
CRÍTICA URBANA

REVISTA DE ESTUDIOS URBANOS Y TERRITORIALES

Marzo 2023 | Vol.VI | Núm.27



HÁBITAT Y DECRECIMIENTO

Pensar las ciudades y el territorio desde el modelo de decrecimiento

ÍNDICE

- 3.**
MARICARMEN TAPIA
Por qué decrecer. Hacia un nuevo modelo territorial
- 5.**
EMANUELA BOVE
Reflexiones para plasmar otro paradigma
- 8.**
M. CONDE; F. SEKULOVA; G. D'ALISA
Decrecimiento: hacia la disminución de la socialización de costes de la transición ecológica
- 13.**
RUTH VARELA; XOSÉ ALLEGUE
Desurbanización y decrecimiento: el rural como oportunidad
- 17.**
BEGOÑA DE BERNARDO
A cidade e o descenso enerxético
- 22.**
NACHO COLLADO; LUIS FERNÁNDEZ
Las ciudades y su adicción al crecimiento ¿Es posible una ciudad sin crecimiento y expansión?
- 25.**
MIGUEL PAZOS; MATEO VARELA
Repensar la movilidad en un contexto de crisis energética
- 29.**
PAU NOY
El futuro del coche en la ciudad
- 32.**
DAVID SOLER
Decrecimiento turístico y transición ecosocial
- 37.**
JEFFER CHAPARRO
Aplicando el decrecimiento en mi propio cuerpo-territorio

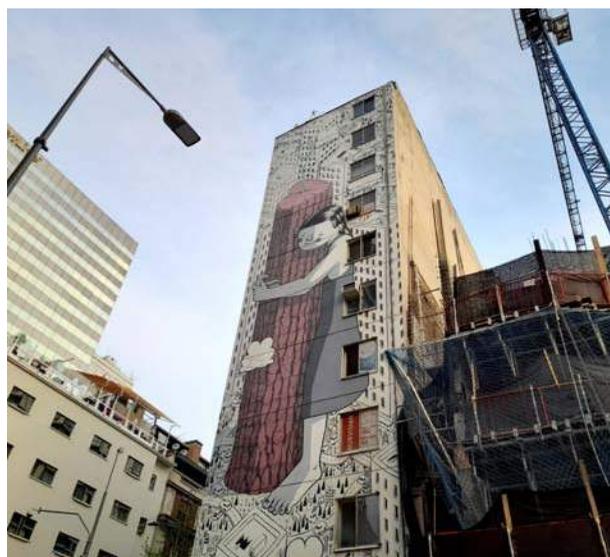


Foto de la portada: Mural "Never Give Up" ("Nunca Te Rindas"), de Francesco Camillo Giogino, Millo, en Santiago de Chile. <https://www.millo.biz/>
Foto: Maricarmen Tapia.

POR QUÉ DECRECER. HACIA UN NUEVO MODELO TERRITORIAL

MARICARMEN TAPIA GÓMEZ
Directora de Crítica Urbana

La crisis ambiental y el probable agotamiento de las fuentes de energía tradicionales, nos sitúan frente a una crisis sin precedentes. Para enfrentar esta situación una de las propuestas más interesantes que se plantean es el modelo de decrecimiento: dejar de asociar “desarrollo” a “crecimiento”, considerando los impactos negativos sociales, ambientales y económicos del modelo actual.

Existen distintas corrientes que confluyen en la necesidad de decrecer; se consideran aquí cuatro de ellas.

1. Crisis ambiental

Se debe decrecer para aminorar el impacto ambiental respecto a la fragilidad de los ecosistemas y a que los recursos en el planeta son finitos. La capacidad de destrucción y la pérdida de biodiversidad del último tiempo, no tiene precedentes frente a los límites del planeta.

2. Cambio climático

Los efectos del cambio climático en el planeta y los asentamientos humanos agudizan la necesidad de cambiar y adaptarse en términos, entre otros, del consumo de energía y de recursos naturales.

3. Peak oil

Desde hace años se viene hablando del fin de los recursos fósiles, en especial del petróleo. El *Peak oil* plantea que ya se ha producido la extracción máxima de este recurso y que tenderá a disminuir en el próximo tiempo. Científicos como Antonio Turiel argumentan que no existe ninguna energía capaz de equiparar al petróleo.

4. Pobreza e inequidad

Se cuestiona qué entendemos por “crecimiento”. Plantea la pregunta esencial de quién se beneficia

del crecimiento y a qué costo social y ambiental. Es decir, los impactos de los beneficios de un grupo muy reducido deben ser asumidos por la mayoría y por el planeta. Se cuestionan los indicadores de desarrollo basados en el PIB bajo principios como “Sólo crecemos si crecemos todos”. Se proponen indicadores de desarrollo integral asociados a los impactos negativos que producen, así como impactos positivos en el desarrollo humano¹.

Nunca antes hubo tanta riqueza y tecnología, sin embargo, una parte importante de la humanidad vive en situación de pobreza y precariedad². Esto debe cuestionar nuestras capacidades reales de solucionar los grandes problemas de nuestras sociedades, pensadas tanto como civilización, en términos históricos y como especie, en términos de nuestra naturaleza humana frente a otras especies y la naturaleza.

Hacia un nuevo modelo territorial

Desde la perspectiva urbana y territorial el decrecimiento pone en jaque el modelo de desarrollo urbano basado en el consumo irracional del suelo y sus recursos, los grandes desplazamientos y las grandes concentraciones urbanas dados los impactos negativos y costos de la gestión del metabolismo urbano. De esta manera, el decrecimiento hace que repensemos la forma de organización espacial, el tamaño y densidad de las ciudades, así como las distancias entre las funciones esenciales para la vida. La invitación en este número de Crítica Urbana era a pensar y proponer desde la perspectiva del decrecimiento qué ciudades y qué territorio debemos proyectar. Este número, se relaciona con otras temáticas que nos han reunido a reflexionar, como [Metrópolis ¿única alternativa?](#), en el que se cuestiona si el crecimiento en grandes ciudades a costa del despoblamiento del territorio es un modelo racional y

sostenible. [Urbanización y crisis ambiental](#), fue el primer número que dedicamos a analizar la relación entre los procesos urbanizadores y el deterioro ambiental. Posteriormente, con el número [Los límites del crecimiento](#), se inicia esta reflexión sobre el modelo de desarrollo, que continúa con el número actual dedicado al modelo de decrecimiento.

Todas estas cuestiones nos llevan a repensar de manera crítica la forma en que habitamos y nuestras definiciones, como las del derecho a la vivienda y el derecho a la ciudad desde un contexto ambiental acuciante. Hacen ineludible asumir respuestas colectivas sobre las particulares y nos obligan a idear nuevos modelos y formas de organización espacial para vivir.

La responsabilidad política de realizar los cambios necesarios, por ahora, no es fácil de asumir por falta de fuerza, voluntad o por tener posturas negacionistas, cada vez más frecuentes, por lo que se deberán realizar los cambios frente a las emergencias y crisis declaradas. El agua y la energía son ya fuente de escasez en diversas regiones y obligan a medidas locales restrictivas de consumo y gestión. Los estudios urbanos y territoriales deben asumir y trabajar por generar modelos alternativos frente a la crisis global. Tarea nada fácil, pero comenzar es un principio.

Enlaces a números de *Crítica Urbana*

Metrópolis ¿única alternativa?

<https://criticaurbana.com/critica-urbana-14-metropolis-unica-alternativa>

Urbanización y crisis ambiental

<https://criticaurbana.com/critica-urbana-20-urbanizacion-y-crisis-ambiental>

Los límites del crecimiento

<https://criticaurbana.com/critica-urbana-21-los-limites-del-crecimiento>

Bibliografía para profundizar

Antonio Turiel: *Petrocalipsis. Crisis energética global y cómo (no) la vamos a solucionar.*

Carlos Taibo: *El decrecimiento explicado con sencillez.*

Victoria Aragón: *Ecofeminismo y decrecimiento.*

Raúl Sohr: *Chao petróleo.*

Notas

1 Algunos de ellos son Economía del Donut, Indicador de Progreso Genuino o Real (IPG) o Índice de Desarrollo Humano (IDH).

2 La definición de pobreza varía de un país a otro. ONU y Banco Mundial utilizan la cifra de extrema pobreza con 1,9 USD al día, que corresponde al 10% de la población mundial. Pero si se utilizan indicadores de pobreza de los países desarrollados, el 85% de la población mundial también puede considerarse pobre. Ver Our World in Data.



Mural "Never Give Up", de Francesco Camillo Giogino, Millo, en Santiago de Chile.
Foto: Maricarmen Tapia.)

REFLEXIONES PARA PLASMAR OTRO PARADIGMA

EMANUELA BOVE

Crecer hacia nuevos territorios, físicos y virtuales, es el dogma del capitalismo que sustenta el espejismo de un desarrollo ilimitado. Según la ley de mercado nuevos territorios representan nuevos consumidores, nuevos lugares de donde extraer recursos y mano de obra y, cada vez más, nuevos espacios para mercantilizar. La ausencia de límites es un axioma que se ha convertido en un valor cultural y simbólico que conforma el pensamiento económico, social y político, y estructura la sociedad de consumo. Pero, ¿es posible el crecimiento infinito en un mundo finito? ¿Y a qué precio?

El planeta en el que vivimos se basa en límites, la vida está enraizada en relaciones de eco-dependencia e interdependencia. Traspasar los límites significa, por lo tanto, vulnerar o minar todo aquello que ampara la subsistencia y preserva un futuro posible.

En 1972, *The Limits to Growth* alertaba sobre las inevitables consecuencias que los niveles de crecimiento mundial tendrían sobre el medioambiente y sobre la vida misma. El estudio¹ pretendía evaluar los efectos del crecimiento de la población y de la actividad antrópica sobre la Tierra, según los datos disponibles hasta la fecha y en un arco temporal de cien años. Abordaba problemáticas relacionadas con la pobreza y la abundancia, el crecimiento urbano descontrolado, la degradación paulatina del medioambiente, el descrédito

de las instituciones y de la política, la precariedad del empleo y las crisis monetarias y económicas. A partir de esta amplia premisa, y compaginando la simulación informática con la reflexión teórica, el informe concluía que “en un planeta limitado, las dinámicas de crecimiento exponencial (población y producto per cápita) no son sostenibles”.

Ya entonces, era evidente que el ritmo vertiginoso de desarrollo era incompatible con los límites biofísicos de la Tierra. Reducir drásticamente la degradación ambiental era una opción obligada para evitar el colapso y lograr una condición de estabilidad ecológica y económica sostenible en el tiempo. La propuesta formulada era un estado de equilibrio global: un modelo de desarrollo sin crecimiento capaz de garantizar a todas las personas la satisfacción de las necesidades funda-

mentales y la igualdad de oportunidades para realizar su potencial humano, sin poner en peligro el derecho de las generaciones futuras a disfrutar de las mismas condiciones de vida. Alcanzar este estado de equilibrio suponía emprender un profundo proceso de transición para cambiar integralmente el modelo de desarrollo, implementando apropiadas acciones a escala local y global. Implicaba un arduo trabajo, un consenso mundial y, evidentemente, una clara voluntad política.

El estudio se convirtió en un texto de referencia que influyó en la opinión pública internacional, estimuló el pensamiento ecologista e incidió en la Declaración de Estocolmo, tras la Conferencia de Naciones Unidas sobre el Medio Humano celebrada en junio del 1972. Sin embargo, no logró generar cambios perceptibles en las políticas mundiales y fue del todo rechazado por una oligarquía que fundaba sus intereses en el modelo económico del crecimiento.

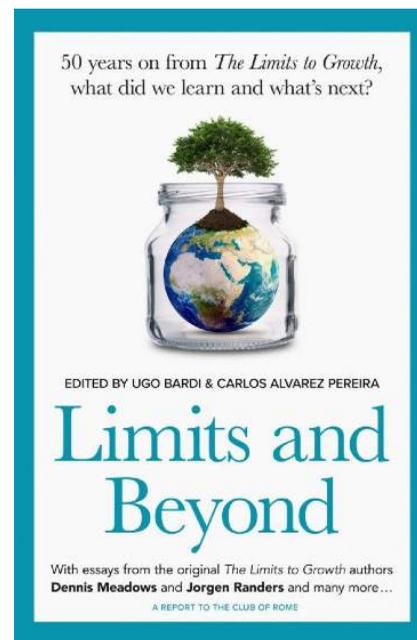
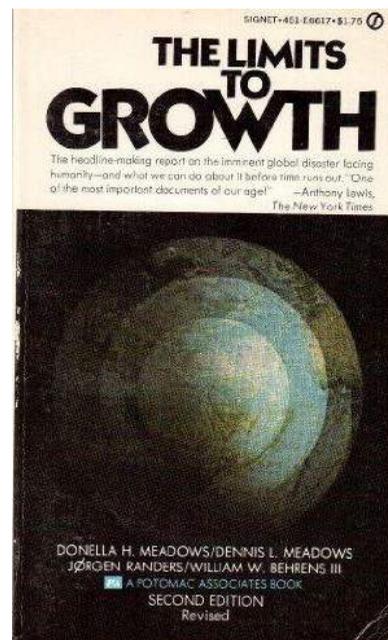
Así, a lo largo de las sucesivas décadas, el capitalismo no ha hecho más que crecer según los dictámenes de la economía neoliberal donde todo se mide en términos de flujos monetarios, donde el lucro se impone sobre la vida. La ausencia de límites es síntoma de una práctica política que avala el oportunismo de los grupos de poder y aniquila el interés general en nombre de una gestión empresarial. El incremento de la emergencia ambiental, el aumento de las desigualdades económicas globales y la vulneración de los derechos fundamentales en el Norte, pero sobre todo, en el Sur global, son parte de este proceso. Y la lógica especulativa y extractivista del capital financiero es su última etapa depredadora.

Cincuenta años más tarde, *Beyond the Limits* (2022), constituye el nuevo estudio del Club de Roma estructurado a partir de diferentes preguntas para comprender qué hemos aprendido desde entonces. En un contexto marcado por múltiples crisis, el balance no puede más que ser amargo, reafirmando la validez de aquellas propuestas y, aún más, la urgencia de llevarlas a cabo. Hablar de decrecimiento se convierte por tanto en un paso obligado.

Un necesario cambio de paradigma

El término decrecimiento es la base de una corriente de pensamiento donde convergen análisis, propuestas y prácticas formuladas en múltiples campos disciplinares y en diferentes esferas de la vida que cuestionan radicalmente la ideología del crecimiento ilimitado. El objetivo común es construir un amplio abanico de alternativas para cambiar integralmente un modelo de desarrollo que genera crisis multidimensionales cada vez más graves, extensas y profundas.

