

Sostenibilidad, conflicto, convivencia y la ciudad del posdesarrollo

Ernest Garcia

Universitat de València

¿A qué nos referimos cuando hablamos de *ciudades sostenibles*? La pregunta, después de varias décadas de debate, tiene una respuesta razonablemente clara. Nos referimos a una situación que responde a los criterios siguientes:

- 1) La eficiencia energética y material del modelo de ciudad compacta y limitada en su expansión (al estilo de las tradicionales ciudades mediterráneas) es superior a la que resulta de la dispersión suburbana.
- 2) Los espacios monofuncionales son simples pero poco diversos e interconectarlos requiere mucha energía; los espacios plurifuncionales son complejos pero pueden ser a la vez menos costosos ambientalmente y socialmente más ricos.
- 3) La relocalización de determinados procesos productivos básicos (producción de alimentos, generación de energía, servicios comunitarios, servicios de los ecosistemas, etc.) es aconsejable.
- 4) La conservación de los espacios ecológica o agrícolamente productivos que aún existen dentro de los límites urbanos o en su entorno inmediato resulta crucial.
- 5) La rehabilitación del espacio construido y deteriorado (conservación de centros históricos y regeneración de barrios más recientes) es preferible a la urbanización de nuevos espacios.
- 6) La pacificación de las calles y el fomento de la proximidad -en combinación con más facilidades para el transporte público y la bicicleta- aparecen como la única alternativa viable a la congestión, la contaminación y el ruido producidos por la motorización privada.
- 7) La minimización del volumen y la toxicidad de los residuos (reducción, reutilización, recuperación, reciclaje) tiende a percibirse como alternativa frente a sistemas de tratamiento costosos, contaminantes y crecientemente rechazados por las poblaciones afectadas.
- 8) Los criterios anteriores son interdependientes y sólo tienen pleno sentido si son aplicados conjuntamente. La pacificación de las calles casa mal con la segregación funcional de los espacios; reducir el volumen de residuos es más fácil si el grado de localización de las actividades económicas es importante; el mantenimiento de la agricultura urbana y periurbana requiere la consolidación de los mercados locales; una inversión de la tendencia a la dispersión suburbana sólo es pensable si la alternativa es un medio urbano caracterizado por la vitalidad, la diversidad, la mezcla de actividades, la abundancia de servicios y la oferta cultural.

En resumen: el nuevo paradigma propuesto por el movimiento de ciudades sostenibles afirma que densidad, diversidad, proximidad, pacificación de las calles, participación ciudadana, ahorro energético y menos contaminación son aspectos distintos de una misma alternativa. Su principio más general es que la viabilidad ecológica está asociada a la articulación de la complejidad. O, dicho de otra manera, que las causas de la degradación ambiental y de la degeneración cultural de las ciudades son las mismas (y deberían ser contrarrestadas al mismo tiempo).

Las ideas de sustentabilidad local han dado lugar a una situación paradójica, pues son tan ampliamente aceptadas sobre el papel como poco practicadas en la realidad. Las ciudades tardomodernas, las de la segunda mitad del siglo XX, han sido en substancia un producto del petróleo barato, y se han configurado a través de procesos como los siguientes: el desplazamiento masivo y cotidiano de la población y el transporte todavía más masivo de energía, agua, alimentos, minerales y fibras desde regiones lejanas; la expansión de la superficie ocupada a través de una dinámica de suburbanización; la separación funcional de los espacios de la vivienda, el trabajo, el estudio, el comercio y el ocio; la segregación social, que minimiza la coincidencia en los mismos espacios de los diferentes grupos sociales; la deslocalización de las actividades económicas (globalización por una parte y dislocación – pérdida de control sobre el entorno inmediato- por otra). En su devenir, la ciudad tardomoderna no ha encontrado otra fórmula salvo la segregación para mantener la diversidad, no ha sabido facilitar el acceso a los destinos cotidianos sin aumentar el consumo de combustible, no ha encontrado más fórmula para el éxito económico que el crecimiento ilimitado. En las lógicas urbanísticas del siglo XX, complejidad cultural y moderación ecológica han resultado incompatibles.

El proceso arriba resumido ha provocado que el metabolismo de las ciudades se haya vuelto más grande (consumiendo más recursos y produciendo más desperdicios) y más lineal (más alejado de la característica circularidad de los ciclos de materiales en la biosfera). Y que, como consecuencia, la presión de las ciudades sobre el territorio haya aumentado, con una huella ecológica que multiplica hasta en 100 o 200 veces la superficie de su demarcación administrativa. Además, ese proceso -quiero insistir un poco en esto- también ha erosionado las condiciones para una articulación viable de la complejidad cultural; no sólo ha provocado un déficit ecológico gigantesco, sino también un déficit dramático de articulación social, de proyectos colectivos encarnados en los diversos grupos y movimientos de la sociedad civil. Incluso alguien tan moderado como Richard Rogers ha podido escribir que “en el presente, estamos construyendo ciudades que segregan y embrutecen en vez de emancipar y civilizar”.

