

1r Pla estratègic metropolità de Barcelona



Pla estratègic
metropolità
de Barcelona

Ausiàs March, 7,1r
08010 Barcelona
T. 93 318 70 51
F. 93 317 48 35
www.bcn2000.es

Institució promtora:



Ajuntament
de Barcelona

Versión castellana i English Version



1r Pla estratègic metropolità de Barcelona

Un dels principals reptes dels municipis de l'entorn metropolità de Barcelona és construir un futur d'equilibri i equitat. Per això cal més i millors infraestructures que garanteixin el nostre desenvolupament, i una aposta per un desenvolupament sostenible que permeti assegurar la nostra qualitat de vida.

Aquests objectius precisen de polítiques múltiples de planificació i programació que hem de repensar des d'una perspectiva comuna, capaç de recollir les diverses sensibilitats de tots i cadascun dels municipis que comparteixen l'àmbit metropolità.

Som trenta-sis municipis que compartim un present i un futur comuns, que ens hem de conèixer i coordinar cada vegada més i millor per tal d'impulsar iniciatives i projectes que ens permetin arribar a desenvolupar les nostres màximes potencialitats econòmiques i socials.

El Pla estratègic metropolità és l'instrument que ens permet treballar en xarxa per recollir aquestes òptiques diverses. El Pla s'ha construït des del consens i el diàleg entre les administracions locals i els agents socials i econòmics de tots els municipis que conformen l'àmbit metropolità. Aquest treball conjunt ens ha permès constatar un seguit de tendències que conformen un realitat supramunicipal comuna, i a les quals hem de donar resposta. Són qüestions àmplies i importants, que abasten des de les polítiques de transport i habitatge fins al model de convivència.

Per poder donar una resposta adient a aquest aspectes hem de dotar-nos d'instruments que ens permetin competir amb igualtat de condicions amb les altres metròpolis del nostre entorn.

Volem instruments metropolitans de gestió i de decisió per aconseguir una major cohesió social, cultural, econòmica i territorial. I aquí hem de prestar una atenció especial a l'economia, que si bé no ho és tot, sí que és una de les claus que facilita la resta.

Avui el món global avança cap a les activitats relacionades amb l'ús, la gestió i la producció del coneixement. L'Àrea Metropolitana de Barcelona, una de les cinc majors àrees metropolitanes d'Europa, no pot quedar al marge d'aquest procés. Hem de ser capdavanters i pioners d'aquesta transformació econòmica i social, perquè és així com podrem garantir la nostra qualitat de vida, escampar-la per tots els racons de la metròpoli i dotar-nos d'una societat més integrada, més rica, més interessant i més feliç.



JOAN CLOS

President del Consell general
del Pla estratègic metropolità de Barcelona
i Alcalde de Barcelona

Una gestió estratègica metropolitana

És ben sabut per tots que l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) és una ciutat de ciutats, una xarxa de poblacions interrelacionades formada per 36 municipis per on es desplacen i on treballen i hi viuen prop de 3 milions d'habitants. El dia a dia ens demostra que els ciutadans d'aquest continu urbà no entenen de límits administratius i que es mouen i es relacionen dins els seus més de 600 quilòmetres quadrats com si es tractés d'una única unitat territorial.

Els models de desenvolupament econòmic i social que han estat aplicats d'una manera homogènia a tot l'àrea, salvant les singularitats de cada municipi, han aconseguit situar l'AMB en el 6è lloc en el rànquing de les 45 àrees metropolitanes europees amb més potencial de creixement fins al 2005, i en el 1r entre les que no són capital d'Estat. Una potencialitat assolida amb l'esforç i la col·laboració dels agents econòmics, sindicals i socials, de les institucions i dels ciutadans de l'AMB.

Moltes de les qüestions que es tracten des de les administracions locals sobrepassen els límits administratius dels ajuntaments, i necessiten ser abordades des d'una perspectiva intermunicipal. És el cas de les polítiques d'habitatge, de medi ambient i sostenibilitat; de la gestió de les infraestructures, els transports i el capital humà; de l'anàlisi i l'adaptació a les noves realitats condicionades pels canvis demogràfics, els canvis en les estructures familiars i l'augment en els fluxos migratoris, entre moltes altres.

La realitat metropolitana de Barcelona és complexa i de geometria variable. És, a hores d'ara, un àmbit fragmentat des del punt de vista institucional i territorial, on es produeixen certs desequilibris. La Barcelona metropolitana requereix planificació i gestió pròpies.

L'organització del Pla estratègic metropolità estableix una xarxa de relacions on les idees de tots els elements definitoris del Pla es trobin interconnectats, de manera que es puguin crear els fluxos de coneixements necessaris per a la correcta configuració d'uns esquemes de plantejament.

L'acord ha estat possible gràcies a un extraordinari consens assolit entre totes les administracions i institucions (govern locals, consells comarcals, Diputació, sindicats, organitzacions econòmiques, culturals i socials). També hem arribat a una relació sólida amb les ciutats de la segona corona metropolitana per tal que el resultat reporti beneficis i resolgui problemes comuns.

El Pla s'estructura en tres grans àmbits: el representatiu-decisori, format pel Consell General i la Comissió Delegada; l'operatiu, centrat en el Consell de Desenvolupament Estratègic i les dues grans Comissions de Prospectiva i d'Estratègia; i el d'enllaç, que serveix de pont per relacionar-se amb d'altres sectors econòmics i estratègics, amb les ciutats de la segona corona i amb les institucions supramunicipals.

La Comissió de Prospectiva ha estat l'encarregada de definir les tendències sobre l'entorn amb més impacte en l'àmbit de l'àrea metropolitana, mentre que el Consell de Desenvolupament Estratègic té com a objec-

tiu principal definir i proposar els objectius del Pla, així com fer el seguiment de les accions empreses per a la seva implantació.

La Comissió de Prospectiva va generar cinc subcomissions de treball: capital humà; convivència ciutadana; transports, habitatge i model metropolità; lideratge i globalització; i dinamització econòmica, que han aplegat una gran quantitat de representants de les institucions i prop de 600 experts, una bona mostra de l'interès despertat i una garantia per a la solvència i el consens assolit.

D'altra banda, la Comissió d'Estratègia ha estudiat els aspectes crítics identificats per la Comissió de Prospectiva, i ara centra la seva tasca en proposar les mesures adequades per al seu tractament i vetllar per la seva correcta implantació.

Ara com ara ens trobem en un moment en el qual el nostre futur col·lectiu es troba en una situació òptima i crítica a la vegada: un potencial de projectes i de realitats envejables però als quals els陪伴a l'obligació de consolidar aquest procés de transformació. I la manera de dur-lo a terme és a través de l'acord, una particularitat que ens ha de portar a promoure la cultura metropolitana posant en comú les seves mancances i els seus encerts.

L'AMB reuneix totes les condicions per poder establir-se com un referent dins d'aquesta Europa de futur que es perfila, però per aconseguir-ho està obligada a abandonar els complexos models organitzatius que constrenyen i divideixen alhora el territori metropolità i organit-

zar-se per mitjà d'un instrument cohesionador i de consens com és el Pla estratègic metropolità.

El procés de planejament estratègic ha culminat en el conjunt d'estratègies, mesures i objectius que configuren la visió de futur que volem per a aquesta àrea.

A tots els que hi han treballat, el nostre agraïment.



JOSÉ IGNACIO CUERVO

President de la Comissió Delegada
i 4t Tinent d'Alcalde de Barcelona

Introducció

Membres del Pla

El Consell General és l'òrgan de màxima representació del Pla. La seva funció fonamental és l'aprovació del Pla i la participació en els debats i en altres grups de treball que es constitueixin. Està integrat per unes 300 persones representants de les institucions més representatives de tot l'àmbit territorial.

Membres del Consell General

President:

Joan Clos
ALCALDE DE BARCELONA

Vicepresidents:

José Ignacio Cuervo
QUART TINENT D'ALCALDE DE L'AJUNTAMENT DE BARCELONA
I PRESIDENT DE L'ENTITAT METROPOLITANA DEL MEDI AMBIENT

Maite Arqué
ALCALDESSA DE BADALONA I PRESIDENTA DE L'ENTITAT
METROPOLITANA DEL TRANSPORT

José Montilla
ALCALDE DE CORNELLA DE LLOBREGAT

Celestino Corbacho
ALCALDE DE L'HOSPITALET DE LLOBREGAT

Albert Vilà
ALCALDE DEL PAPIOL

Lluís Tejedor
ALCALDE DEL PRAT DE LLOBREGAT

César Arrizabalaga
ALCALDE DE MONTCADA I REIXAC

Josep Jordana
ALCALDE DE PALLEjà

Bartomeu Muñoz
ALCALDE DE SANTA COLOMA DE GRAMENET

Rosa Boladeras
PRESIDENT DEL CONSELL COMARCAL DEL BAIX LLOBREGAT

Francesc Castellana
DIPUTAT-PRESIDENT DE L'ÀREA DE PROMOCIÓ ECONÒMICA
I OCUPACIÓ DE LA DIPUTACIÓ DE BARCELONA

Miquel Valls
PRESIDENT DE LA CÀMARA OFICIAL DE COMERÇ, INDÚSTRIA
I NAVEGACIÓ DE BARCELONA

Antoni Brufau
PRESIDENT DEL CERCLE D'ECONOMIA

Joan Coscubiela
SECRETARI GENERAL DE LA COMISSIÓ OBRERA NACIONAL
DE CATALUNYA

Membres de la Comissió Delegada

President

José Ignacio Cuervo
QUART TINENT D'ALCALDE DE L'AJUNTAMENT DE BARCELONA
I PRESIDENT DE L'ENTITAT METROPOLITANA DEL MEDI AMBIENT

Membres

Josep Miquel Abad
PRESIDENT DE LA COMISSIÓ D'ESTRATÈGIA
DEL PLA ESTRATÈGIC METROPOLITÀ DE BARCELONA

Joaquim Tosas
VICE-RECTOR ADJUNT AL RECTORAT DE LA UNIVERSITAT
DE BARCELONA

Didac Pestaña
PRESIDENT DEL Gabinet DE PRESIDÈNCIA DE L'AUTORITAT PORTUÀRIA
DE BARCELONA

Josep M. Àlvarez
SECRETARI GENERAL DE LA UNIÓ GENERAL DE TREBALLADORS

Jaume Tugores
RECTOR DE LA UNIVERSITAT DE BARCELONA

Joan Carles Mas
PRESIDENT DEL CONSELL COMARCAL DEL BARCELONÈS

Xavier Carbonell
DIRECTOR GERENT DE LA CÀMARA OFICIAL DE COMERÇ,
INDÚSTRIA I NAVEGACIÓ DE BARCELONA

Josep Jordana
ALCALDE DE PALLEjà

Francesc Castellana
DIPUTAT-PRESIDENT DE L'ÀREA DE PROMOCIÓ ECONÒMICA
I OCUPACIÓ DE LA DIPUTACIÓ DE BARCELONA

Joan Carles Gallego
RESPONSABLE DE L'ÀREA D'ACCÍO SOCIOECONÒMICA
DE LA COMISSIÓ OBRERA NACIONAL DE CATALUNYA

Rosa M. Cullell
PRESIDENTA DE LA COMISSIÓ DE PROSPECTIVA DEL PLA
ESTRATÈGIC METROPOLITÀ DE BARCELONA

Josep Gual
DIRECTOR GENERAL DE FIRA DE BARCELONA

Membres del consell de desenvolupament estratègic

José Cuervo
PRESIDENT DE LA COMISSIÓ DELEGADA

Rosa Cullell
PRESIDENTA DE LA COMISSIÓ DE PROSPECTIVA

Josep Miquel Abad
PRESIDENT DE LA COMISSIÓ D'ESTRATÈGIA

Francesc Santacana
COORDINADOR GENERAL

Jaume Ciurana
PORTAVEU DE CIU A L'AJUNTAMENT DE BARCELONA

Rosa Boladeras
PRESIDENT DEL CONSELL COMARCAL DEL BAIX LLOBREGAT

Antoni Nogués

GERENT DE L'AGÈNCIA DE DESENVOLUPAMENT URBÀ
DE L'AJUNTAMENT DE L'HOSPITALET DE LLLOBREGAT

Rosa Nonell
SECRETÀRIA TÈCNICA DEL CERCLE D'ECONOMIA

Joan Pujol

SECRETARI GENERAL DE FOMENT DEL TREBALL NACIONAL

Maravillas Rojo

REGIDORA PONENTA D'OCUPACIÓ I INNOVACIÓ
DE L'AJUNTAMENT DE BARCELONA

Francesc Santacana

COORDINADOR GENERAL DEL PLA ESTRATÈGIC METROPOLITÀ
DE BARCELONA

Lluís Tejedor

ALCALDE DEL PRAT DE LLLOBREGAT

Jordi Toboso

DIRECTOR GENERAL DEL CONSORCI DE LA ZONA FRANCA

Jaume Vendrell

GERENT DE LA MANCOMUNITAT DE MUNICIPIIS DE L'ÀREA
METROPOLITANA DE BARCELONA

Albert Vilà

ALCALDE DEL PAPIOL

Joan Campreciós

COORDINADOR ADJUNT DEL PLA ESTRATÈGIC METROPOLITÀ
DE BARCELONA

Presidents de les comissions de prospectiva, d'estrategia i d'enllaç

Rosa M. Cullell
PRESIDENTA DE LA COMISSIÓ DE PROSPECTIVA

Josep Miquel Abad
PRESIDENT DE LA COMISSIÓ D'ESTRATÈGIA

Comissions d'Enllaç

SECTORS ECONÒMICS I ESTRATÈGICS:
Jordi Portabella

ANALISI ECONÒMICA:
Joan Trullén

XARXES TERRITORIALS:
Francesc Castellana

MEDI AMBIENT, ESTRATÈGIA I URBANISME:
Ramon Folch

ALTRES PLANS ESTRATÈGICS SECTORIALS:
Joan Campreciós

I Membres del Consell General

Ajuntament de Barcelona	Associació d'Industrials de Plàstics de Catalunya	Centre d'Estudis de l'Hospitalet	Escola Superior d'Administració i Direcció d'Empreses (ESADE)	Institut Català de Cooperació Iberoamericana
Ajuntament de Badalona	Associació de Línes Aèries	Centre d'Ensenyament Superior de Nutrició i Dietètica	Escola d'Administració d'Empreses de Barcelona	Institut Català de Logística de la Universitat Politècnica de Catalunya
Ajuntament de Badia del Vallès	Associació Industrial Tèxtil del Procés Cotoner	Centre d'Informació i Documentació Internacionals a Barcelona	Europa Press de Catalunya, S.A.	Institut Català de Tecnologia
Ajuntament de Barberà del Vallès	Associació Nacional d'Indústries Electròniques (ANIEL)	Centre Excursionista de Catalunya	Federació Artistes Acea	Institut Català del Consum de la Generalitat de Catalunya
Ajuntament de Begues	Associació Catalana d'Agències de Viatges	Centro de Estudios y Asesoramiento Metalúrgico	Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona	Institut Cerdà
Ajuntament de Castellbisbal	Associació Catalana de Comerç Electrònic. CommerceNet Catalunya	Centro Español de Plásticos	Federació de Cooperatives de Treball Associat de Catalunya	Institut d'Estadística de Catalunya
Ajuntament de Castelldefels	Associació Catalana d'Empreses de Jardineria Estratégico Urbano (CIDEU)	Centro Iberoamericano de Desarrollo	Federació de Gremis de Detallistes de Productes Alimenticis (FEGRAM)	Institut d'Estudis Regionals i Metropolitanos de Barcelona
Ajuntament de Cerdanyola del Vallès	Associació Catalana d'Empreses de Transport de Mercaderies	Associació Catalana de Mútues d'Accidents de Treball	Federació de Societats Anònimes Laborals de Catalunya (FESALC)	Institut d'Estudis Superiors de l'Empresa (IESE)
Ajuntament de Cervelló	Cercle d'Economia	Associació Catalana pel Desenvolupament de la Mediació i l'Arbitratge	Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers	Institut d'Humanitats
Ajuntament de Corbera de Llobregat	Club d'Amics de la Unesco de Barcelona	Associació d'Promotores-Constructors d'Edificis de Barcelona	Federació Empresarial Catalana del Sector Químic	Institut de Tecnologia de la Construcció de Catalunya (ITEC)
Ajuntament de Cornellà de Llobregat	Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Barcelona	Col·legi d'Arquitectes de Catalunya	Federació Espanyola de Transitaris Expedidors Internacionals i Assimilats	Institut Espanyol d'Analistes d'Inversions
Ajuntament del Papiol	Col·legi d'Economistes de Catalunya	Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya	Federació Provincial i Regional de Transports de Barcelona (Transcalit)	Institut de l'Empresa Familiar
Ajuntament del Prat de Llobregat	Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya	Col·legi de Farmacèutics de la Província de Barcelona	Federació d'Entitats Empresarials de la Construcció	Institut Nacional d'Ocupació (INEM)
Ajuntament d'Esplugues de Llobregat	Col·legi de Farmàcutes de la Província de Barcelona	Col·legi Oficial d'Agents Comercials	Federació Ecom	Jove Cambra de Barcelona
Ajuntament de Gavà	Col·legi Oficial d'Agents i Comissionistes de Duanes de Barcelona	Col·legi Oficial d'Agents de la Propietat Immobiliària de Barcelona i Província	Federació Nacional d'Empresaris Tèxtils Seders	Justícia i Pau
Ajuntament de La Palma de Cervelló	Associació per a les Nacions Unides a Espanya	Col·legi Oficial de Doctors i Llicenciat en Filosofia i Lletres i Ciències de Catalunya	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya	La Vanguardia
Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat	Associació Taller de Músics	Col·legi Oficial de Metges de Barcelona i Província	Fira 2000	Mancomunitat de Municipis de l'àrea Metropolitana de Barcelona
Ajuntament de Molins de Rei	Ateneu Barcelonès	Col·legi Oficial de Psicòlegs de Catalunya	Fira de Barcelona	Manufacturas Balmes Vives, S.L.
Ajuntament de Montcada i Reixac	Aula Barcelona	Col·legi Oficial de Químics de Catalunya	Foment del Treball Nacional	Max-Planck Institut
Ajuntament de Montgat	Autoritat Portuària de Barcelona	Col·legi de Periodistes de Catalunya	Fundació Barcelona Promoció	Mercats de Proveïments de Barcelona, S.A. (MERCABARNA)
Ajuntament de Pallejà	Autoritat del Transport Metropolità	Comissió Obrera Nacional de Catalunya	Fundació BCD	Ministeri de Foment. Direcció Provincial a Barcelona
Ajuntament de Ripollet	Avui	Confederació Espanyola de Cooperatives de Consumidor i Usuaris	Fundació Carles Pi i Sunyer	Orfeó Català
Ajuntament de Sant Adrià del Besòs	Banc d'Europa	Consell Comarcal del Baix Llobregat	Fundació Cercle d'Economia	Organisme Autònom de Correus i Telègrafs
Ajuntament de Sant Andreu de la Barca	Banc de la Petita i Mitjana Empresa	Consell Comarcal del Barcelonès	QS-Fundemi	Organització Nacional de Cecs Espanyols (ONCE)
Ajuntament de Sant Boi del Llobregat	Banc Sabadell	Consell d'Empreses Distribuïdors d'Alimentació de Catalunya	Fundació Miró	Parc Tecnològic del Vallès
Ajuntament de Sant Climent del Llobregat	Banca Nazionale del Lavoro	Consell de Gremis de Comerç, serveis i Turisme de Barcelona	Fundació Pere Tarrés	Pimec-Sefes (Petita i Mitjana Empresa de Catalunya)
Ajuntament de Sant Cugat del Vallès	Banco Atlàntico	Consell de la Joventut de Barcelona	Fundació RACC	Ràdio Barcelon/Cadena Ser
Ajuntament de Sant Feliu del Llobregat	Banco Bilbao Vizcaya-BBV, S.A.	Consell Social de la Universitat de Barcelona	Fundació Sardà Farriol	Ràdio Miramar/Cadena Cope
Ajuntament de Sant Joan Despí	Santander Central Hispano	Consell Superior d'Investigacions Científiques-CSIC	Futbol Club Barcelona	Ràdio Nacional d'Espanya a Catalunya
Ajuntament de Sant Just Desvern	Banesto-Banco Espanyol de Crèdit, S.A.	Consorci del Gran Teatre del Liceu	Gas Natural SDG, S.A.	Real Club de Polo de Barcelona
Ajuntament de Sant Vicenç dels Horts	Barcelona Activa, S.A.	Consorci EL FAR, Centre dels Treballs del Mar	Gremi d'Editors de Catalunya	Reial Acadèmia de Ciències i Arts de Barcelona
Ajuntament de Santa Coloma de Cervelló	Barcelona Centro Médico	Diputació de Barcelona	Gremi d'Hotels de Barcelona	Reial Acadèmia de Medicina
Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet	Caixa de Catalunya	El Periòdic	Gremi d'Indústries Gràfiques de Barcelona	Reial Automòbil Club de Catalunya
Ajuntament de Tiana	Caixa d'Estalvis i Pensions de Barcelona "La Caixa"	Fecsa-Endesa	Gremi de Fusters, Ebenistes i Similars de Barcelona	Retail & Trade Marketing
Ajuntament de Torrelles de Llobregat	Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona	Entitat Metropolitana del Medi Ambient	Gremi de Garatges	Secretaria d'Estat de Comerç, Turisme i Pimes. Ministeri d'Economia i Hisenda
Ajuntament de Viladecans	Cambra Oficial de Contractistes d'Obres Públiques de Catalunya	Entitat Metropolitana del Transport	Gremi de les Indústries de la Confecció de Barcelona	Sernauto
Aeroport de Barcelona	Cambra Oficial de Comerç i Indústria de Sabadell	Escola d'Alta Direcció i Administració, S.A. (EADA)	Gremi Provincial de Distribuïdors d'Alimentació de Barcelona	Societat General d'Aigües de Barcelona, S.A.
Agència EFE, S.A.	Carites Diocesana de Barcelona	Escola d'Iniciatives, S.A.	Gremi Provincial d'Empresaris de Salons de Festa de Barcelona en General	Barcelona de Serveis Municipals, S.A.
Agència de Desenvolupament Urbà de l'Hospitalet	Catalana d'Iniciatives, S.A.	El Periòdic	Grup Provincial Empresarial de Supermercats i Autoserveis de Barcelona	Societat Rectora Borsa de Valors de Barcelona, S.A.
Agrupació de Fabricants de Ciment de Catalunya	Catalunya Ràdio	Fecsa-Endesa	Grup Set	Telefónica de España, S.A.
Agrupació de Constructors d'Obres de la Província de Barcelona	Centre Català de Prospectiva	Entitat Metropolitana del Medi Ambient	Grupo Zeta, S.A.	Televisió Espanyola, S.A.
Agrupament de Botiguers i Comerciants de Catalunya	Centre de Càlcul de Sabadell, S.A.	Entitat Metropolitana del Transport	Iberia, Líneas Aereas de España, S.A.	The University of Chicago
Arquebisbat de Barcelona	Centre d'Estudis de Planificació i Baix Llobregat	Escola d'Alta Direcció i Administració, S.A. (EADA)	Transports Metropolitanos de Barcelona	Turisme de Barcelona
Associació Barcelona Aeronàutica i de l'Espai (BAiE)	Centre d'Estudis, Debats i Tertúlies			Unió Catalana d'Entitats Asseguradores
Associació Catalana de Recursos Assistencials				Josep M. Vallès
Associació de Campings i Ciutats de Vacances de la Província de Barcelona				
Associació Empresarial de l'Hospitalet i Baix Llobregat				

1	Antecedents	13
2	El 1r PEMB, instrument de canvi	27
3	Els elements bàsics del 1r PEMB	31
4	Esquema del PEMB	33
5	Missió del 1r PEMB	37
6	Principis del 1r PEMB	43
7	Visió del PEMB	45
8	Propostes del 1r PEMB	49
8.1	Introducció	49
8.2	Vector Creixement Econòmic	50
8.3	Vector Model Territorial	62
8.4	Vector Cohesió Social	72
Annex	Llistat únic de participants	83

ELS PLANS ESTRATÈGICS: UNA REALITAT EN EL MÓN D'AVUI

Planificació estratègica metropolitana als EUA

Marc A. Weiss, President i director general, Institut per al desenvolupament urbà global, Praga i Washington DC 16

El CIDEU i la planificació estratègica a Iberoamèrica

Xavier Sánchez, Secretari general del CIDEU

24

La planificació estratègica urbana a Europa

Ismael Martín, Politòleg, PEMB

28

La planificació estratègica: un instrument vàlid per a ciutats i territoris

Félix Asín, Membre del Consell rector i de la Comissió Executiva d'EBRÓPOLIS

34

Una visió estratègica des dels ajuntaments

Francesc Castellana i Aregall, President de l'Àrea de Promoció econòmica i Ocupació de la Diputació de Barcelona 40

CAP EL PLANEJAMENT DEL SEGLE XXI

Planejament concurrent: una alternativa per al futur

Francesc Santacana, Coordinador general del PEMB

46

Estratègies i globalització a les àrees metropolitanes mundials

Josep Roig i Martí, Secretari general de Metrópolis

52

DIVERSES VISIONS PER A L'ÀREA METROPOLITANA DEL 2025

La ciutat: laboratori d'idees

Ana Mir i Emili Padrós, Dissenyadors industrials

60

Somiant illes artificials

Lluís-Antón Baulenas, Escriptor

66

Barcelona, a favor de la fecundació...

Jorge Wagensberg, Director del Museu de la Ciència de Barcelona

70

La ciutat ideal

Rafael Argullol, Filòsof

74

Barcelona, la nova ciutat d'una nena etíop

Anna Soler-Pont, Agent literària

80

1 | antecedents

13

El model metropolità de Barcelona ha d'obeir a una aritmètica en la qual la pèrdua de les parts mai no repercutixi en el guany per al tot. I viceversa.

Maite Arqué, Alcaldessa de Badalona

1.1. La industrialització, base del model socioeconòmic de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

Des de finals dels anys cinquanta s'ha produït la consolidació, econòmica i social, d'aquest territori metropolità sobre la base d'un model propi de l'etapa de l'industrialisme del segle XX i d'un paper molt reactiu, fins a la democràcia, del planejament urbà i molt més proactiu d'aquelles èpoques ençà.

En el decurs d'aquest ampli període de temps, ha tingut lloc un fenomen de símbiosi entre la ciutat de Barcelona i les ciutats i viles del seu entorn. De tal manera que si fins als anys cinquanta el creixement se centra en Barcelona (al voltant del 80/85% de la població de l'AMB), a partir d'aleshores el creixement de la població es dispersa cap al seu entorn, de manera que el 1960 el pes de Barcelona en el conjunt de l'àrea era ja del 77%; el 1970, del 64%; el 1980, del 56%; el 1990, el 54%; el 2001, el 51%.

Aquest procés continuat es va accentuar molt en els 15 anys compresos entre el 1960 i el 1975, quan totes les poblacions de l'àrea van doblar, com a mínim, la seva població. En alguns casos la van triplicar: el Prat, Sant Boi, Sant Feliu, Sant Vicenç dels Horts, i en d'altres es va quadruplicar: Castelldefels, Sant Joan Despí, Viladecans i Santa Coloma de Gramenet.

En el seu conjunt, aquesta símbiosi és el resultat d'un procés d'industrialització accelerada que té un compo-

nent induït per l'expulsió de les indústries de Barcelona cap als majors espais i millors preus que oferien els municipis del seu entorn (unes 500 empreses entre 1964 i 1972) i per les noves empreses que es creen –moltes d'elles multinacionals– atretes pel mercat, pels preus i salariis i per la proximitat al port i a l'aeroport.

Tot aquest fort creixement d'activitats en el territori se suporta amb uns elevats volums d'immigració (800.000 persones en 20 anys, atès el procés d'enveilliment de la població autòctona i la baixa taxa de natalitat), un ús extensiu del sòl i una manca de planejament conjunt, malgrat els intents del Pla comarcal de 1953, del Pla director de 1966 (que amplia notablement els límits de l'àrea), de la primera proposta de revisió del Pla comarcal de 1953 (presentada el 1974) i del Pla general metropolità de 1976.

Com a conseqüència, el creixement econòmic d'aquests anys ha tingut efectes desiguals sobre el territori metropolità. Juntament amb els espais beneficiats per les relocalitzacions industrials, apareixen altres zones d'especialització forçada en ciutats dormitori amb greus deficitis de serveis i d'equipaments.

Cal remarcar, tanmateix, que de tot aquest període el Pla general metropolità va ser l'únic element que va aportar i que va apostar per un model autènticament metropolità.



És evident que aquest Pla és una eina viva que, en el seu procés de desenvolupament i d'implementació introduirà millores i adaptacions.

José Luis Jimeno, Alcalde de Badia del Vallés

El Pla estratègic metropolità de Barcelona permet el treball dels municipis i, alhora, manté una visió general del territori que ens uneix i dóna resposta a les necessitats reals del conjunt de la població.

José Antonio Robles, Alcalde de Barberà del Vallés

15

El resultat d'aquest planejament àmpliament desbordat en els primers anys va ser un procés d'ocupació del sòl a un ritme accelerat, lús dels plans parcials, fragmentaris i incoherents –com a sistema habitual de desvirtualització del Pla comarcal–, irregularitats, augmentos d'eficacitat, canvis d'ús del sòl...

Una llarga etapa, per tant, en la qual el territori no tenia altra estratègia que la d'adaptar-se a les necessitats dels processos industrials i a les necessitats d'una àmplia massa de nous ciutadans que acudien –primer a

Barcelona, després als municipis del seu entorn– atrets per la demanda creixent de recursos humans.

Amb alts i baixos, aquesta etapa es va perllongar fins a la meitat dels anys setanta, quan té lloc una gran crisi que comporta el pas cap a un nou model social i econòmic que significarà notables canvis en els esquemes de comportaments socials i productius i, obviament, amb efectes sobre uns territoris concrets.

Aquest pas d'un model a l'altre no és immediat.

bregat, Esplugues, Barcelona, Cornellà, l'Hospitalet, Badalona, Cerdanyola...

Com a conseqüència d'aquestes polítiques projectives, l'AMB es troba en plena fase d'expansió i de projecció vital amb un conjunt de més de 40 projectes que, sens dubte, canviaran les seves potencialitats globals amb la construcció de gairebé 11 milions de metres quadrats de diferents usos (oficines, habitatges, zones comercials, equipaments...), amb una inversió total superior als 36,6 mil milions d'euros, sense comptar les inversions de tipus infraestructurals i de connectivitat.

Pel que fa a l'ingrés a la Comunitat Europea, el saldo és, també, clarament favorable. L'àrea Metropolitana de Barcelona, des de 1986, ha guanyat posicions en el si de l'economia europea i ha millorat clarament en competitivitat exterior, productivitat i volum d'ocupació. Entre el 1986 i el 1999 el PIB de la província de Barcelona va augmentar un 64%, una de les taxes més elevades de la Unió Europea.

La RMB ha experimentat en els darrers anys un fort procés de creació d'ocupació. La taxa d'activitat –a partir de la població potencialment activa de 15 a 64 anys– passa del 65% de 1995 al 74% de l'any 2000, i la taxa d'atur es redueix, en el mateix període, del 20% al 8%.

I pel que fa a l'entrada a la nova era de la producció econòmica, l'AMB constitueix un clar exemple de metròpoli polinuclear molt diversificada en el seu conjunt, però amb un grau d'especialització productiva en les diferents ciutats que la integren.

En l'actualitat, l'economia de Barcelona és la base principal exportadora d'Espanya, i Barcelona constitueix una metròpoli europea productora de béns d'intensitat mitjana-alta i exportadora de serveis turístics. No obstant això, cal tenir present el pes de les multinacionals en aquestes exportacions, directes i indirectes, i, lògicament, la relació del nivell tecnològic amb l'elevat grau d'obertura de la nostra economia.

D'altra banda, l'AMB està experimentant canvis importants en la composició dels llocs de treball cap a sectors d'alta intensitat de coneixement. Entre el 1991 i el 2001 la major part de ciutats veuen doblar aquests actius fins a assolir una xifra de gairebé 500.000 (el 78% del total de Catalunya), amb un mercat laboral que accentua el seu caràcter metropolità.

Aquest període de transició, obviament, ha tingut i té oscil·lacions que poden afectar qüestions com la taxa d'atur i altres indicadors econòmics, en el sentit menys positiu.

No obstant això, ens trobem en un territori –el de la RMB– que ocupa ja un lloc rellevant en el si de la Unió Europea. Per població se situa en el 9è lloc, darrere de les aglomeracions urbanes (que no municipis) de Colònia, Birmingham, Londres, Frankfurt, París, Milà, Madrid i Nàpols.

La posició de l'AMB en aquest rànquing millora notablement si prenem com a referència les preferències empresarials a l'hora de localitzar activitats econòmiques.

1.2. La transició cap a un nou model socioeconòmic

res fets importants caracteritzen el naixement de l'etapa de transició: l'esdeveniment de la democràcia i dels nous valors que suposa per als representants dels municipis l'ingrés d'Espanya a la Comunitat Econòmica Europea i la fi de la crisi industrial, juntament amb la irrupció de les noves tecnologies i la seva ràpida traducció en noves activitats productives.

Els nous valors urbans de la democràcia revaloren la realitat suburbial de molts dels municipis i s'inicia un constant avanç cap a la consolidació de noves realitats urbanes concebudes ja com a veritables ciutats més cohesionades, integrades i amb una renovada identitat ciutadana. Tanmateix, aquest procés, necessàriament focalitzat en l'àmbit de cada ciutat considerada en si

mateixa, deixa en un segon terme els aspectes propis d'una visió metropolitana, sense que aquesta funció hagués estat assumida per cap altra instància administrativa. El desenvolupament de noves realitats urbanes, que cada municipi ha hagut de desplegar disposant solament dels seus propis recursos, ha pogut donar lloc a un creixement desigual, que fins i tot aprofundeix i provoca nous desequilibris territorials. Així doncs, aquestes ciutats es replantegen el seu paper, amb una vocació clarament proactiva pel que fa als projectes econòmics i socials i, en definitiva, amb un ús gairebé generalitzat del planejament estratègic com a instrument de participació i de projecció de cadascuna de les ciutats.

A hores d'ara disposen de plans estratègics: Molins de Rei, Sant Boi, Sant Just, Santa Coloma, el Baix Llo-

Planificació estratègica metropolitana als Estats Units

Marc A. Weiss 17

Els Estats Units es van convertir oficialment en una nació majoritàriament urbana arran del cens dels EUA de 1920, però en el decurs del segle xix, la ràpida industrialització i la immigració de l'estrangej impulsaren un creixement accelerat de les ciutats i les regions urbanes. La capacitat dels límits de les ciutats per a suportar l'explosió de la població urbana i l'expansió del desenvolupament del sòl urbà fou posada a prova davant un repte difícil, enfront del qual el mètode més emprat va ser l'annexió de ciutats i pobles circumdants per part del govern municipal. Aquest els incorporà oficialment dins els límits de la ciutat, tot just ampliats per mitjà d'una autoritat legal que el govern estatal atorgava als ajuntaments. Així, durant un quant temps, el creixement de les ciutats anà paral·lel al creixement metropolità. Per exemple, ciutats com Nova York, Filadèlfia i Chicago van créixer –mitjançant annexions i concentracions– des dels seus límits primitius d'unes quantes milles quadrades i una població inicial de només alguns milers d'habitants al principi del segle xix, fins a ciutats de centenars de milles quadrades i milions d'habitants al final d'aquella mateixa centúria.

Durant el segle xx, moltes de les ciutats més antigues dels EUA, sobretot al nord-est i a l'Oest Mitjà, van parar d'exemplar els seus límits municipals i el creixement metropolità esdevingué en bona mesura un afer de creació massiva de zones residencials en milers de comunitats urbanes de tota la regió metropolitana incorporades per separat. En algunes zones del sud i l'oest, però, els límits de les ciutats continuaren creixent per mitjà de l'annexió, de manera que ciutats com San Antonio i Albuquerque continuaren abastant l'extens volum de la població urbana dins l'àrea metropolitana. Aquesta modalitat entre la ciutat i la metròpolis va conduir el Cens dels EUA a establir una categoria nova al principi del segle xx, l'àrea Estadística Metropolitana (Metropolitan

Statistical Area), consistent en una ciutat central i una població urbana relativament contigua dins la zona de rodalies, per tal de reflectir la realitat nova d'una regió urbana amb moltes jurisdicccions de govern municipal diferents.

Atès que a la primeria del segle xx la major part de les ciutats més importants ja no abastaven tota la regió metropolitana, la planificació urbana que implicava una cooperació metropolitana per part de sectors públics i privats es convertí en un nou instrument de suport per a una agenda de la política regional. El famós Pla 1909 de Chicago era bàsicament un pla regional. I el Pla Regional de Nova York i Rodalia –encara més ambiciós– enllestit al final de la dècada de 1920, va servir d'avantprojecte per a la inversió urbana i el desenvolupament en la regió triestatal (Nova York, Nova Jersey i Connecticut) durant tota una generació. Fa una dècada, l'Associació per al Pla Regional (Regional Plan Association, RPA), una organització ciutadana privada sense ànim de lucre publicà el tercer pla regional per a l'àrea metropolitana de Nova York. Al segle xxi, l'RPA encara té un paper destacat en la tasca de definir estratègicament el creixement urbà i els models de desenvolupament en aquesta metròpoli triestatal amb una població total de quasi 20 milions d'habitants, tal com ho ha estat fent d'ençà de la dècada de 1920.

Ultra l'ampliació del govern local per a afers generals i l'expansió de la planificació metropolitana en múltiples jurisdicccions de govern, un altre intent d'abordar els reptes creixents de la vida metropolitana suposà la creació de corporacions de govern per a fins regionals específics a fi de coordinar les inversions, les obres públiques i les normatives d'activitats específiques. Personalment, aquest enfocament el denominat regionalisme funcional. La principal institució important d'aquest tipus als EUA va ser l'Autoritat Portuària de Nova York i Nova Jersey (Port Authority of New York and

New Jersey), creada en acabar la I Guerra Mundial per controlar de manera conjunta els ports de mar regionals, terminals de tren, magatzems, ponts i túnels, i més tard ampliada per assumir aeròports, metros i, fins i tot, el World Trade Center. Per tot els EUA hi ha un gran nombre d'entitats públiques metropolitanes que finançen, construeixen i dirigeixen aeròports regionals, sistemes de trànsit, autopistes, ponts, xarxes d'aigua i de clavegueram, xarxes elèctriques, parcs zoològics, estadis esportius, centres d'art, reserves forestals, parcs i centres recreatius, zones verdes i molts altres equipaments públics. Aquestes entitats metropolitanes en alguns casos també regulen determinats aspectes de l'ús del sòl de la regió, en particular els associats amb aiguamolls amenaçats, zones costaneres, espais oberts, transports i qualitat de l'aire i de l'aigua.

L'enorme increment de les ajudes del pressupost del govern federal durant les dècades de 1930 i 1940 també comportà un major suport per a la creació d'una organisme nacional que promogué les millors urbanes i les formes de govern metropolità. Aquest moviment finalment obtingué un èxit en la dècada de 1960, amb la fundació d'un nou òrgan federal dins el Gabinet del govern, el Departament d'Habitatge i Desenvolupament Urbà dels EUA (U.S. Department of Housing and Urban Development, HUD). Prèviament, a primers del decenni de 1950 s'implantà un programa federal denominat 701 per proporcionar un finançament substancial a la planificació regional, que havia de ser dirigit a través d'unes entitats noves coordinades denominades Consells de Govern (Councils of Government, COGs), les quals representaven totes les jurisdicccions de govern local existents en una mateixa regió metropolitana. L'objectiu era que els COG es convertissin en l'avantguarda de la implantació d'uns governs vertaderament regionals, per bé que aquesta tasca resultà molt més difícil del que ningú podia imaginar. L'àrea

de la Badia de San Francisco quasi aconseguí fundar un govern regional complet a la primeria dels anys 1970, però a la fi el projecte no reeixí.

Una dècada més tard, Portland (Oregon) establí un govern metropolità electe amb uns objectius limitats (anomenat Metro), amb competències en planificació de l'ús del sòl i dels transports, i Minneapolis-St. Paul implantà el Consell Metropolità Twin Cities (Twin Cities Metropolitan Council), amb certes competències en *revenue raising* (recaptació de fons) i *tax-base sharing* (cobrament d'un impost de renda), com també en ús del sòl i transports. En una dècada més recent, es fundà l'Entitat de Transports Regionals de Geòrgia (Georgia Regional Transportation Authority) per intentar alleujar els greus problemes que patia la zona metropolitana d'Atlanta de trànsit automobilístic i de contaminació de l'aire. Una altra variació d'aquest tema és la concentració de governs municipals i de comtat. En alguns casos, aquestes ciutats-comtat es remunten al segle xix, com ara Filadèlfia, Baltimore, Saint Louis, Denver i San Francisco, però dins el moviment envers els governs regionals, a les dècades de 1960 i 1970 es produí una altra onada de fusiones ciutat-comtat que inclogué Indianapolis, Jacksonville i Nashville. De tant en tant, aquestes concentracions encara es donen –tan sols fa dos anys, Louisville s'uní al comtat de Jefferson.

Malgrat els diversos exemples dels dos paràgrafs anteriors, als EUA la tendència envers els governs metropolitanos amb fins generals va perdre quasi tota la força a la dècada de 1980 i d'ençà de llavors no s'ha tornar a recuperar. Ara, poques vegades se sent a parlar seriosament de crear governs regionals. Fins i tot l'estructura existent va patir un fort revés als anys 1980 quan el president Reagan i el Congrés eliminaren el finançament al programa de planificació regional 701, cosa que reduí sensiblement el poder i els

recursos dels consells de govern metropolitans. Des d'aleshores han sorgit altres moviments, però ara ja no reclamen un govern metropolità. En comptes d'això, expressions com formes de govern regional, planificació, gestió, col·laboració i "creixement intel·ligent" s'han convertit en els termes més habituals. Avui, els consells de govern sovint desenvolupen plans estratègics per a les seves regions metropolitanes. És el cas de SANDAG (San Diego Association of Governments) o del DRCOG (Denver Regional Council of Governments).

Un dels elements més importants d'aquest ressorgiment ha estat la legislació sobre transports del govern federal creada durant els anys noranta, que estableix que cada regió urbana havia de crear una Organització per a la Planificació Metropolitana (Metropolitan Planning Organization, MPO) consistent en un grup coordinat de funcionaris municipals i que tindria com a missió planificar conjuntament les inversions en transports i oferir assessorament polític per a les entitats estatales de transports i autopistes. En molts casos, els COG regionals també es reconstituïren en MPO, i de vegades les MPO es convertiren en organitzacions independents. En tots dos casos estan ajudant a centrar novament l'atenció en qüestions de govern metropolità. Algunes de les MPO, com el Consell Coordinador Porta Est-Oest (East-West Gateway Coordinating Council) de l'àrea metropolitana de Saint Louis, que abasta els estats de Missouri i Illinois, van ser molt agressives en desenvolupar i aplicar plans estratègics multimodals de transports i desenvolupament econòmic. De manera similar, l'Organisme de Protecció Mediambiental dels EUA (Environmental Protection Agency, EPA) ha exigit als governs municipals de moltes regions metropolitanes que treballin de forma més coordinada a fi que la regió respecti els nivells federals de qualitat de l'aire. Si no ho fan, perdien milers de milions de dòlars en finançament federal dels transports. De fet, va ser la intervenció de l'EPA el que en realitat va obligar l'estat de Geòrgia a crear el GRTA per a la zona metropolitana d'Atlanta.

D'altra banda, les cambres metropolitanes de comerç i les corporacions per al desenvolupament econòmic regional uneixen els sectors privat i públic per activar una regió urbana a fi de captar i retenir negocis, inversions i llocs de treball, així com per impulsar el comerç exterior i, fins i tot, l'interna-

cional. Organitzacions com la Cambra de Comerç Greater Austin o la Junta de Desenvolupament Regional Akron han estat molt efectives en dissenyar i aplicar plans de desenvolupament econòmic estratègic per a les seves respectives regions. Aquestes entitats, a l'igual del Comitè Greater Baltimore, sovint estan complementades amb organitzacions cíviques regionals, ciutadans que reclamen habitatges assequibles, un major accés a l'ensenyament de qualitat i més oportunitats de treball, més equitat en la distribució de les inversions i els serveis públics, qualitat mediambiental, justícia racial i social, i moltes altres qüestions fonamentals. N'és un exemple el Consell de Ciutadans per l'Habitatge i la Planificació (Citizens Housing and Planning Council) de l'àrea metropolitana de Baltimore. Organitzacions nacionals com el Grup Citistates i l'Aliança per a l'Administració Regional (Alliance for Regional Stewardship) estan proporcionant impuls i assessorament per ajudar els moviments ciutadans metropolitanos a créixer i millorar els seus sistemes d'organització.

Potser la qüestió que crida més l'atenció és el problema de l'expansió de les zones residencials i extraurbanes, la urbanització excessiva de baixa densitat de sòl agrícola i la pèrdua consegüent d'espais oberts i de belesa natural, units a un increment exponencial en la congestió del trànsit, la contaminació de l'aire i de l'aigua i els models socials i econòmics extremadament desiguals de desenvolupament de l'espai en tota la regió urbana i al seu voltant. En resposta a aquests reptes que emergeixen ràpidament, hi ha hagut un interès considerable per desenvolupar uns transports alternatius que inverteixin més recursos en el trànsit públic (especialment en el trànsit ràpid en trens urbans i autobusos), en una urbanització d'alta densitat iús mixt al voltant de les estacions de trànsit, en carrils bici i per a vianants i, en general, en crear i reforçar un entorn de caire més urbà per viure, treballar, jugar i visitar. Tot i que hi ha moltes maneres de plantejar i descriure aquestes qüestions, l'expressió més habitual als EUA és smart growth ("creixement intel·ligent"), que implica la idea de posar fre a l'expansió de les zones residencials per mitjà d'una combinació de conservació d'espais oberts i afectació de més recursos per reconstruir barris urbans i residencials ja existents. El millor exemple d'aquest enfocament s'emprengué a Maryland sota el mandat de l'ex-

governador Parris Glendening, i d'altres estats, entre ells Maine, Vermont, New Hampshire, Rhode Island, Nova Jersey, Delaware, Florida, Geòrgia, Tennessee, Geòrgia, Utah, Oregon, Washington i Califòrnia, han impulsat alguna combinació d'aquests tipus de polítiques d'ús del sòl, que han tingut resultats diferents quant a efectivitat. A més, hi ha diverses organitzacions nacionals, com l'Associació Americana per a la Planificació (American Planning Association), el Congrés per al Nou Urbanisme (Congress for the New Urbanism), el Projecte de Política de Transports Terrestres (Surface Transportation Policy Project), Conservació de Vies i Camins (Rails to Trails Conservancy) i Smart Growth America, totes encaminades a impulsar aquest tipus de polítiques i agendes de planificació.

L'Institut de Praga per al Desenvolupament Urbà Global al llarg de la dècada passada va elaborar un paradigma nou denominat Estratègia Econòmica Metropolitana, ideat per aplegar totes les persones, comunitats i institucions d'una regió urbana i de la seva perifèria entorn del propòsit de generar i sostenir un cert nivell de prosperitat i de qualitat de vida per a totes les persones i tots els llocs. Jo anomeno aquest enfocament regionalisme d'identitat, perquè fomenta un interès comú verdader mitjançant el qual tothom se sent millor ajudant els altres a millorar les seves oportunitats i perspectives de futur. Potser les persones no són "ciutadans" d'un govern metropolità, però no hi ha dubte que són ciutadans d'una economia metropolitana. El treball en equip i el liderat són la clau per a una Estratègia Econòmica Metropolitana reeixida i, a diferència de definicions més restringides de creixement o desenvolupament econòmic que poden beneficiar només uns quants o malmetre l'entorn físic, l'Estratègia Econòmica Metropolitana fomenta el manteniment i la millora d'un entorn sostenible i l'impuls d'unes condicions socials i econòmiques justes, perquè les regions urbanes competeixin més efectivament en el mercat global si conserven i capten una mà d'obra capacitada i altament motivada, cosa que només es pot aconseguir si hi ha un bon nivell global de qualitat de vida metropolitana. Les regions urbanes són les pedres angulars de la prosperitat nacional, atès que són centres capdavanters en productivitat i innovació en l'economia mundial. En tots els països, rics o pobres, les regions urbanes contribueixen amb una

part desproporcionadament gran al Producte Nacional Brut, que supera amb escreix el percentatge de la població nacional urbana.

EUA, amb una població nacional que és urbana en més d'un 80 per cent, són fonamentalment un país metropolità. De fet, més de la meitat del total de la població nacional viu en tan sols les 25 regions metropolitanes més grans. És molt improbable que en un futur pròxim existeixin governs metropolitanos amb finalitats generals que abastin tota la població i tot el territori d'una regió urbana. D'altra banda, les formes de govern metropolità, la planificació de l'ús del sòl, de transports i mediambiental, les inversions, equipaments i serveis públics i privats coordinats, l'estrategia econòmica, *revenue raising and sharing* (l'establiment i recaptació de tributs), i moltes altres formes de cooperació metropolitana que ajuden a generar i mantenir la prosperitat, la qualitat de vida i l'habitabilitat de la comunitat continuaran essent aspectes vitals en l'elaboració de polítiques i en l'aplicació de programes en els àmbits de veïnat, estatal i nacional per a moltes generacions futures.

Marc A. Weiss és president i director general, Praga Institut per al Desenvolupament Urbà Global, Praga República Txeca i Washington DC.

Hi ha el perill que els nostres municipis siguin considerats reserves poc habitades, on es poden instal·lar tots aquells serveis que necessiten les grans aglomeracions de persones per mantenir un nivell raonable d'habitabilitat.

Joana M. Badell, Alcaldessa de Begues

Planificar un entorn metropolità que gira al voltant d'una potència com Barcelona demana una visió global, potser un xic distanciada de la mirada individual de cada municipi, però que no ha de perdre mai de vista la identitat dels municipis que el conformen.

Joan Playà, Alcalde de Castellbisbal

Segons l'European Cities Monitor, l'any 1990 Barcelona ocupava el lloc número 11 en aquest rànquing. Ara, l'any 2002, el seu lloc és el 6è, de manera que ha superat ciutats com Zuric, Ginebra, Milà i Glasgow. Les ciutats amb

les quals ens hem de comparar són Londres, París, Frankfurt, Brussel·les i Amsterdam. Però, obviament, no podem oblidar les altres, atès que totes es troben igualment motivades per millorar les posicions actuals.

1.3. Quin futur per a l'AMB: de la transició a la consolidació del nou model de la societat postindustrial del coneixement, la creativitat i la cultura

No resulta fàcil avançar el futur d'una àrea que ja ocupa una primera divisió entre les ciutats europees, les quals competeixen a la vegada per ser més eficients, peratreure més activitat econòmica, per promoure els mateixos sectors del coneixement i per assegurar uns nivells d'integració social tan elevats com sigui possible.

Caldria tenir presents unes quantes premisses a l'hora de visionar aquest futur:

1 L'AMB és un territori que, en el futur, ja no experimentarà grans canvis. És un territori molt saturat i que caldrà gestionar adientment per tal d'anar-lo transformant en un medi urbà de qualitat que respongui a les necessitats de la societat i de l'economia actual. La millora de la productivitat del territori serà un element essencial del model que s'ha d'anar formant. La dimensió del creixement de l'AMB i la definició del model que es necessita per adaptar-se a una situació social, política i tecnològica diferent ha de ser un dels punts clau per centrar el necessari debat sobre el futur de l'AMB. Pensar un model metropolità de mobilitat –de persones i de mercaderies–, un sistema de generació i de difusió eficient dels coneixements, una xarxa de comunicacions i de connectivitat per al segle XXI, uns esquemes adients per a la rehabilitació dels centres històrics de les ciutats de la xarxa metropolitana, un sistema eficient de promoció econòmica... han de ser algunes de les peces d'aquests factors de productivitat que s'han de considerar en el futur de l'AMB.

2 Des del punt de vista econòmic, ens trobem en els inicis d'una transformació cap a sectors amb més valor afegit capaços de suportar l'augment de competència d'una Europa de 25, sense el suport dels nivells salarials. Des de la perspectiva actual, sembla lòtic esperar una continuïtat en el procés de translació d'algunes de les plantes industrials que es van ubicar en el seu dia a l'AMB i que ara es poden sentir més atretes per altres territoris de la UE. Caldrà situar de nou, en aquest context, els nous factors susceptibles de generar el trànsit cap a aquestes noves activitats productives. L'esmentat informe de l'European Cities Monitor 2002 ens dóna unes pistes sobre el que demanen les noves activitats productives: disponibilitat de recursos humans altament qualificats; fàcil accés als mercats, als clients i als consumidors; xarxa de telecomunicacions de qualitat; una actitud positiva per a la creació i l'atracció d'empreses; costos salarials adients; disponibilitat d'espais per a oficines a preus competitius; facilitat de mobilitat en tota l'àrea; idiomes; qualitat de vida, i medi ambient de qualitat. És a dir, factors de localització molt allunyats dels que es demanaven en el model anterior. A tot això, hi hem d'afegir la progressiva importància del factor innovació com a element clau per evolucionar cap a les activitats productives que ens han d'interessar. A més, innovació vol dir recerca, generació i transmissió de coneixements.

3 Per la banda social, els factors de convivència esdevindran un dels elements essencials. Les politiques socials europees han jugat un rol central en la construcció del model social actual, que s'ha demostrat flexible i dinàmic per respondre als canvis de l'economia i de la societat de les passades dècades. De tota manera, la societat del futur és diferent a la del model de l'industrialisme. Es presenten nous reptes en el camp de la inclusió social, de la protecció social, de la seguretat, de la lluita contra la discriminació, del fracàs escolar, de la conciliació família-treball, de la salut... I els instruments de què disposem no estan adaptats per atendre aquestes noves demandes. Necessitem emigració, però no sabem formar el marc adient per tal que no distorsioni el nostre model social tradicional. Necessitem més seguretat, però no sabem amb quines eines i mitjans garantir-la. Necessitem persones més ben preparades i educades, però no sabem com superar els als nivells de fracàs escolar entre els adolescents. Necessitem un jovent actiu i integrat, però no li sabem oferir uns habitatges adients. Necessitem i volem tendir a la plena ocupació –d'homes i dones–, però no sabem trobar vies per conciliar la vida laboral i la familiar.

Des de la voluntat legítima de voler el millor per a cadascun dels nostres municipis, hem de treballar de manera conjunta en aquest futur que compartim. Així és com les expectatives que s'albiren es faran realitat.

Antoni Padilla, Alcalde de Casteldefels

El debat sobre el Pla estratègic de l'AMB, força avançat, contrasta amb una realitat administrativa força descoordinada i amb un planejament urbanístic, vigent de l'any 1976, que ha quedat superat tant territorialment com conceptualment.

Antoni Morral, Alcalde de Cerdanyola del Vallés

4| La cultura és una altra premissa que s'ha de tenir present a l'hora de dibuixar el futur d'una àrea metropolitana. Avui dia no es poden fer previsions sense tenir present el paper de la cultura en el valor afegit de les metròpolis. Les previsions urbanístiques no es poden avançar sense el paper simbòlic de la cultura en l'articulació de la ciutat. La cohesió social no té sentit fora d'un marc de referència de les claus culturals que comporta. D'altra banda, un informe del Consell d'Europa atribuïa a la cultura –en sentit ampli– l'existència de 15 milions de llocs de treball a Europa. I un altre informe de la Societat General d'Autors situava el creixement pel que fa a la cultura, a l'Espanya de l'any 1997, en un 4,5% del PIB, fet que la situava en el quart sector més productiu.

5| Sostenibilitat i medi ambient. La disfunció existent entre el model de creixement econòmic que s'ha seguit fins ara i la seva sostenibilitat –capacitat per mantenir indefinidament una situació– és un fet que s'ha anat accentuant arreu d'Europa i que, en l'actualitat, és una realitat més o menys acceptada en totes les regions metropolitanes europees. Com s'ha vist, s'observa una transició en els models d'organització urbana tradicionals de base industrial cap a un nou model basat en l'economia dels serveis i en una organització integrada dels espais urbans que és molt menys agressiva. Una dada: segons el PTGC, cap a l'any 2026 la major part de les zones planes de Catalunya estaran urbanitzades, entre elles –com és lògic– tot el territori de l'AMB. En el marc d'aquesta premissa cal contemplar tres eixos fonamentals: la sostenibilitat social, l'econòmica i l'ambiental. La combinació d'aquests tres eixos atorga el significat complet a aquesta tendència creixent de considerar la sostenibilitat com una de les peces essencials del que hauria de ser el planejament urbà del futur: el planejament integral.

6| Governabilitat. Aquest és un dels grans temes que tenen totes les àrees metropolitanes d'arreu del món. És una qüestió crucial i no resolta. I és una qüestió que ve del model anterior i de la dialèctica entre centre i perifèria que el caracteritzava. L'existència de municipis amb història, legitimitat i proximitat democràtica és, sens dubte, un actiu molt important que no totes les àrees metropolitanes del món han sabut conservar. La pregunta és en aquest sentit: la consolidació del nou model social i econòmic d'aquesta veritable conurbació urbana que és l'AMB, de 3 milions d'habitants, es pot fer, de manera eficient, seguint les pautes actuals? Podem donar

respostes adients a cadascuna de les anteriors premisses –productivitat del territori, renovació del teixit productiu, cohesió, convivència i sostenibilitat– sense introduir nous elements de governabilitat o de gestió d'aquest territori? Dit d'una altra manera: l'evolució actual del conjunt de l'AMB ens porta cap a una visió desitjable del seu futur a mitjà termini?

El CIDEU i la planificació estratègica a Iberoamèrica: deu anys fomentant governabilitat

Xavier Sánchez 25

Durant els últims anys, els governs democràtics d'Amèrica Llatina i el Carib han revaloritzat els governs locals, encara que aquests últims han vist limitats els seus processos de descentralització a causa dels greus déficits d'infraestructura, a la feblesa de la xarxa sociocultural, a les repercussions de les polítiques d'ajustament i, també, a la falta de coneixements tècnics. És en aquest punt –l'enfortiment de l'autoritat local i la millora de les capacitats de gestió de les ciutats– on se situa l'aportació del Centre Iberoamericà de Desenvolupament Estratègic Urbà, CIDEU.

El CIDEU és una associació de ciutats constituïda el 1993 que neix amb la idea de compartir el reeixit model de pla estratègic de Barcelona. Des de 1995, és un programa de cooperació de les Cimeres Iberoamericanes de Caps d'Estat i de Govern, l'únic dedicat al desenvolupament urbà. Aquesta associació neix amb l'objectiu de contribuir a millorar la governabilitat de les seves ciutats associades –seixanta-vuit en l'actualitat– per mitjà de la metodologia de la planificació estratègica urbana.

Les activitats del CIDEU en aquests gairebé deu anys de funcionament s'ha centrat a oferir formació en matèria de planificació estratègica a les seves ciutats; a assessorar, fer el seguiment i avaluar els plans estratègics empresos per aquestes; i a construir una xarxa de confiança política, que permeti als electes locals de l'espai iberoamericà recolzar-se en els seus esforços comuns per accedir a uns nivells d'autonomia local que permetin respondre als reptes de governació que els planteja el desenvolupament econòmic i social dels seus territoris. Així mateix, promou l'elaboració i engegada d'estrategies de futur per part de les ciutats, proporcionant i establint relacions de complementarietat i inter-

canvi entre elles. En aquests 10 anys de reflexió s'ha generat un coneixement que recull l'experiència de les ciutats de la xarxa i que és de caràcter eminentment pràctic.

Entre les activitats del Centre figuren els seminaris tècnics i les conferències internacionals CIDEU, així com les reunions dels seus òrgans estatutaris –Assemblea General i Consell Rector–. Aquestes instàncies permeten que les ciutats associades intercanviïn les seves experiències i avanços sobre els seus diferents processos de desenvolupament estratègic urbà, i que autoritats locals i experts internacionals debatin sobre temes relacionats amb la problemàtica actual de les urbs. Promou i organitza trobades amb el sector privat per facilitar el finançament dels projectes que sorgeixen com a conseqüència del desenvolupament dels diferents plans estratègics de les ciutats associades. Participa i dóna suport a trobades internacionals de ciutats i xarxes que tenen com a objectiu posar en comú visions i estratègies sobre els problemes que han d'afrontar les ciutats, els responsables polítics i els gestors locals. Com a xarxa internacional de ciutats, el CIDEU proporciona un espai de participació a les ciutats en l'esfera política mundial, a més de ser un sistema complementari de solidaritat.

Presència del CIDEU a Amèrica Llatina

Potser el més destacat d'aquests anys de gestió sigui el fet que les idees fonamentals presents en el model de desenvolupament preconitzat pel CIDEU –creació d'una visió compartida de ciutat; concertació públic-privada; participació ciutadana; inserció de la mateixa ciutat en el sistema global; potenciació del lideratge local– s'han convertit, sota la forma de pla estratègic o d'altres eines de governabilitat, en

conceptes centrals en la moderna visió del desenvolupament proposada per a tot tipus de territoris i regions.

Val la pena citar aquí alguns exemples de plans estratègics reeixits, malgrat el risc, atès la limitació d'espai, de no fer justícia a totes les ciutats. El cas de Medellín, el Pla de la qual es va iniciar en 1994 i va servir per donar una orientació comuna a les forces活ives de la ciutat i treure a aquesta de la dinàmica del conflicte a través d'un debat obert sobre les seves opcions de futur. Una altra ciutat colombiana, Bucaramanga, constitueix el primer exemple de continuïtat d'un procés de planificació estratègica a pesar de grans canvis polítics, tant d'alcalde com de partit polític. A Mèxic, Mèrida compta amb un pla estratègic des de 1994, que ha servit, entre altres coses, per identificar una estratègia de ciutat, que ha estat la d'affirmar-se com a capital de la cultura maya, amb les seves implicacions per al turisme i el comerç. San Pedro Sula (Honduras) i Santiago de los Caballeros (República Dominicana) constitueixen bons exemples de ciutats no capitals que són importants motors del desenvolupament econòmic als seus països. Permetent la vinculació estreta dels actors principals del territori, especialment el sector empresarial. L'Havana (Cuba) constitueix un cas especial: amb una certa tradició planificadora, socialista de mena, l'assessorament del CIDEU ha estat fonamental per aprofundir en la dimensió participativa de la metodologia del pla i per informar als responsables polítics del que significa la concertació públic-privada en economies de mercat. El Pla de Juiz de Fora (Brasil) exemplifica bé el que una ciutat mitjana pot fer amb un pla estratègic ben aplicat: la densificació de la seva xarxa civil a través d'un procés molt participatiu. A Rio de Janeiro el pla estratègic va tenir l'encert de potenciar l'orgull dels ciutadans vers la seva ciutat, i aconseguir així vincular els ciutadans a la

vida de Rio. La ciutat de Fortalesa, també a Brasil, ha servit per a un objectiu important i difícil: reparar la fractura que separava govern estatal i govern municipal. Rosario va ser, juntament amb Córdoba, la primera ciutat argentina que va implementar un pla estratègic seguint la mateixa metodologia participativa que va utilitzar Barcelona. Del pla destaca, especialment, l'amplia base participativa amb la qual s'ha definit un model de ciutat en el qual és especialment notori la gestió descentralitzada i la qualitat dels serveis als ciutadans. El de Rafaela (Argentina) és el primer pla portat a terme amb èxit en una ciutat intermèdia (80.000 habitants). El pla, que es troba en la fase d'impuls i seguiment d'uns 50 projectes, ha definit un nou model de ciutat amb una amplia i activa participació de tots els agents, establint una bona dinàmica de treball en el marc de la concertació públic-privada. Actualment, Rafaela lidera una xarxa d'uns quaranta municipis argentins que s'aglutinen al voltant de la utilització de la metodologia de Planificació Estratègica com a eina per al desenvolupament.

