

15 MAYO 2023

Rafa Ruiz



CARLOS MORENO: OTRAS CIUDADES SON NECESARIAS, MÁS NATURALES Y 'DE 15 MINUTOS'

Un sorprendente pulmón verde al noreste de París, el parque des Buttes-Chaumont. Foto: CC:

*Se acerca el momento de cambiar lo que no nos gusta de nuestras ciudades. De una forma rápida, contundente y sencilla: votando el 28 de mayo en **las***

elecciones municipales y autonómicas. En las dos semanas de campaña, 'El Asombrario' publicará diversos artículos relacionados con **las ciudades que queremos.** Arrancamos entrevistando al urbanista franco-colombiano **Carlos Moreno**, que se ha hecho muy conocido como **principal impulsor de 'la ciudad de los 15 minutos'**, otro modelo de urbe, basada en la proximidad, en que el grueso de nuestro día a día podamos desarrollarlo en ese perímetro; algo que está poniendo en práctica sobre todo con la alcaldía de **París.** Recientemente ha publicado '**La revolución de la proximidad**' (Alianza editorial), un esclarecedor texto sobre **ciudades más humanas, verdes, naturales, amables;** ciudades de los cuidados, de la proximidad, de los vecinos, de la comunidad, ciudades para estar y compartir.

Veo dedicadas las primeras 100 páginas del libro a asumir lo irremediable de que vamos a vivir en ciudades y que éstas van a ser cada vez de mayor tamaño. ¿No hay contrapeso, vivir en ciudades más pequeñas o volver a cierta vida rural, como parece que pudo pensarse en algunos momentos de la pandemia del covid19?

Es una tendencia mundial. Ahí están las grandes ciudades. 35 representan, solo ellas, el 12% de la población mundial. Son picos de densidades. En Europa somos urbanos el 77%; en América Latina son el 86,4%. En Argentina, el 90%. Han llegado prácticamente al límite. Una sola ciudad, Buenos Aires, te hace la mitad del país. Yo nací en Colombia y estoy en Francia desde hace 43 años. Hace 43 años, había un 40% de urbanos en Colombia, hoy día son el doble, un 80%. Los números son claros.

¿Pero qué hace que resulten tan irresistiblemente atractivas las grandes ciudades, y más cuando vemos esas enormes bolsas de pobreza e infraviviendas, como sucede en México, Río de Janeiro, El Cairo, Mumbai? ¿Por qué ese movimiento imparable de lo rural a lo urbano? Cuentas en el libro el caso de Ulan Bator, en Mongolia.

Ulan Bator me produjo un gran impacto, representa la mitad de la población de Mongolia, y está en el top ten de las ciudades más contaminadas del planeta, en un país que tiene las cotas más bajas de densidad de población, en el que la vida estaba plenamente ligada a las estaciones y la naturaleza. Esta atracción ha sido generada a partir del productivismo, de producción y consumo de masas, que van ligadas al surgimiento de las ciudades. Crear una cultura del consumo de masas transformó totalmente la conciencia, por la cual la ciudad se convirtió en cierta manera en un lugar en el que tus sueños podrían acogerse a un nuevo mundo, y entramos en algo muy particular, que fue incluso el menosprecio de la ruralidad. Y eso sucedió tanto en países capitalistas como en los que eran comunistas; pueblos que se perdían y clase obrera que surgió en la estructura de las grandes ciudades. Praga, por ejemplo, es una de las ciudades más bellas del mundo, pero tiene alrededor esos cinturones de construcciones horribles, porque las fábricas construían las viviendas y la gente se instalaba allí para ir a trabajar.

Finalmente, la ciudad se convirtió en el problema de nuestra calidad de vida, y hoy día no tenemos más remedio que encontrar la solución en las ciudades. Decir que vamos a desmembrar las ciudades para que la gente se vaya al campo y deje las grandes ciudades es algo que no tiene asidero en la realidad.

Con la pandemia sí surgió una idea de volver al campo, a los pueblos pequeños, a casas más grandes y con espacio, con huerto y jardín... ¿Un flashazo sin largo recorrido?

