

Psicologia de la ciutat i la gestió urbana

Óscar López Catalán
Anna Paricio Cárceles
Isabel Pellicer i Cardona
Jesús Rojas Arredondo
Sergi Valera i Pertegàs
Tomeu Vidal i Moranta
Pep Vivas i Elias

PID_00157286

Material docent de la UOC



Universitat Oberta
de Catalunya

www.uoc.edu

**Óscar López Catalán**

Llicenciat en Antropologia Social i Cultural (Universitat Autònoma de Barcelona) i en Psicologia (Universitat d'Oviedo). Investigador FPU i doctorand en el Departament d'Antropologia Social i Cultural de la UAB, en el qual desenvolupa la seva tesi sobre la població *rom* romanesa immigrant a Catalunya, en les temàtiques d'espai urbà, habitatge, mobilitat i estratègies de subsistència de tipus marginal. Ha participat també en investigació etnogràfica sobre immigració, salut i desigualtats socioeconòmiques amb aquesta mateixa població. Membre del grup d'investigació GRIM-GRAFO (UAB) i col·laborador del grup URBISIC (IN3).

**Anna Paricio Cárceles**

Llicenciada en Psicologia Social (Universitat de Barcelona). Màster en Intervenció ambiental (Universitat de Barcelona / Universitat Autònoma de Barcelona). Postgrau en Medi ambient urbà i sostenibilitat (Universitat Politècnica de Catalunya). Professora consultora de la Universitat Oberta de Catalunya. Membre del grup d'investigació Col·lectiu Punt 6 (Urbanisme amb perspectiva de gènere).

**Isabel Pellicer i Cardona**

Llicenciada en Psicologia per la Universitat Oberta de Catalunya. Màster en investigació en Psicologia Social per la Universitat Autònoma de Barcelona i doctorand de Psicologia Social per la mateixa universitat. Professora consultora de la Universitat Oberta de Catalunya. Membre del grup d'investigació Ciutats en la Societat de la Informació i el Coneixement (URBSIC).

**Jesús Rojas Arredondo**

Llicenciat en Psicologia per la Universitat Autònoma de Mèxic (UNAM) i doctor en Psicologia Social per la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB). Actualment és professor associat a la UAB, consultor de l'assignatura *Psicologia social* en la UOC, i imparteix el seminari El discurs de l'espai, en el doctorat de Psicologia Social de la UAB.

**Sergi Valera i Pertegàs**

Doctor en Psicologia per la Universitat de Barcelona i màster en Intervenció ambiental per la mateixa universitat. És professor titular del Departament de Psicologia Social i imparteix docència en les assignatures Psicologia ambiental i Psicologia social aplicada i comportament col·lectiu. Professor del programa de doctorat Espai Públic i Regeneració Urbana i coordinador del programa de postgrau d'Intervenció ambiental i social.

**Tomeu Vidal i Moranta**

Doctor en Psicologia i màster en Intervenció ambiental per la Universitat de Barcelona. Imparteix docència en Psicologia ambiental, Psicologia social i Psicologia social aplicada i comportament col·lectiu; també és professor en el programa de doctorat d'Espai Públic i Regeneració Urbana a la Universitat de Barcelona. Els seus temes d'investigació són la vinculació amb l'espai públic tenint en compte els processos d'apropiació de l'espai i la promoció dels comportaments proambientals.

**Pep Vivas i Elias**

Doctor en Psicologia Social (Universitat Autònoma de Barcelona). Màster en Intervenció ambiental (Universitat de Barcelona / Universitat Autònoma de Barcelona). Professor dels Estudis de Psicologia i Ciències de l'Educació de la Universitat Oberta de Catalunya. Professor del programa de doctorat del Departament de Psicologia Social de la Universitat Autònoma de Barcelona. Membre del grup d'investigació URBISIC (Ciutats en la Societat de la Informació i el Coneixement).