El pla estratègic de Montevideo (PEM) va ser elaborat pel govern local, amb una activa participació de les entitats veïnals de la ciutat, com a base per a un programa municipal posteriorment consensuat amb els agents socioeconòmics locals. Al PEM destaca l'articulació del treball a nivell central i el descentralitzat, on les 18 entitats zonals (o de barris) participen de forma decisiva tant en el diagnòstic com en la formulació del model desitjat de ciutat.

Xavier Sánchez és secretari general del CIDEU

2| instrument de canvi



L'aprovació del Pla estratègic metropolità elimina alguns dels problemes que ens trobem molt sovint, com el fet de dissenyar estratègies que són incompatibles, de portar a terme actuacions negatives per als municipis veïns, o la pèrdua d'oportunitats per manca d'una visió de conjunt. *Angelino Maestro, Alcalde de Cervelló*

Ja hem vist que el futur de l'AMB es troba en una situació òptima i crítica a la vegada. Òptima perquè es troba realment amb un potencial de projectes i de realitats envejables, com es posa de manifest en els informes interns i externs existents.

Crítica perquè es troba en la ineludible necessitat de consolidar el seu pas cap a un nou model econòmic i social que s'imposa arreu del món –la globalització– i que funciona amb unes regles i principis diferents dels que han impulsat l'actual creixement.

Un dels problemes principals que sorgeixen en qualsevol procés de previsió del futur és el de pensar el futur en clau d'uns valors o principis que han regit fins als moments actuals, però sense tenir en prou consideració el naixement o la incipient existència d'uns nous principis que són els que han de regir en el futur. Cal, per tant, fer un gran esforç per saber entendre que el futur no és una prolongació del present, sinó que és un procés complex que van creant i configurant els líders –socials, econòmics, polítics– o que va sorgint de la mateixa societat, però que aviat és copsat per aquests líders.

En aquest sentit, un pla estratègic s'ha de considerar no com una finalitat en si mateixa, sinó com un instrument que pot facilitar el lideratge –en aquest cas, d'un territori com és l'AMB–, que es configura en la mesura que sap copsar l'evolució i les tendències d'uns entorns –no hi ha un sol entorn a considerar– i que les sap relligar amb els seus propis valors i potencialitats.

I, de fet, més que un pla s'ha de considerar una metodologia capaç de fer pensar estratègicament els territoris. Els canvis, actualment, són massa ràpids i profunds per poder sostenir unes respostes temporals durant molt de temps. És per això que el veritable planejament estratègic és aquell procés que porta cap a la consecució d'un territori que pensa estratègicament.

I, obviament, el fet que un territori aposti per pensar estratègies de futur i cerqui les orientacions més adients per a aquest fi significa que no es vol deixar que el mercat –com havia succeït abans– ens doni les pautes d'aquest futur. Significa que es vol incidir activament en aquest futur, des de la lògica de la ciutadania i de les noves pautes que ja es poden endevinar a hores d'ara.

Un procés de planejament estratègic no és, en aquest sentit, un procés de *benchmarking*. És un procés d'imaginació per impulsar noves situacions. És fàcil comprendre que si tots fem *benchmarking*, tots acabarem fent les mateixes coses, més o menys.

La planificació estratègica urbana a Europa

Ismael Martín

29

a la planificació estratègica s'ha incorporat a la majoria d'agendes dels governs de les principals ciutats i metròpolis europees. Aquesta voluntat d'anticipar-se al futur, d'analitzar els problemes que els afecten o que hi seran presents els propers anys, i de buscar les solucions més adequades per a aquests reptes fan de la planificació un instrument força útil per al desenvolupament amb èxit de les nostres ciutats.

Des del Pla estratègic metropolità de Barcelona seguim amb atenció les iniciatives que, des d'aquest àmbit, s'estan duent a terme arreu del món, i especialment al nostre entorn. És per aquest motiu que presentem aquí una síntesi esquemàtica dels diferents processos de gestió estratègica que s'estan desenvolupant des de les principals ciutats europees. En aquest sentit, ens interessen especialment aquelles ciutats amb les quals Barcelona competeix i comparteix posicions en termes de lideratge, ja sigui en termes de competitivitat o qualitat de vida. De les 24 ciutats estudiades, 22 disposen d'un pla estratègic del qual us facilitem la seva adreça web (vegeu quadre 1) i només Frankfurt i Dusseldorf no en disposen. Les diverses iniciatives analitzades comparteixen força elements en relació als actors que hi intervenen, el model de gestió que segueixen, la seva dimensió territorial, o les seves línies principals, però també presenten algunes particularitats que detallarem a continuació (vegeu quadre 2).

Els actors

El mapa d'actors que participa en la discussió, elaboració i aprovació dels plans estratègics és un dels elements clau a l'hora de garantir una anàlisi rigorosa de l'entorn de què estem parlant, una visió plural de la seva diversitat, i sobretot un consens entorn a les mesures adients per tal de gestionar el futur.

En aquest sentit, el model de parteneriat, de cooperació entre el sector públic i privat, s'imposa clarament, ja que és

seguit per 16 de les 22 ciutats estudiades. La societat civil juga un paper important en aquests processos, millorant la seva eficàcia i eficiència i enfortint el capital social de les mateixes ciutats.

El model de gestió

La coordinació dels processos de planificació pot recarre directament en unitats o departaments específics dins de l'organització de l'administració pública competent, ser gestionats per institucions autònomes creades expressament a tal efecte o, fins i tot, per consultories o empreses totalment externes.

En aquest cas, 14 ciutats impulsen directament els seus plans de desenvolupament, optant per un model més intern que les altres 9 ciutats, que segurament gaudeixen d'un major grau d'autonomia i flexibilitat.

La dimensió territorial

L'àmbit territorial dels plans estratègics és un altre dels elements que cal considerar per tal de conèixer-ne l'abast. Tot i que, en aquest cas, sempre estem parlant d'una dimensió local, podem classificar-la en plans estratègics estrictament de ciutat, metropolitans o regionals.

A partir d'aquest criteri, 14 dels plans estratègics estudiats es concentren estrictament en la seva ciutat, 5 són de caràcter metropolità i, finalment, 3 més n'amplien l'abast a l'àmbit regional.

Línies principals

Els processos de planificació estratègica urbana es plantejen majoritàriament des d'una perspectiva integral dels temes urbanístics, econòmics, educatius, socials, culturals i mediambientals.

Aquesta visió transversal de la realitat es manifesta en propostes comunes per tal de lligar els projectes urbanístics amb el principis de la sostenibilitat, de la mobilitat, o

d'habitatges assequibles, o per tal de connectar millor la formació amb les polítiques de dinamització econòmica i d'ocupació o d'integració de la diversitat cultural. No obstant això, Manchester i Berlin ofereixen una perspectiva més parcial, ja que la primera ciutat disposa d'un pla estratègic concret per al tema de l'educació i d'un altre per a la promoció econòmica, i en el cas de Berlin es concentren bàsicament en el planejament urbanístic de la ciutat.

Conclusió

La cultura de la planificació estratègica urbana s'està estenent arreu d'Europa com un mecanisme eficaç per tal de definir i articular les necessitats i els interessos de la societat i dels seus agents econòmics, socials i institucionals respecte als nous escenaris de futur.

És força clar que la llavor de la ja llarga experiència de Barcelona s'ha convertit en un referent notable en el model del planejament urbà de les ciutats europees.

Ismael Martín és politòleg, PEMB

BARCELONA	http://www.bcn2000.es
BERLIN	http://www.stadtentwicklung.berlin.de/archiv.sensut/planwerk_96-97/archiv/summary.htm#these1
BIRMINGHAM	http://www.birmingham.gov.uk/GenerateContent?CONTENT_ITEM_ID=16277&CONTENT_ITEM.TYPE=0&MENU.ID=11495
BOLOGNE	http://psc.comune.bologna.it/psc.html
BRIANZA	http://www.sviluppobrianza.it/piano.htm
DUBLIN	http://www.dublincity.ie/planning/ConsultationDocument.pdf
ESTOCOLM	http://www.stockholmsregionen2030.nu
GLASGOW	http://www.glasgow.gov.uk/cityplan/indexa.htm
LEEDS	http://www.leedsinitiative.org
LONDRES	http://www.london.gov.uk/mayor стратегии/sds/draft_london_plan_download.jsp
LYON	http://www.millenaire3.com/rubriques.php?c=DE
MANCHESTER	- Negocis: http://www.manchester.gov.uk/bestvalue/pdf/BusPlan0304.pdf - Educació: http://www.manchester.gov.uk/education/plans/edp/intro.pdf
MILA	http://www.provincia.milano.it/pianificazione/html/eventi/quadrerni/pubbl18.html
MUNIC	http://www.millenaire3.com/rubriques/pdf/monographies/munich_anglais.pdf
PARIS	http://www.paris.fr/fr/urbanisme/plu/
PRAGA	http://212.67.66.237/strategplan/obsah.asp
TORINO	http://www.torino-internazionale.org/
TRENTO	http://www.comune.trento.it/progetti/ps/ps_index.htm
VENÈCIA	http://www.comune.venezia.it/pianostrategico/
VIENA	http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategieplan/stratplan_engl.htm

PARTENARIAT	MODEL DE GESTIÓ	DIMENSIÓ TERRITORIAL	PARTENARIAT	MODEL DE GESTIÓ	DIMENSIÓ TERRITORIAL	
BARCELONA	Partenariat	Autònom	Metropolità	LONDRES	Partenariat	Intern
BERLIN	No	Intern	Ciutat	LYON	Partenariat	Autònom
BIRMINGHAM	Partenariat	Autònom	Ciutat	MANCHESTER	No	Intern
BOLOGNE	Partenariat	Intern	Ciutat	MILA	No	Regional
BRIANZA*	Partenariat	Autònom	Regional	MUNIC	Partenariat	Ciutat
COPENHAGUE	Partenariat	Intern	Ciutat	PARIS	No	Intern
DUBLIN	No	Intern	Ciutat	PRAGA	Partenariat	Autònom
ESTOCOLM	No	Intern	Regional	TORINO	Partenariat	Autònom
GLASGOW	Partenariat	Autònom	Ciutat	TRENTO	Partenariat	Intern
LEEDS	Partenariat	Autònom	Ciutat	VENÈCIA	Partenariat	Intern
LISBOA	Partenariat	Intern	Metropolità	VIENA	Partenariat	Intern

* Regió situada al nord de Milà, en el triangle format pels municipis de Monza, Lecco i Como.

3| elements bàsics

Els principals agents que ens han fet veure la necessitat de fer un salt endavant en l'organització i la cohesió del territori metropolità són els mateixos ciutadans i ciutadanes, amb els serveis que ens exigeixen, amb la manera com es desplacen, amb com funcionen durant el dia a dia. *José Montilla, Alcalde de Cornellà de Llobregat*

31

Un pla estratègic metropolità no és el mateix que un pla estratègic de ciutat, malgrat que les metodologies emprades puguin ser parelles. En una ciutat hi ha elements de governabilitat clars i concrets, de la mateixa manera que els agents econòmics i socials també són d'una facil identificació.

En una àrea metropolitana no es dóna cap de les dues condicions anteriors. La governabilitat s'ha de buscar i construir. La configuració d'uns esquemes de política i de gestió en els quals tots els municipis se sentin còmodes és, en certa manera, un dels objectius propis del Pla. I, pel que fa als agents econòmics i socials, el seu paper queda menys dibuixat pel mateix pes de les administracions municipals i perquè no tots tenen un espai territorial coincident amb l'àrea.

En aquestes condicions, l'experiència seguida fins ara ens porta a extremar la cerca del consens i de les bones relacions en tots aquells conceptes que han de vertebrar el contingut del Pla.

Cinc comissions tècniques han estat treballant des del passat juliol en cinc temes crítics per tal de garantir les condicions perquè es doni el progrés econòmic i social del territori metropolità de Barcelona en els propers anys. Amb aquest material, s'ha disposat d'un conjunt de propostes que ha calgut ordenar, prioritzar i seleccionar per tal de dotar de coherència el conjunt del Pla.

Aquesta coherència global s'ha d'obtenir a partir d'una coincidència sobre la visió de futur de l'AMB –cap on volem anar– i que fixi les pautes dels canvis que hem d'introduir en el nostre model de comportament actual.

D'altra banda, aquesta visió de futur no ha sortit del nosres. Cal tenir present, certament, les premisses ja comentades que configuren els entorns més importants, així com el diagnòstic de les nostres potencialitats. De tota manera, tant o més important ha estat l'accord sobre els principis i els valors que han d'inspirar la concepció d'aquesta visió de futur. D'aquesta manera, l'esquema del Pla es configura a l'entorn dels elements següents:

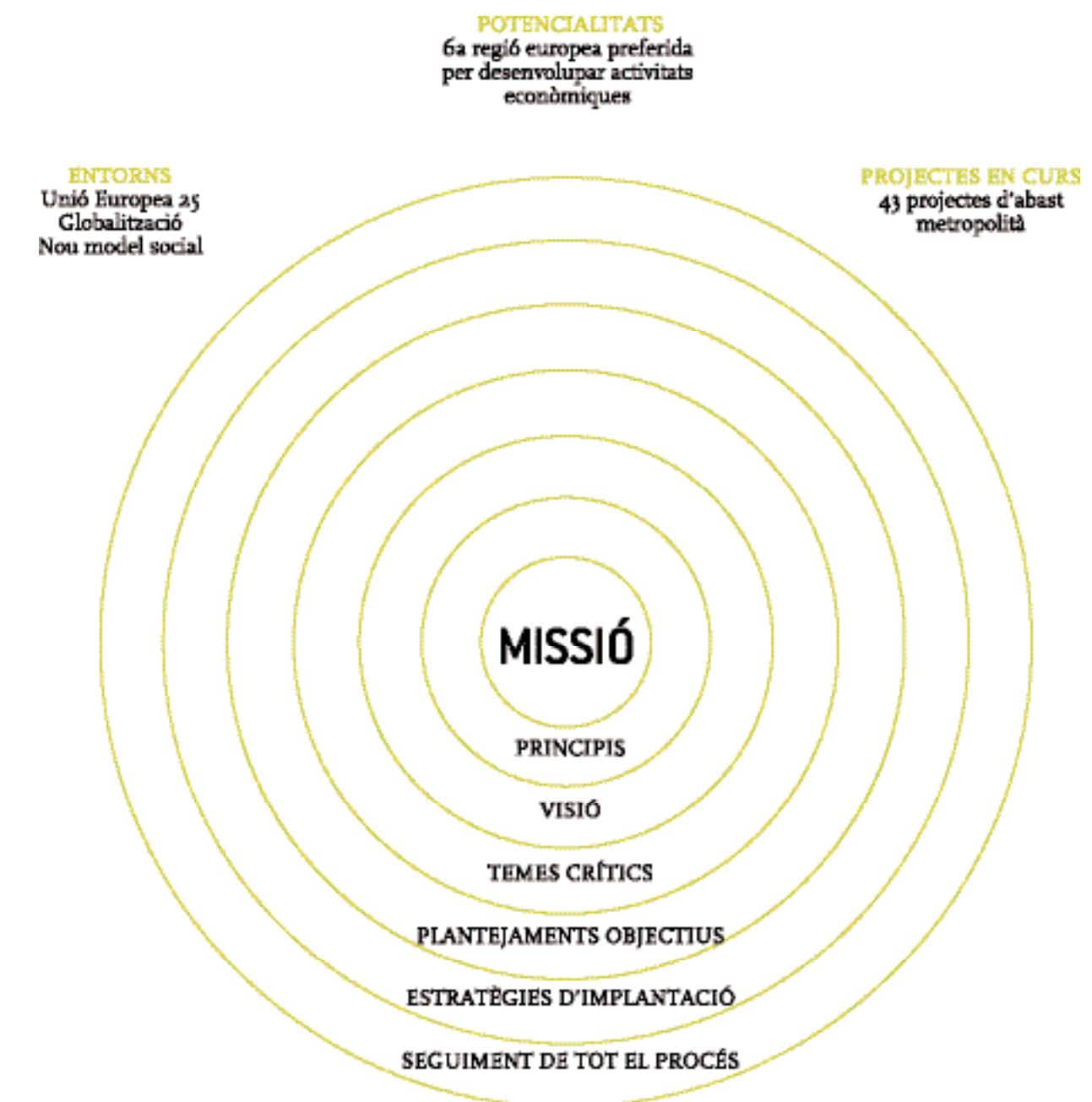
- > Missió que el Pla estratègic metropolità de Barcelona vol assumir en el conjunt del territori metropolità de Barcelona.
- > Principis o valors que s'acorda que han de guiar el procés de canvi: lideratge participatiu, cohesió social, innovació, sostenibilitat... en són alguns exemples. La definició d'aquests principis esdevé un pas essencial per prosseguir les posteriors tasques del planejament d'una forma més fluida.
- > Visió de futur: com ens imaginem l'AMB d'aquí a uns quants anys?; quin model urbà ens podem imaginar?; amb quina activitat volem excel·lir?; com ens volem entendre socialment?
- > Temes crítics per assolir aquesta visió i que constitueixen oportunitats, amenaces o tendències a canviar.
- > Plantejament d'objectius, els temes crítics han d'estar suportats per un conjunt d'objectius que caldrà incorporar per part dels diferents agents implicats i per un conjunt d'accions que han de concretar i materialitzar aquests objectius.
- > Estratègies d'implantació: com es passa de la proposta a l'acció. Això pot implicar una anàlisi més acurada de cada proposta, una major concreció i detall i una identificació dels agents més directament implicats en l'acció concreta.

4| esquema

33

El debat i l'esforç entre tots els agents socials, polítics i econòmics és l'eina que ens servirà per aconseguir el reequilibri territorial i la reducció de les desigualtats.

Lorenzo Palacín, Alcalde d'Esplugues de Llobregat



La Planificació Estratègica: un instrument vàlid per a ciutats i territoris

a ciutat de Saragossa treballa amb instruments de planificació estratègica urbana des de 1994, quan es va constituir la Asociación para el Desarrollo Estratégico de Zaragoza y su Área de Influencia (EBRÓPOLIS). Amb l'impuls d'aquesta associació s'han desenvolupat, fins ara, set *Encuentros de Directores de Planes Estratégicos Urbanos y Territoriales*, inicialment de l'àmbit de la península Ibèrica i, posteriorment, abastant les experiències dels municipis i territoris espanyols.

Fruit de l'intercanvi d'experiències, va sorgir l'encàrrec a EBRÓPOLIS, que es va dur a terme a finals de 2001, de fer un inventari de plans estratègics de ciutats i territoris, que en aquestes dates s'està actualitzant de cara a la propera trobada, que se celebrarà a Saragossa el mes de novembre de 2003.

Una primera aproximació a les dades contingudes en aquest inventari ens fa conoure que la planificació estratègica ha demostrat els darrers anys la seva importància com a eina de treball per propiciar un desenvolupament equilibrat de les ciutats. La seva utilitat evident provoca que, any rere any, creixi el nombre de poblacions d'Espanya que aposten per utilitzar-la: actualment, després de l'experiència d'una dècada, hi ha més d'un centenar de plans estratègics arreu del país.

Es pot fer una consulta més aprofundida a la pàgina d'EBRÓPOLIS (www.ebropolis.es).

L'aparició de nous plans ha estat una constant des de la primera experiència, a Barcelona amb motiu de la seva designació com a seu olímpica. L'any 2001 es podien comptabilitzar aproximadament un centenar de plans estratègics, si bé és cert que n'hi ha que han decaigut o es troben paralitzats,

sobretot de resultes de canvis en el signe polític dels governs municipals.

No hi ha cap comunitat autònoma que no tingui representació en aquest sentit. L'inventari posa de manifest que les dimensions no importen. Grans ciutats i petits municipis –agrupats o en solitari– van de la mà i utilitzen aquesta fórmula de treball.

Hi ha moltes raons, i mai una de sola, que mouen els líders polítics i socials a iniciar processos de planificació estratègica. La coordinació a l'hora d'actuar i la necessitat d'una col·laboració entre les institucions públiques i el sector privat a tots els nivells, són les raons més citades. Altres motivacions importants per a l'impuls inicial d'un pla són l'exigència d'una millora continuada en un món que es transforma constantment i la revitalització de ciutats i territoris.

L'any 2003, podem afirmar que Comunitats Autònomes com Catalunya, Andalusia i l'Aragó, han crescut significativament pel que fa a experiències en planificació estratègica.

A partir d'aquest inventari, sabem que més de la meitat de les iniciatives existents operen dins d'un únic municipi, mentre els plans d'àmbit metropolità, com el de Saragossa, es mantenen constants, i els comarcals, on s'aglutinen interessos comuns en tots els ordres, tenen cada dia un major pes. L'Aragó n'és un exemple.

Quelcom de semblant comença a detectar-se al món provincial, en què els plans tenen una importància menor, però, com succeeix amb les comarques, els darrers temps s'estan posant en marxa projectes d'aquesta mena per a diverses províncies.

Plans estratègics per comunitats autònombes i població (2001)

Comunitat autònoma	Plans estratègics		Població		Comunitat autònoma	Plans estratègics		Població	
	Nombre	% s/total	Habitants	% s/total		Nombre	% s/total	Habitants	% s/total
Andalusia	18	18,75	7.305.117	18,17	Extremadura	2	2,08	1.073.574	2,67
Aragó	4	4,16	1.186.849	2,95	Galícia	6	6,25	2.730.337	6,76
Astúries	2	2,08	1.084.314	2,69	Madrid	4	4,16	5.145.325	12,79
Balears	2	2,08	821.820	2,04	Múrcia	1	1,04	1.131.128	2,81
Canàries	2	2,08	1.672.689	4,16	Navarra	2	2,08	538.009	1,33
Cantàbrica	1	1,04	528.478	1,31	País Basc	14	14,58	2.100.441	5,22
C. La Manxa	1	1,04	2.488.062	6,18	La Rioja	1	1,04	265.178	0,65
Castella i Lleó	4	4,16	1.726.199	4,29	Ceuta	1	1,04	73.704	0,18
Catalunya	24	25,00	6.208.817	15,44	Melilla	-	-	56.929	0,14
C. Valenciana	7	7,29	4.066.474	10,11	ESPAÑYA	96	100	40.203.444	100

Font: Elaboració pròpia a partir de dades recollides per EBRÓPOLIS i de l'*Anuario Económico de España 2001*, del Servei d'Estudis de la Caixa.

Les dades recollides demostren clarament el lideratge públic, sobretot municipal, en la planificació estratègica a Espanya –solament són dues les experiències liderades exclusivament per la iniciativa privada, Pontevedra i Ferrol–. Tanmateix, sí que hi ha una societat civil disposada a treballar de manera organitzada en la planificació estratègica. Com a exemple, es pot citar el cas de Saragossa, on el pla va partir d'una iniciativa municipal, però immediatament es va desenvolupar amb autonomia, gràcies a l'impuls i suport dels principals agents econòmics i socials –a més dels institucionals– de Saragossa.

D'acord amb l'anàlisi realitzada, dins de la societat civil, les organitzacions empresarials i les sindicals són les que tenen més pes específic, seguides per la universitat, les associacions de veïns i les empreses situades a cada zona.

L'inventari reflecteix que la modernització i adequació de les infraestructures en el seu conjunt junt amb la gran ambició de

millorar la qualitat de vida dels ciutadans que habiten en cada territori són els principals i prioritaris objectius esmentats pels responsables dels plans estratègics actualment en marxa a tot el país.

Félix Asín és membre del Consell rector i de la Comissió Executiva d'EBRÓPOLIS

5| missió

El Pla representa una oportunitat per canalitzar i potenciar tot allò que durant tants anys de treballar junts hem anat aprenent i consolidant: la necessitat de l'aportació de tothom, la transversalitat, una visió del territori més completa i més precisa.

Dídac Pestaña, Alcalde de Gavà

37

El Pla estratègic metropolità de Barcelon té com a missió proposar, en un marc de cooperació publicoprivada i intermunicipal, amb la participació dels agents economicosocials, els processos de transformació que es necessiten a l'AMB, per tal d'orientar el desenvolupament econòmic i social d'aquest territori i la constant regeneració del seu potencial de creixement.



Els municipis de l'Àrea Metropolitana hem de ser capaços de definir i aplicar polítiques encaminades a millorar la qualitat de vida i els nivells de benestar de les persones.

Víctor Puntas, Alcalde de Molins de Rei

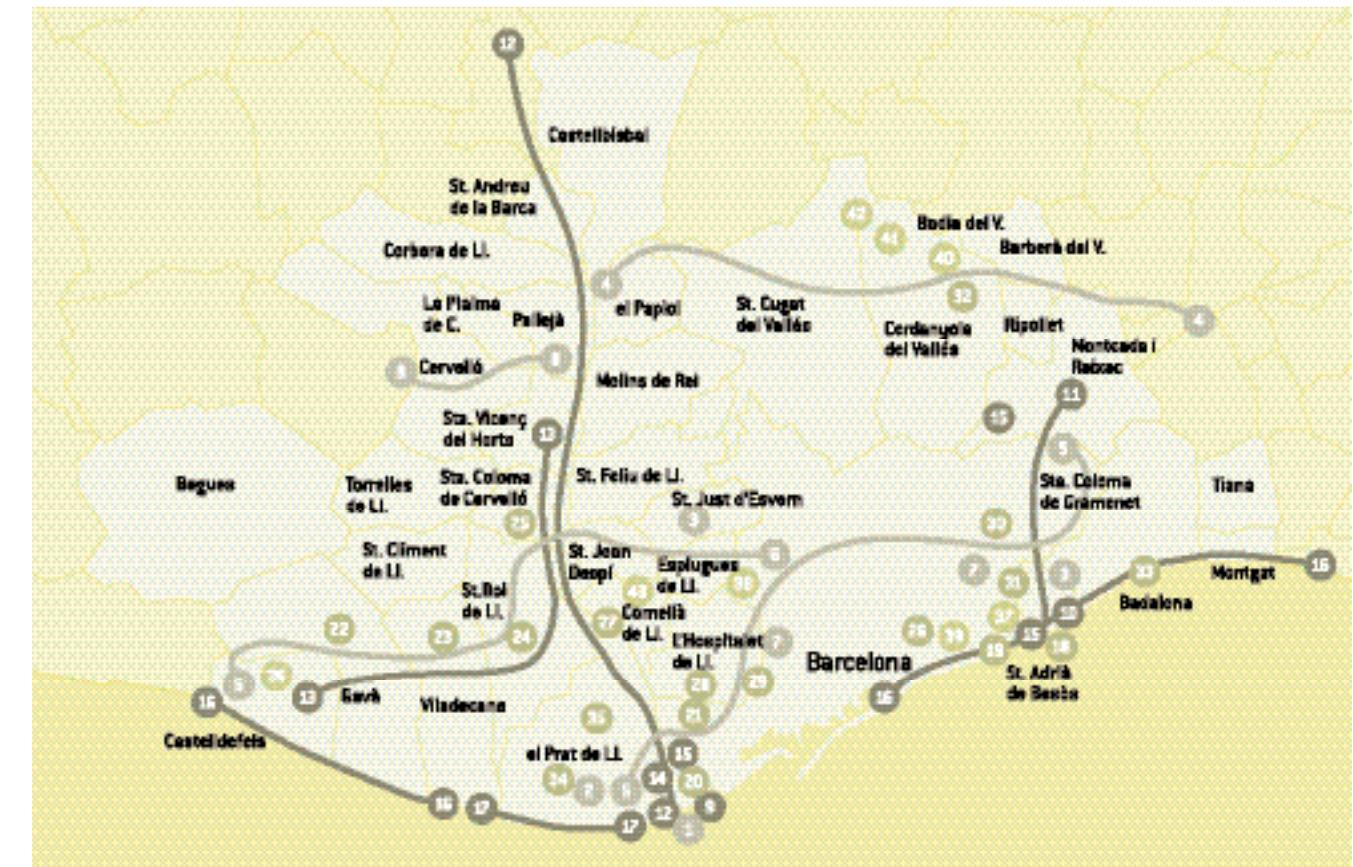
LES POTENCIALITATS DE L'AMB

MILLORS CIUTATS PER CREAR UN NEGOCI	2002			SEUS EMPRESARIALS AL 2006*			QUALITAT DE VIDA		
	2001	1990		Londres	Paris	Barcelona	2002	2001	
Londres	1	1	1	Londres	1	Barcelona	I	I	
París	2	2	2	Madrid	2	Paris	2	2	
Frankfurt	3	3	3	Milà	3	Munic	3	3	
Brussel·les	4	4	4	Brussel·les	4	Estocolm	4	4	
Amsterdam	5	5	5	Barcelona	5	Madrid	5	6	
Barcelona	6	6	II	Varsòvia	6	Gènova	6	5	
Madrid	7	8	17	Frankfurt	7	Londres	7	11	
Milà	8	11	9	Amsterdam	8	Roma	8	13	
Berlín	9	9	15	Praga	9	Zuric	9	7	
Zuric	10	7	7	Lisboa	10	Dublín	10	20	
Munic	11	10	12	Berlín	11	Milà	11	20	
Dublín	12	13	—	Munic	12	Lisboa	12	10	
Düsseldorf	13	17	6	Moscou	13	Amsterdam	13	15	
Estocolm	14	15	19	Roma	14	Brussel·les	14	19	
Gènova	15	12	8		15	Berlín	15	23	
						Lyon	15	9	
						Oslo	15	12	

* Si haguéssim d'anticipar que d'aquí a 5 anys les companyies continuessin amb els seus plans d'expansió, la seu empresarial al 2006 on se situaria.

PERSONAL QUALIFICATIONS

	2002	2001		2002	2001
Londres	1	1	Londres	1	1
Paris	2	2	Paris	2	2
Frankfurt	3	3	Frankfurt	3	3
Munic	4	6	Brussel·les	4	4
Brussel·les	5	4	Amsterdam	5	5
Milà	6	8	Milà	6	7
Berlín	7	8	Düsseldorf	7	6
Amsterdam	8	5	Madrid	8	12
Düsseldorf	9	14	Munic	9	6
Madrid	10	15	Berlín	10	9
Manchester	11	11	Manchester	11	10
Estocolm	11	7	Zuric	11	13
Zuric	11	13	Barcelona	13	14
Barcelona	14	15	Hamburg	14	15
Dublín	15	15	Moscou	15	26



STRUCTURE OF POLYMERS

- Ampliació Port
 - Aeroport
 - Transbaix, TransBeseit
 - Papiol-Moller (RENFE)
 - Línia 9 del Metro
 - Línia 12
 - AVE
 - Vueling Natura

第10章 C#基础回顾

- Depuradora Llobregat
 - Depuradora Besòs
 - Parc Fluvial del Llobregat
 - Parc Agbar
 - Dendròtic Llobregat
 - Ecoparque
 - Passeig Marítim Metropolità
 - Parc Natural del Llobregat
 - Vila Joiosa - el Rec

2011-2012 学年高二年级期中考试

- PROMOCIÓ ECONÒMICA
 - Port Esportiu de Sant Adrià de Besòs
 - Forum 2004
 - ZAL
 - Centre logístic Zona Franca
 - Pla de Present de Gavà
 - Parc de Negocis de Viladecans
 - Pròleg de Sant Boi de Llobregat
 - Colònia Güell
 - ~~...~~
 - WTC de Cornellà de Llobregat
 - Districte Econòmic de Cornellà l'Hospitalet

2020-2021 学年上学期七年级数学期中考试卷

- 36 Campus Mediterrani de Castelldefels**
 - 37 Campus de Lleida**
 - 38 Parc Científic UB**
 - 39 Parc Biomedic**
 - 40 Ampliació Parc Tecnològic del Vallès**
 - 41 Biocampus**
 - 42 Sincrotròd**
 - 43 Can Suria CityLab de Cornellà**

Una visió estratègica des dels ajuntaments

Francesc Castellana i Aregall

41

La modificació en les variables que acompanyen al desenvolupament econòmic local, amb motiu dels nous vectors de la competitivitat territorial a escala internacional i, en especial, a Europa i de la transformació a escala global dels mercats mundials, ha introduït certament notables modificacions en el paper que ocupen els territoris en les decisions econòmiques empresarials i d'altres agents rellevants del desenvolupament econòmic.

D'aquesta manera, la dimensió local del territori esdevé, sens dubte, un dels factors claus més significatius de cara a avaluar les oportunitats de desenvolupament econòmic dels països i dels estats. Factor clau per a l'atracció de ciutadans, de capitals i de les infraestructures de suport al seu desenvolupament.

Estem vivint un moment històric en què els factors locals, les ciutats, gaudeixen d'una importància creixent. Les ciutats, cada vegada més, esdevenen els punts nodals dels fluxos econòmics, socials, culturals, etc. que es produeixen a escala global. En aquest sentit, es pot parlar ja d'un sistema mundial de ciutats que actua d'una forma organitzada i que, per aquest mateix fet, origina unes relacions de competència i de complementarietat entre elles. Aquesta competència entre diferents ciutats comporta un nivell de competitivitat creixent.

A aquesta realitat de la competència entre ciutats a nivell mundial s'hi superposa la importància del factor del canvi en la societat en què vivim. Cada territori està sotmès a un nombre indeterminat d'impactes que el poden transformar positivament o negativa. Això fa que les empreses, les organitzacions i també les ciutats i els territoris, estiguin obligats a pensar, constantment, en el canvi. Els territoris que no hi "pensin" estan condemnats a ser territoris de crisi, de caos. Els territoris d'èxit són els que pensen el canvi.

En aquest escenari de canvis constants, els factors locals esdevenen claus i importants. Per primera vegada, el món local té la possibilitat d'intervenir en les polítiques econòmiques. Des de la darrera dècada, els entorns metropolitans lideren els nous processos econòmics. Els territoris locals i les ciutats esdevenen el

motor per a la innovació i la creació de noves fonts de riquesa i d'ocupació. El territori es converteix en un factor de competitivitat, i les ciutats competeixen per augmentar la seva atractibilitat.

L'enfortiment d'aquests processos locals serà més important en la mesura que es consolidin xarxes locals. Les anomenades economies de xarxa permeten que les ciutats que comparteixen serveis proveeixin millor aquests serveis que si no els compartissin. Entre d'altres casos, un exemple el trobem en el cas de la regió metropolitana de Barcelona: un àmbit territorial format per un nucli molt important i unes polaritats d'una potència extraordinària. És un model de metròpoli no a l'americana, sinó a l'europea. Un model polinucleat i diversificat en el seu conjunt.

Un altre exemple de la col·laboració entre localitats i de planificació estratègica del seu desenvolupament el trobem en el model de Pactes Territorials per a la Promoció Econòmica i l'Ocupació.

Per tant, l'estrategia d'un territori implica que aquest sigui conscient d'estar sotmès a canvis, que tingui la voluntat d'adaptar-s'hi i, per tant, de definir on vol arribar i, finalment, que tingui la capacitat de definir el camí per a assolir-ho.

La realitat municipal de la província de Barcelona es mostra com un dels territoris que més ha apostat pel pensament estratègic: des de l'aprovació al 1988 del I Pla estratègic de Barcelona fins a l'actualitat, aquest territori s'ha consolidat com una de les zones on més s'ha optat per la tècnica de la planificació estratègica: en l'actualitat es poden identificar més d'una cinquantena d'aquests processos en la província de Barcelona.

La diversitat és una característica d'aquests processos. Si s'analitzen des d'un punt de vista quantitatiu, podem afirmar que més d'una vintena de processos es troben en fase d'execució, és a dir, estan en procés d'implementar les seves conclusions. Uns sis plans estratègics ja tenen una trajectòria més consolidada i, fins i tot, han endegat iniciatives de revisió del pla. Finalment, hi ha un cert nombre d'iniciatives estratègiques que es troben en un estadi de no actualització.

En aquest sentit, també cal destacar la vitalitat d'aquesta realitat: un considerable nombre de nous processos estratègics estan sorgint al territori. En aquests moments, es poden localitzar una quinzena de nous processos de planificació estratègica a la província de Barcelona. La vitalitat i extensió d'aquest instrument són un fet evident.

En una anàlisi més qualitativa i en una primera aproximació al contingut dels plans estratègics de la província de Barcelona, és interessant destacar dos aspectes:

Una àmplia majoria de plans estratègics analitzen, entre les seves principals línies estratègiques, els aspectes següents:

- Relacionats amb les persones: educació, lleure i esport, sanitat...
- Relacionats amb el territori: competitivitat econòmica, desenvolupament industrial, comercial, turístic...
- Relacionats amb el territori: desenvolupament urbà, espais naturals, mobilitat de vehicles...

Per altra banda, també s'ha de destacar que entre els processos estratègics destaquen una sèrie de línies estratègiques que emergeixen amb força en els nous plans o en les revisions dels plans anteriors:

- Cohesió social: cohesió interna, vertebració social, immigració...
- Mercat laboral: increment taxa ocupació, mercat de treball més eficient...
- Sostenibilitat: qualitat ambiental, desenvolupament sostenible...
- Qualitat de l'espai urbà: vertebració urbanística, ciutat integrada, rehabilitació dels nuclis urbans...
- Vertebració metropolitana: cohesió amb la regió metropolitana de Barcelona, estratègies supramunicipals...
- Serveis avançats: desenvolupament de "clusters" i infraestructures de suport a les activitats econòmiques...
- Factors intangibles d'atractabilitat: formació, qualificació recursos humans, ciutat del coneixement, identitat del municipi, ciutat atractiva per viure...
- Habitatge: oferta diversa i suficient d'habitacions...

Aquest fenomen de l'extensió dels processos estratègics es palesa també a tot Catalunya: moltes ciutats i territoris de dimensions

diferents estan en mig d'aquests processos i han elaborat propostes estratègiques de cara a millorar la seva posició en un escenari de futur.

La visió estratègica impulsada des del món local té un altre referent amb la implantació dels Pactes Territorials per a la Promoció Econòmica i l'Ocupació que, impulsats per la Diputació de Barcelona a partir dels principis de l'Estratègia Europea per a l'Ocupació, esdevenen instruments de concertació i planificació per al desenvolupament econòmic, cohesionat i sostingut del territori de la província de Barcelona.

Els pactes territorials es basen en la tècnica de la planificació estratègica, però prenen com a referent territorial un àmbit geogràfic superior a l'àmbit estrictament municipal: adopten el concepte de Mercat Local de Treball, entès com l'espai físic o agrupació territorial on s'aglutinen el màxim de relacions laborals en el seu interior i el mínim de relacions amb l'exterior. Aquestes agrupacions de municipis (19 en l'actualitat en el conjunt de la província de Barcelona), definides segons criteris d'autocontenció i autosuficiència, es converteixen així en el model idoni per planificar, gestionar i avaluar les polítiques de desenvolupament d'un territori concret. Davant de tot això, els ajuntaments han pres consciència de la seva posició estratègica i del repte que aquesta representa. També de la necessitat d'adoptar tècniques que permetin respondre proactivament als canvis de l'entorn en què es troben immersos. En resum, l'aposta dels ajuntaments per la planificació estratègica és clara.

A la vista de la importància que el pensament estratègic i la seva respectiva metodologia representen de cara a la planificació de les actuacions del món local, la Diputació de Barcelona posa a disposició dels ajuntaments l'assistència tècnica que permeti consolidar els mitjans, asseguri la configuració d'una veritable xarxa local i aporti elements d'innovació al debat estratègic local.

Francesc Castellana i Aregall és President de l'Àrea de Promoció econòmica i Ocupació de la Diputació de Barcelona

6 principis

43

El Pla ens ha de permetre treballar en igualtat de condicions, i això només es pot entendre des de la col·laboració i la cooperació entre tots els que conformem aquest territori.

Cèsar Arrizabalaga, Alcalde de Montcada i Reixac

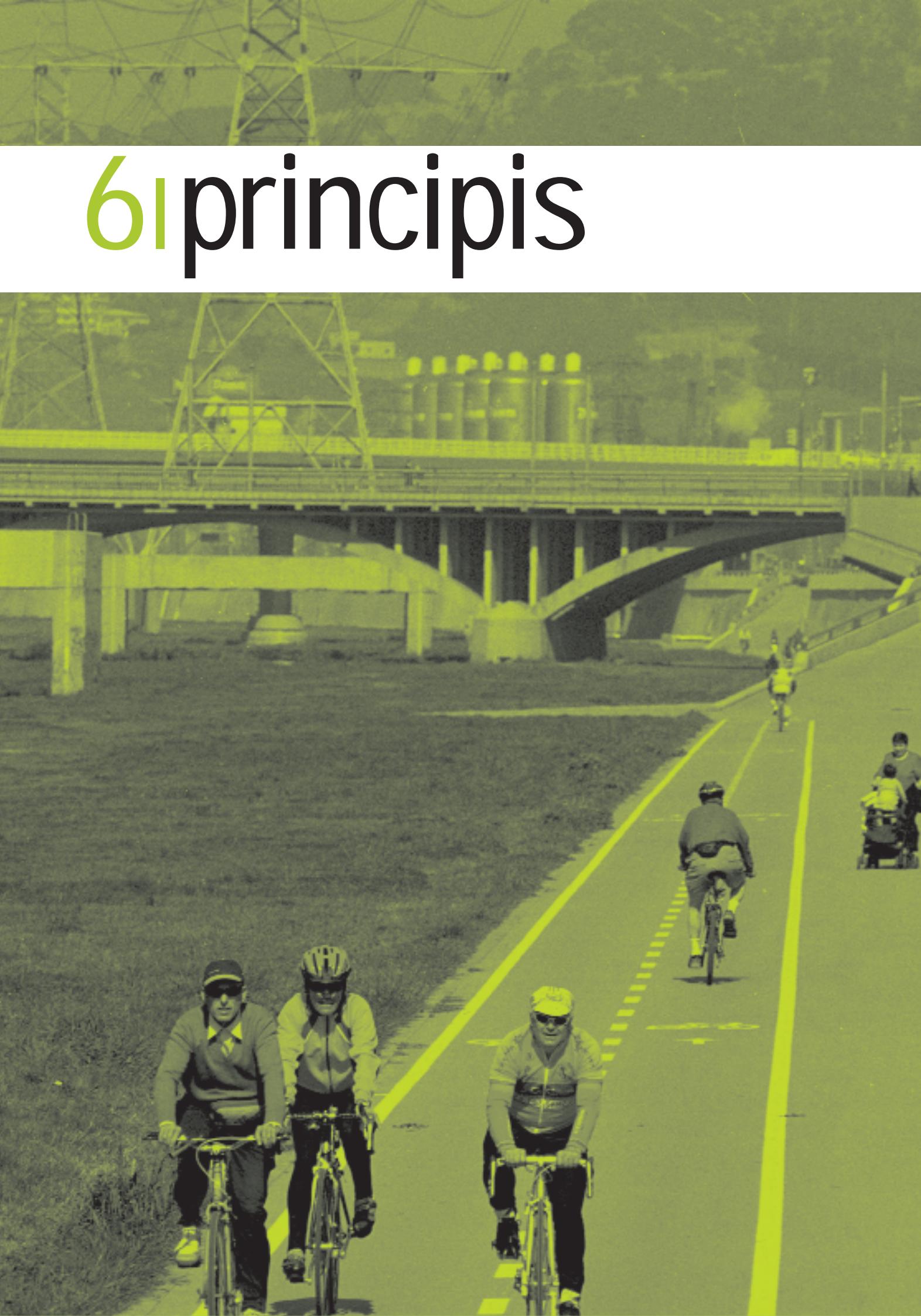
Les membres del Pla estratègic metropolità de Barcelona comparteixen els principis generals i funcionals següents:

GENERALS:

- > Solidaritat
- > Subsidiarietat
- > Responsabilitat de capitalitat
- > Cohesió social, igualtat d'oportunitats i equitat social, entesa com una interacció positiva entre grups
- > Consens i participació
- > Cooperació publicoprivada
- > Visió de futur

FUNCIONALS:

- > Corresponsabilitat, perspectiva metropolitana i cooperació intermunicipal
- > Racionalitat i simplificació metropolitana. Eficiència dels instruments d'actuació territorial
- > Sostenibilitat ambiental, econòmica, social i territorial
- > Pluricentralitat, reequilibri i cohesió territorial
- > Cultura com a factor de convivència
- > Generació d'ocupació en un marc de qualitat laboral



7| visió



Per a un municipi petit, com el nostre, formar part del Pla estratègic metropolità de Barcelona és una manera de sentir-nos partícips, d'entendre i intervenir en l'evolució de les nostres poblacions, dintre de la dinàmica de les grans ciutats que ens envolten.

Alfred Matamala, Alcalde de Montgat

45

En una visió a cinc/set anys, en els quals s'haurà format la renovada Unió Europea, l'AMB s'haurà adaptat per tal de gestionar amb la màxima eficiència el procés de transformació econòmica, social i política que li ha de permetre seguir avançant posicions entre les regions europees més avançades.

La qualitat de vida, el benestar de la ciutadania i la cultura seran els paràmetres que hauran guiat l'evolució d'aquest territori com a resposta al procés d'adaptació cap als nous esquemes de la societat actual.

En els propers anys, l'AMB creixerà sobre la base de la renovació dels seus sectors, per la via del major valor afegit i de la impulsió d'altres sectors que es basaran en la generació i difusió del coneixement i de la creativitat com a matèria primera bàsica.

El capital humà serà el recurs més valorat, i les empreses, les universitats i altres centres de recerca treballaran més coordinadament com a motors d'aquesta transformació.

Aquesta visió de futur es concreta en els tres punts següents:

aI Fer de la innovació, la creativitat i el coneixement la base de la competitivitat i el progrés de l'AMB, valorant el potencial existent i facilitant la difusió i aplicació dels nous coneixements que es vagin generant i captant.

bI Actuar sobre els elements que intervenen en el que anomenem la productivitat del territori (els elements dinamitzadors del mateix territori), per tal de garantir el progrés de les persones, en un marc de sostenibilitat econòmica, social i mediambiental (mobilitat, habitatge, qualitat de vida, cultura...).

cI Dotar-se dels mecanismes necessaris per assegurar l'eficient gestió del territori al servei dels ciutadans, empreses, entitats, institucions i municipis de l'AMB.

Planejament concurrent: una alternativa per al futur

Francesc Santacana

47

D'un temps ençà, han proliferat, en el camp llargament resguardat del planejament urbà, tota una sèrie de nous instruments que han vingut a aportar noves perspectives al debat que s'ha obert sobre la validesa actual del model de planejament urbà. Model que ha funcionat satisfactoriament durant el llarg període de vigència del sistema econòmic basat en la indústria i en l'aplicació dels esquemes de les propostes de Taylor i de Ford.

Aquest planejament tradicional propi del segle XXI s'ha preoccupat, fonamentalment, de disposar, d'una manera ordenada sobre el territori, l'activitat econòmica i d'una manera molt especial l'activitat industrial.

Com expressa A. Font al comentar les conclusions d'un seminari sobre Planejament Urbanístic¹ el territori de la ciutat industrial "fordista" es caracteritzava per la recerca de les economies d'escala mitjançant la màxima integració de tots els elements del procés productiu. La ciutat funcional –la zonificació dels usos del sòl com a tècnica prioritària del planejament urbanístic- buscava l'especialització del sòl per funcions (residència, treball, oci, circulació...) per tal d'evitar possibles conflictes entre els sectors d'activitat com a camí per maximitzar les economies d'escala.

El planejament es basava en l'aplicació d'uns estàndards o patrons establerts a unes situacions concretes que es diagnostiquen des dels mateixos òrgans de planejament. L'estrucció urbana era un conjunt de parts que es podien analitzar aïlladament i que permetien fixar un horitzó de comportament al qual es tendia naturalment. El pla general i els plans parciais han estat les figures pròpies d'aquests processos de planificació.

El problema arriba quan tot el model socioeconòmic al qual servia el model de planejament es capgira radicalment. La continuada progressió cap a un sistema econòmic més terciaritzat, els nous esquemes de les famílies i del treball, juntament amb les noves infraestructures de comunicació ja no s'avenen amb l'anterior model urbà en què totes les peces encaixaven, o havien d'encaixar.

D'un model urbà perfectament jerarquitzat i pensat es passa a uns espais més o menys caòtics, que s'ocupen de manera erràtica, amb una lògica més aviat borrosa i en el qual conviven una multiplicitat d'activitats econòmiques, de cultures i de valors.

En front d'aquestes circumstàncies, la impotència del planificador tradicional és notòria. Potser poden aturar algunes coses, però es molt estrany que en puguin arrencar d'altres. Clarament, es demana un canvi des de la concepció determinista del planejador físic cap a una política molt més articulada i informada de la realitat socioeconòmica, i molt més relacionada amb les aspiracions socials que contínuament es renoven i que haurien de donar lloc a concepcions urbanes més creatives i innovadores.²

Comença a reforçar-se la idea que el planejament funciona quan els interessos de les parts coincideixen. D'altra manera, tot falla. I la paraula estratègia comença a aparèixer pel món del planejament. En alguns casos amb tot el nom de Pla estratègic. D'altres, amb altres qualificacions com Programa de Desenvolupament Regional, Esquema Director Metropolità, Estratègia de Desenvolupament Espacial o Projecte d'Aglomeració. Però tots ells ja en el marc d'un nou concepte de planejament que dóna resposta a la doble demanda de participació i de disposar d'un marc socioe-

conòmic on projectar les idees urbanes que han de aportar la coherència que es demana per a la regulació del territori.

Certament, tot aquesta evolució no significa la desaparició del planejament urbà tradicional. Al contrari, com diu Allen J. Scott³ es troba més viu que mai. Simplement, s'ha d'adaptar a uns esquemes més amplis, complexos i col·lectius que poden donar respostes més adients a les necessitats dels territoris de progressar en un marc de globalització.

I aquest esquema més ampli tampoc no s'atura en les diferents modalitats del planejament estratègic. El territori, avui dia, no pot prescindir de la internalització del medi ambient. Aquest ja es pot considerar més com un cost final que cal suportar i pagar sinó com un dels elements essencials de tot el procés de planejament. Més encara: com a element primari. Aquell que ha de dictar les precondicions perquè es pugui dur a terme un veritable procés de creixement en termes econòmics i de cohesió social.

Des de finals del segle passat, ens trobem, doncs, amb el fet que el tradicional esquema monocrom del planejament urbà es va transformant, per la via dels fets, en un conjunt de peces, cada una de les quals aporta un component vital per a un progrés harmònic del territori però sense que, fins ara, s'hagi produït el necessari encaix.

Es va, doncs, cap a un nou tipus de planejament que integrarà la conceptualització del medi ambient com a element bàsic del procés; les estratègies econòmiques i socials que han de donar sentit i coherència a l'evolució desitjada del territori, i els plans territorials i urbanístics que han de reflectir –cada un en el seu àmbit– els anteriors aspectes sobre el territori concret.

Aquest seria l'esquema que titularíem com Planejament Concurrent. Seria bo que des de les administracions públiques pertinents es comencés a avançar en la conformació dels esquemes propis d'aquest nou model.

Francesc Santacana és coordinador general del PEMB

¹Planeamiento urbanístico: de la controversia a la renovación. Diputació de Barcelona, maig 2003

²Australian Cities: Issues, Strategies and Policies for Urban Australia in the 1990's. Edited by Patrick Troy. Cambridge University Press. 1995

³Global City Regions: Planning and Policy Dilemmas in a Neo Liberal World." Allen J. Scott. En el volum *Urban Planning in a Changing World*, editat per Robert Freestone. 2000.

8| propostes



La millora de la productivitat del territori serà un element essencial del model que s'ha d'anar conformant.

Josep Jordana, Alcalde de Pallejà

49

8.1. Introducció

A partir del treball de les cinc subcomissions de prospectiva, i del de les comissions d'enllaç, l'esquema de continguts del lr Pla estratègic metropolità de Barcelona s'estructura sobre la base de tres vectors d'actuació i una condició necessària:



Un primer vector, *desenvolupament econòmic basat en criteris sostenibles i ocupació*, recull totes aquelles propostes més directament relacionades amb el desenvolupament econòmic i l'ocupació i amb el procés de transformació cap a models més avançats: plataformes tecnològiques, ciència, iniciativa emprenedora, capital humà, modalitats

organitzatives del treball, infraestructures, treball de qualitat, sostenibilitat... són alguns dels conceptes que inclou aquest apartat.

El segon vector, *model territorial i mobilitat*, agrupa, com és lògic, una sèrie d'objectius i de propostes relacionades amb el territori i amb el desplegament d'alguns dels seus elements d'ordenació, principalment l'habitatge, el transport i la preservació del territori i el medi ambient.

La *cultura de la convivència, la cohesió social i la cooperació* constitueixen el tercer dels vectors del Pla. Integra les propostes relacionades amb els tres grans reptes del moment actual: els fluxos migratoris i la diversitat, els canvis demogràfics i els canvis en les estructures familiars i en les relacions família-treball. Inclou un tema prou important, com és el baix nivell de formació, així com les mesures necessàries en els camps de l'ensenyament i de la formació professional integral.

Cada un d'aquests vectors explicita:

- > Una idea de la direcció en la qual es vol orientar el vector.
- > Temes crítics que poden afectar el desenvolupament del vector.
- > Objectius que es plantegen per fer front a aquests temes crítics. Algunes mesures en un estadi exemplar, és a dir, per donar una idea, més o menys concreta, de com la Comissió d'Estratègia haurà de dotar de contingut els diferents objectius.

En la mesura que un dels objectius fonamentals del Pla sigui dotar els municipis petits dels recursos necessaris per a la seva sostenibilitat, s'eviten "opes" amigables, a l'hora que es generen interdependències mútuament benèfiques.

Josep M. Llop, Alcalde de La Palma de Cervelló

Les grans metròpolis competeixen de forma cada cop més evident i planificada per aconseguir posicions de privilegi. És molt diferent projectar-se cap a l'exterior com un únic gran municipi, rodejat d'altres municipis, que com una entitat metropolitana en què tots ells treballen per uns objectius comuns. *Albert Vilà, Alcalde del Papiol*

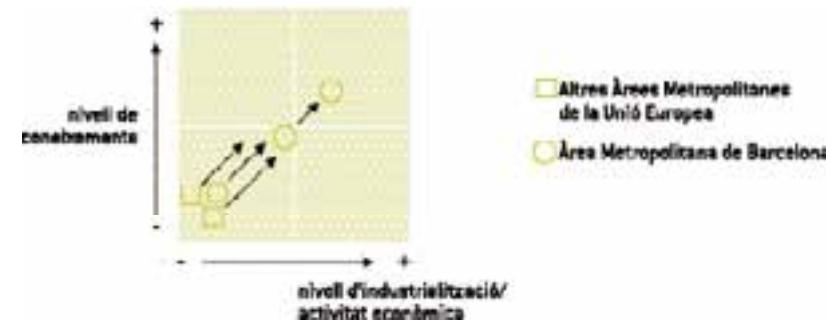
Per condició necessària cal entendre el model polític, que ha de fer possible la implantació d'aquest Pla social i de gestió de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, estratègic i de tot el que això significa.

Dissenyar un model de gestió del territori metropolità que tingui present les identitats locals, però que, a la vegada, promogui una política metropolitana, estimuli una visió metropolitana per als projectes estratègics i faciliti una gestió eficient d'aquells serveis que es consideri necessari abordar des d'aquesta perspectiva més àmplia.

8.2. Vector de creixement econòmic, basat en criteris sostenibles i ocupació Cap a la ciutat creadora

Les condicions específiques de l'AMB faciliten que es pugui actuar com un territori viver de noves idees, empreses i productes, aprofitant la diversificació de què es disposa. Ens cal un creixement econòmic de qualitat per tal d'assolir una presència competitiva en els mercats globals, crear ocupació i seguir sent una de les regions capdavanteres d'Europa.

La globalització és un joc de suma positiva, però amb guanyadors i perdedors. Es produeix un procés de deslocalització productiva i a la vegada la concentració d'activitats d'alt nivell afegit en determinades metròpolis avançades. Les regions competeixen en costos i/o en qualitat. Ens cal guanyar la cursa de la globalització.



Temes crítics

- 1 Massa crítica insuficient en capital humà i tecnològic en el marc de:
 - a) una tendència a la reducció de la dotació de recursos humans (a Catalunya, en el període 2000-2010, coexistirà la necessitat d'incrementar la població ocupada amb el manteniment de bosses d'aturats de baixa qualificació professional, que caldrà reduir per la via de la formació).
 - b) una descapitalització tecnològica (27% dels estudiants en branques d'enginyeria i arquitectura, per un 57% en ciències socials i humanitats).
 - c) uns nivells educatius secundaris baixos, bàsicament de l'FP (a Espanya un 38% dels joves cursa FP, per un 58% a UE 15).
 - d) un notable retard en la formació continuada d'aquest capital humà (l'any 2001 van participar en programes de formació continuada el 3,1% de la població de 25 a 64 anys, per un 4,7 a Espanya i un 8,4 a Europa).
- 2 Mancances en innovació, recerca i creativitat. L'AMB no pot competir només en costos. Ha de competir per la via de la innovació i la producció de qualitat. L'esforç en R+D continua sent notablement inferior al de les regions europees més avançades. Cal tenir present que les empreses cerquen els coneixements no transferibles en els territoris on es generen. Cal, per tant, assolir el màxim nivell d'aquest tipus de coneixements a l'AMB.
- 3 Desconnexió entre els sistemes productius i educatius. Aquest element, en un procés de transició cap al nou model de desenvolupament, adquireix encara més rellevància que en èpoques anteriors.
- 4 Capacitat emprenedora. L'impuls a la creació de noves empreses és important per ampliar el teixit empresarial i l'ocupació. La creació d'empreses afavoreix la innovació i permet crear un teixit de pimes complementari a les grans empreses, fet que esdevé també un factor d'atracció de noves inversions.
- 5 Obertura al món, mobilitat, idiomes. La disponibilitat d'una massa crítica de capital humà i tecnològic demana una major capacitat de relació internacional, que

Estratègies i globalització a les àrees metropolitanes mundials

Josep Roig i Martí 53

Globalització és una paraula de moda que tothom utilitza per manifestar el seu optimisme, o el seu pessimisme en l'evolució del món. Les àrees metropolitanes tenen també aquesta doble lectura, al mateix temps eufòrica i depressiva, de la globalització.

Si afegim que la globalització és multidimensional, el pessimisme o l'optimisme s'estenen immediatament a aspectes econòmics, polítics, socials, tecnològics o ambientals, creant un ciutadà tal vegada esquizofrènic, que no sap si riure o plorar cara al futur.

La globalització s'interpreta, a les àrees metropolitanes, com un fenomen que representa tots aquells canvis de l'entorn extern, de suposada gran magnitud i rapidesa, i que difícilment podem controlar. Les ciutats hauran de reaccionar per mitjà d'estratègies metropolitanes pròpies per tal d'intentar confirmar l'optimisme i contradir el pessimisme.

La intenció d'aquesta nota es tan sols assenyalar algunes tendències recents en les estratègies de les àrees metropolitanes enfront dels fenòmens de globalització.

Les metròpolis o regions metropolitanes són el teatre on es representa la tragicomèdia de la globalització.

S'ha produït una renaixença de les metròpolis, les quals, durant algunes dècades, havien estat símbol dels problemes urbans. La globalització ha fet recuperar a les metròpolis la voluntat de protagonisme polític, econòmic i social, si és que alguna vegada s'havia realment perdut.

No hi ha cap dubte que els Estats, els organismes internacionals i les multinacionals, per un cantó, i les ONG, per un altre, són els protagonistes dels moviments globalitzadors, però la base territorial o espacial, tant del poder politicoeconòmic com de les forces anti-globalitzadores, es troba a les metròpolis.

Els ciutadans metropolitanos no posen únicament el lloc i l'es- cenari, sinó que, com a ciutadans, estan implicats i afectats en l'obra que es representa. I els governs metropolitanos d'ar-

reu del món s'adonen que també són protagonistes del canvi. Si abans es consolidava una jerarquia metropolitana en funció de la població i les dimensions, ara es dibuixa una xarxa connectada de metròpolis, amb diferents nivells de funcions. La concentració de capital, treball i cultura és tan important com les connexions, les xarxes i les comunicacions entre aquestes metròpolis.

Haurà de passar temps fins que el poder de les ciutats-regions metropolitanes globals es consolidi visiblement a nivell mundial entre la resta de protagonistes. Tal vegada algun dia veurem que, al costat del G8, es reuneix el GC 55 (les 55 ciutats globals) o el M400 (les 400 metròpolis de més d'un milion d'habitants). Moltes grans ciutats ja varen iniciar el seu agrupament fa gairebé vint anys a Metropolis, l'associació mundial de les grans ciutats, com a lobby mundial de les metròpolis i, juntament amb la resta d'autoritats locals, estan representant els interessos de més del 50 % de la població mundial que viu a àrees urbanes.

Les metròpolis requereixen una visió estratègica, un ideal o somni metropolità

Barcelona és conscient de la força dels ideals i projectes compartits. La gran transformació de Barcelona a finals del segle xx, es produí al voltant del somni i el projecte dels Jocs Olímpics. La majoria de metròpolis són conscients de la necessitat d'establir una certa estratègia metropolitana com a forma d'enfrontar les amenaces i oportunitats de la globalització.

Tal vegada, la estratègia sorgeix inicialment com a resposta a la globalització econòmica i a la necessitat de competir en la nova economia postfordista. Finalment, però, la majoria de ciutats-regió desenvolupen una estratègia que inclou, també, aspectes socials, mediambientals o territorials.

La complexitat d'actors en un àrea metropolitana fa que el grau de formalització de les estratègies sigui molt variat en les diferents metròpolis. Potser el més important és que es

produceixi una certa sintonia entre les estratègies de les diferents institucions i organitzacions que agrupen els interessos sectorials, públics i privats, de les grans metròpolis.

L'estratègia metropolitana posa de manifest la necessitat de coordinació entre els diferents nivells de govern i de participació dels "stakeholders".

El model preponderant a la majoria de metròpolis es una àrea metropolitana administrativament fragmentada amb nombroses jurisdiccions territorials i funcionals.

La globalització ha tornat a donar arguments per demanar una millor coordinació i una simplificació dels processos de presa de decisions, d'un nou neo-metropolitanisme.

Les respostes són molt variades: l'agrupació-annexió metropolitana a Toronto o Montreal; la creació d'un nou alcalde de Londres amb poders molt diferents de l'històric Greater London Council; la dissolució de la Corporació Metropolitana a Barcelona, sense un model clar per a l'organització territorial de la ciutat-regió de Catalunya...

