



Barcelona Demà

Compromís
Metropolità 2030

Metròpoli Cohesionada

Equilibri i integració territorial



El transport públic en la quotidianitat dels residents a l'àrea metropolitana.

Cicle de la Metròpoli Cohesionada.

Autoria: Carme Miralles-Guasch, Catedràtica de geografia urbana - Universitat Autònoma de Barcelona (UAB).

Data: 20/04/2021

Resum:

El transport públic, sigui de gran capacitat (busos i trens) o d'ús individual (bicis, patinets) ha de ser un instrument de desplaçament de les quotidianitats de la població. El que significa ús fàcil, còmode i que resolgui les necessitats de les mobilitats habituals. Per aconseguir això, cal treballar en tres direccions. Una primera des dels propis transports, des de les característiques de velocitat, de capacitat i de més o menys flexibilitat en els recorreguts. Uns trets diferencials que els relliguen amb el territori. Un segon aspecte que cal introduir, són les peculiaritats del lloc, pel que fa a densitats, misticitats i vitalitat, que determinen quins mitjans de transport hi poden operar, però també la velocitat, el temps de desplaçament i la distància que es pot recorre, dibuixen la dimensió dels espais vitals de les persones. La relació entre aquestes tres variables fa que es pugui parlar de territoris de la llunyania o de la proximitat, uns abocats cap als transports mecànics i els altres cap als transports actius, amb diferents costos ambientals i socials. L'Administració, i aquest és el tercer vector, com l'actor que planifica i gestiona els transports i el territori hi juga un paper fonamental. Sense oblidar, en cap cas, que la ciutadania és diversa i té necessitats de desplaçament diferents, integrar les diversitats dels usuaris per incrementar els nivells d'inclusió social ha de ser una de les prioritats del sistema

El transport públic només pot tenir un relat d'èxit, en cap àmbit metropolità, si està associat a la vida quotidiana de la seva població, i aquesta condició només pot donar-se si el seu ús habitual és fàcil, còmode i resol les necessitats de desplaçament que té la població. Sense oblidar que aquests mitjans de transport són imprescindibles, especialment en els àmbits urbans, per abordar l'emergència climàtica. Relligar els transports, la quotidianitat i la sostenibilitat requereix d'un abordatge analític tridimensional, amb la finalitat que puguin gestionar-ho de forma interdisciplinària i complementària, posant als usuaris al centre de totes les polítiques públiques.

El primer vector és on s'ubicarien els propis transports, expressat en termes de mobilitat, d'infraestructures i de serveis, i no només definits en termes de localització i de capacitats, sinó també de costos ambientals i socials. **El segon està situat en el territori**, en la seva planificació i gestió, pel que fa al planejament urbanístic, a la ubicació dels diferents usos, a la connexió de diferents escales territorials, entre altres. **El tercer eix està conformat pel mapa administratiu**, on hi conflueixen les administracions locals i supra-locales responsables de les polítiques públiques i de gestió.

Les característiques dels mitjans de transport, pel que fa a velocitat i capacitat, s'adapten amb més o menys fortuna a les diferents qualitats dels territoris. El transport públic, sigui viari o ferroviari, requereix d'entorns densos i compactes, on hi ha un mínim lliniar de població que actuï de demanda latent. Els transports actius (el caminar i la bicicleta), requereixen, més enllà de les característiques anteriors, d'espais on la proximitat entre les diferents activitats sigui una qualitat urbana. La velocitat d'uns i altres transports en defineix el seu àmbit territorial. Mentre els trens i els busos s'identifiquen en un entorn urbà o metropolità, l'anar a peu i en bicicleta s'ubiquen en una esfera de barri. Pel que fa a l'anar a peu, la distància entre activitats s'ha d'expressar entre els 10 i els 20 minuts, a una velocitat de 4 km/h. És el que ara s'ha popularitzat com la ciutat dels 15 minuts, un temps de desplaçament que indica unes distàncies al voltant dels 600/700 m. La bicicleta, en canvi, amb 15 km/h de velocitat mitjana, triplica el seu radi d'acció respecte a l'anterior. Unes velocitats, uns temps de desplaçament i unes distàncies que ubiquen els diferents mitjans de transport en certs territoris i, alhora, defineixen diferents escales urbanes i metropolitanes. Expressant, no només complementarietats territorials sinó també de vida quotidiana.

Les ciutats, i amb elles les àrees metropolitanes, estan subjectes a dues dinàmiques territorials que s'han interpretat com a contraposades però que, en la vida quotidiana dels seus habitants, són del tot complementàries. Per una part, s'assisteix a una ampliació de la ciutat real, mitjançant la descentralització i l'especialització funcional de l'entorn urbà, el que genera un obertura i interrelació amb els municipis veïns i, per tant, una ampliació física de la ciutat quotidiana. Les metròpolis són una expressió de dinàmiques territorials que aposten per la llunyania, expressades en distància i en temps de desplaçament, i

articulades al llarg dels eixos viaris de gran capacitat. Un procés de suburbanització que ha portat a la reubicació de les activitats quotidianes cap a la perifèria, donant lloc a extenses i fragmentades regions metropolitanes. Una realitat urbana que ha generat importants costos ambientals i socials, especialment en termes de contaminació, de reducció del territori agrícola i d'un temps, destinat als desplaçaments, especialment en els recorreguts de casa a la feina, cada vegada, més llarg.

Aquest cost social, expressat en unitats temporals, és el comportament de les persones sobre dos eixos, l'espai i el temps. Un temps, expressat en termes de capital temporal, que està definit dins de les 24 h., on cal incloure-hi, totes les activitats quotidianes, siguin laborals, de cures o de lleure. Un marc temporal limitat que implica prioritzar activitats i ajustar els temps de desplaçament quotidià, per tal que no sobrepassi uns límits raonables que no poden superar 60/90 minuts diaris. Per això mateix, si anar a la feina requereix de temps llargs, caldrà compensar les anades a d'altres activitats quotidianes en temps més curts. Uns temps llargs i curts que dibuixen diferents escales territorials, les primeres són extenses i llunyanes, les segones són intenses i pròximes. La vida quotidiana a les metròpolis s'ubica dins aquesta dualitat lluny/proper, i que s'expressa en el conjunt de la metròpoli, però també i el paral·lel, en el barri. És des d'aquesta perspectiva que **s'ha d'observar un fenomen complementari al fet metropolità: la intensificació del barri, associat a la recerca de proximitat com un valor en auge**. Una proximitat que s'expressa en les destinacions relacionades, principalment en les compres, les cures i el lleure, activitats quotidianes **on l'usuari té certa capacitat de decidir on les realitza, el seu espai d'activitat o de vida quotidiana**.

Aquest plantejament sobre temps de desplaçament i escales metropolitanes es va desenvolupar en dos estudis que tenen en comú que la població investigada treballa o estudia en un emplaçament suburbà, aïllat de qualsevol trama urbana on, la majoria, ha de fer viatges llargs utilitzant mitjans de transport mecànic (Declòs-Alió et al., 2017; Vich et al., 2017). Es tracta del Campus de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB). Aquest emplaçament, netament metropolità i dissenyat des dels preceptes del funcionalisme, ens permet investigar com es complementen els temps llargs i curts en la mobilitat quotidiana i quina percepció tenen els residents metropolitans sobre els seus espais vitals en relació a les escales metropolitanes.

