

URBANISMO Y ECOLOGÍA EN BARCELONA

Joan Martínez Alier
Universitat Autònoma de Barcelona

Resumen

Este artículo describe el crecimiento de Barcelona hacia el Vallès i el Maresme, con el impulso de las inversiones olímpicas que están provocando el ensanchamiento de la conurbación. El artículo sitúa Barcelona dentro del contexto ecológico-regional, explica qué cantidad de energía exosomática y de agua se hace servir, y qué origen tiene. El artículo critica este crecimiento, recordando las ideas de planificación más ecológicas de las primeras décadas de este siglo (por ejemplo, el movimiento de la Ciudad Jardín de Cipriano de Montoliu), y explica las razones del fracaso de las mismas.

Resum

L'article descriu el creixement de Barcelona cap al Vallès i el Maresme, amb l'impuls de les inversions olímpiques, que eixamplen, així, la conurbació. L'article situa Barcelona dins el context ecològic-regional, explica quines quantitats d'energia exosomàtica i d'aigua es fan servir, i quin origen tenen. L'article critica aquest creixement, tot recordant les idees de planificació urbana més ecològiques en les primeres dècades d'aquest segle (per exemple, el moviment de la Ciutat Jardí de Cebrià de Montoliu), i explica les raons del fracàs d'aquestes idees.

Abstract

The article describes the growth of Barcelona, under the impulse of Olympic games investments, towards the plain behind Collserola mountain (the Vallès), and along the coast to the Maresme. The article places Barcelona in its regional ecological context, explaining the amounts and origins of exosomatic energy, water, etc. for the metropolis. It criticizes the growth of this conurbation and, in the last section, it remembers alternative, more ecological urban planning ideas in the early half of the 20th century (for instance, the Garden City movement in Barcelona under Cebrià de Montoliu), and the reasons for their failure.

INTRODUCCIÓN

La urbanización ocurre por la emigración rural, a causa de la pérdida de población activa del sector agrícola al aumentar su productividad (medida esa productividad no con un criterio ecológico sino con un criterio económico convencional), y también aumenta el tamaño de las ciudades por el crecimiento de la propia población ya urbanizada. Actualmente las ciudades mayores del mundo son México y São Paulo, situadas en países que no son ricos pero cuyas poblaciones activas agrarias están en fuerte descenso relativo.

Pero es una anomalía que las ciudades mayores no estén en los Estados más poblados. De hecho, si la China e India siguieran el camino de las economías «desarrolladas» (es decir si sus poblaciones activas agrarias descendieran al 10% o 15% del total, al sustituir la energía humana y animal en la agricultura por la energía de los combustibles fósiles) y si se mantuviera la actual jerarquía de ciudades, veríamos fenómenos monstruosos, inéditos, como un Beijing o un Shanghai de 200 millones de habitantes, como un Bombay, Delhi, Calcutra y Madrás de 80 ó 100 millones cada una. Y, además, seguramente sin metro y sin suficientes cloacas. Por esa razón, la humanidad tiene aún mucho que aprender del urbanismo ecológico de un Patrick Geddes o de un Lewis Mumford.

Los sueños de unas ciudades orgánicamente unidas al entorno rural (esa cifra que aparece tan frecuentemente de ciudades no mayores de 100.000 habitantes) son, sin duda, sueños utópicos, más agradables empero que la pesadilla que aguarda a buena parte de la población mundial almacenada en enormes e inhóspitas conurbaciones. En muchas de ellas, para la mayor parte de sus habitantes, los inconvenientes de la vida en la ciudad (contaminación del aire y del agua, falta de espacio, insalubridad) no serán compensados por sus ventajas. Así, hoy ya en México, los habitantes sufren la contaminación producida por los gases de los automóviles (un terrible smog tipo Los Angeles, fuera de la época de lluvias), cuando la mayor parte de esos habitantes ni tienen, ni probablemente tendrán nunca, un automóvil. ¿Veremos tal vez un movimiento ecologista espontáneo de los pobres contra los automóviles en las ciudades del mundo pobre?

Entretanto, en Barcelona, la tendencia es hacia la posesión casi universal de automóviles y hacia la construcción de más y más autopistas periurbanas, siguiendo el urbanismo de Los Angeles: un modelo poco ecológico pero por lo menos más justo que el de México, ya que en Barcelona casi todo el mundo (excepto niños, niñas, ancianas e inmigrantes de África) tiene coche y así, pues, esa contaminación incide sobre los mismos que la producen.

LA CONURBACIÓN BARCELONESA

La nueva y espectacular Villa Olímpica, residencia de los participantes en los Juegos de 1992, edificada en los terrenos antes industriales del Poblenou, con vistas al mar, dotada de un nuevo puerto para yates, lleva el nombre de Nova Icaria de resonancias utópicas. Hubo en Barcelona seguidores de Cabet. Pero la realidad es que esa vasta operación inmobiliaria poco espíritu social y ecológicamente utópico tiene. La Villa Olímpica incluye dos grandes torres (obra de arquitectos internacionalmente de moda, como tantas otras obras olímpicas) que son los habituales gigantes de vidrio, más altos, eso sí, que los más grandes rascacielos de Madrid. No se ha hecho nada en la Villa Olímpica por construir con criterios bioclimáticos, aprovechando la orientación al sol para instalar calentadores solares de agua, no hay reciclaje ni compostaje de basuras orgánicas en huertos locales, tampoco en el plano social la construcción permite otro modo de vida que el de la pequeña familia embutida en su apartamento. Otras construcciones olímpicas están en la misma Barcelona, en la montaña de Montjuïc, pero la operación urbanística más importante se está dando detrás de Collserola, en el delta del Llobregat y en el Maresme, aparte del barrio de la Villa Olímpica y el final de la Diagonal. Se trata de conseguir la *mise-en-valeur* urbana de muchos centenares de hectáreas. Hace unos años, al ir a la Universidad Autónoma en Bellaterra, a tres cuartos de hora de tren desde la Plaza Catalunya, hubieseis visto campos de viñas y de almendros floridos en los meses de febrero y marzo; ahora pocos quedan, los han sustituido las urbanizaciones de casitas adosadas (en algunos casos «separadas», como se ve en un anuncio en Vallvidrera), o incluso casas para los policías de las Olimpiadas (que después se reconvertirán para estudiantes).

