilidad
Ole Thorson

42 La bici en San Sebastián
Odón Elorza

46 La planificación urbana de los equipamientos educativos como infraestructura de la ciudad del conocimiento
Pedro Barrán

50 Participación Popular y Recuperación Ambiental: el Programa Drenurbs de Belo Horizonte
Ricardo de Miranda Aroeira y Valdete Lima Bontempo

54 El "Derecho a la Ciudad": Modos de fomentar ciudades inclusivas en el ámbito internacional
Brigitte Colin

58 Rennes y los tiempos de la ciudad
Jocelyne Bougeard y Danièle Touchard



Editorial

Este monográfico pretende poner de relieve los vectores educativos contenidos en el urbanismo.

Su constatación nos aporta una nueva e imprescindible mirada. La ciudad como comunidad se construye en su espacio público y, para ello, el urbanismo juega un rol esencial junto a la educación. No hay un urbanismo mejor sin una educación mejor. En la accesibilidad universal al espacio público, y en las trazas de armonía y de belleza, de legibilidad física, de innovación cultural y de identidad, están las claves de esa oportunidad.

La oportunidad está en combinar urbanismo y educación para un desarrollo humano más justo y solidario, porque en las ciudades vive la mayoría de la población del planeta y son los nodos de las redes territoriales, físicas e inmateriales, de las relaciones humanas y de éstas con el planeta tierra. Este conjunto de relaciones diverso y amplio, local y global a la vez, se produce, en su mayor parte, en el escenario de los espacios públicos, comunitarios y colectivos de las urbes, de las ciudades medianas y de los núcleos urbanos en general.

En el marco de la ciudad, los dos conceptos están fuertemente relacionados, entendiendo que no son paralelos sino que se cruzan y entrecruzan muy frecuentemente. La transformación y gestión urbana se componen de método y de actuación y, por ello, se debe pensar cómo se hace y quién participa y quién hace la ciudad. Este monográfico concentra miradas diversas: experiencias de ciudades, artículos de diversos profesionales y entrevistas a personajes con un bagaje destacado en la materia. De ellas y, además, de mi propia experiencia quiero destacar algunas ideas o propuestas, para que educación y urbanismo recorran juntos el camino de hacer ciudad y de formar ciudadanos.

Xerardo Estévez nos instruye en que el urbanismo es una condición necesaria de la buena política urbana. Sus opiniones son optimistas y apunta que el urbanismo sí da votos y sí puede constituir la base de políticas urbanas de progreso social. Oriol Bohigas argumenta que son los espacios públicos los lugares donde se construye la calidad urbana no sólo de lo físico, sino también de la ciudadanía, no sólo de la *urbs* sino también de la *civitas*, porque en la construcción de la simbología del espacio público o común está la oportunidad de la ciudad democrática, que además debe de ser creativa y bella, para que los ciudadanos obtengan esa remuneración extra de calidad. Con Jaime Lerner y Antanas Mockus tenemos una visión

latinoamericana. Jaime Lerner dice que para hacer una ciudad mejor, tenemos que *fazer acontecer*, ilusionar a las personas y hacer que las propuestas de mejora de calidad de vida sean viables y reales. Y en este camino de hacer ciudad Antanas Mockus nos hace reflexionar en torno a su "saldo pedagógico". Las entrevistas a estas personas, que han tenido la responsabilidad de gobernar en sus ciudades y/o de gestionar las políticas urbanas, ilustran la relación entre educación y urbanismo.

Además, el monográfico aporta puntos de vista profesionales, de temas más sectoriales y la explicación de experiencias concretas de varias ciudades. De la lectura transversal de todos ellos me surgen ideas o reflexiones que me gustaría compartir del modo siguiente:

- La planificación urbana contiene un factor educativo. La propia planificación del sistema educativo, más allá del instrumento del *plano o carta escolar*, evidencia las capacidades de mejora de la ciudad a partir de la infraestructura educativa y sus equipamientos; pero también sus saberes y sus métodos de trabajo "urbanizan" y nos permiten realizar políticas que promueven la creatividad, el civismo y el desarrollo de la denominada sociedad del conocimiento, como se percibe en Montevideo (Uruguay), en el artículo de Pedro Barrán.
- La gobernabilidad como base de la creatividad y del impulso de la innovación, junto con la transparencia democrática, son ofrecidos como alternativa al urbanismo cerrado y opaco, en el apartado de Josep Centelles y frente a los procesos de segmentación y división de la ciudad.
- La movilidad, los sistemas de transportes y los criterios de diseño de las ciudades, y en especial de sus espacios públicos son la aportación de Ole Thorson, quien con una gran experiencia en Barcelona, lidera en la actualidad una asociación a favor de las ciudades para los peatones. Ofrece criterios para un mejor uso del espacio de la calle, poniendo de relieve la prioridad del peatón sobre los vehículos y sus servidumbres. El espacio público debe ser más silencioso, más lento, más seguro, más humano. Ello requiere criterios de diseño nuevos, pues es un espacio limitado y finito.
- El derecho a la ciudad y su importancia sobre las políticas de inclusión social nos llega de la mano de Brigitte Colin, quien desde la UNESCO ofrece una visión integrada del concepto y de las iniciativas que se están desarrollando para que la implementación de la carta del derecho a la ciudad sea base de ciudadanía. En este sentido, es también un buen instrumento la Carta de Ciudades Educadoras.

Por último, la lectura de las experiencias de cuatro ciudades educadoras amplían los vectores de toda esta reflexión, con el valor añadido de que aportan ejemplos concretos de políticas urbanas realizadas. Los temas abordados en estos artículos van desde la calidad y eficacia de la descentralización de Rosario (Argentina), hasta la dimensión educativa de la integración en el paisaje urbano de los ríos y arroyos a través del programa Drenurbs de Belo Horizonte (Brasil). A estos dos ejemplos en Latinoamérica se añade el conjunto de acciones a favor del uso de la bicicleta y de una movilidad más sostenible de la ciudad de San Sebastián (España), ejemplo muy relacionado con el artículo sobre la movilidad y los transportes de Ole Thorson. Todas estas experiencias son completadas con las políticas de gestión del tiempo de Rennes (Francia), muy sugerentes por su dimensión menos física o tangible de las políticas urbanas.

Finalizo diciendo que la política urbana y el urbanismo, en su dimensión educativa, no sólo pasa por las obras físicas o la construcción, sino también, muy especialmente, por la gestión de todos los recursos de la ciudad. Y los recursos del saber y del sentido tienen una implicación directa para entender mejor las posibilidades de cada ciudad. Educación y urbanismo no sólo se entrecruzan, son partes simbióticas de las políticas urbanas. La urbanización del mundo sólo será mejor si educa a ciudadanos que construyan y habiten ciudades mejores.

Josep Maria Llop Torné,
Arquitecto - Urbanista.

Jaime Lerner

Ex -Alcalde de Curitiba



ENTREVISTA

JAIME LERNER es arquitecto y urbanista, fundador del Instituto Jaime Lerner. Fue presidente de la Unión Internacional de Arquitectos (UIA) y alcalde de Curitiba (Brasil) durante tres mandatos, en los cuales lideró una revolución urbana y dio a conocer la ciudad por las acciones emprendidas en planeación urbana en los ámbitos de transporte público, medio ambiente y programas sociales. También ha sido gobernador del Estado de Paraná en dos ocasiones, dirigiendo una transformación urbana y rural en el ámbito económico y social.

A nivel internacional, ha recibido el Premio Máximo de Medio Ambiente de las Naciones Unidas (1990), el Premio Infancia y Paz de UNICEF (1996), el Premio Mundial de Tecnología para el Transporte (2001) y en el 2002 el Premio Sir Robert Mathew de mejora de la calidad de los asentamientos humanos de la Unión Internacional de Arquitectos.

Usted ha sido alcalde de Curitiba en tres ocasiones. ¿Cuáles fueron las prioridades municipales en política de planeación urbana y cuáles fueron las claves del éxito conseguido?

Tuve el privilegio de ser alcalde de Curitiba en tres ocasiones de 1971 a 1975, de 1979 a 1983 y de 1989 a 1992. En cada mandato se hizo un esfuerzo para avanzar en las tres cuestiones cruciales que me propuse: movilidad, sostenibilidad y sociodiversidad. Eso, claro está, sin ir en detrimento de acciones en las áreas de salud, educación y empleo, que forman parte de la agenda de cualquier alcalde. Invertimos en transporte público, creamos espacios públicos de calidad, respetamos los elementos - ríos, bosques, patrimonio, etnias- que confieren a Curitiba su identidad, y también implicamos a las personas - incluidos los niños- como agentes activos de transformación.

Para tener éxito en la gestión de las ciudades es necesario "hacer acontecer", empezando por la adopción de soluciones simples, poco pretenciosas, sumando agentes públicos y privados y con voluntad política.

¿La forma urbana, el patrimonio histórico y los paisajes de una ciudad son base de identidad cultural? ¿Cómo promover el sentimiento de pertenencia a la ciudad?

La identidad es un factor crucial para la calidad de vida; representa una síntesis de la relación entre el individuo y su ciudad. Identidad, autoestima, sentimiento de pertenencia se relacionan estrechamente con los puntos de referencia que las personas tienen en sus propias ciudades.

Los ríos, por ejemplo, son referencias importantes. Por ello, en lugar de apartarlos de la vista o enterrarlos en hormigón, las ciudades deberían establecer los márgenes de los ríos como territorios valiosos. Respetando las características del drenaje natural, las ciudades pueden garantizar que las áreas preservadas ofrezcan los caminos necesarios a las crecidas periódicas y que estas áreas sean destinadas, la mayor parte del tiempo, al ocio de la población de una manera económica y ambientalmente sostenible. Los parques pueden funcionar desde una lógica parecida, ofreciendo áreas en las cuales las personas puedan interactuar.

Los centros históricos también son importantes puntos de referencia, íntimamente relacionados, desde su inicio, con la historia de la ciudad. Con el tiempo, esas áreas sufren a menudo un proceso de desvalorización y de degradación. Por ello, es fundamental encontrar formas de mantener esos centros vivos a través de la conexión de elementos de identidad, del reciclaje de usos desfasados, de la acogida de una mezcla diversificada de funciones a lo largo de las 24 horas del día.





¿Cuáles han sido las claves del éxito del sistema de transporte colectivo de Curitiba? ¿Cómo mejorar la relación entre la movilidad privada y el uso de los sistemas de transporte público?

En términos de movilidad el futuro está en la superficie y en la integración de los diversos sistemas- autobús, metro, tren, taxi, automóviles, bicicletas. Desde mi punto de vista, no se puede privar a generaciones enteras de un transporte colectivo esperando una línea de metro, mientras que en menos de dos años pueden implementarse redes completas de transporte en la superficie. Cada ciudad ha de extraer lo mejor de cada uno de los sistemas que tenga, tanto si funcionan en la superficie como de forma subterránea. Por otra parte, la clave para la movilidad reside en no tener sistemas compitiendo en el mismo espacio.

A su vez, es importante trabajar en la idea de 'vehículo privado sin propiedad individual', como, por ejemplo, el *Vélib* en París: un modelo de transporte individual que se integra en el sistema de transporte colectivo.

La experiencia de Curitiba del *ônibus* (autobús) como sistema de transporte público comenzó en 1974, transportando cerca de 25.000 pasajeros por día y circulando en carriles específicos. El sistema evolucionó hacia una red integrada que transporta a más de dos millones de pasajeros al día, compuesta por diversas líneas con una jerarquía organizada. Entre las características principales de la red destacan las líneas con un sistema de embarque pre-pago a nivel en "estaciones tubo", especialmente diseñadas, logrando un funcionamiento similar al del metro pero con un coste menor.

¿Cómo fomentar, desde el urbanismo, ciudades más sostenibles y saludables? ¿Puede explicarnos algún ejemplo de cómo una ciudad puede integrar en su trama urbana la naturaleza?

Para ser sostenible, la ciudad precisa de un diseño, una estructura de crecimiento que asocie vida y

trabajo. Necesita encontrar respuesta a dos preguntas fundamentales: ¿hacia dónde se dirige?, ¿de qué viven las personas de la ciudad? Ha de promover en su territorio una integración de las funciones urbanas y una mezcla de los niveles de renta y de las franjas de edad. Cuanto mayor sea la mezcla, más humana - y en consecuencia más sostenible- será la ciudad. Es la sociodiversidad.

Es necesario encontrar una forma inteligente de relacionarse con la naturaleza, de tratar los temas ambientales. Por ejemplo, muchos parques de Curitiba fueron concebidos como una estrategia para resolver graves problemas de afluencia de la ciudad, de forma que permitió aproximar la ciudadanía a la naturaleza, no canalizando los ríos y creando, simultáneamente, espacios libres y de ocio. Otros parques fueron implantados en áreas degradadas de la ciudad, como canteras y áreas abandonadas: son heridas que se curan.

Sostengo que 'las ciudades no son el problema, son la solución', no con la intención de minimizar el significativo impacto ambiental que las ciudades generan como, por ejemplo, la emisión de gases que contribuyen al efecto invernadero; sino para enfatizar que una de las claves más importantes para la construcción de un mundo más sostenible está en la concepción de nuestras ciudades y en la resolución de cuestiones fundamentales como la movilidad, la sostenibilidad, la sociodiversidad, la identidad o la coexistencia.

¿En qué debería consistir la participación ciudadana en el diseño del espacio público?

La ciudad es un sueño colectivo. Construir ese sueño es esencial. Sin él, no habrá la implicación, tan importante, de sus habitantes. Por ello, los responsables de la planificación de la ciudad deben diseñar escenarios claros; escenarios que sean deseables para la mayoría, capaces de motivar los esfuerzos de una generación entera. Debería enfocarse hacia una implicación orientada por proyectos,



encontrando ecuaciones de corresponsabilidad adecuadas, que impliquen a la sociedad civil, a la iniciativa privada y a los gobiernos, para “hacer acontecer”.

¿Cuál debería ser el compromiso de los responsables políticos en la mejora de las condiciones de la vida urbana? ¿Y cuál debería ser el rol de los arquitectos y urbanistas?

Tengo la firme convicción de que cualquier ciudad, independientemente de su tamaño, de los recursos disponibles y de la cantidad de problemas, puede mejorar su condición significativamente en dos o tres años. Pero, para ello, es necesario creer que es posible, puesto que hay muchas personas que invierten una gran cantidad de energía en probar que las ciudades no son viables. Y si uno proyecta tragedia, encontrará tragedia. Para mí, lo que existe son disculpas. El problema no es la dimensión de la ciudad o la falta de recursos. Si hay una buena estrategia, si hay voluntad política, y si hay solidaridad, cualquier problema de la ciudad puede ser resuelto.

Un elemento importante de éxito de las experiencias de Curitiba ha sido la implementación de soluciones que no graven a la sociedad, creando ecuaciones de corresponsabilidad, haciendo que los costes de implementación se paguen en el transcurso del tiempo y que los beneficios sean recogidos por parte de toda la colectividad.

La planificación de una ciudad es un proceso que siempre permite correcciones. Sería muy pretencioso creer que el planeamiento sólo puede realizarse después de dominar cada una de las variables posibles. El mundo demanda soluciones cada vez más rápidas y es, precisamente, a nivel local donde es posible ofrecer las respuestas más rápidas, con una planificación enfocada a las personas.

En mi opinión, incumbe a las generaciones futuras resolver los problemas futuros; en cambio, a nosotros nos corresponde el presente y abrir caminos, guiándonos por

los objetivos que se pretenden alcanzar. Los arquitectos, como profesionales de la propuesta, no pueden eximirse de la tarea de proponer. ●





Xerardo Estévez

Ex-Alcalde de Santiago de Compostela

ENTREVISTA

XERARDO ESTÉVEZ FERNÁNDEZ estudió arquitectura en la Escuela Técnica Superior de Barcelona. Desde 1972, ejerció como arquitecto y urbanista y realizó trabajos de investigación sobre arquitectura, planeamiento y patrimonio en Santiago de Compostela (España) y en 1983 fue elegido alcalde de Santiago. Durante sus sucesivos mandatos, la ciudad registró un impulso en el terreno urbanístico y edificatorio, en la actividad cultural y en la proyección internacional de Compostela y del Camino de Santiago. En 1999 se reintegró a la práctica profesional, que simultanea con la actividad como conferenciante y escritor. Es colaborador de *El País* y miembro del patronato del Museo Nacional de la Arquitectura y el Urbanismo.

Usted ha sido alcalde de Santiago de Compostela de 1983 a 1998 ¿Cuáles fueron las prioridades municipales en política de planeación urbana? ¿Qué transformaciones urbanas se consiguieron?

Compostela es una ciudad medieval pasada por el tamiz fino del barroco. Esta fue la gran transformación que tuvo lugar, en el siglo XVII, gracias a las cuantiosas rentas que reportaba a la Iglesia el voto de Santiago. Las reformas contemporáneas se limitaron al derribo de murallas y soportales a finales del XIX y al desarrollo de un ensanche que se extiende hasta la línea de ferrocarril. Esta "ciudad nueva" crece lentamente hasta que se implanta el primer Plan General, con criterios desarrollistas que propician un proceso especulativo al socaire del crecimiento demográfico, el "boom" de la construcción y las cuantiosas remesas económicas de los emigrantes en los países centroeuropeos.

Las elecciones democráticas de 1979 marcan el punto de inflexión a partir del cual se instaura una nueva política urbanística, que se afianza con la designación, en 1982, como capital de la Comunidad Autónoma. En 1985 se aprueba la Ley de Patrimonio Histórico Español, que consagra el plan urbanístico como instrumento para la protección física, ambiental, social y económica del patrimonio. A finales de ese año la UNESCO inscribe a Santiago de Compostela en la lista del patrimonio mundial. Aprovechando la coyuntura de los años jubilaes de 1993 y 1999, se desarrolló un programa específico que iba a suponer una transformación, pero también la conservación, restauración y rehabilitación del patrimonio de la ciudad.

En esa trayectoria destaca la revisión del Plan General, en 1988. El nuevo planeamiento responde a un esquema sencillo: el casco urbano se desarrolla

sobre una dorsal nordeste-suroeste que determina dos vertientes que reciben tratamientos específicos: la de poniente, sobre la que se asienta el núcleo de la ciudad histórica y los campus universitarios, se protege física y ambientalmente; en la fachada de levante se desarrollan las nuevas áreas de vivienda, infraestructuras y equipamientos, articuladas mediante un eje viario paralelo al tramo urbano de la autopista, libre de peaje. La ordenación de las actividades económicas y sociales en torno a este eje funcional permite crear plusvalías ordenadas y frenar los fenómenos de tipo especulativo que habían caracterizado el desarrollo urbano previo, al tiempo que impulsa la implantación de proyectos privados propiciados por el estímulo que generan las inversiones públicas. Como complemento de estos criterios de planeamiento, se ordena la estructura general del tráfico y el transporte colectivo, regulando los flujos de actividad para mejorar la capacidad funcional y productiva. Se descentraliza la actividad terciaria, se buscan alternativas para las funciones incompatibles con el tejido histórico, redistribuyéndolas en otras zonas de la ciudad, y el centro histórico se rodea de un anillo verde, a modo de alfombra protectora.

En cuanto al Plan Especial, aprobado en 1997, desarrolla una normativa detallada para todos los edificios del núcleo histórico, adecuada a los aspectos estructurales, compositivos y distributivos, califica áreas de morfología destacada en cuanto a su formación tipológica y arquitectónica y define usos preferentes, haciendo hincapié en la recuperación de la función central y de la vocación económica e institucional, el mejoramiento de los usos residenciales y el desarrollo de los usos peatonales.

¿Cuáles fueron los secretos de este éxito?

Las claves de este itinerario han sido: el planeamiento y la arquitectura de calidad, con encargos a profesionales como Julio Cano, Josef Kleihues, Álvaro Siza, Noguerol y Díez, Piñón y Viaplana o John Hejduk; la coordinación de administraciones en un órgano específico, el Consorcio de la Ciudad, que, a través de la Oficina de Rehabilitación, ha jugado un papel esencial para la conservación del patrimonio urbano; y la implicación de los ciudadanos y los técnicos en los programas de transformación y rehabilitación.

¿Los fuertes procesos inmobiliarios, que se han vivido en el Estado español, han desbordado la dimensión del urbanismo como práctica social? ¿Puede el urbanismo contribuir a la cohesión social?

Los ayuntamientos pasaron de ser, en el inicio de la democracia, una especie de unidad de cuidados intensivos para dotar a las ciudades de servicios y equipamientos mínimos, redactando a marchas forzadas un planeamiento riguroso, a dejarse llevar en los '90 por una ola inmobiliaria, con unos planes flexibilizados y con un margen excesivo para la construcción, sobre todo residencial, que condicionó el pulso de las ciudades.

La ciudad se ha fragmentado extendiéndose por los territorios periféricos, y junto con ella, se han dispersado los ciudadanos. Hoy es más difícil cohesionar socialmente: ante la cascada de acontecimientos e imágenes tendemos a encerrarnos en el individualismo. La política municipal pierde contexto, el urbanismo deja de tener una visión de conjunto, social, técnica, política, estética, pero vale la pena recordar que la buena práctica del urbanismo, además de propiciar el crecimiento ordenado, da buenos resultados políticos y, concretamente, electorales.