En un marco de agotamiento mundial de los recursos, energéticos y materiales, que castiga más severamente a la gran mayoría de la población del Sur global, el decrecimiento no es una opción sino un hecho inevitable. Una realidad a la que adaptarse de forma planificada para evitar una peligrosa deriva hacia una gestión autoritaria de los activos que todavía quedan. Eludir esta amenaza requiere un decrecimiento equitativo de la esfera material de la economía, basado en los principios de suficiencia, de justicia -transnacional, interseccional e intergeneracional-, de redistribución de la riqueza y de las obligaciones, y del cuidado de la vida. Y conlleva,



Portadas de *The Limits to Growth* (1972) y *Limits and Beyond* (2022).

además, reorganizar la sociedad en torno a la provisión de mercancías y servicios esenciales, repensando radicalmente qué actividades son necesarias y cómo llevarlas a cabo en el respeto de las personas y del planeta.

Trazar las líneas de un proceso de decrecimiento significa, entonces, imaginar y promover otros valores civiles, culturales, políticos y económicos. Asegurar la libertad, la equidad, la salud y el bienestar como elementos imprescindibles para una vida humana digna. Impulsar un cambio de paradigma para construir colectivamente otra manera de pensar y sentir el mundo: una cosmología que compagine el reconocimiento y ejercicio de los derechos fundamentales con la tutela de las diferentes formas de vida que habitan el planeta. Los cuidados y la salud de las personas y del medioambiente, la soberanía alimentaria, la educación, la no discriminación, el transporte público, el derecho a la ciudad, a la vivienda digna y asequible y a los suministros básicos son parte de eso. La huella ecológica, los costos sociales, el daño ambiental, el progreso real, la calidad de vida o el buen vivir —todos aspectos ignorados por el PIB— conforman, a la vez, los parámetros para fundamentar una nueva relación entre medioambiente, economía y política, y para medir sus efectos.

Materializar este proceso comporta crear espacios de confluencia entre luchas y movilizaciones, entre entidades y movimientos sociales para que emerjan nuevos análisis e imaginarios que den cuerpo a un vasto espectro de iniciativas generadoras de una política transformadora. Conlleva marcar una hoja de ruta compartida para construir una estrategia política emancipadora, capaz de articular diferentes propuestas desde una mirada amplia, inclusiva y diversa. Supone, además, hacer incidencia política para desarrollar un nuevo marco legislativo que responda a las prioridades ecosociales y promueva nuevos modelos de convivencia y de consumo, basados en la desmercantilización en pro de una economía social y solidaria. Y, evidentemente, implica repensar las formas de gobernanza para garantizar la soberanía ciudadana y la calidad democrática, asegurando la transparencia de las instituciones públicas y la congruencia de sus acciones con el interés general.

Las múltiples crisis que atraviesan el presente tienen causas políticas y, por ende, requieren soluciones políticas. Procedimientos que veten los abusos del mer-

cado y las prácticas depredadoras en una perspectiva de justicia Norte-Sur. Iniciativas concretas que, en detrimento de la maximización ciega de los beneficios, repiensen integralmente el actual sistema de producción. Para avanzar en esta dirección hace falta un cambio de paradigma a escala global que marque los pasos y genere los instrumentos de un proceso de transición ecosocial. Un proceso que, coordinando los diversos niveles institucionales, defina un programa de intervenciones intersectoriales a corto, mediano y largo plazo. Un conjunto de medidas y acciones, integrales y coherentes, fundamentadas en la defensa de los bienes comunes y la justicia financiera, social y climática, integrando estructuras y relaciones humanas basadas en una perspectiva ecofeminista y antirracista.

Plasmar otro paradigma conlleva, además, superar la retórica del discurso y la hipocresía de un crecimiento verde (Green New Deal) que, sin cuestionar el modelo capitalista, configura nuevas fronteras de expropiación y acumulación manteniendo intactas, cuando no reforzando, las desigualdades y violencias económicas, sociales y ambientales. Como antídoto hace falta fomentar una pedagogía que promueva mayor conocimiento y vincule las responsabilidades individuales, colectivas e institucionales para alcanzar las diferentes y simultáneas dimensiones de la transición ecosocial. Una cultura compartida que rechace la violencia y prevenga los conflictos, que potencie las redes comunitarias y promueva nuevas sinergias. Un proceso constituyente que articule una agenda política, estructurada desde la base, que compagine la dimensión local con la global conectando las peculiaridades de cada contexto con una visión más amplia. Todo ello dependerá también de la capacidad de hacer de la cooperación, solidaridad y autoorganización las prácticas de una política emancipadora que defienda la vida digna como derecho universal.

Notas

1 The Limits to Growth fue realizado por un equipo interdisciplinar del Massachusetts Institute of Technology (MIT) integrando un específico programa de simulación informática (World3), y promovido por el Club de Roma, una ONG que agrupa a personalidades de diferentes perfiles y países, cuyo objetivo es investigar y divulgar los problemas globales de la contemporaneidad para comprender sus dificultades y efectos

NOTA SOBRE LA AUTORA

Emanuela Bove. Arquitecta, investigadora independiente y docente. Su trabajo se centra en la cooperación, el urbanismo participativo, la participación ciudadana y acción comunitaria, el derecho a la vivienda y a la ciudad. Es miembro de la Taula Veinal d'urbanisme de Barcelona, de la red SET (ciudades del Sur Europa frente a la turistificación) y del consejo redacción de Crítica Urbana.

DECRECIMIENTO: HACIA LA DISMINUCIÓN DE LA SOCIALIZACIÓN DE COSTES DE LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

MARTA CONDE
FILKA SEKULOVA
GIACOMO D'ALISA

La guerra en Ucrania ha supuesto una disminución del acceso a recursos energéticos que ha sido utilizado como excusa para justificar cortes de luz o límites de calefacción en los hogares. Cabe resaltar dos aspectos de esta austeridad; primero, son millones las personas que no han vivido por encima de estos límites y si hay restricciones serán los primeros en sufrirlas, pasando del sacrificio a la miseria. Segundo, la reducción de la disponibilidad de recursos no es solo debido a la decisión del gobierno ruso de cortar el suministro de gas a Europa, sino que responde a una causa de mayor calado, o sea, la búsqueda a toda costa del crecimiento económico.

La búsqueda del crecimiento económico genera grandes costes (ambientales, sociales, culturales y económicos) debido a la extracción de materiales y energía, la pérdida de biodiversidad, la emisión de gases invernadero, la dispersión de residuos tóxicos y contaminantes, el aumento de la deuda y de la desigualdad. Estas son las causas invisibles de la ralentización del crecimiento económico o mal llamado decrecimiento forzado. Sin embargo, esta recesión (o estancamiento secular) está alejada del decrecimiento que defendemos, ya que causará un incremento aún más injusto de las desigualdades provocadas por el despojo social y ecológico. Al contrario, el decrecimiento diseñado y planeado democráticamente busca que los ecosistemas vuelvan a florecer, que el gozar de la vida esté al alcance de todas, y el ocaso de la opulencia de unos pocos (D'Alisa et al. 2014)

Las respuestas dominantes por parte de las instituciones políticas y empresariales a los problemas causados por el crecimiento están encabezadas por el crecimiento 'verde'. La solución pasa por 'crecer mejor', diferente, creando menos impacto en el ambiente con energía limpia. Esta tendencia se manifiesta en una plétora de "Nuevos Pactos Verdes" (NPV) tanto en las agendas políticas europeas y estadounidenses, como en diversos movimientos sociales, y se ramifica hacia lo urbano

a través de la promoción de "soluciones basadas en la naturaleza" (SBN). En este artículo, abordamos críticamente ambos conceptos a través de la lente del decrecimiento. El NPV se ha convertido en un término general para diferentes visiones y potencialidades políticas (Mastini et al., 2021), cuyo objetivo es asegurar fondos para una transición verde. Bajo este lema vemos iniciativas como el European Green Deal, una "nueva estrategia de crecimiento" que deja intacta la economía neoliberal capitalista. Hay también NPV más progresistas como el de los demócratas de EE. UU. o el del Partido Laborista en el Reino Unido, así como los propuestos por la sociedad civil como el Pacto Ecosocial o el NPV feminista. Por otro lado, las SBN representan una amplia gama de intervenciones que buscan aprovechar las funciones naturales y la estética verde para enfrentar los desafíos de la sostenibilidad urbana. Argumentamos que una economía de crecimiento requiere una socialización o transferencia de costes entre diferentes geografías y sujetos privilegiados hacia otros más vulnerables. Por ello cualquier proyecto ecologista radical como el decrecimiento, debe tener como objetivo minimizar esta transferencia de costes (TC, de ahora en adelante) y por lo tanto los impactos a otros seres y mundos. Utilizamos la TC como marco analítico para revelar las posibles implicaciones de los programas ecológicos



Explotación de litio en Atacama (Chile). Foto: Fundación Terram.

como el desarrollo de las energías renovables en Cataluña y las contradicciones de la nueva ecociudad china de Tianjin.

Los motores del crecimiento y la razón del decrecimiento

La fuerza principal del crecimiento, más allá de la eficiente maquinaria capitalista que permite realizar el crecimiento económico, es la idea liberal encarnada en los seres humanos occidentalizados. Éstos creen tener derecho legítimo a extraer, controlar, usar, consumir, desperdiciar y disponer de todos los recursos que se consideren necesarios para satisfacer sus necesidades y deseos. Este crecimiento cultural, impulsado por la autorrealización individual, los valores patriarcales y los imaginarios coloniales, ha sentado la base para la expansión de las fuerzas socioeconómicas capitalistas y reforzado el imaginario crecientista.

El decrecimiento proporciona una crítica de este sujeto antropológico y su respectiva configuración socio-ecológica. Propone un metabolismo social más liviano, que requiera menos energía y materiales y que sea capaz de ofrecer condiciones para sostener vidas (humanas y no) dignas de ser vividas. El decrecimiento presupone una reorganización política y económica radical de nuestra sociedad inspirada por las luchas por la justicia socio-ambiental. El gran cambio que presupone el decrecimiento se sustenta en una democracia profunda, el feminismo y la decolonialidad. El decrecimiento pues se inspira en sus movimientos hermanos como el Buen Vivir, Ubuntu o Ecosawaraj, y la vida sabrosa que, como muchos otros, dan respuesta al imperativo monolítico del progreso y desarrollo impuesto al Sur global por regímenes coloniales.

La transferencia de costes (TC)

En la búsqueda de necesidades y deseos personales, los individuos trasladan los costes a otros. Cuando una persona conduce un Ferrari como medio de autorrealización socializa el coste del CO₂ que emite su coche de lujo. La capacidad de socializar los costes también mide el éxito de una empresa. La agroindustria utiliza grandes cantidades de pesticidas para ahorrar costes y maximizar las ventas, causando contaminación de tierras y aguas que generan costes (económicos, en salud, etc.) a los trabajadores y vecinos (campesinos y no). El vertido de desechos producido por territorios altamente urbanizados e industrializados tanto en áreas rurales próximas como en regiones lejanas es otra estrategia exitosa para transferir costes ya que se ahorra el coste de limpiar o verter ese desecho en su territorio.

La economía clásica teoriza estos costes como fallos ocasionales del mercado, y los llama externalidades. Al contrario, Kapp (1963) demostró que la socialización de estos costes no es eventual, sino inmanentes a las actividades económicas. Además, la TC tiene consecuencias adversas para la salud humana y los territorios, ya

que contamina y agota los ecosistemas. A escala local, esto puede ser la contaminación lenta causada, por ejemplo, por una fábrica o un proyecto industrial contaminante, como la producción de asbestos. Mientras que, a una escala más amplia, pueden ser los impactos de la crisis climática donde el coste es transferido a poblaciones vulnerables y a las generaciones futuras.

La transferencia de costes de SBN: la eco-ciudad de Tianjin, China

La eco-ciudad simboliza la promoción y planificación de ciudades sostenibles a la vez que se estimula la economía, pero también generan TC. A modo de ejemplo presentamos la TC causada por la nueva eco-ciudad de Tianjin, financiada por los gobiernos de China y Singapur. El despliegue de SBN es uno de los paradigmas subyacentes de la eco-ciudad, visible en la revitalización de suelos contaminados, la purificación de aguas residuales y la presencia de vegetación en las partes centrales, cinturones verdes y varios cuerpos de agua interconectados. Tianjin está ubicada dentro de la región de Beijing, abarca más de 30 Km² y albergará hasta 350.000 habitantes. Está planificada como un área compacta, con una combinación de usos del suelo y espacios para el empleo, la vivienda, el comercio y la recreación, todos conectados por el transporte público. Las características ecológicas del proyecto se monitorean a través de múltiples indicadores que miden desde la calidad del agua y el aire, hasta diferentes formas de «estilo de vida saludable».

La ciudad se realizó sin tener en cuenta aspectos de justicia social; las aldeas originales fueron demolidas y sus habitantes desplazados, lo que provocó una pérdida del conocimiento, cultura y costumbres locales en torno al océano y la sal (Wang y Mell, 2019). Así pues, nos encontramos ante un “acaparamiento verde” (Fairhead et al., 2012) acompañado de varias TC económicas, culturales y sociales.

Finalmente, el aspecto ‘eco’ del proyecto se entiende principalmente en términos de proteger a los ocupantes de la ciudad (económicamente acomodados) del daño ambiental, en lugar de beneficiar al medio ambiente global. La ciudad ecológica invita y promueve la expansión de estilos de vida que hacen un uso intensivo de la energía y los materiales. Las viviendas presentan una forma de vida desinfectada o artificialmente «verde», donde el aire se filtra y la basura desaparece. Los costes de estos estilos de vida y la infraestructura inteligente asociada son trasladados lejos, a las fronteras de extracción de los materiales y energía, y a los lugares donde se deposita o incineran sus residuos.

Su filosofía es cercana a las versiones crecientistas de NPV, donde el crecimiento económico se estimula a través del desarrollo inmobiliario (Wang y Mell, 2019) y la provisión de subvenciones y exenciones fiscales para las grandes empresas dispuestas a trasladar sus operaciones a la eco-ciudad.

La transferencia de costes de los NPV: la expansión de la energía renovable en Cataluña, España

Un NPV crecentista apuesta por una transición verde donde por ejemplo las energías renovables y la implantación del vehículo eléctrico emergen como el nuevo negocio 'verde'. Muchos de estos proyectos ya están en marcha, y están provocando dos tipos de TC. Por un lado, en las zonas rurales, se están ocupando terrenos para instalaciones de energías renovables a gran escala y, por otro lado, la extracción de minerales, como el litio, níquel o cobalto, están generando impactos ambientales y sociales.