La quotidianitat dels residents a la regió metropolitana es veu afectada per les característiques dels seus desplaçaments habituals, especialment quan impliquen uns temps llargs i estan relacionats amb l'àmbit laboral. Donada l'obligatorietat i la rigidesa d'aquest desplaçament de *commuting*, les persones entrevistades mostren certa resignació i expressen estratègies temporals, explícites i implícites, que van més enllà de la unitat diària i, sovint, inclouen un marc temporal setmanal. Les estratègies explícites, orientades a donar una resposta directa, estan dirigides a minimitzar el temps de viatge en relació als mitjans de transports utilitzats. Pel que fa al transport públic, l'estratègia més comuna és assignar una activitat al temps de trajecte (lectura, comunicació per mòbil, etc.), per tal de no considerar-lo inútil o buit, arribant a percebre'l com un temps propi i de relaxament. Els usuaris de transport privat, donada la flexibilitat del mitjà, intenten modificar els horaris laborals, per tal d'evitar congestions i minimitzar el temps de viatge. En canvi, ni uns ni els altres, expressen cap preocupació per la distància que hi ha entre la residència i el lloc de treball, l'origen principal del seu temps de desplaçaments llargs. Aquestes estratègies diàries no són suficients i cal integrar la unitat setmanal o

inclús mensual, per estendre el pressupost de temps de viatge. Pel que, **les estratègies de compensacions temporals tenen aquestes tres dimensions: la diària, la setmanal i la mensual, relacionades amb la disposició de les activitats amb la metròpoli.** Una característica metropolitana que s'expressa en unitats temporals i que afecta, especialment, a aquelles persones que tenen dobles i triples jornades, com són les dones en edat activa.

Pel que fa a les percepcions d'aquests ciutadans, sobre els espais vitals i quotidians en relació a les diferents escales territorials, tots ells se senten part de la metròpoli. **Són ciutadans metropolitans en la mesura que les seves activitats quotidianes estan distribuïdes a llarg d'aquesta realitat territorial. Alguns com una unitat i altres com una suma d'espais més petits que conformen un conglomerat metropolità.** Com a complement, **alguns participants també expressen una segona escala territorial**, de menor mida, on hi realitzen activitats habituals no laborals, una dimensió de barri a l'entorn dels seus llocs de residència, en aquells espais on existeixen serveis de proximitat i una distribució equilibrada dels usos del sòl. **Una multiplicitat d'escales que pot explicar-se pel model dual de desenvolupament urbà de l'RMB**, en un context de territori relacional, expressat per xarxes i no per unitats administratives. Un altre element interessant és la percepció fragmentada del territori metropolità, com a resultat de la segregació funcional en certes parts de la metròpoli. Tot aquest reconeixement cognitiu i identificació personal amb certs territoris està relacionat amb qüestions d'oferta i d'ús de certs mitjans de transport i també amb la tipologia urbana i ubicació dels serveis. I indiquen com s'articula l'accessibilitat de les persones i el seu nivell d'inclusió social.

El territori i el transport no s'articulen d'una manera autònoma, cal introduir en el relat el paper de l'Administració, protagonista en la seva planificació i gestió. Una administració que té responsabilitats sectorials i governa diferents territoris. Pel que fa al tema que ens ocupa, cal apostar per una governança que no separi disciplines i que no fragmenti la vida quotidiana. Que entengui que la metròpoli, en totes les seves expressions escalars, i el transport requereixen de visions i estratègies conjuntes.

A partir d'aquí es pot respondre les preguntes que es formulaven.

1. Quins són els elements clau per assegurar que la població metropolitana tingui accés a un transport públic adaptat a les trajectòries quotidianes?

L'accés al transport públic en relació a la quotidianitat ha de recollir els elements exposats anteriorment. **El transport públic s'ha d'integrar a les diferents escales territorials, identificades com espais vitals, en la mesura que la ciutadania hi realitza les seves activitats quotidianes. A més, s'ha d'expressar en forma de xarxa**, on els punts intermodals minimitzin l'esforç de l'usuari en fer canvis entre diferents mitjans de transport. En aquest sentit, cal pensar les estacions com punts intermodals on hi conflueixin diferents mitjans de transport. **Una assignatura pendent, especialment en les perifèries de l'RMB.**

És important, també, tractar de forma individualitzada els espais més accessibles del territori, aquells que estan al voltant de les estacions de tren o dels punts intermodals. Aquests llocs s'han d'omplir d'activitats de tot tipus, laborals, residencials, d'equipaments o d'oci. I s'ha de fer sota els criteris de sostenibilitat, on la densitat, la mixticitat i la vitalitat urbana en siguin les protagonistes. En aquest sentit, caldria repensar la idea de park&rides, que ubica al voltant de les estacions grans zones d'aparcaments de cotxes. És a dir, en els llocs més accessibles de la metròpoli, segons aquest criteri urbanístic, s'hi volen aparcaments, una activitat molt poc productiva i que senyala una metròpoli des dels preceptes funcionalistes, afavorint la llunyania i els costos de transport.

Al concepte de transport públic, recentment, s'hi han incorporat mitjans de transports d'ús individual, com són la bicicleta, el patinet i la moto (Personal Mobility Vehicles, PMV), integrant-se al grup dels transports més tradicionals, viaris o ferroviaris, d'ús col·lectiu. Són mitjans de transport que s'han implantat a moltes ciutats i que estant gestionats per empreses privades o per l'administració local, que es consideren d'ús públic, en la mesura que tothom els pot utilitzar (amb unes condicions prèvies de pagament, com la resta d'aquest transport) amb la diferència que l'ús es personal i la velocitat es molt menor. Aquestes característiques fan que, els territoris que dibuixen siguin del tot diferents dels que, tradicionalment atribuïem als mitjans de gran capacitat, viaris o ferroviaris. Alhora que els perfils d'usuaris també tenen especificitats interessants.

Pel que fa als territoris, la velocitat dels PMV els ubica en espais de proximitat, reforçant la idea de barri dins l'àmbit metropolità. Encara que també poden ser útils en el que s'anomena la última milla, reforçant la idea de la multimodalitat entre diferents mitjans de transport públic. En aquest cas el seu ús aniria associat a unes distàncies més llargues i a un territori més extens.

Un altre tema cabdal sobre el que cal reflexionar quan es parla de transport públic (d'ús individual i/o col·lectiu) en relació a les trajectòries quotidianes és els perfils personals de la població usuària. **La planificació i la gestió del transport públic ha de pensar-se des de la diversitat que té la població que els utilitza**, pel que fa a l'edat, al gènere, al nivell cultural, socioeconòmic, etc. **Cal partir de la base que no hi ha un usuari estàndard i que la diversitat expressa necessitats diferents d'infraestructures i serveis per cada grup poblacional.**

2. Quin tipus d'actuacions afavoreixen la integració social i urbanística entre barris metropolitans?

Incrementar la integració del vector social i el territorial requereix canvis en la metodologia analítica. En aquest sentit caldria incorporar dues millores metodològiques. Una seria **utilitzar les unitats temporals** (minuts i hores) per entendre el territori. L'altra seria **introduir el concepte d'accessibilitat**, no pas com un atribut espacial, sinó com una condició de les persones que resideixen a la metròpoli. De fet, aquestes propostes de millora es podrien formular a través de dues preguntes: Quant de temps requereixen les activitats i els desplaçaments en la vida quotidiana? I, quins grups poblacionals tenen més o menys capacitat d'arribar a certs llocs, en un temps i un esforç raonable?

La població entén i mesura el territori des d'unitats temporals, per contra el planejament territorial i urbanístic l'interpreta amb unitats espacials. Aproximar els dos eixos significa, entre altres elements, fer coincidir aquestes dues unitats de mesura, adoptant les unitats temporals en el planejament. Les persones, en molt poques ocasions, sabem quina distància recorrem, en canvi som perfectament conscients quan de temps necessitem per anar d'un lloc a l'altre i quina proporció hi ha entre el temps de desplaçament i el temps que requereix l'activitat que ens motiva sortir de casa. **La vida quotidiana es mesura en temps i no en distància. Pel que, utilitzar la mesura de la quotidianitat per planificar i gestionar el territori permet integrar-lo a la vida de les persones i qüestionar-se si certs preceptes urbanístic permeten estalviar-se temps o, pel contrari, el sostrauen.**

La resposta a la segona pregunta ens fa aprofundir en la idea que els usuaris dels transports, de tots els transports, siguin privats, públic o actius, tenen uns perfils sociodemogràfics concrets. **Les persones que en son diverses, en relació al lloc que viuen, a la seva renda, nivell cultural, gènere o edat, i que aquestes diferències condicionen la utilització del transport i del territori en general, donant lloc a accessibilitats desiguals.**

Poder arribar a certs llocs per realitzar les activitats quotidianes és un atribut individual que condiona la inclusió/exclusió social. Tenir la capacitat d'arribar al lloc de feina, d'esbarjo, de formació, etc., condiona la vida quotidiana i genera dinàmiques d'exclusió. Per aquest motiu es imprescindible que, en qualsevol actuació urbana es formuli la pregunta: quins grups poblacionals hi podran arribar i quins no. Només des d'aquesta perspectiva es podran planificar espais més inclusius.

