

CIUDADES FELICES VERSUS SMART CITIES

SMART CITIES: ¿UNA MODA PASAJERA PARA UN CONCEPTO CASI ETERNO?

El término Smart City está de moda, muy de moda, aunque la mayor parte de nosotros no sepamos muy bien que significa (reconozcámoslo). Los proveedores de telecomunicaciones, los suministradores de energía y sistemas distribuidos, las empresas de transporte, el diseñador urbano, arquitectos, los expertos varios... me temo que tampoco lo saben. Sin embargo todos ellos alimentan la expectación creada por el casi mágico término (aunque como acrónimo S.M.A.R.T. describe algo muy diferente).

Los ayuntamientos empiezan a sumarse al entusiasmo, seguramente con la secreta esperanza de animar las inversiones y así recaudar algo más. Pero, ¿Está justificado todo este alboroto? Es posible, pero las cosas aún podrían ser mucho mejores. Quizás las smart cities no sean, después de todo, la última palabra en cuestión de diseño de ciudades. Trataré de exponer aquí algunos de los términos más de moda ... y otros que no lo son tanto; incluso me permitiré presentar alguna sugerencia fruto de mi alocada imaginación. Pónganse cómodos

LA CIUDAD MODERNA

La ciudad sería, sobre todo, el espacio donde tiene lugar la actividad política, económica, cultural, financiera, comercial, ... pero por encima de todo, es donde conviven y se relacionan un gran número de personas (los ciudadanos), disponiendo de lugares concretos (como plazas y edificios públicos) que facilitan la comunicación y la vida social.

Tal vez la mayor diferencia entre las ciudades antiguas y las más modernas no sea tanto el concepto sino el tamaño de estas, pues el tándem energía-tecnología ha permitido que en mucho menos espacio se soporte la vida de muchísimas más personas, gracias al flujo constante de alimentos de lugares cada vez más alejados, así como de la también vital energía, producida igualmente en lugares muy distantes, a veces cientos de kilómetros.

LA CIUDAD VIRTUAL

Hoy día a la ciudad real se suma la ciudad virtual, más flexible y colorida, pero también más plana, menos intensa, más previsible, y al fin también más aburrida (lo cual es un defecto imperdonable). Ambas configuran una nueva realidad: los ciudadanos interactúan también de forma virtual, entre ellos, con la administración, con sus lugares de trabajo, entre colegas, clientes y empresas, etc. La geolocalización es un punto de encuentro entre ambos mundos; las expectativas y necesidades de las personas y la oferta de la ciudad real (cultura, gastronomía, entretenimiento, así como servicios de toda índole).

LA CIUDAD VISTA EN UN CALEIDOSCOPIO

En los últimos años, siguiendo con una línea que viene de tan lejos, casi como la propia existencia de las ciudades, se ha tratado de analizar la ciudad desde distintas ópticas para tratar de averiguar cómo hacer de ellas lugares mejores (en los distintos aspectos analizados, urbano, energético, aplicación de las NTICs, ciudades creativas, etc.).

Hoy cabe replantearse casi todo, y el concepto y utilidad de la ciudad no

podía ser un elemento ajeno a tanto cambio.

Ciudades compactas y difusas

Salvador Rueda ha sido de los estudiosos del urbanismo que más ha analizado el concepto de la ciudad compacta tan típica del área Mediterránea, en contraposición a la ciudad difusa característica de norteamérica y que propicia el uso del transporte privado obligando a desplazarse largas distancias a diario para casi cualquier actividad. La ciudad difusa implica más coches, más desplazamientos y más asfalto e infraestructuras para el tráfico rodado.

Ciudades inteligentes (SmartCities)

Las ciudades inteligentes —en inglés americano—, o elegantes —en inglés británico— son un concepto que integra la utilización de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación, la eficiencia energética, el e-gobierno (democracia participativa local) y la transparencia en la gestión (Open Data), la gestión de los residuos urbanos y el reciclaje, etc., configurando una estructura tecnológicamente avanzada de gestión que debería —teóricamente— producir un beneficio general.