En Cataluña, la producción de energía ha sido una historia de 'éxitos' de TC del centro a las periferias, espe-

cialmente desde el área metropolitana de Barcelona a las áreas rurales menos pobladas del sur de Cataluña. Allí albergan líneas de alta tensión, alimentada por gas natural y presas hidroeléctricas, un oleoducto y una central nuclear. La expansión de infraestructura de generación energética en las zonas rurales tiende a justificarse presentando estas regiones y sus habitantes como improductivas o subdesarrolladas, con una agricultura e industria en declive. De esta misma manera, gobiernos y empresas energéticas presentan las energías renovables como una oportunidad para 'desarrollar' estas zonas. Sin embargo, ya se ha visto que esto solo acelera los procesos de despoblación, declive agrícola y económico y degradación ambiental. Recientemente, la creciente presión para implantar proyectos de energía renovable ha



Ecociudad de Tianjin. 1 y 2, el área de la ecociudad y el lago Jing antes de la construcción. 3 y 4, durante distintas fases de la construcción. (Fuente: SSTEACAC).

generado alarma y motivó a la Unión de Pagesos (mayor sindicato agrícola en Cataluña) a establecer un diálogo con asociaciones de municipios y de empresas eólicas y fotovoltaicas. Se consensuó una propuesta orientada a conseguir más concertación entre actores, mayor repercusión económica a nivel local y la no ocupación de espacios de alto valor agrario. Este proceso culminó en la creación de una Mesa de Diálogo Social para las Energías Renovables que pretende discutir una nueva ley de implantación de energías renovables. Aunque aún queda mucho recorrido por delante, procesos de diálogo y concertación social como este permiten una mejor planificación y la minimización de la TC.

El litio es un mineral clave en la producción de baterías y su extracción implica una alta degradación ambiental con un elevado uso de agua. Esto es motivo de gran preocupación para las poblaciones de Atacama que viven en las áridas salinas entre las fronteras de Chile, Bolivia y Argentina, donde se encuentra uno de los yacimientos de litio más grandes del mundo. Comunidades indígenas ya están notando falta de agua y protestan que no han sido consultadas sobre si quieren estos proyectos en su territorio (Catapa, 2019). Por otro lado, la Comisión Europea ha presionado para obtener un Tratado de Libre Comercio con Chile que garantice el suministro, y ha presentado una cláusula que estipula la liberalización (sin aranceles) del comercio del litio. Así vemos que la fabricación de infraestructura y energía verde en nombre de NPV traslada los costes ambientales y sociales de extracción y producción a las personas y los territorios donde se extraen los minerales o se implantan los proyectos de energías renovables.

Conclusión

El giro global hacia la descarbonización y las políticas verdes tiene un coste. Aunque los NPV progresistas y las SBN construyan un discurso de 'sostenibilidad global', los compromisos para crear infraestructura de energía renovable y urbana para sostener el crecimiento verde desplazan costes sociales y ambientales a territorios y poblaciones históricamente marginados. Las narrativas y las agendas "verdes" no son inherentemente diferentes al neoliberalismo, y a menudo pueden perpetuar las mismas dinámicas.

Si bien la socialización de costes puede reducirse, no puede evitarse por completo, ya que es parte inmanente de la actividad humana y del metabolismo social de nuestras sociedades. Por lo tanto, la sociedad debe decidir qué sectores e industrias tienen niveles inaceptables de TC, con miras a eliminarlos de manera responsable y sensible.

Aunque la TC sea inevitable, una planificación para una transición verde desde el punto de vista del decrecimiento se esforzará, en primer lugar, en visibilizar y minimizar los costes, sean estos ambientales, sociales, políticos y/o culturales. En segundo lugar, y para evitar marginalizar aún más los grupos, lejanos y cercanos, afectados por la extracción o la infraestructura verde, se deben implementar prácticas de participación auténticas y no simbólicas, para garantizar que los beneficios y los costes de la transición ecológica se distribuyan de manera justa. Estos pueden incluir el derecho a decir 'no' a un nuevo proyecto o la implementación de procesos inclusivos e iterativos multicriterio en la planificación y toma de decisiones. Incluso si la TC no se puede eliminar por completo, se puede llegar a un acuerdo justo.

Referencias

- D'Alisa G., Demaria F., Kallis G. (2014). *Degrowth: A Vocabulary for a New Era*. Routledge
- Fairhead, J. Leach, and Scoones, M (2012) Green Grabbing: a new appropriation of nature?, *Journal of Peasant Studies*, 39:2, 237-261
- Catapa (2019) *La explotación de litio está secando el desierto más seco del mundo* Accedido: <https://catapa.be/es/lithium-exploitation-is-drying-out-the-worlds-driest-desert/>
- Kapp, K. W. (1963) *Social Costs of Business Enterprise*. Second enlarged edition of 1950. Bombay/London: Asia Publishing House, 311 p.
- Mastini R., Kallis G., and Hickel J (2021) A Green New Deal without growth? *Ecological Economics* 179, 106832.
- Wang, X., & Mell, I. (2019). Evaluating the challenges of eco-city development in China: a comparison of Tianjin and Dongtan eco-cities. *International Development Planning Review*, 41(2), 215-243.

NOTA SOBRE LAS AUTORAS Y AUTOR

Marta Conde es Marie Curie Fellow (GROUT 897072) en la Universidad de Queensland y la Universidad Autónoma de Barcelona. Su investigación se centra en los conflictos ambientales de minería y la relación entre ciencia y activismo que desarrolló con el Proyecto Recercaixa 2017 "Activism Mobilising Science".

Filka Sekulova, doctora en economía ecológica, es investigadora postdoctoral en la Universitat Oberta de Catalunya, y parte de *Urban Transformation and Global Change Laboratory* del Internet Interdisciplinary Institute. Su trabajo se centra en la renaturalización urbana desde una mirada de justicia social y económica, tal como en temas de decrecimiento, turismo y la transición socio-ecológica.

Giacomo D'Alisa, ecologista político, es un FCT postdoc (BPD / 116505 / 2016) del Centro de Estudios Sociales de la Universidad de Coimbra, Portugal. Su interés de investigación se centra en el manejo de basura y los crímenes ambientales asociados, la gestión de los comunes y el decrecimiento.

DESURBANIZACIÓN Y DECRECIMIENTO: EL RURAL COMO OPORTUNIDAD

RUTH VARELA
XOSÉ ALLEGUE

Actualmente alrededor de 4.000 millones de personas viven en ciudades.

El 54% de la población total se encuentra concentrada en apenas el 5% de la superficie terrestre del planeta. De las 60 megaciudades de más de 5 millones de habitantes, tres cuartas partes se ubican en países del mundo infradesarrollado.

La ONU calcula que en el año 2050 habrá 5.000 millones de personas viviendo en la pequeña superficie de las ciudades, lo que supone dos tercios de la población mundial.

De ellos el 5% (250 millones) en megaciudades ubicadas en países pobres con periferias de condiciones infrahumanas.

Este fenómeno de concentración de la población en los ámbitos urbanizados obedece, sin duda, al hecho de que el capitalismo desregulado está interesado en concentrar la actividad económica en esos entornos. Esa actividad genera obviamente bolsas de trabajo (lo que no equivale a empleos estables y dignos), pero también entornos inhabitables caracterizados por la injusticia socio espacial y laboral, además de un in-

gente volumen de residuos, generados por un voraz e insostenible metabolismo urbano.

Un diagnóstico urgente sobre el crecimiento urbano desregulado

Esta voracidad urbana provoca que el resto del territorio se convierta en un espacio de sacrificio, al servicio del consumo y de las multinacionales, albergando vertederos, canteras, industrias agroalimenta-

rias intensivas y macrogranjas, o devorando espacios naturales para la producción energética a gran escala, entre otros.

Hace tiempo que la situación se ha vuelto insoportable. Las ciudades consumen tres cuartas partes de la energía mundial y producen tres cuartas partes de la contaminación total. La actividad económica desregulada, que conlleva procesos de urbanización desaforada e insostenible, produce además un rechazable modelo de movilidad, carbonización de la economía, inmensa huella ecológica, aumento de la superficie artificial, elevado consumo de agua, toneladas de residuos contaminantes, y, sobre todo, la desaparición de derechos básicos como el derecho a la salud urbana, el derecho a un medioambiente sano –agua, aire y alimentos– o el derecho a elegir el lugar de residencia –democracia espacial–, entre otros derechos vinculados al hábitat y a la ciudad.

Y nada ha conseguido parar estos procesos. A pesar de las serias advertencias de los foros de la ONU HABITAT I (Vancouver 1976), HABITAT II (Estambul 1996) y HABITAT III (Quito 2016) o de prestigiosos profesionales como Richard Rogers (*Cities for a small Planet*. 1997) o Rem Koolhaas (*Countryside, the Future*. 2019).

Tal y como señaló recientemente el geógrafo David Harvey, «Las ciudades hace tiempo que se convirtieron

en un medio para que el capital excedente, estancado en los fondos bancarios, pueda invertir... Ya no están organizadas para que la gente pueda vivir con calidad de vida, sino para que el capital pueda producir el mayor beneficio».

Desurbanización y decrecimiento

Siendo así, es preciso resaltar que los procesos de expansión descontrolada de lo urbano y de obsolescencia programada del territorio, interesan solamente a la actividad especulativa que busca, sin escrúpulos, las plusvalías de escala y aglomeración que se producen en el entorno de las ciudades. Procesos que, además, van radicalmente en contra de la búsqueda de una *urbanidad* que favorezca el buen vivir de las personas. Frenarlos y revertirlos para restablecer el equilibrio territorial es tan urgente como aún posible.

Y, para ello, el Decrecimiento, como proyecto local en la línea de lo desarrollado por Serge Latouche, nos ofrece una gran oportunidad que no podemos desaprovechar.

Valga, para clarificar el sentido de este proyecto, el ejemplo expuesto por Latouche: «Un empleo precario en una de las grandes cadenas de distribución destruye cinco empleos sólidos en los comercios pequeños». De hecho, según el Instituto Nacional fran-



NemO's in Bovisa, Milano, Italy, 2010.

cés de Estadística y Estudios Económicos (INSEE): la aparición de los grandes supermercados, que tuvo lugar a finales de los años 1960, eliminó en Francia el 17% de las panaderías —es decir, 17.800—, el 84% de las tiendas de comestibles —es decir, 73.800—, el 43% de las ferreterías —es decir, 4.500—. Así, ha desaparecido una parte importante de la esencia misma de la vida local, y se ha deshecho una parte importante del tejido social.

Esa reivindicación de la pequeña escala local es sostenida también por el decrecentismo *ecomunicipalista* de Murray Bookchin.

«No es completamente absurdo —escribe Bookchin— el hecho de pensar que una sociedad ecológica pueda estar constituida por una municipalidad de pequeñas municipalidades, cada una de las cuales estaría formada por una ‘comuna de comunas’ más pequeñas (...) en perfecta armonía con su ecosistema... La biorregión o ecorregión, definida como una entidad espacial coherente que traduce una realidad geográfica, social e histórica, puede ser más o menos rural o urbana. Una biorregión urbana podría concebirse como una municipalidad de municipalidades o una ciudad de ciudades, incluso una ciudad de pueblos».

Entre otros que podríamos citar, el caso reciente de la ciudad española de Oviedo para constituirse como una ciudad “agropolitana” puede convertirse en ejemplar, indicar el camino y abrir interesantes expectativas a los necesarios procesos de “Desurbanización”.

El rural como oportunidad

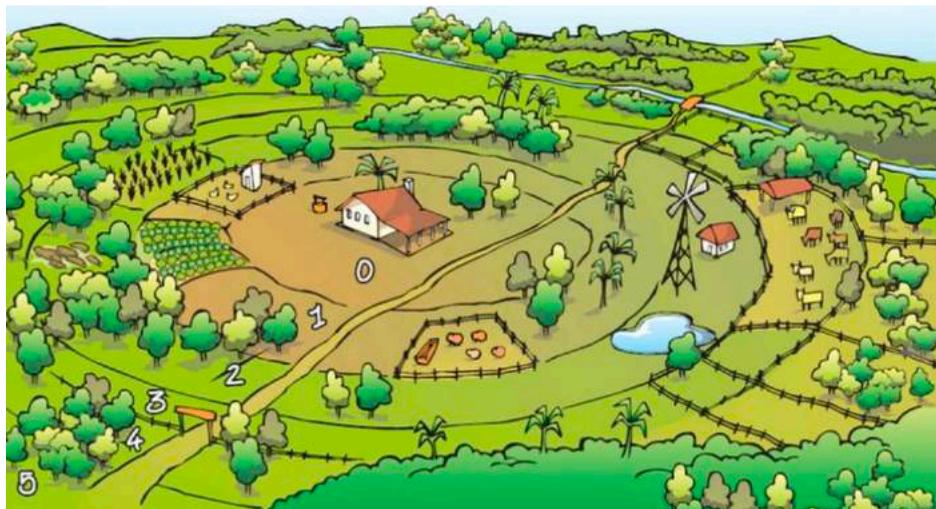
Como hemos visto, la ausencia de limitaciones a la actividad industrial y terciaria que se produce en los entornos urbanos, causa un perjuicio directo al medio ambiente y a la biodiversidad, a la actividad

primaria territorial y a los sistemas alimentarios, favoreciendo los grandes desequilibrios entre sectores económicos que caracterizan la actividad capitalista contemporánea. En un contexto de encarecimiento global de los alimentos, esta actividad primaria territorial nos resulta hoy esencial. Por esta razón, deviene crucial introducir un cambio de rumbo, dirigido a la consecución de los mayores niveles de soberanía alimentaria local, a través de una estrategia ambiciosa, que contemple, entre otras medidas prioritarias, el impulso público a la implantación generalizada de la permacultura.

El papel de las administraciones públicas en las democracias contemporáneas es el de favorecer el reparto de cargas y beneficios y el equilibrio redistributivo de las rentas, para construir sociedades más justas e igualitarias. Por tanto, el crecimiento urbano descontrolado, ligado al vaciamiento del rural, debe ser incuestionablemente frenado y revertido desde las administraciones. De igual manera deben favorecerse desde lo público procesos de regeneración integral del territorio que satisfagan la necesaria justicia espacial.

Este es el motivo por el que el rural representa una inmensa oportunidad para el cambio de paradigma económico y productivo, así como para el cambio de modelo de ocupación de espacio y de redistribución de la población. Pero también para el cambio del modelo sociohídrico y de manejo colectivo del ciclo completo del agua, y de los modelos energético y de gestión de residuos.

La desconexión de las saturadas redes urbanas es hoy perfectamente viable: los sistemas fitosanitarios de depuración, el abastecimiento de los manantiales históricos, la soberanía energética a través de la pro-



Planificación permacultural

ducción solar, microeólica, microhidroeléctrica o de biogás, las energías aero y geotérmicas y el aprovechamiento del compost urbano, ofrecen grandísimas oportunidades. Pero también las ofrece la movilización, a través de la rehabilitación como viviendas públicas en alquiler, de los cientos de miles de viviendas abandonadas en los territorios no urbanos y del rural periurbano.

