

L'objectiu del número 90 de *Finis-terra* és discutir els processos de transformació d'una metròpoli innovadora que haurà de reinventar el seu model de desenvolupament. Fins als nostres dies, aquesta ciutat ha demostrat que és capaç de fer front a tots els obstacles, però el desafiament més gran que trobarà serà el de suturar i integrar el territori metropolità. Lisboa té en això una oportunitat d'aprendre.

Referència bibliogràfica

VÁZQUEZ MONTALBÁN, Manuel (1990). *Barcelonas*. Barcelona: Empúries.

Margarida Queirós
Universidade de Lisboa
Instituto de Geografia e Ordenamento
do Território
margaridav@campus.ul.pt



POLI, Corrado (2009)

Città flessibili: Una rivoluzione nel governo urbano
Torí: Instar Libri, 235 p.
ISBN: 8846101065

Tenen cap futur les petites i mitjanes ciutats europees en un món globalitzat de grans poblacions i d'àrees metropolitanes? La resposta que trobem en el llibre de Corrado Poli que presentem és que no només les ciutats europees tradicionals tenen futur en un món canviant i conflictiu, sinó que, en les condicions actuals, si cap urbs vol tenir un futur digne, aquesta s'ha de «reconvertir» en ciutat petita o mitjana a l'estil que coneixem i que estimem a Europa.

Aquesta afirmació pot semblar sorprenent, perquè hi ha molta literatura acadèmica que argumenta precisament tot el contrari. A hores d'ara, ens hem acostumat a la legitimitat d'arguments que identifiquen i que celebren la capacitat creativa, econòmica i social de les grans conurbacions urbanes de països desenvolupats, com les que trobem tant en el continent nord-americà com en els països asiàtics emergents. De fet, el model de les grans regions metropolitanes domina amb força tant l'imaginari d'acadèmics, com els mitjans de comunicació i els polítics locals. Així doncs, com s'explica la reivindicació de la ciu-

tat petita i mitjana com a model que cal seguir en les propostes urbanístiques de futur?

Per entendre aquesta afirmació, ens hem de situar en el l'àmbit cognitiu del qual parteix l'autor. En primer lloc, Poli argumenta que, al segle XXI, ens hem situat ja en el que anomena un *món postglobal*. És a dir, el procés de globalització en què s'estableixen estretes interconnexions entre territoris llunyans, tant a nivell de flux de població com de finances, productes, serveis i idees, és ja un fenomen consolidat. Podem discutir-ne avantatges i inconvenients, possibles tendències i dinàmiques, però el procés ja està acabat. De fet, no només està acabat, sinó que ja ha entrat en crisi. La present crisi econòmica només en seria una manifestació. En aquest sentit, la crisi actual és generada per l'entrada en un període marcat per una creixent problemàtica ambiental, energètica, política i ètica, que es manifesta, per exemple, en els problemes d'un urbanisme descontrolat i grandiloqüent pel que respecta al consum territorial, que és incapaç de donar resposta als problemes que genera,

si no és a partir de continuar malbaratant espais i recursos nous.

Seguint amb l'argumentació de l'autor, per donar resposta a la crisi urbana present i millorar la qualitat de vida dels ciutadans, cal ser imaginatiu i trobar-hi solucions mitjançant propostes noves. I això és el que presenta el llibre, en introduir una proposta revolucionària sobre el model de ciutat en què defensa la possibilitat i la necessitat d'efectuar un canvi radical en la governança urbana, la qual ha d'abandonar un model de ciutat regió metropolitana coordinadora de serveis i funcions, per retornar a la governança d'un espai més delimitat.

El punt de partida és la creença que les ciutats petites i mitjanes de tipus europeu, aquelles que tenen una població entre 40.000 i 300.000 habitants, són els llocs on encara es pot aconseguir una millora en la qualitat de vida. Per contra, la majoria de les àrees metropolitanes són cada vegada menys controlables i manejables a nivell de governança, alhora que, malgrat els recursos destinats per les administracions, la qualitat de vida dels ciutadans empitjora com a conseqüència de la creixent pol·lució de tot tipus —atmosfèrica, sonora, visual, etc.— i l'estrès i les despeses de temps i recursos materials lligats als llargs desplaçaments diaris per raons de feina i d'oci. Tal com identificava en la seva altra publicació recent sobre mobilitat (Casellas, 2008: 173-174), les ciutats ja no són els espais on vivim, sinó els llocs pels quals ens desplaçem, de tal manera que el nostre vocabulari ja ha incorporat aquest fet, és a dir, parlem de la nostra ciutat com l'espai on «anem a treballar», «anem a fer esport» o «anem al cinema».

Si, com argumentava Lewis Mumford, la ciutat és l'àmbit d'interacció i diversitat creativa, en opinió de Poli, les grans conurbacions han perdut aquests atributs. La voràgine que implica el tipus de vida urbà i la possibilitat de triar el fet de poder-se

relacionar tan sols dins de grups homogenis de caire laboral o personal, han fet desaparèixer l'obligada disparitat d'experiències a les quals es veia sotmès el ciutadà del qual ens parla Mumford. Segons el parer de Poli, i a l'inrevés del que sovint s'argumenta, és precisament a les ciutats mitjanes i petites on els ciutadans poden evitar sucumbir a la rigidesa que impera en un món globalitzat, però alhora segmentat en grups socials aïllats dins de les seves pròpies dinàmiques.

