



MONOGRÀFIC

ASSOCIACIÓ INTERNACIONAL DE CIUTATS EDUCADORES
2009



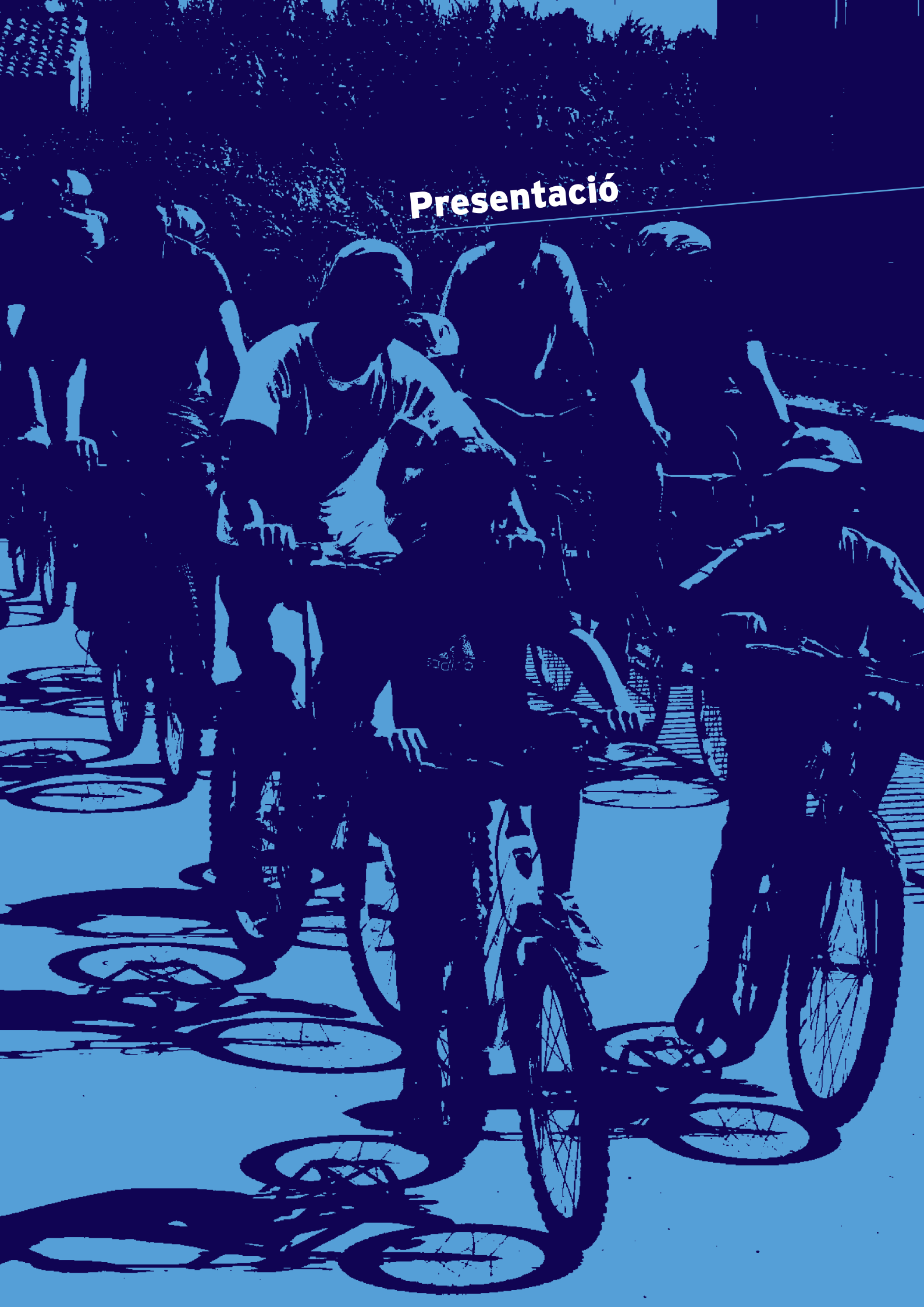
CIUTAT,
URBANISME I
EDUCACIÓ



CIUTAT, URBANISME I EDUCACIÓ



Presentació



Des de la seva creació, l'any 1994, l'Associació Internacional de Ciutats Educadores (AICE) té entre els seus objectius el d'influir en el procés de presa de decisions dels governs i de les institucions internacionals en temes d'interès per a les ciutats educadores. En aquest sentit, s'han plantejat diferents iniciatives per tal de difondre les actuacions que les ciutats associades han anat o estan realitzant, sigui per promoure determinades polítiques socials o per resoldre problemàtiques concretes.

L'intercanvi i aprofitament d'experiències que les diferents ciutats educadores han dut a terme durant els últims anys, és un dels mitjans que s'ha anat configurant a través del portal de l'AICE, aprofitant els recursos que ens ofereix la tecnologia per a aquest tipus de necessitats.

En aquesta idea d'aprofundir i oferir noves perspectives sobre temes d'interès per a les ciutats associades i de facilitar eines al servei dels governs locals, es crea aquesta línia de publicacions temàtiques d'edició anual.

En aquests monogràfics es proporcionen elements per desenvolupar d'una manera amplia el concepte ciutat educadora, a la vegada que actuen com a eina per posar en pràctica els principis de la Carta de Ciutats Educadores. Per aquest motiu, s'hi recullen entrevistes, articles i experiències de diferents ciutats en relació a un tema, amb l'objectiu d'abordar-lo en profunditat i des de diferents perspectives.

Aquesta nova línia de publicacions debuta amb el tema *Ciutat, urbanisme i educació*, pensant en un urbanisme que eduqui, en un model de ciutat més cívica i inclusiu que millori la qualitat de vida de totes les persones, tal com està explicitat en els principis de la Carta de Ciutats Educadores, amb els quals ens hem compromès.



Montserrat Ballarín i España

Presidenta Delegada de l'AICE
Regidora d'Educació i Hisenda,
Ajuntament de Barcelona

Sumari

6 Editorial
Josep Maria Llop Torné

Jaime Lerner



8

Xerardo Estévez



12

Antanas Mockus



16

Oriol Bohigas



20

26 Urbanisme tancat i perpetuació de la ciutat dual

Josep Centelles

32 Renovació dels instruments de planificació i gestió: noves polítiques de govern. L'experiència de Rosario

Mirta Levin

38 Civisme en la mobilitat

Ole Thorson

42 La bici a Sant Sebastià

Odón Elorza

46 La planificació urbana dels equipaments educatius com a infraestructura de la ciutat del coneixement

Pedro Barrán

50 Participació popular i recuperació ambiental: el programa Drenurbs de Belo Horizonte

Ricardo de Miranda Aroeira i Valdete Lima Bontempo

54 El dret a la ciutat: com promoure unes ciutats inclusives a escala internacional

Brigitte Colin

58 Rennes i els temps de la ciutat

Jocelyne Bougeard i Danièle Touchard



Editorial

Aquest monogràfic pretén posar de relleu els vectors educatius que conté l'urbanisme. El fet de constatar-los ens aporta una mirada nova i imprescindible. La ciutat com a comunitat es construeix en el seu espai públic i, per a fer-ho, l'urbanisme hi juga un paper essencial junt amb l'educació. No hi ha un urbanisme millor sense una millor educació. En l'accessibilitat universal a l'espai públic, i en els trets d'harmonia i de bellesa, de llegibilitat física, d'innovació cultural i d'identitat, hi ha les claus d'aquesta oportunitat.

L'oportunitat consisteix en combinar urbanisme i educació per a un desenvolupament humà més just i solidari, perquè a les ciutats hi viu la majoria de la població del planeta i són els nodes de les xarxes territorials, físiques i immaterials de les relacions humanes i d'aquestes amb el planeta terra. Aquest conjunt de relacions divers i ampli, local i global alhora, es produeix, majoritàriament, en l'escenari dels espais públics, comunitaris i col·lectius de les urbs, de les ciutats mitjanes, i dels nuclis urbans en general.

En el marc de la ciutat, ambdós conceptes estan fortament relacionats, en el benentès que no són paral·lels sinó que es creuen i s'entrecreuen molt sovint. La transformació i gestió urbana es componen de mètode i d'actuació i, per això, cal pensar com es fa i qui hi participa i qui fa la ciutat. Aquest monogràfic concentra mirades diverses: experiències de ciutats, articles de diversos professionals i entrevistes a personatges amb un bagatge destacat en la matèria. D'elles i de la meua pròpia experiència vull remarcar algunes idees o propostes, per tal que educació i urbanisme recorrin junts el camí de fer ciutat i de formar ciutadans.

Xerardo Estévez ens instrueix i ens diu que l'urbanisme és una condició necessària de la bona política urbana. Les seves opinions són optimistes i apunta que l'urbanisme sí que dóna vots i sí que pot constituir la base de polítiques urbanes de progrés social. Oriol Bohigas argumenta que els espais públics són els llocs on es construeix la qualitat urbana no només de la part física sinó també de la ciutadania, no només de l'*urbs* sinó també de la *civitas*, perquè en la construcció de la simbologia de l'espai públic o comú hi ha l'oportunitat de la ciutat democràtica que, a més a més, ha de ser creativa i bonica, perquè els ciutadans obtinguin aquesta remuneració extra de qualitat. Amb Jaime Lerner i Antanas Mockus tenim una visió llatinoamericana. Jaime Lerner diu que per a fer una ciutat millor hem de *fazer acontecer*, il·lusionar les persones i

fer que les propostes de millora de qualitat de vida siguin viables i reals. I en aquest camí de fer ciutat Antanas Mockus ens fa reflexionar entorn del seu "saldo pedagògic". Les entrevistes a aquestes persones, les quals han tingut la responsabilitat de governar en les seves ciutats i/o de gestionar-ne les polítiques urbanes, il·lustren la relació entre educació i urbanisme.

A més a més, el monogràfic aporta punts de vista professionals, de temes més sectorials i l'explicació d'experiències concretes de diverses ciutats. De la lectura transversal de tots ells em sorgeixen idees o reflexions que m'agradaria compartir de la manera següent:

- La planificació urbana conté un factor educatiu. La pròpia planificació del sistema educatiu, més enllà de l'instrument del pla o carta escolar, evidencia les capacitats de millora de la ciutat a partir de la infraestructura educativa i els seus equipaments, però també els seus sabers i els seus mètodes de treball "urbanitzen" i ens permeten realitzar polítiques que promouen la creativitat, el civisme i el desenvolupament de l'anomenada societat del coneixement, com es percep a Montevideo (Uruguai), a través de l'article de Pedro Barrán.

- La governabilitat com a base de la creativitat i de l'impuls de la innovació, junt amb la transparència democràtica, són oferts com a alternativa a l'urbanisme tancat i opac, en l'apartat de Josep Centelles i davant dels processos de segmentació i de divisió de la ciutat.

- La mobilitat, els sistemes de transport i els criteris de disseny de les ciutats i, especialment, dels seus espais públics, són l'aportació d'Ole Thorson el qual, amb una gran experiència en Barcelona, lidera actualment una associació a favor de les ciutats per als vianants. Ofereix criteris per a un ús millor de l'espai del carrer, i remarca la prioritat del vianant sobre els vehicles i les seves servituds. L'espai públic ha de ser més silenciós, més lent, més segur, més humà, la qual cosa requereix criteris de disseny nous, ja que és un espai limitat i finit.

- El dret a la ciutat i la seva importància sobre les polítiques d'inclusió social ens arriba de part de Brigitte Colin qui, des de la UNESCO, ofereix una visió integrada del concepte i de les iniciatives que s'estan desenvolupant perquè la implementació de la carta del dret a la ciutat sigui base de ciutadania. En aquest sentit, la Carta de Ciutats Educadores també és una bona eina.

Finalment, la lectura de les experiències de quatre ciutats educadores amplien els vectors de tota aquesta reflexió,

amb el valor afegit que aporten exemples concrets de polítiques urbanes dutes a terme. Els temes que es tracten en aquests articles van des de la qualitat i eficàcia de la descentralització de Rosario (Argentina), fins a la dimensió educativa de la integració en el paisatge urbà dels rius i els rierols per mitjà del programa Drenurbs de Belo Horizonte (Brasil). A aquests dos exemples d'Amèrica Llatina cal afegir-hi el conjunt d'accions a favor de l'ús de la bicicleta i d'una mobilitat més sostenible de la ciutat de Sant Sebastià, exemple que està molt relacionat amb l'article sobre la mobilitat i els transports d'Ole Thorson. Totes aquestes experiències es completen amb les polítiques de gestió del temps de Rennes (França), molt suggerents per la seva dimensió menys física o tangible de les polítiques urbanes.

Per acabar, dir que la política urbana i l'urbanisme, en la seva dimensió educativa, no només passa per les obres físiques o la construcció, sinó també, molt especialment, per la gestió de tots els recursos de la ciutat. I els recursos del saber i del sentit tenen una implicació directa per a entendre millor les possibilitats de cada ciutat. Educació i urbanisme no només s'entrecreuen, són parts simbiòtiques de les polítiques urbanes. La urbanització del món només serà millor si educa ciutadans que construeixin i habitin ciutats millors.

Josep Maria Llop Torné,
arquitecte-urbanista

Jaime Lerner

Exalcalde de Curitiba



ENTREVISTA

JAIME LERNER és arquitecte i urbanista, fundador de l'Institut Jaime Lerner. Va ser president de la Unió Internacional d'Arquitectes (UIA) i alcalde de Curitiba (Brasil) durant tres mandats, en els quals va liderar una revolució urbana i va donar a conèixer la ciutat per les accions que va emprendre en planejament urbà en els àmbits de transport públic, medi ambient i programes socials. També ha estat governador de l'estat de Paranà en dues ocasions, on hi va dirigir una transformació urbana i rural en l'àmbit econòmic i social.

A nivell internacional ha rebut el Premi màxim de Medi Ambient de les Nacions Unides (1990), el Premi Infància i Pau d'UNICEF (1996), el Premi Mundial de Tecnologia per al Transport (2001) i l'any 2002 el Premi Sir Robert Mathew de millora de la qualitat dels assentaments humans de la Unió Internacional d'Arquitectes.

Vostè ha estat alcalde de Curitiba en tres ocasions. Quines han estat les prioritats municipals en política de planejament urbà i quines van ser les claus de l'èxit aconseguit?

Vaig tenir el privilegi de ser alcalde de Curitiba en tres ocasions: de 1971 a 1975, de 1979 a 1983 i de 1989 a 1992. En cada mandat es va fer un esforç per avançar en les tres qüestions decisives que em vaig proposar: mobilitat, sostenibilitat i sociodiversitat. Evidentment, tot això sense perjudicar accions en les àrees de salut, educació i ocupació, que formen part de l'agenda de qualsevol alcalde. Vam invertir en transport públic, vam crear espais públics de qualitat, vam respectar els elements –rius, boscos, patrimoni, ètnies– que confereixen la identitat de Curitiba i també vam implicar les persones –fins i tot els nens– com a agents actius de transformació.

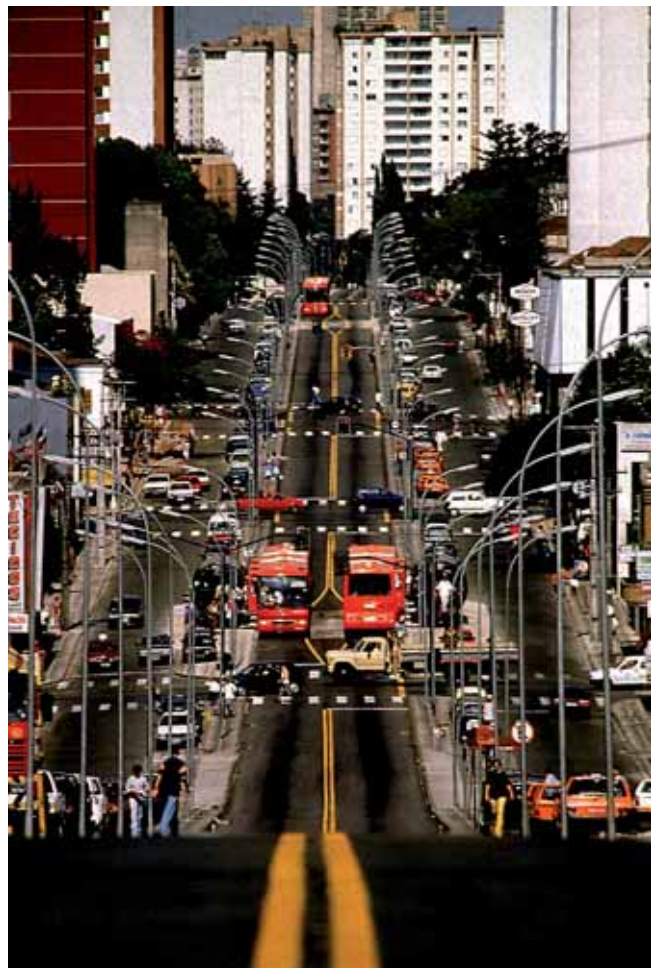
Per tal de tenir èxit en la gestió de les ciutats cal *fazer acontecer*, començant per l'adopció de solucions simples, poc pretensioses, sumant-hi agents públics i privats i voluntat política.

La forma urbana, el patrimoni històric i els paisatges d'una ciutat, són base d'identitat cultural? Com s'ha de promoure el sentiment de pertinença a la ciutat?

La identitat és un factor fonamental per a la qualitat de vida; representa una síntesi de la relació entre l'individu i la seva ciutat. Identitat, autoestima i sentiment de pertinença es relacionen estretament amb els punts de referència que les persones tenen en les seves pròpies ciutats.

Per exemple, els rius són referències importants. Per això, en comptes de sostreure'ls a la vista o bé d'enterrar-los en formigó, les ciutats haurien d'establir els marges dels rius com a territoris valuosos. Tot respectant les característiques del drenatge natural, les ciutats poden garantir que les àrees preservades ofereixin els camins necessaris a les crescudes periòdiques i que aquestes àrees, la major part del temps, siguin destinades a l'oci de la població d'una manera econòmica i ambientalment sostenible. Els parcs poden funcionar des d'una lògica similar i oferir àrees en les quals les persones puguin interactuar-hi.

Els centres històrics també són punts de referència importants, ja que des dels inicis, estan íntimament relacionats amb la història de la ciutat. Amb el temps, aquestes àrees sovint pateixen un procés de desvalorització i de degradació. Per això, és fonamental trobar formes de mantenir aquests centres vius a través de la connexió d'elements d'identitat, del reciclatge d'usos desfasats, de l'acollida d'una unió diversificada de funcions al llarg de les 24 hores del dia.





Quines han estat les claus de l'èxit del sistema de transport col·lectiu de Curitiba? Com es pot millorar la relació entre la mobilitat privada i l'ús dels sistemes de transport públic?

En termes de mobilitat el futur rau en la superfície i en la integració dels diversos sistemes –autobús, metro, tren, taxi, automòbils, bicicletes–. Des del meu punt de vista, no es pot privar generacions senceres d'un transport col·lectiu mentre s'espera una línia de metro, ja que en menys de dos anys poden implementar-se xarxes completes de transport en la superfície. Cada ciutat ha d'extraure el millor de cadascun dels sistemes que disposi, tant si funcionen en la superfície com de forma subterrània. Per altra banda, la clau per a la mobilitat rau en no tenir sistemes que competeixin en el mateix espai.

Ahora, és important treballar en la idea de "vehicle privat sense propietat individual" com, per exemple, el *Vélib'* a París: un model de transport individual que s'integra en el sistema de transport col·lectiu.

L'experiència de Curitiba de l'*ônibus* (autobús) com a sistema de transport públic, va començar l'any 1974; transportava prop de 25.000 passatgers per dia i circulava en carrils específics. El sistema va evolucionar vers una xarxa integrada que transporta més de dos milions de passatgers al dia, i es compon de diverses línies amb una jerarquia organitzada. Entre les característiques principals de la xarxa destaquen les línies amb un sistema de prepagament d'embarcament a nivell en "estacions tub", dissenyades especialment, aconseguint un funcionament similar al del metro però amb un cost menor.

Com es poden fomentar, des de l'urbanisme, ciutats més sostenibles i saludables? Pot explicar-nos algun exemple de com una ciutat pot integrar la naturalesa en la seva trama urbana?

La ciutat, per a ser sostenible, necessita un disseny, una estructura de creixement que associï vida i treball. Necessita

trobar resposta a dues preguntes fonamentals: cap on es dirigeix?, de què viuen les persones de la ciutat? Ha de promoure, en el seu territori, una integració de les funcions urbanes i una barreja dels nivells de renda i de les franges d'edat. Com més gran sigui la mescla, més humana i, en conseqüència, més sostenible serà. És la sociodiversitat.

Cal trobar una forma intel·ligent de relacionar-se amb la naturalesa, de tractar els temes ambientals. Per exemple, molts parcs de Curitiba van ser concebuts com a una estratègia per a resoldre greus problemes d'afluència de la ciutat, de manera que va permetre aproximar la ciutadania a la naturalesa, no canalitzant els rius i creant, simultàniament, espais lliures i d'oci. Altres parcs van ser implantats en àrees degradades de la ciutat, com ara pedreres i àrees abandonades: són ferides que es curen.