Todo esto construye un excepcional capital territorial que habrá de ser aprovechado, en lugar de favorecer su obsolescencia al servicio de intereses espurios, que es lo que ha ocurrido y ocurre hasta el momento.

El rural y el territorio no urbano ofrecen en definitiva la oportunidad de satisfacer el conjunto de derechos que constituyen hoy día el insatisfecho derecho a la

ciudad, tal y como lo definió Lefebvre en 1973. Proponemos por tanto acuñar el concepto alternativo de “Derecho al territorio” como reivindicación irrenunciable.

La ilusión del crecimiento, de la urbanización y del consumo ilimitados, no es más que una especie de droga que adormece los conflictos y las conciencias. Además, crea adicción en todo el *corpus* social, impidiendo la visión crítica y ocultando las ruinas que va dejando tras de sí. Ruinas acompañadas de una inaceptable exclusión social, un grave deterioro ecológico, un angustiante endeudamiento económico y una profunda bancarrota moral.

Simplemente, no nos lo podemos permitir, y por tanto no debemos permitirselo.

NOTA SOBRE LOS AUTORES

Ruth Varela es Doctora Arquitecta por la ETSA de A Coruña, especialidad de urbanismo, con la tesis *Exploración y construcción de conocimiento sobre patrimonio cultural mediante formalismos gráficos*; Sobresaliente cum laude, Mención Internacional y Premio Extraordinario de Doctorado. Ha sido investigadora en el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) y en la actualidad pertenece a la Unidad de investigación Paisaje, Arquitectura y Ciudad, pARQc, de la ETSAC, Universidad de A Coruña.

Xosé Allegue es Doctor Arquitecto Urbanista y experto en gestión patrimonial. Es desde 1993 Jefe de la Oficina de Proyectos del Consorcio de Santiago, al que representa en el grupo ciudades Patrimonio de la Humanidad españolas y en los encuentros de gestores de Patrimonio Mundial. Profesor de proyectos en UCD Architecture entre 2004 y 2011. Entre 2012 y 2020 miembro de la ponencia técnica y de la Comisión asesora de la ciudad histórica de Santiago de Compostela. Sus focos de interés son la gestión patrimonial, las políticas de vivienda y el equilibrio territorial en Galicia.

A CIDADE E O DESCENSO ENERXÉTICO

BEGOÑA DE BERNARDO

En grandes cidades como Madrid no se produce nada que sirva para estar vivo. *(Yayo Herrero). Esta é unha das claves máis importantes nas que nos deberíamos fixar para pensar na forma de habitar o territorio de cara ao futuro.*

En 2015 Manuel Casal Lodeiro aventuraba este cálculo: „de aquí a 15 anos quedaranos dispoñible o 15% da enerxía neta do petróleo“. Non sabemos con que grado de exactitude se facerá realidade esta afirmación, pero a Axencia Internacional da Enerxía (AIE) asumiu xa que nos encontraremos cun déficit de 34 mb/d de petróleo para 2025, o 34% menos do que se está extraendo actualmente, o cal pode representar unha catástrofe; na crise de 2008 produciuse un descenso no consumo de petróleo do 4% soamente.

O gran descenso

O que si é seguro é que estamos en pleno descenso enerxético, pasado o cénit ou a punto de pasalo, de todos os combustibles fósiles, e nunha tola carreira por implementar enerxías “renovables” que se cadra non o son tanto, xa que precisan enormes cantidades de materiais escasos e finitos e tamén enerxía fósil na súa fabricación e implantación, como a eólica e a fotovoltaica, sistemas que non rendirán nunca a enerxía que nos proporcionaron as fósiles e que ademais non chegarán a tempo de paliar o declive destas.

Enfrontamos pois un gran descenso en canto á dispoñibilidade de enerxía se refire, e polo tanto a unha previsible profundización da crise na que entramos fai xa 15 anos.

Máis da metade da poboación mundial, (arredor dun 56%), vive xa en cidades. A migración de habitantes de zonas rurais a outras urbanas empeza en Europa cos cercamentos de terras e a revolución industrial que necesitaba a man de obra rural, e ata agora é un fluxo que non deixou de medrar, coa conseguente concentración de poboación en grandes urbes e o despoboamento e abandono de zonas rurais, acrecentado polos efectos da globalización e a circulación de mercancías desde lugares lonxanos que a miúdo trastocan e destrúen as estruturas produtivas autóctonas causando problemas de perda de soberanía alimentaria, de postos de traballo, deslocalización e máis migracións, aquí e alí.

Podemos intuír que as cidades son especialmente sensibles a este descenso ou escasez de enerxía, porque como di a frase que encabeza este artigo, nelas non se produce nada que sirva para estar vivo, senón máis ben todo o contrario. Nunha cidade prodúcese polución que contamina o aire e a auga, e cantidade de residuos que hai que xestionar cada día.

De como enfrontemos este descenso, de se o facemos consciente e ordenadamente ou polo contrario deixamos que nos colla por sorpresa, dependerá o resultado final, unha vida máis simple e frugal pero sosegada e por que non feliz, ou o desencadeamento de conflitos sociais, reximes autoritarios e guerras polos últimos recursos.

Os grandes retos: alimentos, enerxía, vivenda, transporte

Neste contexto a pregunta que nos facemos sempre é se as cidades son viables a futuro. Grandes aglomeracións onde é preciso que entren unha chea de insumos cada día: comida, auga potable, enerxía, e todo tipo de mercancías, que veñen en ocasións da outra punta do mundo. As cidades son altamente dependentes do que se produce fóra, e lonxe, delas. Un informe de Amigos da Terra de 2011 calculaba que os alimentos importados recorreron de media uns 4000 km antes de chegar ás nosas mesas. A produción de alimentos a partir da revolución verde pasou de ser un dereito fundamental das persoas, a un negocio de grandes multinacionais que moven os alimentos arredor do mundo. É urxente relocalizar a produción de alimentos e recuperar a soberanía alimentaria perdida.

Os desprazamentos son outro problema que queda moi ben reflexado no documental de 2011 *The End of Suburbia*. O crecemento das cidades dormitorio separadas dos lugares de compras e de traballo supón desprazamentos de ás veces horas cada día para acudir ao traballo, á escola, ou facer compras. Este é un modelo sustentado pola abundancia e barateza de combustibles fósiles que xa rematou. Ten que rematar o estilo de vida onde vivimos, traballamos, mercamos e nos divertimos en lugares afastados por decenas de km.

A vivenda nas grandes cidades tamén sufríu grandes cambios nas últimas décadas. Os centros históricos primeiro abandonados empezaron a recuperarse pero

non para os habitantes senón cun uso turístico que pon patas arriba a vida da cidade. A turistificación previsiblemente deixará de ser un problema por si sola co encarecemento das viaxes en avión.

Unha das razóns para migrar ás cidades foi historicamente o traballo. Os sectores da industria primeiro e dos servizos despois arrastraron a milleiros de persoas ás zonas urbanas e periurbanas cun efecto de arrastre espectacular. Pero é de esperar que o descenso enerxético leve consigo un cambio moi profundo na actividade económica, e que volva cobrar máis importancia a actividade no sector primario, outra razón para abandonar a cidade e retornar ao campo.

O ocio, a cultura e a arte tamén foron amplamente desenvolvidos no entorno urbano, e profusamente mercantilizados. Hai unha gran oferta de actividades culturais e artísticas pero a miúdo non todo o mundo ten acceso a elas.

A gran simplificación, e as erres

Desde os movementos decrecentistas pensamos que a esta situación de declive enerxético e material da nosa sociedade só se lle pode facer fronte transformando profundamente a nosa maneira de vivir, de consumir e de relacionarnos co noso entorno e cos nosos semellantes, asumindo que para ter unha vida boa o suficiente debe chegar. Una vida máis simple será una vida máis lenta, máis a escala humana, incluso con máis tempo de lecer para disfrutar das relacións humanas, da natureza, e de nós mesmas.



Ilustración de Antía Barba Mariño. Publicada na *Guía para o Descenso Enerxético* (2013)

Recurrido ás erres do decrecemento podemos reflexionar nos seguintes termos:

Revaluar: revisar os valores profundos nos que sustentamos a nosa vida. Valores coma o individualismo ou o anonimato que adoitan ser levados ao extremo nas cidades quizais deban ser substituídos pola axuda mutua, a convivencia, a colaboración. Unha experiencia moi interesante doutro xeito de habitar a cidade é *La Borda, cooperativa de habitabilidade en cesión de uso*, en Barcelona, un proxecto novidoso e participativo, desde o deseño baseado na sustentabilidade e na convivencia interxeneracional e a vida comunitaria, na versatilidade das unidades de habitabilidade en función das necesidades vitais, e cunha perspectiva de xénero.

Recontextualizar e redefinir as palabras. Palabras como atraso ou modernidade ás veces son esgrimidas falazmente. O progreso e a tecnoloxía non sempre nos fan a vida máis doada, ás veces o máis doado é simplificar, e as solucións máis simples adoitan ser as máis eficaces e aforran moitos recursos. Se cada é máis práctico non ter un vehículo propio nunha cidade e aforrarnos o custo que conleva, e viaxar en transporte público ou a pé cando sexa posible. O mesmo pode acontecer con máquinas e ferramentas de uso doméstico.

Reducir. Reducir o tamaño das cidades para empezar, o cal irá acompañado de *rerruralizar*. Debería haber un movemento migratorio agora da cidade ao campo, por unha parte para reequilibrar o hábitat humano e ocupar de novo os pobos baleirados, onde hai vivenda que se pode rehabilitar, e terra.

Reducir tamén os consumos de enerxía do transporte, promovendo os desprazamentos en transporte público, a pé ou en bici.

Reducir a obra nova, gran consumidora de recursos e de enerxía, e primar a rehabilitación de vivendas. e facelo con criterios de bioclimatoloxía, (captación de enerxía solar pasiva, illamento), con materiais naturais verdadeiramente sustentables, como a madeira, as pedras naturais ou a terra e a palla, e que eses materiais proveñan do entorno próximo. A edificación consume o 60% dos materiais extraídos da terra e o 40% da enerxía. Rehabilitando pódese aforrar ata un 60% da enerxía empregada no proceso de edificación.

Relocalizar a produción de alimentos, que non poderán transportarse desde miles de km coma agora, pero tamén de tantas outras cousas útiles como fibras textís ou madeira como material de construción. Incluso dentro das cidades e na súa periferia máis próxima deberanse producir alimentos,

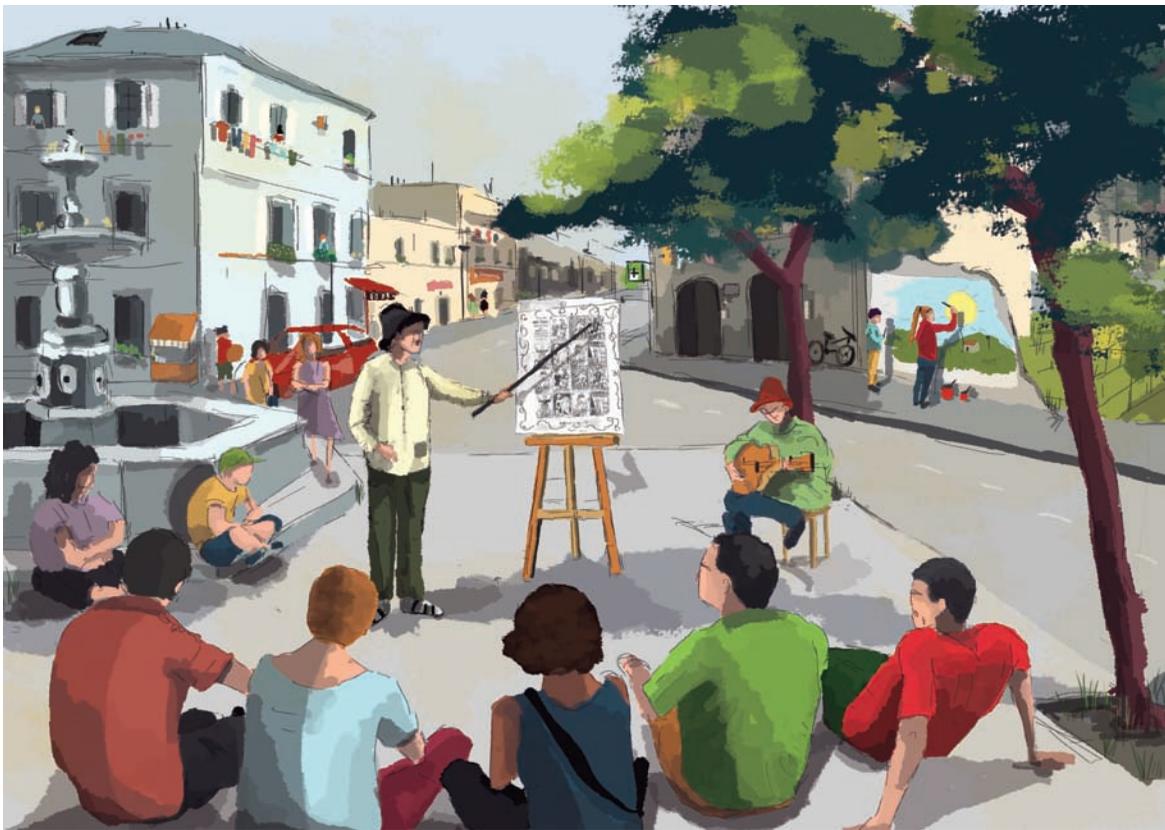


Ilustración de Antía Barba Mariño. Publicada na *Guía para o Descenso Enerxético* (2013)

parques e xardíns convertidos en hortas e bosques comestibles.

Relocalizar tamén desde o punto de vista da produción de enerxía fomentando a instalación de sistemas de autoconsumo como placas solares ou miniturbinas eólicas, e non desprazar a produción a zonas afastadas expoliando os recursos en territorios de sacrificio.

Relocalizar o lugar de residencia en consonancia co lugar de traballo, e recuperar o pequeno comercio dos barrios, evitando desprazamentos diarios. Devolver a vida aos centros históricos das cidades.

Reutilizar e reciclar todo o posible, os espazos e os materiais. Unha fermosa proposta de Ted Trainer en *La vía de la simplicidad*, é a de habilitar espazos comúns nas cidades como talleres onde poder compartir ferramentas e saberes, onde arranxar enseres como mobles ou electrodomésticos, espazos comúns tamén como centros culturais e artísticos.

