

Oriol Nel-lo: «El turisme de masses prové de les vacances pagades i és una conquesta obrera»

El geògraf i urbanista afirma que "el triomf de Colau a Barcelona va tenir la mateixa rellevància que l'elecció dels primers ajuntaments democràtics"



Oriol Nel-lo | Bernat Cedó

Poques persones coneixen l'espai urbà com Oriol Nel-lo (<https://www.uab.cat/web/personal/professorat/directori/professorat-1345683897207.html?param1=null¶m2=1345682563591>) (Barcelona, 1957). Geògraf i urbanista, professor de la Universitat Autònoma de Barcelona, també ha estat investigador a la Johns Hopkins University. Va dirigir l'Institut d'Estudis Metropolitans (1988-99) i va fer política, primer com a diputat al Parlament (1999-2003) quan era membre de la plataforma maragalliana de Ciutadans pel Canvi, i fou secretari per a la Planificació Territorial (2003-11) en els governs tripartits. En aquesta entrevista, passa revista a alguns dels reptes de les ciutats i explica com veu l'estat de Barcelona.

- Va fer la conferència amb motiu de la commemoració dels 40 anys d'ajuntaments democràtics. Quin balanç fa d'aquests anys?

- Si pensem en el que eren els nostres pobles i ciutats fa quaranta anys i com són ara, la millora és extraordinària. Ara són espais més ben equipats, més comunicats, de més bon viure, en

termes generals. Això és en bona mesura gràcies als ajuntaments democràtics. També al fet que el percentatge dels diners públics que ha anat a raure als governs locals s'ha mantingut bastant estable.

- Quin percentatge suposen?

- Entorn del 10% del total, que pot ser més, de fins a un 13%, si incloem les partides per a diputacions o altres governs locals com els consells comarcals. Però aquest balanç positiu ara topa amb un seguit d'incògnites. Una és la que resulta de les dinàmiques territorials. Avui, els municipis ja no responen a l'espai de vida dels ciutadans. La nostra vida quotidiana es produeix sobre un conjunt de municipis. Sovint vivim en un municipi, vivim en un altre, portem els nois a un tercer i comprem a un quart. L'espai de vida de molts ciutadans ha deixat de respondre a un sol municipi i això fa que els municipis hagin de prendre decisions sobre aspectes que afecten la vida de la gent quan no compten amb el territori que els seria l'apropiat. Els reptes inherents a habitatge, transports o serveis tenen avui un caràcter eminentment supramunicipal.

- I davant d'aquest repte, quines solucions pot haver?

- Davant d'això s'han plantejat diverses solucions. S'havia proposat una fusió de municipis. En el conjunt de Catalunya, tenim més de 500 municipis que tenen menys de 2.000 habitants. I crec recordar que n'hi ha més de 300 que en tenen menys de 500. La Fundació Bofill, a inicis dels vuitanta, proposava un conjunt de municipalies. La Comissió Roca, l'any 2000, va fer també una proposta de mapa municipal. Però la fusió de municipis no ha tirat endavant.

- Aquí hi deu haver un tema d'identitat municipal.

- D'identitat i també perquè la gent vol tenir un interlocutor. Però això passa també en els municipis grans. A l'àrea metropolitana, els municipis estan conurbats. Si anem a la Riera Blanca, no hi ha frontera física però sí administrativa entre Barcelona i l'Hospitalet. Però si els preguntem a la gent de l'Hospitalet o de Santa Coloma de Gramenet si volen que el seu municipi desapareixi, segurament que ens diran que no perquè volen tenir la seva alcaldessa perquè parli en nom seu. Enfront això, hi ha experiències interessants, com les associacions voluntàries de municipis. A França, per exemple, tenen 36.000 municipis, per uns 8.000 a l'estat espanyol. Allí es va promoure una llei d'associació voluntària, que ha donat bons resultats.



Oriol Nel·lo. Foto: Bernat Cedó

- Parlem un moment de la metropolització, que planteja un repte de governança molt gran.

- Miri, la ciutat de Barcelona estricta són 100 quilòmetres quadrats i 1,6 milions d'habitants. L'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) té uns 600 quilòmetres quadrats, 36 municipis i uns tres milions d'habitants. I després hi ha la regió metropolitana, 3.200 quilòmetres quadrats, 5 milions i 164 municipis. Aquesta és la triple realitat, que té molts antecedents històrics.

- La batalla entorn l'anomenada Corporació Metropolitana de Barcelona va ser molt important.

