

## **Barcelona Estalvia Energia: una propuesta de democracia participativa para el cambio de modelo de ciudad**

[1]

*Enric Tello*

Miembro de Acció Ecologista y de la CODA

### **Plataforma Barcelona Estalvia Energia**

C/ Obradors, 6-8, Bajos

08002 Barcelona

Tel: (93) 412 76 00

Fax: (93) 412 58 88

Artículo publicado en el n. 11, año 1996, de la revista Ecología Política, editada por la Ed. Icaria.

---

## **R E S U M E N**

Éste es el nombre de una plataforma ciudadana formada por asociaciones ecologistas, vecinales y sindicales, que presentó una seria iniciativa por el ahorro energético y la defensa ambiental, con el mismo nombre, en el Ayuntamiento de Barcelona en 1993. De esta exigencia resultó el primer Programa Medioambiental de un Ayuntamiento en España, del que se critican algunos aspectos en este artículo.

---

### **Barcelona-92: un modelo desarrollista**

Cualquier estudioso de la vida social y política de nuestra ciudad puede constatar que después de 1992 se ha iniciado en Barcelona un cambio en la consideración de los problemas del medio ambiente urbano. Antes de 1992, y durante el desarrollo de las grandes operaciones urbanísticas ligadas a los Juegos Olímpicos, el medio ambiente estuvo sencillamente ausente. La historia urbana de este final de siglo recordará los Juegos de Barcelona de 1992 como la apoteosis del diseño mediterráneo. También los recordará como un pacto muy bien trabado entre los poderes públicos y los grandes inversores privados que permitió llevar a cabo una serie de proyectos que en lo fundamental ya habían sido diseñados en los tiempos del desarrollismo de los años sesenta y setenta: construcción de grandes cinturones de circunvalación, y recuperación de la fachada marítima aprovechando el cierre o el traslado de viejas industrias. En cambio, los Juegos Olímpicos de Sidney del año 2000 se prefiguran ya como los de un nuevo urbanismo ecológico para el siglo XXI [2].

Eso significa que pese a todos sus aspectos positivos, y al indudable éxito popular que ha tenido la recuperación de la fachada marítima, los Juegos Olímpicos de Barcelona han sido una ocasión perdida para iniciar un cambio hacia un modelo de ciudad ecológicamente sostenible. Los criterios ecológicos y bioclimáticos del proyecto de Villa Olímpica diseñado por un equipo de Greenpeace para Sidney pueden compararse con la Villa Olímpica de Barcelona, donde la primacía del diseño puramente externo llegó al extremo de eliminar los contenedores de basura en la calle mediante aspiradores neumáticos en los propios edificios que no están pensados para la recogida selectiva de residuos urbanos. Huelga decir que antes de 1992 no hubo un verdadero programa de selección de residuos, salvo una cierta cantidad de contenedores verdes para vidrio.

Nada de todo esto es sorprendente si analizamos la situación en la que se encontraban tanto el gobierno de la ciudad como las organizaciones sociales más relevantes en el tejido asociativo urbano [3]. Dado el ahogo presupuestario en el que se encuentran todos los Ayuntamientos en el Estado español, una operación como los Juegos Olímpicos sólo era posible mediante un pacto del gobierno de la ciudad con los grandes inversores privados, y con las demás administraciones públicas que debían financiarla [4]. La naturaleza de este pacto, que puede definirse como una verdadera *partnership* entre los gobernantes electos y los círculos del poder económico real, ya había sido practicado e incluso teorizado como "urbanismo concertado" por el actual alcalde de Barcelona, Pasqual Maragall. En lugar de una planificación global de la ciudad que se da por imposible, el "urbanismo concertado" consiste en *planear* distintas operaciones pactando con determinados intereses económicos la adecuación de las normas y regulaciones urbanísticas (como los techos de edificabilidad, por ejemplo) a cambio de la financiación privada de determinadas obras que se convierten en patrimonio de la ciudad [5].

## "Urbanismo concertado": ¿con quién y para qué?

Esta forma de practicar la *partnership* implica que los grandes intereses económicos adquieren la facultad de dictar las prioridades de la planificación urbana. E implica que, más allá del derecho de voto, el conjunto de la ciudadanía sólo puede participar en tales operaciones como espectador y consumidor. Así concebido y practicado, el "urbanismo concertado" se asemeja bastante, *mutatis mutandis*, a una especie de despotismo ilustrado: "todo para el pueblo, pero sin el pueblo". Barcelona-92 fue uno de los mayores ejemplos de esa especie de "despotismo" ilustrado. Lo mejor que ha dado de sí ha venido sin duda al notable grado de ilustración aportado por algunos círculos intelectuales y técnicos a los que supo recurrir un gobierno de coalición formado por socialdemócratas (PSC) y una minoría de la izquierda procedente del antiguo partido comunista (Iniciativa per Catalunya).

La intervención de círculos ilustrados, a menudo vinculados a la izquierda tradicional, ha imprimido un sello inequívocamente tecnocrático a las obras olímpicas de Barcelona-92: plazas "duras", primacía de un frío e ineficiente diseño meramente exterior, tendencia a las proporciones colosales inhumanas, gestión irracional e improvisada del verde urbano... Pero también, en muchos casos, ha suavizado o corregido algunos de los aspectos más duros del modelo desarrollista. Así, por ejemplo, el trazado de dos grandes cinturones de circunvalación ya había sido diseñado por Porcioles, que fue alcalde de la ciudad durante un largo período (1957-1973) de la dictadura del general Franco. Su realización para los juegos de 1992 se hizo intentando integrar esas autopistas en el tejido urbano, y minimizando su impacto (efecto barrera, ruido, etc.), mediante el soterramiento de muchos de sus tramos. Precisamente una de las pocas movilizaciones ciudadanas importantes antes de los Juegos Olímpicos fue la de Nueve Barrios para lograr que la nueva Ronda de Dalt discurrejera cubierta, además de soterrada, al atravesar ese distrito obrero. En el proyecto originario la ronda se cubría en largos tramos al atravesar los barrios ricos de Pedralbes y

Sarrià, pero no por Nueve Barrios. La movilización logró el objetivo de cubrir también muchos tramos de Nueve Barrios, de modo que ahora sólo discurre sin cubrir por otros barrios intermedios que no se movilizaron [6].

Sin embargo, tales correcciones no cambiaron la esencia del modelo desarrollista. La gran operación de Barcelona-92 estaba inspirada por los objetivos económicos convencionales comunes al gobierno local, los gobiernos central y autonómico, y los inversores privados: crecimiento del PIB, competitividad, atracción de inversiones extranjeras y potenciación de la "Gran Barcelona" como centro de una eurrregión económica en el Mediterráneo occidental. La inversión en infraestructuras se dirigió a potenciar el transporte en automóvil, mientras las demandas de los barrios de ampliar la red del metro quedaban desatendidas [7]. El transporte público siguió endeudado, con tarifas cada vez más caras, y perdiendo viajeros. El tráfico motorizado siguió acaparando el 60 % del espacio viario público, y generando el 90 % o más de los contaminantes atmosféricos [8]. Nada se hizo para potenciar los viajes a pie y en bicicleta [9].