No hace falta discurrir mucho —creo— para concluir que es un paso que podría ser (a veces) necesario... pero no imprescindible, ni mucho menos vital. Aunque las palabras eficiencia y sostenibilidad —entre otras igual de elegantes— se repiten incansablemente cual mantras sagrados, muchos de estos "proyectos" podrían no estar sustentados ni impulsados por unos razonamientos especialmente coherentes.



Jardines elevados

Ciudades en transición (Transition Towns)

Estas ciudades son pequeñas y medianas localidades donde están experimentando nuevas formas de organización económica basada en unas estructuras más democráticas y en una tecnología menos dependiente de insumos de energía intensivos como los combustibles fósiles o la energía nuclear. El motivo de tales iniciativas es el reconocimiento del impacto potencialmente tremendo que producirá el supuestamente cercano cenit de la producción de los combustibles fósiles (Peak Oil) que ocasionará en unos años una carestía brutal de la

energía, y especialmente del gasoil y gasolinas, frenando drásticamente la globalización y el crecimiento económico. Estas ciudades se tratan de preparar adaptando estructuras de organización social menos dependientes de los combustibles fósiles y toman medidas en cuanto a reducir las necesidades de transporte, recuperar formas de producción agrícola ecológica, reducir la dependencia de la alta tecnología, etc.

Ciudades creativas

Tampoco hay un consenso claro en cuanto a la definición de Ciudad Creativa, sin embargo coincidiríamos en

que las ciudades han de ser polos de economía creativa, superando la economía industrial de igual modo que la economía industrial superó la economía agrícola-ganadera.

El mundo probablemente sea de los que sepan adaptarse mejor a los retos, y la economía industrial ya no puede hacer frente a estos retos. El crecimiento económico ya no es ni deseable ni factible, y ahora se impone el crecimiento en calidad de vida (sin crecimiento económico), lo cual no es ninguna utopía inalcanzable, es una estrategia inteligente, deseable y asumible.

Las ciudades creativas serían aque-

llas en las que se facilitan las nuevas formas de negocios (tecnológicos o no), negocios en malla, proyectos de índoles social y cultural, atrayendo profesionales y personas con talento que deberían ser apoyados, porque repercuten en beneficio de la comunidad.

MEDIO AMBIENTE URBANO ESENCIALMENTE ARTIFICIAL

La ciudad es demasiado a menudo sinónimo de asfalto, cemento y acero, además de automóviles, humo... e incluso demasiada gente junta en poco espacio. Por ello los espacios o zonas verdes se utilizan como un poderoso reclamo en las campañas electorales municipales ... con demasiada frecuencia con más descaro que honestidad. Sin embargo, no solo de jardines vive el urbana; recientemente se está empezando a oír con cada vez más frecuencia de la existencia de huertos urbanos o huertos compartidos, lo cual es una buena noticia. Otra forma de introducir un pedacito de mundo vegetal en la ciudad son los jardines verticales.

SER SOSTENIBLE, INNOVADOR Y EFICIENTE NO ES SUFICIENTE... NI SIQUIERA ES LO MÁS IMPORTANTE

Se trata de ser coherentes, libres e informados (con opciones reales), poder ser felices (disponer de un standard de confort mínimo, de un ambiente lúdico-cultural rico, de un entorno saludable, bello, limpio). Se trata de ofrecer a la ciudadanía los elementos necesarios para que cada ciudadano pueda sacar lo mejor de sí, que desee ayudar y aportar su talento a la comunidad, además de que sea recompensado justamente por ello.

Las ciudades han de ser centros o polos de atracción del entorno, pero no es la única realidad ni es exclusiva de otras realidades: el entorno rural se debería contemplar desde una perspectiva de satélite de los núcleos urbanos, comunicados digitalmente, culturalmente, económicamente, etc.

EL TIEMPO Y LA VIDA

Un flujo mayor de medios de transporte liberaría de la atadura a un cumplimien-

to horario estricto, mejorando la frecuencia y reduciendo proporcionalmente la intensidad (ocupación puntual).

