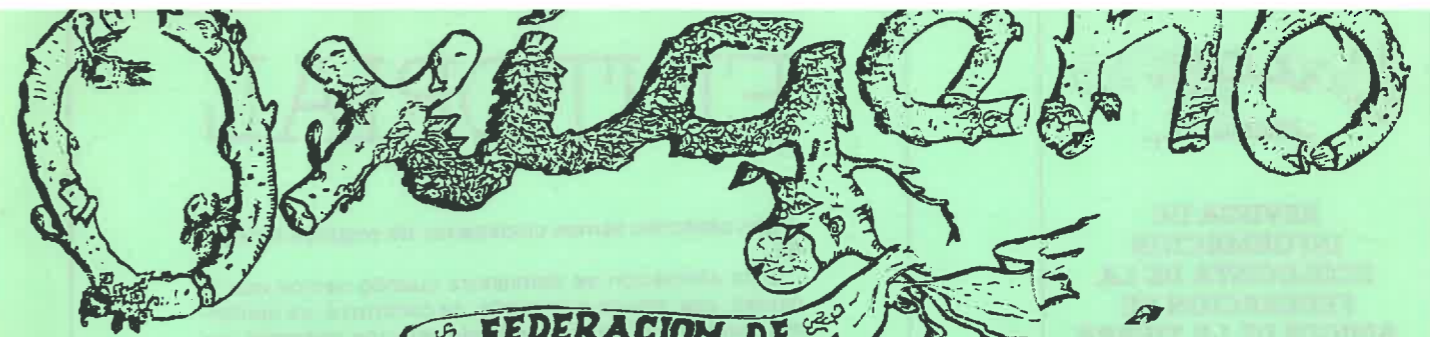
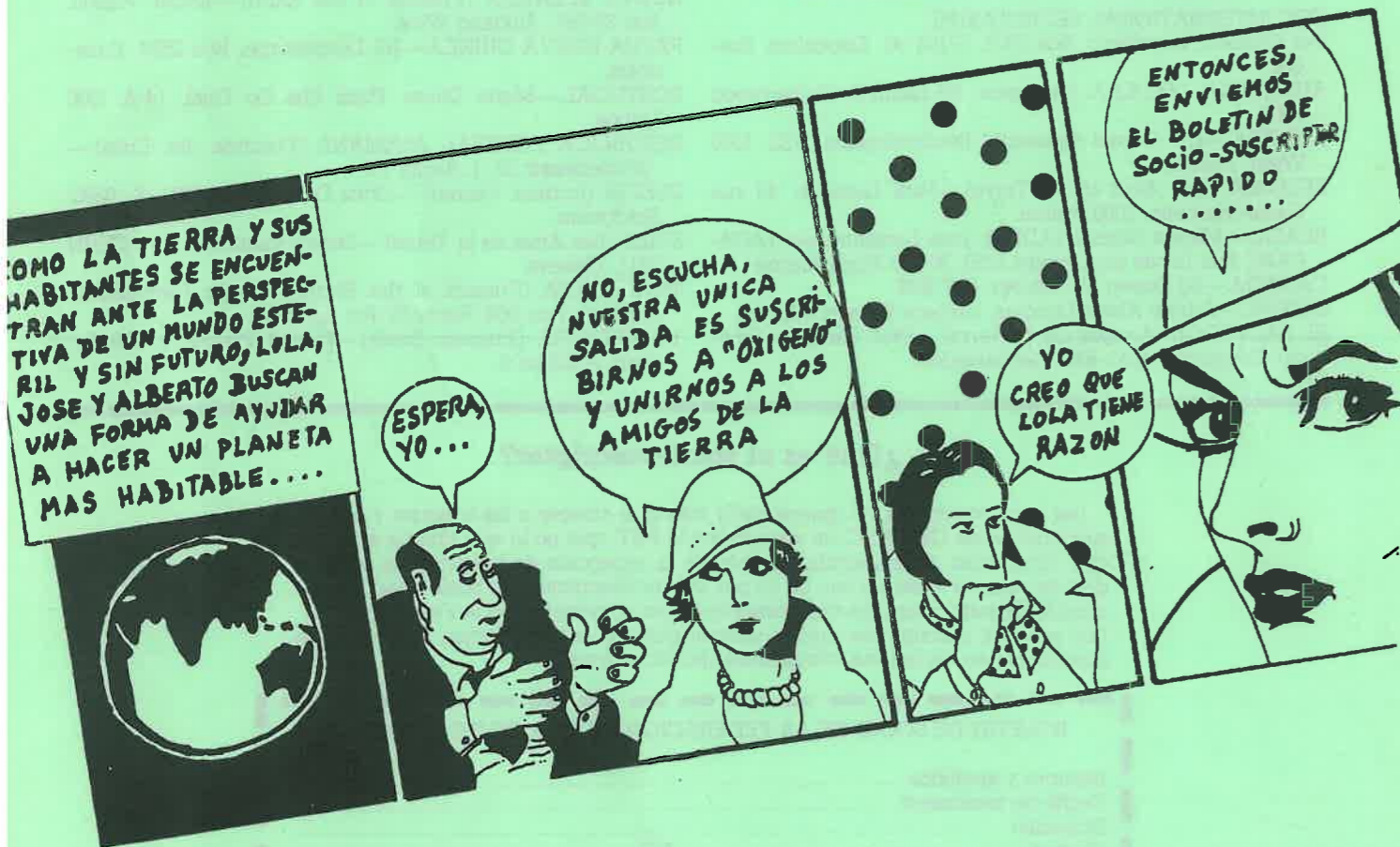


# LA TIERRA NECESITA MAS AMIGOS



FEDERACION DE AMIGOS DE LA TIERRA

Nº 6

## EXTRA





**REVISTA DE INFORMACION ECOLOGISTA DE LA FEDERACION DE AMIGOS DE LA TIERRA**

**Coordinador de Redacción**  
José Luis García Cano.

**Coordinador Gráfico**  
Alberto Gil

**Consejo de Publicaciones**  
Carmen Holgueras.  
José Luis García Cano.  
Benigno Varillas.  
Alberto Gil

**Colaboradores**  
Carmen Espinar.  
Humberto da Cruz.  
Jesús Vozmediano.  
Joaquín Araujo.  
David Chatfield (USA).  
Andreas Engelhardt (RFA).  
Nils Koch (Bélgica).  
Amory Lowins.  
J. M. Naredo.  
Valeria Nervi (Italia).  
W. Patterson.  
Laurie Shane (Australia).  
Katagorri Taldea.  
Francesc Moll Marqués.  
Eladio Fernández-Galiano.  
Luis Sunçais de Cruz.  
Ricardo de Castro.

**Distribución**  
Ana Martín.  
Manuel García de la Cruz.

**Redacción**  
Apartado de Correos 46.177.  
Madrid.

D. L.: M. 39.583-1979



# EDITORIAL

Los peatones somos ciudadanos de segunda categoría.

Esta afirmación se demuestra cuando vemos que la ciudad, sea grande o pequeña, se construye, se conforma, para los vehículos. En cualquier urbe podemos ver cómo disminuyen las aceras, cómo desaparecen bulevares, cómo se construyen y reconstruyen las calzadas mientras las aceras permanecen de tierra año tras año, cómo se construyen autopistas urbanas.

Podemos ver también (y sentir de cerca, a veces), las vidas que cuesta la falta de pasos peatonales adecuados (tanto en cantidad como en calidad), la falta de civismo, de solidaridad, de respeto del automovilista hacia el peatón.

Y, desgraciadamente, no acaba ahí el problema, porque el automóvil no sólo le ha usurpado al peatón "legalmente" la mayor parte de la ciudad, sino que ahora también le usurpa "ilegalmente" el poco espacio que le ha sido concedido para transitar.

Los automovilistas aparcen sus coches sobre las aceras sin ninguna consideración hacia los peatones que, muchas veces y con riesgo de sus vidas han de transitar por la calzada. Y lo hacen porque pueden y les dejan, claro está. El peatón es un ciudadano débil que no presenta problemas a la administración local, mientras que el automovilista/automóvil, protagonista hoy por hoy de la ciudad, necesita espacio para transitar y, lo que es casi más importante, para aparcar.

Para la administración local la disyuntiva está clara: peatón o automóvil? Evidentemente, éste último. Un peatón aparca en su casa, pero el coche hay que aparcarlo en la calle, y hay que hacerlo donde se "pueda".

Pero aún dentro del ciudadano-peatón-segunda categoría existen los privilegiados y los no privilegiados.

Los peatones privilegiados son, por lo general, los que viven en las zonas céntricas de las ciudades, ya que es en estas zonas donde bajo ningún concepto se permite a los automovilistas aparcar sus coches en lugares prohibidos (que incluyen aceras, semáforos...), o pasar un semáforo en rojo.

Los peatones no privilegiados son, por lo general, los residentes en las zonas periféricas de las ciudades. Aquí se permite todo.

La administración local lo tiene claro: las ciudades crecen (más de lo que pueden y deben); aumenta el número de vehículos (de ello se encarga la publicidad); no existe capacidad (ni se sabe cómo hacer) para albergar convenientemente a tanto vehículo; las zonas céntricas de la ciudad son las más visitadas, "lucen" más las reformas que se hacen y, por tanto, se benefician de las mejoras (generalmente, en detrimento de las otras); las zonas periféricas no "lucen", pueden esperar (y esperar, esperar...)...

Pero los ecologistas también lo tenemos muy claro, y es por ello por lo que la FEDERACION DE AMIGOS DE LA TIERRA ha iniciado una CAMPAÑA EN DEFENSA DEL PEATON, cuyos objetivos son concienciar a éste de la necesidad de defender sus derechos como peatón, como ciudadano, como persona, derechos éstos anteriores a los de cualquier vehículo; concienciar al automovilista para que respete los derechos del peatón; concienciar al automovilista para que respete los derechos del peatón; concienciar a la administración local para que tome medidas concretas y eficaces para defender a la persona-ciudadano-peatón frente a la máquina-coche, concienciarla de que es imposible continuar por el camino del vehículo privado como forma primordial de transporte urbano, de que es imposible continuar con el crecimiento desenfrenado de las ciudades.



