



Entrevista a Carlos Moreno, autor de la ciudad de 15 minutos

Interview to Carlos Moreno, author of the 15-minute city

Fecha de la entrevista: 17 octubre de 2024

El reto es transformar la movilidad obligada hacia la movilidad escogida

Carlos Moreno es un destacado urbanista y académico franco-colombiano, conocido por ser el creador del concepto de la “Ciudad de 15 minutos”, una innovadora propuesta que busca transformar las ciudades tradicionales de forma sostenible, impactando en la calidad de vida de las personas. Profesor en la Universidad de la Sorbona en París, su enfoque se centra en rediseñar las ciudades para que los ciudadanos puedan acceder a sus necesidades esenciales, vinculando en un radio de 15 minutos caminando o en bicicleta la vivienda, trabajo, salud, educación y ocio. Moreno ha sido reconocido internacionalmente por su visión de ciudades más inclusivas y resilientes, promoviendo un equilibrio entre la calidad de vida, el medio ambiente y la justicia social.

Entrevista y transcripción por: Arq. Lucía de Fátima Velásquez Prieto y Arq. Yuri Amed Aguilar Chunga.

ENTREVISTA

Contamos con la participación del urbanista Carlos Moreno, profesor de la Universidad de La Sorbona y creador del concepto de la ciudad de los quince minutos, quien muy gentilmente ha aceptado participar en esta entrevista para la segunda edición de la revista U.LLaqta de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo en la Universidad Ricardo Palma en Lima, Perú, con el tema de vulnerabilidad y resiliencia urbana.

Estamos gustosos de ser una plataforma que divulgue sus ideas y experiencias sobre la ciudad, una primera pregunta tiene que ver con la ciudad de los quince minutos y vulnerabilidad urbana.

El modelo de la ciudad de los quince minutos busca acercar los servicios esenciales y promueve una mejor calidad de vida de los ciudadanos.

¿Cómo dicho modelo impactaría al ciudadano, especialmente en comunidades vulnerables que históricamente han tenido un acceso limitado a los servicios básicos?

Buenos días, la cuestión de la vulnerabilidad social es primordial, en particular en los países del global sur, como se dice, incluyendo en ellos América Latina. Estamos hablando de una vulnerabilidad social que está caracterizada en el siglo XXI por tres elementos mayores. Primero, una profunda desigualdad económica que ha existido, en particular en América Latina, se ha agudizado en la segunda parte del siglo XX y es todavía presente en el siglo XXI.

Y dos elementos mayores que corresponden a la manera como se viven las ciudades. Primero, la centrifugadora de la ciudad que lleva a la gente a vivir cada vez más lejos, con malos servicios, con pocos servicios y en situaciones materiales que realmente a veces son inclusive hasta inhumanas por la falta de servicios básicos. Y a lo cual esta injusticia espacial viene a crear esa pendularidad hacia la zona del centro de las ciudades donde se trabaja y se le añade la injusticia temporal, el tiempo pasado en transporte solamente para tener un salario, inclusive en pésimas condiciones de remuneración, que son en muchas ocasiones en el global sur de América Latina, he visto hasta más allá de dos horas, tres, inclusive cuatro.

Esta triple injusticia económica, espacial y temporal, es lo que llamamos el corazón de la vulnerabilidad social. La ciudad a los 15 minutos, realmente no hay que focalizar, obsesionarse con el número 15, llamamos los 15 minutos, llamamos el territorio de media hora, en zonas de media y baja densidad, nos llamamos la ciudad de "X" minutos, lo que debemos subrayar es la importancia de la proximidad como una nueva organización urbana policéntrica acercando servicios en los diferentes lugares de las zonas urbanas o territoriales. Estamos hablando de remediar esas injusticias, ofreciendo relocalización de empleo, servicios médicos, servicios educativos, espacios públicos para la gente, lugares de deportes, lugares de atención, equilibrar el uso de los edificios para que sean dignos donde la gente vive, e igualmente multifuncionales.

