

## **Anexo. Qué entendemos por la Ciudad Ligera**

### **1. La Ciudad Ligera. Introducción**

Según World Urbanization Prospects, más de la mitad de la población mundial vive en ciudades o en sus áreas metropolitanas. Y esta proporción global sigue creciendo, pese a que en Europa el número de habitantes de las grandes ciudades se haya estabilizado.

Madrid, quinta ciudad europea en población y cuarta por su área metropolitana, multiplicó por diez el número de sus habitantes durante el siglo XX. Y es, precisamente, un buen ejemplo de como el rápido crecimiento de las ciudades ha producido un enorme cambio en la escala de los problemas: infraestructuras, contaminación, movilidad, etc.

Pero del aumento de los problemas en las ciudades como consecuencia de su crecimiento, no debe deducirse que el decrecimiento urbano sea nuestra mejor opción de futuro. Las ciudades siguen siendo la mejor expresión de la civilización humana. Atraen talento, atraen recursos y generan oportunidades. Aunque obviamente, y en la misma medida, generen problemas necesitados de solución.

Como dice Jaime Lerner, ex alcalde de Curitiba y presidente de la Unión Internacional de Arquitectos: “La ciudad no es el problema, sino la solución.”

El gran reto del siglo XXI, es encontrar modelos urbanos, económicos y sociales, que además de proponer soluciones a los problemas existentes, cambien la lógica que los ha generado. Y estos modelos de ciudad no nacerán probablemente de grandes operaciones de cirugía urbana, sino de los nuevos hábitos y soluciones promovidas por los propios ciudadanos. Como decía, hablando de ciudades, la escritora y activista urbana canadiense Jane Jacobs: “El diseño es la gente”. Y de la gente están naciendo ya algunas vías de solución.

## 2. Crecer o no crecer

La idea de que el término Crecimiento es en sí mismo equivalente a salud económica, bienestar y éxito social, ha empezado a ser cuestionada. La aparición, cada vez más palpable de los límites físicos del planeta y de cómo éstos se ven amenazados por los efectos de la acción humana, nos ha obligado a acompañar, de forma casi permanente, a la palabra Crecimiento con el adjetivo Sostenible. Como si de una palabra en libertad condicionada se tratase.

Asimismo, utilizar el término Crecimiento en el ámbito de las grandes ciudades, requiere de tantas precauciones como adjetivos. Sobre todo cuando hablamos de las viejas ciudades europeas con estrechos trazados urbanos heredados de nuestra larga Historia.

*Lo pequeño es hermoso.*

El título del libro escrito por el economista Schumacher en 1973 y seleccionado por The Times Library Supplement como uno de los 100 libros más influyentes de la 2ª mitad del siglo XX, ha resultado ser, 40 años después una frase visionaria para abordar los problemas del siglo XXI.

### 3. Ciudades pesadas, ciudades ligeras

La movilidad se ha convertido en el nudo gordiano de muchos de los problemas de la ciudad. De su correcto tratamiento y de su solución, dependen otros, no solo relacionados con la vida cotidiana, como el derroche de recursos, o la contaminación ambiental, sino con decisiones estratégicas relacionadas con el uso de la energía y tan importantes para los próximos años, como el cambio climático.

Decir que, vivimos en ciudades pesadas no es una exageración. Basta pensar en los cientos de miles de ciudadanos que se desplazan a diario en artefactos de gran volumen y cerca de 2 toneladas de peso.

Con un importante consumo de energía y para transportar normalmente a una sola persona a distancias inferiores a 20 km.

Hemos remodelado el centro de nuestras ciudades para que miles de coches circulen más rápidamente, lleguen hasta cualquier lugar y se puedan aparcar junto a cualquier destino. Hemos construido puentes elevados, túneles y autopistas urbanas. Hemos reducido el espacio destinado a los peatones en plazas, bulevares y paseos para lograr una movilidad siempre insuficiente y generar problemas de caos circulatorio y contaminación nunca del todo resueltos.

El efecto negativo en nuestras propias ciudades derivado del uso del automóvil es, ante todo, un síntoma de nuestra propia incompetencia. Y no deberíamos hablar de "Smart Cities" mientras mantengamos este problema sin resolver.

#### 4. Aligerar la movilidad, aligerar la ciudad

Pero no podemos eliminar los coches de un plumazo. Entre las ciudades y países que se han comportado como pioneros en la búsqueda de soluciones en el tema de la movilidad, hay una esclarecedora unanimidad: No hay una solución única, rápida y sencilla. Tampoco hay soluciones a través de la cirugía urbana.