El nou model de governament ha de considerar la seva relació amb l'Estat, amb els poders regionals del tipus UE i amb els poders globals que estan sorgint en aquesta etapa de globalització. Simultàniament, però, també ha de donar resposta a la voluntat de descentralització, proximitat i representació dels nivells locals.

La pregunta que sorgeix és si les àrees metropolitanes s'estan realment convertint en poder polític organitzat, amb capacitat de maniobra enfront de nivells superiors i de nivells inferiors de govern.

A l'àrea metropolitana de Barcelona hi ha signes que els governs locals han entès aquesta necessitat, que la comunitat autònoma sembla conscient que l'organització territorial de Catalunya requereix un canvi substancial, i l'Estat probablement segueix ignorant que a Espanya hi han dues ciutats-regió globals i que aquest és un dels punts forts a què cal

donar suport per assegurar el posicionament internacional d'Espanya.

Les estratègies metropolitanes es converteixen en processos participatius i de consens en què un ampli ventall d'interessos es troba representat.

El partenariat amb el sector privat és un element clau en la majoria d'estratègies metropolitanes. Es busca la complicitat entre el sector públic i els "stakeholders", és a dir, tots aquells sectors afectats i interessats per l'evolució de la ciutat-regió global.

Democratització i participació ciutadana en les decisions metropolitanes com a manera d'evitar la difuminació de responsabilitats entre nivells de govern i entre administracions metropolitanes.

La fragmentació metropolitana ha comportat una certa desinformació per als ciutadans, que difícilment saben qui té la responsabilitat de resoldre els problemes metropolitanos.

La complexitat administrativa també facilita als polítics la desviació de responsabilitat cap a d'altres nivells de govern. En el cas de Barcelona, tots sabem de les dificultats per assignar responsabilitats en temes administrativament complexes com, per exemple, el metro, l'AVE o l'habitatge públic.

En el cas que les administracions metropolitanes siguin de segon nivell i sense eleccions directes, es pot produir una manca de transparència i de control democràtic directe.

La majoria de les àrees metropolitanes es plantegen millorar la participació ciutadana en els processos de decisió i recuperar un major control democràtic de les administracions metropolitanes.

Els ciutadans metropolitanos intueixen, en aquest moment, que el model fragmentat i competitiu entre governs locals, autònoms i central està provocant massa problemes.

Les dues respostes tradicionals de buscar més acords entre les diferents administracions o una major coordinació des-

dels governs de nivell superior, no ofereixen gaire esperança, si s'observa la realitat del darrers 25 anys.

Els ciutadans també intueixen que no es pot tornar a un nou centralisme il·lustrat: ni metropolità, ni autonòmic, ni estatal. Desconfien dels polítics que són sempre centralistes d'ells mateixos i del seu poder.

Cal obrir la participació als ciutadans, ja que són els únics que realment són, al mateix temps, locals i metropolitans. Són els més interessats que tot funcioni correctament. Viuen en una ciutat, treballen en una altra, es traslladen per infraestructures metropolitanes i regionals, esperen un AVE estatal i paguen impostos a tots els nivells. Com a ciutadans metropolitans, paguem els nostres impostos a tots els nivells, però de vegades no estem segurs de poder votar democràticament a tots els nivells.

A les àrees metropolitanes es produeixen noves demandes i nous serveis metropolitans que les administracions locals no poden proveir separadament.

Les noves demandes i els nous serveis entren, normalment, per la part més alta de la jerarquia de ciutats metropolitanes. I també, per tant, és a les àrees metropolitanes on es pot produir una major insatisfacció dels ciutadans amb els serveis rebuts i també amb aquells serveis nous, encara no rebuts i que cal organitzar, donar i finançar per al conjunt dels ciutadans metropolitanos...

Els municipis i les administracions fragmentades semblen responsabilitzar-se de temes petits i concrets, però difícilment són capaços de responsabilitzar-se dels grans problemes metropolitanos, que requereixen polítiques metropolitanes. Els municipis poden organitzar la neteja i la recollida d'escombraries domiciliàries, però tenen dificultats per coordinar amb d'altres municipis el tractament de residus. Els municipis s'encarreguen del trànsit, però, entre tots, han de planificar i coordinar els transports públics metropolitanos i les grans infraestructures de comunicació. Decideixen sobre les llicències urbanístiques, però no tenen responsabilitat sobre el conjunt del model territorial metropolità que aquestes decisions individuals i desordenades estan provocant sobre la densitat de la ciutat metropolitana.

Finalment, cal esmentar que els canvis tecnològics, per exemple en el camp de la informació i la comunicació, generen nous serveis que solen crear problemes de responsabilitat, organi-

tzació i finançament. Molts d'aquest serveis, però, són enormement importants per a la competitivitat dels territoris metropolitanos i per al nivell de vida dels ciutadans.

Model de ciutat i estratègia de planificació urbana: cap a la concentració i cap a la transparència en les regles del joc urbà La globalització, tal vegada ha tornat a valorar positivament la concentració i la densitat com un element de competitivitat de les regions metropolitanes. Alguns plans estratègics metropolitanos, tant en ciutats disperses (per exemple, Melbourne) com en ciutats ja denses (per exemple, Barcelona) es decanten clarament per tornar a defensar un model de ciutat més concentrat. Les raons adduïdes ja no són únicament els problemes d'infraestructures i de congestió que un model difús, basat en l'automòbil, crea a les grans metròpolis, sinó, a més, la necessitat de concentració i serveis d'alt nivell que requereixen les activitats globalitzades.

En aquesta nova etapa de canvi tecnològic i de repartiment mundial de les activitats econòmiques, les àrees metropolitanes tornen a començar la discussió de com integrar les necessitats de treball, habitatge i transport. Si durant un temps, les activitats industrials i de serveis marquen la forma de les ciutats, ara es comença a incorporar amb força la discussió sobre les activitats d'oci i de vida urbana, des del punt de vista dels ciutadans, i les activitats de distribució de mercaderies, des del punt de vista de les empreses.

D'altra banda, cada cop s'exigeix més a les autoritats "planificadores" un esforç de transparència, participació ciutadana i explicació de les decisions urbanístiques. Un esquema de planificació clar que no permeti diferents lectures i, per tant, que no permeti el tractament clientelista en les decisions urbanístiques. La coordinació de les infraestructures i la sortida de nou sol urbà al mercat no es pot deixar en mans de la iniciativa privada ni en mans dels controladors urbanístics. Cal recuperar una certa ingenuïtat que ens porti a entendre les necessitats dels ciutadans, inclosos els sectors amb interessos immobiliaris, i conèixer, al mateix temps, les possibilitats tècniques pensades pels experts urbans. Les autoritats locals i metropolitanes tenen l'obligació de moderar aquest diàleg entre ciutadans i experts, sense deixar que uns s'imposin als altres. La seva obligació és assegurar la transparència en aplicació d'unes regles sensates del joc urbanístic. Estratègies multidimensionals per a la globalització i sosteni-

bilitat a les àrees metropolitanes. La confusió com a motor de canvi

Les metròpolis han estès el seu àmbit estratègic més enllà de la provisió de serveis bàsics urbans i de la planificació urbana. Les estratègies econòmiques, socials, mediambientals, educatives i culturals, d'immigració, d'innovació, intenten donar significat a una altra d'aquestes paraules de moda sostenibilitat, que com globalització, ningú no és capaç de definir clarament. La confusió conceptual creada per ambdós termes contribueix positivament a la discussió de les estratègies metropolitanes i esdevé motor d'uns canvis sempre imprevisibles. La sostenibilitat articulada, a nivell local, per mitjà de les anomenades Agendes 21 forma part dels objectius de les autoritats locals i metropolitanes. La seva aplicació i resultats molts cops se situa encara en la modificació d'idees i cultures més que no pas en l'aplicació pràctica d'actuacions. Es per això que el World Summit on Sustainable Development a Johannesburg invita a executar l'Agenda 21 i remarca el paper clau que les autoritats locals tenen a tot el món en aconseguir els objectius i posar en marxa els programes aprovats per als propers 15 anys.

D'altra banda, la globalització ha portat a intentar formular estratègies per a la nova economia del coneixement, impulsant aspectes com les infraestructures del coneixement (educació, formació, tecnologia...) i la qualitat de vida (seguretat, mobilitat, oci, cultura, entorn urbà...). La majoria de estratègies inclouen també una clara referència a la innovació i al clima empresarial i emprenedor, com a mecanismes per assegurar un lloc en l'economia global.

Totes les àrees metropolitanes són, inevitablement, nuclis d'atracció d'immigrants del mateix país o de l'estrange. Per als optimistes, les àrees metropolitanes es converteixen en nuclis de multiculturalitat i diversitat, amb efectes molt positius per al creixement de les ciutats. Per als pessimistes, les dificultats sempre reals d'integració dels immigrants esdevenen una excusa per assenyalar que les metròpolis són al centre dels problemes de pobresa, inseguretat, atur, convivència... En qualsevol cas, en totes les àrees metropolitanes es defineixen estratègies multidimensionals per abordar les conseqüències d'aquests intensos processos de migració.

A la recerca d'un nou model de governament metropolità. Un canvi d'escala cap a la regió metropolitana i un canvi de relacions cap al parteneriat ampli.

La definició de les àrees metropolitanes ja no es fa en funció del mercat de treball i del trasllat diari al treball. Aquest ja no és el flux més important per definir la regió metropolitana global. La regió metropolitana engloba la ciutat central, el continu urbà, amb densitats altes de població, i tot el *hinterland*, no del *commuting* diari, sinó de la xarxa de ciutats que, a través de la ciutat central, tenen contactes i comunicacions amb la resta de les 400 grans metròpolis mundials.

La globalització obliga a ampliar la definició de la metròpoli cap a la regió metropolitana global. Per posar un exemple proper, la ciutat-regió metropolitana global de Barcelona és tota Catalunya i, tal vegada, en alguns aspectes més enllà. Haurem de competir amb àrees metropolitanes com Beijing/Tianjin, Dalian/Shenyang, Shanghai/Nanjing/Hangzhou i Hong Kong/Guangzhou, que entre les quatre tenen una població d'uns 150 milions de persones. Hi ha, per tant, un canvi d'escala que obliga a pensar en territoris més amplis, definits en funció de xarxes i fluxos diferents.

El govern metropolità regional requereix també un nou model de governament. Aquesta és la tercera paraula de moda que mencionem al text i, com les anteriors, pot portar a confusió. El governament s'utilitza per donar un nou èmfasi a la necessitat de crear un sistema de govern i administració de la regió metropolitana més participatiu i de parteneriat ampli. La col·laboració entre nivells de govern, la col·laboració i parteneriat entre sector públic i sector privat i ONG, les estratègies consensuals i les responsabilitats compartides són alguns dels conceptes que es repeteixen a moltes àrees metropolitanes en abordar els canvis provocats per la globalització. Normalment, tot això porta a un canvi de lideratge social que obliga a posar en una mateixa taula als líders d'una societat civil i política que poc té a veure amb els poders de la societat industrial tradicional. No hi ha dubte que aquesta és, encara, una etapa indefinida en la qual els antics poders se superposen als nous, on els antics lideratges volen mantenir-se i els nous lideratges pugnen per sortir a la llum i crear noves institucions representatives. Les àrees metropolitanes, com sempre, tornen a ser laboratoris socials, polítics i econòmics que assagen els canvis de governament i lideratge, necessaris per a la nova etapa de globalització.

Josep Roig i Martí és secretari general de Metròpolis

Al meu entendre, és evident que l'actual escenari de desenvolupament metropolità de consums il·limitats és insostenible a mitjà i llarg termini. Per tant, és urgent una nova lògica i un nou model que sigui capaç d'assumir coherentment la planificació i la gestió de la sostenibilitat.

Lluís Tejedor, Alcalde del Prat de Llobregat

La resposta a les necessitats ciutadanes en qüestions com l'habitatge, les infraestructures, els equipaments, la immigració o el transport públic, Ripollet –ni cap altre municipi– ja no pot plantejar-se-les de manera aïllada.

Joan Parralejo, Alcalde de Ripollet

estimuli la captació de talent i la mobilitat dels recursos humans autòctons cap a fora.

- 6| Disposar d'infraestructures competitives d'índole diversa, circumstància que requereix un esforç inversor molt per sobre de la mitjana històrica.
- 7| Capacitat de decisió i recursos en inversió pública per poder redreçar déficits històrics. La coordinació de les institucions per promoure grans projectes és, així mateix, un factor crític.
- 8| Un creixement econòmic de qualitat com el que es pretén assolir requereix uns serveis i subministraments bàsics d'alt nivell, proveïts en clau de sostenibilitat.
- 9| Cohesió social i ciutat cruilla, com a lloc dinàmic i creatiu, contra una visió de ciutat frontera conflictiva. L'aportació de gent de fora i la tensió que generen les cultures diverses fomenten la creativitat i fan avançar les societats. Les regions mundials més dinàmiques són ciutats cruilla (Los Angeles, San Francisco...) i el territori de l'AMB es troba en l'encreuament nord-sud.

OBJECTIUS I ALGUNES MESURES

- 1| Generar, atraure i retenir talent creatiu i innovador
 - > Repensar els sistemes científicotècnics per tal de donar incentius, a més de mitjans, als investigadors per assolir l'excel·lència. Potenciar l'intercanvi entre centres de recerca i empreses i coordinar les plataformes tecnològiques com a instruments de desenvolupament regional.
 - > Augmentar substancialment els recursos destinats a R+D amb un esforç sostingut molt superior a l'historic. Assolir el 3% del PIB, que és una xifra adient d'acord amb els paràmetres de la cimera del Consell Europeu de la Unió Europea celebrada a Barcelona la primavera de l'any 2002.
 - > Introduir el concepte de la universitat com a motor de desenvolupament, també econò-

mic i territorial. En aquest aspecte s'han d'incrementar les connexions del sistema universitari amb les activitats de creació d'empreses i amb la impulsió de la innovació empresarial en un context de pimes i microempreses.

- > Promoure la perspectiva internacional de les universitats, la formació professional i les escoles de negoci per tal que algunes d'elles reforcin la seva posició de pioneres a Europa i competeixin per captar els millors professors i alumnes. L'objectiu seria fer de Barcelona un centre universitari de referència i una activitat d'exportació.
- > Millorar els instruments que faciliten la mobilitat i l'obertura al món.
 - Dissenyar un pla que fomenti la mobilitat geogràfica i funcional i la flexibilitat en la carrera laboral i professional.
 - Mesures d'acompanyament en el camp de l'habitacle, la protecció social i la formació continuada per tal de reduir els riscos de la major mobilitat.
 - Generalitzar l'aprenentatge i l'ús de l'anglès com a opció preferent de tercera llengua.
 - Espais públics de qualitat, llocs de relació, positivació dels conflictes i, en general, ciutat oberta, en el marc d'una qualitat de convivència.

- 2| Establir vincles més potents entre els sistemes productius i els educatius. Impulsar la formació permanent
 - > Elaborar una proposta de desenvolupament de polítiques actives d'ocupació.
 - > Reforçar el Pacte industrial metropolità i promoure la coordinació de l'oferta formativa.
 - > Reforçar els esquemes de formació permanent. Optimitzar la utilització dels recursos existents, i si fos necessari, ampliar-los, i analitzar mecanismes per facilitar l'accés a les pimes.
 - > Garantir l'efectivitat i l'aplicació en el territori del Pla de formació professional de Catalunya (que defineix nous centres), que garanteixi la vinculació de la formació professional amb l'empresa.

El model industrial dels anys seixanta i setanta, en què les ciutats es limitaven a adaptar-se als canvis que marcaven els mercats, va provocar grans desequilibris al territori metropolità. Ara caminem cap un nou model econòmic i social més complex. El Pla esdevé una eina fonamental per incidir en aquest futur. *Jesús M. Canga, Alcalde de Sant Adrià del Besòs*

Caldria que, per aconseguir fites com el soterrament de la via fèrria o la creació del baixador del Palau, no fossin necessàries batalles esgotadores, anys de reivindicacions ciutadanes.

Enric Llorca, Alcalde de Sant Andreu de la Barca

- > Instar a disposar al més aviat possible de l'Institut de les Qualificacions per tal de facilitar el reconeixement d'aquestes al nostre país i a la Unió Europea.
- > Potenciar les biblioteques com a element bàsic de la societat del coneixement i facilitar la difusió de la cultura digital.
 - Garantir una educació infantil, primària i secundaria de qualitat, que possibliti la formació en els valors (creativitat, solidaritat, capacitat emprenedora, etc.) que han de ser inherents als ciutadans del futur.

3I Impulsar les habilitats i les capacitats emprenedores

- > Impulsar xarxes de vivers d'empreses en el territori metropolità i desenvolupar sistemes excel·lents d'incubació.
- > Reforçar els programes generals per a la creació d'empreses, ampliar els programes específics per a col·lectius i sectors i promoure noves iniciatives en aquest àmbit.
- > Promoure la creació d'empreses de base tecnològica a partir del potencial que representa la recerca universitària i de noves vies de finançament –capital risc, capital llavor– que recolzin aquestes iniciatives.
- > Major vinculació entre els estudis de gestió (escoles de negoci...) i les àrees científiques.
- > Accentuar l'atenció de les activitats formatives no tan sols en els vessants més tècnics, sinó en les aptituds i competències polivalents.
- > Integrar la població immigrant en els programes de foment de la capacitat emprenedora, facilitant els tràmits per a l'autoocupació i la creació d'empreses.

4I Entenent el paper del sector públic com a facilitador i estimulador de noves activitats, és necessari identificar agrupacions de sectors interrelacionats, complementaris i amb perspectives de futur, amb la finalitat de donar-los un tractament prioritari (indústries de la cultura, ciències de la vida, el conjunt de serveis a les persones, esports, turisme...)

- 5I** Millorar la qualitat de vida (entesa també com a factor d'atracció de capital humà per al territori), assegurar uns nivells de subministraments bàsics d'alt nivell i garantir un entorn de qualitat (espais lliures...)
- > Entenent la densitat de la ciutat com un fet positiu, cal resoldre els problemes del soroll i de la contaminació que poden disminuir de manera important la qualitat de vida.
- > Disposar d'uns serveis i subministraments bàsics –aigua, energia, residus i telecomunicacions– a partir de criteris sostenibles i amb els estàndards propis d'un territori capdavant a Europa.

- 6I** Promoure la coordinació institucional a fi d'impulsar el desenvolupament i els projectes d'abast metropolità
- > Compartir accions de promoció econòmica del territori que ens permetin avançar cap a la creació d'una Agència de Promoció Econòmica de l'AMB.

- 7I** Impulsar unes infraestructures comparables a les de les regions europees més avançades, garantir l'accessibilitat a tota l'AMB i promoure la seva gestió autònoma

(Nota: les mesures concretes per desenvolupar aquest punt es contemplen en el vector Model Territorial i Mobilitat).

- 8I** Consolidar l'escala espacial de l'AMB: la macroregió europea i la xarxa de ciutats més rellevants que en formen part (C-6). L'AMB ha d'invertir per convertir-se en l'eix de connexió (*hub*) d'aquest territori. Comunicacions

- 9I** Mantenir i potenciar les relacions amb els països mediterranis –especialment amb el Magreb– i amb els països de l'Amèrica Llatina

- 10I** L'Àsia. Atesa l'existència de connexions econòmiques d'un cert interès i la recent constitució de la Casa Àsia, caldrà elaborar una estratègia específica per impulsar les relacions amb aquest territori, tot i tenint present dos obstacles importants: les comunicacions i la llengua

La ciutat: laboratori d'idees

Durant molts anys algunes novel·les i pel·lícules que especulen sobre el futur ens han ofert una visió pessimista, angoixant i catastròfica de les ciutats i per tant del seu ciutadans. En aquestes fantasies, la tecnologia està al servei del poder i la destrucció; les ciutats se'n mostren deshumanitzades, perilloses, plenes de pol·lució.

Els dissenyadors som optimistes i volem creure que el futur serà molt diferent d'aquestes visions catastròfiques, però, d'altra banda, sabem que la ciutat del futur serà un espai complex i dotat d'un cert caos que no ens ha d'espantar.

Les ciutats han estat sempre espais en contínua transformació, espais de trànsit, de migracions, d'encontre, de concentració i, sobretot, de barreja...

El dissenyador del futur, per tant, aprendrà a treballar en aquesta complexitat, haurà de ser conscient de les seves responsabilitats i sensible a una sèrie d'aspectes molt rellevants per a la ciutat, però fins fa poc temps oblidats per la professió: la sostenibilitat, la mobilitat, l'accessibilitat, l'ús d'energies renovables, la multiculturalitat, la participació de l'usuari en la construcció de l'espai públic, etc.

Superat ja el malentès mediàtic que associa el disseny amb una resposta purament estètica o una operació de maquillatge a objectes i espais, el dissenyador del futur es perfilà com un personatge abocat a millorar la qualitat de vida a la ciutat enriquint les relacions dels ciutadans entre ells mateixos i amb el seu entorn material més immediat.

El dissenyador, tradicionalment dependent dels encàrrecs de la indústria, caldrà que es converteixi, per fi, en un agent doble,

capaç d'implicar-se ideològicament i de prendre un paper més actiu i propositiu sintetitzant els moviments ciutadans, socials i culturals amb la indústria i les tecnologies més avançades.

Atent a les necessitats i desitjos dels usuaris, actuarà (mitjançant els objectes i espais que disseny) com un mediador per garantir que les noves experiències quotidianes dels usuaris siguin al més creatives i participatives possible.

Avancem cap a un futur altament tecnificat, amb aparells molt sofisticats i nous materials intel·ligents. El dissenyador ha de preguntar-se com encaixaran aquests nous artefactes tecnològics amb allò més primari, amb els rituals i objectes més humils i quotidians que ens acompanyen des de fa milers d'anys.

La tecnologia facilita en molts casos les nostres tasques diàries, els desplaçaments o la comunicació entre les persones: l'ús de la telefonia mòbil, la videoconferència i internet ens acosten als que tenim lluny. Però aquestes mateixes tecnologies també ens amenacen amb un excés d'encontres virtuals i desmaterialitzats, d'experiències simulades i una progressiva pèrdua de contacte humà. En aquest panorama altament tecnològic i ultrarràpid, el dissenyador del futur haurà d'ofrir per a la ciutat aquells objectes i entorns que permetin retrobar la veritable densitat de l'experiència, fruir activament de la matèria, redescobrir la sensorialitat i, sobretot, potenciar aquelles relacions humanes més properes i corpòries.

Així doncs, malgrat que el dissenyador compti en el futur amb una tecnologia més petita, més flexible, amb materials intel·ligents, mutants i sostenibles, tots aquests avenços científics mai no seran substituts de les idees, la creativitat, l'enginy i la imaginació.

Ana Mir i Emili Padrós 61

La ciutat del futur serà, per al dissenyador, un laboratori d'idees, un taller on qüestionar i reinventar els usos i interaccions, sovint avorrides, rígides, o fins i tot traumàtiques, que la gent té, encara avui, amb el seu entorn urbà, massa programat.

De fet, la ciutat no deixa de ser com una casa, encara que més gran i amb més gent, un gran espai amb zones de pas, zones per al descans, per al lleure, el joc, o per a concentrar-se. Però què passaria si també hi hagués espais oberts per reflexionar, espais per a la transformació, per a l'actuació, per a l'autoproducció d'objectes, per provar coses i equivocar-se?

Depèn en bona part del dissenyador que el ciutadà tingui a la ciutat aquests espais de llibertat i confiança, que se'l senti seu, que pugui canviar-los, apropiar-se'n i, alhora, compartir-los amb altra gent.

Del diàleg i la col·laboració amb altres disciplines creatives (l'art, l'arquitectura, el teatre, etc.), el dissenyador aprendrà a desafiar els límits de la nostra percepció de la ciutat aportant experiències que amplien la nostra mirada sobre els altres i sobre nosaltres mateixos.

Ana Mir i Emili Padrós són dissenyadors industrials

Aquest primer Pla estratègic ens ha de permetre continuar governant i liderant el procés de canvi de les nostres ciutats, per assolir més qualitat de vida per a tothom.

Montserrat Gibert, Alcaldessa de Sant Boi de Llobregat

El Pla facilitarà la tasca de coordinar la visió que es pugui tenir del territori d'una forma més global, sense que aspectes secundaris –com la dimensió dels municipis que en formen part– condicionin els objectius.

Tomas Jiménez, Alcaldessa de Sant Climent de Llobregat

8.3. Vector territorial i de mobilitat Cap a la ciutat de ciutats

Cap a un model territorial coherent amb les percepcions, constatacions i propostes que han de respon-

dre a la idea de ciutat de ciutats i perseguir, entre d'altres, els objectius següents:

- > Manteniment dels teixits densos i mixtos.
- > Foment de l'habitatge i rehabilitació del parc existent.
- > Dotació general de transport públic d'alta capacitat. Dotació de serveis de superfície de baixa i mitjana capacitat.
- > Disseny de polítiques de mobilitat sostenibles i segures, que tinguin per objectiu final la reducció progressiva del vehicle privat.
- > Processos de millora urbana equilibrats entre activitat econòmica i habitatge.
- > Manteniment dels estàndards pel que fa a l'ocupació de sòl i preservació d'espais lliures.
- > Resposta als reptes mediambientals que plantegen l'aigua, els residus i les emissions de CO₂.
- > Potenciació de nous espais de centralitat.
- > Mantenir una oferta adequada de sòl industrial i per a altres activitats econòmiques.

Temes crítics

- 1|** Inadequació de les polítiques d'habitatge i dels projectes actuals de desenvolupament i de reforma urbana a la forta demanda prevista d'habitatge, motivada per les necessitats d'emancipació dels joves (la franja entre 20 i 35 anys) i per la immigració derivada de l'oferta de llocs de treball.
- 2|** Dificultat d'accés a l'habitatge –de propietat o de lloguer– per a un segment important de la població. L'habitatge ha assolit, en general, uns preus altament preocu-

pants, a causa principalment de la limitada oferta, del desaprofitament del parc existent, del poc pes de l'oferta d'habitacions de lloguer i, de manera especial, de l'escassa construcció d'habitacions de protecció oficial (només 1/25 dels que es construeixen a Catalunya), tot i els esforços dels ajuntaments en la previsió de percentatges obligatoris d'habitació protegit en les operacions de transformació urbanística.

- 3|** Escassa proporció d'habitacions en els projectes de desenvolupament econòmic i de reforma urbana. D'una xifra total d'uns 19 milions de metres quadrats de sostre, només un 25% es preveu que es destini a habitatge. Si es compleixen les previsions d'aquests projectes, el resultat final agreujarà el desequilibri del nombre de llocs de treball localitzats amb relació a la població ocupada resident. Aquest fenomen comporta un augment notable i inevitable de desplaçaments per residència-treball en vehicle privat.
- 4|** Existència d'àmplies zones urbanes dins la ciutat compacta amb una clara regressió, o inexistentia d'activitat econòmica, que són objecte de processos de degradació/marginació si no hi ha intervencions públiques.
- 5|** Integració espacial de les famílies d'immigrants.
- 6|** Problemes derivats dels creixents fluxos de trànsit motivats per la distribució de mercaderies als comerços minoristes i a les llars. A més de l'increment de trànsit que motiven les noves formes comercials –comerç electrònic (e-commerce), furgonetes magatzem, etc.–, a les àrees denses de les ciutats també és molt important el problema d'ocupació de les vies públiques per a operacions de càrrega i descàrrega.
- 7|** Insuficient capacitat per connectar les infraestructures logístiques del Delta del Llobregat amb la resta del país i amb Europa.
- 8|** Insuficiència general dels sistemes de transport públic metropolità. S'assenyala, en particular, la manca de dotació en sistemes de transport públic en àrees de baixa densitat, com són els polígons industrials i algunes àrees de residència, però

M'agrada la idea del Pla estratègic metropolità de Barcelona.
Un conjunt de municipis discutint el futur d'un territori comú.
Negociant obertament per a l'interès mutu.
Un pla a favor de tothom, en contra de ningú.

Lluís Recoder, Alcalde de Sant Cugat del Vallés

Cal lligar la visió de futur de l'àmbit metropolità, d'ubicació en la nova realitat social i econòmica de l'Europa dels 25, amb els valors intrínsecos i la pròpia realitat social, cultural i territorial de cadascun dels municipis.

Juan Antonio Vázquez, Alcalde de Sant Feliu de Llobregat

65

també es donen unes febleses de transport públic en determinats territoris de la ciutat compacta. Cal un esforç per establir dispositius d'intermodalitat tren-bus o tren-vehicle privat, mitjançant aparcaments d'intercanvi on sigui possible. Aquest aspecte també incideix de manera rellevant en les relacions de mobilitat amb les ciutats de la Regió Metropolitana de Barcelona.

9| Poca atenció a la xarxa viària històrica (que relliga els nuclis i els territoris en tota la seva amplitud) i a les línies de connexió de nuclis urbans. El desenvolupament de la viabilitat metropolitana s'ha centrat en les darreres dècades en la creació de trams d'autopistes i vies segregades de gran capacitat. Això motiva nombrosos punts conflictius a la xarxa secundària i una utilització excessiva de les vies segregades.

10| Absència d'un model territorial de referència. La falta d'aquest model, en l'àmbit on es donen realment els processos metropolitans, fa que els projectes d'abast territorial hagin de treballar amb hipòtesis d'evolució de la demanda i no es puguin recolzar en objectius de desenvolupament territorial aprovats. Molt especialment, l'absència d'un model territorial fa difícil el reforçament i la protecció dels espais lliures territorials que queden fora dels àmbits de les peces més emblemàtiques, que tenen les seves pròpies figures de protecció. Aquests espais lliures, connectors o separadors de desenvolupaments urbans, que estan associats a la morfologia i hidrografia del territori, i entre els quals destacarien els espais fluvials, difícilment es poden valorar i tractar amb la suficient profunditat des del fraccionament dels termes municipals a què s'han de referir els plans d'ordenació urbanística. Aquest model territorial haurà de preveure també la relació de veïnatge i la col·laboració entre l'àmbit metropolità i l'àmbit de la Regió Metropolitana de Barcelona i amb les ciutats que la configuren.

11| Territori metropolità amb projectes importants per al futur que caldrà gestionar adequadament per assolir un impacte sostenible sobre el territori.

12| Pèrdua de densitat poblacional en determinats territoris pels requeriments urbanístics que limiten el nombre d'habitatges i pels canvis en la composició familiar.

OBJECTIUS I ALGUNES MESURES

1| Mantenir i potenciar la capacitat residencial de les àrees urbanes perquè puguin acollir la màxima proporció de la demanda de nous habitatges que es preveu en el proper decenni sense produir una densificació no desitjable

- > Rehabilitar i mantenir en bon ús el parc d'habitacions existent.
- > Optimitzar la utilització del sòl urbà per a habitatge i altres usos, transformant les àrees que han perdut la seva funcionalitat.
- > Assolir i mantenir una elevada qualitat ambiental i d'equipament dels espais urbans, perquè la ciutat compacta segueixi essent un espai residencial competitiu davant de les opcions suburbanes.

2| Corregir la tendència a la segregació de l'espai en àrees d'habitació i àrees d'activitat econòmica especialitzades que dificulen la cohesió social i augmenten la necessitat de desplaçaments

- > Preveure proporcions equilibrades d'habitacions i de possibles llocs de treball en les ordenacions urbanístiques de les àrees de creixement i de reforma urbana.
- > Desenvolupar la potencialitat cultural i convivencial de la ciutat diversa i compacta.

3| Augmentar notablement la proporció d'habitacions de protecció oficial, especialment de lloguer, a l'àrea metropolitana

- > Fer les reserves de sostre necessàries per a aquest tipus d'habitació en els nous desenvolupaments i en les zones de transformació urbana.
- > Incrementar l'actuació pública, privada o concertada per a la creació d'habitacions de lloguer i de propietat a preu assequible, millorant els processos legals i de gestió necessaris per garantir el correcte funcionament del mercat d'aquest tipus d'habitació.

4| Assolir una correcta integració espacial de les famílies d'immigrants a les noves i les velles àrees urbanes per facilitar el manteniment de la cohesió social

Somiant illes artificials

Lluís-Anton Baulenas 67

Una vegada, de bon matí, vaig veure un vell assegut al damunt d'una pedra fita de l'època romana. S'hi estava repenjat amb un bastó mentre escoltava un altre vell, dret al seu costat. I tots dos prenien el sol.

Vaig tornar a passar-hi cap a migdia, quan l'ocre de la pedra es confonia amb el verd dels enciams que sobreeixien d'una bossa plena de verdures: Una dona l'havia repenjada sobre la pedra fita, mentre s'eixugava la suor, abans de continuar cap a casa a fer el dinar. A mitja tarda, vaig veure com un nen s'enfilava a la pedra i s'hi quedava dret, com una estàtua, mentre es cruspia un panet de viena sucat amb tomàquet i amb tonyina i repassava mentalment quants de cromos li faltaven per acabar la col·lecció.

A entrada de fosc del mateix dia, una parella va seure sobre la pedra fita i va mal fer-hi l'amor. I la humitat de la pedra no era precisament de rosada.

Ja era nit tancada quan un gos va passar-hi, va ensumar-ho i s'hi va pixar.

A trenc d'alba, un plugim suau, però consistent va endur-s'ho tot avall i va deixar la pedra fita de l'època romana amb els porus ben oberts, pulcra i polida.

Em semblava que Barcelona era una pedra fita de més de dos mil anys, situada a la vora d'una carretera que en tenia quatre mil.

Em semblava que Barcelona era una pedra fita gastada pels milers d'inscripcions gravades al seu damunt, pels milers d'ulls que l'havien mirada, que l'estaven mirant i que encara l'haurien de mirar.

Barcelona era una pedra mil·liar esmolada i que patia alhora el mal de pedra, una pedra mil·liar que reflectia els raigs del sol cap als quatre punts cardinals fins i tot els dies núvols. Barcelona era la gent de Barcelona."

Podria ser el començament d'una novel·la barcelonina situada el 2025? Per què no? La gent de Barcelona del 2025 no serà bàsicament diferent de la del 25, dos mil anys abans. Aquesta escena, amb una pedra mil·liar fictícia, però perfectament possible, no seria gens estranya un dia qualsevol de l'any 1910, 1930, 1950, 1970, 1990, etc. Però també es podria donar el 2025 amb molt poques adaptacions. La dona potser ja no durà enciams a la bossa, potser ni tan sols no durà bossa perquè no li caldrà anar a comprar, però passarà per davant de

la pedra mil·liar i la saludarà sense adonar-se'n. El nen ja no es menjarà un entrepà de pa amb tomàquet i tonyina. O sí? El que és segur és que continuà pujant i baixant de la pedra, amagant-s'hi darrere per fer-li la traveta a un seu amiguet o per llençar cop de pedra a un gat desprevingut (si encara hi ha gats i encara hi ha pedres pel carrer) i els amants? Els amants continuaran com sempre, a la que salta, buscant racons, esperant el vespre i, si cal, utilitzant una pedra tan vella com pràctica per seure-hi a la fresca i refregar-se tant com calgui les parts del cos que ho necessitin. I, tal com dèiem, a trenc d'al-

ba, la rosada, si n'hi ha, s'ho endurà tot i començarà el cicle de nou. Aquest racó de la Barcelona del 2025 continuà suggerint mil i una històries i la nostra obligació serà la de continuar recollint-les.

Barcelona és l'acumulació de totes les Barcelones possibles. La història de la nostra ciutat és la història dels relleus generacionals duts a terme durant més de dos mil anys. S'ocupen nous espais, la ciutat s'eixampla, i el 2025, la Barcelona nova, engegada el 1992 i expandida i modificada el 2004, ja s'haurà sedimentat, ja haurà generat prou caliu com per situar-se en el centre de l'activitat creadora dels narradors. Calen uns quants anys perquè els llocs s'escalfin una mica. Ara mateix, tota l'herència dels Jocs Olímpics del 1992 comença a oferir prou distanciament com per poder parlar-ne amb una mica d'èpica. I el 2025, si encara continuo inventant-me històries barcelonines, perquè la gent i jo ens entretinguem i fem que la vida ens passi a tots plegats una mica més lleugerament, ja tinc per segur l'entorn o el context en què faria transcorrer la meva novel·la. Fem volar coloms, però no pas tants. I ja que se'm demana, deixeu-me escombrar una mica cap a casa meva. Jo situaria un relat a la nova illa artificial creada a partir de l'impuls del Fòrum 2004. Per què? Perquè és el somni d'un dels protagonistes de la meva novel·la *La Felicitat* (2001), un somni premonitori. En plena Barcelona de 1909, vaig fer que algú somiés una Barcelona endinsada al mar, davant per davant de la ciutat, amb una illa artificial nova, dedicada als serveis i al lleure. El 2025, l'illa artificial de debò ja estarà a punt per fer-se servir d'excusa i de base per fabular. I des d'aquí em comprometo a fer una història on un descendant d'aquell personatge del 1909 que volia una illa artificial per a Barcelona, s'imagini mil illes artificials més, reals o fictícies. Però si no és possible, que ningú no s'espanti. La nostra ciutat és prou vella i prou antiga. Ha durat molt i ja durarà per sem-

pre. I si no és un servidor qui la manipula, ja ho farà un altre. Precisament, la meva novel·la *La Felicitat* acaba amb les dues protagonistes contemplant la ciutat on, aquell 1909, començaven a enlairar-se les fogueres provocades per la Setmana Tràgica. Són en un vaixell i surten a poc a poc del moll. La de més edat diu a la més jove:

— Temps a venir tornaràs a Barcelona...

L'aigua tot just es bellugava, travessada com mantega tova per la proa tallant del bergantí-goleta.

— I saps què, Nonnita?

— Què, senyora Miquela?

— Doncs que encara hi serà.

I és ben bé això. El 2025, nosaltres no sabem si hi serem. El que és segur és que Barcelona sí, que hi serà. Vella i nova, renovada i enveïda. I, no us amoïneu, no hi faltarà algú en primer terme disposat a donar-ne testimoni.

Lluís-Anton Baulenas és escriptor

Són molts els fronts que fan que cada dia ens desplaçem per un mateix escenari, un espai que hem de dissenyar des d'una perspectiva global-local, per sobre d'interessos polítics o partidistes.

Eduard Alonso, Alcalde de Sant Joan Despí

És la perspectiva d'Àrea Metropolitana la que ha de ser capaç de reforçar la identitat de cadascun dels municipis i la projecció de la seva potencialitat, la qual, per ella mateixa, quedaria ofegada en la competència dins un territori comú sense cap objectiu compartit.

Ramón López, Alcalde de Sant Just Desvern

- > Consensuar criteris comuns per al tractament d'aquest assumpte per les diferents administracions responsables.
- > Adoptar estratègies d'integració d'immigrants en les actuacions d'habitatge assequible.

5I Assolir una dotació d'infraestructures i serveis de transport públic que constitueixi el mitjà principal de transport de persones en l'aglomeració central metropolitana, sigui el factor bàsic de vertebració de l'àmbit regional metropolità i estableixi bones connexions amb les ciutats de les comarques centrals i amb Girona, Tarragona i Lleida

- > Desenvolupar les propostes del Pla director d'infraestructures.
- > Complementar el PDI amb les connexions necessàries per millorar la interacció amb l'àmbit territorial on es donen relacions de caràcter metropolità. Una especial atenció es mereix l'existència de transport públic en les àrees i polígons industrials i la garantia de la mobilitat laboral.
- > Establir serveis regionals a la xarxa d'alta velocitat.
- > Modernització de la xarxa ferroviària convencional.
- > Adaptar l'Alta Velocitat al territori natural de l'AMB: València, Saragossa, Tolosa.

6I Proveir de la suficient connectivitat ferroviària el port i la Zal, per satisfer la seva funcionalitat i evitar l'increment de trànsit pesant per carretera

- > Avaluar les possibilitats d'utilització de les vies d'alta velocitat.
- > Desenvolupar aquestes infraestructures de forma coordinada, amb la provisió de les adequades connexions ferroviàries per reduir els colls d'ampolla ferroviaris que poden dificultar la connectivitat d'aquesta zona amb la resta d'Espanya i Europa.
- > Evitar tant com sigui possible el trossejament del territori per causa de les noves infraestructures de transport que puguin ser necessàries.

7I Implantar models de gestió autònoms més eficients en les infraestructures portuàries i aeroportuàries

- > Model de gestió autònoma del port i de l'aeroport.

- > Integrar els serveis de rodalies en els mecanismes de gestió del transport públic metropolità.

8I Incorporar a la definició de les estratègies urbanes i territorials els requeriments de la logística de distribució de mercaderies

La problemàtica creixent d'aquesta part fonamental de l'activitat obliga a utilitzar tots els mitjans possibles per a una adequada regulació que faciliti la convivència amb les altres utilitzacions dels espais públics urbans:

- > Millorar la legislació i les normatives aplicables.
- > Considerar les necessitats de sòl i els recorreguts de distribució en el planejament.
- > Dissenyar els nous espais públics amb previsió del seu ús per a les activitats de distribució.
- > Avançar en la línia de la regulació horària.

9I Posar al dia la xarxa secundària de carreteres mitjançant les millors de traçat, secció i pavimentació necessàries perquè torni a ser un referent d'ordre territorial, doni satisfacció adequada a les necessitats de circulació i minimitzi l'ús inadequat de les autopistes per a trajectes de curta distància

Aquest objectiu té un especial interès en el territori que queda fora de l'aglomeració central, on la utilització dels mitjans de transport privat tindrà sempre una proporció de certa importància. Per a un ús eficient de la xarxa viària, caldrà també:

- > Facilitar la intermodalitat del transport mitjançant la provisió dels dispositius necessaris i tenint en compte en el planejament les reserves de sòl que calguin quan es tracti de dispositius que impliquen els vehicles privats i, en especial, quan es tracta d'intermodalitat logística.

10I Assolir un grau suficient de coherència territorial en els planejaments urbanístics dels municipis, en especial pel que fa a les previsions d'espai per a habitatge i activitat econòmica, amb l'objectiu de satisfer de forma eficient les necessitats globals i de crear les condicions per a una disminució de la mobilitat obligada, especialment en vehicle privat

Barcelona, a favor de la fecundació...

Jorge Wagensberg 71

La humanitat té moments brillants, moments a favor del coneixement, a favor de la innovació. Són èpoques de grans salts, de canvis d'orientació sobre el que és cert i el que és fals, sobre el que és bo o dolent, sobre el que és bell o lleig... No són gaires. La regla és la continuació i la conservació; l'excepció, aquestes estranyes i fructifères convergències. Una pregunta: Quines són les condicions idònies perquè emergeixin moments d'esplendor per al coneixement? Es poden provocar? Poden afavorir-se? A continuació, sospites i conviccions.

La unitat pensant és, sens, dubte, la ment humana, l'individu. Però quina és la mesura del seu entorn idoni per a la creació d'art, filosofia, ciència, tecnologia...? Què defineix un bon entorn creatiu: la nació, la religió, la regió, el barri, la família? Tinc la forta sensació que la unitat col·lectiva que crea el brou adequat per conrear ments creatives es troba molt a prop del concepte de ciutat. Moments gloriosos del coneixement duen el nom de ciutats (Atenes, Florència, Praga, París, Venècia, Viena...). És l'espai, la distància, dins la qual les presències físiques s'influeixen plenament i directa amb els cinc sentits. És el volum dins del qual es produeixen les trobades, les interaccions, les converses. Què té Florència perquè allí s'inventés la llengua italiana, amb el Dant; la ciència, amb Galileu, la genuïna interdisciplinarietat de pintura-dibuix-escultura-arquitectura-enginyeria amb Leonardo i Michelangelo, la biografia de col·legues i el multifacetisme coordinat amb Vasari.

No crec pas que aquestes situacions es puguin explicar a partir de l'emergència de grans utopies, grans ideologies, grans projectes de futur, grans lideratges socials o polítics, grans revolucions en honor de grans ideals. S'esdevé quan les condicions són tals que les persones es troben físicament en una atmosfera especial. Aleshores sorgeix el miracle: toten, fins i tot es conviden, coincideixen, discrepen, els uns s'interessen

pels altres, enraonen, fins i tot debaten, s'esperonen, es critiquen, s'aventuren en dominis veïns, fins i tot no tan veïns, s'aporten idees, fins i tot involuntàriament, s'estimen, s'oien, però es busquen, i es troben! Succeia a Viena, entrat el segle passat, un irrompia en una cafeteria i podia trobar-se estudiosos de la ment inventant una nova ciència; filòsofs reconstruint el coneixement del futur i físics creant ni més ni menys que la física quàntica, i escriptors de la tragèdia de la condició humana compartint copes o cafè amb llet... i també succeia al París de començament de segle atraien pensadors de tot Europa...

Es poden afavorir aquests moments estelars? Si admetem que l'escenari rellevant és la ciutat, aleshores cal admetre la importància de pensar la ciutat. Com fer-ho? En el fons es tracta d'augmentar la probabilitat de col·lisió dels creadors (tots els ciutadans ho són en major o menor mesura, en un o altre tema). I això s'aconsegueix creant escenaris adequats en la ciutat, llocs de trobada creïbles, ambients que afavoreixin el que és divers, vingui d'on vingui. En un temps llunyà, els ciutadans es trobaven als temples, on intercanviaven idees o, per dir-ho millor, la petita part de les idees que es consideraven canviables i intercanviables... Es tracta d'inventar els nous temples, els espais públics moderns, d'una societat lliure, en què els ciutadans tenen sempre el dret de revisar qualsevol veritat vigent.

No és el mateix concebre un museu abans o després d'una reflexió com aquesta (els museus potser han d'esdevenir els nous temples de la trobada ciutadana). La gran majoria dels auditoris i sales de conferències de la ciutat (encara) s'han concebut més per destacar la solemnitat de l'acte i l'autoritat i el prestigi del ponent que per convidar a la participació i a la discussió. El conferenciant sol ocupar el lloc d'una tradi-

cional pantalla de cinema, alta i distant i, com al cinema, es convida a l'audiència a oblidar-se d'ella mateixa i a admirar i acceptar el que succeeix sota els focus. El ponent veu la cara de tots els assistents, però cada assistent solament veu la cara del ponent. El que els grecs descobriren per al seu teatre, allò que les universitats reserven des del renaixement per a les seves aules més transcents, allò que totes les democràcies del món tenen en compte a l'hora de dissenyar les sales de sessions per als seus parlaments, s'oblida a l'hora de dissenyar espais dedicats al coneixement en les nostres ciutats (no seria pas mala idea redissenyar-los tots!). Fins i tot el disseny d'una plaça pública, un parc, un autobús, una oficina, una fàbrica, un col·legi o una sala de concerts es pot abordar amb aquest tarannà o sense, un talant que estimula cercar allò que és aliè per topar-hi, per participar, per fecundar-se, per celebrar (i no desconfiar del que és diferent). Redissenyar una ciutat amb aquestes característiques potser crea un estil que afavoreix el foc creuat de les idees.

Tal vegada aquesta sigui la paraula clau: fecundació. Hi ha espais que afavoreixen la fecundació i d'altres que conviden a l'esterilitat. La tendència general és l'especialització, el tancament d'espais preparats per acollir el que és semblant, allò proper. Això ha passat a les universitats. El seu creixement i especialització fa que els científics de les diverses disciplines ja no es trobin físicament ni per atzar a la cafeteria. Hom solament es troba amb qui fa la mateixa feina. Això fa que les idees ja no volin per damunt de les fronteres de les disciplines. La ciutat pot crear espais en què col·lisionin dos científics que no coincideixen als locals universitaris, on un actor es posi a parlar amb un sociòleg, on un pintor es comprometi a visitar un fabricant... La ciutat pot crear una atmosfera que il·lusioni a creadors sigui quin sigui el seu origen, el seu

idioma i la seva cultura... Fecundació, en essència, vol dir topada de dues idees per donar-ne una de nova. Es tracta de facilitar la topada.

Barcelona sempre ha tingut una aroma d'aquesta vocació. Potser mai no hagi acollit una gran revolució creativa de la història de la civilització, però sempre ha estat al cas, sempre ha reaccionat quan alguna cosa es mou, sempre hi ha participat. Potser li ha arribat el moment. Barcelona és una ciutat d'arquitectes, dissenyadors, pensadors, científics i empresaris. Barcelona és una ciutat ben situada per obrir-se, de bat a bat, al món. No està pas malament com a condició de partida. Ens trobem en un moment crucial de la història. La inevitable globalització es pot fer molt bé, però també molt malament. Els nous temps necessiten ciutats obertes i fecundes. Barcelona s'ha capificat a fer l'intent.. calen altres menes d'estructures i d'esdeveniments internacionals. L'era de les grans fires internacionals ja no tenen gaire sentit, com tampoc els festivals d'Eurovisió... La globalització, en tots els àmbits, requereix, sobretot, crear coneixement, transmetre coneixement i debatre's, coneixement sobre els recursos, sobre l'entorn, sobre la convivència de les diferents cultures.

L'any 2004 i el seu projecte de Fòrum pot ser una gran oportunitat, una oportunitat que transcendeixi. Barcelona hi ha invertit molts recursos i il·lusions. Tal vegada ens ens sortim.

Jorge Wagensberg és director del Museu de la Ciència de Barcelona

Mai com fins ara hem tingut l'oportunitat de refer el gran pacte metropolità. Amb el Pla tornarem a parlar de cohesió, coordinació, equilibri i participació. És una nova gran oportunitat per a un nou segle.

Amparo Piquer, Sant Vicenç dels Horts

A nivell global de la regió, els grans projectes poun gran part de la seva rendibilitat econòmica de la situació mediambiental del territori, element primordial de la qualitat de vida. És imprescindible posar fil a l'agulla.

Josep Comelles, Alcalde de Santa Coloma de Cervelló

- > Crear els marcs de concertació adequats per al consens en les decisions que afecten l'ordenació del territori.
- > Promoure un planejament territorial que estableixi vinculacions entre mobilitat, accessibilitat i urbanisme, per afavorir un desenvolupament urbà compacte, divers i ben articulat amb les xarxes i serveis de transport públic.
- > Crear dispositius de seguiment del desenvolupament territorial que facilitin la presa de decisions amb una perspectiva d'espai metropolità ampli.
- > Abordar l'ordenació i el tractament dels espais no urbanitzats amb l'amplitud d'àmbit necessària per valorar justament el seu paper com a integrants del medi físic territorial.
- > Atorgar als sistemes d'espais lliures en el planejament territorial un paper vertebrador de l'ordenació de l'espai.

11 Compatibilitzar la satisfacció de les necessitats de creixement de les àrees urbanes i de construcció de noves infraestructures amb la preservació dels valors naturals, paisatgístics i culturals del territori

8.4. Vector de cultura de la convivència, la cohesió social i la cooperació Nou model de contracte social

Per a la definició d'un nou model de contracte social per al benestar, que ens permeti fer front als tres grans reptes de la integració:

- > La convivència entre les diferents cultures,
- > L'exclusió social de determinats col·lectius (incloent-hi la gent gran) i la conciliació entre la vida familiar i la laboral.
- > La cultura com a element estructurat.

Temes crítics

11 Fragmentació social

- > Augment dels fluxos migratoris i de la diversitat. Tot i que la immigració és una constant històrica i que l'espai urbà el constitueixen en bona mesura els immigrants existeixen grans diferències entre els processos migratoris dels anys 50/70 i els actuals. Els immigrants vinguts després de la Guerra Civil van arribar a espais que no estaven totalment ocupats i els van fer seus. En canvi, ara, els immigrants arriben a espais ja formats i ocupen els espais abandonats per alguns dels "primers pobladors". La legislació d'estrangeria dificulta la regularització i l'accés al mercat de treball de la població immigrada i es consolida una divisió social entre autòctons i estrangers. Hi ha un desconeixement de la realitat metropolitana, sense instruments d'anàlisi ni d'actuació.
- > Canvis demogràfics i enveliment. A Barcelona ciutat, l'esperança de vida ha augmentat dos anys entre el 1990 i el 2000. Per a les dones passa de 80,2 anys a 83,3 anys i per als homes de 72,7 a 75,3. A l'AMB la taxa de natalitat cau notablement (2,3 vegades) en el període 1975-1995. A partir de l'any 1995 es recupera fins a situar-se en el 10,44 per mil. Aquests fets provoquen una important deslocalització de la població jove de les grans ciutats de l'AMB.
- > Canvis en les estructures familiars i en les relacions família-treball. L'enveliment de la població i els canvis de les estructures familiars provoquen un augment de les càrregues de treball, especialment a les dones. Tots els indicadors mostren uns canvis profunds en les estructures familiars: transició del model trigeneracional al bigeneracional i unipersonal. La taxa d'activitat femenina de Barcelona és equiparable a l'europea, però cal garantir la seva continuïtat en la línia dels objectius establerts per l'Estratègia Europea per a l'Ocupació. Es calcula que l'any 2004 el 24% de les llars seran unifamiliars. Les dones catalanes treballen en tasques familiars el doble que les de la UE (44 hores davant de 22). L'emigració estrangera també provoca l'establiment d'altres models d'estructures familiars. Pel que fa a les relacions família-treball, segons un estudi de l'IESE (2002), tan sols una de cada deu empreses ha establert mesures per harmonitzar la vida laboral i la familiar. A Espanya, el 60% de les dones treballa a jornada completa quan no tenen fills, percentatge que descendeix al 14% quan tenen descendència.

La ciutat ideal

Rafael Argullol

75

Ouan penso en la ciutat ideal immediatament acudeixen a la meva ment una teoria i una imatge. La teoria, de Platò; la imatge, de Piero della Francesca. Platò, hereu, en part, dels pitagòrics, imagina una comunitat perfecta. Res era aliè a aquesta perfecció i el filòsof havia previst un meticulós engranatge social tutelat pel govern dels savis. Ara bé, quan Platò va viatjar a Sicília, cridar pel tirà de Siracusa, per posar en marxa el seu meravellós projecte, les dificultats van aparèixer ben aviat. Hem rebut informacions contradictòries sobre el que va succeir a l'illa, però de la confusió es desprèn un tret comú: tot era massa perfecte. Era admirable pensar que els savis governessin la ciutat, però qui decidia quins eren savis? I encara pitjor: quina mínima certesa es pot tenir que els savis, un cop al poder, no deixen de ser-ho i queden exposats a les pitjors passions?

La perfecció és com l'esfera, una figura insuperable en la geometria però que mai trobem perfecta en la naturalesa. Per tant, no ens ha d'estranyar que allò que es perfecte i esplèndid mentre roman en l'àmbit de les idees, es malmeti en entrar en contacte amb la naturalesa humana. Sortosament, la seqüència històrica dels nostres filòsofs va ser l'encertada i al gran Platò, imbatut paladí de la bellesa més cristal·lina, el van succeir Aristòtil i Epicur. Aquest ens ha ensenyat l'ètica de la intimitat, inclosa la dels sentits, i aquell la de la col·lectivitat. Allò cristal·lí esdevé, en ambdós, controladament imperfecte. I tal vegada la democràcia consisteix en l'encertada combinació de la triple herència: aspirar a construir la comunitat perfecta mentre es gestiona –això sí, amb el màxim control possible– la inevitable, i potser desitjable, imperfecció humana.

Amb el quadre de Piero della Francesca em passa quelcom de semblant que quan llegeixo *La República* de Platò: obres massa perfectes perquè siguin habitades pels homes. En la pintura de Piero, la magnificència de l'harmonia ha eliminat la presència humana, com si s'hagués llançat aquella bomba de neutrons amb què van inquietar la nostra fantasia fa dues dècades. Crec que és la millor obra que mai s'ha pintat per testimoniar un producte humà que ja no necessita els homes. Imagino que era precisament aquesta exquisidesa gèlida el que tant s'estimava Giorgio de Chirico, que inspirà, també, els seus paisatges, tan gèlids.

Al mateix Renaixement, Leon Battista Alberti, com a arquitecte i urbanista, es va haver d'enfrontar, com a pintor, a allò que no li calia a Piero della Francesca: la tensió, sovint violenta, entre realitat i idealitat. Davant l'horitzó immaculat de la utopia, qualsevol època ha de fer front contínuament a l'impacte entre allò "nou" i allò "vell". Necessitem Piero della Francesca, perquè sense somnis tot queda reduït a les cendres del pragmatisme, però també ens calen Albertis, un altra mena de somniadors, que insereixin el bisturi de la idea en la pell de la realitat. Alberti, amb les seves mediacions –punts, places, xarxes– va fer front, amb fortuna desigual, al conflicte entre la vella ciutat medieval i la nova planta renaixentista, inaugurant, d'aquesta manera, l'urbanisme modern.

Quan, en els nostres dies, penso en la ciutat ideal, no puc evitar de veure-hi la continuïtat d'aquestes dues històries fascinadores. Sempre caldrà que els somniadors de la perfecció trobin la companyia dels imperfectes realitzadors de somnis. D'aquestes dues nissagues depèn, sempre, la supervivència de la ciutat. M'horroritzen els improvisa-

dors –carn de canó de l'especulació– i els pragmàtics, per als quals "atenir-se a la realitat" és el camí més curt cap a la submissió política. No hi ha ciutat ideal, però quan s'obre pas una idea de ciutat, el polític, encara que tingui poder, cal que se sotmeti a Aristòtil i Alberti, i aquests mai no han de renunciar a les esplèndides bogeries de Platò i Piero della Francesca.

Rafael Argullol és filòsof




El territori metropolità ha de convertir-se en un gran espai de concertació per al desenvolupament eficient de les polítiques locals.

Bartomeu Muñoz, Alcalde de Santa Coloma de Gramenet

El fet metropolità ens reporta avantatges i a la vegada riscos que cal valorar: Tiana vol conservar el que són els seus valors més apreciats: la tranquil·litat, la dimensió humana de poble, els paisatges tradicionals i un creixement urbanístic sostenible.

Ferran Vallespinós, Alcalde de Tiana

21 Permeabilitat, inclusió/exclusió. La línia entre inclusió/exclusió és cada dia menys clara. El nombre de persones que transiten entre un punt i l'altre no deixa de créixer. Avui tenen feina, la propera setmana no, etc. Les formes d'exclusió són cada vegada més diverses. Segons l'informe de Càritas 2001, la precarietat laboral i l'augment del preu de l'habitatge està fent sorgir de nou formes de pobresa arraconades. La pobresa afecta cada dia més joves, dones, gent gran i estrangers.

31 El sistema de benestar està poc desenvolupat i és poc adaptable als canvis socials esmentats. La Comissió Europea assenyala que la despesa pública social a Espanya l'any 2001 va ser d'un 20,6% del PIB, la més baixa de la UE, on la mitjana és del 27%.

41 El sistema educatiu i la formació professional no donen una resposta prou satisfactoria a les necessitats formatives i no són l'eix bàsic de preparació de la població per adaptar-se als canvis actuals i futurs. Una desigual capacitat d'accés al coneixement està generant noves formes d'exclusió social. Cal reforçar l'ensenyament públic com un element clau de qualitat i d'igualtat d'oportunitats.

51 Baixa formació. Un 25% de la població fracassa en l'ensenyament obligatori. L'any 2001, un 28,3% dels joves d'entre 18 i 24 anys havia abandonat prematurament l'escola i no seguia cap estudi ni formació. Aquest percentatge és del 19% a la UE 15. Un altre 25% aprova l'ESO, però posteriorment no segueix cap mena de formació i en moltes ocasions tampoc s'incorpora al mercat de treball regularitzat.

OBJECTIUS I ALGUNES MESURES

11 Impulsar una personalitat o referència metropolitana que respecti la diversitat existent entre els municipis i la pluralitat dels col·lectius que els formen. Per tal d'assolir aquest objectiu, l'àmbit cívic i cultural té un caràcter estratègic, perquè és l'espai on visualitzar i experimentar la incorporació de la immigració exterior al pluralisme cultural ja existent en la nostra societat. Per tant, en aquest sentit:

- > Utilitzar les polítiques socials per fomentar la convivència/cooperació entre les persones de l'AMB.

- > Afavorir la creativitat com un dels objectius de la política social. Cal tenir present que la creativitat multidimensional –social, cultural...– que caracteritza la societat contemporània és la base per al creixement futur.
- > Aprofitar els coneixements i les aptituds dels immigrants per desenvolupar determinats treballs i per convertir-se en autoocupats i emprenedors.

21 Establir un pacte metropolità que defineixi les responsabilitats públiques i ciutadanes, que contempli els drets i els deures emergents, que potenciï els sistemes de participació, que estimuli un nou sistema de benestar amb responsabilitats compartides entre tots els sectors implicats i contempli el dret de ciutadania amb la mateixa consideració que l'ensenyament o la sanitat

- > Establir un model d'acollida comú per a l'AMB i per al país que ajudi a reequilibrar el territori.
- > Creació d'un observatori i d'una agència metropolitana de gestió de la diversitat.
- > Promoure una nova ciutadania que vingui donada per la residència i no per la nacionalitat.
- > Aprofundir i estendre les iniciatives que promoguin la coordinació entre administracions i els agents econòmics i socials sobre la base del treball comunitari: projectes coordinats de cultura, projectes educatius, plans de convivència.
- > Elaborar un nou mapa de serveis de benestar a Catalunya que permeti establir els serveis socials com a quart pilar del sistema de benestar i situar de nou les necessitats socials en l'àmbit autonòmic i, en concret, a la RMB en una perspectiva de 4-8 anys.
- > Fomentar la participació a escala metropolitana. Enfortir les xarxes relacionals plurals, la creació d'espais i d'òrgans de participació i de mediació de conflictes.

31 Establir mecanismes per conciliar el treball i la família, com una de les condicions de la convivència familiar i social. Les relacions entre gèneres i entre generacions es veuen condicionades pels canvis provocats per la reincorporació de la dona al mercat de treball

- > Promoure una llei de dependència que garanteixi la protecció de les persones dependents (gent gran, disminuïts...) i que alliberi les famílies, i en particular les dones, de la pressió que pateixen.

Els municipis petits demanem una observació integral del territori pel que fa a la reserva d'espai forestal a l'àrea metropolitana: nosaltres som la reserva ambiental de milers de ciutadans de la connurbació.

Maribel Garcerán, Alcaldessa de Torrelles de Llobregat

Una de les apostes de la metròpoli de Barcelona és ser plataforma logística, però això no ens ha de fer oblidar altres activitats que sovint donen un valor afegit més gran. Val la pena aprofitar el poc terreny encara disponible per promoure-hi la implantació d'indústries innovadores i de noves tecnologies. *Jaume Monfort, Alcalde de Viladecans*

- > Potenciar l'adaptabilitat laboral –garantint els drets laborals i sindicals– i les modalitats de contractació més adequades per tal de facilitar la conciliació de les obligacions familiars amb els horaris laborals.
- > Implementar serveis integrals de suport a la família que siguin, a la vegada, compatibles amb els horaris laborals. Disseny d'una política harmonitzada a escala metropolitana que superi la disgregació que provoca l'existència i la superposició de múltiples polítiques autonòmiques i municipals.