Entonces, es una propuesta de poli centrismo funcional, de mixticidad funcional, pero igualmente de mixticidad social para regenerar nuestros usos de una movilidad de cercanía que tiene poco impacto carbono, a pie, en bicicleta, en transporte público y al mismo tiempo generar una economía local, circuitos cortos, materiales de cercanía, materiales sanos, competencias, formaciones que le permitan a la gente trabajar localmente y crear interacciones sociales, crear interacciones sociales en el espacio público con las personas frágiles, con el espacio a nivel del género, igualmente proteger a las mujeres. Es una propuesta que no es una varita mágica, sino un plan estratégico de desarrollo urbano y territorial del siglo XXI que nos permita cambiar la página del funcionalismo y la zonificación y la segmentación y la gentrificación del siglo XX para entrar en un humanismo urbanístico de circularidad.

¿Cómo es que el modelo respondería a una mitigación o adaptabilidad al cambio climático, considerando que se disminuyen también los trayectos y los plazos de desplazamiento?

El cambio climático es hoy en día la preocupación principal y más que una preocupación, es una amenaza global para la humanidad por sus repercusiones sistémicas, el cambio climático no es solamente que haya más frío o haya más calor, que en sí mismo es una amenaza cuando se producen las olas de calor o las olas de frío según las condiciones de las estaciones, sino de una manera sistémica, estamos hablando de los hilos de agua, de la escasez del agua, estamos hablando igualmente de la abundancia de agua, cuando llueve muchísimo y que se producen inundaciones en pocas horas de lugares, lo hemos visto con la transformación de los tormentas y los huracanes cada vez más violentos, lo vemos igualmente con la pérdida de biodiversidad y como hemos estropeado la cadena alimenticia y globalmente la pérdida de habitabilidad de zonas que se vuelven cada vez más difíciles de habitar, creando los refugiados climáticos que son hoy en día de manera muy presentes, entonces necesitamos reconciliarnos con la naturaleza, reconciliarnos con nuestros recursos básicos, disminuir nuestra huella de CO₂ y comprender esa huella de CO₂, sus orígenes, las ciudades producen lo esencial mayoritariamente de CO₂ por ejemplo, la manera como nos desplazamos, el transporte, el uso del transporte individual en particular y además los edificios que son en mayoría utilizados de una manera mono funcional, la ciudad a los 15 minutos, el territorio de media hora, la proximidad feliz como la llamamos, ofrece una alternativa concreta frente a los estragos del cambio climático, proponiendo una capacidad a ofrecer por las poli centralidades una disminución de la huella de carbono pudiendo acceder de una manera bajo carbono a pie en bicicleta utilizando el transporte público, cambiando la mentalidad de tomar un auto permanentemente, incluso por pocas y cortas distancias, pero se trata igualmente de regenerar nuestras relaciones con nuestro ambiente más próximo, cuando hablamos de producir localmente estamos hablando de dejar de traer insumos que vienen desde China, ya no solamente insumos sino manufacturados que nos quitan empleo local, que nos quitan igualmente capacidad de vida, cuando hablamos igualmente del espacio público hablamos de regenerarlo, de darle vegetación, de tener igualmente sitios de oxigenación de la ciudad que sean positivos, estamos hablando igualmente de combatir la polución del aire y la polución del agua, de preservar esa agua preciosa y ese aire preciado, finalmente estamos cuestionando la manera de vivir porque hemos aceptado lo inaceptable que es vivir permanentemente contaminando, generando no solamente CO₂ sino igualmente partículas finas que son un problema de salud urbana por los autos particulares y estamos hablando de salir de los ciclos de producción consumo lineares que son grandes consumidores de recursos para regenerar circularmente nuestras actividades, no solamente nuestra economía sino el vínculo social y el vínculo ecológico al que debemos hoy en día prestarle una atención considerable a los estragos que estamos causando.

Esto nos lleva a recordar que durante la pandemia se disminuyó el impacto de la contaminación, por la disminución del impacto de las acciones antrópicas del ser humano, entonces ¿Cómo incidirá el concepto de la ciudad de los 15 minutos dentro de la resiliencia de las ciudades bajo un contexto de pandemia?

