

VALENCIA Y BARCELONA ANTE EL DESARROLLO SOSTENIBLE. ¿SUSTENTABILIDAD O MARKETING AMBIENTAL?

Francesc La Roca Cervigón

Departamento de Economía Aplicada

Universidad de Valencia

e-mail: Francesc.La-Roca@uv.es

Graciela Ferrer Matvieychuc

Departamento de Economía Aplicada

Universidad de Valencia

e-mail: Graciela.Ferrer@uv.es

Resumen

El debate urbano de los '90 en Europa ha venido marcado por la necesidad de las ciudades de asegurar una alta calidad de vida a los ciudadanos, en un contexto de competencia económica globalizada y de creciente presión tanto europea como internacional por integrar la variable ambiental en las políticas de desarrollo urbano. Este último elemento ha dado lugar al desarrollo de orientaciones de política y de diversos instrumentos que pretenden incrementar la centralidad de la política ambiental urbana en el discurso socio-económico urbano. Principalmente, este desarrollo se ha materializado en dos estrategias complementarias: la prevención y/o control de impactos ambientales, y, en la mejora de la imagen ambiental de las ciudades, tanto proyectada hacia el exterior como hacia los habitantes de las mismas. Ello se hace palpable en el incremento de la presencia del concepto de “desarrollo sostenible” en el discurso político urbano español: en planes estratégicos y urbanísticos, a través de procesos de Agendas 21 Local, o en regulaciones municipales o metropolitanas.

Esta comunicación se propone analizar la penetración del discurso de sustentabilidad urbana en España a través de las actuaciones concretas llevadas a cabo, tomando como casos de estudio a Barcelona y Valencia. A través de este análisis en el que se abordan diversos temas relacionados con el desarrollo urbano y el medio ambiente se intenta arrojar luz sobre la cuestión central de este trabajo: ¿ciudades para la sustentabilidad o marketing ambiental?

Palabras clave: Instrucciones, autores, presentación, normas.

1. Introducción

A lo largo de los últimos años, ha sido creciente la enunciación del desarrollo sostenible como el objetivo último de diversas políticas, a distintos niveles de gobierno, tanto en el ámbito público como privado: desde la puesta en marcha de Agendas 21 Locales y Regionales, pasando por estrategias nacionales, hasta acuerdos mundiales sobre temas prioritarios para el logro del desarrollo sostenible (Cumbre de la Tierra (Johannesburgo, 2002), Habitat (Estambul, 1996), Cumbre del Agua (Japón, 2003), políticas ambientales en la empresa, sistemas de certificación ambiental (EMAS, ISO 14000, eco-etiquetado), etc.

La vaguedad de la definición *Desarrollo sostenible como aquel que satisface las necesidades presentes sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las suyas propias* ha propiciado tanto su aceptación universal –especialmente a partir de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo de Río de Janeiro– como la necesidad de dotarla de un contenido específico si se quiere utilizar como instrumento de conocimiento y de política.

En esta definición la escala espacio-temporal aparece implícitamente. Sin embargo, este elemento es crítico, ya que si bien el concepto de desarrollo sostenible ha emanado de organizaciones internacionales, su interpretación e implementación ha de hacerse explícita en y a través de las distintas escalas espaciales en las que se manifiestan los intereses, acciones y conflictos de los distintos actores públicos y privados, y en las que se materializa la organización social.

La ciudad es tal vez el escenario en el que el cruce de intereses, acciones y conflictos económicos, sociales y ambientales se expresa con mayor intensidad. Desde el punto de vista económico, las ciudades actúan como catalizadores de los flujos mundiales de información y conocimiento, y de los flujos económicos y financieros. Desde el punto de vista social, las ciudades son espacios de construcción vivencial, individual y colectiva. Y, desde la perspectiva ambiental, las ciudades actúan como enormes sistemas disipadores de materia y

energía, que afectan no sólo su entorno más cercano, sino también a ecosistemas lejanos y al medio ambiente global.

En las secciones siguientes abordaremos, en primer lugar, el impacto de la globalización en las estrategias de las ciudades, y la reformulación de éstas como resultado de la interiorización del discurso globalizador en las autoridades locales. En segundo lugar, haremos hincapié en los impactos ambientales que la globalización y las estrategias locales de reposicionamiento económico traen aparejadas. En tercer lugar, analizaremos el alcance del concepto de desarrollo sostenible y sus implicaciones urbanas. En cuarto lugar, centraremos nuestra atención en el grado de penetración del discurso de la sostenibilidad en las agendas políticas locales de dos áreas metropolitanas mediterráneas, Barcelona y Valencia, inmersas en sendos procesos de desarrollo estratégico para posicionarse competitivamente en el contexto de la globalización.

2. El impacto de la globalización en las estrategias de las ciudades

El proceso de globalización de las relaciones económicas y financieras, caracterizado por la posibilidad de una masiva deslocalización de las funciones económicas y la acumulación de capital a través del territorio, propiciada a su vez por la desregulación de los mercados financieros, la liberalización del comercio mundial de materias primas y productos, el uso de las tecnologías de la información y las telecomunicaciones y la microelectrónica, y la mejora de los medios de transporte, ha creado una sensación de cercanía e inmediatez de las interacciones, de compresión del tiempo y del espacio. Estos elementos a su vez han propiciado, por un lado, una transformación en el diseño organizativo de las empresas, en constante búsqueda de oportunidades de internalización de ventajas competitivas localizadas¹, a través de la desagregación de funciones y el control remoto de cada fase de la cadena de producción y distribución de bienes y servicios. Esta transformación en las fuentes de competitividad de las empresas hace hincapié en la flexibilidad, la movilidad y la circulación,

¹ Tales como disponibilidad de conocimiento y competencias (por ejemplo, para la generación de innovaciones o productos y servicios con alto valor añadido), salarios bajos (por ejemplo, para la ejecución de tareas de producción sencillas y rutinarias), medidas fiscales favorables, regulación menos exigente (por ejemplo, en caso de actividades extractivas, manejo de sustancias contaminantes, eliminación de residuos, etc.), mercados con alto nivel adquisitivo (para la explotación de innovaciones tecnológicas, productos y servicios con alto valor añadido), mercados diferenciados, etc.

la comunicación y la gestión del conocimiento. Por otro lado, el proceso de globalización y regionalización² económica ha supuesto crecientes dificultades a las autoridades nacionales para controlar y territorializar los flujos de capitales, así como para tomar decisiones unilaterales que puedan limitar los flujos comerciales.

En el contexto del discurso de globalización, las ciudades (principalmente las grandes regiones metropolitanas) se han convertido en espacios centrales para el crecimiento económico, la acumulación de capital y la competitividad. En ellas se concentran las competencias, capacidades, conocimientos e infraestructuras (de transporte y comunicaciones) que son vitales para la expansión y desterritorialización de los mercados (de factores y productos) y de las funciones de producción y comercialización de las empresas. A diferencia de lo que sucedía en la era fordista, la posición competitiva de las empresas resulta de una combinación de competencias y capacidades locales presentes en diversos lugares (Cabus, 2001: 1014). En este sentido, las ciudades, especialmente las aglomeraciones metropolitanas, devienen lugares a través de los cuales la competencia global tiene lugar, no ya como espacios *de* crecimiento económico y acumulación de capital, sino como espacios *para* el crecimiento económico y la acumulación de capital.

2.1. La ciudad como espacio para el crecimiento económico

La corriente actual de globalización económica ha dado lugar a un conjunto de cambios en cuanto a la escala de influencia, importancia e impactos de las áreas metropolitanas:

1. las ciudades se han convertido en nodos para la valorización del capital de una red de alcance supranacional y/o mundial
2. la internacionalización de las áreas metropolitanas como áreas de valorización del capital, ha generado la aparición de relaciones de competencia y complementariedad entre ciudades: cada área metropolitana intenta posicionarse lo mejor posible en la jerarquía urbana a la escala en la que desea competir (regional, nacional, supranacional, continental, mundial), al tiempo que establece relaciones de

² Unión Europea, NAFTA, MERCOSUR, etc.

cooperación intrametropolitana que refuercen su oferta de economías de aglomeración y localización

3. las regiones urbanas han devenido los motores de la competitividad económica, no ya el estado-nación
4. los impactos ambientales del modo de producción descentralizado en las ciudades afectan no sólo a los espacios cercanos que la rodean, sino también ecosistemas lejanos y globales
5. esta dinámica de competición para atraer capitales públicos y privados que permitan incrementar la acumulación de capital en un contexto de elevada volatilidad ha incrementado significativamente la tensión entre políticas dirigidas a favorecer el capital y las políticas sociales encaminadas a asegurar una buena calidad de vida de los ciudadanos, en detrimento de estas últimas.

El rediseño organizativo de las empresas en forma de redes organizacionales corta transversalmente las entidades socio-políticas e integra el espacio geográfico como un conjunto de espacios contextuales de una territorialidad interconectada (Cabus, 2001; 1022). Mientras en la organización Fordista las infraestructuras territoriales de urbanización y la regulación estatal se unían en torno a la escala nacional, las ciudades de hoy, operan crecientemente como nodos urbanos en una jerarquía urbana mundial (o supranacional) (Brenner, 1999; 447), tomando parte en múltiples redes como espacios de circulación, no ya como islas de competitividad económica o formación del conocimiento (Amin, 2002; 395).

Lejos de ser neutrales, estas prácticas globalizadoras tienen importantes consecuencias a nivel local. Por un lado, el proceso de “compresión espacio-temporal”, en el cual el movimiento de mercancías, capital, dinero, personas e información a través del espacio geográfico es continuamente expandido y acelerado, depende de la disponibilidad de un adecuado *spatial fix*³, es decir, de un conjunto de estructuras asentadas en el territorio, parcialmente fijas e

³ *Spatial fix* implica la aglomeración tanto de infraestructuras para la proximidad (tales como sistemas de transporte, provisión de energía y infraestructuras logísticas) como *info*estructuras para la conectividad (tales como redes modernas de comunicaciones, universidades y centros de investigación, centros de innovación

inmóviles, que son producidas, reconfiguradas y/o transformadas (Brenner, 1999: 435). En palabras de Harvey (1985: 145) “la organización espacial es necesaria para superar el espacio”. Por otro lado, al mismo tiempo, está teniendo lugar una rápida reestructuración institucional⁴ y del Estado para hacer frente a esta tendencia hacia la desterritorialización del capital. Dicha reestructuración está dirigida a estimular y reforzar la competitividad supranacional y/o global de las principales regiones urbanas y ciudades, así como la capacidad de éstas para captar y fijar inversiones privadas.

