

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 una 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 podremos 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 6ª 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 comarcales, 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 envidiables 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, Político, 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, dissenyadores industrials</i>	112
Sonando islas artificiales <i>Lluís-Anton 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 etiope <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 repercute 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 cuadruplicar: 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.

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 planos 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

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 eficacia, 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 produce una crisis que comporta 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.

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 y 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.

JOSE 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 período, 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 período 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.

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.

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

1¹ 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.

2² 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.

3³ 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.

4⁴ 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-

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 CASTELLBISBAL

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.

5⁵ 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

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

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.

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

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 envidiables, como se pone de manifiesto en los informes internos y externos existentes.

Crítica 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,

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.

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

sin resolver. Y 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?

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.

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 VALLÉS

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:

- > Corresponsabilidad, 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 economicosociales, 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 PALACIN, 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.

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,

infraestructuras, trabajo de calidad, sostenibilidad... son algunos de los conceptos que incluye este apartado.

El segundo vector, *modelo territorial y movilidad*, agrupa, como es lógico, una serie de objetivos y de propuestas relacionadas con el territorio y con el despliegue de algunos de sus elementos de ordenación, principalmente la vivienda, el transporte y la preservación del territorio y el medio ambiente.

La *cultura de la convivencia, la cohesión social y la cooperación* constituyen el tercero de los vectores del Plan. Integra las propuestas relacionadas con los tres grandes retos del momento actual: los flujos migratorios y la diversidad, los cambios demográficos y los cambios en las estructuras familiares y en las relaciones familia-trabajo. Incluye un tema suficientemente importante, como es el bajo nivel de formación, así como las medidas necesarias en los campos de la enseñanza y de la formación profesional integral. Cada uno de estos vectores explicita:

- 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 estadio 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.

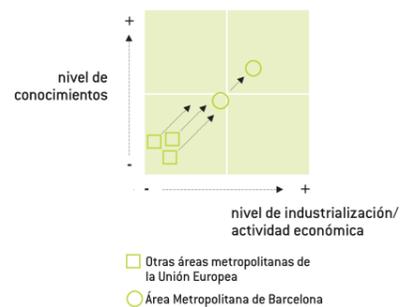
Diseñar un modelo de gestión del territorio metropolitano que tenga presente las identidades locales, pero que, a su vez, promueva una política metropolitana, estimule una visión compartida para los proyectos estratégicos y facilite una gestión eficiente de estos servicios que se considere necesario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

8.2. 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

- 1) Masa crítica insuficiente en capital humano y tecnológico en el marco de:
- a) 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).
- b) una descapitalización 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 PESTAÑA, 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 LLOBREGAT

ci 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).
di un notable retraso en la formación continuada de este capital humano (en el año 2001 participaron en programas de formación continuada el 3,1% de la población de 25 a 64 años, por un 4,7% en España y un 8,4% en Europa).

2i Carencias 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.

3i 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.

4i 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.

5i 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.

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

7i 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.

8i 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.

9i 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

1i Generar, atraer y retener talento creativo e innovador
> Repensar los sistemas científicotécnicos 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.

• 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.

2i Establecer vínculos más potentes entre los sistemas productivos y los educativos. Impulsar la formación permanente.

> Elaborar una propuesta de desarrollo de políticas activas de ocupación.

> Reforzar el Pacto industrial metropolitano y promover la coordinación de la oferta formativa.

> Reforzar los esquemas de formación permanente. Optimizar el uso de los recursos existentes, y si fuese necesario ampliarlos, y analizar mecanismos para facilitar el acceso a las pymes.

> Garantizar la efectividad y la aplicación en el territorio del Plan de formación profesional de Cataluña (que define nuevos centros), que garantice la vinculación de la formación profesional con la empresa.

> Instar a disponer lo antes posible del Instituto de las Cualificaciones a fin de facilitar el reconocimiento de éstas en nuestro país y en la Unión Europea.

> Potenciar las bibliotecas como elemento básico de la sociedad del conocimiento y facilitar la difusión de la cultura digital.

• Garantizar una educación infantil, primaria y secundaria de calidad, que posibilite la formación en los valores (creatividad, solidaridad, capacidad emprendedora, etc.) que han de ser inherentes a los ciudadanos del futuro.

3i Impulsar las habilidades y las capacidades emprendedoras

> Impulsar redes de viveros de empresas en el territorio metropolitano y desarrollar sistemas excelentes de incubación.