Referències.

Delclòs-Alió, X, Maciejewska, M, Miralles-Guasch, C (2017) Commuters suburbanos bajo el yugo del tiempo: un estudio de caso cualitativo en la región metropolitana de Barcelona. Pg 1563-1571 XXV Congreso de la AGE. Madrid, 2017

Vich-Callejo, G, Montané Lázaro, D, Miralles-Guasch, C (2017) La extensión espacial de la vida cotidiana en la región metropolitana de Barcelona a través del estudio de mapas cognitivos. Pg 1715-1723 XXV Congreso de la AGE. Madrid, 2017

NOTA. Les opinions expressades per les persones autores són a títol personal i no necessàriament representen la visió del PEMB.



Metròpoli cohesionada para el 2030

Cicle de la Metròpoli Cohesionada.

Autoria: Maria Buhigas, Directora de Urban Facts.

Fecha: 25/04/2021

Resum:

La regió metropolitana de Barcelona no vive al margen del fenómeno de la rápida urbanización que está teniendo lugar a escala planetaria. La diversidad de la sociedad no sólo se fundamenta en el lugar de origen, sino en las condiciones de vida en el lugar de destino: la "ciudad de llegada". Esa ciudad más o menos invisible de los ilegítimos, de la inmigración, de la micro-criminalidad, de la prostitución obvia u oculta, de la drogodependencia. La cohesión de la metrópolis del 2030 nos la jugamos en esa realidad paralela que se funde con la ciudad preexistente. No hay una solución fácil a los retos planteados. Urge huir del urbanismo ingenuo y apostar por aquel que innova en las maneras de hacer, en las preguntas formuladas, en las formas urbanas desde un conocimiento permanentemente actualizado y crítico, de la realidad urbana, de sus matices, como revulsivo a las respuestas programadas y a la presión de la globalización abusiva. Un Urbanismo que calibra correctamente la ambición, de la mirada larga y el vuelo alto, con las dosis necesarias de pragmatismo para poder llevar adelante con éxito los proyectos que nos proponemos y abordar los retos a los que nos enfrentamos.

Antecedente 1. El contexto global urbano

“El mundo se está urbanizando cada vez más. Desde el año 2007, más de la mitad de la población mundial vive en ciudades y se prevé que esta proporción aumente al 60% para 2030. Las ciudades y las áreas metropolitanas son los motores de crecimiento económico y contribuyen con aproximadamente el 60% del PIB mundial. Sin embargo, también son responsables del 70% de las emisiones mundiales de CO₂ y de más del 60% del consumo de los recursos. **La rápida urbanización que está teniendo lugar a escala mundial conlleva una cantidad creciente de habitantes de barrios marginales, con infraestructuras y servicios inadecuados y sobrecargados**, lo que empeora la contaminación atmosférica y genera una expansión urbana no planificada. Para responder a estos desafíos, **150 países han elaborado planes urbanos nacionales**, de los cuales casi la mitad se encuentran en la fase de ejecución. **Garantizar que estos planes se ejecuten correctamente ayudará a las ciudades a crecer de manera más sostenible e inclusiva**”.

El **Objetivo de Desarrollo Sostenible número 11¹**, de *Ciudades y comunidades sostenibles*, marca el 2030 como fecha límite para lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Una meta que se intuye mayúscula, incluso inalcanzable, si tenemos en cuenta que 1 de cada 4 habitantes urbanos del mundo vive en condiciones de precariedad y de informalidad, y que contamos con menos de una década para corregir la tendencia.

Nos podría parecer que este proceso de rápida urbanización nos queda muy alejado de nuestra realidad metropolitana, y nos estaríamos equivocando. Estos últimos años hemos podido constatar cómo cualquier evento, por pequeño que pudiera parecer, tiene repercusiones globales: un desastre natural (la erupción de un volcán provoca el caos en el transporte aéreo con afectaciones globales), unos actos violentos (desde el 11S, la guerra de Irak y otras paralelas en Oriente Medio y África, atentados en Europa o los incidentes aparentemente más domésticos como el asesinato de George Floyd) o incluso incidentes de carácter más fortuito (como el carguero encallado en el Canal de Suez), tienen repercusiones a escala planetaria. Finalmente, y en sólo unos meses, con la irrupción del virus Covid19, la pandemia en la que todavía estamos inmersos ha supuesto un punto de inflexión, sin filtros, mostrando el grado de integración en el que vivimos y la alta vulnerabilidad a la que estamos expuestos.

De modo que, retomando el fenómeno de la rápida urbanización, **si aceptamos integración y vulnerabilidad como inherentes a la contemporaneidad, debemos concluir que dicho fenómeno nos incumbe, nos interpela y nos afecta incluso en un contexto, como el de la región metropolitana de Barcelona, que, en términos generales, percibimos como formal (planificado) y ejemplar (referente para muchas ciudades del mundo).**

¹ The Sustainable development goals report 2019. UN.

Antecedente 2. Las dinámicas sociales – envejecimiento y migraciones

*“Estamos en un momento decisivo que anuncia cambios subterráneos en la demografía de la ciudad (extensible al contexto metropolitano) que afectarán a su futuro”. Con esta contundente afirmación, Andreu Domingo (director del Centre d’Estudis Demogràfics), introducía hace ya 5 años una reflexión sobre *Demografía e Innovación social*². Describía dos fenómenos excepcionales como protagonistas de los siguientes 15 años y que marcarán, por tanto, las características de la población metropolitana del 2030: la llegada a la edad de jubilación de los *baby boomers*, la llegada a la juventud de la generación del milenio, y en ambas generaciones una marcada diversidad. El planteamiento de Domingo aporta un matiz que me parece especialmente relevante para el debate sobre *la Metrópolis cohesionada 2030*: la mirada transversal que propone del fenómeno de la inmigración.*

Antes de ahondar en esta cuestión, quisiera dejar, ni que sea apuntada, la consideración que hace respecto el cambio de perfil del jubilado *baby-boomer*, que abrirá un amplio campo de innovación y experimentación en ámbitos tan diversos como la vivienda, el consumo, la cultura, el ocio, los equipamientos o la participación activa en la sociedad. Dicho esto, y retomando la cuestión del fenómeno migratorio – transversal a toda la sociedad y que, por tanto, aportará matices de todo tipo tanto al grupo de población que se jubilará, como al que alcanzará la juventud – convendría “centrar la atención en las condiciones de las personas migrantes en los contextos (urbanos) de destino”, como lo plantea Andrea Staid en su libro *Los condenados de la metrópolis*. Una mirada a la que también se suma Doug Saunders en *Ciudad de Llegada: la última migración y el mundo del futuro*, que así mismo reclama la importancia de “dedicar más atención a dichos lugares, puesto que no son únicamente núcleos potenciales de conflictos y violencia, sino también los vecindarios donde tiene lugar la transición de la pobreza, donde se forjan las nuevas clases medias y donde se crean los sueños, los movimientos y el gobierno de las próximas generaciones”.

Vecindarios que conforman una de las dos realidades paralelas, que para Staid conforman nuestros entornos urbanos. “Es necesario indagar en la yuxtaposición de estos dos mundos o ciudades que coexisten, pero se ignoran, o más bien, se miran desde distancias insuperables a pesar de su proximidad: **la ciudad legítima** de los ciudadanos, de la opinión pública, de las empresas y asociaciones profesionales, de los partidos; y **esa ciudad** más o menos invisible **de los ilegítimos**, de la inmigración, de la micro-criminalidad, de la prostitución obvia u oculta, de la drogodependencia. Dos ciudades en una posición profundamente distinta y asimétrica”.