El teletrabajo, los horarios flexibles, la reducción de las jornadas, la prestación de servicios telemáticamente, la información distribuida, la educación no presencial o mixta; todo ello permitirá no solo optar a una mayor calidad de vida del trabajador y estudiantes y profesorado, sino también a reducir la intensidad el transporte, suavizando su impacto sensiblemente. También la atención médica podría beneficiarse de una descongestión mediante ciertos diagnósticos previos online, Porque no vivimos para trabajar quizá deberíamos trabajar menos, para trabajar todos y en mejores condiciones. No necesitamos crecimiento, necesitamos coherencia, aplicar el sentido común, pensar más y actuar más reflexivamente. Si no lo hacemos así, por mucho que tratemos de controlar nuestra acción por medio de agendas, tecnología, velocidad y potencia de gestión de la información, el tiempo (y con el la vida) se escurre inevitablemente de nuestras manos.

CRISIS ENERGÉTICA EN LA CIUDAD

La ciudad también es una aglomeración de personas en un reducido espacio, ocupando en gran medida la dimensión vertical hasta extremos que rompen con cualquier tradición al respecto. Se ha recordado a menudo y por parte de numerosos expertos y técnicos, que en caso de no disponer de fluido eléctrico, ya sea para iluminación interior y exterior, bombeo de agua, ascensores, aire acondicionado, calefacción (aunque sea por gas) y transporte por "metro", la situación se puede complicar hasta extremos mucho más dramáticos que en el entorno rural, donde no se da tal dependencia o no es tan acusada. Si a la interrupción del fluido eléctrico se sumara la del flujo de combustible la situación puede llegar a ser verdaderamente complicada, pues la urbe requiere de toda una red de suministro de alimentos, enseres, servicios, etc.

La granja moderna no sale mucho mejor parada en una análisis de si-

tuación de emergencia, pues depende igualmente de insumos energéticos fósiles de forma intensiva, ya sea en forma de combustible para la maquinaria, fertilizantes, transporte, etc.

Ante ello, las iniciativas de las **Transition Towns** deberían tenerse en cuenta, así como la de otros movimientos más veteranos como la **Permacultura**, o de forma más general, el diseño de ciudades eco-eficientes o eco-sostenibles. De poco servirá una red impecable de comunicación wifi y de fibra optica, así como enchufes para vehículos eléctricos, etc., si no se dispone de fluido eléctrico de una forma regular y éste se ve interrumpido frecuentemente, lo cual puede llegar a ocurrir en un futuro relativamente cercano.

Las ciudades posiblemente deberían disponer de sistemas de producción algo más descentralizados, pudiendo quizá incorporar sistemas de turbinas de gas, aerogeneradores (también de eje vertical) y colectores solares fotovoltaicos. Como el talón de Aquiles de la tecnología de energía renovable es la poca constancia y la dificultad de almacenamiento, una posibilidad que se está barajando es la utilización de hidrógeno (que tampoco es precisamente fácil de almacenar), producido a partir de la electricidad excedentaria. Este puede ser útil no solo para producir energía de forma distribuida y en periodos de consumo punta, sino también para transporte, ya sea mediante motores de explosión como de pilas de combustible.

EL QUIMÉRICO MOVIMIENTO PERPETUO

Hablar de tiempo es hablar de movimiento, pues el primero no se percibiría, o no tendría razón de ser, sin el segundo. Nos movemos de un lugar a otro continuamente, en parte por el diseño de ciudad extensa y enorme, por otro porque la tecnología nos ofrece esa opción, se nos tienta con innumerables atractivos de todo tipo y nos vemos en la necesidad de desplazarnos cada vez más lejos para ocupar un puesto de trabajo, que por otra parte suele resultar insatisfactorio desde el punto de



Reconstrucción de la Tarraco antigua (Digivisión)

vista de realización de aspiraciones, e incluso salarialmente.