Los juegos propiciaron la especulación del suelo y el encarecimiento de la vivienda hasta niveles desconocidos en Barcelona. El espectacular crecimiento de la oferta de viviendas, en una ciudad con una natalidad bajísima y un saldo migratorio negativo, no frenó el alza de los precios y alquileres al repercutirse sobre ellos parte del coste de las nuevas infraestructuras [10]. Mientras la ciudad mejoraba su aspecto externo, perdía constantemente habitantes que no podían encontrar una vivienda asequible. Entre 1981 y 1995 Barcelona ha perdido 138.000 habitantes, y 29.000 tan sólo en los últimos cuatro años después de los Juegos Olímpicos. La población joven y de bajos ingresos se establece en otras localidades del área metropolitana de Barcelona con precios inferiores. Otras familias de clase media y alta huyen de la congestión urbana y buscan casas unifamiliares de alto o medio *standing*. El resultado es una mayor segregación social, una movilidad obligada superior, y una dependencia creciente de los desplazamientos en automóvil [11].

La producción de residuos también es un indicador interesante. De 250 kilos por persona y año en 1980 habíamos pasado a más de 370 doce años después: un aumento del 50 %. El gran vertedero de Barcelona, situado en un Parque Natural de la sierra del Garraf, está muy cerca de la saturación. El encarecimiento del suelo dificulta la abertura de nuevos vertederos. La alternativa auspiciada desde el modelo desarrollista es la incineración a gran escala, justo cuando la polémica científica sobre las dioxinas y furanos, y las protestas ciudadanas contra estas instalaciones, ponen cada vez más en cuestión la incineración de residuos sólidos urbanos. Otro ejemplo lo constituye la ampliación del puerto y el aeropuerto de Barcelona, considerada indispensable para competir con otras ciudades europeas [12]. Ese objetivo ha llevado a los gestores del modelo desarrollista a concebir el desvío del río Llobregat en su tramo final bajo cuyo delta se encuentra el acuífero más importante de la región, y en cuyo entorno se encuentran unos humedales de considerable importancia [13].

## **Después de 1992: la Cumbre de Río y *Barcelona Estalvia Energia***

Con estos ejemplos no pretendo una enumeración exhaustiva de los problemas ambientales de Barcelona, que en muchos casos son comunes a cualquier gran ciudad europea, sino poner de relieve que nada de todo esto entró en los objetivos de la gran operación de los Juegos Olímpicos de 1992. Sin embargo, inmediatamente después de los Juegos tuvo lugar en Río de Janeiro la **Cumbre de la Tierra**. Además de su impacto inmediato en la consciencia pública mundial, la Cumbre de Río puso en marcha el proceso de la aplicación local en las ciudades de la Agenda 21. No debe sorprender, por tanto, que la irrupción en

Barcelona de la cuestión del medio ambiente urbano se produjera precisamente en la resaca postolímpica del otoño de 1992. El Ayuntamiento envió a su Director de Programas de Medio Ambiente a la Cumbre de Río. Simultáneamente se fraguó en la ciudad una plataforma ciudadana que adoptó el nombre de **Barcelona Estalvia Energía** (Barcelona Ahorra Energía).

La iniciativa de formar esa plataforma surgió de Acció Ecologista, un grupo de reciente creación vinculado a los grupos de la Coordinadora de Defensa Ambiental (CODA) del Estado español que trabajan prioritariamente los problemas de la energía y el transporte. Nuestro objetivo inicial era ampliar la lucha contra las centrales nucleares (el 80 % del consumo eléctrico catalán es de origen nuclear, lo que nos convierte en uno de los países más nuclearizados del mundo [n. del e.: por *país* se entiende Comunidad Autónoma de Cataluña]) mediante propuestas de ahorro energético e introducción de energías renovables en las ciudades. El reglamento de participación ciudadana de Barcelona permite presentar una moción y convocar una Audiencia Pública con el respaldo de diez mil firmas, o diez mil socios de alguna entidad cívica. Para conseguir el máximo de respaldo convocamos a otros grupos ecologistas de la ciudad (Amics de la Bici, Amics de la Terra-Catalunya, DEPANA, CEPA, Collectiu Agudells, Ecopacifistas de Nou Barris, Grup Ecologista de Sants, otros colectivos de barrio y la asociación ecopacifista GEPERUT de los trabajadores de la empresa telefónica), a la Federación de Asociaciones de Vecinos, y al sindicato Comisiones Obreras [14].

Preparamos un conjunto de 28 propuestas sobre transporte (pacificación del tráfico, fomento del transporte público y la bicicleta, 50 % de espacio viario peatonal, referéndum para reducir el uso del automóvil), residuos (reducción, reutilización y reciclaje renunciando a la incineración), urbanismo (ordenanzas y auditorías que promuevan el ahorro de energía, las energías renovables y la arquitectura bioclimática) y fiscalidad (modulación de los impuestos para facilitar los anteriores objetivos). La presentamos como moción en noviembre de 1992, avalada por más de cien mil socios y socias del conjunto de doce entidades que la suscribíamos. Esa cifra multiplicaba por diez el mínimo exigido, y suponía un respaldo de envergadura desconocida hasta el momento en Barcelona para una propuesta de ecología urbana [15].

La Audiencia Pública se celebró en abril de 1993, y tuvo una presencia muy considerable en los medios de comunicación. Era la primera vez que el medio ambiente se convertía en un tema importante en la vida política de la ciudad. La ecología urbana irrumpía de repente a partir de una iniciativa ciudadana auspiciada por una coalición ecologista, vecinal y sindical muy amplia, y por un procedimiento de democracia directa. El gobierno de la ciudad escuchó los argumentos y las demandas que las diversas entidades cívicas defendimos en la Audiencia Pública, y se comprometió a elaborar un Primer Programa de Medio Ambiente para darles respuesta. La promesa del concejal de la Vía Pública de celebrar un referéndum sobre el tráfico fue titular de muchos periódicos al día siguiente. Por las mismas fechas, el ayuntamiento de Barcelona dio a conocer su adhesión a la Declaración de Amsterdam "Ciudades para la protección del Clima" que comporta, entre otros compromisos, el de reducir un 20 % las emisiones de gases de efecto invernadero para el año 2005, respecto a las de 1987.