Sino más bien de la mano de la homeopatía y la multimovilidad, esto es, de la puesta en marcha de soluciones alternativas, diversas, pequeñas y simultáneas, que se empiezan a agrupar bajo un nuevo nombre:

##### La Ciudad Ligera

- Aumento paulatino de las restricciones para los vehículos privados más grandes y contaminantes para acceder a zonas crecientes del centro, dando preferencia a los vehículos más limpios y de menor tamaño.
- Incremento del uso de la bicicleta y de los recorridos a pie. Que no solo benefician a la salud individual sino a la colectiva, tanto en recorridos completos o como parte de recorridos más largos, combinados con otros medios de transporte público: tren, metro, etc...
- Utilización de bicicletas eléctricas y motocicletas de pequeña cilindrada.
- Promoción de las redes de pequeños vehículos eléctricos de alquiler para desplazamientos urbanos de corta duración.
- Búsqueda de usos complementarios para los coches que en su inmensa mayoría son utilizados 2 horas de 24.
- Estímulo de la utilización de vehículos de alquiler frente a la propiedad del automóvil, cada vez más frecuente entre los habitantes más innovadores de las grandes ciudades. Aumentando también el estímulo para el uso de las motocicletas de alquiler.
- Incentivación del "carpooling" o uso compartido del automóvil, principalmente para los recorridos de acceso y retorno desde los núcleos periféricos al centro.
- Promoción continua y mejora del transporte público.
- Generación de una nueva cultura de la movilidad, que busque reducir los recorridos diarios, acercar los lugares de residencia a los trabajos, agrupar los desplazamientos familiares en coche, etc.

## 5. Ciudad ligera y Acupuntura urbana

Pero la Ciudad Ligera no es solo un término alusivo a la movilidad. El concepto de Economía Circular, creado en los años 80 para describir las interacciones entre Economía y Medio Ambiente, no ha hecho desde entonces, más que crecer. Emulando, en la organización social, ciclos como el del agua u otros ciclos orgánicos en la naturaleza, evitando el mayor número de pérdidas en el sistema y promoviendo, al máximo, la lógica del aprovechamiento y la reutilización: Reciclar residuos, Reparar objetos industriales a pequeña escala, Reutilizar tecnologías y Recuperar recursos, son algunos de los elementos que empiezan ya a conformar el corpus de universidades y escuelas de negocios, empresas tradicionales, *startups* y administraciones públicas, ocupadas en administrar los recursos, o gestionar la separación y reciclado de los envases y las basuras. Con el mínimo coste posible y el máximo reaprovechamiento.

Para entender mejor la economía circular, la idea central sería que “los residuos que no se generan son los más fáciles de reabsorber y los envases que no se producen, lo más fáciles de reciclar”. Esta lógica, trasladada a los hábitos del consumo, está generando ya cambios importantes en algunas prácticas comerciales.

En el campo del diseño, empresas, estudios profesionales y escuelas incluyen cada vez más en sus currículums, asignaturas y proyectos, iniciativas basadas en la recuperación y el reciclado.

El término de Ciudad Ligera se está usando también para inspirar y enmarcar algunas iniciativas relacionadas con la utilización alternativa de pequeños espacios. En un tratamiento denominado “Acupuntura verde”. Buscando cambiar la percepción de la ciudad llenándola de mini espacios verdes. Como las experiencias de los huertos urbanos, los jardines verticales en medianeras o a través de experiencias emblemáticas de mayor tamaño, como el High Line en Chelsea, Nueva York, que reutiliza un viejo tendido del ferrocarril urbano como zona verde lineal por la que pasear, atravesando por encima las arterias urbanas.

## 6. Hablando de Madrid

El caso de Madrid en temas de movilidad es paradigmático. Está lleno de espectaculares luces y de preocupantes sombras, Madrid ha tardado en abordar reformas de alto carácter simbólico, como la instalación de bicicletas urbanas, bastantes más años que otras ciudades españolas como Barcelona, Sevilla, Zaragoza o Valencia, entre otras.

Ha demorado tomar medidas de restricción del coche privado en el centro de la ciudad, en comparación también con otras ciudades. Y ello a pesar de sus elevados índices de contaminación ambiental, que en el centro de la ciudad, superan con frecuencia, los límites tolerados por la Unión Europea.

Pese a ello, Madrid tiene un ejemplar sistema de transporte público. Con una red de Metro valorada como una de las mejores de Europa, por la calidad de sus instalaciones y por su extensión territorial. Con un sistema integrado regional de transportes que coordina el tren de Cercanías, las líneas periféricas de autobuses interurbanos y los autobuses de la EMT. Además de un parque de taxis amplio, con un flota renovada y con muchos vehículos híbridos o de baja emisión.

Madrid necesita cambiar su Cultura Urbana y esto pasa, sobre todo, por la convicción de los propios madrileños.

Porque los cambios no deben ser impuestos a los ciudadanos, sino que deben ser promovidos en forma de campañas de concienciación urbana y ejemplos de buenas prácticas. Con pautas graduales para ir orientando y corrigiendo los hábitos más negativos para la ciudad que todos compartimos.

Es por ello que la aparición de una cuidada selección de carteles de buen nivel, enfocados desde diferentes prismas, pero seleccionados por un Jurado de diseñadores de primer nivel internacional y todos con el mismo lema La Ciudad Ligera puede ayudar a la mejora y la transformación de Madrid.