Primera edició: setembre 2011

© Óscar López Catalán, Anna Paricio Cárceles, Isabel Pellicer i Cardona, Jesús Rojas Arredondo, Sergi Valera i Pertegàs, Tomeu Vidal i Moranta, Pep Vivas i Elias

Tots els drets reservats

© d'aquesta edició, FUOC, 2011

Av. Tibidabo, 39-43, 08035 Barcelona

Disseny: Manel Andreu

Realització editorial: Eureka Media, SL

ISBN: 978-84-693-2509-4

Dipòsit legal: B-19.858-2011

Cap part d'aquesta publicació, incloent-hi el disseny general i la coberta, no pot ser copiada, reproduïda, emmagatzemada o transmesa de cap manera ni per cap mitjà, tant si és electrònic com químic, mecànic, òptic, de gravació, de fotocòpia o per altres mètodes, sense l'autorització prèvia per escrit dels titulars del copyright.

Introducció

La ciutat i l'"allò" social. L'"allò" social i la ciutat. És igual l'ordre que posem a aquesta parella. A la ciutat no solament es generen els fenòmens urbans, econòmics, històrics, polítics, etc., sinó que també és, sobretot, l'espai on – actualment, i en bona part del món– es produeix l'"allò" social, on succeeixen els fenòmens, processos, interaccions i accions socials. Alhora, mitjançant els diferents fenòmens, processos, interaccions i accions socials construïm la societat i també, com és evident, les nostres ciutats. Així doncs, mitjançant els nostres tarannàs i pràctiques socials trenquem o acceptem, construïm o modifiquem la racionalitat de les planificacions i dels dissenys urbanístics, la imposició de les normatives arquitectòniques, urbanes i cíviques, la imposició de les estructures governamentals i polítiques, la pressió de les transformacions econòmiques i urbanístiques. És en aquest cas quan, veritablement, la societat s'aciona i es transforma, i també les urbs.

Aleshores, no ha d'estranyar que, en aquesta argumentació inicial, aparegui un element més: la psicologia social. Com apuntaven Corraliza i Aragonés (1993, p. 441):

"La psicologia social neix i es converteix en un camp rellevant pels problemes derivats del fet urbà. El nou hàbitat humà, la gran ciutat, constitueix, de fet, el referent espacial de les noves relacions espacials i urbanes. Sí, la psicologia social neix perquè cal estudiar l'heterogeneïtat, la diversitat, el conflicte, etc., aquests fenòmens apareixen amb el nou hàbitat del desenvolupament: la ciutat".

Al mateix temps que apareix la psicologia social, ens atrevim a dir que també neix la psicologia ambiental o, com a nosaltres ens agrada dir, la psicologia de la ciutat (de fet, no és possible diferenciar entre la psicologia social i la psicologia de la ciutat que es practicava en els moments inicials de totes dues). Així, com veurem més endavant, també estaríem més d'acord a afirmar que el concepte de psicologia de la ciutat, en el decurs del segle XX, entra en desús. En el camp de la psicologia social s'usarà més el concepte de psicologia ambiental (per això, una part dels continguts d'aquest material encara manege aquest terme) per a referir-nos als processos que inicialment s'analitzaven des d'aquesta psicologia de la ciutat. Una psicologia ambiental que se centra en processos, temàtiques i qüestions ambientals com ara la cognició ambiental, la percepció ambiental, les representacions socials ambientals, la conducta ecològica responsable, etc. Aquesta psicologia social ambiental, mitjançant els plantejaments epistemològics i teòrics desenvolupats al llarg d'aquests anys, en certa mesura, s'oblida dels orígens de la psicologia social (i dels seus propis orígens), atès que aïlla o situa fora del seu context (la ciutat) tant les persones (els ciutadans) com el pensament i el coneixement sobre l'"allò" social (i per tant, sobre l'"allò" urbà). Per això, plantegem una nova psicologia de la ciutat, des de dins de la ciutat mateixa, des dels seus carrers, les seves places, les seves avingudes, des de les persones que la trepitgem, l'experienciem i la vi-

Lectures recomanades

J. A. Corraliza i J. I. Aragonés (1993). La psicologia social y el hecho urbano. *Psicothema*, 5, 411-426.

vim, des dels processos i fenòmens socials que hi succeeixen, des de les pràctiques i interaccions socials, econòmiques, polítiques, històriques, urbanes que s'esdevenen quotidianament.

