

“SABER DE GEOGRAFIA ÉS CLAU PER SOBREVUIRE”

Fiammetta Brandajs és doctora, professora i investigadora del Departament de Geografia, Història i Història de l'Art de la Universitat de Lleida (UdL). Està especialitzada en mobilitat i geografia urbana, des de la massificació de Barcelona fins al repte del transport a Ponent.

Per **JOAN TEIXIDÓ** / Fotos: **SANTI IGLESIAS**

Fiammetta, com va néixer el teu interès per la geografia urbana, els fluxos turístics i la mobilitat? Va néixer a la meua ciutat, Torí, a Itàlia, just en l'etapa posterior als Jocs Olímpics d'Hivern de l'any 2006. En aquell moment, Torí es trobava en un punt d'inflexió històric: intentava obrir-se camí en el mercat global i llançar-se de ple al turisme per reinventar-se després del seu passat industrial. Va ser llavors quan es va començar a fer una recerca molt potent sobre els fluxos turístics i els moviments de població dins de la ciutat. Aquesta línia d'investigació em va portar finalment a Catalunya.

Què investigues ara? Amb els anys, la meua recerca ha anat evolucionant dels impactes econòmics i socials que generen el turisme i les mobilitats cap a una de les grans paradoxes de la societat contemporània. Vivim en una realitat que tendeix cap a allò immaterial, cap a les dades i la digitalització. Però la paradoxa és que depenem més que mai d'una infraestructura física que s'ha de col·locar sobre un espai concret. I aquí és on intervé la mobilitat. La geografia analitza precisament aquestes transicions: la digital i l'energètica. Són conceptes que sovint es discuteixen de manera abstracta, però que acaben aterrant en els territoris.

Si parlem de mobilitat i turisme a Catalunya, pensem de seguida en Barcelona i la massificació. En quin punt exacte ens trobem en la gestió de les grans ciutats? Barcelona és un laboratori que està avançant molt. En els últims anys s'ha vist un canvi evident en les polítiques urbanes. Fa poc sortia a les notícies la regulació dels permisos de circulació a empreses que organitzen rutes turístiques en bicicletes o vehicles multipassatgers, o el debat dels patinets elèctrics. Això demostra que la pressió és alta i que la temàtica s'ha posat de manera urgent sobre la taula. La massificació en punts concrets i icònics de la ciutat és innegable.

Com ho estudieu, això? Des del punt de vista analític de la nostra recerca estudiem com els sistemes tecnològics influeixen en aquestes dinàmiques. Hem fet investigacions específiques en què hem mapejat on es col·loquen les aplicacions mòbils i plataformes digitals que permeten accedir a noves formes de mobilitat, com les bicicletes compartides. El resultat és clar: aquests serveis estan concentrats en

determinades zones de la ciutat, normalment les de major poder adquisitiu o interès turístic, i no pas en els barris perifèrics. Aquí és on es fa evident la desigualtat. La tecnologia no és neutra; crea una exclusió territorial directa que es connecta amb el sistema econòmic.

Doncs això xoca contra el discurs idíl·lic de les Smart Cities. Existeix una narrativa molt optimista que diu que la ciutat dels algoritmes i els sensors ens farà més eficients. Però la realitat material dels ciutadans no es correspon del tot amb aquesta utopia. Aquesta va ser una recerca específica que vaig desenvolupar durant una estada a la Universitat de Buffalo, als Estats Units. Allà vam dissenyar un model sobre la mobilitat intel·ligent per intentar respondre a una pregunta clau: què passa si la ciutat tecnològica avança més ràpid que la capacitat dels seus habitants per desenvolupar les competències digitals necessàries?

I quina és la resposta? Encara no la tenim, ja que és un camp científic obert perquè aquestes ciutats s'estan construint ara mateix. El que sí que hem vist són els resultats d'una quantificació massiva de la vida urbana. La bogeria de mesurar-ho tot sovint serveix per crear noves barreres. De fet, algunes ciutats ja s'estan apartant d'aquesta “batalla” perquè s'han adonat que cal centrar-se en els problemes humans, com un dret tan fonamental com és l'accés a l'habitatge. No ens podem quedar només en la superfície digital.

Sembla que fa dècades que parlem de les Smart Cities. Com va, el desplegament? Avui la IA és el gran motor d'acceleració de la nostra època. Està processant milions de dades en temps

“Lleida està absorbint un grapat de projectes d'energia sostenible que es frenen en altres indrets. És una càrrega desproporcionada”

real i prenent decisions sobre el trànsit o la gestió de recursos a una velocitat que l'administració pública tradicional és incapaç de seguir o de regular de manera justa. Això accelera el procés de transformació urbana de manera exponencial, fent que els canvis que abans trigaven dècades ara passin en qüestió de mesos.

Com ho aterrem, tot això, a Lleida?

Quan algú sent a parlar de “geografia urbana” s’imagina grans metròpolis, però avui dia allò urbà ho impregna tot perquè la línia divisòria tradicional que separava el món rural del món urbà és mínima. El món rural està interconnectat i transformat en funció de les dinàmiques globals. Lleida és, a la seva manera, una realitat plenament urbana i un objecte d’estudi geogràfic de primer ordre. A la UdL tenim el nou grau en Geografia i Reptes Globals per respondre a aquesta realitat, i on intentem transmetre la interrelació constant entre el medi físic i el medi humà, i demostrar que no són compartiments estancs. Els problemes globals de gestió de recursos, la transició energètica o el canvi climàtic també existeixen a Lleida.

Quins són els reptes que té un territori com el nostre a nivell de transport i sostenibilitat?

