

LA BARCELONA OLIMPICA

J. Martínez Alier

LA CONURBACION

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 Icària* de resonancias utópicas. Hubo en Barcelona seguidores de Cabot, pero en realidad 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 cemento y 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 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 almendros floridos en los meses de febrero y marzo, ahora pocos quedan, los han sustituido las urbanizaciones de casitas adosadas (en algunos casos incluso «separadas», como se ve en un anuncio en Vallvidrera), o también 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. 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 muy húmeda ecológicamente muy importante, donde está situado el aeropuerto. Quieren desviar el Llobregat, que desemboca varios kilómetros más al sur, para ampliar las pistas del aeropuerto (cuyos hermosos terminales del arquitecto Bofill han sido construidos en un tiempo rápido, antes de los Juegos), y sobre todo para ampliar el puerto de Barcelona, donde ha de haber un

enorme centro de mercancías. Así, la línea de ferrocarriles de Portbou 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 ensordecedor en Barcelona pero también atravesará el Vallès por detrás de Collserola para llegar al puerto y seguir para 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, barato pero 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, 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 se debe sustituir por la realidad de la especulación del suelo urbano. Pronto, desde el Tibidabo, o mejor desde la nueva torre de comunicaciones en la propia Serra 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 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 burgueses catalanes) no piensa saltar la Serra de Collserola, ni rebajarla al nivel de cien o doscientos metros, de los 500 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 ya los planes de urbanismo franquistas desde el de 1953 hasta el último de 1976, 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 esa *conurbación* (palabra clave, que introdujo el urbanista Patrick Geddes). 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, 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 de *regional planning*. También se había hablado de la *Gross Barcelona*. Hay dos teorías: la de la Catalunya-ciudad y la de la Barcelona-metrópolis. 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, y esto es algo que las autoridades barcelonesas, ni durante el franquismo ni durante la democracia, están dispuestas a considerar de ninguna manera. El modelo real es el de la Barcelona-metrópolis, de 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, Santa Coloma de Gramanet y Cornellà se puede llegar en metro). Por el contrario, las ciudades del interior pierden relativamente importancia, por lo que a demografía se refiere.

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	Sta. 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 Cassassas, *Barcelona i l'espai català*, 1977, p. 293. INE, *Padrón municipal de Habitantes*, 1 abril de 1986 Madrid 1988).

En Badalona, en Santa Coloma (la ciudad peor urbanizada de toda la conurbación) y en Sant Adrià de Besòs, al nordeste 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 Serra de Collserola hasta Sabadell y Terrassa.

LA ECOLOGIA DE LA CIUDAD

Catalunya es uno de los países más nuclearizados del mundo. Las centrales de Ascó 1 y 2 y la de Vandellós 2 (al lado de la autopista Barcelona-Valencia, 30 kms al sur de Tarragona, en una idílica playa mediterránea) producen cada hora más de tres millones de kilowatios: suficiente para que casi 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 radiactivos en parte son 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 Serra de Collserola en una nueva línea de ferrocarril. La ciudad expulsa el tránsito de materiales radiactivos, 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 deposita en los vertederos de las cercanías, particularmente en el de Garraf (al suroeste 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». (M. Parés, G. Pou y J. Terradas, *Ecología d'una ciutat: Barcelona*, Ajuntament de Barcelona, 1985, p. 118).

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 Vandellós 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 introducir conceptos como «dioxinas» en la discusión política catalana o en los medios de comunicación. Las dioxinas, como el amianto, aún no existen políticamente en Catalunya.

