Encuentros ecosocialistas de Ginebra – 25 enero 2014

Taller sobre Ordenación del territorio

Bases para una ordenación ecosocialista del territorio

La idea de ordenación del territorio debe revisarse a fondo para que tenga en cuenta la dimensión ecológica, al menos por tres razones:

- El cambio climático, que precisa de una revisión de los ordenamientos urbanos actuales y una disminución del transporte para disminuir las emisiones de gases con efecto invernadero. Por consiguiente, será necesario revisar la repartición entre sitios para vivir, producción industrial y agrícola;
- La disminución de la biodiversidad, en particular en las producciones agrícolas, que precisa la adopción de nuevas formas de cultivo, más adaptados;
- La crisis energética, que precisa de la limitación de nuestro consumo, el impacto que tiene sobre los desplazamientos, el aislamiento térmico de los edificios...

Es necesario sustituir los criterios de prioridad actuales, que se basan únicamente en la relación coste/beneficio, por criterios como:

- La satisfacción de las necesidades básicas (agua, energía, salud...) que vendrán aseguradas por los servicios públicos;
- La limitación del impacto sobre el medio ambiente;
- La creación de espacios de decisión democrática.

La definición de necesidades básicas tiene que debatirse. ¿Hablamos de necesidades (noción con una resonancia tecnocrática) o de deseos (a menudo condicionados por la sociedad de consumo)? Ambos vienen determinados por la sociedad (a excepción de las necesidades vitales estrictas) y no son fácilmente reconocibles. ¿Habría quizás que basarse en la satisfacción de los cinco sentidos dentro de una sociedad del Buen Vivir? ¿O es necesario distinguir entre la satisfacción de las necesidades humanas y el deseo de acumulación? Parece difícil resolver esta contradicción de manera general : parece más fácil abordar el tema caso por caso.

Un ejemplo de búsqueda de espacios democrático: el foro transfronterizo, que reúne a las asociaciones del conglomerado urbano de Ginebra, tanto suizas como francesas, para reflexionar sobre la vivienda, el empleo, el transporte... Constatamos que a menudo los deseos (como el de moverse en coche privado) están provocados por la ausencia de alternativas.

La apropiación de los espacios es otro problema importante, y no solamente en los países pobres: en Ginebra, el 10% de la población ocupa el 50% del territorio construido.

El espacio está actualmente demasiado separado, por lo que hay que abolir la división social del territorio (espacios para vivir, espacios para producir) y analizar concretamente la situación en el marco de los espacios de debate democrático. Pero el desorden que ha provocado el capitalismo es tal que parece difícil esperar que la economía infunda un poco de racionalidad (por medio de un plan), para resolverlo.

Impacto del transporte urbano

Hoy en día más del 50% de la población mundial vive en la ciudad, con el consiguiente impacto que esto tiene sobre la salud. Según la OMS, la contaminación urbana en las grandes ciudades mata a 1,3 millones de personas en el mundo cada año.

Causa principal: las partículas finas, cuyas tasas son, en los países desarrollados, mucho más elevadas en los barrios pobres que en los ricos (+100% en EEUU, +50% en Europa). La industria, las calefacciones y el transporte son las causas principales.

En lo que se refiere a los transportes, los motores diesel contribuyen en más de un 90% a estas emisiones. Y dos tercios de los desplazamientos urbanos en vehículo privado corresponde a trayectos de menos de 2 kilómetros.

El desarrollo del transporte colectivo (en conjunción con los desplazamientos a pie y en bici) es prioritario y para ello el concepto de gratuito es una experiencia que existe ya en unas 15 ciudades de Francia.

La motivación de los ayuntamientos (ya sean de izquierda o de derecha) es diversa pero el coste no suele ser el obstáculo principal: en realidad, el precio del billete sólo representa el 10% del coste total. Sin embargo, el éxito de esta medida supone un aumento de la frecuencia y utilización de los servicios de transporte.

Otra medida que podría ser complementaria sería la del peaje urbano o la penalización del uso del coche con un solo ocupante.

La noción de gratuidad es aún muy debatido: mientras que para unos es una medida emblemática para otros fomenta el despilfarro y desvaloriza el transporte público con la idea de que lo "que no cuesta no vale". Por ello se prefiere hablar de precio "accesible" a todos. Pero la gratuidad serviría también para desmercantilizar las necesidades básicas. Existen otras (agua, electricidad, vivienda..), pero esta podría solucionarse desde ya.

Otra limitación es que la gratuidad podría afectar a la dispersión urbana, que hace que los pobres se vean obligados a vivir lejos del centro. Habría que decir que muchos municipios rechazan la gratuidad para evitar que las clases populares invadan el centro de las ciudades (como por ejemplo que la « gentuza » de Annemasse invada Ginebra ahora que va a construirse la CEVA).

El problema del transporte va siempre unido al problema de la planificación urbanística, por lo que no tiene una solución fácil.

En Brasil, un movimiento de jóvenes reclama la gratuidad de los transportes y el aumento de las manifestaciones de calle después de que el ayuntamiento subiera el precio del billete indica que esta cuestión atrae la atención de la ciudadanía.

También habría que estudiar de forma específica las cuestiones de las zonas rurales sin transporte público y sin transporte de mercancías.