Antes de plantear el tercer y último antecedente, quisiera aclarar que estas dos realidades paralelas, “la ciudad legítima” y la “ciudad de los ilegítimos” (que intencionadamente no necesariamente es informal en conformación física), si bien pueden ser asimilable a situaciones de formalidad y de informalidad, ya no van a responder a patrones clásicos de centro y periferia, como nos advierte Domingo en su escrito. “En la mayoría de las urbes del siglo XXI, las bolsas de pobreza se reparten de manera desigual en el territorio – dando lugar al fenómeno descrito como “leopardización” de la pobreza” – como también lo hace la diversidad; y más

² “Barcelona 42”, Fundació Catalunya – Europa.

aún la coincidencia entre pobreza y diversidad por origen puede compartir el mismo espacio urbano residencial con capas sociales no vulnerables”.

“Y es que la última lección de la ciudad de Llegada, dice Saunders, es que no se añade simplemente a la periferia de la urbe, sino que se convierte en parte de ella. Para Staid, “la ciudad ilegítima es poseedora de una oferta de servicios³ cuya clientela consiste mayoritariamente en miembros de la sociedad legítima”⁴. Reconocer esa dependencia mutua e integrar ambas realidades paralelas dependerá de nuestro nivel de compromiso, concluye Saunders y advierte que, **“si esas familias (que harán parte de los baby-boomers y de los milenials) se ven expulsadas de la periferia o acorraladas en ella, si ven cómo se les niega la propiedad, la ciudadanía o un asidero en la gran urbe, se convertirán en una amenaza real” para la cohesión a la que se aspira.**

Antecedentes 3. Urbanismo y planificación, instrumentos de reforma social

En los apartados anteriores, hemos podido constatar una realidad urbana que urge a modificar la manera de construir la ciudad, si queremos lograr una ciudad cohesionada. La ciudad cohesionada deberá ser sostenible y equitativa. Son muchos los esfuerzos y los recursos que se vierten en las ciudades y, sin embargo, muchas acciones quedan frustradas por lo que Banerjee y Duflo, en *Repensar la Pobreza: una apuesta radical*, denominan las tres “ies”: **la ideología** – prejuicios y mitos al uso en ciertas cuestiones –, **la ignorancia** – de las condiciones que operan sobre el terreno – **y la inercia** – que contamina demasiado a menudo las soluciones que se adoptan sobre los problemas. Superar **las tres ies** requiere de un ejercicio de crítica intelectual, guiado por el rigor y la construcción de evidencia; un ejercicio sin apriorismos, ni dogmatismos que nos conduciría a lo que Secchi denomina en su libro *Primera Lección de Urbanismo*, el “Urbanismo Ingenuo”. Una actitud que en sus palabras *“tiene rostro del grupo local o de interés que representa sus propias preguntas en forma de respuestas físicamente determinadas”*.

En la misma línea, Manuel de Solà-Morales, en la presentación del Máster de la Gran Escala, advertía de los peligros de una disciplina urbanística de mirada superficial y de poca altura: *“una revisión histórica nos muestra como la disciplina urbanística (y por extensión la planificación urbanística) vive en buena parte, todavía, de las rentas pasadas que le dieron sus dos patrimonios ideológicos: el pensamiento utópico y la reforma social. Con el tiempo, la cualidad utópica de las propuestas urbanísticas ha ido perdiendo su energía intelectual. Y aquellos vagos principios de la ética social reformista pretendieron tomar fuerza de ley y precisión técnica, para convertirse en fórmulas estables por la cuantificación, el trámite, la norma y el diseño”*. Una precisión técnica que, cada día, hace más difícil al plan urbanístico interpelar, modelar, proyectar, en definitiva, tratar con *“la dispersión, fragmentación, heterogeneidad, temporalidad, hibridación de actividades, de objetos y sujetos que caracterizan los territorios y las ciudades contemporáneas”*.

Es necesario revisar el ideario de la planificación urbanística, rescatarla de su condición de mero instrumento técnico y retornarla a la esfera pública, como resultado de la expresión de un proyecto colectivo, social y económico. El urbanismo sigue siendo útil para *“reducir y limitar la desigualdad de las condiciones*

3 Según Oxfam en su informe “Esenciales y Sin Derechos”, Catalunya cuenta con 83.258 trabajadoras del hogar según la EPA, el 65% de las cuales son de nacionalidad distinta a la española y 1 de cada 3 (según datos oficiales) vive por bajo el umbral de la pobreza.

4 Cita de Alessandro Del Lago, Emilio Quadrelli, *La città e le ombre*. Crimini, criminali, Feltrinelli, Milano, (2003)

materiales, dice Secchi, pero la complejidad de la ciudad y la sociedad contemporánea demuestra la necesidad de un nuevo proyecto”. **No se trataría de reinventar el urbanismo, ni la planificación, sino de recuperar la ética y pedir las cuentas claras, cuestión clave para sacar del oscurantismo todos los mundos de intereses particulares y no urbanísticos que envuelven y tantas veces ahogan a las ciudades. De restablecer la confianza en la capacidad de la planificación y la acción urbanísticas en resolver los conflictos entre intereses.** Siendo, así mismo, honestos en reconocer que los procesos de urbanización, de la mano de la planificación urbanística, pueden crear las condiciones necesarias para que los objetivos marcados se hagan realidad, aunque puedan llegar a ser insuficientes. Una limitación, que Secchi reconoce, dado que *“no todas las demandas expresadas por la sociedad deben y pueden encontrar respuesta en el plan urbano. La falta de políticas económicas y sociales también ha hecho que al plan se le formulen demandas a las cuales difícilmente podía, por su propia naturaleza, responder, lo que hizo que este se cargara de expectativas inevitablemente destinadas a ser decepcionantes”*.

Recuperar el prestigio del urbanismo y su capacidad transformadora de la realidad física pasaría por superar los objetivos demasiado ambiciosos e identificar una tarea clara y concreta, por plantear y dar valor a la construcción de una estrategia, en palabras de Secchi, como *“proyecto, dispositivo y conjunto de políticas destinadas a lograr situaciones futuras que todos puedan reconocer como mejores que las actuales y para la cuales valga la pena movilizar recursos humanos, físicos y monetarios”*. Huir de recetas y cálculos para encontrar la formulación de la ciudad ideal, riesgo de los planteamientos del Smart City. Es un ejercicio en vano. Por el contrario, innovar en las maneras de hacer, en las preguntas formuladas, en las formas urbanas desde un conocimiento permanente actualizado y crítico de la realidad urbana, de sus matices, como revulsivo a las respuestas programadas y a la presión de la globalización abusiva.

“Dejar de fingir que hay alguna solución sencilla para los retos planteados y, en su lugar, podemos unirnos a los millones de personas bienintencionadas de todo el mundo – cargos electos y funcionarios, maestros y trabajadores de ONG, académicos y empresarios – en la búsqueda de muchas ideas, grandes y pequeñas, que nos llevarán a futuros mejores”.

Antecedente 4. La realidad urbana metropolitana

A menudo los debates y las reflexiones sobre un territorio corren el riesgo de plantearse como si de una hoja en blanco se tratara, con un margen de maniobra infinito para proponer, para corregir o ajustar, o incluso para “borrar”, decisiones anteriores. Pero, ni el territorio es una hoja en blanco, ni el margen de maniobra de que disponemos es infinito. Más que nunca, necesitamos agudizar al máximo todas nuestras capacidades colectivas para no errar el tiro. La pandemia nos traerá un escenario de crisis económica y social sin precedentes, de la cual todavía no podemos intuir la dimensión más allá de la punta del iceberg, en un contexto de abundancia de recursos económicos públicos, como pocas veces se habrá visto en la historia reciente de Europa. El único antecedente similar, en nuestro continente, es el Plan Marshall, un programa impulsado por el gobierno de los Estados Unidos para ayudar a la reconstrucción de los países europeos después de la Segunda Guerra mundial. Los Fondos *Next Generation* vienen con el doble de presupuesto.