Pero este afán constructivo no es en absoluto nuevo. Ya en los años 60, en los terrenos que ahora ocupa la Villa Olímpica, se quiso construir, saneando fábricas obsoletas cuyos propietarios podían ganar mucho dinero con el cambio de calificación urbana de sus terrenos. En ese Pla de la Ribera estuvieron metidos Narcís Serra y Miquel Roca, en la época jóvenes economistas y abogados, hoy políticos importantes de Catalunya. Muchas cosas de la Barcelona actual arrancan de los años 1950 y 1960, cuando se hizo la planificación para la gran metrópolis, pero también arrancan de más atrás, de los planes de expansión urbana de inspiración corbuseriana del año 1932: el Pla Macià. Contra ese urbanismo de ocupación progresiva de la periferia hubo ya desde principios de siglo una cierta oposición, siempre derrotada: desde los planes de ciudades-jardín desconectadas de la metrópolis a los sueños anarquistas de una síntesis rural-urbana con ciudades pequeñas orgánicamente vinculadas a su entorno rural. Pero el urbanismo ruralista fracasó,

y hoy observamos la continuidad en los planes de expansión establecidos sobre todo en los años 1950 y 1960. No sólo las autopistas urbanas, también los túneles de Collserola, y el desvío del Río Llobregat (contra el cual hay oposición ecologista en el pueblo del Prat de Llobregat). El delta del Llobregat es una zona húmeda ecológicamente muy importante, donde está situado el aeropuerto. Quieren desviar el Llobregat, que desemboque varios kilómetros más al sur, para ampliar el puerto de Barcelona, donde tiene que haber un enorme centro de mercancías. Así, la línea de ferrocarriles de Port Bou al puerto de Barcelona será de dimensiones europeas (los ferrocarriles españoles y los rusos son más anchos) y además el Tren de Alta Velocidad francés irrumpirá en Barcelona pero también atravesará ensordecedor el Vallès, por detrás de Collserola, para llegar al puerto y seguir hacia Madrid.

También de los años 1950 y 1960 viene la pésima calidad de muchas construcciones. De la asbestosis se habla aún poco en Barcelona, pero sí se habla de la aluminosis: muchos apartamentos comprados por familias obreras en los barrios de Barcelona durarán pocos años, algunos ya han empezado a caer, porque las vigas son de cemento aluminoso, frágil cuando se humedece. Es un hecho que ese cemento fue producido por la empresa Cementos Molins, y que un miembro de esa gran familia de la burguesía barcelonesa ha sido ministro de Obras Públicas en el Gobierno de la Generalitat de Catalunya en los años 1980. Es inevitable recordar a aquel alcalde de Barcelona que la miraba extasiado desde el Tibidabo —lo que hoy sólo puede hacerse después de alguna lluvia, pues de otro modo la contaminación impide verla con claridad— y que pronunció delante de sus visitantes aquella frase célebre: «¡Cuánta propiedad inmobiliaria!». A Barcelona le gustaría ser una ciudad de burguesía industrial y de burguesía profesional, de nuevas tecnologías y de cultura musical y literaria, pero ahora otra vez, o como reza el lema propagandístico del ayuntamiento «més que mai», y como a principios de siglo y en los años 60, el mejor negocio, la mejor profesión es la construcción. Así pues, el mito de la Barcelona de los fabricantes debe sustituirse por la realidad de la especulación del suelo urbano. Pronto, desde el Tibidabo, o mejor desde la nueva torre de comunicaciones en la propia sierra de Collserola, mirando no hacia el mar, sino hacia el interior, hacia los Pirineos, también se verá un «mar» impresionante de fábricas, bloques de pisos y chalets en los términos municipales de Sant Cugat y Cerdanyola (más grandes que todo el Eixample). Fue un poeta, no es precisamente un constructor inmobiliario casi analfabeto como Núñez (presidente del Barcelona Club de Fútbol), quien compuso aquel famoso verso que dice, más o menos: «Au, Barcelona, salta la carena/que hi ha uns solars que valen molt la pena». La actual administración municipal y regional (y en esto están de acuerdo socialistas y nacionalistas catalanes) no piensa saltar la sierra de Collserola, ni rebajarla

al nivel de cien o doscientos metros, de los quinientos que tiene, pero piensa agujerearla con la construcción de dos o tres túneles (de igual modo que ha agujereado los cerros que quedaron en el interior de la ciudad, como consecuencia de su crecimiento a principios de siglo; por ejemplo, el túnel de la Rovira). Son nuevos túneles *para automóviles*, para facilitar el acceso a la ciudad desde fuera de ella, dentro de ese modelo Los Angeles que se está imponiendo a base de intervenciones urbanísticas fragmentarias, no porque haya una planificación general. Pero lo que ahora ocurre «espontáneamente» (en ausencia de una planificación territorial, que debería ser democráticamente discutida) se parece mucho a lo previsto en los planes de urbanismo franquistas, desde el de 1953 hasta el último de 1976, que querían colocar a medio millón de personas más al otro lado de la montaña, ampliando la conurbación hasta Sabadell en forma de mancha de aceite, y en la que sobresaldrá la montaña del Tibidabo, transformada en un parque urbanizado. El Central Park, como dice el alcalde Maragall, que estudió en la New School for Social Research de Nueva York. Es decir, un parque central ¿dentro de qué círculo? Dentro de esa conurbación (palabra clave, que introdujo el urbanista Patrick Geddes) que se extiende. La degradación ecológica del Vallès ahora es socialmente heterogénea: desde el barrio del Golf de Sant Cugat, el nuevo Pedralbes, hasta los bloques afectados por aluminosis en Ripollet o Montcada.