Miremos el asunto a partir de los rasgos que han cimentado la buena fama de las ciudades, esa lírica que las describe como espacios de la libertad y la creatividad. En la medida en que han sido ciertas, esas virtudes históricas de la ciudad han tenido mucho que ver con el hecho de que el espacio urbano ha sido compartido por gentes diversas, con diferencias de clase, de religión o de etnia. La ciudad es una formación social compleja, estructurada, con desigualdades. Por eso su historia es una dialéctica de convivencia y conflicto. En los periodos “pacíficos” ha dominado el primer elemento. En las crisis, el segundo.

La dialéctica mencionada ha sido la base de la dinámica social urbana (y también de la mitología que la rodeó y aún la rodea). De la identificación de la ciudad con el progreso. Con la creatividad cultural y artística. Con el cambio social (las revoluciones modernas, de la toma de la Bastilla a la del Palacio de Invierno, pasando por la Comuna de París, fueron acontecimientos urbanos). Con la democracia representativa, que tampoco puede existir sin una variada mezcla de consenso y conflicto. Incluso los momentos de descomposición tienden a percibirse como la ocasión de un nuevo principio (y, si no, se nos presentan como algo primitivo –Sarajevo: el retorno de las tribus, sentenciaron muchos sociólogos de relumbrón).

El imaginario de la modernidad ha contrapuesto esa visión de la ciudad a las condiciones del mundo rural, ese mundo que, a causa de su homogeneidad, es mucho más inerte. En él no hay conflicto porque todo el mundo es igual: el “diferente” es meramente individual y, reprimido o integrado, no puede cambiar la identidad del grupo; cuando se produce una revuelta colectiva, la ciencia social moderna la describe como milenarista, ahistórica. No hay convivencia porque todo el mundo es igual: los campesinos forman una clase social como las patatas en un saco forman un saco de patatas, según la frase -tan cruel y despectiva- de Marx.

Creo que esa dualidad, en la cual la ciudad racionaliza como mérito su característica más aparente, es básicamente falsa. Las partes del mundo social están conectadas entre sí. La oposición ciudad/campo se origina en el hecho de que la ciudad sólo es posible si el campo tiene excedentes. La ciudad explota al campo, absorbe sus excedentes y, por tanto, lo simplifica, reduciendo en él la energía y la información al mínimo necesario para la reproducción. La ciudad moderna ha olvidado este hecho. Y, sin embargo, el sistema urbano es incomprensible sin su ecosistema. Es imprescindible corregir ese olvido si se pretende comprender la urbanización de la segunda mitad del siglo XX y, sobre todo, la relativa desurbanización que, como comentaré más adelante, será inevitable en el siglo XXI.

La evolución de la (pseudociudad) tardomoderna, por una parte, ha generado homogeneidad: ahora es de los urbanitas de quienes se podría decir que son como las patatas en un saco de patatas (no hay que engañarse con la diversidad basada sólo en la apariencia, como ya

comprendió Pasolini). La homogeneidad resulta en parte de la segregación: los diferentes se mezclan cada vez menos, y no sólo en los barrios cerrados y fortificados, ni sólo en los ghettos viejos y nuevos. Y resulta, también, de la sustitución de la civilización por la motorización, como ha dicho Girardet. Desplazamientos más frecuentes, distancias más grandes y velocidades más elevadas erosionan los contactos sociales y producen un vecindario “pobre en encuentros”. Con los espacios públicos destinados sólo a ser atravesados tan deprisa como sea posible, los movimientos sociales urbanos han pasado de la reivindicación positiva, por la mejora de los espacios cotidianamente compartidos –las calles, los jardines, las escuelas...- a la reivindicación puramente defensiva que trata de mantenerlos, no vivos y ocupados, sino “limpios y seguros”.

Por otra parte, la estructura urbana se ha desligado de las nuevas formas del conflicto orientado al cambio social. A menudo, en ellas, la ciudad no es más que un escenario intercambiable: Seattle y la protesta multinacional contra la OMC, en la que ni los poderosos ni los rebeldes son propiamente locales; o la dialéctica Davos/Porto Alegre, que es sobre todo simbólica. La ciudad ya no es el ámbito del conflicto social organizado porque los dominantes y los dominados ya no coinciden en el mismo espacio físico (el último conato de huelga en la factoría Ford de Almussafes fue desactivado por las amenazas transmitidas por teleconferencia desde Detroit).