¿La forma urbana, el patrimonio histórico y los paisajes de una ciudad son base de identidad cultural y fuente de educación?

La ciudad sigue siendo el mejor colchón de nuestros conflictos. Es en la calle, quizá, donde se origina más cohesión social.

El espacio público está formado por lugares que propician el encuentro e infraestructuras que facilitan la movilidad. Tanto en los centros históricos, calles, plazas, parques, bulevares, como en las rondas en las que debe predominar el criterio de "zurcido", de continuidad; en todos ellos hay que considerar su calidad y garantizar su permeabilidad. Un adecuado equilibrio entre el diseño de los lugares de encuentro y de tránsito, junto con la compatibilidad entre los usos múltiples de la ciudad para permitir su disfrute, contribuyen a formar sociedad y conciencia cívica. Se puede decir que una buena práctica urbanística ayuda a generar ciudadanía, mientras que, por el contrario, el caos y la barbarie generan quiebras sociales.



¿Las nuevas formas de movilidad en el territorio transforman también la manera de percibir la ciudad?

Una ciudad segregada por la preponderancia absoluta del coche privado y por centralidades inconexas, excluyentes y especializadas no educa, es "antieducadora". Cuando éramos niños la ciudad nos parecía inmensa y la aventura de descubrirla y aprehenderla era un elemento esencial en nuestro crecimiento como personas. Hoy un niño ve muchas imágenes lejanas y extrañas pero no se ve animado a explorar su entorno vital y social.

En los temas de movilidad el cambio que se tiene que producir ya no es tanto el de las infraestructuras, sino más bien el de cómo utilizar inteligentemente y colectivamente los lugares, los equipamientos y las dotaciones. El desafío de la ciudad es vivirla, utilizarla con velocidades asumibles, donde el ciudadano pueda disfrutar de su entorno y al mismo tiempo reconocer al otro.

Siempre nos moveremos en la dialéctica de lo individual y lo colectivo. La dosis de cada uno de los ingredientes no se va a resolver en el ámbito urbano con grandes enunciados ideológicos, sino que se regula todos los días a través del espacio público, de su comprensión, de su utilización, del pacto entre individuo y comunidad en un plano de equilibrio.

¿Cómo mejorar la relación entre la movilidad privada y el uso de sistemas de transporte públicos? ¿Hay espacios y tiempos para la educación en la movilidad?

Dentro de las fórmulas habituales, a medida que el centro se congestiona se tienen que ir adoptando medidas tendentes a acompañar el tráfico peatonal con el rodado, con primacía del transporte público. Claro que hay espacios y tiempos para la educación en la movilidad, y para ello la ciudad debe estar tramada, reducir barreras, tender a su total supresión. Por eso, el crecimiento tiene que ser denso y continuo.

¿Cómo fomentar, desde el urbanismo, ciudades más sostenibles y saludables?

Como decía antes, el cambio se tiene que producir en el uso de la ciudad construida, tiene que bajar su ritmo, sus niveles contaminantes, mejorar sus parámetros ambientales en general. Para permitir la permeabilidad entre la ciudad y su entorno natural hay que evitar crear

murallas que impidan la comunicación. La ciudad que dialoga con el entorno acompaña su uso y disfrute en franjas horarias. Por ejemplo, cuando se trata de cómo combinar la peatonalidad y el tráfico rodado en los centros históricos ya no se habla de peatonalización, sino de secuencias. En las ciudades intermedias es más fácil desarrollar este tipo de políticas, vivir con un ritmo tranquilo, concertando el espacio-tiempo.

¿En qué debería consistir la participación ciudadana en el diseño del espacio público?

Normalmente la iniciativa de la idea, del plan y del proyecto urbano parte del que gobierna, de los políticos y los técnicos, pero la comunidad tiene la fuerza del disfrute y también del sufrimiento de los problemas que se producen cada día en el espacio urbano. Por eso, el desarrollo de la idea, del plan y del proyecto urbano no debe ser tanto objeto de consulta como de implicación y coparticipación. Esto exige un nivel de información previa, personalizada, de predisposición de la política a dedicarle horas a la participación y a la superación del carácter exclusivamente reivindicativo por otro más comunitario por parte de los ciudadanos. Las mesas estables, tipo consejos municipales, para fomentar la participación en temas sectoriales suelen burocratizarse y así se merma la frescura y se pierde la capacidad propositiva de las demandas cotidianas. Es fundamental en la participación dar cancha a una variedad de interlocutores.

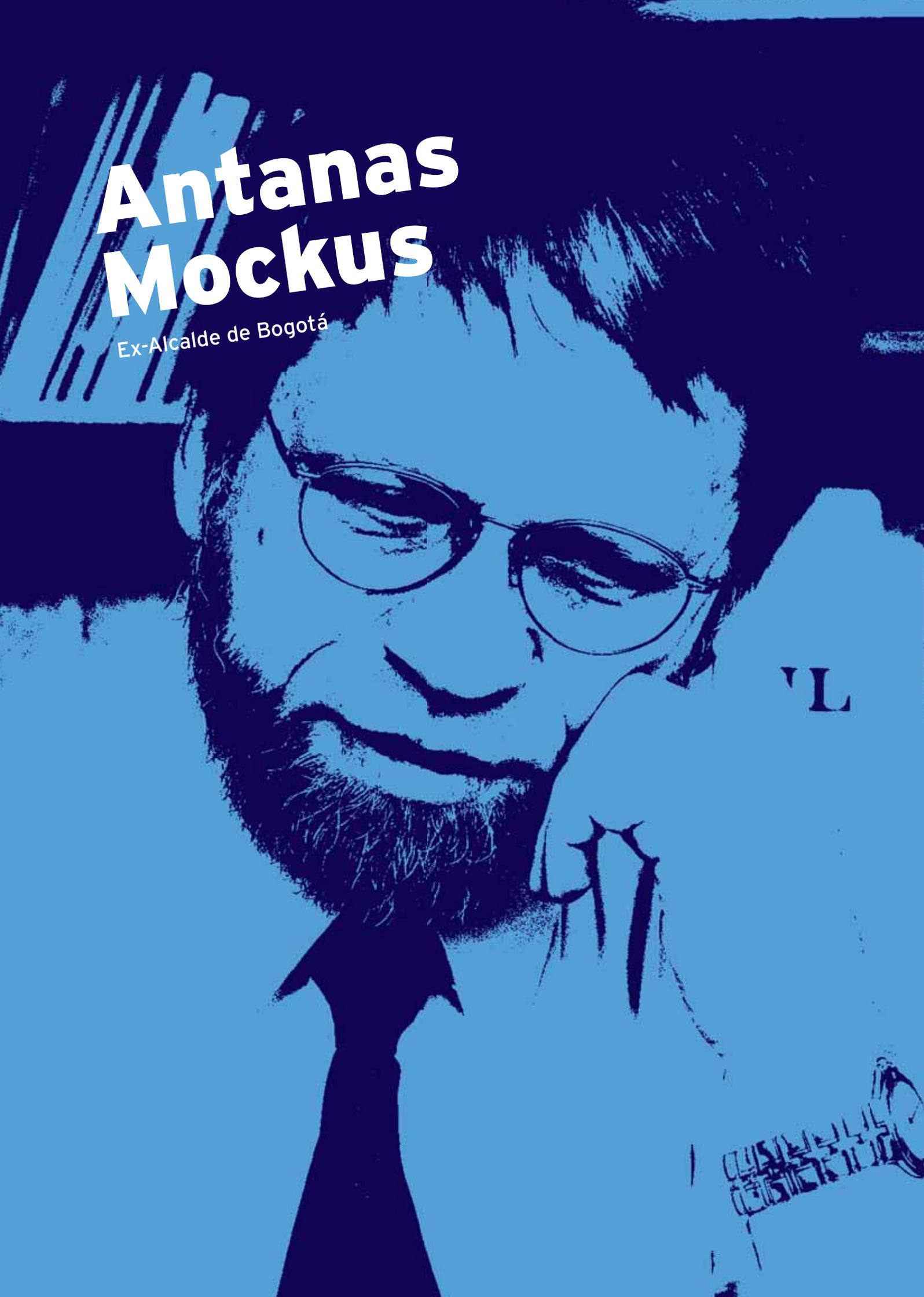
¿Cuál debería ser el rol de arquitectos y urbanistas en la mejora de las condiciones de la vida urbana?

Todos parecen estar de acuerdo en que ha culminado una fase de inmobiliario que ha actuado en contra de la práctica del urbanismo. La vivienda y la movilidad se han descontextualizado del planeamiento. Cabe esperar que con la crisis, que se veía venir desde hace largo tiempo, entremos en un ciclo en el que sea posible que el planeamiento recupere su identidad y volvamos a hablar de ideas, formas y proyectos urbanos. Ahí el arquitecto volverá a tener espacio para el compromiso, no ya en la dimensión política de hace dos décadas sino el compromiso para poder experimentar y facilitar la creación de ciudades sensatas, ser más "urbanólogo" que urbanista. ●



Antanas Mockus

Ex-Alcalde de Bogotá



ENTREVISTA

ANTANAS MOCKUS SIVICKAS es matemático y magíster en Filosofía. Fue alcalde de Bogotá (Colombia) en dos periodos: de 1995 a 1997 y de 2001 a 2003. Rector de la Universidad Nacional de Colombia (de 1991 a 1993); Profesor asociado e Investigador de la Facultad de Ciencias de la misma universidad; Investigador del Instituto de Estudios Políticos y Relaciones Internacionales (IEPRI). Profesor invitado Robert F. Kennedy en el David Rockefeller Center for Latin American Studies de la Universidad de Harvard. Investigador visitante de la Universidad de Oxford adscrito al Nuffield College. Doctor Honoris Causa de la Universidad de París VIII (2004) y de la Universidad Nacional de Colombia (2006). Actualmente es director del Grupo Federici de la Facultad de Ciencias de la Universidad Nacional de Colombia y de la Corporación Visionarios por Colombia (Corprovisionarios). Sus más recientes investigaciones han girado, principalmente, alrededor del estudio de la convivencia y la relación entre ley, moral y cultura.

Usted ha sido alcalde de Bogotá en dos ocasiones ¿Cuáles fueron las prioridades municipales en política de planeación urbana? ¿Es el espacio público fuente de educación ciudadana?

En la preparación del plan de gobierno en el año 1994, me influyó mucho la sociología de la educación de Basil Bernstein, principalmente los códigos socioculturales. Bernstein insiste en que el contexto puede tener marcas espaciales físicas pero, al mismo tiempo, no es un espacio desnudo, sino investido culturalmente; una persona reconoce donde está y eso activa un repertorio de códigos en su interior. Para mí, de algún modo, el ideal de urbanista sería alguien que regula, sin decirlo explícitamente, el comportamiento. Por ejemplo, una gran biblioteca bien diseñada no necesita el letrero: "Por favor, silencio".

En la primera propuesta de presupuesto para Cultura Ciudadana, un tercio de los fondos estaba dedicado a cambiar comportamientos entre ciudadanos, un tercio a cambiar comportamientos entre funcionarios y ciudadanos, y otro tercio a hacer adecuaciones de infraestructura para facilitar el cambio en los códigos. Tenía claro que cultura ciudadana y espacio público son complementarios. Desde mi punto de vista, la transformación urbana está al servicio del cambio cultural.

En ese momento, la ciudad no tenía suficientes recursos. De hecho me preocupé mucho por los sardineles (bordillos de las aceras) y los andenes (aceras), pero el presupuesto para los temas de espacio público se limitaba a 80 o 90 millones de dólares y el coste total del arreglo ascendía a 300 millones. Lo que hice fue invitar a las compañías cementeras a que propusieran un kit de arreglo artesanal de los sardineles (con palustre, cemento y un pedacito de césped) que se pudiera vender en los supermercados, con una aproximación, en el fondo, muy pedagógica. En un barrio, los vecinos compraron pedacitos de césped

cortado y conseguimos arreglar dos cuadras; yo también arreglé el sardinel de la cuadra donde está la Alcaldía.

Otro de los problemas a resolver eran los huecos de las vías. Bogotá tiene un problema de socavones a causa de la composición geológica de su suelo pero también por malas gestiones. Arreglar los socavones costaba, también, 300 millones de dólares, por lo que el coste de la solución del problema frente al presupuesto era desproporcional; pero lo que quiero subrayar es que realizamos una labor de sensibilización de la población.

Al tratar de respetar, en su reubicación, la integridad de una comunidad de 100 familias de recicladores que se había asentado sobre los rieles del ferrocarril, nos encontramos con una fuerte resistencia de las familias. Ante ello, en posteriores programas se renunció a la reubicación colectiva de grupos y se dio prioridad a temas relacionados con la seguridad de la vida humana. Si podíamos legalizábamos los asentamientos irregulares. No obstante, si éstos estaban en zonas de riesgo inminente, se evacuaban. Así sucedió en un barrio llamado Soratama, donde se desalojaron a 12 familias y se demolieron sus casas. Fue una escena televisiva tremenda y la intervención no fue comprendida hasta un año más tarde, cuando se produjo el derrumbe anunciado por los geólogos.

Los andenes de la Carrera 15 (avenida de la zona noreste de la ciudad) fueron también un ejemplo interesante de transformación urbana. La zona estaba muy deteriorada por el parqueo de automóviles en bahías y a los lados de los andenes. Lo que me interesó fue que los comerciantes estaban dispuestos a costear ellos mismos la reforma. La construcción del espacio significa una acción colectiva, donde el gran reto a superar es que cada contribuyente se convenza de que los demás también van a aportar y que va a haber una distribución relativamente justa de la carga.

¿Cómo fomentar, desde el urbanismo, ciudades más sostenibles y saludables? ¿Puede explicarnos algún ejemplo de cómo una ciudad puede integrar en su trama urbana la naturaleza?

Una de las disputas más arduas de mi primera alcaldía fue adecuar 300 metros de pavimento a uno de los lados del río Bogotá; un río cuya limpieza algún día podremos costear. Sufrimos mucho porque al otro lado no todos los municipios vecinos adoptaron una política similar y esto implicó la creación de un parque lineal interrumpido. En la segunda legislatura adoptamos una visión más amplia en la planeación urbanística, de ciudad-región, llegando a un pacto con la gobernación de Cundinamarca y sus municipios para realizar una planeación compartida.

Un día, sobrevolando la zona en un helicóptero de la policía, recuerdo con impotencia una fila de camiones vertiendo líquidos. Posteriormente, abrimos un canal restringiendo los límites del cuerpo de agua, una intervención de una brutalidad tremenda. Después, ensayamos cercas, mallas, vallas, pero lo que realmente funcionó fueron las ciclovías, experiencia que constituye un ejemplo de espacio público y medio ambiente al mismo tiempo.

De hecho, la Ciclovía es el mayor logro de Bogotá en materia saludable. Todos los domingos se cierran cerca de 125km de vías que se habilitan para que, durante 6

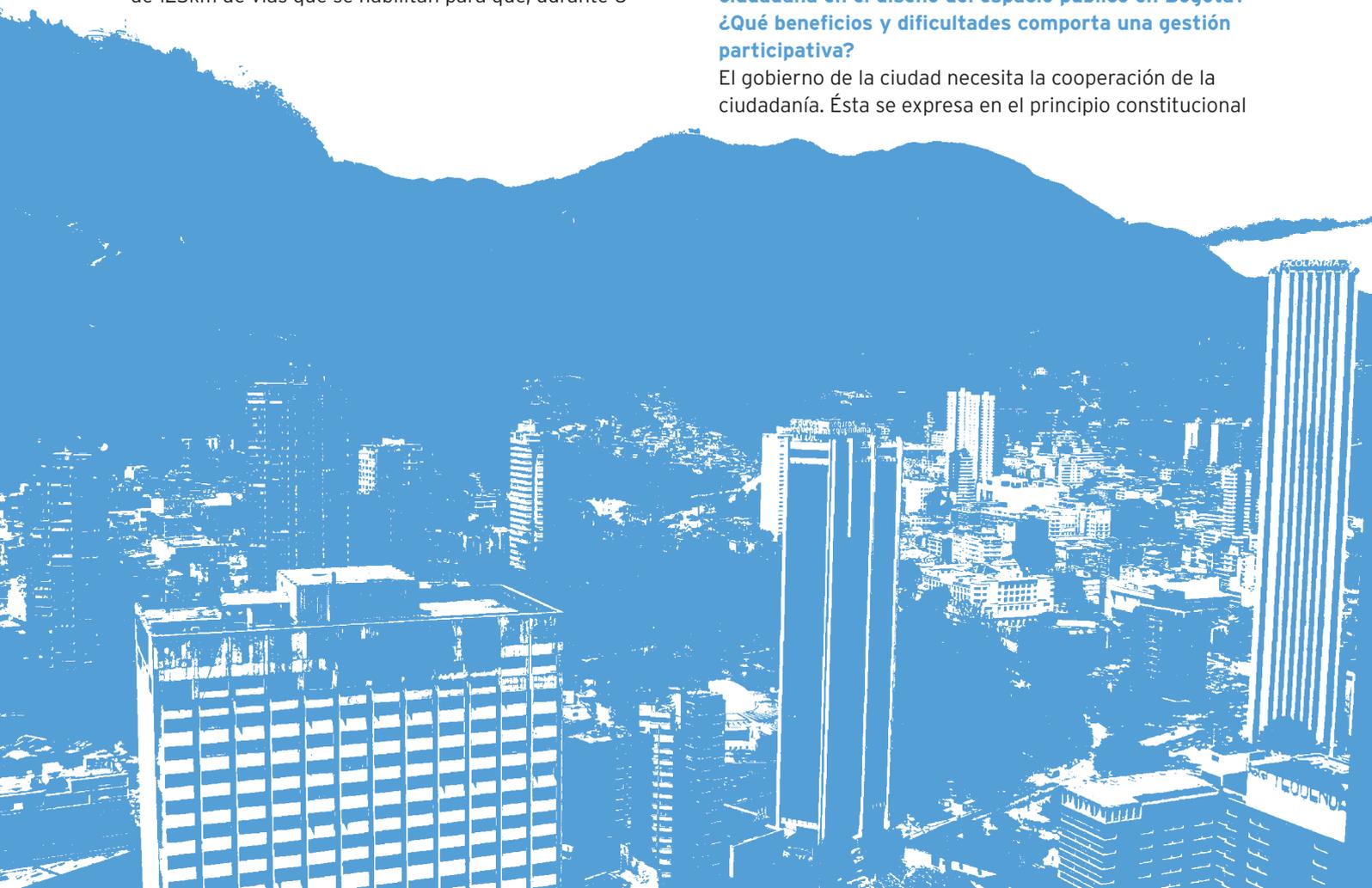
o 7 horas, los ciclistas las usen, reuniendo a más de un millón de personas. Es un ejercicio físico muy valioso desde el punto de vista de salud preventiva. Además, hay estudios que muestran que la confianza interpersonal y la solidaridad en la ciclovía aumentan.

¿Cuáles han sido las claves del éxito del Transmilenio, sistema de transporte público? ¿Qué rol juega en la construcción de ciudadanía?

Creamos un servicio de acompañamiento al Transmilenio que ofrece orientación al público y seguridad. Este servicio lo lleva a cabo una población heterogénea, como son jóvenes o policías bachilleres¹, pero también ex-prostitutas y ex-adictos, que trabajan durante 7 u 8 meses en este servicio con el que adquieren un mínimo de experiencia laboral. Es un proyecto de inclusión social, un proceso sin estigma; son guías cívicos, orientadores. Son los sucesores de los mimos² y aunque no tengan la fuerza estética de éstos tienen el logro, el beneficio de ser propagadores de normas, al mismo tiempo que las interiorizan. El proyecto utiliza los métodos del psicólogo estadounidense Lawrence Kohlberg, de autorregulación asamblear y de presión social entre pares.

¿Puede explicarnos algún ejemplo de participación ciudadana en el diseño del espacio público en Bogotá? ¿Qué beneficios y dificultades comporta una gestión participativa?

El gobierno de la ciudad necesita la cooperación de la ciudadanía. Ésta se expresa en el principio constitucional





de corresponsabilidad y requiere que el ciudadano entienda la política pública.

El último capítulo de mi primer programa de gobierno se llamaba "Saldo Pedagógico" y su objetivo era precisamente analizar el saldo pedagógico de toda acción exitosa o fracasada de gobierno. Después, creamos un programa de participación ciudadana llamado "Obras con Saldo Pedagógico", impulsado por el Departamento Administrativo de Acción Comunal, que se mantuvo durante 3 legislaturas. Eran proyectos de 30.000 dólares cada uno. En el primer año, se implementaron 100 de estos proyectos y después, su número se multiplicó considerablemente.

Para llevar a cabo este programa, se formó a 10 jóvenes en la formulación participativa de proyectos; posteriormente se encargaban de identificar necesidades en sus barrios y proponer una batería de acciones como, por ejemplo, arreglar unas escaleras o una cancha deportiva. Luego entre los 10 tenían que tomar la difícil decisión de escoger un sólo proyecto a financiar. Esto era un ejercicio de ciudadanía muy fuerte porque significaba pasar del entusiasmo de recoger los intereses de tu barrio a acceder y entender los intereses, las urgencias o los argumentos de otros barrios. Se llamaban "obras con saldo pedagógico" porque lo importante, más allá de realizar las obras físicas, era que los jóvenes aprendiesen sobre esta forma de planificación. Los jóvenes eran propuestos por las Juntas de Acción Comunal, muchas de las cuales surgieron en barrios ilegales y su gran lucha era acceder a servicios públicos y regularizar su situación.

