

# Democràcia urbana o degradació ciutadana

No cal ser gaire observador, ni reflexionar molta estona, per adonar-se que la majoria de ciutats han crescut massa de pressa i malament. S'han construït habitatges homogenis, calcats els uns dels altres, que han despersonalitzat les ciutats, tot creant un motllo únic per a totes. El preu d'aquest procés ha estat la degradació del centre històric de les ciutats, però aquesta no ha estat l'única conseqüència. Els nuclis de població s'han allunyat progressivament dels centres on la gent desenvolupa la seva activitat. El treball, els serveis, l'educació, el comerç, l'oci, en una paraula, la convivència, han passat a dominar espais diferents. En conseqüència, el paisatge urbà ha esdevingut un entorn agredit i, alhora, agressor, determinat més per la preocupació d'*anar a fer alguna cosa* que de gaudir fent-la.

El tret característic d'aquestes transformacions és que s'han portat a terme, majoritàriament, sense consultar les persones interessades: els ciutadans. Indistintament del règim polític de cada país, la vida a les ciutats s'ha modelat sense democràcia urbana. Per tant, cal introduir mecanismes de participació que evitin el despotisme dels planificadors i dels urbanistes i tornin la paraula als veritables motors de la vida urbana, que són els ciutadans.

A les portes del segle XXI, tenim prou coneixements científics, tecnològics i mediambientals per saber quins són els problemes i les possibles solucions. Només manca la voluntat política i assumir el possible cost electoral que representi fer-ho. Un plantejament ecològic exigeix abordar la ciutat des d'una perspectiva global, entenent que els sistemes urbans són un tot interrelacionat. No podem oblidar que ja avui el quaranta per cent de la població viu en àrees urbanes i que d'aquí a vint anys ho farà més de la meitat dels habitants del planeta. Aquesta inflació de població implicarà conflictes importants i, si no s'adopten polítiques

progressistes que emparin els ciutadans més desfavorits —que inclouen els immigrants—, una degradació imparabile. L'única alternativa contra aquesta degradació és millorar la qualitat de vida i respectar la complexitat del teixit urbà. La filosofia de les solucions de façana i de tallar cintes per inaugurar noves obres públiques no resol els veritables problemes.

Actualment, el cotxe ha esdevingut l'enemic principal per a un funcionament mínimament racional de la ciutat. La concepció de l'espai urbà que imposa la segregació d'habitatges per ingressos i la unificació dels llocs de treball i de les activitats comercials ha potenciat com un fet inevitable la mobilitat de la màquina a costa de la mobilitat de les persones. Girar la truita d'aquesta situació i integrar tots els aspectes de la vida dels ciutadans comporta una reorientació del procés a través del qual s'elaboren les polítiques públiques. Des d'aquesta perspectiva, en el futur adquirirà una gran transcendència el model de mobilitat que integrarà la ciutat. Tanmateix, la ciutat no es pot girar d'esquena al problema de la producció de deixalles i al seu reciclatge o eliminació. La ciutat no pot deixar de pensar en el consum d'aigua o d'energia. Però difícilment s'afrontaran tots aquests problemes si continuem pensant que estem ancorats en una altra època. En definitiva, hem de repensar la ciutat, però no tan sols des dels despatxos sinó a partir de les possibles demandes que facin els ciutadans. Per fer-ho factible, els poders públics han d'estimular la creació d'organitzacions ciutadanes independents i responsables que facin arribar les demandes dels barris i els seus pobladors als gestors. Aquest és l'únic mètode per fer realitat la utopia d'una ciutat oberta ●

**Equip director de «Medi Ambient. Tecnologia i Cultura»**