Un tercer factor de erosión de la complejidad social depende del hecho de que, en tanto que relación social real, con interlocutores reconocibles, la relación ciudad/campo se ha roto también. Aunque la ciudad moderna continúa dependiendo de un entorno natural y rural –y explotándolo-, éste ya no es local. Es enorme pero deshilachado; en rigor, se extiende por todo el mundo. Es irreconocible: como dicen en algunas cooperativas japonesas, una agricultura sostenible es antes que nada una que tiene “cara y ojos”, en la que el contacto perdido entre quienes producen y quienes consumen ha vuelto a establecerse.

El problema ahora es que los fundamentos sociales y ambientales que han hecho posible la super-pseudo-urbanización de las últimas décadas han comenzado a temblar. La base preindustrial global está esquilada. La era del petróleo barato se acaba y, con ella, la expansión acelerada del transporte sin la cual el universo tardomoderno no puede funcionar. Y se iniciará más pronto que tarde una época de contracción y desconcentración simultánea de las ciudades, que no podrán extenderse tanto sobre el territorio ni acumular en sus centros los niveles actuales de energía e información.

En las condiciones que previsiblemente dominarán la mayor parte del siglo XXI, en lo que podríamos llamar el “post-desarrollo”, las ciudades tendrán que pedir menos al campo y

tendrán más dificultades para practicar la segregación social y la homogeneidad zonal. Tendrán que reducir su huella ecológica (tanto si sus dirigentes y sus habitantes lo desean como si no) y tendrán que recuperar su función histórica de ámbitos de la convivencia y el conflicto entre diferentes (tanto si sus dirigentes y sus habitantes lo desean como si no).

No es que la perspectiva –la necesidad de volver de nuevo a vivir juntos- sea tranquilizadora. Hemos perdido la costumbre y el reencuentro promete ser bien difícil. El triple proceso de erosión de la convivencia por la segregación de los espacios, de dislocación del conflicto ante poderes lejanos e inaccesibles y de metástasis global de la explotación del campo y de la naturaleza, va a hacer que las ciudades entren mal preparadas en la era de la desurbanización relativa. Lo más previsible, entonces, es la proliferación de intensos conflictos anómicos, socialmente disgregadores. Más que escenarios de la lucha de clases, las ciudades del siglo XXI parecen destinadas a ser la arena de un enfrentamiento primario entre viejas élites y nuevos bárbaros. Las batallas recientes de Los Ángeles o París no son una violencia incomprensible, y sólo por analogía pueden describirse como nuevas “revueltas del pan”; son más bien la forma específica del conflicto urbano en las nuevas condiciones históricas. (Se admiten propuestas sobre cómo convertir todo esto en un programa de cambio social consciente, si es que alguien tiene la imaginación suficiente).

Es cierto que habría sido posible, también, prepararse para entrar en la cuesta abajo de la civilización fosilista en mejores condiciones, minimizando los costes: con relocalización, con desmotorización... con una orientación hacia la sostenibilidad, como se ha dado en decir. A fin de cuentas, las condiciones para una ciudad humanizada y para una ciudad ecológicamente viable eran básicamente las mismas. Pero no es ése el camino que se ha seguido. Y puede que el tiempo se haya acabado.

Bibliografía seleccionada

Bettini, V. (1998): *Elementos de ecología urbana*. Madrid, Trotta.

Durning, A.T. (1996): *The car and the city: 24 steps to safe streets and healthy communities*. Seattle, Northwest Environment Watch.

Girardet, H. (1992): *The Gaia atlas of cities: New directions for sustainable urban living*. Londres, Gaia Books.

Girardet, H. (2001): *Creando ciudades sostenibles*. Valencia, Tilde Editorial.

Kunstler, J.H. (2005): *The long emergency: Surviving the converging catastrophes of the twenty-first century*. New York, Atlantic Monthly Press.

Masjuan, E. (2000): *La ecología humana en el anarquismo ibérico: Urbanismo «orgánico» o ecológico, neomalthusianismo y naturismo social*. Barcelona, Icaria.

Odum, H.T. y E.C. Odum (2001): *A prosperous way down: Principles and policies*. Boulder, University Press of Colorado.

Rogers, R. (1997): *Cities for a small planet*. Londres, Faber and Faber.

Sachs, W. (1992): *For love of the automobile: Looking back into the history of our desires*. Berkeley, University of California Press.

Schnaiberg, A. ; Weinberg, A.S. y D. Pellow (1998): "Politizando la rueda de la producción: Los programas de reciclaje de residuos sólidos en Estados Unidos". *Revista Internacional de Sociología*, tercera época, nº 19-20, pp. 181-222.

Simó, T. y C. Dolç (eds.): *Arquitectura, urbanismo y medio ambiente*. Valencia, Fundació Bancaixa.