Sostinc que "les ciutats no són el problema, són la solució", i ho dic no amb la intenció de minimitzar l'impacte significatiu ambiental que les ciutats generen com, per exemple, l'emissió de gasos que contribueixen a l'efecte hivernacle, sinó per a emfatitzar que una de les claus més importants per a la construcció d'un món més sostenible rau en la concepció de les nostres ciutats i en la resolució de qüestions fonamentals com la mobilitat, la sostenibilitat, la sociodiversitat, la identitat o la coexistència.

En el disseny de l'espai públic, en què hauria de consistir la participació ciutadana?

La ciutat és un somni col·lectiu. Construir aquest somni és essencial. Sense ell no hi haurà la implicació tan important dels seus habitants. Per això, els responsables de la planificació de la ciutat han de dissenyar escenaris clars, escenaris que siguin desitjables per a la majoria, capaços de motivar els esforços d'una generació sencera. Hauria d'enfocar-se cap a una implicació orientada per projectes, i trobar equacions de corresponsabilitat adequades que impliquin la societat civil, la iniciativa privada i els governs, per a *fazer acontecer*.



Quin hauria de ser el compromís dels responsables polítics en la millora de les condicions de la vida urbana? I quin hauria de ser el rol dels arquitectes i urbanistes?

Tinc la ferma convicció que qualsevol ciutat, independentment de la seva dimensió, dels recursos disponibles i de la quantitat de problemes, pot millorar la seva condició significativament en dos o tres anys. Però, per aconseguir-ho, cal creure que això és possible, ja que hi ha moltes persones que inverteixen una gran quantitat d'energia a provar que les ciutats no són viables. I si es projecta tragèdia, es trobarà tragèdia. Per a mi, el que existeixen són disculpes. El problema no és la dimensió de la ciutat o la manca de recursos. Si hi ha una bona estratègia, si hi ha voluntat política i si hi ha solidaritat, qualsevol problema de la ciutat pot ser resolt.

Un element important d'èxit de les experiències de Curitiba ha estat la implementació de solucions que no gravin la societat, i crear equacions de corresponsabilitat, fent que els costos d'implementació es paguin en el transcurs del temps i que els beneficis siguin recollits per part de tota la col·lectivitat.

La planificació d'una ciutat és un procés que sempre permet correccions. Seria molt pretensions creure que el planejament només pot realitzar-se després de dominar cadascuna de les variables possibles. El món demana solucions cada vegada més ràpides i és, precisament, a nivell local on és possible oferir les respostes més ràpides, amb una planificació enfocada a les persones.

Segons el meu parer, resoldre els problemes futurs pertoca a les generacions futures; en canvi, a nosaltres ens correspon el present i obrir camins, guiant-nos pels objectius que es pretenen aconseguir. Els arquitectes, com a professionals de la proposta, no poden eximir-se de la tasca de proposar-ne. ●





Xerardo Estévez

Exalcalde de Santiago de Compostela

ENTREVISTA

XERARDO ESTÉVEZ FERNÁNDEZ va estudiar arquitectura a l'Escola Tècnica Superior de Barcelona. Des de l'any 1972 va exercir-hi com a arquitecte i urbanista i va dur a terme treballs d'investigació sobre arquitectura, planejament i patrimoni a Santiago de Compostel·la. L'any 1983 va ser escollit alcalde d'aquesta ciutat. Durant els seus mandats successius, la ciutat va rebre un impuls en el terreny urbanístic i edificatori, en l'activitat cultural i en la projecció internacional de Compostel·la i del Camí de Santiago.

L'any 1999 es va reintegrar a la pràctica professional, que comparteix amb l'activitat com a conferenciant i escriptor. És col·laborador d'*El País* i membre del patronat del Museo Nacional de la Arquitectura y el Urbanismo.

Vostè ha estat alcalde de Santiago de Compostel·la de 1983 a 1998. Quines han estat les prioritats municipals en política de planejament urbà? Quines transformacions urbanes es van aconseguir?

Compostel·la és una ciutat medieval passada pel sedàs del barroc. Aquesta va ser la gran transformació que va tenir lloc al segle XVII gràcies a les nombroses rendes que el vot de Santiago reportava a l'Església. Les reformes contemporànies es van limitar a l'enderrocament de muralles i porxadades a finals del XIX i al desenvolupament d'un eixample que s'estén fins a la línia del ferrocarril. Aquesta "ciutat nova" creix lentament fins que s'implanta el primer Pla general, amb criteris de desenvolupament que propicien un procés especulatiu defugint el creixement demogràfic, el boom de la construcció i les abundoses remeses econòmiques dels emigrants en els països centreeuropeus.

Les eleccions democràtiques de 1979 marquen el punt d'inflexió a partir del qual s'instaura una nova política urbanística, la qual s'afiança amb la designació, l'any 1982, com a capital de la Comunitat Autònoma. L'any 1985 s'aprova la Llei de patrimoni històric espanyol, que consagra el pla urbanístic com a instrument per a la protecció física, ambiental, social i econòmica del patrimoni. A finals d'aquest any, la UNESCO inscriu Santiago de Compostel·la a la llista del patrimoni mundial. Aprofitant la conjuntura dels anys jubilaris de 1993 i 1999, es va desenvolupar un programa específic que suposaria una transformació, però també la conservació, restauració i rehabilitació del patrimoni de la ciutat.

En aquesta trajectòria destaca la revisió del Pla general, l'any 1988. El nou planejament respon a un esquema

senzill: el casc urbà es desenvolupa sobre una dorsal nord-est - sud-oest que determina dues vessants que reben tractaments específics: la de ponent, sobre la qual s'afirma el nucli de la ciutat històrica i els campus universitaris, es protegeix físicament i ambientalment; a la façana de llevant es desenvolupen les noves àrees d'habitatge, infraestructures i equipaments, articulades mitjançant un eix viari paral·lel al tram urbà de l'autopista, lliure de peatge. L'ordenació de les activitats econòmiques i socials a l'entorn d'aquest eix funcional permet crear plusvàlues ordenades i frenar els fenòmens de tipus especulatiu que havien caracteritzat el desenvolupament urbà previ i, alhora, impulsa la implantació de projectes privats propiciats per l'estímul que generen les inversions públiques. Com a complement d'aquests criteris de planejament, s'ordena l'estructura general del tràfic i del transport col·lectiu, regulant els fluxos d'activitat per a millorar-ne la capacitat funcional i productiva. Es descentralitza l'activitat terciària, es cerquen alternatives per a les funcions incompatibles amb el teixit històric redistribuint-les en altres zones de la ciutat, i el centre històric s'envolta d'una anella verda, a tall de catifa protectora.

Pel que fa al Pla especial aprovat l'any 1997, desenvolupa una normativa detallada per a tots els edificis del nucli històric, adequada als aspectes estructurals, de composició i distributius, qualifica àrees de morfologia destacada quant a la seva formació tipològica i arquitectònica, i defineix usos preferents, insistint en la recuperació de la funció central i de la vocació econòmica i institucional, la millora dels usos residencials i el desenvolupament dels usos per a vianants.

Quins han estat els secrets d'aquest èxit?

Les claus d'aquest itinerari han estat: el planejament i l'arquitectura de qualitat, amb encàrrecs a professionals com Julio Cano, Josef Kleihues, Álvaro Siza, Noguerol i Díez, Piñón i Viaplana o John Hejduk; la coordinació d'administracions en un òrgan específic, el Consorci de la Ciutat, el qual, per mitjà de l'Oficina de Rehabilitació, ha jugat un paper essencial per a la conservació del patrimoni urbà, i la implicació dels ciutadans i els tècnics en els programes de transformació i de rehabilitació.

Els forts processos immobiliaris que s'han viscut a l'Estat espanyol, han desbordat la dimensió de l'urbanisme com a pràctica social? L'urbanisme pot contribuir a la cohesió social?

Als inicis de la democràcia els ajuntaments van passar de ser una mena d'unitat de cures intensives per a dotar les ciutats de serveis i equipaments mínims, a base de redactar apressadament un planejament rigorós, a deixar-se portar, als anys noranta, per una onada immobiliària, amb uns plans flexibilitzats i amb un marge excessiu per a la construcció, sobretot residencial, que va condicionar el pols de les ciutats.

La ciutat s'ha fragmentat i s'ha estès pels territoris perifèrics i, junt amb ella, s'han dispersat els ciutadans. Avui és més difícil cohesionar socialment: davant l'allau d'esdeveniments i d'imatges tendim a tancar-nos en l'individualisme. La política municipal perd context, l'urbanisme deixa de tenir una visió de conjunt, social, tècnica, política, estètica, però val la pena recordar que la bona pràctica de l'urbanisme, a més a més de propiciar el creixement ordenat, dóna bons resultats polítics i, concretament, electorals.

La forma urbana, el patrimoni històric i els paisatges d'una ciutat, són base d'identitat cultural i font d'educació?

La ciutat continua sent el millor matalàs dels nostres conflictes. És al carrer, potser, on s'origina més cohesió social.

L'espai públic està format per llocs que propicien la trobada i per infraestructures que faciliten la mobilitat. Tant en els centres històrics, en els carrers, en les places, en els parcs, en els bulevards, com en les rondes, en les quals ha de predominar el criteri de "sargit", de continuïtat, en tots ells s'hi ha de considerar la qualitat i s'hi ha de garantir la permeabilitat. Un equilibri adequat entre el disseny dels llocs de trobada i de trànsit, junt amb la compatibilitat entre els usos múltiples de la ciutat per a permetre de gaudir-ne, contribueixen a formar societat i consciència cívica. Es pot dir que una bona pràctica urbanística ajuda a generar ciutadania, per bé que, al contrari, el caos i la barbàrie generen fallides socials.



Les noves formes de mobilitat en el territori també transformen la manera de percebre la ciutat?

Una ciutat segregada per la preponderància absoluta del cotxe privat i per centralitats inconnexes, excloents i especialitzades no educa, és "antieducadora". Quan érem infants la ciutat ens semblava immensa, i l'aventura de descobrir-la i copsar-la era un element essencial en el nostre coneixement com a persones. Avui un nen veu moltes imatges llunyanes i estranyes però no s'anima a explorar el seu entorn vital i social.

En els temes de mobilitat, el canvi que s'ha de produir no és tant el de les infraestructures, sinó més aviat el de com utilitzar intel·ligentment i col·lectivament els llocs, els equipaments i les dotacions. El desafiament de la ciutat és viure-la, utilitzar-la amb velocitats assumibles, on el ciutadà pugui gaudir dels seu entorn i, alhora, reconèixer l'altre.

Sempre ens mourem en la dialèctica entre la individualitat i la col·lectivitat. La dosi de cadascun dels ingredients no es resoldrà en l'àmbit urbà amb grans enunciats ideològics, sinó que es regula tots els dies a través de l'espai públic, de la seva comprensió, de la seva utilització, del pacte entre individu i comunitat en un pla d'equilibri.

Com es pot millorar la relació entre la mobilitat privada i l'ús de sistemes de transport públics? Hi ha espais i temps per a l'educació en la mobilitat?

Dins de les fórmules habituals, a mesura que el centre es congestiona, s'han d'anar adoptant mesures que tendeixin a compassar el tràfic de vianants amb el tràfic rodat, amb preeminència del transport públic. És evident que hi ha espais i temps per a l'educació de la mobilitat, i per a això la ciutat ha d'estar tramada, ha de reduir barreres, ha de tendir a la seva supressió total. Per això, el creixement ha de ser dens i continu.

Com es poden fomentar, des de l'urbanisme, ciutats més sostenibles i saludables?

Com deia abans, el canvi s'ha de produir en l'ús de la ciutat construïda, ha d'abaixar el seu ritme, els nivells contaminants, millorar els paràmetres ambientals en general. Per tal de permetre la permeabilitat entre la ciutat i el seu entorn natural s'ha d'evitar crear muralles que impedeixin la comunicació. La ciutat que dialoga amb

l'entorn en mesura l'ús i el gaudi en franges horàries.

Per exemple, quan es tracta de com combinar les zones de vianants i el tràfic rodat en els centre històrics, ja no es parla del fet que un carrer esdevingui només zona de vianants, sinó de seqüències. En les ciutats intermèdies és més senzill desenvolupar aquest tipus de polítiques, viure amb un ritme tranquil, concertant l'espai-temps.

En què hauria de consistir la participació ciutadana en el disseny de l'espai públic?

Normalment, la iniciativa de la idea, del pla i del projecte urbà parteix de qui governa, dels polítics i els tècnics, però la comunitat té la força del gaudi i també del patiment dels problemes que es produeixen cada dia en l'espai urbà. Per això, el desenvolupament de la idea, del pla i del projecte urbà no han de ser tant objecte de consulta com d'implicació i coparticipació. Això exigeix un nivell d'informació prèvia, personalitzada, de predisposició de la política a dedicar hores a la participació i a la superació del caràcter exclusivament reivindicatiu per un altre de més comunitari per part dels ciutadans. Les meses estables, com ara les dels consells municipals, per a fomentar la participació en temes sectorials, acostumen a burocratitzar-se i aleshores minva la frescor i es perd la capacitat propositiva de les demandes quotidianes. En la participació és fonamental reconèixer la capacitat d'actuar a una varietat d'interlocutors.

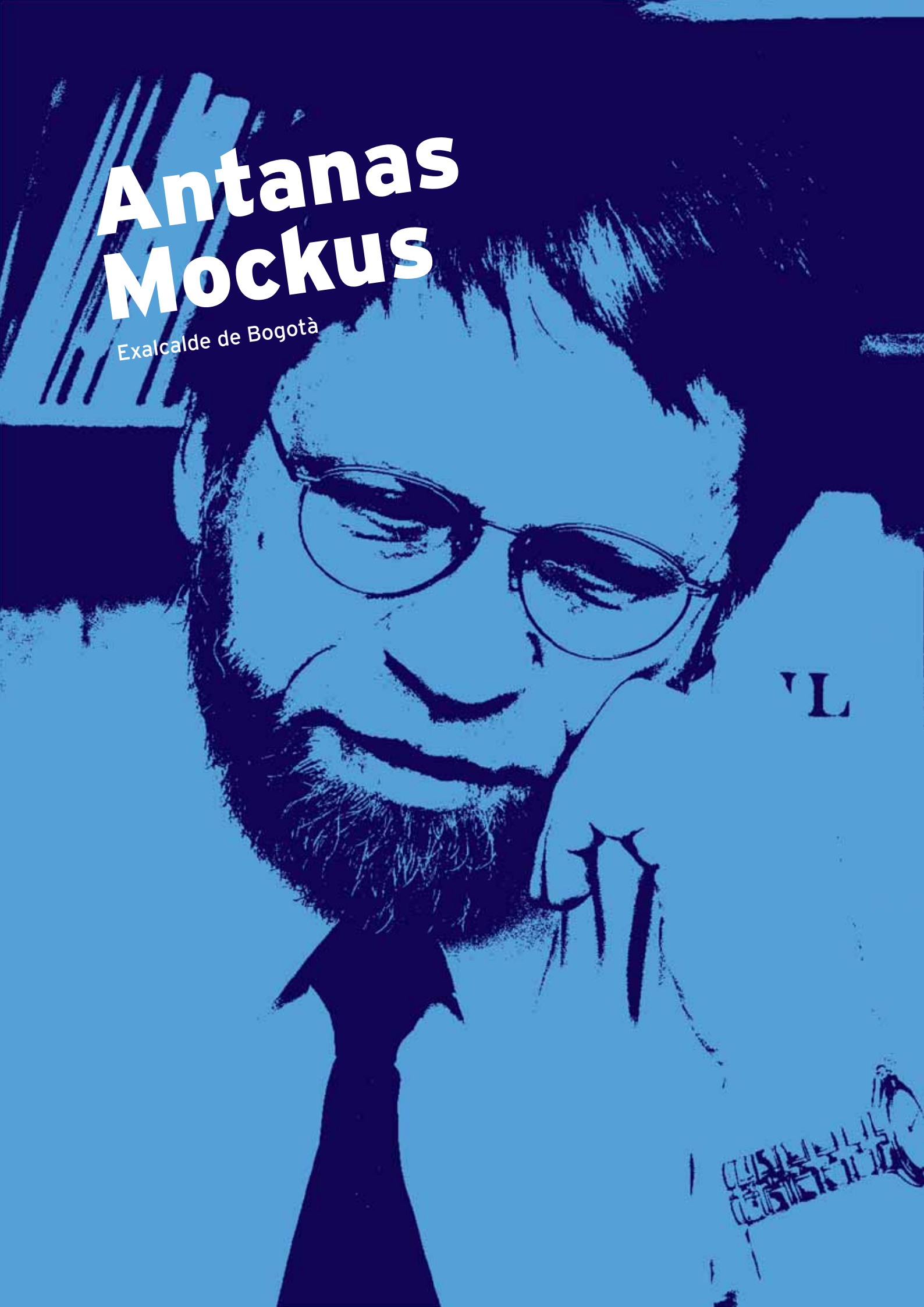
Quin hauria de ser el rol d'arquitectes i urbanistes en la millora de condicions de la vida urbana?

Sembla que tots estan d'acord en què ha culminat una fase d'immobiliarisme que ha actuat en contra de la pràctica de l'urbanisme. L'habitatge i la mobilitat s'han descontextualitzat del planejament. Podem esperar que amb la crisi, que es veia a venir des de fa molt temps, entrem en un cicle en el qual sigui possible que el planejament recuperi la seva identitat i tornem a parlar d'idees, formes i projectes urbans. Aleshores, l'arquitecte tornarà a tenir espai per al compromís, no ja en la dimensió política de fa dues dècades sinó el compromís per a poder experimentar i facilitar la creació de ciutats sensates, ser més "urbanòleg" que urbanista. ●



Antanas Mockus

Exalcalde de Bogotá



ENTREVISTA

ANTANAS MOCKUS SIVICKAS és matemàtic i magíster en Filosofia. Va ser alcalde de Bogotà (Colòmbia) en dos períodes: de 1995 a 1997 i de 2001 a 2003; rector de la Universitat Nacional de Colòmbia de 1991 a 1993; professor associat i investigador de la Facultat de Ciències de la mateixa universitat; investigador de l'Institut d'Estudis Polítics i Relacions Internacionals (IEPRI); professor visitant Robert F. Kennedy en el David Rockefeller Center for Latin American Studies de la Universitat de Harvard; investigador visitant de la Universitat d'Oxford adscrit al Nuffield College. Doctor *honoris causa* de la Universitat de París VII (2004) i de la Universitat Nacional de Colòmbia (2006).

Actualment, és director del grup Federici de la Facultat de Ciències de la Universitat Nacional de Colòmbia i de la corporació Visionarios por Colombia (Corpovisionarios). Les seves investigacions més recents han tractat, principalment, sobre l'estudi de la convivència i la relació entre llei, moral i cultura.

Vostè ha estat alcalde de Bogotà en dues ocasions. Quines van ser les prioritats municipals en política de planejament urbà? L'espai públic, és una font d'educació ciutadana?

En la preparació del pla de govern l'any 1994 em va influir molt la sociologia de l'educació de Basil Bernstein, principalment els codis socioculturals. Bernstein insisteix en què el context pot tenir marques espacials físiques però, alhora, no és un espai nu, sinó investit culturalment; una persona reconeix on és i això, dins seu, activa un repertori de codis. Per a mi, d'alguna manera, l'urbanista ideal seria algú que regula, sense dir-ho explícitament, el comportament. Per exemple, una gran biblioteca ben dissenyada no necessita el rètol: "Silenci, si us plau".

A la primera proposta de pressupost per a Cultura ciutadana, una tercera part dels fons estava dedicada a canviar comportaments entre ciutadans; una altra, a canviar comportaments entre funcionaris i ciutadans i una altra, a fer adequacions d'infraestructura per a facilitar el canvi en els codis. Jo tenia clar que cultura ciutadana i espai públic són complementaris. Des del meu punt de vista, la transformació urbana és al servei del canvi cultural.

En aquell moment, la ciutat no tenia recursos suficients. De fet, em vaig preocupar molt per les vorades i les voreres, però el pressupost per als temes d'espai públic es limitava a 80 o 90 milions de dòlars i el cost total de l'arranjament en pujava 300. El que vaig fer va ser convidar les companyies de ciment que proposessin un kit d'arranjament artesanal de les vorades (que contingués una paleta, ciment i un trosset de gespa) i que es pogués vendre als supermercats, amb una intenció en el fons, molt pedagògica. Els veïns d'un barri van comprar trossets de gespa tallada i vam aconseguir arranjat dues illes de cases; jo també vaig arreglar la vorada on hi ha l'alcaldia.

Un altre dels problemes per resoldre eren els sots dels

carrers. Bogotà té un problema d'esvorancs a causa de la composició geològica del seu sòl, però també degut a males gestions. Arranjar els esvorancs també costava 300 milions de dòlars, per la qual cosa el cost de la solució del problema comparat amb el pressupost era desproporcional; però el que vull remarcar és que vam fer una tasca de sensibilització de la població.