# AMIGOS DE LA TIERRA

SECRETARIA FEDERAL - Apartado nº 10.193, Madrid

## ORGANIZACIONES MIEMBROS DE LA FAT

ADEGA.—Apartado 1.183, La Coruña.  
ADENEX.—C/ General Aranda. 61-3º, Mérida (Badajoz).  
ADES.—Apartado 767, Salamanca.  
AGADEN.—C/ Brunete. 2. Cádiz.  
AGEB.—C/ Gra. Santocildes, 5. 1º izq. Burgos.  
AJE.—C/ Picadueñas Alta, 167. Jerez de la Frontera (Cádiz).  
ANDALUS.—Apartado 143, Sevilla.  
ASECA.—Apartado 3.383, Madrid.  
AT Barcelona.—Balmes. 331, sobreático 1º. Barcelona-6.  
CEPA.—C/ Francisco de Quevedo, 17. Palencia.  
CEVA.—C/ Jardines, 19. 3º A. Valladolid.  
DALMA.—C/ División Azul, 48. 10º izq. Guadalajara.  
ERA.—C/ Gran Vía, 36. 5º dcha. Logroño.  
ESPIGA.—Apartado 41, Zamora.  
GEG.—C/ Marqués de S. Esteban, 11-1º Gijón (Asturias).  
GEU.—Apartado 70, Ubrique (Cádiz).  
MAGEC.—C/ León y Castillo, 14, sotano. Las Palmas de Gran Canaria.  
MEVO.—C/ Colegio, 9. La Orotava (Tenerife).  
ORTIGA.—Apartado 173, San Fernando (Cádiz).  
SPAP.—C/ Sta. Ana, 10. Sevilla.

## ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

FOE INTERNATIONAL SECRETARIAT  
Per Ohlsson, secretario. Box 7331, S-103 90. Estocolmo, Suecia.  
AUSTRALIA.—(FOE) A. Herington. 366 Smith St. Collingwood 3066.  
AUSTRIA.—Dr. Gernot Neuwirth. Roubiczkgasse 2/23, 1000 Wien, Austria.  
BELGICA (Les Amis de la Terre).—Paul Lamoye. 43 rue Haute-Marcelle, 5000 Namur.  
BRASIL.—Magda Renner (ADFG), Jose Lutzenberger (AGAPAN). Rua Lucas de Oliveira 1250, 90.000 Porto Alegre.  
CANADA.—53 Queen St., Ottawa. KIP 5C5.  
CHIPRE.—Adrian Akers-Douglas. Larnaca District, Maroni.  
EL SALVADOR (Amigos de la Tierra).—Prof. Sánchez Edificio Comercial, apto. 616, San Salvador.

ESCOCIA (Friends of the Earth).—30 Fredeick St. Edinburgh EH 2JR.  
EE.UU. (FOE).—David Chatfield. 124 Spear St. San Francisco, California 94105.  
FRANCIA (Les Amis de la Terre).—Pierre Samuel. 72 rue du Chateau d'Eau, 75010 Paris.  
GRECIA (Friends of the Earth).—Yanis Schizas. 31 Kanary Street, Ano Iliopus, Athens.  
HOLANDA (Friends of the Earth/Vereinig Milieudefensie).—Tweede Wetering-plantsoen 9, Amsterdam.  
INGLATERRA (Friends of the Earth, Ltd.).—Tom Burke. 9 Poland Se; London WIV 3DG.  
IRLANDA (Friends of the Earth).—Anne O'Connell. 17 Arbutus Place, South Circular Rd. Dublin.  
ITALIA (Amici della Terra/Lega Anti-Nucleare).—Piazza Sforza Cesarini, 28. 00186 Rome.  
JAPON (Chikyu-No Tomo).—1-51-8 Yoyogi, Shibuya-Ku, Tokyo 151.  
MALASIA (Sahabat Alam).—S.M. Mohd, 7 Cantonment Road, Penang.  
MEXICO (Amigos de la Tierra).—Arutro Aldama. Apartado Postal 269, Cuernavaca, Morelos.  
NORUEGA.—Okopolitisk Samarbeidsring, Postboks 158, N-500 1, Bergen.  
NUEVA ZELANDA (Friends of the Earth).—Roger Wilson. Box 39-065, Auckland West.  
PAPUA-NUEVA GUINEA.—Jill Donisthorpe. Box 2554, Konedobu.  
PORTUGAL.—Mario Dante. Plaza Ilha Do Faial, 14-A 1000 Lisboa.  
REPUBLICA FEDERAL ALEMANA (Freunde der Erde).—Witzlebenstr 32, 1, Berlín 19.  
SUECIA (Jordens Vanner).—Erika Daleux. Box 7331, S-10390, Stockholm.  
SUIZA (Les Amis de la Terre).—Daniel Kunth. ESO c/o CERN 1211. Geneve.  
THAILANDIA (Friends of the Earth).—Sumitr Hemasathol. Bangkok Post 968. Rama IV Rd. Bangkok.  
YUGOSLAVIA (Prijatelji Sveta).—Nenad Prelog. 41 000 Zagreb, Adzijina 6.

## ¿Qué es el socio-suscriptor?

Ser socio suscriptor no quiere decir más que ofrecer a los antiguos y nuevos suscriptores de OXIGENO un vínculo con la FAT, que no le va a obligar a nada y que tiene como contrapartida, además de la recepción de la revista, la posibilidad de obtener material con un 20 por 100 de descuento y la posibilidad (el que quiera) de participar más directamente en las actividades de la Federación. Los actuales suscriptores que lo deseen pueden hacerse socios, renovando la suscripción en las nuevas condiciones (boletín adjunto).

### BOLETIN DE SOCIO DE LA FEDERACION DE AMIGOS DE LA TIERRA

Nombre y apellidos .....

Fecha de nacimiento .....

Domicilio .....

Ciudad ..... DP .....

Provincia ..... Telf .....

Ocupación .....

Fecha de inscripción .....

1.000 pts./año (incluye la revista OXIGENO)

2.000 pts./año (incluye la revista OXIGENO) (Apoyo)

Sólo suscripción a OXIGENO: 300 pts. (6 números)

Envío talón nº..... del Banco/Caja .....

Envío giro postal nº..... del día .....

..... a nombre de la Federación de Amigos de la Tierra.

1. Que se coloquen suficientes pasos peatonales en todas las calles de la ciudad.
2. Que los pasos peatonales sean preferentemente con se máforos, pues está demostrado que el automovilista no sabe aún lo que significa un paso cebra.
3. Que los pasos peatonales con semáforo tengan todos señal acústica además de visual.
4. Que todas las aceras estén asfaltadas y tengan pasos para peatones minusválidos, cochecitos de niños, invidentes,...
5. Que todos los pasos peatonales con semáforo duren el tiempo suficiente para que cruce con su paso normal un anciano o un niño de dos años.
6. Que todas las aceras necesarias dispongan de algún tipo de barrera en sus bordes (arboleda, césped, arcos metálicos,...), de forma que se impida en la práctica el aparcamiento de vehículos en las mismas.
7. Que se tomen medidas prácticas para reducir el uso del vehículo privado en la ciudad:
  - a) Aumento en número y calidad de la flota de transporte público y adecuación a su uso por los minusválidos, niños, ancianos,...
  - b) Sustitución de los autobuses por trolebuses, tranvías,... esto es, por vehículos menos contaminantes.
  - c) Prohibición paulatina del uso de vehículos privados (incluidos coches oficiales) según el día del mes y la matrícula del coche (pueden hacerse otras variantes).

- d) Depuración obligatoria de plomo y azufre de todos los combustibles utilizados por los vehículos, sean públicos o privados.
- e) Construcción de aparcamientos disuasorios en la periferia y en los "nudos" (enlaces) de diversos transportes públicos.
8. Que se habiliten carriles bicicla una vez puesto en marcha el punto anterior, y calles de circulación mixta peatón/bicicleta, peatón/bicicleta/transporte público, etc.



9. Que se construyan en la mayoría de las calles aparcamientos para bicicletas.
10. Que se amplíen las aceras, bulevares, plazas y cualquiera otras zonas de esparcimiento peatonal (incluidos parques y jardines).

=====

# el transporte y la ciudad C.A.T.

CUANDO SE HABLA DE LOS PROBLEMAS QUE PROVOCA EL TRANSPORTE, SE DISCUTE SOBRE TEMAS TALES COMO: TRANSPORTE PUBLICO-TRANSPORTE PRIVADO, CONGESTION, DESPILFARRO DE ENERGIA, CONTAMINACION, ETC. . . . PERO, AUN SIENDO CONSCIENTES DE LA IMPORTANCIA DE TALES CUESTIONES, CONVIENE HACER INCAPIE EN LAS CAUSAS Y CONDICIONANTES QUE CONVIERTEN EN TEMA DE DEBATE EL CONTENIDO Y LA FORMA DE UNA ACTIVIDAD TAN ESTUPIDA EN SI MISMA, COMO ES LA DE DESPLAZAR ALGO DE UN LUGAR A OTRO.

El transporte, como actividad económica, se inscribe dentro del elemento Intercambio de la estructura económica de la sociedad, su misión es realizar especialmente la mayor parte de las transferencias que se operan entre el elemento Producción y el elemento Consumo. Para realizar este fin, deben vencerse una serie de fricciones que no dependen solamente de las dificultades para transpasar la barrera que se interpone entre ambos elementos, sino de las estrategias de localización de los mismos. Así expuesto, de una manera tan aparentemente neutra parecería que sólo habría que "planificar" de una manera adecuada los tres elementos para que el sistema funcionase, sin embargo, aparecen disfunciones que poco o nada tienen que ver con situaciones ideales y que tienen su explicación en el análisis de sus condiciones propias de producción.

La distribución espacial de los elementos Producción y Consumo en las sociedades capitalistas actuales se orienta a su concentración en grandes áreas urbanas y esto por varios motivos que desembocan en uno: la maximización del beneficio a corto y medio plazo. Parece comunmente admitido que las actividades productivas tienden a aglomerarse en unos cuantos lugares prósperos de una economía, y este proceso suele ser autosostenido. En el siglo pasado, la industria básica fue atraída fuertemente hacia las fuentes de materias primas y hacia los suministros de combustibles, pero con el advenimiento de la energía eléctrica y el desarrollo acelerado de la tecnología cambiante, la elección locacional se amplió considerablemente. Los factores que han influenciado más este proceso han sido las llamadas economías de aglomeración y urbanización como

las obtenidas por una industria que se localiza en la proximidad de otras industrias complementarias, la presencia de servicios comerciales, de banca y financieros (capital más barato), el acceso a un mercado mayor, economías de escala interna, etc. A partir de un cierto umbral de aglomeración, estas economías se transforman en todo lo contrario, generándose una serie de efectos negativos que afectan a toda la población allí encerrada, incluso a los más beneficiados con el orden de cosas existentes, que intentarán aliviar la situación pero sin renunciar a las ventajas actuales y futuras descargando los inconvenientes sobre el resto de los ciudadanos.