- La CMB va funcionar des del 1974 fins al 1987, quan va ser dissolta per una llei del Parlament durant el Govern Pujol. Per cert, que el 1987, el mateix any que es dissolia la CMB, també es dissolia al Regne Unit el Gran Consell de Londres per part del govern Thatcher. Ells ho van recuperar molt abans que nosaltres. La dissolució de la CMB va deixar coixa Catalunya. De fet, nosaltres vivim encara del Pla General Metropolità del 1976. Fins al 2010 es va recuperar l'Àrea Metropolitana, per acord de tots els partits.

- Què li falta a l'AMB?

- Té atribucions en matèria de medi ambient, transports, urbanisme. Però és un organisme de segon nivell, elegit a través dels consistoris. Si es volgués que tingués una capacitat d'actuació i de representativitat gran, caldria pensar en un altre sistema d'elecció. En algun moment s'ha plantejat que el president de l'AMB fos per elecció directa. Aplega més de tres milions d'habitants d'un país que en té set i mig.

- Dins l'entorn europeu, Barcelona és una ciutat com les altres? O té un perfil diferent?

- Barcelona ha format part històricament del sistema urbà europeu des del segle XIX en una posició destacada. Aquest sistema està perdent preeminència. Si mirem les grans metròpolis del món, les que tindran més de deu milions d'habitants el 2010, que crec que són 27, només dues serien europees. I encara depèn de si comptem Istanbul. A mitjan del segle passat, Barcelona devia ser la 29 o 30 ciutat del món i ara deu estar entre la 75 i la 80. Si mirem cap al 2030, serà entorn la 90.

"A mitjan del segle passat, Barcelona era la 30 ciutat del món i el 2030 podria ser la 90"

- El pes demogràfic és tan determinant?

- Amb un context en què el mercat, les mercaderies i els capitals els és molt fàcil de reubicar-se, l'avantatge comparatiu de cada lloc és important. I també cal tenir en compte que es busca en la localitat una font d'identitat. Barcelona té un element important, que és la seva capacitat de teixir aliances de ciutats. Ho va veure clar Pasqual Maragall quan, sent alcalde, va fundar la plataforma de les eurociutats amb els alcaldes de Milà, Lió o Ròterdam, per influir davant dels estats en temes com la seguretat dels vehicles, o ho hem vist amb l'acollida dels refugiats, o la regulació de les plataformes digitals o l'allotjament turístic.



Oriol Nello: "És molt aviat per fer un balanç de la gestió de Colau". Foto: Bernat Cedó

- Som a les portes d'unes eleccions municipals importants. Quin balanç fa de la gestió d'Ada Colau?

- És molt aviat per fer un balanç de la gestió de Colau. Per avaluar el govern dels comuns a Barcelona el primer que s'ha de tenir en compte és que la pràctica capçalera dels governs locals espanyols passa a ser governada per plataformes que no responen a les forces polítiques tradicionals. Barcelona, Madrid, A Corunya, Santiago, Cadis, València, Saragossa... Va suposar un canvi molt rellevant, només comparable al que va passar amb les primeres eleccions municipals democràtiques, el 1979. Era tot un personal nou. Es van generar moltes expectatives. S'han produït moltes paradoxes. Semblava que farien molta política i mala gestió. I potser els ha anat millor la gestió i, en canvi, el projecte polític ha tingut resultats limitats. potser pel procés, pel moment en què s'ha produït. També semblava que governarien més des de l'emotivitat, però han acabat governant amb un paper molt institucional. Però falta temps per tenir una distància. Ara mateix comencem a tenir la distància per fer un balanç del que va suposar Pasqual Maragall.

- Disposem ja d'una bona biografia de Maragall?

- Encara no. Un dia se n'haurà de fer una bona biografia.

- Barcelona és una ciutat insegura?

- Vostè s'ho creu? Viu a Barcelona?

- Visc a Barcelona. Jo li ho plantejo.

- El tema de la inseguretat és de molta importància de gestió però de mala utilització política. A inicis dels vuitanta, quan hi havia alguns problemes de seguretat, l'alcalde Maragall va constituir una comissió suprapartidista sobre el tema que va demanar que presidís l'exalcalde Socias Humbert. D'aquí van sorgir les enquestes de victimització, que són les dades que em crec més. Les enquestes que tenim a vegades són esbiaixades, com per exemple en el nombre de denúncies.

- No comparteix la tesi que la inseguretat s'ha incrementat aquests anys?

- No tinc al cap les dades. En aquests moments, les enquestes de victimització les du a terme l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, amb Ricard Gomà.



Oriol Nel·lo: "No soc partidari de denostar el turisme de masses". Foto: Bernat Cedó

- Ha assessorat en l'elaboració del Pla Estratègic de Turisme 2020. El turisme de masses és dolent? A Barcelona han de venir els creuers?