Un volumen de recursos económicos disponibles que no asegura el éxito de las acciones, ni tampoco que el impacto de las mismas logre dar respuesta a los retos planteados. La gestión de la expectativa será tan determinante como la capacidad de liderazgo y de gestión en la consecución de los objetivos que se planteen. En este sentido, **en el ámbito metropolitano podemos identificar una serie de proyectos – tanto infraestructurales, como de desarrollo urbano – que nos pueden ayudar a calibrar correctamente la ambición, de la mirada larga y el vuelo alto, con las dosis necesarias de pragmatismo para poderlos llevar adelante con éxito.**

En el terreno de las infraestructuras de transporte, la línea 9 de metro y los accesos viarios y ferroviarios del puerto son dos proyectos de características muy distintas, que aquí no pretendo comparar, pero que se plantearon como estratégicos. En el caso de la L9, estratégico para el futuro del conjunto del territorio metropolitano, siendo aprobado en el PD1 2001-2010. En el caso de los accesos portuarios, para la competitividad del puerto y de la economía catalana, y que quedaron recogidos en el Plan Delta de 1994, redactado el proyecto en 2007 y 13 años más tarde, se alcanza el acuerdo definitivo para su realización. Sirvan ambos casos para ilustrar que la importancia estratégica que los suscitó no ha podido evitar que hoy, 2021, no sean todavía una realidad completa y operativa en el territorio para el cual se suponían estratégicos.

En el terreno del desarrollo urbano, los ejemplos de Sagrera, Prat Nord, Centre Direccional de Cerdanyola (Parc de l'Alba) y Tres chimeneas de Sant Adrià nos aportan una casuística variada sobre la cual reflexionar. En los casos de Sagrera, Prat Nord y Cerdanyola, la dimensión de los ámbitos de planeamiento planteados – tanto por extensión, por volumen de construcción, como por lo que representa en cada uno de sus contextos territoriales de crecimiento de actividad económica y de población – los convierten en proyectos de muy largo recorrido. En el caso de Sagrera, si bien la estación entrará en funcionamiento antes del 2030, la ciudad a su alrededor tardará, seguramente, algunos años más en acabar de tomar forma. Una pieza de ciudad que albergará 25.000 nuevos habitantes y 30.000 puestos de trabajo. En el caso de Prat Nord, la situación es muy distinta al carecer todavía de plan urbanístico aprobado, pero también se trata de un ámbito que duplicará la realidad urbana del Prat de Llobregat. El caso de Centre Direccional de Cerdanyola ha sido objeto de causas judiciales y revisiones de planeamiento, que han alterado los ritmos de su ejecución. En las Tres chimeneas de Sant Adrià, el debate de su configuración futura ha llevado a esta pieza de ciudad a un languidecimiento de más de 12 años. Estos cuatro ejemplos, de un abanico mucho mayor de situaciones urbanas metropolitanas, nos arrojan reflexiones que deberían tenerse en cuenta. La construcción de nuevas piezas urbanas, sean éstas de nueva creación o de renovación, es un proceso lento y no exento de dificultades. Una constatación que no tiene que leerse como negativa, sin embargo, la rigidez y el exceso de detalle de la planificación, en operaciones de esta envergadura y con tiempos tan dilatados, si llegan a entorpecer respuestas ajustadas a la realidad del territorio y de la ciudad contemporánea. El coste de oportunidad de las dilaciones, de los debates eternos y de los infinitos cambios, que un exceso de rigidez en la formulación del planeamiento acaba generando, es una cuestión que debería ganar mayor protagonismo. **El urbanismo y la planificación son útiles y seguirán siendo necesarios para mejorar las condiciones físicas de los entornos urbanos que habitamos, pero requieren cada vez más de una estrategia que los acompañe, que pueda guiar y orientar sus contenidos.**

El equilibrio o la integración territorial que se pueda llevar a cabo antes del 2030 ya está en cualquiera de los planes aprobados o de las infraestructuras previstas en

los planes sectoriales vigentes. El trabajo pendiente es el más difícil, y que demasiadas veces se ha evitado: **la priorización**. Un trabajo de selección y de rechazo entre todos los proyectos, en cartera. De manera quirúrgica y con una gran contundencia – compromiso, responsabilidad y recursos por parte de todos los ayuntamientos implicados – se deben identificar los puntos en los que intervenir, para romper esas realidades yuxtapuestas en las que habitamos – y no me refiero a generalizar el Pla de Barris – sino a **una verdadera integración metropolitana que refuerce una respuesta unitaria a la pobreza, que equipare niveles de servicios y facilite el “libre movimiento de personas”, como si se planteara un espacio “Shengen” metropolitano**. Acciones que refuercen la ciudad “de facto” y superen las discontinuidades de la ciudad “de iure”. Se podría empezar por crear un inventario metropolitano de todos los solares disponibles y edificables de propiedad municipal, de la Generalitat o del estado; se podría seguir con los edificios en desuso en los mismos términos. Nos sorprendería la cantidad de iniciativas que se podrían generar para ponerlos en marcha dando forma a la cohesión metropolitana.

Bibliografía.

Repensar la pobreza. Un giro radical en la lucha contra la desigualdad global. Abhijit V. Banerjee y Esther Duflo. TAURUS. 2012

Ciudad de llegada, La última migración y el mundo del futuro. Doug Saunders· DEBATE, febrero 2014

Primera lección de urbanismo. Bernardo Secchi. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 2016.

Los condenados de la metrópolis, etnografía de los migrantes en los márgenes de la legalidad. Andrea Staid. Bellaterra Edicions 2021.

NOTA. *Las opiniones de los autores y las autoras no representan necesariamente el posicionamiento del PEMB.*



Els equipaments comunitaris en la integració territorial.

Cicle de la Metròpoli Cohesionada.

Autoria: Javier Fraga i Lucia Zandigiacomi, Sòcies de Raons Cooperativa.

Data: 21/04/2021

Resum:

El sistema d'equipaments comunitaris ha de ser un dels pilars sobre els quals garantir el dret a la ciutat en condicions d'igualtat i de manera equitativa. La universalitat en la prestació dels serveis, però, requereix una estandardització dels criteris de cobertura que no sempre respon a les necessitats específiques de les comunitats a les quals doten. D'altra banda, la manera en què els equipaments contribueixen a la cohesió social i urbana té a veure també amb les relacions que són capaces de construir amb el seu entorn, pel que fa a la relació amb l'espai públic, els sistemes de mobilitat o la posada en valor del patrimoni cultural.

Per impulsar aquest paper que juguen els equipaments en la construcció de ciutats més cohesionades proposem aproximar-nos a cada element des de l'escala del barri (l'àmbit de la quotidianitat i de la proximitat, de la deliberació ciutadana i col·laborativa) per integrar-lo en una reflexió a escala metropolitana sobre la manera en què contribueixen a l'equilibri territorial.

1. El sistema d'equipaments existents

Serveis i dotacions.

El sistema d'equipaments: tipologies i subtipologies. El catàleg de serveis i l'obligatorietat de prestació de servei.

Els equipaments comunitaris constitueixen, amb els espais verds i les comunicacions, els sistemes que donen forma a l'estructura urbana. La legislació urbanística estableix que “el sistema urbanístic d'equipaments comunitaris comprèn els centres públics, els equipaments de caràcter religiós, cultural, docent, esportiu, sanitari, assistencial, de serveis tècnics i de transport, d'allotjament dotacional i els altres equipaments que siguin d'interès públic o d'interès social”¹. Quan l'Ajuntament de Barcelona va iniciar els treballs per redactar el Pla Estratègic d'equipaments en 2007, els va conceptualitzar com “les infraestructures o instal·lacions de dimensions estandarditzades per a acollir activitats i usos específics d'un servei a la ciutadania en el seu conjunt o a uns usuaris determinats”².

Sigui com sigui, **els equipaments** són els contenidors que permeten que l'administració pública desplegui l'oferta de determinats serveis que la legislació obliga a garantir a la ciutadania. **Constitueixen així un veritable mecanisme pel qual defensar de manera activa, universal i no discriminatòria el dret a la ciutat i a la qualitat de vida, facilitant l'accés a la vida en comunitat i funcionant, en aquest sentit, com veritables “infraestructures socials”.**

La pregunta a posar-se seria doncs com i quan es defineix aquest catàleg de serveis bàsics que la ciutadania ha de tenir coberts per poder gaudir de la corresponent qualitat urbana. El legislador preveu per les administracions locals una obligatorietat de prestació de determinats serveis en funció de la mida de cada municipi (biblioteca a partir de 5.000 habitants, instal·lacions esportives i serveis socials a partir de 20.000)³ però és difícil determinar un llistat finalista i universal de dotacions a garantir. Les necessitats són tan vastes com s'hi vulguin assumir, i tan canviants com la població que les farà servir.