Para que estas grandes concentraciones puedan funcionar hace falta un elemento que ponga en comunicación todos los elementos de producción y consumo, papel que se asigna al sistema de transportes. Centrándose más en los problemas urbanos, veremos que hace falta un nexo de unión entre las viviendas (consumo) y los puestos de trabajo (producción) y entre las distintas actividades que se desarrollan en la ciudad, así hablaremos del transporte de personas y del transporte de mercancías.

El proceso de concentración de población y empleo se produce de una manera muy desequilibrada, tanto por la existencia de la propiedad privada del suelo (que hace que parezca como bien escaso, algo que a todas luces no lo es) como por las diferentes lógicas de implantación de las distintas actividades, teniendo como base como es lógico la maximización del beneficio a corto plazo. Así la distribución de precios del suelo resultante de este proceso hace que la población de renta más baja sea expulsada a la periferia

y que las actividades de equipamiento, trabajo, etc. se sitúan allí donde pueden competir por dichos precios, resultando una estructura urbana desequilibrada que crea altas necesidades de transporte. Este crecimiento a ultranza, no podría haberse producido con buenos beneficios, tanto para los agentes de la producción del espacio urbano como para las actividades producidas con medios de transporte que no drenaran toda la superficie urbana de una manera isótropa, así en el siglo pasado con poco desarrollo de la tecnología del transporte, el crecimiento de las ciudades estaba limitado por el tiempo máximo que las personas podían recorrer en los medios de que disponían, tiempo que había que hacer compatible con la jornada de trabajo, pero, hete aquí, que hace su aparición un ingenio que está llamado a romper esas barreras a la vez que a posibilitar la producción del espacio urbano dentro del sistema capitalista, este incomensurable amigo es como no! el automóvil privado.

Además de posibilitar el crecimiento urbano desmesurado, el automóvil se convierte en un bien económico de primer orden, que actúa como principal sector de la acumulación capitalista de este siglo, todo esto, aparejado con el desarrollo de la ideología consumista de la que el coche es principal exponente. Así pues, el objetivo de las clases dominantes no es tanto el acercar temporalmente las distintas actividades en la ciudad, sino el de vender cuanto más mejor un determinado producto.

De los inconvenientes que la combinación de los dos tentáculos ocasiona, es ocioso hablar, pues están en la mente de todos. La ciudad se planifica y construye en función del automóvil y los elementos que estorban se destruyen (Bulevares de Madrid) pues hay que circular y cada vez más deprisa y en mayor cantidad, no como elección sino como obligación.

Sin embargo todo este proceso de crecimiento y degradación urbana, entra en crisis y no por una pieza interior a la máquina en sí, sino por un factor

externo, olvidado durante muchos años y que no obstante, es la condición necesaria para que todo funcione: la energía.

Todo el tinglado se sostiene con un presupuesto de partida, que haya energía barata y abundante, pero a partir de 1973, este mito se rompe y empieza a ser patente la limitación de los recursos petrolíferos y las dificultades de que el transporte utilice otras fuentes energéticas, además el precio de los crudos sube a ritmo galopante, con lo que se ponen en cuestión muchos presupuestos de la sociedad actual y entre ellos, el del transporte.

Para dar una idea de la magnitud del problema, nada más que observar el cuadro 1.

#### CUADRO 1

Porcentaje del consumo de petróleo, correspondiente al sector transporte:

Canadá	41,9
USA	53,3
Austria	33,7
Alemania	24,7
Irlanda	28,3
Italia	21,8
España	25,0
Suecia	21,1
Reino Unido	31,2

FUENTE: OCDE

Si además añadimos que el porcentaje de energía obtenida para este sector transporte proveniente del petróleo, supera el 90 % para todos los países de la OCDE, podemos ver que el Sector transporte es absolutamente dependiente de los productos petrolíferos y que es responsable de un alto porcentaje de la energía consumida derivada del petróleo y que en países de muy alta motorización como USA y Canadá, ese porcentaje es todavía mayor. Esto, en países como España, que importa la práctica totalidad del petróleo que consume, reviste unos caracteres económicos realmente graves, que sin embargo, parecen no preocupar lo más mínimo a nuestros gobernantes, ya que no sólo no ponen restricciones al despilfarro de energía, sino que además, lo fomentan, empeñándose en dar más facilidades a la concentración urbana y a la utilización masiva del vehículo privado, prueba de lo cual son los concursos para construir autopistas de peaje en todo el Estado. La clase dominante española, vuelve así por los fueros de su historia, demostrando su corta vista al acudir a

beneficios inmediatos sin prever el futuro, como hacen otros países más desarrollados, que desarrollan medidas que palien y dulcifiquen los problemas que se les vienen encima.

Al hablar de alternativas, nos encontramos con dos obstáculos de difícil superación, uno objetivo, pues lo que se ha destruido fácilmente, necesita de un proceso lento de adaptación para volver a considerarlo y otro subjetivo, debido fundamentalmente a la interiorización de la ideología de consumo de automóviles por parte del individuo que se ha convertido en norma de actuación cotidiana, asumida irreflexivamente, y mucho más arraigada de lo que sería deseable para conseguir una solución o adoptar una postura contraria al actual ordenamiento. Ante ellos, sólo la lucha ideológica puede facilitar las cosas.

Por otra parte, para hablar de alternativas a la forma de transporte en las sociedades contemporáneas, no basta con proponer medidas de actuación que mejoren el sistema de transporte, pues en el fondo no hace más que sostener y potenciar el estado de cosas actual en que el transporte en medios mecanizados, es una necesidad de primer orden. Actuar de esta manera, sería como intentar apagar un fuego añadiendo más leña, atacando más los efectos que las causas. Para solucionar pues el problema del transporte en medios mecanizados, hay que atacar precisamente las causas que hacen que haya necesidad de transportarse, proponiendo dos tipos de acciones concretas: en primer lugar, frenando el crecimiento de las grandes áreas metropolitanas y en segundo, reordenando los usos del suelo dentro de ellas de tal manera que no haya necesidad de utilizar un medio mecánico de transporte para acudir al trabajo, la escuela, el comercio, etc. . .

Para eliminar otro tipo de efectos como el despilfarro de energía y los impactos medioambientales, hay que tomar una clara opción por medios de transporte distintos del vehículo privado, medidas que no pueden ir independientes de las anteriores pero que dado el estado del problema, no queda más remedio que acudir a ellas a corto y medio plazo.

Pero más urgente que todo eso, hay que combatir todas las actuaciones tanto privadas como públicas que desarrollan el modelo en función de los intereses dominantes, si es totalmente necesario oponerse a la construcción de autopistas, aeropuertos, etc., que comprometen cualquier solución futura a cualquier plazo.

# ACERCA

RESULTA EVIDENTE QUE, COMO OCURRE EN MUCHOS OTROS ASPECTOS DE LA VIDA SOCIAL, LOS GRAVES PROBLEMAS QUE PLANTEAN LAS AGLOMERACIONES URBANAS DE LAS SOCIEDADES INDUSTRIALES NO AFECTAN EN MEDIDA SIMILAR A LAS DIVERSAS CLASES Y CATEGORIAS SOCIALES QUE HACEN LO QUE PUEDEN POR VIVIR EN ESTE TIPO DE MEDIOS.

En este sentido, conviene salir al paso de las ya excesivamente extendidas teorías de que los males que las sociedades industriales causan al planeta nos afectan a todos, y todos debemos hacer lo posible por evitarlos. Si bien es verdad que todos seremos, antes o después, víctimas del continuo deterioro del medio ambiente, lo que es radicalmente falso es que lo seamos en similar proporción, y aún menos, que todos seamos co-responsables de la situación actual.

Todo ello es fácil de apreciar en los núcleos urbanos, perfectamente estructurados por clases sociales, no sólo en cuanto a mejores y peores viviendas y facilidades de comunicación, sino igualmente en cuanto a las condiciones ambientales se refiere. En efecto, es claro que, por poner el ejemplo de una ciudad como Madrid, los núcleos más contaminados, con menos servicios, con mayores riesgos de epidemias, etc., coinciden con las zonas de mayor concentración obrera, como Villaverde o Getafe, mientras que las clases más altas han huido ya de la proximidad de zonas industriales o incluso del casco urbano, desplazándose a zonas como Somosaguas o La Moraleja, refugiándose en preciosos chalets rodeados de árboles, con pocos ruidos y con todo tipo de comodidades.

Sin embargo, el deterioro ambiental al que está sometida la clase obrera industrial no se limita a estos problemas de localización, sino que forma un continuo vida de trabajo-vivienda-tiempo de ocio.

En primer lugar —y esto es algo que desgraciadamente las organizaciones sindicales del Estado español cuidan escasamente— los trabajadores desarrollan su vida en condiciones nefastas, donde a la mayor o menor peligrosidad del trabajo, se une el continuo contacto con productos contaminantes, con una atmósfera insana, o una organización del trabajo que conduce a continuos traumas físicos y mentales, debidos al ruido, a la tensión y a la propia organización jerár-

# MANIFIESTO DEL

# PEATON

LOS PEATONES, CONSIDERADOS POR LA SOCIEDAD COMO CIUDADANOS DE SEGUNDA CATEGORIA, MANIFESTAMOS LO SIGUIENTE:

Peatones somos todas aquellas personas que tenemos conciencia de ello, aquellas que vivimos la calle como lugar común de encuentro, que la consideramos parte de nuestro patrimonio de ciudadanos y, por lo tanto, la "usamos" para pasear, para ir y venir de nuestras actividades diarias, para quedar con los amigos,...

Esto es, no son peatones aquellos que consideran la calle como ese espacio que media entre el lugar donde han aparcado el coche y el lugar a donde se dirigen.

Los peatones nos preocupamos de que nuestras calles y el "uso" que de ellas hacemos, mejoren día a día. Por eso, los peatones nos indignamos cuando los automovilistas no respetan nuestros lugares de paso preferente, cuando invaden nuestras aceras, o cuando nos envuelven en nubes de humo y contaminación. Por eso, también nos indignamos cuando la administración local coloca semáforos sólo con señal visual y con el paso abierto un tiempo insuficiente, sin acordarse de que los peatones invidentes necesitan una señal acústica, de que los peatones ancianos, los peatones niños, necesitan más tiempo para cruzar una calle que un adulto. Y nos indignamos cuando hacen aceras altas, sin acordarse de que ello supone una barrera para muchos peatones minusválidos.