Una de las formas de continuación del programa es: "Por una Bogotá mejor", que organiza el periódico "El Tiempo". Se trata de un concurso donde muchos de los finalistas son jóvenes que habían participado en el programa. Eso muestra que se sembró una generación de personas orientadas hacia la planificación participativa.

Por otra parte, el 10% de los ingresos tributarios de Bogotá se distribuyen de forma participativa en las Juntas de Administradores Locales (es decir, unos 70 millones de dólares en el 2003). Cada 3 o 4 años, se construye el borrador del plan de desarrollo local en un proceso de encuentros ciudadanos.

El presupuesto participativo tiene un saldo pedagógico muy importante. La comunidad aprende de precios, aprende que un parque no es tan barato como puede parecer, ya que el tema del mantenimiento también irrumpe. Cada comunidad debe fijar sus prioridades.

En Ciudad Bolívar, las comunidades desarrollaron metodologías elementales para puntuar los proyectos y determinar los criterios de calificación y priorización. En esta zona, convocamos una reunión en la que participaron más de mil personas para hablar de la propuesta, fruto

del proceso participativo local, de destinar los recursos económicos a diferentes reformas del pavimento.

Pintamos en un mapa las reformas que se habían acordado y argumentamos que los arreglos derivaban en una visión fragmentada del pavimento de la ciudad. Ante ello, propusimos realizar circuitos con continuidad y los ciudadanos aceptaron; esto muestra el potencial de lo que llamamos democracia deliberativa, es decir, ante argumentos fuertes las personas son capaces de transformar sus preferencias y de refrenar el interés particular más inmediato.

¿Cuál debería ser el compromiso de los responsables políticos en la mejora de las condiciones de la vida urbana?

Como alcalde, si los ciudadanos no entendían una política pública era mi responsabilidad encontrar un nuevo argumento para explicarla. En todo esto me funcionó una fe, casi ciega, en los técnicos. Me sentía muchas veces con la tarea típica de la pedagogía de recontextualizar, de escuchar argumentos que tienen validez en un cierto contexto, en un cierto lenguaje, bajo unos ciertos criterios aceptados y trasladarlo a un terreno donde las personas no comparten ese mismo lenguaje. Cuestiones como costo-beneficio, el retorno por un millón de dólares invertidos en nuevos retos de transporte, por qué el alcalde no debe escoger por simpatía el trazado de una línea de metro, etc. Hacía el mayor esfuerzo posible por entender a los técnicos y después ofrecer a la ciudadanía una visión simplificada, lo que no es fácil. Simplificar las cosas significa abrir la puerta a un refinamiento de argumentos posterior.

El gobernante influye en la asignación de recursos, en las inversiones y tiene la tarea de ejecutar normas, de cumplirlas y hacerlas cumplir. Literalmente, uno se vuelve alcalde cuando jura cumplir y hacer cumplir la constitución y las leyes en su territorio. Estas dos funciones son claras, pero la función del gobernante como educando-educador no es tan clara. El juramento debería decir: "juro que trataré de comprender mejor mi ciudad y haré lo posible por usar el conocimiento que he hecho de la ciudad". A su vez, me gustaría que las leyes dijeran: "publíquese, explíquese, compréndase y cúmplase", en lugar de sólo "publíquese y cúmplase". El gobernante debería tener siempre una agenda pedagógica. ●

¹ Los policías bachilleres reciben capacitación para realizar labores sociales, educativas, preventivas y de colaboración con la ciudadanía.

² La presencia de los mimos en la vía pública tenía como misión ordenar el tráfico en las calles y hacer respetar los pasos de peatones.



Oriol Bohigas

Arquitecto-Urbanista

ENTREVISTA

ORIO BOHIGAS es Doctor en Arquitectura y Técnico Diplomado en Urbanismo. Trabaja asociado en el estudio MBM Arquitectes. Es catedrático de Composición de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona desde 1971 y fue su director desde 1977 hasta 1980. Fue delegado de Servicios de Urbanismo del Ayuntamiento de Barcelona de 1980 a 1984 y Concejal de Cultura del mismo ayuntamiento de 1991 a 1994. En 1992 fue investido Doctor Honoris Causa por la Universidad Técnica de Darmstadt y en 1995 por la Universidad Menéndez y Pelayo de Santander. Ese mismo año, fue nombrado Catedrático Emérito de la Universidad Politécnica de Cataluña. Desde el 2003 es Presidente del Ateneo Barcelonés. Ha recibido múltiples medallas y premios, entre ellos: la Medalla de Oro al Mérito Artístico de la Ciudad de Barcelona (1986), la Medalla de la Académie d'Architecture de París (1988), el Premio Sikkens (Rotterdam, 1989), la Medalla de Oro de Arquitectura del Consejo Superior de Arquitectos de España (Madrid, 1990), la Creu de Sant Jordi otorgada por la Generalitat de Cataluña el 1991, la Medalla de Oro del Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña (2007) y el Premio Nacional español de Arquitectura 2006 (2008). Es Honorary Fellow del Bund Deutscher Architekten, del American Institute of Architecture y del Royal Institute of British Architects.

¿El espacio público tiene una función educativa?

La ciudad es un artefacto artificial de ladrillos, cemento, pavimento, árboles, etc. construida para que la gente pueda vivir en ella, para dar facilidades a la convivencia y a la creación de interrelaciones entre la colectividad. Es un artefacto absolutamente artificial contra natura y a favor de unas actitudes civilizadoras.

Cuando hablamos de ciudad, nos referimos al conjunto de factores que la configuran. En el marco de este conjunto complejo y altamente interrelacionado, hace falta subrayar la influencia específica de la forma urbana como contenedor indispensable –y definidor– de las diversas funciones sociales. Sin un espacio ordenador no se puede alcanzar ni el orden de las funciones sociales ni su estímulo. Además, las diferentes categorías de espacios urbanos reflejan una idea política de sociedad. Si esta idea política se fundamenta en el progreso y en valores como la libertad y la igualdad, la concepción de espacios públicos debería incluir elementos como la legibilidad, la identidad y la innovación cultural. Los tres son vehículos de convivencia e instrumentos educadores.

El espacio público, y la forma de la ciudad, debe ser un lugar apto para que la gente pueda desarrollarse. Y en este sentido, la efectividad educadora del espacio público

requiere un alto nivel de calidad. En caso contrario, los mismos elementos se convierten en instrumentos gravemente antieducadores o deseducadores. Uno de los factores antieducadores más importantes es la falta de un adecuado mantenimiento de los espacios públicos. Si una plaza restaurada permanece todo el día repleta de basura, si en un parque nuevo se mueren un centenar de árboles y nadie los repone, si el pavimento se deteriora, si los monumentos se estropean con grafitis, su eficacia educadora se pierde y todo se integra en un proceso de degradación.

¿Qué características debe tener una ciudad para que sea fácilmente leída y utilizada por parte de todos los ciudadanos?

Que una ciudad sea legible quiere decir que, por fragmentos, se entienda su identidad. Cuando entiendes como es una ciudad, entiendes como funciona. Se ha de facilitar la lectura de una ciudad estructurándola en espacios e itinerarios comprensibles y sugerentes, en los que la información y la accesibilidad a la oferta sean conducidas de forma coherente. Esta comprensión del tejido urbano es muy clara en estructuras urbanas donde se da una compacidad de acontecimientos urbanos



ordenada en calles, plazas, jardines y monumentos. La continuidad del espacio público es lo que posibilita la lectura de la ciudad y propicia la vida colectiva.

Con la aparición de las grandes periferias, la continuidad de lectura formal se ha interrumpido y el espacio público -que es, en sí mismo, la descripción y el contenido de la ciudad- ha perdido su protagonismo para convertirse en unos espacios sobrantes y desformalizados. La búsqueda de información, el acceso a la oferta, la continuidad de la vida colectiva se han interrumpido y el espacio urbano ha dejado de cumplir las finalidades de la ciudad. En estos puntos, la ciudad ha dejado de ser útil y, sobre todo, ha perdido cualquier capacidad educadora.

La legibilidad y la continuidad han de mantenerse en cualquier medio urbano y, si es posible, de forma simultánea. No podemos negar la necesidad de algunos circuitos especializados para el automóvil ni de ciertos sectores reservados a los peatones. No obstante, en general, no hace falta abusar de esta especie de zonificación del tráfico. Una ciudad, para serlo realmente -según los principios de información, accesibilidad a la oferta y metodología de la casualidad-, tiene que ser un ámbito conflictivo, ordenadamente conflictivo. La ciudad se crea mediante encuentros, incluidos los conflictivos o casuales, porque una ciudad sin conflictos no es una ciudad, es un museo. La administración y la misma sociedad civil

deben esforzarse para que estos conflictos sean menos dolorosos, pero eliminarlos es imposible. La zonificación no sólo es un error en el caso de las barreras provocadas por la especialización del tránsito, sino también de cualquier especialización funcional. La ciudad no se puede subdividir en funciones, sino en barrios multifuncionales donde se resuelvan múltiples elementos que van desde las escuelas hasta el comercio, desde los centros deportivos y de ocio educativo hasta los servicios de atención sanitaria, desde la adecuada relación con otros sectores y servicios urbanos hasta la solución interna de la movilidad.

¿Cómo se pueden combatir los elementos antieducadores de las ciudades como, por ejemplo, las áreas periféricas o los barrios queto?

Con un sistema de imposición muy fuerte. En primer lugar, se debe promover que el espacio público tenga un nivel homogéneo en toda la ciudad con el fin de que éste permita una capacidad de convivencia entre gente muy diferente. El uso de la ciudad se ha de proyectar y, para ello, se han de poner a su servicio los instrumentos necesarios, que son instrumentos de autoridad política y autoridad económica. Y después, en segundo lugar, con operaciones de propaganda.

Asimismo, es necesario vincular urbanamente la periferia con el centro, es decir, establecer una continuidad



residencial y comercial hasta donde sea posible. Sólo así conseguiremos que el residente de las periferias reciba los beneficios de la urbanidad. La ciudad, para ser útil y educadora, debe ser una continuidad en la que se impongan unos principios ineludibles de igualdad.

¿El diseño urbano delimita una cierta utilización del espacio público?

Como decía el escritor valenciano Joan Fuster, toda educación requiere un cierto grado de represión, una limitación del espacio de libertad individual y una aceptación de valores reconocidos. De la misma forma, el espacio público es clasificatorio, debe reprimir y prohibir, pero lo ideal es que no lo haga mediante una señal o una multa, sino que sea la propia forma y estructura del espacio la que induzca a seguir el camino. Por ejemplo, las prohibiciones de aparcar el coche deberían situarse de tal manera que sin notarlo no se pudiese aparcar. La propia forma urbana debería delimitar la utilización del espacio público.

La forma de la ciudad, sus espacios públicos, el patrimonio histórico y arquitectónico son base de su identidad. ¿Cómo promover la identificación con la ciudad?

La ciudad es -y deber ser- el espacio de la independencia

individual, de la autonomía, el receptáculo de las diferencias de cualquier orden, pero para sustentar estas independencias, es necesario que la ciudad ofrezca ciertos grados de identidad. El ciudadano ha de poder entender el significado no sólo de la ciudad sino también de su barrio y de su entorno metropolitano, para que pueda ejercer juiciosamente su ciudadanía.

El primer grupo de identificación es, evidentemente, el barrio. Una ciudad de las características y las dimensiones de Barcelona, por ejemplo, se ha de convertir en comprensible, en primer lugar, en el ámbito preciso de los barrios. Y sin negar la unidad global de la ciudad, ésta acaba significándose como una suma global de barrios, condicionada a otras identificaciones a mayor escala. Esta progresión sumatoria tiene unas fases bastante claras: barrio, distrito, ciudad central y área metropolitana.

Un barrio debería poder ser explicado a través del recuerdo de una plaza, de un monumento, de unos rincones de coincidencia colectiva, de unas fachadas, de un árbol, de una fuente; es decir, con la imagen característica del espacio urbano. Y esta imagen habrá influido considerablemente en la estructuración o la reestructuración social y ambiental de todo el conjunto.

Pero no basta con la inmediatez del barrio o de la calle, es necesario que el ciudadano entienda la realidad metropolitana y le saque provecho. Un barrio no es un



pueblo sino una parte de una ciudad y una ciudad como Barcelona forma parte de un área metropolitana. Ser barcelonés significa pertenecer conscientemente a esta metrópoli, tanto para los que residen en el centro como para los que duermen o trabajan en la periferia.

Cuando hablamos de área metropolitana hablamos de dos áreas muy diferentes: una, unida por sistemas de comunicación que la hacen cercana y la convierten en una unidad económica y social; y otra que es una unidad física, aquella en la que al cruzar de una calle a otra se pasa de una ciudad a otra, sin ser consciente de ello. Ambas han de ser tratadas de forma muy diferente. En el segundo caso, se debe asegurar que la identidad física sea real, que no sea suburbial, que sea una prolongación del proyecto de diseño de la ciudad.

¿Cómo preservar la identidad de una ciudad y, a la vez, fomentar la innovación cultural?

El espacio público no sólo ha de cumplir unas ciertas condiciones sociales, físicas, etc. sino que también debe cumplir una función cultural y ha de ser un espacio bien diseñado. Y bien diseñado quiere decir tener en cuenta la psicología colectiva y el comportamiento colectivo, pero también responder a una posición estética innovadora.

El arte, y en general la cultura, es innovación. Todos los movimientos artísticos y culturales han empezado como una revolución contra lo establecido, hasta que llega un

momento en el que la presencia de otras circunstancias hace que se conviertan en movimientos consolidados. Si no hay innovación y creatividad, la línea de evolución progresiva se interrumpe.

Divulgar y dar apoyo a la revolución estética en los espacios urbanos es seguramente uno de los actos más esencialmente educadores. No obstante, debemos reconocer que es una operación difícil, ya que los resultados pueden diferir la buena lectura del espacio para la mayor parte de usuarios -habitados a los lenguajes establecidos a los que se opone precisamente la "revolución"- y, como consecuencia, aplazar o anular las referencias de identidad. Si legibilidad e identidad han de ser unas características básicas de la forma urbana, queda claro cuáles son las dificultades de la innovación estética en los espacios urbanos. No se pueden dar reglas sistemáticas pero, esquemáticamente, podríamos decir que hay tres aspectos a tener en cuenta: la necesidad de una presentación didáctica del proyecto, la atención específica a los respectivos entornos que han de condicionar las decisiones formales y la utilización puntual de obras de arte con significado propio.

¿En qué debería consistir la participación ciudadana en estos proyectos de transformación urbanística?

La participación es fundamental en el nuevo proyecto de ciudad, pero se debe definir muy bien en qué consiste. Si



hablamos de participación en los programas, es una cosa; en la forma, otra que deberíamos concretar; en cambio, si hablamos de la aceptación de la innovación, es absurdo dar al ciudadano las riendas de las decisiones culturales, especialmente las estéticas.

Se debe predisponer al ciudadano a la innovación, a la calidad artística, dando las explicaciones pertinentes, haciendo una cierta pedagogía, explicando al ciudadano cuales son sus significados y como se relacionan con la cultura moderna y, por tanto, con la sociedad contemporánea.

La estética innovadora está en contra de algunos gustos y de algunas preferencias. Puede intervenir en los programas sociales y funcionales, pero es necesario que el ciudadano apoye los cambios que, a largo plazo, le harán cambiar de gustos y preferencias. La auténtica participación en este campo es precisamente la intervención en unos coloquios culturales previos, es decir, se trata de un esfuerzo pedagógico, de una voluntad educadora.

En Barcelona, se han probado de manera directa o indirecta algunos diálogos pedagógicos y no siempre han dado los mismos resultados. Por ejemplo, la plaza de la Palmera proyectada por el escultor Richard Serra. En este caso, no fue fácil convencer a la población de un barrio de la periferia que aquellas dos paredes curvas tenían un significado escultórico de alta calidad. Pero la escultura se integró adecuadamente, poco a poco,

mientras se realizaban las obras y se incentivaba el diálogo. Es necesario recalcar que la buena aceptación de las innovaciones estéticas en Barcelona se ha apoyado, casi siempre, en la eficacia funcional y social de las operaciones urbanísticas realizadas. ●

Urbanismo cerrado y perpetuación de la ciudad dual

Josep Centelles i Portella

Ingeniero urbanista, consultor en estrategias urbanas y gobernanza local



ARTÍCULO

El presente artículo reflexiona sobre cómo algunas formas urbanas, en concreto el “urbanismo cerrado”, no preparan (no educan) a las futuras élites gobernantes para superar las actuales formas de segregación social. La ciudad dual no se da sólo entre lo formal y lo informal, sino que existe otra dualización, la “segregación por arriba”, fruto de la combinación del urbanismo cerrado y del automóvil privado, que afecta mucho al buen gobierno de la ciudad.

Introducción a modo de glosario

Urbanismo

Entendemos por urbanismo el conjunto de técnicas y prácticas para diseñar y gestionar la forma física de la ciudad. Calles, plazas, parques, equipamientos, etc. adoptan una forma física que deseamos que esté al servicio de las personas.

Urbanismo es cultura

La ciudad construida (calles, plazas, edificios,...) es un producto cultural. Cada forma urbana sirve, sea o no funcional, para organizar adecuadamente los espacios de residencia, trabajo, recreación y de encuentro relacional de la gente que la habita en el seno de un determinado contexto histórico y social. Pero la forma urbana, a la vez que es el resultado de un proceso cultural de adaptación al medio, es también un fuerte condicionante a la evolución de las prácticas culturales que sobre ella se asientan. La ciudad física se convierte rápidamente en una construcción simbólica, y por lo tanto, en un componente destacado de la identidad cultural de las personas que la usan.

Si entendemos “la educación” como la transmisión de formas culturales, como la recreación de dichas formas en las personas que “se educan”, debemos analizar cómo la ciudad construida nos educa, nos prepara y nos induce a determinados comportamientos. Juzgar si tales comportamientos son correctos o no, corresponderá en cada momento al cuerpo social que los genera, y este juicio se hará en base a los criterios éticos que adopte como deseables.

Urbanismo es política local

Ninguna ideología política discute que el urbanismo sea, en esencia, un tema de interés público. La construcción de la ciudad es, por definición, una actividad pública que debería estar bajo el control del gobierno. En la medida en que cada localidad parte de circunstancias diferentes, el nivel de gobierno con mayores competencias en urbanismo es el gobierno local. El Gobierno de la Ciudad.

Está ampliamente extendido en las concepciones y legislaciones del mundo occidental que los gobiernos aborden el manejo del urbanismo en base a tres aspectos o facetas: la planificación, la gestión y la fiscalización que, obviamente, resultan totalmente interdependientes.

Planificación urbanística

La planificación urbanística es, sin duda, la faceta más política. Se trata de pro-yectar la forma urbana de la ciudad del futuro. De ser capaces de conjeturar unos escenarios futuros que justifiquen unas propuestas de forma urbana y de usos del suelo que, resolviendo los problemas actuales, se adapten también a las necesidades futuras que se han podido prever.

Tradicionalmente, la planificación urbanística ha planteado la ciudad de una forma comprensiva. En ciudades relativamente estables y en economías de evolución lenta (para los estándares actuales) las proyecciones de necesidades de espacios físicos para residir, trabajar, circular, encontrarse y recrearse, eran relativamente fáciles de hacer. Sin embargo, en la actualidad, dados los cambios rápidos e imprevistos, dadas las turbulencias de los entornos sociales y económicos, y dada la creciente interdependencia entre actores urbanos (públicos de distinto nivel; privados, lucrativos o no, de distinto tamaño; locales o globales, etc.) lo sabio, donde haya gobierno local capaz, es practicar la planificación estratégica compartida y plasmarla, de vez en cuando, en forma de Pacto de Ciudad. Desde esta perspectiva, la forma urbana adecuada, el urbanismo deberá supeditarse a las necesidades de la estrategia urbana pactada.

Los planes de urbanismo (directores, generales, maestros, estructurales, etc., y sus derivados, parciales, locales, especiales o de detalle), resultarán útiles cuando aporten una regulación de los usos del suelo adecuada a las estrategias de desarrollo pactadas. En otras palabras, serán útiles si aportan una regla de juego, una herramienta, que resuelva adecuadamente el conflicto entre los derechos de propiedad (privada) y las necesidades generales de la comunidad urbana.

La planificación urbanística se encuentra de lleno en el ámbito de la gobernanza, es decir, se trata de una actividad eminentemente política y en cierto modo, escasamente técnica.

Gestión urbanística

La gestión urbanística está mucho más en manos de los técnicos de los gobiernos locales. Está principalmente en manos de los urbanistas. Se trata de administrar la flexibilidad y, sobre todo, de actuar pro-activamente al servicio de la estrategia concertada, atrayendo actores, actividades, inversiones, etc., a ejecutar proyectos urbanos concretos. La gestión del patrimonio público del suelo y la gestión relacional entre los actores necesarios (financiadores o inversores, propietarios, usuarios, etc.), constituyen la faceta táctica del urbanismo. Hay que tener en cuenta que para ganar una batalla es necesaria una buena estrategia, pero la estrategia no es suficiente, la suficiencia se culmina con la táctica.