Esta estrategia “glurbana”⁵ se basa en la provisión de ventajas locacionales que hagan al territorio más atractivo y eficiente para la extracción de valor y la valorización del capital en tiempos de retorno globalmente competitivos (Brenner, 1999; 446) y que incrementen el coste de oportunidad de la deslocalización. La provisión de tales ventajas locacionales implica la inversión principalmente pública (regional, estatal, o supranacional) en la producción y transformación del *spatial fix* de las principales regiones metropolitanas: mejora de infraestructuras físicas y virtuales de proximidad, conectividad y accesibilidad; estímulo a oferta de mano de obra cualificada, provisión de infraestructuras para la producción de conocimiento, servicios avanzados orientados a la empresa, buenas condiciones fiscales, así como buenas condiciones de vida y patrimonio cultural.

Es decir que, en este contexto de globalización y reposicionamiento económico de las ciudades, éstas han de competir por los flujos de inversión públicos y privados, internos y externos, que les permitan mantener su posición en la jerarquía urbana global (o supranacional), así como el nivel de vida alcanzado en ellas.

tecnológica, etc) así como otras externalidades sistémicas relacionadas con el desarrollo socio-económico histórico del lugar.

⁴ En sentido amplio

⁵ Jessop y Sum (2000) acuñaron el término “glurbanización” para referirse a la estrategia desarrollada por las ciudades para estimular sus ventajas competitivas dinámicas basadas en el territorio con el objetivo de capturar ciertos tipos de capital móvil y/o fijar capital local en el territorio, para hacer frente a las estrategias “glocalizadoras” de las empresas, cuyo principal objetivo es el de explotar las diferencias locales para mejorar el resultado de sus operaciones globales.

2.2. Glocalización y glurbanización: un nuevo rol y estilo político para las autoridades locales

La asunción por parte de las autoridades locales del discurso de globalización económica ha tenido como consecuencia que desarrollen cada vez más un papel de *promotores urbanos*, capaces de posicionar sus intereses urbanos en distintas escalas gubernamentales y de establecer nexos de cooperación con el sector privado a distintas escalas (regionales, nacionales e internacionales), además de desarrollar sus actividades de gestión urbana. Un claro ejemplo en este sentido es la proliferación de planes estratégicos urbanos y/o metropolitanos que intentan aglutinar a distintos niveles de gobierno y al sector privado en torno a un conjunto de líneas de actuación dirigidas a potenciar el carácter emprendedor de las áreas metropolitanas como territorios *para* el crecimiento económico.

Jessop y Sum (2000) caracterizan las ciudades o áreas metropolitanas emprendedoras como aquellas que, para posicionarse en la esfera internacional y/o global, implementan estrategias proactivas tales como:

1. la introducción de nuevos tipos de espacios urbanos para la producción, prestación de servicios, trabajo, consumo, vivienda, etc., por ejemplo a través de la recalificación de terrenos, el desarrollo de más y mejores espacios verdes en la ciudad, etc.;
2. nuevos métodos de producción del espacio para crear ventajas localizadas que permitan producir bienes y/o servicios u otras actividades urbanas, pro ejemplo a través de la oferta de infraestructuras de comunicación y transporte, el desarrollo de zonas logísticas (tales como puertos, puntos intermodales, aeropuertos, etc.), provisión de incentivos fiscales para las actividades basadas en la información y el conocimiento, etc.;
3. apertura de nuevos mercados, pues el mantenimiento de ventajas competitivas al nivel de la empresa implica un constante desarrollo de productos y servicios selectivos, diferenciados y orientados al cliente, para unos mercados globales y supranacionales cada vez más segmentados;

4. potenciación de nuevas fuentes de oferta de recursos (materiales, energéticos, humanos) para estimular las ventajas competitivas, por ejemplo a través de acciones cooperativas o de coordinación con las ciudades cercanas, pues como es sabido, el concepto económico o funcional de la ciudad casi siempre va más allá de los límites jurisdiccionales de la misma; y/o,
5. redefinición de la jerarquía urbana y/o alteración del lugar dado a la ciudad en ella, por ejemplo a través del desarrollo de proyectos emblemáticos con proyección mundial, tales como, Juegos Olímpicos, Copa Mundial de Fútbol, Exposición Universal, macro-eventos culturales, o enfatizando los valores turísticos, tales como museos, patrimonio histórico, restauración del frente marítimo, etc. Un camino complementario es, obviamente, la participación en redes de cooperación urbana y regional con las principales ciudades o áreas metropolitanas de otros lugares del mundo.

Otra característica del estilo urbano emprendedor, señalada por estos autores, es la verosimilitud y reflexividad de este conjunto de estrategias, es decir, que éstas han de estar formuladas explícitamente y ser perseguidas de una manera proactiva. No basta sólo un compromiso entre autoridades locales y regionales, sino que es necesaria la activa movilización de las distintas fuerzas sociales⁶ y capacidades organizacionales en torno al proyecto de ciudad. En este contexto, el rol de las autoridades locales es el de promover, propiciar la construcción de consensos y organizar las distintas *visiones de la ciudad en el futuro* de los actores urbanos y *stakeholders*, para sintetizarlas en un proyecto común. El principal instrumento para llevar a cabo esta tarea es la elaboración de un Plan Estratégico de la Ciudad (o del Área Metropolitana), que en la práctica suele girar en torno a objetivos económicos, y, en menor medida, alrededor de objetivos de cohesión social o de sostenibilidad ambiental⁷.

⁶ Por ejemplo, pueden incluir: empresas, consultorías, partidos políticos, administraciones centrales o supranacionales, asociaciones y cámaras de comercio, sindicatos, grupos cívicos y comunitarios, partenariados público-privado, movimiento sociales, instituciones culturales, etc.

⁷ Las relaciones de complementariedad y competencia entre las ciudades se concretan en la aparición de rankings de ciudades en las revistas de economía y también en las memorias de las compañías especializadas en el asesoramiento de inversiones a nivel internacional. En estos rankings para identificar las oportunidades de las ciudades e invertir de cara al futuro, encontramos siempre indicadores sobre medio ambiente y calidad de vida.

Dadas las limitaciones financieras, competenciales y de conocimientos y habilidades de las autoridades locales para ejecutar efectiva y directamente estas estrategias, la cooperación con otras instituciones públicas y privadas deviene un elemento fundamental para el éxito. Una de las vías a través de las cuales tal cooperación tiene lugar es la constitución de partenariados público-público y público-privados en torno a proyectos o intereses específicos en el ámbito económico, quedando en un segundo plano objetivos sociales o ambientales más conflictivos⁸.

La puesta en marcha efectiva de estas estrategias glurbanas, en el contexto de las actuales democracias occidentales, requiere que las autoridades locales actúen como promotores locales y regionales⁹, asumiendo un estilo político en el cual la construcción de consensos, la promoción, la facilitación y la coordinación en torno a objetivos específicos sean elementos centrales para movilizar actores locales y no-locales, para generar acuerdos entre ellos y acciones que permitan posicionar competitivamente la ciudad en una jerarquía urbana mundial, fluida e incierta, de territorios interconectados e interdependientes.

Este discurso sobre la perentoria necesidad de posicionamiento de la ciudad en el mapa de la competencia internacional y el proceso de globalización ha sido ampliamente interiorizado e impulsado por las autoridades locales y regionales así como por los actores con intereses económicos y financieros, especialmente a partir de la década de 1990, en las principales ciudades y regiones metropolitanas españolas¹⁰.

Este hecho pone de manifiesto que un desarrollo económico sólido y sostenido tiene que ser necesariamente sostenible desde el punto de vista ambiental.

La oportunidad para invertir en una ciudad se une al atractivo de residir en ella ya sea por parte de los inversores o bien de los directivos y profesionales (Pascual Esteve, 1999, 98. Énfasis en el original)

⁸ Según Pascual Esteve (1999) esto se debe a varias razones: (a) hay un acuerdo general público-privado acerca del crecimiento económico como un objetivo vital que ha de ser alcanzado, sin embargo, con respecto a objetivos sociales y ambientales un menor grado de acuerdo puede ser encontrado. (b) El logro de objetivos sociales y ambientales puede implicar el cuestionamiento de el crecimiento económico *per sé*. (c) Los objetivos sociales y ambientales perseguidos por diferentes actores o grupos pueden ser contradictorios, sus resultados tangibles a largo plazo y no visibles en las estadísticas usuales; además la capacidad de estos grupos para organizarse y actuar como lobbies es mucho menor que las capacidades que pueden movilizar los actores con intereses económicos concretos.

⁹ Para un análisis teórico de este concepto, ver el artículo de Cabus (2001).

2.3. El impacto ambiental de la globalización en las ciudades

El fenómeno de la globalización está lejos de ser neutral para el medio ambiente, más bien ha dado y está dando lugar a nuevos problemas ambientales, tanto a escala local como regional y global. Como hemos visto en secciones anteriores, la estrategia de supervivencia económica de las ciudades en el mapa internacional y/o global pasa por lograr sendas de crecimiento económico mantenidas a lo largo del tiempo, lo que implica un incremento (en extensión y en intensidad) de su metabolismo material y energético y, consecuentemente, de las presiones humanas sobre los ecosistemas locales, regionales y globales.

Estas presiones presentan una tendencia creciente en el consumo de suelo, en el consumo de energía, y en la manipulación y consumo de materiales, cuyos efectos se manifiestan a diferentes escalas. A continuación presentamos, sin ánimo de exhaustividad y en términos generales, algunos ejemplos de las actuaciones propias de los programas estratégicos propugnados por los promotores del discurso globalizador y sus consecuencias ambientales.