Per això ens sembla interessant l'aproximació de determinats autors, introduint un punt d'indeterminació a l'hora de definir aquests mínims amb els **quals construir la societat equipada per reconèixer els equipaments comunitaris com aquelles dotacions i infraestructures que la comunitat entén com a imprescindible per al funcionament de la seva estructura social** (Hernández Aja, 1997).

Un sistema estandarditzat i específic, però que pugui ser definit i delimitat per la comunitat que li dona ús (i per tant, sentit) en cada moment de la seva vida útil.

¹ art. 34 del DL 1/2010 Text refòs de la Llei d'Urbanisme

² Bases per a l'elaboració del Pla d'equipaments de Barcelona. Primera fase: coneixement. Ajuntament de Barcelona, 2007. Consultable en [aquest enllaç](#)

³ art.26 de la Llei 7/1985 de 2 d'abril, reguladora de les Bases del Règim Local, modificada per la Llei 27/2013, de 27 de desembre, de racionalització i sostenibilitat de l'administració local.

La població proveïda.

Les ràtios de cobertura - la construcció dels estàndards: què ens preocupa i què proveïm? A qui serveixen els equipaments?

Si l'equipament és aquella infraestructura o “contenedor” que permet la prestació d'un servei, hauríem d'analitzar **quins són els serveis que es presten i quines són les necessitats de la població que busquen cobrir.**

La taxonomia clàssica categoritza els equipaments, com veiem a la llei d'urbanisme, en base a criteris funcionals i competencials (els relacionats amb l'educació, amb la cultura, l'esport, etc.), i així s'han estat planificant durant els darrers quaranta anys. Ja el Pla General Territorial de Catalunya (1995) va establir uns primers “estàndards provisionals mínims orientatius per al planejament general” (m²/habitant) per a cada categoria, i existeixen treballs molt interessants com “la ciudad de los ciudadanos”, dirigit per Hernández Aja en 1997, que fa una proposta metodològica per quantificar els paràmetres dotacionals per a cada tipologia i subtipologia (consultable en [aquest enllaç](#)).

Per tal de garantir l'adequada dotació d'aquests serveis, a dia d'avui existeixen indicadors de cobertura específics per a cada tipologia, definits en base a criteris com la superfície de territori al qual donen servei, el nombre de places, la ràtio d'oferta per persona o la superfície disponible per habitant d'un determinat servei. Estandarditzar i establir criteris generals permet garantir la universalitat dels drets en la prestació dels serveis. Així, els equipaments educatius s'han de planificar de manera que es possibiliti l'escolarització obligatòria entre els 6 i els 16 anys amb unes ràtios d'alumne per aula que garanteixin la qualitat de l'ensenyament, i els centres de salut primària es fan per donar assistència a una població no major de 25.000 persones (les Àrees Bàsiques de Salut). En un cert sentit, l'estàndard és la garantia del compromís públic per cobrir un dret.

Per contra, aquesta estandardització parteix de la necessària simplificació de considerar que la població és homogènia, té a tot arreu les mateixes característiques i necessitats i prioritza sempre els mateixos serveis. **Si reconeixem que la població mai té les mateixes característiques, hauríem també de buscar la manera que els equipaments comunitaris donin les respostes més adequades a cada una de les situacions específiques.**

Més enllà de garantir l'adequada cobertura de cada servei de manera individual, el repte actual està a aconseguir uns equipaments que funcionin com a sistema coherent i compensat en el territori. **La dificultat radica en el fet que es creuen diferents nivells competencials, múltiples àmbits funcionals i titularitats diverses** (en alguns àmbits, com l'atenció a la tercera edat o l'educació preescolar, l'oferta de titularitat privada té un pes especialment important). Quan la planificació i la gestió d'aquests serveis es fan de manera aïllada es dificulta l'optimització dels recursos i es redueix el seu impacte en la millora de la qualitat urbana. A aquesta situació se suma una creixent complexitat social en continu canvi, que fa més necessària la planificació dels equipaments com un sistema interconnectat i amb capacitat d'adequar-se de manera àgil a les necessitats canviants dels ciutadans.



El sòl i les reserves d'equipaments.

Distribució i caracterització del sòl: on el tenim i com és?

La distribució i característiques del sòl que el planejament reserva a equipament busca generar espais dotats i de qualitat urbana, alhora que contribueixi a compensar els desequilibris existents i contribuir als reequilibris territorials entre els diferents àmbits. Les cessions obligatòries per generar sòl genèric d'equipament estan reglades per la legislació urbanística, la qual cosa garanteix una superfície mínima sense la qual no seria possible que el desenvolupament residencial fos acompanyat de les necessàries dotacions comunitàries.

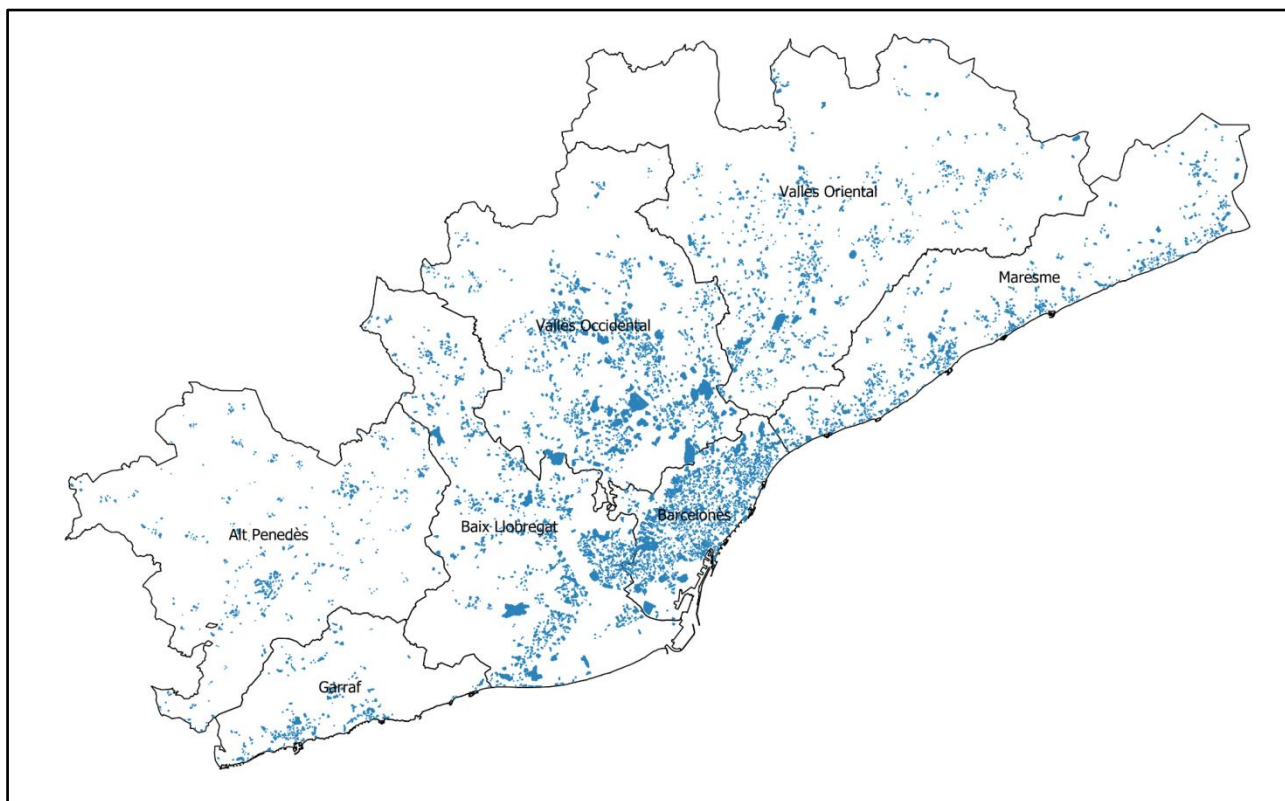


Fig. 1. Sòl qualificat d'equipament a la regió metropolitana de Barcelona. Font: elaboració pròpia (cooperativa Raons) a partir de dades del MUC.