Mira el porcentaje. Nada se ha revertido. Muchos periodistas decían: vamos a asistir a la desaparición de las ciudades... Nooo, para nada. Sí ha habido una transformación después del covid. Que es la transformación de la mentalidad del que vive en la ciudad respecto a lo que hace en la ciudad. El covid dejó ver que estás perdiendo tu vida en las largas distancias. En un mundo digital, hiperconectado, de servicios, ya puedes prescindir de esos desplazamientos cotidianos, de esa marea de todo el mundo desplazándose a la misma hora para hacer acto de presencia en la torre corporativa a la misma hora y en la cual te pasas el día, y por la noche regresas a tu casa sin haber visto a tu familia... Ahí sí hubo una transformación. La transformación no es tanto que las ciudades se transformen en más pequeñas, no es la tendencia, sino interrogarse sobre el sentido de la ciudad, el sentido del trabajo, el sentido del tiempo útil. Y ahí sí cambian cosas. El hecho de que tú puedas trabajar a distancia también significa que tú puedas irte de viernes a lunes a una ciudad intermedia, más calmada, más tranquila, y desde ahí puedes seguir trabajando. Lo llamamos *los trabajadores de doble residencia*. Eso sí ha cambiado. Y es una tendencia que le da más respiración a la gente.

Digamos entonces que hay un excelente caldo de cultivo para introducir la idea de la ciudad de la proximidad, de los 15 minutos, ¿no?

Van juntos, yo no salí de la bañera y dije como Arquímedes: ¡Eureka, lo tengo! No, lo mío es un trabajo de largo tiempo, con fuentes que van a principios del siglo XX, sobre las comunidades de vecinos, las tendencias del nuevo urbanismo anglosajón, la geografía del tiempo sueco, el Nuevo Peatonalismo americano, que me permitieron establecer una correspondencia entre la teoría y la práctica. Lo que se hizo por ejemplo en Pontevedra, tener un nuevo modelo de ciudad, más calmada, más peatonalizada. Yo propuse una convergencia que logró proponer un modelo teórico –no soy político, ni alcalde, ni tengo una inmobiliaria, soy un investigador– para formalizar un nuevo modelo de calidad de vida.

Y lo que propuse era la ciudad de los 15 minutos, un modelo de descentralización, para de-saturar los lugares, porque tenemos que romper con eso de que todo el mundo esté en un mismo lugar en el mismo momento, en la mañana o en la noche, y tener una vida más distribuida. Hice un modelo de lo que son las seis funciones esenciales del buen vivir, que son un alojamiento digno, comercios y servicios de proximidad, un trabajo a menos distancia, la salud de proximidad, la regeneración de lo que es la cultura y entretenimiento de proximidad, y un espacio más volcado en la gente y menos en los autos.

Así que hice una convergencia de ese tema con esas funciones sociales, convergencia con el ritmo de vida y el urbanismo, una mejor utilización de los edificios, para que un mismo edificio sirva para múltiples cosas, y una nueva cultura urbana; porque finalmente lo más difícil de cambiar somos nosotros, cambiar nuestro chip, para prescindir del auto para cortas distancias, entender que el espacio verde es mejor que el asfalto y que si tenemos servicios de proximidad es más agradable que recorrer grandes distancias.



Vista aérea de Campo de Marte en París. La capital francesa intenta convertirse en la ciudad más verde de Europa para 2050. Foto: CC.

Está claro que no hay una varita mágica, sino que tu propuesta es una hoja de ruta. Pero también está claro que el primer paso ha de ser detenerse y pensar la ciudad. Porque hay ocasiones en las que, por ejemplo en Madrid, se tiene la sensación de que nadie 'piensa' la ciudad, sino que se improvisa o se ponen parches o se sirve a intereses muy concretos de negocio.

Tienes toda la razón. El primer paso es pensar las ciudades. Esto tiene que ser una política urbana, del Ayuntamiento, y que efectivamente sea capaz de articular un corto, mediano y largo plazo, y que a veces toca tomar medidas impopulares porque lo que vivimos hoy día... no es sostenible. Si seguimos viviendo así en lugares del sur de Europa, como es Madrid, tendremos la temperatura de Argelia o de Mali dentro de 10 años, y algunas partes de España pueden incluso ser invivibles. Y tienes toda la razón: necesitamos pensar la ciudad, pensarla de una manera estructural, los cambios, los modos de vida, los servicios, para qué nos desplazamos tanto.