El ayuntamiento también se comprometió a discutir con la plataforma **Barcelona Estalvia Energía** su programa de medio ambiente, y a cederle la palabra en el Pleno Municipal donde iba a presentarlo (aunque, al final, sólo admitió que el concejal de participación ciudadana leyera una declaración nuestra). Eso suponía el inicio de una *partnership* de naturaleza muy distinta a la del "urbanismo concertado" practicado hasta entonces. Por eso, en nuestra intervención dijimos que "el hecho mismo de celebrarse esta audiencia en el Ayuntamiento de Barcelona tiene un profundo sentido democrático, porque contrarresta otras tantas audiencias privadas que presionan desde la sombra a todas las administraciones." Partimos de

la convicción de que "sólo la participación ciudadana nos permitirá avanzar hacia una Barcelona ecológica, del mismo modo que el viejo modelo de ciudad ha partido siempre de la participación, indirecta y parcial, de los grandes grupos de poder económico en la toma de decisiones" [16].

A partir de aquí, Barcelona Estalvia Energia ha desarrollado una interesante experiencia en dos dimensiones: hacia afuera, en sus relaciones con el gobierno de la ciudad y con otros interlocutores; y hacia adentro, en el trabajo de interrelación entre organizaciones sociales muy diferentes vinculadas a movimientos y realidades sociales también distintas.

## **Barcelona Estalvia Energia y el gobierno local: consensos y conflictos**

De tratar sólo algunos temas puntuales sobre calidad ambiental (control de calderas y combustiones, etc.), la Dirección de Programas de Medio Ambiente adquirió a partir de entonces una nueva función: coordinar al conjunto de departamentos de ayuntamiento para elaborar el **Primer Programa de Actuación Medioambiental**. Este proceso se iniciaba con un gobierno local ya constituido, y con unos presupuestos ya aprobados, de modo que aquel programa se convirtió en una mezcla de declaraciones de intención sin plazos concretos ni partidas presupuestarias asignadas, y de actuaciones muy específicas que los diferentes ámbitos municipales ya tenían previsto realizar (a menudo como compromisos adquiridos ante demandas vecinales de paseos y zonas peatonales) antes de que dicho gobierno agotara su mandato. Sin embargo, el esfuerzo aportaba algunas novedades importantes: por primera vez la ecología urbana se consideraba explícitamente un objetivo importante de la acción municipal; por primera vez se reconocía que la actuación medioambiental afectaba a la mayoría de departamentos, desde el verde urbano a la gestión del tráfico o los residuos, y desde la comisión de urbanismo a la de fiscalidad; y por vez primera también se abría un proceso de diálogo con interlocutores sociales ecologistas [17].

El diálogo se concretó en diversos ámbitos. Por una parte se constituyó la **Comisión Cívica de la Bicicleta** integrada por los responsables de la gestión del tráfico y la asociación de usuarios Amics de la Bici, que es también miembro fundador de Barcelona Estalvia Energia. Esta comisión preparó un plan para implantar una red de bici en la ciudad, lo que llevó a la integración de Barcelona en el club de **Cities for Cyclists** y a proponer nuestra ciudad como sede para el próximo congreso en 1997. El acuerdo para la candidatura de Barcelona a Velo City-97 supone el compromiso de abrir para el año 2000 doscientos kilómetros de red de bici. Los primeros cincuenta kilómetros estuvieron disponibles justo antes de las elecciones municipales de mayo de 1995. Su implantación ha sido polémica, por la campaña en contra de algunos medios de comunicación defensores de la cultura del automóvil, y también porque una parte de esos carriles-bici invaden zonas peatonales en lugar de restar espacio viario al coche. Amics de la Bici, y toda la plataforma Barcelona Estalvia Energia, rechazamos los carriles en aceras peatonales y consideramos que la creación de zonas de tráfico calmado, a 30 y 15 kilómetros por hora como máximo, haría accesibles a la bicicleta muchos itinerarios sin necesidad de carriles-bici segregados.

También por las mismas fechas se llevó a cabo la primera experiencia importante de pacificación del tráfico en el barrio de la Ribera, con un proyecto reivindicado por las asociaciones de vecinos y financiado por la Unión Europea. Este proyecto, que lleva el nombre de Gaudí, ha restringido la entrada de vehículos a los vecinos y servicios mediante una tarjeta magnética, ha limitado a 10 kilómetros por hora la velocidad de circulación, y ha invertido la prioridad concediéndola a peatones y ciclistas. Este modelo debe ampliarse en el futuro a buena parte del casco antiguo. El *Primer Programa de Medio Ambiente* promete negociar con las asociaciones de vecinos y los grupos ecologistas nuevos proyectos de pacificación del tráfico en otros distritos, pero esa promesa aún no se ha concretado. Mientras tanto, los intentos de peatonalizar la calle mayor de Sarriá y otras zonas, o de ampliar las aceras creando algunos nuevos paseos,

están encontrando la oposición de pequeños comerciantes y otros grupos defensores del automóvil. Es muy significativo que la adhesión de Barcelona al club de Ciudades Libres de Coches, creado en marzo de 1994 bajo los auspicios de la Unión Europea y la red de Eurociudades, se ha hecho de forma casi clandestina: los medios de comunicación y la inmensa mayoría de nuestros conciudadanos ignoran aún que Barcelona pertenece al club de **Car Free Cities**.

El *Primer Programa de Medio Ambiente* declara que el transporte público debe adquirir la preeminencia sobre el transporte privado. Sin embargo, la abertura de las rondas y el encarecimiento del transporte público han provocado un aumento de la circulación en automóvil y nuevas pérdidas en la ocupación de los transportes colectivos. Los contenciosos entre el gobierno local, la entidad metropolitana, el gobierno autonómico y el gobierno central han multiplicado la deuda contable del transporte público [18]. También han bloqueado durante muchos años la integración tarifaria intermodal de los diversos sistemas (metro, autobuses de empresas distintas, ferrocarriles del gobierno autonómico y la red de cercanías de los ferrocarriles del Estado central), y las nuevas inversiones para ampliar la red. La línea II del metro de Barcelona se empezó a construir hace más de veinte años, pero sólo en 1995 se ha conseguido inaugurar un pequeño tramo después de largas protestas y movilizaciones de los barrios sin acceso al metro.

El endeudamiento del transporte público es resultado del abandono sufrido por todas las administraciones, que han canalizado sus inversiones hacia las infraestructuras en favor del transporte privado. Sin embargo, se ha intentado traspasarlo a los usuarios con fuertes subidas reales de las tarifas [19]. Eso motivó una de las protestas ciudadanas más importantes, convocada por las organizaciones vecinales y sindicales, y en la que también participó Barcelona Estalvia Energia: 150.000 viajeros entraron sin pagar en el metro y los autobuses el 4 de marzo de 1993, como forma de protesta a la fuerte subida de tarifas. Desde entonces las subidas han sido algo más moderadas, y la financiación del transporte público ha sido un tema recurrente en la vida política local, hasta el punto de convertirse en un caballo de batalla de las diversas candidaturas que concurrieron a las últimas elecciones de mayo de 1995 [20].