De las consecuencias de Barcelona sobre sus alrededores y sobre toda Catalunya se ha hablado mucho, desde los años treinta cuando hubo discusiones con el nombre, en inglés porque quedaba más moderno, de *regional planning* sin que realmente nadie pensara en seguir la doctrina de Lewis Mumford en el Regional Planning norteamericano. También se había hablado de la Gross Barcelona. Hubo y hay dos teorías entre quienes han mandado: la de la Catalunya-ciudad y la de la Barcelona-metropolis-y-el-resto-de-Catalunya-una-colonia. Obviamente, la segunda teoría no la defiende nadie abiertamente, pues las autoridades barcelonesas sienten, teóricamente, una responsabilidad por el resto de Catalunya. La teoría de la Catalunya-ciudad quiere decir una Catalunya muy urbanizada, con servicios dispersos en todas las comarcas y no concentrados en Barcelona. Una versión más ruralista combina una Barcelona no muy grande con importantes capitales de comarca: Girona, Lleida, Tarragona, pero también Vic, Manresa, Tortosa y Reus. Esta versión es muy teórica, porque debería haber mantenido un estricto *cinturón agrícola* amplio alrededor de Barcelona, evitando la urbanización en forma de mancha de aceite; pero esto es algo que las autoridades barcelonesas, ni durante el franquismo ni durante la democracia, no están dispuestas a considerar de ninguna manera, a pesar de que la geografía catalana favorecía extraordinariamente esa posibilidad de guardar un cinturón

agrícola alrededor de Barcelona, ya que los terrenos del Maresme, del Baix Llobregat y del Delta del Llobregat, del Vallès, eran fértiles y hermosos, con unos paisajes de indudable valor y con una producción agrícola considerable. Esas zonas están siendo literalmente trinchadas, obliteradas por la lógica de la renta diferencial medida únicamente en términos crematísticos. El modelo real es el de la Barcelona-metrópolis, de casi cuatro millones de habitantes en toda la conurbación. La población de Catalunya (Tabla 1) crece sobre todo en la conurbación de Barcelona (a L'Hospitalet, Badalona, Santa Coloma de Gramenet, Cornellà se puede llegar en metro). Por el contrario, las ciudades del interior pierden relativamente importancia, por lo que a demografía se refiere.

En Badalona, en Santa Coloma (la ciudad peor urbanizada de toda la conurbación) y en Sant Adrià de Besòs, al noreste de la ciudad, hay más habitantes que en todo el Eixample. De igual modo, en L'Hospitalet y Cornellà, al sur de la ciudad, por donde pasaréis si venís del aeropuerto, también hay más habitantes que en todo el Eixample. Pero estos municipios están casi llenos, hay que buscar otros territorios, por la costa hacia el norte hasta empalmar con Mataró y detrás de la sierra de Collserola hasta Sabadell y Terrassa. Así, los datos del más reciente censo que indican una disminución de la población en la ciudad de Barcelona no son, por ahora, síntoma de lo que en otros países europeos y en Estados Unidos se ha llamado contraur-

TABLA 1
Población de las primeras ciudades de Catalunya

	1857		1986
Barcelona	183.787	Barcelona	1.701.812
Reus	28.171	L'Hospitalet	279.779
Tortosa	24.977	Badalona	225.016
Lleida	19.627	Sabadell	186.115
Tarragona	18.023	Terrassa	160.105
Mataró	16.595	Santa Coloma	135.258
Manresa	15.264	Lleida	107.749
Igualada	14.000	Tarragona	106.495
Sabadell	13.945	Mataró	100.021
Vic	13.712	Cornellà	86.928

Lluís Casassas, *Barcelona i l'espai català*, 1977, p. 293, INE, *Padrón Municipal de Habitantes 1 Abril de 1986*, Madrid 1988.

banización, sino que son simplemente efecto de la escasa natalidad barcelonesa y del desplazamiento de algunos habitantes hacia la periferia de la actual conurbación barcelonesa: algunos en busca de alquileres más baratos, otros en busca de aire más puro y vecindad socialmente distinguida.