Reestructurar. Adaptar as estruturas económicas e produtivas ao cambio. É absurdo por exemplo concentrar os intercambios comerciais en grandes hipermercados e centros cando o que precisamos é reducir os desprazamentos, e achegar os servizos ás persoas. Non se deberían seguir abrindo grandes

centros comerciais. O pequeno comercio favorece o consumo de proximidade e as relacións entre as persoas.

Tampouco as grandes superestructuras culturais poderán manterse no futuro, as manifestacións culturais serán algo do que poderemos disfrutar nunha sociedade en descenso enerxético sen límites, sendo nós mesmas protagonistas delas.

A concentración dos servizos sanitarios nas grandes cidades pode resultar tamén un problema cando os desprazamentos se poden ver seriamente comprometidos. Habería que descentralizar estes servizos e dotar ás vilas máis pequenas de profesionais da menciña ben preparados que non dependesen tanto das altas tecnoloxías para os diagnósticos.

Redistribuir. Non será posible unha cidade habitable, nin un mundo tampouco, sen redistribución dos recursos e xustiza social. É se cadra nas cidades onde máis cruamente se mostran as grandes diferencias de nivel económico entre as capas sociais. Desde o decrecemento esta é unha das cousas que temos que remediar se queremos construír sociedades sanas e felices nun entorno de recursos minguantes. Os que xa non teñen acceso ao básico non poden decrecer, non se lles pode pedir austeridade. Nunha sociedade opulenta no seu



Ilustración de Antía Barba Mariño. Publicada na *Guía para o Descenso Enerxético* (2013)

conxunto non é de recibo que haxa persoas que non poden ter un teito ou alimentarse correctamente.

Os concellos das grandes cidades, e non tan grandes, deberían estar avaliando con realismo as necesidades vitais máis importantes dos seus habitantes e como mantelas funcionando no futuro, planificar como abastecerse de alimentos e enerxía para que non deixen de funcionar cousas tan básicas coma o subministro de auga potable, a depuración de residuos e a recollida de basuras, ou os servizos sanitarios. Se cadra tamén poderían coordinar con concellos rurais da súa contorna, unha saída planificada de urbanitas cara a zonas menos

poboadas e con potencialidades futuras como proveedoras da cidade.

En definitiva, o gran descenso pode supoñer un inferno na gran cidade, ou una oportunidade para redimensionar as urbes, trocealas en barrios que dispoñan de servizos suficientes e necesarios para soste a vida, recuperar os pequenos mercados, os oficios, o ocio comunitario nas rúas e prazas, unha especie de ruralización da cidade. Pero sempre pensando en que por moitas modificacións e aforros que se fagan habemos ser capaces de vivir ben con moito menos consumo de enerxía.

NOTA SOBRE LA AUTORA

Begoña de Bernardo Miño. Enxeñeira Agrónoma, traballa en turismo rural e agroecoloxía. Presidenta da Asociación *Véspera de Nada*, por unha Galiza sen petróleo e membro da *Rede de Decremento Eo Navia-Galiza- O Bierzo*

LAS CIUDADES Y SU ADICCIÓN AL CRECIMIENTO

¿ES POSIBLE UNA CIUDAD SIN CRECIMIENTO Y EXPANSIÓN?

LUIS FERNÁNDEZ
NACHO COLLADO

Las ciudades se enfrentan a un desafío histórico. Hasta ayer, toda urbe imaginaba como condición de su futuro una expansión constante, en una suerte de carrera sin fin y sin sentido hacía el infinito. Crecer era el único mecanismo válido para prosperar: unos para acumular riqueza, otros para redistribuirla. La sola idea de limitar y detener esta progresión al vacío, venía a ser considerada una aberración.

Todo ello, a pesar de que, desde hace ya un tiempo, se entendía que hacía falta ordenar y limitar el desarrollo para evitar que unos crecieran a costa de otros. Esta idea se advertía, por ejemplo, en el prólogo de la primera ley del suelo española de los tiempos “modernos”, aprobada en 1956, durante la dictadura, y que entendía que “la acción urbanística ha de preceder al fenómeno demográfico, y, en vez de ser su consecuencia, debe encauzarlo hacia lugares adecuados, limitar el crecimiento de las grandes ciudades y vitalizar, en cambio, los núcleos de equilibrado desarrollo, en los que se armonizan las economías agrícolas, industrial y urbana, formando unidades de gran estabilidad económico social.” Sobre esto es interesante leer al profesor José Luis Oyón y la influencia de la CNT y el anarquismo en el urbanismo de posguerra.

El expansionismo de las ciudades y los desequilibrios territoriales

Es la historia de un fracaso. Uno que ha llevado a un crecimiento desorbitado de las ciudades y el hormigón, totalmente desligado del aumento poblacional y de las necesidades de sus habitantes. Y que ha acrecentado, más si cabe, los desequilibrios territoriales y las desigualdades en la relación campo-ciudad. La mencionada ley del régimen del suelo de 1956 ya reconocía los problemas que generaba el expansionismo urbano en relación con la escala humana, que requiere de proximidad, y para con la agricultura. “La irradiación desmesurada del perímetro de extensión de las ciudades, en las que al construirse arbitrariamente se crean superficies de urbanización desproporcionadas e inasequibles para los limitados recursos económicos disponibles para su financiación; la especulación

del suelo, que malogra toda ordenación urbana, sustrae prematuramente terrenos a la agricultura". Pero las lógicas liberalizadoras que trajeron consigo los años ochenta y noventa, unidas a la posibilidad de grandes beneficios económicos en periodos de tiempo relativamente cortos, introdujeron en el debate público la idea de que el suelo era un recurso más. Una mercadería capaz de concentrar y permitir la expansión necesaria para el flujo del capital. La ley 6/1998, conocida como la "ley Aznar del suelo" dio pasos en este sentido al facilitar las condiciones para recalificar el suelo como urbanizable. La premisa era la de "todo es zona de construcción salvo que se especifique lo contrario". Si bien la normativa no tuvo tanto impacto como el querido por el legislador, ya que invadía la competencia en materia de urbanismo de las comunidades autónomas, sí que acabó por facilitar la reconversión de muchas hectáreas de suelo. Además, esta tendencia ya se reflejaba en las diferentes normativas territoriales como en la del País Valenciano. Es significativo que fuera en este territorio, que se convirtió en paradigma de grandes expansiones urbanas a costa del territorio, donde se creara la figura del Agente Urbanizador.

El modelo tuvo consecuencias en la configuración urbana. Enormes expansiones que destrozaban los vínculos territoriales de las ciudades con su entorno. Barrios nuevos sin ningún tipo de identidad sobre antiguas zonas de huerta. Zonas de altas torres, ajenas a las dinámicas urbanas, del transporte, los servicios, o del comercio de barrio provocaron una vida anti-urbana dentro de la ciudad. Coche, centro comercial y gimnasio. Una vida alejada de los principios que Mumford o Henri Lefebvre contemplaban como singularidad de la urbanidad:

la creatividad, la interconexión y la festividad. Además, si históricamente las ciudades se habían configurado como espacios dependientes de su entorno, hoy la relación es de sometimiento. A la total terciarización de las primeras, la imposición monopolística de los precios a los productos primarios, la ocupación de tierras para la industria y las grandes infraestructuras de conexión entre metrópolis ahora debemos añadirle otro factor. La inaplazable lucha contra el cambio climático también deberá soportarla el mundo rural, para permitir el extraordinario, e insostenible, consumo energético. La sustitución de las fuentes energéticas se pretende realizar a costa de las zonas agrícolas que habrán de ver cómo se instalan grandes superficies de plantas fotovoltaicas.

El decrecimiento de las ciudades. Las zonas periurbanas como espacios de oportunidad

En todo este proceso, las zonas rurales periurbanas se han visto muy perjudicadas, al convertirse en una suerte de "no-lugares", desvinculadas del territorio y de su historia rural. Un cajón de sastre donde depositar todos aquellos usos o actividades no deseados de las áreas urbanas (Camos Ramió, 2013). Grandes centros comerciales, macropolígonos industriales; o zonas residenciales, cerradas o semicerradas, fueron desarrollándose en estos espacios sin más criterio que el rápido beneficio económico.

Efectivamente, estos espacios periurbanos son especialmente sensibles porque sufren particularmente la presión urbanística (precio elevado del suelo, fincas abandonadas y sin cultivar, usos del suelo ilegales, etc.). No obstante, se trata de un espacio de oportunidad para reconectar el vínculo urbano-rural. Son, también, espa-



Imagen cedida per Cris Centeno.

cios naturales que tanto desde el derecho interno como el comunitario y el internacional, vienen reconociéndose por su valor ecológico y social, demandando especial protección en la planificación urbanística. El especial valor “fronterizo” de estos espacios, los convierte en estratégicos para conformar, como define el arquitecto Santiago Hernández, una línea del frente al proceso urbanizador, que ponga freno al consumo de suelo rural, ayude a mejorar la compacidad urbana (Hernández Puig, 2016). Un freno al consumo de suelo rural que ayude a mejorar la compacidad urbana y suponga un lugar de entrada en la ciudad de elementos tradicionalmente característicos de los entornos rurales.

Estos lugares podrían proveer multitud de servicios y beneficios para la ciudad. Se trata de lugares que pueden albergar una importante biodiversidad de fauna y flora, sirven para hacer frente a posibles inundaciones y a aumentos de la temperatura provocados por el cambio climático, hacen de sumidero de carbono y contrarrestan la contaminación atmosférica. Además, podrían proveer de alimentos y de biomasa a la población, así como de recreo y contacto con la naturaleza en las propias ciudades. Su protección se enmarca dentro de los objetivos de desarrollo sostenible y de la Agenda Urbana. Ahora bien, debe promoverse igualmente el desarrollo de actividades tradicionalmente rurales, fomentando una ruralización de la economía urbana, de forma que las ciudades dejen de ser entornos exclusivamente terciarizados. Diseminar los lugares de producción, y reintroducirlos en los entornos urbanos, es una acción fundamental para crear ciudades resilientes en un contexto de decrecimiento y escasez energética.

Una ciudad común y autoresponsable

En definitiva, las zonas periurbanas deberán jugar un papel muy importante en el decrecimiento de las ciudades. Primero, limitan su crecimiento, y después, introducen elementos del campo en la ciudad. Esto, ayudaría a reducir el recorrido de los productos de consumo primarios y el impacto de la ciudad sobre las áreas rurales alejadas, y también, a una reconexión con la naturaleza en favor de sus habitantes. Un ejemplo de buenas prácticas, en este sentido, es la ley de huerta valenciana, aprobada en 2018 y que ha dado lugar al Plan de Acción Territorial de la Huerta Valenciana, que establece un marco de protección a una zona de huerta declarada Patrimonio Agrícola Mundial¹ y localizada, principalmente, en zonas periurbanas.

NOTA SOBRE LOS AUTORES

Luis Fernández Alonso és soci treballador de la cooperativa El Rogle. Desenvolupa tasques d'assessorament, mediació i investigació social en diversos àmbits però especialment en qüestions d'habitatge i dret a la ciutat. És graduat en Dret per la UNED i Llicenciat en Sociologia per la UV. Va estudiar un màster de Política Social i Mediació Comunitària a l'Institut de Govern i Polítiques Públiques de Barcelona. El Rogle forma part de l'equip de assessors de Crítica Urbana. <https://elrogle.es>

Nacho Collado Gosálvez. És advocat, investigador i soci d'El Rogle, Mediació Recerca i Advocacia, una cooperativa valenciana dedicada a la defensa del dret a l'habitatge i a la ciutat. Té Màster de Ciutat i Urbanisme (UOC) i altre en mediació. Estudia filosofia a l'UNED i desenvolupa un doctorat a la Universitat de València. Participa a diversos col·loquis pel dret a la vivenda i a la ciutat, com Entrebarris, a València. El Rogle forma part de l'equip de assessors de Crítica Urbana. <https://elrogle.es>

En todo caso, ruralizar las ciudades no consiste únicamente en proteger espacios que “evoquen” los elementos más atractivos del campo. Las ciudades tienen que responsabilizarse y asumir, en la medida de lo posible, la autogestión de sus recursos, reduciendo al máximo sus externalidades más negativas, y evitar exportar sistemáticamente al campo o a los entornos periurbanos, sus elementos más dañinos. Esto significa, por ejemplo, cubrir de forma sostenible sus necesidades energéticas en forma de autoconsumo. Las ciudades han sido tradicionalmente consumidoras de grandes recursos energéticos, pero han “externalizado” la obtención o generación de esta energía a los entornos rurales. La evidente solvencia que está demostrando la producción energética de las renovables y la eficiencia de insulación de las localidades mediterráneas abren una ventana de oportunidad ecológica, responsable y común. En este sentido, las comunidades energéticas son un instrumento de transformación socioeconómica con mucho potencial, clave para afrontar un decrecimiento igualitarista. Recursos energéticos asequibles bajo principios de democracia, sostenibilidad y descentralización. Una forma de acceso a servicios energéticos participado por la ciudadanía, en el cual los propios consumidores son dueños de sus recursos energéticos, localizados próximos a sus residencias. Una vía hacia la ciudad rural.

Referencias

- CAMOS RAMIÓ, M. “Agricultura periurbana: percepció des del dret”. En ROCA TORRENT, A I CRISTINA TOUS DE SOUSA, C (coordinadoras), *Percepcions de l'espai agrari periurbà*. Girona, Fundació Agrotèrritori, 2013.
- HERNÁNDEZ PUIG, S. “El periurbano, un espacio estratégico de oportunidad.” En *Biblio3W*, Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales. Vol. XXI, núm. 1.16. 25 de mayo de 2016. Universitat de Barcelona, 2016.

Notas

- 1 Espacio agrícola y pesquero con 1.200 años de antigüedad, la Huerta de Valencia -conocida como la “Horta” en valenciano- ha sido incluida en el registro de Sistemas Importantes del Patrimonio Agrícola Mundial (SIPAM), gestionado por la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación Agricultura y la (FAO).” <http://www.fao.org/news/story/es/item/1252990/icode/>

REPENSAR LA MOVILIDAD EN UN CONTEXTO DE CRISIS ENERGÉTICA

MIGUEL PAZOS OTÓN
MATEO VARELA CORNADO

La movilidad es una de las principales características que definen la sociedad en la que vivimos. Sin duda la movilidad es uno de los conceptos clave para comprender el mundo de hoy, y su empleo ha ido reduciendo la utilización de la palabra «transporte», hoy mucho menos empleada que antaño.