Pero, Carlos, ¿y no puede ser que los gestores ya saben todo esto, pero les interesa tener a la ciudadanía ocupada, siempre con prisa, siempre cansada, para que no piense, pida, reclame? Vamos, que igual sí lo saben, pero no les interesa ni otro tipo de ciudad ni otro tipo de ciudadanía.

Debo ser muy factual, cifras, curvas, datos; la subjetividad de que esto se hace a propósito...

Quiero decir: que al capitalismo igual le interesa más que la gente no tenga mucho tiempo libre y descansado... Al planeta, no, claro... Pero al capital...

El capitalismo le ha dado una forma a la ciudad por el productivismo, el *fordismo*... Lewis Mumford, gran historiador de la tecnología y la historia de las ciudades, dice en uno de sus libros que la máquina de vapor y las energías le dieron pleno poder al capitalismo, pero él dice que realmente lo que el capitalismo integró como transformación esencial de nuestro modo de vida fue la medida del tiempo.

El *taylorismo* y el *fordismo* generaron la medida del tiempo. Medir el tiempo de los obreros por segundos, como reflejó Chaplin. Y esa modelización del tiempo para producir en serie y en cadena generó la medida del tiempo, que se volvió, lo dice Mumford, el tiempo se volvió un producto en el que la materia prima son las horas, los minutos y los segundos. Nuestra vida cotidiana es simplemente un producto más de esa materia prima. Ese libro me fascinó; nosotros efectivamente, en el productivismo, nos hemos convertido en estados del tiempo.

Los griegos tenían tres tiempos: El tiempo cronológico, *cronos*; el tiempo de la creatividad, *kairós*, y el tiempo de la inmanencia espiritual, el *aión*. Y el productivismo se llevó la espiritualidad y la creatividad, y nos dejó con el *cronos*. Yo digo: Todo el mundo tiene la hora, pero nadie tiene el tiempo. El capitalismo, sí; pero el socialismo, en el tiempo que existió, también; yo vi la simetría. Moscú, Pekín, Praga... No me daba ninguna envidia, sinceramente; era un productivismo con otras características, pero un productivismo completamente desasosegante. Pienso que la Humanidad se metió en una especie de embudo de producir y medir el tiempo y producir que nos cortó las alas del *kairós* creativo y de la inmanencia del *aión*, y nos dejó esclavos del *cronos*, y nosotros mismos nos volvimos en productos.

Por eso yo creo que el libro *La revolución de la proximidad* va a la par de la revolución del tiempo. Cuando tú encuentras tiempo para tu creatividad y tu espiritualidad, estás encontrando la libertad. Pienso que es el combate que hoy en día se desarrolla. Dándote proximidad, dándote espacios verdes, liberándote un poco del yugo del cronómetro y del productivismo total... Eso te da respiración y eso es lo que te aporta calidad de vida.

Pero veo tres tendencias claras que chocan con estas propuestas, Carlos: El comercio digital, e-commerce, frente al comercio de proximidad; el turismo de masas, que descabala todos los centros de las ciudades y las homogeneiza; y la 'smart-city', el 'big data', la digitalización, el Gran Hermano, la Inteligencia Artificial. ¿Se puede luchar frente a estas tendencias tan galopantes, masivas e invasivas? ¿Qué hacemos frente a eso?, ¿cómo plantarle cara?

