

«Voler retornar al camp correspon a un model malencònic del pensament urbà»

Agustí Colomines, president d'Unesco de Catalunya, visita Palma convidat pel Cedoc

ANTONI MATEU. Palma.

Agustí Colomines i Companys (Barcelona, 1957), professor titular d'història contemporània a la Universitat de Barcelona, és d'ençà del 2004 el president del Centre Unesco a Catalunya. Ahir visità Palma per presentar l'edició catalana de l'anuari del Worldwatch Institute. «El nostre futur urbà» és el tema central de «L'estat del món 2007». Conscient de l'augment progressiu de la població urbana arreu del món, però sobretot a Àfrica, Àsia i Amèrica Llatina, Colomines és del parer que «cal canviar aquest model occidental, perquè si tots els habitants del planeta optassin per moure's en cotxe, la situació seria insostenible».

—Quina és la població mundial que viu en grans centres urbans?

—El 1950, 32 milions de persones vivien en àrees urbanes. Aquesta xifra augmentarà fins els 3.200 milions el 2008. Es tracta d'un fenomen que va en augment. Les grans ciutats occidentals, tot i que continuen creixent a un ritme constant, ja no són l'única gran conglomeració humana, com ho eren al segle XIX. Actualment, les ciutats que més creixen es troben a Àfrica, Àsia o Amèrica Llatina. Es tracta de megaciutats que no tenen xarxa de sanejament ni clavegueram. Nosaltres estem avesats, en obrir l'aixeta, que en surti aigua neta. A una ciutat de l'Índia o la Xina, en els millors dels casos en surt aigua bruta. En moltes altres ciutats aquesta possibilitat, senzillament, no existeix. Dotar de serveis aquesta creixent població urbana és un dels reptes de la humanitat.

—I el creixement que experimenta l'anomenat primer món?

—Inevitablement, la urbanització implica la «destrucció» del territori. O, en qualsevol cas, la transformació del sòl agrari en habitatges. Cal fer-nos una pregunta: «Si les tomàtiques que consumim no les han sembrades a la cantonada, d'on les porten?». Posem per cas que siguin de la Xina. Dur-les d'allà a aquí crea inconvenients però també desigualtats socials. En un altre sentit, a Sao Paulo el creixement desmesurat provoca el sorgiment de barrades immenses de barraques. A Europa ha aparegut un altre fenomen: els pisos pastera de 30 metres quadrats. Hi ha governants que per cert populisme són incapaços de mostrar els perills amb què ens podem trobar. Fan falta polítiques capaces de garantir les necessitats de les persones. En molts de llocs la política, autoritària o corrupta, acaba sent un inconvenient per a les persones. Hem de canviar el model de creixement occidental. Això de «ho veig, ho vull, ho tenc» ja no és possible.

—En territoris limitats, com Mallorca, ja costa destriar el que és àrea urbana i el que és àrea rural.

—Exacte. El món urbà s'estén a les zones rurals. Això és la conseqüència de l'ús del sòl que en fan les societats terciàries i turístiques. No hi ha una fórmu-

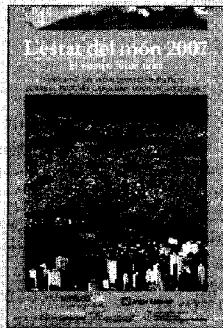


Colomines en un mar de cotxes, abir, davant l'edifici de la Riera.

El segle XXI: cap a una hegemonia de la ciutat

A.M. Palma.

L'exòde del camp a la ciutat és un fenomen que no té aturall. Si els grans pols d'atracció urbans al món occidental quedaren consolidats al segle XIX. Ara ha tocat el torn a Àfrica, Àsia i Amèrica Llatina. L'anuari editat pel Worldwatch Institute, en la seva edició d'enguany, posa èmfasi en aquest tema i analitza les conseqüències. Alguns dels punts que estudia són el sanejament i la canalització d'aigua, els serveis sanitaris i el transport públic per a una població cada cop més creixent a les àrees urbanes. Prop de 300 pàgines que analitzen exemples d'arreu del món: «El refugi de bicicletes de Sao Paulo»,



L'informe d'enguany.

«Blocs de vàters a l'Índia gestionats per la comunitat» o «El metabolisme urbà circular a Estocolm».

Agustí Colomines visità ahir Palma convidat pel Cedoc (Centre d'Estudis i Documentació Contemporània), per parlar sobre ciutats.

la màgica. Les autopistes acosten la ciutat al camp. Cal racionalitzar les polítiques de transport. Si tots els habitants del planeta optassin per moure's en cotxe, la Terra seria inhabitable. A finals dels anys setanta, a la ciutat australiana de Perth, el govern va decidir suprimir part del trajecte del ferrocarril, llevar les vies i aprofitar aquell corredor per construir-hi l'autovia. El Govern preveia que, amb aquella mesura, tots els usuaris del transport públic es desplaçassin en autocar. Allò va ser un fracàs. Els autobusos perderen un 30 per cent dels usuaris que abans havia tengut el tren. El cotxe privat es convertí en el rei. Al cap d'un any, i després de fortes mobilitzacions populars, el Govern no va ser reelegit i el tren va tornar a funcionar. Avui, Perth té 180 quilòmetres de ferrocarril elèctric, amb 72 estacions que cobreixen tota la ciutat. Personalment, jo estic molt satisfet que Palma ja disposi de la seva primera línia de metro, que uneixi diferents barris.

—Aquest metro, però, uneix zones del municipi que fins ara estaven poc poblades. Aquestes infraestructures, moltes vegades, no serveixen per justificar el creixement urbanístic d'aquests redols?

—És evident. Els centres urbans no poden satisfer tota la demanda. L'anell metropolità de totes les ciutats es va ampliant progressivament. Més preocupant seria que el Govern aplicàs unes polítiques de creixement com les dels anys seixanta i setanta, sense cap tipus de planificació. Seria pitjor que, en projectar nous barris, només es pensàs en el cotxe. A mitjan setanta jo vivia a Londres. Allà, mentre tu esperaves en una parada de bus, s'apropava un cotxe i el conductor et deia: «Jo vaig cap allà, si n'hi ha cap que vulgui venir...!» I tu hi pujaves. Això ja no succeeix ni aquí, ni a Londres. Aquestes mesures creen sentiment d'inseguretat però, a part d'això, el que succeeix és que hi ha hagut una pèrdua del sentit comunitari.

—A Mallorca, tothom vol tenir un pis a Ciutat, un bocí de terra a fora vila i una casa a vorera de mar.

—Ara assistim a una revalorització de la ruralitat. En realitat, es tracta d'un model malencònic del pensament urbà. El que molts volen és viure al camp com si estiguessin a la ciutat. És una contradicció moure's en transport privat i, a la vegada posicionar-se en contra, posem per cas, de la construcció del túnel de Bracons —un tema que des de fa anys mou molt d'enrenou a Catalunya, per la destrucció que comporta a la vall d'en Bas. A més, moltes de vegades, els 'urbanites' atorguen qualitats als habitants de les zones rurals que, en realitat, no tenen. L'entorn rural és molt contaminant amb el territori. Per exemple, els responsables de la contaminació dels aqüífers del Principat, a causa d'haver-hi llançat purins (excrements provinents d'exploracions porcines), no són els consumidors de la carn de porc, sinó els pagesos.