La gestión urbanística se sitúa en el ámbito del gerencialismo de la actividad gubernamental. Bajo unas directrices de carácter político, la capacidad técnica resulta esencial.

Policía urbanística

La fiscalización o policía urbanística es la tercera faceta que cierra el conjunto. Se trata de un aspecto no negociable, normalmente en manos de los gobiernos locales y de la justicia. Si toda ley y todo pacto deben ser cumplidos, las leyes y pactos urbanísticos que comprometen tantos esfuerzos, que generan tantos beneficios, que redistribuyen o concentran tanta riqueza, que acumulan tanto potencial humano, deben cumplirse con mayor escrupulosidad.

La fiscalización o policía urbanística se halla de lleno en el ámbito burocrático de la actividad gubernamental, dónde la ley y el reglamento son implacables y dónde no deberían existir márgenes de interpretación ni de negociación.

Urbanismo y Gobierno Local

Ya se ha comentado que independientemente de las legislaciones específicas de cada país, es normal en el mundo occidental que los gobiernos locales tengan un elevado nivel de competencias en urbanismo. En la práctica, la forma urbana de nuestras ciudades, a pesar de estar abundantemente condicionada por las leyes y costumbres (constructivas) nacionales es fruto, básicamente, de las acciones u omisiones de las diferentes coaliciones locales que acceden al Gobierno Municipal o

que lo controlan. Así pues, desde la perspectiva urbanística, a los gobiernos locales se les pide, a) alta capacidad estratégica, b) ágil y hábil capacidad gestora y c) mucha autoridad y capacidad coercitiva. Sin duda, se trata de atributos que no son alcanzados por gobiernos municipales débiles o poco prestigiados.

Del gobierno y de las élites

Se puede argumentar que toda comunidad humana está gobernada por representantes fidedignos (dignos y fieles) de sus élites. De forma directa o indirecta, son las élites las que gobiernan, las que deciden sobre la cosa pública. Se puede descargar el término de connotaciones ideológicas y constatar que etimológicamente deriva de "elegido", "cosa seleccionada". ¿Elegido por quién?, no importa tanto si por Dios, por las minorías de propietarios alfabetizados o por el pueblo a través del sufragio universal. Desde otro punto de vista, es bastante lógico que gobiernen las élites. Ciertamente nadie esperará que decida sobre el conjunto de la comunidad el grupo más ignorante o el menos poderoso de la misma.

Si no hay razón para que nadie se rasgue las vestiduras frente a la afirmación de que normalmente estamos gobernados por élites, a continuación debemos reconocer que hay élites de muchos tipos. Históricamente la mayoría de las élites son conservadoras. Es comprensible que, si detentan poder o privilegios, pondrán su máximo empeño en "conservarlos". Pero la historia nos enseña que a menudo emergen élites innovadoras, progresistas que están por el cambio, que se arriesgan a probar nuevas fórmulas que conducirán a nuevos y mejores equilibrios sociales.

El comportamiento político de las élites gobernantes dependerá mucho de su educación como grupo social.

Cuando aceptamos que lo más frecuente es que estemos gobernados por nuestras élites, resulta paradójico que se hable tan poco de ellas, que se estudien tan poco. Resulta paradójico que nos dediquemos a estudiar mucho las minorías excluidas, los pobres, los analfabetos, los marginados. Nada en contra de todo esto, pero ¿porqué no nos fijamos un poco en cómo son y en qué valores son educadas nuestras élites para poder entender qué es lo que sucede y poder prever cómo actuarán nuestros gobiernos?

Hasta aquí, unos esbozos de lo que entendemos por urbanismo y por élites y gobierno. Rápidamente se puede intuir que son muchos y muy variados los impactos e implicaciones que el urbanismo tiene en la educación de la ciudadanía para la convivencia, la cohesión y la justicia social. En el apartado siguiente se analiza cómo determinadas formas urbanas, lo que denominamos "urbanismo cerrado" (cada vez es más frecuente entre los grupos sociales con más recursos en las grandes ciudades



latinoamericanas), preparan mentalmente (educan) a las élites gobernantes para mantener y perpetuar la ciudad dual, fracturada e injusta que demasiado a menudo hemos de soportar.

Impacto educativo del “urbanismo cerrado” y élites urbanas¹

Algunas perversiones del urbanismo

No siempre la ciudad construida sale como se había planificado o como fue concebida en la mente del planificador o del gobierno que le contrató. Con frecuencia el resultado, la forma y la función real se escapan de las manos de los planificadores y de los gobernantes.

Ciudades duales

Desafortunadamente es frecuente que se construya ciudad sin ninguna planificación, así aparecen los barrios de chabolas, villas miseria, *bidonvilles*, *favelas*, etc. totalmente al margen de la legalidad, tanto en la posesión de la tierra, como en su uso. Se trata de la ciudad informal. Se constata la existencia de una ciudad dual, la formal y la informal. Dos mundos: quienes tienen título de propiedad o contrato de alquiler, y quienes no lo tienen; quienes tienen infraestructuras urbanas mínimas, y quienes carecen de todas ellas o las tienen a un nivel muy precario.

A la ciudad informal marginada y marginadora se le han dedicado muchas páginas y muchos estudios, pero, a menudo, pocas acciones de gobierno eficaces. Justamente, estos pedazos de ciudad han surgido del desgobierno o de lo que es lo mismo, de las incapacidades de los gobiernos en prevenirlas, no tanto por la vía urbanística, sino mediante unas políticas globales más redistributivas. Las *favelas* no son un mero problema urbanístico, son un problema político integral: de empleo digno, de educación, de infraestructuras, de cultura, de desequilibrio y desgarro social, de comercios criminales, etc.

La aparición y la permanencia de *favelas* se da porque el marco cultural de las élites dominantes lo tolera, lo acepta y, en buena medida, lo justifica. Aun cuando no sean

buscados o deseados explícitamente, el tener subempleo y desempleo en las proximidades, puede reportar notorias ventajas inmediatas derivadas de tener mano de obra barata para muchas cosas. Pero ello conduce, también, de forma inexorable a la inseguridad ciudadana, que está en el ojo del torbellino de una gran mayoría de los problemas del mal funcionamiento de la ciudad, no como causa, sino como fenómeno derivado de otras causas. Es por ello que por la vía policial no se acaba con la inseguridad ciudadana.

La dualización de la ciudad entre lo formal y lo informal, sin embargo, no es la única. Existe también otra dualización que es la segregación por arriba, la separación de los grupos con más recursos del resto de la ciudad. Esta segregación está muy marcada por lo que denominaremos “urbanismo cerrado”.

Urbanismo cerrado

Existen mecanismos perversos dentro del urbanismo formal, que siendo en buena parte reacción a la falta de seguridad, en lugar de aportar solución al problema, sientan las bases culturales (la educación) para perpetuarlo y reproducirlo. Es el “urbanismo cerrado”, el urbanismo que pivota sobre el condominio residencial cerrado, el centro comercial cerrado y el automóvil privado para desplazarse de uno a otro. Es la negación del encuentro y el intercambio, es la negación de generar oportunidades de colaboración, es la negación de la diversidad, es, en suma, la negación de la ciudad.

Condominios privados

No se trata de demonizar *per se*, ni los denominados *shoppings*, ni los condominios residenciales cerrados. Ambas modalidades de diseño pueden aportar soluciones interesantes. En un edificio residencial de 20 plantas, nadie discute la necesidad de una puerta y una portería con funciones de seguridad. Igualmente parece razonable tener unos espacios comunitarios de acceso limitado a las familias que allí residen. Como sucede con la contaminación, el problema llega cuando se superan determinados límites, cuando se generaliza el modelo.

Unas decenas de vehículos no contaminan la ciudad, muchos millares de carros, sí la contaminan, y mucho! Algunos condominios cerrados, de por sí, son inocuos, forman parte de la diversidad enriquecedora de las formas urbanas y son reflejo de la diversidad urbana. Es la generalización del modelo hasta hacerse "inevitable" para determinados grupos sociales, lo que resulta terriblemente perverso. Es la exageración del modelo, cuando nos vemos circundados de altos muros y de verjas electrificadas, lo que resulta preocupante.

Centros comerciales

Igualmente, nada en contra de los centros comerciales, más bien al contrario, todas las ciudades tienen y necesitan mercados. Los efectos frontera alrededor de los mismos (externalidades del tipo aumento de los precios del suelo, tensión o especialización de los usos del suelo, etc.) en la mayoría de los casos resultan positivos y dan vida diversificada a la ciudad. El problema está en ser obtusamente cerrados. El centro comercial abierto a su entorno urbano, aun cuando existan unos límites claros e incluso la posibilidad de cerrar accesos, genera riqueza y diversidad, mientras que el cerrado genera exclusividad. La seguridad, la limpieza y la climatización, que son los grandes atractivos de los *shoppings*, se pueden conseguir y se consiguen en multitud de casos, a través de modelos abiertos y permeables que generan externalidades positivas más allá de los estrictos límites del establecimiento.

La tendencia al *shopping* cerrado y blindado por impenetrables muros cortina, no responde tanto a las lógicas de seguridad, limpieza y climatización, sino a la lógica económica de capturar hasta el último centavo para el *shopping* y no permitir que nadie en los alrededores saque la más mínima ventaja de su inversión. Quien quiera vender algo, que alquile un local dentro, el exterior es un desierto. Se trata de la negación de las economías de aglomeración que son la base económica de la ciudad. Estamos, de nuevo, frente a la negación de la propia esencia de la ciudad.

Vehículo privado

El tercer elemento para que estos modelos cerrados y segregacionistas funcionen es el vehículo privado. El boom del automóvil ha trastocado la vida de las ciudades. En Europa, con unos niveles de motorización "saturados"² y a pesar de que el vehículo privado continúa siendo un elemento de prestigio social, la ciudad no se ha fracturado con la radicalidad que lo ha hecho en Latinoamérica, entre los que poseen vehículo y los que no³. Sin embargo, son muchas las ciudades de Latinoamérica donde el aumento del urbanismo cerrado está creciendo alarmantemente y la fractura entre los que tienen o no vehículo privado se abre cada vez más. El problema no deriva tanto del automóvil, como del modelo urbanístico de ciudad que se

va imponiendo progresivamente. Son muchas las ciudades grandes de Latinoamérica donde entre un 10 y un 20% de las familias viven sumergidas en un modelo de movilidad en el que se precisa el carro para todos los desplazamientos.

¿Élites motorizadas?

El grupo social motorizado⁴ tiene un estatus y unas oportunidades urbanas mucho mayores que el resto de ciudadanía, pero al mismo tiempo resulta también víctima de su propio modelo al asistir impotente a la fracturación cada día mayor del espacio urbano, al tener que sufrir una ciudad segregada con la consiguiente pérdida de diversidad y de oportunidades de relación. Al depender tan fuertemente del automóvil, prácticamente no se dan encuentros espontáneos entre la gente, sino que casi todos son programados, lo que implica un encerrarse dentro del propio grupo social y tratar sólo con los "socialmente semejantes"⁵. De nuevo, la negación de la ciudad, esta vez desde la perspectiva de las relaciones sociales.

En conjunto, se trata de unas tendencias coherentes con el capitalismo liberal más agresivo, se trata de servir no a la ciudadanía, sino a la parte "solvente" de la misma. Las estrategias comerciales de las grandes empresas comerciales y/o inversoras piensan en el grupo motorizado en términos de *target group* solvente, ¡el resto no les interesa! ¿Se ponen nuestros gobiernos locales al servicio de esta estrategia?

Degradación del espacio público

Por defecto, el resto de ciudad, lo que no son los interiores de los *shopping*, condominios, escuelas, lugares de trabajo formal o de recreación de pago, resultan abandonados. Las calles y las plazas, en lugar de ser espacios públicos de encuentro, de relación, de intercambio, se convierten progresivamente en espacios residuales, sucios, poco iluminados, peligrosos y desagradables. Como si fuera un calcetín, se le ha dado la vuelta a la ciudad. Lo que era el alma de la dinámica urbana, la calle, ahora está desprestigiada y sólo andan por ella las gentes de menos de "dos salarios mínimos".

La inmensa mayoría de los decisores municipales, políticos electos y cuadros técnicos de la administración local, etc., pertenecen a esta "élite motorizada". Ven, con normalidad y naturalidad, la ciudad desde su vehículo. Ven esta ciudad "al revés" y difícilmente les gusta, por lo que en su discurso político dicen, aun con buenas intenciones, que la van a cambiar. Pero la realidad es que, probablemente, sean víctimas de su propio paradigma. La verdad es que, viviendo en el hábito de la ciudad dual, al final de la jornada, los escasos recursos del presupuesto municipal se dedican a más vías rápidas para automóviles y a seguridad defensiva (la obsesión de las cámaras de video-vigilancia). Nada, casi nada, queda para la ciudad normal.



¿Cómo se educan las élites urbanas?

Estamos siempre preocupados por los déficits educativos de amplias franjas marginadas o excluidas de la población. Como ya se ha dicho, se trata de una preocupación sana y necesaria, pero quizás también será conveniente analizar los déficits educativos de las élites urbanas, especialmente de sus hijos/as, que serán los/as futuros/as gobernantes.

La pregunta es: ¿Cuál es el impacto educativo que tiene el urbanismo cerrado en la mentalidad de los adolescentes de esta élite motorizada? Pongámonos en los calzones de uno de estos muchachos o muchachas en plena pubertad o ya en una primera adolescencia.

Juega en la piscina o, si el condominio es suficientemente grande, en las calles y mini plazuelas de intramuros. Tiene un grupo limitado, cerrado, de amistades de su misma edad. Sale del condominio exclusivamente en automóvil acompañado de una persona adulta o en el transporte escolar. Ve pocas calles "normales" de la ciudad porque buena parte de los desplazamientos son a través de vías rápidas. Está acostumbrado/a a los controles, bien sean para el acceso a un centro comercial o en la garita del condominio de una familia amiga. Ésta es su normalidad. No hay ciudad continua, hay recintos protegidos donde discurre su vida. La ciudad es un archipiélago donde para saltar de isla a isla se usa el carro. Sabe que fuera existe otra ciudad, la que ve por la televisión o la contempla desde detrás de los cristales del carro de su papá con el seguro de la puerta activado. Es un territorio extraño, allí vive y deambula una gente diferente, por lo general pobre, muchas veces también peligrosa. Está acostumbrado/a a las molestias de muchachos que en los semáforos siempre quieren lavar los parabrisas. Hay que darles algo, pues son pobres, pero hay que andar con cuidado pues a la

mínima te roban lo que pueden. Está acostumbrado/a al guarda-carros cuando buscan estacionamiento para ir a un restaurante, si llevan suelto, le darán unas monedas...

Esta ciudad dual forma parte de su normalidad. Se han criado en ella, están preparados/as (educados/as) para vivir en ella.

Es de esta élite motorizada, criada en esta "normalidad", de la que saldrán los gobernantes del futuro. Están totalmente preparados para vivir y desarrollarse entre verjas electrificadas y altos muros. Están totalmente educados para operar en la ciudad dual. El ser humano es muy maleable, se adapta a todo, hasta a los campos de concentración. ¡Claro que con secuelas!

Todo en la ciudad educa. Nada de lo que ocurre en la ciudad es educativamente inocuo. Así es como la ciudad de urbanismo cerrado educa a los hijos de las amplias minorías privilegiadas (que fácilmente pueden llegar al 10% de la población en grandes ciudades) de las que, sin duda, saldrán los futuros gobernantes de la ciudad.

Ante esta realidad cabe preguntarse, con este bagaje educativo, ¿existe alguna posibilidad de que realmente esta dualización urbana se acabe?, ¿existe la posibilidad de una ciudad con algo parecido a la igualdad de oportunidades?, ¿hay posibilidades de romper esta perversa espiral de segregación cuando está "normalizada" en la mente de los/las que van a tomar las decisiones públicas?

Deberíamos reflexionar y cuidar cómo se educan los/as hijos/as de nuestras élites urbanas. Serán nuestros/as futuros gobernantes. ●

¹ Las siguientes reflexiones, siendo aceptablemente válidas para muchas de las ciudades del mundo occidental, lo son de forma muy especial para las ciudades de Latinoamérica. El autor no se atreve a opinar sobre ciudades con entornos que no conoce suficientemente.

² Los índices de motorización europeos acostumbran a superar bastante los 500 vehículos por 1.000 habitantes, lo que en la práctica representa que hay tantos o más vehículos privados que personas con permiso o licencia de conducción. Es por ello que hablamos de motorización "saturada". La media de motorización en Latinoamérica está entre 100 y 150 por 1.000 habitantes; claro está, con grandes diferencias, no sólo entre países, sino también entre las grandes áreas urbanas y las regiones con renta disponible menor.

³ No cabe duda que las políticas de transporte público urbano son radicalmente distintas a un lado y otro del Atlántico.

⁴ No resulta acertado hablar de "clase social motorizada" ya que entre los motorizados hay una gran disparidad de intereses y situaciones. De forma laxa utilizaremos el término "élite motorizada" para referirnos al grupo social que dispone de vehículo privado.

⁵ Concepción de la ciudad que, aun sin los famosos anillos concéntricos, nos recuerda el desafortunado modelo de la "urban ecology" elaborado por Park & Burgess en los años 1920 en Chicago.



Renovación de los Instrumentos de Planificación y Gestión: Nuevas Políticas de Gobierno. La experiencia de Rosario

Mirta Levin

Arquitecta, Secretaria de Planeamiento de la Municipalidad de Rosario

ARTÍCULO

El Programa de Descentralización y Modernización Municipal, llevado a cabo por el gobierno municipal de Rosario (Argentina), desde el año 1995, implica generar una nueva y más eficaz forma de gobierno, acortando la brecha entre los problemas comunitarios y la administración. Es una herramienta de gestión participativa que acerca soluciones al ciudadano y, además, lo integra al proceso de transformación urbana.



Plan Urbano, Plan Estratégico y Descentralización y Modernización Municipal

La historia urbanística de Rosario está delineada por sucesivos planes urbanos que fueron aportando un escenario de transformaciones puntuales, que promovieron intensos estudios y debates sostenidos a lo largo del tiempo acerca de la cuestión urbana.

En los años noventa, se inicia un período de estabilidad relativa que posibilita la concreción de importantes inversiones privadas y, especialmente, públicas en el Área Metropolitana de Rosario. A partir de esta situación, comienza a establecerse una relación articulada y auspiciosa entre la actuación urbanística y la gestión de la administración local.

El desarrollo de nuevas técnicas y programas urbanísticos de profundo carácter participativo y local, configuran en conjunto una suerte de "tecnología institucional", que puede definirse como un sistema de planificación expresado en distintos tipos de instrumentos y en las modalidades de interacción y relación entre ellos. Este sistema de planificación, capaz de integrar objetivos estratégicos, políticas sectoriales y proyectos urbanos de actuación física, se convierte en una plataforma de gobierno y de toma de decisiones para la transformación consensuada de la ciudad.

En la actualidad, el *Plan Urbano Rosario 2007-2017*, entendido como estrategia de transformación física articulada con el desarrollo integral de la ciudad, contiene los grandes proyectos estructurales, cuya función es servir

de guía a una serie de proyectos urbanos de escala menor territorialmente seleccionados. Además, se convierte en el soporte para la puesta en marcha de programas y acciones concretas relativos a vivienda, servicios y equipamientos, vialidad y transporte público, usos especiales y verde público.

Estos proyectos estructurales revisten un potencial imprescindible para recuperar el rol protagónico de la administración municipal, tanto en las intervenciones físicas y normativas de escala urbana o territorial, como en la gestión y gerenciamiento de los emprendimientos, constituyendo una verdadera y real autonomía de la autoridad local. Los contenidos descritos asumen la forma de "plan general", mientras que los proyectos urbanos que determinan modificaciones concretas a escala de un sector de la ciudad, configuran los "planes especiales" cuya capacidad consiste en vincular de modo inclusivo precisiones espaciales y arquitectónicas, con políticas y programas sociales y culturales de la administración municipal.

La relación entre urbanística y gobierno se realiza a través de la elaboración de un gran proyecto colectivo definido hoy como *Plan Estratégico Rosario Metropolitana* (PERM+10), que contempla la definición de objetivos primarios y líneas de acción en el marco de un esfuerzo de concertación que involucra a la administración pública y a sectores sociales y económicos de carácter privado. En un sentido amplio, debe entenderse la puesta en marcha de este instrumento como un "contrato ciudadano" que debe apuntar especialmente al desarrollo de modalidades

de cooperación pública entre los distintos niveles y jurisdicciones (Estado - Provincia - Municipio y la relación intermunicipios en el Área Metropolitana), y entre el sector público y el privado, a partir de la gestión y puesta en marcha de programas concertados.

El Plan Urbano Rosario 2007-2017, representa el correlato en la estructura física de la ciudad de aquellos objetivos y lineamientos que sustentan al Plan Estratégico. La relación técnico-institucional entre Plan Urbano y Plan Estratégico es de carácter dialéctica y dinámica, alimentándose mutuamente respecto de propuestas y proyectos que configuren la nueva estrategia espacial de la ciudad.

