

# Contra 'la ciudad de los 15 minutos'

La nueva Arcadia urbanística que proponen Ada Colau y Anne Hidalgo existe. Se llama Venecia, se encuentra en decadencia crónica y no deja de perder población



por JOSÉ  
GARCÍA  
DOMÍNGUEZ

En el libro del Génesis está escrito que la primera ciudad de la historia, Enoc, fue edificada por Caín, un asesino fratricida, en la tierra de Nod. Y de ahí acaso el rechazo que todos los creadores de utopías urbanas redentoras han experimentado frente a las metrópolis. La gran ciudad, sinónimo de pecado y pérdida ya desde el principio de los tiempos, debe ser desnaturalizada y reducida a su más mínima expresión a ojos de esos arquitectos mesiánicos de micromundos perfectos.

No por casualidad, la ciudad-jardín, el proyecto teórico germinal del urbanismo anarquista durante el siglo XIX, constituía en esencia un plan metódico de ordenación exhaustiva del espacio de sociabilidad humana. Su afán último era acabar con las ciudades tal como siempre se habían conocido, sustituyéndolas por tramas yuxtapuestas de pequeñas comunidades autárquicas, recreaciones de las viejas aldeas tradicionales donde el anonimato y el individualismo –los dos rasgos consustanciales al hecho urbano– pudieran ser exterminados de raíz por los planificadores de hábitats felices. Y *la ciudad de los 15 minutos*, ese nuevo viaje urbanístico de vuelta a Ítaca, la conjura al alimón de Anne Hidalgo y Ada Colau para que París y Barcelona se acaben pareciendo co-

mo gotas de agua a Zamora y Pontevedra, no es más que la versión contemporánea de la armónica Arcadia, tan llena de ecos rurales, soñada por Fourier, Proudhon, Owen y demás socialistas utópicos hacia los que tanto desdén sintió Marx.

Si bien, y a poco que se hurque en la trastienda ideológica, se descubre que lo que en verdad late en el fondo de esa racionalización del impulso atávico por destruir las genuinas señas de identidad diferenciales de la metrópolis resulta ser otra utopía emergente: la del decrecimiento, el modelo económico arcaizante que va asociado a la novísima religión climática.

Aunque, en puridad, no se puede hablar de utopía para referirse a *la ciudad de los 15 minutos*. A fin de cuentas, la utopía es, por definición, un no lugar, algo que carece de existencia fáctica fuera de la imaginación de sus creadores. Pero resulta que *la ciudad de los 15 minutos* existe en el universo tangible. Y no estamos hablando de Zamora y Pontevedra, pequeñas capitales de provincias cuyo peso específico nunca ha trascendido el ámbito acotado de su radio de influencia doméstico. Hablamos de una gran ciudad europea, un lugar tan notable que su historia particular se confunde con la propia historia del capitalismo en Occidente. Porque

hablamos de Venecia. Por razones obvias, la voz Venecia nos remite a una ciudad en la que, tal como sueñan Colau e Hidalgo, no circulan vehículos terrestres.

Por lo demás, y salvo coches, Venecia posee todo cuanto puede anhelar una gran urbe moderna y puntera: servicios públicos de primer nivel, infraestructuras de calidad sufragadas generosamente por el Estado, una población local provista de altos niveles de cualificación académica y profesional, edificaciones de belleza inigualable, fama planetaria, un sector turístico que aporta divisas durante todo el año a sus comerciantes.

**Sin coches y en declive.** Venecia lo posee todo; todo menos, como ya se ha dicho, coches, furgonetas de reparto y camiones. Bien, pues resulta que Venecia no sólo es una ciudad en decadencia económica crónica desde el inicio de los años 60 del siglo XX, sino que no deja de perder población desde aquellos tiempos. Resulta, sí, que los venecianos huyen de Venecia en cuanto pueden. ¿Y por qué se van? Pues se van por una única razón, a saber: porque allí no hay coches.