La tríada de conceptes ("allò" social, psicologia social i ciutat) es completa amb la inclusió d'una figura: la del psicòleg de la ciutat. Un psicòleg de la ciutat és, per definir-ho de manera planera, un enamorat de les ciutats i un interessat pels fenòmens socials i urbans que hi prenen vida. És a dir, algú a qui li agrada molt viure a la ciutat, passejar-hi, travessar-la i recórrer-la; observar-ne minuciosament els detalls, mirant què és allò que hi succeeix (sense pressa, quedant al marge de l'esbojarrat brogit urbà); interaccionar amb ella i amb els seus conciutadans i conciutadanes; experimentar la seva subjectivitat mitjançant la ciutat mateixa; esbrinar quins són els processos, els fenòmens, els conflictes... urbans i socials. Un psicòleg de la ciutat és un ciutadà (com nosaltres) que incorpora coneixements de psicologia social, de psicologia de la ciutat, de psicologia ambiental i, a més a més, també té coneixements d'altres disciplines, tant de les ciències socials (antropologia, història, sociologia, política, etc.) com de les ciències tècniques i tecnològiques (arquitectura, urbanisme, enginyeria, ambientologia, etc.) relacionades amb l'"allò" urbà.

Finalment, el darrer element que apareix en aquesta introducció és el tema de la gestió urbana. La gestió de les ciutats, actualment, s'imbrica directament amb els conceptes de sostenibilitat i participació social. La sostenibilitat travessa la majoria dels plans, processos i polítiques urbanes i socials per a intentar que les ciutats siguin més autosuficients i no provoquin tant impacte sobre el món global. La manera de definir aquests plans, processos i polítiques de les ciutats implica que els ciutadans participin en el disseny, en la posada en funcionament, en el desenvolupament i en l'avaluació. Aquesta característica té diferents efectes sobre la manera de fer ciutat: des de l'apropiació del concepte de participació per part dels polítics i polítiques per fer-ne mal ús fins a la creació d'una cultura urbana sobre la participació.

En definitiva, el recorregut que us proposem per a comprendre què és la psicologia de la ciutat i la gestió urbana es divideix en tres mòduls, en els quals presentem com entenem la ciutat actual i la psicologia de la ciutat, què és un psicòleg de la ciutat i quines tècniques metodològiques té al seu abast per a poder-la investigar i, alhora, intervenir-hi. En un segon moment, fem una descripció dels processos ambientals i dels processos socials que hi succeeixen i que són característics i més actuals. Finalment, en un tercer apartat, presentem com entenem la intervenció des de la psicologia de la ciutat i, alhora, proposem diferents processos participatius i models de ciutat com a exemples de formes d'intervenir i, per tant, de gestionar la ciutat.

Objectius

Els objectius que heu d'assolir amb el treball fet en aquesta assignatura són els següents:

- 1.** Conèixer la ciutat actual des d'un punt de vista multidisciplinari i mitjançant un recorregut conceptual i històric.
- 2.** Comprendre qui és el psicòleg de la ciutat i què és allò que fa.
- 3.** Analitzar l'àmbit urbà i els seus processos socials i urbans com un discurs i com a pràctica social d'espai.
- 4.** Comprendre i entendre la importància de la psicologia de la ciutat i de la gestió urbana com una branca eminentment aplicada de la psicologia social.
- 5.** Identificar en el nostre tarannà quotidià els principals processos psicoambientals i urbans i com influeixen en els nostres comportaments i interaccions socials.
- 6.** Conèixer i aplicar, mitjançant l'exemplificació de diferents problemàtiques socioambientals i urbanes, algunes teories i conceptes de la psicologia de la ciutat.
- 7.** Conèixer els contextos socials i urbans en els quals pot treballar un psicòleg de la ciutat, és a dir, tenir coneixement dels diferents àmbits professionals i d'intervenció en els quals es poden aplicar els coneixements i les tècniques de la psicologia de la ciutat.
- 8.** Conèixer algunes tècniques que hi ha en les ciències socials per a fomentar la participació ciutadana.
- 9.** Conèixer els models de la ciutat compacta i de la ciutat per a tothom com a exemples d'intervenció i de participació "real" de la ciutadania i com a models de governabilitat urbana.