POR TODO LO EXPUESTO, LOS PEATONES REIVINDICAMOS NUESTROS DERECHOS Y EXIGIMOS:



La oposición inicial de los constructores disminuyó al comprobar que los nuevos sistemas no subían mucho los presupuestos.

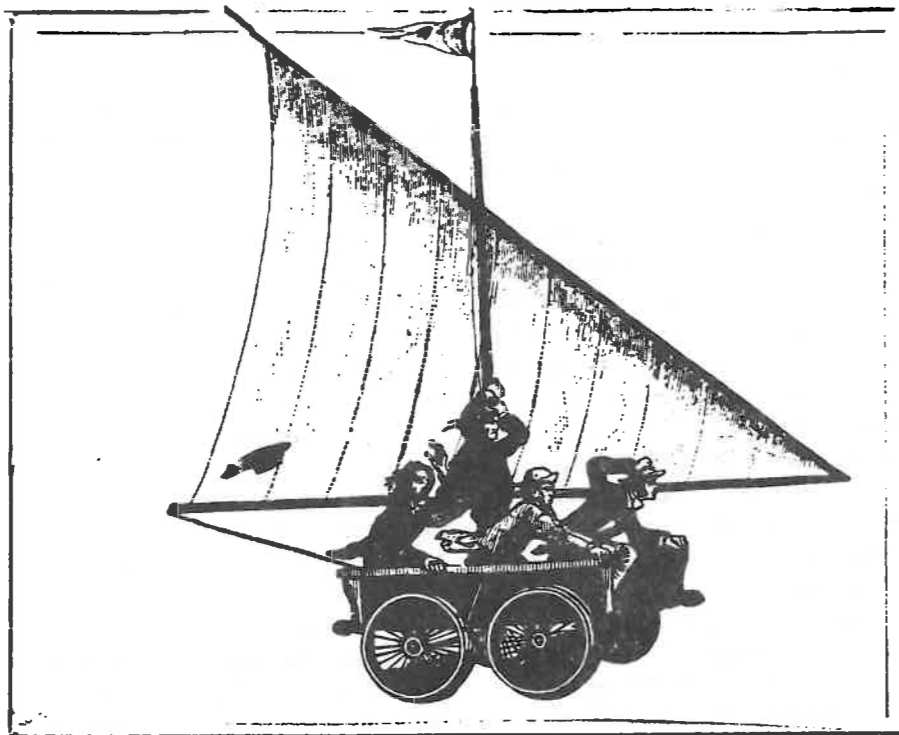
La construcción de las "Village Homes", un grupo de viviendas que unía al programa de conservación de la energía la creación de un ambiente comunitario supuso un impulso al programa. Aunque este proyecto fue aprobado con ciertas reticencias por el consejo, el carácter innovador y de banco de pruebas de nuevos sistemas les convirtió en el escaparate de Davis, haciendo que el programa de energía solar saliese fortalecido.

## LAS BICIS.

Hay más de 20.000 bicis, casi una por habitante, y se usan mucho. La ciudad cuenta con una extensa red de carriles y aparcamientos para ellas, el 25% de los recorridos se hacen en bicicleta, con lo que Davis no solo ahorra gasolina sino aparcamientos de automóviles.

## EL RECICLAJE DE BASURAS.

La recogida de basuras se hace con vistas al reciclado y aprovechamiento de los materiales. La gente separa en bolsas en su propia casa las latas, generalmente de aluminio, los papeles y cartones y las botellas. A cambio, el servicio de reco-



gida es gratuito para el usuario. La compañía privada que tiene contratada la recogida y reciclado no llega a hacer negocio, pero el servicio le sale mucho más barato al ayuntamiento que si se tirasen las basuras. En algunas zonas de la ciudad (Village homes) hay vertederos comunitarios para desechos orgánicos con el fin de producir abono para los jardines.

Todos los árboles de las calles

(12.000) son de hoja caduca (sol en invierno sombra en verano).

Existen muchos huertos, los jardines van evolucionando hacia la producción de alimentos. El municipio alquila 104 huertos a bajo costo a las personas que no tienen huerto propio, sobre todo jubilados.

quica y parcelada del trabajo.

A estos problemas, viene a unirse los del transporte pendular trabajo-domicilio, que obligan en muchos casos a cuatro o cinco horas diarias de empujones, carreras y enlatamientos en el más que deterioro metro (deteriorado como todo lo que no es directamente necesario a los sectores más privilegiados de la sociedad). Aquellos que pueden librarse del suplicio de los viajes de casa al trabajo y vuelta, lo hacen a costa de vivir junto a las empresas donde trabajan, que debido a su concentración y a las escasas —y aún más escasamente cumplidas— normas anti-polución, deterioran su salud (complementando el deterioro causado en la fábrica) y la de sus familiares.

La desigualdad persiste en la nefasta asistencia sanitaria a la que tienen que recurrir, las deficientes condiciones de escolarización para sus hijos o la falta de zonas verdes y de esparcimiento, que unidas al escaso tiempo libre dejado por el trabajo y el transporte, reducen el tan traído ocio a ver la televisión y discutir con la mujer por problemas derivados de la carestía de la vida y de las masivas neurosis contraindicas como consecuencia del inadecuado ritmo y modelo de vida.

En este sentido, el obrero además de ser explotado y alienado en el trabajo, recluido en inhumanos y hacinados barrios, es excluido de toda decisión que pueda afectar al cambio de esta situación. Ya que —independientemente de la mayor o menor democratización formal— es imposibilitado de participar en la vida del barrio, ya que aunque pudiera (institucionalmente) y quisiera, nunca tendría tiempo para tal, viéndose obligado a delegar en políticos profesionales o sectores más privilegiados, que poseen tiempo para pensar, reunirse y decidir lo que hay que hacer.

Frente a todo ello —que no es más que un breve repaso de los problemas más evidentes— los ecologistas proponemos un replanteamiento global de la situación que, a corto plazo, llevaría a las siguientes medidas mínimas, como antesala de un cambio más global que afectaría a la propia dimensión de las ciudades, a las relaciones campo/ciudad y, en última instancia, al reequilibrio asentamientos humanos/territorio, sin el cual toda solución podría limitarse a parchear provisionalmente el sistema:

1) La primera medida esencial sería la reducción de la jornada semanal a treinta horas, incluyendo en ellas una compensación por el tiempo perdido en

transportes. Esto permitiría además eliminar el paro, redistribuyendo el trabajo entre toda la comunidad.

2) Si esto no fuera suficiente, se instituiría un salario obligatorio para todos (pudieran o no encontrar trabajo).

3) Transportes colectivos gratuitos, y prohibición de circulación de automóviles privados en los cascos urbanos (cuya extensión se delimitará en cada caso). Facilidades a peatones y bicicletas. Con todo ello no sólo se facilitaría el transporte, sino que se descontaminarían notablemente las ciudades.

4) Evitar radicalmente el crecimiento de las concentraciones industriales, así como los establecimientos de grandes dimensiones.

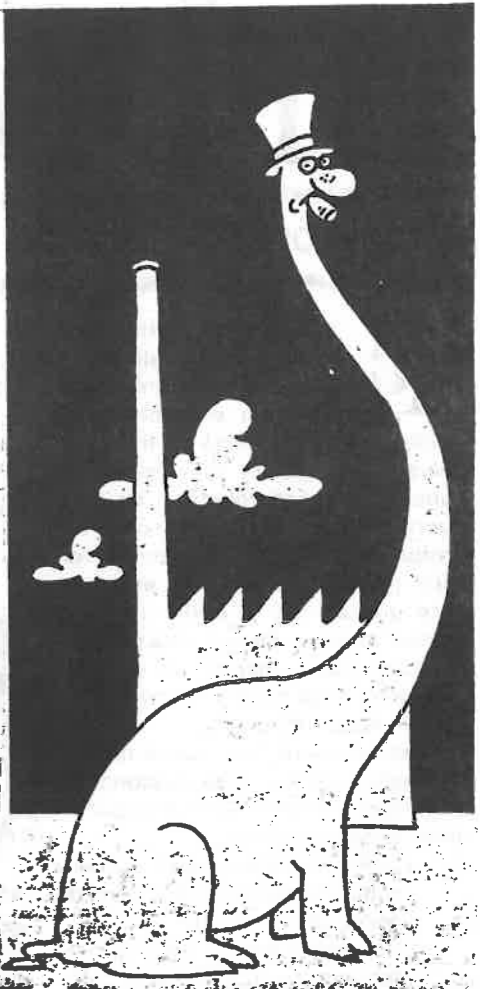
5) Los trabajos más penosos serían rotatorios, evitando su adjudicación permanente a las capas más oprimidas y desposeídas de la población.

6) El tiempo liberado por la reducción de horario máximo de trabajo en las empresas, debería servir no sólo para facilitar el esparcimiento y reducir la tensión nerviosa de los trabajadores, sino que podría servir igualmente para que los afectados dedicaran mayor tiempo a la resolución (por vía directa) de los problemas de sus barrios y los creados

por sus condiciones de trabajo, así como para la realización de pequeños trabajos de construcción o reorganización de sus bienes de uso que sería facilitada por la instalación de talleres de barrio municipales, utilizables gratuitamente por todos los ciudadanos.

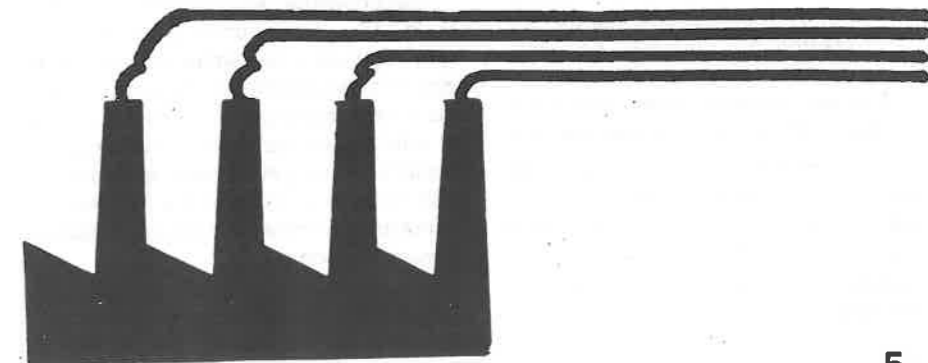
7) En cuanto a las horas dedicadas al trabajo en el interior de las empresas, se deberían exigir las máximas normas de seguridad y despolución así como la capacidad de decisión de los propios trabajadores en cuanto a la organización de sus tareas, lo cual, como está suficientemente probado, no tiene por qué llevar a una reducción drástica de la producción.