La construcción de autopistas e infraestructuras para tránsito rodado; la ampliación de puertos y de sus correspondientes áreas logísticas; así como la construcción o ampliación de aeropuertos en la zona de influencia de la ciudad “central”; la construcción de infraestructuras para trenes de alta velocidad; la zonificación de usos exclusivos del suelo; la urbanización de baja densidad; las redes suministro de energía y agua; las plantas de tratamiento de residuos (sólidos y líquidos), etc. son todas actuaciones sobre el territorio que consumen suelo para usos urbanos y/o periurbanos. Estas actuaciones tienen una serie de efectos directos sobre el territorio, tales como pérdida de biodiversidad, pérdida de valores paisajísticos, compartimentalización del territorio, desarticulación y desconexión de áreas protegidas (transformadas en islas de interés ecológico), efectos negativos sobre las zonas costeras, ruido (en áreas urbanas como no urbanas), impermeabilización de las superficies impidiendo la recuperación de acuíferos e incrementando los riesgos de avenidas y la erosión. Al mismo tiempo, estimulan la intensificación y extensificación de otras presiones humanas sobre el medio ambiente como el uso del automóvil privado y transporte rodado en general (especialmente para el traslado de mercancías), incrementando las necesidades energéticas

¹⁰ Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Bilbao, Zaragoza, etc.

para el transporte, y en consecuencia, empeorando la calidad del aire local e incrementando las emisiones de gases de efecto invernadero, de lluvia ácida, etc. Además esto trae aparejado un incremento en los problemas de tráfico (particular y pesado), congestión en las principales vías de acceso a las ciudades, problemas de aparcamiento, accidentes, inseguridad ciudadana, etc., los cuales se suelen resolver incrementando la oferta de infraestructuras, sin prestar mayor atención a la gestión de la demanda, y por tanto alimentando el creciente consumo de suelo, en forma de círculo vicioso.

La intensificación de los flujos de transporte (automóvil privado, transporte rodado de mercancías, aviones y barcos), la creciente dependencia electrónica y energética de las actividades económicas y domésticas así como la concentración y falta de adecuación bioclimática de los edificios ha redundado en un incremento sustancial del consumo energético final, principalmente, energía eléctrica¹¹ y combustibles fósiles. Todo ello redundando de manera directa en un incremento de las emisiones de gases de efecto invernadero, en la afectación de los sistemas reguladores del clima local y global, en generación de residuos tóxicos y peligrosos, en la generación de riesgos ambientales, por ejemplo, en el proceso de producción de electricidad a partir de energía nuclear, etc.. Por otra parte, el incremento de los flujos de transporte e información, así como patrones de consumo basados en el confort y en el “úselo y tírelo”, generan un incremento de la velocidad de la circulación de los flujos materiales, lo que al mismo tiempo implica mayor consumo de energía para su extracción, procesamiento y transporte, más ecosistemas dañados debido a la extracción de materias primas y a la recepción de residuos cada vez más complejos y tóxicos, entre otros efectos.

Por otra parte, la extensión de modelos de consumo intensivos en materiales y el desarrollo de nuevos materiales sustancias químicas (sintéticos), que da lugar a un incremento cuantitativo y cualitativo de la circulación y manipulación de flujos de materiales, a un incremento del consumo de agua potable así como de bienes y servicios, a una generación creciente y cada vez más compleja de residuos sólidos domésticos, industriales y hospitalarios, así como de aguas residuales y emisiones (tanto durante el proceso de producción como durante el proceso de consumo final y post-consumo) genera una serie de efectos negativos sobre el medio

ambiente tales como el incremento de los tóxicos liberados al medio ambiente, contaminación de las fuentes de agua potable y de las zonas costeras, contaminación del suelo y del aire, pérdida de biodiversidad y de valores paisajísticos, etc. Por otra parte, también generan nuevos problemas de salud (principalmente aquellos relacionados con las vías respiratorias, alergias y problemas de piel), un incremento de las necesidades de transporte (los materiales necesarios para un proceso de producción determinado suelen provenir de localizaciones geográficas lejanas entre sí), etc.

3. El discurso del desarrollo sostenible

Desde que a finales de los años ochenta la Comisión Mundial para el Desarrollo y el Medio Ambiente, conocida como Comisión Brundtland, adoptara el término desarrollo sostenible para expresar la idea de una posible reconciliación entre desarrollo económico y medio ambiente ha pasado suficiente tiempo para que la fórmula no necesite presentación y sin embargo sean inexcusables ciertas precisiones.

El concepto de desarrollo sostenible fue fruto de un compromiso político destinado a hacer asumible la necesidad de integración de la dimensión ambiental en la planificación de la economía mundial, evitando conceptos como el de eco-desarrollo que por su presunta radicalidad habían resultado molestos a la administración americana (Naredo, 1998)¹².

La vaguedad de la definición *Desarrollo sostenible* como *aquel que satisface las necesidades presentes sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las suyas*

¹¹ Hay que tener en cuenta que la mayor parte de la energía eléctrica que se consume en España se genera a partir de energía nuclear y combustibles fósiles.

¹² Ignacy Sachs (consultor de Naciones Unidas para temas de medioambiente y desarrollo) propuso la palabra "ecodesarrollo" como término de compromiso que buscaba conciliar el aumento de la producción, que tan perentoriamente reclamaban los países del Tercer Mundo, con el respeto a los ecosistemas necesario para mantener las condiciones de habitabilidad de la tierra. Este término empezó a utilizarse en los círculos internacionales relacionados con el "medioambiente" y el "desarrollo", dando lugar a un episodio que vaticinó su suerte. Se trata de la declaración en su día llamada de Cocoyoc, por haberse elaborado en un seminario promovido por las Naciones Unidas al más alto nivel, con la participación de Sachs, que tuvo lugar en 1974 en el lujoso hotel de ese nombre, cerca de Cuernavaca, en Méjico. El propio presidente de Méjico, Echeverría, suscribió y presentó a la prensa las resoluciones de Cocoyoc, que hacían suyo el término "ecodesarrollo". Unos días más tarde, según recuerda Sachs en una reciente entrevista [Sachs, I. , 1994], Henry Kissinger manifestó, como jefe de la diplomacia norteamericana, su desaprobación del texto en un telegrama enviado al presidente del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente: había que retocar el vocabulario y, más concretamente, el término "ecodesarrollo" que quedó así vetado en estos foros." Extraído de "Sobre el origen, el uso y el contenido del término sostenible. (Naredo, 1998; disponible en Internet <http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a004.html>)

propias ha propiciado tanto su aceptación universal –especialmente a partir de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo¹³ - como la necesidad de dotarla de un contenido específico si se quiere utilizar como instrumento de conocimiento y de política.

De manera muy esquemática se pueden destacar tres hitos en la evolución del concepto de desarrollo sostenible, o si se prefiere de la idea algo más general de la sostenibilidad o sustentabilidad.

El primero sería el intento de Daly (1991) de formular unos principios operativos, que se pueden resumir en los siguientes términos, *[e]n lo que se refiere a la gestión de recursos renovables, hay dos principios obvios para el desarrollo sostenible. Primero, las tasas de recolección deben ser iguales a las tasas de regeneración (producción sostenible). Segundo, las tasas de emisión de residuos deben ser iguales a las capacidades naturales de asimilación de los ecosistemas a los que se emiten esos residuos. Las capacidades de regeneración y asimilación deben ser consideradas como capital natural. El no mantenimiento de estas capacidades debe ser considerado como consumo de capital y, por tanto como no sostenible.*

El uso cuasi-sostenible de recursos no renovables exige que toda inversión en la explotación de un recurso no renovable lleve aparejada una inversión compensatoria en un sustituto renovable. (Daly, 1991; 39-40)

Estos criterios caracterizan una concepción de la sustentabilidad en sentido fuerte. El énfasis en la consideración de las capacidades de regeneración y asimilación de la biosfera como capital natural y la necesidad de conservar dicho capital, constituye un elemento central de la economía ecológica, coherente con el reconocimiento de una lógica propia del mundo físico, que condiciona las acciones humanas. Este capital natural se caracteriza por no ser producible, y susceptible de ser sustituido por artefactos solo de manera imperfecta y limitada. El capital de factura humana es complementario al capital natural.

La segunda piedra miliar de este recorrido la situamos en la manipulación del concepto para poder integrarlo en el esquema neoclásico sin excesivos chirridos. Aparece así la distinción

¹³ Celebrada en Río de Janeiro en 1992

entre sustentabilidad fuerte –básicamente la formulada por Daly- y una versión débil. Ésta última, al postular la sustituibilidad del capital natural por capital artificial, concilia el desarrollo sostenible con la visión de un mundo reversible y anentrópico propia de la economía standard. (Neumayer, 1999; Pearce, 1999).

Por último, a mediados de los noventa (Serageldin, 1996), se produce una revisión del concepto que abre las puertas definitivamente a su asimilación total. La presentación es inobjetable: no puede considerarse sostenible una política que por mor de la sustentabilidad ecológica desestabilice seriamente el sistema económico-social. Sin embargo, el énfasis en los límites del crecimiento impuestos por la restricción ambiental se volatiliza al poner en pie de igualdad la sostenibilidad social y la económica.

Ya no se trata, pues, de reconducir la actividad económica al cauce marcado por la sustentabilidad ambiental, sino de que cualquier propuesta que afecte al statu quo social – y sobre todo económico – debe ser considerada como no sostenible.