En intentar de respectar, al reubicar-la, la integritat d'una comunitat de 100 famílies de recicladors que s'havien instal·lat sobre els rails del ferrocarril, ens vam trobar amb una forta resistència per part d'elles. Davant d'això, en programes posteriors vam renunciar a la reubicació col·lectiva de grups i vam donar prioritat a temes relacionats amb la seguretat de la vida humana. Si podíem, legalitzàvem els assentaments irregulars. Tanmateix, si eren en zones de risc imminent, s'evacuaven. Així va passar en un barri anomenat Soratama, on es van desallotjar 12 famílies i es van enderrocar les seves cases. Va ser una escena televisiva terrible i la intervenció no va ser compresa fins un any després, quan hi va haver l'enderroc anunciat pels geòlegs.

Les voreres de la Carrera 15 (avinguda de la zona nord-est de la ciutat) també van ser un exemple interessant de transformació urbana. La zona estava molt deteriorada per l'aparcament de cotxes en guals i als costats de les voreres. Em va interessar el fet que els comerciants estaven disposats a costejar la reforma ells mateixos. La construcció de l'espai significa una acció col·lectiva, on el gran repte a superar és que cada contribuent es convenci que els altres també hi aportaran i que hi haurà una distribució relativament justa de la càrrega.

Com es poden fomentar, des de l'urbanisme, ciutats més sostenibles i saludables? Pot explicar-nos algun exemple de com una ciutat pot integrar la naturalesa en la seva trama urbana?

Una de les discussions més àrdues de la meua primera alcaldia va ser adequar 300 metres de paviment a un dels costats del riu Bogotà, un riu la neteja del qual algun dia podrem assumir. Hi vam patir molt perquè a l'altre costat no tots els municipis veïns van adoptar una política similar i això va implicar la creació d'un parc lineal interromput. En la segona legislatura, vam adoptar una visió més àmplia en el planejament urbanístic, de ciutat-regió, i vam arribar a un pacte amb la governació de Cundinamarca i els seus municipis per a dur a terme un planejament compartit.

Un dia, sobrevolant la zona en un helicòpter de la policia recordo, amb impotència, una filera de camions que vessaven líquids. Posteriorment, vam obrir un canal i vam restringir els límits del cos d'aigua, una intervenció d'una brutalitat terrible. Després vam assajar tanques, malles, reixes, però el que realment va funcionar van ser les "ciclovies", experiència que constitueix ara un exemple d'espai públic i de medi ambient.

De fet, la "ciclovía" és l'assoliment més gran de Bogotà en matèria saludable. Cada diumenge es tanquen prop de 125 km de carrers i s'habiliten perquè durant 6 o 7 hores els ciclistes els utilitzin. Ho fa més d'un milió de persones. És un exercici físic molt valuós des del punt de vista de salut preventiva. A més a més, hi ha estudis que mostren que la confiança interpersonal i la solidaritat augmenten en la "ciclovía".

Quines han estat les claus de l'èxit del Transmilenio, sistema de transport públic? Quin paper hi juga en la construcció de ciutadania?

Vam crear un servei d'acompanyament al *Transmilenio* que ofereix orientació al públic i seguretat. Aquest servei el du a terme una població heterogènia, com ara joves o bé policies batxillers,¹ però també exprostitutes i exadictes, que hi treballen durant 7 o 8 mesos i així adquireixen una mínima experiència laboral. És un projecte d'inclusió social, un procés sense estigma, són guies cívic, orientadors. Són els successors dels mims² i tot i que no tinguin la força estètica d'aquests, tenen el benefici de ser propagadors de normes, alhora que les interioritzen. El projecte utilitza els mètodes del psicòleg dels Estats Units Lawrence Kohlberg, d'autoregulació assembleària i de pressió social entre iguals.

Pot explicar-nos algun exemple de participació ciutadana en el disseny de l'espai públic a Bogotà? Quins beneficis i dificultats comporta una gestió participativa?

El govern de la ciutat necessita la cooperació de la ciutadania. Aquesta s'expressa en el principi constitucional de corresponsabilitat i requereix que el ciutadà entengui la política pública.

L'últim capítol del meu primer programa de govern s'anomenava "Saldo pedagògic" i l'objectiu era justament analitzar el saldo pedagògic de qualsevol acció exitosa o fracassada de govern. Després, vam crear un programa de participació ciutadana anomenat "Obres amb saldo





pedagògic”, impulsat pel Departament Administratiu d'Acció Comunal, el qual es va mantenir durant tres legislatures. Eren projectes de 30.000 dòlars cadascun. Al primer any, se'n van implementar 100 i després, el nombre es va multiplicar considerablement.

Per a dur a terme aquest programa es van formar 10 joves en la formulació participativa de projectes; posteriorment s'encarregaven d'identificar necessitats dels seus barris i de proposar una bateria d'accions com, per exemple, arranjar unes escales o una canxa esportiva. Després, entre tots 10 havien de prendre la difícil decisió d'escollir un sol projecte per a finançar. Això era un exercici de ciutadania molt fort perquè significava passar de l'entusiasme de recollir els interessos del teu barri a accedir i entendre els interessos, les urgències o els arguments d'altres barris. S'anomenaven “obres amb saldo pedagògic” perquè l'important, més enllà de realitzar les obres físiques, era que els joves aprenguessin sobre aquesta forma de planificació. Els joves eren proposats per les juntes d'acció comunal, moltes de les quals van sorgir en barris il·legals, i la seva gran lluita era accedir a serveis públics i regularitzar la seva situació.

Una de les formes de continuació del programa és: “Per una Bogotà millor”, que organitza el diari *El Tiempo*. Es tracta d'un concurs on molts dels finalistes són joves que havien participat en el programa. Això demostra que es va sembrar una generació de persones orientades cap a la planificació participativa.

Per altra banda, el 10% dels ingressos tributaris de Bogotà es distribueixen de forma participativa en les juntes d'administradors locals (és a dir, uns 70 milions de dòlars l'any 2003). Cada 3 o 4 anys es construeix l'esborrany del pla de desenvolupament local en un procés de trobades ciutadanes.

El pressupost participatiu té un saldo pedagògic molt important. La comunitat aprèn la qüestió dels preus, aprèn que un parc no és tan barat com pugui semblar, ja que el tema del manteniment també existeix. Cada comunitat ha de fixar les seves prioritats.

A Ciudad Bolívar les comunitats van desenvolupar metodologies elementals per a puntuar els projectes i determinar els criteris de qualificació i priorització. En aquesta zona, vam convocar una reunió en la qual hi van participar més de mil persones per a parlar de la proposta, fruit del procés participatiu local, de destinar els recursos econòmics a diferents reformes del paviment. En un mapa hi vam pintar les reformes que s'havien acordat i vam argumentar que els arranjaments derivaven en una visió fragmentada del paviment de la ciutat. Davant d'això, vam proposar de dur a terme circuits amb continuïtat i els ciutadans ho van acceptar; això demostra el potencial del

que anomenem democràcia deliberativa, és a dir, davant d'arguments forts les persones són capaces de transformar les seves preferències i de frenar l'interès particular més immediat.

Quin hauria de ser el compromís dels responsables polítics pel que fa a la millora de les condicions de la vida urbana?

Com a alcalde, si els ciutadans no entenen una política pública era responsabilitat meua de trobar un nou argument per a explicar-la. En aquest sentit em va funcionar una fe, gairebé cega, en els tècnics. Moltes vegades em sentia amb la tasca típica de la pedagogia de recontextualitzar, d'escoltar arguments que tenen validesa en un cert context, en un cert llenguatge, sota uns certs criteris acceptats, i traslladar-los a un terreny on les persones no comparteixen aquest mateix llenguatge. Qüestions com ara cost - benefici, el retorn per un milió de dòlars invertits en nous reptes de transport, per què l'alcalde no ha d'escollir per simpatia el traçat d'una línia de metro, etc. Feia l'esforç més gran possible per a entendre els tècnics i després oferir a la ciutadania una visió simplificada, la qual cosa no és senzilla. Simplificar les coses significa obrir una porta a un refinament d'arguments posterior.

El governant influeix en l'assignació de recursos, en les inversions, i té la tasca d'executar normes, de complir-les i fer-les complir. Literalment, una persona es converteix en alcalde quan jura complir i fer complir la Constitució i les lleis en el seu territori. Aquestes dues funcions són clares, però la funció del governant com a educand - educador no és tan clara. El jurament hauria de dir: “Juro que tractaré de comprendre millor la meua ciutat i que faré el possible per emprar el coneixement que he adquirit de la ciutat”. Alhora, m'agradaria que les lleis diguessin: “Publiqui's, expliqui's, compregui's i compleixi's” en comptes de només “publiqui's i compleixi's”. El governant hauria de tenir sempre una agenda pedagògica. ●

¹ Els policies batxillers reben capacitació per a realitzar tasques socials, educatives, preventives i de col·laboració amb la ciutadania.

² La presència dels mims en la via pública tenia com a missió ordenar el tràfic als carrers i fer respectar els passos de vianants.



Oriol Bohigas

Arquitecte-urbanista

ENTREVISTA

ORIOL BOHIGAS és doctor en Arquitectura i tècnic diplomad en Urbanisme. Treballa associat a MBM Arquitectes. És catedràtic de Composició de l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona des de 1971 i en va ser el director des de 1977 fins a 1980. Va ser delegat de Serveis d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona des de 1980 fins al 1984 i regidor de Cultura del mateix ajuntament del 1991 al 1994. L'any 1992 és investit doctor honoris causa per la Universitat Tècnica de Darmstadt, i el 1995 per la Universitat Menéndez y Pelayo de Santander i és nomenat catedràtic emèrit per la Universitat Politècnica de Barcelona. Des del 2003, és president de l'Ateneu Barcelonès.

Ha rebut múltiples medalles i premis, entre d'altres: la medalla d'or al Mèrit Artístic de la Ciutat de Barcelona (1986), la medalla d'Urbanisme de l'Académie d'Architecture de Paris (1988), el premi Sikkens (Rotterdam, 1989), la medalla d'or d'Arquitectura del Consejo Superior de Arquitectos de España (Madrid, 1990), la Creu de Sant Jordi atorgada per la Generalitat de Catalunya el 1991, medalla d'or del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya (2007) i el Premio Nacional de Arquitectura 2006 (2008). És Honorary Fellow del Bund Deutscher Architekten, de l'American Institute of Architecture i del Royal Institute of British Architects.

L'espai públic té una funció educativa?

La ciutat és un artefacte artificial, entre maons, totxos, ciment, paviments, arbres, etc. perquè la gent hi pugui viure, per donar facilitats a la convivència i a la creació d'interrelacions entre la col·lectivitat. És un artefacte absolutament artificial contra natura i a favor d'unes actituds civilitzadores.

Quan parlem de ciutat, ens referim al conjunt de factors que la configuren. Dins d'aquest conjunt complex i altament interrelacionat, cal subratllar la influència específica de la forma urbana com a contenidor indispensable –i definidor– de les diverses funcions socials. Sense un espai ordenador no es pot assolir ni l'ordre de les funcions socials ni el seu estímul. A més, les diverses categories dels espais urbans reflecteixen una idea política de la societat. Si aquesta idea política es fonamenta en el progrés i en valors com la llibertat i la igualtat, la concepció d'espais públics hauria d'incloure elements com la llegibilitat, la identitat i la innovació cultural. Tots tres són vehicles de convivència i instruments educadors.

L'espai públic, i la forma de la ciutat, ha de ser un lloc apte perquè la gent s'hi desenvolupi. I en aquest sentit,

l'efectivitat educadora de l'espai públic requereix d'un alt nivell de qualitat. Sense això, els mateixos elements es converteixen en instruments greument antieducadors o deseducadors. Un dels factors antieducadors més important és la manca de manteniment adequat dels espais públics. Si una plaça restaurada es manté tot el dia atapeïda d'escombraries, si en un nou parc es moren un centenar d'arbres i ningú no els reposa, si els paviments es deterioren, si els monuments es malmeten amb grafitis, tot perd la seva eficàcia educadora i tot s'integra en un procés de degradació.

Quines característiques ha de tenir una ciutat per tal que sigui fàcilment llegida i utilitzada per part de tots els ciutadans?

Que una ciutat sigui llegible vol dir que per fragments s'entengui la seva identitat. Quan entens com és una ciutat, entens com funciona. S'ha de facilitar la lectura d'una ciutat estructurant-la en espais i itineraris comprensibles i suggeridors, en els quals la informació i l'accessibilitat a l'oferta es condueixin coherentment. Aquesta comprensió del teixit urbà és molt clara en estructures urbanes on es



dóna una compacitat d'esdeveniments urbans ordenada en carrers, places, jardins i monuments. La continuïtat de l'espai públic és el que dóna lectura a la ciutat i propicia la vida col·lectiva.

Amb l'aparició de les grans perifèries, la continuïtat de lectura formal s'ha estroncat i l'espai públic –l'espai que és en si mateix la descripció i el contingut de la ciutat– ha perdut el seu protagonisme per convertir-se en uns espais sobrants i desformalitzats. La recerca d'informació, l'accés a l'oferta, la continuïtat de la vida col·lectiva s'han interromput i l'espai urbà ha deixat de complir les finalitats de la ciutat. En aquests punts, la ciutat ha deixat de ser útil i, sobretot, ha perdut qualsevol capacitat educadora.

La llegibilitat i la continuïtat han de mantenir-se en qualsevol medi urbà i, si és possible, de manera simultània. No podem negar la necessitat d'alguns circuits especialitzats per a l'automòbil ni la de certs sectors reservats als vianants. Però, en general, no cal abusar d'aquesta mena de zonificació del trànsit. Una ciutat, per a ser-ho realment –segons aquells principis de la informació, l'accessibilitat a l'oferta i la metodologia de la casualitat–, ha de ser un àmbit conflictiu, ordenadament conflictiu. La ciutat està feta d'encontres fins i tot conflictius o casuals, perquè una ciutat sense conflictes no és una ciutat, és un museu. L'administració i la mateixa

societat civil s'han esforçat perquè aquests conflictes siguin el menys dolorosos possibles, però eliminar-los és impossible. La zonificació no solament és un error en el cas de les barreres provocades per l'especialització del trànsit, sinó també en qualsevol especialització funcional. La ciutat no es pot subdividir en funcions, sinó en barris multifuncionals on hi siguin resolts molts elements que van des de les escoles fins al comerç, des dels centres d'esplai i esportius fins als serveis d'atenció sanitària, des de l'adequada relació amb altres sectors i serveis urbans fins a la solució interna de la mobilitat.

Com es poden combatre els elements antieducadors de les ciutats com ho són les àrees perifèriques o els barris gueto?

Amb un sistema d'imposició molt fort. En primer lloc, s'ha de promoure que l'espai públic tingui un nivell homogeni a tota la ciutat per tal que aquest el conformi una capacitat de convivència de diversa gent. L'ús de la ciutat s'ha de projectar i per això s'han de posar al seu servei els instruments necessaris, que són instruments d'autoritat política i autoritat econòmica. I després, en segon lloc, amb operacions de propaganda.

A més, cal lligar urbanament la perifèria amb el centre, és a dir, establir una continuïtat residencial i comercial fins allà on sigui possible. Només així aconseguirem que l'habitant



de les perifèries rebí els beneficis de la urbanitat. La ciutat, per ser útil i educadora, ha de ser una continuïtat en la qual s'imposin uns ineludibles principis d'igualtat.

El disseny urbà delimita uns certs usos de l'espai públic?

Com deia l'escriptor valencià Joan Fuster, tota educació requereix un cert grau de repressió, una limitació de llibertat individual i una acceptació de valors reconeguts. De la mateixa forma, l'espai públic és classificatori, ha de reprimir i prohibir, però l'ideal és que no sigui mitjançant un senyal o una multa, sinó que la pròpia forma i estructura de l'espai indueixi a seguir el camí. Per exemple, les prohibicions d'aparcament de cotxe haurien de col·locar-se de tal manera que sense notar-ho no es pogués aparcar. La pròpia forma urbana hauria de delimitar els usos de l'espai públic.

La forma de la ciutat, els seus espais públics, el patrimoni històric i arquitectònic són base de la seva identitat. Com es pot promoure la identificació amb la ciutat?

La ciutat és –i ha de ser– el lloc de la independència individual, de l'autonomia, el receptacle de les diferències de qualsevol ordre. Però per sustentar aquestes independències, cal que la ciutat ofereixi uns certs graus

d'identitat. Cal que el ciutadà pugui entendre el significat no solament de la ciutat sinó del seu barri i del seu entorn metropolità, per aplicar-hi assenyadament la pròpia autonomia.

El primer grup d'identificació és, evidentment, el barri. Una ciutat de les característiques i les dimensions de Barcelona, per exemple, s'ha de fer comprensible, primer de tot, en l'àmbit precís dels barris. I sense negar la unitat global de la ciutat, aquesta acaba significant-se com una suma global de barris condicionada a altres identificacions de major escala. Aquesta progressió sumatòria té unes fases bastant clares: barri, districte, ciutat central i àrea metropolitana.

Un barri l'hem de poder explicar amb el record d'una plaça, d'un monument, d'uns racons de coincidència col·lectiva, d'unes façanes, d'un arbre, d'una font. És a dir, amb la imatge característica de l'espai urbà. I aquesta imatge haurà influït considerablement en l'estructuració o la reestructuració social i ambiental de tot el conjunt.

Però no n'hi ha prou amb la immediatesa del barri o del carrer, cal que el ciutadà entengui la realitat metropolitana i en tregui profit. Un barri no és un poble, sinó una part de ciutat i una ciutat com Barcelona és part d'una àrea metropolitana. Ser barceloní vol dir pertànyer conscientment a aquesta metròpoli, tant per als que habiten al centre com per als que dormen o treballen a la perifèria.



Quan parlem d'àrea metropolitana parlem de dues àrees molt diferents: una, unida per sistemes de comunicació que la fa pròxima i que fa que es tracti d'una unitat econòmica i social, i l'altra que és una unitat física, aquella que passes d'una ciutat a l'altra, d'un carrer a l'altre sense ser-ne conscient. Totes dues s'han de tractar de forma molt diferent. En el segon cas, s'ha d'assegurar que la identitat física sigui real, que no sigui suburbial, que sigui una prolongació del projecte de disseny de la ciutat.

Com es pot preservar la identitat d'una ciutat i alhora promoure-hi la innovació cultural?

L'espai públic no tan sols ha de complir unes certes condicions socials, físiques, etc. sinó que també ha de complir una funció cultural, ha de ser un espai ben dissenyat. Ben dissenyat vol dir moltes coses, vol dir que tingui en compte la psicologia col·lectiva i el comportament col·lectiu, però també que respongui a una posició estètica innovadora.

L'art, i en general la cultura, és innovació. Tots els moviments artístics i culturals han començat amb una revolució en contra d'allò establert fins que arriba un moment que la presència d'altres circumstàncies fa que sigui un moviment consolidat. Si no hi ha innovació i creativitat, la línia d'evolució progressiva s'interromp.

Divulgar i donar suport a la revolució estètica en els espais urbans és segurament un dels actes més

essencialment educadors. Però cal reconèixer que és una operació difícil, perquè els resultats poden diferir la bona lectura de l'espai per a la major part d'usuaris –habitats als llenguatges establerts als quals s'oposa precisament la "revolució"– i, com a conseqüència, ajornar o anul·lar les referències d'identitat. Si llegibilitat i identitat han de ser unes característiques bàsiques de la forma urbana, queda clar quines són les dificultats de la innovació estètica en els espais urbans. No es poden donar regles sistemàtiques però, esquemàticament, podríem dir que hi ha tres aspectes a tenir en compte: la necessitat d'una presentació didàctica del projecte, l'atenció específica als respectius entorns que han de condicionar les decisions formals i la utilització puntual d'obres d'art amb significat propi.

La participació ciutadana en aquests projectes de transformació urbanística, en què hauria de consistir?

La participació és fonamental en el nou projecte de la ciutat, però s'ha de definir molt bé en què consisteix la participació ciutadana. Si parlem de participació en els programes, és una cosa; en la forma, és una altra cosa que s'ha d'aclarir; en canvi si parlem de l'acceptació de la innovació, és absurd donar al ciutadà les regnes de les decisions culturals, especialment les estètiques.

Cal predisposar el ciutadà a la innovació, a la qualitat artística, donant les explicacions pertinents, fent una certa pedagogia, explicant al ciutadà quins són els seus



significats i com es relacionen amb la cultura moderna i, per tant, amb la societat contemporània.

L'estètica innovadora està en contra d'alguns gustos i d'algunes preferències. Pot intervenir en els programes socials i funcionals, però cal que el ciutadà suporti els canvis que, a la llarga, li faran canviar gustos i preferències. L'autèntica participació en aquest camp és precisament la intervenció en uns col·loquis culturals previs, és a dir, es tracta d'un esforç pedagògic, d'una voluntat educadora.