Es evidente que las anteriores medidas deberían ser completamente por



otras, en las cuales no sólo se pusiera en duda cómo se produce y cuanto tiempo dedicarle, sino qué se produce y para qué, lo cual redundaría en última instancia en un replanteamiento de las propias bases del sistema productivista.

Somos también conscientes de que para todo ello sea posible es necesario un replanteamiento en la orientación de la mayor parte de las organizaciones ciudadanas y sindicales, excesivamente anquilosadas en planteamientos defensivos y corporativos así como en gran parte del movimiento ecologista que ha dejado en exceso de lado los problemas del sector obrero, que sin embargo es claramente uno de los más afectados por las desastrosas sociedades productivistas y urbanas dominantes en la actualidad.



## BIBLIOGRAFIA

- 1—El libro de la bicicleta-Watson y Gray
- 2—Vivir en la ciudad -Varios
- 3—Vivir en el campo-Varios
- 4—El transporte y suelo urbano-L. Wingo
- 5—Cobijo-Varios
- 6—La casa autoconstruida-Kern
- 7—La casa autónoma - Vale
- 8—La casa otra-Allen
- 9—El poder del nuevo vecindario, el nuevo localismo Mcrri
- 10—Urbanismo y revolución -Rodríguez
- 11—El transporte colectivo urbano-Jane
- 12—La autopista del Atlántico-Sequeiros
- 13—El libro negro sobre la autopista de la costa blanca-M. Gaviria
- 14—Planificación del uso del suelo urbano-Stuart
- 15—Murte y vida en las grandes ciudades- Jacobs
- 16—Economía de las grandes ciudades- Singer
- 17—Enciclopedia de la planificación urbana-Whitthick
- 18—Modelos de desarrollo urbano-B.Harris
- 19—La arquitectura de la ciudad-A.Rossi
- 20—Para comprender la ciudad-J.G.Bellido
- 21—Urbanismo y desigualdad social-D.Harvey
- 22—Cambiar Madrid-R.Tamames
- 23—Ciudad y territorio en China-Gavinelli
- 24—Especulación del suelo-F.Roch
- 25—La ciudad en crisis -E.Morgan
- 26—La revolución de la vida cotidiana-A.Heller
- 27—La ciudad-K.Davies
- 28—Construcciones para la infancia-F.Wild
- 29—La vida en el barrio-A.Alvarez
- 30—Breve historia del urbanismo-F.CHueca Goitia

- 31—Objetivos y metodología de un plan metropolitano-A.Serratosa
- 32—La casa:forma y diseño- Moore
- 33—En el Madrid metropolitano-Cruz Atienza
- 34—El espacio de la fiesta y la subversión-Gaviria
- 35—Ciudad y urbanización en el mundo actual-Terán
- 36—Vivienda, todo el poder para los usuarios-
- 37—La sociedad suburbana-Clacke
- 38—Sociología del impacto industrial-Castells
- 39—Tesis sobre la ciudad del futuro-Mitscherlich
- 40—Hombre y ciudad-Laborit
- 41—El Gran San Blas-Gaviria y otros
- 42—Economía del transporte- Sharp
- 43—Comunidad y privacidad-Chermanyev y Alexander
- 44—La revolución urbana-Lefebvre
- 45—Movimientos sociales urbanos-Castells
- 46—La cuestión urbana-Castells
- 47—De lo rural a lo urbano- Lefebvre
- 48—Los límites de la ciudad- M. Boocking
- 49—Arquitectura versus viviendas de masas-Pawley
- 50—El derecho a la ciudad-Lefebvre
- 51—Espacio y política-Lefebvre
- 52—La inhospitalidad de nuestras ciudades-Mitcherlich
- 53—Diseñar para un mundo real- V.Papanek
- 54—Para cambiar Madrid-Varios
- 55—Canarias, otro volcán:la gestión del agua fósil como recurso no renovable-LURRA
- 56—Ciudades y espacio - L.Wingo
- 57—La casa del mañana- B.Bernadec
- 58—El marxismo, el Estado y la cuestión urbana
- 59—El porvenir de las ciudades-R. López

# el jardín urbano

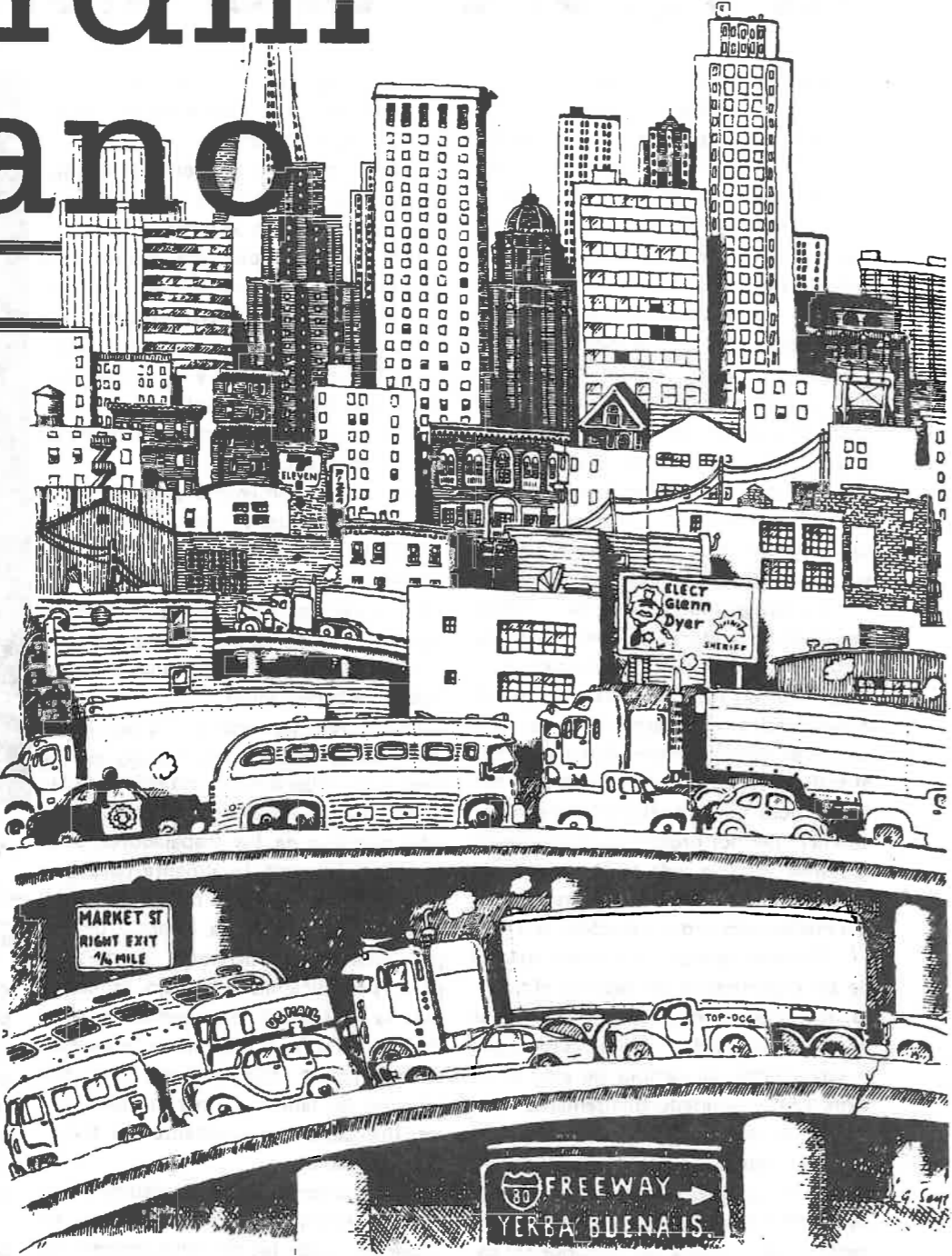
RAMON LOPEZ DE LUCIO

**E**n la ciudad antigua no hay jardines públicos. En esta ciudad el único tipo de jardín existente es el jardín palaciego diseñado, tratado y utilizado de manera muy específica como forma controlada y no productiva de la naturaleza, como reproducción artificial del medio natural para el placer de la estrecha élite que asume el poder político/militar/religioso. En sus mismos comienzos, pues, aparece ya el jardín marcado por los signos del privilegio y consumo superfluo (1).

Esto no quiere decir que la naturaleza esté ausente o sea desconocida en la ciudad o que no existan espacios abiertos de uso colectivo.

- Existe, en primer lugar, la calle como espacio público básico de conexión y contacto.
- Frecuentemente la vivienda integra patios o corrales que cumplen múltiples funciones: iluminación y acondicionamiento; almacenaje, cría a pequeña escala y —si el tamaño, el suelo y el clima lo permiten— se adornan también con algún árbol, planta o flor. Así, los patios-huertos de las ciudades medievales europeas.
- Las huertas cercanas a la ciudad constituyen una naturaleza domesticada pero productiva, son un espacio de cuidado y disfrute individual o familiar, aunque visual y funcionalmente integrado al conjunto de la población.
- Por último las riberas o los caminos arbolados, las praderas comunales, las frondas feriales, las dehesas públicas, etc., son todos ellos espacios abiertos, colectivos, de carácter natural, diferentes del jardín por ello y por su directa utilidad como elementos de conexión, de intercambio o de producción.

En pocas palabras, este apresurado repaso delimita con claridad los dos términos que asumen en la ciudad naturaleza y espacios abiertos en situaciones de estratificación social muy clara y, por tanto, con menores mixturas consumistas o ideológicas en su distribución y utilización.



**D**or un lado, el máximo nivel de privatización, especialización y consumo improductivo: el jardín palaciego.

Por otro, elevadas cotas de integración funcional, de empleo productivo y de uso colectivo (en la mayoría de los casos) del resto de los espacios abiertos dentro o en torno de la ciudad.

Esta dualidad sobrevive hasta pleno siglo XIX cuando con la caída del antiguo régimen y la revolución industrial algunos de los parques de la nobleza o de la monarquía pasan a estar abiertos al público. En los siglos anteriores, el Renacimiento y el Barroco aportan tan sólo nuevas concepciones formales a la realidad permanente de los espacios verdes privados.

El último siglo de historia del mundo occidental, y en particular los

últimos decenios, va a ser escenario de un planteamiento a mi modo de ver equivocado.