Por último, hay que recordar que la gratuidad no sólo es para los pobres. Consiste en afirmar que todos tenemos derecho a acceder a nuestras necesidades básicas sin tener que matarnos a trabajar.

Cooperativa de abastecimiento en España

Madrid tiene 5 millones de habitantes, sin contar con los alrededores, y sin embargo no produce nada para su propia subsistencia. Teniendo esto en cuenta, se creó hace 7 años una cooperativa de barrio formada por 26 unidades domésticas para comprar alimentos de proximidad directamente a los productores. La cooperativa es autogestionada y los miembros garantizan la recepción y la distribución de los alimentos una vez por semana.

Por sí misma, la cooperativa no va a cambiar las estructuras, pero constituye un lugar de encuentro y educación popular importante: por ejemplo, los miembros han pasado de desear una alimentación más sana a reflexionar sobre el lugar que debe ocupar la carne en su alimentación y han terminado por decir que si esa forma de consumo no es aplicable a todos, se convierte en un privilegio y no en un derecho. Y en un momento en el que, salvo para los ricos, las cosas explotan, la dimensión del vínculo social es importante.

La semilla de esta cooperativa ha dado fruto y actualmente hay más de 100.000 personas adscritas a estructuras semejantes en España. Podemos encontrar ejemplos de este tipo en Francia, como la cooperativa urbana del barrio de Goutte d'Or en París (a pesar de los problemas de espacio) o la AMAP (asociación para el mantenimiento de la agricultura campesina), que sostiene a los agricultores más vulnerables. No obstante, convendría hacer un balance del público al que van destinadas estas experiencias (normalmente para burgueses). Y no sería el precio el freno a su desarrollo, sino sobre todo un aspecto cultural (para muchos supone reaprender lo que significan los alimentos no manufacturados).

El papel de las cooperativas en una economía ecosocialista y su coherencia con la planificación democrática fue señalado en el taller pero no parece que se encontraran incompatibilidades importantes. Se podría incluso imaginar cooperativas médicas, de cuidados, artesanales...Y esta forma de ayuda colectiva se ha desarrollado mucho en España con la crisis actual.

Para concluir, habría que terminar con las dicotomías ciudad/campo, productor/consumidor...para actuar con solidaridad.

Ordenamiento neoliberal del territorio

Después de estos ejemplos positivos, el taller aborda la cuestión de Portugal y su dictadura de la Troika. A la reforma agraria se ha sucedido la privatización de las tierras. Actualmente, más del 80% de los propietarios cubren menos de 2 hectáreas de terreno.

La Reserva Nacional Agrícola, que restringía la construcción de terrenos cultivables y les protegía de la degradación del suelo, etc. ha desaparecido y en la actualidad las mejores tierras cultivables (en general situadas en los alrededores de las grandes ciudades) se encuentran debajo de carreteras o centros comerciales.

La Reserva Nacional Ecológica, que protegía los corredores ecológicos para conservar la fauna y la flora ha sido desmantelada.

Sin embargo, existe un proyecto nacional para crear nuevos embalses (en Portugal existen ya más de 140) con la forma jurídica de partenariado público-privado.

Estos embalses son a menudo aberrantes, hidrológicamente hablando. Incluso se ha dado una concesión privada para la producción de energía en un embalse que ni siquiera ha tenido nunca agua. Podemos también citar el caso de dos presas alineadas para “almacenar la energía”: cuando el embalse de arriba se vacía en el de abajo, produciendo la energía hidráulica, el agua del embalse de abajo es subida arriba en horas de poca actividad con la ayuda de la energía eólica...

La desertificación en el interior del país avanza, la población se reúnen en las zonas costeras o parten al extranjero: debido a este éxodo rural, dos millones de hectáreas se han abandonado en la actualidad. Se ha puesto en marcha un plan de reforestación, pero los árboles que deben plantarse están en manos de los monopolios de venta...

Las asociaciones ecologistas son débiles y se apoyan sobre todo en las universidades. Adolecen de falta de participación popular y de competencias ecológicas.

Algo positivo : la biodiversidad es importante en Portugal.

Y además siempre se puede destruir la presa y la población seguirá siendo el recurso natural más importante. Habrá que crear mucho empleo para que el país pueda adaptarse al cambio climático.

La situación en Grecia es similar.

Existe una lucha contra el acaparamiento de tierras por empresas como EDF o Suez que quiere apropiarse de la producción de energías renovables. La soberanía alimentaria que actualmente se sitúa en el 68% podría caer hasta el 40% si estos proyectos siguen adelante. Además, los proyectos turísticos consumen también grandes extensiones de tierra.

Podríamos citar el ejemplo de una granja eólica en una isla de Creta, en el que se está vendiendo electricidad en la costa en detrimento de los isleños que tenían un proyecto alternativo.

La esperanza está en que la izquierda llegue al poder, lo que permitiría poner en marcha proyectos de futuro en lugar de que la población tenga que contentarse con resistir.

En Francia, otro proyecto “verde” aberrante es el siguiente: en el sur, se ha convertido una central eléctrica de carbón en madera, en un lugar donde los recursos madereros son insuficientes, con riesgo de deforestación o incluso de hacer importar madera tropical.