Movilidad hace referencia a las personas, mientras que transporte se centra en la actualidad en las mercancías y en los objetos. Movilidad tiene que ver con los seres humanos, con su concepción y su visión del espacio, con sus circunstancias personales y con las elecciones que realizan en el día a día. Resulta interesante reflexionar sobre el momento en el que la palabra movilidad comienza a sustituir progresivamente a la palabra transporte, porque coincide precisamente con un momento de crisis energética, como lo es el actual. En efecto, podemos considerar el año 1973 el punto de inflexión a partir del cual el discurso de la movilidad sostenible comienza a imponerse sobre la construcción indiscriminada de infraestructuras y el diseño ciego de políticas a favor del automóvil particular.

Evidentemente, este proceso de cambio no ha sido igual en todos los países del mundo. Fueron los Países Bajos y una serie de estados de Europa Occidental y Nórdica quienes iniciaron el proceso de fomento

de la movilidad sostenible, recuperando los espacios urbanos para la movilidad peatonal y ciclista y potenciando los transportes colectivos y sostenibles en los desplazamientos extraurbanos. Desde entonces, las políticas a favor de la movilidad sostenible se han ido extendiendo con ritmos desiguales a través de estados, regiones y países del mundo.

Aunque este cambio de mentalidad fue evidente y notorio, cabe destacar una gran contradicción: a medida que ha ido incrementándose la concienciación de los gobiernos y la sociedad a favor de la movilidad sostenible, ha ido creciendo de igual manera la movilidad en términos absolutos. Podemos decir que dependemos cada vez más de la movilidad en las diferentes escalas de análisis que consideremos. Nos centraremos en dos de ellas: la escala mundial, planetaria, y la escala urbana y/o metropolitana.

Si consideramos la escala mundial, nos hallamos dentro de un sistema de movilidad global en el que los aeropuertos son los principales nodos de una red que conecta los llamados «archipiélagos urbanos», grandes

aglomeraciones urbanas que concentran el dinamismo económico, social y marcan las tendencias culturales en el mundo actual. Volar era considerado como un lujo hace solo unas décadas, pero el auge de las aerolíneas de bajo coste y la competencia brutal entre las diferentes compañías aéreas ha llevado a la democratización de la aviación comercial.

A pesar del encarecimiento de los costes de los carburantes y de haber superado una pandemia que hizo reflexionar a muchos sobre la necesidad de reducir la utilización masiva del avión, seguimos volando tanto o más que antes de la pandemia. Y lo hacemos sabiendo que estamos en un contexto de alarma climática y crisis energética sin precedentes. Parece como si no fuésemos capaces de prescindir de unas vacaciones a 5.000 kilómetros de distancia o como si ir y volver en el mismo día desde Madrid a París en avión fuese de lo más normal. Hemos interiorizado la movilidad insostenible en nuestras vidas. El transporte aéreo expresa mejor que ningún otro las paradojas de la globalización y el sistema en el que vivimos: resulta más económico

y cómodo moverse entre París y Londres que entre París y una ciudad del interior de Francia.

De todos los medios de transporte actuales, el transporte aéreo refleja quizá mejor que ningún otro la dificultad de la descarbonización. Hoy parece muy lejano el momento en que los aviones eléctricos puedan surcar los cielos. Volar hoy en día sigue implicando quemar muchos litros de queroseno y emitir a la atmósfera muchas toneladas de CO₂, sin que desde el punto de vista técnico pueda vislumbrarse una solución factible y escalable.

En este sentido, es de celebrar el impulso legislativo de Francia que busca regular la movilidad doméstica en avión. Estas medidas van en la dirección correcta, promocionando el ferrocarril como un medio de transporte mucho más sostenible ambiental y económicamente. En paralelo, en muchos países europeos se observa una toma de conciencia progresiva hacia la recuperación de los trenes nocturnos como una alternativa a los vuelos de corta distancia. Ya que la descarbonización del transporte aéreo no es posible por ahora, las medi-



Metro de Porto. Foto: Mateo Varela Cornado, octubre, 2017.

das deben centrarse claramente en la minimización de la movilidad en avión.

Un nuevo modelo de movilidad

Tomemos ahora la escala urbana o, en sentido amplio, las realidades metropolitanas. Observamos entonces cómo en las últimas décadas las ciudades de todo el planeta se han expandido de una manera descontrolada. El *urban sprawl* es una auténtica patología urbana, que amenaza con hacer las ciudades invivibles, a imitación de las urbes de América del Norte. El gusto por residir en viviendas amplias y con un terreno anexo ha llevado a un consumo de suelo cada vez más voraz. Las ciudades han ido expendiéndose en bajas densidades, apoyándose en una red viaria densísima y descontrolada. Los paisajes urbanos compactos se han ido desdibujando a favor de una red de autopistas que delimitan sectores urbanos cada vez más especializados en cuanto a su funcionalidad y contrastados en cuanto a la composición social de sus habitantes. Es el llamado *zoning* o zonificación de las ciudades, el gran obstáculo

para la consecución de una movilidad sostenible en las áreas metropolitanas.

Al optar por un modelo de desarrollo urbano laxo y por la segregación y fragmentación en los usos del suelo, la zonificación propicia la generación de desplazamientos muy largos para satisfacer cualquier propósito de desplazamiento. En este contexto, el transporte colectivo tal y como lo entendemos deja de ser rentable económicamente y en relación con los tiempos de desplazamiento a los que obliga. Por ello, se acaba imponiendo la utilización del automóvil privado como medio de transporte hegemónico y dominante en la práctica totalidad de la población. Aunque la descarbonización del automóvil privado es algo relativamente factible, todavía tendrán que pasar muchos años antes de que consigamos desterrar completamente los combustibles fósiles de los sistemas de automovilidad actuales.

En todo caso, la sustitución de automóviles basados en combustibles fósiles por automóviles no dependientes de ellos no arreglará el problema. Esto es así no solo por los efectos negativos asociados al incre-



Trolebús de Moscú. Foto: Mateo Varela Cornado, agosto, 2015.

mento de producción de energía eléctrica, sino también porque continuarán los impactos sociales y territoriales debidos al predominio del coche. Un sistema de movilidad basado en el automóvil, aunque sea eléctrico, reproducirá la exclusión de los segmentos más vulnerables de la población, tal como sucede en la actualidad.

Desde nuestro punto de vista, es necesario un cambio de visión del problema. Al igual que sucedió en 1973, estamos de nuevo en otro momento histórico en el que debemos entender la necesidad de promover la

accesibilidad frente a la movilidad. La calidad de vida de los ciudadanos no mejora cuando tienen más movilidad, sino cuando gozan de mayor y mejor accesibilidad a bienes y servicios (lugares educativos, centros sanitarios, centros de ocio, lugares de compras, etc). Debemos considerar la estrecha relación que existe entre movilidad y usos del suelo y volver a planificar ciudades compactas, social y funcionalmente complejas, que favorezcan los desplazamientos cortos; que minimicen la movilidad, en definitiva, y favorezcan la accesibilidad.

NOTA SOBRE LOS AUTORES

Miguel Pazos Otón es Profesor Titular de Geografía Humana en la Universidad de Santiago de Compostela. En la actualidad es el director del Centro de Estudios Turísticos de dicha universidad (CETUR). Sus líneas de investigación son el transporte, la movilidad, el turismo y sus impactos territoriales.

Mateo Varela Cornado es Doctor en Geografía por la Universidad de Toulouse Jean Jaurès. Su línea de investigación preferente es el análisis de la gobernanza de los sistemas de transporte. Ha publicado diversos trabajos sobre transporte y movilidad en revistas especializadas.

EL FUTURO DEL COCHE EN LA CIUDAD

PAU NOY

El otro día debatíamos en un coloquio si en las ciudades del futuro habría tantos coches como ahora o, al revés, pasarían a ser una rara avis. Esta segunda era mi tesis. El debate fue interesante. He aquí mis argumentos.

En primer término, y de forma muy destacada, se encuentra el dato que la Unión Europea (UE) ha tomado la decisión de prohibir la venta de coches con motor de combustión a partir de 2035. Seguramente hay quien piense que es posible que al final la UE dará marcha atrás a la vista de la dificultad de popularizar el coche eléctrico. Pero yo soy de los que creo que la dinámica europea de lucha contra el cambio climático es imparable y puesto que el 25% de las emisiones climáticas europeas las genera la automoción, la mitad de viajeros, la otra mitad de camiones, no veo cambios legislativos en el horizonte. No veo esta marcha atrás. En la lucha contra el cambio climático Europa juega un papel de liderazgo mundial y un paso atrás significaría perder este liderazgo y las ventajas que conlleva. Francamente, no veo a Europa cambiando el timón en esta política.

Como medida de refuerzo de la idea anterior, debo señalar que ya no queda petróleo abundante para mantener la oferta constante de 91 millones de barriles diarios de petróleo que hoy necesita la humanidad. Sin duda queda mucho petróleo, pero cada vez es más complicado de extraer porque el más superficial ya lo sacamos a lo largo del siglo XX. Podemos extraer más petróleo buscando en las capas más profundas, a 3.000 m, el que se encuentra bajo el mar o el de los lugares más fríos. Pero todos ellos son lugares en los

que no es fácil trabajar y las inversiones son de gran calado. La Agencia Internacional de la Energía ha avisado que si no hay nuevas prospecciones petrolíferas en 2025 solamente podrá proporcionarse la mitad de la oferta de hoy en día. ¿Pero quién va a invertir en nuevas extracciones ante la incertidumbre y volatilidad de precios? Al contrario, las compañías petroleras históricas, lentamente pero sin pausa, están abandonando su actividad convencional para pasar a nuevos sectores energéticos. En España tenemos varias de ellas.

Una alternativa que no arranca

En cuanto a la alternativa al vehículo térmico, el coche eléctrico, las ventas son escasas a pesar del gran apoyo gubernamental generalizado en prácticamente todos los países. Al coche eléctrico le cuesta mucho entrar en el mercado de la automoción. Siempre se pone a Noruega como contra-ejemplo de lo que digo. Pero Noruega es un país muy especial. Son sólo 5 millones de habitantes viviendo en un país muy rico, frío (lo cual le va muy bien al coche eléctrico) y con electricidad más que abundante.

Pero en todo el mundo las ventas de coches eléctricos no arrancan. Varias son las razones que explican esta dificultad de despegue. La primera es el precio. Un coche eléctrico, a pesar del enorme esfuerzo inversor en mejorar la productividad de las factorías de la

automoción, cuesta en promedio el doble que uno de combustión interna. Y no hay que esperar reducciones de precio porque el coche eléctrico tiene al menos tres talones de Aquiles.

Sus ventajas son muy claras. Comparativamente con el motor de combustión, ahorra un 75% de energía --a veces más--, no consume petróleo y tampoco emite CO₂ o NO_x (óxidos de nitrógeno), emite mucho menor material particulado y la simplicidad de su motor lo hace casi eterno y con escaso mantenimiento. Estos son sus cuatro puntos fuertes.

Pero vamos a los talones de Aquiles, problemas a los hoy aún no se ha encontrado solución. El primero tiene que ver con el aprovisionamiento de la energía que necesita, ya que lo hace a través de carga en una batería. Las baterías son de ion-litio, los mismos elementos que contiene la batería de un teléfono móvil, pero con un peso extraordinario, de media, unos 350 kg, superando el peso de todos los viajeros a plena carga. Posiblemente no haya problemas con las reservas de litio para fabricar unos pocos millones de coches, pero sí que los habrá cuando se pretenda elevar la producción a centenares de millones de vehículos eléctricos, multiplicando por mucho la actual demanda de litio. Debido a eso, el precio del litio se multiplicó por cuatro

en 2021 y hay previsiones que establecen que su precio se multiplicará por seis en 2040. Por tanto, a pesar del progreso tecnológico y de las economías de escala en las producciones masivas la batería podría ver aumentado en varias veces su precio.

El segundo talón de Aquiles es la dificultad de su recarga. La batería sólo se carga rápidamente en puntos muy concretos y muy escasos, que seguirán siendo escasos por lo que voy a contar a continuación. Pongamos como ejemplo la batería de un Hyundai eléctrico, 77 kWh de capacidad. Los puntos de recarga con mayor potencia son de 50 kW, por lo que una recarga completa tardará 1 h y media. Si vamos a un punto de recarga normal, de 11 o 22 kW de potencia, entonces la batería de este automóvil se cargará en 7 o 3 horas y media. Nada que ver con la recarga de gasolina en una estación de servicio, operación en la que se emplean entre 5 y 10 minutos dependiendo de circunstancias. Si la recarga es doméstica, en casa de noche, para una potencia de carga estándar de 3,6 kW, se precisarán unas 20 horas.

Puede objetarse que lo que debe hacer la administración es poner en la ciudad tantos cargadores de 50 kW o más como sean necesarios. Pero quien pide esto desconoce la realidad. Si por ejemplo ponemos



Foto de Darya Tryfanava en Unsplash

5.000 puntos de recarga de 50 kW en Barcelona, la potencia necesaria para funcionar simultáneamente sería de 250 MW, la de una sola central de gas de ciclo combinado. Pues bien, el principal consumidor de energía de la ciudad es el metro de TMB que en la demanda de la hora punta necesita 70 MW. Aquella petición de energía significaría multiplicar por 4 la potencia del principal consumidor de electricidad de la ciudad, pero para alimentar únicamente a 5,000 automóviles privados de forma simultánea, una insignificancia en la circulación de coches. Podría proporcionar más cifras y ahondar aún más en la cuestión, pero ya se ve que no es posible que este camino lleve a conclusiones interesantes. La única carga masiva de baterías es la nocturna a baja potencia y con largos tiempos de recarga. Ello no sería un problema operativo, ya que no se precisa que esté cargada toda la batería, puesto que normalmente un coche en ciudad recorre 40 km diarios. Con 2 o 3 horas diarias sería suficiente.

Pero veamos las grandes cifras. En Barcelona hay censados 587.000 automóviles y suponiendo que todos fueran eléctricos y se conectaran simultáneamente esto significaría una demanda punta nocturna de 2.100 MW. 27 veces más que la del primer consumidor de la ciudad, el metro. Ya vemos que eso será imposible de llevar a cabo y menos con la actual red de distribución. Hay quien defiende la idea de ir intercambiando las baterías como el que se cambia cada día de calzoncillos, pero a nadie se le escapa que hacer esto con una batería de, pongamos por ejemplo, 300 kg, no es tarea fácil y hacerlo de forma masiva se ve como imposible por razones logísticas y de espacio.

El tercer problema es que, aunque el motor eléctrico es de una gran simplicidad, requiere a la vez de muchos metales que han sido catalogados como escasos. La lista es larga y no vamos a entrar en ella en este artículo. Probablemente la tecnología encontrará alternativas con minerales abundantes en algún caso, pero no en todos. Frente al optimismo tecnológico, el sentido común.