En efecto, se va a extender desde la aristocracia a la burguesía y desde ésta a las nuevas clases medias —con una imposible perspectiva igualitaria como telón de fondo— el modelo elitista de especialización y consumo improductivo de la naturaleza frente al otro modelo, al que se tildará implícitamente de regresivo o subdesarrollado (a pesar de que haya sido el encarnado en la práctica histórica cotidiana por una inmensa mayoría a lo largo de siglos). Si bien es cierto que las huertas en el interior de la ciudad han desaparecido, que las riberas fluviales se han convertido en muchos casos en emplazamiento fácil de autopistas rápidas, que los paseos arbolados escoltan a filas compactas de ruido-

- to implicará:
- a) En cuanto a salud e higiene,
    - potenciar la medicina preventiva.
    - descentralizar la asistencia médica.
    - construcción de centros adecuados para la práctica del deporte.
  - b) En lo que respecta a la educación las escuelas se abrirán a la vida, insertándose en los problemas de los barrios. Aspecto importante es la combinación sistemática de actividades manuales e intelectuales.

7. Recursos escasos. Desde la reciente escasez de recursos que padece nuestro planeta y el particular despilfarro de los mismos que provocan los centros urbanos, proponemos:

- a) En cuanto al agua
  - debe ser devuelta en las mismas condiciones en que es tomada.
  - Las industrias utilizarán el agua en sistemas de circuito cerrado.
  - Se prohibirá todo trasvase que perjudique a las zonas rurales, siendo este un claro límite natural al crecimiento urbano.
- b) Suelo. Prioridad al uso agrícola. Preservación de espacios naturales (bosques, etc.) frente al crecimiento ur-

- bano.
- c) Energía
  - Tarifas eléctricas progresivas función del consumo y del transporte.
  - Prohibición de fachadas de aluminio y cristal.
  - Utilización de energías blancas entodos los nuevos edificios, favoreciendo la instalación en los privados.
- d) Se establecerá obligatoriamente el reciclado de basuras y de residuos industriales.

8. Organización del trabajo.

Para que los habitantes de las ciudades puedan ocuparse de sus propios problemas y realizarse como seres humanos, la técnica debe colocarse a su servicio permitiendo una racionalización del trabajo y que este se dirija a cubrir las necesidades de la población y no a la acumulación de beneficios por parte de las empresas. Para ello proponemos:

- Jornada laboral semanal media de 25 horas.
- Rotación de tareas penosas o insalubres.
- Creación de talleres de barrio donde los propios usuarios puedan fabricarse o reparar una parte de los productos que necesiten.

- Destaylorización de la organización del trabajo.
  - Salario para todos, estén ocupados o en paro.
  - Flexibilización de horarios.
9. Liberar el municipio. El ayuntamiento debe dejar de ser el último escalón de la Administración del Estado para pasar a ser un órgano de ejecución de las decisiones de los vecinos del municipio. Para ello es necesario:

- Abolir la Ley de Régimen Local.
- Disolver la figura del Gobernador Civil.
- Derecho de los barrios a presentar sus propuestas o iniciativas siempre que estén respaldadas por el 2 por ciento de los afectados.
- Derecho a referendum municipal por iniciativa de un mínimo del 10 por ciento de la comunidad.
- Revocabilidad de todos los cargos municipales.
- Control por los propios vecinos a través de representantes elegidos en asamblea, de las gestiones municipales que les afecten.

## DAVIS UNA CIUDAD AL SOL

No sabemos si Davis es una ciudad "ecologista", o simplemente la racionalización del "American way of life" para mantenerse durante otra temporada. Lo que si está claro es que en Davis se han hecho cosas que sirven, y que los cambios en las ordenanzas de edificación y actividad municipal, la redacción de un Plan General o unas Normas Subsidiarias están al alcance de cualquiera de nuestros Ayuntamientos. Queríamos que vieseis este artículo como una sugerencia para iniciar el trabajo en nuestros pueblos y ciudades.

Davis es una ciudad de 36.000 habitantes en el gran valle central de California, enclavada en una zona de alta producción agrícola. Posee una sección de la Universidad de California, suponiendo los estudiantes casi el 50 o/o de la población, muchos de ellos fueron veteranos de la guerra del Vietnam, de mayor iniciativa política que el estudiante americano medio.

### DAVIS FOR DAVISITES.—

Davis llevaba camino de convertirse en el área de expansión del área de Sacramento, creciendo incontroladamente y destruyendo las zonas agrícolas.

La existencia de unos estudiantes "ecológicamente" concienciados y unos agricultores que deseaban conservar su "tierra de primera calidad agrícola", hizo que el pequeño partido "Greater Davis Planning and Research Group" (GOPRG), que pretendía frenar el crecimiento incontrolado de la población, llegase al Consejo Municipal.

El movimiento, como ellos lo llaman, siguió una dinámica de comités y participación ciudadana, que logró establecer un plan de limitación del crecimiento. Más tarde el condado (Yolo), adoptó una política complementaria de limitación del crecimiento mediante un Plan General que protegía las zonas agrícolas y los límites de la Ciudad.

### HACIA LA CONSERVACION DE LA ENERGIA.—

El concejo consiguió en 1974 una ayuda del U.S. Dept of Housing and Urban Development, para desarrollar una estrategia de conservación de la energía en la ciudad. Este trabajo originó un cambio en las ordenanzas de edificación, criterios para la localización de edificios, parcelaciones y ajardinamiento eficientes, planos prototipo de vivienda dotada de sistemas pasivos de captación de energía solar, investigaciones sobre nuevos sistemas, etc. Se creo un manual para explicar el código edificatorio y un departamento de relaciones públicas para extender el nuevo estilo.

# HACIA UNA ALTERNATIVA

# ECOLOGISTA

## DE LOS PROBLEMAS URBANOS

C. ESPINAR

**LAS SIGUIENTES LINEAS SON UN BREVE RESUMEN NO EXHAUSTIVO DE LOS PRINCIPALES ASPECTOS DE LA PROPUESTA DE LA COMISION DE MEDIO AMBIENTE URBANO DE AMIGOS DE LA TIERRA.**

1. Los procesos de industrialización y urbanización crean necesariamente un modelo de sociedad no sólo incompatible con la resolución de los graves problemas ecológicos, sino igualmente con un modo de vida mínimamente aceptable para la mayoría de los seres humanos.

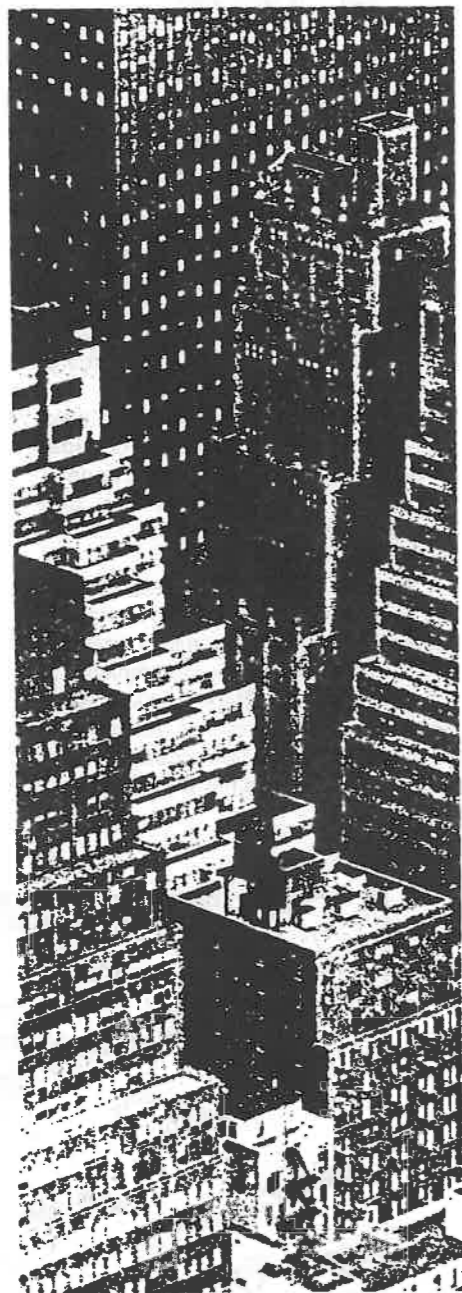
Concentración y centralización industriales y proceso de concentración y especialización geográficos, son necesidades ineludibles del actual sistema capitalista de producción y de su hermano gemelo, el "socialismo" productivista.

2. La industrialización de la agricultura y la subordinación del campo a la ciudad llevan a que las zonas rurales pierdan su identidad y se transformen en un subproducto degradado de las necesidades urbanas, destinada a abastecerlas de alimentos y mano de obra, o a servir de zona de espaciamiento de las grandes urbes.

3. La transformación de las actuales ciudades en medios habitables pasa inevitablemente por la reducción de su número de habitantes, en particular en casos como Madrid, Barcelona, Valencia, etc., condición imprescindible para su posible fusión progresiva...

4. Es necesario, pues, favorecer la emigración de la ciudad al campo como paso de cara al restablecimiento del equilibrio perdido entre población y territorio en el conjunto de la Península.

5. Sólo dentro de este marco



general cobran todo su sentido otras medidas parciales que permitan el establecimiento de un Habitat más humano en nuestras ciudades.

Entre ellas podríamos destacar las siguientes:

### VIVIENDA

**Municipalización del suelo.** Expropiación de viviendas desocupadas. Rehabilitación del casco antiguo. Prohibición de construcción de viviendas de más de cuatro plantas. Potenciación de servicios colectivos en los inmuebles. Demolición de edificios que rompan la estética urbanística. Los barrios de chavolas o degradados serán reconstruidos para albergar a la misma población que ahora vive en ellos, en condiciones adecuadas.

### TRANSPORTE

Prioridad a transportes colectivos en particular, trolebús y tranvía para los desplazamientos más largos. Prohibición progresiva de vehículos privados en el centro de las ciudades. Aparcamientos disuasorios gratuitos fuera del casco urbano. Ampliación de las aceras de modo que la ciudad vuelva a adaptarse a los peatones. Para distancias cortas o intermedias es necesario favorecer la circulación de bicicletas. Para ello se establecerá en las principales vías un carril bicicleta, así como aparcamientos adecuados para las mismas. Todos los transportes deben permitir su utilización a los minusválidos. El transporte de mercancías desde o hacia las ciudades deberá dar prioridad al tren. Prohibición total de construcción de autopistas urbanas.

### CONTAMINACION

Con las medidas enunciadas de control de la circulación y de quemadores domésticos, desaparecería gran parte de la actual contaminación. Su erradicación total pasaría a depender prácticamente del control de la industria, tanto en lo que se refiere a la prohibición de ciertas industrias en centros urbanos como el establecimiento de rígidas medidas de depuración de todos los contaminantes.