Pero ante la incertidumbre que pesa sobre nosotros respecto a la seguridad de los suministros energéticos, cabe preguntarse si el clásico invento de la bicicleta no debería reinventarse completamente, al contrario de lo que hacen en países como china, donde las están sustituyendo a toda velocidad por motocicletas e incluso automóviles, justo ahora que el precio del petróleo alcanza niveles record de forma constante (y no parece haber una vuelta atrás en esto).

Las bicicletas modernas son más ligeras y seguras, están mejor equipadas, y pueden incorporar sistemas de pedaleo asistido para ayudar en los repechos o para acelerar con mayor facilidad. Además de bicis, se están proponiendo sistemas de transporte y vehículos muy eficientes y económicos que deberían tenerse en consideración. Los scooters eléctricos más modernos no solo rivalizan en diseño con los más modernos modelos de gasolina, sino que se venden a precios que ya suponen

amortizar sobradamente la sobre-inversión. Por otra parte, estos modernos scooters aportan comodidad, limpieza, elegancia, confort de marcha y una envidiable capacidad de aceleración, así como una más que suficiente autonomía.

¿NEGOCIOS SIN DINERO?

La palabra negocio (lo que no es ocio) describe todo aquello que hacemos con la finalidad de obtener algún tipo de beneficio práctico, no lúdico, pero no debería describir únicamente los negocios con fines lucrativos: todo aquello que produzca un beneficio personal o comunitario entraría también en la categoría de negocio, y por tanto, pueden llevarse a cabo con muy poco o nada de dinero. Los huertos comunitarios, los bancos de tiempo, los intercambios, ciertas asociaciones no lucrativas, etc. son ejemplos de negocios que se llevan a cabo con muy poco o casi nada de dinero. En las ciudades se da un caldo de cultivo idóneo para todo este tipo de actividades. En las ciudades "inteligentes" se debería tener en cuenta el factor hu-

mano por encima de cualquier otra consideración, de lo contrario no son más que centros neurálgicos de mercadeo, finanzas y negocios que persiguen el lucro por encima de todo, y esto sabemos a dónde nos lleva en última instancia.

CIUDADANOS FELICES, EL RETO SUPREMO

Pero sobre todo ello, propondría un concepto de carácter más amplio e importante: la **Ciudad Feliz**, el lugar donde el ciudadano puede disponer de los elementos necesarios para desarrollar la plenitud vital, física, emocional, psicológica, lúdica, creativa,... Posiblemente no pueda haber una ambición mayor que ser feliz y desarrollar una vida trascendente.

Llegó la hora de las preguntas incómodas. ¿Entonces por qué no supeditar todas las demás propuestas a éstas de mayor rango e importancia? ¿Ha de ser siempre el beneficio económico un objetivo socialmente loable? ¿Por qué dejar en manos de una administración cortoplacista la estrategia de desarrollo de las ciudades? ¿O de unas empresas

cortoplacistas también y además centradas casi exclusivamente en maximizar el beneficio privado? (y a veces socializando las pérdidas al no contemplarse en el análisis económico las externalidades, esos factores no incluidos en la contabilidad de ganancias y costes de las principales actividades industriales, comerciales o financieras.

Al margen de ello; ¿Cómo puede orientarse la organización y el diseño de las ciudades para encaminarse a la consecución de tan ilusionante objetivo? Para que las ciudades sean lugares placenteros, vitales, cómodos, nutridos de experiencias felices, donde se puedan desarrollar negocios y actividades culturales altamente creativas, etc. Para todo esto tenemos que tener una cosa muy sencilla en la mente: las personas queremos obtener de la vida cosas en el fondo muy elementales, pero no por ello fáciles de obtener, además de seguridad; placer, juego y trascendencia.

¿Y qué significa esto?: Significa comodidades, emociones positivas, experiencias estimulantes, opciones, conexiones y vida comunitaria, cultura, entorno saludable, facilidad para desarrollar aspiraciones de carácter privado y comunitario como proyectos ambiciosos ya sea por su magnitud como por su alto grado de creatividad.