A Barcelona han estat assajats alguns d'aquests diàlegs pedagògics de manera directa o indirecta i no sempre amb els mateixos resultats. Per exemple, la plaça de la Palmera projectada per l'escultor nord-americà Richard Serra. No va ser fàcil convèncer la població d'un barri de la perifèria que aquelles dues parets corbes tenien un significat escultòric d'alta qualitat. Però l'escultura s'integrà adequadament, de mica en mica, mentre es feien les obres i s'anava incentivant el diàleg. Cal remarcar que la bona acceptació de les innovacions estètiques a Barcelona s'ha recolzat, quasi sempre, sobre l'eficàcia funcional i social de les operacions urbanístiques en què s'intervé. ●

Urbanisme tancat i perpetuació de la ciutat dual

Josep Centelles i Portella

Enginyer urbanista, consultor en estratègies urbanes i governança local



ARTICLE

Aquest article reflexiona sobre com algunes formes urbanes, concretament "l'urbanisme tancat", no preparen (no eduquen) les futures elits governants per a superar les formes actuals de segregació social. La ciutat dual no s'esdevé només entre allò que és formal i allò que és informal sinó que existeix una altra dualització, la "segregació per dalt", fruit de la combinació de l'urbanisme tancat i de l'automòbil privat, que afecta molt el bon govern de la ciutat.

Introducció a tall de glossari

L'urbanisme

Entenem per urbanisme el conjunt de tècniques i pràctiques per a dissenyar i gestionar la forma física de la ciutat. Carrers, places, parcs, equipaments, etc. adopten una forma física que desitgem que estigui al servei de les persones.

L'urbanisme és cultura

La ciutat construïda (carrers, places, edificis, etc.) és un producte cultural. Cada forma urbana serveix, sigui funcional o no, per a organitzar adequadament els espais de residència, treball, esbarjo i de trobada relacional de la gent que l'habita en el si d'un determinat context històric i social. Però la forma urbana, alhora que és el resultat d'un procés cultural d'adaptació al medi, també és un fort condicionant a l'evolució de les pràctiques culturals que s'hi assenten. La ciutat física es converteix ràpidament en una construcció simbòlica i, per tant, en un component destacat de la identitat cultural de les persones que l'utilitzen.

Si entenem "l'educació" com la transmissió de formes culturals, com la recreació d'aquestes formes en les persones que "s'eduquen", hem d'analitzar com la ciutat construïda ens educa, ens prepara i ens inducteix a determinats comportaments. Jutjar si aquests comportaments són correctes o no, correspondrà, a cada moment, al cos social que els genera i aquest judici es farà basant-se en els criteris ètics que adopti com a desitjables.

L'urbanisme és política local

Cap ideologia política discuteix que l'urbanisme sigui, en essència, un tema d'interès públic. Per definició, la construcció de la ciutat és una activitat pública que hauria d'estar sota el control del govern. En la mesura en què cada localitat parteix de circumstàncies diferents, el nivell de govern amb majors competències en urbanisme és el govern local. El Govern de la Ciutat.

En les concepcions i legislacions del món occidental està àmpliament estès que els governs abordin la pràctica de l'urbanisme basant-se en tres aspectes o facetes: la

planificació, la gestió i la disciplina que, òbviament, resulten totalment interdependents.

La planificació urbanística

Sens dubte, la planificació urbanística és la faceta més política. Es tracta de projectar la forma urbana de la ciutat del futur, de ser capaços de conjeturar uns escenaris futurs que justifiquin unes propostes de forma urbana i d'usos del sòl que, tot resolent els problemes actuals, també s'adaptin a les necessitats futures que s'han pogut preveure.

Tradicionalment, la planificació urbanística ha plantejat la ciutat d'una forma comprensiva. En ciutats relativament estables i en economies d'evolució lenta (per als estàndards actuals) les projeccions de necessitats d'espais físics per a residir-hi, treballar-hi, circular-hi, trobar-s'hi i esbargir-s'hi eren relativament fàcils de fer. Tanmateix, actualment, atesos els canvis ràpids o imprevistos, ateses les pertorbacions dels entorns socials i econòmics, i atesa la creixent interdependència entre actors urbans (públics de nivell divers, privats, lucratis o no, de dimensió diferent, locals o globals, etc.) el que cal, on hi hagi govern local capaç, és practicar la planificació estratègica compartida i plasmar-la, de tant en tant, en forma de Pacte de Ciutat. Des d'aquesta perspectiva, la forma urbana adequada, l'urbanisme, haurà de supeditar-se a les necessitats de l'estratègia urbana pactada.

Els plans d'urbanisme (directors, generals, mestres, estructurals, etc. i els seus derivats, parcials, locals, especials o de detall) esdevindran útils quan aportin una regulació dels usos del sòl adequada a les estratègies de desenvolupament pactades. Dit d'una altra manera, seran útils si aporten una regla de joc, una eina, que resolgui adequadament el conflicte entre els drets de propietat (privada) i les necessitats generals de la comunitat urbana.

La planificació urbanística es troba de ple en l'àmbit de la governança, és a dir, es tracta d'una activitat eminentment política i, en certa manera, escassament tècnica.

La gestió urbanística

La gestió urbanística recau molt més sobre els tècnics dels governs locals. Principalment, és a mans dels urbanistes. Es tracta d'administrar la flexibilitat i, sobretot, d'actuar proactivament al servei de l'estratègia concertada per a intentar atraure actors, activitats, inversions, etc. perquè executin projectes urbans concrets. La gestió del patrimoni públic del sòl i la gestió relacional entre els actors necessaris (finançadors o inversors, propietaris, usuaris, etc.) constitueixen la faceta tàctica de l'urbanisme. Cal tenir en compte que per tal de guanyar una batalla és necessària una bona estratègia, però l'estratègia no és suficient, la suficiència culmina amb la tàctica.

La gestió urbanística se situa en l'àmbit del gerencialisme de l'activitat governamental. Sota unes directrius de caràcter polític, la capacitat tècnica esdevé essencial.

La policia urbanística

La fiscalització o policia urbanística és la tercera faceta que clou el conjunt. Es tracta d'un aspecte no negociable, normalment a mans dels governs locals i de la justícia. Si qualsevol llei i qualsevol pacte han de complir-se, les lleis i els pactes urbanístics que comprometen tants esforços, que generen tants beneficis, que redistribueixen o concentren tanta riquesa, que acumulen tant potencial humà, s'han de complir més escrupolosament.

La fiscalització o policia urbanística es troba de ple en l'àmbit burocràtic de l'activitat governamental, on la llei i el reglament són implacables i on no hi haurien d'existir marges d'interpretació ni de negociació.

Urbanisme i govern local

Ja hem comentat que independentment de les legislacions específiques de cada país, en el món occidental és normal que els governs locals tinguin un nivell elevat de competències en urbanisme elevat. A la pràctica, la forma urbana de les nostres ciutats, malgrat que està abundantment condicionada per les lleis i els costums (constructives) nacionals, bàsicament és fruit de les accions o omissions de les diferents coalicions locals que accedeixen al govern municipal o que el controlen. Per tant, des de la perspectiva urbanística, als governs locals

se'ls demana: a) capacitat estratègica elevada; b) capacitat gestora àgil i hàbil, i c) molta autoritat i capacitat coercitiva. Es tracta, sens dubte, d'atributs que no aconsegueixen els governs municipals dèbils o poc prestigiats.

Del govern i de les elits

Es pot argumentar que qualsevol comunitat humana està governada per representants fidedignes (dignes i fidels) de les seves elits. De manera directa o indirecta són les elits qui governen, les que decideixen sobre la cosa pública. Podem deslliurar el terme de connotacions ideològiques i constatar que, etimològicament, deriva d'"elegit", "cosa seleccionada". Elegit per qui?, tant se val si és per Déu, per les minories de propietaris alfabetitzats o bé pel poble a través del sufragi universal. Des d'un altre punt de vista, és força lògic que les elits governin. Certament ningú no esperarà que el grup més ignorant o el menys poderós de la comunitat decideixi sobre el conjunt d'aquesta.

Si no hi ha cap raó perquè ningú no s'escandalitzi davant de l'afirmació que normalment estem governats per elits, tot seguit hem de reconèixer que hi ha elits de molts tipus. Històricament, la majoria de les elits són conservadores. És comprensible que si mantenen poder o privilegis s'entestaran a "conservar-los". Però la història ens ensenya que sovint emergeixen elits innovadores, progressistes, que estan a favor del canvi, les quals s'arrisquen a provar noves fórmules que conduiran a nous i millors equilibris socials.

El comportament polític de les elits governants dependrà en gran mesura de la seva educació com a grup social.

Quan acceptem que el més freqüent és que estem governats per les nostres elits, és paradoxal que se'n parli tan poc, que s'estudii tan poc. És paradoxal que ens dediquem a estudiar molt les minories excloses, els pobres, els analfabets, els marginats. No hi tinc res en contra de tot això, però, per què no ens fixem una mica en com són i en quins valors són educades les nostres elits per tal de poder entendre què és el que succeeix i poder preveure com actuaran els nostres governs?

Fins aquí uns esbossos del que entenem per urbanisme i per elits i govern. Ràpidament es pot intuir que els impactes i les implicacions que l'urbanisme té en l'educació de la ciutadania per a la convivència, la cohesió i la justícia social són molts i molt variats. En l'apartat següent, s'analitza com determinades formes urbanes, el que anomenem "urbanisme tancat" (cada vegada més freqüent entre els grups socials amb més recursos en les grans ciutats llatinoamericanes), preparen mentalment (eduquen) a les elits governants per a mantenir i perpetuar la ciutat dual, fracturada i injusta que massa sovint hem de suportar.



Impacte educatiu de l'urbanisme tancat i les elits urbanes

Algunes perversions de l'urbanisme

La ciutat construïda no sempre surt com s'havia planificat o com va ser concebuda en la ment del planificador o del govern que el va contractar. Sovint el resultat, la forma i la funció real s'escapen de les mans dels planificadors i dels governants.

Ciutats duals

Malauradament, és freqüent que es construeixi una ciutat sense cap planificació. Així sorgeixen les barraques, les *faveles* (barris suburbials de barraques), les viles misèria, etc., totalment al marge de la legalitat, tant pel que fa a la possessió de la terra, com a l'ús que se'n fa. Es tracta de la ciutat informal. Es constata l'existència d'una ciutat dual, la formal i la informal. Dos móns: el dels qui tenen títol de propietat o contracte de lloguer i el dels qui no en tenen, el dels qui tenen infraestructures urbanes mínimes i el dels que els manquen totes o bé les tenen a un nivell molt precari.

A la ciutat informal marginada i marginadora se li han dedicat moltes pàgines i molts estudis però, sovint, poques accions de govern eficaces. Justament, aquests fragments de ciutat han sorgit del desgovern o, és el mateix, de les incapacitats dels governs de prevenir-les, no tant per la via urbanística sinó mitjançant unes polítiques globals més redistributives. Les *faveles* no són un pur problema urbanístic, són un problema polític integral: de treball digne, d'educació, d'infraestructures, de cultura, de desequilibri i trencament social, de comerços criminals, etc.

L'aparició i la permanència de les *faveles* s'esdevé perquè el marc cultural de les elits dominants ho tolera, ho accepta i, en bona mesura, ho justifica. Tot i que no es busquin ni es desitgin explícitament, el fet de tenir subocupació i desocupació a prop pot reportar avantatges notoris immediats, derivats de tenir mà d'obra barata per a moltes coses. Però això també condueix, de manera inexorable, a la inseguretat ciutadana, que és el centre neuràlgic d'una

gran majoria dels problemes del mal funcionament de la ciutat, no com a causa sinó com a fenomen derivat d'altres causes. Per això, per la via policial no s'acaba amb la inseguretat ciutadana.

Tanmateix, la dualització de la ciutat entre formal i informal no és l'única. També existeix una altra dualització que és la segregació per dalt, la separació dels grups amb més recursos dels de la resta de la ciutat. Aquesta segregació està molt marcada pel que anomenarem "l'urbanisme tancat".

L'urbanisme tancat

Dins de l'urbanisme formal existeixen mecanismes perversos que, sent en gran part una reacció a la manca de seguretat, en comptes d'aportar una solució al problema, estableixen les bases culturals (l'educació) per a perpetuar-lo i reproduir-lo. És l'"urbanisme tancat", l'urbanisme que volta a l'entorn del condomini residencial tancat, el centre comercial tancat i l'automòbil privat per a desplaçar-se d'un lloc a l'altre. És la negació de la trobada i l'intercanvi, és la negació de generar oportunitats de col·laboració, és la negació de la diversitat, és, en definitiva, la negació de la ciutat.

Els condominis privats

No es tracta de demonitzar per se ni els anomenats *shoppings* ni els condominis residencials tancats. Ambdues modalitats de disseny poden aportar solucions interessants. En un edifici residencial de 20 plantes, ningú no discuteix la necessitat d'una porta i d'una porteria amb funcions de seguretat. Igualment, sembla raonable tenir uns espais comunitaris d'accés limitat a les famílies que hi resideixen. Tal com s'esdevé amb la contaminació, el problema sorgeix quan se superen determinats límits, quan es generalitza el model. Unes desenes de vehicles no contaminen la ciutat, però molts milers de cotxes sí que ho fan, i molt! Alguns condominis tancats, per si mateixos, són innocus, formen part de la diversitat enriquidora de les formes urbanes i són un reflex de la diversitat urbana. La generalització del model fins que es fa "inevitable" per a determinats grups

socials, això és terriblement pervers. És l'exageració del model, quan ens veiem circumdatats de parets altes i de tanques electrificades, el que realment resulta preocupant.

Els centres comercials

Igualment, no tenim res en contra dels centres comercials, més aviat al contrari, totes les ciutats tenen i necessiten mercats. Els efectes frontera al seu voltant (externalitats del tipus augment dels preus del sòl, tensió o especialització dels usos del sòl, etc.) en la majoria dels casos són positius i donen vida diversificada a la ciutat. El problema rau en què siguin obtusament tancats. El centre comercial obert a l'entorn urbà, fins i tot quan existeixen uns límits clars i també la possibilitat de tancar accessos, genera riquesa i diversitat, mentre que el centre comercial tancat genera exclusivitat. La seguretat, la neteja i la climatització, que són els grans atractius dels *shoppings*, es poden aconseguir i s'aconsegueixen en molts casos, a través de models oberts i permeables que generen externalitats positives més enllà dels estrictes límits de l'establiment.

La tendència al *shopping* tancat i blindat per impenetrables murs cortina no respon tant a les lògiques de seguretat, neteja i climatització sinó que més aviat respon a la lògica econòmica de capturar fins a l'últim cèntim d'euro per al *shopping* i no permetre que ningú dels voltants obtingui el més mínim avantatge de la seva inversió. Qui vulgui vendre alguna cosa que llogui un local a dins; l'exterior és un desert. Es tracta de la negació de les economies d'aglomeració que són la base econòmica de la ciutat. Som, de nou, davant de la negació de la pròpia essència de la ciutat.

El vehicle privat

El tercer element perquè aquests models tancats i segregacionistes funcionin és el vehicle privat. El *boom* de l'automòbil ha trasbalsat la vida de les ciutats. A Europa, amb uns nivells de motorització "saturats"² i, malgrat que el vehicle privat continua sent un element de prestigi social, la ciutat no s'ha fracturat amb la radicalitat amb què ho ha fet a l'Amèrica Llatina entre els qui posseeixen vehicle i els qui no.³ Tanmateix, les ciutats de l'Amèrica Llatina, on l'augment de l'urbanisme tancat està creixent alarmantment, són moltes, i la fractura entre els qui tenen vehicle privat i els qui no en tenen s'obre cada vegada més. El problema no deriva tant de l'automòbil com del model urbanístic de ciutat que es va imposant progressivament. Són moltes les ciutats grans d'Amèrica Llatina on entre un 10 i un 20% de les famílies viuen submergides en un model de mobilitat en el qual es necessita el cotxe per a tots els desplaçaments.

Elits motoritzades?

El grup social motoritzat⁴ té un estatus i unes oportunitats urbanes molt més grans que la resta de ciutadania però,

ahora, també és víctima del seu propi model en assistir, impotent, a la fracturació cada dia més gran de l'espai urbà, en haver de patir una ciutat segregada amb la consegüent pèrdua de diversitat i d'oportunitats de relació. En dependre tan fortament de l'automòbil, pràcticament no hi ha trobades espontànies entre la gent sinó que gairebé totes són programades, la qual cosa implica un tancar-se dins del propi grup social i només tractar amb els "socialment semblants"⁵. Novament, la negació de la ciutat, aquesta vegada des de la perspectiva de les relacions socials.

En conjunt, es tracta d'unes tendències coherents amb el capitalisme liberal més agressiu, es tracta de servir no pas a la ciutadania sinó a la part "solvent" d'aquesta. Les estratègies comercials de les grans empreses comercials i/o inversores pensen en el grup motoritzat en termes de *target group* solvent, la resta no els interessa! Els nostres governs locals, es posen al servei d'aquesta estratègia?

Degradació de l'espai públic

Per defecte, la resta de la ciutat, el que no són pròpiament els interiors dels *shoppings*, condominis, escoles, llocs de treball formal o d'esbarjo de pagament, estan abandonats. Els carrers i les places, en comptes de ser espais públics de trobada, de relació, d'intercanvi, es converteixen progressivament en espais residuals, bruts, poc il·luminats, perillosos i desagradables. S'ha donat la volta a la ciutat com si fos un mitjà. El que abans era l'ànima de la dinàmica urbana, el carrer, ara està desprestigiada i només hi caminen la gent de menys de "dos salaris mínims".

La immensa majoria dels decisors municipals, polítics electes i quadres tècnics de l'administració local, etc. pertanyen a aquesta "elit motoritzada". Veuen la ciutat des del seu vehicle, amb normalitat i naturalitat. Veuen aquesta ciutat "al revés" i difícilment els agrada, per la qual cosa en el seu discurs polític diuen, amb bones intencions, que la canviaran. Però la realitat és que, probablement, siguin víctimes del seu propi paradigma. La veritat és que, vivint en l'hàbit de la ciutat dual, al final de la jornada, els escassos recursos del pressupost municipal es dediquen a més vies ràpides per a automòbils i a seguretat defensiva (l'obsessió de les càmeres de videovigilància). Res, gairebé res, no queda per a la ciutat normal.

Com s'eduquen les elits urbanes?

Sempre estem preocupats pels dèficits educatius d'àmplies franges marginades o excloses de la població. Com ja s'ha dit, es tracta d'una preocupació sana i necessària, però potser també seria convenient analitzar els dèficits educatius de les elits urbanes, especialment dels seus fills o filles, que seran els/les futurs/res governants.

La pregunta és: Quin és l'impacte educatiu que té l'urbanisme tancat en la mentalitat dels adolescents



d'aquesta elit motoritzada? Posem-nos en el lloc d'un d'aquests nois o noies en plena pubertat o ja en una primera adolescència.

Juga a la piscina o bé, si el condomini és suficientment gran, als carrers i miniplacetes d'intramurs. Té un grup limitat, tancat, d'amistats de la seva mateixa edat. Surt del condomini només en automòbil i acompanyat d'una persona adulta o bé en el transport escolar. Veu pocs carrers "normals" de la ciutat perquè bona part dels desplaçaments els fa a través de vies ràpides. Està acostumat/ada als controls, tant si són per accedir a un centre comercial o bé als de la guixeta del condomini d'una família amiga. Aquesta és la seva normalitat. No hi ha ciutat contínua, hi ha recintes protegits per on discorre la seva vida. La ciutat és un arxipèlag on, per saltar d'una illa a una altra, s'utilitza el cotxe. Sap que fora existeix una altra ciutat, la que veu per la televisió o la que contempla des de darrere dels vidres del cotxe del seu pare amb la porta bloquejada. És un territori estrany, allí hi viu i hi deambula gent diferent, generalment pobre, i moltes vegades també perillosa. Està acostumat/ada a les molèsties de nois que en els semàfors sempre els volen rentar el parabrisa. Se'ls ha de donar alguna cosa, ja que són pobres, però s'ha d'anar en compte perquè a la mínima et roben el que poden. Està acostumat/ada al guardacotxes quan busquen aparcament per anar a un restaurant i, si porten cèntims, li donaran unes monedes...

Aquesta ciutat dual forma part de la seva normalitat. S'hi han criat, estan preparats/ades (educats/ades) per a viure-hi.

D'aquesta elit motoritzada, criada en aquesta "normalitat", és d'on sortiran els governants del futur. Estan totalment preparats per a viure i desenvolupar-se

entre reixes electrificades i murs alts. Estan totalment educats per a operar a la ciutat dual. L'ésser humà és molt mal-leable, s'adapta a tot, fins i tot als camps de concentració. És clar que amb seqüeles!

A la ciutat tot educa. Res del que s'hi esdevé és educativament innocu. És així com la ciutat d'urbanisme tancat educa els fills de les àmplies minories privilegiades (que fàcilment poden arribar al 10% de la població a les grans ciutats) de les quals, sens dubte, sortiran els futurs governants de la ciutat.

Davant d'aquesta realitat hem de preguntar-nos: amb aquest bagatge educatiu, existeix alguna possibilitat que realment aquesta dualització urbana s'acabi? existeix la possibilitat d'una ciutat amb alguna cosa similar a la igualtat d'oportunitats? hi ha possibilitats de trencar aquesta espiral perversa de segregació quan està "normalitzada" en la ment dels/de les qui prendran les decisions públiques?