Un instrumento operativo intermedio del Plan Urbano, situado entre la figura del Plan General y los planes particularizados o proyectos especiales, lo constituyen los "Planes de Distrito". En ellos, se indican los lineamientos básicos e inventario de obras prioritarias a desarrollar en sectores de la ciudad, coincidentes con la organización espacial delineada por el Programa de Descentralización y Modernización Municipal.

Este programa es llevado adelante por el gobierno municipal desde el año 1995 e implica generar una nueva y más eficaz forma de gobierno, acortando la brecha entre los problemas comunitarios y la administración; es una herramienta de gestión participativa que acerca soluciones al ciudadano y, además, lo integra al proceso de transformación urbana.

La descentralización actúa como política de reorganización administrativa y de las funciones y servicios municipales, y se desarrolla a través de la delimitación de seis distritos con sus correspondientes centros, cubriendo todo el territorio del Municipio.

La definición de un modelo de gestión urbana, que impulsa la participación ciudadana e introduce nuevos mecanismos de control administrativos y de apertura de

los procesos decisionales, en un esfuerzo por construir un "proyecto colectivo de ciudad" sustentable y equilibrado, es el objetivo que se ha impuesto esta "nueva tecnología institucional" la cual se identifica como una red de gestión urbana participativa.

Planificación y participación ciudadana

En el marco del Programa de Descentralización y Modernización Municipal, la planificación urbana y estratégica se pone a prueba en cada distrito en los procesos de participación ciudadana que se dan en el marco del Presupuesto Participativo.

El instrumento técnico-urbanístico de vital importancia en la legitimación del concepto de participación en las decisiones de gobierno es el Plan de Distrito. Se asevera esto porque es el instrumento que roza más directamente con el territorio, con las demandas de la población y pone de manifiesto la necesidad de consenso en la toma de decisiones sobre la transformación física de la ciudad. El Plan de Distrito es el instrumento que, de acuerdo con las directrices del Plan General, referidas a la estructura de la ciudad y a la clasificación urbanística del suelo, especifica los contenidos de la transformación en un distrito particular de la ciudad. Tiene el desafío de articular y entrelazar la mirada estratégica de la ciudad, establecida en el Plan Urbano, con la mirada particular y minuciosa incorporada por las Áreas de Desarrollo Urbano en su trabajo cotidiano con los Consejos del Presupuesto Participativo, las organizaciones sociales, los representantes de diversas organizaciones políticas y vecinos en general, sirviendo, además, de soporte al Plan Estratégico, al construir una base de consenso en el territorio.

En nuestra ciudad se verifica hoy una maduración en la planificación, en términos de articulación entre la visión estratégica para la ciudad y el área metropolitana



con las demandas locales y en la concertación en todos los niveles de decisión, tanto dentro de la Municipalidad como con los ciudadanos y actores políticos y culturales y de organizaciones intermedias de la ciudad. Un hecho relevante ha sido la incorporación de la población en el propio proceso de diseño y gestión, superando el tipo de participación ligada a la opinión y a la consulta verbal, para pasar a la construcción de espacios de trabajo comprometidos activamente. En este sentido han sido de particular relevancia la Comisión de Espacios Públicos en el Distrito Sudoeste y el trabajo con la Ciudad de los Niños.

Política referida a los espacios públicos en la Ciudad de Rosario

De la mano de las políticas e instrumentos antes detallados, la actuación con respecto a la construcción de espacios públicos en la ciudad de Rosario ha representado uno de los ejes de mayor trascendencia para impulsar la transformación urbana.

Si bien la ciudad cuenta con una importante trayectoria en planificación que data desde mediados del 1900, el mayor énfasis puesto en la temática de los espacios públicos se verifica a partir de la gestión de suelo iniciada en 1993¹, como producto del proceso desencadenado en el país de privatización de los ferrocarriles, que dio lugar al reclamo ante el gobierno nacional por parte de los municipios de suelo que podría ser desafectado del uso ferroviario, para destinarlos a la construcción de espacio público. Desde esa fecha se ha desarrollado una intensiva y constante gestión de suelo, acompañada con una planificación de las áreas de nuevo desarrollo urbano y proyecto de cada una de las intervenciones. Ese proceso ha dado como resultado una de las transformaciones más trascendentales, la apertura de la ciudad al río mediante la generación de un nuevo frente urbano, lo cual fue posible

gracias a una difícil y, a su vez, acertada decisión tomada en la década '60: el traslado del puerto del norte al sur de la ciudad. La tarea aún no ha terminado, quedan por incorporar valiosos territorios ubicados fuera del frente costero.

Registro y cuantificación de los espacios públicos existentes²

El municipio de Rosario tiene una superficie total de 178,69 km², de los cuales 117 km² corresponden a superficie urbanizada. La ciudad se organiza con un damero de 6.306 manzanas y 16.657 cuadras, de las cuales el 85% se encuentran pavimentadas. Los espacios verdes ocupan 9.370.000 m² (9,37 km²), es decir un 5,3% de la superficie total; de ese valor, 7.500.000 m² corresponden a espacios mantenidos por la Municipalidad. Se estima que el verde urbano representa en la actualidad alrededor de 10,4 m² por habitante, registrándose una distribución despareja en los diferentes distritos, con una concentración mayor en los distritos Noroeste (43 % del total), Centro (21 %) y Norte (18 %)³ y una acentuada diferencia con respecto a los distritos Sur (5 %), Sudoeste (6 %) y Oeste (7%). Estos porcentajes de verde se distribuyen en parques (15%), plazas (12%), cancheros (4%) y otros espacios como rotondas, barrancas, accesos, etc. (33 %).

Los datos expuestos muestran la necesidad de incorporar suelo destinado a espacios verdes fundamentalmente en los distritos que registran mayores carencias y mejorar la superficie de espacios verdes destinados a parques y plazas, principalmente en una escala local o barrial. También es necesario lograr una mayor apropiación de estos espacios con intervenciones destinadas a recualificar cada lugar y otorgarle un significado y uso conveniente. No se trata sólo de una política fundada en un criterio de cantidad, sino también de calidad.





Nuevas orientaciones para la planificación del espacio público

La impronta de renovación urbana que ha instalado el proyecto de transformación de la costa, día a día, se reafirma mediante intervenciones que dan una continuidad al proceso y que consolidan esa actuación con premisas muy claras: la reafirmación de la vocación esencialmente pública de estos territorios mediante la construcción de una sucesión de parques, plazas y balcones frente al río; la minimización de las áreas de concesión y la generación de un recorrido ininterrumpido sobre el borde de agua, en una extensión de 11 km de los 17 que tiene todo el borde costero.

Sin dejar de reconocer el peso de este proyecto y la importancia de su concreción, hoy puede afirmarse que la estrategia de incorporación de espacios públicos se sustenta en el desarrollo de intervenciones que abarcan en forma integral todo el territorio urbano, con el objeto de modificar las deficiencias antes planteadas.

La descentralización municipal ha acentuado la lectura e interpretación de los fenómenos que se registran en la ciudad en distintas escalas, al instalar una firme preocupación por modificar la situación de las áreas más carenciadas, sometidas a procesos de exclusión y fenómenos de degradación. Con esta intención se han planteado objetivos concretos para reorientar esa transformación:

- incrementar de forma progresiva la superficie de los espacios públicos abiertos en la ciudad hasta superar los 12 m² por habitante, indicados por la Organización Mundial de la Salud;
- revertir la situación de desequilibrio que se registra dotando a los distritos de nuevos ámbitos destinados a la recreación de sus habitantes;
- superar las situaciones de deterioro y/o abandono de algunos espacios públicos mediante intervenciones de mejoras en los espacios abiertos más significativos de los barrios;
- preservar las condiciones paisajísticas, en particular aquellas que están directamente identificadas con la imagen de Rosario integrando el sistema de espacios públicos con los elementos del paisaje y la topografía;
- asegurar el uso público y cuidado de los sitios con características paisajísticas excepcionales, a través de mejoras en las condiciones de accesibilidad, mantenimiento de los puntos de vista panorámicos y control de la aparición de obstáculos visuales;

- desarrollar acciones (gestiones y acuerdos concertados con municipios vecinos y con actores públicos y privados) orientadas a la materialización de nuevos parques urbanos y de una corona ambiental de parques metropolitanos y regionales;
- considerar los distintos sitios del área no portuaria de la costa del Paraná como distritos parque, arterias parquizadas o áreas de reserva según corresponda; las costas de los arroyos Ludueña y Saladillo y de los canales Ibarlucea y Salvat, como distritos parque y/o áreas de reserva y los bordes de los accesos, como arterias parquizadas;
- definir una normativa urbanística específica que proteja las características naturales de las barrancas en la zona norte y sur de la ciudad;
- y finalmente, adoptar un criterio para la selección de los elementos de señalización, iluminación y mobiliario urbano que, junto con el tratamiento de las aceras y de las bici sendas, otorgue a los parques, los paseos y accesos a la ciudad un carácter unitario.

Planificación del espacio público en las distintas escalas

La transformación propuesta para la ciudad se desarrolla mediante la implementación de nuevos instrumentos ordenadores de la actuación urbanística, que se articulan entre sí y otorgan sentido al desarrollo de las operaciones más específicas. Estos instrumentos promueven intervenciones en distintas escalas: general, con el Plan Urbano Rosario; intermedia, con los Planes Maestros, Planes de Distrito/ Presupuesto Participativo; y particular, con los Planes Especiales y Planes de Detalle.

Además de las gestiones desarrolladas ante organismos públicos para la obtención de suelo destinado a espacios públicos, el municipio ha redoblado el esfuerzo poniendo especial énfasis en las urbanizaciones de carácter público o privado.

Con la elaboración de Planes Especiales en áreas de valor estratégico, se recurre a la firma de Convenios Urbanísticos con los propietarios y/o urbanizadores, a través de los cuales se fijan los indicadores que resultan de la aplicación del plan. Si con este régimen se supera el rendimiento urbanístico del área en la cual se implanta el plan, se recurre a la figura del mayor aprovechamiento para establecer compensaciones económicas -que superan las exigencias tradicionales de la Ordenanza de Urbanización-



las cuales son destinadas a la adquisición de suelo o construcción de obras viales, espacios públicos y/o vivienda social. En algunos casos dichas obras son ejecutadas por el urbanizador; en otros los recursos son depositados en un fondo de afectación específica recientemente creado. Ya son varios los proyectos elaborados y aprobados mediante Planes Especiales y/o Planes de Detalle concertados con organismos públicos o con actores privados, que incorporan importantes superficies de suelo para espacios públicos.

Reflexiones finales

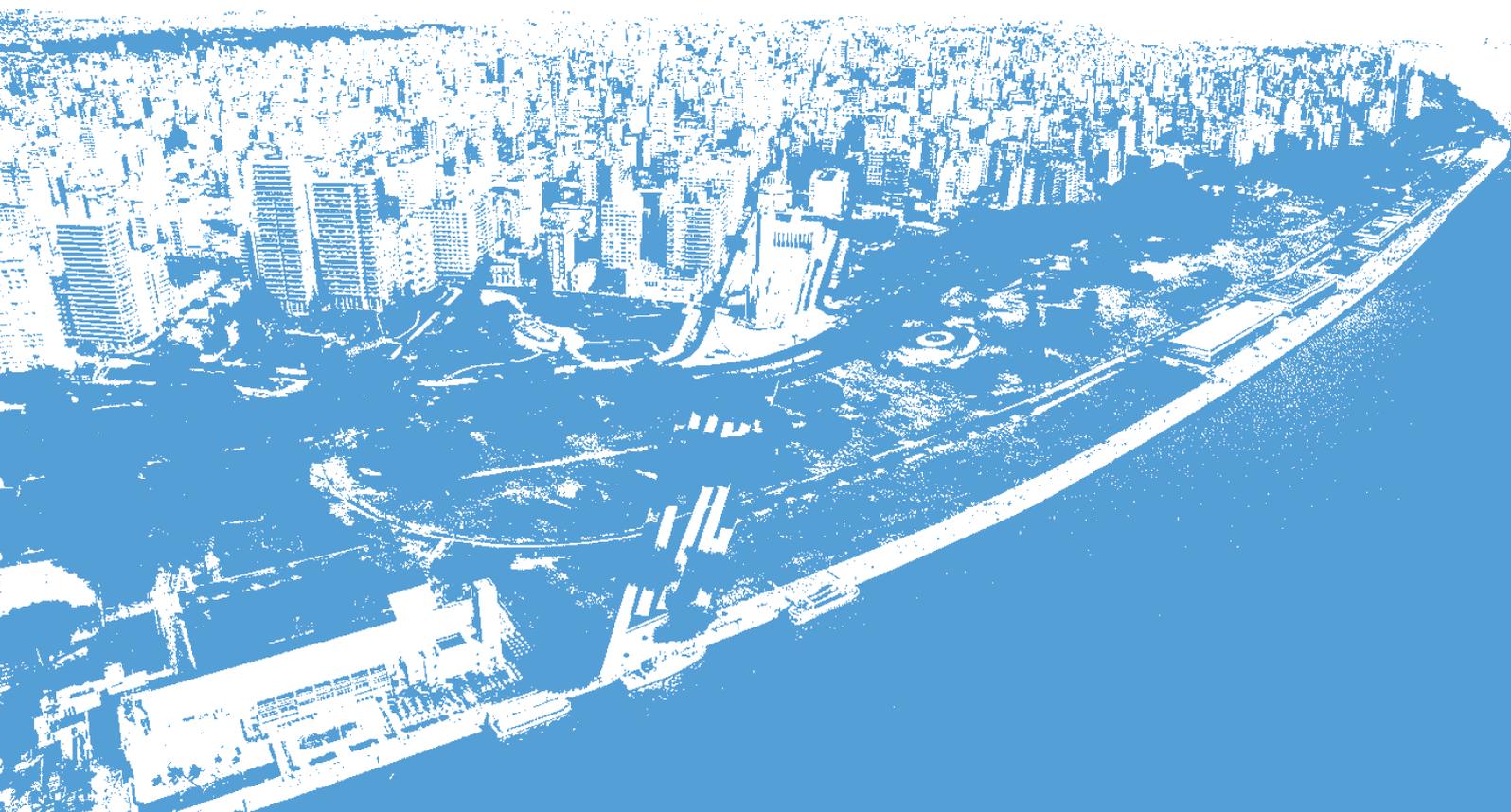
La Ciudad de Rosario como ciudad educadora y como lo indica el Preámbulo de la Carta de Ciudades Educadoras, ha desarrollado una personalidad propia y es una ciudad que se relaciona con su entorno; otros núcleos urbanos de su territorio y ciudades de otros países. Ha aprendido de otras experiencias en el ejercicio constante de intercambiar y compartir actividades, eventos y programas, que hoy se encuentran en diferentes niveles de desarrollo. Ha puesto el énfasis en desplegar paralelamente a las funciones tradicionales (económica, social, política y de prestación de servicios), tareas

de formación, promoción y desarrollo de todos sus habitantes, prioritariamente los niños y jóvenes, pensando una ciudad para personas de todas las edades y distintas capacidades. Finalmente, puede afirmarse que, sin lugar a dudas, ha impulsado en los últimos años, políticas públicas trascendentes para el desarrollo de la ciudad y la mejora de la calidad de vida de sus habitantes, como la política de descentralización y la de creación de espacios públicos. ●

¹ La Administración Pública (con fecha 27/10/93) solicitó la transferencia de tierras fiscales a favor tanto del Municipio como de Entidades de Bien Público, en el marco de la Ley Nacional No 24.146 y su Decreto Reglamentario No 776/93 (la cual establece que el Poder Ejecutivo Nacional deberá disponer o transferir a favor de Provincias, Municipios y Comunas los bienes inmuebles innecesarios para el cumplimiento de la gestión a nivel nacional).

² Según datos suministrados por la Secretaría General de la Municipalidad de Rosario.

³ En el Norte y Centro tiene una incidencia muy importante la presencia de los proyectos sobre la costa, en el Noroeste el 36% de la superficie corresponde al Bosque de los Constituyentes, el cual ocupa 270 has.





Civismo en la Movilidad

Ole Thorson

Dr. Ingeniero de Caminos, consultor en movilidad,
Presidente de la Federación Internacional de Peatones.

ARTÍCULO

Cuando se planifica la movilidad es recomendable pensar en todos los usuarios, en el espacio que necesitan y en el riesgo que corren. Hay que minimizar el riesgo. Los usuarios tienen derecho a un espacio sin peligro, sin exceso de ruido y con un aire respirable. Alcanzar este equilibrio, con la idea clara de que el espacio vial no está destinado al aparcamiento de vehículos, supondría la creación de una movilidad más cívica. El conjunto de ciudadanos se sentiría más cómodo y atendido en este espacio común.

Una misma persona tiene diferentes visiones del uso del espacio público, en función de su motivación, de las necesidades propias de cada momento y también de su responsabilidad pública. Pero hay que cumplir unas exigencias mínimas de seguridad y entorno destinadas a los usuarios menos protegidos. Un peatón que quiere pasear desea un entorno diferente al que necesita una persona que sólo se desplaza andando desde su despacho para asistir a una reunión cercana. Y si decide usar el autobús cambiará también su percepción del diseño adecuado (y no digamos si decide moverse en coche).

Una gran parte de los viajes en mi país de origen, Dinamarca, en especial en zona urbana, se realizan en medios no motorizados y, de éstos, la mayoría son a pie. En Cataluña y Barcelona los no motorizados constituyen el 46%. Las zonas urbanas, por lo general, no están pensadas o diseñadas para atender a esta mayoría, especialmente en lo concerniente a tres temas: el ancho de muchas aceras no permite que dos personas se crucen sin molestarse la una a la otra; hay un gran número de obstáculos en las aceras, incluidos los vehículos que permanecen estacionados allí durante horas; y, por último, no se solucionan de forma cívica los movimientos de cruce entre peatones y vehículos en las intersecciones.

Pasos de peatones

Pintar un paso de peatones en la calzada de los vehículos no ha resultado una medida suficientemente segura. Hay conductores que no respetan el espacio compartido y arrollan a los peatones, con el resultado de lesiones graves y muertes. Se observa, además, otro problema añadido ya que parte de los técnicos no entienden que el peatón necesita desplazarse con una trayectoria bastante lineal y recta, lo que condiciona la ubicación del paso de peatones dentro del espacio urbano.

Parte de los conductores consideran que la calzada es suya y que los límites de velocidad son orientativos. Tienen prisa y esta percepción convierte todo lo demás en un obstáculo. Nuestras sociedades premian al que llega primero y hay que lograr que cambie dicha apreciación. Debemos ceder el paso a los demás.

La ciudad debe atender primero al peatón. Cada proyecto urbano debe incluir el número estimado de peatones junto

con el de pasajeros de bus. Sin estos datos no se podrá planear un resultado eficaz. Al mismo tiempo, el proyecto de una calle debería empezar en la fachada, definiendo las aceras necesarias bajo el lema "Pensar en el Peatón".

Prioridades

Las ondas verdes de los semáforos ayudan a estimular la sensación de vía libre que tienen los conductores y les hace pisar con mayor facilidad el acelerador. En las intersecciones es necesario limitar la distancia visual que tienen los conductores porque si perciben una calle demasiado larga es más difícil lograr su contención y evitar que corran.

El diseño de la ciudad y del espacio público debe incorporar los consejos de urbanistas y técnicos de circulación pero también el diálogo entre los diferentes usuarios, teniendo en cuenta sus reacciones a los estímulos visuales y viscerales.

La seguridad vial, el ajuste de velocidades entre usuarios y la sensación de humanidad al usar la calle deben ser actuaciones prioritarias frente a los deseos de quienes se mueven de forma motorizada. Cada día son heridos centenares de ciudadanos en el tráfico urbano. Cada choque o atropello con heridos y/o muertes comporta un sufrimiento físico y psíquico que se debe evitar con el trabajo de todos.



Así, para demostrar un mayor civismo al desplazarnos, es necesario transmitir una imagen de tranquilidad a los conductores. Hay que hacerles saber que no tienen prioridad, tampoco en la calzada y, al mismo tiempo, es importante lograr un reparto más equilibrado de las velocidades entre los usuarios del mismo espacio. Se requiere un cambio de mentalidad. En las intersecciones, en las paradas de bus y en otras zonas de cruce de la calzada debe quedar claro que tienen más prioridad los sistemas de movilidad que son más sostenibles, como peatones, pasajeros de bus y tranvía y ciclistas, y no los sistemas con más externalidades como son motoristas y otros conductores de diferentes vehículos.

Las calles cumplen tres funciones básicas, más allá de la necesidad particular de los conductores de coche:

- Garantizar que peatones, ciclistas, pasajeros del transporte público (bus/tranvía y otros medios) y usuarios de vehículos puedan moverse a lo largo de la calle en condiciones de sostenibilidad y seguridad.
- Garantizar que se pueda cruzar la vía en condiciones seguras, especialmente para los peatones, y que las distancias entre puntos de cruce sea la recomendada (distancia máxima 100 metros).
- Dedicar espacios al descanso y disfrute del peatón, es decir de todos: pararse, hablar, tomar el sol, etc.