3.1. Desarrollo sostenible y ciudad

Buena parte de la ambigüedad del concepto de desarrollo sostenible tiene que ver con el carácter no-explicito de la escala espacial de referencia. Sin embargo, este elemento es crítico, ya que si bien el concepto de desarrollo sostenible ha emanado de organizaciones internacionales, su interpretación e implementación ha de hacerse explícita en y a través de las distintas escalas espaciales en las que se manifiestan los intereses, acciones y conflictos de los distintos actores públicos y privados, y en las que se materializa la organización social. Un claro ejemplo, es el caso de las grandes ciudades y áreas metropolitanas, que, como se ha explicado anteriormente, adquieren un mayor protagonismo estratégico en el discurso dominante de globalización económica. En paralelo al afianzamiento de este discurso en las áreas urbanas, el discurso sobre el desarrollo sostenible ha venido incrementando su presencia en las políticas locales por diversas razones. Entre ellas cabe destacar dos principalmente. En primer lugar, por la necesidad de hacer frente a problemas ambientales cuya extensión e intensidad afecta tangible y negativamente la calidad de vida de los ciudadanos, al tiempo que contribuyen al agravamiento de problemas ambientales globales¹⁴. En segundo lugar, debido

¹⁴ Por ejemplo, contaminación del aire, contaminación del agua, ruido, etc.

al reconocimiento explícito de la escala local como una escala relevante de política ambiental recogido en el programa de acción de la Cumbre de Río '92¹⁵. Como consecuencia de ello, desde mediados de los años '90, han proliferado declaraciones, políticas, planes y programas que aluden a la sostenibilidad urbana, la ciudad verde, la ciudad sostenible, la ciudad ecológica, etc. incorporando visiones más o menos segmentadas de la protección del medio ambiente en el ámbito urbano.

Uno de los principales problemas que pone sobre la mesa la cuestión de la sostenibilidad urbana es la intrínseca dependencia de la ciudad de los flujos de materiales y energía provenientes del exterior de la misma así como de la capacidad de los ecosistemas externos a la ciudad para asumir impactos ambientales debidos tanto a la provisión de tales flujos como a la asimilación de los residuos generados por ella. Es decir, las ciudades son importadoras netas de materiales y energía y exportadoras netas de residuos y emisiones. Resulta evidente que la ciudad es un sistema abierto en materiales y energía, con una alta actividad entrópica, que proporciona, por otro lado, importantes economías de escala para el aprovechamiento de servicios y bienes colectivos, cuyo disfrute, de otra manera, sería más costoso y menos accesible para los ciudadanos. En este contexto, ¿a qué se refiere el término “sustentabilidad” aplicado a las ciudades?, y más importante, ¿cuáles son los criterios operativos para hacer una ciudad “sostenible”?

En la respuesta a estas preguntas, la consideración de la escala espacial juega un papel fundamental. Si se interpreta a priori la escala espacial como la ciudad en sentido jurisdiccional, podemos encontrar, por ejemplo, que una ciudad es más sostenible porque ha reducido la contaminación atmosférica o la generación de residuos tóxicos como resultado de la mera relocalización de actividades industriales en su área metropolitana o en otras regiones o países (con menores exigencias ambientales). Ello sin embargo no implica que se reduzcan los impactos ambientales a escala global, incluso estos podrían incrementarse como resultado de una necesidad creciente de transporte de materias primas y productos terminados. Otra perspectiva, desde nuestro punto de vista más adecuada, es considerar la escala espacial no

¹⁵ Concretamente, en el artículo 28 del Programa 21, en el que se recoge la necesidad de que las autoridades locales desarrollen estrategias de desarrollo sostenible local que contribuyan a solucionar los problemas ambientales globales tales como cambio climático, pérdida de biodiversidad, desertificación, etc.

como una delimitación para observar una mayor o menor sustentabilidad en un territorio, sino como un indicador de la contribución de la ciudad a la sustentabilidad global. Según esta interpretación, la escala no es un supuesto para abordar el problema, sino el resultado espacial de las interrelaciones económicas, sociales y ambientales establecidas por una determinada sociedad. Desde este punto de vista, abordar la sustentabilidad de la ciudad implica estudiar cuales son los territorios de dependencia material y energética de la ciudad (tanto para la disposición de inputs como para la asimilación de productos y residuos) y cómo afecta la dinámica social y económica de la ciudad a los ecosistemas de estos territorios. La escala de la ciudad a la cual ha de evaluarse la sustentabilidad es, entonces, un resultado de los flujos de materiales, energía e información que se establecen en el seno de la ciudad, pero que sobrepasan más o menos ampliamente los límites jurisdiccionales de la misma. Bajo esta perspectiva, la evaluación de la sostenibilidad de la ciudad es significativa ya que no se refiere meramente a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos en una ciudad determinada, sino a la contribución (o no) en términos netos de la ciudad a la mejora ambiental global.

En este sentido, desde nuestro punto de vista, los criterios operativos de sustentabilidad urbana, han de estar en línea con los criterios operativos generales de desarrollo sostenible enunciados por Daly. Básicamente, podemos decir que una ciudad experimenta avances en una senda de desarrollo sostenible cuando es capaz de evolucionar socialmente en un sentido que implique una menor generación de flujos horizontales de energía y materiales, así como de la toxicidad de éstos. Para ello es necesario que la estrategia de desarrollo de la ciudad integre de una manera decidida la variable ambiental en todas las políticas que impulse y se coordine con las estrategias de desarrollo de los territorios principalmente afectados por ella. De otra manera, la imagen de “ciudad verde” o “ciudad sostenible” no es más que un espejismo de márketing ambiental que no contribuye a la solución de los problemas ambientales, sino que, más bien, forma parte de ellos.

En relación con esto, en las secciones siguientes, haremos referencia a las implicaciones de la consideración del medio ambiente en las estrategias de desarrollo de dos áreas metropolitanas mediterráneas, Barcelona y Valencia, haciendo especial hincapié en dos aspectos fundamentales, el territorio y el transporte, a través del análisis de sus planes estratégicos.

4. Estudios de caso: los planes estratégicos de Barcelona y Valencia

Tanto los planes estratégicos de Barcelona como el de Valencia apuestan decididamente por proyectar una imagen de ciudad emprendedora, moderna y atractiva, asimilando todo el aparato conceptual del discurso urbano de la globalización¹⁶. A pesar de las diferencias geográficas, históricas, sociológicas, económicas, así como de la posición relativa de ambas ciudades en Europa, resulta sorprendente la similitud de la receta de medidas para ser competitivas en la globalización que recogen sus planes estratégicos. Más aún si se consideran afirmaciones como la vertida en el Primer Plan Metropolitano de Barcelona (2003) en la que se dice que *[u]n proceso de planeamiento estratégico no es, en este sentido, un proceso de benchmarking. Es un proceso de imaginación para impulsar nuevas situaciones. Es fácil comprender que si todos hacemos benchmarking, todos acabaremos haciendo las mismas cosas, más o menos.* (APEMB, 2003; 11. Énfasis en el original)

A modo de ejemplo y sin ánimo de exhaustividad, podemos resumir las principales iniciativas de los Planes Estratégicos para Barcelona y del Plan Estratégico para Valencia (incluyendo sus revisiones), en el siguiente cuadro:

Elemento estratégico	Barcelona	Valencia
Actividades Logísticas	Ampliación de la Zona de Actividades Logísticas (portuaria y aeroportuaria) Creación de espacios públicos para la provisión de servicios logísticos	Creación de la Zona de Actividades Logísticas (portuaria) Creación del centro de transportes de Valencia, ampliación de Mercavalencia
Infraestructuras portuarias	Ampliación del puerto de Barcelona (mercancías y turismo de cruceros), creación y/o ampliación de puertos deportivos	Ampliación del puerto de Valencia (principalmente mercancías)
Tren de Alta Velocidad (AVE)	AVE Madrid-Barcelona-Frontera francesa Conexiones regionales al AVE Conexión AVE a Valencia, Zaragoza, Tolosa	AVE Madrid-Valencia AVE Valencia-Barcelona-Frontera francesa
Infraestructuras aeroportuarias	Duplicación de la capacidad del aeropuerto del Prat, habilitación del aeropuerto para vuelos transoceánicos	Ampliación de la capacidad actual del aeropuerto de Manises
Infraestructuras viarias	Finalización de la red de autopistas / autovías.	Finalización de la autovía Madrid-Valencia. Ampliación de calzadas de carreteras.
Infraestructuras de transporte metropolitano	Reducción y/o eliminación de peajes en determinados tramos	Ampliación de la red de metro. Unificación tarifaria intermodal

¹⁶ Ver sección 2.2. de este trabajo.

	Modernización de la red viaria secundaria Unificación tarifaria intermodal (ámbito RMB) Puesta en marcha de nuevas líneas de metro, ferrocarril y tranvía	(ámbito ciudad de Valencia) Construcción de las rondas norte y sur de la ciudad
Proyectos emblemáticos	(Juegos Olímpicos Barcelona '92) Forum 2004 de las Culturas 22@, distrito de la sociedad de la información	Palacio de Congresos Ampliación y dinamización de la Feria de Muestras Ciudad de las Artes y de las Ciencias (2002-2004)
Sociedad de la información y el conocimiento	Barcelona Activa 22@, distrito de la sociedad de la información Barcelona ciudad del conocimiento, Barcelona biomédica Formación de capital humano	Cableado de la ciudad de Valencia Incorporación de las TICs en la gestión municipal y de las empresas
Medio ambiente	Cualificación del espacio público, creación de zonas verdes Cualificación de las playas Cualificación de áreas protegidas Construcción de depuradoras Tratamiento de los residuos sólidos urbanos Educación ambiental	Cualificación del espacio verde de la ciudad, creación de zonas verdes Cualificación de las playas Finalización de la red de alcantarillado de la ciudad Educación ambiental Tratamiento de los RSU

A la vista del cuadro anterior, es clara la similitud de la estrategia de posicionamiento de ambas ciudades, que viene marcada por un incremento en la oferta global de infraestructuras (de transporte, logísticas y de comunicaciones) y capital humano altamente cualificado, una apuesta por la sociedad post-moderna (sociedad de la información y del conocimiento, turismo urbano y creación de proyectos culturales emblemáticos, que sirvan de “sello de marca”) y una presencia testimonial del medio ambiente, principalmente en lo referente a su contribución a la calidad de vida (gestión de impactos ambientales: ruido, contaminación del aire, infraestructuras de aprovisionamiento y tratamiento de aguas, gestión de residuos sólidos; zonas verdes, playas y promoción de áreas protegidas).

4.1. La integración del medio ambiente en la planificación estratégica: el caso de Barcelona

Aunque el proceso de planificación estratégica en Barcelona comenzó a mediados de los años '80, la incorporación del medio ambiente en el mismo tuvo que esperar hasta la segunda mitad de la década siguiente, en el III Plan Estratégico de Barcelona (1999-2005).