Hauríem de reflexionar i tenir cura de com s'eduquen els fills o filles de les nostres elits urbanes. Seran els nostres futurs governants. ●

¹ Les reflexions següents són acceptablement vàlides per a moltes ciutats del món occidental però, de manera molt especial, ho són per a les ciutats de l'Amèrica Llatina. L'autor no gosa opinar sobre ciutats amb entorns que no coneix prou.

² Els índexs de motorització europeus acostumen a superar sovint els 500 vehicles per 1000 habitants, la qual cosa a la pràctica representa que hi ha tants o més vehicles privats que persones amb permís o llicència de conduir. Per això, parlem de motorització "saturada". A l'Amèrica Llatina la mitjana de motorització és entre 100 i 150 per 1000 habitants; és clar, amb grans diferències, no només entre països sinó també entre les grans àrees urbanes i les regions amb renda menor disponible.

³ No cal dir que les polítiques de transport públic urbà són radicalment diferents a una banda i a l'altra de l'Atlàntic.

⁴ No és encertat parlar de "classe social motoritzada" ja que entre els motoritzats hi ha una gran disparitat d'interessos i situacions. De manera genèrica, utilitzarem el terme "elit motoritzada" per a referir-nos al grup social que disposa de vehicle privat.

⁵ Concepció de la ciutat que, tot i que sense les famoses anelles concèntriques, ens recorda el malaurat model de l'*urban ecology* elaborat per Park & Burgess als anys '20 a Chicago.



Renovació dels instruments de planificació i gestió: noves polítiques de govern. L'experiència de Rosario

Mirta Levin

Arquitecta, secretària de Planejament de l'Ajuntament de Rosario

EXPERIÈNCIA CIUTAT

El Programa de descentralització i modernització municipal, dut a terme pel govern municipal de Rosario (Argentina), des de l'any 1995, implica generar una nova i més eficaç forma de govern per a reduir la bretxa entre els problemes comunitaris i l'administració. És una eina de gestió participativa que apropa solucions al ciutadà i, a més a més, l'integra al procés de transformació urbana.



Pla urbà, Pla estratègic i descentralització i modernització municipal

La història urbanística de Rosario està delimitada per successius plans urbans que aportaven un escenari de transformacions puntuals, els quals van promoure intensos estudis i debats sostinguts al llarg del temps sobre la qüestió urbana.

Als anys noranta, s'inicia un període d'estabilitat relativa que possibilita la concreció d'importants inversions privades i especialment públiques, a l'àrea metropolitana de Rosario. A partir d'aquesta situació comença a establir-se una relació articulada i de bons auguris entre l'actuació urbanística i la gestió de l'administració local.

El desenvolupament de noves tècniques i programes urbanístics de profund caràcter participatiu i local configuren, en conjunt, una mena de "tecnologia institucional" que pot definir-se com un sistema de planificació expressat en diversos tipus d'instruments i en les modalitats d'interacció i relació entre ells. Aquest sistema de planificació capaç d'integrar objectius estratègics, polítiques sectorials i projectes urbans d'actuació física es converteix en una plataforma de govern i de presa de decisions per a la transformació consensuada de la ciutat.

Actualment, el *Pla urbà Rosario 2007-2017*, entès com a estratègia de transformació física articulada amb el desenvolupament integral de la ciutat, conté els grans projectes estructurals, la funció dels quals és servir de

guia a una sèrie de projectes urbans d'escala menor, territorialment seleccionats. A més a més, es converteix en el suport per a la posada en marxa de programes i accions concretes relatius a habitatge, serveis i equipaments, vialitat i transport públic, usos especials i verd públic.

Aquests projectes estructurals revesteixen un potencial imprescindible per a recuperar el rol de protagonista de l'administració municipal, tant en les intervencions físiques i normatives d'escala urbana o territorial com en la gestió i gerència de les iniciatives que s'emprenguin, i constitueixen una veritable i real autonomia de l'autoritat local. Els continguts descrits assumeixen la forma de "pla general", i els projectes urbans que determinen modificacions concretes a escala d'un sector de la ciutat, configuren els "plans especials" la capacitat dels quals consisteix a vincular de manera exclusiva precisions espacials i arquitectòniques amb polítiques i programes socials i culturals de l'administració municipal.

La relació entre urbanística i govern es fa a través de l'elaboració d'un gran projecte col·lectiu definit avui com a *Pla estratègic Rosario Metropolitana (PERM+10)*, que preveu la definició d'objectius primaris i línies d'acció en el marc d'un esforç de concertació que involucra l'administració pública i sectors socials i econòmics de caràcter privat. En un sentit ampli, la posada en marxa d'aquest instrument ha d'entendre's com un "contracte ciutadà" que s'ha d'enfocar especialment vers el desenvolupament de modalitats de cooperació pública entre els diversos nivells i jurisdiccions

(estat - província - municipi i la relació intermunicipis en l'àrea metropolitana), i entre els sectors públic i privat, a partir de la gestió i posada en marxa de programes concertats.

El *Pla urbà Rosario 2007-2017* representa la conseqüència, en l'estructura física de la ciutat, d'aquells objectius i línies que sustenten el Pla estratègic. La relació tecnicoinstitucional entre Pla urbà i Pla estratègic és de caràcter dialèctic i dinàmic, i ambdós plans s'alimenten mútuament de propostes i projectes que configuren la nova estratègia espacial de la ciutat.

Un instrument operatiu intermedi del Pla urbà, que està situat entre la figura del Pla general i els plans particularitzats o projectes especials, el constitueixen els Plans de districte. En ells s'hi indiquen les línies bàsiques i l'inventari d'obres prioritàries per a desenvolupar en sectors de la ciutat, coincidents amb l'organització espacial dissenyada pel Programa de descentralització i modernització municipal.

Aquest programa el du a terme el govern municipal des de l'any 1995 i implica generar una forma de govern més nova i més eficaç, ja que redueix la bretxa entre els problemes comunitaris i l'administració; és una eina de gestió participativa que apropa solucions al ciutadà i, a més a més, l'integra al procés de transformació urbana.

La descentralització actua com a política de reorganització administrativa i de les funcions i serveis municipals, i es desenvolupa a través de la delimitació de sis districtes amb els seus centres corresponents, cobrint tot el territori del municipi.

La definició d'un model de gestió urbana, que impulsa la participació ciutadana i introdueix nous mecanismes de control administratius i d'obertura dels processos decisionals en un esforç per a construir un "projecte col·lectiu de ciutat" sostenible i equilibrat, és l'objectiu que

s'ha imposat aquesta "nova tecnologia institucional" la qual s'identifica com una xarxa de gestió urbana participativa.

Planificació i participació ciutadana

En el marc del Programa descentralització i de modernització municipal, la planificació urbana i estratègica es posa a prova a cada districte en els processos de participació ciutadana que s'esdevenen en el marc del pressupost participatiu.

El Pla de districte és l'instrument tecnicurbanístic d'importància cabdal en la legitimació del concepte de participació en les decisions de govern. Ho asseverem perquè és l'instrument que s'apropa més directament al territori, a les demandes de la població, i posa de manifest la necessitat de consens en la presa de decisions sobre la transformació física de la ciutat. El Pla de districte és l'instrument que, d'acord amb les directrius del Pla general que es refereixen a l'estructura de la ciutat i a la classificació urbanística del sòl, especifica els continguts de la transformació en un districte particular de la ciutat. Té el repte d'articular i entrellagar la mirada estratègica de la ciutat, establerta en el Pla urbà, amb la mirada particular i minuciosa incorporada per les àrees de desenvolupament urbà en el seu treball quotidià amb els consells del pressupost participatiu, les organitzacions socials, els representants de diverses organitzacions polítiques i veïns en general; a més a més, serveix de suport al Pla estratègic, en construir una base de consens en el territori.

A la nostra ciutat avui es constata una maduresa pel que fa a la planificació, en el sentit que existeix una articulació entre la visió estratègica per a la ciutat i l'àrea metropolitana amb les demandes locals i en la concertació a tots els nivells de decisió, tant dins de l'ajuntament com amb els ciutadans i actors polítics i culturals i d'organitzacions intermèdies de la ciutat. Un fet rellevant



ha estat la incorporació de la població en el propi procés de disseny i gestió, que ha aconseguit superar el tipus de participació vinculada a l'opinió i a la consulta verbal, per a passar a la construcció d'espais de treball compromesos activament. En aquest sentit la Comissió d'Espais Públics en el Districte Sud-oest i el treball amb la Ciutat dels Infants han tingut una rellevància important.

Política referida als espais públics a la ciutat de Rosario

Conjuntament amb les polítiques i els instruments que acabem d'esmentar, l'actuació pel que fa a la construcció d'espais públics a la ciutat de Rosario ha representat un dels eixos de major transcendència per a impulsar la transformació urbana.

Per bé que la ciutat compta amb una trajectòria important en la planificació des de mitjans del 1990, l'èmfasi més elevat que s'ha posat en la qüestió dels espais públics és a partir de la gestió del sòl iniciada l'any 1993,¹ com a producte del procés que es va desencadenar en el país: la privatització dels ferrocarrils, el qual va donar lloc al reclament davant el govern nacional, per part dels municipis, de sòl que podria ser desafectat de l'ús ferroviari, per a destinar-lo a la construcció d'espai públic. A partir d'aquesta data, s'ha desenvolupat una gestió del sòl intensiva i constant, acompanyada d'una planificació de les àrees de nou desenvolupament urbà i d'un projecte de cadascuna de les intervencions. Aquest procés ha donat com a resultat una de les transformacions més transcendents: l'obertura de la ciutat al riu mitjançant la generació d'un nou front urbà, la qual cosa ha estat possible gràcies a una decisió difícil i, alhora, encertada, que es va prendre en la dècada dels seixanta: el trasllat del port del nord de la ciutat al sud. La tasca encara no s'ha acabat, falta incorporar-hi valuosos territoris ubicats fora del front costaner.

Enregistrament i quantificació dels espais públics existents²

El municipi de Rosario té una superfície total de 178,69 km² dels quals 117 corresponen a superfície urbanitzada. La ciutat s'organitza amb una planta ortogonal de 6.306 illes i de 16.657 carrers, el 85% dels quals estan pavimentats. Els espais verds ocupen 9.370.000 m² (9,37 km²), és a dir un 5,3% de la superfície total; d'aquest valor, 7.500.000 m² corresponen a espais mantinguts per l'ajuntament. Es calcula que, actualment, l'espai verd urbà representa al voltant de 10,4 m² per habitant, la distribució del qual és desigual en els diversos districtes, amb una concentració més gran en els districtes del nord-oest (43% del total), del centre (21%), i del nord (18%)³ i una diferència accentuada respecte als districtes sud (5%), sud-oest (6%) i oest (7%). Aquests percentatges de verd es distribueixen en parcs (15%), places (12%), jardins (4%) i altres espais com ara rotondes, barrancs, accessos, etc. (33%).

Les dades exposades mostren la necessitat d'incorporar sòl destinat a espais verds fonamentalment en els districtes que enregistren mancances més grans, i millorar la superfície d'espais verds destinats a parcs i places, principalment a escala local o de barri. Igualment, cal aconseguir una major apropiació d'aquests espais amb intervencions destinades a requalificar cada lloc i atorgar-li un significat i un ús convenients. No només es tracta d'una política fonamentada en un criteri de quantitat sinó també de qualitat.

Noves orientacions per a la planificació de l'espai públic

L'empremta de renovació urbana que, dia a dia, ha deixat el projecte de transformació de la costa es reafirma per mitjà d'intervencions que donen una continuïtat al procés i que consoliden aquesta actuació amb premisses molt clares: la





reafirmació de la vocació essencialment pública d'aquests territoris per mitjà de la construcció d'una successió de parcs, places i balcons davant del riu; la minimització de les àrees de concessió, i la generació d'un recorregut ininterromput sobre la riba d'aigua, en una extensió d'11 km dels 17 que té tota la riba costanera.

Sense deixar de reconèixer el pes d'aquest projecte i la importància de la seva concreció, avui es pot afirmar que l'estratègia d'incorporació d'espais públics es fonamenta en el desenvolupament d'intervencions que abasten de forma integral tot el territori urbà, amb l'objectiu de modificar les deficiències abans plantejades.

La descentralització municipal ha accentuat la lectura i la interpretació dels fenòmens que s'enregistren a la ciutat en diversos graus, en aparèixer una ferma preocupació per a modificar la situació de les àrees amb més mancances, sotmeses a processos d'exclusió i fenòmens de degradació. Amb aquesta intenció s'han plantejat objectius concrets per a reorientar aquesta transformació:

- incrementar de manera progressiva la superfície dels espais públics oberts a la ciutat fins que es superin els 12 m² per habitant, indicats per l'Organització Mundial de la Salut;
- revertir la situació de desequilibri que s'enregistra i dotar els districtes de nous àmbits destinats a l'esbarjo dels seus habitants;
- superar les situacions de deteriorament i/o d'abandonament d'alguns espais públics mitjançant intervencions de millores en els espais oberts més significatius dels barris;
- preservar les condicions paisatgístiques, sobretot les que estan directament identificades amb la imatge de Rosario i integrar el sistema d'espais públics amb els elements del paisatge i la topografia;
- assegurar l'ús públic i la preservació dels llocs amb característiques paisatgístiques excepcionals, per mitjà de millores de les condicions d'accessibilitat, manteniment dels indrets de vista panoràmica i control de l'aparició d'obstacles visuals;
- desenvolupar accions (gestions i acords concertats amb municipis veïns i amb actors públics i privats) orientades a la materialització de nous parcs urbans i d'una corona ambiental de parcs metropolitans i regionals;
- considerar els diversos llocs de l'àrea no portuària de la costa del Paranà com a districtes parc, artèries al voltant

dels parcs o àrees de reserva, segons correspongui: les ribes dels rierols Ludueña i Saladillo i les dels canals Ibarlucea i Salvat, com a districtes parc i/o àrees de reserva, i els extrems dels accessos com a artèries voltades de parcs;

- definir una normativa urbanística específica que protegeixi les característiques naturals dels barrancs en la zona nord i sud de la ciutat;
- i, finalment, adoptar un criteri de selecció dels elements de senyalització, il·luminació i mobiliari urbà que, junt amb el tractament de les voreres i dels carrils bici atorgui als parcs, als passejos i als accessos de la ciutat un caràcter unitari.

Planificació de l'espai públic en les diverses escales

La transformació proposada per a la ciutat es desenvolupa per mitjà de la implementació de nous instruments ordenadors de l'actuació urbanística, els quals s'articulen entre si i atorguen sentit al desenvolupament de les operacions més específiques. Aquests instruments promouen intervencions en diverses escales: general, amb el Pla urbà Rosario; intermèdia, amb els Plans mestres, Plans de districte/pressupost participatiu, i particular, amb els Plans especials i plans de detall.

A més a més de les gestions desenvolupades davant d'organismes públics per a l'obtenció de sòl destinat a espais públics, el municipi ha fet doble esforç perquè ha posat un especial èmfasi en les urbanitzacions de caràcter públic o privat.

Amb la col·laboració de Plans especials en àrees de valor estratègic es recorre a la signatura de convenis urbanístics amb els propietaris i/o urbanitzadors, per mitjà dels quals es fixen els indicadors que resulten de l'aplicació del pla. Si amb aquest règim se supera el rendiment urbanístic de l'àrea en la qual s'implanta el pla, es recorre a la figura del major aprofitament per a establir compensacions econòmiques –que superen les exigències tradicionals de l'Ordenança d'Urbanització– les quals són destinades a l'adquisició de sòl o construcció d'obres vials, espais públics i/o habitatge social. En alguns casos, aquestes obres són executades per l'urbanitzador; en d'altres, els recursos són dipositats en un fons d'afectació específica creat recentment. Els projectes elaborats i aprovats mitjançant plans especials i/o plans de detall concertats amb



organismes públics o amb actors privats que incorporen superfícies importants de sòl per a espais públics, ja són diversos.

Reflexions finals

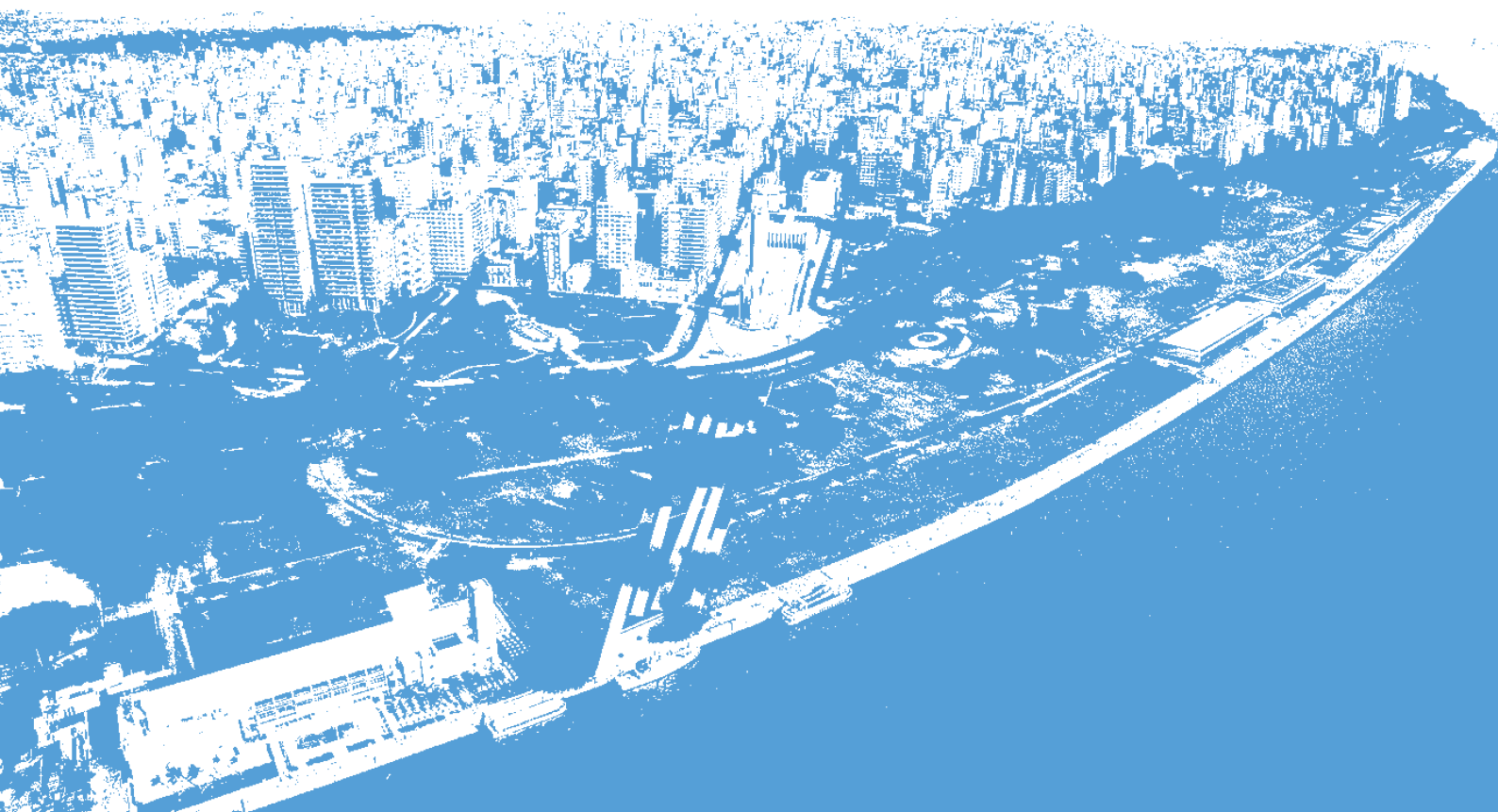
La ciutat de Rosario com a ciutat educadora i tal com ho indica el preàmbul de la Carta de Ciutats Educadores, ha desenvolupat una personalitat pròpia i és una ciutat que es relaciona amb el seu entorn, amb altres nuclis urbans del seu territori i amb ciutats d'altres països. Ha après d'altres experiències en l'exercici constant d'intercanviar i compartir activitats, esdeveniments i programes, que avui es troben en diferents nivells de desenvolupament. Ha posat l'èmfasi en desplegar paral·lelament a les funcions tradicionals (econòmica, social, política i de prestació de serveis), tasques de formació, promoció i desenvolupament de tots els seus habitants, prioritàriament infants i joves, pensant una ciutat per a persones de totes les edats i diferents capacitats. Finalment, pot afirmar-se que, sense cap mena de dubte, durant els últims anys ha impulsat polítiques públiques transcendentals per al desenvolupament

de la ciutat i la millora de la qualitat de vida dels seus habitants, com la política de descentralització i la de creació d'espais públics. ●

¹ L'Administració pública (amb data 27/10/93) va sol·licitar la transferència de terres fiscals a favor tant del municipi com d'entitats de bé públic, en el marc de la Llei nacional núm. 24.146 i el seu decret reglamentari núm. 776/93 (la qual estableix que el poder executiu nacional haurà de disposar o transferir a favor de províncies, municipis i comunes els béns immobles innecessaris per al compliment de la gestió a nivell nacional).

² Segons dades subministrades per la Secretaria General de l'Ajuntament de Rosario.

³ Al nord i al centre tenen una incidència important la presència dels projectes sobre la costa, al nord-est el 36% de la superfície correspon al Bosque de los Constituyentes, el qual ocupa 270 hectàrees.