- El turisme és un fenomen que ha vingut per quedar-se. No soc partidari de denostar el turisme de masses si per això entenem que les masses accedeixin a fer turisme. Això és una conquesta. Havia estat una activitat restringida a les elits. Un Stendhal...

- Era un gènere literari, vaja.

- Sí. El turisme massiu prové de les vacances pagades, una conquesta obrera que estableix a França el govern del Front Popular. A Catalunya, el GATCPAC va fer la ciutat obrera de vacances els anys trenta. Que la majoria de la població pugui veure món em sembla positiu sempre que es respectin determinats límits. Com és la sostenibilitat o l'impacte que té sobre la ciutat. El turisme és una activitat extractiva, es basa en l'existència d'un recurs, que és el patrimoni. Però a diferència de la mineria, posem per cas, el turisme es basa en uns bens que, ben administrats, no s'acaben, com pot ser el paisatge o la convivencialitat urbana.

"Tot país que vulgui tenir veu a escala mundial ha de tenir una ciutat macrocèfala com Barcelona"

- Que en el 10% del territori visqui el 66% de la població catalana, és un problema?

- És el tema de la macrocefàlia, un cap gran per un cos massa petit. S'ha discutit molt si el territori hauria d'estar distribuït de manera homogènia sobre el territori. Però la relació no està entre la metròpoli barcelonina i la resta de Catalunya. Si l'àrea de Barcelona supera els cinc milions d'habitants és perquè juga un joc que supera de molt el territori català i té a veure amb l'arc mediterrani o la península ibèrica. Tot país que vulgui tenir veu a escala mundial ha de tenir una ciutat macrocefala. El sistema universitari britànic té dos centres clau: Oxford i Cambridge. No es barallen amb Bristol o Newcastle. Si Catalunya té la projecció que té, és també per la capçalera que té. L'equidistribució de població i activitat sobre el territori és una quimera, però des d'un punt de vista ambiental, no és negatiu tenir la població enraonadament concentrada.

- Mobilitat: què en pensa del debat entorn el tramvia?

- Qualsevol persona que observi la xarxa tramviària de Barcelona, veurà clar que la connexió entre Francesc Macià i Glòries hauria de poder-se produir. Però si hagués de fer un debat sobre la mobilitat a Barcelona els darrers anys, tocaria altres temes que són molt més rellevants.

"La unificació tarifària del transport dels 36 municipis de l'àrea metropolitana és una revolució extraordinària"

- Per exemple?

- La unificació tarifària del sistema integrat en l'àmbit dels 36 municipis de l'àrea metropolitana, que s'ha produït gairebé sense impacte als mitjans, és una revolució extraordinària. Que tu puguis viure a Cerdanyola i et moguis per Castelldefels, Badalona i Barcelona amb un únic bitllet a la butxaca és una revolució. A vegades ens centrem en coses molt petites. El tramvia és important, eh.



Oriol Nello al costat del CCCB. Foto: Bernat Cedó

- Es va fer curt amb les rondes?

- Les vies de gran capacitat a la ciutat tenen un doble efecte: millorar l'eficiència del tràfic i que, paradoxalment, la millora resulti en una millor utilització del vehicle privat, que és el que volem reduir. I que acabi resultant en una major congestió. Avui dia, els canvis en les infraestructures ja no es poden discutir més sense tenir en compte la revolució que s'està produint en el camp de la mobilitat: els cotxes autònoms, el transport públic, la mobilitat no motoritzada. La mobilitat nostra no pot seguir depenent de l'automòbil.

- El pas de sòl urbanitzable a sòl urbà s'ha reduït?

- S'ha atemperat molt des del 2008, com ha baixat molt la construcció d'habitatge després d'un període d'expansió del 1996 al 2007. Ha repuntat des del 2015.

- La política d'habitatge ha funcionat?

- Això se sabrà d'aquí a sis o set anys. Aquest processos són llargs.

- Vostè és un acadèmic. Però també ha fet política. Quina és ara la seva mirada al fet polític?

- Em preocupa molt la situació política. Però més enllà de la realitat de Catalunya, a nivell europeu, veig un trencament entre la població i les institucions. Això no seria negatiu si anés acompanyat per unes demandes de major democràcia, major equitat, però constato que no sempre s'inclina cap aquí, sinó cap a una pèrdua dels valors democràtics.

- Existeix la ciutat somniada?

- La ciutat somniada ha d'existir. Però no ens podem quedar en una imatge, sinó que el que importa és veure com s'hi arriba, com es va avançant cap a aquesta ciutat a la qual no hi arribarem mai. És allà lluny.