A la regió metropolitana de Barcelona hi ha actualment més de 83 km² de sòl qualificat d'equipament. Aquesta superfície, que suposa un 2,66% del total, equivaldria a gairebé 16 m² de sòl d'equipament per persona. La mitjana a Catalunya era, en 2007, de 20,36 m² (font: La cosa pública i l'urbanisme, M^a Lluïsa Marsal, Lleida 2010).

	Sup. (km2)	Població	Dens. (hab/km2)	Sòl eq. (km2)	% sòl equip.	m2 eq / pers.
Barcelonès	146	2.314.620	15.854	15,2	10,40	6,75
Garraf	185	152.801	826	2,6	1,41	17,02
Alt Penedès	592	109.606	185	3,2	0,54	29,20
Baix Llobregat	488	834.653	1.710	18,9	3,87	22,64
Vallès Occidental	583	937.508	1.608	24,7	4,24	26,35
Vallès Oriental	734	414.570	565	10,6	1,44	25,57
Maresme	399	458.626	1.149	7,9	1,98	17,23
REGIÓ METROP.	3.127	5.222.384	1.670	83,10	2,66	15,91

Taula 1. Distribució del sòl d'equipament a la regió metropolitana. Font: IDEScat i MUC

Les característiques espacials de cada àmbit (grau d'urbanització, ocupació d'infraestructures, compacitat urbana, etc.) determinaran la relació entre el sòl qualificat d'equipament i el sostre edificat, però **del quadre anterior podem treure algunes primeres intuïcions:**

Tot i l'altíssima proporció de superfície destinada a equipament de la comarca del Barcelonès (més del 10% del sòl), la superfície disponible per persona és menys de la meitat que la del conjunt de la regió metropolitana, a causa de l'alta concentració poblacional, una de les més altes d'Europa. El Vallès Occidental, en canvi, tot i tenir una densitat de població similar a la del conjunt de la regió metropolitana té una ràtio de sòl d'equipament per persona molt més alta que la mitjana.

El Pla General Metropolità de 1976 va preveure les peces més grans d'equipament, ocupades majoritàriament en l'actualitat per cementiris comarcals, complexos educatius o sanitaris (UAB de Bellaterra, UPC del Baix Llobregat o hospital de Bellvitge) o instal·lacions esportives especialitzades (circuit de Montmeló o Canal Olímpic de Castelldefels), en els espais de transició entre la ciutat compacta i els espais no urbanitzats. El grau de consolidació d'aquest sòl ha estat desigual en el temps i en la seva distribució espacial, si bé és cert que, davant un sòl pràcticament exhaurit a la ciutat de Barcelona trobem encara reserves de sòl sense desenvolupar relativament grans al Vallès Occidental o al Baix Llobregat, vinculades a desenvolupaments urbanístics programats o en expectativa de transformació.

2. La contribució dels equipaments a la cohesió de la metròpoli.

Equipaments i cohesió urbana.

Relació amb l'espai públic, accessibilitat amb el transport públic i relació amb les xarxes, contribució al grau d'habitabilitat de la ciutat.

Les dotacions i la ubicació dels diferents equipaments contribueixen de manera decisiva a caracteritzar els diferents teixits, i aquesta relació es pot llegir a dues escales: una escala metropolitana i una escala local.

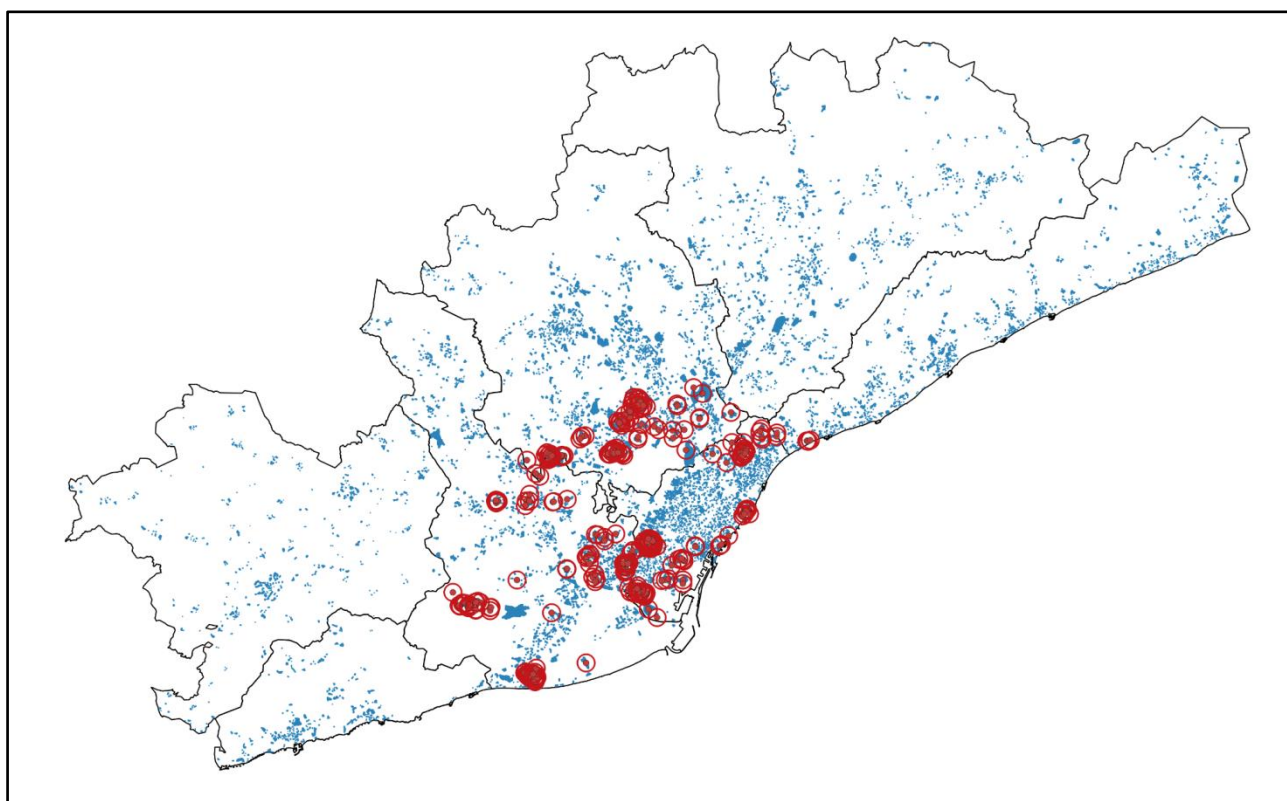


Fig. 2. Equipaments metropolitans de l'AMB, d'acord amb el vigent PGM (clau 7c) . Font: elaboració pròpia (cooperativa Raons) a partir de dades del MUC.

A escala metropolitana, els anomenats equipaments metropolitans (clau 7c del Pla General Metropolità) relacionen els teixits entre ells, equilibren els grans pols d'activitat i contribueixen a generar la metròpoli policèntrica i desconcentrada que ha demostrat ser la més eficient i socialment més justa. La distribució d'aquestes peces, fortament relacionades amb les grans infraestructures de comunicació (port, aeroport, línies de ferrocarril o grans autopistes urbanes), s'allunya dels teixits més consolidats del centre de la ciutat de Barcelona per distribuir-se en la primera perifèria de la plana del Llobregat i del Vallès.