Civisme en la mobilitat

Ole Thorson

Doctor enginyer de Camins, consultor en mobilitat,
president de la Federació Internacional de Vianants

ARTICLE

Quan es planifica la mobilitat és recomanable pensar en tots els usuaris, en l'espai que necessiten i en el risc que corren. S'ha de minimitzar el risc. Els usuaris tenen dret a un espai sense perill, sense excés de soroll i amb un aire respirable. Aconseguir aquest equilibri, amb la idea clara que l'espai vial no està destinat a l'aparcament de vehicles, suposaria la creació d'una mobilitat més cívica. En aquest espai comú, el conjunt de ciutadans s'hi sentiria més còmode i més atès.

Una mateixa persona té visions diferents de l'ús de l'espai públic, en funció de la seva motivació, de les necessitats pròpies de cada moment i també de la seva responsabilitat pública. Però cal complir unes exigències mínimes de seguretat i entorn destinades als usuaris menys protegits. Un vianant que vulgui passejar desitja un entorn diferent del que necessita una persona que només es desplaça caminant des del seu despatx per assistir a una reunió que es du a terme a prop. I si decideix anar-hi amb autobús, la seva percepció del disseny adequat també canviarà (i no cal dir si decideix moure's en cotxe).

Una gran part dels viatges en el meu país d'origen, Dinamarca, sobretot en zona urbana, es fan en mitjans no motoritzats i, d'aquests, la majoria es fan a peu. A Catalunya i Barcelona els no motoritzats constitueixen el 46%. En general, les zones urbanes no estan pensades o dissenyades per atendre aquesta majoria, especialment pel que fa a tres temes: l'amplada de moltes voreres no permet que dues persones es creuin sense molestar-se l'una a l'altra; hi ha un gran nombre d'obstacles a les voreres, fins i tot vehicles que resten estacionats durant hores; i, finalment, en les interseccions no se solucionen de forma cívica els moviments de creuament entre vianants i vehicles.

Passos de vianants

Pintar un pas de vianants a la calçada dels vehicles no ha estat una mesura suficientment segura. Hi ha conductors que no respecten l'espai compartit i atropellen els vianants, amb el resultat de lesions greus i de morts. A més a més, s'observa un altre problema afegit, ja que part dels tècnics no entenen que el vianant necessita desplaçar-se en una trajectòria força lineal i recta, la qual cosa condiciona la ubicació del pas de vianants dins de l'espai urbà.

Una part dels conductors consideren que la calçada és seva i que els límits de velocitat són orientatius. Tenen pressa i aquesta percepció converteix tota la resta en obstacle. Les nostres societats premien qui arriba primer i s'ha d'aconseguir que aquesta apreciació canviï. Hem de cedir el pas als altres.

La ciutat ha d'atendre primer al vianant. Cada projecte urbà ha d'incloure el nombre estimat de vianants junt al de passatgers de bus. Sense aquestes dades, no es podrà

planejar un resultat eficaç. Alhora, se suggereix que el projecte d'un carrer ha de començar per la façana, i definir-ne les voreres necessàries sota el lema: "Pensar en el vianant".

Prioritats

Les ones verdes dels semàfors ajuden a estimular la sensació de via lliure que tenen els conductors i els fa prémer l'accelerador amb més facilitat. En les interseccions cal limitar la distància visual que tenen els conductors perquè si perceben un carrer massa llarg és més difícil aconseguir la seva contenció i evitar que corrin.

El disseny de la ciutat i de l'espai públic ha d'incorporar els consells d'urbanistes i tècnics de circulació però també el diàleg entre els diferents usuaris, tenint en compte les seves reaccions als estímuls visuals i visceralers.

La seguretat vial, l'ajustament de velocitats entre usuaris i la sensació d'humanitat en utilitzar el carrer han de ser actuacions prioritàries enfront als desitjos dels qui es mouen de forma motoritzada. Cada dia hi ha centenars de ciutadans ferits com a conseqüència del tràfic urbà. Cada xoc o atropellament amb ferits i/o morts comporta un patiment físic i psíquic que cal evitar amb la tasca de tots.

Així, per tal de demostrar un major civisme a l'hora de desplaçar-nos, cal transmetre una imatge de tranquil·litat



als conductors. Cal fer-los saber que no tenen prioritat, ni tampoc a la calçada i, alhora, és important aconseguir un repartiment més equilibrat de les velocitats entre els usuaris del mateix espai. Cal un canvi de mentalitat. En les interseccions, en les parades de bus i en altres zones de creuament de la calçada ha de quedar clar que tenen més prioritat els sistemes de mobilitat que són més sostenibles, com ara els vianants, els passatgers de bus i de tramvia i els ciclistes, que no pas els sistemes amb més externalitats com ara els motoristes i altres conductors de diferents vehicles.

Els carrers compleixen tres funcions bàsiques, més enllà de la necessitat particular dels conductors de cotxe:

- Garantir que vianants, ciclistes, passatgers del transport públic (bus/tramvia i altres mitjans) i usuaris de vehicles puguin moure's al llarg del carrer en condicions de sostenibilitat i seguretat.
- Garantir que es pugui creuar la via en condicions segures, especialment per als vianants, i que la distància entre punts de creuament sigui la recomanada (distància màxima de 100 metres).
- Dedicar espais al descans i al gaudi del vianant, és a dir, de tots: aturar-se, parlar, prendre el sol, etc.

Externalitats

Es pot parlar d'externalitats o defectes col·laterals del sistema actual de mobilitat. El fet de desplaçar-se suposa un consum del 40% del total de l'energia de la nostra societat i gairebé tot el percentatge es refereix a vehicles privats i camions. Aquesta energia es transforma en emissions nocives (que incideixen en el canvi climàtic i que produeixen malalties), en nivells alts de soroll i en morts i ferits. Els morts per causa d'aquest tipus de mobilitat

provenen principalment de dues fonts: per una banda, els sinistres en el tràfic i, per l'altra, les inhalacions de substàncies nocives.

L'Organització Mundial de la Salut (OMS) parla de més morts per malalties causades per les emissions nocives per part de vehicles que no pas per accidents de tràfic. Una societat que professa la seva adhesió als valors cívics i als drets humans no ha d'acceptar que es permeti l'eliminació de tantes persones. L'argument de que una bona economia exigeix l'estalvi de temps en la mobilitat i que les morts són el preu del progrés és inacceptable. El conductor creu que té dret a matar-se per conduir a altes velocitats però quan exigeix aquest dret no valora correctament l'elevada possibilitat que hi ha d'investir els seus conciutadans. Si no comencem a valorar més la vida i el futur dels ciutadans, si no posem la integritat física dels membres de la nostra societat molt per damunt del valor del temps i del guany econòmic, el fracàs del civisme i de la convivència està assegurat.

Parlem molt més del canvi climàtic i del possible desastre futur (tot i que, evidentment, se n'ha de parlar), que no pas de la desastrosa situació propera de milers de desenllaços fatals que cada any s'esdevenen entre els nostres conciutadans, a causa d'una mobilitat incívica.

Zones de convivència

L'espai públic (el carrer) és un bé escàs. Molt poquesavingudes permeten de fer-hi voreres generoses, carrils per a bus i ciclistes, àrees verdes i carrils de circulació amb espais refugi per als vianants entre ambdós sentits de circulació. Així, en molts carrers cal agrupar els diversos usos en espais compartits. Aquesta solució només pot obtenir un resultat acceptable, segur i sostenible si





s'ajusten les velocitats dels usuaris que comparteixen aquest espai. D'aquí prové la recomanació de conferir un nou ús a l'espai públic, adaptant-lo principalment als humans i no pas a les màquines.

Cal definir unes exigències mínimes que els ciutadans puguin complir per aconseguir una ciutat basada en la mobilitat cívica:

- L'espai de les voreres és per als vianants i aquests tindran la prioritat en creuar el carrer.
- La majoria dels carrers urbans seran locals, amb velocitat màxima de 30 km/h. Aquesta situació permet que conductors i ciclistes comparteixin la mobilitat amb risc controlat i que el creuament de vianants sigui més segur. El civisme en la mobilitat s'aconsegueix acceptant les necessitats dels altres usuaris de l'espai públic. Cal moderar-se i cedir el pas quan la situació ho requereix.
- Per creuar la resta de carrers, la circulació dels quals és de 50 km/h, cal instal·lar un semàfor a disposició

de vianants i ciclistes, a fi de garantir la seguretat. La distància màxima entre punts segurs de creuament no ha de superar els 100 - 150 metres.

- No existeix el dret d'aparcar al carrer. Cada propietari ha de disposar de garatge en l'origen i en la destinació del viatge.
- Quan es planifica la mobilitat és recomanable pensar en tots els usuaris, en l'espai que necessiten i en el risc que corren. S'ha de minimitzar el risc. Els usuaris tenen dret a un espai sense perill, sense excés de soroll i amb un aire respirable. Aconseguir aquest equilibri (amb la idea clara que l'espai vial no està destinat a l'aparcament de vehicles) suposaria la creació d'una mobilitat més cívica. El conjunt de ciutadans se sentiria més còmode i més atès en aquest espai comú. ●



La bici a Sant Sebastià

Odón Elorza

Alcalde de Sant Sebastià



Durant els últims 8 anys a Sant Sebastià s'ha habilitat una xarxa important de carrils bici i s'han impulsat diferents iniciatives per afavorir l'ús de la bicicleta com un sistema habitual de mobilitat atès que aquest esdevé un mitjà de transport més humà i ecològic i una forma d'oci i de cura de la salut.

La irrupció de la bicicleta a Sant Sebastià no va obeir pas a un caprici ni a una improvisació conjuntural sinó que és la conseqüència d'un model de ciutat repensada per al nou segle en el document del Pla general d'ordenació urbana, aprovat l'any 1995.

La bici ja s'està utilitzant en moltes ciutats europees amb tradició, i constitueix un signe de cultura cívica i de compromís a favor de la mobilitat sostenible i el respecte al medi ambient, avui amenaçat. A Sant Sebastià, volem aconseguir l'ús habitual de la bicicleta a la ciutat per als desplaçaments, com un sistema de transport més humà i ecològic i, a més a més, com una forma d'oci i de cura de la salut.

Després de l'elaboració d'un Pla de zones urbanes reservades per a vianants, l'any 2000 va sorgir la necessitat de disposar d'un altre pla per a potenciar l'ús de la bicicleta. Des d'aquests plans, el govern local donostiarra ha planificat la xarxa de carrils bici (*bidegorris*). Tanmateix, l'aposta ha de ser rigorosa i coherent i les intervencions en la via pública requereixen acords ciutadans. Per això, necessitem un debat públic, transparent i participatiu, en el qual es plantegin obertament, entre la ciutadania, els pròxims projectes per a estendre la xarxa.

La necessitat de continuar potenciant la bicicleta a Sant Sebastià l'avalen més de 12.000 usuaris diaris. La nostra ciutat ha de superar l'etapa en la qual l'únic protagonista

era l'automòbil privat, mentre que la bicicleta es menystenia i es relegava a passejos dominicals o a competicions ciclistes. Avui, la bici s'ha convertit en un mitjà de transport i gràcies a l'acceptació que té entre la ciutadania podem equiparar-nos, en un termini inferior a 10 anys, a d'altres ciutats sostenibles de l'Europa central en les quals la bici hi juga un paper substancial.

Tanmateix l'objectiu hauria de comportar, a la vegada, la reducció de l'ús dels vehicles privats i de les motos, pels seus impactes negatius: el soroll, l'emissió de gasos d'efecte hivernacle i el consum d'energies no renovables. Si la potenciació i la incidència de la bicicleta es limités a reduir el nombre d'usuaris del transport públic, alguna cosa fallaria.

Durant els últims 8 anys, hem construït carrils bici i iniciatives per afavorir l'ús de la bicicleta com un sistema habitual de mobilitat. Avui, el 4% dels desplaçaments es fan en bicicleta, però no n'hi ha prou. En aquest procés, a Sant Sebastià han sorgit polèmiques sobre el desenvolupament de la xarxa de carrils bici al llarg de passejos i calçades; per exemple, amb ocasió de l'eliminació d'un carril de circulació de vehicles en el passeig de la platja de la Conxa per a reservar-lo a les bicis, o bé amb motiu de la desaparició de línies d'aparcament en carrers per a introduir-hi un carril bici. En d'altres ocasions, els carrils bici han estat units a les zones urbanes reservades per als vianants.





Però, com que hem après de les crítiques, el govern local donostiarra vol continuar aplicant, amb partides pressupostàries cada any, el Pla director sobre la bici, fins a completar la xarxa de carrils bici al centre i als barris plans i acostar-se als barris alts, amb l'objectiu d'aconseguir un 7% per als desplaçaments en bici l'any 2009.

Per aconseguir-ho, estem executant la segona fase del Pla, prèvia consulta participativa en el marc del Consell Assessor de Mobilitat. I vull remarcar-ne els aspectes següents:

- Extensió de la xarxa actual de carrils bici de 27 km fins a arribar, en 3 anys, als 55 km. Per a això, utilitzarem 8,4 milions d'euros en 4 anys. Un esforç d'acord amb l'aposta política del govern de Donostia-Sant Sebastià per la mobilitat sostenible i la lluita contra el canvi climàtic.
- Afavorir la convivència de les bicicletes i el tràfic motoritzat a les calçades, senyalitzant-hi, a una banda, carrils bici unidireccionals. Em refereixo a les calçades d'aquelles vies d'intensitat circulatòria baixa.
- Perllongar la xarxa i les seves connexions entre diferents barris de la ciutat.
- Ampliar el nombre d'aparcaments i bicicletes, amb un disseny específic per a la ciutat, especialment en estacions de transferència de bus o ferrocarrils, campus universitari, platges, cases de cultura i poliesportius, al Boulevard (gran passeig de la ciutat), etc.
- Campanyes per a desestacionalitzar l'ús de la bicicleta, estimulando-ne la utilització en el període tardor-hivern.
- Posada en funcionament d'un servei de lloguer de bicis per a la ciutadania i per als visitants, amb emplaçaments de l'oferta en llocs estratègics.
- Estendre l'ús del sistema d'identificació i de prevenció de robatoris, per mitjà de la gravació d'un codi numèric en el quadre de la bici. Analitzar, també, la possible implantació d'una petita matrícula.
- Pel que fa als barris alts hem d'ampliar les possibilitats d'utilització de les línies d'autobusos urbans per a introduir-hi la bici. Igualment, hem de situar ascensors en punts clau per afavorir-hi l'accessibilitat en bicicleta. Existeix una preocupació recent pels comportaments d'alguns ciclistes irresponsables vers els vianants (per l'excés de velocitat en espais de coexistència, pel no respecte de la prioritat deguda als vianants, per la invasió de les voreres, etc.). Hem d'evitar que aquests comportaments s'estenguin i siguin motiu de descrèdit per a la bicicleta. Amb aquest motiu, es realitzarà la pròxima campanya a favor de la prudència i el civisme. Tot això completat amb la necessària vigilància per part de la guàrdia municipal, la qual ha de sancionar les conductes irresponsables dels ciclistes, especialment dels qui van per les voreres amb risc per als vianants.

Finalment, vull remarcar la rellevància de tres projectes singulars:

1. La conversió de dos túnels d'EuskoTren (Ferrocarrils Bascos), fora de servei a Morlans, en un carril bici de 2,1 km entre els barris d'Amara i Ibaeta. Es tracta d'un projecte estrella a Europa, d'execució immediata, que exigirà una obra d'adaptació de l'interior dels dos túnels,



amb llums i càmeres de seguretat. El cost serà de 2,7 milions d'euros.

2. La finalització de la construcció del passeig de vianants i carril bici que unirà al llarg del riu, el barri de Loyola, per Riberas, amb el centre de la ciutat. Tot un somni.

L'objectiu és connectar unes altres 18.000 persones amb la xarxa de bicis que existeix a la ciutat. Però seran 30.000 donostiarres en 6 anys, pels desenvolupaments residencials previstos a Txomin i Antondegi els qui es beneficiaran d'aquesta intervenció, la qual es recolzarà en el projecte del Parc fluvial de l'Urumea i en la transformació de l'actual carretera Martutene - Loyola en una avinguda urbana.

3. Reservar el carrer San Marcial com a zona urbana per als vianants, amb un carril bici, pel seu interès comercial, la seva escassa funció per al tràfic de vehicles i per la conveniència d'incorporar un carril bici senyalitzat que connecti amb els que existeixen al passeig de los Fueros i al carrer Easo; és a dir, entre el riu i la platja de la Conxa. Així, es crea un itinerari per a bicis que evitarà que aquestes circulin indegudament per les voreres de l'avinguda de la Llibertat i afavorirà els desplaçaments.

Si analitzem la trajectòria viscuda, els objectius aconseguits i els projectes per a aquests pròxims anys, puc dir que l'aposta del govern de Sant Sebastià, en aquest període de lluita contra les emissions de CO₂ i el canvi climàtic, és decisiva. La bicicleta guanyarà més espai i més adeptes entre la ciutadania, com correspon a un mitjà

de mobilitat ideal en el segle XXI, per a totes les edats i condicions socials. I és que Donostia també serà una ciutat d'avantguarda i innovació en la seva política sostenible, en el marc d'una major cohesió social.

En aquest context, som les ciutats les que podem aportar més en les polítiques de lluita contra el canvi climàtic de forma coordinada a la tasca estratègica i de planificació del govern espanyol del president Zapatero, de les instàncies europees i de l'ONU. Així, Sant Sebastià acaba de concloure un treball ardu, des de la seva pròpia realitat. Tota una estratègia local contra el canvi climàtic que preveu més de 200 accions en els àmbits de la mobilitat sostenible, l'eficiència energètica, el tractament integral de les deixalles, les polítiques urbanístiques respectuoses amb el medi ambient i que apliquen criteris d'arquitectura bioclimàtica, la creació de nous parcs que exerceixen d'embornals de carboni i la gestió eficient de l'aigua. ●



La planificació urbana dels equipaments educatius com a infraestructura de la ciutat del coneixement

Pedro Barrán

Arquitecte i màster en Desenvolupament Urbà i Territorial, docent i investigador de la Universitat de la República (Uruguai) i arquitecte projectista del Projecte de suport a l'escola pública uruguiana

ARTICLE

Per aconseguir una veritable ciutat del coneixement creativa i culta, sense exclusions, entenc que és fonamental que el planejament urbà fomenti el desenvolupament de les xarxes d'equipaments, i en millori l'accessibilitat i la seva interacció amb els altres agents educatius de la ciutat.

Una infraestructura innovadora, inclusiva i social

En aquest nou segle, ens trobem en un procés de canvis que exigeix repensar els equipaments educatius i la seva interacció amb la ciutat. Vivim l'emergència de la societat de la informació i, en la seva economia, el que produeix més valor afegit és el coneixement per la qual cosa torna a ser necessari que l'educació s'estengui a totes les etapes de la vida i que les institucions educatives canviïn els seus continguts. Però l'educació no només ha d'assegurar les capacitats per a inserir-se en aquesta nova societat sinó que, a més a més, ha de fomentar la construcció de ciutadania mitjançant valors que permetin la igualtat i la integració social, acceptant la diversitat cultural. Les escoles, les universitats i el conjunt d'infraestructures socials, esportives i culturals que planifica l'urbanisme són la base de la cohesió social i plataformes de creativitat. Per a això, cal que la planificació urbana combini criteris de proximitat, funcionalitat i formació de xarxes. En aquest article veurem com el planejament urbà es conjuga amb l'educatiu per afrontar els desafiaments actuals.

El planejament educatiu en les ciutats

L'estudi de la relació entre la informació demogràfica i el sistema educatiu té una llarga història, però fins a la postguerra se subestimaven les dades geogràfiques. Als anys seixanta, la UNESCO va proposar un instrument, la carta escolar, que analitzava el sistema educatiu i la seva inserció en el territori.¹ Tanmateix aquest mètode va derivar sovint en una planificació rígida, centralitzada i que defugia la intervenció d'altres actors que no fossin els estatals.

A la ciutat hi coexisteixen nombrosos agents educatius: des de les famílies i les comunitats fins a les associacions culturals i esportives, organitzacions no governamentals, mitjans de comunicació, organitzacions sindicals i, de vegades, fins i tot empreses i partits polítics. Per a fomentar l'ús intens dels recursos educatius i culturals disponibles, cal facilitar-ne l'accés a tots i gestionar les xarxes que els relacionen.

Actualment, es considera la ciutat com un sistema complex i evolutiu, la qual cosa implica reconèixer la incertesa i la complexitat dels processos territorials, i la pluralitat de lògiques d'actuació dels diversos actors. La planificació hauria de ser flexible i actualitzable amb instruments interactius, a més a més de donar

coherència i transparència a la gestió pública. Cal que l'estat assumeixi el lideratge per a formular les estratègies que compatibilitzin altres criteris de desenvolupament (industrial, ambiental, turístic) i siguin negociades i compartides pels diversos actors. Aquestes estratègies generen responsabilitats i un aprenentatge social per al conjunt dels actors.