Una de las propuestas de la Audiencia Pública que el gobierno local incorporó al Primer Programa de Medio Ambiente fue la creación de una **Mesa Cívica de la Energía** en marzo de 1995, con diversos responsables de departamentos municipales y un representante de Barcelona Estalvia Energia. De acuerdo con el compromiso adquirido con la adhesión a la *Declaración de Amsterdam "Ciudades para la Protección del Clima"*, esta mesa debe evaluar los consumos energéticos de la ciudad y su contribución a la contaminación global, y proponer programas de ahorro e introducción de energías renovables.

Se ha encargado ya un estudio de las fuentes principales que originan la emisión de gases de efecto invernadero en Barcelona [21], se han iniciado auditorías energéticas en edificios municipales, y se han emprendido algunos programas de introducción de energía solar térmica en guarderías y polideportivos municipales, y del gas natural en la flota de autobuses. Las subvenciones y desgravaciones fiscales ofrecidas a los particulares para restaurar las fachadas de los edificios antes y después de los Juegos Olímpicos --programa conocido como **Barcelona ponte guapa**--, se han ampliado, por fin, al aislamiento térmico y acústico. Sin embargo, la promesa de reformar las ordenanzas de edificación para que contemplen medidas más efectivas de aislamiento térmico y la introducción de energías renovables, contenida en el Primer Programa de Medio Ambiente a propuesta de Barcelona Estalvia Energia, aún no se ha concretado. El nuevo consistorio surgido de las últimas elecciones se ha comprometido recientemente, en su plan cuatrienal de acción municipal, a elaborar un plan energético global para la ciudad.

El capítulo de los residuos urbanos también registra esta combinación de conflicto y consenso. El proyecto de macroincineradora se ha convertido en un tema cada vez más conflictivo, provocando una movilización creciente de la Zona Franca y otros barrios del distrito de Sants que se ven más directamente afectados, y a la vez son algunos de los barrios más desatendidos por el transporte público. Sus pancartas de "Metro sí, incineradora no" salpicaron multitud de actos de los candidatos a las últimas elecciones municipales. Significativamente, cuando el Primer Programa de Medio Ambiente se presentó al pleno municipal de marzo de 1994 los diversos grupos políticos que tomaron la palabra rivalizaron entre sí para reducir el tamaño de esa incineradora (el grupo socialista, al que pertenece el alcalde Pasqual Maragall, fue el que se quedó defendiendo una incineradora mayor). El nuevo gobierno de coalición formado después de las últimas elecciones registra dos novedades: la entrada de un concejal de los Verdes (que se presentaban en coalición con Iniciativa per Catalunya), y una concejala del grupo nacionalista Esquerra Republicana de Catalunya. Ambos se presentaron con programas contrarios a la incineración de residuos sólidos urbanos.

Después de 1992 el gobierno de la ciudad, y también el gobierno autonómico en toda Cataluña, iniciaron programas de reciclaje de los residuos sólidos urbanos. Sin embargo, y a diferencia del programa *Residu Mínim* (Residuo Mínimo) que se está aplicando en tres poblaciones del área metropolitana, el ayuntamiento de Barcelona no ha concertado sus primeros programas de *Brossa Neta* (Basura Limpia) con nuestra plataforma ciudadana, ni con la Plataforma Cívica para la Reducción de Residuos [22]. Por el contrario, aceptó la financiación y los malos consejos del *lobby* de empresas fabricantes de Tetrabrick (ERRA) y de una empresa como la Coca-Cola. Cumpliendo la ley de residuos aprobada por el Parlamento de Cataluña, los contenedores de recogida selectiva se han extendido a casi toda la ciudad (salvo los barrios de Gràcia y el Casco Antiguo donde las calles son muy estrechas), pero con un modelo sumamente discutible y sin abrir ese programa a la participación ciudadana.

Mientras se introduce un contenedor amarillo para recoger separadamente tetrabricks y otros embases y embalajes de mucho volumen y poco peso, cuya producción y venta debería reducirse drásticamente, el programa sigue sin separar la fracción orgánica ni promover plantas de compostaje que podría dar salida hasta el 45 % del peso de los residuos sólidos urbanos. Tampoco contempla ninguna medida de reducción en origen de envases y embalajes (por ejemplo a través de la red de mercados públicos municipales, que en Barcelona todavía tienen un gran papel en el abastecimiento cotidiano de productos frescos), o de integración del rastro y otros mercados de segunda mano a circuitos de reutilización de productos. De momento sólo existe una trapería de distrito experimental para dar salida a los residuos domésticos más tóxicos y voluminosos, pese a que la ley de residuos aprobada por el Parlament de Cataluña obliga a los ayuntamientos a ofrecer estos equipamientos a todos los ciudadanos.

Finalmente, los espacios naturales que subsisten en la conurbación de Barcelona también son fuente de conflictos. El alcalde Pasqual Maragall es uno de los principales promotores del proyecto de desvío del río Llobregat para ampliar el puerto y el aeropuerto, poniendo en peligro el equilibrio de recarga de los acuíferos y las zonas húmedas del delta. El movimiento ecologista y la plataforma Barcelona Estalvia Energia nos oponemos a dicho proyecto y seguimos ofreciendo alternativas ecológicamente más sensatas [23]. El Parque Natural de la sierra de Collserola, que cierra la ciudad de Barcelona por el noroeste, ha sido tradicionalmente concebido por Pasqual Maragall y sus asesores como una especie de *central park* metropolitano para usos recreativos. Para los grupos ecologistas y Barcelona Estalvia Energia, la función primordial de ese parque natural debe ser la conservación de la biodiversidad, que puede verse amenazada por una presión excesiva de visitantes. Resolver ese conflicto supone ofrecer espacios libres alternativos para el ocio dentro mismo de la ciudad. Pese al crecimiento del número de parques, Barcelona cuenta sólo con 5 m<sup>2</sup> de verde urbano por habitante --la mitad de la cifra que suele recomendarse para las ciudades

europas--, que además está muy desigualmente repartido. Aunque los sindicatos de Parques y Jardines han pedido reiteradamente la inclusión de un representante de Barcelona Estalvia Energia en el Patronato de esta empresa municipal, esta otra posibilidad de colaboración aún no ha sido abierta.

