

100 años después de Ebenezer Howard: Economía ecológica y planificación urbana

Joan Martínez Alier

La economía convencional sostiene que, el aumentar la productividad en la agricultura, y la ser la elasticidad-ingreso del consumo de alimentos en conjunto muy baja, la agricultura expulsa población activa. Esto está en la raíz de la urbanización, que en parte crece también por el propio crecimiento demográfico. Así, si en la China o en la India la población activa agraria descendiera a un porcentaje inferior al veinte o hasta el diez por ciento, entonces veremos, si se mantiene la actual jerarquía de ciudades, conurbaciones de 40 o 60 millones de habitantes, que no tienen precedentes. Nótese que hoy en día las mayores ciudades (Nueva York, Tokyo, São Paulo, México) no están en los países de mayor población, pero eso es así porque los países más poblados (India, China) mantienen aún una población activa agraria muy alta, además de las restricciones internas a la emigración en la China. Así pues, a menos que, al amparo de la crítica ecológica y gracias a movimientos agraristas, se logre rápidamente una revalorización de la producción agraria tradicional, el camino señala hacia una urbanización creciente y sin precedentes de la población mundial. ¿Cuáles son las líneas de pensamiento y de planificación que guiarán ese proceso?

¿Cabe hablar realmente de «ciudades sostenibles»? ¿No son las ciudades ecológicamente insostenibles por definición? ¿Hay

que ver las ciudades como «parásitos» que chupan energía y materiales y excretan residuos, o más bien, para usar otra metáfora, como «cerebros» que, con su metabolismo más intenso, consiguen convertir la energía y los materiales en informaciones útiles para el desarrollo sustentable de todo el sistema del cual forman parte? En la economía urbana convencional se hace mucho hincapié en las externalidades positivas de la aglomeración que pueden convertirse en negativas. Pero en la economía ecológica vamos más allá del estudio de esas repercusiones económicas indirectas, e intentamos decir algo más sistemático sobre las ciudades, viendo su economía dentro de un marco físico.

Durante mucho tiempo la planificación urbana se ha hecho de espaldas a las consideraciones ecológicas, y eso ha sido particularmente así en la época «corbuseriana», es decir, a partir de las décadas de 1920 y 1930. La Carta de Atenas de 1933 consagró el principio de separación de las distintas zonas de la ciudad —las zonas de dormitorio, las zonas industriales, las zonas de diversiones, las zonas de adquisición de mercancías (en los *malls* a los que se accede en automóvil). Esa separación incrementa los viajes dentro de las conurbaciones, que en la era del automóvil privado iban a ser facilitados por las redes de autopistas urbanas. La ciudad crece en forma de *urban sprawl* o de «mancha de aceite» (un término introducido en 1955 por el sociólogo W. F. Whyte con referencia a Los Angeles).

El modo de *transporte* tiene una influencia enorme en la calidad ambiental de las ciudades, y el automóvil ha sido en los países ricos el gran agente del *urban sprawl*. Todavía existen pocos movimientos sociales urbanos de gente pobre contra el automóvil privado, que les perjudica. Los ciclistas pobres de ciudades asiáticas, que van al trabajo en bicicleta para ahorrarse el precio del mal transporte público, son atropellados por autobuses o automóviles privados, con indemnizaciones muy baratas, y el trato a los peatones no es mucho mejor. Las

mujeres tienen por lo general menor acceso al automóvil privado.

Actualmente hay un amplio movimiento internacional en favor de la «sustentabilidad urbana» que se enfrenta al anti-ecologismo que caracteriza tanto la teoría urbanística de Le Corbusier como la práctica de muchas ciudades que han seguido el camino de Los Angeles. Este nuevo movimiento nace al amparo de la Agenda 21 introducida en la conferencia de Río de Janeiro de 1992. Uno de los instrumentos preferidos de ese movimiento de «sustentabilidad urbana» es el cálculo de la «huella ecológica» tal como lo han desarrollado Rees y Wackernagel.¹ El propio William Rees reconoce que sus ideas (aunque no sus cálculos detallados) estaban ya presentes en el movimiento de planificación urbana anterior al «corbuserianismo» representado por autores como Patrick Geddes y Ebenezer Howard (el creador de la «ciudad jardín») cien años atrás. Se trata pues de volver a ese pasado, pero añadiendo algunos nuevos instrumentos de evaluación y usando aquella tecnología moderna que pueda llevar a una mayor sustentabilidad urbana.