El cas de la ciutat de Montevideo (Uruguai)

A la primera meitat del segle XX Uruguai va tenir una democràcia consolidada, certa prosperitat econòmica, una àmplia classe mitjana i una educació pública laica i gratuïta.² El sistema educatiu era gairebé exclusivament públic i tenia una administració molt centralitzada. Es va aconseguir la universalització de l'accés a l'educació primària gràcies a construccions escolars distribuïdes homogèniament a Montevideo. Tanmateix, als anys seixanta, el país va entrar en crisi, es va estancar econòmicament i després va patir una dictadura militar (1973-1985). En aquests anys les dinàmiques urbanes van anar fragmentant la ciutat, socialment i territorial, i es va assistir a un nou fenomen: la infantilització de la pobresa.

És a partir dels anys noranta quan el deteriorament social, urbà i educatiu comença a revertir. Les autoritats educatives impulsen reformes parcials, pretenen perllongar i millorar la qualitat del cicle educatiu però relegant els agents educatius a purs receptors de polítiques elaborades per les autoritats polítiques.





Pràcticament es va aconseguir l'accés universal a l'educació inicial³ (4 i 5 anys) i al cicle bàsic d'educació mitjana (12 a 14 anys). El triomf de l'esquerra l'any 2004 canvia les polítiques socials substancialment. Tot i que el sistema educatiu continua estant molt centralitzat, les polítiques educatives comencen a obrir-se a la participació, especialment a partir del *Debat nacional sobre l'educació*, realitzat l'any 2006.⁴

Vers una ciutat culta, integrada i diversa

Alguns processos territorials continuen fragmentant la ciutat. Per una banda, els projectes de gestió privada (centres comercials, sector serveis) originen noves centralitats localitzades a la costa est, escenari dels sectors de població mitjans i alts. Allà és on l'educació privada té un pes relatiu més gran. Per l'altra, sorgeixen migracions internes dels sectors empobrits vers les àrees perifèriques i informals, malgrat les seves mancances de serveis i d'equipaments. Les polítiques públiques cerquen de revertir aquesta ocupació informal en àrees contigües a la ciutat formal, la qual malgrat comptar amb totes les infraestructures, es buida.⁵

Els diversos equipaments educatius i culturals juguen el rol de nodes urbans, punts accessibles que són factors d'identitat (simbòlica) i d'inclusió social (pertinença). A més a més, hi afegeixen valors de ciutadania en oferir qualitat i bellesa en el disseny arquitectònic i urbanístic dels seus edificis i espais comunitaris.

Quines són les polítiques educatives adequades per a respondre a aquests processos d'exclusió? Tot i que el debat entre polítiques universalistes i focalitzades no està saldat, els plans de construccions educatives públiques es concentren en les perifèries formals, fomentant la reintegració social. En educació primària l'accés i l'abandonament són universals però preocupen les diferències en les avaluacions i les elevades taxes de repetició. Per això, es desenvolupen *Escoles de temps complet*⁶ (7 hores de classe i 3 torns d'alimentació) en aquests contextos desfavorables. Amb aquesta acció educativa focalitzada, de discriminació positiva, es pretenen millorar les condicions d'equitat. Per altra banda, el segon cicle d'educació mitjana i l'educació superior són gratuïts, però la seva cobertura encara és incompleta.⁷ És probable que l'educació mitjana experimenti una expansió de la demanda, per la qual cosa s'està ampliant la seva estructura edilícia.

Entenc que cal millorar la coordinació entre les actuacions de l'administració local (Ajuntament de Montevideo) i l'educativa (Administració Nacional d'Educació Pública) amb una visió estratègica urbana que apunti a formar identitats comunitàries i centralitats locals. Així els diversos equipaments educatius i culturals juguen el rol de nodes urbans, punts accessibles que són factors d'identitat (simbòlica) i d'inclusió social (pertinença). A més a més, hi afegeixen valors de ciutadania en oferir qualitat i bellesa en el disseny arquitectònic i urbanístic dels seus edificis i espais comunitaris.

Per a millorar la connectivitat de les xarxes socials

Les àrees centrals històriques i les àrees intermèdies de la ciutat tenen una dinàmica edilícia i poblacional molt lenta. En general, en aquestes àrees consolidades, la infraestructura educativa és bona i nombrosa, i els edificis educatius reafirmen identitats de barri. És allà on els esforços se centren en la gestió, per intensificar els intercanvis i afavorir la formació de xarxes.

Tradicionalment, els espais educatius han estat llocs on les relacions i els interessos comuns fomenten processos d'integració. Programes com *l'Enfortiment del vincle escola*,

família i comunitat⁸ i els *Projectes d'intervenció social* busquen promoure la participació de les famílies a l'escola i articular diversos agents educatius del mateix barri, mentre que els *Projectes de millora educativa*⁹ pretenen avançar en la descentralització pedagògica. A més a més, crec que s'hauria de reglamentar l'ús social dels espais educatius, per a permetre d'utilitzar-los també en activitats educatives no formals o en activitats cíviques de la comunitat.

Per a renovar la cultura i fomentar la innovació

El pressupost per a programes públics dirigits a ciència, tecnologia i innovació està creixent. Es fomenten les activitats relacionades amb la investigació i la col·laboració entre el sistema educatiu i la producció, promovent parcs tecnològics¹⁰ i viviers d'empreses.¹¹

Finalment, potser el projecte més ambiciós sigui el *Projecte CEIBAL*,¹² que pretén democratitzar l'accés a les TIC i que ofereix a cada nen i a cada mestre de les escoles públiques un ordinador portàtil dissenyat per a ells, connectat a través d'una xarxa sense fils entre ells i a internet. Però no només cal garantir aquest accés sinó, a més a més, educar perquè tots puguin ser usuaris competents (creatius, autònoms i crítics) d'aquestes tecnologies. Aquests nous espais d'interacció virtual complementen i enriqueixen els espais públics físics, per la qual cosa, en planificar la xarxa d'espais públics, cal tenir-los en compte.

En definitiva, per aconseguir una veritable ciutat del coneixement creativa i culta, sense exclusions, entenc que és fonamental que el planejament urbà fomenti el desenvolupament de les xarxes d'equipaments, millorant-ne l'accessibilitat i la interacció amb els altres agents educatius de la ciutat. ●



Bibliografia

- Barrán, Pedro: *Interacciones entre las prácticas proyectuales y las ideas educativas en el Uruguay moderno y contemporáneo*. CSIC/Farq/UdelaR, Montevideo, 2008.
- Gerencia de Investigación y Evaluación: *Panorama de la Educación en el Uruguay. Una década de transformaciones 1992-2004*. ANEP/CODICEN, Montevideo, 2005.
- Gómez-Granell i Vila (coord.): *La ciudad como proyecto educativo*. Octaedro, Barcelona, 2001.
- Institut Internacional de Planificació de l'Educació, UNESCO: *Carta Escolar y Micro-planificación de la Educación*. França, 1985.
- Programa de les Nacions Unides per al Desenvolupament (PNUD), Uruguai: *Desarrollo Humano en Uruguay 2005. Uruguay hacia una estrategia de desarrollo basada en el conocimiento*. UNDP Uruguai, Montevideo, 2005.
- Unidad Central de Planificación Municipal; *Plan Montevideo de Ordenamiento Territorial (1998-2005)*; Intendencia Municipal de Montevideo, Agencia Española de Cooperación Internacional; Montevideo, 1997. Actualitzat l'any 2006. Vegeu: <http://www.montevideo.gub.uy/pot/>

¹ Va ser posada en pràctica a França a partir del 1963. Vegeu: Hallak, Jacques, Institut Internacional de Planificació de l'Educació: *La mise en place de politiques éducatives: rôle et méthodologie de la carte scolaire*. Les presses de l'UNESCO, Bèlgica, 1976.

² L'educació primària és gratuïta i obligatòria des de 1877 i laica des de 1907. L'educació mitjana i superior són gratuïtes des de 1916 i els primers 3 anys d'educació mitjana són obligatoris des de 1967.

³ En observar la incidència de la pobresa per grups d'edat, els nens i adolescents mostren una prevalença molt més gran que la resta de la població. Gairebé la meitat dels nens provenen de llars pobres.

⁴ www.debateducativo.edu.uy

⁵ Vegeu el Programa d'integració d'assentaments irregulars (PIAI). <http://www.piai.gub.uy>

⁶ <http://www.mecaep.edu.uy/pfisica/index.html>. També s'implanten en con-

textos mitjans, en nombre menor, per tal d'evitar-ne l'estigmatització com a "escoles per a pobres".

⁷ Això és més per causa de la captació per part del mercat laboral i l'abandonament educatiu que no pas de mancances de la infraestructura.

⁸ <http://www.mecaep.edu.uy/hprincipal.aspx?1,30,70,0,0,0>

⁹ <http://www.cep.edu.uy/CEP/MemoriaProyectos/MecaepPME/PME.htm>

¹⁰ Parc Tecnològic Industrial del Cerro i Pol Tecnològic de Pando.

¹¹ Centre Acadèmic-Industrial per a les Tecnologies de la Informació, Ingenio.

¹² Projecte Connectivitat Educativa d'Informàtica Bàsica per a l'Aprenentatge en Línia. <http://www.ceibal.edu.uy/>. L'any 2008, es va completar a tot el país llevat de la capital, Montevideo, que es completarà durant l'any 2009. La idea original prové de l'Institut de Tecnologia de Massachusetts (MIT). Vegeu: Un ordinador portàtil per nen (OLPC, sigles en anglès), <http://www.laptop.org>

Participació popular i recuperació ambiental: el programa Drenurbs de Belo Horizonte

Ricardo de Miranda Aroeira

Coordinador del programa Drenurbs

Valdete Lima Bontempo

Especialista en educació ambiental

L'Ajuntament de Belo Horizonte (Brasil) du a terme el programa Drenurbs amb els objectius de revertir la degradació dels cursos d'aigua que encara romanen en els llits fluvials naturals i de reintegrar-los en el paisatge urbà. Per a això, desenvolupa plans d'educació ambiental i de mobilització social.



Pensar en la relació entre l'espai urbà i la ciutadania, actualment, ens remet necessàriament a la participació popular en la definició de les polítiques públiques, seguint les directrius de la Constitució de 1988, les quals contenen unes reivindicacions populars que van marcar l'inici d'una nova fase en les accions socials col·lectives al Brasil. A partir d'aleshores, no correspon només a l'Estat la planificació de polítiques públiques capaces d'afrontar els desafiaments de gestió de l'espai urbà, en la construcció de la ciutat com a espai de justícia social i de qualitat de vida..

Si considerem que la ciutat revela formes peculiars d'ús dels espais públics per part dels seus habitants i que abasta una multiplicitat d'interessos i de significats, les intervencions i els programes desenvolupats pel poder públic, han de comptar amb la participació efectiva d'aquells qui en seran beneficiats o afectats, en les seves diverses fases. En aquest cas, el rol de l'Estat passa a ser també el d'estimular.

"... la sinergia entre els actors socials i els espais de col·laboració, mobilitzant recursos potencialment existents en la societat, considerant imprescindible comptar amb la participació d'aquesta en accions integrades, multiplica les seves possibilitats d'èxit. Desconèixer la creixent importància de l'actuació de les organitzacions de la societat en les polítiques socials és reproduir la lògica ineficaç de fragmentació,

descoordinació, superposició i aïllament de les accions." (Fonseca i Diniz, 2002, pàg. 26, traducció del portuguès).

En aquest marc, a través del programa Drenurbs de recuperació ambiental de Belo Horizonte, es desenvolupen plans d'educació ambiental i de mobilització social. L'Ajuntament de Belo Horizonte du a terme el Programa amb l'objectiu de revertir la degradació dels cursos d'aigua que encara romanen en els llits fluvials a través del tractament integrat dels problemes ambientals i sanitaris en les diverses conques hidrogràfiques, a fi de sanear-los i reintegrar-los en el paisatge urbà.

El programa Drenurbs s'ha dissenyat per a ser implementat en diverses fases i s'ha estructurat segons la capacitat financera i operativa del Municipi. Aquest Programa possibilitarà la descontaminació de 140 quilòmetres de cursos d'aigua que inclouen 73 rierols de 47 conques, quantitat que correspon al 20% de l'extensió total i al 30% dels rierols en el seu llit natural, és a dir, no canalitzats. L'àrea d'actuació del Programa és de 177 km² (un 51% de l'àrea total del municipi) i la població a la qual s'adreça és de 1.011.000 habitants, prop del 45% de la població de la ciutat.

El Programa està en la seva primera fase d'implementació, la qual consisteix en un conjunt d'intervencions, a punt de concloure's, en les conques i subconques dels rierols 10 de





Maio, Nossa Senhora da Piedade i Baleares, a més a més de les conques dels rierols Bonsucesso i Engenho Nogueira on les obres acaben de ser licitades.

La consolidació i la preservació de les intervencions del Programa depenen de la comprensió i de la participació de la societat en aquesta nova concepció del tractament dels cursos d'aigua, la qual descarta la canalització com a única solució per al drenatge urbà. En aquest sentit, Drenurbs té com a premissa la participació popular en l'elaboració i l'acompanyament de totes les seves fases. Igualment, té com a prioritat establir les bases per a una gestió compartida¹ dels espais creats i/o revitalitzats.

D'aquí prové la importància del procés educatiu en el marc del Programa tenint com a objectiu l'apropiació dels espais públics, incentivant l'autonomia i l'exercici de ciutadania, dins d'una perspectiva socioambiental, a través del desenvolupament d'una educació ambiental emancipadora i compromesa amb tot el que és col·lectiu.

Per al desenvolupament de les accions educatives, en primer lloc, es fa un diagnòstic de percepció socioambiental, i s'identifiquen, des del punt de vista de

la població, els aspectes positius i negatius en relació a la conservació dels rierols i de les condicions ambientals de les subconques i conques en qüestió. Al final de totes les intervencions, a cada subconca s'hi faran nous estudis per tal d'avaluar-ne els canvis.

El pas següent és la constitució de les comissions Drenurbs, formades per representants de la població, dels serveis públics, de les forces socials, econòmiques i polítiques que existeixen a la localitat i també pel públic escolar. Aquestes comissions representen un eix molt important en el procés educatiu ja que gestionen les qüestions i pràctiques ambientals en les comunitats on se situen les conques.

Les comissions Drenurbs participen de forma activa en l'elaboració dels plans locals d'educació ambiental (PLEA), i es basen en els resultats dels diagnòstics de percepció socioambiental. Les activitats compreses en el PLEA tenen com a objectius trobar una solució o minimitzar els problemes diagnosticats i potenciar els aspectes positius i els recursos disponibles en les conques hidrogràfiques; tot això com a resultat de la reflexió conjunta sobre les informacions periòdiques dels diagnòstics. També es convida les institucions locals a unir-se al grup de treball.

A l'hora de dissenyar els PLEA, el grup actua principalment en dos moments. En un primer moment, elaborant una llista de problemes a partir de les dades principals que aporta el diagnòstic de percepció socioambiental. En aquesta fase, es presenten diverses propostes i accions per a resoldre les qüestions plantejades. Un cop han estat debatudes en el grup de treball, s'aproven. En una segona fase, el grup defineix el públic objectiu de les accions i els col·laboradors de cadascuna de les propostes, i proposa un projecte final d'activitats.

Igualment, cal remarcar que l'educació ambiental es relaciona no només amb les qüestions relatives a l'ecologia sinó també amb la dimensió política del procés educatiu, que implica formació o canvis de valors individuals i socials rellevants en la consolidació de relacions més justes i





igualitàries. Les obres i millores per realitzar són una oportunitat per a discutir la interacció entre l'ésser humà i el medi ambient, com també són una oportunitat per a l'empoderament de la comunitat local.

En relació a la interacció amb el medi ambient, cal analitzar i treballar en la percepció que els habitants tenen del seu espai, ja que és a partir d'aquesta percepció que actuen i expressen els seus valors i les seves actituds. Per això, és fonamental el coneixement de les relacions de les persones amb les condicions ambientals creades per i per a elles, en les quals el procés educatiu no es limita a presentar solucions als problemes ambientals (Machado, 2008).

Pel que fa a la possibilitat de desenvolupar accions que contribueixin a l'empoderament de la població local, es treballa en la formació d'una xarxa social², a partir de l'articulació de les polítiques sectorials desenvolupades per diverses àrees del govern municipal, especialment els serveis d'educació, salut, neteja urbana, assistència social i esport, garantint la transversalitat de l'educació ambiental en les polítiques públiques. A més a més, es busca la col·laboració amb les ONG i el sector privat presents en la zona.

En aquest sentit, si considerem la diversitat cultural i els interessos dels actors afectats, correspon a l'Estat el rol d'unificar les accions per a la consolidació d'aquesta xarxa, que eviti els riscos d'una actuació puntual o fragmentada en l'àrea d'actuació del Programa.

En una anàlisi preliminar de la implantació del procés educatiu del programa Drenurbs s'ha constatat que la valoració de les especificitats locals i la intersectorialitat han estat fonamentals per a la implicació dels habitants en les activitats periòdiques dels PLEA. L'estratègia per a la consolidació d'aquest procés és la participació efectiva dels integrants de les comissions en la gestió de les àrees revitalitzades, tenint en compte les diferències i les percepcions dels actors socials de l'espai comú, d'aquesta forma es vol afavorir la preservació de les accions desenvolupades. ●

Bibliografia

- AMORIM, Margarete; FONSECA, Maria Tereza N.M. *Família e História*. Série Tudo Haver, Belo horizonte: PBH/AMEPPE, n.2, 1999.
- FONSECA, Maria Tereza N.M; DINIZ, Silvana Garcia M. *Trabalhando em rede nas políticas sociais*. Revista Pensar BH/Política Social, n. 3, 2002.
- MACHADO, L.M.C.P. *A Percepção do meio ambiente como suporte para a educação ambiental*, UNESP, São Paulo. <http://www.ib.usp.br/limnologia/Perspectivas>
- PREFEITURA MUNICIPAL DE BELO HORIZONTE. Secretaria Municipal de Políticas Urbanas. *Programa DRENURBS*, 2005. [http://www.pbh.gov.br/urbanismo_e_obras/Programa Drenurbs](http://www.pbh.gov.br/urbanismo_e_obras/Programa_Drenurbs)

¹ El concepte de gestió compartida fa referència a les definicions i accions conjuntes entre el poder públic i la població local per a l'ús i l'apropiació dels espais creats o recuperats, especialment dels parcs lineals.

² El concepte de "xarxa" aquí s'entén com "un espai de convergència de diversos actors socials, tots incomplets, que necessiten teixir una articulació d'esforços enfront d'objectius definits, és a dir, potenciar recursos amb i per a un públic comú". (Amorim i Fonseca, 1999, pàg. 17, traducció del portuguès).



El dret a la ciutat: com promoure unes ciutats inclusives a escala internacional

Brigitte Colin

Arquitecta. Especialista de la Secció de Migracions Internacionals i Multiculturalitat; Arquitectura i Ciutats; Departament de Ciències Socials, Recerca i Política de la UNESCO

ARTICLE

A través del projecte de recerca "Polítiques urbanes i el dret a la ciutat", la UNESCO i ONU-Hàbitat treballen per promoure l'accés igualitari de tota la població urbana als beneficis potencials de la ciutat, la seva participació democràtica en els processos de presa de decisions i el compliment dels seus drets, responsabilitats i llibertats fonamentals.

Les ràpides transformacions socials que veiem actualment a les ciutats generen innovació i progrés, però alhora comporten una segregació social i espacial entre rics i pobres i entre ciutats "legals" i "il·legals", cosa que agreuja les divisions socials. En el decurs de la història, les ciutats s'han considerat bressols de la civilització. És important recrear les condicions que restableixin el paper de les metròpolis com a centres d'influència cultural i de democràcia. Arreu del món hi ha una pressió creixent perquè les autoritats municipals contribueixin al desenvolupament sostenible global i mundial, en una època en què les responsabilitats de les ciutats s'expandeixen ràpidament a causa de la globalització.

Com a paradigma urbà socialment sostenible, el "dret a la ciutat" es podria definir com el foment de l'accés igualitari de tota la població urbana als beneficis potencials de la ciutat, la seva participació democràtica en els processos de presa de decisions i el compliment dels seus drets, responsabilitats i llibertats fonamentals.

Com podem donar més poder a la gent, assignar responsabilitats a diversos agents en el procés de presa de decisions i permetre que aquests les executin? Per a organismes de les Nacions Unides com la UNESCO, ONU-Hàbitat i el DESA (Departament d'Afers Econòmics i Socials), el concepte de dret a la ciutat és sinònim de "ciutats inclusives", en què es fomenten el creixement i la igualtat donant a tots els habitants –independentment del seu nivell econòmic, sexe, raça, ètnia o religió– l'oportunitat de participar plenament en les oportunitats que les ciutats poden oferir.