El panorama de estos últimos tres años presenta, por tanto, un balance complejo. Se han empezado a registrar avances significativos gracias al logro de puntos de consenso entre el gobierno local y los interlocutores ecologistas, vecinales y sindicales de Barcelona Estalvia Energia. Pero subsisten muchos puntos de conflicto porque la mayor parte de la coalición que integra ese gobierno local, y de su entorno de técnicos y asesores, ha ido aceptando la globalización creciente de los problemas del medio ambiente sin revisar en profundidad el modelo tradicional de ciudad que están acostumbrados a gestionar. La ecología urbana se ha convertido en una cuestión cada vez más presente e ineludible. Pero el crecimiento económico, concebido con los parámetros e indicadores tradicionales, y la competitividad para atraer inversiones foráneas, siguen dictando las prioridades. Es muy significativo que el Plan Estratégico de Barcelona sigue sin incorporar de verdad el medio ambiente como un aspecto fundamental de sus objetivos, y sin invitar a los interlocutores ecologistas al proceso de toma de decisiones por consenso.

La disonancia entre las declaraciones de carácter ecológico, como la reciente adhesión a la carta de Aalborg de "*Ciudades y pueblos por la Sostenibilidad*", y la inercia del viejo modelo desarrollista de ciudad, resulta cada vez más evidente [24]. La evolución futura depende de ese conflicto entre lo viejo y lo nuevo. Depende, por un lado, de hasta qué punto la nueva coalición "rojiverde", que por vez primera incorpora a un concejal de los Verdes al que se ha encargado un nuevo ámbito que se llama "Ciudad Sostenible", sea capaz de desarrollar una política coherente encaminada hacia una nueva dirección. Depende igualmente de la capacidad del tejido asociativo ecologista, vecinal y sindical para impulsar desde la sociedad civil ese cambio de rumbo, sabiendo trabajar con inteligencia tanto desde el conflicto como con el consenso. Y, por último, también depende de la actitud de los otros gobiernos y de los otros interlocutores sociales que por regla general presionan a favor de la conservación del viejo modelo desarrollista.

## **Barcelona Estalvia Energia hacia adentro: una apuesta por la democracia participativa**

Desde la constitución misma de **Barcelona Estalvia Energia** pudimos comprobar que uno de sus resultados más interesantes provenía de su heterogénea composición. Y lo dijimos claramente en la Audiencia Pública [25]:

"Por vez primera movimientos sociales diversos, cada uno con una experiencia y un recorrido propios en relación con la ciudad, hemos puesto en común nuestras visiones y hemos elaborado las propuestas contenidas en la moción **Barcelona estalvia energia**. Todas las personas que vivimos en la ciudad padecemos a la vez los problemas que nos afectan como trabajadores o trabajadoras, como peatones, como vecinas y vecinos que buscamos una relación humana con otros, como usuarios de servicios, como hombres y mujeres, como seres vivos que necesitamos un medio ambiente sano y placentero. Por eso es tan importante pensar la ciudad, desde diversas perspectivas, como un ecosistema humanizado. En los ecosistemas los círculos se cierran: si una parte funciona mal, todo el conjunto padece.

El resultado de actuar unilateralmente en la ciudad es la amputación del propio ciudadano o ciudadana. Ésa es la razón que nos impulsa --no sin contradicciones-- a encarar desde el ecologismo los problemas económicos y sociales, a integrar desde el sindicalismo la experiencia del trabajo en el entorno, a

incorporar desde el movimiento vecinal nuevas dimensiones al concepto de calidad de vida. Por eso iniciamos hoy un debate ciudadano sobre ecología urbana, con una perspectiva integradora y poniendo en el centro las necesidades de todas las personas."

Cuando seis representantes de nuestra plataforma acudimos en junio de 1994 a la conferencia de Manchester sobre **Ciudades y Desarrollo Sostenible** pudimos comprobar que nuestra forma de organizar ese sujeto social colectivo en favor de otro modelo de ciudad era bastante anómala, respecto a las formas habituales en las demás ciudades europeas o del Norte desarrollado. En cambio, resultaba muy familiar a los representantes de organizaciones ciudadanas de países del Sur. En el Norte lo habitual es que las organizaciones ecologistas, las organizaciones vecinales (allí donde aún existen) y los sindicatos se muevan cada uno por su lado en compartimentos estancos. Cada cual se organiza en función de sus centros de interés para establecer su propio diálogo --y si llega el caso su propio proceso de *partnership*-- con los gobiernos o con otros interlocutores.

A nuestro entender esa dinámica favorece tres rasgos que no nos gustan: la tendencia a los movimientos de un sólo asunto, la tendencia a que tales movimientos de un sólo asunto se organicen como *lobbies* de presión separados unos de otros, y la tendencia a que los procesos de negociación en la toma de decisiones se hagan cada vez más opacos y distantes del común de los ciudadanos. Puede que esos rasgos de la institucionalización de los movimientos sociales del Norte tengan su razón de ser cuando se trata de acceder a centros tan alejados como la Unión Europea o los grandes ministerios de los gobiernos de cada Estado. Aún así, esa dinámica nos parece discutible y problemática desde el punto de vista democrático. Pero nos parece especialmente inadecuada para auspiciar un cambio hacia la sostenibilidad de las ciudades, donde la vida política debería estar más cerca de los ciudadanos, y donde separar los problemas que afectan a su vida cotidiana en compartimentos estancos resulta aún más artificial [26].

Organizarse como grupo de presión de un solo asunto comporta además un problema práctico adicional para encontrar el rumbo hacia ciudades sostenibles: convierte a los gobiernos en árbitros de una resultante de fuerzas contrapuestas que presionan en sentidos opuestos. Sin embargo, la supuesta función arbitral de los gobiernos dista mucho de ser neutral. Siempre estará sesgada por las opciones y prioridades de los grupos políticos que forman ese gobierno, y por aquellos *lobbies* que tengan un mayor poder de presión. Por ese camino pueden conseguirse algunos resultados parciales correctores del modelo desarrollista --tal como muestra el caso de Barcelona hasta la fecha--, pero nunca cambiar el modelo mismo en profundidad. Dicho de otro modo, para que el desarrollo sostenible pueda convertirse en algo más que un recurso retórico o una mera suavización subalterna del modelo desarrollista, es necesario contraponer una mayoría social amplia y articulada al poder económico real que se oculta en los pasillos y las audiencias privadas. La alternativa a un modelo tecnocrático de gestión, en el que todos los grupos de presión actúan a puerta cerrada, es un modelo de democracia participativa.

La apuesta de **Barcelona Estalvia Energia** es una apuesta por esa democracia participativa. Cabe preguntarse, sin embargo, si no nos hemos convertido en una variante más de los grupos de presión. Está claro que no somos un *lobby* homogéneo, de los que se organizan para lograr un solo asunto. ¿No nos habremos convertido sin embargo en una coalición de organizaciones que actúa como una especie de *lobby* común? Nuestro discurso no es el de un grupo de presión circunstancial. Intentamos perfilar un camino hacia una ciudad justa y sostenible contemplando a la vez la multidimensionalidad del fenómeno urbano. Ésa es la gran ventaja de sentarse a trabajar juntos diversos grupos ecologistas con miembros de las asociaciones de vecinos y de los sindicatos. Nuestras propuestas buscan utilizar todos los mecanismos existentes de democracia directa --audiencias públicas, referéndums--, y desarrollar otros espacios de

participación ciudadana y cogestión.