LA ECOLOGÍA DE LA CIUDAD

Catalunya es uno de los países más nuclearizados del mundo. Las centrales de Ascó 1 y 2 y la de Vandellòs 2 (al lado de la autopista Barcelona-Valencia, 30 km al sur de Tarragona, en una idílica playa mediterránea) producen cada hora casi tres millones de kilovatios: suficiente para que cada habitante de la conurbación barcelonesa tenga una estufa eléctrica continuamente encendida, invierno y verano, día y noche. Es decir, una pareja con dos hijos, cuatro estufas. ¡Qué calor! Los residuos radioactivos son en parte reprocesados en Francia para recuperar (como dice imperturbable la Enciclopedia Catalana) «el uranio no consumido y el plutonio producido». Pasaban hasta hace poco por el subterráneo ferroviario de la calle Aragón, ahora circulan por detrás de la sierra de Collserola en una nueva línea de ferrocarril. La ciudad expulsa el tránsito de materiales radioactivos, también expulsa el tránsito de camiones hacia una nueva autopista paralela al nuevo ferrocarril, e incluso expulsa a los muertos, por eso se hizo un nuevo cementerio en los bosques de la vertiente norte de Collserola, inaugurado en 1975 con el fusilamiento de Txiki, un joven activista de ETA. Barcelona expulsa y absorbe. La mayor parte de las basuras se quema en la incineradora de Sant Adrià de Besòs y se deposita en los vertederos de las cercanías, particularmente en el de Garraf (al sud-oeste de la ciudad, en dirección a Sitges), el cual «ha sido muy criticado porque está situado en una zona cárstica, con grave riesgo de filtraciones que podrían afectar localidades vecinas a través de la contaminación de las aguas subterráneas»¹. El «conseller» Molins, del que ya he hablado antes, se vio también envuelto, en 1990, en la mayor polémica ecológica que ha habido en Catalunya hasta el momento (junto con la surgida tras el incendio de la central nuclear de Vandellòs 1, en octubre de 1989, central que ha quedado fuera de servicio). Molins propuso un plan de «eliminación» de residuos industriales en Catalunya, un conjunto de vertederos e incineradoras colocados en zonas rurales, algunas próximas a Barcelona (como Castellbisbal), otras hasta 100 kilómetros distantes. La espontánea oposición popular llevó a retirar ese plan, aunque no logró todavía introducir

1. M. Parés, G. Pou y J. Terradas, *Ecologia d'una ciutat: Barcelona*. Ajuntament de Barcelona, 1985, p. 118.

conceptos como «dioxinas» en la discusión política catalana o en los medios de comunicación.

¿Sabéis dónde está Andorra? No la Andorra de Max Frisch, ni la Andorra del Pirineo, que como todo el mundo sabe es el paraíso fiscal sin IVA de los habitantes de Barcelona, sino la Andorra del Baix Aragó, donde hay una gran central térmica (propiedad de Endesa, empresa estatal de electricidad, cuyo director, Feliciano Fuster, gusta de presentarse en anuncios pagados en los periódicos como gran ecologista, pero a quien amenaza un proceso por delito ecológico). Esa central quema lignitos y envía electricidad a Barcelona y dióxido de azufre y óxidos de nitrógeno a la atmósfera, que el viento lleva a la comarca de Els Ports, en el cruce entre Aragón, el País Valencià, y Catalunya, donde se encuentra la ciudad medieval de Morella. Los bosques de pinos, los cultivos y los pastos sufren para que en Barcelona haya luz y trabajo. ¡Barcelona chupadora! Antes una parte de la electricidad se hacía en la misma Barcelona: en el Paralelo, al lado de El Molino, bajo Montjuïc, se pueden ver aún las tres chimeneas de una central térmica que ya no funciona, famosa por la huelga de 1917, la huelga de la Canadiense, que era el nombre de la compañía eléctrica del señor Pearson, un señor con mucha fama que ha merecido un bonito paseo en Pedralbes. Allí donde desemboca el Besòs, no muy lejos de la nueva Villa Olímpica, hay otras tres grandes chimeneas de otra central térmica, que muchas veces funciona. Pero casi toda la electricidad viene de fuera de Barcelona, de la Catalunya colonizada, despoblada, e incluso de fuera de Catalunya. Viene en parte del Pirineo. Allí, la hidroelectricidad se exporta, los recibos de la luz no se cobran en la comarca del Pallars sino en Barcelona, de manera que el dinero no regresa, y a esas comarcas «pobres» en recursos (según la versión oficial) se les da el premio de poder recortar los límites de sus parques naturales, como el de Aigües Tortes, ¡para instalar nuevas estaciones de esquí! La contabilidad crematística domina sobre la contabilidad ecológica. Las redes de alta tensión que destroran el suave paisaje de la Catalunya rural parecen una gran telaraña. Si las mirásemos desde el aire, enseguida veríamos donde está la araña más grande. Las fábricas colectivizadas de Barcelona quedaron oscuras cuando en el año 1938 el ejército de Franco hizo saltar los pantanos hidroeléctricos del Pirineo: ¿no podía haber algunos soviets sin electricidad? Mucho menos podría haber una Barcelona-metrópolis.

Barcelona no sólo absorbe kilowatios. Lo absorbe todo, comida, gas de Argelia, gasolina... La energía para el consumo exosomático importada por los habitantes de Barcelona en forma de gas, petróleo, electricidad, es treinta veces más que la energía importada en forma de alimento: Barcelona es una ciudad próspera y moderna, con un automóvil para cada tres habitantes. Es tan cara una semana de alquiler de un piso como el alquiler mensual de una

plaza de parking en el centro de la ciudad. Pero esta ciudad, tan llena de automóviles, no lo está tanto, proporcionalmente, de perros como las ciudades europeas del norte, aunque tenemos más palomas (más de cincuenta mil) y cada vez más gaviotas, que se nutren de residuos. Las ratas de alcantarilla, *Rattus norvegicus*, son los animales de algún tamaño más numerosos (según los expertos se acercan a los dos millones), y sin duda las funciones ecológicas de esa fauna urbana merecen atención.

La media de consumo de agua en Barcelona es de unos 400 litros diarios por persona, sin diferenciar clases sociales e incluyendo el consumo industrial. El consenso general es que Barcelona necesita más agua (en zonas de urbanización con casas adosadas y jardincillos, el consumo puede llegar, a ejemplo de California, a mil litros por persona y día), pero poco se hace por su conservación. El problema no es la falta de lluvias, porque a veces llueve incluso más de la cuenta. La media de litros por metro cuadrado casi alcanza la de Londres, unos 600 l/m², pero llueve de manera muy diferente; muy concentrado, en el otoño y la primavera. La mayor parte del agua que consume Barcelona viene del Ter, cerca de la frontera con Francia, y hay la intención de tomar también agua del Ebro, polémico trasvase. Eso significa quitarle agua al delta del Ebro, 160 km más al sur, que es uno de los territorios más fértiles del mundo, pero que está perdiendo tierra frente al mar, y que se está salinizando. Aunque toda el agua que llega a Barcelona en forma de lluvia se almacenase en la misma ciudad, sería necesario importar aun cinco veces más para mantener el consumo actual. El agua que llega a Barcelona se necesita en otros sitios, porque aunque en este país llueve bastante, no lo hace de forma regular, y hay mucha evaporación. El agua que Barcelona «roba» puede crear desiertos en otros sitios.