6. Instituciones autónomas. Cada comunidad urbana debe gestionar al máximo sus servicios colectivos. Es-

tos y contaminantes motores de explosión, que las "afueras" se han alejado... también es cierto que dentro de las reivindicaciones contemporáneas —teñidas de progresismo— por mayores y mejores niveles de equipamiento, por definiciones cuantitativas de "standares" cada vez más elevados de jardines, parques o zonas deportivas, aparece con excesiva frecuencia ese carácter de democratización del lujo, de institucionalización del despilfarro, incluso de formalización de la incomunicación por medio de la dispersión espacial de los contactos y las actividades, características todas ellas inicialmente adscritas a una clase social muy determinada.



Antes de pasar a la época en que comienzan a aparecer los jardines públicos, permítansenos una doble comprobación que permita centrar el tema.

1. Los primeros jardines construidos en Europa después de los siglos medievales no son públicos ni necesariamente urbanos. Constituyen más bien la evolución aristocrática y alto-burguesa del antiguo jardín palaciego reelaborado en Italia a partir del Renacimiento en base a los modelos legados por el mundo clásico a través de Roma(2).

2. A la vez que los primeros espacios públicos, concebidos y diseñados como tales, no son jardines sino plazas o grandes espacios que enfrentan catedrales, palacios o edificios civiles, representación en sí mismos —por su tamaño y su grandiosidad— del fasto del poder al que valoran a la vez que teatro o escenario de las manifestaciones de su gloria (paradas militares, actos de fe, representaciones cortesanas). El jardín de recreo implica una fragmentación del espacio y una individualización en su empleo que no lo hace lugar indicado para la celebración del esplendor de los distintos poderes absolutos, ilustrados o no, ni éstos han alcanzado todavía una "sensibilidad social" como para admitir sin más utilidades ni sentimientos diferentes a los de anodamiento o estupefacción asombrada del individuo sumergido en la masa ingente que acude a ellos en las fechas señaladas.

Por ello, el jardín como naturaleza a contemplar o como marco de fiestas galantes sigue siendo un privilegio reducidísimo que se va ampliando con cuentagotas en el tránsito de la sociedad feudal al mundo del capitalismo burgués.



Los primeros jardines públicos diseñados y construidos como tales son una innovación higiénico-re-

formista de la primera ciudad industrial.(3) Recuérdense los primeros paseos arbolados y parques de París de la época de Napoleón III —Campos Elíseos, Montsouris, Buttes— Chaumont (1867), los diseños de Paxton en Liverpool —Birkenhead (1844)— o de Frederick L. Olmsted en New York —Central Park (1856)— etc.

El jardín público del XIX posee un claro carácter de elemento singular en la ciudad, es un hito cualitativamente diferenciado en la trama residencial homogénea más que un "standard" repartido y dimensionado de acuerdo con prescripciones cuantitativas estrictas.

Este primer tipo de jardín público es coetáneo con las nuevas extensiones de la ciudad diseñadas en conjunto "ex novo", con los famosos "ensanches" de las ciudades de la Europa meridional. Como tal elemento significativo viene a caracterizar la nueva ciudad burguesa en la que cumple una variedad de funciones.

— En primer lugar comparte con el jardín clásico el carácter de naturaleza no productiva, para disfrute estético y estático.

— Pero se diferencia de aquél en el carácter de "público" (con eventuales restricciones a ciertos sectores de la comunidad, como es el caso de los "squares" londinenses). El jardín de placer se hace público, aunque restringido en su uso efectivo a los barrios en los que se instala, normalmente los ensanches burgueses, como expresión de la nueva sociedad y de la nueva clase social ascendente. La burguesía urbana se apropia colectivamente, puesto que es todavía demasiado caro para sus miembros hacerlo a título individual, de los signos de lujo y de placer de la antigua casta aristocrática dominante, entre ellos del jardín urbano.

— Y además en esta nueva ciudad, cuyo propio crecimiento se configura como negocio —y de los más importantes para la consolidación económica de la nueva clase— el jardín adquiere, como tal signo que es de riqueza y de lujo, un valor mercantil; el jardín junto con las amplias avenidas bien urbanizadas y arboladas, al lado de los nuevos y pretenciosos edificios públicos (Bolsas Operas, etc.), es una precondición para la valorización de un suelo periférico que quiere llegar a ser asiento de nuevos barrios elegantes.

Y la inversión, cómo no, correrá a cargo de las Administraciones públicas, local o estatal, como apoyo desinteresado —pero a cubierto de las críticas gracias a las pertinentes exigencias de la higiene y del decoro— al negocio privado que significará la parcelación y construcción de las manza-

nas edificadas.

Fuera de las zonas de "ensanche" regulado, la ciudad crecerá más deprisa todavía que en éstas; pero se trata de la "otra ciudad", la ciudad de los inmigrantes recientes atraídos por la nueva industria o por la construcción de la "ciudad legal"; y en esta ciudad desconocida, a la que se tilda de indeseable y caótica, no hay inversiones públicas ni en infraestructuras (no hay agua, ni alcantarillado ni pavimentación) ni mucho menos en jardines o parques. Esta sigue siendo la ciudad de la mera supervivencia en la que calles, cruces y descampados en torno se configuran como los únicos y clásicos lugares de encuentro, relación y asueto.

A la vez que se diseñan y construyen estas primeras "zonas verdes" se abren parcial o totalmente los antiguos parques reales (en Madrid el Retiro y la Casa de Campo) cuya localización y calidad ya había determinado de hecho el carácter de los barrios que se construirán en sus inmediaciones (Barrio de Salamanca y de los Jerónimos alrededor del Retiro, v.g.), con lo que tales aperturas no hacen más que profundizar las diferencias cualitativas y simbólicas entre unos barrios y otros de la ciudad.



sin embargo la ascensión del "jardín público" a la categoría de reivindicación popular por unos más altos niveles de vida y más justos repartos de la riqueza colectiva, es relativamente reciente, al igual que el resto de las reivindicaciones en torno a la "calidad de vida" como nuevo frente diferenciado del clásico de la lucha sindical obrera.

Es curioso comprobar como esta ascensión se produce a la vez que se dan una serie de fenómenos correlativos a la lógica del sistema industrial-capitalista de producción; en su sentido más profundo aquéllos significan una pérdida irremediable para la personalidad de los hombres que se trata de paliar con los paños calientes de unos jardines a los cuales se va a empezar a llamar, denotando así lo abstracto de su carácter, "zonas verdes";(4) se pueden apuntar los siguientes hechos básicos y bien conocidos:

— Se disocia el trabajo del hombre de la naturaleza y se integra en las cadenas interminables del ensamblaje mecánico.

— Se especializa y se subdivide el trabajo, perdiéndose en la conciencia de la unidad de producción el sentido de la fabricación de cosas útiles como acto voluntario y personalmente relevante.

— Crece la ciudad y se desintegra e ignora o desprecia el campo.

Pues bien, es en este momento cuando se plantea la lucha por los "equipamientos" y las "dotaciones" como una batalla política civil, asu-

mida por los movimientos ciudadanos con el respaldo de las centrales y los sindicatos obreros, como forma de conseguir un reparto más justo de la renta nacional; ésta es la concepción de tales bienes y servicios, como forma de redistribución de la renta, efectuada por los organismos inversores públicos con carácter de gratuidad en su construcción y mantenimiento, a favor de las clases populares.(5)

Aunque incluso se puede plantear visiones menos "desinteresadas" si se conceptualizan tales "equipamientos" como necesidades objetivas para la eficaz reproducción de la fuerza de trabajo, de acuerdo con el nuevo perfil de las necesidades del sistema de producción (el clásico ejemplo, la extensión de la enseñanza elemental, primaria y profesional como servicio directo a los requerimientos empresariales de una mano de obra alfabetizada y semiespecializada(6) o, más allá todavía, como instrumentos de integración y represión.(7)

En cualquier caso, sorprende cómo a través de los supuestamente depurados instrumentos analíticos y críticos de la izquierda se alientan y extienden hacia abajo las mismas necesidades, deseos y lujos creados en su origen por una clase dominante a la que se dice querer desterrar y sustituir, no sólo físicamente, sino en su moral y costumbres.

En la corta exposición que hemos apuntado sobre los orígenes del jardín queda clara la antinomia naturaleza productiva/colectiva/multifuncional versus naturaleza improductiva/privatizada/especializada.

¿Por qué se ha de elegir el segundo término de esta disyuntiva en vez de reivindicar, reactualizándolo, el primero que es precisamente el que enlaza con las tradiciones y las necesidades populares que se dice defender?

Lo peor del caso es que no sólo se asiste a la reivindicación más o menos indiscriminada de "zonas verdes", sino que se va a llegar a adoptar toda una terminología y conceptualización derivada del "análisis científico del trabajo" como técnica de incrementar las productividades, aún a costa de hacerlo más rutinario, escindido o insignificante.

Se va a llegar, en efecto, a una tipificación y jerarquización de las zonas verdes igual que se tipifican y jerarquizan las operaciones y fases que requieren un determinado momento productivo o las actividades y movimientos que se realizan en una ciudad.

Teóricamente, no es posible en este momento escindir el funcionalismo racionalista, como doctrina urbanística que caracteriza la primera mitad de nuestro siglo, del taylorismo productivista como forma organizativa de la producción fabril implantada por las mismas fechas.(8)

Así, dándose la mano técnicos bienintencionados, legisladores liberales

y movimientos sociales dirigidos, se va a llegar a la definición de la complicada tramoya de las distintas y múltiples zonas verdes "indispensables" para el "armónico desarrollo de la personalidad del hombre en general y del trabajador en particular"; el lema general sería algo así como: una zona verde de cada tipo, tamaño, ubicación, etc., para cada una de las necesidades, grupos de edad, tipos de actividad, etc. que sea posible detectar en el colectivo social.(9)

El resultado: la posibilidad de definir una variedad infinita de necesidades y de espacios requeridos para satisfacerlas, el intento de generalización del lujo, el derroche, la especialización y, en último término, la privatización del espacio y la naturaleza.