¿Sabéis dónde está Andorra? No la Andorra de Max Frisch, ni la Andorra del Pirineo, que es el paraíso fiscal sin IVA de los habitantes de Barcelona, sino la Andorra del Baix Aragó, donde hay una gran central térmica que quema lignitos y que envía electricidad a Barcelona y dióxido de azufre y óxidos de nitrógeno a la atmósfera, que el viento lleva a la comarca del 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 Paral·l, al lado de El Molino, bajo Montjuïc, se puede 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 destrozan el suave paisaje de la Catalunya rural parecen una gran telaraña. Si las mirásemos desde el aire, en seguida veríamos dónde está la araña más grande. Las fábricas colectivizadas de Barcelona queda-

ron a 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 apartamento, 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 en 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, sin diferenciar clases sociales e incluyendo el consumo industrial. El consenso general es que Barcelona necesita más agua (desde luego, en zonas de urbanización con casas adosadas y jardincitos, 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 es similar a 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 transvase. Eso significa quitarle agua al delta del Ebro, 160 kms 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 todo el agua que llega a Barcelona en forma de lluvia se al-

macenase en la misma ciudad, sería necesario importar aún cinco veces más para mantener el consumo actual. El agua que llega a Barcelona se necesita en otros sitios, porque aunque en este país llueva 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 diez o 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 a 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).

¿Sabéis que el secretario de la Sociedad Cívica Catalana de Ciudades-Jardín, Cebrià de Montoliu, el único discípulo catalán de Patrick Geddes (el urbanista escocés que introdujo la insultante palabra de «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! Otros dicen que murió en Kansas. ¿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 despedido 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 Jugendstyl, que los barceloneses hemos aprendido a apreciar 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 Jugendstyl. La Barcelona de burguesía arquitectónicamente pre-rafaelita y de proletariado insumiso, hoy no persigue la instalación de por lo menos la Agencia Europea de Medio Ambiente sino la del Bundesbank europeo.

¿UN URBANISMO ECOLOGICO?

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 treinta millones de habitantes, cuando, de seguir el mismo e incierto camino, habrá ciudades en la China y en la India de más de cien 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 planeamiento urbano pues la idea de planificar globalmente las ciudades suena a «moderna» mientras hoy triunfa el posmodernismo, hoy se favorecen las «intervenciones» urbanas limitadas en localizaciones concretas (saneamiento y gentrificación en el centro, ocupación descordinada de suelos agrícolas en la periferia con proyectos concretos). ¿No es así?

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 rura-

les, la obliteración de los edificios y de las estructuras históricas de la ciudad medieval. La línea de Le Corbusier, por dar un nombre, contra la línea romántica y reaccionaria al parecer, de quienes se habían 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 esas ideas de Patrick Geddes y Lewis Mumford sobre el *regional planning* tenían ya un explícito contenido ecológico, con una percepción clara 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, geométrica e industrializadora, que en Barcelona tuvo una temprana expresión en la obra de Ildefons Cerdà, 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. Claro está que las manzanas del Eixample de Barcelona no sólo no se están convirtiendo en lugares acogedores para los peatones (invadidas las calzadas de automóviles y las aceras de motos) sino que las cosas tienden a empeorar ya que crecen los parkings en los espacios interiores, pero más humana es la estructura de manzanas que la de bloques corbuserianos aislados, como navíos aislados 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, deshumanizada y geométrica desde Cerdà a Le Corbusier. Y, actualmente, el rechazo a *ambas* propuestas de planificación urbana general.

No es pues correcto decir que la tradición historicista, culturalista, organicista, prefería la escala arquitectónica (las casas de Jugendstyl 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 y 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. Aunque el biologismo no es adecuado como explicación de fenómenos de la historia humana, como las ciudades, sin embargo conviene usar el adjetivo 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. 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 del *Blut und Autobahnen*.

La crisis actual del planeamiento urbanístico generalista no es vista con temor por los arquitectos urbanistas de Barcelona, sino, por el contrario, con el regocijo de los alumnos que salen de la disciplina escolar para gozar del recreo posmodernista, 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 ecológicamente 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 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. Claro está, si la planificación urbanística general está en desuso, entonces el terreno de juego privilegiado del urbanismo es la intervención por trozos, por fragmentos. 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-regional general tiene hoy en día un significado profundamente anti-ecológico.