Així doncs, com podem retornar al model de ciutat de dimensions més petites? Fent un bon ús del caire polèmic de les seves propostes, Poli argumenta que es pot realitzar a partir d'un procés de secessió. Aquesta expressió, que sovint espanta per les connotacions neoliberals que comporta, és matisada per Poli en assenyalar que la seva proposta sorgeix des de la perspectiva ambientalista. La idea de secessió és una proposta simbòlica que ens permet començar a pensar models de governança alternatius. El concepte de secessió simbòlica implica, en un procés creixent, tot un seguit d'espais cognitius i d'actuació nous, que inclouen: *a*) una manera de pensar i de descriure la geografia urbana; *b*) una idea rectora per als plans urbans i les polítiques urbanes; *c*) la base per a la formació d'una democràcia urbana efectiva; *d*) el punt de partida per crear atribucions administratives i fiscals noves, i *e*) finalment, una forma d'autogovern per a cada ciutat.

Amb aquesta proposta, Poli situa l'organització de la política urbana en un dels motors de canvi principals orientats a millorar la qualitat ambiental, la integració multicultural i la formació de comunitats noves. Per això, el títol del llibre és *Città flessibili*, perquè la idea de reivindicar i —en el cas metropolitana— de retornar a la ciutat de petites i mitjanes dimensions, no és una idea alimentada per la nostàlgia de la ciutat dels anys cinquanta, ni pel provincial-

lisme que encara domina algunes ciutats europees petites. La seva proposta es basa en dos punts essencials. En primer lloc, en la voluntat de reivindicar la diversitat dins de la urbanització indiferenciada imperant de la gran conurbació actual, i, en segon lloc, la necessitat de repensar el valor de la mobilitat i proposar pautes de mobilitat diferents de les que s'han establert a la ciutat moderna i a la urbanització mundial. En aquest context, les ciutats mitjanes i petites es troben en condicions òptimes per dur a terme aquesta revolució orientada a repensar la ciutat ecològica. Per això també es contempla la idea de la desconnexió de l'urbs metropolitana actual, de manera que es transformi en una sèrie de petites ciutats.

De les idees més problemàtiques que presenta el llibre, la defensa d'atribucions administratives noves, i especialment fiscals, és, tal vegada, la que més interrogants pot generar. La fiscalitat ha estat un cavall de batalla de les polítiques locals. En el cas europeu, a causa de l'esforç continu de les administracions locals per rebre recursos dels governs centrals que els permetin mantenir o oferir serveis nous a la seva població. En el pol oposat, i com a conseqüència del nivell de descentralització fiscal dels EUA, la fiscalitat local en aquest país ha estat una eina d'exclusió social i un mecanisme de disparitat creixent entre municipalitats riques i pobres. Tot i aquestes consideracions, l'argument de Poli se centra a demostrar que, per exemple, el finançament de les infraestructures locals per part de l'estat és un mecanisme pervers que no beneficia les poblacions ni els seus habitants, sinó les grans empreses constructores, que, en nombrosos casos, monopolitzen el sector i tenen *lobbies* extraordinàriament influents, tant en el Parlament europeu com en els governs nacionals o regionals. Quan s'estudien les característiques de les infraestructures que

s'executen, moltes vegades es demostra que són innecessàries i alhora contraproduents, perquè generen mobilitat induïda. Per aquestes raons, l'autor argumenta que el proveïment de capital per realitzar les obres públiques és pervers. Es tracta de grans infraestructures que, com que tenen un finançament estatal, imposen criteris externs a les poblacions. Quina possibilitat real d'elecció té la ciutat? La resposta és: «Ben poca, perquè un alcalde no pot renunciar al finançament estatal». Quan no hi ha cap més alternativa, quan és això o res, com passa molt sovint en infraestructures, renunciar a un projecte pagat pel Govern central seria immoral, perquè no «tornarien» a casa els diners dels ciutadans.

Tal com acostuma a fer l'autor, de nou, Città flessibili: Una rivoluzione nel governo urbano és una obra difícil de classificar. Poli no està interessat a demostrar cap coneixement ampli de la literatura o de justificar el seu treball de manera analítica o metodològica. El llibre és, abans que res, una proposta reflexiva i crítica fonamentada en anys d'experiència com a acadèmic, consultor i analista polític. Per això les seves propostes són tan innovadores com refrescants. En definitiva, un llibre generador de idees que podrien semblar utòpiques, si no fos perquè són tan suggerents.

Referència bibliogràfica

CASELLAS, Antònia (2008). «Corrado, Poli: *Rivoluzione traffico. Meno mobilità più comunicazione*». *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 51, 173-174.

Antònia Casellas
 Universitat Autònoma de Barcelona
 Departament de Geografia
 antonia.casellas@uab.cat