Externalidades

Se puede hablar de externalidades o efectos colaterales del sistema actual de movilidad. El hecho de desplazarse supone un consumo del 40% del total de la energía de nuestra sociedad y casi todo el porcentaje se refiere a vehículos privados y camiones. Esta energía se transforma en emisiones nocivas (incidiendo en el cambio climático y produciendo enfermedades), en niveles altos de ruido y

en muertos y heridos. Los fallecidos a causa de este tipo de movilidad provienen principalmente de dos fuentes: por un lado, los siniestros en el tráfico y, por el otro, las inhalaciones de sustancias nocivas.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) habla de más muertos por enfermedades causadas por las emisiones de coches que por accidentes de tráfico. Una sociedad que profesa su adhesión a valores cívicos y a los derechos humanos no debe aceptar que se permita la eliminación de tantas personas. El argumento de que una buena economía exige el ahorro de tiempo en la movilidad y de que las muertes son el precio del progreso es inaceptable.

El conductor cree que tiene derecho a matarse por conducir a altas velocidades pero cuando exige este derecho no valora correctamente la alta posibilidad de llevarse consigo a sus conciudadanos. Si no empezamos a valorar más la vida y el futuro de los ciudadanos, si no ponemos la integridad física de los miembros de nuestra sociedad muy por encima del valor del tiempo y de la ganancia económica, está asegurado el fracaso del civismo y de la convivencia.

Hablamos mucho más del cambio climático y del posible desastre futuro (aunque evidentemente hay que hablar de ello) que de la desastrosa situación cercana de miles de desenlaces fatales que se suceden cada año entre nuestros conciudadanos, a causa de una movilidad incívica.

Zonas de convivencia

El espacio público (la calle) es un bien escaso. En muy pocas avenidas caben aceras generosas, carriles para bus y ciclistas, áreas verdes y carriles de circulación con refugios para los peatones entre ambos sentidos de circulación. Así, en muchas calles resulta necesario agrupar los diferentes usos en espacios compartidos. Esta solución solamente puede arrojar un resultado aceptable, seguro y





sostenible si se ajustan las velocidades de los usuarios que comparten este espacio. De aquí proviene la recomendación de conferir un nuevo uso al espacio público, adaptándolo principalmente a los humanos y no a las máquinas.

Hay que definir unas exigencias mínimas que los ciudadanos puedan cumplir para lograr una ciudad basada en la movilidad cívica:

- El espacio de las aceras es para los peatones y éstos tendrán la prioridad al cruzar la calle.
- La mayoría de las calles urbanas serán locales, con velocidad máxima de 30 Km/h. Esta situación permite que conductores y ciclistas compartan la movilidad con riesgo controlado y que el cruce de peatones sea más seguro. El civismo en la movilidad se consigue aceptando las necesidades de los demás usuarios del espacio público. Hay que moderarse y ceder el paso cuando la situación lo requiere.
- Para cruzar las calles restantes, cuya circulación es de 50 Km/h, hay que instalar un semáforo, a disposición de peatones y ciclistas, garantizando la seguridad.

La distancia máxima entre puntos seguros de cruce no debe superar los 100 - 150 metros.

- No existe el derecho a aparcar en la calle. Cada propietario debe disponer de garaje en el origen y el destino del viaje.

Cuando se planifica la movilidad es recomendable pensar en todos los usuarios, en el espacio que necesitan y en el riesgo que corren. Hay que minimizar el riesgo. Los usuarios tienen derecho a un espacio sin peligro, sin exceso de ruido y con un aire respirable. Alcanzar este equilibrio (con la idea clara de que el espacio vial no está destinado al aparcamiento de vehículos) supondría la creación de una movilidad más cívica. El conjunto de ciudadanos se sentiría más cómodo y atendido en este espacio común. ●



La bici en San Sebastián

Odón Elorza
Alcalde de San Sebastián



En los últimos 8 años se ha habilitado en San Sebastián (España) una importante red de carriles-bici y se han impulsado diferentes iniciativas para favorecer el uso de la bicicleta como un sistema habitual de movilidad, al constituir éste un modo de transporte más humano y ecológico, y una forma de ocio y de cuidado de la salud.

La irrupción de la bici en San Sebastián no obedeció a un capricho, ni a una improvisación coyuntural, sino que es la consecuencia de un modelo de ciudad repensada para el nuevo siglo en el Documento del Plan General de Ordenación Urbana, aprobado en 1995.

La bici ya se viene utilizando en muchas ciudades europeas con tradición y constituye un signo de cultura cívica y de compromiso a favor de la movilidad sostenible y el respeto al medio ambiente, hoy amenazado. En San Sebastián, queremos lograr el uso habitual de la bici en la ciudad para los desplazamientos, como un sistema de transporte más humano y ecológico, y además como una forma de ocio y de cuidado de la salud.

Tras la elaboración de un Plan de Peatonalizaciones, surgió la necesidad de disponer en el año 2000 de otro Plan para la potenciación del uso de la bici. Desde estos Planes, el Gobierno local Donostiarra ha planificado la red de carriles-bici (*bidegorris*). Sin embargo, la apuesta ha de ser rigurosa y coherente y las intervenciones en la vía pública requieren acuerdos ciudadanos. Por ello, necesitamos un debate público, transparente y participativo, planteando abiertamente entre la ciudadanía los próximos proyectos para extender la red.

La necesidad de seguir potenciando la bicicleta en San Sebastián la avalan más de 12.000 usuarios diarios. Nuestra ciudad debe superar la etapa en la que el único

protagonista era el automóvil privado y se menospreciaba la bicicleta, relegándola a paseos dominicales o competiciones ciclistas. Hoy la bici se ha convertido en un medio de transporte y gracias a la aceptación que tiene entre la ciudadanía, podremos equipararnos, en un plazo inferior a 10 años, a otras ciudades sostenibles de Centro Europa en las que la bici juega un papel sustancial.

Sin embargo, el objetivo debería conllevar a la vez la reducción del uso de los vehículos privados y de las motos, por sus impactos negativos: el ruido, la emisión de gases de efecto invernadero y el consumo de energías no renovables. Algo fallaría si la potenciación e incidencia de la bicicleta se limitara a rebajar el número de usuarios del transporte público.

En los últimos 8 años hemos construido *bidegorris* e iniciativas para favorecer el uso de la bicicleta como un sistema habitual de movilidad. Hoy se realizan ya el 4% de los desplazamientos en bici, pero no es suficiente. En este proceso han existido polémicas sobre el desarrollo de la red de carriles bici a lo largo de paseos y calzadas en San Sebastián, por ejemplo, con ocasión de la eliminación de un carril de circulación de vehículos en el paseo de la Playa de la Concha para reservarlo a las bicis o la desaparición de líneas de aparcamiento en calles para introducir un carril-bici. En otras ocasiones los carriles bici han ido unidos a las peatonalizaciones.





Pero aprendiendo de las críticas, el Gobierno local Donostiarra quiere continuar aplicando, con partidas presupuestarias cada año, el Plan Director sobre la bici, hasta completar la red de *bidegorris* en el centro y en los barrios llanos y acercarse a los barrios altos, con el objetivo de alcanzar un 7% para los desplazamientos en bici en 2009.

Para lograrlo estamos ejecutando la 2ª fase del Plan, previa consulta participativa en el marco del Consejo Asesor de Movilidad. Y quiero destacar los siguientes aspectos:

- Extensión de la red actual de carriles-bici de 27 km hasta alcanzar en tres años los 55 km. Para ello, emplearemos 8,4 millones de euros en cuatro años. Un esfuerzo acorde con la apuesta política del Gobierno de Donostia-San Sebastián por la movilidad sostenible y la lucha contra el cambio climático.
- Favorecer la convivencia de las bicicletas con el tráfico motorizado en las calzadas, señalizando a un lado carriles bici unidireccionales. Me refiero a las calzadas de aquellas vías de baja intensidad circulatoria.
- Prolongar la red y sus conexiones entre diferentes barrios de la ciudad.
- Ampliar el número de aparcamientos de bicicletas, con un diseño específico para la ciudad, especialmente en estaciones de transferencia de bus o ferrocarriles, campus universitario, playas, casas de cultura y polideportivos, Boulevard (gran paseo de la ciudad), etc.
- Campañas para desestacionalizar el uso de la bicicleta, estimulando su utilización en el período otoño - invierno.
- Puesta en marcha de un servicio de alquiler de bicis a la ciudadanía y visitantes, con emplazamientos de la oferta en lugares estratégicos.

- Extender el uso del sistema de identificación y prevención de robos, mediante la grabación de un código numérico en el cuadro de la bici. Analizar también la posible implantación de una pequeña matrícula. En los barrios altos tenemos que ampliar las posibilidades de utilización de las líneas de autobuses urbanos para introducir la bici. Igualmente situar ascensores en puntos clave para favorecer la accesibilidad en bicicleta.

Existe una preocupación reciente por los comportamientos de algunos ciclistas irresponsables hacia los peatones (por exceso de velocidad en espacios de coexistencia, no respeto a la prioridad debida a los peatones, invasión de aceras, etc.). Debemos evitar que esos comportamientos se extiendan y sean motivo de descrédito para la bicicleta. De ahí, la próxima campaña en favor de la prudencia y el civismo. Todo ello completado con la necesaria vigilancia por parte de la Guardia Municipal, que ha de sancionar las conductas irresponsables de los ciclistas, especialmente a quienes van por las aceras con riesgo para los peatones.

Para acabar, quiero destacar la relevancia de tres proyectos singulares:

- 1º La conversión de dos túneles de EuskoTren (Ferrocarriles Vascos), fuera de servicio en Morlans, en un *bidegorri* de 2,1 km entre los barrios de Amara e Ibaeta. Se trata de un proyecto estrella en Europa, de inmediata ejecución, que exigirá una obra de adaptación de los 2



túneles en su interior, con luces y cámaras de seguridad. Su coste será de 2,7 millones de euros.

2º La finalización de la construcción del paseo peatonal y carril-bici que unirá a lo largo del río, el barrio de Loyola, por Riberas, con el centro de la ciudad. Todo un sueño. El objetivo es conectar otras 18.000 personas con la red de bicis existentes en la ciudad. Pero serán 30.000 donostiarras en 6 años, por los desarrollos residenciales previstos en Txomin y Antondegi, los que se beneficiarán de esta intervención que se apoyará en el proyecto del Parque fluvial del Urumea y en la transformación de la actual carretera Martutene-Loyola en una avenida urbana.

3º La peatonalización de la calle San Marcial, con un carril-bici, por su interés comercial, su escasa función para el tráfico de vehículos y por la conveniencia de incorporar un carril bici señalizado que conecte con los existentes en el Paseo de los Fueros y la calle Easo; esto es, entre el río y la Playa de la Concha. De ese modo, se crea un itinerario para bicis que evitará que éstas circulen indebidamente por las aceras de la Avenida de la Libertad y favorecerá los desplazamientos.

Si analizamos la trayectoria vivida, los objetivos alcanzados y los proyectos para estos próximos años, puedo decir que la apuesta del Gobierno de San Sebastián, en este período de lucha contra las emisiones de CO₂ y

el cambio climático, es decisiva. La bicicleta va a ganar más espacio y más adeptos entre la ciudadanía, como corresponde a un medio de movilidad ideal en el siglo XXI, para todas las edades y condiciones sociales. Y es que Donostia también será una ciudad de vanguardia e innovación en su política de transporte sostenible, en el marco de una mayor cohesión social.

En este contexto, somos las ciudades las que más podemos aportar en las políticas de lucha contra el cambio climático de forma coordinada a la labor estratégica y de planificación del Gobierno español del Presidente Zapatero, de las instancias europeas y de la ONU. Así, San Sebastián acaba de concluir un arduo trabajo, desde su propia realidad. Toda una estrategia local contra el cambio climático que contempla más de 200 acciones en los ámbitos de la movilidad sostenible, la eficiencia energética, el tratamiento integral de la basura, las políticas urbanísticas respetuosas con el medio ambiente y que aplican criterios de arquitectura bioclimática, la creación de nuevos parques que ejercen de sumideros de carbono y la gestión eficiente del agua. ●



La planificación urbana de los equipamientos educativos como infraestructura de la ciudad del conocimiento

Pedro Barrán

Arquitecto y Máster en Desarrollo Urbano y Territorial, docente e investigador de la Universidad de la República (Uruguay) y Arquitecto Proyectista del "Proyecto de Apoyo a la Escuela Pública Uruguaya".

ARTÍCULO

Para lograr una verdadera ciudad del conocimiento creativa y culta, sin exclusiones, entiendo que es fundamental que el planeamiento urbano fomente el desarrollo de las redes de equipamientos, mejorando su accesibilidad y su interacción con los otros agentes educativos de la ciudad.

Una infraestructura innovadora, inclusiva y social

Este nuevo siglo nos encuentra en un proceso de cambios que exige repensar los equipamientos educativos y su interacción con la ciudad. Vivimos la emergencia de la sociedad de la información y, en su economía, lo que produce más valor añadido es el conocimiento, por lo que se ha vuelto necesario que la educación se extienda a todas las etapas de la vida y que las instituciones educativas cambien sus contenidos. Pero la educación no sólo debe asegurar las capacidades para insertarse en esta nueva sociedad, sino que además debe fomentar la construcción de ciudadanía mediante valores que permitan la igualdad y la integración social, aceptando la diversidad cultural. Las escuelas, las universidades y el conjunto de infraestructuras sociales, deportivas y culturales que planifica el Urbanismo son la base de la cohesión social y plataformas de creatividad. Para ello es necesario que la planificación urbana combine criterios de proximidad, funcionalidad y formación de redes. En este artículo veremos cómo el planeamiento urbano se conjuga con el educativo para afrontar los desafíos actuales.

El planeamiento educativo en las ciudades

El estudio de la relación entre la información demográfica y el sistema educativo tiene una larga historia, pero hasta la posguerra se subestimaban los datos geográficos. En los sesenta la UNESCO propuso un instrumento, la carta escolar, que analizaba el sistema educativo y su inserción en el territorio¹. Sin embargo, este método derivó a menudo en una planificación rígida, centralizada y que soslayaba la intervención de otros actores que no fueran los estatales.

En la ciudad coexisten numerosos agentes educativos: desde las familias y las comunidades a las asociaciones culturales y deportivas, organizaciones no gubernamentales, medios de comunicación, organizaciones sindicales y, a veces, hasta empresas y partidos políticos. Para fomentar el uso intenso de los recursos educativos y culturales disponibles, es necesario facilitar su acceso a todos y gestionar las redes que los relacionen.

En la actualidad, se considera a la ciudad como un sistema complejo y evolutivo. Esto implica reconocer la incertidumbre y complejidad de los procesos territoriales, y la pluralidad de lógicas de actuación de los distintos

actores. La planificación debería ser flexible y actualizable con instrumentos interactivos, además de darle coherencia y transparencia a la gestión pública. Es necesario que el Estado asuma el liderazgo para formular las estrategias que compatibilicen otros criterios de desarrollo (industrial, ambiental, turístico) y sean negociadas y compartidas por los distintos actores. Estas estrategias generan responsabilidades y un aprendizaje social para el conjunto de los actores.

El caso de la ciudad de Montevideo (Uruguay)

En la primera mitad del siglo XX, Uruguay tuvo una democracia consolidada, cierta prosperidad económica, una amplia clase media y una educación pública laica y gratuita². El sistema educativo era casi exclusivamente público y tenía una administración muy centralizada. Se logró la universalización del acceso a la Educación Primaria, en base a construcciones escolares distribuidas homogéneamente en Montevideo. Sin embargo, en los sesenta, el país entró en crisis, se estancó económicamente y padeció luego una dictadura militar (1973-85). En esos años las dinámicas urbanas fueron fragmentando la ciudad, social y territorialmente, y se asistió a un nuevo fenómeno: la infantilización de la pobreza³.

Es a partir de los noventa que el deterioro social, urbano y educativo comienza a revertirse. Las autoridades educativas impulsan reformas parciales, pretendiendo prolongar y mejorar la calidad del ciclo educativo, pero





relegando a los agentes educativos a meros receptores de políticas elaboradas por las autoridades políticas. Se logró prácticamente el acceso universal a la Educación Inicial (4 y 5 años) y al Ciclo Básico de Educación Media (12 a 14 años). El triunfo de la izquierda en 2004 cambia las políticas sociales sustancialmente. Si bien el sistema educativo continúa estando muy centralizado, las políticas educativas comienzan a abrirse a la participación, especialmente a partir del *Debate Nacional sobre la Educación* realizado en 2006⁴.

Hacia una ciudad culta, integrada y diversa.

Algunos procesos territoriales continúan fragmentando la ciudad. Por un lado, los proyectos de gestión privada (centros comerciales, sector servicios) originan nuevas centralidades localizadas en la costa este, escenario de los sectores de población medios y altos. Allí, es donde la educación privada tiene mayor peso relativo. Por otro lado, se dan migraciones internas de los sectores empobrecidos hacia las áreas periféricas informales, a pesar de sus carencias de servicios y de equipamientos. Las políticas públicas buscan revertir esta ocupación informal en áreas

Los diversos equipamientos educativos y culturales juegan el rol de nodos urbanos, puntos accesibles que son factores de identidad (simbólica) y de inclusión social (pertenencia). Además, añaden valores de ciudadanía al ofrecer calidad y belleza en el diseño arquitectónico y urbanístico de sus edificios y espacios comunitarios.

contiguas a la ciudad formal, la cual cuenta con todas las infraestructuras y se vacía⁵.

¿Cuáles son las políticas educativas adecuadas para responder a esos procesos de exclusión? Si bien el debate entre políticas universalistas y focalizadas no está saldado, los planes de construcciones educativas públicas se concentran en las periferias formales, fomentando la reintegración social. En Educación Primaria el acceso y el egreso son universales pero preocupan las diferencias en las evaluaciones y las altas tasas de repetición. Por ello, se desarrollan *Escuelas de Tiempo Completo*⁶ (7 horas de clase y 3 turnos de alimentación) en estos contextos desfavorables. Se busca mejorar las condiciones de equidad con esta acción educativa focalizada, de discriminación positiva. Por otro lado, el segundo Ciclo de Educación Media y la Educación Superior son gratuitos, pero su cobertura es aún incompleta⁷. Es probable que la Educación Media experimente una expansión de la demanda, por lo que se está ampliando su infraestructura edilicia.

Entiendo que es necesario mejorar la coordinación entre las actuaciones de la administración local (Intendencia Municipal de Montevideo) y la educativa (Administración Nacional de Educación Pública), con una visión estratégica urbana que apunte a formar identidades comunitarias y centralidades locales. De esa manera, los diversos equipamientos educativos y culturales juegan el rol de nodos urbanos, puntos accesibles que son factores de identidad (simbólica) y de inclusión social (pertenencia). Además, añaden valores de ciudadanía al ofrecer calidad y belleza en el diseño arquitectónico y urbanístico de sus edificios y espacios comunitarios.

Para mejorar la conectividad de las redes sociales

Las áreas centrales históricas y las áreas intermedias de la ciudad tienen una dinámica edilicia y poblacional muy lenta. En general, en estas áreas consolidadas la infraestructura educativa es buena y numerosa, y los edificios educativos reafirman identidades barriales. Allí los esfuerzos se centran en la gestión, para intensificar los intercambios y favorecer la formación de redes.

Tradicionalmente, los espacios educativos han sido lugares donde las relaciones y los intereses comunes

fomentan procesos de integración. Programas como el de *Fortalecimiento del Vínculo Escuela, Familia y Comunidad*⁸ y los *Proyectos de Intervención Social* buscan promover la participación de las familias en la escuela y articular diferentes agentes educativos del mismo barrio, mientras que los *Proyectos de Mejoramiento Educativo*⁹ pretenden avanzar en la descentralización pedagógica. Además, creo que se debería reglamentar el uso social de los espacios educativos, para permitir utilizarlos también en actividades educativas no formales o actividades cívicas de la comunidad.

Para renovar la cultura y fomentar la innovación

El presupuesto para programas públicos dirigidos a ciencia, tecnología e innovación está creciendo. Se fomentan las actividades relacionadas a la investigación y la colaboración entre el sistema educativo y la producción, promoviendo parques tecnológicos¹⁰ e incubadoras de empresas¹¹.

Finalmente, quizás el proyecto más ambicioso sea el *Proyecto CEIBAL*¹², que pretende democratizar el acceso a las TIC y que brinda a cada niño y cada maestro de las Escuelas Públicas una computadora portátil diseñada para ellos, conectada a través de una red inalámbrica entre ellas y a Internet. Pero no sólo es necesario garantizar este acceso, sino además educar para que todos puedan ser usuarios competentes (creativos, autónomos y críticos) de esas tecnologías. Estos nuevos espacios de interacción virtual complementan y enriquecen los espacios públicos físicos, por lo que es necesario tenerlos en cuenta al planificar la red de espacios públicos.