Ciudades sin coches

Por eso, volviendo a mi tesis inicial, el coche en la ciudad devendrá un bien escaso, una *rara avis*. Tanto si se automatiza completamente y circula sin conductor ni volante (ver el caso con Apollo RT6 el taxi autónomo chino para 2023, [dailymotion.com/video/x8clg26](https://www.dailymotion.com/video/x8clg26)), como si funciona en modo eléctrico.

Las rebajas conseguidas en la escala de la producción en masa de coches eléctricos se verán compensadas por el alza en el precio de los complicados minerales que necesita. No van a bajar de precio, seguirán en los 30.000 EUR y en la modalidad autónoma seguramente alcanzarán los 50.000 EUR. Poca gente podrá pagar estos costes de adquisición para un vehículo que dentro de la ciudad raramente es necesario.

Se generalizarán los sistemas de *carsharing*, de vehículos compartidos con rutas diseñadas al instante según demanda, y de taxi, con y sin conductor. La mayoría de estos coches compartidos desarrollarán un papel complementario del transporte público, como hoy lo es el taxi, y algunos de ellos se integrarán en la red pública de autobuses.

Por eso, puedo imaginar al menos en Europa a partir de 2035, una ciudad con coches como elemento residual del paisaje de su ciudad.

NOTA SOBRE EL AUTOR

Pau Noy. Ingeniero Industrial. Presidente de la Fundación Mobilitat Sostenible i Segura.

DECRECIMIENTO TURÍSTICO Y TRANSICIÓN ECOSOCIAL

DAVID SOLER

Suenan tambores. Tras la pandemia, desde los sectores que sacan más tajada del turismo masivo suenan tambores. “Nos han declarado la guerra”, advertía Joan Manuel Serrat en su canción Pare, en 1973, y han tenido cinco décadas para expoliar recursos naturales, destruir biodiversidad, cementificar litorales, expulsar comercio local para imponer cadenas y mercantilizar el espacio público, gentrificar para implantar alojamientos turísticos y que personas turistizadas campeen por ciudades banalizadas, menoscabar la cultura propia para incrustar una impropia y generar empleos precarios que solo aportan pobreza. Toda una herencia para las nuevas generaciones.

Recapitulemos. La industria turística se inscribe en una lógica extractivista que, más allá de maximizar la tasa de beneficios por la explotación hotelera y la mercantilización de la vivienda, incrementa la acumulación de capital a través de la reconversión y valorización del suelo y las infraestructuras habitacionales como activo económico y financiero. Activos con los que especulan fondos de inversión que a su vez poseen grandes inversiones en compañías aéreas y de cruceros, casinos o parques temáticos. Estos fondos se apropian de un 68 % del gasto de cada turista que visita una ciudad (42 % transporte y 26 % alojamiento), mientras que el tejido comercial y de servicios local participa con el 32 %, que acaparan en su mayor parte

en multinacionales del ocio y del lujo. Así se explica que las localidades más turistizadas sean las más precarizadas en cuanto a puestos de trabajo y obtengan rentas per cápita por debajo de la media.¹

Estrategias ecocidas

En la pospandemia, la industria turística ha decidido “crecer hasta reventar”. Lejos de reconsiderar la saturación de espacios e infraestructuras alcanzada en 2019, opta por despreciar los objetivos de descarbonización de la [Agenda 2030 de la Unión Europea](#) y los alarmantes informes del [Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático \(IPCC\)](#).² Los lobbys turísticos pretenden ampliar infraestructuras turísticas y vincularlas a macroproyectos que relancen los pelotazos

urbanísticos, a beneficio de la especulación financiera y de la maquinaria de un sector insostenible: el de la construcción. Todo ello, en el caso de España, con la tutela del PSOE en el Gobierno, de partidos de derecha extrema y de administraciones públicas tocadas por la corrupción. Aún más, los *lobbys* cuentan ahora con el recurso de fondos europeos para lanzar nuevos productos ligados al comercio, el deporte, los congresos, el bienestar, el ocio o la cultura, con los que captar fondos públicos y nuevos nichos de mercado. Y mientras tanto, se acelera la agonía ecológica de los ecosistemas y las ciudades y los territorios son escenario de la injusticia espacial.

Planificar el decrecimiento

El turismo masivo no puede subsistir sin el consumo intensivo de combustibles fósiles. Depende de ellos para transportar su materia prima, las personas turistas, que a su vez necesitan productos de la industria alimentaria o del comercio internacional, igualmente petrodependientes. Literalmente, el turismo come petróleo, genera el 8 % de los gases de efecto invernadero³ y es incompatible con la descarbonización de la economía.

Ante situaciones críticas, la pandemia demostró que es posible conseguir un cambio rápido y masivo de los hábitos y estilos de vida. Ahora toca de nuevo un cambio radical para hacer frente a una industria que tiene declarada una guerra contra la naturaleza.

Las áreas científicas y de los movimientos sociales relacionadas con la ecología y la crisis medioambiental coinciden en la diagnosis de las afectaciones ecocidas de la industria turística y en la necesidad de una reconversión planificada del sector, que pasa inevitablemente por su decrecimiento. Un primer reto que progresivamente recibe aportaciones desde colectivos con una fuerza social significativa⁴ consiste en impedir la ampliación de aeropuertos, terminales de cruceros, autovías o complejos habitacionales que persigan atraer turistas. Un segundo reto es consensuar soluciones para que las personas trabajadoras afectadas por el decrecimiento puedan optar a ocupaciones dignas y socialmente útiles que mejoren su calidad de vida. Así, esta reconversión puede verse como un proceso de reducción de actividades y de consumo de recursos energéticos, materiales y espaciales asociados, en un marco socioeconómico y cultural de transición ecosocial.



La desmercantilización de la vivienda se ha de articular desde las administraciones públicas con la cesión de uso para cooperativas con modelos colectivos de acceso a la vivienda (Foto: David Soler).

Propuestas para la transición ecosocial

En palabras de la arquitecta Itziar González, se trata de “Decrecer para renacer, adaptar la legislación y las normativas a las necesidades ecosociales, incrementar los niveles de soberanía ciudadana y calidad democrática, y recuperar para la ciudadanía los aparatos administrativos de las instituciones públicas”.

Por su parte, la Xarxa d’Economia Solidaria de Catalunya (XES), define la transición ecosocial como “un proceso que detenga la degradación del planeta, erradique la pobreza, evite las carencias, impida las desigualdades sociales y sitúe la sostenibilidad de la vida como objetivo prioritario y referente de las actividades productivas”. La XES ha elaborado un conjunto⁵ de propuestas que ilustran el tipo de medidas que la Administración, los movimientos sociales y algunas organizaciones gremiales pueden impulsar de manera colaborativa.

Como en otras reconversiones sectoriales, la Administración cumple un papel clave. Por un lado, es imprescindible que paralice de inmediato la promoción turística, que lidere el proceso de reconversión y que proteja los derechos laborales. Ante potenciales situaciones de desempleo, ha de subsidiarlas y poner a disposición de las personas afectadas recursos para la formación y el

asesoramiento, tutelando su paso a otras actividades y priorizando su incorporación a iniciativas de la economía social y solidaria.

Así, el decrecimiento de la industria turística se traduce en crecer de manera planificada y diversificada en actividades productivas y reproductivas⁶ socialmente útiles, decididas democráticamente, que permitan ganar soberanía económica en cada territorio.

Hay un conjunto de actividades, sectores o ámbitos que reúnen esos requisitos, con criterios ecológicos y baja huella de carbono, y la capacidad de equilibrar con creces el traspaso de puestos de trabajo que resulte del proceso de reconversión. Presentamos a continuación una selección de ellas:

- Turismo de proximidad, gestionado a través de empresas locales, que minimice el impacto sobre el medio ambiente y satisfaga las necesidades de ocio de una mayoría de la población.
- Deconstrucción de instalaciones turísticas para diversificar sus usos y transformarlas en espacios para vivir bajo el paraguas de la protección pública, centros cívicos, áreas de trabajo cooperativo, eventos sociales u oficinas que habían sido desplazadas a la periferia, entre otras. Se deben asimismo de-



Manifestación contra la ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat, el 19 de septiembre de 2021, convocada por Zeroport con el apoyo de más de 300 entidades y colectivos (Foto: Dolors Pena).

construir terrenos industriales para convertirlos en suelo agrario.

- Producción agroalimentaria ecológica y de proximidad con apoyo económico y técnico, particularmente a través de cooperativas agrarias mediante recursos e infraestructuras a pequeña escala para la elaboración y distribución de los productos: centrales de compras, mataderos, fábricas de pienso u obradores públicos, entre otros.
- Actividades productivas: rehabilitar polígonos industriales existentes y apoyar las mipymes dedicadas a la producción industrial de pequeña escala, la manufactura, la artesanía, las actividades de reparación, reacondicionamiento, refabricación, recuperación, reciclaje y gestión de residuos,⁷ favoreciendo la cooperativización de empresas mercantiles.
- Vivienda y urbanismo: rehabilitación estructural y energética de los edificios y su mantenimiento, articulando la cesión de uso desde las administraciones públicas para cooperativas con modelos colectivos de acceso a la vivienda; adecuación de espacios urbanos, cuidando de la conservación y mejora del patrimonio.
- Energía: producción y consumo público, cooperativo y comunitario de energías renovables.
- Hábitats naturales: restauración y protección de ecosistemas naturales, priorizando la recuperación de su biodiversidad, gestión de bienes comunales naturales o actuaciones en situaciones de emergencia.
- Cuidados: sistema público y comunitario de salud, cuidados y servicios sociales, particularmente para personas mayores, menores, dependientes, con discapacidad o migradas.
- Educación: prestaciones del sistema educativo, la educación en el ocio, la formación de personas adultas y las actividades culturales.
- TIC: establecimiento de infraestructuras tecnológicas descentralizadas, de carácter abierto y de gestión comunitaria.
- Movilidad y logística: disponibilidad de transporte público para personas y mercancías, con planes de movilidad gratuita e inclusiva; habilitar microplataformas para almacenamiento, manipulación, recepción y expedición de productos, con criterios comunitarios.
- Comercio local: comercio de proximidad dedicado a atender las necesidades reales del vecindario.

- Economías sociocomunitarias: como los mercados y las redes de intercambio, préstamo y reutilización de bienes y servicios, no monetarizados; los huertos comunitarios; los bancos del tiempo; los equipamientos autogestionados y de gestión comunitaria; los bienes comunales culturales y digitales o los nodos de apoyo mutuo y de cuidado, ateneos cooperativos y entidades vecinales, entre otras.

Con todo lo que hay por hacer, nadie se va a quedar sin ocupación si la reconversión se planifica, apoyando decididamente a las mipymes y a las iniciativas de autoorganización económica en los ámbitos mencionados. De acuerdo con la antropóloga Yayo Herrero, “el decrecimiento de la esfera material de la economía no es una opción, es un dato”, y no en términos de PIB, sino de contracción de los recursos materiales y energéticos. Sería razonable que los *lobbys* turísticos indicaran a sus políticos que incluyan ese “dato” en sus políticas públicas, al igual que se hace desde una amplia base social liderada por la academia y los movimientos sociales. La cuestión es, pues, cómo se aborda ese decrecimiento, si con justicia social o por las malas, manteniendo una guerra contra la naturaleza.

Notas

1 Datos del Observatori del Turisme a Barcelona, 2018.

2 https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/international-strategies/sustainable-development-goals/eu-and-United-nations-common-goals-sustainable-future_es; <https://climate.selectra.com/es/actualidad/informe-ipcc-2022>.

3 *Nature Climate Change*, 2018, <https://www.nature.com/articles/s41558-018-0141-x>.

4 Zeroport, <https://zeroportbcn.wordpress.com/>; Assemblea de Barris pel Decreixement Turístic (ABDT), <https://assembleabarris.wordpress.com/>.

5 <https://xes.cat/wp-content/uploads/2021/09/DEFINITIU-Propostes-per-a-la-democratitzacio-economica-i-transicio-ecosocial.pdf>.

6 Propuestas ecofeministas para repensar las ciudades, Blanca Bayas y Joana Bregolat, Observatori del Deute en la Globalització (ODG), 2021, Barcelona: https://odg.cat/wp-content/uploads/2021/10/Ciudades_ecofeministas.pdf.

7 Un estudio del WRAP (Waste & Resources Action Programme), de 2015, muestra que mediante la refabricación, el reacondicionamiento y la reparación de productos y piezas se pueden crear entre 8 y 20 puestos de trabajo por cada 1.000 toneladas de productos no deseados. En comparación, la recuperación de energía y el reciclaje pueden crear entre 5 y 10 puestos de trabajo por cada 1.000 toneladas, mientras que el vertido de 1.000 toneladas de productos no deseados solo crea 0,1 puestos de trabajo.

NOTA SOBRE EL AITOR

David Soler es editor. En el ámbito de la economía social, colabora en la Xarxa d'Economia Solidaria de Catalunya (XES), en la Assemblea de Barris pel Decreixement Turístic (ABDT, Barcelona) y en el espacio de debate El Garrofer, en el barrio del Guinardó, en Barcelona.

¡JAMÁS LE IMPONDRÉ LA VIDA A NADIE!
¡Y QUE VIVA LA LIBERTAD DE LA NO
REPRODUCCIÓN!

APLICANDO EL *DECRECIMIENTO* EN MI PROPIO CUERPO-TERRITORIO

JEFFER CHAPARRO MENDIVELSO

Adoro a los niños. Son seres increíbles, esplendorosos, indescifrables, ingeniosos, alucinantes... Son exploradores e investigadores natos. Aprenden de manera maravillosa y asombrosa. Considero que las infinitas expresiones de la vida, incluyendo la humana, son sagradas. Aunque aclaro que no asumo lo sagrado desde ninguna religión. Lo asumo desde el respeto profundo. Por tanto, parto de considerar que todas las expresiones de la vida merecen respeto y tienen el derecho a desplegarse en este Universo.

Especies pacíficas y depredadoras merecen su espacio-tiempo en esta dimensión y en todas. Pero la especie humana pareciera que no respeta la vida de manera conjunta; valora a algunas formas de vida, detesta a bastantes e ignora a la gran mayoría. La humana es una especie miope e ignorante, aunque ha dado algunos pasos para abrir los ojos y empezar a caminar. El especismo campea por la faz de la Tierra.

Desde muy pequeño, desde niño, me pregunto sobre el porqué de tanta cantidad de gente en el mundo... Desde que tengo consciencia, no encuentro una clara explicación a la multiplicación indiscriminada de los cachorros humanos. ¿En realidad la genética y el instinto animal pesan tanto? ¿Estamos determinados a reproducirnos? Me niego a creerlo. Claro, nací en una ciudad capital, pero al viajar al campo, también he encontrado que la reproducción indiscriminada es pan de cada día. En el campo o en la ciudad: hijos, padres, nietos, bisnietos, tataranietos... Generación tras generación tras generación tras generación...