La pandemia en el 2020 generó múltiples situaciones y múltiples estragos, situaciones cuando de una manera abrupta en pocas semanas hubo que cambiar completamente nuestra manera de trabajar, mucha gente no conocía lo que era Teams, Skype o Zoom, hoy en día es natural y eso fue en pocas semanas que hubo ese cambio. Igualmente hubo un cambio en el hecho de que podíamos trabajar diferentemente, que no había que estar todos los días yendo al mismo lugar cuando pudieran hacerse tareas de una manera distinta. Las jerarquías profesionales inclusive se volvieron menos piramidales, pero en un tiempo se descubrió la importancia de la gente, al hecho de no tener que estar obligadamente haciendo esos desplazamientos, encontró más tiempo libre, más relaciones familiares, se apreciaron los vecindarios, se apreciaron los parques de cercanías, los comercios de cercanía.

Al mismo tiempo se vislumbró cómo estos confinamientos nos aislaban los unos con los otros, nos obligaban a estar en sitios cerrados y en muchos lugares fueron inclusive más de un año, pienso en América Latina. Entonces pudo poner en cuestión nuestra manera de vivir y la necesidad de regenerar nuestros barrios, de crear más solidaridad, de preguntarse por qué la gente se moría en hospitales en los cuales no tenía los servicios mínimos, por qué no hay médicos de proximidad, por qué no hay médicos generalistas, por qué no hay servicios de atención médica ciudadana más cerca de los lugares donde la gente vive. Todas estas preguntas que surgieron luego de esto, el COVID, frente a los estragos que fueron muchísimos en términos de pérdida de vida humana, pérdidas igualmente de salud para mucha gente, de continuidad, posteriormente en su situación económica por ausencia de empleo, nos lleva a decir que es tiempo de vivir de una manera distinta y positivamente lo que mi concepto ofrece como proximidad policéntrica multi servicial es regenerar una vida de proximidad que representa una gran resiliencia.

Resiliencia frente a nuevas pandemias que pueden surgir. Hemos visto el peligro de la gripa de las aves, hemos visto otras amenazas que pueden llegar, pero más allá es la resiliencia frente a los estragos que causa el cambio climático, cuando hay inundaciones, cuando las rutas son cortadas, cuando las vías de comunicación son cortadas, cuando se producen imposibilidades de desplazarse. La proximidad hay que verla igualmente como una resiliencia que nos permite, si tenemos cerca de nosotros más actividades económicas, más armonía ecológicamente con la naturaleza, la biodiversidad, el aire y el agua, y si además tenemos recursos de una economía de proximidad, tal vez seremos más resilientes de lo que no lo fuimos con respecto al COVID.

Esta revalorización del espacio público, como la menciona, y la resiliencia hizo que la participación comunitaria se vuelva clave para poder crear ciudades más inclusivas. ¿Cómo es que propone que políticas urbanas, bajo el concepto de la ciudad de los 15 minutos, fomenten la inclusión activa de comunidades en el proceso de planificación?

Es una pregunta muy importante porque estamos hablando no solamente de un proceso descendente, top down, sino igualmente de una capacidad a trabajar con las comunidades en su diversidad. La manera de vivir de impuesta por el siglo XX, con una frenética actividad de producción y una frenética actividad de consumo, creó un gran desequilibrio, como lo decía, no sólo económico sino espacial y temporal, pero de una manera más horizontal, creó una gran dislocación de las comunidades, los vecinos, los barrios, las comunidades, más allá de las familias mismas. Aquellos que tienen que levantarse muy temprano, viajar para trabajar dos horas o tres o más, regresar tarde a sus casas, no ven a su familia, se dislocan en sus actividades familiares, se pierde una cohesión familiar, se pierde una cohesión social y son situaciones que vienen afectando profundamente el elemento clave de la estabilidad que representa en la ciudad, la cohesión social y ese equilibrio, que se ha vuelto muy precario hasta llegar a producir muchas tensiones y enfrentamientos de todo tipo.

Este concepto, no solamente descendente, no solamente corresponde a un plan local de urbanismo, a un plan de ordenamiento territorial, de un nuevo género que permite efectivamente vislumbrar una hoja de ruta holística al horizonte de varios años, buscando re balancear las funciones sociales esenciales para evitar la zonificación y la gentrificación. Este concepto conlleva igualmente una fuerte presencia del bottom-up, de trabajar con las comunidades, de trabajar con los habitantes.