En definitiva, para lograr una verdadera ciudad del conocimiento creativa y culta, sin exclusiones, entiendo que es fundamental que el planeamiento urbano fomente el desarrollo de las redes de equipamientos, mejorando su accesibilidad y su interacción con los otros agentes educativos de la ciudad. ●



Bibliografía

- Barrán, Pedro; *Interacciones entre las prácticas proyectuales y las ideas educativas en el Uruguay moderno y contemporáneo*; CSIC/Farq/UdelaR, Montevideo, 2008.
- Gerencia de Investigación y Evaluación; *Panorama de la Educación en el Uruguay. Una década de transformaciones 1992-2004*; ANEP/CODICEN, Montevideo, 2005.
- Gómez-Granel y Vila (coord.); *La ciudad como proyecto educativo*; Octaedro, Barcelona, 2001.
- Instituto Internacional de Planificación de la Educación, UNESCO; *Carta Escolar y Micro-planificación de la Educación*; Francia, 1985.
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), Uruguay; *Desarrollo Humano en Uruguay 2005. Uruguay hacia una estrategia de desarrollo basada en el conocimiento*; UNDP Uruguay, Montevideo, 2005.
- Unidad Central de Planificación Municipal; *Plan Montevideo de Ordenamiento Territorial (1998-2005)*; Intendencia Municipal de Montevideo, Agencia Española de Cooperación Internacional; Montevideo, 1997. Actualizado en 2006. Ver: <http://www.montevideo.gub.uy/pot/>

¹ Fue puesta en práctica en Francia a partir de 1963. Véase: Hallak, Jacques, Institut International de Planification de L'Education; *La mise en place de politiques éducatives: rôle et méthodologie de la carte scolaire*; Les presses de L'Unesco, Bélgica, 1976.

² La educación primaria es gratuita y obligatoria desde 1877 y laica desde 1907. La educación media y superior son gratuitas desde 1916, y los primeros 3 años de educación media son obligatorios desde 1967.

³ Al observar la incidencia de la pobreza por grupos de edad, los niños y adolescentes muestran una prevalencia muchísimo mayor que el resto de la población. Casi la mitad de los niños provienen de hogares pobres.

⁴ <http://www.debateducativo.edu.uy>

⁵ Véase el Programa de Integración de Asentamientos Irregulares (PIAI). <http://www.piai.gub.uy>

⁶ <http://www.mecaep.edu.uy/pfisica/index.html> También se implantan en

contextos medios, en menor número, para evitar su estigmatización como "escuelas para pobres".

⁷ Esto se debe más a la captación por el mercado laboral y el abandono educativo que a carencias de la infraestructura.

⁸ <http://www.mecaep.edu.uy/hprincipal.aspx?1,30,70,0,0,0>

⁹ <http://www.cep.edu.uy/CEP/MemoriaProyectos/MecaepPME/PME.htm>

¹⁰ Parque Tecnológico Industrial del Cerro y Polo Tecnológico de Pando.

¹¹ Centro Académico-Industrial para las Tecnologías de la Información, Ingenio.

¹² Proyecto de Conectividad Educativa de Informática Básica para el Aprendizaje en Línea. <http://www.ceibal.edu.uy/>. En el 2008 se completó todo el país excepto la capital Montevideo, que se hará durante el año 2009. La idea original proviene del Instituto de Tecnología de Massachusetts (MIT). Ver Un ordenador portátil por niño (OLPC, por sus siglas en inglés) www.laptop.org

Participación Popular y Recuperación Ambiental: el Programa Drenurbs de Belo Horizonte

Ricardo de Miranda Aroeira

Coordinador Ejecutivo del Programa

Valdete Lima Bontempo

Especialista en Educación Ambiental

El Ayuntamiento de Belo Horizonte (Brasil) lleva a cabo el Programa Drenurbs con los objetivos de revertir la degradación de los cursos de agua que todavía permanecen en sus lechos fluviales naturales y de reintegrarlos en el paisaje urbano. Para ello, desarrolla Planes de Educación Ambiental y de Movilización Social.



Pensar en la relación entre el espacio urbano y la ciudadanía en la actualidad nos remite necesariamente a la participación popular en la definición de las políticas públicas, acorde a las directrices de la Constitución de 1988 que recogen unas reivindicaciones populares que marcaron el inicio de una nueva fase en las acciones sociales colectivas en Brasil. A partir de entonces, no es competencia exclusiva del Estado la planificación de políticas públicas capaces de hacer frente a los desafíos de gestión del espacio urbano en la construcción de la ciudad como espacio de justicia social y de calidad de vida.

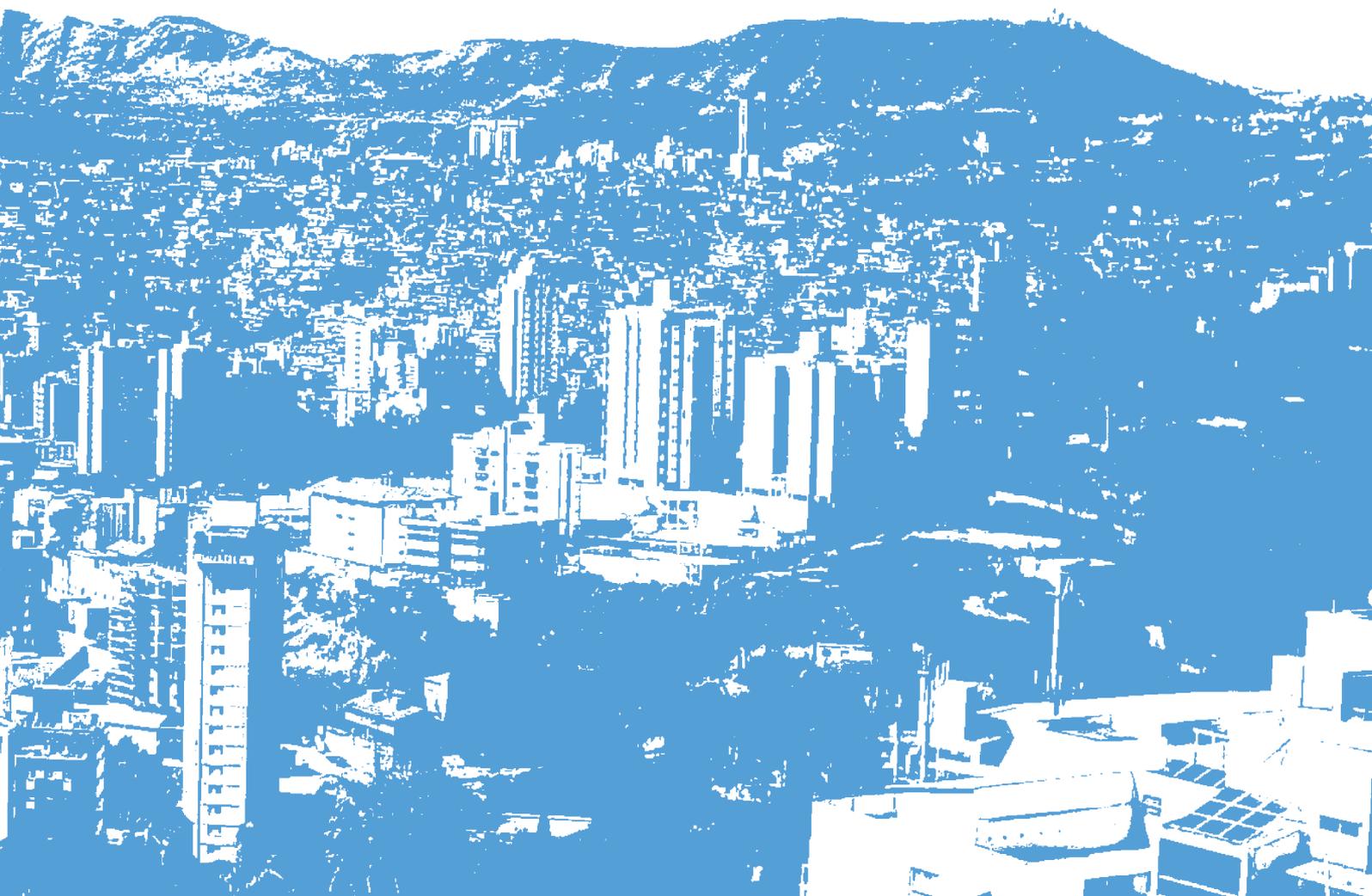
Considerando que la ciudad revela formas peculiares de uso de los espacios públicos por parte de sus habitantes y que abarca una multiplicidad de intereses y significados, las intervenciones y programas desarrollados por el poder público deben contar con la participación efectiva de aquellos que serán beneficiados o afectados por los mismos, en sus diferentes fases. El rol del Estado, en este caso, pasa a ser también el de estimular:

“[...] la sinergia entre los actores sociales y los espacios de colaboración, movilizandolos recursos potencialmente existentes en la sociedad, siendo imprescindible contar con la participación de ésta en acciones integradas, lo que multiplica sus posibilidades de éxito. Desconocer la creciente importancia de la actuación de las organizaciones

de la sociedad en las políticas sociales es reproducir la lógica ineficaz de fragmentación, descoordinación, superposición y aislamiento de las acciones” (Fonseca y Diniz, 2002, p.26, traducción del portugués)

En este marco, a través del Programa Drenurbs de Recuperación Ambiental de Belo Horizonte, se desarrollan Planes de Educación Ambiental y de Movilización Social. El Ayuntamiento de Belo Horizonte lleva a cabo el programa con el objetivo de revertir la degradación de los cursos de agua que todavía permanecen en sus lechos fluviales naturales a través del tratamiento integrado de los problemas ambientales y sanitarios en las diferentes cuencas hidrográficas, con el fin de sanearlos y reintegrarlos en el paisaje urbano.

El Programa Drenurbs se ha diseñado para ser implementado en distintas fases y se ha estructurado conforme a la capacidad financiera y operativa del municipio. Este programa posibilitará la descontaminación de 140 kilómetros de cursos de agua que incluyen 73 arroyos de 47 cuencas, lo que corresponde al 20% de la extensión total y al 30% de los arroyos en su lecho natural, es decir, no canalizados. El área de actuación del programa es de 177 Km² (un 51% del área total del municipio) y la población a la que se dirige es de 1.011.000 habitantes, cerca del 45% de la población de la ciudad.





El programa se encuentra en su primera fase de implementación. Ésta consiste en un conjunto de intervenciones, a punto de concluirse, en las cuencas/ subcuencas de los riachuelos 1o de Maio, Nossa Senhora da Piedade y Baleares, además de las cuencas de los riachuelos Bonsucesso y Engenho Nogueira donde las obras acaban de ser licitadas.

La consolidación y la preservación de las intervenciones del programa dependen de la comprensión y la participación de la sociedad en esta nueva concepción del tratamiento de los cursos de agua, que descarta la canalización como única solución para el drenaje urbano. En este sentido, Drenurbs tiene como premisa la participación popular en la elaboración y el acompañamiento de todas sus fases. Asimismo, tiene como prioridad establecer las bases para una gestión compartida¹ de los espacios creados y/o revitalizados.

De ello deriva la importancia del proceso educativo en el marco del programa teniendo como objetivo la apropiación de los espacios públicos, incentivando la autonomía y el ejercicio de ciudadanía, dentro de una perspectiva socioambiental, a través del desarrollo de una educación ambiental emancipadora y comprometida con lo colectivo.

Para el desarrollo de las acciones educativas, en primer lugar, se realiza un Diagnóstico de Percepción Socioambiental, identificando, desde el punto de vista de la población, los aspectos positivos y negativos en relación a la conservación de los arroyos y de las condiciones ambientales de las subcuencas/cuencas en cuestión. Al final de todas las intervenciones se realizarán nuevos estudios para evaluar los cambios.

El siguiente paso es la constitución de las comisiones Drenurbs, formadas por representantes de la población, de los servicios públicos, de las fuerzas sociales, económicas y políticas existentes en la localidad y también por el público escolar. Las comisiones representan un eje muy importante en el proceso educativo ya que gestionan las cuestiones y prácticas ambientales en las comunidades donde se sitúan las cuencas.

Las comisiones Drenurbs participan de forma activa en la elaboración de los Planes Locales de Educación Ambiental (PLEAs), basándose en los resultados de los Diagnósticos de Percepción Socioambiental. Las actividades comprendidas en los PLEAs tienen como objetivos encontrar una solución o minimizar los problemas diagnosticados y potenciar los aspectos positivos y los recursos disponibles en las cuencas hidrográficas; todo ello como resultado de la reflexión conjunta sobre las informaciones periódicas de los diagnósticos. También se invita a las instituciones locales a unirse al grupo de trabajo.

A la hora de diseñar los PLEAs, el grupo actúa principalmente en dos momentos. En un primer momento, identificando los principales problemas a partir de los datos aportados por el Diagnóstico de Percepción Socioambiental. En esta fase, se presentan varias propuestas y acciones para resolver las cuestiones planteadas. Tras debatirlas en el grupo de trabajo, son aprobadas. En una segunda fase, el grupo define el público objetivo de las acciones y los colaboradores de cada una de las propuestas, proponiendo un proyecto final de actividades.

Asimismo, cabe destacar que la educación ambiental se relaciona no sólo con las cuestiones relativas a la





ecología sino también con la dimensión política del proceso educativo, que implica formación o cambios de valores individuales y sociales relevantes en la consolidación de relaciones más justas e igualitarias. Las obras y mejoras a realizar son una oportunidad para discutir la interacción entre el ser humano y el medio ambiente, así como una oportunidad para el empoderamiento de la comunidad local.

En relación a la interacción con el medio ambiente es necesario analizar y trabajar en la percepción que tienen los habitantes de su espacio, ya que es a partir de esta percepción que actúan y expresan sus valores y actitudes. Por ello, es fundamental el conocimiento de las relaciones de las personas con las condiciones ambientales creadas por y para ellas, donde el proceso educativo no se limita a presentar soluciones a los problemas ambientales (Machado, 2008).

En lo que se refiere a la posibilidad de desarrollar acciones que contribuyan al empoderamiento de la población local, se trabaja en la formación de una red social², a partir de la articulación de las políticas sectoriales desarrolladas por diferentes áreas del gobierno municipal, especialmente los servicios de educación, salud, limpieza urbana, asistencia social y deporte, garantizando la transversalidad de la educación ambiental en las políticas públicas. Además, se busca la colaboración con las ONGs y el sector privado presentes en la zona.

En este sentido, considerando la diversidad cultural y los intereses de los actores afectados, corresponde al Estado el rol de unificar las acciones para la consolidación de esta red, evitando los riesgos de una actuación puntual o fragmentada en el área de actuación del programa.

En un análisis preliminar de la implantación del proceso educativo del Drenurbs, se ha constatado que la valoración de las especificidades locales y la intersectorialidad han sido fundamentales para la implicación de los habitantes en las actividades periódicas de los Planes Locales de Educación Ambiental. La estrategia para la consolidación de este proceso es la participación efectiva de los integrantes de las comisiones en la gestión de las áreas

revitalizadas, teniendo en cuenta las diferencias y las percepciones de los actores sociales en la apropiación del espacio común. De esta forma, se quiere favorecer la preservación de las acciones desarrolladas. ●

Bibliografía

- AMORIM, Margarete; FONSECA, Maria Tereza N.M. *Família e História. Série Tudo Haver*, Belo Horizonte: PBH/AMEPPE, n.2, 1999.
- FONSECA, Maria Tereza N.M.; DINIZ, Silvana Garcia M. *Trabalhando em rede nas políticas sociais*. Revista Pensar BH/Política Social, n. 3, 2002.
- MACHADO, L.M.C.P. *A Percepção do meio ambiente como suporte para a educação ambiental*, UNESP, São Paulo. <http://www.ib.usp.br/limnologia/Perspectivas>
- PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. Secretaria Municipal de Políticas Urbanas. *Programa DRENURBS*, 2005. [http://www.pbh.gov.br/urbanismo_e_obras/Programa Drenurbs](http://www.pbh.gov.br/urbanismo_e_obras/Programa_Drenurbs).

¹ El concepto de gestión compartida hace referencia a las definiciones y acciones conjuntas entre el poder público y la población local para el uso y la apropiación de los espacios creados o recuperados, especialmente de los parques lineales.

² Se entiende aquí el concepto de red como "un espacio de convergencias de diversos actores sociales, todos incompletos, que precisan tejer una articulación de esfuerzos frente a objetivos definidos, es decir, potenciar recursos con y para un público común" (Amorim y Fonseca, 1999, p. 17, traducción del portugués)



El "Derecho a la Ciudad": Modos de fomentar ciudades inclusivas en el ámbito internacional

Brigitte Colin

Arquitecta. Experta en Desarrollo Urbano de la Sección Migraciones Internacionales y Multiculturalismo; Arquitectura y Ciudades; División de Ciencias Sociales, Investigación y Política de la UNESCO.

UNESCO y ONU-Hábitat fomentan, a través del proyecto de investigación “Políticas Urbanas y el Derecho a la Ciudad”, el acceso igualitario de todos los habitantes a los beneficios potenciales de la ciudad, su participación democrática en los procesos de toma de decisiones y el cumplimiento de sus derechos fundamentales, responsabilidades y libertades.

Las rápidas transformaciones sociales que experimentan hoy las ciudades generan innovación y progreso, pero también producen segregación social y espacial entre ricos y pobres y entre ciudades “legales” y ciudades “ilegales”, lo que viene a agravar las divisiones sociales de por sí existentes en las sociedades. A lo largo de la historia, las ciudades han sido cunas de la civilización. Es importante volver a crear unas condiciones que permitan que las metrópolis actuales recuperen su papel de centros de influencia cultural y de democracia. En una época en la que la globalización ha incrementado las responsabilidades de las ciudades, se está ejerciendo en todo el mundo una presión creciente a fin de que los gobiernos municipales puedan contribuir a un desarrollo local y global sostenible.

Con el objetivo de construir un paradigma urbano socialmente sostenible, el “Derecho a la Ciudad” se podría definir como el fomento de un acceso igualitario de todos los habitantes a los beneficios potenciales de la ciudad y de su participación democrática en los procesos de toma de decisiones; así como, la promoción del cumplimiento de sus derechos fundamentales, sus responsabilidades y sus libertades.

Pero ¿cómo otorgar poder a la gente, cómo transferir el poder a los múltiples agentes que participan en los procesos de toma de decisiones, cómo capacitarlos para la puesta en práctica de las decisiones? Para ciertos organismos de Naciones Unidas, como UNESCO, ONU-Hábitat y DESA (Departamento de Asuntos Económicos y Sociales), el concepto de “Derecho a la Ciudad” es sinónimo del de “Ciudades Inclusivas”, el cual fomenta -mediante la transferencia de poderes- el desarrollo y la igualdad de todos los habitantes, sin distinciones de clase, sexo, raza, etnia o religión, para que participen lo más plenamente posible de las oportunidades que las ciudades ofrecen.

En los Objetivos de Desarrollo del Milenio de las Naciones Unidas se ha incluido un plan basado en derechos y centrado, particularmente, en el impulso de una urbanización sostenible y en el compromiso de reducir la pobreza y de alentar la participación real de los grupos tradicionalmente privados de representación y excluidos de la gestión, la planificación y la política urbana. La UNESCO lleva más de una década estudiando las ciudades como escenarios de cambio social acelerado; construyendo la

ciudad democrática del siglo XXI como un territorio de cooperación y ciudadanía activa; humanizando la ciudad y potenciando la solidaridad como valor fundamental de la democracia y de los derechos humanos. El proyecto “Políticas Urbanas y el Derecho a la Ciudad”, iniciado en marzo de 2005 por ONU-Hábitat y UNESCO, cuenta con el soporte de la Asociación Internacional de Ciudades Educadoras (AICE) y, desde febrero de 2008, también de DESA. El proyecto constituye uno de los primeros pasos, en el seno de Naciones Unidas, para forjar un consenso entre los principales agentes, en particular los gobiernos locales, respecto de los elementos constituyentes de una política pública y de una legislación que combinen el desarrollo urbano con la igualdad y la justicia social.

Sin duda, una ciudad educadora es aquella en la que la construcción del espacio urbano es base de ciudadanía. Así, el conjunto de espacios urbanos, junto a los equipamientos, los servicios públicos y sus instituciones constituyen recursos que amplían y potencian las capacidades de los ciudadanos y contribuyen a conseguir una vida urbana de mayor calidad, especialmente la de los ciudadanos menos favorecidos. Por ello, una ciudad inclusiva combina educación y urbanismo como elementos diversos, pero complementarios, claves en la construcción del derecho a la ciudad. Este tema constituyó uno de los ejes centrales del seminario internacional “Ampliando la Educación para un Desarrollo Urbano Sostenible” organizado por la UNESCO en noviembre de 2008, en el marco del Foro Urbano Mundial celebrado en China.

El principal objetivo del proyecto es fomentar “ciudades inclusivas” y está fundamentalmente dirigido a: alcaldes y administraciones locales, profesionales del mundo urbano, organizaciones no gubernamentales internacionales de ciudades y la ciudadanía en general. Se pretende promover la creación de un proyecto de investigación internacional a fin de identificar buenas prácticas en los ámbitos siguientes: legislación y planificación urbana; consejos municipales interreligiosos; cartas municipales sobre los derechos y responsabilidades de los ciudadanos; promoción de la participación de las mujeres en la gestión urbana, e inclusión social y espacial de los inmigrantes en las ciudades. Todas estas áreas están incluidas en la campaña pro gobernanza urbana de ONU-Hábitat, así como



en la estrategia de la UNESCO con respecto a los Derechos Humanos y a la Declaración Universal sobre la Diversidad Cultural. El propósito del proyecto es elaborar una guía, con los resultados de las diversas reuniones de trabajo, dirigida a la creación de ciudades más inclusivas, en línea con lo establecido en la declaración de la Cumbre Mundial de Naciones Unidas sobre Desarrollo Social celebrada en Copenhague en 1995.