Entre 1898 y 1902 Ebenezer Howard publicó las dos primeras ediciones de su libro *Garden Cities of Tomorrow*. En su utopía practicable, Howard proponía la teoría de la «ciudad-jardín» que no quiere decir el suburbio ajardinado contiguo a la metrópolis en la pauta estadounidense de *urban sprawl*, sino la creación de nuevas ciudades separadas de las conurbaciones por un amplio territorio donde la urbanización y la edificación estarían prohibidas. Howard propuso así la existencia de *greenbelts*, de cinturones verdes agrícolas y forestales, unas fajas de decenas de kilómetros para evitar la extensión de las conurbaciones en mancha de aceite. Tales cinturones podrían servir como fuentes de alimentos y como sumideros de residuos. Para Howard, las nuevas ciudades-jardines separadas de las metrópolis mantendrían la titularidad pública del suelo, de manera que el incremento de rentas por el uso urbano de suelo revertiría en la administración de la propia ciudad y no en el beneficio privado. Los habitantes de las nuevas ciudades serían usufructuarios de los solares, no propietarios.

Evitar la extensión ilimitada de la «conurbación»: ése era el propósito de la teoría de la ciudad-jardín. La palabra «conurbación» había sido introducida por Patrick Geddes (el

autor de *Ciudades en evolución*, 1915, heredero a su vez de Ruskin y William Morris), para designar el fenómeno advertido en Inglaterra de ciudades que se expandían y capturaban los pueblos y ciudades cercanos, dejando terrenos malogrados y mal definidos. Geddes y su discípulo Mumford pensaban que las tecnologías de la revolución industrial habían llevado a esos desastres, pero una nueva era tecnológica revertiría la tendencia. Sin embargo, sus esperanzas de una descentralización basada en las pequeñas centrales hidroeléctricas fueron negadas por la realidad.

Los principales obstáculos a la aplicación práctica de ese intento de urbanismo anti-expansivo de las ciudades-jardín han sido tres, a mi juicio. Por un lado, el aumento de la población inmigrante en las ciudades, particularmente en el Sur del planeta, que rápidamente hace obsoletos los cinturones verdes que tratan de contener el crecimiento de la ciudad para acomodar esas mareas humanas. Esas invasiones son producto del crecimiento demográfico y de la diferencia de ingresos entre campo y ciudad, que es efecto de las políticas en pro de lo deseable de aumentar la productividad (falsamente medida) de la agricultura. De otro lado, los intereses privados de capturar las rentas que se pueden conseguir al urbanizar los terrenos contiguos a las conurbaciones ya existentes, aumentando la extensión de las ciudades, ya sea en terrenos para ricos o en suburbios empobrecidos. En Lima, por ejemplo, observamos no sólo la ocupación de tierras desérticas circundantes, sino también la destrucción de las excelentes tierras de cultivo irrigadas, en nuevas urbanizaciones de clase alta en Monterrico, Barranco, Surco, o más frecuentemente en miserables «pueblos jóvenes». En tercer lugar, en un plano ideológico, las teorías urbanistas favorables a la expansión de las ciudades ayudan también a ese proceso de extensión ilimitada de las conurbaciones.

Un momento crucial en el debate sobre teorías urbanistas del siglo XX se dio en Moscú en 1930 un par de años antes de la reunión que proclamó la Carta de Atenas, y tuvo también por protagonista a Le Corbusier. Algunos arquitectos soviéticos habían propuesto la «desurbanización» de Moscú, en el contexto de las polémicas previas a la colectivización del cam-

¹ Ver un resumen de sus ideas en el artículo «Indicadores territoriales de sustentabilidad», *Ecología Política*, 12, 1996.

pesinado y las grandes campañas de industrialización. Se proponía un mayor apoyo a la agricultura campesina y una mayor vinculación entre la vida urbana y la vida rural, evitando el crecimiento de las grandes ciudades. El Partido Comunista de Stalin se mostró totalmente contrario a esas propuestas, y contó con el apoyo de Le Corbusier, quien se burló en una conocida carta a Moisés Ginzburg de la tendencia «desurbanizadora».² Como puede comprenderse, la pinza entre el urbanismo occidental expansivo corbuseriano y la crítica desde el stalinismo contra la desurbanización, aplastó políticamente durante cincuenta o sesenta años cualquier intento de plantear un urbanismo alternativo, más ecológico. Pocas escuelas de arquitectura y urbanismo han dado voz a Geddes, Sitte, Howard, Mumford. La teoría de la ciudad-jardín no sólo no fue enseñada sino que fue expresamente tergiversada, como si fuera una «teoría» del suburbio ajardinado contiguo a la metrópolis.