Continguts

Mòdul didàctic 1

La ciutat actual

Isabel Pellicer i Cardona i Jesús Rojas Arredondo

1. La ciutat en el moment actual
2. La ciutat com a discurs
3. Què fa un psicòleg a la ciutat?

Mòdul didàctic 2

Processos psicoambientals i urbans

Sergi Valera i Pertegàs, Óscar López Catalán i Pep Vivas i Elias

1. Processos psicoambientals
2. Processos urbans col·lectius

Mòdul didàctic 3

Gestió ambiental i urbana

Tomeu Vidal i Moranta, Anna Paricio Cárceles i Pep Vivas i Elias

1. Intervenció urbana
2. Governabilitat i polítiques urbanes
3. Tècniques per a fomentar la participació ciutadana

Desideràtum de la ciutat

La ciutat està formada per dues dimensions: la física i la politicosocial. Totes dues dimensions són sempre presents, interrelacionades, i no les podem estudiar separatament. Des del món de l'urbanisme i de l'arquitectura, s'ha fet èmfasi en la dimensió física i la majoria de les vegades s'ha deixat de costat la dimensió social i política, malgrat que en els últims anys el toc d'atenció des d'altres disciplines, com l'antropologia o la geografia, i la presa de consciència des de l'arquitectura mateixa està portant a un canvi de rumb.

A continuació, i a tall de conclusió final dels materials didàctics, descriurem principalment dos models de ciutat desitjats: la ciutat compacta, en contraposició amb la ciutat difusa, i la ciutat per a tothom. En forma de desideràtum, plantejarem com poden ser les ciutats del futur: més participatives, més integradores, més acollidores, més socials, etc., i menys competitives, menys comercials, menys turístiques, menys destructives, etc. Com ja hem apuntat en algun moment del nostre recorregut, les ciutats han anat prenent diferents significats i s'han concebut des de diferents significats (en funció dels discursos socials i urbans presents en cada moment i en estreta intimitat amb les relacions de poder en les quals han estat immerses). Des d'aquí volem crear nous espais urbans, noves possibilitats per a promoure contextos de convivència (Cortes, 2006), noves maneres de relacionar-nos i de crear xarxes socials entre els ciutadans i les ciutadanes, noves maneres d'escriure sobre la ciutat i de construir-la socialment, noves possibilitats d'entendre la psicologia de la ciutat, d'investigar l'urbà, d'intervenir-hi i de gestionar-ho. Aquestes són les dues possibilitats que us plantejarem però, amb tal quantitat de ciutats que hi ha al món, segurament podreu trobar altres models de ciutat.

a) La ciutat compacta

En aquest apartat us presentem dos models de ciutat oposats, la ciutat compacta i la ciutat dispersa. Òbviament es tracta d'una visió simplificada, ja que les ciutats són barreja de més models, però ens serveixen per a analitzar les actuals tendències de construcció i de creixement de les ciutats.

Per **ciutat dispersa** entenem la ciutat que creix com una taca d'oli, absorbint i destruint tot el que té al seu voltant: zones forestals, agrícoles, petits nuclis, etc. És una ciutat funcional que separa per zones les activitats que s'hi fan, divideix físicament la indústria, el comerç, la residència o les oficines. Aquesta ciutat monofuncional porta associat l'ús del vehicle privat. Tots els desplaçaments són llargs i la poca densitat urbana no fa viable un transport públic de qualitat. Així, la congestió de trànsit, la contaminació atmosfèrica i acústica, el consum energètic i la necessitat de construir cada vegada més infraestructures viàries

per al nombre cada vegada més gran de desplaçaments són una constant en aquest model de ciutat (Rueda, 1997). A més, cal afegir la factura de temps que representa la dependència del vehicle privat.

En aquesta ciutat on es preval l'ús del vehicle privat, l'espai públic entès com a espai de trobada de persones, d'intercanvi i de relació social és el primer perjudicat. És una ciutat pensada per al cotxe, amb vies ràpides, àmplies i que fragmenten l'espai, de manera que deixa al vianant un espai marginal que no promou els espais de trobada de qualitat sense sorolls ni contaminació.

A més del consum de terra i de recursos que el creixement difús implica sobre el territori, hem d'afegir els efectes desestructuradors que té sobre els ecosistemes. La fragmentació de territori a causa de la xarxa de carreteres i altres vies degrada, simplifica i destrueix els sistemes vius.