En 1991 el gobierno catalán nombró por primera vez un ministro («conseller») específicamente encargado del Medio Ambiente, pero, en un paso de ópera bufa, en vez de nombrar para este cargo a una personalidad política de primer plano o a un ecologista reciclado (al estilo de Brice Lalonde en Francia), ¡designó al ingeniero constructor del túnel para automóviles de Vallvidrera! Este túnel colocará cada día unos veinte mil coches en Barcelona, sin que en esta ciudad haya un gran debate sobre el *smog* tipo Los Angeles, que en verano es producido por los automóviles (óxidos de nitrógeno y ozono superficial que dejaría los atletas del Maratón olímpico sin respiración, si no se hubiera tomado la precaución de hacerles correr fuera de la ciudad, a lo largo de la costa, donde en las tardes de verano sopla viento del mar). Peter Brimblecombe (1987) ha descrito la historia de la contaminación atmosférica de Londres, y en Alemania se ha avanzado mucho en los últimos años en la investigación de la lluvia ácida debida al dióxido de azufre, desde 1850. En España, el famoso episodio de la lucha de Río Tinto, hace más de

cien años, no sólo de campesinos y ciudadanos sino de los propios mineros contra la contaminación por deposición ácida, fue sin duda una lucha ecologista. En muchos países ricos, en los últimos años se comprueba un descenso de la contaminación por dióxido de azufre, al eliminarse la combustión de lignitos y frenarse la de carbón, al colocarse scrubbers en fundiciones de cobre. Las fuentes de dióxido de azufre eran por lo general localizadas, identificables, y esas externalidades dieron lugar a muchísimas protestas. En los países ricos desciende, pues, el llamado «smog» de Londres (la palabra *smog* fue un neologismo, compuesto de *smoke* y *fog*) y aumenta, por el contrario, la contaminación con óxidos de nitrógeno y el ozono superficial, cuya fuente principal son los automóviles (el llamado «smog» de Los Angeles). Se trata de una contaminación más difusa, no atribuible socialmente a ninguna fábrica o central térmica en concreto. Así es, por ejemplo, en Barcelona. En otros lugares, como la Ciudad de México, aumentan simultáneamente ambos tipos de contaminación del aire: el dióxido de azufre (además de partículas, etc.), particularmente irritante en la estación seca y cuando hay inversión térmica, y el «smog» tipo Los Angeles. Se plantea la cuestión de si habrá un movimiento ecologista popular contra los automóviles por aquellos que no los poseen pero padecen sus efectos, ya que el automóvil no es en el mundo un bien generalizable, sino un «bien posicional», y en México, como en el resto de enormes ciudades del Tercer Mundo, la mayor parte de la población no posee ni poseerá automóvil en un futuro previsible. En Barcelona esa cuestión ni se plantea. Ha habido en los barrios obreros más perjudicados por las nuevas autopistas urbanas construidas antes de los Juegos Olímpicos (como en Nou Barris, al norte de la ciudad), movimientos cívicos encaminados a soterrar esas autopistas, a la instalación de pantallas acústicas. En muchas ocasiones, las autoridades se han dado el lujo de no hacer ningún caso, en otras se ha soterrado algún tramo (con el consiguiente aumento de costes crematísticos y descenso de costes ecológicos). Pero eso no ha sido realmente un movimiento anti-automóvil.

LAS PARADOJAS DEL «MODERNISMO»

¿Sabéis que el secretario de la Sociedad Cívica Catalana de Ciudades-Jardín, Cebrià de Montoliu (1873-1923), el único discípulo catalán de Patrick Geddes (el urbanista escocés que introdujo la insultante palabra «conurbación»), también admirador de John Ruskin, de Ebenezer Howard, se marchó de la ciudad asqueado de su burguesía inmobiliaria y fue a morir a Albuquerque, en los Estados Unidos, en 1923? ¿En Albuquerque! ¿No parece mentira que una ciudad llena de edificios inspirados en Ruskin y William Morris,

la ciudad del parque Güell que inicialmente fue una ciudad jardín, la ciudad de Gaudí, haya desterrado a este hijo suyo, un urbanista ecologista, como diríamos ahora?

La Barcelona olímpica, con su disfraz utopista, sus premios de Harvard a su diseño urbano, es también la Barcelona que siempre ve el suelo como instrumento de ganancia. Una ciudad cuyos patricios del 1900 construyeron casas e incluso fábricas en el Art Nouveau o Jugendstil, que los barceloneses llamamos «modernismo» y de las cuales estamos muy orgullosos, como si estuvieran enamorados del anti-industrialismo de John Ruskin y William Morris, pero que no hicieron nada, ni sus descendientes tampoco, para crear un urbanismo ecológico congruente con el Art Nouveau o el Jugendstil. La Barcelona de burguesía arquitectónicamente excéntrica y de proletariado insu-miso, hoy persigue no la instalación de por lo menos la Agencia Europea de Medio Ambiente sino la del Bundesbank europeo.