Se asiste a la permanente, y cada vez más exacta y ampliada definición normativa y cuantitativa de las "necesidades humanas" mediante índices numéricos o "standares" que miden los m<sup>2</sup> mínimos y óptimos por habitante que se requieren para cada una de las zonas previamente definidas.(10)

De la misma manera que la ciencia positivista económica identifica abusivamente la "renta per capita" y su crecimiento con el desarrollo y el bienestar social, se va a identificar el incremento cuantitativo de los "standares" y la diversificación de los conceptos que incluyen con la felicidad y el bienestar urbanos. Y esta concepción groseramente mercantilizada va a ser asumida tanto como programa de Ayuntamientos centristas o socialdemócratas como por las asociaciones vecinales y sus consejeros técnicos, en fin, por la "urbanística", como argumento irrefutable de su tardía y precaria legitimación como ciencia. Se trata de justificar tales necesidades crecientes con las vagas generalizaciones sociologistas de la prometida "sociedad del ocio", cuyo abrumador vacío entrevisto se trata de llenar a priori con la socorrida panacea de lo verde.(11)

Cuanto más tiempo disponible, se requiere mayor cantidad de espacio, más diversificación en su utilización, más perfectos dispositivos para su consumo.

Así, los nuevos "espacios verdes" sustituyen a la antigua calle, plaza o paseo, como espacios públicos polifuncionales y densos, a la vez que a las huertas o patios como espacios privados productivos de fuerte intensidad. Los nuevos espacios pasan a ser lugares especializados de consumo de algún servicio especial o de ejecución de algún ejercicio determinado para el que, usualmente, se requieren costosos equipamientos públicos y privados.

Así surgen, se delimitan y denominan cosas tales como.

— Parques equipados de juegos in-

- fanfite;
- polideportivos y minigolfs;
- parques de atracciones, zoológicos camuflados, safari-parks, etc.
- circuitos de motocross y de automovilismo;
- parques equipados para la "tercera edad" o para los "adolescentes", etc.

No queremos decir que la definición de tales "actividades al aire libre" sea de antesdeayer; tan solo señalar que lo que sí es reciente es su proliferación, verdadera multiplicación por subdivisión, como corresponde a un proceso de producción social de mercancías —y sus correspondientes necesidades— cada vez más prolijo, profuso y extendido en su consumo (interiorización de la pertinente norma social).

Progresivamente, pues, tales actividades se van definiendo como "necesidades", se cuantifican superficialmente, se reservan como suelo no edificable, se equipan por la iniciativa privada o pública, se privatizan en mayor o menor medida, son objeto de concesiones, de uso restringido, de cuotas obligatorias, etc.

En todo caso pierden el carácter tradicional de los espacios públicos o de los espacios verdes, asumen —paradójicamente— el talante de los jardines aristocráticos y, cada vez más, de los grandes almacenes por secciones, donde hay de todo y se puede practicar todo, eso sí, después de pagar el precio correspondiente.

— La naturaleza asume en todos estos lugares un carácter netamente improductivo, como decorado, objeto pasivo de consumo, de contemplación o de acompañamiento a la "actividad principal".

— Como consecuencia, la persona pierde su relación inmediata con la naturaleza; de agente personal del cambio, del crecimiento, pasa a ser sujeto más o menos pasivo de la actividad de consumo de que se trate (diversión, espectáculo...)

— En muchos casos el propio espacio natural es tan sólo el marco para la actuación de la máquina, con el hombre claramente superditado a ésta, pese a su conceptualización como espacios de ocio al aire libre.

— El aspecto del espacio público como espacio de comunicación y de relaciones colectivas, pasa a muy segundo plano ante las evidencias del consumo impersonal, el espectáculo o la actividad personal aislada, o, en el mejor de los casos, competitiva. o se trata de negar las "zonas verdes" en la ciudad sino de reconducir su dimensionamiento, funciones y diseño a las características básicas de los espacios libres populares, eliminando en lo posible las contaminaciones

elitistas, mecanicistas y consumistas.

Para ello creo sería necesario trabajar en una serie de líneas que planteaban como encuadre alternativo alguno o algunos de los siguientes principios:

— Reducir básicamente la amplísima casuística que la proliferación de los análisis funcionalistas ha producido en las últimas décadas. El jardín clásico ejemplifica en este sentido la posibilidad de hacer compatible el paseo, la soledad, los juegos infantiles, las bicicletas, los pequeños equipamientos ocasionales (kioscos, etc.), el "footing", etc.

— Recuperar el carácter de la calle como espacio multifuncional de acceso a las viviendas y al comercio, aparcamiento encuentros casuales, juegos, etc.

— Eliminar, al menos en las normativas urbanísticas oficiales y en las prescripciones técnicas magistrales, la consideración como "necesidades", y por tanto como reservas de suelo obligatorias o aconsejables, de todas las actividades al aire libre ligadas directamente con la utilización de máquinas o mecanismos y, en general, de las que representan un uso extensivo del espacio. Reducir, en consecuencia las actividades deportivas urbanas a las que se puede ejecutar corporalmente, colectivamente y en condiciones de utilización del suelo suficientemente intensivas (gimnasia, deportes olímpicos, natación, etc.). El resto (motocross, hípica, automóvil, etc.) relegarlas en su oferta al mecanismo de mercado y a situaciones periurbanas, aceptando explícitamente su carácter clasista y despilfarrador de espacio y energía y, por tanto, su coste diferencial no asumido colectivamente.

— Recuperar la consideración naturalista y productiva de los espacios verdes en sus aspectos didácticos e incluso ocupacionales; v.g., sustituir en los parques urbanos los ridículos "parques de tráfico infantiles" por escuelas de jardinería; recuperar el sentido ilustrado de los jardines botánicos eliminando a la vez la pretenciosidad de su complejidad, tamaño y sistemática; plantearse la posibilidad de pequeños huertos urbanos (250 o 300 m.<sup>2</sup>) mediante lotificaciones ad-hoc (tipo de las existentes en Berlín) como forma de utilización productiva del espacio abierto y de definición precisa de su función y utilización, etc.

— Reutilizar el patrimonio público construido (antiguos cuarteles, conventos, etc.) como posibles

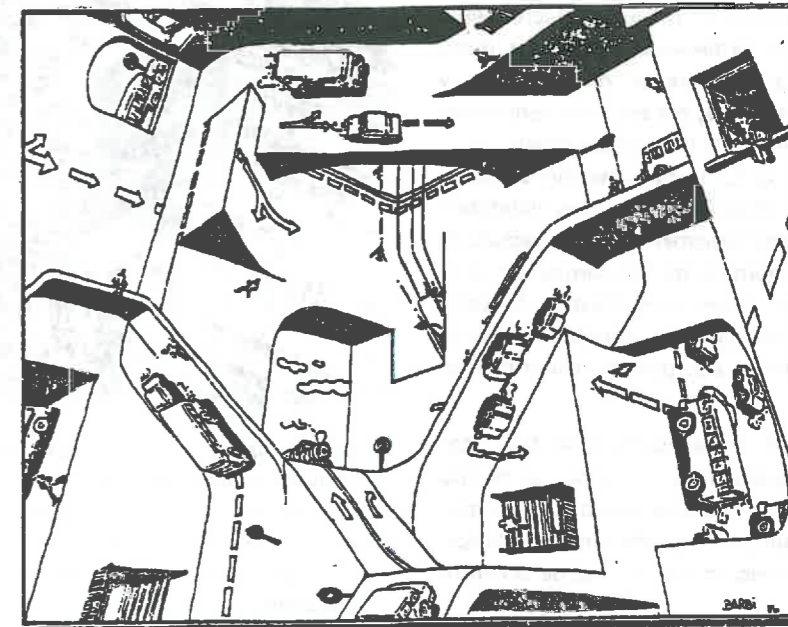
equipamientos deportivos de carácter intensivo y urbano.

— Plantearse algunos espacios regionales privilegiados (montaña, bosques, etc.) como áreas complementarias para actividades deportivas o de ocio al aire libre con grandes requerimientos superficiales (excursionismo, camping, montaña, etc.), mediante unas fáciles y frecuentes comunicaciones a través del transporte público. Dificultar o prohibir —salvo en plazas de aparcamiento periféricas— el acceso al vehículo privado por la alta capacidad de reducir y destruir las capacidades recreativas e incluso las impresiones subjetivas de tamaño, aislamiento, naturaleza... de tales áreas.

— En íntima relación con el punto anterior, someter a crítica los extendidos conceptos de "equipamiento" de las áreas verdes, entre otras cosas por el contrasentido teórico que implica. Si hay que "equipar" la naturaleza, ¿qué sentido tiene la naturaleza como equipamiento? ¿o es que se trata más bien de consumir —deportes organizados, vestimentas especiales, bebidas y comilonas, etc.— en un marco natural de buen tono?

En resumen, volver a valorar y asumir la cualidad diferencial de la vegetación, del aire libre, dentro del marco básicamente artificial, humanizado, de la ciudad.

Superar la dialéctica —establecida en principio por el ascenso de la burguesía a ciertos lujos aristocráticos— que establece el consumo creciente de mayores y más diferenciadas "zonas verdes", como forma de resarcirse de la secular integración coactiva de la población al medio natural, a través de



## NOTAS

(1) C. SANCHEZ CASAS; "Del planeamiento de la función de la zona verde a la función de la zona verde en el planeamiento", *Rev. Arquitectura*, n.º 203-204.

(2) G. MASSON "Italian Gardens", Thames & Hudson 1961.

(3) Françoise CHOAY "The modern City: Planning in the 19th Century", G. Braziller, 1969.

(4) L. SILVA DELGADO "El jardín en el tiempo... y en nuestro tiempo", *Rev. Arquitectura* n.º 203-1977.

(5) J. LEAL "Fundamentos para un análisis de los equipamientos", *Ciudad y Territorio*, 2-1979.

(6) J. LEAL, op. cit. 1979.

(7) CERFI "Les équipements du pau-voir", ed. Recherches, París 1973.

(8) Véase en *Transición*, n.º 14-1979: A. ESTRADA y J.A. CASADO "El nuevo corporativismo; una salida capitalista ante la crisis".

(9) ALONSO VELASCO, "Significado de los espacios verdes en la moderna cultura urbana", *Ciencia Urbana*, n.º 4-69.

(10) El Reglamento de Planeamiento de la Ley del Suelo de 1975 inserta unos anexos de "Módulos mínimos de reserva para dotaciones en suelo residencial" en el que se consideran las siguientes categorías, referidas a "zonas verdes":

— jardines (m.<sup>2</sup> de suelo por vivienda)

— áreas de juego y recreo de niños (id. id.)

— parque deportivo (id. id.)

A partir de actuaciones de 1.000 viviendas, son necesarios 29 m.<sup>2</sup>/viv. para dichos equipamientos (aparte de las reservas a nivel urbano establecidas por el Planeamiento General para parques urbanos).

(11) A la que ya en 1969 se refería M. GAVIRIA con el expresivo calificativo de la "ideología clorofila".

Ver "Ciencia Urbana", n.º 4-1969.