¿Por qué? Porque tenemos que conocer muy bien quién vive en un lugar para poder satisfacer sus necesidades esenciales. ¿Cuáles son? Un hábitat digno, un trabajo que haga perder su vida para ganarla, recursos locales, comercio de proximidad, circuitos cortos, bienestar mental y bienestar físico, la noción del cuidado, educación y cultura a todas las edades para aquellos que están allí. Y sexto, tener diversión en el espacio público que les permita beneficiarse de aire puro, de zonas verdes, con un espacio público de mixtura social y cultural.

Pero esos servicios no son los mismos en función de quién vive. Esos servicios para una adolescente, para una adolescente, para una persona embarazada, una mujer sola o en pareja, para una pareja con hijos o sin hijos, para una persona ejecutiva, para una persona mayor, una persona mayor en mala salud o en buena salud o discapacitados. Las proximidades no son las mismas. Por eso hay que saber muy bien cuál es el carácter socioeconómico, sociodemográfico, social y territorial, cuáles son sus tendencias anticipables para irrigar las diferentes áreas donde vive la gente de servicios que les sean válidos, que les sean necesarios, que sean para ellos y que estén igualmente accesibles económicamente. No es lo mismo la gente que tiene muchos recursos financieros que aquellos que no los poseen. Por eso hay que vislumbrar un abanico de servicios que se conjuguen en zonas de proximidad para mantener ese bajo carbono, los llamamos los isocronos, diferenciados con las diferentes áreas de servicios, discriminando la accesibilidad a pie, en bicicleta, en auto, compartido o en auto eléctrico y ofreciendo nuevos "Business Models", nuevos modelos de negocios para salir del mono-funcionalismo y tener el multiuso, el uso intensivo para mezclar las actividades y retornándole el espacio público a la gente.

Creemos nuevas vertientes económicas de producción local y de empleo local que regeneren igualmente lo que pasa en nuestros barrios y las comunidades son importantes, escucharlas, oír su pensamiento. Y no solamente eso, tenemos que obrar para cambiar la mentalidad de nosotros mismos. Cuando llevamos casi 90 años de tener un auto como la panacea, como un estatus social, como algo que es un símbolo exterior de riqueza y que ese auto lo utilizamos en permanencia, aun sea para cortas distancias, estamos nosotros mismos, cavando nuestra propia tumba en cuanto a lo que representa el medio ambiente y la utilización de nuestro tiempo más pasado en trancones

que pasado con la gente.

Entonces tenemos que desarrollar una actividad pedagógica para comprender que tenemos que ser nosotros mismos en las comunidades actores de esta transformación para poder ir hacia otras formas de vivir, de trabajar, de producir, de consumir, de desplazarnos y de relacionarnos con el medio ambiente. El trabajo con las comunidades es indispensable para que la aceptabilidad social del cambio sea algo positivo y no estemos enfrentados a viejos modelos con imposiciones de fuerza que nunca serán positivos y que crean más tensiones que lo que pueden resolver.

¿De qué manera este enfoque tomando en cuenta la descentralización para el acceso a servicios públicos aliviaría estas desigualdades en dichas comunidades, pero sobre todo en ciudades que tienen los recursos públicos concentrados generalmente en el centro de las ciudades?

Se trata de comprender que llevamos 90 años de funcionamiento en ciudades que tienen el mismo modelo, el mismo paterno, y que podemos perfectamente encontrar el punto de quiebre en la forma de las ciudades a nivel mundial que es homogénea. Cuando los primeros automóviles se producen de una manera masiva al final del año 20, con el señor Henry Ford, la masificación del automóvil va de mano con la masificación de los edificios corporativos donde se viene a trabajar, que crean esa situación de oposición a las zonas residenciales, se generan las autopistas, las dos autopistas, las triples autopistas, que van a venir a consagrar las largas distancias y el tiempo pasado como la normalidad. Después de la segunda guerra mundial ese modelo se exporta, en particular después del éxito de la carta de Atenas, promovida por Le Corbusier, y se convierte en la firma de una ciudad en el mundo entero.