Este documento presenta de una manera clara su vocación de servir como elemento vertebrador de los esfuerzos por posicionar a la Región Metropolitana de Barcelona en el

sistema de ciudades europeas y en las redes urbanas globales. A pesar de ser un instrumento en principio dirigido a la ciudad de Barcelona, resultaba ineludible considerar el carácter metropolitano del área de influencia de la ciudad, ya que en buena medida, la pervivencia de la ciudad en el mapa europeo y global, así como su capacidad de atracción de inversiones, tiene su origen en las economías de aglomeración y localización que se establecen en el conjunto de las siete comarcas¹⁷ de la RMB¹⁸.

A esta escala territorial de región metropolitana, se incluye por primera vez una línea estratégica en la que se incorporan consideraciones ambientales: *Barcelona, región metropolitana cohesionada, activa y sostenible*. En concreto, el planteamiento estratégico es el de *una RMB sostenible*, en el que se *garantice su crecimiento en un marco de sostenibilidad integral (es decir, económica, social y ambiental)* (APEB, 1999). Esta conceptualización del desarrollo sostenible como crecimiento sostenible es un claro ejemplo de la preeminencia de la “sostenibilidad económica” sobre la necesidad perentoria de limitar y reducir los impactos ambientales generados por las actividades metropolitanas. Como principales medidas para propiciar la sostenibilidad metropolitana, el III Plan alude a la necesidad de tratar los impactos ambientales que genera la actividad económica (gestión integral del agua, reducción de la contaminación atmosférica, reducción del ruido, gestión integral de residuos, ahorro energético, etc.) y al impulso del transporte público de pasajeros, especialmente en lo que se refiere a movilidad obligada (trabajo, estudio) intrametropolitana¹⁹. Sin embargo, no deja de resultar paradójico que en el resto de líneas estratégicas del Plan la consideración de los impactos ambientales de las medidas propuestas brille por su ausencia.

La revisión del III Plan Estratégico, condujo a los redactores de la misma a plantearse la necesidad de elaborar explícitamente el I Plan Metropolitano de Barcelona (APEMB, 2003) cuyo ámbito territorial vendría definido básicamente por el Área Metropolitana de

¹⁷ Barcelonès, Baix Llobregat, Vallès Occidental, Maresme, Garraf, Vallès Occidental y Alt Penedès, un total de 163 municipios.

¹⁸ ..[l]os 4,3 millones de habitantes efectivamente integrados en el mercado laboral y de consumo metropolitano a dado a Barcelona una masa crítica que la sitúa en condiciones mucho mejores para atraer inversiones privadas, servicios, sedes de empresas e inversiones en obras públicas. Así, Barcelona constituye la sexta región metropolitana de Europa, superada únicamente por Londres, París, el Ruhr, el Randstad y Madrid. (Nel.lo, 2002; 111)

¹⁹ Sobre el tema del transporte volveremos a incidir más detenidamente en las páginas siguientes.

Barcelona²⁰. En este nuevo Plan no se hacen referencias explícitas en forma de línea estratégica al objetivo de desarrollo sostenible, sino que éstas aparecen dispersas en el documento bajo dos vectores estratégicos: *Desarrollo económico, basado en criterios sostenibles y ocupación*, y, *Modelo territorial y de movilidad*. En ellos la concreción en objetivos y medidas referidos a los aspectos ambientales aparecen subordinados al mantenimiento de la competitividad económica, y enfocados, en el mejor de los casos, a la calidad de vida de sus habitantes²¹.

4.1.1. Territorio y usos del suelo

El leit-motiv del I Plan Metropolitano de Barcelona es justamente su carácter supramunicipal y metropolitano a la hora de hacer frente a los retos económicos y sociales del siglo XXI²². Sin embargo, la escala espacial a la que se define su territorialidad dista bastante de la realidad metropolitana de Barcelona. Mientras la definición de Área Metropolitana de Barcelona²³ a la que se ciñe el Plan Estratégico alcanza a 36 municipios sobre una superficie total de 628 km² y 2.923.114 habitantes²⁴, el hecho metropolitano barcelonés es mucho más cercano a la definición de Región Metropolitana del Plan Director del Área Metropolitana de Barcelona de

²⁰ Barcelona y los 35 municipios que la rodean, que forman parte de alguna de las entidades metropolitanas de Barcelona.

²¹ Objetivo 5. Mejorar la **calidad de vida** (entendida también como factor de atracción de capital humano para el territorio), asegurar unos niveles de **suministros básicos de alto nivel** y garantizar un **entorno de calidad** (espacios libres...) A través de la puesta en marcha de dos medidas:

Entendiendo la densidad de la ciudad como un hecho positivo, hay que resolver los problemas de ruido y de la contaminación que pueden disminuir de manera importante la calidad de vida.

Disponer de unos servicios y suministros básicos – agua, energía, residuos y telecomunicaciones – en base a criterios sostenibles y con estándares propios de un territorio pionero en Europa. (APEMB, 2003; 30)

²² Todos los indicadores confirman que la ciudad real se ha ensanchado de forma definitiva hasta superar los límites determinados por las fronteras administrativas de los municipios. La ciudad metropolitana se ha convertido en una red de municipios situada en un territorio rico y complejo, con las máximas potencialidades. Somos una de las principales regiones metropolitanas de Europa y el motor de Cataluña. (Joan Clos, Alcalde de Barcelona y Presidente del Consejo General de la Asociación Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona; Presentación del Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona, <http://www.bcn2000.es>)

²³ Definida en el Plan por Barcelona y los 35 municipios más próximos a ella: L'Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià del Besòs, Sta. Coloma de Gramenet, Badalona, El Prat de Llobregat, Comellà, Esplugues, St. Just Desvern, St. Feliú del Llobregat, St. Joan Despí, St. Boi de Llobregat, Viladecans, Gavà, Castelldefels, Sant Climent del Llobregat, Begues, Torrelles del Llobregat, Sta. Coloma de Cervelló, St. Vicent del Horts, Cervelló, Pallejà, Corbera del Llobregat, Molins de Rei, el Papiol, St Andreu de la Barca, Castellbisbal, St Cugat del Vallès, Cerdanyola del Vallès, Badia, Barberà del Vallès, Ripollet, Moncada, Tiana y Montgat.

²⁴ Según el censo de población de 1996

1966, recogido en el Plan Territorial General de Cataluña de 1994: 163 municipios, 3234,5 km² y 4.228.048 habitantes²⁵.

Sin embargo, si atendemos a la dinámica de metropolización del territorio, aplicando el criterio de movilidad obligada (residencia-trabajo, residencia-estudio) para delimitar el área metropolitana, encontramos que en 1996 ésta se extendía más allá de la demarcación administrativa de región metropolitana: 216 municipios, 4597 km² y 4.348.248 habitantes²⁶ (Nel.lo, 2002, 109-110; Carrera, 2000, 249-250) Ello implica que entre 1981 y 1996 *la extensión del área [metropolitana] se ha multiplicado por 4,55 y su población por 1,22*. (Carrera, 2000, 250).

Esta dinámica de extensión del área metropolitana sobre el territorio ha venido propiciada por una creciente dispersión de la población y de las actividades económicas: los municipios que más han crecido en población en la última década han sido los municipios pequeños, más alejados del centro metropolitano, con peores servicios públicos de transporte y con un patrón de ocupación territorial suburbana de baja densidad (Carrera, 2000, 251). De los 3234 km² que conforman la Región Metropolitana, sólo el 33% tiene una pendiente inferior al 10%. En 1972, 215 km² estaban urbanizados; en 1992, 451 km²; en 1997, alrededor de 470 km², y en la actualidad, el ritmo de transformación de suelo urbanizable en urbano es cercano a 10 km²/año. Mientras, la población se ha mantenido prácticamente constante desde 1981, en torno a los 4.230.000 habitantes, con claras pérdidas y envejecimiento de la población en Barcelona y en la comarca del Barcelonés, y un crecimiento de la población en las comarcas de la segunda corona²⁷. En palabras de Oriol Nel.lo, *la configuración del espacio metropolitano ha pasado [...] a depender sobre todo de migraciones intrametropolitanas asociadas al mercado de la vivienda* (Nel.lo, 2002, 109): en particular a los diferenciales de precios de la vivienda conforme nos alejamos del centro metropolitano, a la ausencia de

²⁵ Según el censo de población de 1996

²⁶ Carrera (2000; 249-250)

²⁷ En el Informe General de la Encuesta de la Región Metropolitana 2000 (Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, 2002) se delimitan para el análisis: Barcelona como municipio central del área, una primera corona, y una segunda corona, que abarca el resto de la Región Metropolitana. La primera corona metropolitana de Barcelona está integrada por 27 municipios, coincidentes con los contenidos en el ámbito territorial del Plan Estratégico Metropolitano a excepción de los siguientes: Begues, Torrelles del Llobregat, Cervelló, Corbera del Llobregat, St Andreu de la Barca, Castellbisbal, Badia, Barberà del Vallès.

suficiente oferta de viviendas de protección oficial y en alquiler a precios asequibles, y a la competencia entre usos residenciales y usos terciarios en el centro metropolitano. Además, en el Plan Territorial Metropolitano de Barcelona (1998, pág. 214) se constata que el 48% del suelo urbanizado en 1992 estaba ocupado por viviendas unifamiliares aisladas.

Por otra parte, el paso desde una economía de base industrial a otra de base crecientemente terciaria, así como la flexibilización de los procesos productivos, ha devenido en una especialización de Barcelona y su primera corona en el sector terciario, especialmente en lo que respecta a servicios avanzados, financieros y logísticos, mientras que en la segunda corona se sitúan la mayoría de los puestos de trabajo industriales de la región metropolitana (Nel.lo, 2002, 109). Al mismo tiempo, Barcelona ha reducido su importancia relativa en la distribución de puestos de trabajo en la Región Metropolitana, creciendo más significativamente la importancia de la segunda corona. De hecho, Barcelona ha pasado de ofrecer el 45% de los puestos de trabajo de la Región Metropolitana en 1995, al 41% en 2000; mientras la segunda corona ha pasado en el mismo periodo del 32,3% al 35,1% (Nel.lo, 2002a, 34). Ello ha venido facilitado además por la construcción de autopistas y vías de servicio segregadas durante los últimos 20 años, que han contribuido a esta expansión, dispersión y especialización territorial del área metropolitana.