4I Establir una política metropolitana per garantir la igualtat d'oportunitats i la qualitat de l'ensenyament públic. Combatre el baix nivell de formació que té l'anomenat fracàs escolar com a referent més conegut

- > Impulsar la xarxa pública d'escoles i instituts, de manera que es garanteixi la igualtat d'oportunitats, la gratuïtat i la qualitat de l'educació.
- > Intensificació de l'aprenentatge d'idiomes en els diferents sistemes educatius obligatori i postobligatori (formació professional i universitat), garantint una adequada oferta pública d'escoles d'idiomes.
- > Impulsar plataformes que permetin l'intercanvi i l'harmonització d'experiències i de metodologies i una major implicació de la societat (famílies, barris...).
- > Facilitar itineraris formatius alternatius als joves, atesa la rigidesa del sistema d'ensenyament regulat i les seves dificultats per recuperar fracassos escolars. S'han d'ofrir solucions satisfactories, que han de tenir un marcat caràcter aplicat i han de ser de curta durada i amb mètodes que abordin amb especial intensitat aspectes qualitatius i de conducta (tutorització, autoestima, estímul...).
- > Moderar els possibles efectes negatius que poden patir els individus en accedir al mercat de treball. La persona que pateix un fracàs escolar accedeix a un lloc de treball força desorientat; desorientació que es manté al llarg de la seva vida laboral (reciclatge, canvi de treball), raó per la qual cal incorporar una política de transició al món del treball especialment dissenyada per a aquest col·lectiu.

5I Reforçar la cultura com un referent de la potencialitat de les ciutats metropolitanes. Fer de la cultura un programa transversal per a la participació, per a la convivència i per a la ciutadania

- > Reforçar el Fòrum Metropolità de Regidors de Cultura i potenciar la creació de xarxes metropolitanes en tots els àmbits de la cultura.
- > Completar els grans equipaments culturals en tot l'àmbit metropolità i promoure la seva coordinació.
- > Aprofundir en la capacitat de lideratge mundial dels esdeveniments culturals en l'àmbit metropolità de Barcelona. Reforçar el Fòrum 2004.

Barcelona, la nova ciutat d'una nena etíop

Anna Soler-Pont

81

Juny de 2003. A Addis Abeba, la capital d'Etiòpia, està plovent. Fa dies que plou. Costa imaginar que plogui tant en un dels països que tothom imagina més secs i més pobres del planeta. Costa imaginar que la manca d'infraestructures el converteixi en un dels països on l'aigua és més escassa, tot i que durant uns mesos hi plogui tant. Està plovent, i una nena de set anys espera que la vagi a buscar a un orfenat del centre de la ciutat. Sap que aviat tindrà una nova mare i un nou pare, té la nostra fotografia, igual que nosaltres tenim la seva. Sap que molt aviat viatjarà molt lluny d'Etiòpia i començarà una nova vida en una nova ciutat. Li han dit que anirà a un lloc que es diu Barcelona. I em pregunto com deu imaginar Barcelona ella, que no coneix encara cap altra gran ciutat. Què li deu suggerir el nom de Barcelona? Més pluja? Calor? Fred? Un desert? Carrers d'asfalt desfet plens de bassals com els d'Addis Abeba? I com li explicaré on anem a viure? M'agradaria poder dir-li que anem a la ciutat més bonica del món, que viurà a la ciutat amb la llum més intensa, amb el mar més blau i més net, amb els parcs més verds, amb les nits urbanes més silencioses... Començo a pensar com explicar-li què és Barcelona i em trobo jo mateixa, barcelonina des de sempre, caminant pels carrers de la ciutat imaginant per un moment que sóc una nena etíop que hi camina per primera vegada i recorda el conte que li he explicat.

Hi havia una vegada una ciutat que es deia Barcelona i que creixia des de feia segles al costat del mar. A Barcelona tothom era feliç, i des de feia molt de temps hi arribaven persones de tot arreu. Algunes en vaixell; d'altres, en tren; d'altres, en cotxe, i moltes en avió. Tots hi arribaven perquè sabien que allà hi estarien bé. Fossin d'on fossin, vinguessin de molt lluny o de més a prop, haguessin creuat muntanyes o deserts per arribar-hi, un oceà o potser dos, tothom hi era ben rebut. A

Barcelona convivien des de feia molt, molt temps nens i nenes, grans i vells de tots els orígens, de totes les races, de totes les cultures. Ningú no es girava pels carrers per mirar a ningú com si vingués d'una altra galàxia ni jutjava a ningú pel seu aspecte físic o la forma de vestir. Dels balcons de les cases sortien músiques de tot arreu. Algunes convidaven a ballar de seguida, com les percussions del Senegal; d'altres eren més suaus, com les melodies dels violins russos o les cançons de la Xina. Dels balcons també sortien les olors dels menjars de tot arreu: del primer pis, un cuscús del Marroc; del segon pis, una escudella catalana; del tercer pis, uns frijoles de Cuba; del quart pis, unes llenties índies... I si un s'asseia un moment en un dels molts bancs i cadires que hi havia per tot arreu a les àmplies voreres dels carrers, podia tancar els ulls i imaginar d'on venien aquells sons i aquelles olors, com si no sortissin d'aquells balcons barcelonins sinó dels llocs d'on procedien originàriament. Sense sortir d'un mateix barri de Barcelona es podia viatjar per tot el món amb els sentits, era divertidíssim. A Barcelona es parlaven moltes llengües. El català era la llengua de la ciutat, i també el castellà, amb tots els accents i cantarelles possibles; l'anglès, el panjabi del nord de l'Índia, l'urdu del Pakistan, el xinès mandarí i també el cantonès, el japonès, el romanès, el francès i l'italià. L'amarinya, que a Etiòpia parlaven més de cinquanta milions de persones, només el parlaven sis persones en tota la ciutat! A vegades es trobaven per practicar-lo i compartir l'enyar del seu país amb el ritual del cafè. A Barcelona també se'n prenia molt, de cafè. La gent es troava tranquil·lament per prendre'n tot explicant-se històries.

Barcelona era una ciutat amable amb la gent que venia de fora, una ciutat que acollia els visitants i els que venien per quedar-s'hi per sempre. La ciutat sincera els donava la benvinguda i els protegia perquè no tinguessin por i anessin entendent com funcionaven les coses. Tothom que arribava hi tro-

bava alguna cosa a fer, hi havia feina per a tothom i era una ciutat viva i activa, oberta i respectuosa amb els orígens de cadascú.

Als carrers no hi dormia ningú, perquè tothom tenia una casa on anar a dormir i tots els nens i nenes tenien una família i podien anar a escola. Les escoles eren gratuïtes i eren els oasis dels infants, el millor lloc de tots. A les classes hi convivien nens i nenes de tot arreu que volien aprendre i divertir-se, però, sobretot, que volien ser ciutadans del món, no només de Barcelona. Cada dia, la mestra explicava un conte de cada continent del planeta i després el comentaven. Un dia tocava Àfrica; un altre dia, Àsia; un altre, Europa; després, Oceania, i finalment, Amèrica. I quan s'acabava el planeta, la mestra tornava a començar amb un conte africà diferent. I així durant tot l'any. Les classes eren en català, però cada nen de la classe havia d'ensenyar als altres algunes paraules de la seva llengua i, com a mínim, una cançó del seu país.

I tu? Quines paraules en amarinya els ensenyaràs als nens i nenes de la teva classe? I quina cançó els cantaràs?

Setembre del 2003. La meva filla ja fa més d'un mes que coneix Barcelona. I m'agradaria pensar que algú li preguntarà coses del seu país, i que a la seva escola li ensenyaran cançons d'aquí i d'arreu del món. I que quan sigui gran penserà que Barcelona és la ciutat més oberta que existeix. Es farà gran aviat, ja cal que ens hi afanyem!

Anna Soler-Pont és agent literària

annex I llistats



Total nombre d'actes i reunions: 89

Total membres participants: 1.749

Total de membres partícips, descomptant la participació d'una mateixa persona en més d'una activitat: 1107

83

Llistat únic d'assistents als consells generals/jornades tècniques i/o dels participants en els grups de treball

1. ABAD Josep Miquel
2. ABADIA Xavier
3. ABASCAL Gabriel
4. ABELARDERA Pedro
5. ABELLÓ Josep
6. ACARÍN Joan
7. ACOSTA Pedro José
8. ADAMUZ Carles
9. AGUADO Mireia
10. AGUEDA Ana
11. AGÜERA Anna
12. AGUILAR José
13. AGUILERA Isabel
14. AGUILERA M. Pilar
15. AGUILÓ Josep M.
16. AGUSTÍ Àngel
17. AHICART Carles
18. ALARCÓN Ginés
19. ALARCÓN Joan Diego
20. ALASCIÓ Blas
21. ALBALADEJO M. José
22. ALBANEll Assumpció
23. ALBARDÍS Lorenzo
24. ALBERICH Jordi
25. ALBERICH Josep M.
26. ALBET Víctor
27. ALCAIDE José Antonio
28. ALCÁZAR Jaume
29. ALCÁZAR Yolanda
30. ALCOVER Jordi
31. ALEGRE Sergi
32. ALEMAN Rosa
33. ALEMANY Joaquima
34. ALEMANY Luisa
35. ALEMANY Salvador
36. ALEMAY Ramón
37. ALMAGRO Pilar
38. ALMATÓ Olga
39. ALONSO Eduardo
40. ALONSO Josep M.
41. ALONSO Xavier
42. ALÓS Ana
43. ALSINA Jaume
44. ALTÉS Lourdes
45. ÀLVAREZ Ariadna
46. ÀLVAREZ Joan
47. ÀLVAREZ José M.
48. ÀLVAREZ Alícia
49. AMATEDEY Juan
50. AMBROS Oriol
51. AMILL Jaume
52. AMORÓS Antoni
53. ANDREU Manel
54. ANDREU Mercè
55. ANEAS Assumpta
56. ANGLADA Carles
57. ANTOLÍ Josep
58. ARAGAY Josep M.
59. ARAGÓN Remedios
60. ARAGONÉS Ramon
61. ARAN Josep
62. ARASA Miquel
63. ARAU Gemma
64. ARBÓS Emili
65. ARCARONS Mila
66. ARCAST Iván
67. ARCOS M. José
68. ARDERIU Jordi
69. ARDÈVOL Joan
70. ARGANDOÑA Antoni
71. ARMENGOL Carles
72. ARMENGOL Sílvia
73. AROCA Jaume
74. ARQUÉ Maite
75. ARQUÉ Montserrat
76. ARQUÉS Neus
77. ARRIZABALAGA César
78. ARTAL Margarita
79. ARTERO Adela
80. ARTIGAS Vicente
81. AZCÁRATE Manuel
82. BADELL Joana
83. BADENES Vicenç
84. BAGUENA Àngela
85. BALAGUER Marc
86. BALAGUER Oriol
87. BALMON Antonio
88. BALSERA Joaquim
89. BALTASAR Francesc
90. BANDA Enric
91. BANQUER Francesc
92. BARBA Lluís
93. BARCELÓ Miquel
94. BARDAVIÓ Javier M.
95. BARENYS Rosa
96. BARNADA Jaume
97. BARÓ Ezequiel
98. BARÓ Josep
99. BARRANCO M. del Rosari
100. BARREIRO Josep
101. BARRERA Felipe
102. BARTOLOMÉ Margarita
103. BASAGAÑAS Joan
104. BASORTE Carlos
105. BASSAL Alfredo
106. BASSAT Lluís
107. BATALLA Teresa
108. BATLLE Albert
109. BAYRAGUET Alfons
110. BECERRA Xavier
111. BELENES Raimon
112. BELIL Mireia
113. BELLVER Francesc
114. BELLVER José
115. BENET Joan
116. BENET Josep
117. BERCIAL Jaume
118. BERGÓS Joan Jordi
119. BERMÚDEZ Joan M.
120. BERMUDO Antonio
121. BERTRÀN Jordi
122. BERTRÀN Josep
123. BIARNÉS Antoni
124. BIETE Sergi
125. BIETO Eugenia
126. BILL Ruth
127. BLADE Artur
128. BLANCH Joan
129. BLASCO Manel
130. BOBI Antoni
131. BOBI Xavier
132. BOIX Carles
133. BOIX Ricard
134. BOIXEDA Xavier
135. BOLADERAS Rosa
136. BONALS Alfons
137. BONAVIA Agustí
138. BONET Joan
139. BONHOMME Gonçal
140. BORBÓN Elena
141. BORDAS Lluís
142. BORDELL Jaume
143. BORDONAU Maria
144. BORJA Jordi
145. BORREL Xavier
146. BORRUL Josep Antoni
147. BOSCH Pia
148. BOSCH Vicenç
149. BOTELLA Josep
150. BOTELLA Mercè
151. BRAMONA Albert
152. BRICALL Josep M.
153. BROGGI Albert
154. BRU DE SALA Xavier
155. BRUFAU Antoni
156. BUENDÍA Joan
157. BULBENA Antoni
158. BURRELL Francesc
159. BUTRINO Juanjo
160. BUXADERA Imma
161. CABEZAS Antoni
162. CABOT Jordi
163. CABRÉ Anna
164. CABRERA Flor
165. CADEFAU Joan
166. CALAFELL Josep M.
167. CALDERERO Cristina
168. CALDERÓ Armand
169. CALLAU Joan
170. CALLÍS Caterina
171. CALVIÑO Francisco
172. CALVO M. José
173. CALZADA Teresa
174. CAMA Robert
175. CAMBÓ Daniel
176. CAMÓS Jordi
177. CAMPÀ Xavier
178. CAMPILLO Jordi
179. CAMPRECIÓS Jaume
180. CAMPRECIÓS Joan
181. CANALS Berta
182. CANALS Isidre
183. CANDO Daniel
184. CANGA Jesús M.

185. CANTARELL Adelina
 186. CANTÓ Anna
 187. CAÑAS Jordi
 188. CANETE Juan De Diós
 189. CAPELLA Juli
 190. CARBÓ Joan
 191. CARBONELL Jordi
 192. CARBONELL Xavier
 193. CARBONELL Benet
 194. CARCELÉN Josep
 195. CARDELÚS Ignasi
 196. CARDÚS Josep
 197. CARMONA Antoni
 198. CARMONA Pedro
 199. CARNÉ Jaume
 200. CARRASCO Jaume
 201. CARRASCO Teresa
 202. CARRERA Jesús
 203. CARRERA Josep M.
 204. CARRERA Núria
 205. CARRIÓN Tomàs
 206. CARRVAJAL Roser
 207. CASADÓ Francesc
 208. CASADÓ Juan José
 209. CASAJUANA Josep
 210. CASANOVAS Armengol
 211. CASAS Xavier
 212. CASCANTE Gregori
 213. CASTEJÓN German
 214. CASTELLANA Francesc
 215. CASTELLÓ Josep
 216. CASTELLS Miquel
 217. CASTELLVÍ Enric
 218. CASTILLO Eva
 219. CASTIÑERA Àngel
 220. CATALÀ Carmina
 221. CEBRIÁN Alfonso
 222. CEBRIÁN Pedro
 223. CEDERSCHIÖLD Carl
 224. CEDILLO Beatriz
 225. CELMA Joan
 226. CENTELLES Josep
 227. CERVERA Antoni
 228. CERVERA Montserrat
 229. CERVERA Pilar
 230. CHAIB Mohamed
 231. CHINCHILLA M.Núria
 232. CIERVO José M.
 233. CIFUENTES Reinaldo
 234. CIURANA Jaume
 235. CIVIL Oriol
 236. CLARI Marta
 237. CLOS Joan
 238. CLOTAS Josep M.
 239. CLUSA Joaquim
 240. COBOS Adelina
 241. COLÀS Miquel
 242. COLL Francesc
 243. COLOM Cristina
 244. COLOMER Joaquim
 245. COLOMER Marta
 246. COMELLAS Josep
 247. CONDE Joan
 248. CONEJOS Jordi
 249. CONESA Mercè
 250. CONILL Carles
 251. CORBACHO Celestino
 252. CORNELLÀ Alfons
 253. COROMINAS Xavier
 254. CORONAS Rosa M.
 255. CORRAL Josep M.
 256. CORTINA Josep M.
 257. COSCUBIELA Joan
 258. COSIS Francesc
 259. COTRINA Dolors
 260. COY Joan
 261. CREGLA Carlota
 262. CRESPO Àngel
 263. CRESPO Anna
 264. CRESPO Rafel
 265. CRESPO Teresa
 266. CREUHERAS José
 267. CRUZ Santiago
 268. CUBELES Xavier
 269. CUCURULL Víctor
 270. CUERVO José I.
 271. CUEVAS Pere
 272. CULLELL Rosa
 273. CUNILL Antoni
 274. CURCOLL Salvador
 275. CUYAS Jordi
 276. DALMAU Joan Albert
 277. DE CARALT Fernando
 278. DE DELAS Ignasi
 279. DE FORN Manuel
 280. DE GREGORIO Albert
 281. DE HABSBURGO Alejandra
 282. DE JAUREGUIZAR Àlex
 283. DE LA RIVA Ion
 284. DE LA RUBIA Àngel
 285. DE LA VARGA Jesús
 286. DE PABLO Albert
 287. DE PABLO Mercedes
 288. DE QUADRAS Miguel
 289. DE ZAROBE Manuel
 290. DEL FRAGO Ana
 291. DEL HOYO Teresa
 292. DEL RÍO Marta
 293. DELGADO Eduard
 294. DEULOFEU Glòria
 295. DEULOFEU Laia
 296. DÍAZ Miguel
 297. DÍAZ Sergi
 298. DÍAZ Teresa
 299. DIÉGUEZ Emilio
 300. DOBARCO Manuel
 301. DOMÉNECH Francesc M.
 302. DOMÉNECH Joan
 303. DOMÉNECH Oscar
 304. DOMÉNECH Rosa
 305. DOMINGO Eduard
 306. DOMINGO Gabriel
 307. DOMINGO Virgili
 308. DOMÍNGUEZ Felipe
 309. DOMÍNGUEZ Juan Ramon
 310. DOMÍNGUEZ Pere
 311. DONCEL Concha
 312. DOÑATE Isabel
 313. DORADO Celia
 314. DORDELLA Marga
 315. DUMENJÓ Rosa M.
 316. DURÁN Carles
 317. DURÁN Concha
 318. DURÁN Francisco
 319. ELENA Joan Ignasi
 320. ERILL Sergi
 321. ESCABIAS Juan Antonio
 322. ESCOBAR Mireia
 323. ESCOLIERS Ramon
 324. ESCUDERO Carles
 325. ESPANYOL Joaquim
 326. ESPAÑOL Esteve
 327. ESPÍN Julià
 328. ESPINOSA Miquel
 329. ESTEBAN Juli
 330. ESTEBAN Manuel
 331. ESTELA Rubén
 332. ESTEVA Xavier
 333. ESTEVE Esperança
 334. ESTEVE Lluís
 335. FÀBREGAS Clara
 336. FACIABEN Cristina
 337. FAJULA Francesc
 338. FARRIS Albert
 339. FAURA Ignasi
 340. FERNÁNDEZ Antoni
 341. FERNÁNDEZ Carles
 342. FERNÁNDEZ Christian
 343. FERNÁNDEZ Daniel
 344. FERNÁNDEZ José M.
 345. FERNANDEZ M. Isabel
 346. FERNÁNDEZ M. José
 347. FERRAN Isidro
 348. FERRARO Montserrat
 349. FERRÉ Carles
 350. FERRER Amador
 351. FERRER Artur
 352. FERRER Jordi
 353. FERRER Josep
 354. FERRER Lluís
 355. FERRET Miquel
 356. FERRI Manel
 357. FERRÍS Albert
 358. FICKERT Reimund
 359. FIGUERAS Josep M.
 360. FIGUERAS Vicenç
 361. FIGUEROLA Glòria
 362. FILELLA Jaume
 363. FINA Xavier
 364. FISAS Santiago
 365. FLAQUER Lluís
 366. FLORES Nicolás
 367. FOLCH Ramón
 368. FONT Antoni
 369. FONT Jordi
 370. FONT Ramon
 371. FONT Tica
 372. FONTANET Helena
 373. FONTRODONA Joan
 374. FORNELL Josep M.
 375. FORRADELLAS Eugeni
 376. FRAGO Emeteri
 377. FRANCH José Antonio
 378. FRANCI Jordi
 379. FRANCISCO Juan
 380. FRANQUESA Teresa
 381. FRENSO Mercedes
 382. FRIGOLA Ricard
 383. FUENTE Mirèia
 384. FUNÉS Jaume
 385. FUSTÉ Xavier
 386. FUSTER Núria
 387. GADEA Albert
 388. GALLARDO Antoni
 389. GALLEGÓ Joan Carles
 390. GALLEGÓ Josep D.
 391. GALLEGÓ M.Teresa
 392. GARCIA Albert
 393. GARCIA Àngels
 394. GARCIA Benjamín
 395. GARCIA BRAGADO Ramon
 396. GARCIA CLAVEL Ignasi
 397. GARCIA Cristobal
 398. GARCIA Dolça
 399. GARCIA Emili
 400. GARCIA Guzmán
 401. GARCIA Ignasi
 402. GARCIA Jaume
 403. GARCIA José
 404. GARCIA José Antonio
 405. GARCIA José Manuel
 406. GARCIA Juan
 407. GARCIA M. Mar
 408. GARCIA María
 409. GARCIA Marisol
 410. GARCIA Marta
 411. GARCIA Martí
 412. GARCIA Mercè
 413. GARCIA Milà Teresa
 414. GARCIA Nacho
 415. GARCIA NIETO Borja
 416. GARCIA Petronila
 417. GARCIA Ramon
 418. GARRELL Daniel
 419. GARRIDO Marisol
 420. GARRIGA Jordi
 421. GARRIGA Josep
 422. GARRIGA Lluís
 423. GARRIGA Rosa
 424. GARRIGA Xavier
 425. GARROTE José
 426. GARZÓN Josep
 427. GASPART Joan
 428. GATEL ESTER
 429. GESA JOSÉ Antonio
 430. GIBERT Marta
 431. GIBERT Montserrat
 432. GIL JOSÉ Manuel
 433. GIMÉNEZ Lluís
 434. GIMÉNEZ Sonia
 435. GIMENO Isabel
 436. GINER Enric
 437. GINÉS José M.
 438. GINÉS Montserrat
 439. GIRALDEZ Elena
 440. GIRALT Maite
 441. GISPERT Agnès
 442. GISPERT Núria
 443. GODÉ i LANAO Lluís Xavier
 444. GODIA Francesc
 445. GÓMEZ Eutiquio
 446. GÓMEZ Gustavo
 447. GÓMEZ Júlia
 448. GÓMEZ Loli
 449. GÓMEZ Neus
 450. GONZÁLEZ Rafael
 451. GONZÁLEZ Cristina
 452. GONZÁLEZ Cristóbal
 453. GONZÁLEZ Fabián
 454. GONZÁLEZ Jorge
 455. GONZÁLEZ Lluís
 456. GONZÁLEZ Lola
 457. GONZÁLEZ Pilar
 458. GORDILLO Susana M.
 459. GORDO Xavier
 460. GÖTZENBERGER Bettina
 461. GRÀCIA Jesús
 462. GRANADOS Eva
 463. GRANDE Carlos
 464. GRAU Ana M.
 465. GRAU Carles
 466. GRÜNING Sílvia
 467. GUAL Jordi
 468. GUAL Josep
 469. GUARDINO Eduardo
 470. GUELL Joaquín
 471. GUERGA, Aurora
 472. GUERRA M. Pilar
 473. GUIÑANYÀ Delfí
 474. GUIX Joan
 475. GUTIÉRREZ Àlicia
 476. GUTIÉRREZ Lluís Àngel
 477. GUTIÉRREZ Mònica
 478. GUTIÉRREZ Daniel
 479. GUTIÉRREZ Susana
 480. HAYAS Manuel
 481. HEIDEPRIEM Gernot
 482. HERMOSILLA Àngel
 483. HERNÁNDEZ José Luis
 484. HERNÁNDEZ Anna
 485. HERNÁNDEZ Antoni
 486. HERNÁNDEZ Antònia
 487. HERNÁNDEZ Esperança
 488. HERNANDEZ Jaime
 489. HERNÁNDEZ Manuel
 490. HERNÁNDEZ Mateu
 491. HERNÁNDEZ Tonia
 492. HIDALGO Ciriaco
 493. HIERRO Francisco
 494. HOMS Oriol
 495. HOSTA Montserrat
 496. HUERGA Aurora
 497. HUNSEY Ana M.
 498. HUSILLOS Jesús
 499. IBÁÑEZ Mabel
 500. IBÁÑEZ Urdax
 501. IGLESIAS Amadeu
 502. IGLESIAS Manuela
 503. ILLA Oriol
 504. IRIGARAY Jorge
 505. JANÉS Josep
 506. JANSANA Amadeu
 507. JARD Bruguers
 508. JIMÉNEZ Àngel
 509. JIMÉNEZ Inés
 510. JIMÉNEZ Juan
 511. JIMÉNEZ Núria
 512. JIMÉNEZ Sara
 513. JIMENO José Luís
 514. JOAN Rafael
 515. JOFRE Lluís
 516. JORDANA Jacint
 517. JORGE Juan Alfredo
 518. JORGE Roberto
 519. JOSHI Ujala
 520. JOVER Àngela
 521. JOVER Daniel Juan
 522. JOVER Joan
 523. JUAN Santiago
 524. JULIÀ Jordi
 525. JULIÀN Ferran
 526. JUNCADELLA Oriol
 527. JUNCOSA Jordi
 528. LABÒRIA Lluís
 529. LACALLE Enrique
 530. LACAMBRA Marta
 531. LAHOSA Josep M.
 532. LAMBIES Enric
 533. LAMOLLA Laura
 534. LANASPA Jaume
 535. LASHERAS Jorge
 536. LAZARO Blanca
 537. LECHA Antoni
 538. LECHA Assumpta
 539. LINARES Frederic
 540. LLADÓ Anton
 541. LLATSER M. Glòria
 542. LLIGADES Montserrat
 543. LLOBET Antoni
 544. LLOBET Dolors
 545. LLOBET Emili
 546. LLOP Josep
 547. LLORACH Núria
 548. LLORCA Manuel Enric
 549. LOORENS Dolors
 550. LORENTE Mercè
 551. LLÒRIA Josep
 552. LÓPEZ Albert
 553. LÓPEZ Bailón Emili
 554. LÓPEZ Diego
 555. LÓPEZ Eduard
 556. LÓPEZ Fernando
 557. LÓPEZ Francesc
 558. LÓPEZ Joan
 559. LÓPEZ Jordi
 560. LÓPEZ Pilar
 561. LÓPEZ Ramón
 562. LÓPEZ Victor Manuel
 563. LORENTE Àfrica
 564. LORENZ Jordi
 565. LOSADA Carlos
 566. LOSADA Elio
 567. LOZANO David
 568. LUCCHETTI Josep M.
 569. LUQUE Ramon
 570. LUSA Guillermo
 571. MAÇANET Pere
 572. MACH Rosa
 573. MADUENO Eugeni
 574. MAESTRE Isabel
 575. MAESTRO Angelino
 576. MAESTRO Jesús
 577. MAGRIÑÀ Josep
 578. MALAPEIRA Joan M.
 579. MALLA Pilar
 580. MALLOL Jordi
 581. MANEJA Montse
 582. MANITO Fèlix
 583. MANS Rosa
 584. MANZANEDA Rafael
 585. MAQUEDA Pedro
 586. MARBRES Jordi
 587. MARCO Joan Francesc
 588. MARES Antònia
 589. MARFA Francesc
 590. MARGARIT Jaume
 591. MARÍN Cristina
 592. MARÍN Ildefons
 593. MARÍN José Antonio
 594. MARÍN Núria
 595. MARINÉ Pere
 596. MARMOL Pedro
 597. MARQUÉS Alfred
 598. MARSAL Jordi
 599. MARTÍ Carles
 600. MARTI Jordi
 601. MARTÍ Mercè
 602. MARTÍ Xavier
 603. MARTÍN Francesc
 604. MARTÍNÈL Alfons
 605. MARTÍNEZ Albert
 606. MARTÍNEZ Antonio
 607. MARTÍNEZ Carles
 608. MARTÍNEZ Eduard
 609. MARTÍNEZ Enrike
 610. MARTÍNEZ Eva
 611. MARTÍNEZ Helena
 612. MARTÍNEZ Isabel
 613. MARTÍNEZ Javier
 614. MARTÍNEZ Jesús
 615. MARTÍNEZ José Antonio
 616. MARTÍNEZ Juan
 617. MARTÍNEZ Juan Pedro
 618. MARTÍNEZ Miquel
 619. MARTÍNEZ Montse
 620. MARTÍNEZ Pelayo
 621. MAS Emili
 622. MAS Joan Carles
 623. MASCAREÑAS M. del Mar
 624. MASCAREÑAS Tona
 625. MASCARILLA Oscar
 626. MASPONS Ramon
 627. MASSAGÜE Rosa
 628. MASSANA David
 629. MASSONS Ramon
 630. MATEU Joan
 631. MATEU Melcior
 632. MATEU Xavier
 633. MAYMÓ Jordi
 634. MAYORAL Josep
 635. MELER Glòria
 636. MENDIETA Carles
 637. MERCADER Pilar
 638. MERINO Àngel
 639. MESTRE Oscar
 640. MIER Pedro
 641. MILLA José Antonio
 642. MILLA Rafael
 643. MILLÁN Rafaela
 644. MILLET Fèlix
 645. MINOBIS Montserrat
 646. MINOVAS David
 647. MIQUEL Joaquim
 648. MIQUEL Rosa M.
 649. MIRALLES Eduard
 650. MIRALLES Josep M.
 651. MIRALLES Martí
 652. MIRALPEIX Josep
 653. MIRAVENT Carles
 654. MIRET Pepita
 655. MISÉ Andreu
 656. MOIX Jordi
 657. MOLINA José Antonio
 658. MOLINA Pilar
 659. MOLINA Xavier
 660. MOLINAS Alfred
 661. MOLINAS Paz
 662. MOLINERO Justo
 663. MOLINS Juan
 664. MOLINS Maria
 665. MOLLÀ M. Teresa
 666. MOLSOSA Josep
 667. MONÉS M. Antònia
 668. MONFORT Elisabeth
 669. MONRÀS Joan
 670. MONRÀS Pere
 671. MONSET Lluís
 672. MONTES M. Jesús
 673. MONTFORT Jaume
 674. MONTILLA Josep
 675. MONTRAVETA Isabel
 676. MONTSENY Ana M.

677. MONSENY Antoni
 678. MONTSERRAT Antoni
 679. MOR Mercè
 680. MORA Guillermo
 681. MORA Antonio
 682. MORA Ramon
 683. MORAIRA Carme
 684. MORALES Alfredo
 685. MORELL Josep
 686. MORENO Antoni
 687. MORERA Ramon
 688. MORILLAS Andreu
 689. MORLANES José Luís
 690. MORTE Àndrés
 691. MUNNÉ Josep
 692. MUNS Maite
 693. MUNTANER Isabel
 694. MUÑOZ Ana M.
 695. MUÑOZ Bartomeu
 696. MUÑOZ Cristina
 697. MUÑOZ Eva M.
 698. MUÑOZ José Luis
 699. MUÑOZ Manuel
 700. MUÑOZ Juan
 701. MUSTERD Sako
 702. NADAL Anna
 703. NADAL Miquel
 704. NARBÓN Satur
 705. NARVÁEZ Francesc
 706. NARVÁEZ Manuel
 707. NAVARRO Teresa
 708. NAVARRO Vicenç
 709. NEBOT Andreu
 710. NEMOTO Eri
 711. NICOLAS José Luis
 712. NIETO Joan
 713. NIETO Luís Felipe
 714. NIUBÓ Martí
 715. NOGARES Manuel
 716. NOGUÉ Àngels
 717. NOGUERA Imma
 718. NOGUERA Marta
 719. NOGUÉS Antoni
 720. NONELL Jordi
 721. NONELL Rosa
 722. NOVELL Eni
 723. OBIOLS Margarita
 724. OBIOLS Joaqin
 725. OBRADORS Miquel
 726. OLIU Josep
 727. OLIVA Pere
 728. OLIVÉ Marta
 729. OLIVERES Jordi
 730. OLIVERES Arcadi
 731. OLLÍ Joan
 732. OLLER Glòria
 733. OLOA-ESSOMBA M.Àngel
 734. ORDANYÀ Marga
 735. ORDÀS Pilar
 736. ORIOL Josep
 737. OROVAL Esteve
 738. ORRIOLS Carolina
 739. ORTILLES Joaquim
 740. OTERO Fernando
 741. OTERO Lluís
 742. OTON Josep
 743. PACREU Josep
 744. PADILLA Antoni
 745. PADRALS Núria
 746. PADRÓ Laura
 747. PADRÓS Antoni
 748. PADULA Carlos
 749. PAGÁN Lola
 750. PAGÈS Irene
 751. PAJARES Miguel
 752. PALÀ Jordi
 753. PALACIN Lorenzo
 754. PALACIOS EMILI
 755. PALAU Carmen
 756. PALLARÉS Carme
 757. PALLARÉS Salvador
 758. PALLEJÀ Eduard
 759. PALOMERA Trinidad
 760. PARAYRE Jordi
 761. PARCERISAS David
 762. PAREDES Pedro R.
 763. PARELLADA Martí
 764. PARICIO Núria
 765. PARLÓN Erika
 766. PARLÓN Núria
 767. PARPAL Joan
 768. PARRALEJO Joan
 769. PASCUAL Antonia
 770. PASCUAL Jordi
 771. PASCUAL Ramon
 772. PASTOR Alfred
 773. PEDRALLES Núria
 774. PEDRERO Antoni
 775. PELACH Albert
 776. PELAIZ Àngels
 777. PELAY Laura
 778. PENA Gerard
 779. PERELLÓ Teresa
 780. PEREMIQUEL Francesc
 781. PÉREZ FARGUELL Javier
 782. PÉREZ Francisco
 783. PÉREZ Josep
 784. PÉREZ Manuel
 785. PÉREZ Mercè
 786. PÉREZ Milagros
 787. PÉREZ Ricard
 788. PÉREZ Salanova Mercè
 789. PÉREZ Santiago
 790. PÉREZ Yolanda
 791. PERICÀS Jordi
 792. PERONA Alfons
 793. PES Àngel
 794. PESTÀNA Didac
 795. PI Perfecte
 796. PIDELASERRA Joan
 797. PIÉ Ricard
 798. PIGNES Josep
 799. PINA Montserrat
 800. PINTO M.Jesús
 801. PINTOR Josep
 802. PIQUÉ Joan Miquel
 803. PIQUEMAL Cristina
 804. PIQUERAS Amparo
 805. PÍRIZ Miguel
 806. PLANA Jordi
 807. PLANAS Jordi
 808. PLANAS Josep
 809. PLATÓ José Miguel
 810. PLAYÀ Joan
 811. POLA Emilià
 812. PÒLLS Roger
 813. PONGILUPPI Berta
 814. PONS Antoni
 815. PONT Bianca
 816. PONT Francesc
 817. PORTA Ferran
 818. PORTABELLA Guillermo
 819. PORTABELLA Jordi
 820. PORTOLÉS Carme
 821. POVEDA Antoni
 822. POYAT Carmina
 823. PRADOS Consol
 824. PRAT Carme
 825. PRAT Joan
 826. PRAT Jordi
 827. PRESMANES Serafín
 828. PRIETO Carles
 829. PRIETO Helios
 830. PUGA Rosa
 831. PUIG Beatriz
 832. PUIG Dolors
 833. PUIG Josep M.
 834. PUIG Marc
 835. PUIG Miquel
 836. PUIG Pere
 837. PUIG Pilar
 838. PUIG Ramon
 839. PUIG Roser
 840. PUIG Salvador
 841. PUIG Teresa
 842. PUIG Xavier
 843. PUIGDOLLERS Joan
 844. PUIGGARI Lluís
 845. PUIGGERMANAL Romà
 846. PUIGPIQUÉ Joan
 847. PUIGVERT Pilar
 848. PUJOL Joan
 849. PUJOL Josep M.
 850. PUNTAS Víctor
 851. QUEROL Josep
 852. RABASCOLL Antoni
 853. RAFAEL Juan L.
 854. RÀFOLS Mireia
 855. RÀGÀS Ignasi
 856. RAHOLA Román
 857. RAMIA Eduard
 858. RAMIO Carles
 859. RAMIS Caterina
 860. RAS Joan
 861. RASERO Àgata
 862. RAURELL Jacint
 863. RAURICH Joan
 864. RAVENTOS Francesc
 865. RAVENTÓS Jaume
 866. RAVENTÓS Josep M.
 867. REAL Cristina
 868. REAL Rodrigo
 869. RECODER Lluís
 870. REDONDO Mario
 871. REDONDO Rafael
 872. RELEA Ferran
 873. RENAU Jordi
 874. RENOM Jordi
 875. REQUESENS Francesc
 876. RESINES Daniel
 877. REVERTER Miquel
 878. REYES Manuel
 879. REYNA Enric
 880. RIBA Carles
 881. RIBA M. Dolors
 882. RIBA Montserrat
 883. RIBAS Ernesto
 884. RIBAS Maylinch
 885. RIBERA Joan
 886. RICA Francesc
 887. RICARD Jordi
 888. RIERA Pilar
 889. RIFÀ Fina
 890. RIUS Manel
 891. RIUS Oriol
 892. RIVIERE Margarita
 893. ROA LÓPEZ Miquel
 894. ROBLES Cristóbal
 895. ROBLES Josep Antoni
 896. ROCA Albert
 897. ROCA Anna
 898. ROCA Ferran
 899. ROCA Josep
 900. ROCA Xavier
 901. RODÀ Conxa
 902. RODELLAS Enric
 903. RODÉS Joan
 904. RODES Leopoldo
 905. RODRÍGUEZ Alberto
 906. RODRÍGUEZ Basili
 907. RODRÍGUEZ Diego
 908. RODRÍGUEZ Joan
 909. RODRÍGUEZ José M.
 910. RODRÍGUEZ Josefa
 911. RODRÍGUEZ M. Mar
 912. RODRÍGUEZ Mercedes
 913. RODRÍGUEZ Sebastià
 914. ROIG Dolors
 915. ROIG Isabel
 916. ROIG Josep
 917. ROIG Xavier
 918. ROIGÉ Jordi
 919. ROJAS Jordi
 920. ROJO Maravillas
 921. ROLDÀN Carme
 922. ROLDÀN Francisco
 923. ROMAGOSA Joan
 924. ROMERO Rafael
 925. ROMO Alfons
 926. RONDA Carles
 927. ROS Adela
 928. ROS Anna
 929. ROSADO Simón
 930. ROSELLÓ Xavier
 931. ROSELL Joan
 932. ROTGER Josep M.
 933. ROVIRA Josep
 934. ROVIRA Maria
 935. ROVIRA Maurici
 936. ROYES Manel
 937. RUBERT Mario
 938. RUBÍ Montserrat
 939. RUBIO Máxima
 940. RUBIO Patricio
 941. RUBIRALTA Màrius
 942. RUCABADO Isabel
 943. RUEDA Salvador
 944. RUF Maite
 945. RUIZ Carles
 946. RUIZ Carme
 947. RUIZ de Querol Ricard
 948. RUIZ Humbert
 949. RUIZ Isabel
 950. RUIZ Joan Lluís
 951. RUIZ Ramon
 952. RUIZ-ÀVILA Lluís
 953. SAAVEDRA Josep
 954. SABATER Jordi
 955. SABATER Josep M.
 956. SABORIT Venanci
 957. SAEZ M. Carmen
 958. SAIGI Miquel
 959. SAIZ Margarida
 960. SALA Antoni
 961. SALA Jordi
 962. SALA Mercè
 963. SALANOVA Rafael
 964. SALDAÑA Francesc
 965. SALES Jordi
 966. SALVADOR Narcisa
 967. SALVAT Eduard
 968. SALZBERG Ezequiel
 969. SAN JOSÉ Jordi
 970. SAN MIGUEL Carme
 971. SANAHUJA Ramon
 972. SÀNCHEZ Ana
 973. SÀNCHEZ Anastasio
 974. SÀNCHEZ Dosete
 975. SÀNCHEZ J. Anton
 976. SÀNCHEZ Javier
 977. SÀNCHEZ Joan-anton
 978. SÀNCHEZ Jordi
 979. SÀNCHEZ José
 980. SÀNCHEZ Juan
 981. SÀNCHEZ Manuel
 982. SÀNCHEZ Vicente
 983. SANCHO Rosa
 984. SANCovsky Héctor
 985. SANGÜESA Ramon
 986. SANROMÀ Antoni
 987. SANS Ramon
 988. SANTACANA Carles
 989. SANTACANA Francesc
 990. SANTAMARIA Francesc
 991. SANTCOVSKY Héctor
 992. SANTIGOSÀ Àngels
 993. SANTOS Josep M.
 994. SANTPONS Carles
 995. SANTROMÀ Antoni
 996. SANZ Humbert
 997. SARDÀ Santiago
 998. SARQUELLA Salvador
 999. SAUR Artur
 1000. SEGURA Xavier
 1001. SEGURA Alfons
 1002. SEIRA Josep
 1003. SERÓ Joan
 1004. SERÓ Ramon
 1005. SERRA Alexis
 1006. SERRA Artur
 1007. SERRA Daniel
 1008. SERRA Esteban
 1009. SERRA Eva
 1010. SERRA Joan
 1011. SERRA Josep
 1012. SERRA Lluís
 1013. SERRA Majem Lluís
 1014. SERRA Narcís
 1015. SERRA Ramoneda Antoni
 1016. SERRANO Cándido
 1017. SERRANO Jerónimo
 1018. SERRATOSA Antoni
 1019. SERVERA Pere
 1020. SETOAIN Jordi
 1021. SINGLA Jordi
 1022. SODUPE Miquel
 1023. SOGUÉS Joan
 1024. SOLÀ Francesc
 1025. SOLÀ Joaquim
 1026. SOLANES Pilar
 1027. SOLDEVILA Rafael
 1028. SOLÉ Albert
 1029. SOLÉ Anna
 1030. SOLÉ Carlota
 1031. SOLÉ M.Dolors
 1032. SOLÉ Xavier
 1033. SOLER Ceferí
 1034. SOLER Joan
 1035. SOLER Jordi
 1036. SOLER José Lluís
 1037. SOLER Miquel
 1038. SOLER Octavi
 1039. SOLER Xavier
 1040. SOLEY Jordi
 1041. SOLS Lluís
 1042. SOROLLA Lluís Alejandro
 1043. SOTO Pedro
 1044. SOTO Pepi
 1045. SOTOS Roberto Jorge
 1046. SPAGNOLO Eduard
 1047. STEWART Murray
 1048. SUBIRATS Joan
 1049. SUBIRATS Marina
 1050. SUREDA Vicenç
 1051. SURIÑACH Jordi
 1052. SURÍS Josep M.
 1053. TADEO Marta
 1054. TALABAN José L.
 1055. TANCO Jesús
 1056. TAPIA Joan
 1057. TÀPIES Josep
 1058. TARRAGÓ Marçal
 1059. TARRATS Vicenç
 1060. TEJEDÓ Luis
 1061. TELLO Enric
 1062. TEN Agustí
 1063. TERMENS Enric
 1064. TERRADELLAS Josep
 1065. TESTAR Xavier
 1066. TÍNEO Joan Anton
 1067. TIRADO Vicent
 1068. TOBOSO Joaquim
 1069. TOBOSO Jordi
 1070. TOLEDO Àlex
 1071. TOMÀS Esteve
 1072. TOMÀS Jaume
 1073. TOMÀS Oriol
 1074. TOMÉ Amparo
 1075. TORNE Fransesc
 1076. TORRA Ramon
 1077. TORRALBA Lluís
 1078. TORRAS Beatriz
 1079. TORRAS Joan
 1080. TORREDEFLOT Joan
 1081. TORRELLA Joan
 1082. TORRENS Lluís
 1083. TORRENT Ramon
 1084. TORRENTÓ Roser
 1085. TORRES Eladi
 1086. TORRES Joan
 1087. TORRES Manel
 1088. TORTAJADA Eduard
 1089. TORTES Martí
 1090. TOSAS Joaquim
 1091. TRIADÓ Xavier M.
 1092. TRIGO Joaquim
 1093. TRULLÉ Joan
 1094. TRUÑÓ Enric
 1095. TRUÑÓ Marta
 1096. TUGAS Domènec
 1097. TUGORES Joan
 1098. TUÑÍ Lluís
 1099. TUNÍ Manuel
 1100. TUREGANO Carme
 1101. TURRÓ Carme
 1102. UDINA Teresa
 1103. ULIÉD Andreu
 1104. URBANO Francisco
 1105. VALENZUELA Fernando
 1106. VALLEJO Miguel
 1107. VALLESPINOS Ferran
 1108. VALLS Ricard
 1109. VALLS Carme
 1110. VALLS Francisco
 1111. VALLS Miquel
 1112. VALLS Salvador
 1113. VARELA Jordi
 1114. VÁZQUEZ Evelino
 1115. VEGARA Josep M.
 1116. VELA Carles
 1117. VELA Pascual
 1118. VELASCO Alfred
 1119. VENDRELL Jaume
 1120. VENDRELL Núria
 1121. VENTAYOL Jordi
 1122. VENTURA Antoni
 1123. VENTURA Joaquín
 1124. VERDAGUER Mireia
 1125. VERDERA Antonio
 1126. VERGÉS Joaquim
 1127. VERRÍE Pau
 1128. VICENTE Eduard
 1129. VIDAL Alfonso
 1130. VIDAL Germà
 1131. VIDAL Josep
 1132. VIDAL Xavier
 1133. VILÀ Albert
 1134. VILA Anna
 1135. VILA Conxita
 1136. VILA Joaquim
 1137. VILA Manel
 1138. VILA Miquel
 1139. VILA Víctor
 1140. VILADRICH Mercè
 1141. VILALTA Albert
 1142. VILALTA Joan
 1143. VILALTA Jordi
 1144. VILALTA Josep M.
 1145. VILAPLANA Armand
 1146. VILARÓ Xavier
 1147. VILERT Arcadi
 1148. VILLANUEVA Juan José
 1149. VILLASECA Rafael
 1150. VILLASÓN Lucio
 1151. VILLENA Francisco Daniel
 1152. VILLENA Nico
 1153. VILLENEUVE Robert
 1154. VINYER Carles
 1155. VIÑALS Joan
 1156. VIOLA Jordi
 1157. VIOLANT Josep M.
 1158. VIRÓS M. Rosa
 1159. VITRÍA Jordi
 1160. VIVES Antoni
 1161. VIVES Enric
 1162. VIVES Xavier
 1163. VIVÓ Enric
 1164. XIMENO Frederic
 1165. YUSTE Héctor
 1166. ZABALZA Antoni
 1167. ZALBIDEA Juan Lluís
 1168. ZAPATA Ricard

1^r Plan estratégico metropolitano de Barcelona

Uno de los principales retos de los municipios del entorno metropolitano de Barcelona es construir un futuro de equilibrio y equidad. Para esto se necesitan más y mejores infraestructuras que garanticen nuestro desarrollo, y apostar por un desarrollo sostenible que permita asegurar nuestra calidad de vida.

Estos objetivos precisan de políticas múltiples de planificación y programación que tenemos que repensar desde una perspectiva común, capaz de recoger las diversas sensibilidades de todos y cada uno de los municipios que comparten el ámbito metropolitano.

Somos treinta y seis municipios que compartimos un presente y un futuro comunes, que nos tenemos que conocer y coordinar cada vez más y mejor para impulsar iniciativas y proyectos que nos permitan llegar a desarrollar nuestras máximas potencialidades económicas y sociales.

El Plan estratégico metropolitano es el instrumento que nos permite trabajar en red para recoger estas ópticas diversas. El Plan se ha construido desde el consenso y el diálogo entre las administraciones locales y los agentes sociales y económicos de todos los municipios que conforman el ámbito metropolitano. Este trabajo conjunto nos ha permitido constatar una serie de tendencias que conforman un realidad supramunicipal común, y a las que tenemos que responder. Son cuestiones de gran alcance e importancia, que abarcan desde las políticas de transporte y vivienda hasta el modelo de convivencia.

Para poder dar una respuesta adecuada a estos aspectos, tenemos que dotarnos de instrumentos que nos permitan competir en igualdad de condiciones con las demás metrópolis de nuestro entorno.

Queremos instrumentos metropolitanos de gestión y de decisión para conseguir una mayor cohesión social, cultural, económica y territorial. Y tenemos que prestar una atención especial a la economía, que si bien no lo es todo, sí que supone una de las claves que facilita todo lo demás.

Hoy el mundo global avanza hacia las actividades relacionadas con el uso, la gestión y la producción del conocimiento. El Área Metropolitana de Barcelona, una de las cinco mayores áreas metropolitanas de Europa, no puede quedar al margen de este proceso. Tenemos que ser líderes y pioneros de esta transformación económica y social porque es así como podemos garantizar nuestra calidad de vida, distribuirla por todos los rincones de la metrópoli, y dotarnos de una sociedad más integrada, más rica, más interesante y más feliz.

JOAN CLOS

Presidente del Consejo general
del Plan estratégico metropolitano de Barcelona
y Alcalde de Barcelona

Una gestión estratégica metropolitana

Por todos es bien sabido que el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) es una ciudad de ciudades, una red de poblaciones interrelacionadas formada por 36 municipios por la que se desplazan y donde trabajan y viven cerca de 3 millones d'habitantes. El día a día nos demuestra que los ciudadanos de este continuo urbano no entienden de límites administrativos y que se mueven y se relacionan dentro de sus más de 600 kilómetros cuadrados como si de una única unidad territorial se tratara.

Los modelos de desarrollo económico y social que se han aplicado de manera homogénea a toda el área, salvando las singularidades que se dan en cada municipio, han conseguido situar a la AMB en la 6^a posición en el ranking de las 45 áreas metropolitanas europeas con mayor potencial de crecimiento hasta el 2005, y en el 1º entre las que no son capital de Estado. Una potencialidad lograda con el esfuerzo y la colaboración de los agentes económicos, sindicales y sociales, de las instituciones y de los ciudadanos de la AMB.

Muchas de las cuestiones que se tratan desde las administraciones locales sobrepasan los límites administrativos de los ayuntamientos, y necesitan ser abordadas desde una perspectiva intermunicipal. Es el caso de las políticas de vivienda, de medio ambiente y sostenibilidad; de la gestión de las infraestructuras, los transportes y el capital humano; del análisis y la adaptación a las nuevas realidades condicionadas por los cambios demográficos, los cambios en las estructuras familiares y el aumento en los flujos migratorios, entre muchas otras.

La realidad metropolitana de Barcelona es compleja y de geometría variable. Actualmente, es un ámbito fragmentado desde el punto de vista institucional y territorial, en el que se producen ciertos desequilibrios. La Barcelona metropolitana requiere planificación y gestión propias.

La organización del Plan estratégico metropolitano establece una red de relaciones en que las ideas de todos los elementos definitorios del Plan se encuentren interconectadas, de manera que se puedan crear los flujos de conocimientos necesarios para la correcta configuración de unos esquemas de planteamiento.

El acuerdo ha sido posible gracias a un extraordinario consenso alcanzado entre todas las administraciones e instituciones (gobiernos locales, consejos comarcas, Diputación, sindicatos, organizaciones económicas, culturales y sociales). También hemos llegado a una relación sólida con las ciudades de la segunda corona metropolitana a fin de que el resultado reporte beneficios y resuelva problemas comunes.

El Plan se estructura en tres grandes ámbitos: el representativo-decisorio, formado por el Consejo General y la Comisión Delegada; el operativo, centrado en el Consejo de Desarrollo Estratégico y las dos grandes Comisiones de Prospectiva y de Estrategia, y el de enlace, que sirve de puente para relacionarse con otros sectores económicos y estratégicos, con las ciudades de la segunda corona y con las instituciones supramunicipales.

La Comisión de Prospectiva ha sido la encargada de definir las tendencias sobre el entorno de mayor impacto en el ámbito del área metropolitana, mientras que el Consejo de Desarrollo Estratégico tiene como principal objetivo definir y proponer los objetivos del Plan, así como hacer el seguimiento de las acciones emprendidas para su implantación.

La Comisión de Prospectiva generó cinco subcomisiones de trabajo: capital humano; convivencia ciudadana; transportes, vivienda y modelo metropolitano; liderazgo y globalización, y dinamización económica, que han reunido a un buen número de representantes de las instituciones y a cerca de 600 expertos, una buena muestra del interés despertado y una garantía para la solvencia y el consenso logrado.

Por otra parte, la Comisión de Estrategia ha estudiado los aspectos críticos identificados por la Comisión de Prospectiva, y ahora centra su tarea en proponer las medidas adecuadas para su tratamiento y para velar por su correcta implantación.

Por ahora nos encontramos en un momento en el que nuestro futuro colectivo se encuentra en una situación óptima y crítica a la vez: un potencial de proyectos y de realidades enviables pero a los que acompaña la obligación de consolidar este proceso de transformación. Y la manera de llevarlo a cabo es mediante el acuerdo, una particularidad que nos ha de llevar a promover la cultura metropolitana poniendo en común sus carencias y sus aciertos.

La AMB reúne todas las condiciones para poder establecerse como un referente dentro de esta Europa de futuro que se perfila, pero para conseguirlo está obligada a abandonar los complejos modelos organizativos que presionan y dividen a la vez el territorio metropolitano y a organizarse mediante un instrumento cohesionador y de consenso: el Plan estratégico metropolitano.

El proceso de planeamiento estratégico ha culminado en el conjunto de estrategias, medidas y objetivos que configuran la visión de futuro que queremos para esta área.

A todos los que han trabajado para ello, nuestro agradecimiento.

JOSE IGNACIO CUERVO

Presidente de la Comisión Delegada
y 4º Teniente de Alcalde de Barcelona

Índice

1 Antecedentes	93
2 El 1º PEMB, instrumento de cambio	95
3 Los elementos básicos del 1º PEMB	95
4 Esquema del 1º PEMB	96
5 Misión del 1º PEMB	96
6 Principios del 1º PEMB	96
7 Visión del PEMB	96
8 Propuestas del 1º PEMB	97
8.1 Introducción	97
8.2 Vector desarrollo económico basado en criterios de sostenibilidad y ocupación	97
8.3 Vector modelo territorial y de movilidad	99
8.4 Vector cultura de la convivencia, la cohesión social y la cooperación	101

ELS PLANS ESTRATÈGICS: UNA REALITAT EN EL MÓN D'AVUI

Planificación estratégica metropolitana en Estados Unidos <i>Marc A. Weiss, Presidente y director general, Instituto para el desarrollo urbano global, Praga y Washington DC</i>	103
CIDEU y la planificación estratégica en Iberoamérica: diez años fomentando gobernabilidad <i>Xavier Sánchez, Secretario general del CIDEU</i>	105
La planificación estratégica urbana en Europa <i>Ismael Martín, Polítólogo, PMEB</i>	106
La planificación estratégica: un instrumento válido para ciudades y territorios <i>Félix Asín, miembro del Consejo Rector y de la Comisión Ejecutiva de EBRÓPOLIS</i>	106
Una visión estratégica desde los ayuntamientos <i>Francesc Castellana i Aregall, Presidente del Área de Promoción Económica y Ocupación de la Diputación de Barcelona</i>	107

CAP EL PLANEJAMENT DEL SEGLE XXI

Planeamiento concurrente: una alternativa para el futuro <i>Francesc Santacana, Coordinador general del PMEB</i>	108
Estrategias y globalización en las áreas metropolitanas mundiales <i>Josep Roig i Martí, Secretario General de METRÓPOLIS</i>	109

DIVERSES VISIONS PER A L'ÀREA METROPOLITANA DEL 2025

La ciudad: laboratorio de ideas <i>Ana Mir y Emili Padrós, diseñadores industriales</i>	112
Sonando islas artificiales <i>Lluís-Antón Baulenas, Escritor</i>	112
Barcelona, a favor de la fecundación... <i>Jorge Wagensberg, Director del Museo de la Ciencia de Barcelona</i>	113
La ciudad ideal <i>Rafael Argullol, Filósofo</i>	114
Barcelona: la nueva ciudad de una niña etíope <i>Anna Soler-Pont, Agente Literaria</i>	115

El modelo metropolitano de Barcelona ha de responder a una aritmética en la que las pérdidas de las partes nunca repercuta en un beneficio para el todo. Y viceversa.

MAITE ARQUÉ, ALCALDESA DE BADALONA

Es evidente que este Plan es una herramienta viva, que en su proceso de desarrollo e implementación introducirá mejoras y adaptaciones.

JOSÉ LUIS JIMENO, ALCALDE DE BADIA DEL VALLES

1. Antecedentes

1.1. La industrialización, base del modelo socioeconómico del Área Metropolitana de Barcelona

Desde finales de los años cincuenta se ha producido la consolidación económica y social de este territorio metropolitano sobre la base de un modelo propio de la etapa del industrialismo del siglo xx y un papel muy reactivo, hasta la democracia, del planeamiento urbano y mucho más proactivo desde aquellas épocas.

En el transcurso de este amplio periodo de tiempo, ha tenido lugar un fenómeno de simbiosis entre la ciudad de Barcelona y las ciudades y pueblos de sus alrededores. De manera que si hasta los años cincuenta el crecimiento se centra en Barcelona (alrededor del 80/85% de la población del AMB), a partir de entonces el crecimiento de la población se dispersa hacia los alrededores, de manera que en 1960 el peso de Barcelona en el conjunto del área era ya del 77%; en 1970, del 64%; en 1980, del 56%; en 1990, del 54%, y en el 2001, del 51%.

Este proceso continuado se acentuó en gran medida en los 15 años comprendidos entre 1960 y 1975, cuando todas las poblaciones del área doblaron, como mínimo, su población.

En algunos casos la triplicaron: El Prat, Sant Boi, Sant Feliu, Sant Vicenç dels Horts, y en otros se llegó a cuadriplicar: Castelldefels, Sant Joan Despí, Viladecans y Santa Coloma de Gramenet.

En su conjunto, esta simbiosis es el resultado de un proceso de industrialización acelerada que

tiene un componente inducido por la expulsión de las industrias de Barcelona hacia espacios más grandes y con mejores precios que ofrecían los municipios de su alrededor (unas 500 empresas entre 1964 y 1972) y, también, por las nuevas empresas que se crean –muchas de ellas multinacionales– atraídas por el mercado, por los precios y salarios y por la proximidad al puerto y al aeropuerto.

Todo este fuerte crecimiento de actividades en el territorio se soporta con unos elevados volúmenes de inmigración (800.000 personas en 20 años, dado el proceso de envejecimiento de la población autóctona y la baja tasa de natalidad), un uso extensivo del suelo y una falta de planeamiento conjunto, a pesar de los intentos del Plan comarcal de 1953, del Plan director de 1966 (que amplía notablemente los límites del área), de la primera propuesta de revisión del Plan comarcal de 1953 (presentado en el 1974) y del Plan general metropolitano de 1976.

Como consecuencia, el crecimiento económico de estos años ha tenido efectos desiguales sobre el territorio metropolitano. Junto con los espacios beneficiados por las recolocaciones industriales aparecen otras zonas de especialización forzada en ciudades dormitorio con graves deficiencias en servicios y equipamientos.

Cabe remarcar, sin embargo, que de todo este periodo el Plan general metropolitano fue el único elemento que aportó y apostó por un modelo auténticamente metropolitano.

El resultado de este planeamiento, ampliamente desbordado en los primeros años, fue un proceso de ocupación del suelo a un ritmo trepidante, el uso de planes parciales, fragmentarios e incoherentes –como sistema habitual de desvirtualización del Plan comarcal–, irregularidades, aumentos de eficabilidad, cambios de uso del suelo...

Una larga etapa, por tanto, en la que el territorio no tenía otra estrategia que la de adaptarse a las necesidades de los procesos industriales y a las necesidades de una amplia masa de nuevos ciudadanos que acudían –primero a Barcelona, después a los municipios de su alrededor– atraídos por la creciente demanda de recursos humanos.

Con altos y bajos, esta etapa se prolongó hasta mediados de los años setenta, cuando se produjo una crisis que comportó el paso hacia un modelo social y económico que significará cambios notables en los esquemas de comportamientos sociales y productivos y, obviamente, con efectos sobre unos territorios concretos.

Este paso de un modelo al otro no es inmediato.

1.2. La transición hacia un nuevo modelo socioeconómico

Tres hechos importantes caracterizan el nacimiento de la etapa de transición: la llegada de la democracia y de los nuevos valores que supone para los representantes de los municipios el ingreso de España en la Comunidad Económica Europea y el final de la crisis industrial, junto con la irrupción de las nuevas tecnologías y su rápida traducción en nuevas actividades productivas.

Los nuevos valores urbanos de la democracia revalorizan la realidad suburbial de muchos de los municipios y se inicia un constante avance hacia la consolidación de nuevas realidades urbanas concebidas ya como verdaderas ciudades más cohesionadas, integradas y con una renovada identidad ciudadana.

Sin embargo, este proceso, necesariamente focalizado en el ámbito de cada ciudad considerada en sí misma, deja en segundo término los aspectos propios de una visión metropolitana, sin que esta función fuese asumida por ninguna otra

instancia administrativa. El desarrollo de nuevas realidades urbanas, que cada municipio ha tenido que desplegar disponiendo solamente de sus propios recursos, ha podido dar lugar a un crecimiento desigual, que incluso aumenta y provoca nuevos desequilibrios territoriales. Por tanto, estas ciudades se replantean su papel, con una vocación claramente proactiva en relación con los proyectos económicos y sociales y, en definitiva, con una utilización casi generalizada del planeamiento estratégico como un instrumento de participación y de proyección de cada una de las ciudades.

Actualmente disponen de planes estratégicos: Molins de Rei, Sant Boi, Sant Just, Santa Coloma, El Baix Llobregat, Esplugues, Barcelona, Cornellà, L'Hospitalet, Badalona, Cerdanyola...

Como consecuencia de estas políticas proyectivas, el AMB se encuentra en plena fase de expansión y de proyección vital con un conjunto de más de 40

proyectos que, sin duda, cambiarán sus potencialidades globales con la construcción de casi 11 millones de metros cuadrados de diferentes usos (oficinas, viviendas, zonas comerciales, equipamientos...) con una inversión total superior a los 36,6 mil millones de euros, sin contar las inversiones de tipo infraestructural de conectividad.

En cuanto al ingreso en la Comunidad Europea el saldo es, también, claramente favorable. El Área Metropolitana de Barcelona, desde 1986 ha ganado posiciones en el seno de la economía europea y ha mejorado claramente en competitividad exterior, productividad y volumen de ocupación. Entre 1986 y 1999 el PIB de la provincia de Barcelona aumentó un 64%, una de las tasas más elevadas de la Unión Europea.

La RMB ha experimentado en los últimos años un fuerte proceso de creación de ocupación. La tasa de actividad –a partir de la población

El Plan estratégico metropolitano de Barcelona permite el trabajo de los municipios y, al mismo tiempo, mantiene una visión general del territorio que nos une y da respuesta a las necesidades reales del conjunto de la población.