> Reforzar los programas generales para la creación de empresas, ampliar los programas específicos para colectivos y sectores y promover nuevas iniciativas en este ámbito.

> Promover la creación de empresas de base tecnológica a partir del potencial que representa la investigación universitaria y de nuevas vías de financiación –capital riesgo, capital semilla– que apoyen estas iniciativas.

> Mayor vinculación entre los estudios de gestión (escuelas de negocio...) y las áreas científicas.

> Acentuar la atención de las actividades formativas no solamente en los ámbitos más técnicos, sino en las aptitudes y competencias polivalentes.

> Integrar la población inmigrante en los programas de fomento de la capacidad emprendedora, facilitando los trámites para la autoocupación y la creación de empresas.

4i Entendiendo el papel del sector público como facilitador y estimulador de nuevas actividades, es necesario identificar agrupaciones de sectores interrelacionados, complementarios y con perspectivas de futuro, con la finalidad de darles un tratamiento prioritario (industrias

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

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

5i 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.

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

1i 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.

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.

CESAR ARRIZABALAGA, ALCALDE DE MONTCADA I REIXAC

6i 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.

7i 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).

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

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

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

10i 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 estrategia específica para impulsar las relaciones con este territorio, aunque hay que tener en cuenta dos obstáculos importantes: las comunicaciones y la lengua

2i Dificultad de acceso a la vivienda –de propiedad o de alquiler– para un segmento importante de la población. La vivienda ha alcanzado, en general, unos precios altamente preocupantes, a causa principalmente de la limitada oferta, del desaprovechamiento del parque existente, del poco peso de la oferta de viviendas de alquiler y, de manera especial, de la escasa construcción de viviendas de protección oficial (solamente 1/25 de las que se construyen en Cataluña), a pesar de los esfuerzos de los ayuntamientos en la previsión de porcentajes obligatorios de vivienda protegida en las operaciones de transformación urbanística.

3i Escasa proporción de viviendas en los proyectos de desarrollo económico y de reforma urbana. De una cifra total de unos 19 millones de metros cuadrados de techo, sólo un 25% se prevé que se destine a vivienda. Si se cumplen las previsiones de estos proyectos, el resultado final agravará el desequilibrio de la cantidad de puestos de trabajo localizados en relación con la población ocupada residente. Este fenómeno comporta un aumento notable e inevitable de desplazamientos por residencia-trabajo en vehículo privado.

4i 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.

5i Integración espacial de las familias de inmigrantes.

6i 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 que motivan las nuevas formas comerciales –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.

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

8i 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.

9i 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

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

JOSEP JORDANA, ALCALDE DE PALLEJA

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.

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.
- > Desarrollar la potencialidad cultural y convivencial de la ciudad diversa y compacta.

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.
- > 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.

4 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.
- > Adoptar estrategias de integración de inmigrantes en las actuaciones de vivienda asequible.

5 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.
- > 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, Tolosa.

6 Proveer de la suficiente conectividad ferroviaria al puerto y la Zai, para satisfacer su funcionalidad y evitar el incremento del tránsito pesado por carretera

- > Evaluar las posibilidades de utilización de las vías de alta velocidad.
- > 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.
- > Evitar tanto como sea posible el despique del territorio a causa de las nuevas infraestructuras de transporte que puedan ser necesarias.

7 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.

8 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.
- > 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.

9 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:

- > 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

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

10 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

8.4. Vector de cultura de la convivencia, la cohesión social y la cooperación Nuevo modelo de contrato social

Para la definición de un nuevo modelo de contrato social para el bienestar, que nos permita afrontar los tres grandes retos de la integración:

- > la convivencia entre las diferentes culturas,
- > la exclusión social de determinados colectivos (incluyendo las personas mayores) y
- > la conciliación entre la vida familiar y la laboral.

> La cultura como elemento estructural.

Temas críticos

1 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

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 PAPIOL

- > 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.

11 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.

3 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%.

4 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.

5 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

1 Impulsar una personalidad o referencia metropolitana que respete 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

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

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, disminuidos...) 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 segregación que provoca la existencia 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.

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

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 inicios 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 BARÇA

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.

MONTserrat GIBERT, ALCALDESA DE SANT BOI DE LLOBREGAT

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 el área metropolitana de Atlanta.