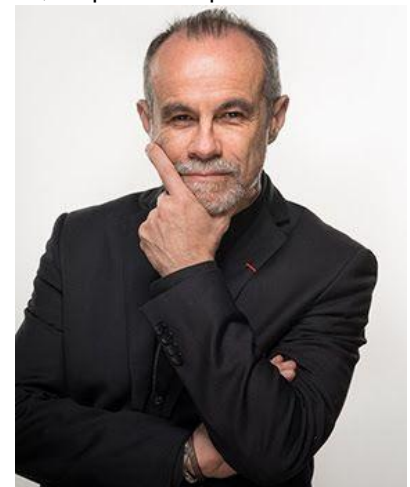
Muy precisa tu entrevista, gracias. Tienes toda la razón. Somos elementos del combate que se está llevando a cabo. Por eso yo lo llamo la revolución de la proximidad, porque yo asumo ese término, una revolución. Hay que cambiar radicalmente, que eso en latín quiere decir ir a la radícula, a la raíz. Efectivamente, el siglo XXI conlleva dos procesos convergentes: un proceso de urbanización imparable y un proceso de digitalización imparable. Esa mezcla entre lo urbano y la ubicuidad. El comercio digital, sí, claro, *e-commerce*, está ligado a nuestra mentalidad de ciudadanos; si eres un ciudadano inconsciente y decides participar en el suicidio de la Humanidad comprando empanadas a distancia o comprando fresas en invierno, estamos socavando nuestra existencia. Tienes toda la razón, y yo lo digo en el libro: la regeneración urbana va igualmente ligada a la regeneración del comercio de proximidad. Nosotros en París entendemos ese comercio como un bien común, y la ciudad ha creado una empresa para comprar lugares físicos en toda la ciudad, arrendarlos con alquileres bajos para poder vender chocolates, carne, pescado, libros, artículos de segundo y tercer uso... Porque si no haces eso, la gente continúa en esa cabalgata hacia la digitalización, que no solo supone que compres a distancia, sino el hecho de que te lo tienen que traer; ¿tú sabes que ahora el 20% de la polución en muchos lugares procede de los autos que te llevan lo que has comprado por internet?, furgonetas que se desplazan con solo cuatro pares de zapatos. O sea, que es un combate de regeneración urbana. Los mercados al aire libre son muy importantes. Por ejemplo, utilizar el espacio público tres días a la semana para que quienes cultivan vengan a la ciudad y vendan verduras y hortalizas. Eso hay que promoverlo. Eso además implica el reencuentro con la gente.

El turismo de masas... Tienes toda la razón. Hay que plantear un combate muy claro de las ciudades. Yo he hablado con Ribó, el alcalde de Valencia, que ha sido muy sensible a esto, para preparar un programa de turismo sostenible de la proximidad. Es muy bonito lo que hace. Tenemos que evitar que todos vayan a los mismos lugares, es lo que pasa en París... Tú tienes buses dobles, y la gente llega para tomarse la foto a la Torre Eiffel, el Arco del Triunfo, el Notre Dame y hacer cinco minutos del *bateau mouche* por el Sena, y se montan en el bus y se van. Sinceramente, eso no reporta ningún interés a la ciudad. Absolutamente ninguno. En París se han tomado medidas; primero, se han prohibido esos buses que entran con esa gente, la colocan y salen, como moscas, esos buses que polucionan mucho además. Pero no es suficiente. Hay que regenerar el turismo, porque hay muchos lugares de ciudades que, simplemente, no se conocen y son tan lindos como otros que están masificados; y lo que sucede es que simplemente no aparecen en las plantillas. En Venecia han establecido cupos de entrada. En Palma de Mallorca estuve trabajando el tema del turismo con la Asamblea Ciudadana por el Clima; la gente era muy consciente de que ese modelo no es sostenible. Es inadmisibile lo que pasa en las Ramblas de Barcelona. Y no se puede justificar diciendo: es lo que hace vivir a la gente. Porque inclusive el mismo comercio se degenera, se echa a la gente que vendía frutas y objetos valiosos, y ahora se venden cosas horribles que traen de China a 1 euro y lo venden a 10. Eso no es *made in Barcelona*.

Y tu tercer punto, la digitalización. Cierto, cada vez vemos más tipos caminando por la ciudad a los que yo llamo zombis hiperconectados, pero desconectados socialmente. Eso se transforma metiéndoles educación a los niños y jóvenes, metiendo actividad cultural, recuperando el espacio público. Yo estuve en Buenos Aires..., estamos regenerando el centro de la ciudad; hicimos un festival de gastronomía al aire libre y un fin de semana paralizamos la gran avenida en la que siempre hay 10 vías de autos, la paralizamos para instalar lugares de música, participaron 200.000 personas y nadie protestó porque no hubiera autos todo el fin de semana. Fue un éxito increíble. La gente no puede comer digitalmente, la gente venía a preparar sus empanadas, sus pastelitos... 200.000 personas. La ciudadanía venía a traer su comida. Algo simple. Un festival de cine al aire libre. Hay que reinventar cómo reencontrarse con la gente en sus barrios... Dejar a un lado la digitalización para que la gente se encuentre.