JOSÉ ANTONIO ROBLES, ALCALDE DE BARBERÀ DEL VALLES

Existe el peligro de que nuestros municipios sean considerados meras reservas poco habitadas, donde se pueden instalar todos aquellos servicios que necesitan las grandes aglomeraciones de personas para mantener un nivel razonable de habitabilidad.

JOANA M. BADELL, ALCALDESA DE BEGUES

potencialmente activa de 15 a 64 años— pasa del 65% de 1995 al 74% del año 2000, y la tasa de paro se reduce, en el mismo periodo, del 20% al 8%.

Y en relación con la entrada a la nueva era de la producción económica, el AMB constituye un claro ejemplo de metrópolis polinuclear muy diversificada en su conjunto, pero con un grado de especialización productiva en las diversas ciudades que la integran.

En la actualidad, la economía de Barcelona es la base principal exportadora de España, y Barcelona constituye una metrópolis europea productora de bienes de intensidad media-alta y exportadora de servicios turísticos. Sin embargo, hay que tener presente el peso de las multinacionales en estas exportaciones, directas e indirectas, y, lógicamente, la relación del nivel tec-

nológico con el elevado nivel de apertura de nuestra economía.

Por otro lado, el AMB está experimentando cambios importantes en la composición de los puestos de trabajo hacia sectores de alta intensidad de conocimiento. Entre los años 1991 y 2001 la mayor parte de ciudades ven doblar estos activos hasta alcanzar una cifra de casi 500.000 (el 78% del total de Cataluña), con un mercado laboral que acentúa su carácter metropolitano.

Este periodo de transición, obviamente, ha tenido y tiene oscilaciones que pueden afectar a cuestiones como la tasa de paro y otros indicadores económicos, en el sentido menos positivo. Sin embargo, nos encontramos en un territorio —el de la RMB— que ya ocupa un lugar relevante en el seno de la Unión Europea. Por población se

sitúa en el 9º lugar, detrás de las aglomeraciones urbanas (que no municipios) de Colonia, Birmingham, Londres, Frankfurt, París, Milán, Madrid y Nápoles.

La posición del AMB en este ranking mejora notablemente si tomamos como referencia las preferencias empresariales a la hora de localizar actividades económicas.

Según el European Cities Monitor, en el año 1990 Barcelona ocupaba el puesto número 11 en este ranking. Ahora, en el año 2002, su lugar es el 6º, de manera que ha superado ciudades como Zurich, Ginebra, Milán y Glasgow. Las ciudades con las que nos hemos de comparar son Londres, París, Frankfurt, Bruselas y Ámsterdam. Pero, obviamente, no podemos olvidar las otras, ya que todas están igualmente motivadas para mejorar las posiciones actuales.

Planificar un entorno metropolitano que gira entorno a una potencia como Barcelona exige una visión global, quizá algo distanciada de la mirada individual de cada municipio, pero que nunca ha de perder de vista la identidad de los municipios que lo conforman.

JOAN PLAYA, ALCALDE DE CASTELLIBISBAL

Desde la voluntad legítima de querer lo mejor para cada uno de nuestros municipios, hemos de trabajar de manera conjunta en este futuro que compartimos. Así es como las expectativas que se vislumbran se harán realidad.

ANTONI PADILLA, ALCALDE DE CASTELLDEFELS

1.3. Qué futuro para el AMB: de la transición a la consolidación del nuevo modelo de la sociedad postindustrial del conocimiento, la creatividad y la cultura

No resulta fácil adelantar el futuro de un área que ya ocupa una primera división entre las ciudades europeas, que compiten a la vez para ser más eficientes, para atraer más actividad económica, para promover los mismos sectores del conocimiento y para garantizar unos niveles de integración social tan elevados como sea posible.

Habrá que tener presentes unas cuantas premisas a la hora de visionar este futuro:

1) El AMB es un territorio que, en el futuro, ya no experimentará grandes cambios. Es un territorio muy saturado y que habrá que gestionar adecuadamente para irlo transformando en un medio urbano de calidad que responda a las necesidades de la sociedad y de la economía actual. La mejora de la productividad del territorio será un elemento esencial del modelo que debe irse formando. La dimensión del crecimiento del AMB y la definición del modelo que se necesita para adaptarse a una situación social, política y tecnológica diferente tiene que ser uno de los puntos clave para centrar el necesario debate sobre el futuro del AMB. Pensar un modelo metropolitano de movilidad —de personas y de mercancías—, un sistema de generación y de difusión eficiente de los conocimientos, una red de comunicaciones y de conectividad para el siglo xxi, unos esquemas adecuados para la rehabilitación de los centros históricos de las ciudades de la red metropolitana, un sistema eficiente de promoción económica... han de ser algunas de las piezas de estos factores de productividad que se han de considerar en el futuro del AMB.

2) Desde el punto de vista económico, nos encontramos en los inicios de una transformación hacia sectores con más valor añadido capaces de soportar el aumento de competencia de una Europa de 25, sin el apoyo de los niveles salariales. Desde la perspectiva actual, parece lógico esperar una continuidad en el proceso de transición de algunas de las plantas industriales que se ubicaron en su día en el AMB y que ahora pueden sentirse más atraídas por otros territorios de la UE. Habrá que resituar, en este contexto, los nuevos factores susceptibles de generar el tránsito hacia aquellas nuevas actividades productivas. El mencionado informe del European Cities Monitor 2002 nos da algunas pistas sobre lo que piden las nuevas actividades productivas: disponibilidad de recursos humanos altamente cualificados; fácil acceso a los mercados, a los clientes y a los consumidores; red de telecomunicaciones de calidad; una actitud positiva para la creación y atracción de empresas; costes salariales adecuados; disponibilidad de espacios para oficinas a precios competitivos; facilidad de movilidad en toda el área; idiomas; calidad de vida, y medio ambiente de calidad. Es decir, factores de localización muy alejados de los que se pedían en el modelo anterior. A todo ello, hemos de añadirle la progresiva importancia del factor innovación como elemento clave para evolucionar hacia las actividades productivas que nos han de interesar. Además, innovación quiere decir investigación, generación y transmisión de conocimientos.

3) Por el lado social, los factores de convivencia se convertirán en elementos esenciales. Las políticas sociales europeas han desempeñado un papel central en la construcción del modelo social actual, que se ha mostrado flexible y dinámico para responder a los cambios de la economía y de la sociedad de las pasadas décadas. De todas maneras, la sociedad del futuro es diferente a la del modelo del industrialismo. Se presentan nuevos retos en el campo de la inclusión social, de la protección social, de la seguridad, de la lucha contra la discriminación, del fracaso escolar, de la conciliación familia-trabajo, de la salud... Y los instrumentos de los que disponemos no están adaptados para atender estas nuevas demandas. Necesitamos emigración, pero no sabemos crear el marco adecuado para que no distorsione nuestro modelo social tradicional. Necesitamos más seguridad, pero no sabemos con qué herramientas y medios garantizarla. Necesitamos personas mejor preparadas y educadas, pero no sabemos cómo superar los altos niveles de fracaso escolar entre los adolescentes. Necesitamos una juventud activa e integrada, pero no sabemos ofrecerle unas viviendas adecuadas. Necesitamos y queremos tender a la plena ocupación —de hombres y mujeres—, pero no sabemos encontrar vías para conciliar la vida laboral y la vida familiar.

4) La cultura es otra premisa que hay que tener presente a la hora de dibujar el futuro de un área metropolitana. Hoy en día no se pueden hacer previsiones sin tener en cuenta el papel de la cultura en el valor añadido de las metrópolis. Las previ-

siones urbanísticas no se pueden adelantar sin el papel simbólico de la cultura en la articulación de la ciudad. La cohesión social no tiene sentido fuera de un marco de referencia de las claves culturales que comporta. Por otro lado, un informe del Consejo de Europa atribuía a la cultura —en sentido amplio— la existencia de 15 millones de puestos de trabajo en Europa. Otro informe de la Sociedad General de Autores situaba el crecimiento gracias a la cultura, en la España del año 1997, en un 4,5% del PIB, hecho que la situaba en el cuarto sector más productivo.

5) Sostenibilidad y medio ambiente. La disfunción existente entre el modelo de crecimiento económico que se ha seguido hasta ahora y su sostenibilidad —capacidad para mantener indefinidamente una situación— es un hecho que se ha ido acentuando en toda Europa y que, en la actualidad, es una realidad más o menos aceptada en todas las regiones metropolitanas europeas. Como se ha

visto, se observa una transición en los modelos de organización urbana tradicionales de base industrial hacia un nuevo modelo basado en la economía de los servicios y en una organización integrada de los espacios urbanos que es mucho menos agresiva. Un dato: según el PTGC, hacia el año 2026 la mayoría de las zonas llanas de Cataluña estarán urbanizadas, entre ellas —como es lógico— todo el territorio del AMB. En el marco de esta premisa hay que contemplar tres ejes fundamentales: la sostenibilidad social, la económica y la ambiental. La combinación de estos tres ejes otorga el significado completo a esta creciente tendencia de considerar la sostenibilidad como una de las piezas esenciales de lo que tendría que ser el planeamiento urbano del futuro: el planeamiento integral.

6) Gobernabilidad. Este es uno de los grandes temas que tienen todas las áreas metropolitanas de todo el mundo. Es una cuestión crucial y

sin resolver. Es una cuestión que proviene del modelo anterior y de la dialéctica entre centro y periferia que lo caracterizaba. La existencia de municipios con historia, legitimidad y proximidad democrática es, sin duda, un activo muy importante que no todas las áreas metropolitanas del mundo han sabido conservar. La pregunta va en este sentido: ¿la consolidación del nuevo modelo social y económico de esta verdadera conurbación urbana que es el AMB, de 3 millones de habitantes, se puede hacer, de manera eficiente, siguiendo las pautas actuales? ¿Podemos dar respuestas adecuadas a cada una de las anteriores premisas —productividad del territorio, renovación del tejido productivo, cohesión, convivencia y sostenibilidad— sin introducir nuevos elementos de gobernabilidad o de gestión de este territorio? Dicho de otra manera: ¿la evolución actual del conjunto del AMB nos conduce hacia una visión deseable de su futuro a medio plazo?

2. Instrumento de cambio

Ya hemos visto que el futuro del AMB se encuentra en una situación óptima y crítica a la vez.

Óptima porque tiene realmente un potencial de proyectos y de realidades enviables, como se pone de manifiesto en los informes internos y externos existentes.

Critica porque se encuentra en la ineludible necesidad de consolidar su paso hacia un nuevo modelo económico y social que se impone en todo el mundo —la globalización— y que funciona con unas reglas y unos principios diferentes de los que han impulsado el crecimiento actual.

Uno de los problemas principales que surgen en cualquier proceso de previsión del futuro es el de pensar el futuro en clave de unos valores o principios que han regido hasta los momentos actuales, pero sin considerar suficientemente el nacimiento o la incipiente existencia de unos principios nuevos que son los que regirán en el futuro. Hay que hacer,

por tanto, un gran esfuerzo para saber entender que el futuro no es la prolongación del presente, sino que es un proceso complejo que van creando y configurando los líderes —sociales, económicos, políticos— o que va surgiendo de la misma sociedad, pero que muy pronto es captado por estos líderes.

En este sentido, un plan estratégico se ha de considerar no como una finalidad en sí misma, sino como un instrumento que puede facilitar el liderazgo —en este caso, de un territorio como es el AMB—, que se configura en la medida que sabe captar la evolución y las tendencias de unos entornos —no hay un único entorno a considerar— y que las sabe religar con sus propios valores y potencialidades.

Y, de hecho, más que un plan se ha de considerar una metodología capaz de hacer pensar estratégicamente los territorios. Los cambios, actualmente, son demasiado rápidos y profundos para poder sostener unas respuestas temporales

durante mucho tiempo. Es por ello que el verdadero planeamiento estratégico es aquel proceso que conduce hacia la consecución de un territorio que piensa estratégicamente.

Y, obviamente, el hecho de que un territorio apueste por pensar estrategias de futuro y busque las orientaciones más adecuadas para este fin significa que no se quiere dejar que el mercado —como sucedía antes— nos dé las pautas de este futuro. Significa que se quiere incidir activamente en este futuro, desde la lógica de la ciudadanía y de las nuevas pautas que ya se pueden entrever en este momento.

Un proceso de planeamiento estratégico no es, en este sentido, un proceso de benchmarking. Es un proceso de imaginación para impulsar nuevas situaciones. Es fácil comprender que si todos hacemos benchmarking, todos acabaremos haciendo las mismas cosas, más o menos.

3. Elementos básicos

Un plan estratégico metropolitano no es lo mismo que un plan estratégico de ciudad, aunque las metodologías utilizadas puedan ser muy parecidas.

En una ciudad hay elementos de gobernabilidad claros y concretos, de la misma manera que los agentes económicos y sociales también son de fácil identificación.

En un área metropolitana no se da ninguna de las dos condiciones anteriores. La gobernabilidad se ha de buscar y construir. La configuración de unos esquemas de política y de gestión en los que todos los municipios se sientan cómodos es, de alguna manera, uno de los objetivos propios del Plan. Y, en cuanto a los agentes económicos y sociales, su

papel queda menos dibujado por el propio peso de las administraciones municipales y porque no todos tienen un espacio territorial coincidente con el área. En estas condiciones, la experiencia seguida hasta ahora nos lleva a extremar la búsqueda del consenso y de las buenas relaciones en todos aquellos conceptos que han de vertebrar el contenido del Plan.

El debate sobre el Plan Estratégico del AMB, muy adelantado, contrasta con una realidad administrativa bastante descoordinada y con un planeamiento urbanístico, vigente desde el año 1976, que ha quedado superado tanto territorial como conceptualmente.

ANTONI MORRAL, ALCALDE DE CERDANYOLA DEL VALLES

La aprobación del Plan estratégico metropolitano elimina algunos de los problemas que a menudo nos encontramos, como el hecho de diseñar estrategias incompatibles, de llevar a cabo actuaciones negativas para los municipios vecinos, o la pérdida de oportunidades por falta de una visión de conjunto.

ANGELINO MAESTRO, ALCALDE DE CERVELLÓ

Cinco comisiones técnicas han estado trabajando desde el mes de julio pasado en cinco temas críticos para garantizar las condiciones a fin de que se produzca el progreso económico y social del territorio metropolitano de Barcelona en los próximos años. Con este material, se ha dispuesto de un conjunto de propuestas que se han tenido que ordenar, priorizar y seleccionar para dotar de coherencia al conjunto del Plan.

Esta coherencia global debe obtenerse a partir de una coincidencia sobre la visión de futuro del AMB –hacia dónde queremos ir– y que establezca las pautas de los cambios que debemos introducir en nuestro modelo de comportamiento actual.

Por otro lado, esta visión de futuro no ha salido de la nada. Hay que tener presente las premisas ya comentadas que configuran los entornos más importantes, así como el diagnóstico de nuestras

potencialidades. De todas maneras, tanto o más importante ha sido el acuerdo sobre los principios y los valores que han de inspirar la concepción de esta visión de futuro.

De esta manera, el esquema del Plan se configura alrededor de los elementos siguientes:

- > Misión que el Plan estratégico metropolitano de Barcelona quiere asumir en el conjunto del territorio metropolitano de Barcelona.
- > Principios o valores que se acuerda que han de guiar el proceso de cambio: liderazgo participativo, cohesión social, innovación, sostenibilidad..., son algunos ejemplos de ello. La definición de estos principios es un paso esencial para proseguir las posteriores tareas del planeamiento de una forma más fluida.
- > Visión de futuro: ¿cómo nos imaginamos el AMB de aquí a unos cuantos años?: ¿qué

modelo urbano nos podemos imaginar?: ¿con qué actividad queremos sobresalir?: ¿cómo nos queremos entender socialmente?

- > Temas críticos para alcanzar esta visión y que constituyen oportunidades, amenazas o tendencias que hay que cambiar.
- > Planteamiento de objetivos, los temas críticos han de estar apoyados por un conjunto de objetivos que habrá que incorporar por parte de los diferentes agentes implicados y por un conjunto de acciones que han de concretar y materializar estos objetivos.
- > Estrategias de implantación: ¿cómo se pasa de la propuesta a la acción? Esto puede implicar un análisis más atento de cada propuesta, una mayor concreción y detalle y una identificación de los agentes más directamente implicados en la acción concreta.

4. Esquema



6. Principios

Los miembros del Plan estratégico metropolitano de Barcelona comparten los principios generales y funcionales siguientes:

GENERALES:

- > Solidaridad
- > Subsidiariedad
- > Responsabilidad de capitalidad
- > Cohesión social, igualdad de oportunidades y equidad social, entendida como una interacción positiva entre grupos
- > Consenso y participación
- > Cooperación publicoprivada
- > Visión de futuro

FUNCIONALES:

- > Correspondabilidad, perspectiva metropolitana y cooperación intermunicipal
- > Racionalidad y simplificación metropolitana. Eficiencia de los instrumentos de actuación territorial
- > Sostenibilidad ambiental, económica, social y territorial
- > Pluricentralidad, reequilibrio y cohesión territorial
- > Cultura como factor de convivencia
- > Generación de ocupación en un marco de calidad laboral

5. Misión

El Plan estratégico metropolitano de Barcelona tiene como misión proponer, en un marco de cooperación publicoprivada e intermunicipal, con la participación de los agentes económicosociales, los procesos de transformación que se necesitan en el AMB, para orientar el desarrollo económico y social de este territorio y la constante regeneración de su potencial de crecimiento.

7. Visión

En una visión a cinco/siete años, en los que se habrá configurado la renovada Unión Europea, el AMB deberá adaptarse para gestionar con la máxima eficiencia el proceso de transformación económica, social y política que ha de permitirle seguir avanzando posiciones entre las regiones europeas más avanzadas.

La calidad de vida, el bienestar de la ciudadanía y la cultura serán los parámetros que deberán guiar la evolución de este territorio como respuesta al proceso de adaptación hacia los nuevos esquemas de la sociedad actual.

En los próximos años, el AMB crecerá sobre la base de la renovación de sus sectores, por la vía del mayor valor añadido y de la impulsión de otros sectores que se basarán en la generación y difusión del conocimiento y de la creatividad como materia prima básica.

El capital humano será el recurso más valorado, y las empresas, las universidades y otros

Los principales agentes que nos han hecho ver la necesidad de dar un salto adelante en la organización y la cohesión del territorio metropolitano son los propios ciudadanos y ciudadanas, con los servicios que nos exigen, por cómo se desplazan, por cómo funcionan en el día a día.

JOSÉ MONTILLA, ALCALDE DE CORNELLÀ DE LLOBREGAT

El debate y el esfuerzo entre todos los agentes sociales, políticos y económicos es la labor que nos servirá para conseguir el reequilibrio territorial y la reducción de las desigualdades.

LORENZO PALACÍN, ALCALDE D'ESPLUGUES DE LLOBREGAT

centros de investigación trabajarán más coordinadamente como motores de esta transformación. Esta visión de futuro se concreta en los tres puntos siguientes:

- a) Hacer de la innovación, la creatividad y el conocimiento la base de la competitividad y el progreso del AMB, valorando el potencial exis-

tente y facilitando la difusión y aplicación de los nuevos conocimientos que se vayan generando y captando.

- b) Actuar sobre los elementos que intervienen en lo que llamamos la productividad del territorio (los elementos dinamizadores del mismo territorio), para garantizar el progreso de las

personas, en un marco de sostenibilidad económica, social y medioambiental (movilidad, vivienda, calidad de vida, cultura...).

- c) Proveerse de los mecanismos necesarios para asegurar la eficiente gestión del territorio al servicio de los ciudadanos, empresas, entidades, instituciones y municipios del AMB.

- Una idea de la dirección con la que se quiere orientar el vector.
- Temas críticos que pueden afectar al desarrollo del vector.
- Objetivos que se plantean para afrontar estos temas críticos. Algunas medidas en un estudio ejemplar, es decir, para dar una idea, más o menos concreta, de cómo la Comisión de Estrategia tendrá que dotar de contenido a los diferentes objetivos.

Por condición necesaria hay que entender el modelo político, social y de gestión del Área Metropolitana de Barcelona, que tiene que hacer posible la implantación de este Plan estratégico y de todo lo que esto significa.

Diseñar un modelo de gestión del territorio metropolitano que tenga presente las identidades locales, pero que, a su vez, promueva una política metropolitana, estimule una visión compartida para los proyectos estratégicos y facilite una gestión eficiente de estos servicios que se considere necesario abordar desde esta perspectiva más amplia.

8. Propuestas

8.1. Introducción

A partir del trabajo de las cinco subcomisiones de prospectiva, y del de las comisiones de enlace, el esquema de contenidos del 1r Plan estratégico metropolitano de Barcelona se estructura sobre la base de tres vectores de actuación y una condición necesaria:



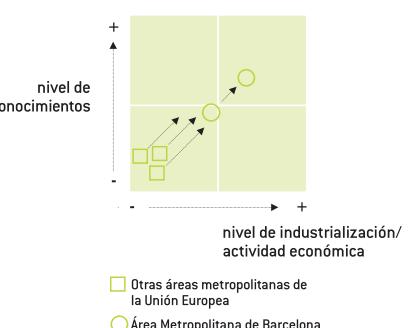
Un primer vector, *desarrollo económico basado en criterios sostenibles y ocupación*, recoge todas estas propuestas más directamente relacionadas con el desarrollo económico y la ocupación y con el proceso de transformación hacia modelos más avanzados: plataformas tecnológicas, ciencia, iniciativa emprendedora, capital humano, modalidades organizativas del trabajo, Cada uno de estos vectores explícita:

8.2. Vector de desarrollo económico, basado en criterios sostenibles y ocupación Hacia la ciudad creadora

Las condiciones específicas del AMB facilitan que se pueda actuar como un territorio vivero de nuevas ideas, empresas y productos, aprovechando la diversificación de la que se dispone. Nos hace falta un crecimiento económico de calidad para conseguir una presencia competitiva en los mercados globales, crear ocupación y seguir siendo una de las regiones pioneras de Europa.

La globalización es un juego de suma positiva, pero con ganadores y perdedores. Se produce un proceso de deslocalización productiva y a la vez la concentración de actividades de alto nivel añadido en determinadas metrópolis avanzadas. Las

regiones compiten en costes y/o en calidad. Hemos de ganar la carrera de la globalización.



Temas críticos

- i) Masa crítica insuficiente en capital humano y tecnológico en el marco de:
- ii) una tendencia a la reducción de la dotación de recursos humanos (en Cataluña, en el periodo 2000-2010, coexistirá la necesidad de incrementar la población ocupada con el mantenimiento de bolsas de parados de baja cualificación profesional, que habrá que reducir por la vía de la formación).
- iii) una descentralización tecnológica (27% de los estudiantes en ramas de ingeniería y arquitectura, por un 57% en ciencias sociales y humanidades).

El Plan representa una oportunidad para canalizar y potenciar todo lo que durante tantos años de trabajar juntos hemos ido aprendiendo y consolidando: la necesidad de la aportación de todos, la transversalidad, una visión del territorio más completa y más precisa.

DIDAC PESTANA, ALCALDE DE GAVA

A la hora de poner en marcha políticas locales válidas, hemos de tener en cuenta una escala más amplia, porque los procesos urbanos que afectan, por ejemplo, a L'Hospitalet, responden también a dinámicas generales que tienen incidencia en el resto de poblaciones del Área Metropolitana.

CELESTINO CORBACHO, ALCALDE DE L'HOSPITALET DE LLLOBREGAT

c) unos niveles educativos secundarios bajos, básicamente de la FP (en España un 38% de los jóvenes cursa FP, por un 58% en la UE 15). d) un notable retraso en la formación continua da de este capital humano (en el año 2001 participaron en programas de formación continua da el 3,1% de la población de 25 a 64 años, por un 4,7% en España y un 8,4% en Europa).

2) Carentias en innovación, investigación y creatividad. El AMB no puede competir solamente en costes. Tiene que competir por la vía de la innovación y la producción de calidad. El esfuerzo en I+D sigue siendo notablemente inferior al de las regiones europeas más avanzadas. Hay que tener presente que las empresas buscan los conocimientos no transferibles en los territorios donde se generan. Por tanto, es necesario alcanzar el máximo nivel de este tipo de conocimientos en el AMB.

3) Desconexión entre los sistemas productivos y educativos. Este elemento, en un proceso de transición hacia el nuevo modelo de desarrollo, adquiere todavía más relevancia que en épocas anteriores.

4) Capacidad emprendedora. El impulso a la creación de nuevas empresas es importante para ampliar el tejido empresarial y la ocupación. La creación de empresas favorece la innovación y permite crear un tejido de pymes complementario a las grandes empresas, hecho que se convierte también en un factor de atracción de nuevas inversiones.

5) Apertura al mundo, movilidad, idiomas. La disponibilidad de una masa crítica de capital humano y tecnológico pide una mayor capacidad de relación internacional, que estimule la captación de talento y la movilidad de los recursos humanos autóctonos hacia fuera.

6) Disponer de infraestructuras competitivas de diversa índole, circunstancia que requiere un esfuerzo inversor muy por encima de la media histórica.

7) Capacidad de decisión y recursos en inversión pública para poder encauzar déficits históricos. La coordinación de las instituciones para promover grandes proyectos es, también, un factor crítico.

8) Un crecimiento económico de calidad como el que se pretende alcanzar requiere unos servicios y suministros básicos de alto nivel, provistos en clave de sostenibilidad.

Los municipios del Área Metropolitana hemos de ser capaces de definir y aplicar políticas encaminadas a mejorar la calidad de vida y los niveles de bienestar de las personas.

VÍCTOR PUNTAS, ALCALDE DE MOLINS DE REI

El Plan nos ha de permitir trabajar en igualdad de condiciones, y esto sólo se puede entender desde la colaboración y la cooperación entre todos los que conformamos este territorio.

CÉSAR ARRIZABALAGA, ALCALDE DE MONTCADA I REIXAC

relevantes que forman parte de ella (C-6). El AMB tiene que invertir para convertirse en el eje de comunicación (*hub*) de este territorio. Comunicaciones

9) Mantener y potenciar las relaciones con los países mediterráneos –especialmente con el Magreb– y con los países de América Latina

10) Asia. Teniendo en cuenta la existencia de conexiones económicas de un cierto interés y la reciente constitución de la Casa Asia, habría que elaborar una estratégica específica para impulsar las relaciones con este territorio, aunque hay que tener en cuenta dos obstáculos importantes: las comunicaciones y la lengua

9) Cohesión social y ciudad enlace, como un lugar dinámico y creativo, contra una visión de ciudad frontera conflictiva. La aportación de gente de fuera y la tensión que generan las culturas diversas fomentan la creatividad y hacen avanzar a las sociedades. Las regiones mundiales más dinámicas son ciudades enlace (Los Ángeles, San Francisco...) y el territorio del AMB se encuentra en el cruce norte-sur.

OBJETIVOS Y ALGUNAS MEDIDAS

1) Generar, atraer y retener talento creativo e innovador

- > Repensar los sistemas científicos a fin de dar incentivos, además de medios, a los investigadores para conseguir la excelencia. Potenciar el intercambio entre centros de investigación y empresas y coordinar las plataformas tecnológicas como instrumentos de desarrollo regional.
- > Aumentar sustancialmente los recursos destinados a I+D con un esfuerzo sostenido muy superior al histórico. Alcanzar el 3% del PIB, que es una cifra adecuada de acuerdo con los parámetros de la cumbre del Consejo Europeo de la Unión Europea celebrada en Barcelona en la primavera del año 2002.

> Introducir el concepto de la universidad como motor de desarrollo, también económico y territorial. En este aspecto hay que incrementar las conexiones del sistema universitario con las actividades de creación de empresas y con el impulso de la innovación empresarial en un contexto de pymes y microempresas.

> Promover la perspectiva internacional de las universidades, la formación profesional y las escuelas de negocio para que algunas de ellas fortalezcan su posición de pioneras en Europa y compitan para captar los mejores profesores y alumnos. El objetivo sería hacer de Barcelona un centro universitario de referencia y una actividad de exportación.

> Mejorar los instrumentos que facilitan la movilidad y la apertura al mundo.

- Diseñar un plan que fomente la movilidad geográfica y funcional y la flexibilidad en la carrera laboral y profesional.
- > Integrar la población inmigrante en los programas de fomento de la capacidad emprendedora, facilitando los trámites para la autoocupación y la creación de empresas.

- Medidas de acompañamiento en el campo de la vivienda, la protección social y la formación continuada para reducir los riesgos de la mayor movilidad.
- > Generalizar el aprendizaje y el uso del inglés como opción preferente de tercera lengua.

- Espacios públicos de calidad, lugares de relación, positivación de los conflictos y, en general, ciudad abierta, en el marco de una calidad de convivencia.

de la cultura, ciencias de la vida, el conjunto de servicios a las personas, deportes, turismo...)

5) Mejorar la calidad de vida (entendida también como factor de atracción de capital humano para el territorio), asegurar unos niveles de suministros básicos de alto nivel y garantizar un entorno de calidad (espacios libres...)

- > Entendiendo la densidad de la ciudad como un hecho positivo, hay que resolver los problemas del ruido y de la contaminación que pueden disminuir de manera importante la calidad de vida.
- > Disponer de unos servicios y suministros básicos –agua, energía, residuos y telecomunicaciones– en base a criterios sostenibles y con los estándares propios de un territorio pionero en Europa.

6) Promover la coordinación institucional para impulsar el desarrollo y los proyectos de alcance metropolitano

- > Compartir acciones de promoción económica del territorio que nos permitan avanzar hacia la creación de una Agencia de Promoción Económica del AMB.

7) Impulsar unas infraestructuras comparables a las de las regiones europeas más avanzadas, garantizar la accesibilidad a toda el AMB y promover su gestión autónoma

(Nota: las medidas concretas para desarrollar este punto se contemplan en el vector Modelo Territorial y Movilidad).

8) Consolidar la escala espacial del AMB: la macroregión europea y la red de ciudades más

8.3. Vector territorial y de movilidad Hacia la ciudad de ciudades

Hacia un modelo territorial coherente con las percepciones, constataciones y propuestas que deben responder a la idea de ciudad de ciudades y perseguir, entre otros, los objetivos siguientes:

- Mantenimiento de los tejidos densos y mixtos.
- Fomento de la vivienda y rehabilitación del parque existente.
- Dotación general de transporte público de alta capacidad. Dotación de servicios de superficie de baja y media capacidad.
- Diseño de políticas de movilidad sostenibles y seguras, que tengan por objetivo final la reducción progresiva del vehículo privado.
- Procesos de mejora urbana equilibrados entre actividad económica y vivienda.
- Mantenimiento de los estándares en cuanto a la ocupación del suelo y a la preservación de espacios libres.
- Respuesta a los retos medioambientales que plantean el agua, los residuos y las emisiones de CO₂.
- Potenciación de nuevos espacios de centralidad.
- Mantenimiento de una oferta adecuada de suelo industrial y para otras actividades económicas.

Temas críticos

1) Inadecuación de las políticas de vivienda y de los proyectos actuales de desarrollo y de reforma urbana a la fuerte demanda prevista de vivienda, motivada por las necesidades de emancipación de los jóvenes (la franja entre 20 y 35 años) y por la inmigración derivada de la oferta de puestos de trabajo.

4) Existencia de amplias zonas urbanas dentro de la ciudad compacta con una clara regresión, o inexistencia de actividad económica, que son objeto de procesos de degradación/marginación si no hay intervenciones públicas.

5) Integración espacial de las familias de inmigrantes.

6) Problemas derivados de los crecientes flujos de tránsito provocados por la distribución de mercancías a los comercios minoristas y a los hogares. Además del incremento de tránsito –comercio electrónico (e-commerce), furgonetas almacén, etc.–, en las áreas densas de las ciudades también es muy importante el problema de ocupación de las vías públicas para operaciones de carga y descarga.

7) Insuficiente capacidad para conectar las infraestructuras logísticas del Delta del Llobregat con el resto del país y con Europa.

8) Insuficiencia general de los sistemas de transporte público metropolitano. Se indica en particular la falta de dotación en sistemas de transporte público en áreas de baja densidad, como son los polígonos industriales y algunas áreas de residencia, pero también se dan algunas debilidades de transporte público en determinados territorios de la ciudad compacta. Es necesario un esfuerzo para establecer dispositivos de intermodalidad tren-bus o tren-vehículo privado, mediante aparcamientos de intercambio allá donde sea posible. Este aspecto también incide de manera importante en las relaciones de movilidad con las regiones de la Región Metropolitana de Barcelona.

9) Poca atención a la red viaria histórica (que une los núcleos y los territorios en toda su amplitud) y a las líneas de conexión de núcleos urbanos. El desarrollo de la viabilidad metropolitana se ha centrado en las últimas décadas

Para un municipio pequeño, como el nuestro, formar parte del Plan estratégico metropolitano de Barcelona es una manera de sentirnos partícipes, de entender e intervenir en la evolución de nuestras poblaciones, dentro de la dinámica de las grandes ciudades que nos rodean.

ALFRED MATAMALA, ALCALDE DE MONTGAT

en la creación de tramos de autopistas y vías segregadas de gran capacidad. Esto motiva numerosos puntos conflictivos en la red secundaria y un uso excesivo de las vías segregadas.

10 Ausencia de un modelo territorial de referencia. La falta de este modelo, en el ámbito donde se dan realmente los procesos metropolitanos, provoca que los proyectos de alcance territorial tengan que trabajar con hipótesis de evolución de la demanda y no se puedan apoyar en objetivos de desarrollo territorial aprobados. Muy especialmente, la ausencia de un modelo territorial dificulta el fortalecimiento y la protección de los espacios libres territoriales que quedan fuera de los ámbitos de las piezas más emblemáticas, que tienen sus propias figuras de protección. Estos espacios libres, conectores o separadores de desarrollos urbanos, que están asociados a la morfología e hidrografía del territorio, y entre los cuales destacarían los espacios fluviales, difícilmente se pueden valorar y tratar con la suficiente profundidad desde el fraccionamiento de los términos municipales a los que se han de referir los planos de ordenación urbanística. Este modelo territorial deberá prever también la relación de vecindad y la colaboración entre el ámbito metropolitano y el ámbito de la Región Metropolitana de Barcelona y con las ciudades que la configuran.

11 Territorio metropolitano con proyectos importantes para el futuro que será necesario gestionar adecuadamente para conseguir un impacto sostenible sobre el territorio.

12 Pérdida de densidad poblacional en determinados territorios por los requerimientos urbanísticos que limitan el número de viviendas y por los cambios en la composición familiar.

OBJETIVOS Y ALGUNAS MEDIDAS

1 Mantener y potenciar la capacidad residencial de las áreas urbanas para que puedan acoger la máxima proporción de la demanda de nuevas viviendas que se prevé en el próximo decenio sin producir una densificación no deseable.
Rehabilitar y mantener en buen uso el parque de viviendas existente.
Optimizar la utilización del suelo urbano para vivienda y otros usos, transformando las áreas que han perdido su funcionalidad.
Alcanzar y mantener una elevada calidad ambiental y de equipamiento de los espacios urbanos, para que la ciudad compacta siga siendo un espacio residencial competitivo ante las opciones suburbanas.

La mejora de la productividad del territorio será un elemento esencial del modelo que se ha de ir conformando.

JOSEP JORDANA, ALCALDE DE PALLEJA

2 Corregir la tendencia a la segregación del espacio en áreas de vivienda y áreas de actividad económica especializadas que dificultan la cohesión social y aumentan la necesidad de desplazamientos
Prever proporciones equilibradas de viviendas y de posibles puestos de trabajo en las ordenaciones urbanísticas de las áreas de crecimiento y de reforma urbana.

3 Aumentar notablemente la proporción de viviendas de protección oficial, especialmente de alquiler, en el área metropolitana
Realizar las reservas de techo necesarias para este tipo de vivienda en los nuevos desarrollos y en las zonas de transformación urbana.

4 Incrementar la actuación pública, privada o concertada para la creación de viviendas de alquiler y de propiedad a precio asequible, mejorando los procesos legales y de gestión necesarios para garantizar el correcto funcionamiento del mercado de este tipo de viviendas.

5 Conseguir una correcta integración espacial de las familias de inmigrantes en las nuevas y las viejas áreas urbanas para facilitar el mantenimiento de la cohesión social
Consensuar criterios comunes para el tratamiento de este asunto por las diversas administraciones responsables.

6 Adoptar estrategias de integración de inmigrantes en las actuaciones de vivienda asequible.
Alcanzar una dotación de infraestructuras y servicios de transporte público que constituya el medio principal de transporte de personas en la aglomeración central metropolitana, y que sea el factor básico de vertebración del ámbito regional metropolitano y establezca buenas conexiones con las ciudades de las comarcas centrales y con Girona, Tarragona y Lleida
Desarrollar las propuestas del Plan director de infraestructuras.

7 Complementar el PDI con las conexiones necesarias para mejorar la interacción con el ámbito territorial donde se producen relaciones de carácter metropolitano. Una especial atención merece la existencia de transporte público en las áreas y polígonos industriales y la garantía de la movilidad laboral.
Establecer servicios regionales en la red de alta velocidad.
Modernizar la red ferroviaria convencional.
Adaptar la Alta Velocidad al territorio natural del AMB: Valencia, Zaragoza, Toulouse.

8i Proveer de la suficiente conectividad ferroviaria al puerto y la Zal, para satisfacer su funcionalidad y evitar el incremento del tránsito pesado por carretera
Evaluar las posibilidades de utilización de las vías de alta velocidad.

9i Desarrollar estas infraestructuras de forma coordinada, con la provisión de las adecuadas conexiones ferroviarias para reducir los cuellos de botella ferroviarios que pueden dificultar la conectividad de esta zona con el resto de España y Europa.
Desarrollar la potencialidad cultural y convivencial de la ciudad diversa y compacta.

10i Aumentar tanto como sea posible el despacho del territorio a causa de las nuevas infraestructuras de transporte que puedan ser necesarias.

11i Implantar modelos de gestión autónomos más eficientes en las infraestructuras portuarias y aeroportuarias
Modelo de gestión autónoma del puerto y del aeropuerto.
Integrar los servicios de cercanías en los mecanismos de gestión del transporte público metropolitano.

12i Conseguir una correcta integración espacial de las familias de inmigrantes en las nuevas y las viejas áreas urbanas para facilitar el mantenimiento de la cohesión social
Consensuar criterios comunes para el tratamiento de este asunto por las diversas administraciones responsables.

13i Incorporar a la definición de las estrategias urbanas y territoriales los requisitos de la logística de distribución de mercancías
La problemática creciente de esta parte fundamental de la actividad obliga a usar todos los medios posibles para una adecuada regulación que facilite la convivencia con los otros usos de los espacios públicos urbanos:
Mejorar la legislación y las normativas aplicables.

14i Considerar las necesidades de suelo y los recorridos de distribución en el planeamiento.
Diseñar los nuevos espacios públicos con previsión de su uso para las actividades de distribución.
Avanzar en la línea de la regulación horaria.

15i Poner al día la red secundaria de carreteras mediante las mejoras de trazado, sección y pavimentación necesarias para que sea de nuevo un referente de orden territorial, satisfaga adecuadamente las necesidades de circulación y minimice el uso inadecuado de las autopistas para trayectos de corta distancia

Este objetivo tiene un especial interés en el territorio que queda fuera de la aglomeración central, donde la utilización de los medios de transporte privado siempre tendrá un volumen importante. Para un uso eficiente de la red viaria, será necesario también:

16i Facilitar la intermodalidad del transporte mediante la provisión de los dispositivos necesarios y tener en cuenta en el planeamiento las reservas de suelo que sean necesarias cuando

En la medida que uno de los objetivos fundamentales del Plan sea dotar a los municipios pequeños de los recursos necesarios para su sostenibilidad, se evitan "opas" amigables, al mismo tiempo que se generan interdependencias mutuamente beneficiosas.

JOSEP M. LLOP, ALCALDE DE LA PALMA DE CERVELLO

Las grandes metrópolis compiten de manera cada vez más evidente y planificada para conseguir posiciones de privilegio. Es muy diferente proyectarse al exterior como un único gran municipio, rodeado de otros, que como una entidad metropolitana en la que todos trabajan por unos objetivos comunes.

ALBERT VILÀ, ALCALDE DEL PAÍS VELL

se trate de dispositivos que impliquen a los vehículos privados y, en especial, cuando se trate de intermodalidad logística.

17i Alcanzar un grado suficiente de coherencia territorial en los planeamientos urbanísticos de los municipios, en especial con relación a las previsiones de espacio para vivienda y actividad económica, con el objetivo de satisfacer de forma eficiente las necesidades globales y crear las condiciones para una disminución de la movilidad obligada, especialmente en vehículo privado

> Crear los marcos de concertación adecuados para el consenso en las decisiones que afectan a la ordenación del territorio.

> Promover un planeamiento territorial que establezca vinculaciones entre movilidad, accesibilidad y urbanismo, para favorecer un desarrollo urbano compacto, diverso y bien articulado con las redes y servicios de transporte público.

> Crear dispositivos de seguimiento del desarrollo territorial que faciliten la toma de decisiones con una perspectiva de espacio metropolitano amplio.

18i Compatibilizar la satisfacción de las necesidades de crecimiento de las áreas urbanas y de construcción de nuevas infraestructuras con la preservación de los valores naturales, paisajísticos y culturales del territorio

> Abordar la ordenación y el tratamiento de los espacios no urbanizados con la amplitud de ámbito necesaria para valorar justamente su valor como integrantes del medio físico territorial.

> Otorgar a los sistemas de espacios libres en el planeamiento territorial un papel vertebrador de la ordenación del espacio.

cada día afecta más a jóvenes, mujeres, personas mayores y extranjeros.

3i El sistema de bienestar está poco desarrollado y se adapta muy poco a los cambios sociales mencionados. La Comisión Europea señala que el gasto público social en España en el año 2001 fue de un 20,6% del PIB, el más bajo de la UE, donde la media es del 27%.

4i El sistema educativo y la formación profesional no ofrecen una respuesta suficientemente satisfactoria a las necesidades formativas y no son el eje básico de preparación de la población para adaptarse a los cambios actuales y futuros. Una desigual capacidad de acceso al conocimiento está generando nuevas formas de exclusión social. Hay que fortalecer la enseñanza pública como elemento clave de calidad y de igualdad de oportunidades.

5i Baja formación. Un 25% de la población fracasa en la enseñanza obligatoria. En el año 2001, un 28,3% de los jóvenes de entre 18 y 24 años había abandonado prematuramente la escuela y no seguía ningún estudio ni formación. Este porcentaje es del 19% en la UE 15. Otro 25% aprueba la ESO, pero posteriormente no sigue ningún tipo de formación y en muchas ocasiones tampoco se incorpora al mercado de trabajo regularizado.

OBJETIVOS Y ALGUNAS MEDIDAS

1i Impulsar una personalidad o referencia metropolitana que resalte la diversidad existente entre los municipios y la pluralidad de los colectivos que los forman. Para alcanzar este objetivo, el ámbito cívico y cultural tiene un carácter estratégico, porque es el espacio

Temas críticos

1i Fragmentación social

> Aumento de los flujos migratorios y de la diversidad. Aunque la inmigración es una constante histórica y el espacio urbano lo constituyen en buena medida los inmigrantes, existen grandes diferencias entre los procesos migratorios de los años 50/70 y los actuales. Los inmigrantes que vinieron después de la Guerra Civil llegaron a espacios que no estaban totalmente ocupados y los hicieron suyos. En cambio, ahora, los inmigrantes llegan a espacios ya formados y ocupan los espacios abandonados por algunos de los "primeros pobladores". La legislación de extranjería dificulta la regularización y el acceso al mercado de trabajo de la población inmigrada y consolida una división social entre autóctonos y extranjeros. Hay un desconocimiento de la realidad metropolitana, sin instrumentos de análisis ni de actuación.

> Cambios demográficos y envejecimiento. En Barcelona ciudad la esperanza de vida ha aumentado dos años entre el 1990 y el 2000. Para las mujeres pasa de 80,2 a 83,3 años y para los hombres de 72,7 a 75,3 años. En el AMB la tasa de natalidad cae notablemente (2,3 veces) en el periodo 1975-1995. A partir del año 1995 se recupera hasta situarse en el 10,44 por mil. Estos hechos provocan una

A mi parecer, es evidente que el actual escenario de desarrollo metropolitano de consumos ilimitados es insostenible a medio y largo plazo. Por tanto, urge una nueva lógica y un nuevo modelo que sea capaz de asumir coherentemente la planificación y la gestión de la sostenibilidad.

LLUÍS TEJEDOR, ALCALDE DEL PRAT DE LLOBREGAT

La respuesta a las necesidades ciudadanas en cuestiones como la vivienda, las infraestructuras, los equipamientos, la inmigración o el transporte público, ni Ripollet ni ningún otro municipio se las pueden plantear aisladamente.

JOAN PARRALEJO, ALCALDE DE RIPOLLET

El modelo industrial de los años sesenta y setenta, en que las ciudades se imitaban a adaptarse a los cambios que marcaban los mercados, provocó grandes desequilibrios en el territorio metropolitano. Ahora caminamos hacia un nuevo modelo económico y social más complejo. El Plan pasa a ser una herramienta fundamental para incidir en este futuro.

JESÚS M. CANGA, ALCALDE DE SANT ADRIÀ DEL BESÓS

- > donde visualizar y experimentar la incorporación de la inmigración exterior al pluralismo cultural ya existente en nuestra sociedad. Por tanto, en este sentido:
- > Utilizar las políticas sociales para fomentar la convivencia/cooperación entre las personas del AMB.
- > Favorecer la creatividad como uno de los objetivos de la política social. Hay que tener presente que la creatividad multidimensional –social, cultural...– que caracteriza la sociedad contemporánea es la base para el crecimiento futuro.

- 2| Establecer un pacto metropolitano que defina las responsabilidades públicas y ciudadanas, que contemple los derechos y deberes emergentes, que potencie los sistemas de participación, que estimule un nuevo sistema de bienestar con responsabilidades compartidas entre todos los sectores implicados y contemple el derecho de ciudadanía con la misma consideración que la enseñanza o la sanidad
- > Aprovechar los conocimientos y las aptitudes de los inmigrantes para desarrollar determinados trabajos y para convertirse en autoocupados y emprendedores.
- > Establecer un modelo de acogida común para el AMB y para el país que ayude a reequilibrar el territorio.
- > Crear un observatorio y una agencia metropolitana de gestión de la diversidad.
- > Promover una nueva ciudadanía que venga dada por la residencia y no por la nacionalidad.
- > Profundizar y extender las iniciativas que promuevan la coordinación entre administraciones y los agentes económicos y sociales sobre la base del trabajo comunitario: proyectos coordinados de cultura, proyectos educativos, planes de convivencia.
- > Elaborar un nuevo mapa de servicios de bienestar en Cataluña que permita establecer los servicios sociales como cuarto pilar del sistema de bienestar y situar de nuevo las necesidades sociales en el ámbito autonómico y, en concreto, en la RMB en una perspectiva de 4-8 años.
- > Fomentar la participación a escala metropolitana. Fortalecer las redes relacionales plurales, la creación de espacios y de órganos de participación y de mediación de conflictos.

- 3| Establecer mecanismos para conciliar el trabajo y la familia, como una de las condiciones de la convivencia familiar y social. Las relaciones entre géneros y entre generaciones se ven condicionadas por los cambios provocados por la reincorporación de la mujer al mercado de trabajo

- > Promover una ley de dependencia que garantice la protección de las personas dependientes (personas mayores, discapacitados...) y que libere a las familias, y en particular a las mujeres, de la presión que padecen.
- > Potenciar la adaptabilidad laboral –garantizando los derechos laborales y sindicales– y las modalidades de contratación más adecuadas para facilitar la conciliación de las obligaciones familiares con los horarios laborales.
- > Implementar servicios integrales de apoyo a la familia que sean, al mismo tiempo, compatibles con los horarios laborales. Diseño de una política armonizada a escala metropolitana que supere la disgregación que provoca la coexistencia y la superposición de múltiples políticas autonómicas y municipales.

- 4| Establecer una política metropolitana para garantizar la igualdad de oportunidades y la calidad de la enseñanza pública. Combatir el bajo nivel de formación que tiene el llamado fracaso escolar como referente más conocido
- > Impulsar la red pública de escuelas e institutos, de manera que se garantice la igualdad de oportunidades, la gratuidad y la calidad de la educación.

- > Intensificación del aprendizaje de idiomas en los diferentes sistemas educativos obligatorio y postobligatorio (formación profesional y universidad), garantizando una adecuada oferta pública de escuelas de idiomas.
- > Impulsar plataformas que permitan el intercambio y la armonización de experiencias y metodologías y una mayor implicación de la sociedad (familias, barrios,...).
- > Facilitar itinerarios formativos alternativos a los jóvenes, dada la rigidez del sistema de enseñanza regulada y sus dificultades para recuperar los fracasos escolares. Hay que ofrecer soluciones satisfactorias, que han de tener un marcado carácter aplicado y que han de ser de corta duración y con métodos que aborden con especial intensidad aspectos cualitativos y de conducta (tutorización, autoestima, estímulo...).

- > Moderar los posibles efectos negativos que pueden sufrir los individuos al acceder al mercado de trabajo. La persona que sufre un fracaso escolar accede a un puesto de trabajo muy desorientado: desorientación que se mantiene a lo largo de su vida laboral (reciclaje, cambio de trabajo), por lo que es necesario incorporar una política de transición al mundo del trabajo diseñada especialmente para este colectivo.
- 5| Reforzar la cultura como referente de potencialidad de las ciudades metropolitanas. Hacer

de la cultura un programa transversal para la participación, para la convivencia y para la ciudadanía

- > Reforzar el Forum Metropolitano de Regidores de Cultura y potenciar la creación de redes metropolitanas en todos los ámbitos de la cultura.
- > Completar los grandes equipamientos culturales en todo el ámbito metropolitano y promover su coordinación.
- > Profundizar en la capacidad de liderazgo mundial de los eventos culturales en el ámbito metropolitano de Barcelona. Reforzar el Forum 2004.

LOS PLANES ESTRATÉGICOS: UNA REALIDAD EN EL MUNDO DE HOY

Planificación estratégica metropolitana en Estados Unidos

Los Estados Unidos se convirtieron oficialmente en una nación mayoritariamente urbana en virtud del censo de los EE.UU. de 1920, pero a lo largo del siglo xix la rápida industrialización y la inmigración del extranjero impulsaron un crecimiento acelerado de las ciudades y las regiones urbanas. La capacidad de los límites de las ciudades de soportar a la explosión de la población urbana y la expansión del suelo urbano fue puesta a prueba ante un reto difícil, frente al cual el método más habitual fue la anexión de ciudades y pueblos circundantes por parte del gobierno municipal, y su incorporación oficial dentro del término recién ampliado de la ciudad por medio de una autoridad legal que el gobierno estatal confería a los ayuntamientos. Así, durante un tiempo el crecimiento de la ciudad fue paralelo al crecimiento metropolitano. Por ejemplo, ciudades como Nueva York, Filadelfia y Chicago se extendieron –mediante anexiones y concentraciones– a partir de sus confines primitivos de unas pocas millas cuadradas y una población inicial de unos miles de habitantes a principios del siglo xix, hasta formar ciudades de cientos de millas cuadradas y millones de habitantes a finales del mismo siglo.

Durante el siglo xx, muchas de las ciudades más antiguas de los EE.UU., en particular las del noreste y el Medio Oeste, cesaron de ampliar sus términos municipales, y el crecimiento metropolitano pasó a ser en gran medida en una cuestión de creación masiva de zonas residenciales en miles de comunidades urbanas de toda la zona metropolitana incorporadas por separado. No obstante, en algunas zonas del sur y el oeste prosiguió la ampliación de los límites de las ciudades mediante anexiones, como en el caso de ciudades como San Antonio y Albuquerque, que continuaron abarcando el gran conjunto de la población urbana en su área metropolitana. Esta modalidad entre la ciudad y la metrópolis llevó al censo de los EE.UU. a crear una nueva categoría a principios del siglo xx, el Área Estadística Metropolitana (Metropolitan Statistical Area), consistente en una ciudad central y una población urbana relativamente contigua dentro de la zona de cercanías, para reflejar la nueva realidad de una región urbana con muchas jurisdicciones de gobierno municipal distintas.

Dado que al comienzo del siglo xx la mayoría de las ciudades más importantes ya no cubrían toda la región metropolitana, la planificación urbana,

que implicaba una cooperación metropolitana por parte de sectores públicos y privados, se convirtió en una nueva herramienta de apoyo a una agenda de la política regional. El célebre Plan 1909 de Chicago era, fundamentalmente, un plan regional. Y el Plan Regional de Nueva York y sus Alrededores –aún más ambicioso–, terminado al final de la década de 1920, sirvió de anteproyecto para la inversión y el desarrollo urbano de la región triestatal (Nueva York, Nueva Jersey y Connecticut) durante toda una generación. Hace una década, la Asociación para el Plan Regional (Regional Plan Association, RPA), una organización ciudadana privada sin afán de lucro, publicó el tercer plan regional para la zona metropolitana de Nueva York. Y en el siglo xxi, la RPA todavía juega un papel de primer orden, trazando estratégicamente los modelos de crecimiento y desarrollo urbano de esta gran metrópolis triestatal con una población de cerca de 20 millones de personas, como lo ha venido haciendo desde la década de 1920.

Además de la ampliación del gobierno local para asuntos generales y de la expansión de la planificación metropolitana en múltiples jurisdicciones de gobierno, otro intento de hacer frente a las dificultades crecientes de la vida metropolitana consistió en la creación de corporaciones de gobierno para fines regionales especiales a fin de coordinar las inversiones, obras públicas y normativas de actividades específicas. A este enfoque lo denominó regionalismo funcional. La primera institución importante de este tipo en EE.UU. fue la Autoridad Portuaria de Nueva York y Nueva Jersey (Port Authority of New York and New Jersey), creada al término de la I Guerra Mundial para dirigir de manera coordinada puertos de mar regionales, terminales de tren, almacenes, puentes y túneles, y que más tarde amplió su alcance para asumir aeropuertos, metros e incluso el World Trade Center. En el territorio de EE.UU. existen numerosos organismos públicos metropolitanos que financian, construyen y controlan aeropuertos regionales, sistemas de tráfico, autopistas, puentes, redes de agua y sistemas de alcantarillado, redes eléctricas, parques zoológicos, estadios de deportes, centros de arte, reservas forestales, parques y centros de recreo, zonas verdes y muchos otros equipamientos públicos. Estos organismos metropolitanos en algunos casos también regulan ciertos aspectos del uso del suelo en la región, en particular los asociados a zonas húmedas amenazadas, zonas costeras, espacios abiertos, transportes y calidad del aire y del agua.

El enorme incremento de las ayudas del presupuesto del gobierno federal para los gobiernos

municipales durante las décadas de 1930 y 1940 comportó además un mayor apoyo para la fundación de un organismo nacional dedicado a fomentar las mejoras urbanas y las formas de gobierno metropolitano. Este movimiento logró sus primeros éxitos en la década de 1960, con la creación de un nuevo órgano federal a nivel del Gabinete del gobierno, el Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano de los EE.UU. (Department of Housing and Urban Development, HUD). Previamente, a principios de la década de 1950 se implantó un programa federal denominado 701 para proporcionar una amplia financiación a la planificación regional, que debían dirigir unas entidades coordinadas de nueva creación denominadas Consejos de Gobierno (Councils of Government, COGs), las cuales representaban a todas las jurisdicciones de gobierno municipal de una región metropolitana. El propósito era que los COGs se convirtiesen en la vanguardia de la implantación de unos gobiernos verdaderamente regionales, aunque ello iba a resultar mucho más difícil de lo que nadie podía imaginar. El Área de la Bahía de San Francisco casi llegó a instaurar un gobierno regional amplio a comienzos de los años 1970, pero finalmente no lo consiguió.

Una década más tarde, Portland (Oregón) estableció un gobierno metropolitano electo (llamado Metro) con unos objetivos limitados y con competencias en materia de planificación del uso del suelo y en transportes, y Minneapolis-Saint Paul implantó el Consejo Metropolitano Twin Cities, con ciertas competencias en revenue raising (financiación) y tax-base sharing (recaudación de impuestos), además de en uso del suelo y transportes. Más recientemente se fundó el Organismo de Transportes Regionales de Georgia (Georgia Regional Transportation Authority) para ayudar a resolver los graves problemas de tránsito automovilístico y de contaminación del aire en la zona metropolitana de Atlanta. Otra variación del tema es la fusión de gobiernos municipales y de condado. En algunos casos, estas ciudades-condado se remontan al siglo xix, como Filadelfia, Baltimore, San Luis, Denver y San Francisco, pero dentro de esta tendencia hacia los gobiernos regionales se produjo otra oleada de concentraciones de ciudades-condado en los años 1960 y 1970 que abarcó Indianápolis, Jacksonville y Nashville. Estas concentraciones todavía se dan de vez en cuando: hace tan sólo dos años Louisville se unió al condado de Jefferson.

Pese a los diversos ejemplos de los dos párrafos anteriores, en EE.UU. el movimiento a favor de los gobiernos metropolitanos para fines generales en realidad perdió todo su impulso en los años

Objetivos como el soterramiento de la vía férrea o la creación del apeadero de El Palau se tendrían que poder conseguir sin que fueran necesarias batallas tan agotadoras y años de reivindicaciones ciudadanas.

ENRIC LLORCA, ALCALDE DE SANT ANDREU DE LA BARCA

Este primer plan estratégico ha de permitirnos seguir gobernando y liderando el proceso de cambio de nuestras ciudades, para conseguir mayor calidad de vida para todas las personas.

MONTSE GIBERT, ALCALDESA DE SANT BOI DE LLOBREGAT

El Plan facilitará la labor de coordinar la visión que se puede tener del territorio de una manera más global, sin que aspectos secundarios –como la dimensión de los municipios que forman parte del mismo– condicione los objetivos.

TOMASA JIMÉNEZ, ALCALDESA DE SANT CLIMENT DE LLOBREGAT

La idea del Plan estratégico metropolitano de Barcelona me gusta. Un conjunto de municipios discutiendo el futuro de un territorio común, negociando abiertamente por el interés mutuo. Un plan a favor de todos y en contra de nadie.

LLUÍS RECODER, ALCALDE DE SANT CUGAT DEL VALLÉS

1980 y ya no se ha vuelto a recuperar. Hoy, raramente se oyen propuestas serias para la creación de gobiernos regionales. Es más, la estructura existente sufrió un duro revés en los años 1980, cuando el presidente Reagan y el Congreso eliminaron el financiamiento a la planificación regional del programa 701, lo cual recortó sensiblemente las competencias y los recursos de los consejos de gobierno metropolitanos. Desde entonces han surgido otros movimientos, pero éstos ya no reclaman un gobierno metropolitano. En su lugar, términos como formas de gobierno regional, planificación, gestión, colaboración y "crecimiento inteligente" se han impuesto como las expresiones clave. Actualmente, los consejos de gobierno a menudo desarrollan planes estratégicos para sus regiones metropolitanas, como el SANDAG (San Diego Association of Governments) o el DRCOG (Denver Regional Council of Governments).

Uno de los elementos más importantes en este resurgimiento ha sido la legislación sobre transportes de los años 1990 del gobierno federal, que establecía que cada región urbana debía crear una Organización de Planificación Metropolitana (Metropolitan Planning Organization, MPO) en forma de grupo coordinado de funcionarios municipales, a fin de planificar conjuntamente las inversiones en transportes y ofrecer asesoramiento político para los organismos estatales de transportes y de autopistas. En muchos casos, los COGs regionales también se constituyeron como MPOs, y a veces las MPOs se establecieron como organizaciones independientes. En ambos casos, están ayudando a centrar la atención nuevamente en cuestiones de gobierno metropolitano. Algunas de las MPOs, como el Consejo Coordinador Puerta Este-Oeste (East-West Gateway Coordinating Council), del área metropolitana de San Luis, que cubre los estados de Misuri e Illinois, han sido muy agresivas al desarrollar y aplicar planes estratégicos multimodales de transporte y desarrollo económico. De forma similar, la Entidad de Protección Medioambiental de los EE.UU. (Environmental Protection Agency, EPA) ha exigido a los gobiernos municipales de muchas regiones metropolitanas que trabajen de forma más coordinada para que la región respete los niveles federales de calidad del aire. De lo contrario, perderán miles de millones de dólares en financiación federal para los transportes. De hecho, la intervención de la EPA fue lo que realmente obligó al estado de Georgia a crear el GRTA para la área metropolitana de Atlanta.

Además, las cámaras de comercio metropolitanas y las corporaciones de desarrollo económico regional aún unen los sectores público y privado para activar una región urbana a fin de atraer y retener negocios, inversiones y puestos de trabajo, así como promover el comercio exterior e incluso el

internacional. Organizaciones como la Cámara de Comercio Greater Austin o la Junta de Desarrollo Regional Akron han sido muy efectivas al diseñar y aplicar planes de desarrollo económico estratégico para sus respectivas regiones. Estas entidades, al igual que el Comité Greater Baltimore, a menudo se ven complementadas por organizaciones civiles regionales, ciudadanos que reclaman viviendas asequibles, un mayor acceso a la enseñanza de calidad y más oportunidades de empleo, más equidad en la distribución de los servicios y la inversión pública, calidad medioambiental, justicia racial y social y muchas otras cuestiones fundamentales, como el Consejo de Ciudadanos para la Vivienda y la Planificación (Citizens Housing and Planning Council) de la zona metropolitana de Baltimore. Organizaciones nacionales como el Grupo Citistates y la Alianza para la Administración Regional (Alliance for Regional Stewardship) están dando impulso y asesoramiento para ayudar a los movimientos ciudadanos metropolitanos a crecer y mejorar sus métodos de organización.

Tal vez, el aspecto que capta más la atención es el problema del rápido crecimiento de las zonas residenciales y extraurbanas, la excesiva urbanización de baja densidad del suelo agrícola y la consiguiente pérdida de espacios abiertos y belleza natural, sumados a un crecimiento exponencial de la congestión del tráfico, la contaminación del aire y del agua y los modelos económicos y sociales extremadamente desiguales de desarrollo espacial en toda la región urbana y en su contorno. En respuesta a estos retos que emergen rápidamente, se ha dado una importancia considerable al desarrollo de unos transportes alternativos que inviertan más recursos en el tráfico público (especialmente tráfico rápido en trenes urbanos y autobuses), en urbanización de alta densidad y uso mixto alrededor de estaciones de tránsito, en carriles para bicicletas y peatones y, en general, creando y reforzando un entorno más urbanizado para vivir, trabajar, jugar y visitar. Existen muchas maneras de enfocar y describir estas cuestiones, pero la expresión más frecuente en EE.UU. es *smart growth* ("crecimiento inteligente"), que aboga por poner freno al crecimiento desmesurado de las zonas residenciales mediante una combinación de conservación de espacios abiertos e inversión de más recursos en reconstruir las poblaciones urbanas y las zonas residenciales ya existentes. El mejor ejemplo de este enfoque se inició en Maryland bajo el mandato del ex gobernador Parris Glendening, mientras que otros varios estados, entre ellos Maine, Vermont, New Hampshire, Rhode Island, Nueva Jersey, Delaware, Florida, Georgia, Tennessee, Utah, Oregón, Washington y California, han fomentado combinaciones diversas de estos tipos de políticas de uso del suelo, las cuales han tenido grados distintos de

efectividad. Por otra parte, existen varias organizaciones nacionales, como la Asociación para la Planificación Americana, el Congreso por el Nuevo Urbanismo, el Proyecto de Política de Transportes Terrestres y Smart Growth America, todas ellas encaminadas a impulsar este tipo de políticas y agendas de planificación.