En América Latina lo observamos muy bien, en las grandes capitales aparecen estas formas urbanas, las zonas modernas corporativas, las autopistas, los autos por doquier, la gente los asume como un estatus social y al mismo tiempo se genera una gran informalidad que viene del campo a la ciudad, en particular por la aceleración de la urbanización. Yo le digo a menudo, yo nací en Colombia, en América Latina y por lo tanto puedo ser un testigo de cómo cuando yo me fui de Colombia, hace 45 años, tenía 20 años, el porcentaje de urbanos era de 30% y el porcentaje rural era 70%, lo que consecuentemente iba con las tensiones sociales. Las tensiones sociales eran la tenencia del campo, la reforma agraria, la propiedad de los medios de producción en la agricultura, el tipo de agricultura que iba a generarse, en fin, que fue de mano con todas las, con todas las tensiones sociales, inclusive violencias, las guerrillas de América Latina fueron muy famosas por este conflicto agrario que era bastante esencial.

45 años después estamos hablando de América Latina 84.6% de urbanos, menos de 16% de rurales. Le hemos dado la vuelta al modelo, América Latina es el segundo subcontinente más poblado del mundo. El primero, apenas de un punto más, es América del Norte, mucho más que el continente donde yo vivo, Europa, 75%.

Pero ese crecimiento en 45 años, tan acelerado, tan agudo, conlleva igualmente a crear todas esas zonas de informalidad, esas ciudades con campamentos, con tugurios, con villa miserias, con favelas, depende del lugar donde se encuentra América Latina, y que a veces representan hasta un tercio y tal vez más de los habitantes de solamente una ciudad. Esa situación ha generado la ausencia de servicios básicos, inclusive la ausencia de servicios de humanidad, como pueden ser el agua, como pueden ser igualmente las aguas usadas, la luz, en fin. Pero más allá, la ausencia de lugares de educación, de servicios médicos, la ausencia integral de una calidad de vida y la doble pena, la triple pena, como yo lo llamo, con la desigualdad económica, la injusticia espacial y la injusticia temporal, que la gente está obligada a hacer muchos largos trayectos, ni siquiera para vivir, para sobrevivir.

Nosotros, con este concepto de calidad de vida integral, de alta calidad de vida social, visualizando las seis posiciones sociales que hemos evocado como principales, queremos llevarla a todos esos lugares. Lo repito, vivienda digna, porque la vivienda no es un techo y cuatro paredes, la vivienda va de paso con tener un trabajo digno, tener comercio local, tener circuitos cortos, tener materias sanas, tener productos sanos, tener educación, tener cultura, tener diversión, tener salud, tener bienestar y cuidado, y estar en buenas condiciones físicas y mentales. Eso es lo que queremos implementar.

Por eso, comunitariamente, en las desigualdades del global sur y en América Latina en particular, esta es una fuente de cambio frente a un centralismo, que es un centralismo político, un centralismo económico y un centralismo en el uso indebido del presupuesto público. Desgraciadamente, en América Latina, durante mucho tiempo, tener un puesto público, tener un acceso a un gobierno local, durante muchísimas decenas, fue símbolo de enriquecimiento muy rápido, de una manera ilícita, dado los altos niveles de corrupción a los que se llegaba. Corrupción, nepotismo, los dos.

Entonces, claro está, el erario público no era para que la gente tuviera acceso a más comodidades y facilidades, sino para enriquecerse rápidamente durante los 2, 3 o 4 años en los que la persona iba a estar en el gobierno. La ética que promovemos con la ciudad de los 15 minutos, con la proximidad, es una ética humanista, en la que la calidad de vida es lo esencial. El erario público hace parte de los comunes. Los comunes son los bienes comunes, como los modelizó la primera Nobel de Economía, la primera mujer, Elinor Ostrom, cuando dijo gobernar con los comunes es que los recursos materiales o inmateriales que poseemos estén al servicio del interés general, incluso en una economía de mercado, pero sin ceder ni a fines especulativos ni a fines ilícitos. Eso es lo que queremos recuperar, un gobierno de los comunes, de calidad de vida descentralizado, que lleva esos servicios a los lugares que han sido muy ignorados por el desarrollo de lo que llamaríamos los malos gobiernos locales o regionales o nacionales.