Las iniciativas de **Barcelona Estalvia Energia** han llegado a los ciudadanos a través de los medios de comunicación habituales. Pero también se han expresado a través de los canales propios de los sindicatos y de las asociaciones de vecinos. Publicaciones como *La Veu del Carrer* [27] y *Ona sindical*, que se han hecho eco reiteradamente de nuestras propuestas, llegan mensualmente a los 48.000 socios y socias de las asociaciones de vecinos, y a los 54.000 afiliados al sindicato Comisiones Obreras residentes en Barcelona. De esa forma la cultura ecologista va entrando en círculos mucho más amplios que el de los grupos ecologistas, y a la vez se enriquece al acercarse a otras problemas y realidades sociales. Sin embargo, también hemos podido comprobar que la incorporación activa al proyecto de una ciudad ecológica de esa red de afiliados a los sindicatos y las asociaciones de vecinos no es una tarea fácil, ni puede estar exenta de conflictos. Por eso, una de nuestras prioridades actuales es descentralizar a los consejos de distrito el proceso de negociación con el ayuntamiento de cuestiones como la pacificación del tráfico, la ampliación de espacios peatonales o la selección de residuos, para ofrecer mayores espacios de participación a los grupos y asociaciones de cada barrio.

## Otras prioridades, otros indicadores

Después de la Cumbre de Río de 1992 hemos entrado en una etapa nueva en la que casi todos los gobiernos y casi todos los interlocutores sociales admiten la existencia de problemas ambientales muy graves. Pero en la toma de decisiones siguen primando los intereses económicos y las prioridades políticas de siempre. Por tanto, en la realidad el proceso de degradación ambiental no cambia de signo. Padecemos, en consecuencia, de una enfermedad característica de esta nueva etapa: la inflación de retórica. Si esa esquizofrenia entre lo que decimos y lo que hacemos prosigue ininterrumpidamente, la credibilidad de todo el proceso de cambio hacia el desarrollo sostenible puede quedar en entredicho.

Una contribución importante para evitar eso es empezar a establecer criterios normativos e indicadores fiables que midan de forma concreta la evolución real de algo tan complejo como la sostenibilidad ecológica de una ciudad. La dificultad principal no estriba en disponer de un panel de indicadores alternativo, que midan por el método de aproximaciones sucesivas si una ciudad se acerca o se aleja de los criterios de sostenibilidad. En ese plano el principal obstáculo reside en el dominio casi absoluto que hoy ejercen los indicadores económicos convencionales, y en especial la primacía atribuida a la evolución del producto interior bruto como guarismo del bienestar universal.

Por eso nos parece de gran interés la elaboración de indicadores de sostenibilidad iniciada por un Panel Cívico en la ciudad de Seattle, en los Estados Unidos, y por la New Economics Foundation junto a diversas ciudades de Gran Bretaña, entre otros lugares [28]. Los miembros de Barcelona Estalvia Energia que acudimos a la conferencia de Manchester sobre Ciudades y Desarrollo Sostenible pudimos entrar en contacto directo con la experiencia de Seattle, y hemos propuesto a diversos expertos y activistas sociales en campos muy diversos la puesta en marcha de un proyecto similar para Barcelona. Deliberadamente quisimos que ese **Forum Cívico "Barcelona Sostenible"**, cuya tarea es medir el estado ambiental y social de nuestra ciudad, fuera a la vez más amplio y distinto que Barcelona Estalvia Energia.

**Barcelona Estalvia Energia** está inmersa de lleno en el conflicto ambiental y en los procesos de negociación en los que a veces se puede alcanzar un consenso parcial. No queremos que los indicadores de sostenibilidad se conviertan en otro terreno de conflicto. Ésa es una tarea que para ser efectiva debe conseguirse por un amplísimo consenso, de modo que podamos coincidir en el uso de unos mismos indicadores personas o grupos que luego discrepamos sobre las políticas más adecuadas para que tales

indicadores se muevan lo más rápidamente posible hacia la sostenibilidad. El **Forum Cívico Barcelona Sostenible**, en el que todo el mundo participa a título estrictamente individual, comenzó a trabajar en junio de 1995.

## **conflicto, consenso, *partnership* y democracia**

El capítulo 28 de la Agenda 21 aprobada en la **Cumbre de la Tierra de Río de Janeiro**, titulado "Bases para la acción", se refiere al papel de los gobiernos locales y de la participación ciudadana en el ámbito local para alcanzar las soluciones que exigen los graves problemas ecológicos planetarios. El apartado segundo dice explícitamente:

"En 1996 la mayoría de autoridades locales de cada país han de haber iniciado procesos consultivos con sus ciudadanos y alcanzado un consenso sobre una "Agenda local 21" para su comunidad."

El apartado tercero precisa también que

"Cada autoridad local debe iniciar un diálogo con sus ciudadanos, organizaciones sociales locales y empresas privadas para adoptar una "Agenda Local 21". A través de consultas y procesos consensuados, las autoridades locales deben dirigirse a las organizaciones cívicas, vecinales, empresariales e industriales locales, y adquirir la información necesaria para diseñar la mejor estrategia. El proceso participativo debe reforzar en cada casa y cada vecino la consciencia de los problemas que comporta el desarrollo sostenible. Los programas, las políticas, leyes y regulaciones de las autoridades locales para alcanzar los objetivos de la Agenda 21 deben establecerse y modificarse a partir de los procesos locales adoptados." [29]

La *Carta de Aalborg*, e incluso el *Quinto Programa a Acción Medioambiental de la Unión Europea*, incorporan y desarrollan también esas declaraciones en favor de la democracia participativa para encontrar la senda hacia la sostenibilidad.

De nuevo salta la pregunta: ¿inflación de retórica o verdadero cambio de rumbo? La respuesta es, probablemente, ambas cosas. Por una parte, la globalización económica y la mundialización de los problemas tiende a alejar cada vez más del alcance de los ciudadanos los verdaderos centros de decisión importantes. A la vez, sin embargo, la magnitud de los retos ambientales y sociales es de tal envergadura, y las transformaciones que demandan son de tal calado, que las propias formas de gobernabilidad tradicionales quedan en entredicho [30]. Incluso si las dinámicas tecnocráticas convierten en retórica vacía tales declaraciones rubricadas por los gobiernos, su mera existencia se convierte en una nueva fuente de legitimación para los movimientos populares, ciudadanos y ecologistas de todo el mundo que pueden invocarlos.