En los debates internacionales, que han tenido lugar desde marzo de 2005, se han identificado las siguientes cuestiones:

- ¿Derechos de quién?, ¿de los residentes, de los no residentes, de todas las partes implicadas?
- ¿Cómo fomentar nuevas formas de ciudadanía urbana (corporativa/ individual/ comunitaria)?
- Derechos y responsabilidades: el papel y los deberes de los gobiernos locales y la cuestión de reciprocidad ¿Cómo se pueden sistematizar las herramientas normativas existentes y cómo generalizar el concepto "Derecho a la Ciudad" en el ámbito internacional?
- ¿Cómo se pueden vincular los Objetivos de Desarrollo del Milenio y un enfoque basado en derechos al desarrollo de políticas urbanas?

Los expertos que participaron en las reuniones de trabajo analizaron las formas más apropiadas de abordar un amplio abanico de temas, entre ellos los siguientes: cuestiones interreligiosas; cuestiones del contexto local y de voluntad política; el impulso de planteamientos de

abajo-arriba frente a planteamientos de arriba-abajo; la necesidad de establecer un equilibrio entre cohesión social y competitividad; políticas urbanas y ciudadanía; el cambio de un enfoque basado en la satisfacción de necesidades a otro basado en derechos en referencia al desarrollo y a la planificación urbana; los derechos y la integración de las comunidades urbanas indígenas; la democracia local participativa; la forma de reducir la distancia existente entre los derechos reconocidos y los reales, y la aplicación de las cartas municipales; la necesidad de poner el acento en las políticas y en un enfoque de intercesión, y el papel de la sociedad civil en materia de concienciación.

Con el propósito de realizar estudios en profundidad sobre estos temas, se han creado dos Cátedras UNESCO: una en el 2007 en la "Escuela Nacional de Trabajos Públicos del Estado" de Lyon (Francia) sobre "Políticas Urbanas y Ciudadanía", dirigida por el Profesor Bernard Jouve, y otra en el 2008 en la Universidad de Venecia sobre "Inclusión Social y Espacial de los Migrantes: políticas y prácticas urbanas". Además, durante la 4a sesión del Foro Urbano Mundial celebrado en Nanjing (China, noviembre de 2008), UNESCO y ONU-Hábitat hicieron difusión de la guía *Historic Districts for All: A Social and Human Approach for Sustainable Urban Revitalization* (Distritos Históricos para Todos: una aproximación social y humana para una revitalización urbana sostenible), editada en chino, inglés y francés. La versión española, producida por la Fundación Sevilla Global, estará en breve disponible en la web de la UNESCO.

En el transcurso de estos debates internacionales sobre "Políticas Urbanas y el Derecho a la Ciudad" se presentaron varias herramientas normativas y buenas prácticas en diferentes ámbitos:

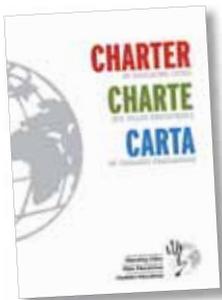
En el ámbito local, la *Carta de Montreal sobre Derechos y Responsabilidades* es una ordenanza municipal que establece los derechos y responsabilidades de los ciudadanos como guía para estrechar sus vínculos y contribuir a mejorar la calidad de vida de Montreal en beneficio de todos. La Carta incluye derechos sociales y económicos, como el derecho a la vivienda o al amparo en caso de emergencia.

El *Estatuto de la Ciudad de Brasil*, establecido en 2001 como un nuevo orden legal urbano, es un ejemplo de alcance nacional. Éste se basa en el derecho a la vivienda, a la ciudad y a la función social de la propiedad; asimismo, constituye un instrumento para la planificación y la gestión del suelo urbano y para el establecimiento de estrategias de inclusión. El Estatuto contiene una serie de principios que reflejan un determinado concepto de ciudad y de planificación y gestión urbana, y presenta un conjunto de instrumentos para alcanzar los objetivos deseados. La definición de "la ciudad que queremos" incluida en los Planes generales de cada ciudad es lo que determinará qué instrumentos son utilizados (o no) y su forma de aplicación.

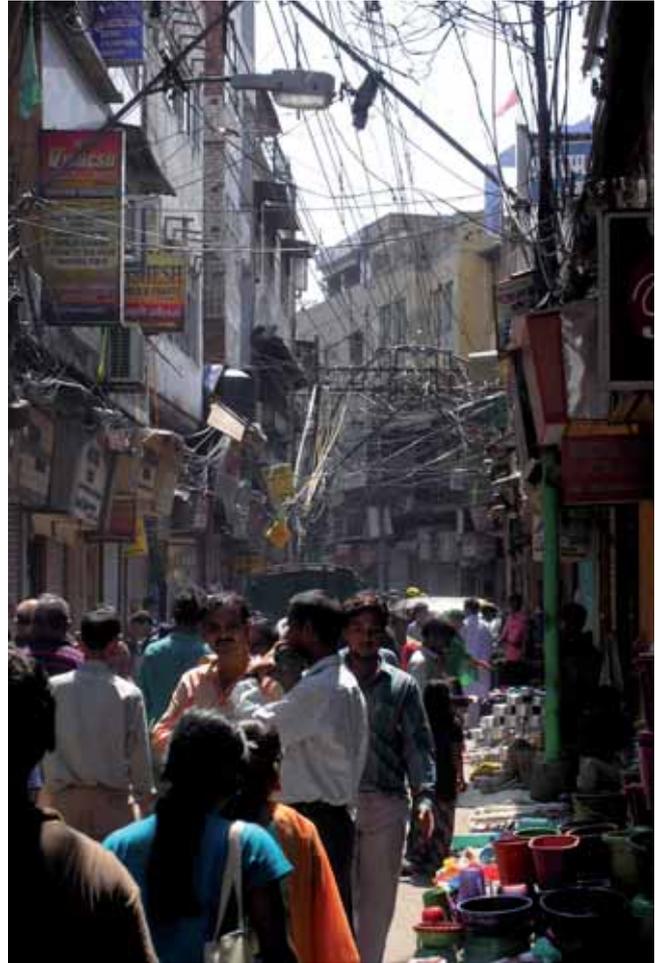
En el ámbito regional, la *Carta Europea para la Salvaguarda de los Derechos Humanos en la Ciudad* ha sido ratificada por más de 200 ciudades europeas. En ella, se defiende la idea de que las cartas municipales son necesarias, pues para la mayoría de los ciudadanos el gobierno del estado es algo remoto, mientras que los gobernantes municipales gozan de una relación de proximidad con los ciudadanos. La Carta europea incluye los derechos fundamentales en los ámbitos civil, político, económico y social, reconocidos en documentos internacionales o regionales como la *Declaración Universal de Derechos Humanos* y la *Convención Europea sobre Derechos Humanos*.

Otro ejemplo regional es la *Agenda de Aberdeen: Principios de la Commonwealth para las buenas prácticas, la democracia local y la buena gobernanza*, que establece 12 principios fundamentales. La Agenda se utiliza como base para el diseño de módulos de formación para concejales, desarrollados por un equipo multidisciplinar de la Commonwealth. Los módulos analizan soluciones prácticas con el objetivo de desarrollar estructuras sólidas e instrumentos que mejoren la responsabilidad local y la toma de decisiones, e incluyen iniciativas y proyectos destacados que impulsan la democracia local en la comunidad.

En la esfera internacional, la *Carta de Ciudades Educadoras* (AICE), aborda el concepto de ciudad educadora en un sentido amplio: la ciudad es en sí misma una escuela que ofrece numerosas posibilidades a los habitantes para participar en la construcción de la ciudad, ejercer su ciudadanía y hacer uso de todas las oportunidades que ésta ofrece.



Los debates públicos conjuntos llevados a cabo por ONU-Hábitat y UNESCO sobre "Políticas Urbanas y el Derecho a la Ciudad" han abierto una plataforma de reflexión sobre la relación potencial entre la aplicación de políticas urbanas inclusivas y socialmente sostenibles y el concepto del "Derecho a la Ciudad". Los participantes se unieron a la iniciativa con dos objetivos en mente: por un lado, demostrar el éxito de diversas iniciativas y estrategias en la aplicación de la planificación participativa y de la gobernanza en diversas ciudades de todo el mundo; y por el otro, presentar una selección de instrumentos municipales o internacionales, en diferentes fases de realización, que abordan la cuestión de los derechos humanos en la ciudad. En este sentido, el libro *Urban Policies and the Right to the City* (Políticas Urbanas y el Derecho a la Ciudad), editado por las profesoras Alison Brown de la Universidad de Cardiff y Annali Kristiansen del Instituto danés de Derechos Humanos y publicado en octubre de



2008, significa un primer paso de difusión de estas ideas.

Este proyecto de investigación conjunto ha sentado las bases para la creación del "Premio Internacional a la Ciudad Inclusiva", propuesto por la ciudad de Porto Alegre, y basado en los parámetros y criterios establecidos por ONU-Hábitat y UNESCO. La propuesta fue lanzada oficialmente en febrero de 2008, con ocasión del Congreso Mundial para el Desarrollo de la Ciudad celebrado en Porto Alegre, por el Sr. José Fogaça, Alcaldede de dicha ciudad. Este enfoque de la gestión y el desarrollo urbano basado en los derechos será el eje central del próximo Foro Urbano Mundial de ONU- Hábitat que se celebrará en Río de Janeiro (Brasil) en el 2010. ●



¹ El texto estará disponible on-line a principios del 2009 en la siguiente dirección: <http://www.unesco.org/shs/urban>

Rennes y los tiempos de la ciudad

Jocelyne Bougeard

concejala delegada de los Tiempos de la Ciudad

Danièle Touchard

responsable de la Oficina del Tiempo



EXPERIENCIA CIUDAD

La evolución de los modos de vida ha provocado ritmos y tiempos desacompañados, a menudo opuestos o difíciles de conciliar. La Oficina del Tiempo de Rennes (Francia), creada en el año 2002, tiene como objetivo fomentar la igualdad de oportunidades para favorecer la conciliación de los tiempos sociales. Entre las acciones realizadas destacan los grandes espacios arquitectónicos, que acogen múltiples servicios con un horario de apertura amplio, a fin de evitar a los usuarios dispersión y pérdida de tiempo y facilitar así el acceso a sus derechos.

Durante años, los cargos políticos electos han concebido el urbanismo en términos de ordenación del espacio. A partir del año 2000, la evolución de los modos de vida -urbanización y desarrollo urbano, incremento de la esperanza de vida y del nivel de estudios, movilidad física y digital creciente, generalización de la incorporación de las mujeres al mundo laboral, diversificación de la organización del trabajo, cambios en la estructura familiar- ha provocado ritmos y tiempos desacompañados, a menudo opuestos o difíciles de conciliar. Por ello, las administraciones han llevado a cabo acciones relacionadas con el tiempo que se han integrado paulatinamente en el conjunto de las políticas públicas.

Este movimiento, consolidado en Europa, se desarrolló en Francia mediante los trabajos de la Delegación de ordenación del territorio -Datar- a partir de la publicación de un informe parlamentario sobre "Los tiempos de las ciudades" presentado en junio de 2001 por el entonces alcalde de Rennes, Sr. Edmond Hervé. Inspirado en el ejemplo de las ciudades italianas, españolas y alemanas, el informe promovía la creación de oficinas del tiempo en las ciudades francesas de más de 20.000 habitantes.

Rennes, una ciudad de 210.500 habitantes situada en el centro de un área de 37 municipios y 395.000 habitantes, cuenta con una rica tradición administrativa y universitaria (60.000 estudiantes). La ciudad vivió en los años 60 el desarrollo de la industria automovilística y a partir de los 80 el auge de la economía relacionada con las nuevas tecnologías, la informática y las redes. La igualdad de oportunidades ha guiado siempre la acción municipal.

De acuerdo con las conclusiones del informe parlamentario antes citado, en marzo de 2002 se creó una oficina del tiempo en la ciudad de Rennes, inscrita en el programa europeo "Equal", con el fin de luchar contra las discriminaciones y favorecer una mejor conciliación de los tiempos sociales. La actividad de esta Oficina se centra en:

- conocer los modos de vida, las necesidades y las limitaciones en términos de tiempo de los usuarios de la ciudad;
- organizar la concertación local sobre estas cuestiones, en colaboración con el Consejo de desarrollo del área y de la región de Rennes para encontrar soluciones;

- trabajar las cuestiones relacionadas con el tiempo de acuerdo con los representantes políticos, los servicios y los organismos de diferentes sectores;
- favorecer la mejora de los servicios o la creación de otros;
- sensibilizar a los actores que gestionan el tiempo y a la población en general;
- intercambiar buenas prácticas con otros territorios.

Todo ello, con vista a dos objetivos centrales:

- La igualdad entre mujeres y hombres.
- La igualdad de oportunidades y la calidad de vida.

Políticas en materia de tiempo: una preocupación que surge de las mujeres

En Rennes, igual que en Italia o en España, las mujeres, incorporadas masivamente en el mundo del trabajo y las más afectadas en términos de tiempo, fueron las primeras en hacer emerger las preocupaciones en torno al tiempo.

Las acciones llevadas a cabo se han centrado en el trabajo, primer elemento de ordenación del tiempo y, en una primera fase, en el seno de la administración municipal -tercera entidad generadora de empleo de la región- mediante una gestión de igualdad profesional entre hombres y mujeres. La planificación y la organización del tiempo y los ritmos de trabajo han sido reconsiderados mediante el análisis de las necesidades de los/las usuarios/as, las aspiraciones de los/las trabajadores/as y las capacidades de los servicios. Tras una fase de experimentación, se han reorganizado todos los servicios.

También se ha reestructurado el servicio de limpieza, un sector laboral cuya plantilla está formada en un 90% por mujeres. La reorganización ha conducido a una revisión de los horarios de trabajo y a una reestructuración del oficio. Las condiciones de trabajo de esta profesión (tiempo parcial, horarios partidos, dispersión de los lugares de trabajo) generaban múltiples dificultades. Estas condiciones provocaban una elevada rotación laboral y un alto absentismo, relacionados con la baja valoración del oficio y los horarios partidos que comportaban dificultades de acceso a los servicios y problemas familiares.

Tras una fase de análisis y experimentación, se reorganizó el trabajo de todo el personal de limpieza del Ayuntamiento.



Estas reestructuraciones han privilegiado los horarios de 7:30 a 15:30 (con pausa para la comida de 11 a 12h) y de 10:45 a 18:45 (con pausa para la comida de 13:45 a 14:45); las condiciones de trabajo: trabajo en parejas (aumento del bienestar de las/los trabajadoras/es, incremento de la seguridad y un mejor mantenimiento del espacio) y la agrupación geográfica de los espacios para economizar los tiempos de desplazamiento; el estatus y la carrera profesional: creación de plazas a tiempo completo con posibilidad de ascenso laboral (técnicos, coordinadores de servicio); los beneficios del estatus de agente territorial (nuevos derechos), y la implementación de acciones de formación con el fin de cualificar y profesionalizar a las/los trabajadoras/es.

Los resultados obtenidos son muy positivos. El grado de satisfacción del personal de limpieza y de otras/os

empleadas/os es muy elevado. En concreto, el personal de limpieza valora sus nuevos horarios laborales, poder trabajar a tiempo completo, la seguridad, la ayuda mutua y el confort del trabajo en pareja. En cuanto a la institución, se beneficia de un menor absentismo (menos del 40%), de una mayor motivación del personal y de una mejor calidad del servicio.

Estas acciones del Ayuntamiento se han podido llevar a cabo gracias a una fuerte voluntad política y administrativa y a una gestión colectiva, participativa, transversal, experimental y explicativa.

Igualmente, el Ayuntamiento ha creado o impulsado iniciativas en relación con el entorno de trabajo. Así, en una zona de actividad, se ha creado una guardería interempresas e intermunicipal con horarios ampliados y que se completa con un servicio de guardería de 24 horas





en el domicilio familiar realizado por profesionales.

Numerosas acciones relacionadas con el ocio se han desarrollado en el centro de la ciudad, en los barrios, en el corazón de las zonas de trabajo. Algunos ejemplos son: las *Happy hour* en la Ópera de 18 a 20 horas con un servicio de guardería para niños/as; los "Conciertos de mediodía", tiempo de música clásica; los "Mediodías de museo"... Estas iniciativas son muy apreciadas por los/as "usuarios/as" de la ciudad, residan o no en Rennes.

La igualdad de oportunidades y la calidad de vida conciernen a todos los sectores

Aunque el tiempo revela desigualdades es, a la vez, una herramienta para luchar contra ellas. La acción a favor del personal de limpieza da testimonio de ello.

La ciudad se concibe y se reordena para favorecer la igualdad, teniendo en cuenta siempre el elemento tiempo. Se favorece la movilidad, como factor de libertad, en cualquiera de sus formas. Así, en las estaciones se ha organizado la intermodalidad, conectando el Tren de Alta Velocidad (TGV), los trenes transregionales (TER), los autobuses metropolitanos y los provinciales, los coches, las bicicletas y los caminos para peatones. Teniendo en cuenta que el metro transporta 100.000 personas cada día, se han creado bonos integrados de tren-bus-metro. Asimismo, los horarios del transporte público se han ido adaptando de forma permanente para facilitar la movilidad de niños/as, alumnado, jóvenes, personas asalariadas, mayores, personas discapacitadas, de día y de noche, tanto en periodo escolar como no escolar, en los barrios y en los distintos municipios.

El acceso a los derechos se facilita "de forma arquitectónica". Los servicios municipales, provinciales, del Consejo General, de la Caisse de Allocations Familiales (servicios sociales franceses) se han reagrupado en el seno de "Espacios Sociales Comunes" instalados en los diferentes barrios. Estos centros evitan a los usuarios dispersión y pérdida de tiempo, facilitan el acceso a los derechos y garantizan la calidad del servicio, convirtiéndose en lugares de convivencia y de educación.

En breve, una casa de madres y padres y niños/as agrupará todos los servicios disponibles para acoger a los/las niños/as más pequeños/as. Actualmente, tres grandes instituciones culturales (la biblioteca, el espacio de las ciencias y el museo de Bretaña) se agrupan en un único lugar, los *Champs Libres*, con un horario de apertura amplio, incluso los domingos. Los espacios se reforman para acoger actividades y públicos diversos a lo largo del día y de la noche.

Así pues, se ha analizado la totalidad de las acciones municipales bajo el prisma del tiempo, utilizando siempre el mismo método: análisis de usos y necesidades, concertación de los actores, mejora de los servicios y sensibilización del público. ●

¹ Hervé, Edmond, "temps des villes"
Disponible en línea en <http://www.ville.gouv.fr/pdf/dossiers/temps/rapport.pdf>



**Asociación Internacional
de Ciudades Educadoras
(AICE)**

C/Avinyó 15, 4a planta
08002 Barcelona (España)

Coordinación:

Josep Maria Llop Torné

Soporte técnico:

M^a Ángeles Cabeza Santano

© Edita:

AICE

© Entrevistas y artículos:

Los autores

© Traducciones:

Secretariado de la AICE

© Fotografías:

Portada:
Alicia Gómez

Barcelona:
Imagen y Producción Editorial
del Ayuntamiento de Barcelona,
Ole Thorson,
Alicia Gómez

Belo Horizonte:
Ayuntamiento de
Belo Horizonte

Beijing y Delhi:
Alain Marinos
Brigitte Colin

Bogotá:
Corporación Visionarios por
Colombia- Corpovisionarios.

Curitiba:
Instituto de Investigación
y Planeamiento Urbano de
Curitiba, Ayuntamiento
de Curitiba.
Instituto Jaime Lerner.

Rennes:
Dominique Levasseur

Rosario:
Secretaría de Planeamiento de
la Municipalidad de Rosario

Santiago de Compostela:
Ayuntamiento de Santiago
de Compostela
Manuel P. Rúa
Denís Estévez

San Sebastián:
Ayuntamiento de
San Sebastián

Uruguay:
Pedro Barrán

Otras ciudades:
Josep Centelles

© Diseño y maquetación:

Estudio Villuendas + Gómez

Impresión:

Imagen y Producción Editorial
del Ayuntamiento de Barcelona

Depósito legal:

B-16.063-2009

ISSN:

2013-3634



Ajuntament de Barcelona



International Association of
Educating Cities
Association Internationale des
Villes Éducatrices
Asociación Internacional de
Ciudades Educadoras

Avinyó, 15 - 4^a planta - 08002 Barcelona (Spain)
Tel: +34 93 342 77 20 - Fax: +34 93 342 77 29
edcities@bcn.cat
www.edcities.org



“...Los responsables de la planificación de la ciudad deben diseñar escenarios claros; escenarios que sean deseables para la mayoría, capaces de motivar los esfuerzos de una generación entera. La planificación debería enfocarse hacia una implicación orientada por proyectos, encontrando ecuaciones de corresponsabilidad adecuadas, que impliquen a la sociedad civil, a la iniciativa privada y a los gobiernos, para ‘hacer acontecer’...”

Jaime Lerner

