

*A nova política ten
que asumir o reto
da transformación
urbana*

Vigo: unha cidade contra todas as inercias. // Marta G. Brea



A chegada dos novos políticos, á marxe dos partidos do sistema, está a evidenciar que outra xestión, máis contida e proveitosa, é posible. Sorprendentemente, ou non tanto, os novos xestores municipais en cidades que aturaban débedas imposibles (Madrid, Valencia) están a reducilas sen por iso ter que axustar orzamentos nin aplicar unha maior presión social. O que foi descontrol e corrupción en mans de alcaldesas do PP, para os “comúns” deu agoa en “rigor e xestión impecable, malia desorientacións iniciais e os ataques dos sectores establecidos.”

A anterior é unha das conclusións que tira o xornalista catalán José María Martí Font no seu recente ensaio *La España de las ciudades* (ED Libros): un traballo breve pero de análise aguda, que parte da premisa, obvia, de que no século XXI as cidades metropolitanas van protagonizar a política. Son moitas as conurbacións –caso do Gran Tokio–, malia teren un PIB e unha poboación semellante á de estados importantes como o Canadá, non participan no G20.

Pero tal circunstancia, lonxe de ser un atranco, constitúe un estímulo para que a nova política asuma o reto da transformación urbana a contracorrente dos estados e dos partidos do sistema: nn movemento aparentemente espontáneo

As cidades piden paso

Novas políticas para a rebelión urbana

JOAQUIM VENTURA

pero que responde ao cansazo da cidadanía fronte á xestión anquilosada. Alcaldes e alcaldesas como Bill de Blasio (Nova York), Anne Hidalgo (París), Sadiq Khan (Londres) ou Ada Colau (Barcelona) propoñen políticas semellantes e non pertencen á cerna da esquerda tradicional.

De igual xeito, impulsan foros de debate internacionais sen ter en conta as reticencias dos estados: velái a relación privilexiada dos “comúns” co papa Francisco despois da xuntanza de rexedores europeos en Roma o decembro pasado. A tal sintonía non sería allea a disposición a acoller refuxiados, opción que sistematicamente están a negar os estados (excepción feita de Alemaña, por simple interese de déficit demográfico).

Un enfrontamento, este de estados e cidades, que non é anecdótico: os primeiros –incluso nas súas extensións federais/autónomas– teñen verdadeiro arrepío a que as segundas

teñan poder e competencias. Lembremos, a maneira de exemplo, a teima contra a Corporació Metropolitana de Barcelona, liderada por Maragall, que amosou Pujol, temeroso de que a entidade supramunicipal fose un contrapoder á Generalitat. Pero por contra –e

Cando analiza diversos fenómenos metropolitanos españois, Martí Font comeza por Vigo. Ou, mellor dito, por ese Vigo metropolitano cuxa influencia chega xa a Ourense, a Viana e incluso Braga, e á ría de Pontevedra malia a ancestral refracción da capital provincial. Un fenómeno que cualifica de “metrópole inesperada” cando sitúa o potencial do Eixo Atlántico. Non agocha circunstancias adversas como o minifundismo aeroportuario galego, que provoca que o Sá Carneiro portuense sexa de feito o aeroporto internacional da Galiza.

Unha inercia que vai cara a diante malia a ausencia de inversións ferroviarias e padecer en Rande unhas das peaxes máis caras de España. Unha inercia que racha definitivamente o ideal de odio ás cidades do galeguismo de preguerra (invariado ata a restauración democrática). Unha inercia, a da euro-rexión, que tivo máis apoios por parte portuguesa que non de Madrid, malia algún que outro altercado entre alcaldes por certas conexións aéreas.

Martí Font atopa en falla en Vigo unha burguesía ilustrada con anos ás súas costas. E sinala que desastres como o de Pescanova non axudaron a iso. Pero quizais esa ausencia sexa unha vantaxe para o futuro se non hai lastres a aturar nin a conservar.

sempre sucede igual- os gobernos non dan pasos para resolver a problemática metropolitana (transporte, lixo, augas, contaminación).

Pero o paradoxo de re-

torno é que os estados e os poderes descentralizados necesitan as cidades porque son elas as que producen a maior parte da riqueza económica e cultural. A iso cómpre engadir a disfunción que, no caso español, provocan os movementos turísticos: a Administración central é a beneficiaria das taxas portuarias (cruceiros) e aéreas (avións), sen apenas devolución ás cidades que soportan as infraestruturas.

Non esquece Martí Font a tolería inversora dos anos das vacas (en)gorda(da)s, cando todas as vilas e cidades construíron auditorios, polideportivos e todo tipo de estruturas monumentais. A crédito, obviamente. Obras que, en moitos casos, serviron para desviar comisións en beneficio dos partidos gobernantes e do peto dos seus dirixentes. Unhas alegrías que, no caso de iniciativas excepcionais, houbo quen soubo aproveitar para redefinir a cidade (Barcelona cos Xogos Olímpicos, malia todo) e houbo quen non (Sevilla e Zaragoza con cadansúa Expo).

Ou quen, abertamente, puxo a cidade ao servizo da proliferación automobilística, caso de Madrid con Arias Navarro, Ruiz Gallardón e Botella. Unha servidume que xerou enormes beneficios ás construtoras facendo “escaléxtrics” (e tirándoos despois) e túneles.



José María Martí Font.