Com comentàvem, la disminució o la no-planificació dels espais públics de trobada provoca que la ciutat perdi una funció tan vital com és la relació entre les persones. L'espai públic hauria de ser un espai de socialització, d'intercanvi, de conflicte i de convivència. Però com la ciutat dispersa i monofuncional es troba dividida en funció de les rendes i separa les persones segons les funcions que fan en l'espai (com treballar al polígon industrial, fer les compres al centre comercial, dormir al barri residencial, etc.), no es dóna l'oportunitat de trobada entre les persones (Rueda, 1997). Aquesta ciutat no permet l'intercanvi, la mixticitat i l'heterogeneïtat de persones i relacions.

La ciutat dispersa presenta moltes disfuncions, espais deserts i sense vida durant certes hores del dia i durant determinades èpoques de l'any; espais públics degradats per falta de recursos; espais només de passada de vehicles, etc. (Rueda, 1997). Aquests espais augmenten la percepció d'inseguretat per la falta de vida, de persones, d'activitat al carrer.

Aquest tipus de creixement de la ciutat ha anat configurant de manera més indefinida la frontera entre el camp i la ciutat i, com a conseqüència, sorgeixen les àrees periurbanes. Aquestes àrees les podem definir com l'espai intersticial que és ocupat entorn de les grans ciutats. Aquestes zones són més aviat producte de processos d'urbanització descontrolats i depredadors.

Com ja comentàvem, aquest model porta una forta dependència del vehicle privat, amb la contaminació que implica, el malbaratament de recursos i l'augment d'infraestructures que fragmenten el territori. Però també fa difícil, a causa de la baixa densitat poblacional, la dotació de serveis i equipaments primaris que arribin a tot el territori, i dificulta la gestió des de les administracions d'aquests serveis, que es troben llunyans i sense suficients recursos.

Aquesta falta de planificació urbanística de la qual parlàvem va associada a la falta de disseny col·lectiu de la ciutat, democràtic i en el qual estiguin representats els interessos de la majoria. El resultat és un mosaic de parcel·les socialment i funcionalment especialitzades, sense necessitat de cap altre principi ordenador que la renda i la classe social (Entrena, 2005).

Ciutat compacta és aquella que es caracteritza per ser variada, multifuncional i heterogènia, que promou la densitat poblacional i creix més verticalment que horitzontalment. És una ciutat que barreja funcions, persones i relacions. Promou un model que estalvia terra, energia i recursos materials, preserva sistemes agrícoles i naturals i busca la cohesió social com a base per a la convivència a les ciutats.

Al revés que a la ciutat dispersa, les seves diferents funcions i activitats en un mateix espai permeten que les distàncies es puguin recórrer a peu. El prioritari en l'espai públic és el vianant. Per això, als carrers l'ús del vehicle privat està restringit. Les distàncies menors per recórrer, l'absència de vehicles privats i la densitat de població provoquen que el transport públic sigui molt més eficient amb un cost econòmic i energètic molt menor, a més de la disminució de la contaminació atmosfèrica, acústica i la millora de la qualitat urbana i paisatgística que implica basar la mobilitat en el transport públic i el vianant.

Aquesta ciutat variada en funcions (de lleure, compra, treball, cura de persones, etc.) i en persones (rendes, ètnies, etc.) promou un model en què trobem equipaments, comerços, oficines i habitatges en un mateix carrer. És una ciutat que no promou el creixement horitzontal, sinó la reutilització i restauració del que ja existeix, com la rehabilitació dels centres històrics o la inclusió de les perifèries en la trama urbana.

La varietat de funcions en un mateix espai promou l'heterogeneïtat social, la qual cosa facilita les relacions socials i l'existència de xarxes, associacions i organitzacions de persones. Aquestes xarxes socials són la base per a una millor convivència i cohesió social.

Si bé estem descrivint una ciutat ideal, seria molt atrevit i poc realista arribar a la conclusió que l'urbanisme i les polítiques de la mixticitat poden crear una ciutat cohesionada i sense conflictivitat, encara que poden facilitar aquesta tasca. No podem perdre de vista que la base de la conflictivitat i la violència a les nostres ciutats es troba en les desigualtats econòmiques i d'oportunitats.