Ante esta realidad de la región metropolitana, la escala territorial a la que se refiere el modelo territorial del Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona es claramente insuficiente. Como hemos apuntado anteriormente, la dinámica de crecimiento territorial metropolitano se expresa más allá de la primera corona, ya que ésta se encuentra en la actualidad prácticamente saturada por usos residenciales, actividades económicas, infraestructuras de transporte y logísticas y equipamientos. Ello a tenido como consecuencia la desaparición y segmentación de espacios naturales y suelo agrícola de alta productividad, la creación de espacios intersticiales entre infraestructuras y el continuo urbano cuyas dimensiones hacen inviables tanto actividades agrícolas como su utilidad en cuanto a reservas ecológicas. Un ejemplo de ello es el término municipal de Viladecans, que se ve atravesado por autopistas, carreteras, vías ferroviarias y la nueva vía de alta velocidad. Sin embargo, lejos de revertir esta situación, la propuesta

territorial del Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona incide, por ejemplo, en la necesidad de ampliación de infraestructuras de transporte (puerto y aeropuerto) y logísticas que implicarán la práctica desaparición de tierras cultivables en el Delta del Llobregat y de los valores ecológicos y culturales asociados a ellas. No sabemos de que manera los promotores del plan pretenden [c]**ompatibilizar** la satisfacción de las **necesidades de crecimiento de las áreas urbanas y de construcción de nuevas infraestructuras con la preservación de los valores naturales, paisajísticos y culturales del territorio** (APEMB, 2003, 38. Énfasis en el original) si no es preservando los territorios que contienen aquellos valores naturales, paisajísticos y culturales.

4.1.2. Territorio y transporte

Como explicábamos en el apartado anterior, la configuración de las áreas metropolitanas viene en buena medida definida por las relaciones funcionales que se establecen entre los habitantes y el territorio. Un elemento que nos permiten identificar la escala supramunicipal y/o metropolitana de tales relaciones es la necesidad de movilidad de las personas para desarrollar sus actividades cotidianas. Mientras que un esquema de ciudad compacta se caracteriza por la facilidad de accesibilidad y cercanía a los servicios públicos y las actividades cotidianas (trabajo, estudio, consumo y ocio), el esquema de ciudad difusa y funcionalmente segregada predominante en la región metropolitana barcelonesa implica una creciente demanda de transporte para llevar a cabo las actividades cotidianas.

La falta de una planificación territorial que abarque la realidad metropolitana ha dado lugar a un crecimiento caótico y desordenado de la urbanización, regulado fragmentariamente por los planes de ordenación urbanística municipales. En los últimos 20 años el crecimiento de la urbanización (residencial e industrial) ha venido ligado a la extensión de las infraestructuras viarias rápidas (autopistas, autovías y vías segregadas) y al espejismo del automóvil privado como medio de transporte eficaz en la articulación del territorio .

Por su parte, la estrategia promovida para superar los periódicos problemas de congestión en la ciudad central como en los accesos a la misma ha apostado por incrementar la oferta de infraestructuras viarias o bien su capacidad (rondas, autopistas urbanas, túneles, etc.). Sin embargo, más que aportar una solución al problema, ha contribuido a incrementar su escala.

Según la Encuesta de la Región Metropolitana de Barcelona 2000²⁸, el uso del vehículo privado para desplazarse al lugar de trabajo ha crecido respecto a los niveles de 1995, en detrimento de los desplazamientos a pie y en transporte público, tanto en el ámbito de la ciudad de Barcelona como en la primera y en la segunda corona. Esto se refleja claramente en el siguiente cuadro:

Cuadro 1. Medio de transporte utilizado por la población de la RMB para sus desplazamientos al lugar de trabajo (%). Comparación 1995-2000²⁹

Medio de transporte	1995				2000			
	Barcelona	1ª Corona	2ª Corona	RMB	Barcelona	1ª Corona	2ª Corona	RMB
Privado	36,3	48,5	62,0	47,9	41,7	52,0	65,6	53,5
Público	36,4	23,8	7,0	23,5	34,8	21,1	7,3	20,6
A pie	22,7	21,7	28,1	24,1	18,7	20,3	24,0	21,1
Otros	4,6	6,0	2,9	4,5	3,8	6,4	2,5	4,2
NS/NC	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	0,2	0,6	0,6
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Este hecho ha venido acompañado por un descenso generalizado de las tasas de autocontención municipal: es decir, cada vez el número de habitantes de un municipio que se desplaza a otro para ejercer su actividad profesional es mayor, incluso en el caso de la ciudad de Barcelona. Es más, en los municipios de la segunda corona, los desplazamientos al lugar de trabajo dentro del mismo municipio son en su mayoría en automóvil privado, dada la segregación de usos industriales, comerciales y residenciales prevalentes y la escasa o inexistente oferta de transporte público en las áreas y polígonos industriales. En palabras de Miralles y Cebollada *el uso de los medios privados aumenta a medida que nos alejamos de la ciudad de Barcelona, en cambio, en lo que se refiere al transporte colectivo se da la relación inversa. Y es que el hecho de optar por una u otra forma de desplazamiento está fuertemente condicionado tanto por la longitud del recorrido como por las prestaciones de la red de transporte público existente en cada lugar. En este sentido, el uso del transporte público es más elevado en los viajes que tienen como origen o destino la ciudad central, mientras que el uso del vehículo privado es especialmente importante en los viajes intermunicipales dentro y entre las diversas coronas metropolitanas.* (Miralles y Cebollada, 2002, 44)

²⁸ Este apartado se basa en la explotación de los datos de la encuesta realizado por Miralles y Cebollada (2002, 42 y ss.)

²⁹ Fuente: Miralles y Cebollada (2002, 44)

En lo que se refiere a los transportes, el Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona señala como objetivos que el vector *Modelo Territorial y de Movilidad* ha de perseguir (a) [d]otación general de transporte público de alta capacidad. Dotación de servicios de superficie de baja y media capacidad; (b) [d]iseño de políticas de movilidad sostenibles y seguras, que tengan por objetivo final la reducción progresiva del vehículo privado, así como (c) dar [r]espuesta a los retos medioambientales que plantean el agua, los residuos y las emisiones de CO₂. (APEMB, 2003; 32)

Si bien es un paso positivo que se reconozca el valor estratégico del transporte público para la articulación del territorio metropolitano y para limitar el impacto negativo de la movilidad de los ciudadanos en el medio ambiente (especialmente respecto a las emisiones de gases de efecto invernadero), es muy probable que las ganancias derivadas de la posible reversión de la tendencia actual al uso del vehículo privado se vean más que compensadas por la intensificación del transporte de mercancías (ampliación del puerto y zonas logísticas) y del transporte de larga distancia de pasajeros (duplicación de la capacidad del aeropuerto, AVE, cruceros, etc). Por otra parte, si no cambia mucho la gestión del transporte de mercancías por ferrocarril, parece más que probable que los incrementos de transporte de mercancías para su distribución serán absorbidos por el transporte por carretera. Todos estos elementos presionan hacia un crecimiento del consumo energético y material, de las emisiones de gases de efecto invernadero y de la fragmentación del territorio metropolitano. Un escenario que muestra una vez más la escasa integración del medio ambiente como valor estratégico en la planificación, y la subordinación de las cuestiones de sostenibilidad ambiental o simple evitación de impactos a la cuestión central de la sostenibilidad económica, entendida como permanencia de la ciudad metropolitana en los rankings internacionales de ciudades.

4.2. La integración del medio ambiente en la planificación estratégica: el caso de Valencia, “ciudad verde, ecoeficiente, sostenible y ecológica.”

En los diferentes documentos del Plan Estratégico de Valencia se recoge de manera explícita la dimensión ambiental como uno de los ingredientes propios de los objetivos de primer nivel, si bien su formulación es variable y en numerosos casos ambigua. Así, el objetivo central del Plan Estratégico de Valencia, en el horizonte temporal de 2015, es *Hacer de Valencia ciudad verde europea, abierta al mar, integradora en lo social y activa culturalmente; capital*

vertebradora de la Comunidad Valenciana y articuladora del sistema de ciudades europeo y peninsular con el Mediterráneo, con una elevada posición competitiva de sus sectores económicos en el mercado internacional. (ProValencia 1997; 46)

Desde esta expresión inicial del año '97 hasta los documentos más recientes (2002) el lenguaje se va actualizando, pasándose de ciudad verde a ciudad sostenible y eco-eficiente:

Valencia como ciudad sostenible se caracteriza por ser una ciudad compacta, de alta densidad urbana, que permite rentabilizar la inversión en infraestructuras y servicios, que reduce el consumo de suelo y donde se da una pluralidad en los usos del suelo, integrando multitud de usos y funciones en todo su espacio urbano (actividad económica, residencial, lúdica, cultural).

Además, es una ciudad con alta calidad del aire, baja contaminación acústica, es eco-eficiente ... (APEV 2002; 66)

Esta puesta al día del vocabulario no debe interpretarse como un avance conceptual. El documento pone un énfasis especial en distanciarse de posicionamientos que pudieran ser interpretados como ecologistas, o sencillamente alineados con los principios que inspiran la política ambiental europea -precaución, prevención e intervención en la fuente, integración etc. - y advierte de las nefastas consecuencias que otro enfoque acarrearía.

La cualificación ambiental de Valencia debe hacerse con inversión. El Plan rechaza una visión contemplativa sobre el medioambiente urbano [...]

Por ello la opción que el Plan propone parte de una visión integral del desarrollo de la ciudad, consiste en identificar unos objetivos de calidad de vida, como el objetivo central del Plan^[1], compatibles con el desarrollo competitivo de la ciudad, sin impedirlo, ya que de otro modo esto significaría el declive de la ciudad, su marginación del sistema de ciudades europeo y la degradación de su entorno medioambiental al no generarse inversión para la mejora de la calidad ambiental.