Y es que donde no hay coches, nadie monta empresas. Porque las empresas resulta que necesitan enviar cosas muy deprisa a otros sitios, ya sean lejanos o



**MIQUEL  
PUIG**  
LA CIUTAT  
INSATISFETA  
Ara Llibres.  
256 pàgines.  
19,50 €  
Ebook: 9,49 €



cercanos, igual que también necesitan recibir cosas muy rápido desde otros lugares. Algo, ese trajecto de mercancías, que no hay manera de lograr que ocurra de modo eficiente en ausencia de vehículos de cuatro ruedas a motor. De ahí que el dilema laboral y vital de los venecianos consista en elegir entre trabajar de guía turístico en los canales o hacer la maleta con rumbo a algún atasco tan ruidoso como lleno de tubos de escape contaminantes.

Y después está la otra quimera, la de la sostenibilidad energética y alimentaria a fin de alcanzar la neutralidad en emisiones. Quimera total y absoluta, toda vez que ninguna ciudad que lo

**La sostenibilidad es una quimera. Ninguna ciudad puede ser autosuficiente en términos energéticos ni alimentarios**

sea de verdad puede aspirar a convertirse en autosuficiente en términos alimentarios, algo que parece evidente, ni tampoco en términos energéticos, algo que no se intuye tan evidente pero que del mismo modo resulta imposible. Así, abarrotar con placas fotovoltaicas los tejados y azoteas de todos y cada uno de los edificios que contiene el perímetro urbano de una ciudad como Barcelona constituiría, sin duda, un testimonio loable de compromiso colectivo en la lucha contra la emisión de gases de efecto invernadero. Pero, al margen de eso, no serviría para nada más, para absolutamente nada más.

Peritos de probada solvencia técnica adscritos a un organismo público intermunicipal, el Área Metropolitana de Barcelona, tras realizar los cálculos pertinentes, han llegado a la conclusión de que, en el supuesto de destinar el 100% de las edificaciones de la capital catalana a la producción doméstica y descentralizada de energía de origen solar, el municipio seguiría necesitando importar algo más del 90% de la energía que consume a diario.

En cuanto al otro asunto, el de las lechugas de tejado, los huevos frescos de rascacielos y las zanahorias de proximidad, parece que nadie se ha puesto todavía a hacer números en serio; nadie aquí, porque por ahí fuera sí que los han hecho. El Ayuntamiento de Cleveland, con una densidad de población tres veces inferior a

la de Barcelona, ha estimado que para conseguir una producción local del 12% de las frutas, verduras y hortalizas que consumen sus habitantes (de la carne ya ni hablan), apenas el 12%, resultaría necesario dedicar de modo exclusivo a ese fin ocho de cada 10 solares de su término municipal. Y ellos disponen, repito, del triple de espacio libre por cabeza que donde el hormiguero de Colau.

Por cierto, un sitio, Barcelona, que siempre se ha parecido mucho al modelo de urbe óptimo y deseable que describe Jane Jacobs en *Vida y muerte de las grandes ciudades*, todavía hoy el libro sagrado para las escuelas de arquitectura de medio mundo. De la ciudad de los 15 minutos, en fin, se están escribiendo muchas cosas desde que sus publicistas lograron colocarla en la agenda global de las modas ideológicas. Pero yo me quedaría con la definición que de ella ofrece en su último libro el economista teórico Miquel Puig, la persona a quien la Generalitat de Cataluña acaba de nombrar responsable de los fondos Next Generation en los territorios bajo su jurisdicción.

En *La ciutat insatisfeta* (Ara Llibres, 2023), texto sobre el porvenir de Barcelona que ha servido de fuente para todos los argumentos que contiene este artículo, sentencia el autor a cuenta de los célebres 15 minutos: «Es tracta d'una collonada». Josep Pla, estoy bien seguro, habría asentado con la cabeza.