El urbanismo moderno empieza a finales del siglo XIX y a principios del XX: Patrick Geddes, Ebenezer Howard, Camilo Sitte, Raymond Unwin. Esa «ciencia de las ciudades» fue una respuesta algo retrasada a la industrialización y a fenómenos de urbanización sin precedentes. Ya se habían planificado ciudades mucho antes, pero esa profesión de urbanistas, que celebra congresos, publica revistas, obtiene cátedras, era nueva. Hoy, a finales del siglo XX, cuando hay ciudades que llegan ya a los veinte millones de habitantes, cuando el ecologismo proporciona una perspectiva crítica de la Revolución Industrial, la doctrina urbanística que podría adquirir nueva vigencia es la del urbanismo ecológico anticipado por Patrick Geddes, Lewis Mumford. Pero la línea general actual entre arquitectos y urbanistas no es todavía la de adhesión a las propuestas del urbanismo ecológico, sino más bien la de rechazo del planteamiento urbano de cualquier tendencia. Esa idea de planificar globalmente las ciudades suena a «moderna» mientras hoy triunfa el postmodernismo, hoy se favorecen las «intervenciones» urbanas limitadas en localizaciones concretas (saneamiento y gentrificación en el centro, ocupación descoordinada de suelos agrícolas en la periferia con proyectos concretos). ¿No es así? Así es, en efecto, como se destruye el cinturón agrícola de Barcelona, con «intervenciones» en la periferia, alguna de ellas de cientos de hectáreas de un golpe (el Parque Tecnológico en Cerdanyola, la urbanización en Bellaterra del campus de la Universidad Autónoma, la ocupación de buena parte del Delta del Llobregat, la expansión de Gavà, etc.), todos ellos proyectos de los dos o tres últimos años.

En el urbanismo moderno, hoy en desuso, hubo dos líneas principales: la del elogio de la industrialización y el progreso, y la del lamento por la pérdida de los paisajes rurales, la destrucción de los edificios y de las estructuras históricas de la ciudad medieval. La línea de Le Corbusier, por dar un nom-

bre, contra la línea romántica y reaccionaria al parecer, de quienes se habrían opuesto a que la ciudad perdiera su unidad orgánica con su región a causa de la presión desintegradora de la industrialización. La línea de la civilización técnica (y a partir de los años 1920 y 1930, la de un urbanismo favorecedor del automóvil) contra un urbanismo culturalista, contrario a la pérdida de la identidad de las pequeñas ciudades capturadas y absorbidas por la expansión de las conurbaciones, contrario a la destrucción de ambientes históricos.

El actual rechazo del planeamiento urbano general, en beneficio de las «intervenciones» aisladas y los proyectos concretos, permite ocultar que en la «ciencia de las ciudades» hubo esas *dos* líneas y no una sola. Hubo la línea organicista, culturalista, historicista, regionalista, y antimetropolitana, que tenía ya buenas razones en su época, pues las ideas de Patrick Geddes y Lewis Mumford sobre el *regional planning* tenían ya un explícito contenido ecológico, con una percepción clara del papel del flujo de energía y materiales en la economía humana, ecologismo perfectamente compatible con su aprecio por las concepciones estéticas de Ruskin y William Morris. Esa línea contiene propuestas de planeamiento urbanístico general, distintas, claro está, de la otra línea, la progresista e industrializadora, que en Barcelona tuvo una temprana expresión en la obra de Ildefons Cerdà, susceptible de haber sido desarrollada con un contenido distinto al que finalmente tuvo, y que luego adoptó perspectivas aun menos humanistas al pasar de la manzana (fácilmente transformable en islas peatonales) a los bloques entre los que los peatones se pierden. Las manzanas del Eixample de Barcelona son cada vez menos acogedoras para los peatones (invadidas las calzadas de automóviles y las aceras de motos) y las cosas tienden a empeorar ya que crecen los parkings en los espacios interiores. Pero, potencialmente, es mucho más humana la estructura de manzanas que la de bloques corbuserianos aislados, como navíos instalados en un mar donde la gente que va a pie se ahoga, donde el único salvavidas es el automóvil. Por un lado, pues, la línea Ruskin-Morris-Howard-Geddes, y en Barcelona, Cebrià de Montoliu, y tal vez algunos anarquistas, por el otro la línea cada vez más industrializadora y deshumanizada desde Cerdà a Le Corbusier. Y, actualmente, el rechazo a *ambas* propuestas de planificación urbana general.

El carácter totalizante de la planificación urbana, ese tufillo de norma general de obligatorio cumplimiento que tan mal encaja con el espíritu del postmodernismo, no es una excusa para despreciar el urbanismo orgánico y ecológico. Un especialista en el tema, Peter Hall, lo resume así:

Geddes, incluso más que Howard, pensaba que la planificación debía nacer del mundo como era, debía trabajar a partir de las tendencias de la economía y de la sociedad en vez de imponer una visión arbi-

traría al mundo. Tal vez su formación intelectual tenga algo que ver. Él no era un arquitecto que, por definición, piensa en las estructuras que quiere construir, sino un biólogo convertido en geógrafo y sociólogo que tomaba como punto de partida la naturaleza de la sociedad y de la tierra para las cuales planificaba (Hall, 1982, págs. 80-81).