¿Cómo organizar algo así? Quizá, a partir de un consenso ilustrado lo más ampliamente representado se pueden establecer las directrices (como p.e. la continua reducción y mejora del tráfico motorizado o la estimulación de la venta de vehículos eléctricos y especialmente los de dos ruedas), pero las ideas deben poder fluir desde abajo hacia arriba, y a todos los niveles, sin barreras ni limitaciones excesivas.

UN CASO CONCRETO Y CERCANO

Una ciudad pequeña y mediterránea, como Tarragona, puede ser ejemplo de potencial por su tamaño, la población, el clima (sol y mar), el turismo, las comunicaciones, la cultura y, por consiguiente, su multiculturalidad.

Esta misma ciudad está rodeada de retos como su entorno industrial, la energía, el turismo de calidad, la diversificación de los sectores económicos, la

lucha para atajar la delincuencia desde la base de la pobreza y la exclusión social, la educación libre y libertaria...

Los factores a favor existen también. Algunos, en común con otras muchas ciudades, depende de los retos y oportunidades pero existen. La música, el arte, el ocio, la tecnología amigable y limpia, la diversificación de las opciones de todo tipo, la diversidad cultural —étnica o sexual— la apertura hacia las opciones minoritarias y la teoría de la larga cola aplicada a conceptos como el Anarquismo Soft en base a una política participativa.

El área de Tarragona tiene sus potencialidades. Dispone de un inmejorable clima con sol, luz, bosques y el mar mediterráneo. Tiene cultura vinícola, una excelente gastronomía y playas estupendas. Se comunica a través de dos bellas y ricas lenguas (catalán y español), ofrece a las personas la proximidad con la arquitectura modernista ubicada en Reus pero tiene además su legado histórico romano. Es una ciudad con unas buenas comunicaciones (alta velocidad, aeropuerto, puerto marítimo) y a esto se le suma su tejido industrial y las centrales de energía o energía eólica de municipios cercanos.

Por supuesto que todo esto es mejorable si se llevan a cabo sinergias, se potencian los puntos fuertes y se refuerzan los débiles, eliminando los puntos negros. Para ello es necesaria la ayuda de todo el territorio, de sus agentes y de todas las personas que lo habitan. Hay que fomentar la empatía y la colaboración entre los ciudadanos, desarrollar los elementos para la creatividad, educar en la multidisciplinariedad y no tanto en la superespecialización, aplicar la tecnología apropiada para cada problema en función de un análisis de coste-beneficio y no solo económico, sino también social.

Una smart city debe ser mucho más que una ciudad donde las NTICs se utilizan para gestionar los tributos o las multas. Tiene que ser una ciudad donde los impuestos sean más bajos y justos en relación con los ingresos y otros parámetros. Ante la pregunta de si es posible llevar a cabo todo esto con un gasto corto y en poco tiempo, la respuesta es clara y tajante: Sí.

Se consigue aportando mejores ideas y haciendo análisis de fondo, con la generación de diversos think tanks (tanques de ideas) que permiten generar grandes cambios a partir de pequeños pensamientos. Hablando de ellos, de pensamientos y reflexiones, me gustaría recordar ésta de Gary Hamel y Richard Florida:

“Una de las grandes aberraciones de la historia de la humanidad fue el auge de la gran corporación industrial: aunque cumplía muy eficientemente con su cometido —consistente en procesar información y en transformar la mano de obra en productos de consumo—, en muchos sentidos también deshumanizaba y alienaba a las personas. Ahora es el momento de rectificar: tenemos que cambiar el rumbo de las organizaciones y transformarlas para que sean más humanistas y valoren al individuo y su libertad para expresarse a sí mismo.”

Una última consideración para finalizar. Las ciudades han sido durante demasiado tiempo una prolongación de las funciones productivas de la era industrial, ahora el ciudadano es un consumidor potencialmente creativo y un votante informado. Necesita una ciudad nueva tanto como una forma de organización del trabajo nueva.”

ALBERTO MONTIEL CASAS
EidonLink