En consecuencia, nuestro planteamiento no tiene nada que ver con las posiciones que confunden sostenibilidad con inmovilismo. No se trata de poner frenos, sino de avanzar en la dirección de la calidad ambiental. (APEV 2000; 52)

La desconfianza hacia concepciones más serias de la sostenibilidad se trasluce también en la interpretación sui generis que se propone. Según el documento de 2002 el desarrollo sostenible *[c]onsiste en la adopción de un modelo económico que tenga tres características esenciales: la satisfacción de las necesidades básicas de los ciudadanos, austeridad en el consumo de recursos naturales y energéticos, calidad del medio ambiente urbano, que satisfaga las demandas de calidad de vida contemporánea. (APEV 2002; 65)*

Establecida la subordinación del objetivo ambiental al prioritario de la competitividad de la ciudad y enfocado el desarrollo sostenible a la satisfacción de *las demandas de calidad de vida contemporánea*, la cuadratura del círculo adviene mediante la Sociedad de la Información: *La Sociedad de la Información es una sociedad sostenible, pues una mayor información permite ahorrar recursos naturales y energía. El mito de la desmaterialización se encarna en esta nueva panacea, que pretende ocultar las necesidades de espacio de las actividades logísticas o los requerimientos de materia y energía de los soportes físicos de la comunicación.*

4.2.1. El uso el suelo.

El Plan Estratégico de Valencia es desde su origen un instrumento muy limitado por su propia definición espacial. Es intrínsecamente contradictorio pretender desarrollar un modelo estratégico urbano tomando en consideración tan solo la parte de la ciudad funcional definida por la demarcación administrativa municipal de la ciudad de Valencia.

Como consecuencia de esta contradicción, todos los documentos generados por la Asociación PEV 2015 adolecen de la ambigüedad que se deriva de la definición *ad hoc* del espacio de referencia. Si bien en algunos casos la relevancia de la dimensión espacial es menor –por ejemplo, a efectos de considerar el papel de las universidades, es irrelevante que parte de sus instalaciones no se ubiquen en el municipio de Valencia- no es así cuando la cuestión central es la organización del territorio, especialmente en cuanto a transportes y usos del suelo.

Las ventajas de la ciudad compacta mediterránea frente a algunos modelos anglosajones y centroeuropeos han sido “descubiertas” al tiempo que los núcleos urbanos se desparramaban por el territorio. Cuando el Plan Estratégico ensalza el carácter de ciudad compacta de Valencia³⁰ se refiere estrictamente al municipio, ocultando los desarrollos en mancha de aceite asociados a la estrategia de posicionamiento competitivo del conjunto del Área Metropolitana.

Aún así, la poca huerta que quedaba dentro de los límites municipales ha sucumbido ante la ejecución del Plan Estratégico. Este hecho adquiere una relevancia especial en el contexto del presente análisis porque ejemplifica la debilidad de los objetivos ambientales del Plan frente a los proyectos de construcción de infraestructuras.

En el documento de presentación del Plan (ProValencia, 1997) se define un sistema jerarquizado de propuestas estratégicas, que podemos representar de la siguiente manera,

OBJETIVO CENTRAL > Línea Estratégica n (n = 1-7) >

Objetivo de línea > 1-1 Subobjetivo de línea > 1-1.1 Propuesta o medida

Así pues el subobjetivo 1-15 *Construir la Zona de Actividades Logísticas portuaria, con el adecuado respeto al medio ambiente* y el 2-24 *Mejorar la calidad medioambiental de la Huerta como espacio verde* ocupan el mismo nivel en la jerarquía de prioridades del Plan. Y se puede decir que exclusivamente ahí, pues en el resto de documentos, primero se constata la supremacía del objetivo portuario frente al ambiental, luego se buscan justificaciones externas y, por último se remite al futuro una protección simbólica de elementos selectos de huerta.

En la primera evaluación del Plan se reconocía abiertamente que la construcción de la ZAL era a expensas del sacrificio de la huerta: *El desarrollo de la ZAL se efectúa sobre suelo calificado en el PGOU vigente como zona de Huerta. Este hecho ha producido una contestación al Proyecto de sectores ecologistas y de algunas asociaciones de vecinos.* (APEV 1999; 71) Por otra parte, se consignaba claramente la inactividad respecto al subobjetivo de línea referente a la Huerta, aunque reduciendo el alcance del fracaso a *un leve*

³⁰ *Valencia como ciudad sostenible se caracteriza por ser una ciudad compacta* (APEV 2002; 66)

retraso en la redacción de un estudio previo. Sin embargo, en el Plan Estratégico la apuesta por la conservación de la huerta municipal es clara: La alta calidad urbana que proporciona la recuperación de la Huerta y la singularidad europea de Valencia, con una extensión de Huerta en su municipio equivalente a la mitad del Parque Natural del Delta del Ebro, refuerza la línea 5 [turismo] aumentando la capacidad de atracción y proyección turística de la ciudad, especialmente si la Huerta recibe un tratamiento unitario con la Dehesa y la Albufera. Y más abajo, tras identificar tres visiones sobre la Huerta que no deben confundirse –las del ecologismo urbano, el ecologismo patrimonial y ambientalista y el productivismo agrícola- ofrece la propia: El planteamiento del Plan Estratégico de Valencia parte de que lo fundamental es asegurar la calidad de vida de los ciudadanos, que integra la calidad ambiental y paisajística, con la disposición y accesibilidad de servicios y equipamientos de bienestar, y el nivel de ocupación y renta, y esta se relaciona con el valor de su patrimonio natural y con la valorización del agricultor como productor de calidad agrícola y ambiental. (ProValencia, 1997; 136)

Con la construcción de la ZAL en marcha, el problema de la huerta pasa a ser un problema metropolitano, *Es especialmente oportuna una importante acción metropolitana de preservación de una Huerta de calidad, puesto que es en el conjunto del Área Metropolitana, más que en la ciudad central, donde en el futuro se va a generar presión sobre la Huerta, por el crecimiento del parque de viviendas en respuesta a las necesidades de las parejas jóvenes. (APEV 2000; 56)* Por lo demás, *La construcción Z.A.L. portuaria, necesaria desde el punto de vista del desarrollo económico y logístico de la ciudad y de la ordenación del tráfico de mercancías, puede aprovecharse para regenerar toda la Huerta no afectada directamente por tal proyecto, y liberarla de los contenedores y de otros usos. (APEV 2000; 56)*

Mientras el desparramo urbano roe imparable el terreno de la huerta, y no principalmente por *el crecimiento del parque de viviendas en respuesta a las necesidades de las parejas jóvenes*, sino por la proliferación de almacenes, centros comerciales y de ocio, depósitos, autovías, enlaces y rotondas, infraestructuras eléctricas, hídricas, de telecomunicaciones, etc. la última evaluación del Plan constata que la reducción del porcentaje de superficie total de las explotaciones agrarias es menor en el municipio que en el conjunto del Área; y remite al

futuro la protección (restringida) de la huerta: *sigue vigente el reto de catalogar los espacios de Huerta en la comarca de l’Horta, justificados por su valor ambiental y agrícola, y como forma de reafirmar su carácter identitario para los valencianos y valencianas. De este modo, será posible mejorar su calidad como espacio verde singular dado el impacto que tiene en la calidad de vida de los ciudadanos y ciudadanas.* (APEV 2002; 76)

4.2.2. Los transportes

El núcleo duro del Plan lo constituyen las infraestructuras de transporte. La expresión más clara es la formulación original de la Línea Estratégica 1 que después sería desagregada para la creación de los Grupos de Impulso y Seguimiento y posteriormente rebautizada con atractivos nombres. Según el Plan el objetivo estratégico consistía en *Hacer de Valencia una ciudad bien comunicada con el exterior, vertebradora del Arco Mediterráneo y de las conexiones del resto del territorio nacional insular y peninsular, así como la óptima relación con el entorno internacional capaz de ser el enlace de las áreas de Madrid y Lisboa con el Mediterráneo, y conectar con Alicante, Barcelona y Palma. Así como con Burdeos para enlazar el Mediterráneo con el Atlántico francés.* (ProValencia, 1997; 228).

La desagregación por subobjetivos se articula en los siguientes apartados: Alta velocidad ferroviaria, autopistas y autovías, aeropuerto, puerto, telecomunicaciones y centro logístico de mercancías. Hay que señalar que no existe una priorización entre los distintos subobjetivos, por lo que se debe interpretar que se apuesta simultáneamente por todos los medios, sin una valoración de posibles alternativas. Ello no es óbice para el reconocimiento de cierta prioridad de la Alta Velocidad frente al transporte aéreo de viajeros.

La dimensión ambiental brilla por su ausencia, aunque no falta alguna referencia estafalaria. Bien para justificar el AVE: *La prioridad europea del tren de alta velocidad como medio de comunicación entre ciudades se debe a: [...] 3.- El bajo impacto medioambiental, al no ser contaminante y utilizar menos espacio que las autovías y autopistas, adaptándose mejor a las características de los paisajes.* (ProValencia, 1997; 58) Bien para negar los impactos ambientales de la ZAL: *Se ha afirmado en distintos medios que la Zona de Actividades Logísticas supone un impacto negativo para el medio ambiente porque se localizará en zona*

de huerta [...] Sin embargo, debe tenerse en cuenta que la huerta situada en los alrededores portuarios está seriamente deteriorada por ser zona de depósito furtivo de contenedores. (ProValencia, 1997; 103).

Con la revisión del Plan de 2000 se produce también una espectacular renovación del lenguaje muy expresiva de la concepción “ambiental” del Plan, que permite a sus autores titular el capítulo 3 como *La movilidad metropolitana fácil y ecológica*.

La movilidad metropolitana es, por así decir la otra cara del modelo de expansión urbana. El desparramo urbano sólo es posible con una creciente dotación de infraestructuras de transporte que lo sustente. La opción del Plan Estratégico es -a pesar de las declaraciones retóricas- la de mayor impacto ambiental: política de oferta y prioridad del automóvil privado.