El Instituto de Praga para el Desarrollo Urbano Global a lo largo de la última década ha desarrollado un nuevo paradigma llamado Estrategia Económica Metropolitana, diseñado para reunir a toda la población, comunidades e instituciones de una región urbana y su periferia en torno al propósito de generar y mantener cierta prosperidad y calidad de vida para todas las personas y lugares. A este enfoque lo denominó regionalismo de identidad, porque promueve un verdadero interés común mediante el cual todo el mundo se siente mejor ayudando a los demás a mejorar sus perspectivas de futuro y sus oportunidades. Tal vez las personas no son "ciudadanos" de un gobierno metropolitano, pero sin duda son ciudadanos de una economía metropolitana. El trabajo en equipo y el liderazgo son las claves para una Estrategia Económica Metropolitana que dé resultados, y a diferencia de definiciones más restringidas de crecimiento o desarrollo económico, que sólo pueden beneficiar a unos pocos o perjudicar al medio físico, la Estrategia Económica Metropolitana valora sumamente el hecho de proteger y favorecer un entorno sostenible y de promover unas condiciones económicas y sociales equitativas, porque las regiones urbanas pueden competir más eficazmente en el mercado global conservando y captando una mano de obra capacitada y altamente motivada, lo cual sólo es posible lograr si existe una calidad de vida metropolitana globalmente buena. Las regiones urbanas son elementos fundamentales para la prosperidad nacional, porque son los centros de productividad e innovación pioneros en la economía mundial. En todos los países, ricos o pobres, las regiones urbanas aportan una parte desproporcionadamente alta del Producto Interior Bruto, que rebasa con mucho del porcentaje de la población nacional urbana.

EE.UU., con una población nacional que en más de un 80 por ciento es urbana, es fundamentalmente un país metropolitano. De hecho, más de la mitad del total de la población nacional se concentra en las 25 regiones metropolitanas más grandes. En un futuro próximo, es sumamente improbable que existan gobiernos metropolitanos con fines generales que cubran la totalidad de la población y todo el suelo de una región urbana. Por otra parte, las formas de gobierno metropolitanas, el uso del suelo y la planificación de los transportes y medioambiental, las inversiones, los equipamientos y servicios coordinados públicos y privados, la estrategia

económica, (revenue raising and sharing) el establecimiento y recaudación de tributos, y muchas otras formas de cooperación metropolitana que ayudan a generar y mantener la prosperidad, la calidad de vida y la habitabilidad de la comunidad continuarán siendo un aspecto vital de la elaboración de políticas a seguir y de la aplicación de programas de ámbito nacional, estatal, regional y de barrio para muchas de las generaciones venideras.

Marc A. Weiss es presidente y director general, Instituto para el Desarrollo Urbano Global, Praga y Washington DC

El CIDEU y la planificación estratégica en Iberoamérica: diez años fomentando gobernabilidad

Durante los últimos años, los gobiernos democráticos de América Latina y el Caribe han revalorizado a los gobiernos locales, aunque estos últimos han visto limitados sus procesos de descentralización debido a los graves déficit de infraestructura, a la debilidad del entramado sociocultural, a las repercusiones de las políticas de ajuste y también a la falta de conocimientos técnicos. Es en este punto –el fortalecimiento de la autoridad local y la mejora de las capacidades de gestión de las ciudades– donde se sitúa la aportación del Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano, CIDEU.

El CIDEU es una asociación de ciudades constituida en 1993 y que nace con la idea de compartir el exitoso modelo de plan estratégico de Barcelona. Desde 1995, es un programa de cooperación de las Cumbres Iberoamericanas de Jefes de Estado y de Gobierno, único dedicado al desarrollo urbano. Esta asociación nace con el objetivo de contribuir a la mejora de la gobernabilidad de sus ciudades asociadas –sesenta y ocho en la actualidad– a través de la metodología de la planificación estratégica urbana.

Las actividades del CIDEU en estos casi diez años de funcionamiento se han centrado en ofrecer formación en materia de planificación estratégica a sus ciudades; en asesorar, dar seguimiento y evaluar los planes estratégicos emprendidos por éstas; y en construir una red de confianza política que permita a los electos locales del espacio iberoamericano apoyarse en sus esfuerzos comunes por acceder a unos niveles de autonomía local que permitan dar respuesta a los retos de gobernanza que les plantea el desarrollo económico y social de sus territorios. Asimismo promueve la elaboración y puesta en marcha de estrategias de futuro por parte de las ciudades, proporcionando y estable-

ciendo relaciones de complementariedad e intercambio entre ellas. En estos 10 años de reflexión se ha generando un conocimiento que recoge la experiencia de las ciudades de la red y que es de carácter eminentemente práctico.

Entre las actividades del Centro figuran los seminarios técnicos y las conferencias internacionales CIDEU, así como las reuniones de sus órganos estatutarios –Asamblea General y Consejo Rector-. Estas instancias permiten que las ciudades asociadas intercambien sus experiencias y avances sobre sus diferentes procesos de desarrollo estratégico urbano y que autoridades locales y expertos internacionales debatan sobre temas relacionados con la problemática actual de las urbes. Promueve y organiza encuentros con el sector privado para facilitar la financiación de los proyectos que surgen como consecuencia del desarrollo de los diferentes planes estratégicos de las ciudades asociadas. Participa y apoya encuentros internacionales de ciudades y redes que tienen como objetivo poner en común visiones y estrategias sobre los problemas que deben afrontar las ciudades, los responsables políticos y los gestores locales. En tanto que red internacional de ciudades, el CIDEU proporciona un espacio de participación a las ciudades en la esfera política mundial, además de ser un sistema complementario de solidaridad.

Presencia del CIDEU en América Latina

Quizá lo más destacado de estos años de gestión sea el hecho de que las ideas fundamentales presentes en el modelo de desarrollo preconizado por el CIDEU –creación de una visión compartida de ciudad; concertación público-privada; participación ciudadana; inserción de la propia ciudad en el sistema global; potenciación del liderazgo local– se han convertido, bajo forma de plan estratégico o de otras herramientas de gobernabilidad, en conceptos centrales en la moderna visión del desarrollo propuesta para todo tipo de territorios y regiones.

Vale la pena citar aquí algunos ejemplos de planes estratégicos exitosos, aún a riesgo, dado el espacio limitado, de no hacer justicia a todas las ciudades.

El caso de Medellín, cuyo plan se inició en 1994 y sirvió para dar una orientación común a las fuerzas vivas de la ciudad y sacar a ésta de la dinámica del conflicto a través de un debate abierto sobre sus opciones de futuro. Otra ciudad colombiana, Bucaramanga, constituye el primer ejemplo de continuidad de un proceso de planificación estratégica a pesar de grandes cambios políticos, tanto de alcalde como de partido político. En México, Mérida cuenta con un plan estratégico desde 1994, que ha servido, entre otras cosas, para identificar una estrategia de ciudad, que ha sido la de afirmarse como capital de la cultura

maya, con sus implicaciones para el turismo y el comercio. San Pedro Sula (Honduras) y Santiago de los Caballeros (República Dominicana) constituyen buenos ejemplos de ciudades no capitales que son importantes motores del desarrollo económico en sus países. Permitiendo la vinculación estrecha de los actores principales del territorio, en especial el sector empresarial. La Habana (Cuba) constituye un caso especial: con una cierta tradición planificadora, de corte socialista. El asesoramiento del CIDEU ha sido fundamental para profundizar en la dimensión participativa de la metodología del plan y para informar a los responsables políticos de lo que significa la concertación público-privada en economías de mercado. El Plan de Juiz de Fora (Brasil) ejemplifica bien lo que una ciudad mediana puede hacer con un plan estratégico bien aplicado: la densificación de su trama civil a través de un proceso muy participativo. En Rio de Janeiro el plan estratégico tuvo el acierto de potenciar el orgullo de los ciudadanos por su ciudad, y conseguir así vincular a los ciudadanos en la vida de Río. La ciudad de Fortaleza, también en Brasil, ha servido para un objetivo importante y difícil: reparar la fractura que separaba gobierno estatal y gobierno municipal. Rosario fue, junto con Córdoba, la primera ciudad argentina que implementó un plan estratégico siguiendo la misma metodología participativa que utilizó Barcelona. Del plan destaca especialmente la amplia base participativa con la que se ha definido un modelo de ciudad en el que es especialmente notorio la gestión descentralizada y la calidad de los servicios a los ciudadanos. El de Rafaela (Argentina) es el primer plan llevado a cabo con éxito en una ciudad intermedia (80.000 habitantes). El plan, que se halla en la fase de impulso y seguimiento de unos 50 proyectos, ha definido un nuevo modelo de ciudad con una amplia y activa participación de todos los agentes, estableciendo una buena dinámica de trabajo en el marco de la concertación público-privada. Actualmente, Rafaela lidera una red de unos cuarenta municipios argentinos que se aglutan alrededor de la utilización de la metodología de planificación estratégica como herramienta para el desarrollo.

El plan estratégico de Montevideo (PEM) fue elaborado por el gobierno local, con una activa participación de las entidades vecinales de la ciudad, como base para un programa municipal posteriormente consensuado con los agentes socioeconómicos locales. En el PEM destaca la articulación del trabajo a nivel central y el descentralizado, donde las 18 entidades zonales (o de barrios) participan de forma decisiva tanto en el diagnóstico como en la formulación del modelo deseado de ciudad. Xavier Sánchez es secretario general del CIDEU

Se tiene que vincular la visión de futuro del ámbito metropolitano, de ubicación en la nueva realidad social y económica de la Europa de los 25, con los valores intrínsecos y la propia realidad social, cultural y territorial de cada uno de los municipios.

JUAN ANTONIO VAZQUEZ, ALCALDE DE SANT FELIU DE LLOBREGAT

Son muchos los frentes que hacen que cada día nos desplazemos por un mismo escenario, un espacio que hemos de diseñar desde una perspectiva global-local, por encima de intereses políticos o partidistas.

EDUARD ALONSO, ALCALDE DE SANT JOAN DESPI

La perspectiva de Área Metropolitana ha de ser capaz de reforzar la identidad de cada uno de los municipios y la proyección de su potencialidad, que, por sí misma, quedaría ahogada en la competencia en un territorio común sin ningún objetivo compartido.

RAMON LOPEZ, ALCALDE DE SANT JUST DESVERN

Nunca como ahora hemos tenido la oportunidad de rehacer el gran pacto metropolitano. Con el Plan, volveremos a hablar de cohesión, coordinación, equilibrio y participación. Es una nueva gran oportunidad para un nuevo siglo.

AMPARO PIQUERAS, ALCALDESA DE SANT VICENÇ DELS HORTS

La Planificación estratégica urbana en Europa

La planificación estratégica se ha incorporado a la mayoría de agendas de los gobiernos de las principales ciudades y metrópolis europeas. Esta voluntad de anticiparse al futuro, de analizar los problemas que les afectan o que estarán presentes en los próximos años, y de buscar las soluciones más adecuadas para estos retos hacen de la planificación un instrumento muy útil para desarrollar con éxito nuestras ciudades.

Desde el Plan estratégico metropolitano de Barcelona, seguimos con atención las iniciativas que, desde este ámbito, se están llevando a cabo en cualquier parte del mundo, y especialmente en nuestro entorno. Por ello, presentamos aquí una síntesis esquemática de los diferentes procesos de gestión estratégica que se están desarrollando desde las principales ciudades europeas. En este sentido, nos interesan especialmente aquellas ciudades con las que Barcelona compite y comparte posiciones en términos de liderazgo, ya sea en términos de competitividad o de calidad de vida.

De las 24 ciudades estudiadas, 22 disponen de un plan estratégico cuya dirección web os facilitamos (véase cuadro 1) y sólo Frankfurt y Dusseldorf carecen de la misma. Las diversas iniciativas analizadas comparten bastantes elementos en relación con los actores que intervienen, el modelo de gestión que siguen, su dimensión territorial, o sus líneas principales, pero también presentan algunas particularidades que detallamos a continuación.

Los actores

El mapa d'actores que participa en la discusión, elaboración y aprobación de los planes estratégicos es uno de los elementos clave a la hora de garantizar un análisis riguroso del entorno del que estamos hablando, una visión plural de su diversidad y, sobre todo, un consenso en torno a las medidas adecuadas para gestionar el futuro.

En este sentido, el modelo de partenariado, de cooperación entre el sector público y el privado, se impone claramente, puesto que es seguido por 16 de las 22 ciudades estudiadas. La sociedad civil juega un papel importante en estos procesos, mejorando su eficacia y eficiencia y fortaleciendo el capital social de las propias ciudades.

El modelo de gestión

La coordinación de los procesos de planificación puede recaer directamente en unidades o departamentos específicos dentro de la organización de la administración pública competente, ser

gestionados por instituciones autónomas creadas expresamente a tal efecto o incluso por consultorías o empresas totalmente externas.

En este caso, 14 ciudades impulsan directamente sus planes de desarrollo, optando por un modelo más interno que las otras 9 ciudades, que seguramente disfrutan de un mayor grado de autonomía y flexibilidad.

La dimensión territorial

El ámbito territorial de los planes estratégicos es otro de los elementos a considerar a fin de conocer su alcance. Aunque en este caso siempre nos referimos a una dimensión local, podemos clasificarla en planes estratégicos estrictamente de ciudad, metropolitanos o regionales.

A partir de este criterio, 14 de los planes estratégicos estudiados se concentran estrictamente en su ciudad, 5 son de carácter metropolitano y, finalmente, 3 más amplían su alcance al ámbito regional.

Líneas principales

Los procesos de planificación estratégica urbana se plantean mayoritariamente desde una perspectiva integral de los temas urbanísticos, económicos, educativos, sociales, culturales y medioambientales.

Esta visión transversal de la realidad se manifiesta en propuestas comunes a fin de vincular los proyectos urbanísticos a los principios de sostenibilidad, de movilidad, o de viviendas asequibles, o a fin de conectar mejor la formación con las políticas de dinamización económica y de ocupación o de integración de la diversidad cultural.

Sin embargo, Manchester y Berlín ofrecen una perspectiva más parcial, puesto que la primera ciudad dispone de un plan estratégico concreto para el tema de la educación y de otro para la promoción económica, y en el caso de Berlín se concentran, básicamente, en el planeamiento urbanístico de la ciudad.

Conclusión

La cultura de la planificación estratégica urbana se está extendiendo por toda Europa como un mecanismo eficaz para definir y articular las necesidades y los intereses de la sociedad y de sus agentes económicos, sociales e institucionales respecto a los nuevos escenarios de futuro.

Está muy claro que la semilla de la ya larga experiencia de Barcelona se ha convertido en un referente notable en el modelo del planeamiento urbano de las ciudades europeas.

Para realizar esta lista, inicialmente partimos del listado de ciudades presentes en el informe

"European Cities Monitor, Cushman & Wakefield Healey & Baker", complementada con información interna del Plan y de otras publicaciones, como el artículo de Mireia Belil "La ordenación de las áreas metropolitanas europeas", *Planeamiento urbanístico, de la controversia a la renovación*. Diputación de Barcelona, 2003.

Ismael Martín es politólogo, PEMB

La planificación estratégica: un instrumento válido para ciudades y territorios

La ciudad de Zaragoza trabaja con instrumentos de Planificación Estratégica Urbana desde 1994, fecha en la que se constituyó la Asociación para el desarrollo Estratégico de Zaragoza y su área de influencia (EBRÓPOLIS). Impulsada por dicha Asociación, hasta la fecha se han desarrollado siete Encuentros de Directores de Planes Estratégicos Urbanos y Territoriales, inicialmente del ámbito de la península Ibérica y, posteriormente, abarcando las experiencias de los municipios y territorios españoles.

Fruto del intercambio de experiencias, surgió un encargo a EBRÓPOLIS –que se realizó a finales del 2001– de llevar a cabo un inventario de Planes Estratégicos de Ciudades y Territorios, y que en estas fechas está en fase de actualización de cara al próximo Encuentro que se celebrará en Zaragoza en noviembre del 2003.

Una primera aproximación a los datos contenidos en dicho inventario lleva a concluir que la planificación estratégica ha demostrado en los últimos años su importancia como herramienta de trabajo para propiciar un desarrollo equilibrado de las ciudades. Su evidente utilidad provoca que, año tras año, crezca el número de poblaciones que apuestan por su utilización en España: actualmente, después de una década de experiencia, son más de un centenar los planes estratégicos extendidos por todo el país.

Una consulta en mayor profundidad se puede hacer en la página de EBRÓPOLIS (www.ebropolis.es).

La aparición de nuevos planes ha sido una constante desde la primera experiencia, en Barcelona, con motivo de su designación como sede olímpica. En el año 2001 se podían contabilizar aproximadamente un centenar de planes estratégicos, si bien es cierto que algunos de ellos han decaído o se encuentran paralizados, fundamentalmente

como consecuencia de cambios en el signo político de los gobiernos municipales.

No existe comunidad autónoma sin representación en este campo. El inventario deja claro que no importa el tamaño. Grandes ciudades y pequeños municipios –agrupados o en solitario– se dan la mano y emplean esta fórmula de trabajo.

Son numerosas las razones, y nunca únicas, que mueven a los líderes políticos y sociales a iniciar procesos de planificación estratégica. La coordinación a la hora de actuar y la necesidad de una colaboración entre las instituciones públicas y el sector privado a todos los niveles son las más citadas. Otras motivaciones importantes para el impulso inicial de un plan son la exigencia de una mejora continua en un mundo de constante transformación y la revitalización de ciudades y territorios.

Planes estratégicos por Comunidades Autónomas y población (2001)

Comunidad Autónoma	Planes Estratégicos		Población	
	Número	% s/ total	Habitantes	%s/ total
Andalucía	18	18,75	7.305.117	18,17
Aragón	4	4,16	1.186.849	2,95
Asturias	2	2,08	1.084.314	2,69
Baleares	2	2,08	821.820	2,04
Canarias	2	2,08	1.672.689	4,16
Cantabria	1	1,04	528.478	1,31
C. La Mancha	1	1,04	2.488.062	6,18
Castilla y León	4	4,16	1.726.199	4,29
Cataluña	24	25,00	6.208.817	15,44
C. Valenciana	7	7,29	4.066.474	10,11
Extremadura	2	2,08	1.073.574	2,67
Galicia	6	6,25	2.730.337	6,76
Madrid	4	4,16	5.145.325	12,79
Murcia	1	1,04	1.131.128	2,81
Navarra	2	2,08	538.009	1,33
País Vasco	14	14,58	2.100.441	5,22
La Rioja	1	1,04	265.178	0,65
Ceuta	1	1,04	73.704	0,18
Melilla	-	-	56.929	0,14
ESPAÑA	96	100	40.203.444	100

Fuente: Elaboración propia a partir de datos recabados por EBRÓPOLIS y del Anuario Económico de España 2001, del Servicio de Estudios de la Caixa.

En el 2003, podemos afirmar que Comunidades Autónomas como Cataluña, Andalucía y Aragón, han crecido significativamente en cuanto a experiencias en planificación estratégica.

A partir de este inventario, sabemos que más de la mitad de las iniciativas existentes operan dentro de un único municipio, mientras los planes de ámbito metropolitano, como el de Zaragoza, se mantienen constantes, y los comarcales, donde

se aglutinan intereses comunes en todos los órdenes, tienen cada día un mayor peso. Aragón es un ejemplo de ello.

Algo similar empieza a detectarse en el mundo provincial, en el que los planes tienen una importancia menor, pero, como sucede con las comarcas, en los últimos tiempos se están poniendo en marcha proyectos de este tipo para diversas provincias.

Los datos recabados demuestran con claridad el liderazgo público, sobre todo municipal, en la planificación estratégica en España –solamente son dos las experiencias lideradas exclusivamente por la iniciativa privada, Pontevedra y Ferrol-. Sin embargo, si existe una sociedad civil dispuesta a trabajar de forma organizada en la planificación estratégica. Se puede citar aquí como ejemplo el caso de Zaragoza, donde el plan partió de una iniciativa municipal, pero inmediatamente se desarrolló con la autonomía, gracias al impulso y apoyo de los principales agentes económicos y sociales –además de los institucionales– zaragozanos.

De acuerdo con el análisis realizado, dentro de esa sociedad civil, las organizaciones empresariales

y las sindicales son las que tienen mayor peso específico, seguidas por la universidad, las asociaciones de vecinos y las empresas radicadas en cada zona.

El inventario refleja que la modernización y adecuación de las infraestructuras en su conjunto, junto con la gran ambición de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos que habitan en cada territorio, son los principales y prioritarios objetivos citados por los responsables de los planes estratégicos actualmente en marcha en todo el país.

Félix Asín es miembro del Consejo rector y de la comisión ejecutiva de EBRÓPOLIS

Una visión estratégica desde los ayuntamientos

La modificación de las variables que acompañan al desarrollo económico local, con motivo de los nuevos vectores de la competitividad territorial a escala internacional, y en especial en Europa, y de la transformación a escala global de los mercados mundiales, ha introducido ciertamente notables modificaciones en el papel que ocupan los territorios en las decisiones económicas empresariales y sobre otros agentes relevantes del desarrollo económico.

Otro ejemplo de la colaboración entre localidades y de planificación estratégica de su desarrollo lo

de esta manera, la dimensión local del territorio pasa a ser, sin duda, uno de los factores claves y más significativos para evaluar usos más significativos de cara a evaluar las oportunidades de desarrollo económico de los países y de los estados. Factor clave para la atracción de ciudadanos, de capitales y de las infraestructuras de apoyo a su desarrollo.

Vivimos un momento histórico en el que los factores locales, las ciudades, adquieren una importancia creciente. Las ciudades, cada vez más, se convierten en los puntos nodales de los flujos económicos, sociales, culturales, etc. que se producen a escala global. En este sentido, ya puede hablarse de un sistema mundial de ciudades que actúa de manera organizada y que, por ese mismo hecho, origina unas relaciones de competencia y de complementariedad entre ellas. Esta competencia entre distintas ciudades comporta un nivel creciente de competitividad.

A esta realidad de la competencia entre ciudades a nivel mundial se suma la importancia del factor del cambio en la sociedad en la que vivimos. Cada territorio está sometido a un número indeterminado de impactos que pueden transformarlo positiva o negativamente. Esto hace que las empresas, las organizaciones y, también, las ciudades y los territorios, estén obligados a pensar, constantemente, en el cambio. Los territorios que no "piensan" en ello están condenados a ser territorios de crisis, de caos. Los territorios de éxito son aquellos que piensan el cambio.

En este escenario de cambios constantes, los factores locales pasan a ser claves e importantes. Por primera vez, el mundo local tiene la posibilidad de intervenir en las políticas económicas. Desde la última década, los entornos metropolitanos lideran los nuevos procesos económicos. Los territorios locales y las ciudades se convierten en el motor de la innovación y la creación de nuevas fuentes de riqueza y de empleo. El territorio pasa a ser un factor de competitividad, y las ciudades compiten por aumentar su capacidad de atracción.

El reforzamiento de estos procesos locales será más importante en la medida que se consoliden redes locales. Las denominadas economías de red permiten que las ciudades que comparten servicios provean mejor estos servicios que si no los comparten. Entre otros casos, un ejemplo lo encontramos en el caso de la región metropolitana de Barcelona: un ámbito territorial formado por un núcleo muy importante y unas polaridades de una potencialidad extraordinaria. Es un modelo de metrópolis no a la americana, sino a la europea. Un modelo polinucleado y diversificado en su conjunto.

En la globalización regional, los grandes proyectos extraen gran parte de su rentabilidad económica de la situación medioambiental del territorio, elemento primordial de la calidad de vida. Es imprescindible ponerse manos a la obra.

JOSEP COMELLES, ALCALDE DE SANTA COLOMA DE CERVELLO

El territorio metropolitano se ha de convertir en un gran espacio de concertación para el desarrollo eficiente de las políticas locales.

BARTOMEU MUÑOZ, ALCALDE DE SANTA COLOMA DE GRAMENET

El hecho metropolitano nos reporta ventajas y, a la vez, riesgos que tenemos que evaluar. Tiana se propone conservar sus valores más apreciados: la tranquilidad, la dimensión humana de pueblo, los paisajes tradicionales y un crecimiento urbanístico sostenible.

FERRAN VALLESPINOS, ALCALDE DE TIANA

Los municipios pequeños pedimos una perspectiva integral sobre el territorio en cuanto reserva de espacio forestal en el área metropolitana: somos la reserva ambiental de miles de ciudadanos de la conurbación.

MARIBEL GARCERÁN, ALCALDESA DE TORRELLES DE LLLOBREGAT

encontramos en el modelo de pactos territoriales para la promoción económica y el empleo.

Por tanto, la estrategia de un territorio implica que éste sea consciente de estar sometido a cambios, que tenga la voluntad de adaptarse a los mismos y, por tanto, de definir dónde quiere llegar y, finalmente, que tenga la capacidad de definir el camino para alcanzarlo.

La realidad municipal de la provincia de Barcelona se muestra como uno de los territorios que más ha apostado por el pensamiento estratégico: desde la aprobación, en 1988, del I Plan estratégico de Barcelona hasta la actualidad, este territorio se ha consolidado como una de las zonas donde más se ha optado por la técnica de la planificación estratégica: en la actualidad se pueden identificar más de una cincuentena de estos procesos en la provincia de Barcelona.

La diversidad es una característica de estos procesos. Si se analizan desde un punto de vista cuantitativo, podemos afirmar que más de una veintena de procesos están en fase de ejecución, es decir, en proceso de implementar sus conclusiones. Unos seis planes estratégicos ya tienen una trayectoria más consolidada e, incluso, han puesto en marcha iniciativas de revisión del plan. Finalmente, un cierto número de iniciativas estratégicas se encuentran en un estadio de no actualización.

En este sentido, también hay que destacar la vitalidad de esta realidad: un considerable número de nuevos procesos estratégicos están surgiendo en el territorio. En estos momentos, se pueden localizar una quincena de nuevos procesos de planificación estratégica en la provincia de Barcelona. La vitalidad y extensión de este instrumento es una evidencia.

En un análisis más cualitativo y en una primera aproximación al contenido de los planes estratégicos de la provincia de Barcelona, es interesante destacar dos aspectos:

HACIA EL PLANEAMIENTO DEL SIGLO XXI

Planeamiento concurrente: una alternativa para el futuro

Desde hace tiempo, han proliferado, en el campo largamente resguardado del planeamiento urbano, toda una serie de nuevos instrumentos que han aportado nuevas perspectivas al debate abierto sobre la validez actual del modelo de planeamiento urbano. Modelo que ha funcionado satisfactoriamente durante el

una gran mayoría de planes estratégicos analizan, entre sus principales líneas estratégicas, los aspectos siguientes:

- Relacionados con las personas: educación, ocio y deporte, sanidad...
 - Relacionados con el territorio: competitividad económica, desarrollo industrial, comercial, turístico...
 - Relacionados con el territorio: desarrollo urbano, espacios naturales, movilidad de vehículos...
- Por otra parte, también se ha de destacar que entre los procesos estratégicos destaca una serie de líneas estratégicas que emergen con fuerza en los nuevos planes o en las revisiones de los planes anteriores:
- Cohesión social: cohesión interna, vertebración social, inmigración...
 - Mercado laboral: incremento de tasa de empleo, mercado de trabajo más eficiente...
 - Sostenibilidad: calidad ambiental, desarrollo sostenible...
 - Calidad del espacio urbano: vertebración urbanística, ciudad integrada, rehabilitación de los núcleos urbanos...
 - Vertebración metropolitana: cohesión con la región metropolitana de Barcelona, estrategias supramunicipales...
 - Servicios avanzados: desarrollo de "clusters" e infraestructuras de apoyo de las actividades económicas...
 - Factores intangibles de atracción: formación, cualificación, recursos humanos, ciudad del conocimiento, identidad del municipio, ciudad atractiva para vivir...
 - Vivienda: oferta diversa y suficiente de viviendas...

Este fenómeno de extensión de los procesos estratégicos también se manifiesta en toda Cataluña: muchas ciudades y territorios de dimensiones diferentes están en medio de estos procesos y han elaborado propuestas estratégicas de cara a mejorar su posición en un escenario de futuro.

La visión estratégica impulsada desde el mundo local tiene otro referente con la implantación de los Pactos Territoriales para la Promoción Económica y el Empleo que, impulsados por la Diputación de Barcelona a partir de los principios de la Estrategia Europea para el Empleo, se convierten en instrumentos de concertación y planificación para el desarrollo económico, cohesionado y sostenido del territorio de la provincia de Barcelona.

Los pactos territoriales se basan en la técnica de la planificación estratégica, pero toman como referente territorial un ámbito geográfico superior al ámbito estrictamente municipal: adoptan el concepto de Mercado Local de Trabajo, entendido como espacio físico o agrupación territorial en el que se aglutinan el máximo de relaciones laborales en su interior y el mínimo de relaciones con el exterior. Estas agrupaciones de municipios (19 en la actualidad en el conjunto de la provincia de Barcelona), definidas según criterios de autoconcentración y autosuficiencia, se convierten así en el modelo idóneo por planificar, gestionar y evaluar las políticas de desarrollo de un territorio concreto.

Ante todo ello, los ayuntamientos han tomado conciencia de su posición estratégica y del reto que ésta representa. También de la necesidad de adoptar técnicas que permitan responder proactivamente a los cambios del entorno en el que se encuentran inmersos. En resumen, la apuesta de los ayuntamientos por la planificación estratégica es clara.

A la vista de la importancia que el pensamiento estratégico y su respectiva metodología representan de cara a la planificación de las actuaciones del mundo local, la Diputación de Barcelona pone a disposición de los ayuntamientos la asistencia técnica que permite consolidar los recursos, que asegure la configuración de una verdadera red local y que aporte elementos de innovación al debate estratégico local.

Francesc Castellana i Aregall es presidente del Área de Promoción económica y Ocupación de la Diputación de Barcelona

(residencia, trabajo, ocio, circulación...) para evitar posibles conflictos entre los sectores de actividad como camino para maximizar las economías de escala.

El planeamiento se basaba en la aplicación de unos estándares o patrones establecidos en unas situaciones concretas que se diagnosticaban desde los propios órganos de planeamiento. La estructura urbana era un conjunto de partes que se podían analizar aisladamente y que permitían fijar un horizonte de comportamiento al que se tendía naturalmente. El plan general y los planes parciales han sido las figuras propias de estos procesos de planificación.

El problema aparece cuando todo el modelo socioeconómico al que servía de modelo de planeamiento se invierte radicalmente. La continua progresión hacia un sistema económico más terciarizado, los nuevos esquemas de las familias y del trabajo, junto a las nuevas infraestructuras de comunicación, ya no coinciden con el anterior modelo urbano, en el que todas las piezas encajaban, o tenían que encajar.

De un modelo urbano perfectamente jerarquizado y pensado se pasa a unos espacios más o menos caóticos, que se ocupan de manera errática, con una lógica más bien borrosa y en los que conviven una multiplicidad de actividades económicas, de culturas y de valores.

En estas circunstancias, la impotencia del planificador tradicional es notoria. Quizá pueden frenar algunas cosas, pero es extraño que se puedan extirpar otras. Claramente, se pide un cambio desde la concepción determinista del planeador físico tendente a una política mucho más articulada e informada de la realidad socioeconómica, y mucho más vinculada a las aspiraciones sociales que continuamente se renuevan y que tendrían que dar lugar a concepciones urbanas más creativas e innovadoras.²

Empieza a reforzarse la idea de que el planeamiento funciona cuando los intereses de las partes coinciden. En caso contrario, todo falla. Y la palabra estrategia empieza a aparecer en el mundo del planeamiento. En algunos casos con la denominación íntegra: Plan estratégico. En otros, acompañada de otros calificativos: Programa de Desarrollo Regional, Esquema Director Metropolitano, Estrategia de Desarrollo Espacial o Proyecto de Aglomeración. Pero todos enmarcados en un nuevo concepto de planeamiento que responde a la doble demanda de participación y de disponer de un marco socioeconómico en el que proyectar las ideas urbanas que han de aportar la coherencia que se pide para la regulación del territorio.

Es cierto que toda esta evolución no significa que desaparezca el planeamiento urbano tradicional. Al contrario, como dice Allen J. Scott³, se encuentra más vivo que nunca. Simplemente se ha de adaptar a unos esquemas más amplios, complejos y colectivos que puedan dar respuestas más adecuadas a las necesidades de los territorios de progresar en un marco de globalización.

Y este esquema más amplio tampoco se detiene en las distintas modalidades del planeamiento estratégico. El territorio, actualmente, no puede prescindir de internalizar el medio ambiente. Este ya no se puede considerar un coste final que hay que soportar y pagar, sino uno de los elementos esenciales de todo el proceso de planeamiento. Más aún: como el elemento primario; el que ha de dictar las precondiciones para que se lleve a cabo un verdadero proceso de crecimiento en términos económicos y de cohesión social.

Desde finales del siglo pasado, encontramos, pues, que el tradicional esquema monocromo del planeamiento urbano se transforma, por la fuerza de los hechos, en un conjunto de piezas, y cada una aporta un componente vital para un proceso armónico del territorio, pero sin que, hasta ahora, se haya producido el necesario ensamblaje.

De un modelo urbano perfectamente jerarquizado y pensado se pasa a unos espacios más o menos caóticos, que se ocupan de manera errática, con una lógica más bien borrosa y en los que conviven una multiplicidad de actividades económicas, de culturas y de valores.

En estas circunstancias, la impotencia del planificador tradicional es notoria. Quizá pueden frenar algunas cosas, pero es extraño que se puedan extirpar otras. Claramente, se pide un cambio desde la concepción determinista del planeador físico tendente a una política mucho más articulada e informada de la realidad socioeconómica, y mucho más vinculada a las aspiraciones sociales que continuamente se renuevan y que tendrían que dar lugar a concepciones urbanas más creativas e innovadoras.²

Este sería el esquema al que denominaríamos Planeamiento Concurrente. Sería bueno que, desde las administraciones públicas pertinentes, se empezara a avanzar en la conformación de los esquemas propios de este nuevo modelo.

Francesc Santacana, Coordinador general del PEMB

Estrategias y globalización en las áreas metropolitanas mundiales

Globalización es una palabra de moda que todo el mundo utiliza para manifestar su optimismo, o su pesimismo acerca de la evolución del mundo. Las áreas metropolitanas también ofrecen esta doble lectura, al mismo tiempo eufórica y depresiva, de la globalización.

Si añadimos a ello que la globalización es multidimensional, el pesimismo o el optimismo se extienden inmediatamente a aspectos económicos, políticos, sociales, tecnológicos o ambientales, creando un ciudadano en cierta medida esquizofrénico, que no sabe si reír o llorar ante el futuro.

La globalización se interpreta, en las áreas metropolitanas, como una especie de fenómeno que representa todos los cambios del entorno externo, de supuesta gran magnitud y rapidez, y que difícilmente podemos controlar. Las ciudades tendrán que reaccionar mediante estrategias metropolitanas propias para intentar confirmar el optimismo y contradecir el pesimismo.

La intención de esta nota sólo es indicar algunas tendencias recientes en las estrategias de las áreas metropolitanas ante los fenómenos de globalización.

Las metrópolis o regiones metropolitanas son el teatro en el que se representa la tragicomedia de la globalización.

Se ha producido un renacimiento de las metrópolis, que, durante algunas décadas, habían sido el símbolo de los problemas urbanos. La globalización ha hecho recuperar a las metrópolis la voluntad de protagonismo político, económico y social, si es que alguna vez se había perdido realmente.

No cabe duda de que los Estados, los organismos internacionales y las multinacionales, por un lado, y las ONG, por otro, son los protagonistas de los movimientos globalizadores, pero la base territorial o espacial, tanto del poder político-económico como de las fuerzas antiglobalizadoras, reside en las metrópolis.

Los ciudadanos metropolitanos no solamente ponen el lugar y el escenario, sino que, como ciudadanos, están implicados y afectados en la obra que se representa. Y los gobiernos metropolitanos de todas partes del mundo se aperciben de que también son protagonistas del cambio.

Si antes se consolidaba una jerarquía metropolitana en función de la población y de las dimensiones, ahora se dibuja una red conectada de metrópolis, con distintos niveles de funciones.

¹ Planeamiento urbanístico: de la controversia a la renovación. Diputació de Barcelona, mayo 2003

² Australian Cities: Issues, Strategies and Policies for Urban Australia in the 1990s. Edited by Patrick Troy. Cambridge University Press, 1995

³ Global City Regions: Planning and Policy Dilemmas in a Neo Liberal World. Allen J. Scott. En el volumen Urban Planning in a Changing World, editado por Robert Freestone. 2000.

Una de las apuestas de la metrópolis de Barcelona consiste en ser plataforma logística, pero ello no ha de hacer que olvidemos otras actividades que a menudo dan un valor añadido mayor. Vale la pena aprovechar el poco terreno todavía disponible para promover la implantación en el mismo de industrias innovadoras y de nuevas tecnologías.

JAUME MONFORT, ALCALDE DE VILADECANS

La concentración de capital, trabajo y cultura es tan importante como las conexiones, las redes y las comunicaciones entre estas metrópolis.

Tendrá que pasar tiempo hasta que el poder de las ciudades-regiones metropolitanas globales se consolide visiblemente a nivel mundial entre el resto de protagonistas. Quizá algún día veamos que, además del G8, se reúne el GC 55 (las 55 ciudades globales) o el M400 (las 400 metrópolis de más de un millón de habitantes). Muchas grandes ciudades ya empezaron a agruparse hace casi veinte años en Metropolis, la asociación mundial de las grandes ciudades, como un lobby mundial de las metrópolis y, junto con el resto de autoridades locales, están representando los intereses de más del 50 % de la población mundial que vive en áreas urbanas.

Las metrópolis requieren una visión estratégica, un ideal o sueño metropolitano

Barcelona es consciente de la fuerza de los ideales y proyectos compartidos. La gran transformación de Barcelona de finales del siglo xx se produjo en torno al sueño y el proyecto de los Juegos Olímpicos.

La mayor parte de las ciudades son conscientes de la necesidad de establecer una cierta estrategia metropolitana como procedimiento para enfrentarse a las amenazas y oportunidades de la globalización.

Tal vez la estrategia surge inicialmente como respuesta a la globalización económica y a la necesidad de competir en la nueva economía postfordista. Finalmente, sin embargo, la mayor parte de ciudades-región desarrollan una estrategia que incluye, también, aspectos sociales, medioambientales o territoriales.

La complejidad de actores en una área metropolitana hace que el grado de formalización de las estrategias sea muy variado en las distintas metrópolis. Quizá lo más importante es que se produzca una cierta sintonía entre las estrategias de las distintas instituciones y las organizaciones que agrupan los intereses sectoriales, públicos y privados, de las grandes metrópolis.

La estrategia metropolitana pone de relieve la necesidad de coordinar los distintos niveles de gobierno y de participación de los "stakeholders"

El modelo preponderante en la mayoría de metrópolis es una área metropolitana administrativamente fragmentada con numerosas jurisdicciones territoriales y funcionales.

La globalización ha vuelto a dar argumentos para solicitar una mejor coordinación y una simplificación de los procesos de toma de decisiones, de un nuevo neometropolitano.

Las respuestas son muy diversas: la agrupación-anexión metropolitana en Toronto o Montreal; la creación de un nuevo alcalde de Londres con poderes muy distintos a los del histórico Greater London Council; la disolución de la Corporación Metropolitana en Barcelona sin un modelo claro para la organización territorial de la ciudad-región de Cataluña...

El nuevo modelo de gobernanza ha de considerar su relación con el Estado, con los poderes regionales como la UE y con los poderes globales que están surgiendo en esta etapa de globalización. Simultáneamente, sin embargo, también han de responder a la voluntad de descentralización, proximidad y representación de los niveles locales.

La pregunta que surge es si las áreas metropolitanas se están convirtiendo, realmente, en poder político organizado, con capacidad de maniobra ante niveles superiores e inferiores de gobierno.

En el Área Metropolitana de Barcelona aparecen signos de que los gobiernos locales han entendido esta necesidad, que la comunidad autónoma parece consciente de que la organización territorial de Cataluña requiere un cambio sustancial, y el Estado, probablemente, continúa ignorando que en España existen dos ciudades-región globales y que este es uno de los puntos fuertes que hay que apoyar para poder asegurar el posicionamiento internacional del país.

Las estrategias metropolitanas se convierten en procesos participativos y de consenso en los que se encuentra representado un amplio abanico de intereses.

El partenariado con el sector privado es un elemento clave en la mayor parte de estrategias metropolitanas. Se busca la complicidad entre el sector público y los "stakeholders", es decir, todos aquellos sectores afectados e interesados en la evolución de la ciudad-región global.

Democratización y participación ciudadana en las decisiones metropolitanas como manera de evitar la difuminación de responsabilidades entre niveles de gobierno y entre administraciones metropolitanas.

La fragmentación metropolitana ha comportado una cierta desinformación para los ciudadanos, que difícilmente saben quién es el responsable de resolver los problemas metropolitanos.

La complejidad administrativa también facilita a los políticos desviar la responsabilidad sobre otros niveles de gobierno. En el caso de Barcelona, todos sabemos de las dificultades que comporta asignar responsabilidades en temas administrativamente complejos como, por ejemplo, el metro, el AVE o la vivienda pública.

En el caso de que las administraciones metropolitanas sean de segundo nivel y sin elecciones directas, se puede producir una falta de transparencia y de control democrático directo.

La mayor parte de las áreas metropolitanas se plantean mejorar la participación ciudadana en los procesos de decisión, y recuperar un mayor control democrático de las administraciones metropolitanas.

Los ciudadanos metropolitanos intuyen, en este momento, que el modelo fragmentado y competitivo entre gobiernos locales, autónomos y central está provocando demasiados problemas.

Las dos respuestas tradicionales de buscar más acuerdos entre las distintas administraciones o una mayor coordinación desde los gobiernos del nivel superior, no ofrecen demasiadas esperanzas si se observa la realidad de los últimos 25 años.

Los ciudadanos también intuyen que no se puede volver a un nuevo centralismo ilustrado: ni metropolitano, ni autonómico, ni estatal. Desconfían de los políticos que son siempre centralistas respecto a ellos mismos y a su poder.

Se tienen que abrir la participación a los ciudadanos, ya que son los únicos que realmente son, al mismo tiempo, locales y metropolitanos. Son los más interesados en que todo funcione correctamente. Viven en una ciudad, trabajan en otra, se trasladan mediante infraestructuras metropolitanas y regionales, esperan un AVE estatal y pagan impuestos a todos los niveles. Como ciudadanos metropolitanos, pagamos nuestros impuestos a todos los niveles, pero a veces no estamos seguros de poder votar democráticamente a todos los niveles.

En las áreas metropolitanas se producen nuevas demandas y nuevos servicios metropolitanos que las administraciones locales no pueden proveer separadamente.

Las nuevas demandas y los nuevos servicios entran, normalmente, por la parte más alta de la jerarquía de ciudades metropolitanas. Y también, por tanto, es en las áreas metropolitanas donde se puede producir una mayor insatisfacción de los ciudadanos con los servicios recibidos y también con aquellos servicios nuevos, todavía no recibidos y que hay que organizar, dar y financiar para el conjunto de los ciudadanos metropolitanos.

Los municipios y las administraciones fragmentadas parecen responsabilizarse de temas pequeños y concretos, pero difícilmente son capaces de responsabilizarse de los grandes problemas metropolitanos, que requieren políticas

metropolitanas. Los municipios pueden organizar la limpieza y la recogida de basuras domiciliarias, pero tienen dificultades para coordinar con otros municipios el tratamiento de residuos. Los municipios se encargan del tráfico, pero, juntos, han de planificar y coordinar los transportes públicos metropolitanos y las grandes infraestructuras de comunicación. Deciden sobre las licencias urbanísticas, pero no tienen responsabilidad sobre el conjunto del modelo territorial metropolitano que estas decisiones individuales y desordenadas están provocando sobre la densidad de la ciudad metropolitana.

Finalmente, hay que decir que los cambios tecnológicos, por ejemplo en el campo de la información y la comunicación, generan nuevos servicios que suelen crear problemas de responsabilidad, organización y financiación. Sin embargo,

muchos de estos servicios son enormemente importantes para la competitividad de los territorios metropolitanos y para el nivel de vida de los ciudadanos.

Modelo de ciudad y estrategia de planificación urbana: hacia la concentración y hacia la transparencia en las reglas del juego urbano.

La globalización tal vez ha vuelto a valorar positivamente la concentración y la densidad como elementos competitivos de las regiones metropolitanas. Algunos planes estratégicos metropolitanos, tanto en ciudades dispersas (por ejemplo, Melbourne) como en ciudades ya densas (por ejemplo, Barcelona) tienden claramente a defender de nuevo un modelo de ciudad más concentrado. Las razones aducidas ya no son únicamente los problemas de infraestructuras y de congestión que un modelo difuso, basado en el automóvil, crea en las grandes metrópolis, sino, además, la necesidad de concentración y servicios de alto nivel que requieren las actividades globalizadas.

En esta nueva etapa de cambio tecnológico y de reparto mundial de las actividades económicas, las áreas metropolitanas retoman la discusión acerca de cómo integrar las necesidades de trabajo, vivienda y transporte. Si durante un tiempo las actividades industriales y de servicios determinaron la forma de las ciudades, ahora se empieza a incorporar con fuerza la discusión sobre las actividades de ocio y de vida urbana, desde el punto de vista de los ciudadanos, y de las actividades de distribución de mercancías, desde el punto de vista de las empresas.

Por otra parte, cada vez se exige más a las autoridades "planificadoras" un esfuerzo de transparencia, participación ciudadana y explicación de las decisiones urbanísticas. Un esquema de planificación claro que no permita distintas lecturas

y, por tanto, que no permita el tratamiento clientelista en las decisiones urbanísticas. La coordinación de las infraestructuras y la salida de nuevo suelo urbano al mercado no se puede dejar en manos de la iniciativa privada ni en manos de los controladores urbanísticos. Se tienen que recuperar una cierta ingenuidad que nos permita entender las necesidades de los ciudadanos, incluidos los sectores con intereses inmobiliarios, y conocer, al mismo tiempo, las posibilidades técnicas pensadas por los urbanistas. Las autoridades locales y metropolitanas tienen la obligación de moderar este diálogo entre ciudadanos y expertos, sin dejar que unos se impongan a otros. Su obligación es asegurar la transparencia mediante la aplicación de unas reglas sensatas del juego urbanístico.

Estrategias multidimensionales para la globalización y sostenibilidad en las áreas metropolitanas. La confusión como a motor de cambio

Las metrópolis han ampliado su ámbito estratégico más allá de la provisión de servicios básicos urbanos y de la planificación urbana. Las estrategias económicas, sociales, medioambientales, educativas y culturales, de inmigración, de innovación, intentan dar significado a otra de estas palabras de moda: sostenibilidad, que como globalización, nadie es capaz de definir claramente. La confusión conceptual creada por ambos términos contribuye positivamente a la discusión de las estrategias metropolitanas y se convierte en un motor de unos cambios siempre imprevisibles.

La sostenibilidad articulada, a nivel local, mediante las mencionadas Agendas 21 forma parte de los objetivos de las autoridades locales y metropolitanas. Su aplicación y resultados muchas veces se sitúan todavía en la modificación de ideas y culturas más que en la aplicación práctica de actuaciones. Por ello, el World Summit on Sustainable Development, en Johannesburg, invita a ejecutar la Agenda 21 y destaca el papel clave que las autoridades locales tienen en todo el mundo para conseguir los objetivos y poner en marcha los programas aprobados para los próximos 15 años.

Por otra parte, la globalización ha llevado a intentar formular estrategias para la nueva economía del conocimiento, impulsando aspectos como las infraestructuras del conocimiento (educación, formación, tecnología...) y la calidad de vida (seguridad, movilidad, ocio, cultura, entorno urbano...). La mayor parte de estrategias incluyen también una clara referencia a la innovación y al clima empresarial y emprendedor, como mecanismos para asegurar un lugar en la economía global.

Todas las áreas metropolitanas son, inevitablemente, núcleos de atracción de inmigrantes del propio país o del extranjero. Para los optimistas, las áreas metropolitanas se convierten en núcleos de multiculturalidad y diversidad, con efectos muy positivos para el crecimiento de las ciudades. Para los pesimistas, las dificultades siempre reales de integración de los inmigrantes pasan a ser una excusa para indicar que las metrópolis ocupan el centro de la problemática sobre la pobreza, la inseguridad, el paro, la convivencia... En cualquier caso, en todas las áreas metropolitanas se definen estrategias multidimensionales para abordar las consecuencias de estos intensos procesos de migración.

En busca de un nuevo modelo de gobierno metropolitano. Un cambio de escala hacia la región metropolitana y un cambio de relaciones hacia el partenariado amplio.

La definición de las áreas metropolitanas ya no se hace en función del mercado de trabajo y del desplazamiento diario al trabajo. Este ya no es el flujo más importante para definir la región metropolitana global. La región metropolitana engloba la ciudad central, el continuo urbano, con densidades altas de población, y todo el hinterland, no del commuting diario, sino de la red de ciudades que, por mediación de la ciudad central, mantienen contactos y comunicaciones con el resto de las 400 grandes metrópolis mundiales.

La globalización obliga a ampliar la definición de la metrópoli hacia la región metropolitana global. Para poner un ejemplo cercano, la ciudad-región metropolitana global de Barcelona es toda Cataluña y, tal vez, en algunos aspectos va más allá. Tendremos que competir con áreas metropolitanas como Beijing/Tianjin, Dalian/Shenyang, Shanghai/Nanjing/Hangzhou y Hong Kong/Guangzhou, que tienen, entre las cuatro, una población de unos 150 millones de personas. Hay, por tanto, un cambio de escala que obliga a pensar en territorios más amplios, definidos en función de redes y flujos diversos.

El gobierno metropolitano regional requiere, también, un nuevo modelo de gobernanza. Esta es la tercera palabra de moda que mencionamos en el texto y, como las anteriores, puede resultar confusa. La gobernanza se utiliza para destacar la necesidad de crear un sistema de gobierno y administración de la región metropolitana más participativo y de partenariado amplio. La colaboración entre niveles de gobierno, la colaboración y partenariado entre el sector público y el sector

privado y las ONG, las estrategias consensuales y las responsabilidades compartidas son algunos de los conceptos que se repiten en muchas áreas metropolitanas al abordar los cambios provocados por la globalización.

Barcelona, a favor de la fecundación....

La humanidad tiene momentos brillantes, momentos en favor del conocimiento, en favor de la innovación. Son épocas de grandes saltos, de cambios de orientación sobre lo verdadero y lo falso, lo bueno y lo malo, lo bello y lo feo... No son muchos. La regla es la continuación y la conservación, y la excepción, esas extrañas y fructíferas convergencias. Una pregunta: ¿Cuáles son las condiciones idóneas para la emergencia de tales momentos de esplendor para el conocimiento? ¿Se pueden provocar? ¿Se pueden favorecer? A continuación, algunas sospechas y convicciones.

La unidad pensante es, sin duda, la mente humana, el individuo. Pero ¿qué medida ha de tener el entorno idóneo para crear arte, filosofía, ciencia, tecnología...? ¿Qué es lo que marca un buen entorno creativo: la nación, la religión, la región, el barrio, la familia? Tengo la fuerte sensación de que la unidad colectiva que crea el caldo adecuado para el cultivo de las mentes creativas está muy cerca del concepto de ciudad. Momentos gloriosos del conocimiento remiten a nombres de ciudades (Atenas, Florencia, Praga, París, Venecia, Viena,...). Es el espacio, la distancia dentro de la cual las presencias físicas se influyen plena y directamente con los cinco sentidos. Es el volumen dentro del cual se producen los encuentros, las interacciones, las conversaciones. ¿Qué tiene Florencia para que allí se inventara la lengua italiana con Dante, la ciencia con Galileo, la genuina interdisciplinariedad de pintura-dibujo-escultura-arquitectura-ingenería- con Leonardo y Michelangelo, la biografía de colegas y el multifacetismo coordinado con Vasari? No creo que estas situaciones se puedan explicar por la emergencia de grandes utopías, grandes ideologías, grandes proyectos de futuro, grandes liderazgos sociales o políticos, grandes revoluciones en honor de grandes ideales. Ocurre cuando las condiciones son tales que permiten que las personas se encuentren físicamente en una atmósfera especial. Entonces se produce el milagro: chocan, incluso se invitan, coinciden, discrepan, unos se interesan por los otros; hablan, incluso conversan, se estimulan, critican, se aventuran en dominios vecinos, e incluso no tan vecinos; se aportan ideas, incluso involuntariamente; se aman, se odian; pero se buscan y se encuentran. Ocurría en la Viena de entrado el siglo pasado: uno irrumpía en una cafetería y podía encontrarse a estudios de la mente inventando una nueva ciencia; a filósofos reconstruyendo el conocimiento del futuro y a físicos creando nada menos que la física cuántica, y a escritores de la tragedia de la condición humana... todos compartiendo copas o

dos por la globalización. Normalmente, todo ellos nos lleva a un cambio de liderazgo social que obliga a sentar en la misma mesa a los líderes de una sociedad civil y política que poco tiene que ver con los poderes de la sociedad industrial tradicional. No cabe duda de que esta es, todavía, una

etapa con indefiniciones en la que los antiguos poderes se superponen a los nuevos, donde los viejos liderazgos pretenden mantenerse y en que los nuevos pugnan por salir a la luz y crear nuevas instituciones representativas. Las áreas metropolitanas, como siempre, vuelven a ser

laboratorios sociales, políticos y económicos que ponen a prueba los cambios de gobernanza y liderazgo, necesarios para la nueva etapa de globalización.

Josep Roig i Martí es secretario general de Metrópolis

DIVERSAS VISIONES PARA EL ÁREA METROPOLITANA DEL 2025

La ciudad: laboratorio de ideas

Durante muchos años algunas novelas y películas que especulan en torno al futuro nos han ofrecido una visión pesimista, angustiosa y catastrófica de las ciudades y, por tanto, de sus ciudadanos. En estas fantasías, la tecnología está al servicio del poder y la destrucción: las ciudades se nos aparecen deshumanizadas, peligrosas, saturadas de contaminación.

Los diseñadores somos optimistas y queremos creer que el futuro será muy distinto al que ofrecen esas visiones catastróficas. Pero, por otra parte, sabemos que la ciudad del futuro será un espacio complejo, y dotado de un cierto caos que no ha de asustarnos.

Las ciudades siempre han sido espacios en permanente transformación, espacios de tránsito, de migraciones, de encuentro, de concentración, y, sobre todo, de mezcla...

El diseñador del futuro, por tanto, aprenderá a trabajar en esta complejidad, tendrá que ser consciente de sus responsabilidades y sensible a una serie de aspectos muy relevantes para la ciudad, pero hasta hace poco tiempo olvidados por la profesión: la sostenibilidad, la movilidad, la accesibilidad, el uso de energías renovables, la multiculturalidad, la participación del usuario en la construcción del espacio público, etc.

Superado ya el malentendido mediático que asocia el diseño con una respuesta puramente estética o una operación de maquillaje a objetos y espacios, el diseñador del futuro se perfila como un personaje dedicado a mejorar la calidad de vida en la ciudad enriqueciendo las relaciones de los ciudadanos entre ellos mismos y con su entorno material más inmediato.

El diseñador, tradicionalmente dependiente de los encargos de la industria, se tendrá que convertir, al fin, en un agente doble, capaz de implicarse ideológicamente y de adoptar un papel más activo y propositivo, sintetizando los movimientos ciudadanos, sociales y culturales con la industria y las tecnologías más avanzadas.

Atento a las necesidades y deseos de los usuarios, actuará (mediante los objetos y espacios que diseña) como un mediador que garantice que las nuevas experiencias diarias de los usuarios sean lo más creativas y participativas posibles.

Avanzamos hacia un futuro altamente tecnificado, con aparatos muy sofisticados y nuevos materiales inteligentes. El diseñador ha de preguntarse cómo encarjarán estos nuevos artefactos tecnológicos con lo más primario, con los rituales y objetos más humildes y cotidianos que nos acompañan desde hace miles de años.

La tecnología facilita, en muchos casos, nuestra labor diaria, los desplazamientos o la comunicación entre las personas: el uso de la telefonía móvil, la videoconferencia e internet nos acercan a quienes están lejos. Pero esas mismas tecnologías también nos amenazan con un exceso de encuentros virtuales y desmaterializados, de experiencias simuladas y con una progresiva pérdida de contacto humano. En este panorama altamente tecnificado y ultrarrápido, el diseñador del futuro tendrá que ofrecer a la ciudad aquellos objetos y entornos que permitan reencontrar la verdadera densidad de la experiencia, disfrutar activamente de la materia, redescubrir la sensorialidad y, sobre todo, potenciar aquellas relaciones humanas más próximas y corporales.

Por lo tanto, pese a que el diseñador cuente en el futuro con una tecnología menor, más dúctil, con materiales inteligentes, mutantes y sostenibles, todos estos adelantos científicos nunca sustituirán las ideas, la creatividad, el ingenio y la imaginación.

La ciudad del futuro será, para el diseñador, un laboratorio de ideas, un taller en el que cuestionar y reinventar los usos y las interacciones, a menudo aburridas, rígidas o incluso traumáticas que la gente mantiene todavía hoy con un entorno urbano demasiado programado.

De hecho, la ciudad no deja de ser como una casa, aunque mayor y con más personas, un gran espacio con zonas de paso, zonas para descansar, para el ocio, el juego, o para concentrarse. Al hacerse de noche, el mismo día, una pareja se sentó en la piedra, y se amaron como pudieron. Y la humedad no era precisamente de rocío.

¿Pero qué pasaría si también existieran espacios abiertos para reflexionar, espacios para la transformación, para la actuación, para la autoproducción de objetos, para probar cosas y equivocarse?

Depende en buena parte del diseñador que el ciudadano disponga, en la ciudad, de estos espacios de libertad y de confianza, que se los sienta tuyos, que pueda cambiarlos, apropiárselos y, al mismo tiempo, compartirlos con los demás.

Del diálogo y colaboración con otras disciplinas creativas (el arte, la arquitectura, el teatro, etc.), el diseñador aprenderá a desafiar los límites de nuestra percepción de la ciudad aportando experiencias que amplíen nuestra mirada sobre los demás y sobre nosotros mismos.

Ana Mir y Emili Padrós son diseñadores industriales

Soñando islas artificiales

"Una vez, por la mañana, vi a un viejo sentado sobre un mojón de la época romana. Permanecía apoyado en un bastón mientras escuchaba a otro anciano, de pie a su lado. Ambos tomaban el sol.

Volví a pasar por el lugar a mediodía, cuando el ocre de la piedra se confundía con el verdor de las lechugas que sobresalen de una bolsa llena de verduras: Una mujer la había colgado sobre el mojón mientras se enjugaba el sudor, antes de proseguir hacia casa para hacer la comida.

A media tarde vi cómo un niño se subía a la piedra y permanecía de pie sobre ella, cual estatua, mientras daba cuenta de un panecillo de viena untado en tomate y con atún y repasaba mentalmente cuantos cromos le faltaban para acabar la colección...

Al hacerse de noche, el mismo día, una pareja se sentó en la piedra, y se amaron como pudieron. Y la humedad no era precisamente de rocío.

Ya era noche cerrada cuando pasó un perro, olió queó y orinó.

De madrugada, una lluvia amable, pero consistente, lo arrastró todo y dejó el mojón de la época romana con los poros muy abiertos, pulcro y pulido.

Me parecía que Barcelona era un mojón de más de dos mil años, situado junto a una carretera que tenía cuatro mil.

Me parecía que Barcelona era un mojón gastado por miles de inscripciones grabadas encima, por los miles de ojos que lo habían mirado, que lo estaban mirando y que todavía lo tendrían que mirar.

Barcelona era una piedra miliar afilada que, al mismo tiempo que sufrió el mal de piedra, era una piedra que reflejaba los rayos del sol hacia los cuatro puntos cardinales, incluso en días nubosos.

Barcelona era la gente de Barcelona." ¿Podría ser el comienzo de una novela barcelonesa situada en el año 2025? ¿Por qué no? La gente de Barcelona del 2025 no será, básicamente, diferente de la del 25, dos mil años antes. Esta escena, en torno a una piedra miliar ficticia, pero perfectamente posible, no sería de extrañar un día cualquiera del año 1910, 1930, 1950, 1970, 1990, etc. Pero también se podría dar en el año 2025, con pocas adaptaciones. La mujer quizás ya no llevara lechugas en la bolsa, quizás ni tan siquiera llevara bolsa, porque no necesitaría ir de compras, pero pasará por delante de la piedra miliar y la saludará sin darse cuenta. El niño ya no llevará un bocadillo de pan con tomate y atún. ¿O sí? Lo cierto es que continuará subiendo y bajando de la piedra, ocultándose detrás del mojón para poner la zancadilla a un amigo o para lanzarle una pedrada a un gato despistado (si es que todavía hay gatos y piedras por la calle) ¿Y los amantes? Los amantes seguirán como siempre, a la que salta, buscando el momento, esperando la caída de la tarde y, si es preciso, utilizando una piedra tan vieja como algo práctico para sentarse al fresco y frotarse las partes del cuerpo tanto como lo necesiten. Y, como decímos, de madrugada, el rocío, si lo hay, se lo llevará todo, y empezará el ciclo de nuevo. Este rincón de la Barcelona del 2025 seguirá sugiriendo mil y una historias, y nuestra obligación será continuar recogiéndolas.

Barcelona es la acumulación de todas las Barcelonas posibles. La historia de nuestra ciudad es la de los relevos generacionales llevados a cabo durante más de dos mil años. Se ocupan nuevos espacios, la ciudad crece, y en 2025, la Barcelona nueva, puesta en marcha en 1992, expansionada

y modificada en 2004, ya habrá sedimentado, ya habrá generado suficiente resollo como para situarse en el centro de la actividad creadora de los narradores. Se necesitan unos cuantos años para que los lugares creen un resollo. Ahora, toda la herencia de los Juegos Olímpicos del 1992 empieza a estar a la suficiente distancia como para permitir que nos refiramos a ella con cierta épica. Y el 2025, si todavía sigo inventándome historias barcelonesas para que tanto las personas como yo nos entretenamos y hagamos que la vida discurra con algo más de ligereza, ya sé con certeza cuál será el entorno o el contexto en el que deberá transcurrir mi novela.

Vivamos en las nubes, pero no muy arriba. Y ya que se me pide, permítidme barrer un poco para casa. Yo situaría un relato en la nueva isla artificial creada a partir del impulso del Forum 2004.