No es pues correcto decir que la tradición historicista, culturalista, organicista prefería la escala arquitectónica (las casas de Jugendstil en el Eixample de Barcelona) a la escala urbanística. Esa tradición de planeamiento urbano de Geddes (también de Howard, con las ciudades-jardín) existió, pero fue derrotada en Barcelona con el exilio de Cebrià de Montoliu hacia 1920, y hoy en día su resurrección en el terreno institucional de las Escuelas de Arquitectura, la política municipal, las «conselleries» (de Obras Públicas, de Medio Ambiente) de la Generalitat parece improbable. Esa tradición de planeamiento urbano que nació con Geddes es a la vez generalista, regionalista, organicista, culturalista, anti-industrialista (pero con cierto optimismo tecnológico que caracterizó la visión «neotécnica» de Geddes y Mumford), historicista y, en definitiva, ecologista y por lo mismo próxima a la ciencia. Se opone a esa otra línea, también generalista, pero amparada en la creencia en el progreso y la industrialización, que culmina en Le Corbusier y que prescinde totalmente de consideraciones ecológicas. Así la tradición urbanística de Ruskin-Morris-Geddes-Mumford (junto con los partidarios de las ciudades-jardín) es anti-industrialista y romántica, pero resulta que los románticos eran más científicos y más ecológicos, ya que veían las ciudades en un contexto *regional* (¿de dónde venía la energía y el agua, dónde iban a parar las basuras?).

Hay pues dos líneas contrapuestas en la historia de la planificación urbana. A la que nace con Geddes, la he llamado, entre otros adjetivos, «organicista», porque así es como él la llamó. Desde luego, el biologismo no es adecuado como explicación de fenómenos de la historia humana, como las ciudades, pero sin embargo conviene usar el adjetivo «orgánico» por su connotación naturalista, para enfatizar que la «biología» de la ciudad exige una entrada de energía y materiales (cuya dimensión dependerá del número de habitantes y de su consumo exosomático) y generará unos residuos. La ciudad no es separable, ecológicamente, de la región, y eso en un sentido más material que el de la geografía regional francesa. Esos flujos de entrada y salida de materiales serán distintos según las pautas de urbanización y según las técnicas de transporte de personas y cosas, según el grado de recuperación del agua de lluvia y de las aguas sucias, según los sistemas de recogida de basuras, según los tipos de calefacción, según las maneras de construir las viviendas. El suelo rústico alrededor de la ciudad no es visto en el urbanismo ecológico como terreno de reserva para la «producción» de suelo urbanizable

para viviendas y vías de comunicación, sino como lugar donde la energía solar produce materia vegetal necesaria para la alimentación, estéticamente agradable, climáticamente funcional. De ahí, los intentos de frenar la extensión de las conurbaciones en «mancha de aceite» mediante la defensa de los «cinturones agrícolas» no edificables y, más allá, de las «new towns» o, en el caso de Catalunya, ciudades comarcales bien comunicadas por transporte público pero separadas de la metrópolis. Tras esa visión urbanística de tono ruralista había en Geddes (y en Mumford) un planteamiento verdaderamente ecológico, y prefiero la palabra «ecológico» a «orgánico» porque las ciudades nunca pueden funcionar, una vez excedida cierta densidad de población y cierto tamaño, de manera verdaderamente «orgánica», en el sentido que usamos la expresión para referirnos a una agricultura «orgánica», a una agroecología que no use inputs de fuera de la agricultura más allá de la energía solar y el agua de lluvia.

El urbanismo de Geddes y Mumford era ecologista, pero ese ecologismo desde luego nada tiene que ver con la posterior retórica anti-industrial y anti-urbana de los irracionalistas fascismos europeos; además, esos fascismos, incluido el franquismo, aunque usaran la retórica del *Blut und Boden* tuvieron una praxis de *Blut und Autobahnen*. Tanto es así, que es fácil encontrar elogios entusiastas del propio Hitler al automóvil:

Da un sentimiento amargo saber que millones de seres humanos laboriosos, virtuosos, valientes no tienen acceso a un medio de transporte que, sobre todo los domingos y días de fiesta, sería para ellos una alegre fuente de felicidad hasta ahora desconocida... Hemos de quitar al automóvil su carácter clasista, el desafortunado hecho que el automóvil divide a la sociedad en clases; el automóvil no debe ser un objeto de lujo sino que debe convertirse en un objeto de uso común².

La frase podría haber sido dicha por Henry Ford diez años antes que Hitler o por algún jerarca de la ex-DDR treinta años después. La frase de Hitler resulta aún más picante y más eficaz para enterrar la idea muy equivocada que el fascismo haya sido ruralista y contrario al «progreso» industrial, si recordamos el origen del Volkswagen y si pensamos que Volkswagen-Seat es hoy la mayor empresa de la conurbación de esta Barcelona olímpica y democrática. Bien difícil sería, pues, en Barcelona, hacer una campaña contra el imperio del automóvil no sólo como objeto de consumo común sino también como fuente de trabajo asalariado. Sin embargo, la civilización del au-

2. *Völkischer Beobachter*, 9 marzo 1934, citado en Wolfgang Sachs, «Die automobile Gesellschaft. Vom Aufstieg und Niedergang einer Utopie», en Brüggemeier y Rommelspacher, 1989, p. 116.

tomóvil, cuya irrupción es un hecho fundamental en el urbanismo de Barcelona en los últimos treinta años, acelerado en los últimos cinco, no sólo causa contaminación atmosférica, molestias acústicas, destrucción de tierra agrícola y ocupación exclusiva del suelo urbano, sino que además, la alegre felicidad que el uso del automóvil eventualmente proporcione a sus usuarios, no es extendible a la mayoría del género humano. A alguien tan escasamente preocupado por el género humano en su conjunto, tan cerrado en su propia tribu como Hitler, eso le hubiera dado lo mismo. En cambio, los liberales de verdad y los socialdemócratas tal vez lleguen a convencerse del carácter necesariamente minoritario del automóvil en un contexto mundial, y de sus graves efectos ecológicos, y tal vez eso les lleve a reconsiderar algunas de sus ideas. De momento, empero, no es así en Barcelona, donde el urbanismo continúa al servicio del automóvil, siguiendo un camino iniciado, en teoría, ya en los años 1930 con las prescripciones del urbanismo corbuseriano, tan celebradas entonces y ahora por una cierta «izquierda» festiva en Cataluña (aunque ya denunciadas en su momento por los pocos anarquistas que se interesaron por el urbanismo).