Conviene no pasar por alto que --por lo menos sobre el papel-- la asociación cada vez más íntima entre las nociones de desarrollo sostenible, gestión planificada de los recursos comunes, y democracia participativa, constituye una combinación francamente disfuncional a las dinámicas conservadoras del sistema hoy dominantes. Mientras la reacción neoliberal canta las excelencias del mercado y da por enterrada cualquier veleidad de planificación que no sea la de las propias empresas multinacionales sobre dicho mercado, las tareas que se desprenden de la Agenda 21 ponen de nuevo sobre la mesa la necesidad de una planificación democrática de las ciudades, de sus recursos y de su economía. Cuando el neoliberalismo de este fin de siglo promueve sin complejos el vaciado de contenido real de la democracia representativa parlamentaria, el avance real de los procesos iniciados en la **Cumbre de la Tierra** dependen cada vez más de su arraigo ciudadano a través del redescubrimiento de la democracia participativa que siempre han reclamado los

movimientos sociales alternativos.

Los movimientos ecologistas de todo el mundo somos impulsores de una nueva democracia económico-ecológica para el siglo XXI, que rompa los diques de contención erigidos por el viejo liberalismo entre la esfera pública representativa y la esfera privada del mercado, en el mismo sentido que el cartismo obrero y el sufragismo feminista fueron portadores de la democracia de los siglos XIX y XX. Debemos reclamar y desarrollar a fondo los procedimientos de consulta, *partnership* y consenso propios de la democracia participativa que se invocan en los grandes tratados mundiales sobre el medio ambiente. Pero al entrar en ellos debemos recordar siempre que sin conflicto no ha habido ni habrá nunca transformación social alguna. Por eso es tan urgente para el movimiento ecologista profundizar en la cultura política de la noviolencia, que desarrolla la lógica del conflicto y el pacto como dos formas de un mismo proceso de transformación. Espero que la pequeña y aún incipiente experiencia de **Barcelona Estalvia Energia** contribuya también a esa tarea.

Barcelona, diciembre de 1995

Fecha de referencia: 30-11-1997

---

1: Este texto reelabora la ponencia presentada a la Conferencia sobre la cooperación entre poderes públicos y ONGs organizada por la Oficina Europea del Medio Ambiente (*European Environmental Bureau*) en Valencia los días 6 y 7 de noviembre de 1995.

---

2:

*J. Martínez Alier* (1992): "**Urbanismo y ecología en Barcelona**", en 'De la economía ecológica al ecologismo popular', Icaria, Barcelona, pp. 139-160; (1991): "**La Barcelona olímpica**" (, *Ecología Política*, vol. 2, pp. 101-107)

*E. Tello* (1994): "**Barcelona 94: de la especulación olímpica a la incoherencia ecológica**" (*Gaia*, vol. 5, pp. 29-31.)

---

3:

*A. Recio* (1993): "**Movimiento urbano, ecología e intereses sociales: experiencias de la Barcelona postolímpica**" (*Mientras tanto*, vol. 54, pp. 15-28.)

---

4: este aspecto ya había sido señalado con muchos años de anticipación por

*A. Montserrat i Moliner* (1986): "**El finançament olímpic i la Gran Barcelona**" (, en J. Codina (ed.), 'El Baix Llobregat i els Jocs Olímpics 92', Centre d'Estudis Comarcals del Baix Llobregat, Martorell, pp. 52-61. Véase también, en el mismo volumen pp. 28-30, el premonitorio escepticismo del ecólogo Ramon Margalef sobre la gran operación olímpica:) *R. Margalef* "**Jocs Olímpics i ecologia**".

---

5:

A. Recio (1990): **"Especulación en la Barcelona Olímpica"**  
(Mientras tanto, 43, 1990, pp. 8-12)

E. Moreno y M. Vázquez Montalbán (1991): **Barcelona, cap a on vas?**  
(El Triangle, Barcelona.)

---

6:

A. Recio **"Movimiento urbano, ecología e intereses sociales: experiencias de la Barcelona postolímpica"**

(Op. cit., p. 19)

Sobre continuidades y discontinuidades de la Barcelona de hoy con la de Porcioles:

J. A. Estévez (1993): **"Barcelona, ¿dónde has llegado!"**  
(Mientras tanto, 55, pp. 27-31, y AA.VV.)

J. A. Estévez (1992): **"La Barcelona de Maragall"**  
(La Veu del Carrer, 10/11.)

---

7:

FAVB(1991): **"Cotxe-ciutat"**

(En AA.VV., 'La Barcelona dels barris', FAVB/Generalitat de Catalunya, Barcelona, pp. 153-161.)

---

8:

*Acció Ecologista* (1992): **Algunes dades sobre l'ecologia de la ciutat de Barcelona**  
(AE/FAVB/USCOB, Barcelona.)

E. Tello **"Ciudades sostenibles: una cambio de rumbo"**  
(Mientras tanto, n. 64.)

---

9: Salvo, claro está, durante el desarrollo mismo de los Juegos Olímpicos. La ciudad se hubiera colapsado de no haberse puesto en marcha *por primera y única vez* un plan realmente ambicioso de fomento de los transportes públicos y de disuasión del uso del automóvil privado. Dicho plan tuvo un éxito considerable, y durante unos días Barcelona fue una insólita ciudad donde la hegemonía era del transporte público y los peatones. Una encuesta posterior realizada por *La Vanguardia* (19/7/1992) reveló que un 62,7 % se mostraba "muy de acuerdo" o "de acuerdo" con tales restricciones, y que un 79,1 % aprobaba una reducción futura de las calzadas para disponer de mayor espacio peatonal. Esa experiencia contribuyó al estado de ánimo colectivo en el que se produjo, durante la resaca postolímpica, la irrupción de la ecología urbana como una cuestión social importante.

---

10:

I. Pérez Arnal (1993): **"Els immaterials"**

(En 'Barcelona 1993', Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme, 187, pp. 20-29.)

---

11:

J. Elcacho (*Avui*, 15/9/1995), citado en E. Tello, "Factores del cambio de modelo energético en la ciudad: el caso de Barcelona", ponencia presentada a las IX Jornadas de Energía y Medio Ambiente organizadas en Zaragoza por el Colegio de Ingenieros Técnicos Industriales de Aragón, y en curso de publicación. Para los efectos sobre el traspasé metropolitano:

J. Ll. Mateo **"El Vallès, nou territori"** y R. Barba y R. Pié **"El Vallès, suburbi-corredor-perifèria"**, (1993) (, ambos en 'Barcelona 1993', Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme, vol. 187, pp. 103-129.)

---

12:

E. Tello **"Barcelona 94: de la especulación olímpica a la incoherencia ecológica"** (, op. cit.)  
**"Ciudades sostenibles: un cambio de rumbo"** (, op. cit.)