La movilidad metropolitana se considera a todas luces como algo positivo. Es un indicador de dinamismo, que sitúa a Valencia por delante de otras aglomeraciones urbanas: *La movilidad por razones de trabajo, estudios, compras u ocio se ha incrementado notablemente en el área metropolitana de Valencia, de hecho, se hacen más viajes al día [por persona] que en otras aglomeraciones urbanas. (APEV 2002; 71). Obligación de moverse y “metropolitaneidad” se pueden considerar casi sinónimos: Una movilidad metropolitana fácil es imprescindible para un buen funcionamiento de la ciudad real metropolitana, que se define fundamentalmente por los flujos de movilidad obligada. Pero sobre todo, y más allá de la obligación, quien se desplaza ejerce un derecho: Una afirmación merece destacarse: en Valencia lo que no cesa de incrementarse en el periodo considerado es la movilidad ciudadana, que es un derecho elemental de todo ciudadano en una ciudad avanzada. (APEV 2000; 43)*

Esta visión excluye cualquier planteamiento de gestión de la demanda, de políticas de proximidad o de cuestionamiento de la movilidad obligada. La única acción posible es el incremento permanente de las infraestructuras de transporte. Permanente porque, como es sabido, los incrementos de capacidad de las infraestructuras atraen nuevos flujos que las saturan en un tiempo (relativamente) breve³¹.

³¹ En el caso del by-pass, poco más de una década.

A pesar de las reiteradas declaraciones a favor del transporte público -*En el Plan destacan, lógicamente, las medidas favorecedoras del transporte público y, en especial, del ferrocarril* (APEV 2000; 43)-, en realidad se siguen multiplicando las infraestructuras viarias -*la finalización de las rondas de la ciudad, la ampliación del by-pass, y la realización de las medidas previstas en el II Plan de carreteras.* (APEV 2000; 43)- y los atascos cotidianos, mientras permanece la descoordinación tarifaria en el transporte colectivo y los incentivos al uso del automóvil privado. Se trata de una cuestión de principios: *En esta perspectiva de multiplicación de los viajes metropolitanos, el pretender ejercer una política de disuasión del coche privado aparece como una entelequia autoritaria.* (APEV 2000; 42. Énfasis añadido)

5. Conclusiones

Durante la última década las cuestiones ambientales han llamado crecientemente la atención de ciudadanos y políticos. La constatación de crecientes problemas locales relacionados con la urbanización expansiva y dispersa del modelo industrial, los patrones de producción y consumo y las relaciones entre las presiones humanas y problemas ambientales globales como el cambio climático o el agujero de ozono, han sido factores que han contribuido a resaltar la escala local de la política ambiental como una escala de acción relevante. Por otra parte, se ha hecho referencia crecientemente a la calidad ambiental de las áreas metropolitanas como un factor de atracción de inversiones y capital humano, en un contexto de jerarquías y redes urbanas globales, por lo que las estrategias de las ciudades recogen en alguna medida la reducción de algunos impactos ambientales, particularmente, a través de la gestión de residuos sólidos urbanos, aguas residuales, ruido y contaminación atmosférica.

A través del concepto de desarrollo sostenible aplicado a distintas escalas (local, regional, global) se ha intentado integrar el medio ambiente en el resto de las esferas sociales, económicas e institucionales. Sin embargo, dirimir entre si las ciudades simplemente intentan proyectar una imagen de sensibilidad ambiental o si realmente están contribuyendo a un desarrollo más sostenible desde el punto de vista global, es una cuestión en la que la elección de la escala de referencia no es neutral y juega un papel central.

Los Planes Estratégicos juegan deliberadamente con la ambigüedad de la escala: al mismo tiempo que muestran atractivos socio-económicos de escala metropolitana (por ejemplo,

infraestructuras, tamaño y calidad del mercado laboral y de consumo, etc.) para promocionar la potencialidad urbana de la ciudad, no dudan en referirse estrictamente a la escala municipal para resaltar la calidad ambiental (ciudad compacta mediterránea, transporte público “no contaminante” como el tranvía, zonas verdes, etc.). Incluso en el caso de que el Plan Estratégico se refiera explícitamente a la realidad metropolitana, como es el caso del de Barcelona, la escala metropolitana que potencia su posicionamiento en las redes europeas de ciudades es claramente más amplia, compleja y problemática que la abarcada por el Plan.

Por otra parte, los modelos territoriales metropolitanos que se promueven más o menos implícitamente son fuertemente impactantes y se articulan en torno a la movilidad con vehículo privado, y la segregación de usos del territorio. Además se hace énfasis en la necesidad de incrementar la oferta de infraestructuras de transporte y logísticas. A esto se ha de añadir la ausencia de desarrollo de una adecuada planificación de la ordenación territorial a escala metropolitana y regional. Todo ello tiene como consecuencia desarrollos urbanos caóticos y desordenados, que se extienden sobre el territorio siguiendo los principales corredores viarios metropolitanos, y que contribuyen a fragmentar e impermeabilizar el territorio, a incrementar el consumo energético ligado a los transportes, así como el consumo de agua y materiales.

Al mismo tiempo, el modelo económico de competitividad urbana basado en la flexibilidad, la gestión del tiempo, la productividad y el uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones ha incrementado significativamente tanto la velocidad como el volumen de materiales y energía desplazados por, para y a través de las ciudades y las aglomeraciones urbanas.

Esta incoherencia en la consideración de las escalas de atractivos y las escalas de manifestación de los impactos ambientales pone de manifiesto que la estrategia de posicionamiento urbano se nutre de la internalización de ventajas socio-económicas o disponibilidad de recursos generadas a otras escalas, al tiempo que externaliza de impactos ambientales y sociales a otras escalas, regionales o globales.

Así las ciudades insisten en presentar una imagen “Verde” “Ecológica” o “Sostenible” que no se corresponde con la realidad de los flujos de materiales y energía que el modelo económico y territorial implica. La integración del vocabulario ambiental en el discurso socio-económico urbano no refleja una mayor preocupación por lograr un desarrollo sostenible o contribuir a la sostenibilidad ambiental del planeta, sino más bien a los fines instrumentales del marketing ambiental urbano.

6. Bibliografía

Amin (2002) “Spatialities of globalisation”, in *Environment and Planning A*, volume 34, pp. 385-399

APEB (1999) III Plan estratégico económico y social de Barcelona (1999-2005), Asociación Plan Estratégico de Barcelona, Barcelona

APEMB (2003) I Plan estratégico metropolitano de Barcelona, Asociación Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona, Barcelona

APEV (1999) *Valencia en marcha*, Asociación Plan Estratégico Valencia 2015, Valencia

APEV (2000) *Valencia: Modelo de Ciudad. La evaluación del desarrollo de la ciudad de Valencia entre 1994 y 2000*, Asociación Plan Estratégico Valencia 2015 – Ajuntament de València, Valencia

APEV (2002) *La evaluación del desarrollo estratégico de Valencia*, Asociación Plan Estratégico Valencia 2015, Valencia

Brenner (1999) “Globalisation as Reterritorialization: The Re-scaling of Urban Governance in the European Union”, in *Urban Studies*, vol. 36, issue 3, pp. 431-451

Cabus (2001) “The Meaning of Local in a Global Economy: The ‘Regions’s Advocacy of Local Interests’ as a Necessary Component of Current Global/Local Theories”, in *European Planning Studies*, vol. 9, no. 8, pp. 1011-1029

- Carrera, J.M. (1999) “Sistema de Ciudades y ocupación del territorio”, en AA.VV. (1999) *Urbanismo en Barcelona.1999*, Ajuntament de Barcelona, Barcelona
- Comisión Mundial del Medio Ambiente y del Desarrollo (1988) *Nuestro futuro común* Alianza, Madrid
- Daly, H. E. & Cobb, J. B., Jr. (1993) *Para el bien común. Reorientando la economía hacia la comunidad, el ambiente y un futuro sostenible*. Fondo de Cultura Económica, México
- Daly, H. E. (1991) Criterios operativos para el desarrollo sostenible *Debats n° 35/36*, Marzo/Junio; pp.38-41
- Institut d’Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (2002) *Enquesta de la Regió Barcelona 2000.Condicions de vida i hàbits de la població. Informe General*, IERMB, Barcelona
- Miralles, C. y Cebollada, A. (2002) “Mobilitat laboral, per compres i lleure”, en Institut d’Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (2002) *Enquesta de la Regió Barcelona 2000.Condicions de vida i hàbits de la població. Informe General*, IERMB, Barcelona, pp. 41-69
- Naredo, J.M. (1998) *Sobre el origen, el uso y el contenido del término sostenible*, disponible en Internet <http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a004.html>
- Nel.lo, O. (2002) “Dinàmiques urbanes, activitats emergents i polítiques públiques a la Regió Metropolitana de Barcelona”, en *Revista Papers n° 36*, mayo, pp. 105-114, IERMB, Barcelona
- Nel.lo, O. (2002a) “Ús de l’espai”, en Institut d’Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (2002) *Enquesta de la Regió Barcelona 2000.Condicions de vida i hàbits de la població. Informe General*, IERMB, Barcelona, pp. 21-40
- Neumayer, E. (1999) *Weak versus Strong Sustainability. Exploring the Limits of Two Opposing Paradigms* Edward Elgar, Cheltenham-Northampton

Pascual i Esteve, J.M. (1999): *La estrategia de las ciudades. Los planes estratégicos como instrumento: métodos, técnicas y buenas prácticas*, Diputació de Barcelona, Barcelona, 366 pp.

Pearce, D. (1999) *Economics and Environment. Essays on Ecological Economics and Sustainable Development* Edward Elgar, Cheltenham-Northampton

ProValencia (1997) *Plan Estratégico de Valencia*, ProValencia S.A. Oficina Técnica del Plan Estratégico de Valencia – Ajuntament de Valencia – Generalitat Valenciana. Conselleria de Economía, Hacienda y Administración Pública, Valencia

Sachs, Wolfgang (ed.lit.) (1996) *The development dictionary: a guide to knowledge as power*, Zed Books, London [etc.],

Serageldin, I. (1996) *Sustainability and the Wealth of Nations. First Steps in an Ongoing Journey*, The World Bank, Environmentally Sustainable Development Studies and Monographs, No. 5, Washington DC