Finalment, es pot afirmar que la ciutat compacta, variada, multifuncional i heterogènia pot ser un bon model per a arribar a la sostenibilitat i la cohesió social, però no invalida la proposició d'altres models urbans que també ho poden aconseguir, com poden ser les ciutats mitjanes en xarxa.

b) Les ciutats per a tothom

Com ja comentàvem en la introducció del mòdul 3 en el moment de definir la ciutadania des d'un punt de vista clàssic, això s'ha fet basant-se en l'universalisme, i s'ha traduït en l'aplicació a l'espai i a l'urbanisme.

S'ha planificat tradicionalment segons un model de ciutadà de gènere masculí, autònom i amb capacitat adquisitiva mitjana-alta. Tal com està avui dia plantejada la ciutat amb la sobrevaloració dels aspectes laborals, econòmics i monetaris, amb la sobrevaloració de la mobilitat davant usos estancials i de socialització i amb la sobrevaloració de les activitats considerades com a productives davant la resta (de cures, domèstiques, etc.), sobre aquests pressupòsits la ciutat està destinada a ser un escenari de desigualtats socials (Roman, 1995).

Ara presentem una sèrie de recomanacions basant-nos en les variables clàssiques que es treballen sobre la ciutat: espai públic, mobilitat, equipaments, habitatge. Aquestes recomanacions van encaminades a aconseguir de la ciutat un espai pensat i planificat per a tothom.

- **Espai públic**

L'espai públic compleix una funció molt important com a espai d'intercanvi, de trobada i socialització; un espai de formació i representació de voluntats col·lectives. Però, com a pas previ perquè compleixi totes aquestes funcions, s'ha de planificar un espai públic de qualitat.

Un espai públic de qualitat té voreres àmplies i actives que afavoreixin la realització de diferents activitats; la prioritat és el vianant, amb bancs amb ombra que proporcionen zones de descans als recorreguts i en els espais d'estada; il·luminació localitzada a les zones per als vianants; sense murs petits i escales que generin racons inaccessibles i insegurs; voreres amb porxos i galeries que generin espais intermedis entre interiors i exteriors (Col·lectiu Punt 6).

Una altra recomanació és convertir totes les àrees o barris en espais interessants i visitables. La creació d'espais simbòlics i equipaments singulars permet a les persones donar significat a un espai, i també integrar-lo com a element representatiu de la seva identitat social urbana.

- **Temps**

El temps, qualificat com "la dimensió desconeguda" per Torns (2003), ha estat el gran absent durant molt temps en les polítiques urbanes i en la planificació de la ciutat. En els últims anys, tanmateix, se n'ha començat a parlar, apareix l'expressió *planificació temporal* del territori i sembla que hi ha un interès creixent per incorporar aquesta dimensió a la gestió de la ciutat.

Com dèiem a l'inici, la ciutat ha estat pensada per a un ciutadà universal i la planificació temporal no és una excepció (horaris de transports públics, laborals, d'equipaments o comerços han estat pensats amb relació a la divisió

de papers home/dona, treball remunerat/treball domèstic). En el discurs imperant s'ha assimilat i legitimat el temps de treball productiu i remunerat com a vertebrador dels nostres horaris. En conseqüència, la resta de les activitats, com les tasques domèstiques, de cura o de lleure són inexistents, irrelevantes a l'hora d'implantar polítiques públiques (Torns, 2003).

Per això, són necessàries polítiques que promoguin una gestió dels usos del temps al territori que busqui l'harmonització dels diferents temps socials (família, treball, temps propi i temps social) i millorar l'oferta de serveis de la ciutat a fi d'adaptar-los a les necessitats de temps i de mobilitat expressades pels ciutadans en funció del gènere, l'edat, la cultura, etc.

- **Mobilitat**

Els models de mobilitat estan canviant en les últimes dècades. La transformació de la societat urbana moderna, conseqüència dels avenços en tecnologies de comunicació, els canvis en l'activitat laboral, de mobilitat, de consum i la descentralització del lloc de producció i de serveis, permet establir una nova hipòtesi de mobilitat. Com assenyala Nuvolati (2002), passem de la mobilitat clàssica i repetitiva casa-treball-casa, centrada en l'home sense càrregues familiars i treballador, a dibuixar una mobilitat quotidiana en ziga-zaga difusa que inclou tot el territori metropolità.