¿Por qué? Porque es el sueño de uno de los protagonistas de mi novela *La Felicitat* (2001), un sueño premonitorio. En plena Barcelona de 1909, hice que alguien soñara una Barcelona que se hacia a la mar, justo delante de la ciudad, mediante una nueva isla artificial, dedicada a los servicios y al ocio. En 2025, la isla artificial de verdad ya estará a punto de ser la excusa y la base de la fabulación. Y desde aquí me comprometo a construir una historia en la que un descendiente de aquel personaje del 1909 que quería una isla artificial para Barcelona, se imagine mil islas artificiales más, reales o ficticias. Pero si no es posible, que nadie se asuste. Nuestra ciudad es lo bastante antigua. Ha durado mucho y ya siempre durará. Y si no es un servidor el que la manipula, ya lo hará otro. Precisamente, mi novela *La Felicitat* acaba con las dos protagonistas contemplando la ciudad en la que, aquel 1909, empezaban a ascender las hogueras provocadas por la Semana Trágica. Se encuentran a bordo de un barco y, poco a poco, salen del muelle. La más madura dice a la más joven:

-Pasado un tiempo regresarás a Barcelona...
El agua casi ni se movía, atravesada como mantequilla blanda por la cortante proa del bergantín-goleta.
-Y, ¿sabes, Nonnita?
-¿Qué, señora Miquela?
-Pues que todavía estará aquí.

Y así es. En 2025, nosotros no sabemos si estaremos. Lo que sí es seguro es que Barcelona permanecerá. Vieja y nueva, renovada y envejecida. Y no os preocupéis, no faltará quien esté en primer término, dispuesto a dar testimonio.

Lluís-Anton Baulenas es escritor
y modificado en 2004, ya habrá sedimentado, ya habrá generado suficiente resollo como para situarse en el centro de la actividad creadora de los narradores. Se necesitan unos cuantos años para que los lugares creen un resollo. Ahora, toda la herencia de los Juegos Olímpicos del 1992 empieza a estar a la suficiente distancia como para permitir que nos refiramos a ella con cierta épica. Y el 2025, si todavía sigo inventándose historias barcelonesas para que tanto las personas como yo nos entretenamos y hagamos que la vida discurra con algo más de ligereza, ya sé con certeza cuál será el entorno o el contexto en el que deberá transcurrir mi novela.

café con leche... Y también ocurría en el París de principios de siglo, que atraía a pensadores de toda Europa...

¿Se pueden favorecer estos momentos estelares? Si admitimos que el escenario relevante es la ciudad, entonces hay que admitir la importancia de pensar la ciudad. ¿Cómo hacerlo? En el fondo se trata de aumentar la probabilidad de colisión de los creadores (todos los ciudadanos lo son en mayor o menor grado, en uno otro tema). Y tal cosa se consigue creando escenarios adecuados en la ciudad, lugares de encuentro creíbles, ambientes que favorezcan lo diverso, proceda de donde proceda. En un tiempo lejano, los ciudadanos se encontraban en los templos, donde se intercambiaban ideas o –digamos mejor– la pequeña parte de las ideas que se consideraban cambiables e intercambiables... Se trata de inventar unos nuevos templos, espacios públicos modernos, de una sociedad libre, en la que los ciudadanos tienen siempre el derecho de revisar cualquier verdad vigente.

No es lo mismo concebir un museo antes o después de una reflexión así (los museos deben ser, quizás, los nuevos templos del encuentro ciudadano). La gran mayoría de los auditorios y salas de conferencias de la ciudad (aún) están concebidos más para subrayar la soleminidad del acto y la autoridad y prestigio del ponente que para invitar a la participación y a la discusión. El conferenciente suele ocupar el lugar de una tradicional pantalla de cine, alta y distante y, como en el cine, la audiencia es invitada a olvidarse de sí misma y a admirar y aceptar lo que ocurre bajo los focos. El ponente ve la cara de todos los asistentes, pero cada asistente ve sólo una cara, la del ponente. Lo que los griegos descubrieron para su teatro, lo que las universidades reservan desde el renacimiento para sus aulas más trascendentales, lo que todas las democracias del mundo tienen en cuenta a la hora de diseñar las salas de sesiones para sus Parlamentos, se olvida a la hora de diseñar espacios dedicados al conocimiento en nuestras ciudades (¡rediseñarlos todos no sería mala idea!). Hasta el diseño de una plaza pública, un parque, un autobús, una oficina, una fábrica, un colegio o una sala de conciertos se puede abordar con o sin este talante, un talante que estimula buscar lo ajeno para chocar con él, para participar, para fecundarse, para celebrar (y no desconfiar de lo que es diferente). Rediseñar una ciudad con ese talante puede crear un estilo que favorezca el fuego cruzado de ideas.

Quizá sea ésta la palabra clave: fecundación. Hay espacios que favorecen la fecundación y espacios que invitan a la esterilidad. La tendencia general es la especialización, el cerramiento de espacios preparados para acoger lo similar, lo próximo. Ha ocurrido en las universidades. Su

crecimiento y especialización hace que los científicos de las diferentes disciplinas ya no se encuentren físicamente ni siquiera por azar y en la cafetería. Uno sólo se encuentra con quien hace lo mismo. Eso hace que las ideas ya no vayan sobre las fronteras de las disciplinas. La ciudad puede crear espacios donde colisionen dos científicos que no coinciden en los locales universitarios, donde un actor se ponga a hablar con un sociólogo, donde un pintor prometa visitar a un fabricante... La ciudad puede crear una atmósfera que ilusione a creadores sea cuál sea su origen, su idioma y su cultura... Fecundación, en esencia, significa choque de dos ideas para dar otra nueva. Se trata de facilitar ese choque.

Barcelona siempre ha tenido un aroma de esta vocación. Quizá nunca haya acogido una gran revolución creativa de la historia de la civilización, pero siempre ha estado ahí, siempre ha reaccionado cuando algo se mueve, siempre ha participado. Quizá le llegue ahora el momento. Barcelona es una ciudad de arquitectos, diseñadores, pensadores, científicos y empresarios. Barcelona es una ciudad bien situada para abrirse, bien abierta, al mundo. No está mal como condiciones de partida. Estamos en un momento crucial de la historia. La inevitable globalización se puede hacer muy bien, pero también se puede hacer muy mal. Los nuevos tiempos necesitan de ciudades abiertas y fecundas. Barcelona se ha empeñado en servir de intento. Se necesitan otro tipo de estructuras y de eventos internacionales. La era de las grandes ferias internacionales ya no tiene mucho sentido, tampoco los festivales de eurovisión... La globalización en todos los dominios requiere, sobre todo, crear conocimiento, transmitir conocimiento y debatir conocimiento; conocimiento sobre los recursos, sobre el entorno, sobre la convivencia de las diferentes culturas.

El año 2004 y su proyecto de Forum puede ser una gran oportunidad, una oportunidad que trascienda. Barcelona ha invertido en ello muchos recursos y ilusiones. Igual sale bien.

Jorge Wagensberg es director del Museo de la Ciencia de Barcelona

La ciudad ideal

Cuando pienso en la ciudad ideal, inmediatamente acuden a mi mente una teoría y una imagen. La teoría es de Platón y la imagen, de Piero della Francesca. Platón, en parte heredero de los pitagóricos, imaginó una comunidad perfecta. Nada

escapaba a esta perfección, y el filósofo había previsto un meticuloso engranaje social tutelado por el gobierno de los sabios. Pero cuando Platón viajó a Sicilia, llamado por el tirano de Siracusa para poner en marcha su proyecto maravilloso, muy pronto surgieron las dificultades. Hemos recibido informaciones contradictorias acerca de lo que sucedió, pero en medio de la confusión emana un rasgo común: todo era demasiado perfecto. Era admirable pensar que los sabios gobernarán la ciudad, pero ¿quién decidía quiénes eran sabios? Aún peor: ¿cómo podía haber seguridad alguna de que los sabios, una vez llegados al poder, no dejarían de ser sabios y se expondrían a las peores pasiones?

La perfección es como la esfera, figura insuperable en la geometría pero nunca totalmente exacta en la naturaleza. En consecuencia, no tiene nada de extraño que la idea de lo perfecto, espléndida cuando permanece en la esfera de las ideas, se quiebre en contacto con la naturaleza humana. Afortunadamente, la secuencia histórica de nuestros filósofos fue la acertada, y al gran Platón, imbatido paladín de la belleza más cristalina, le sucedieron Aristóteles y Epicuro. Este nos ha enseñado la ética de la intimidad, incluida la de los sentidos, y aquél la de la colectividad. Lo cristalino en ambos se vuelve contundadamente imperfecto. Y quizás la democracia consistiría en la ajustada combinación de la triple herencia: aspirar a construir la comunidad perfecta mientras se gestiona –eso sí, con el mayor control posible– la inevitable, y tal vez deseable, imperfección humana.

Con el cuadro de Piero della Francesca me ocurre algo similar a lo que me sucede siempre que leo La República de Platón: demasiado perfectas para ser habitadas por los hombres. En la pintura de Piero, la magnificencia de la armonía ha eliminado la presencia humana, como si se hubiera arrojado aquella bomba de neutrones con que nos agitaron macabramente la fantasía hace dos décadas. Es, creo, la mejor obra que se ha pintado jamás para atestiguar un producto humano que ya no tiene necesidad de hombres.

Imagino que era precisamente esta exquisitez gélida la que tanto le gustaba a Giorgio de Chirico, fuente de inspiración de sus igualmente gélidos paisajes urbanos.

En el propio Renacimiento, Leon Battista Alberti, como arquitecto y urbanista, tuvo que enfrentarse a lo que Piero della Francesca, como pintor, no necesitaba: la tensión, muchas veces violenta, entre realidad e idealidad. Frente al horizonte inmaculado de la utopía toda época tiene que afrontar de continuo el choque entre lo "nuevo" y lo "viejo". Necesitamos Pieros della Francesca, pues sin sueños todo queda reducido a las ceni-

zas del pragmatismo, pero también necesitamos Albertis, otro tipo de soñadores, que claven el bisturí de la idea en la piel de la realidad. Alberti, con sus mediaciones –puentes, plazas, redes– afrontó, con distinta fortuna, el conflicto entre la vieja ciudad medieval y la nueva planta renacentista, inaugurando así el urbanismo moderno.

Cuando, en nuestros días, pienso en la ciudad ideal, no puedo evitar la continuación de estas dos historias fascinantes. Siempre hará falta que los soñadores de la perfección vayan acompañados de los realizadores imperfectos de sueños. De estas dos estirpes depende, siempre, la supervivencia de la ciudad. Tengo horror a los improvisadores –carne de cañón de la especulación– y a los pragmáticos, para los que "atenerse a la realidad" es el camino más corto a la sumisión política. No hay ciudad ideal, pero cuando se abre paso una idea de ciudad el político, por poder que tenga, ha de plegarse ante Aristóteles y Alberti y éstos no renunciar jamás a las espléndidas locuras de Platón y Piero della Francesca.

Rafael Argullol es filósofo

Barcelona: la nueva ciudad de una niña etíope

Junio de 2003. En Addis-Abeba, la capital de Etiopía, llueve. Hace días que llueve. Cuesta imaginar que llueve tanto en uno de los países que todo el mundo considera de los más secos y pobres del planeta. Cuesta imaginar que la carencia de infraestructuras lo convierte en uno de los países donde el agua es más escasa, aunque durante unos meses llueva tanto. Está lloviendo, y una niña de siete años espera que la vaya a buscar a un orfanato del centro de la ciudad. Sabe que pronto tendrá una nueva madre y un nuevo padre; tiene nuestra fotografía, como nosotros tenemos la suya. Sabe que muy pronto viajará muy lejos de Etiopía y empezará una nueva vida en una nueva ciudad. Le han dicho que irá a un sitio que se llama Barcelona. Y me pregunta cómo debe imaginarse Barcelona ella, que no conoce todavía ninguna gran ciudad. ¿Qué le debe sugerir el nombre de Barcelona? ¿Más lluvia? ¿Calor? ¿Frío? ¿Un desierto? ¿Calles de asfalto deshecho llenas de charcos como los de Addis-Abeba? ¿Y cómo le explicaré dónde vamos a vivir? Me gustaría poder decirle que vamos a la ciudad más bonita del mundo, que vivirá en la ciudad con la luz más intensa, con el mar más

azul y más limpio, con los parques más verdes, con las noches urbanas más silenciosas... Empiezo a pensar cómo explicarle qué es Barcelona y me encuentro yo misma, barcelonesa desde siempre, caminando por las calles de la ciudad, imaginando por un momento que soy una niña etíope que camina por ella por primera vez y que recuerda el cuento que le he explicado.

Érase una vez una ciudad que se llamaba Barcelona y que crecía, desde hacía siglos, junto al mar. En Barcelona todo el mundo era feliz, y desde hacía mucho tiempo llegaban a ella personas de todas partes. Algunas en barco, otras en tren, otras en coche y muchos en avión. Todas llegaban porque sabían que allí se encontrarían a gusto. Fueran de donde fueran, vinieran de muy lejos o de más cerca, hubieran cruzado montañas o desiertos para llegar, un océano o quizás dos, Barcelona recibía bien a todo el mundo. En Barcelona convivían desde hacía mucho, mucho tiempo niños y niñas, mayores y ancianos de todos los orígenes, de todas las razas y de todas las culturas. Nadie se daba la vuelta en las calles para mirar a otro como si fuera de otra galaxia, ni juzgaba a nadie por su aspecto físico o su forma de vestir. De los balcones de las casas salían músicas de todas partes. Algunas animaban a bailar al oírlas, como las percusiones del Senegal; otras eran más suaves, como las melodías de los violines rusos o las canciones chinas. De los balcones también salían los olores de comidas de todo el mundo: del primer piso, un cuscús de Marruecos; del segundo, una escudella catalana; del tercer piso, unos frijoles de Cuba; del cuarto, unas lentejas indias... Y si uno se sentaba un momento en uno de los muchos bancos y sillas que había por todas partes en las amplias aceras de las calles, podía cerrar los ojos e imaginar de dónde venían aquellos sonidos y aquellos olores, como si no saliesen de aquellos balcones barceloneses sino de los sitios de donde procedían originariamente. Sin salir de un mismo barrio de Barcelona, se podía viajar por todo el mundo con los sentidos; era divertidísimo. En Barcelona se hablaban muchas lenguas. El catalán era la lengua de la ciudad, y también el castellano, con todos los acentos y dejes posibles; el inglés, el panjabi del norte de la India, el urdu del Pakistán, el chino mandarín y también el cantonés, el japonés, el rumano, el francés y el italiano. El amarillo, que en Etiopía hablan más de cincuenta millones de personas, sólo lo hablaban seis personas en toda la ciudad! A veces se encontraban para practicarlo y compartir la añoranza de su país con el ritual del café. En Barcelona también se tomaba mucho café. La gente se encontraba tranquilamente para tomarlo mientras se explicaban historias.

Barcelona era una ciudad amable con la gente que acababa de llegar, era una ciudad acogedora, tanto para los visitantes como para los que llegaban a quedarse para siempre. Toda la ciudad les daba la bienvenida y los protegía para que no tuvieran miedo y fueran entendiendo como funcionaban las cosas. Todos los que llegaban encontraban algo que hacer, había trabajo para todos y era una ciudad viva y activa, abierta y respetuosa con los orígenes de todos.

Nadie dormía en las calles, porque todo el mundo tenía una casa para dormir, y todos los niños y niñas tenían una familia y podían ir a la escuela. Las escuelas eran gratuitas y eran un oasis para los niños, el mejor sitio posible. En las clases convivían niños y niñas de todas partes que querían aprender y divertirse, pero, sobre todo, que querían ser ciudadanos del mundo, no sólo de Barcelona. Cada día, la maestra explicaba un cuento de cada continente del planeta, y después lo comentaban. Un día tocaba África; otro día, Asia; otro, Europa; después, Oceanía, y finalmente América. Y cuando se acababa el planeta, la maestra volvía a empezar con un cuento africano diferente. Y así durante todo el año. Las clases eran en catalán, pero cada niño de la clase tenía que enseñar a los otros algunas palabras de su lengua y, como mínimo, una canción de su país.

¿Y tú? ¿Qué palabras en amarillo enseñarás a los niños y niñas de tu clase? ¿Y qué canción les cantarás?

Septiembre de 2003. Mi hija ya hace más de un mes que conoce Barcelona. Y me gustaría pensar que alguien le preguntará cosas de su país y que en su escuela le enseñarán canciones de aquí y de cualquier parte del mundo. Y que cuando sea mayor pensará que Barcelona es la ciudad más abierta que existe. Pronto se hará mayor, ¡tenemos que poner manos a la obra!

Anna Soler-Pont es agente literaria



1st Strategic Metropolitan Plan of Barcelona

One of the main challenges for the municipalities in the metropolitan area of Barcelona is to build a balanced and equitable future. But this takes more and better infrastructures which will guarantee our development and to back sustainable development which will ensure our quality of life.

These objectives require multiple planning and programming policies which we have to rethink from a common perspective, capable of including the diverse sensitivities of each and every one of the municipalities which share the metropolitan area.

There are thirty six municipalities which share a common present and future, which have to get to know each other and coordinate better all the time in order to promote initiatives and projects which will allow us to develop our economic and social maximum potential.

The Strategic Metropolitan Plan is the instrument which allows us to work as a network in order to include these diverse viewpoints. The Plan has been built on consensus and dialogue between the local administrations and social and economic agents of all the municipalities which make up the metropolitan area. This joint work has allowed us to identify a whole series of trends which make up a common, supra-municipal reality, and which we have to provide a response to. They are wide and important questions, which cover from transport and housing policies to the model of coexistence.

In order to provide a suitable response to these aspects we have to avail ourselves of instruments that will allow us to compete with the other metropolis in our surrounding area on equal terms.

We require metropolitan management and decision-making instruments in order to achieve a greater social, cultural, economic and territorial cohesion. And here we must pay careful attention to the economy, as although it is not the be all and end all of everything, it does represent one of the keys to facilitate the others.

Today the global world is advancing towards activities related to the use, management and production of knowledge. The Metropolitan Area of Barcelona, one of the five largest metropolitan areas in Europe cannot remain on the margins of this process. We have to be leaders and pioneers in this economic and social transformation as this is how we can guarantee our quality of life, spread it to every corner of the metropolis, and thus give ourselves a more integrated, richer, more interesting and happier society.

JOAN CLOS
Chairman of the General Council
of the Strategic Metropolitan Plan of Barcelona
and Mayor of Barcelona

A strategic metropolitan management

It is well-known by all that the Metropolitan Area of Barcelona (MAB) is a city of cities, a network of inter-related towns made up of 36 municipalities where nearly 3 million inhabitants move around, work and live. Every day life shows us that the citizens of this urban continuous do not understand the administrative limits and that they move and relate within its more than 600 square kilometres as if it were a single territorial unit.

The economic and social development models that have been applied in a homogeneous way throughout the area, except for the singularities which arise in each municipality, have managed to place the MAB in the 6th place in the ranking of the 45 European metropolitan areas with the most growth potential until 2005, and in 1st place among those which are not capitals of states. A potential achieved with the efforts and collaboration of the economic, trade union and social agents, the institutions and the citizens of the MAB.

Many of the questions dealt with by the local administrations cross over the administrative limits of town councils, and need to be taken on from an inter-municipal point of view. This is the case of policies on housing, the environment and sustainability; management of infrastructures, transports and human capital; from analysis and adaptation to the new realities conditioned by demographic changes, changes in the structure of the family and the increase in migratory flows, among many others.

Barcelona's metropolitan reality is complex and has a variable geometry. It is, at this time, a fragmented area from an institutional and territorial point of view, where certain imbalances are produced. Metropolitan Barcelona requires its own planning and management.

The organisation of the Strategic Metropolitan Plan establishes a network of relationships where the ideas of all the defining elements of the Plan are inter-connected so that a flow of necessary knowledge can be established for the correct configuration of planning schemes.

Agreement has been possible thanks to an extraordinary consensus achieved by all the administrations and institutions (local governments, county councils, Provincial Council, trade unions, economic, cultural and social organisations). We have also reached a solid relationship with the cities in the second metropolitan ring so that the result will provide benefits and solve problems we have in common.

The Plan is structured in three large areas: representative-decision-making, made up of the General Council and the Delegate Commission; operative, centred on the Council for Strategic Development and the two large Prospective and Strategy Commissions; the linking body, which acts as a bridge for relations with other economic and strategic sectors, with the cities in the second ring and the supra-municipal institutions.

The Prospective Commission has been in charge of defining the trends in the environment with the greatest impact in the metropolitan area, while the Council for Strategic Development has the main objective of defining and proposing the objectives of the Plan, as well as carrying out the follow-up of the actions taken for its implantation.

The Prospective Commission generated five sub-commissions on employment: human capital; citizens coexistence; transports, housing and metro-

politan model; leadership and globalisation; and economic dynamism, which has brought a high quality of representatives together from the institutions and nearly 600 experts, a good example of the interest aroused and a guarantee for the solvency and consensus achieved.

Also, the Strategy Commission has studied the critical aspects identified by the Prospective Committee, and is now centring its work on proposing the suitable measures to deal with them and watch over their correct implantation.

For the time being we find ourselves at a moment in which our collective future is in an optimum and critical situation at the same time: an enviable potential of projects and realities but which mean the obligation of consolidating this transformation process. And the way to carry this out is through agreement, a peculiarity which should lead us to promote the metropolitan culture by placing its strengths and weaknesses in common.

The MAB meets all the conditions to be able to establish itself as a reference within this Europe of the future which is being shaped, but to achieve this, we are obliged to give up the complex organisational models which restrict and at the same time divide the metropolitan territory and organise it through an instrument of cohesion and consensus such as the Strategic Metropolitan Plan.

The strategic planning process has culminated with the set of strategies, measures and objectives which make up the vision of the future that we want for this area.

Out thanks to all those who have worked on it.

JOSE IGNACIO CUERVO
Chairman of the Delegate Commission
& 4th Deputy Mayor of Barcelona

Contents

1 Background	121
2 The 1st Metropolitan Strategic Plan of Barcelona, Instrument of change	123
3 The Basic Elements of the 1st SMPB	123
4 Diagram of the 1st SMPB	124
5 Mission of the 1st SMPB	124
6 Principles of the 1st SMPB	124
7 Vision of the 1st SMPB	124
8 Proposals of the 1st SMPB	125
8.1 Introduction	125
8.2 Economic growth vector	125
8.3 Territorial model vector	127
8.4 Social cohesion vector	129
 STRATEGIC PLAN: A REALITY FOR TODAY	
Metropolitan strategic planning in the United States Marc A. Weiss, President and Director General, Institute for Global Urban Development, Prague and Washington DC	131
CIDEU and Strategic Planning in Latin America: ten years promoting governability Xavier Sanchez, Secretary General of the CIDEU	132
Strategic town planning in Europe Ismael Martin, Political Expert, PEMB	133
Strategic planning: a valid instrument for cities and territories Felix Asin, Member of the Governing Body of the Executive Commission of EBROPOLIS	134
A strategic view from Town Councils Francesc Castellana i Arellan, President of the Area of Economic Promotion and Employment of the Barcelona Provincial Council	135
 TOWARDS THE PLANNING OF THE 21ST CENTURY	
Concurrent Planning: an alternative for the future Francesc Santacana, General Coordinator of the PEMB	136
Strategies and globalisation in the world's metropolitan areas Josep Roig i Marti, Secretary General of Metropolis	137
 DIFFERENT VISIONS FOR THE METROPOLITAN AREA OF 2025	
The city: Laboratory of Ideas Ana Mir i Emili Padrós, Industrial Designers	139
Dreaming of artificial islands Lluís Anton Baulenas, Writer	140
Barcelona, in favour of fecundation... Jorge Wagensberg, Director of the Science Museum of Barcelona	140
The ideal city Rafael Argullol, Philosopher	141
Barcelona: the new city for an ethiopian girl Anna Soler-Pont, Literary Agent	142

The metropolitan model of Barcelona has to open up to an arithmetic in which the loss for the parts should never affect profit for the whole. And vice versa.

MAITE ARQUÉ, MAYORESS OF BADALONA

It is obvious that this Plan is a living tool, which will undergo improvements and adaptations during its development and implantation process.

JOSÉ LUIS JIMENO, MAYOR OF BADIA DEL VALLES

1. Background

1.1. Industrialisation as the basis of the socioeconomic model for the Barcelona Metropolitan Region

Since the end of the 1950s this metropolitan territory has seen economic and social consolidation, based on its own model of the 20th century industrialism era, and on a very reactive role as regards urban planning prior to democracy, with a much more proactive approach from that period onwards and to date.

Over the course of this broad time span, there has been a phenomenon of symbiosis, between the city of Barcelona and its surrounding towns and villages. This symbiosis has been such that until the 1950s, growth was centred in Barcelona (around 80/85% of the BMR's population) and from that time onwards, population growth spread out towards the surrounding areas, so that in 1960 the Barcelona's weight in the overall region was around 77% of the population, in 1970 it was 64%, in 1980 it was 56%, etc.

This continuing process was very much accentuated in the 15-year period between 1960 and 1975 when all the localities in the area doubled their population at least. In some cases, the population tripled: el Prat, Sant Boi, Sant Feliu, Sant Vicenç dels Horts; and in others, the population grew fourfold: Castelldefels, Sant Joan Despí and Viladecans.

It should be pointed out, also, that throughout this entire period, the General Metropolitan Plan was the only element that contributed and was committed to an authentically metropolitan

model; this circumstance did not arise again until the present. The result of this planning that was broadly overwhelmed in its first years, was a process of occupation of the land at an accelerated pace, the use of partial, fragmentary and incoherent plans –as a habitual system of detracting from the District Plan–, irregularities, increases in developable land, changes of land use, etc..

So this was a long phase, therefore, in which the territory's only strategy was to adapt itself to the needs of industrial processes and the needs of a broad mass of new citizens that flocked in –first to Barcelona, then to the surrounding municipalities– attracted by the growing demand for human resources.

With high points and low points, this phase lasted until the mid 1970s, when the major recession that took place led to a new social and economic model that would involve notable changes in social and productive behaviour and, obviously, have effects on specific territories.

This step from one model to another was not immediate.

1.2. The transition towards a new socioeconomic model

Three important events characterise the birth of the transition phase: the arrival of democracy and the new values that Spain's entry into the European Economic Community meant for municipality representatives, the end of the industrial crisis, together with the boom in new technologies and their rapid translation into new productive activities.

The new urban values of democracy reevaluated the suburban reality of many municipalities and a constant advance was initiated towards the consolidation of new urban realities conceived by then as veritable towns, with better cohesion, better integration and a renewed citizen identity. Nonetheless, this process, necessarily focussed on the sphere of each town considered alone, left on the back burner those aspects typical of a metropolitan vision, since this function had not been taken on by any other administrative body. Therefore, these towns reconsidered their role, with a clearly proactive vocation as regards economic and social projects, and, in short, with a

virtually generalised use of strategic planning as an instrument for participation and the projection of each of the towns.

At the current time, the following municipalities have strategic plans: Molins de Rei, Sant Boi, Sant Just, Santa Coloma, Baix Llobregat, Esplugues, Barcelona, Cornellà, l'Hospitalet, Badalona, Cerdanyola, etc.

As a consequence of these project-based policies, the Barcelona Metropolitan Area (BMA) is in the midst of a phase of expansion and of vital projection with a set of over 40 projects which, undoubtedly, will change its global potential with the construction of nearly 11 million square metres for different uses (offices, housing, shopping areas, amenities, etc.) involving a total investment exceeding 36,600 million euros, without including investments in infrastructures and connectivity.

As regards entry into the European Community, the balance is also clearly favourable. Since 1986, Today, Barcelona's economy is the principal exporting base of Spain, and it constitutes a

the Barcelona Metropolitan Area has attained positions at the heart of the European economy and has clearly improved in terms of foreign competitiveness, productivity and occupation levels. Between 1986 and 1999 the GDP of the province of Barcelona increased by 64%, one of the highest growth rates in the European Union.

In recent years the BMR has undergone strong growth in terms of job creation. The employment rate –based on the potentially active population from 15 to 64 years– increased from 65% in 1995 to 74% in the year 2000, whilst the unemployment rate dropped, during the same period, from 20% to 8%.

As regards the entry into the new era of economic production, the BMA constitutes a clear example of an overall highly diversified polynuclear metropolis, but with a degree of productive specialisation in the different towns that form part of it.

The Strategic Metropolitan Plan of Barcelona allows the work of the municipalities and, at the same time, to maintain a general vision of the territory which unites us and gives a response to the needs of all the population.

JOSÉ ANTONIO ROBLES, MAYOR OF BARBERÀ DEL VALLES

There is the danger that our municipalities will be considered as little inhabited reservations, where it is possible to install all the services that the great agglomeration of people need to maintain a reasonable level of inhabitability.

JOANA M. BADELL, MAYORESS OF BEGUES

European metropolis producing goods of medium-high intensity and exporting tourism services. However, it is necessary to bear in mind the weight of the multinationals in these direct and indirect exports, and, logically, the relationship between the technological levels with the high degree of openness of our economy.

Moreover, the BMA is experiencing important changes in the composition of the jobs market towards high knowledge intensity sectors. Between 1991 and 2001, most of the towns saw these posts double until they reached a sum of nearly 500,000 (some 78% of Catalonia's total),

with a labour market that accentuates its metropolitan character.

This period of transformation, obviously, has had and is having fluctuations that can affect issues such as the unemployment rate and other economic indicators, in a less positive sense.

Even so, we find ourselves in a territory –that of the RMB– that now occupies an important position within the European Union. By population, it ranks 9th behind the urban agglomerations (not necessarily municipalities) of Cologne, Birmingham, London, Frankfurt, Paris, Milan, Madrid and Naples.

The BMR's ranking in this list improves notably if we take as a reference business preferences for siting economic activities.

According to the European Cities Monitor, in the year 1990 Barcelona occupied the 11th position in this ranking. Now, in the year 2002, its position is 6th, having superseded cities such as Zurich, Geneva, Milan and Glasgow. The cities with which we now have to compare ourselves are London, Paris, Frankfurt, Brussels and Amsterdam. However, obviously, we cannot overlook the others, given that all are equally motivated to improve their current positions.

Planning a metropolitan environment which revolves around a power like Barcelona requires a global vision, perhaps a little distanced from the individual view of each municipality, but which must never loses sight of the identity of the municipalities which make it up.

JOAN PLAYA, MAYOR OF CASTELLBISBAL

From the legitimate wish for the improvement of each one of our municipalities, we must work together for this future that we share. This is how the expectations that are envisaged shall be achieved.

ANTONI PADILLA, MAYOR OF CASTELLDEFELS

tely– is a fact that has been accentuated around Europe and that, at present, is a reality that is more or less accepted in all European metropolitan regions. A transition has been observed in traditional urban organisation models with an industrial basis towards a new model based on the services economy and on the integrated organisation of urban spaces that is much less aggressive. One piece of data: according to the PTGC, by around the year 2026, the great majority of all the flat land in Catalonia will be urbanised, including –logically– the entire BMA territory. Within the framework of this premise, it is necessary to contemplate three fundamental bases: social, economic and environmental sus-

tainability. The combination of these three bases confers complete significance upon this growing tendency to consider sustainability as one of the essential parts of what should be the urban planning pattern of the future: integral planning.

6| Governance: This is one of the great issues that affect all metropolitan areas around the world. It is a crucial question and has not been resolved. It is also an issue that has arisen from the previous model and from the dialectic between centre and periphery that characterises that model. The existence of municipalities with history, legitimacy and democratic proximity is, without doubt, a very important asset that not all of the

world's metropolitan areas have known how to conserve. The question is in this sense: can the consolidation of the new social and economic model of this veritable urban conurbation that is the BMA, with its 3 million inhabitants, be achieved, in an efficient way, by following the current norms? Can we provide suitable answers to each of the above premises –productivity of the territory, renewal of the productive fabric, harmonious coexistence and sustainability– without introducing new elements of governance or of management into this territory? Or put another way: is the current evolution of the BMA taking us towards a desirable vision for the future in the medium term?

1.3. What future for the BMR? from transition to the consolidation of the new model of post-industrial society of knowledge, creativity and culture.

It is not easy to forecast the future of an area that already occupies a first division amongst European cities, all of them competing at the same time to become more efficient, to attract more business, to promote the same knowledge sectors and to ensure the highest possible levels of social integration.

It is important to take into account several premises when viewing this future:

1| The BMA is a territory that, in the future, will not undergo great changes. The territory is highly saturated and it will be necessary to manage it appropriately in order to transform it into a quality urban environment that responds to the needs of society and of today's economy. Improvement of the territory's productivity will be an essential element of the model that will need to be shaped. The dimension of growth of the BMA and the definition of the model that is needed to adapt to a different social, political and technological situation has to be one of the key points for centring the necessary debate on the BMA's future. Thinking about a metropolitan mobility model –for people and goods–, a system for the generation and efficient dissemination of knowledge, a network of communications and connectivity for the 21st century, schemes suitable for the rehabilitation of the historical centres of the towns making up the metropolitan network, an efficient system of economic promotion, etc., these should be some of the parts of these productivity factors that will require consideration for the BMA's future.

2| From the economic point of view, we are at the start of a transformation towards sectors with greater added value, capable of standing up to the increase in competition from a Europe with 25 members, without the support of salary levels.

From the current perspective, it seems logical to expect continuity in the process of transfer of some of the industrial plants that in their day were located in the BMA and that now may feel more attracted by other EU territories. It will be necessary to re-situate, in this new context, the new factors likely to generate transit towards these new productive activities. The abovementioned European Cities Monitor 2002 report gives us a few clues regarding what we call new productive activities: availability of highly qualified human resources; easy access to the markets, to customers and to consumers; a quality telecommunications network; a positive attitude towards creating and attracting businesses; appropriate salary costs; availability of office space at competitive prices; ease of mobility across the entire area; languages; quality of life, and a quality environment. In other words, localisation factors that are far removed from those that were demanded by the previous model. To all this, we have to add the progressive importance of the innovation factor as a key element for evolving towards the productive activities that have to interest us. In addition, innovation means research and the generation and transmission of knowledge

4| Culture is another premise that must be borne in mind when sketching the future of a metropolitan region. Nowadays forecasts cannot be made without taking into account the role of culture in the added value of the metropolis. Urban planning forecasts cannot advance without the symbolic role of culture in the articulation of the city. Social cohesion has no sense outside of a reference framework of the cultural keys that it involves. Moreover, a report from the European Council attributed culture –in the broadest sense– with the existence of 15 million jobs in Europe. Meanwhile, another report by the General Society of Authors situated growth related to culture in Spain in 1997, at some 4.5% of the GDP, which positioned it as the fourth ranking productive sector.

5| Sustainability and environment. The dysfunction that has existed between the model of economic growth followed up to now and its sustainability –the capacity to maintain a situation indefini-

2. Instrument of change

We have seen already that the BMA's future is in both an optimal and critical situation at the same time.

Optimal because it really does have the potential for enviable projects and realities, as is made clear by the internal and external reports that exist.

Critical because it is facing the inevitable need to consolidate its steps towards a new economic and social model that is imposing itself around the world –globalisation– and that operates with other rules and principles than those that have been promoting the current growth.

One of the main problems that arises in any process of future forecasting is that of thinking of the future in terms of values or principles that have been the rule until the current time, but without taking into account the birth or incipient existence of new principles that are what should govern in the future. Therefore, a great effort is

necessary to be able to understand that the future is not a prolongation of the present, but rather it is a complex process that is gradually created and configured by social, economic and political leaders or that arises from society itself, but is then swiftly grasped by these leaders.

In this regard, a strategic plan has to be considered not only as an end in itself, but also as an instrument that can facilitate leadership –in this case of a territory such as the BMA– that is configured in so far as it is able to grasp the evolution and the tendencies of certain environments –there is not just a single environment to be considered– and that is able to relate them to its own values and potentials.

And, in fact, rather than a plan, what must be considered is a methodology that is capable of making the territories think strategically. Currently, changes are too fast and deep to be

3. Basic elements

A strategic metropolitan plan is not the same thing as a strategic city plan, even though the methodologies used may be similar.

In a city there are clear and specific elements of governance, in the same way that its economic and social agents are also easy to identify.

In a metropolitan area none of the above two conditions arise. Governance has to be sought and built. The configuration of policy and management schemes with which all the municipalities feel comfortable is, to a certain extent, one of the very objectives of the 1st Plan, and as regards econo-

mic and social agents, their role is less clearly outlined owing to the very weight of the municipal administrations and because not all have a territorial space that coincides with the area.

Under these conditions, the experience followed until now leads us to emphasise the quest for building consensus and for good relations in all concepts that have to provide the backbone of the Plan's contents.

Five technical committees have been working since July of last year on five critical issues in order to guarantee the conditions for ensuring the eco-

able to sustain temporary answers for a long time. This is why true strategic planning is that process that leads towards achieving a territory that thinks strategically.

Obviously, the fact that a territory is committed to thinking about strategies for the future and to searching for the most suitable directions to allow it to achieve this aim means that what we do not want is the market –as it did previously– giving us the norms for that future. It means that we want to have an active influence on that future, from the logic of citizenship and from the new guidelines that can already be imagined now.

A process of strategic planning is not, in this sense, a process of benchmarking. It is a process of imagination for giving impetus to new situations. It is easy to understand that if we all opt for benchmarking, we will all end up doing the same things, to a greater or lesser degree.

nomic and social progress of the metropolitan territory of Barcelona in coming years. With this material, a set of proposals have been made that it has been necessary to order, prioritise and select in order to ensure the coherence of the entire Plan.

This global coherence has to be obtained based on a coincidence in the vision of the BMR's future –where we want to be going– and that establishes the guidelines of the changes that we have to introduce into our current model of behaviour.

Moreover, this vision of the future has not come from nowhere. It is certainly important to take

The debate about the Strategic Plan of the MAB, which is quite advanced, contrasts with quite a uncoordinated reality and with town planning, in force since 1976, which has become outdated both territorially as well as conceptually.

ANTONI MORRAL, MAYOR OF CERDANYOLA DEL VALLÉS

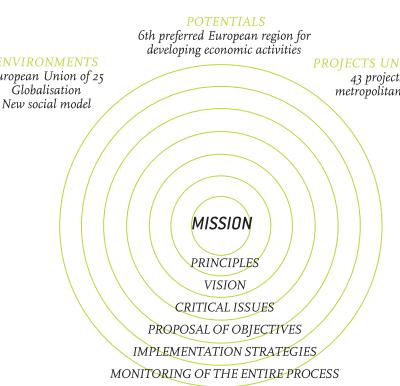
The approval of the Strategic Metropolitan Plan eliminates some of the problems we so often find, like the design strategies which are incompatible, carrying out negative actions for neighbouring municipalities, or loss of opportunities through lack of joint vision.

ANGELINO MAESTRO, MAYOR OF CERVELLO

into account the premises already mentioned that configure the most important environments –as well as the diagnosis of our potentials. However, an equally or even more important role has been played by agreement on the principles and values that have to inspire the concept of that future vision. Thus, the Plan's outline is configured around the following elements:

- > The Mission that the Strategic Metropolitan Plan of Barcelona wants to adopt in the entire metropolitan territory of Barcelona.
- > Principles or values that it is agreed will have to guide the process of change: participative lea-

4. Diagram



6. Principles

The members of the Barcelona Metropolitan Strategic Plan share the following general and functional principles:

- GENERAL:**
- > Solidarity
 - > Subordination
 - > Responsibility of capital status
 - > Social cohesion, equal opportunities and social equality, understood as a positive interaction between groups
 - > Consensus and participation
 - > Public-private cooperation
 - > Vision of the future
- FUNCTIONAL:**
- > Co-responsibility, metropolitan perspective and inter-municipal cooperation.
 - > Metropolitan simplification and rationality. Efficiency of the instruments for territorial action.
 - > Environmental, economic, social and territorial sustainability.
 - > Territorial cohesion, rebalancing and multi-centrality.
 - > Culture as a factor for coexistence.
 - > Generation of employment within a framework of labour quality.

7. Vision

In a vision of five to seven years hence, in which the renewed European Union will have been shaped, the BMA will have adapted in order to manage with maximum efficiency the process of economic, social and political change that needs to allow it to continue advancing its position amongst the most advanced regions in Europe.

Quality of life, citizens' welfare and culture will be the parameters that will have to guide the evolution of this territory as a response to the process of adaptation towards the new models of current society.

In the next few years, the BMA will grow on the basis of the renewal of its sectors, along the route of added value and of giving impetus to other sectors that will be based on the generation and dissemination of knowledge and of creativity as a basic raw material.

Human capital will be the most highly valued resource, and companies, universities and other research centres will work with more coordination as the driving forces of this change.

- > Consideration of objectives: the critical issues have to be supported by a set of objectives that will need to be incorporated by the different agents involved and by a set of actions that have to specify and materialise these objectives.
- > Future vision: how do we imagine the BMR in a few years' time? What urban model can we imagine? With which activity would we like to excel? How do we want to understand ourselves socially?
- > Strategies for implementation: how it is intended to pass from proposal to action. This may mean a more accurate analysis of each proposal, greater specification and detail, and an identification of the agents most directly involved in each specific action.

5. Mission

The mission of the Strategic Metropolitan Plan of Barcelona is to propose, within a framework of public-private and inter-municipal cooperation, and with the participation of economic and social agents, the processes of change that are required in the BMA, in order to give direction to the economic and social development of this territory and for constant regeneration of its potential for growth.

The main agents who have made us see the need to take a leap forward in the organisation and cohesion of the metropolitan territory are the citizens themselves, with the services they ask us for, with the way they move about, with the way they function on a day to day basis.

JOSE MONTILLA, MAYOR OF CORNELLA DE LLLOBREGAT

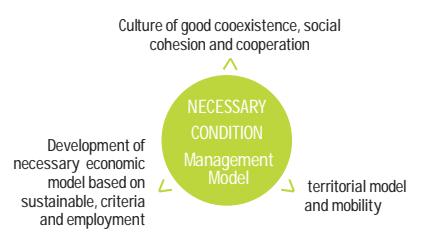
The debate and effort of all the social, political and economic agents is the tool that will serve to achieve the rebalance of the territory and the reduction of inequalities.

LORENZO PALACIN, MAYOR OF ESPLUGUES DE LLLOBREGAT

8. Proposals

8.1. Introduction

Based on the work of the five committees for proposals, and that of the liaison committees, the contents diagram of the 1st Strategic Metropolitan Plan of Barcelona is structured on the basis of three vectors of action and one necessary condition:



The first vector –economic development based on sustainable criteria and employment– includes all those proposals more directly related with economic development and employment and with the

process of transformation towards more advanced models: technological platforms, science, entrepreneurial initiatives, human capital, work organisation modalities, infrastructures, job quality, sustainability... these are some of the concepts included in this section.

The second vector –territorial model and mobility– groups together, as is logical, a series of objectives and proposals related with the territory and with the deployment of some of its ordering elements, mainly housing, transport and the conservation of the territory and the environment.

Then, culture of good coexistence, social cohesion and cooperation, form the third of the Plan's vectors. This includes proposals related to the three great challenges of the current moment in time: migratory flows and diversity, demographical change and changes in family structures and in family/work relations. It includes an issue as

important as the low level of training as well as measures necessary in the fields of teaching and integral vocational training.

Each of these vectors makes explicit:

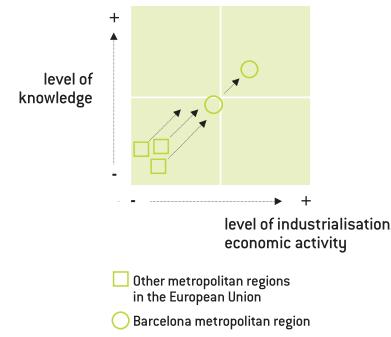
- > An idea of the direction that we wish to give to the vector.
- > Critical issues that can affect the development of the vector.
- > Objectives that are considered to tackle these critical issues. Some measures are at an exemplary stage, in other words, to provide a more or less specific idea of how the Strategy Commission should endow the different objectives with content.

Necessary condition should be understood as the political, social and management model of the Barcelona Metropolitan Area, which has to make possible the implementation of this Strategic Plan and everything that it involves.

8.2. Vector of economic development, based on sustainable criteria and employment Towards the creative city

Critical Issues

- 1 Insufficient critical mass in human and technological capital within the framework of:
 - a A tendency towards the reduction of allocating of human resources (in Catalonia, in the period 2000-2010, there will be a double need to increase the employed population with the maintenance of a market of unemployed people with few professional qualifications, which will need to be reduced via training).
 - b A technological de-capitalisation (27% of students to branches of engineering and architecture, as opposed to 57% to social sciences and humanities).
 - c Low secondary education levels, basically FP or Vocational Training (in Spain, some 38% of young people take FP; compared with 58% in the 15 EU countries).
 - d A notable delay in the continuing education of this human capital (in the year 2001, 3.1% of the population aged from 25 to 64 years took part in continuing education, compared with 4.7% in the whole of Spain and 8.4% in Europe).
 - e Shortages in innovation, research and creativity. The BMA cannot only compete on cost. It
- 2 Disconnection between production and education systems. This element, in a process of transition towards a new model of development, is now acquiring even more relevance than in previous eras.
- 3 Entrepreneurial capacity. Giving impetus to the creation of new companies is important to broaden the business fabric and increase employment. The creation of companies favours innovation and allows a network of SME to be developed, that complements the major companies and also becomes a new factor for attracting new investments.
- 4 Openness to the world, mobility, languages. The availability of a critical mass of human and technological capital demands a greater



The Plan represents an opportunity for channelling and promoting everything we have learnt and consolidated over so many years of working together: the need for everybody's contribution, transversality, a more complete and more precise vision of the territory.

DIDAC PESTAÑA, MAYOR OF GAVA

When putting valid local policies into practice we must take into consideration a wider scale, because the urban processes which affect Hospitalet, for example, also respond to general dynamics which affect the rest of the towns in the Metropolitan Area.

CELESTINO CORBACHO, MAYOR OF L'HOSPITALET DE LLLOBREGAT

The municipalities in the Metropolitan Area have to be capable of defining and applying policies directed towards improving the quality of life and level of well being of the people.

VÍCTOR PUNTAS, MAYOR OF MOLINS DE REI

The Plan has to allow us to work in equal conditions and that can only be understood through collaboration and cooperation between all those which make up this territory.

CÉSAR ARRIZABALAGA, MAYOR OF MONTCADA I REIXAC

capacity for international relations, which stimulates the attraction of talent and the mobility of local human resources elsewhere.

6) Availability of competitive infrastructures (of a diverse nature, a circumstance that requires an investment effort that is high above the historical average)

7) Capacity of decision-making and resources in public investment to allow redress of historical deficits. The coordination of the institutions to promote major projects is, in the same way, a critical factor

8) Quality economic growth such as that we intend to achieve requires basic services and supplies of a high level, supplied in line with sustainability.

9) Social cohesion and a crossroads city, as a dynamic and creative place, as against a view of a conflictive frontier city. The contribution of people from outside and the tension generated by diverse cultures increase creativity and make societies advance. The most dynamic world regions are crossroads cities (Los Angeles, San Francisco, etc.) and the BMR territory is to be found where the northbound and southbound routes cross.

OBJECTIVES AND SOME MEASURES

1) Generate, attract and retain creative and innovative talent
 > Rethink scientific and technical systems in order to give incentives, as well as resources, to researchers in order to achieve excellence. Promote exchanges between research centres and companies and coordinate technological platforms as instruments for regional development.
 > Increase, substantially, the resources allocated to R&D with a sustained effort that is much greater than it has been historically. Reaching 3% of the GDP is an appropriate sum in accordance with the parameters of the European Union European Council summit held in Barcelona in spring 2002.

> Introduce the concept of Universities as a driving force for development, including economic and territorial development. In this regard, the connections between the university system and company creation activities need to be increased, as well as promoting business innovation within a context of SME and micro-enterprises.
 > Promote an international outlook at universities, in vocational training and business schools.

ols so that some of them reinforce their position as pioneers in Europe, competing to attract the best teaching staff and students. The objective would be to make Barcelona a university centre of reference and an export activity.

> Improve the instruments that facilitate mobility and openness to the outside world.
 • Design a plan that foments geographical and functional mobility and flexibility in work and professional careers.

• Accompanying measures in the field of housing, social protection and continuing education in order to reduce the risks of greater mobility.
 • Generalise learning and the use of English as a preferential option for a third language.

• Quality public areas, places for improving relations, a positive approach to conflicts, and, in general, an open city within the framework of quality coexistence.

2) Establish more powerful links between production and education systems. Promote lifelong learning
 > Produce a proposal for development of active employment policies.

> Reinforce the Metropolitan Industrial Agreement and promote the coordination of the training on offer.
 > Reinforce lifelong learning schemes. Optimise the use of existing resources, and if necessary increase them, and analyse mechanisms for facilitating access to them for SME.

> Guarantee effectiveness and the application in the territory of the Vocational Training Plan of Catalonia (which defines new centres), to guarantee that vocational training is linked to enterprise.
 > Push for the earliest possible availability of the Qualifications Institute in order to facilitate the recognition of qualifications in Catalonia and in the European Union.

> Promote the libraries as a basic element of the knowledge society and facilitate the dissemination of the digital culture.

• Guarantee quality nursery, primary and secondary education, that allows education in values (creativity, solidarity, entrepreneurial capacity, etc.) that have to be inherent to citizens of the future.

3) Give impetus to entrepreneurial skills and capacities
 > Promote the setting up of networks of company incubators in the metropolitan territory and develop excellent incubation systems.

> Reinforce the general programmes for the creation of companies: expand specific programmes for collectives and sectors and promote new initiatives in this sphere.

> Promote the creation of technology-based companies from the potential represented by university research and by new forms of financing –risk capital, seed capital– that support these initiatives.

> Greater links between management studies (business schools, etc.) and scientific areas.
 > Emphasise attention towards training activities not only in the more technical aspects, but also in terms of multi-skilled aptitudes and competencies.

> Integrate the immigrant population into programmes to encourage entrepreneurship, facilitating procedures for self-employment and the creation of companies.

4) Understanding the role of the public sector as facilitator and stimulator of new activities, is necessary to identify groupings of sectors that are inter-related, complementary and with good future prospects, with the aim of giving them priority treatment (culture, life sciences, all people-oriented services, sports, and tourism industries.)

5) Improve living standards (also understood as a factor for attracting human capital to the territory), ensure high-level basic supplies and guarantee a quality environment (open spaces, etc.).
 > Understanding the density of the city as a positive fact, it is necessary to resolve the noise and pollution problems that can have an important influence on lowering living standards.

> Ensure access to basic services and supplies –water, energy, waste and telecommunications– based on sustainable criteria and with standards befitting a leading territory in Europe.

6) Promote institutional coordination in order to foment development and projects with a metropolitan scope.

> Share actions for economic promotion of the territory that allow us to advance towards the creation of an Agency for the Economic Promotion of the BMA.

7) Promote infrastructures comparable to those of the most advanced European regions, guaranteeing accessibility to the entire BMR and encourage autonomous management of the same.
 (Note: the specific measures for developing this point are contemplated in the Territorial Model and Mobility Vector).

8) Consolidate the BMA's spatial scale: the European macro-region and the network of the most important cities that form part of it

(C-6). The BMA has to invest in order to become the hub of this territory.

9) Maintain and improve relations with Mediterranean countries –especially with the

Magrib– and with the countries of Latin America.

10) Asia. Given the existence of economic connections of a certain interest, and the recent

constitution of the Asia House, it would be appropriate to produce a specific strategy for relations with this territory, taking into account two important obstacles: communications and the language.

3) Low proportion of housing in economic development and urban reform projects. Of a total sum of 19 million m² of floor space, only 25% is envisaged to be allocated to housing. If these projected forecasts are met, then the final result will worsen the imbalance between the numbers of jobs and their siting in relation to the resident employed population. This phenomenon involves a notable and inevitable increase in home/work journeys in private vehicles.

4) Existence of broad urban areas within the compact city showing a clear regression or inexistence of economic activity, which are the object of processes of degradation/isolation if there is no public intervention.

5) Spatial integration of the families of immigrants.

6) Problems resulting from growing traffic flows caused by the distribution of goods to retail outlets and homes. In addition to the increase in traffic caused by new commercial formulas –such as e-commerce, warehouse vans, etc.–, to the denser areas of towns, there is also a very important problem of public thoroughfares being occupied by loading and unloading operations.

7) Insufficient capacity for connecting logistical infrastructures in the Delta del Llobregat with the rest of the country and with Europe.

8) General insufficiency of the metropolitan public transport systems. Especially notable is the lack of public transport services in areas of low density, such as industrial estates and some residential areas, but there are also areas of the compact city where public transport coverage is weak. A major effort is needed to establish train/bus or train/private vehicle schemes using park-and-ride car parks wherever necessary. This aspect also has an important influence on mobility relations with the towns of the Metropolitan Region of Barcelona.

9) Lack of attention to the historical road network (which links centres and territories across its breadth) and to the lines of connection between urban centres. Development of metropolitan viability has been based in recent decades on the creation of sections of motorway and high capacity segregated routes. This has led to numerous conflictive points in the secondary network and excessive use of the segregated routes.

10) Absence of a territorial model of reference. The lack of this model, in the sphere where metropolitan processes really occur, means that projects with a territorial scope have to work on the hypothesis of evolution of demand and cannot be based on approved territorial development objectives. Very especially, the absence of a territorial model makes the reinforcement and protection of free territorial spaces that remain outside the sphere of the more emblematic areas that have their own figures of protection, more difficult. These free, connecting or separating spaces of urban developments, which are associated with the territory's morphology and hydrography, a major feature of which are the river spaces, will be difficult to evaluate and treat in sufficient depth from the viewpoint of municipal district boundaries that the urban planning schemes have to take into account. This territorial model will also have to envisage the relationship of neighbourhood and collaboration between the sphere of the Metropolitan Region of Barcelona and the towns that form part of it.

11) Metropolitan territory with important projects for the future that it will be necessary to manage suitably in order to achieve a sustainable impact on the territory.

12) Loss of population density in certain territories given urban planning requirements that limit the numbers of homes and owing to changes in family composition.

8.3. Territorial and mobility vector Towards the city of cities

Towards a coherent territorial model with the perceptions, confirmations and proposals that have to respond to the idea of a city of cities and pursue, amongst others, the following objectives:

> Maintenance of dense and mixed fabrics.
 > Promotion of housing and rehabilitation of existing housing.
 > General provision of high capacity public transport. Provision of low and medium capacity surface services.
 > Design of sustainable and safe mobility policies, whose final objective is the progressive reduction of the use of private vehicles.
 > Processes of urban improvement balanced between business activity and housing.
 > Maintenance of standards as regards land occupation and the preservation of open spaces.
 > Response to the environmental challenges raised by water, waste and CO₂ emissions.
 > Promotion of new spaces of centrality.
 > Maintaining of an adequate offering of land for industrial or other business uses.

Critical Issues

1) Inadequacy of housing policies and of current development and urban reform policies. In light of the strong forecast demand for housing, motivated by the needs arising from the emancipation of young people (in the 20 to 35 years age range) and immigration arising from the offer of jobs.

2) Difficulty in access to housing –whether through ownership of rental– for a large segment of the population. Housing has reached, in general, prices that are a cause for great concern, mainly owing to limited supply, lack of use of the existing housing available, the lack of weight of rented accommodation and especially, the low rate of building of officially subsidised housing (only 1/25 homes that are built in Catalonia), despite the efforts of local councils in envisaging compulsory percentages of subsidised housing in their urban transformation operations.

For a small municipality like ours, forming part of the Strategic Metropolitan Plan of Barcelona is a way of feeling that we are participants, understanding and taking part in the evolution of our towns, within the dynamics of the great cities which surround us.

ALFRED MATAMALA, MAYOR OF MONTGAT

Improvement in the productivity of the territory will be an essential element of the model we have to shape.

JOSEP JORDANA, MAYOR OF PALLEJA

To the extent that one of the fundamental objectives of the Plan is to provide the small municipalities with the necessary resources for their sustainability, friendly "take-overs" are avoided, while at the same time, mutually beneficial interdependencies are created.

JOSEP M. LLOP, MAYOR OF LA PALMA DE CERVELLO

OBJECTIVES AND SOME MEASURES

- 1| Maintain and foment the residential capacity of urban areas so that they can embrace the maximum proportion of the demand for new housing that is envisaged over the next ten years without producing undesirable densification.
 - > Reform and maintain a good state of upkeep of the existing housing available.
 - > Optimise the use of urban land for housing and other uses, transforming those areas that have lost their functionality.
 - > Achieve and maintain high environmental quality and amenities levels of urban spaces, so that the compact city area continues to be a competitive residential space in comparison with suburban options.
 - 2| Correct the tendency towards the segregation of space into housing areas and specialised business activity areas which make social cohesion more difficult and increase the need to commute.
 - > Plan balanced proportions of housing and of possible jobs in urban planning developments in areas of growth and of urban reform.
 - > Develop the culture and coexistence potential of the diverse and compact city.
 - 3| Notably increase the proportion of officially subsidised housing, especially rented accommodation, in the metropolitan region.
 - > Make the necessary reservations of floor space for this type of housing in the new developments in areas of urban transformation.
 - > Increase public, private or approved action for the creation of rented and owned housing at affordable prices, improving the legal and management processes necessary for guaranteeing the correct functioning of the market for this type of housing.
 - 4| Achieve the correct spatial integration of immigrant families in new and old urban areas to facilitate the maintenance of social cohesion.
 - > Build a consensus on common criteria for the treatment of this issue by the different administrations responsible.
 - > Adopt integration strategies for immigrants in accessible housing actions.
 - 5| Consolidate a set of infrastructures and public transport services that constitutes the main medium of transport used by people for travel to the main metropolitan built-up cen-
- > Make advances along the lines of timing regulation.
 - 9| Update the secondary roads network through improvements of their layout, section and road surface necessary to make it once more a reference point for territorial planning, giving adequate satisfaction for traffic needs, and minimising the inadequate use of motorways for short-distance routes
 - This objective is of special interest in the territory that lies outside the central built-up area, where the use of private transport will always be of a certain magnitude. For efficient use of the road network, it will also be necessary to:
 - > Establish regional services on the high-speed network.
 - > Modernisation of the conventional railway network.
 - > Adapt the AVE to the natural territory of the BMR: Valencia, Zaragoza, and Toulouse.
 - 6| Provide sufficient railway link-ups to the Port and the ZAL, to satisfy its functionality and avoid increases in heavy goods transit by road.
 - > Evaluate the possibilities of use for high speed routes.
 - > Develop these infrastructures in a coordinated way, with the vision of adequate railway connections to reduce the railway bottlenecks that could hinder the connectivity of this area with the rest of Spain and Europe.
 - > Avoid as far as possible the splitting up of the territory owing to the new transport infrastructures that may be necessary.
 - 7| Implement more efficient autonomous management models in port and airport infrastructures.
 - > Autonomous management model for the port and the airport.
 - > Integrate the local train services into the mechanisms of management of metropolitan public transport.
 - 8| Incorporate into the definition of urban and territorial strategies the requirements of goods distribution logistics.
 - The growing problems of this fundamental part of the activity obliges us to use all means possible to achieve adequate regulation that will facilitate coexistence with other uses of urban public spaces:
 - > Improve the legislation and applicable regulations.
 - > Consider the land needs and distribution routes in planning.
 - > Design new public spaces taking into account their use for distribution activities.
 - 10| Achieve a sufficient degree of territorial coherence in the urban planning of municipalities, especially as regards the revisions of space for housing and business activity, with the aim of efficiently satisfying global needs and creating conditions for a reduction in forced mobility, especially in private vehicles.
 - > Create suitable frameworks adaptation for reaching consensus on decisions that affect the planning of the territory.
 - > Promote territorial planning that establishes links between mobility, accessibility and urbanism, to favour compact and diverse urban development that is well articulated with the public transport networks and services.
 - > Create mechanisms for the monitoring of territorial development that facilitate decision-making with a broad metropolitan space perspective.
 - 11| Seek compatibility between satisfying the needs for growth of the urban areas with the construction of new infrastructures with the conservation of natural, landscape and cultural values of the territory.
 - > Tackle the planning and treatment non-urbanised spaces with the breadth of ambition necessary to properly value their role as integral parts of the territorial physical environment.
 - > Give systems of free spaces a structural role in territorial planning of space arrangement.

- > Make advances along the lines of timing regulation.

- 9| Update the secondary roads network through improvements of their layout, section and road surface necessary to make it once more a reference point for territorial planning, giving adequate satisfaction for traffic needs, and minimising the inadequate use of motorways for short-distance routes

This objective is of special interest in the territory that lies outside the central built-up area, where the use of private transport will always be of a certain magnitude. For efficient use of the road network, it will also be necessary to:

- > Establish regional services on the high-speed network.
- > Modernisation of the conventional railway network.
- > Adapt the AVE to the natural territory of the BMR: Valencia, Zaragoza, and Toulouse.

- 6| Provide sufficient railway link-ups to the Port and the ZAL, to satisfy its functionality and avoid increases in heavy goods transit by road.

- > Evaluate the possibilities of use for high speed routes.

- > Develop these infrastructures in a coordinated way, with the vision of adequate railway connections to reduce the railway bottlenecks that could hinder the connectivity of this area with the rest of Spain and Europe.

- > Avoid as far as possible the splitting up of the territory owing to the new transport infrastructures that may be necessary.

- 7| Implement more efficient autonomous management models in port and airport infrastructures.

- > Autonomous management model for the port and the airport.

- > Integrate the local train services into the mechanisms of management of metropolitan public transport.

- 8| Incorporate into the definition of urban and territorial strategies the requirements of goods distribution logistics.

The growing problems of this fundamental part of the activity obliges us to use all means possible to achieve adequate regulation that will facilitate coexistence with other uses of urban public spaces:

- > Improve the legislation and applicable regulations.
- > Consider the land needs and distribution routes in planning.
- > Design new public spaces taking into account their use for distribution activities.

8.4. Vector of culture, coexistence, social cohesion and cooperation New social contract model

For the definition of a new social contract model for welfare, that allows us to tackle the four great challenges of integration:

- > Coexistence of different cultures,
- > Social exclusion of certain groups (including elderly people) and
- > Reconciling of work and family life.
- > Culture as a structured element.

Critical Issues

- 1| Social fragmentation

> Increase in migratory flows and diversity Although immigration is a historical constant, and the urban space is constituted to a large extent by immigrants, there are great differences between the migratory processes of the 1950s-1970s and those of the present day. Immigrants who came after the Civil War arrived in spaces that were not totally occupied, and made them their own. On the contrary, now, immigrants arrive in spaces that are already formed and occupy the spaces abandoned by some of the "first settlers". The legislation governing foreigners hinders regularisation of access to the jobs market for the immigrant population and causes social division between locals and foreign residents. There is a lack of awareness of the metropolitan reality, without instruments for analysis and action.

> Demographic changes and ageing. In the city of Barcelona, life expectancy has increased by two years between 1990 and the year 2000. For women it increased from 80.2 years to 83.3 years and for men from 72.7 years to 75.3 years. In the BMA, the birth rate fell notably (2.3 times) in the period 1975-95. From 1995 onwards it started to recover, until it reached 10.44 per thousand. These facts cause an important de-localisation of the younger population of the larger BMA towns.