HORRORES CORBUSERIANOS

El estudio de mayor valor académico sobre el urbanismo barcelonés del primer tercio del siglo XX es la tesis doctoral de Torres Capell (en la Escuela de Arquitectura de Barcelona, en 1978, con un tribunal compuesto por Oriol Bohigas, Manuel Solà-Morales, Ernest Lluch,...) publicada después con el título *La planificación urbana en Cataluña y la crisis de 1917*. Torres Capell dedica, no faltaría más, un capítulo entero a Cebrià de Montoliu y a la Sociedad de la Ciudad Jardín, pero no hace el menor hincapié en la dimisión de Cebrià de Montoliu y en su retirada hacia Estados Unidos al ver el definitivo fracaso de sus planes hacia 1919-20. La idea de la Ciudad-Jardín, el lazo entre Ruskin-Morris-Geddes (y Howard) y el urbanismo ecológico de Cebrià de Montoliu, no son realmente estudiados por Torres Capell, quien ni tan siquiera menciona, aunque cueste creerlo, a Patrick Geddes, quien se manifestó contra la creación y expansión de las «conurbaciones» y fue explícitamente calificado de maestro suyo por Cebrià de Montoliu a partir de 1913, antes pues, incluso, de la publicación de *Ciudades en evolución* de Geddes.

La tesis que Torres Capell presenta es, como la de Francesc Roca, la de la continuidad en los planes de expansión urbana de Barcelona, desde el Eixample de Cerdà pasando por el «plan de enlaces» de Jaussely, a principio de este siglo, las casas-bloque y suburbios-jardines de los años 1910 y 1920

(cosa bien distinta de las Ciudad-Jardín *desconectadas* de la conurbación), hasta el horror corbuseriano del Plan Macià de 1932, que de manera extraña es catalogado por la interpretación «ortodoxa» de Torres Capell y Francesc Roca de «progresista» y de «izquierda». Hay otra interpretación posible³: la existencia de un urbanismo ecológico (fracasado en la práctica) desde Cebrià de Montoliu hasta los escasos teóricos anarquistas que se ocuparon de los problemas urbanos, sobre todo Martínez Rizo, autor del folleto *La urbanística del porvenir* (1932). Hubo un urbanismo alternativo, contrario a la expansión en «mancha de aceite» por la periferia, pero tropezó con varios obstáculos: en el plano de las ideas, con la ilusión de la expansión ilimitada, la Gross Barcelona e incluso la versión más corriente de la Catalunya-Ciutat, y en la práctica con los intereses crematísticos de los propietarios del suelo urbanizable y de los administradores municipales. Así, Martínez Rizo, en la siguiente cita, resumía claramente la teoría de la Ciudad-Jardín y de los cinturones agrarios (a la que se adhería, y a la que calificaba de «urbanística moderna») como también resumía su fracaso práctico:

Las grandes ciudades deben cesar de crecer por concreción exterior y, en cambio, para alojar el aluvión de nuevos ciudadanos que las hacen crecer continuamente, deben proceder a construir núcleos ciudadanos *separados* del casco por determinada distancia que permita una fácil comunicación pero que deje *los campos libres* necesarios para la salud y la higiene sociales... Estas son las conclusiones a que ha llegado la urbanística moderna, llenas de razón y lógica hasta cierto punto, ya que lo verdaderamente racional sería *desconectar* las grandes ciudades... pero tales conclusiones tienen que limitarse a establecer principios sin finalidad práctica alguna. Los poseedores de solares que habrían de transformarse en zona libre constituyen en el régimen capitalista una fuerza que está demostrando prácticamente que es invencible⁴.

La crisis actual del planeamiento urbanístico generalista no es vista con angustia por los arquitectos urbanistas de Barcelona, como Oriol Bohigas, sino, por el contrario, con el regocijo de los alumnos que salen de la disciplina escolar para gozar del recreo postmodernista, pero ese triunfo actual de los proyectos aislados (que pueden ser grandes en las periferias urbanas, pero que no se inscriben en un planeamiento general de la región ecológi-

3. Eduard Masjuan la ha desarrollado en su artículo en la revista *Arxipèlago*, 7, 1991 y en su trabajo de investigación en 1991 en la UAB, *Urbanismo y Ecología en Catalunya 1901-37*.

4. Martínez Rizo, *La urbanística del porvenir*, 1932, pp. 24-25, cit. por Masjuan, 1991, p. 6. Subrayo yo.

camente definida), ese triunfo contra el *regional planning*, es a mi juicio un triunfo efímero de la ideología metropolitana contra la crítica ecológica. Rechazar el planeamiento urbanístico general implica ver la ciudad, al modo de Jane Jacobs, como algo totalmente ajeno a la ecología, como una entidad literalmente metafísica: eso sí que es «culturalismo» en el peor sentido de la palabra, eso sí que está pasado de moda, eso sí que es provinciano. Que la planificación urbanística general esté en desuso, permite que el terreno de juego privilegiado del urbanismo sea la intervención por trozos, por fragmentos, el «todo vale» postmodernista. Pero ¿no deben verse esas intervenciones fragmentarias concretas dentro de un contexto? ¿Cuál es ese contexto? ¿El de la expansión urbana habitual o el de la imbricación ecológica de la ciudad? La ausencia de planeamiento urbanístico general permite dejar esta pregunta de lado. Por tanto, la ausencia de planeamiento urbanístico general tiene hoy en día un significado profundamente anti-ecológico.