Porque, claro, se habla mucho de movilidad urbana, pero muy poco de estar, de quedarse... La gente no solo se mueve, también habrá que hablar, quedarse, estar, compartir, reunirse...

Es que durante muchos años se creó esa especie de espejismo. Viene de Le Corbusier y la Carta de Atenas, una ciudad veloz, con infraestructuras para ir rápido, autopistas, zonificación. En los años 70 y 80, el combate de Jane Jacobs era un combate por estar dentro de la ciudad, tener una actividad en el barrio, para que la gente se mezclara, que el espacio público sirviera para actividades de comercio, culturales, para los niños, las mujeres, para que la gente estuviera ligada entre ellos. ¿Qué pasó con la Carta de Atenas en Nueva York? Que se llegó a planificar atravesar Nueva York con una serie de autopistas. Afortunadamente, esas autopistas nunca se hicieron, porque prevaleció la idea de Jacobs, de la ciudad viva. En París, igual; en los años 60 se pensó que el Sena tenía que ser una *autopista* para que la gente fuera más rápidamente del Este al Oeste, para ir al barrio de negocios más grande de Europa, al Oeste, la Défense. Más una autopista que atravesara del Norte al Sur. O sea, se pensaba que la movilidad consistía en ir rápido e ir lejos, mientras que lo que debe prevalecer es cómo la gente recrea una calidad de vida con una proximidad no solo física, sino cultural, intergeneracional, de género. Pienso que hoy en día sí hay esa tendencia clara.



El urbanista franco-colombiano Carlos Moreno.

Hay un término en el libro que me ha encantado: la topofilia, que crea apego y crea cuidados. La ciudad de los cuidados.

Claro, ese concepto está en el centro de toda esta filosofía de ciudad.

¿Con quiénes colaboras? Experiencias buenas aparte de tus ciudades, Medellín y París...

Roma, Milán, Escocia, Dublín, Buenos Aires, Bogotá, Seúl, Susa (Túnez), Abidjan, Cleveland y Seattle en EE UU, Vancouver y Montreal en Canadá...

¿En España?

Barcelona, Valencia, Logroño, que ha adoptado este concepto. Pontevedra, sobre todo. Soria. Me han llamado mucho de Cartagena, Santander, Bilbao, Donostia, Vitoria-Gasteiz, que se implican mucho. Y ahora Sevilla, el alcalde está muy interesado, y en Málaga. Con Madrid, sólo a nivel técnico, interesados en el concepto, sólo en la parte técnica del urbanismo.

¿En París hay consenso de las fuerzas políticas respecto a esto, o es algo que depende de la alcaldesa, Anne Hidalgo, y si ella no está esto puede revertir?

Muy buena pregunta. Estos proyectos dependen de Anne Hidalgo y sus aliados, sobre todo el Partido Verde y otras fuerzas de izquierda. Pero para que esto no se revierta, existe el Plan Local de Urbanismo; el último que se había hecho era en el año 2000, o sea, que 20 años después, se está votando el Plan Bioclimático, lleva dos años de gestación, porque ha de hacerse con mucha participación y debate, y ese plan para 10/15 años irá convirtiendo todo esto de lo que hablamos en algo normativo.

No es solución de dos días, ni de cuatro años, por eso la importancia de un consenso para que no dependa del partido que gobierne en cada momento...

Eso es lo ideal. Por eso la normativa es importante. Pero sí es interesante decir que frente a quienes dicen que es la *Internacional Socialista Conspiracionista* quien promueve esto, yo he visto a muchos alcaldes conservadores que son muy conscientes del cambio climático y de lo que ha supuesto la pandemia, y están muy abiertos a este concepto. Madrid es un poco particular, porque no creo que sean conscientes del impacto del cambio climático aquí, que es algo que llega a rayar con el negacionismo climático. Ahí ya hay una frontera.

Ese ardor arboricida...

He visto las manifestaciones contra la tala de árboles en Madrid Río. Es una brutalidad. Una brutalidad.

Hay que renaturalizar las ciudades.

Las mineralizamos. Y ahora se trata de vivir en la ciudad natural.

Que es lo más natural del mundo.

Totalmente.