Als Objectius de Desenvolupament del Mil·lenni de l'ONU, s'ha inclòs un enfocament basat en els drets, centrat sobretot en el foment d'un desenvolupament urbà sostenible, i amb el compromís de reduir la pobresa i de permetre la participació efectiva dels grups tradicionalment

marginats en la política mediambiental i territorial de la ciutat i en la seva gestió i planificació. Fa més d'una dècada que la UNESCO estudia les ciutats com a escenaris d'un canvi social ràpid, amb l'objectiu de construir la ciutat democràtica del segle XXI com un espai de cooperació i de ciutadania activa, per tal d'humanitzar la ciutat i proclamar la solidaritat com a element fonamental de la democràcia i dels drets humans. "Polítiques urbanes i el dret a la ciutat", un projecte iniciat el març de 2005 per ONU-Hàbitat i la UNESCO amb el suport de l'Associació Internacional de Ciutats Educadores (AICE) i, a partir del febrer de 2008, el DESA, és un dels primers passos que es prenen, en l'àmbit de l'ONU, per assolir un consens entre els agents principals, i entre les autoritats locals en particular, sobre els elements constituents d'una política pública i d'una legislació que combinin el desenvolupament urbà amb la igualtat i la justícia socials.

Sens dubte, una ciutat educadora és aquella en què la construcció de l'espai urbà és base de ciutadania. Per tant, tots els espais de la ciutat, juntament amb els seus equipaments, serveis públics i institucions, són recursos que expandeixen i potencien les capacitats dels ciutadans i fomenten la qualitat de la vida urbana, especialment per als ciutadans menys privilegiats. Així doncs, una ciutat inclusiva combina els elements diversos però complementaris de l'educació i el desenvolupament urbà, elements clau per a construir el dret a la ciutat. Aquesta idea va ser un dels punts principals d'un seminari internacional organitzat per la UNESCO el novembre de 2008, durant l'últim Fòrum Urbà Mundial celebrat a la Xina: "La millora de l'educació per a un desenvolupament urbà sostenible".

L'objectiu principal del projecte és promoure "ciutats inclusives" i s'adreça fonamentalment a alcaldes, ajuntaments, professionals, ONG internacionals de ciutats



i a la ciutadania en general. La finalitat és potenciar un projecte de recerca internacional que identifiqui bones pràctiques pel que fa a legislació i urbanisme, comitès interreligiosos, cartes municipals sobre drets i responsabilitats dels ciutadans, la participació de la dona en la gestió municipal i la inclusió espacial i social dels immigrants a les ciutats. Totes aquestes àrees estan incloses a la campanya pro governança urbana d'ONU-Hàbitat i també en l'estratègia de la UNESCO pel que fa als drets humans i a la Declaració Universal sobre la Diversitat Cultural. El projecte pretén elaborar una guia per a la creació d'unes ciutats més inclusives a partir dels resultats de diverses trobades de recerca, i d'acord amb la declaració de la Cimera Social de Copenhagen de l'ONU de 1995, en què es manifesta l'objectiu de construir societats inclusives.

Als debats internacionals sobre el projecte que s'han celebrat des de 2005 han sorgit diverses qüestions clau:

- Els drets de qui? Dels residents, dels no residents o d'altres parts implicades?
- Com podem promoure un nou concepte de ciutadania urbana (empresarial/ individual/ social)?
- Drets i responsabilitats: el paper i els deures dels governs locals, i la qüestió de la reciprocitat. Com es poden sistematitzar les eines normatives existents i com podem generalitzar el concepte de dret a la ciutat a escala internacional?
- Com podem vincular els Objectius de Desenvolupament

del Mil·lenni i un enfocament centrat en els drets al desenvolupament de les polítiques urbanes?

A les sessions de treball, els experts van examinar específicament maneres adients d'abordar una gran varietat de temes: qüestions interreligioses, aspectes relacionats amb el context local, la disposició política, les estratègies de baix cap a dalt o de dalt cap a baix, l'equilibri necessari entre cohesió social i competitivitat, "polítiques urbanes i ciutadania", la transició indispensable d'un concepte basat en les necessitats a un concepte basat en els drets en la planificació i el desenvolupament urbans, els drets i la integració de les comunitats indígenes urbanes, la democràcia participativa local, la reducció de la distància existent entre els drets declarats i la realitat i l'aplicació de les cartes municipals; la necessitat d'un major èmfasi en les mesures polítiques i de suport i el paper de la societat civil en la conscienciació.

Amb l'objectiu de generar estudis en profunditat sobre aquests temes, es van crear dues càtedres de la UNESCO: l'una el 2007, a l'École Nationale des Travaux Publics de l'État de la localitat francesa de Lió, sobre "Polítiques urbanes i ciutadania", dirigida pel professor Bernard Jouve; i l'altra el 2008 a la Universitat de Venècia, denominada "Inclusió social i espacial dels immigrants: polítiques i pràctiques urbanes". A més, a la 4a sessió del Fòrum Urbà Mundial celebrat a la ciutat xinesa de Nanquín el novembre de 2008, la UNESCO i ONU-Hàbitat van repartir una guia conjunta titulada *Historic Districts for All: A Social and Human Approach for Sustainable Urban Revitalization* (Barris històrics per a tothom: una visió social i humana per a una revitalització urbana sostenible), en xinès, anglès i francès. La versió en castellà, produïda per la Fundació Sevilla Global, estarà disponible al web de la UNESCO el 2009.

Durant aquests debats internacionals sobre "Polítiques urbanes i el dret a la ciutat" s'han presentat diverses eines normatives i pràctiques recomanades en tots els àmbits:

A escala local, la *Carta de drets i responsabilitats de Montreal*, instaurada com a ordenança per l'Ajuntament, estableix els drets i les responsabilitats dels ciutadans i serveix de guia per fomentar uns vincles més estrets entre ells i millorar la qualitat de vida de la ciutat en benefici de tothom. La Carta aborda els drets socials i econòmics, entre ells el dret a l'habitatge i l'empara en casos d'emergència.

A escala nacional, l'*Estatut de la Ciutat del Brasil*, establert el 2001 com un nou marc legal municipal, se centra en el dret a l'habitatge, la ciutat i la funció de la propietat i la gestió del terreny urbà, i també és un instrument per aplicar estratègies d'inclusió territorial. L'Estatut defensa un seguit de principis que reflecteixen un concepte concret de la ciutat i de la planificació i gestió urbanístiques, i presenta un seguit d'instruments per assolir els objectius

desitjats. La definició de la "ciutat que volem" en els plans mestres de cada ciutat determinarà quins instruments s'utilitzen o no i com s'apliquen.

A escala regional, la *Carta Europea de Salvaguarda dels Drets Humans a la Ciutat*, ratificada per més de dues-centes ciutats europees, defensa la necessitat de les cartes municipals, atès que els ciutadans tenen més dificultats d'accedir a les autoritats estatals i que les autoritats municipals són molt més a prop de la població. L'abast de la Carta inclou els drets fonamentals (civils, polítics, econòmics i socials) que es reconeixen en altres instruments internacionals i regionals, com ara la *Declaració Universal dels Drets Humans* i la *Convenció Europea sobre els Drets Humans*.

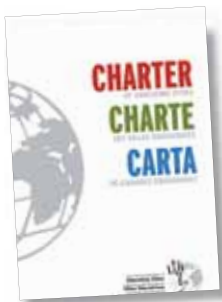
Un altre exemple a escala regional, l'*Agenda d'Aberdeen: Principis de bones pràctiques, democràcia i governança local del Commonwealth*, que estableix dotze principis de democràcia i bon govern local. Serveix de base per al disseny de mòduls formatius adreçats als regidors, desenvolupats per un equip multidisciplinari del Commonwealth. Els mòduls cerquen i examinen solucions pràctiques per crear estructures sòlides i eines per a millorar la responsabilitat i la presa de decisions dels governs locals, i inclouen propostes d'iniciatives i projectes per a defensar la democràcia als municipis.

A escala internacional, la *Carta de Ciutats Educadores* (AICE) aborda les ciutats educadores com un concepte ampli: la ciutat és en si mateixa una escola que ofereix innombrables oportunitats perquè la població urbana participi en la seva localitat i li doni forma, perquè exerceixi la seva ciutadania i perquè aprofiti plenament tot el que la ciutat ofereix.

Els debats públics conjunts d'ONU-Hàbitat i la UNESCO han obert les

portes a una reflexió sobre la relació potencial entre la implantació de polítiques urbanes inclusives i socialment sostenibles i el concepte del "dret a la ciutat". Els experts han participat en aquest procés tenint presents dos objectius: en primer lloc, presentar l'èxit de diverses iniciatives i estratègies en què s'han posat en pràctica la governança i la planificació participativa en diverses ciutats d'arreu del món i, en segon lloc, presentar un seguit d'instruments municipals o internacionals, en diversos estadis de desenvolupament, que aborden la qüestió dels drets humans a les ciutats.

Un primer pas per a difondre de manera més generalitzada aquestes idees és el llibre *Urban Policies and the Right to the City* (Polítiques urbanes i el dret a la ciutat), publicat l'octubre de 2008¹, obra de les professores Alison Brown, de la Universitat de Cardiff, i Annali Kristiansen, de l'Institut Danès de Drets Humans.



Aquest projecte de recerca conjunta ha dut a la proposta per part de l'Ajuntament de Porto Alegre de crear un "Premi a la Ciutat Inclusiva" internacional basat en els paràmetres i els criteris establerts per ONU-Hàbitat i la UNESCO. La proposta la va fer oficialment José Fogaça, alcalde de Porto Alegre, el febrer de 2008, durant la Conferència Mundial sobre el Desenvolupament de les Ciutats. Aquest enfocament de la gestió i el desenvolupament urbans centrat en els drets serà l'aspecte central del Fòrum Urbà Mundial d'ONU-Hàbitat que se celebrarà a la ciutat brasilera de Rio de Janeiro el 2010. ●



¹ El text es podrà consultar on-line a www.unesco.org/shs/urban a principis de l'any 2009.

Rennes i els temps de la ciutat

Jocelyne Bougeard

Consellera delegada dels Temps de la Ciutat

Danièle Touchard

Responsable de la Oficina del Temps



EXPERIÈNCIA CIUTAT

L'evolució dels modes de vida ha provocat ritmes i temps descompassats, sovint oposats o difícils de conciliar. L'Oficina del Temps de Rennes (França), creada l'any 2002, té l'objectiu de fomentar la igualtat d'oportunitats amb la finalitat d'afavorir la conciliació dels temps socials. Entre les accions que s'han dut a terme cal assenyalar els grans espais arquitectònics, que acullen múltiples serveis amb un horari d'atenció ampli, per tal d'evitar als usuaris dispersió i pèrdua de temps i facilitar l'accés als seus drets.

Durant molts anys, els càrrecs polítics electes han concebut l'urbanisme en termes d'ordenació de l'espai. A partir de l'any 2000, l'evolució dels modes de vida -urbanització i desenvolupament urbà, increment de l'esperança de vida i del nivell d'estudis, mobilitat física i digital creixent, generalització de la incorporació de les dones al món laboral, diversitat de les organitzacions del treball, canvis en l'estructura familiar- ha provocat ritmes i temps descompassats, sovint oposats o difícils de conciliar, que han fet que les administracions portessin a terme accions relacionades amb el temps que s'han integrat paulatinament en el conjunt de les polítiques públiques.

Aquest moviment, consolidat a escala europea, es va desenvolupar a França gràcies a la feina de la Delegació d'ordenació del territori (DATAR) a partir de la publicació d'un informe parlamentari sobre "Els temps de les ciutats" presentat el juny del 2001 pel senyor Edmond Hervé, aleshores alcalde de Rennes. Aquest informe, inspirat en l'exemple de les ciutats italianes, espanyoles i alemanyes, promovia la creació d'oficines del temps a les ciutats franceses de més de 20.000 habitants.

Rennes, una ciutat de 210.500 habitants situada al centre d'una àrea de 37 municipis i 395.000 habitants, té una gran tradició administrativa i universitària (60.000 estudiants). Als anys seixanta, la ciutat va viure el desenvolupament de la indústria automobilística i a partir dels vuitanta, l'expansió d'una economia relacionada amb les noves tecnologies, la informàtica i les xarxes. La igualtat d'oportunitats ha guiat sempre l'acció municipal.

D'acord amb les conclusions de l'informe parlamentari esmentat, el març del 2002 es va crear a la ciutat de Rennes una oficina del temps, inscrita en un programa europeu "Equal", per tal de lluitar contra les discriminacions i afavorir una millor conciliació dels temps socials. La creació d'aquesta oficina té per finalitat:

- conèixer els modes de vida, les necessitats i les limitacions en termes de temps dels usuaris de la ciutat;
- organitzar la concertació local sobre aquestes qüestions en col·laboració amb el Consell de desenvolupament de l'àrea i de la regió de Rennes per trobar solucions;

- treballar les qüestions relacionades amb el temps d'acord amb els representants polítics, els serveis i els organismes dels diferents sectors;
- afavorir la millora dels serveis o crear-ne d'altres;
- sensibilitzar els actors que gestionen el temps i també la població en general;
- intercanviar amb altres territoris les pràctiques útils.

Tot això amb vista a dos objectius centrals:

- La igualtat entre dones i homes.
- La igualtat d'oportunitats i la qualitat de vida.

Polítiques en matèria de temps: una preocupació que sorgeix de les dones

A Rennes, d'una manera igual a la d'Itàlia o d'Espanya, les dones, incorporades massivament al món laboral i les més afectades en termes de temps, van ser les primeres a plantejar-se les qüestions en matèria de temps.

Les accions dutes a terme s'han centrat en el treball, primer element d'ordenació del temps i en una primera fase al si de l'administració municipal -tercera entitat generadora de feina a la regió- mitjançant una gestió d'igualtat professional entre dones i homes. La planificació i l'organització del temps i dels ritmes de treball han estat reconsiderats mitjançant l'anàlisi de les necessitats dels usuaris i les usuàries, les aspiracions dels treballadors i les treballadores i les capacitats dels serveis. Després d'una fase d'experimentació, tots els serveis han estat reorganitzats.

S'ha reestructurat també el servei de neteja, un sector laboral la plantilla del qual està formada en un 90% per dones. La reorganització ha comportat una revisió dels horaris de treball i una reestructuració a fons de la feina. Les condicions de treball d'aquesta professió (temps parcial, horaris partits, dispersió dels llocs de treball) generaven un gran nombre de dificultats i provocaven una considerable rotació laboral i un absentisme elevat per culpa de la poca valoració de la professió i dels horaris partits, cosa que comportava dificultats d'accés als serveis i problemes familiars.



Després d'una fase d'anàlisi i d'experimentació, es va reorganitzar la feina de tot el personal de neteja de l'Ajuntament.

Aquestes reestructuracions han privilegiat els horaris: de 2/4 de 8 a 2/4 de 4 (amb una pausa per dinar d'11 a 12) i de 3/4 d'11 a 3/4 de 7 (amb una pausa per dinar de 3/4 de 2 a 3/4 de 3); les condicions laborals: treball per parelles (augment del benestar de les treballadores i els treballadors, increment de la seguretat i un manteniment més acurat de l'espai) i l'agrupació geogràfica dels espais per tal d'economitzar els temps de desplaçament; l'estatus i la carrera professional: creació de llocs de treball a temps complet amb possibilitat d'ascens laboral (tècnics, coordinadors de servei); els beneficis de l'estatus d'agent territorial (nous drets), i la implementació d'accions de formació amb la finalitat de qualificar i professionalitzar les treballadores i els treballadors.

Els resultats obtinguts són molt positius. El grau de satisfacció del personal de neteja i d'altres empleades i empleats és molt elevat. En concret, el personal de neteja aprecia els nous horaris laborals, el fet de poder treballar a temps complet, la seguretat, l'ajuda mútua i el confort del treball en parella. Pel que fa a la institució, es beneficia d'un absentisme menor (menys del 40%), d'una motivació més gran del personal i d'una qualitat millor del servei.

Aquestes accions de l'Ajuntament s'han pogut dur a terme gràcies a una forta voluntat política i administrativa i a una gestió col·lectiva, participativa, transversal, experimental i explicativa.

L'Ajuntament també ha creat o impulsat iniciatives relacionades amb l'entorn de treball. En una zona d'activitat, s'ha creat una guarderia interempreses i intermunicipal amb un horari molt ampliat i que es





completa amb un servei de vigilància de 24 hores -dut a terme per professionals- al domicili familiar.

Al centre de la ciutat, als barris i al cor de les zones de treball, s'han desenvolupat nombroses accions relacionades amb l'oci. Entre aquestes accions cal esmentar: les "Happy hour a l'òpera" de les 6 a les 8 de la tarda amb un servei de guarderia per als nens i nenes; els "Concerts del migdia", moment de la música clàssica; els "Migdies de museu", etc. Totes aquestes iniciatives són molt apreciades entre els usuaris i les usuàries de la ciutat, tant si són residents a Rennes com si no ho són.

La igualtat d'oportunitats i la qualitat de vida concerneixen tots els sectors

Tot i que el temps ens mostra les desigualtats, és també una eina per lluitar contra aquestes. L'acció a favor del personal de neteja en dóna fe.

La ciutat es dissenya i es reordena per afavorir la igualtat tenint sempre en compte l'element temps. S'afavoreix la mobilitat, com a factor de llibertat, en qualsevol de les seves formes. Així, doncs, a les estacions han organitzat la intermodalitat en connectar el Tren de Gran Velocitat (TGV), els trens transregionals (TER), els autobusos metropolitans i els provincials, els cotxes, les bicicletes i les zones de vianants. Com que el metro transporta unes 100.000 persones cada dia, s'han establert abonaments amb bitllet únic tren-bus-metro. Els horaris del transport públic s'han adaptat de manera permanent, als barris i als diversos municipis, per tal de facilitar la mobilitat dels nens i nenes, l'alumnat, els joves, les persones assalariades, la gent gran i les persones discapacitades, tant de dia com de nit, durant el període escolar i en temps de vacances.

L'accés als drets es facilita "de forma arquitectònica". Els serveis municipals, els provincials, els del Consell General i els de la *Caisse d'Allocations Familiales* (serveis socials francesos) han estat reagrupats al si dels "Espais Socials Comuns" instal·lats als diferents barris. Aquests centres eviten als usuaris dispersió i pèrdua de temps, faciliten l'accés als drets i garanteixen la qualitat del servei, en convertir-se en llocs de convivència i d'educació. Ben aviat, una casa de mares i pares i d'infants agruparà tots

els serveis disponibles per acollir els infants més petits.

Actualment, tres grans institucions culturals (la biblioteca, l'espai de les ciències i el Museu de Bretanya) s'agrupen en un únic espai, els *Champs Libres*, amb un horari d'obertura ampli, fins i tot els diumenges. Els espais es reformen per acollir activitats i públic divers, tant de dia com de nit.

Per tant, la totalitat de les accions municipals ha estat analitzada des de l'òptica del temps i fent servir sempre el mateix mètode: anàlisi dels usos i de les necessitats, concertació dels actors, millora dels serveis i sensibilització del públic. ●

¹ Hervé, Edmond, "Temps des villes" Disponible en línia a <http://www.ville.gouv.fr/pdf/dossiers/temps/rapport.pdf>



Associació Internacional de Ciutats Educadores (AICE)

C/Avinyó 15, 4a planta
08002 Barcelona (Espanya)

Coordinació:

Josep Maria Llop Torné

Suport tècnic:

M^a Ángeles Cabeza Santano

© Edita:

AICE

© Entrevistes i articles:

Els autors

© Traduccions:

Mercè Pons Mir
M^a Rosa Vallribera
Tau Traduccions

© Fotografies:

Coberta:

Alicia Gómez

Barcelona:

Imatge i Producció Editorial de
l'Ajuntament de Barcelona

Ole Thorson

Alicia Gómez

Belo Horizonte:

Ajuntament de Belo Horizonte

Beijing i Delhi:

Alain Marinos

Brigitte Colin

Bogotà:

Corporació Visionarios por
Colombia-Corpovisionarios

Curitiba:

Institut d'Investigació
i Planejament Urbà de
l'Ajuntament de Curitiba,
Institut Jaime Lerner

Rennes:

Dominique Levasseur

Rosario:

Secretaria de Planejament de
la Municipalitat de Rosario

Santiago de Compostel·la:

Ajuntament de Santiago de

Compostel·la

Manuel P. Rúa

Denís Estévez

Sant Sebastià:

Ajuntament de Sant Sebastià

Uruguai:

Pedro Barrán

Altres ciutats:

Josep Centelles

© Disseny:

Estudi Villuendas + Gómez

Maquetació i impressió:

Imatge i Serveis Editorials

Depòsit legal:

B-18.018-2009

ISSN:

2013-4037

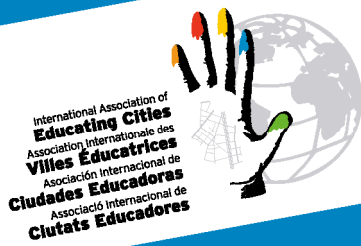


Ajuntament de Barcelona



Avinyó, 15 - 4^a planta - 08002 Barcelona
Tel: +34 93 342 77 20 - Fax: +34 93 342 77 29
edcities@bcn.cat
www.edcities.org





“...els responsables de la planificació de la ciutat han de dissenyar escenaris clars, escenaris que siguin desitjables per a la majoria, capaços de motivar els esforços d'una generació sencera. Hauria d'enfocar-se cap a una implicació orientada per projectes, i trobar equacions de corresponsabilitat adequades que impliquin la societat civil, la iniciativa privada i els governs, per a *fazer acontecer*.”

Jaime Lerner