Lleida ofereix una qualitat de vida i una facilitat de moviment que molts prefereixen, però amaga una realitat complexa. Una de les primeres coses que vaig notar quan vaig començar a fer classes a la UdL és que per als nostres estudiants és indispensable tenir el carnet de conduir. Molts no poden venir a classe de cap altra manera perquè viuen en pobles on el transport públic és anecdòtic. En una província de dimensions mitjanes, si no vius al centre, et converteixes en un dependent absolut del vehicle privat.

Quina és l’assignatura pendent de Lleida? Tenim una connexió excel·lent d’alta velocitat ferroviària que dona un potencial increïble per connectar-se amb l’exterior, amb Barcelona o Madrid. Però si mirem cap a l’interior de la província la realitat canvia radicalment. Moure’ns entre les comarques sense cotxe és molt difícil per la manca d’una “massa crítica” que no és només qüestió de gent, sinó sobretot un tema funcional. Si no hi ha “massa crítica” el mercat no troba rendible instal·lar serveis com bicicletes públiques o patinets compartits.



Què volies ser de gran?

Sense una vocació clara; l’acadèmia va aparèixer com un destí. De petita sempre vaig tenir por a perdre’m, potser d’aquí ve la meua fascinació per la geografia.

Tens aficions?

La recerca és molt absorbent, però com que és un procés creatiu, satisfà aquesta necessitat cultural: a mesura que desenvolupes els projectes, acabes bevent de la literatura, el cinema, l’actualitat o la música de cada indret.

Un llibre:

Com a llibre, *Le città invisibili* d’Italo Calvino, que fa un joc conceptual que mostra ciutats reals transformades en clau onírica.

Què voldries dir-te a tu mateixa d’aquí a 10 anys?

Li diria que estigui més atenta al present i que dediqui més temps als altres.

Molta instal·lació per a poca gent. És un dilema important: com justifiquem la inversió de milions d’euros públics per millorar una línia de tren cap al Pirineu si al final d’aquesta línia hi viu poca gent? El resultat és que la mobilitat es queda estancada en les fórmules tradicionals del cotxe i l’autobús, mentre les grans ciutats avancen.

Fa anys que es parla del bicicling de Lleida ciutat. El cert és que Lleida s’està actualitzant i compta amb projectes en marxa. El gran repte és saber connectar de forma justa la perifèria i els barris més allunyats.

Tu has investigat les Zones de Sacrifici Verd. Què significa? És un concepte per entendre cap a on va el món i es connecta amb la transició energètica i la seva petjada material. Tots estem d’acord que hem de caminar cap a un model d’energia neta, però aquesta transició té uns grans costos territorials: mentre les antigues centrals ocupaven un espai molt concentrat, els macroparcs fotovoltaics o eòlics necessiten milers d’hectàrees per ser eficients. Aquí neix la dicotomia entre el “territori de sacrifici” (zones rurals o despoblades on es genera l’energia) i el “territori de consum” (les grans ciutats que la gasten). És un fenomen global que ara mateix s’està reproduint a Catalunya intensament.

En això d’acollir projectes d’energia sostenible a Lleida en som especialistes. En canvi, tinc la sensació que en zones com l’Empordà, pel que sigui, costa més, que s’implementin. Es veu com un conflicte de relacions de poder. A escala de comunitat au-



tònoma passa el mateix: hi ha territoris amb una gran influència política i econòmica, com l'Empordà o la Costa Brava, que tenen una capacitat de negociació més alta. Allà s'organitzen campanyes que aconsegueixen frenar o desplaçar els projectes. Llavors, on van a parar aquests projectes? Es desplacen cap a territoris amb menys densitat de població o menor capacitat de pressió política. I aquí és on entra la província de Lleida. Tot i que "sacrifici" és una paraula contundent, el cert és que el nostre territori assumeix una càrrega desproporcionada. Però la situació està canviant i Lleida també es mou. Ara hi ha damunt la taula el PLATER (Pla Territorial Sectorial per a la generació elèctrica, eòlica i fotovoltaica), competència de l'ICAEN, que es troba en període d'informació pública fins al 29 de juliol perquè ajuntaments i entitats presentin observacions. A més, través de les dades d'un estudi proper, quedarà palès científicament que la producció d'energia sostenible no està gens compensada.

Amb tot això, el teu camp d'estudi és immens. Ajuda'm a convèncer algú jove a seguir els teus passos.

Els diria que la geografia ja no és memoritzar mapes o rius; la geografia moderna és, literalment, una carrera per a la supervivència humana. Tots els grans temes que apareixen als telenotícies –les inundacions, el canvi climàtic, el turisme de masses, la mobilitat o l'energia– són problemes geogràfics. La geografia és l'única disciplina capaç de connectar de veritat el medi físic amb la part humana, social i política. És un camp fonamental per a la nostra existència.

M'has convençut fins i tot a mi.



Què s'ha d'estudiar per arribar a fer una carrera com la teva? Evidentment una carrera com Geografia, però afegiria dos elements més: la internacionalització i la interdisciplinarietat. Viatjar, conèixer diferents països i barrejar-te amb altres disciplines és com un pont constant d'inspiració. Activa la capacitat de tenir intuïcions i crear connexions totalment noves i originals entre coses que semblaven desconnectades per acabar trobant solucions creatives a problemes de la societat que semblaven impossibles de resoldre.

Quines sortides professionals té un doctorat en aquesta àrea? Administracions públiques, consultories d'urbanisme, d'energia o de medi ambient... Hi ha futur i una necessitat d'aportar intel·ligència humana al nostre planeta.