Però **és a l'escala local quan el sistema d'equipaments comunitaris juga un paper més destacat en el foment de la cohesió social, més enllà dels serveis que presten**: la manera en què aquestes instal·lacions es relacionen amb el seu

entorn pot contribuir a millorar la qualitat de vida de les persones a les quals proveeixen. **Tenir equipaments diversos i de qualitat en un àmbit abordable a peu és imprescindible per possibilitar la coneguda com “ciutat dels 15 minuts”**, una aproximació a la planificació urbana que potencia els vincles comunitaris a escala domèstica (podem trobar algunes reflexions en [aquest dossier](#) de “Barcelona Metropolis”). D'altra banda, **un sistema d'equipaments ben relacionat funcional i simbòlicament amb el sistema d'espais lliures genera espais més saludables, segurs i, en definitiva, “vivibles”** (el moviment ciutadà [Revolta escolar](#) ha posat de manifest la urgència d'abordar actuacions com el projecte [Protegim les escoles](#) per garantir que els entorns dels equipaments educatius siguin espais pacífics, saludables i segurs). Per últim, **la connectivitat amb el transport públic i el grau d'accessibilitat amb mitjans de mobilitat activa** (a peu, en bicicleta o vehicles de mobilitat personal) **és imprescindible per impulsar el canvi** en la manera d'entendre la mobilitat urbana: si la xarxa de comunicacions ha prioritzat històricament els desplaçaments en vehicles de motor, els equipaments comunitaris poden funcionar com els nodes d'una xarxa caminable que articuli la nova estructura urbana de proximitat i sostenible.

Equipaments i cohesió social.

Valor simbòlic i valor patrimonial comunitari, ús i percepció quotidiana, canalització de propostes i reivindicacions.

Els equipaments comunitaris juguen un paper cabdal en la cohesió social, tant des de la perspectiva de les persones (pel seu potencial com a eina d'inclusió des de la diversitat cultural, laboral i educativa) **i de la comunitat** (amb la generació d'espais de construcció de vincles). Recomanem, per aprofundir en aquesta qüestió, consultar l'estudi de la xarxa de biblioteques realitzat per la Diputació de Barcelona en 2014, consultable en [aquest enllaç](#).

És important aproximar-se als equipaments des dels ulls de les persones que els utilitzen, ja que són espais amb un alt valor simbòlic per la comunitat a la qual donen servei. Fruit en moltes ocasions de reivindicacions i de lluites per aconseguir els estàndards de dotacions negats per processos especuladors o d'urbanització precària, la millora de la provisió de serveis culturals, educatius, sanitaris o esportius va històricament lligada a la conquesta del dret a la ciutat. Juntament amb l'espai lliure (parcs, places i espais oberts urbans de qualitat), els equipaments són els espais en els quals construir la vida en comunitat, en els quals compartir coneixement i experiències i que complementen els espais privats afavorint la vida comunitària. A més, en ocasions també els equipaments s'ubiquen en espais amb valor patrimonial que condensen la història de les diferents comunitats, donant nous usos a edificis la funció original dels quals va quedar obsoleta i contribuint així a la conservació del patrimoni històric (són nombrosos els vapors o complexos tèxtils reconvertides en biblioteques, fàbriques de creació o centres culturals a la regió metropolitana de Barcelona).

Per últim, la necessària mixtura entre activitats i persones diferents, base de la cultura urbana mediterrània tradicional, ha de tenir la seva correspondència en la manera en què s'interrelacionen els equipaments i els serveis. L'illa



d'equipaments de Fort Pienc construïda en 2003 aglutina en un mateix espai diversos equipaments públics disposats al voltant d'una plaça (un centre cívic, una biblioteca, un mercat municipal, una residència i centre de dia, una escola bressol i un CEIP), fomentant la trobada intergeneracional i afavorint el paper social de cada un dels serveis.



Fig. 3: Illa d'equipaments Fort Pienc. Font: Consorci de Biblioteques de Barcelona.

3. Conclusions: cap a una planificació col·laborativa dels equipaments metropolitans.

La mesura de la quotidianitat.

Enriquir la mesura de la cobertura.

És necessari continuar aprofundint en la definició d'indicadors que reconeguin la complexitat urbana per mesurar l'accessibilitat dels serveis i la cobertura dels equipaments. No obstant això, es necessiten també eines per a incorporar aspectes relacionats amb l'ús quotidià de la població, la relació funcional i simbòlica dels serveis amb la resta dels elements de la trama urbana o la seva influència en l'ús de l'espai públic immediat. Per a això **la planificació ha de reconèixer la importància del barri com a escala de partida**, aquest espai llegible i recognoscible pels seus residents que permet les relacions socials directes i alhora “sosté la varietat de serveis i la diversitat d'usos i funcions pròpies de la complexitat urbana” (Hernández Aja et al., 1997).

Perquè la planificació reconegui i potenciï la manera en què la població usa i percep els equipaments, és important analitzar-los des de l'impacte que tenen en la millora de la seva qualitat de vida. Afegir aquesta aproximació a la classificació sobre la base de criteris funcionals no té perquè posar en crisi la classificació tipològica estàndard, que permet la comparació i extrapolació amb altres contextos.

La planificació col·laborativa.

Incorporar de manera crítica las reivindicacions socials.

El treball de planificació no parteix d'un llençol en blanc, sinó que recull i reconeix les reivindicacions ciutadanes existents per a contrastar-les amb paràmetres quantitatius, indicadors objectius i estàndards normatius i així contribuir a argumentar-les millor, a posar-les en qüestió o fins i tot a generar reivindicacions noves. Per a **això és necessari facilitar canals de comunicació diversos i utilitzar materials rigorosos però accessibles, de manera que les reivindicacions i necessitats ciutadanes es puguin incorporar al debat** amb el rigor necessari per a ser considerades com a alternatives vàlides als reptes urbans contemporanis.

Abordar la planificació dels equipaments mitjançant processos participatius basats en la deliberació i l'anàlisi compartida dels paràmetres urbanístics contribueix, a més, a construir una ciutadania crítica i amb major capacitat d'influència en les decisions sobre el seu entorn urbà. El treball realitzat en els barris de la zona centre del Districte de Sants-Montjuïc, en Barcelona, demostra que la planificació col·laborativa permet integrar la ciutadania en la definició de les estratègies de manera propositiva (document consultable en [aquest enllaç](#)). A escala metropolitana, destaca l'esforç que ha fet l'avanç del Pla Director



Urbanístic Metropolità per sistematitzar, homogeneïtzar i posar a disposició de la ciutadania les dades exhaustives de la xarxa d'equipaments comunitaris, com a primer pas per a la seva planificació integrada. En [aquest enllaç](#) es pot accedir a aquesta interessant i completa base de dades d'equipaments metropolitans.

L'escala de la regió metropolitana.

Planificar els equipaments en una realitat metropolitana complexa.

Encara existeixen limitacions administratives per a abordar aquest tipus d'aproximacions a la planificació dels equipaments, ja que **els límits municipals dificulten poder planificar el territori posant en el centre a les persones usuàries.**

Aquesta necessària reflexió en clau metropolitana ens porta a pensar les estratègies que es poden desenvolupar per a futures experiències de planificació. Els avenços que va suposar el Pla General Metropolità de 1976 quant a generació de grans bosses de sòl d'equipaments i espais públics usant en part un teixit productiu obsolet han de complementar-se amb estratègies i eines que responguin a la complexa realitat metropolitana actual. En aquest sentit, les directrius del nou Pla Director Urbanístic Metropolità permetrien tendir cap a una gestió de la incertesa respecte als serveis que necessitaran les comunitats, cada vegada més canviants i difícils de preveure. **Els futurs instruments de planificació dels equipaments comunitaris haurien de recollir, a partir de principis com la flexibilitat i adaptabilitat, aquesta dimensió d'incertesa. Així entès, el sistema d'equipaments comunitaris pot funcionar com aquesta estructura que, garantint uns estàndards mínims de serveis bàsics, obre un camp de desenvolupament individual i col·lectiu als seus habitants facilitant la seva participació social, política i cultural en la construcció de la ciutat.**

***Nota.** Les opinions expressades per les persones autores són a títol personal i no necessàriament representen la visió del PEMB.*





**Barcelona
Demà**

**Compromís
Metropolità 2030**



**Pla Estratègic
Metropolità
de Barcelona**

**#CompromísMetropolità
@pembarcelona**

Pla Estratègic Metropolità de Barcelona
Canòdrom - Ateneu d'Innovació Digital i Democràtica
C/ Concepció Arenal 165
08027 Barcelona
Tel. +34 93 318 70 51