Como menciona, el auto todavía sigue siendo un símbolo, un alto símbolo de modernidad en ciudades de América Latina, pero por ejemplo, ¿Cómo es que el modelo aliviaría las necesidades de movilidad o de transporte, de transporte público dentro de zonas que no tienen una infraestructura de movilidad sostenible? Las zonas más alejadas donde los ciudadanos tienen que transportarse dos o tres horas para llegar a un centro de salud o a su propio empleo.

Sí, esa es una muy buena pregunta y corresponde muy bien al meollo de las dificultades que atraviesan en el global sur. Lo ha dicho muy bien, el problema es que en esos lugares que son ex centrados, yo lo llamo la centrifugadora urbana, que echa a la gente para afuera por cuestiones de precio del metro cuadrado, de ausencia de recursos, hace que, llevando cada vez la gente hacia el exterior, haciendo o dándole lugares de alojamiento que no son dignos o a los cuales le falta servicio, recreamos esas condiciones de exclusión social y de ciudad invisible, de gente

invisible, que está allí presente pero no es vista y finalmente se encuentran, a sálvese quien pueda, siendo los caldos de cultivo de las economías informales, que por sí mismas, bueno, representan ciertas dificultades por la ausencia de un salario recurrente, de una protección social, de una cotización para las pensiones, pero más allá corresponde el fermento de las economías ilegales que vienen a mezclarse con las problemáticas como puede ser la droga, el tráfico de droga, la violencia, la prostitución, la trata de personas que constituyen un poco este mindstorm de dificultades que pueden observarse en esos lugares.

Entonces tenemos que desarrollar ante esos lugares una política muy ambiciosa, una política del bien común, en el cual apoyándonos en este modelo de la ciudad de los 15 minutos se trata de ofrecer una proximidad que le llamamos feliz, policéntrica. Entonces se trata de planificar, de ir a esos lugares, para privilegiar, toda esa paleta de servicios cuya ausencia está en el corazón del malestar que se está viviendo. Podemos tener líneas de transporte, podemos tener buses, pero si no hay servicios básicos en esos lugares estamos condenando a la gente a la doble pena de no tener servicios y tener que transportarse dos horas o más para ir a buscarlos a otras partes.

Y estamos saboteando la coherencia social, la cohesión social, estamos saboteando la posibilidad de que la gente se apersona de su dignidad. Por esta razón decimos que el combate de las Ciudad de los 15 Minutos en el Global South, en el Global Sur y en las zonas más excentradas, es el combate de la dignidad humana, de dar a la gente la dignidad no con asistencia, con dinero regalado, sino con la generación de oportunidades, la primera de ellas, la educación. Hemos visto las estadísticas en esos lugares y hay una correlación muy clara, una cantidad de población, bajos recursos, pocos ingresos, fuertes densidades y una tasa de educación que en el mejor de los casos lleva a la primaria y no más allá. Y en los lugares más selectos, en lugares de menos densidad, de mejor ingresos, allí se encuentra la población que accede a educación superior y que por lo tanto se regenera después socialmente en los principales elementos de la economía. Entonces estamos hablando de darle un vuelco a nuestro razonamiento. Ya no estamos hablando tanto de construir infraestructuras, sino de construir infraestructuras sociales, que es un término del urbanismo que viene en los países nórdicos, en el cual la infraestructura no son elementos materiales, sino son elementos materiales ligados a elementos de uso social, intensivo, multiuso, que permite ofrecer un acceso a diferentes servicios que van a mejorar la vida de la gente por su presencia, educación, salud, comercio, generación de fuentes económicas, legalización de la economía informal para convertirla ya no en economía informal, sino en economía popular. Pero esos son planos que no son varitas mágicas que se resuelven en una plaza pública gritando voy a hacerlo, se resuelven con un programa urbano y territorial instalado sobre varios años, con gente honesta, con gente comprometida, que no venga a utilizar el erario público para fines personales, su familia o sus amigotes o amiguitas, sino que consacre un programa de transformación para poder darle a esos lugares infraestructuras sociales que dignifiquen y claro, al mismo tiempo conectarlas por el resto de los lugares de la ciudad, en los cuales podríamos encontrar una mejor satisfacción, ya no por una movilidad obligada, sino por una movilidad escogida. Ese es el gran reto en América Latina. Las movilidades son obligadas. No hay, no tengo otra manera. Me toca hacer dos horas, tres horas para ganarse un salario que no es inclusive suficiente para vivir dignamente.