> Changes in family structures and family/work relations. The ageing of the population and the changes in family structures cause an increase in workloads, especially for women. All indicators show deep changes in family structures: transition of the tri-generational model to the bi-generational and uni-personal model. The female employment rate in Barcelona is comparable to that of Europe, but it is necessary to guarantee this continuity in the line of objectives established by the European Strategy for Occupation. It is calculated that in the year 2004, some 24% of homes will be single-family homes. Catalan women spend double the hours of their European counterparts on household tasks (72 hours compared to 44).

Foreign immigration also leads to the establishment of other family structure models. As regards family and work relations, according to a study by the IESE (2002), only one in every ten companies has established measures to try and harmonise work and family life. In Spain, 60% of women work full-time when they do not have children, a percentage that descends to 14% when they do have children.

- 2| Permeability, inclusion/exclusion. The line between inclusion and exclusion is increasingly less clear. The number of people that transit from one point to another continues growing. One week they have work, the following week they do not, etc. Forms of exclusion are increasingly diverse. According to the Cáritas 2001 report, precarious job positions and the increase in housing prices is causing the emergence of new forms of cornered isolation. Poverty is increasingly affecting more young people, women, elderly people and foreigners.

3| The welfare system is not highly developed and is not very adaptable to the social changes mentioned. The European Commission points out that public social spending in Spain in the year 2001 accounted for 20.6% of its GDP, the lowest in the EU, where the average is 27%.

4| The education system and vocational training do not give a sufficiently satisfactory response to training needs and are not the basic mainstay for preparation of the population to adapt to the current and future changes. An unequal capacity for access to knowledge is generating new forms of social exclusion. It is necessary to reinforce public education as a key element for quality and for equal opportunities.

5| Poor qualifications. Some 25% of the population fails compulsory education. In the year 2001, some 28.3% of young people aged between 18-24 years had dropped out of school early and were not following any study or training course. This percentage is around 19% in the 15 EU countries. Another 25% passes basic secondary education, but does not carry on to any type of further training and on many occasions nor do they join the regulated jobs market.

OBJECTIVES AND SOME MEASURES

- 1| Promote a personality or metropolitan reference that respects the diversity that exists amongst municipalities and the plurality of the groups that make them up. In order to

achieve this objective, the civic and cultural sphere has a strategic nature, because it is the space where visualising and experiencing the incorporation of foreign immigration into cultural pluralism already existent in our society. Therefore in this regard:

- > Use social policies to encourage the coexistence/cooperation between people in the BMA.

- > Favour creativity as one of the social policy's objectives. It is important to bear in mind that the multidimensional (social, cultural, etc.) creativity that characterises contemporary society is the basis for future growth.

- > Make use of the knowledge and aptitudes of immigrants to develop certain types of work and help them become self-employed and entrepreneurs.

2| Establish a metropolitan agreement that defines public and citizens' responsibilities, that contemplates their emergent rights and duties, that encourages systems of participation, that stimulates a new welfare system with responsibilities shared between all the sectors involved and that contemplates the right to citizenship with the same consideration as the right to education or health.

- > Establish a model of common reception for the BMR and for the country that helps to rebalance the territory.

- > Creation of an observatory and of a metropolitan agency for the management of diversity.

- > Promote a new type of citizenship that is related to residence and not to nationality.

- > Deepen and extend initiatives that promote coordination between administrations, the economic and social agents on the basis of community work: coordinated culture projects, educational projects, plans for coexistence.

- > Produce a new map of welfare services in Catalonia that allows establishment of social services as the fourth pillar of the welfare system, and the situation of social needs in the regional sphere, and, specifically, the BMR in a perspective of 4-8 years.

- > Encourage participation on a metropolitan scale. Strengthen plural related networks, the creation of spaces and bodies for participation and the mediation of conflicts.

- 3| Establish mechanisms for the reconciliation of work and family, as one of the conditions for family and social coexistence. Relations between sexes and generations are conditioned by the changes caused by the reincorporation of women into the jobs market.

The great metropolises compete in an increasingly obvious and planned way, to achieve positions of privilege. It is very different to project oneself towards the outside world as a single large municipality, surrounded by other municipalities, than as a metropolitan body in which all of them work for some common objectives.

ALBERT VILÀ, MAYOR OF EL PAPIOL

- > Promote a law of dependence that guarantees the protection of dependent people (elderly people, disabled people, etc.) and that relieves families, especially women, of the pressure that they suffer.
- > Promote work adaptability –guaranteeing workers' and trade union rights– and employment contract modalities that are most suitable for facilitating the reconciliation of family obligations with work timetables.
- > Implement integrated family support services that are, at the same time, compatible with working hours. Design of a harmonised policy on a metropolitan scale that overcomes the dispersal caused by the existence and superposing of numerous regional and municipal policies.
- 4| Establish a metropolitan policy for guaranteeing equal opportunities and the quality of public education. Combat the low level of education whose best known reference point is known as schooling failure.
- > Promote the public schools network, guaran-

- teeing equal opportunities, and free, quality education.
- > Intensification of the learning of languages in the different compulsory education and post-compulsory education (vocational training and university education) guaranteeing an adequate public offering of language schools.
- > Promote platforms that allow the exchange and harmonisation of experiences and methodologies and a greater involvement of society (families, neighbourhoods, etc.).
- > Facilitate alternative educational itineraries for young people, given the rigid nature of the regulated education system and the difficulties in recovering school failures. Satisfactory solutions need to be offered, with a marked applied nature and these have to be of a short duration and use methods that tackle with special intensity qualitative aspects and those related to conduct (tutoring, self-esteem, stimulation, etc.).
- > Moderate the possible negative effects that may be suffered by individuals when trying to gain access to the jobs market. People who have suffered schooling failure tend to enter a job with a certain degree of disorientation, and this persists throughout their working life (recycling, change of job). For this reason it is necessary to incorporate a policy for transition to the working world especially designed for this group.

- 5| Reinforce culture as a reference point for the potential of the metropolitan municipalities. Make culture into a transversal programme for participation, for coexistence, and for citizenship.
- > Reinforce the Metropolitan Forum of Culture Councillors and promote the creation of metropolitan networks in all spheres of culture.
- > Complete the main cultural facilities in the entire metropolitan sphere and promote their coordination.
- > Study more deeply the capacity for world leadership in cultural events within the metropolitan sphere of Barcelona. Reinforce the Forum 2004.

To my understanding, it is obvious that the current scene of metropolitan development of unlimited consumption is unsustainable in the medium and long term. Therefore, a new logic and a new model which is able to take on the planning and management of sustainability coherently is urgent.

LLUIS TEJEDOR, MAYOR OF EL PRAT DE LLOBREGAT

STRATEGIC PLANS: A REALITY IN TODAY'S WORLD

Metropolitan strategic planning in the United States

The United States officially became a majority urban nation according to the U.S. Census of 1920, but throughout the 19th century, rapid industrialization and immigration from abroad fueled rapid growth of cities and urban regions. The ability of city boundaries to keep up with the explosion of urban population and the expansion of urban land development proved a difficult challenge, with the main method being annexation by the city government of surrounding towns and villages, officially incorporating them within the city's newly enlarged borders through legal authority granted to the municipal corporation by the state government. Thus for a time, city growth kept pace with metropolitan growth. For example, cities such as New York, Philadelphia, and Chicago all grew—through annexation and consolidation—from their original boundaries of just a few square miles and an original population of a few thousand people early in the 19th century, to cities with hundreds of square miles and millions of people by the end of the 19th century.

During the 20th century many of the older U.S. cities, especially in the northeast and middle west, stopped expanding their municipal boundaries, and metropolitan growth became largely a function of massive suburbanization of thousands of separately incorporated urban communities throughout the metropolitan region. In some areas of the south and west, however, growth of city boundaries continued through annexation, such that cities such as San Antonio and Albuquerque continued to cover the vast bulk of the urbanized population within the metropolitan area. This gap between the city and the metropolis led the U.S. Census to create a new category in the earlier 20th century, the Metropolitan Statistical Area, consisting of a central city and a relatively contiguous urbanized population within daily commuting range, to reflect the new reality of an urban region with many different local government jurisdictions.

Since most of the major cities by the early 20th century no longer covered the entire metropolitan region, urban planning involving metropolitan cooperation of the public and private sectors became a new tool in support of a regional policy agenda. The famous 1909 Plan of Chicago was essentially a regional plan. The even more ambitious Regional Plan of New York and its Environs, completed at the end of the 1920s, served as a blueprint for urban investment and development

in the tri-state region (New York, New Jersey, and Connecticut) for a generation. A decade ago the Regional Plan Association (RPA), a private non-profit civic organization, published the third regional plan for metropolitan New York. In the 21st century the RPA is still playing a major role in strategically shaping urban growth and development patterns across this large tri-state metropolis with a total population of nearly 20 million people, as it has been doing ever since the 1920s.

In addition to the enlargement of general purpose local government and the expansion of metropolitan planning across multiple governmental jurisdictions, another attempt to address the growing challenges of metropolitan life involved the creation of regional special purpose government corporations to coordinate and invest, public works, and regulation of specific activities. I call this approach "functional regionalism." The first major institution of this kind in the U.S. was the Port Authority of New York and New Jersey, created just after World War I to jointly govern regional seaports, rail terminals, warehouses, bridges, and tunnels, later branching out to include airports, subways, and even the World Trade Center. Throughout the U.S., there are numerous metropolitan public authorities that finance, build, and operate regional airports, transit systems, highways, bridges, water and sewer systems, electric power, zoological parks, sports stadiums, performing arts centers, forest preserves, parks and recreation centers, parkways, and many other public facilities. These metropolitan authorities in some cases also regulate certain aspects of regional land-use, particularly related to sensitive wetlands, coastal zones, open space, transportation, air quality, and water quality.

The huge increase in federal government budget aid for local governments during the 1930s and 40s also led to increased support for the creation of a national agency to promote urban improvement and metropolitan governance. This movement finally succeeded during the 1960s with the creation of a new federal cabinet-level agency, the U.S. Department of Housing and Urban Development (HUD). Accordingly, in the early 1950s a federal program called 701 was initiated to provide substantial funding for regional planning to be conducted through new coordinated entities called Councils of Government (COGs) that represented all of the local government jurisdictions within a metropolitan region.

The intention was that the COGs would become the vanguard of creating truly regional governments, though this was to prove much more difficult than anyone imagined. The San Francisco

Bay Area nearly created a comprehensive regional government during the early 1970s, but ultimately it did not succeed.

A decade later, Portland, Oregon established a limited-purpose elected metropolitan government (called Metro) with land-use and transportation planning powers, and Minneapolis-St. Paul developed the Twin Cities Metropolitan Council with certain revenue raising and tax-base sharing powers, in addition to land-use and transportation. More recently, the Georgia Regional Transportation Authority was created to help improve metropolitan Atlanta's severe automobile traffic and air pollution problems. Another variation on this theme is the consolidation of city and county governments. In some cases these city-counties date back to the 19th century, such as Philadelphia, Baltimore, St. Louis, Denver, and San Francisco, but as part of the movement toward regional government, there was another wave of city-county consolidations in the 1960s and 70s, including Indianapolis, Jacksonville, and Nashville. Occasionally such consolidations still occur—just two years ago, Louisville joined together with Jefferson County.

Despite the various examples from the preceding two paragraphs, the movement for general purpose metropolitan government in the U.S. essentially lost all of its momentum during the 1980s and has never recovered. Rarely does one hear any serious discussion today of creating regional governments. Even the existing framework suffered a damaging setback during the 1980s when President Reagan and the Congress eliminated the 701 regional planning grants, which greatly diminished the power and resources of the metropolitan Councils of Governments. Since then new movements have emerged, but no longer advocating metropolitan government. Instead, regional governance, planning, management, collaboration, and "smart growth" have become the operative terms. Today, Councils of Governments often develop strategic plans for their metropolitan regions, such as SANDAG (San Diego Association of Governments) or DRCOG (Denver Regional Council of Governments).

One of the most important elements of this resurgence has been the federal government transportation legislation during the 1990s, which mandated that every urban region must create a Metropolitan Planning Organization (MPO) as a coordinated group of local government officials, in order to jointly plan transportation investments and provide policy advice for state transportation and highway agencies. In many cases the regional COGs also reconstituted themselves as MPOs,

In the response to the citizens' needs in questions like housing, infrastructures, facilities, immigration or public transport, neither Ripollet –nor any other municipality– can consider these in isolation anymore.

JOAN PARRALEJO, MAYOR OF RIPOLLET

The industrial model of the 60's and 70's, in which cities just adapted to the changes marked by the markets, caused great imbalances in the metropolitan territory. We are now moving towards a new, more complex economic and social model. The Plan has become a fundamental tool which affects this future.

JESÚS M. CANGA, MAYOR OF SANT ADRIA DEL BESÓS

and sometimes the MPOs were established as separate organizations. Either way, they are helping to focus renewed attention on issues of metropolitan governance. Some of the MPOs, like the East-West Gateway Coordinating Council in metropolitan St. Louis that covers the states of Missouri and Illinois, have been very aggressive in developing and implementing strategic multimodal transportation and economic development plans. Similarly, the U.S. Environmental Protection Agency (EPA) has required local governments in many metropolitan regions to work more closely together to get the region within compliance of federal air quality standards, or face the loss of billions of dollars in federal transportation funding. Indeed, it was the EPA's intervention that basically forced the state of Georgia to create GRTA for metropolitan Atlanta.

In addition, metropolitan chambers of commerce and regional economic development corporations bring together the private and public sectors to market an urban region for attracting and retaining businesses, investments, and jobs as well as promoting external and even international trade. Organizations such as the Greater Austin Chamber of Commerce or the Akron Regional Development Board have been very effective in designing and implementing strategic economic development plans for their respective regions. There are several national organizations, such as the American Planning Association, the Congress for the New Urbanism, the Surface Transportation Policy Project, the Rails to Trails Conservancy, and Smart Growth America, all of which focus on promoting such a policy and planning agenda.

The Prague Institute for Global Urban Development has over the past decade developed a new paradigm called Metropolitan Economic Strategy, designed to bring together all of the people, communities, and institutions within an urban region and its periphery around the purpose of generating and sustaining prosperity and quality of life for every person and place. I call this approach "identity regionalism" because it promotes a genuine common interest whereby everyone is better off by helping everyone else improve their future prospects and opportunities. People may not be "citizens" of a metropolitan government, but they certainly are citizens of a metropolitan economy. Teamwork and leadership are the keys to a successful Metropolitan Economic Strategy, and unlike narrower definitions of economic growth or development that may only benefit the few or harm the physical environment, Metropolitan Economic Strategy places a premium on maintaining and enhancing a sustainable environment and fostering equitable economic and social conditions, because urban regions compete most effectively in the global marketplace by retaining and attracting a talented and highly motivated workforce, and this can only be accomplished if there is a good overall metropolitan quality of life. Urban regions are the fundamental building blocks of national prosperity, because they are the leading centers of productivity and innovation in the world economy. In every country, rich or poor, urban regions contribute a disproportionately higher share of the

Gross Domestic Product, far exceeding the percentage of the national population that is urbanized.

The U.S., with a national population that is more than 80 percent urbanized, is essentially a metropolitan country. Indeed, more than half of the entire national population lives in just the 25 largest metropolitan regions. It is highly unlikely in the near future that there will be general purpose metropolitan governments that cover the entire population and land mass of an urban region. On the other hand, metropolitan governance, land-use and transportation and environmental planning, coordinated public and private investments and facilities and services, economic strategy, revenue raising and sharing, and many other forms of metropolitan cooperation that help generate and sustain prosperity, quality of life, and community livability will continue to be a vital aspect of neighborhood, regional, state, and national policymaking and program implementation for many generations to come.

Marc A. Weiss, President and Director General, Institute for Global Urban Development, Prague and Washington DC

CIDEU and Strategic Planning in Latin America: ten years promoting governability

Over the last few years, the democratic governments of Latin America and the Caribbean have re-valued local governments, although these local governments have seen their decentralisation processes limited, owing to the serious deficit in infrastructures, the weakness of the socio-cultural network, the repercussions of adjustment policies and also the lack of technical knowledge. In this point –the strengthening of the local authorities and the improvement in the management capacity of cities– is where the contribution of the Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano, CIDEU (Latin American Centre for Strategic Urban Development) is located.

The CIDEU is an association of cities constituted in 1993 and is born with the idea of sharing the successful strategic plan model of Barcelona. Since 1995, it has been a cooperation programme of the Latin-American Summit of Heads of State and Government, solely dedicated to urban development. This association is born with the objective of contributing to improving the governability of the cities associated –currently sixty-eight– through the methodology of strategic urban planning.

It would be necessary in order to achieve milestones like burying the railway line or creating the El Palau station not to have to have such tiring battles, years of citizens' grievances.

ENRIC LLORCA, MAYOR OF SANT ANDREU DE LA BARCA

This first Strategic Plan has to allow us to continue to govern and lead the process of change in our towns, in order to achieve more quality of life of everyone.

MONTSERRAT BIBERT, MAYORESS OF SANT BOI DE LLLOBREGAT

agents. In the PEM the articulation of the work on a central and decentralised level stands out, where the 18 zone bodies (or neighbourhood bodies) take part in a decisive way both in the diagnosis as well as in the formulation of the desired city model.

Xavier Sánchez, Secretary General of the CIDEU

Strategic town planning in Europe

Strategic planning has been incorporated into the majority of agendas of the governments of the main European cities and metropolises. This desire to anticipate the future, to analyse the problems that affect them or which will be present in the next few years, and to find more suitable solutions to these challenges is what makes planning a very useful instrument for the successful development of our cities.

Since the Strategic Metropolitan Plan of Barcelona we have followed the initiatives with interest which, in this field, have been carried out around the world, and especially in our neighbours. For this reason, here we present a schematic synthesis of the different strategic management processes that are being carried out in the main European cities. In this sense, we are especially interested in those cities with which Barcelona competes and shares positions in terms of leadership, whether in terms of competitiveness or quality of life.

Of the 24 cities studied, we provide the website address of 22 strategic plans (see table 1) and only Frankfurt and Dusseldorf do not have a website. The diverse initiatives analysed share a lot of elements with regard to the participants, the management model they use, their territorial dimension, or their main lines, but they also have some peculiarities which we list below (see table 2).

The participants:

The map of the participants who take part in discussing, drawing up and approving the strategic plans is one of the key elements for guaranteeing a rigorous analysis of the environment we are dealing with, a plural vision of its diversity and above all a consensus about the right measures in order to manage the future.

In this sense, the partnership model, of cooperation between the public and private sector, has clearly been imposed, as it is followed by 16 of the 22 cities studied, the civil society plays an

CIDEU's activities over these almost ten years of working have been centred on offering training in strategic planning subjects to its cities; advising, providing follow-up and evaluating the strategic plans started by them; and building a network of political trust, which will allow local politicians in the Latin American area to be supported in their common efforts to access levels of local autonomy which will allow them to provide answers to the challenges of governing posed by the economic and social development of their territories. It also promotes the drawing up and starting up of strategies for the future by the cities, providing and establishing relationships of complementarity and exchange between them. Over these 10 years of reflection, knowledge has been gained which includes the experience of the cities in the network and which is of an extremely practical nature.

Among the Centre's activities are CIDEU's technical seminars and international conferences as well as the meetings of its statutory organs –General Assembly and Governing Board-. These organs allow the associated cities to exchange their experiences and advances in the different strategic urban development processes and international experts debate subjects related to the current problems cities face. It promotes and organises meetings with the private sector in order to facilitate financing the projects which arise as a consequence of associated cities' different strategic plans. It participates and supports international meetings of cities and networks which have the aim of creating common visions and strategies for the problems the cities, the politicians in charge and the local managers have to face. As an international network of cities, the CIDEU provides a space for the participation of the cities in the world political sphere, as well as being a complementary system of solidarity.

CIDEU's presence in Latin America

Perhaps the most outstanding achievement of these years of management is the fact that the fundamental ideas present in the development model that CIDEU advocates –the creation of a shared vision of the city; public-private agreement; citizens' participation; insertion of the city itself in the global system; promotion of local leadership– have become, under the form of strategic plans or other governability tools, central concepts in the modern vision of the development proposal for all kinds of territories and regions.

It is worth while quoting some examples here of successful strategic plans still at the risk, given the limited space, of not doing justice to all the cities. The case of Medellin, whose Plan was star-

The Plan facilitates the task of coordinating the vision which one might have of the territory in a more global way, without secondary aspects –like the size of the municipality which forms part of it– conditioning the objectives.

TOMASA JIMÉNEZ, MAYORESS OF SANT CLIMENT DE LLOBREGAT

I like the idea of the Strategic Metropolitan Plan of Barcelona. A group of municipalities discussing the future of a common territory. Negotiating openly for their mutual interest. A plan in favour of everyone, and against no one.

LLUÍS RECODER, MAYOR OF SANT CUGAT DEL VALLES.

important role in these processes, improving their efficiency and strengthening the social capital of the cities themselves.

The management model:

The coordination of the planning processes may fall directly on the specific units or departments within the organisation of the public administration responsible, being managed by autonomous institutions created expressly to this effect or even by consultants or totally external companies.

In this case, 14 cities directly impulse their development plans, opting for a more internal model than the other 9 cities which certainly enjoy a higher degree of autonomy and flexibility.

The territorial dimension:

The territorial area of the strategic plans is another of the elements to be considered in order to know their scope. Although, in this case, we are always talking about a local dimension, we can classify them into strategic plans into strictly city plans, metropolitan plans or regional plans.

Using this criterion, 14 of the strategic plans studied are concentrated strictly on the city, 5 are of a metropolitan nature and finally 3 more extend their scope to the regional area.

Main Lines:

Strategic town planning processes are posed mainly from an integral perspective in town planning, economic, educational, social, cultural and environmental matters.

This transversal vision of reality can be seen in common proposals in order to link town planning projects with the principles of sustainability, mobility, or affordable housing, or in order to connect training better with economic dynamism and employment or integration of cultural diversity policies.

Despite this however, Manchester and Berlin offer a more partial perspective, as the first city has a specific strategic plan for education and another for economic promotion and in the case of Berlin it is basically concentrated on the town planning of the city.

Conclusion

The culture of strategic town planning is being extended across Europe as an efficient mechanism for defining and articulating the needs and interests of society and its economic, social and institutional agents with regard to the new scenarios of the future.

It is very clear that the seed of the already long experience of Barcelona has become a notable reference in the town planning model of European cities.

Ismael Martín, Political Expert, PEMB

palities –either grouped together or alone– shake hands and use this working formula.

There are numerous reasons, never unique, which move political and social leaders to start strategic planning processes. The coordination when taking action and the need for collaboration between the public institutions and the private sector at all levels are the most quoted. Other important motivations for the initial impulse of a plan are the demand for continued improvement in a world of constant transformation and revitalisation of cities and territories.

Strategic Plan per autonomous community & town (2001)

Autonomous Community	Strategic plans		Town	
	Number	% of total	Inhabitants	% of total
Andalusia	18	18,75	7.305.117	18,17
Aragon	4	4,16	1.186.849	2,95
Asturias	2	2,08	1.084.314	2,69
Balearic Islands	2	2,08	821.820	2,04
Canary Islands	2	2,08	1.672.689	4,16
Cantabria	1	1,04	528.478	1,31
C. La Mancha	1	1,04	2.488.062	6,18
Castilla & León	4	4,16	1.726.199	4,29
Catalonia	24	25,00	6.208.817	15,44
Valencian Com.	7	7,29	4.066.474	10,11
Extremadura	2	2,08	1.073.574	2,67
Galicia	6	6,25	2.730.337	6,76
Madrid	4	4,16	5.145.325	12,79
Murcia	1	1,04	1.131.128	2,81
Navarre	2	2,08	538.009	1,33
Basque Country	14	14,58	2.100.441	5,22
La Rioja	1	1,04	265.178	0,65
Ceuta	1	1,04	73.704	0,18
Melilla	-	-	56.929	0,14
SPAIN	96	100	40.203.444	100

Source: Own production from the data collected by EBRÓPOLIS and from the Economic Annual of Spain 2001, by the Studies Service of la Caixa Savings Bank.

In 2003, we can state that Autonomous Communities like Catalonia, Andalusia and Aragon, have grown significantly as regards their experiences of Strategic Planning.

From this Inventory, we know that more than half the initiatives in existence operate within a single municipality, while plans on a metropolitan scale, like that of Zaragoza, have maintained constant and county plans, which agglutinate common interests of all the orders, have increasing weight. Aragon is an example of this.

Something similar is starting to be detected in the provincial world, where the plans have a lesser

It is necessary to link the future vision of the metropolitan area, of the location of the new social and economic reality of the Europe of the 25, with the intrinsic values and the very social, cultural and territorial reality of the municipalities.

JUAN ANTONIO VÁZQUEZ, MAYOR OF SANT FELIU DE LLOBREGAT

The fronts which make us move through the same scene every day are many, a space we have to design from a global-local perspective, above political or party interests.

EDUARD ALONSO, MAYOR OF SANT JOAN DESPI

etc. which are being produced on a global scale. In this sense, we can now talk of a world system of cities which acts in an organised way and which, for this same reason, originates relations of competition and complementariness between them. This competition between different cities means a growing level of competition.

To this reality of competition between cities on a world level is superimposed the importance of the factor of change in the society we are living in. Each territory is subject to an undetermined number of impacts which can transform it positively or negatively. This means that businesses, organisations and also cities and territories are obliged to think, constantly, about the change. Territories which do not "think" are condemned to be crisis, chaos territories. Successful territories are those which have thought.

In accordance with the analysis carried out, within this civil society, business and trade union organisations are the ones with more specific weight, followed by the university, residents' associations and radical companies in each area.

The Inventory reflects the modernisation and suitability of the infrastructures as a whole together with the great ambition of improving the quality of life of the citizens who live in each territory are the main and priority objectives quoted by those responsible for the strategic plans currently running throughout the country.

Félix Asín, Member of the Governing Body of the Executive Commission of Ebropolis

The strengthening of these local processes will be more important to the extent that local networks are consolidated. The so-called network economies allow cities who share services to provide these services better than if they did not share them. Among other cases, an example we can see is the case of the metropolitan region of Barcelona: a territorial area made up of a very important nucleus and some polarities with extraordinary power. It is a metropolitan model not in the American but in the European style. A poly-nucleus model, diversified in its while.

Another example of the collaboration between towns and strategic planning developed by them is the model of Territorial Pacts for Economic and Employment Promotion.

In this way, the local dimension of the territory has become, without doubt, one of the most significant key factors for evaluating economic development opportunities of countries and states. A key factor for attracting citizens, capital and support infrastructures to their development.

We are living at a historic moment in which the local factors, cities, are enjoying a growing importance. Cities are increasingly becoming the nodal points for economic, social, cultural flows,

has most opted for the strategic planning technique: currently over fifty of these processes can be identified in the province of Barcelona.

Diversity is one characteristic in these process. If we make an analysis from a quantitative point of view, we can state that over twenty processes are to be found in the execution stage, that is to say, are in the process of implementation of their conclusions. Some six strategic plans already have a more consolidated condition and have even led to initiatives to revise the plan. Finally there is a certain number of strategic initiatives which are to be found in a state of not being up-dated.

In this sense, we must also highlight the vitality of this reality: a considerable number of new strategic processes are arising in the territory. At this time, we can locate some fifteen new strategic planning processes in the province of Barcelona. The vitality and extent of this instrument are an obvious fact.

In a more qualitative analysis, and in a first look at the content of the strategic plans in the province of Barcelona, it is interesting to highlight two aspects:

A vast majority of strategic plans analyse, among their main strategic lines, the following aspects:

- Related to people: education, leisure and sport, health,...
- Related to the territory: economic competitiveness, industrial, commercial, tourist, development...
- Related to the territory: urban development, natural spaces, mobility of vehicles,...

Also we must point out that among the strategic processes stand out a series of strategic lines which emerge strongly among the new plans or revisions of earlier plans:

- Social cohesion: internal cohesion, social vertebration, immigration,...
- Job market: increase in the employment rate, more efficient job market,...
- Sustainability: environmental quality, sustainable development,...
- Quality of the urban space: town planning vertebration, integrated city, rehabilitation of urban nuclei,...
- Metropolitan vertebration: cohesion with the metropolitan region of Barcelona, supra-municipal strategies,...
- Advanced services: development of "clusters" and support infrastructures for economic activities,...
- Intangible factors of attractiveness: training, qualification human resources, city of knowledge, identity of the municipality, city attractive for living,...
- Housing: diverse and sufficient offer of housing,...

It is the perspective of the Metropolitan Area which has to be capable of reinforcing the identity of each one of the municipalities and the projection of their potential which, on its own, would be smothered in the competition within the common territory without any shared objective.

RAMON LOPEZ, MAYOR OF SANT JUST DESVERN

This phenomenon of the extension of the strategic processes is also seen throughout Catalonia: many towns and territories of different sizes are in the middle of these processes and have drawn up strategic proposals for improving their position on the future scene.

The strategic vision impulsed from the local world has another reference with the implantation of the Territorial Pacts for Economic and Employment Promotion which, impelled by the Barcelona Provincial Council are based on principles of the European Strategy for Employment, they are constituted as instruments for agreement and planning for cohesioned and sustained economic development of the territory of the province of Barcelona.

TOWARDS THE PLANNING OF THE 21ST CENTURY

Concurrent Planning: an alternative for the future

For quite some time now, in the long isolated field of town planning, a whole series of new instruments have come along to provide new perspectives in the debate that has opened up on the current validity of the town planning model. A model that has been working satisfactorily throughout the life of the economic system based on industry and the application of the schemes of Taylor and Ford's proposals.

This traditional planning, typical of the 21st century has fundamentally dealt in an ordered way with territory, economic activity and in a very special way industrial activity.

As A. Font says on commenting on the conclusions of a seminar on Town Planning¹ the territory of the "Fordist" industrial city is characterised by the search for the economies of scale by means of the maximum integration of all the elements of the production process. The functional city –the zoning of land uses as a priority technique in town planning– aimed at the specialisation of land by functions (residence, work, leisure, circulation...) in order to avoid possible conflicts between the sectors of activity as the way of maximising the economies of scale.

Planning is based on the application of some standards or patterns established for specific situations which are diagnosed from the planning organs themselves. The urban structure was a set of parts that could be analysed in isolation and which allowed a horizon of behaviour to be fixed which was the natural trend. The general

Never before now have we had the chance to remake the great metropolitan agreement. With the Plan we will be able to talk about cohesion, balance, participation again. It is a new great chance for a new century.

AMPARO PIQUERAS, MAYORESS OF SANT VICENÇ DELS HORTS

The Territorial Pacts are based on the strategic planning technique but taking the territory as a reference, a greater geographical area than the strictly municipal area: they adopt the concept of Local Job Market, understood as the physical space or territorial grouping where the maximum amount of labour relations are agglutinated inside and the minimum relations with the exterior. These groupings of municipalities (19 currently throughout the province of Barcelona), defined according to self-contention and self-sufficiency criteria, thus become the ideal model for planning, managing and evaluating the development policies of a specific territory.

Faced with all of this, town councils aware of their strategic position and of the challenge this repre-

sents. Also of the need to adopt techniques which will allow them to respond actively to the changes in the environment in which they are located. In short, there is a clear decision by town councils to opt for strategic planning.

In view of the importance that strategic planning and its respective methodology represents for the planning of actions in the local world, the Barcelona Provincial Council places at the disposal of town councils the technical assistance which will allow them to consolidate the means, ensure the configuration of a real local network and provide elements of innovation in the local strategic debate.

Francesc Castellana, President of the Area of Economic Promotion and Employment of the Barcelona Provincial Council

gives a response to the double demand for participation and to have a socio-economic framework where to project the urban ideas which have to provide the coherence required for organising the territory.

Clearly, all this evolution does not mean the disappearance of traditional town planning. Quite the contrary, as Allen J. Scott² says that it is more alive than ever. Simply, it has to adapt to wider, more complex and collective schemes which can provide more suitable responses to the needs of the territories progressing in a framework of globalisation.

And this wider scheme does not stop at the different modes of strategic planning. The territory today cannot do without the internationalisation of the environment. This can now be considered more as a final cost which has to be supported and paid if not one of the essential elements of the whole planning process. Even more: as the primary element. That which has to dictate the pre-conditions for a true process of growth in economic terms and social cohesion to be carried out.

Since the end of the last century we have found then that the traditional monochrome town planning scheme is being transformed, by facts, into a set of pieces, each one of which provides a vital component for the harmonious progress of the territory but without which, so far, the necessary assembly has been produced.

The idea is becoming more reinforced that planning works when the interests of the parties coincide. If not, it all fails. And, the word strategy starts to appear in the planning world. In some cases with the whole name of Strategic Plan. Others with other names like Regional Development Programme, Metropolitan Director Scheme, Spatial Development Strategy or Agglomeration Project. But all of them within the framework of a new concept of planning which

On a global level of the region, the great projects pool a large part of their economic profitability from the environmental situation of the territory, an essential element in the quality of life. It is essential to thread the needle.

JOSEP COMELLES, MAYOR OF SANTA COLOMA DE CERVELLO

The metropolitan territory has to become a great space for agreement for the efficient development of local policies.

BARTOMEU MUÑOZ, MAYOR OF SANTA COLOMA DE GRAMANET

strategies of the different institutions and organisations which group together the interests of the public and private sectors of the great metropoles.

Metropolitan strategy makes the need felt for coordination between the different levels of government and the participation of "stake-holders".

The preponderant model to the majority of metropoles is an administratively fragmented metropolitan area with numerous territorial and functional jurisdictions.

Globalisation again has given arguments for requiring a better coordination and simplification in the decision-making processes of a new neometropolitans.

The answers are very varied: the metropolitan grouping- annexation of Toronto or Montreal; the creation of a new mayor of London with very different powers from the historic Greater London Council; the dissolution of the Metropolitan Corporation of Barcelona, without a clear model for the territorial Organization of the city-region of Catalonia...

The new government model has to consider its relationship with the State with the EU type regional powers and with the global powers which are arising in this stage of globalisation.

Simultaneously, however, it also has to provide a response to the wish for decentralisation, proximity and representation of the local levels.

The question that arises is whether metropolitan areas are really becoming an organised political power, with the capacity of manoeuvring faced with upper levels and lower levels of government.

In the metropolitan area of Barcelona there are signs that local governments have understood this need, that the autonomous community appears to be aware that the territorial Organization of Catalonia requires a substantial change, and the State probably continues to ignore that in Spain there are two global city-regions and that this is one of the strong points it should be supporting in order to ensure Spain's international position.

The metropolitan strategies are becoming processes of participation and consensus where a wide range of interests are represented. Partnership with the private sector is a key element in the majority of metropolitan strategies. Complicity is sought between the public sector and the "stakeholders",

that is to say, all those sectors affected and interested in the evolution of the global city-region.

Strategies and globalisation in the world's metropolitan areas

Globalisation is a fashionable word which everyone uses to show their optimism or pessimism about the evolution of the world. Metropolitan areas also have this double reading, at the same time euphoric and depressed, of globalisation.

If we add that globalisation is multidimensional, the pessimism or optimism is immediately extended to economic, political, social, technological or environmental aspects, creating a perhaps schizophrenic citizen, who doesn't know whether to laugh or to cry about the future.

Metropolises require a strategic vision, an ideal or metropolitan dream

Barcelona is aware of the strength of shared ideals and projects. The great transformation of Barcelona at the end of the 20th century was produced at the will of the dream of the project of the Olympic games.

The majority of metropoles are aware of the need to establish a certain metropolitan strategy as a way of facing the threats and chances of globalisation.

Perhaps, the strategy arises initially as a response to economic globalisation and the need to compete in the new post-Fordist economy.

Finally, however, the majority of city-regions develop a strategy that also includes social, environmental or territorial aspects.

The complexity of actors in a metropolitan area means that the degree of formalisation of the strategies is very varied in the different metropoles. Perhaps, the most important thing is that certain coordination is produced between the

The metropolitan fact brings us advantages and at the same time risks we have to evaluate: Tiana hopes to preserve its most treasured values: the calm, the human dimension of the town, the traditional landscapes and sustainable urban growth.

FERRAN VALLESPINOS, MAYOR OF TIANA

The small municipalities want the integral observation of the territory as regards the reservation of forest space in the metropolitan area: we are the environmental reserve for thousands of citizens in the conurbation.

MARIBEL GARCERÁN, MAYORESS OF TORRELLES DE LLLOBREGAT

Democratisation and citizens' participation in the metropolitan decisions as a way of avoiding the blurring of responsibilities between levels of government and between metropolitan administrations.

Metropolitan fragmentation has meant a certain lack of information for the citizens, who find it difficult to know who is responsible for solving their metropolitan problems.

The administrative complexity also facilitates politicians diverting responsibility to other levels of government. In the case of Barcelona, we all know the difficulties in assigning responsibilities in administratively complex matters like, for example, the underground, the high-speed train or public housing.

In the event that the metropolitan administrations are on a second level, without direct elections, there can be a lack of transparency and direct democratic control.

The majority of metropolitan areas propose improving the citizens' participation in the decision making processes and recovering a greater democratic control of the metropolitan administrations.

Metropolitan citizens feel, at this moment, that the fragmented and competitive model between local, autonomous and central governments is causing too many problems.

The two traditional answers of looking for more agreements between the different administrations or greater coordination from the governments of a higher level do not offer great hope if we look at the reality of the last 25 years.

The citizens also feel that it is not possible to return to a new illustrated centralism: neither metropolitan, nor autonomous, nor state. They don't trust the politicians who are always centrists for themselves and their own power.

It is necessary to open the citizens' participation, as they are the only ones who really are at the same time local and metropolitan. They are the ones who are most interested in everything working correctly. They live in one town, work in another, move on metropolitan and regional infrastructures, are expecting a high-speed train and pay taxes to all levels. As metropolitan citizens, we pay our taxes to all the levels but sometimes we are not sure that we can vote democratically for all levels.

In metropolitan areas new demands and new metropolitan services are produced which the local administrations cannot supply separately. The new demands and new services enter normally at the highest part of the hierarchy of metro-

politan cities. And also, therefore, it is in metropolitan areas where a greater dissatisfaction of the citizens can be produced with services received and also with those new services, still not received and which have to be organised, given and financed for all the metropolitan citizens.

Municipalities and fragmented administrations seem to be responsible for small matters but it is difficult for them to be able to take responsibility for the large metropolitan problems which require metropolitan policies. The municipalities can organise the cleaning and collection of refuse but have difficulty in coordinating with other municipalities the treatment of waste. The municipalities are in charge of traffic but, between them, they have to plan and coordinate metropolitan public transport and the large communications infrastructures. They decide on town planning licences, but don't have responsibility over the whole metropolitan territorial model that these individual and disorganised decisions are causing on the density of the metropolitan city.

Finally, we must mention that the technological changes, for example, in the field of information and communications, is generating new services which usually create problems of responsibilities, organization and financing. Many of these services however are of enormous importance for the competitiveness of the metropolitan territories and for the standard of living of the citizens.

Metropolises have extended their strategic area further than the provision of basic urban services and town planning. Economic, social, environmental, educational and cultural strategies on immigration or innovation try to give a meaning to another these fashionable words "sustainability", which like globalisation, no one is capable of defining clearly. The conceptual confusion created by both terms contributes positively to metropolitan strategies and becomes a motor for always unpredictable changes.

Sustainability articulated on a local level through the so-called Agendas 21 forms part of the objectives of the local and metropolitan authorities. Its application and results very often are still located in changing ideas and cultures more than in the practical application of actions. This is why the World Summit on Sustainable Development in Johannesburg invited the execution of Agenda 21 and remarked on the key role that local authorities have throughout the world in reaching the objectives and setting up programmes approved for the next 15 years.

In this new stage of technological change and world share of economic activities, metropolitan areas are starting again the discussion of how to integrate the need for work, housing and transport. If for a time industrial activities and services marked the shape of cities, now the discussion about leisure activities and urban life are starting to be incorporated, from the citizens' point of view, and the activities of goods distribution from the point of view of companies.

On the other hand, the "planning" authorities are increasingly required to make an effort of transparency, citizens' participation and explanation in the town planning decisions. A clear plan that does not allow different readings AND, THEREFORE, DOES NOT ALLOW CLIENTIST TREATMENT IN THE TOEWN PLANNING DECISIONS. The coordination of the infrastructures and the appearance of new urban land on the market cannot be left in the hands of private initiative nor in the hands of town planning controllers. A certain ingenuity must be recovered that will makes us understand the citizens' needs, including the sectors with real-estate interests and get to know, at the same time, the technical possibilities designed by urban experts. Local and metropolitan authorities are obliged to moderate in this dialogue between the citizens and experts, without letting one group impose on the other. Their obligation is to ensure transparency in the application of sensible rules in the town planning game.

Multi-dimensional strategies for the globalisation and sustainability of metropolitan areas. Confusion as a motor for change.

City model and urban planning strategy: Towards concentration and transparency in the rules of the urban game.

Globalisation, perhaps, again has evaluated positively concentration and density as an element of competitiveness of metropolitan regions. Some metropolitan strategic plans, both in dispersed cities (for example, Melbourne) as well as dense cities (for example, Barcelona) clearing lean towards defending again a more concentrated city model. The reasons given are not just the problems of infrastructures and congestion of a diffuse model, based on the car, creates for large metropolises but also on the need for concentration and services of a high level required by globalised activities.

In this new stage of technological change and world share of economic activities, metropolitan areas are starting again the discussion of how to integrate the need for work, housing and transport. If for a time industrial activities and services marked the shape of cities, now the discussion about leisure activities and urban life are starting to be incorporated, from the citizens' point of view, and the activities of goods distribution from the point of view of companies.

Also, globalisation has meant trying to formulate strategies for the new economy of knowledge, impulsing aspects like knowledge infrastructures (education, training, technology) and quality of life (safety, mobility, leisure, culture, urban environment...). The majority of strategies also include a clear reference to innovation and the business and entrepreneurial climate as mechanisms for ensuring a place in the global economy.

One of the aims of the metropolis of Barcelona is to be the logistic platform, but that must not make us forget other activities with the implantation of innovative industries and new technologies.

JAUME MONFORT, MAYOR OF VILADECANS

of daily "commuting" but of the network of cities which, through the central city, have contact and communications with the rest of the 400 large world metropolises.

Globalisation obliges a wider definition of the metropolis towards the global metropolitan region. To give a closer example, the global metropolitan city region of Barcelona is all Catalonia and perhaps, in some aspects further afield. We will have to compete with metropolitan areas like Beijing/Tianjin, Dalian/Shenyang, Shanghai/ Nanjing/Hangzhou and Hong Kong/Guangzhou, which among the three have a population of some 150 million people. There is, therefore, a change in the scale which forces us to think of wider territories, defined according to networks and different fluxes.

The definition of the metropolitan areas is not done any more according to the job market and daily movement to work. That is not the most important flux for defining the global metropolitan region. The metropolitan region includes the central city, the urban continuous, with high population densities, and all the hinterland, not

with wide partnerships. Collaboration between levels of government, collaboration and partnership between the public and private sectors and NGO's, consensual strategies and shared responsibilities are some of the concepts repeated in many metropolitan areas when facing the changes caused by globalisation. Normally all of this means a change in social leadership which forces the leaders of the civil and political society to sit down at the same table, and little has to do with the powers of the traditional industrial society. There is no doubt that this is still a stage in which the old powers will superimpose the new, where the old leaderships want to maintain themselves and the new leaderships fight to see the light of day and create new representative institutions. Metropolitan areas, as always. Will again be social, political and economic laboratories which will test the changes in governance and leadership needed for the new stage of globalisation.

Josep Roig i Martí, Secretary General of Metropolis

DIVERSE VISIONS FOR THE METROPOLITAN AREA OF 2025

The city: Laboratory of Ideas

participation of the user in building public spaces, etc.

For many years some novels and films which speculate about the future have given us a pessimistic, worrying and catastrophic vision of cities and therefore for their citizens. In these fantasies technology is in the service of power and destruction, cities are shown as dehumanised, dangerous, full of pollution.

Designers are optimistic and we would like to think that the future will be very different from these catastrophic visions, but on the other hand we know that the city of the future will be a complex place, with a certain amount of chaos, which should not frighten us.

Cities have always been places in continuous transformation, places of transit for migrations, of encounter, of concentration, and above all of mixture...

The designer of the future therefore, will learn to work in this complexity, he will have to be aware of his responsibilities and sensitive to a series of very relevant aspects for the city, but until not long ago forgotten by the profession: sustainability, mobility, accessibility, use of renewable energies, multi-culturalness, the

every-day rituals and objects which have accompanied us for thousands of years.

Technology, in many cases, facilitates our daily tasks, movements or communications between people: the use of the mobile phone, video conference and the internet bring us close to those who are far away. But this same technology also threatens us with an excess of virtual and dematerialised, simulated experiences and a loss of human contact. In this highly technological and ultra-fast panorama, the designer of the future will have to offer the city those objects and environments that allow us to rediscover the true density of experience, active flow of material, rediscover the senses and above all promote those closer, corporal human relations.

So, despite the fact that the designer in the future will have smaller, more flexible technology, with intelligent, mutant and sustainable materials, all these scientific advances will never be substitutes for ideas, creativity, genius and imagination.

The city of the future will be a laboratory of ideas for the designer, a workshop where he can question and reinvent the uses and often boring, rigid or even traumatic interactions that people still have today with their too programmed urban environment.

In fact, the city is still like a house, but bigger and with more people, a great space with passing areas, resting areas, leisure areas, games areas, or areas for concentration. But what would happen if there were also spaces open to reflection, spaces for transformation, for action, for self-production of objects, for trying things and for making mistakes?

It depends to a large extent on the designer that the citizen has these spaces of freedom and confidence in the city, that they feel that they are theirs, that they can change them, make them their own and at the same time share them with other people.

From dialogue and collaboration with other creative disciplines (art, architecture, theatre, etc...) the designer will learn to challenge the limits of our perception of the city contributing experiences which extend our vision of others and of ourselves.

Ana Mir & Emili Padrós, Industrial Designers

Dreaming of artificial islands

"Once, early in the morning, I saw an old man sitting on milestone from the Roman era. He leaned on his stick while he listened to another old man, standing by his side. And both were enjoying the sunshine.

I passed by again around midday, when the ochre of the stone became confused with the green of the lettuces which hung out of a bag full of vegetables: A woman had rested it on the milestone, while she wiped her perspiring brow, before continuing homewards to make lunch.

In the afternoon, I saw a child climb onto the stone and stand up on top of it, like a statue, while he munched a Vienna roll dipped in tomato and tuna fish and mentally went through how many stickers he needed to complete his collection.

At nightfall on the same day, a couple sat on the milestone and made love badly. And the damp on the stone was not precisely from the dew.

It was night when a dog passed by, smelt at it and cocked his leg.

At daybreak, a gentle but persistent drizzle washed it away and left the milestone from the Roman era with its pores open, neat and clean.

Barcelona seemed to me like a milestone over two thousand years old, situated next to a road four thousand years old.

Barcelona seemed to me like a milestone worn by thousands of inscriptions engraved on it, by thousands of eyes that had looked at it, that were looking at it and would still have to look at it.

Barcelona was like a sharpened milestone which at the same time suffered the illness of stones, a milestone that reflected the sun's rays to the four cardinal points even on cloudy days.

Barcelona was the people of Barcelona."

Could it be the start of a novel set in Barcelona in the year 2025? Why not? The people of Barcelona in 2025 will not be basically different from the people of the year 25, two thousand years before. This scene, with a fictitious, but perfectly possible milestone, it wouldn't be at all strange on any day of the year 1910, 1930, 1950, 1970, 1990, etc. Perhaps it would also be true for 2025 with very few adaptations. The woman perhaps wouldn't be carrying lettuces in her bag, perhaps she wouldn't even be carrying a bag because she wouldn't need to go out to shop, but she would pass by the milestone and it would greet her without her realising it. The child won't eat a sandwich of bread with tomato and tuna fish. Or will he? What is certain is that he will continue to climb onto and off the stone, hiding behind it from his friend or to throw a stone at an unsuspecting cat (if there are still cats and there are still stones in the street) And lovers? Lovers will continue as always, to look for nooks, waiting for the evening and, if necessary, use an old stone to sit on in the fresh air and rub the parts of the body that need rubbing as much as possible. And, as we said, at the break of dawn, the dew, if there is any, will wash everything away and the cycle will start again. This corner of the Barcelona of 2025 will continue to suggest a thousand and one stories and our obligation will be to continue to tell them.

Barcelona is the accumulation of all the possible Barcelonas. The history of our city is the history of the generational renewals carried out for over two thousand years. They occupy new spaces, the city is extended, and in 2025, the new Barcelona, born in 1992 and expanded and modified in 2004, will have settled down, it will by then have generated enough cosiness to have become the centre of the creative activity of writers. A few years are needed for places to warm up a bit. Right now, all the inheritance of the Olympic Games of ninety-two is starting to distance itself enough to be able to be talked about with a little epic. And in 2025, if I am still inventing stories about Barcelona, to entertain people and myself and to make life pass by a little more lightly for everyone, I have a sure environment or context where I can set my novel. Let the doves

fly, but not so many. And as I've been asked, let me say a little in my own favour. I would locate a story on the new artificial island created by the impulse of the Forum 2004. Why? Because it is the dream of the protagonists of my novel Happiness (2001), a premonition in a dream.

Right in the middle of Barcelona in 1909, I made someone dream of a Barcelona out at sea, facing the city, with a new artificial island, dedicated to services and leisure. In 2025, the artificial island will really be there ready to act as an excuse and base for telling stories. And I promise to write a story about a descendant of that character from 1909 that wanted an artificial island for Barcelona, to imagine a thousand more artificial islands, either real or fictitious. But if that is not possible, don't worry. Our city is old enough and ancient enough. It's lasted for a long time and will last forever. And if it's not me who will write about it, someone else will. Precisely, my novel Happiness ends with the two protagonists looking at the city where, in 1909, the smoke from the bonfires caused by the Tragic Week started to rise into the air. They are on a ship and are slowly pulling away from the docks. The older says to the younger:

- Sometime in the future you'll return to Barcelona...

The water is just starting to move, crossed like soft butter by the cutting bow of the brig-schooner.

And do you know what, Nonnita?

- What, Miss Miquela?

- Well, it will still be there.

And that's how it is. In 2025, we don't know if we will be here. What is sure though, is that Barcelona will be here. Old and new, renovated and aging. And, don't worry, it won't lack someone in the foreground willing to testify to that.

Lluís Anton Baulenas, Writer

Barcelona, in favour of fecundation....

Humanity has some brilliant moments, moments in favour of knowledge, in favour of innovation. They are eras of great leaps, of changes of orientation about the true and false, good and bad, beautiful and ugly... There are not many. The rule is continuation and conservation, the exception, these strange and fruitful convergences. One question:

What are the ideal conditions for the emergence of such moments of splendour for knowledge? Can they be caused? Can they be favoured? Below are some suspicions and convictions.

The thinking unit is without doubt the human mind, the individual. But how big is its ideal environment for creating art, philosophy, science, technology,...? What marks a good creative environment: nation, religion, region, neighbourhood, family? I have a strong feeling that the collective unit which creates the right environment for cultivating creative minds is very near the concept of city. Glorious moments of knowledge are named after cities (Athens, Florence, Prague, Paris, Venice, Vienna,...). It is the space, the distance, within which the physical presences are influenced fully and directly with the five senses. It is the volume within which the meetings, interactions, conversations take place. What does Florence have for it to have been there where the Italian language was invented with Dante, science with Galileo, the genuine interdisciplinarity of painting-drawing-sculpture-architecture-re-engineering with Leonardo and Michelangelo, biography of colleagues and coordinated multifacetedism with Vasari. I don't think that these situations can be explained by the emergence of great utopias, great ideologies, great projects of future, great social or political leaderships, great revolutions in honour of great ideals. It occurs when the conditions are such that the people are physically in a special atmosphere. Then the miracle is produced: they collide, they are even invited, coincide, disagree, some are interested in the others, they talk, they even converse, they stimulate each other, they criticise, they adventure into neighbouring domains, and even not so neighbouring domains, they give each other ideas, even involuntarily, they love each other, they hate each other, but they search for and find each other! It happened in Vienna at the beginning of the last century, one walked into a café and could find scholars of the mind inventing a new science with philosophers reconstructing the knowledge of the future and physicists creating nothing less than quantum physics and writers of the tragedy of the human condition sharing drinks and coffee... it happened in turn-of-the-century Paris attracting thinkers from all over Europe...

Can these special moments be favoured? If we accept that the relevant scene is the city, then we have to admit the importance of thinking out the city. How do we do this? In the background it is about increasing the probability of the collision of creators (all the citizens are creators to a greater or lesser extent, in one subject or another). And this is achieved by creating suitable scenes in the city, credible meeting places, ambients which favour the diverse wherever it comes from. In far off times,

the citizens met in the temples, there they exchanged ideas, or better said, the small part of the ideas that were considered exchangeable... It is about inventing new temples, the modern public spaces, of a free society, in which the citizens always have the right to revise any truth in force.

It's not the same to conceive a museum before or after a reflection like this (museums must perhaps be the new temples for citizens to meet). The vast majority of auditoriums and conference halls in the city are (still) conceived more to underline the solemnity of the act and the authority and prestige of the speaker than to invite participation and discussion. The speaker usually occupies the place of a traditional cinema screen, high and distant and, like at the cinema, the audience is invited to forget itself and admire and accept what is happening in the spotlights. The speaker can see the faces of all those attending, but each member of the audience only sees one face, that of the speaker. What the Greeks discovered for their theatre, what universities preserve since the renaissance for their most transcendental classes, what all the democracies in the world take into account when designing their parliament chambers, is forgotten when designing spaces dedicated to knowledge in our cities (redesigning them all would not be a bad idea!). Even the design of a public square, a park, a bus, an office, a factory, a school or a concert hall can include this aspect or not, an aspect which stimulates the search for something from the outside to collide with it, to participate, to fecundate it, to celebrate (and not mistrust what is different). Redesigning a city with this aspect perhaps would create a style which would favour the crossing of ideas.

Perhaps that is the key word: fecundation. There are spaces which favour fecundation and there are spaces which invite sterility. The general trend is specialisation, the closure of spaces prepared for receiving what is similar, near. It has happened in the universities. Their growth and specialisation mean that scientists of different disciplines do not meet each other any more, not even by chance in the canteen. You only meet those who are doing the same as yourself. This means that ideas don't fly across the frontiers of the disciplines anymore. The city can create spaces where two scientists who do not coincide in the university premises collide, where an actor can get into a conversation with a sociologist, where a painter promises to visit a manufacturer,... The city can create an atmosphere to enthuse creators whatever their origin, language and culture,... Fecundation, in essence, means collision of two ideas in order to create a new one. It's all about facilitating that collision.

Barcelona has always had an aroma of this vocation. Perhaps it has never been host to a great creative revolution in the history of civilisation, but it

has always been there, it has always reacted when something is moving, it has always taken part. Perhaps now its moment has arrived. Barcelona is a city of architects, designers, thinkers, scientists and businessmen. Barcelona is a well-laced city for opening up, right open, to the world. And that's not bad for a start. We are in a crucial moment in history. The inevitable globalisation can do a lot of good, but it can also do a lot of bad. The new times need open fecund cities. Barcelona has been determined to try. Another kind of structures and international events are needed. The era of the great international fairs has not much sense any more, neither do Eurovision song contest type festivals... Globalisation in all fields needs above all to create knowledge, to transmit knowledge and debate knowledge, knowledge about resources, about the environment, about coexistence, of the different cultures.

The year 2004 and the Forum project may be a great opportunity, an opportunity which will go further. Barcelona has invested many resources and much enthusiasm in it. Perhaps it will work out all right.

Jorge Wagensberg, Director of the Science Museum of Barcelona

The ideal city

When I think about the ideal city, a theory and an image immediately come into my mind. The theory is Plato's and the image is Piero della Francesca's. Plato, a partial heir of the pythagoreics, imagined a perfect community. Nothing escaped this perfection and the philosopher has envisaged a meticulous social structure ruled over by a government of the wisemen. But when Plato travelled to Sicily, called on by the tyrant Syracuse, to put his project into practice, difficulties were very quick to arise. We have received contradictory information about what happened but, in the middle of the confusion, there are common traits: everything was just too perfect. It was admirable to think that the wisemen should govern the city but who was to decide who these wisemen were? And even worse: how could there be any certainty that the wisemen, once they had come to power, wouldn't stop being wise and let themselves be carried away by their worst passions?

Perfection is like the sphere, the insuperable figure in geometry but never totally exact in nature. Consequently, there is nothing strange in the fact that the idea of perfection, splendid when it

remains in the sphere of ideas, is broken in contact with human nature. Fortunately the historical sequence of our philosophers was right and the great Plato, unbeaten champion of the most crystalline beauty, was succeeded by Aristotle and Epicure. The former has taught us the ethics of intimacy, included in the senses, and the latter that of collectiveness. The crystalline in both of them becomes controlledly imperfect. And perhaps democracy would consist of the adjusted combination of the triple inheritance: aspiring to build the perfect community while managing –with the greatest control possible– the inevitable, and perhaps desirable, human imperfection.

Looking at the picture by Piero della Francesca something similar happens to me as when I read the Republic by Plato: too perfect to be inhabited by man. In the painting by Piero the magnificence of the harmony has eliminated human presence, as if that neutron bomb they macabrely frightened us in the fantasy of two decades ago had gone off. It is, I believe, the best work that has ever been painted in order to endorse a human product that doesn't need humans anymore. I image that it was precisely this icy exquisiteness that Giorgio de Chirico liked so much, source of inspiration for his equally icy urban landscapes.

In the Renaissance itself, Leon Battista Alberti, as architect and town planner, had to face what Piero della Francesca, as a painter, did not have to: the tension, very often violent, between reality and idealness. Facing the immaculate horizon of Utopia, every era continuously has to face the collision between the "new" and the "old". We need Piero della Francescas, because without his dreams everything would be reduced to the ashes of pragmatism, but we also need Alberti, another kind of dreamer, whose ideas cut into the skin of reality. Alberti, with his mediations –bridges, squares, networks– faced, with different luck, the conflict between the old medieval city and the new renaissance plan, and thus inaugurated modern town planning.

When, in our times, I think of the ideal city I can't help the continuation of these two fascinating histories. It will always be necessary for the dreamers of perfection to be accompanied by imperfect dream makers. The survival of the city will always depend on these two. I am horrified by improvisers –cannon fodder of speculation– and pragmatists, for whom "staying within reality" is

the shortest road to political submission. There is no ideal city but when the idea of a city is opened up by the politician, no matter how much power he may have, he has to bow down to Aristotle and Alberti and they never renounce the splendid crazes of Plato and Piero della Francesca.

Rafael Argullol, Philosopher

Barcelona: the new city for an ethiopian girl

June 2003. In Addis Ababa, the capital of Ethiopia, it's raining. It's been raining for days. It's hard to imagine that it rains so much in a country that everyone imagines as one of the driest and poorest on earth. It's hard to imagine that the lack of infrastructures make it one of the countries where water is scarce despite the fact that it rains so much for months. It's raining and a seven-year-old girl is waiting to be picked up from an orphanage in the centre of the city. She knows that she will soon have a new mother and father, she has our photograph, just as we have hers. She knows that very soon she is going to travel a long way from Ethiopia and is going to start a new life in a new city. She's been told that she's going to a place called Barcelona. And I wonder how she must imagine Barcelona, as she still doesn't know any other big city. What must the name Barcelona suggest to her? More rain? Heat? Cold? A desert? Streets of broken asphalt full of puddles like Addis Ababa's? And how will I explain to her where we are going to live? I would like to tell her that we are going to the most beautiful city in the world, that she will live in the city with the most intense light, with the bluest, cleanest sea, with the greenest parks, with the quietest urban nights... I start to think how I'm going to explain what Barcelona is and I, a life-long native of Barcelona, find myself walking along the city streets imagining for a moment that I am an Ethiopian girl walking there for the first time and remembering the story I told her.

Once upon a time there was a city called Barcelona which grew up over centuries by the sea. In Barcelona everyone was happy and people had been coming from all over the world for a

long time. Some in boats, others by train, others by car and many by plane. They all came because they knew that they would be happy there. Wherever they came from, whether they came from near or far, had crossed mountains or deserts in order to arrive, an ocean or perhaps two, everyone was well received. In Barcelona boys and girls, adults and elderly of all origins, of all races, of all cultures, had been living together for a long, long time. Nobody turned their head in the street to look at anyone as if they came from another galaxy, nor judged anyone by their physical appearance or way of dressing. From the balconies of the houses came music from all over. Some music immediately inviting you to dance, like the percussion from Senegal; other music was more gentle, like the melodies of Russian violins or the songs from China. From the balconies also came the smells of food from all over: from the first floor a couscous from Morocco, from the second floor a Catalan broth, from the third floor Cuban beans, from the fourth Indian lentils... And if you sat down for a moment in one of the many benches and chairs which were placed all along the wide sidewalks of the streets, you could close your eyes and imagine where those sounds and smells came from, as if they weren't coming from those Barcelona balconies but from their places of origin. Without leaving the same neighbourhood of Barcelona you could travel around the world with your senses, it was fantastic. In Barcelona they spoke many languages. Catalan was the language of the city, and also Castilian, with all its possible accents and intonations: English, Punjabi from the north of India, Urdu from Pakistan, Mandarin Chinese and also Cantonese, Japanese, Rumanian, French and Italian. Amharic, spoken by more than fifty million people in Ethiopia, was only spoken by six people in the whole city! Sometime they met to speak it and share their homesickness for their country over the ritual of coffee. A lot of coffee is also drunk in Barcelona. The people met calmly to have coffee and tell each other stories.

Barcelona is a friendly city with people from abroad, a city that received visitors and those who came to stay forever. The whole city welcomed them and protected them so that they weren't afraid and could learn how things worked. Everyone who arrived found something to do, there was work for everyone and it was a lively and active city, open and respectful with each person's origins.

Nobody slept in the streets because everyone had a home to go to sleep and all the boys and girls had a family and could go to school. The schools were free and were oases for the children, the best place of all. In the classes there were boys and girls from all over the world who wanted to learn and enjoy themselves, but above all, they wanted to be citizens of the world, not just of Barcelona. Every day the teacher explained a story from each continent of the earth and after they commented on it. One day would be Africa, another Asia, another Europe, then Oceania and finally America. And when they had gone round the world, the teacher would start all over again with a different story from Africa. And so on throughout the year. The classes were in Catalan, but each child in the class had to teach the others a few words in their own language and at least one song from their country.

And you? Which words in Amharic will you teach the boys and girls in your class? And which song will you sing them?

September 2003. My daughter has known Barcelona now for over a month. And I would like to think that someone will ask her things about her country and that at her school they will teach her songs from here and from all over the world. And that when she's older she will think that Barcelona is the most open city that exists. She'll be older soon, we'll have to hurry!!

Anna Soler-Pont, Literary Agent

1r Pla estratègic metropolità de Barcelona

© Associació Pla estratègic metropolità de Barcelona

Edició: Pla estratègic metropolità de Barcelona

Disseny Gràfic: Sonsoles Llorens

Fotografies: Pepe Encinas (p.13, 31,33,43,71); Raimon Solà (p.27)

Impressió: Index

D.L.: B-48.508-2003