Así pues, en las teorías urbanísticas del último siglo podemos distinguir tres etapas. Ya las hemos señalado:

- 1) La tendencia anti industrializadora, preocupada por la contaminación y por la producción de residuos, preservadora de los centros históricos medievales en Europa, «romántica» y al mismo tiempo más científica por ser más ecológica, con nombres como Patrick Geddes y Ebenezer Howard en Gran Bretaña, Camillo Sitte en Europa Central...³ y después Lewis Mumford. Ellos tenían ya implícitamente una visión ecológica. Frente a la expansión de la conurbación industrial, Geddes y Sitte propusieron el respeto a las formas urbanas medievales «orgánicas» con sus plazas y calles irregulares, su convivencia social en los espacios públicos, su transporte a pie, mientras que Howard proponía frenar la expansión urbana mediante «cinturones

verdes» agrícolas y forestales más allá de los cuales se crearían nuevas ciudades-jardín, que no serían suburbios ajardinados, sino todo lo contrario, entidades urbanas lo más autosuficientes posible, dentro de las cuales se realizarían casi todas las funciones urbanas y que estarían conectadas con la ciudad central por transporte público.

- 2) Más tarde, a partir de los años 1920, el urbanismo expansivo, el elogio al transporte en automóvil, la división espacial de las funciones urbanas, el urbanismo mal llamado «racionalista» de Le Corbusier y sus seguidores.
- 3) La tercera etapa recién comienza a surgir de la confusión del post-modernismo de los años 1980 y 1990. La planificación urbana corbuseriana está desacreditada, y durante los últimos veinte años ha triunfado el «Haz lo que quieras» postmodernista. De esa confusión surge ahora la tendencia del ecologismo urbano, apoyada en una sólida base de estudios de Ecología Urbana (como los que comenzó a auspiciar la Unesco con el programa MAB en los años 1970 y 1980), y en nuevos indicadores e índices de (in)sustentabilidad urbana como la «huella ecológica».⁴

Es importante, cuando se discute la economía ecológica de las ciudades, especificar claramente la *escala* en la cual se miden los impactos. En efecto, consideremos el caso de una ciudad que se expanda. Tal vez su antiguo centro se deteriore social y ambientalmente, como ha ocurrido en ciudades estadounidenses y en algunas ciudades latinoamericanas (como Lima o, en cierta medida, ciudad de México). Puede ocurrir, por el contrario, como en muchas ciudades europeas, que al tiempo que la ciudad se expande por suburbios obreros de bloques de viviendas o por suburbios ajardinados de clase media, el centro se matenga en muy buen estado debido a la inversión pública y a sus valores culturales, turísticos y arquitectónicos. Desde el punto de vista ambiental, es también posible que el centro ofrezca una mejor calidad del aire con un descenso del dióxido de azufre y de partículas (como aún no se ha logrado en Santiago de Chile o en ciudad de México), amplia disponibilidad de agua de buena calidad, muchos espacios públicos verdes bien cuidados, circulación fluida con transporte público y en bicicleta o a pie (como en Amsterdam o en Bolonia, por ejemplo). Posiblemente en el antiguo centro disminuya el hacinamiento

² P. Ceccarelli, La construcción de la ciudad soviética, *Gustavo Gili, Barcelona, 1972.*

³ Camillo Sitte, *Der Staedtebau nach seinen kuenstlerischen Grundsätzen, primera edición 1889, reimpresión de la cuarta edición de 1909, Vieweg, Braunschwig-Wiesbaden, 1983.*

⁴ Véase, por ejemplo, el excelente libro de Virginio Bettini, *Elementos de ecología urbana, edición a cargo de Manuel Peinado, Editorial Trotta, Madrid, 1998.*

anterior (como está ocurriendo en Barcelona y en Nápoles, por ejemplo), y la salud pública y la calidad de vida mejoran. Pero si consideramos la conurbación en su conjunto y acudimos a otros indicadores ambientales, observaremos un deterioro: gran pérdida de tierra agrícola y forestal, pérdida de humedales, aumento de la producción de dióxido de carbono, de óxidos de nitrógeno y de compuestos orgánicos volátiles y del ozono superficial («smog» de los Angeles) por la circulación de automóviles y camiones, sacrificio de manantiales locales de agua y por tanto traída de agua desde lugares cada vez más

distantes, importación de energía nuclear y consecuente producción de residuos radioactivos... El estudio de esos indicadores desde una perspectiva multi-criterial, en las escalas geográficas y temporales pertinentes, ayudará a las decisiones de un nuevo urbanismo ecológico.

Así, cuando observamos que la calidad ambiental del centro de una ciudad mejora (por ejemplo, la desaparición en Londres del «smog» de Londres, la presencia de peces en la Támesis), nos hemos de preguntar si los problemas se están desplazando a otra escala más amplia en el espacio y en el tiempo.

Suscríbete a la revista



Quercus

Revista mensual de estudio y defensa de la naturaleza

Estarás informado a fondo de todo lo que acontece en la naturaleza española y en su conservación.

Contribuirás a mantener un medio de comunicación clave para el movimiento ecologista y los investigadores de la naturaleza.

Dirección: Camino de Hornigueras, 122 Bis. Planta 5ª Nave P-1 - 28031 Madrid
Precio de la suscripción por 12 números: 4.900 ptas.