



## Sostenibilidad

# “La infraestructura, por sí misma, no genera sostenibilidad”: Carlos Moreno

Este arquitecto y académico francocolombiano, quien ha sido asesor de la Alcaldía de París en su renovación urbana, habla en este bello texto sobre la construcción de una urbe sostenible, la ciudad de los 15 minutos.

11/4/2020



El metrocable de Medellín es el mejor ejemplo colombiano de infraestructura sostenible. - Foto: iStock

Carlos Moreno\*

El factor común que atraviesa las grandes desigualdades regionales y locales que sufre Colombia es el centralismo. Esta forma de administración es una de las principales responsables del fuerte desequilibrio social que vive el país; y bajo su figura no se pueden

atender las grandes preocupaciones ecológicas, económicas y sociales de los territorios, que son justamente los grandes elementos de una vida sostenible. En su libro *Un mundo de tres ceros* (2018), el profesor bangladesí Muhammad Yunus, premio Nobel de la Paz, trazó una ruta hacia la sostenibilidad mediante la eliminación de la pobreza, la exclusión y las emisiones de carbono. Esa es la dirección en la que debe converger una infraestructura verdaderamente sostenible.

En el mundo existen muchos proyectos de este tipo que forman parte de una cadena de valor, pero la infraestructura por sí misma no genera sostenibilidad. Tomemos, por ejemplo, una hipotética autopista construida en el Amazonas. Si bien permitiría transportar mercancía, generando en apariencia bienestar, estaría matando a uno de los pocos pulmones que nos quedan en el planeta. Es decir, la infraestructura sostenible no puede conformarse con conectar más rápido los puntos A y B, esta debe analizar qué interacciones va a producir, su resiliencia y su compatibilidad con los modos de vida locales. Es necesario, en definitiva, preguntarse qué tanto encaja un megaproyecto con los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible delineados por la ONU.

Gracias por leerlo.  
**Suscríbese a Semana.**

El metrocable de Medellín es el mejor ejemplo colombiano de este tipo de obras. Es un referente mundial, no por su técnica, sí por su capacidad de integrar los elementos de sostenibilidad en una misma infraestructura. Por una parte, une al centro de la ciudad con una periferia en situación de exclusión. De otro lado, cada una de sus estaciones está concebida como un elemento de reconstrucción del tejido social, pues alrededor de ellas se generan escuelas, centros deportivos y comercios, entre otros espacios.

### **Transparencia y apertura**

Las policentralidades que se generan en cada estación del metrocable nos devuelven a la cuestión del centralismo político. Si un elemento clave de la infraestructura es su aceptabilidad social, resulta evidente la importancia de escuchar a la población local. Hace falta, por lo tanto, descentralizar el poder mediante herramientas de democracia participativa y generar un diálogo ciudadano. No obstante, esto se dificulta en un contexto de violencia como el colombiano y con gobiernos que han sido secuestrados por intereses particulares en detrimento del bien público. Todas esas condiciones proponen un desafío: una infraestructura realmente sostenible que requiere transformaciones políticas profundas dirigidas a la honestidad, la

transparencia y la apertura.

Las urbes colombianas también pueden encontrar en la descentralización un antídoto para la desigualdad. Estas grandes poblaciones han desarrollado centros históricos y corporativos, barrios ricos y pobres, creando una espacialidad segregativa y una ciudad fragmentada que obedece solo a la productividad y al consumo en masa. ¿De qué sirve tener un trabajo si cada mañana, y cada tarde, las personas tienen que viajar una hora y media, hacinadas y en condiciones infrahumanas en el TransMilenio?

En mis trabajos en la Universidad de la Sorbona, hemos modelizado seis elementos que contribuyen a la calidad de vida: la vivienda digna, un trabajo satisfactorio, el aprovisionamiento, la salud física y mental, la educación y la cultura, y el esparcimiento. Si se diseñan planes urbanos e infraestructura que integren estos elementos, con una proximidad de entre 15 y 30 minutos, estaremos creando un tejido urbano policéntrico que genere vínculos sociales, bienestar económico y equilibrio ecológico. Durante años he trabajado en este concepto de ‘La ciudad de los 15 minutos’, que hoy es explorado por diversas alcaldías en todo el mundo. Por supuesto, esto también es realizable en América Latina y en Colombia. Depende, sin embargo, de que los ciudadanos se pregunten en qué ciudad quieren vivir, y actúen en consecuencia.

\*Director científico y catedrático de Emprendimiento, Territorio e Innovación de la Universidad Sorbona.

Lea también: [¿En qué debe invertir América Latina después de la pandemia?](#)