El reto nuestro, es transformar la movilidad obligada hacia la movilidad escogida. Me muevo porque quiero moverme y voy a estos lugares, pero de eso no depende la satisfacción de necesidades esenciales, porque podrían estar cubiertas por una oferta de servicios pública y privada suficientemente densa, lo que le llamamos la malla de servicios de la ciudad de vida, le llamamos la alta calidad de vida social, que nos permite a partir de allí poder no tener esta obligación. Me levanto a las cuatro de la mañana sin ver a mis hijos para coger un bus o dos o tres que me lleven a un lugar y volver tarde sin ver a mi familia en el día.

Bueno, también dentro de este grupo, dentro de esta comunidad de personas vulnerables podemos encontrar de manera específica adultos mayores, podemos encontrar personas con ciertas discapacidades. Entonces, ¿cómo el modelo podría mejorar la accesibilidad y la movilidad inclusiva para este grupo de personas vulnerables?

Sí, la inclusividad es un elemento fundamental de ese tipo de políticas urbanas y de políticas territoriales, pero la inclusividad tiene que ir correlacionada con saber quién vive, conocer su tasa demográfica, conocer su propia disponibilidad para ir hacia un cambio, hacia una transformación. La inclusividad implica comprender la diversidad de los lugares donde nos encontramos. Desgraciadamente, hoy en día, el siglo XXI y esta última década ha sido muy negra en cuanto al tratamiento de diversidad por la expansión de este fenómeno del miedo, del racismo, de guerras culturales o religiosas que conllevan a posiciones bastante radicales.

Muchas veces se encuentran atravesadas por la falta de educación. Cuando las creencias, muchas veces irracionales, suplantando la ciencia y que a partir de allí se toman decisiones, hablo del respeto a las mujeres, del derecho a las mujeres a exponer su cuerpo, hablo de la diversidad sexual, del hecho de disponer de su sexualidad y de amar al que se quiera, el hecho de poder tomar una creencia cultural o religiosa sin que se le mire mal, pero siendo tolerante con las otras, el hecho de respetar a los niños, a las niñas, de no considerarlas como objetos de tráfico o inclusive de discriminaciones de color de piel.

Entonces, la diversidad es un trabajo muy arduo en el que tenemos que insistir mucho para poder generar esta inclusividad. Y eso pasa, lo decía Ernesto Mandela en una de sus icónicas entrevistas. La respuesta son tres, educación, educación, educación. Sin educación es muy difícil vencer esas apriónicas que se están generando, que se están instalando. Más aún en este periodo de redes sociales, de la instantaneidad de la comunicación, en las cuales los fake news, los deepface, con la intención artificial, se instalan en el que a cualquier persona le hacen un montaje en el que está diciendo cualquier barbaridad y se vuelve viral, el que cualquier barbaridad se convierte en una verdad porque la han repetido un millón de veces, a pesar de que la ciencia dice, aunque se repita una mentira un millón de veces, sigue siendo una mentira, estamos un día confrontados a que lo que se repite un millón de veces, desgraciadamente, se convierte en una verdad y que los que decimos que la ciencia debe guiarnos somos muy poco escuchados. Existe una ley que fue creada por una persona que es el señor Brandolini y la ley de Brandolini dice que la energía consagrada para crear una falsa información es cien veces menor que la que necesita para desvirtuarla.

O sea que cualquier barbaridad se construye fácilmente y es inmediatamente divulgada y se vuelve viral y para decir que eso es falso, que no es así, se necesita una energía enorme y que no logra desvirtuar, lo que nos produce todas estas situaciones de irracionalidad en el comportamiento de mucha gente. Entonces el siglo XXI, en su segunda década, que ya comienza a estar bastante avanzada, cuando hablamos de inclusividad, cuando hablamos de diversidad, cuando hablamos de integración social, nos conlleva a tener esfuerzos muy sistemáticos de educación,

educación, educación, para que desde muy jóvenes, a los niños, a las niñas, las mujeres, los jóvenes, hombres, se les guíe en esta necesidad de tener ante la ciencia elementos racionales que nos permitan discriminar claramente lo que es una verdad, lo que es una invención, lo que es un fake, para que podamos crear unos sistemas de coherencia social, de cohesión social que sean a la altura de lo que nosotros necesitaríamos hoy en día como elementos de dignidad humana.