Además, las cámaras de comercio metropolitanas y las corporaciones de desarrollo económico regional aúnan 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 denominé 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 punteros 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

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– condicionen los objetivos.

TOMASA JIMÉNEZ, ALCALDESA DE SANT CLIMENT DE LLOBREGAT

económica (revenue raising and sharring) 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 gobernanación 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-

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 VALLÈS

ciendo relaciones de complementariedad e intercambio entre ellas. En estos 10 años de reflexión se ha generado 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 Río 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 aglutinan 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

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

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 VÁZQUEZ, ALCALDE DE SANT FELIU DE LLOBREGAT

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

Son muchos los frentes que hacen que cada día nos desplacemos 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

"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

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.

RAMÓN LÓPEZ, ALCALDE DE SANT JUST DESVERN

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

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

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, sí 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.

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 modales 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. Ello 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 "piensen" 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 compartieran. 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.

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

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 LLOBREGAT

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 VALLESPINÓS, ALCALDE DE TIANA

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.

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 condiciones 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.

Se avanza, por tanto, hacia un nuevo tipo de planeamiento que integre la conceptualización del medio ambiente como elemento básico del proceso, las estrategias económicas y sociales que han de dar sentido y coherencia a la evolución deseada del territorio, y los planes territoriales y urbanísticos que han de reflejar –cada uno en su ámbito– los anteriores aspectos sobre el territorio en concreto.

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

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 volúm Urban Planning in a Changing World, editado por Robert Freestone. 2000.

(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.

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

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 autocontención 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 permita 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

Como expresa A. Font al comentar las conclusiones de un seminario sobre planeamiento urbanístico¹, el territorio de la ciudad industrial “fordista” se caracterizaba por la investigación de las economías de escala mediante la máxima integración de todos los elementos del proceso productivo. La ciudad funcional –la zonificación de los usos del suelo como técnica prioritaria del planeamiento urbanístico– buscaba la especialización del suelo por funciones

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.

JOSEP COMELLES, ALCALDE DE SANTA COLOMA DE CERVELLO

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 destacan 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.

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

largo período de vigencia del sistema económico basado en la industria y en la aplicación de los esquemas de las propuestas de Taylor y de Ford.

Este planeamiento tradicional propio del siglo XXI se ha preocupado, básicamente, de distribuir, de una manera ordenada sobre el territorio, la actividad económica y, de una manera muy especial, la actividad industrial.

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 gobernación 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 fusión 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 fusión 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/Gaungzhou, 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 gobernación. Esta es la tercera palabra de moda que mencionamos en el texto y, como las anteriores, puede resultar confusa. La gobernación 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 provoca-

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-ingeniería- 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 estudiosos 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 gobernación y liderazgo, necesarios para la nueva etapa de globalización.

Josep Roig i Martí es secretario general de Metròpolis

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, angustiada 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 catastrofistas. 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 diseñe) 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 encajarán 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 ultrarápido, 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.

¿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 suyos, 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, olisqueó 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 sufría 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 quizá ya no llevara lechugas en la bolsa, quizá 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 decíamos, 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 recogiendo las.

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 rescoldo como para situarse en el centro de la actividad creadora de los narradores. Se necesitan unos cuantos años para que los lugares creen un rescoldo. 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 entretengamos 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, permitidme barrer un poco para casa. Yo situaría un relato en la nueva isla artificial creada a partir del impulso del Fórum 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 hacía a la mar, justo delante de la ciudad, median-te 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

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 cómo 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 amariña 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

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 etiope 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 hacia siglos, junto al mar. En Barcelona todo el mundo era feliz, y desde hacia 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. Fuera 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 hacia 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 amariña, 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.

zas del pragmatismo, pero también necesitamos Albertis, otro tipo de soñadores, que claven el bisturi 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 etiope

Junio de 2003. En Addis-Abeba, la capital de Etiopía, llueve. Hace días que llueve. Cuesta imaginar que llueva 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 convierta 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 pregunto cómo debe imaginar 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

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. Éste 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 controladamente imperfecto. Y quizá 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 cen-

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 vuelen 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 trasciende. Barcelona ha invertido en ello muchos recursos e 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

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 creibles, 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, quizá, 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 solemnidad del acto y la autoridad y prestigio del ponente que para invitar a la participación y a la discusión. El conferenciante 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 trascendentes, 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