---

13:

J. Carrera y J. Maluquer (1995): **"El Plan de Infraestructuras del Delta del Llobregat"**  
(Gaia, 9, pp. 36-43.)

T. Marshall (1994): **"Barcelona and the Delta: Metroplitan Infrastructure Planning and Socio-ecological Projects"** (  
Journal of Environmental Planning and Management, vol. 37 n. 4, pp. 395-414.)

---

14: Con posterioridad se han sumado también a la plataforma el Grup de Científics i Tècnics per un futur No Nuclear, El Comitè de Veïnat Irritat de l'Eixample (COVI), el sindicato de enseñantes USTEC y la Confederación General del Trabajo (CGT). La Coordinadora Feminista, la Fundación Ecomediterránea y el Consell de la Juventut de Barcelona se adhirieron a la moción presentada en una intervención oral en la audiencia pública, aunque no se sumaron como tales a la plataforma.

---

15:

*Barcelona Estalvia Energia* (1993): **"Barcelona Estalvia Energía: ¿Un giro en la política ecológica municipal?"**  
(Mientras tanto, 54, pp. 109-116.)

*Acció Ecologista* (1993): **"Barcelona Estalvia Energía: primer balance de una experiencia de ecología urbana"**  
(En pie de paz, 27, pp. 47-52.)

---

16:

*Barcelona Estalvia Energia* (1993): "**Barcelona Estalvia Energía: ¿Un giro en la política ecológica municipal?**"

Mientras tanto, 54, pp. 114-115.

---

17:

*Barcelona Estalvia Energia* (1994): "**Declaración de Barcelona Estalvia Energia con motivo del primer programa de actuación del ayuntamiento dedicado al medio ambiente**"

(Mientras tanto, 58, pp. 121-130.)

---

18:

*A. Recio y E. Tello* (1993): "**Costes privados del transporte público, costes públicos del transporte privado: un problema de modelo de ciudad**"

(Mientras tanto, 53, pp. 9-15.)

---

19: Esta evolución regresiva de las tarifas del transporte público, que forma parte de las muchas caras ocultas de la reacción neoliberal, ha abaratado en términos reales los precios relativos de los desplazamientos en automóvil privado:

*J. M. Naredo y L. F. Sánchez Ortiz* (1994): "**Las paradojas del automóvil**"

(Archipiélago, 18/19, pp. 81-96.)

---

20: Véase, por ejemplo las propuestas de la Federación de Asociaciones de Vecinos de Barcelona (FAVB):

*FAVB* (1995): "**Les primeros mesures que els barris exigim**" (, publicadas en el número extraordinario de 'La Veu del Carrer' dedicado a las elecciones municipales (n. 31-32, pp. 16-17). En el tramo final de la campaña el PSC llegó a desplegar en diversos puntos de la ciudad pancartas con la firma de Pasqual Maragall que rezaban: "aquí se abrirá una boca del metro".)

---

21:

*E. Tello* "**Factores del cambio de modelo energético en la ciudad: el caso de Barcelona**" (, op. cit.)

---

22: Esta plataforma, constituida algo después de la de Barcelona Estalvia Energia, tiene una composición similar --ecologista y vecinal, principalmente-- y actúa en todo el ámbito metropolitano. Ha convocado varias acciones directas de carácter pedagógico consistentes en la "compra ecológica" de algunas decenas o centenares de personas en una gran superficie comercial. Se reúne el montón de basuras inútiles procedentes de envases y embalajes, y se devuelve a los grandes almacenes o a los responsables de su generación (como el lobby ERRA de fabricantes de tetrabrick). La Plataforma Cívica para la Reducción de Residuos ha surgido a iniciativa del Col.lectiu d'Ecologia i Projectes Alternatius (CEPA) con sede en Molins de Rei, que es también promotor del programa pionero de gestión de residuos sólidos urbanos de

esta población, Torrelles de Llobregat y Sant Cugat del Vallès, conocido con el nombre de *Residu Mínim*.

---

23:

*J. Carrera y J. Maluquer "El Plan de Infraestructuras del Delta del Llobregat" (, op. cit.)*

---

24:

*D. Eritja (1994): " Un barniz verde para el Ayuntamiento de Barcelona. Recapitulación después del Pleno de Medio Ambiente, y plan de trabajo de los colectivos de Barcelona Estalvia Energia" (En Pie de Paz, 33, pp. 39-42.)*

---

25:

**"Barcelona Estalvia Energía: ¿Un giro en la política ecológica municipal?" (, doc. cit., pp. 110-111.)**

---

26:

*D. Eritja " Un barniz verde para el Ayuntamiento de Barcelona. Recapitulación después del Pleno de Medio Ambiente, y plan de trabajo de los colectivos de Barcelona Estalvia Energia" (, op. cit., p. 42.)*

---

27:

*Barcelona Estalvia Energia (1993): "Com estalviar energia" (La Veü del Carrer, 12, pp. 9-12.)*

*E. Tello (1994): "L'ecologia arriba a l'Ajuntament" (La Veü del Carrer, 21, p. 3.)*

*FAVB "Les primeres mesures que els barris exigim" ( pp. 16-17); junto con los artículos de ) M. Andreu "Vianants: una espècie que ha de sobreviure" ( pp. 4-5); M. Bach "Pedalejant per Barcelona" ( pp. 4-5) y E. Tello "Barcelona: ciutat, ecologia, ciutadania" ((pp. 8-9) a La Veü del Carrer, 31-32) , (1995).*

La revista de CCOO del Barcelonès, *L'Ona sindical*, tiene desde los inicios de Barcelona Estalvia Energia una sección fija sobre ecología urbana que ha ido dando puntual cuenta de las actividades de la plataforma.

---

28:

*The Sustainable Seattle (1993): Indicators of Sustainable Community Seattle ()*

*Local Agenda 21 UK* (1994): **Sustainable Indicators Research Project**  
(UNA-UK/The New Economics Foundation/The Local Government Management Board, Londres.)

---

29: Citado por

*D. Karanjac* "**Guidelines for Partnership between Public Authorities and NGO in the context of Local Agenda 21**" (, ponencia presentada a la Conferencia sobre la cooperación entre poderes públicos y ONGs organizada por la Oficina Europea del Medio Ambiente (*European Environmental Bureau*) en Valencia los días) ( 6 y 7 de noviembre de 1995.)

---

30: Resulta muy ilustrativo, por venir de donde viene,

*A. King* y *B. Schneider* (1991), ( informe al Club de Roma titulado precisamente) **La primera revolución mundial** (, Plaza y Janés, Barcelona.)

Boletín CF+S > 3 -- Especial sobre PARTICIPACIÓN SOCIAL > <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n3/a1etel.html>

Edita: Instituto Juan de Herrera. Av. Juan de Herrera 4. 28040 MADRID. ESPAÑA. ISSN: 1578-097X