Bueno, finalmente, ¿Qué lecciones o qué recomendaciones tendría para América Latina, para poder adoptar el modelo de la ciudad de los 15 minutos?

La principal lección para América Latina es la necesidad de tomar conciencia que nuestras ciudades son totalmente sin salida con lo que estamos teniendo como modelo de vida, que son insostenibles, que hemos metido mucho dinero en infraestructuras para darle un rol predominante a los autos como estatus social, que hemos dejado de lado los servicios públicos de calidad descentralizados, que la educación se volvió un negocio cuando tendría que ser un derecho, que el alojamiento se ha convertido en un techo y cuatro paredes en malas condiciones, porque también se ha vuelto una fuente de ganancias cuando tendría que ser un derecho elemental. Cuando los servicios básicos que dignifican a la gente en términos de sanidad, en términos de agua, en términos de luz, de servicios públicos, se están esfumando porque mucho dinero parte en derroche, corrupción, nepotismo y en todo caso cuando no se tiene el bien común como elemento clave de nuestro derrotero.

Entonces, estoy llamando a los gobernantes, porque hay muy buenos gobernantes locales, hay buenos gobernantes regionales, hay gente que tiene hoy en día conciencia de la importancia de cambiar la impronta de un modelo insostenible hacia un modelo sostenible y de bien común. Los estoy llamando a que vamos juntos en ese nuevo urbanismo del siglo XXI, que se apersona de la importancia de la calidad de vida de los servicios, de las infraestructuras sociales, como elemento motor de nuestro desarrollo. Y ese desarrollo no es solamente ecológico y social, es un desarrollo económico. Cambiando la matriz de nuestra organización urbana basada en exceso de productividad y de consumo, pero que no corresponde a nuestras necesidades, ofreciendo una descentralización, teniendo barrios prósperos y verdes, teniendo una capacidad educativa que nos lleve cultura y conocimiento, entrando en el conocimiento de la diversidad social y cultural, podemos además, regenerar económicamente igualmente nuestros entornos, como se ha hecho en los países del norte, y tenemos todas las capacidades para tener ese mismo nivel.

Se necesita una dimensión política en el sentido griego de la palabra polis, lo que nos concierne a todos, para poder desarrollarla. Y a los ciudadanos, tal vez nosotros tenemos que interrogarnos si nuestro comportamiento no hace parte del problema, y si justamente cambiar nuestro comportamiento hace parte de la solución. Dejar de considerar el auto particular como un botín de guerra que me vuelve a alguien importante, dejar el machismo que va muchas veces con el vehículo personal, mientras más grande, más negro, más vidrio opaco, soy más importante. El aspiración de seducción es un carro grandote en el cual escucho música a todo volumen, entonces me vuelve tal vez un hombre que puede seducir mucho más a las congéneres. Entrar en un urbanismo de la dignidad humana, del respeto y de la calidad de vida. Es un trabajo que podemos hacer y estamos haciendo en muchos lugares de América Latina.

Es un trabajo de hormiga, un trabajo de colibrí, y es un trabajo que nos concierne a todas y a todos. Y tengo cierto optimismo porque hay muchos lugares en América Latina, muchos alcaldes, alcaldes, gobernadores, gobernadoras, que están en esta vía, y lo que hay que hacer es crear una comunidad que lo haga saber, que lo difunda, y que pueda permeabilizar cada vez más muchos más territorios y lugares en los cuales esto pueda convertirse en el modelo predominante para las décadas que vienen en el siglo XXI.

Muchísimas gracias, profesor Carlos Moreno. Le agradecemos infinitamente por su tiempo y nos estaremos comunicando para enviarle el borrador de la transcripción y posiblemente un speech muy corto de su entrevista. De verdad, muchísimas gracias por su tiempo. Ha sido un gusto.

Muchas gracias a ustedes. Un placer. Hasta luego.