Tengo muy claro que el Rock, género musical múltiple y amplio, que oigo con algo de consciencia desde que cumplí aproximadamente 10 años, sembró la semilla de cuestionamientos ontológicos que siguen vivos, aunque evidentemente han mutado. Uno de ellos está ligado directamente al sentido de la reproducción humana. ¿Qué mueve a la gente a reproducirse? ¿Qué sentido tiene arrojar nuevas personas a este mundo? ¿Y por qué razón nos imponen la vida? ¿Nuestra genética y el instinto de reproducción son determinantes ineludibles e imprescindibles? ¿Qué asunto indescifrable está detrás de todo ello? ¿La vida es sinónimo de reproducción a ultranza?

A muy temprana edad, a eso de los 13 años, me prometí no traer hijos a este mundo. Ha sido un pacto conmigo mismo. Ello no ha implicado dejar de disfrutar uno de los aspectos más hermosos de la vida: tener relaciones amorosas y sexuales. He intentado que esas relaciones no sean simplemente experiencias banales. Pero bueno, ese es un tema muy profundo que aquí no alcanzaría apenas a esbozar... Lo relevante que quiero compartir consiste en que al cumplir 30 años tomé la decisión radical de hacerme la vasectomía. Jamás me ha importado lo que piensen de mí, jejejejeje. Estoy muy contento por ello, pues la vasectomía ha sido una de las mejores decisiones que he tomado en mi vida. Está claro que si no me agrada imponer la vida, tampoco quiero imponer mi punto de vista. ¡Que cada quien tome sus decisiones de manera libre! Que nadie me tome en cuenta y que nadie me preste atención... Que nadie me tome en serio.

Un asunto que poco se trata, pero que evidentemente pesa, es la presión familiar, social y de las amistades. No es extraño que la gente, incluyendo las lumbreras de

la academia, me pregunte cosas como las siguientes: ¿por qué no tienes niños, si son tan lindos?, ¿a quién le heredarás el fruto de tu trabajo?, ¿te vas a perder de la posibilidad de tener nietos?, ¿tus genes se perderán para siempre en la eternidad del Universo?, ¿sin niños la vida tiene sentido?

Imponer la vida es también imponer, ineludiblemente, la muerte. ¿La gente se preguntará cómo morirán los hijos que engendran?: ¿en un accidente de tránsito?, ¿de una enfermedad angustiosa?, ¿atracado por un robo?, ¿de forma natural a los 100 años y completamente dependiente de otras personas?, ¿al nacer por negligencia médica? ¿Es posible controlar la manera de morir de alguien? Evidentemente no. Si yo tuviera descendencia, una hija o un hijo, a cualquiera la o lo querría tanto, que no quisiera que absolutamente nada malo ni doloroso les pasara en la vida. Creo que yo sería sobreprotector, lo cual no es adecuado para ningún animal, incluyendo a los humanos.

Pero además de las razones eminentemente personales, que son particulares y únicas, y que no deseo imponer a nadie, porque no me agradan las imposiciones, hay otras más colectivas y ecosistémicas, multiescalares, planetarias. ¿Acaso argumentaciones académicas y científicas? ¿Motivaciones geográficas, ambientales, éticas? Como sea, las quiero citar textualmente a partir de un fragmento de un capítulo de libro publicado hace algún tiempo en Río de Janeiro, para constatar que esto del *decrecimiento* no es un tema que me interesa solo por la moda...

La necesidad imperiosa y urgente del decrecimiento consciente

El decrecimiento consciente es necesario y es un imperativo para el futuro del mundo. Desde hace varias décadas se ha podido demostrar que el planeta Tierra tiene límites en cuanto a sus posibilidades de ofrecer materiales, como los minerales, y biomasa, como los bosques, para las actividades humanas. También está claro que con menos población es posible pensar en producir menos, contaminar menos y dañar menos el ambiente. El crecimiento económico ilimitado es absurdo y no tiene sentido alguno.

Las ocho erres del círculo virtuoso del decrecimiento pueden ser una vía interesante para afrontar los retos asociados, y definen acciones que se podrían poner en marcha sin mucha dilación (Latouche, 1999, p: 144):

1. Reevaluar: cambiar los valores y las mentalidades.
2. Reconceptualizar: mirar el mundo de otra manera.
3. Reestructurar: cambiar el sistema productivo.

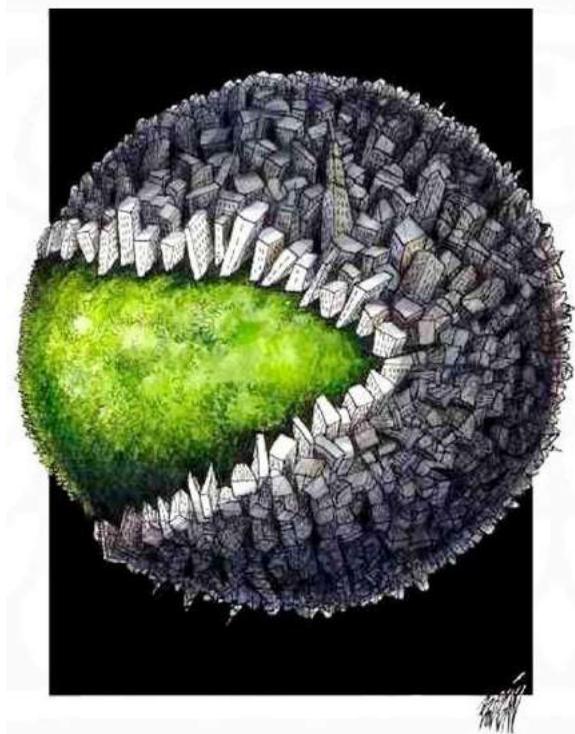
4. Redistribuir: repartir la riqueza de otra manera, no a la concentración excesiva de riqueza, no a las herencias.
5. Relocalizar: producir localmente, o a lo sumo de manera regional.
6. Reducir: producir menos, consumir menos, contaminar menos, considerar que el impacto cero no existe.
7. Reutilizar: extender el tiempo de vida de los productos.
8. Reciclar: transformar los materiales para no desecharlos. Los basureros no deberían existir.

Necesitamos menos población para generar mejores condiciones de vida y para que los ecosistemas se recuperen de manera paulatina. Es inadmisibles considerar que la oferta ambiental del planeta es ilimitada, como sugieren muchas apuestas y modelos económicos absurdos, retrógrados e ignorantes. El crecimiento económico ilimitado es completamente falaz. Ya existen suficientes evidencias científicas que permiten denotar que el actual modelo capitalista y neoliberal es completamente desacertado.

Las ciudades y los entornos urbanos extensos deben disminuir en tamaño; sus lógicas lesivas y depredadoras permiten pensar en las ciudades como hoyos negros de los que no escapa nada, son insaciables. Ha de aumentar la calidad de vida, el buen vivir y el bien vivir de los habitantes en todo el planeta. No se pueden naturalizar las ideas asociadas a que solo una pequeña parte de la población mundial puede vivir bien gracias a sus privilegios económicos y políticos; cualquier persona y forma de vida en el planeta debe ostentar niveles de existencia dignos y respetables.

En lo posible, los entornos urbanos deben producir alimentos y amplificar los espacios verdes. Las ciudades actuales deben transformarse, de manera rápida, en urbes verdes y contextos para la vida digna, de buen vivir o bien vivir. Es urgente que las ciudades se transformen en espacios donde la biodiversidad se respete, donde la calidad de aire sea óptima, donde nuestra relación con el agua sea respetuosa, donde los materiales tóxicos, como el asbesto, sean eliminados y se favorezca la utilización de materia prima más armó-

El mundo humano contra el mundo natural, o la necesidad de cambiar el antropoceno por el ecocentrismo profundo.



Fuente: Boligan, 2012. Bajo licencia Creative Commons.

nica con los ritmos vitales. Las ciudades han contribuido a la transformación profunda de los humanos, en especial a partir de la posibilidad de generar ciencia y tecnología, pero esta lógica debe virar hacia territorios donde el centro de las reflexiones sean el respeto a la biodiversidad y el cuidado ambiental.¹

No sobra señalar que trato de aplicar los lineamientos generales del *decrecimiento* en mi vida cotidiana y en la academia. Las 8 erres del *decrecimiento* son realmente fundamentales para el futuro del planeta. Aunque está claro que no deben ser asumidas como dogmas sino como lineamientos generales o como invitaciones.

Luego de tanta elucubración sobre la necesidad de decrecer para el ecosistema planetario y sobre las vertientes más profundas asociadas al sentido de la existencia en este plano del multiverso, algo me deja muy tranquilo: todo nace y todo perece, a modo de un espiral o toroide infinito. Nos guste o no, las formas de vida en el planeta desaparecerán en algún momento, por causas internas o externas, a causa de pandemias o asteroides. Los registros fósiles son muy sugestivos frente a lo efímero de la vida en este pequeño planeta perdido en el Cosmos. Las extinciones masivas de la vida en la Tierra son reflejo de la fragilidad de la vida. Y por eso mismo considero que la vida es sagrada.

NOTA SOBRE EL AUTOR

Jeffer Chaparro Mendivelso. Geógrafo y Doctor en Geografía Humana. Ha investigado sobre las tecnologías digitales, la educación no escolarizada, el turismo crítico, el antropoceno, la crisis ambiental, el cine, las comunidades neurales y los grupos neoancestrales. Ha colaborado con organizaciones sociales vinculadas a la educación sin escuela, la permacultura, la agricultura orgánica, la conservación ambiental y la restauración ecológica. Es docente de la Universidad Nacional de Colombia y colaborador del portal de Geocrítica de la Universidad de Barcelona. Es parte del equipo asesor de Crítica Urbana.

¡Que cada quien decida!
¡Yo zanjé hace rato
transmutarme en mi propio bebé!

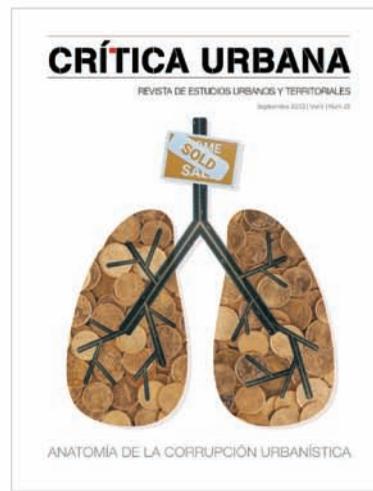
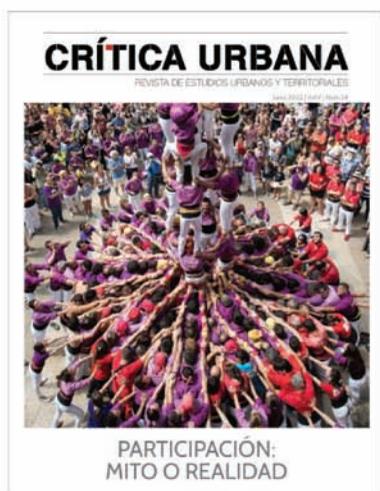
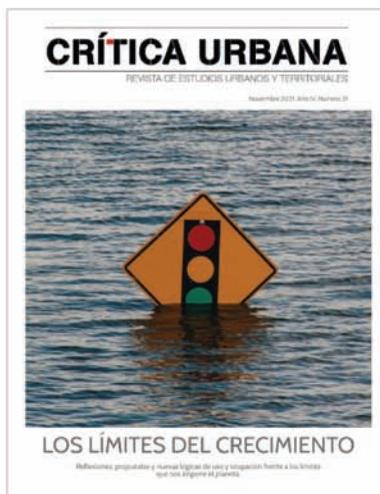
No tengo ningún remordimiento
ni frustración
respecto a mi existencia cuando llegue el final.
He sido feliz y libre.

Imagino un mundo con más vida
y menos humanos alienados y esclavizados.
Ensueño y diseño un mundo más natural,
con grandes avances científicos y tecnológicos
que realmente estén al servicio de la vida
y de *Pachamama*.

¿Te imaginas un mundo más frugal
y menos acelerado
para disfrutar del placer de respirar,
de pensar
y de existir?

Notas

1. CHAPARRO, Jeffer. Territocracia: propuesta embrionaria para diseñar territorios transparentes y respetuosos con la vida (capítulo 3). En: Ferreira, Alvaro; Rua, Joao; De Mattos, Regina. *Produção do Espaço: Emancipação Social, o Comum e a Verdadeira Democracia*. Rio de Janeiro: Consequencia, 2019, p: 89-92, 505 p.



Crítica Urbana es un proyecto colaborativo.
Revista de suscripción gratuita.
www.criticaurbana.com

CRÍTICA URBANA

ISSN 2605-3276



DIRECCIÓN: Maricarmen Tapia Gómez.

EQUIPO EDITORIAL: Jerónimo Bouza, Nadja Monnet; Maricarmen Tapia; Aníbal Venegas.

REDACCIÓN: Emanuela Bove, Nápoles; Vicenç Casals, Barcelona; Fabiola C. de Souza Cordovil, Maringá; Miquel Domingo, Barcelona; Isabel Duque, Bogotá; Daniel Jiménez Schlegl, Barcelona; Rubén Lois, Santiago de Compostela; Alfonso Raposo, Santiago de Chile; Eulàlia Ribera, Ciudad de México; Mercè Tatjer, Barcelona.

MAQUETACIÓN: Fernando Pérez Barral.

CORRECCIÓN: Gladys Gómez Helgueta

ASESORES: Raquel Águila, Santiago de Chile; Eveline B. Algebaile, Rio de Janeiro; Fransualdo Azevedo, Natal; Jonatan Baldiviezo, Buenos Aires; Cristina Botana, A Coruña; Horacio Capel, Barcelona; Marcos Bernardino de Carvalho, Sao Paulo; Nadia Casabella, Bruselas; Jeffer Chaparro, Bogotá; Patricia Corvalán, Santiago de Chile; Manuel Delgado, Barcelona; El Rogle Cooperativa, València; Lucía Escrigas, A Coruña; Álvaro Ferreira, Rio de Janeiro; Ángela A. Ferreira, Natal; Liliana Fracasso, Bogotá; Jean-Pierre Garnier, París; Floriano Godinho de Oliveira, Rio de Janeiro; Oriol Nel·lo, Barcelona; Jorge Olcina, Alicante; José Luis Oyón, Barcelona; Alfredo Rodríguez, Santiago de Chile; João Seixas, Lisboa; José Luis Sepúlveda, Temuco; Clecio A. da Silva, Florianópolis; Ana Sugranyes, Santiago de Chile.

COLABORAN:



Un Grupo de Investigación da



Global Platform for the Right to the City
Plataforma Global por el Derecho a la Ciudad
Plateforme Globale pour le Droit à la Ville