Aquest nou model de mobilitat ens porta a proposar de nou una ciutat de teixit multifuncional en la qual els equipaments públics es trobin pròxims entre si, amb una bona accessibilitat, on es doni prioritat al vianant en detriment del transport privat i una bona xarxa de transport públic perquè el recorregut sigui més fàcil, en un temps raonable, amb comoditat i que recorri tot el territori (Col·lectiu Punt 6).

- **Equipaments**

L'espai dels equipaments s'ha d'entreteixir en l'espai públic de la ciutat amb la màxima permeabilitat i flexibilitzant-ne la utilització per maximitzar l'ús dels espais: el pati d'una escola, l'aula polifuncional d'un centre cívic, l'hemeroteca d'una biblioteca, la bugaderia d'una casa d'estudiants, etc., són espais que poden tenir molts usos en diferents horaris i facilitar el fet de compartir públicament les tasques de la reproducció.

La seva distribució al territori amb relació als usos i les xarxes de mobilitat garanteix la qualitat de vida perquè els converteix en estratègies per a fomentar xarxes socials, generar intercanvi de serveis i possibilitar diferents temps d'ús apropant-ne el funcionament a la complexitat de la vida quotidiana (Col·lectiu Punt 6). Es tracta de crear un sistema coherent entre els elements (edificis, equipaments i espais lliures), i no unitats aïllades, que faciliti la creació de xarxes i la mobilitat en la vida quotidiana.

• Habitatge

L'ideal seria (a part que hi hagués un accés real a l'habitatge) aprofitar els edificis d'habitatges per a generar espais de relació entre veïns i veïnes, proposant usos compartits de serveis i construint espais de trànsit entre el privat i el públic (patis interiors, passadissos amplis o jardins col·lectius). També és vital que a les plantes baixes s'ofereixin activitats variades en relació directa amb l'espai públic per crear vida i intercanvi al carrer.

Els equipaments als edificis residencials són de gran importància, tant per a l'ús dels residents com dels veïns i veïnes. Donen resposta a moltes necessitats no cobertes dels ciutadans, milloren la qualitat de vida de les persones i ofereixen la possibilitat de fomentar la convivència i la socialització. Alguns exemples d'aquests serveis podrien ser: ludoteca, locals per a activitats físiques, tallers d'aprenentatge, zona de bugaderia, local per a bicis, etc.

Al mateix temps que es construeix una ciutat, cal potenciar una bona relació entre les estructures arquitectòniques, urbanes i paisatgístiques existents i les noves (Muntaner i Muxí, 2008). Cal entrellaçar els nous carrers i edificis amb els antics. Segons les característiques de cada àrea tindrem un tipus de creixement, però el més recomanable és intensificar les activitats i habitatges en àrees perifèriques o poc denses. La idea principal és consolidar el teixit existent abans d'ocupar més territori no urbanitzat.

Cadena de tasques

Es tracta de conèixer l'experiència quotidiana fent visibles les activitats, tasques i usos que cada persona fa en el seu entorn diari per mitjà dels desplaçaments necessaris.

Aquesta activitat és una manera de recollir informació sobre el territori. Alhora, és una eina que permet conèixer detalladament com l'espai determina la qualitat de les nostres vides.

1. Seleccionen cinc persones de diferents edats, orígens, sexe i, sobretot, que visquin en entorns diferents (ciutat dispersa, ciutat compacta, entorn rural...).
2. Sobre cada persona que heu seleccionat, i sobre un suport físic, dibuixeu/descriu els desplaçaments que fa habitualment durant tot el dia.
3. És necessari que assenyalen els horaris, les persones que l'acompanyen, el mitjà de transport i els motius pels quals es desplaça.
4. Compareu les cinc cartografies relacionant els diferents perfils (gènere, edat, ètnia, etc.) amb les tasques, els recorreguts, el transport utilitzat, el model de ciutat i el temps que triguen a fer el recorregut o el que cregueu interessant.

Bibliografia

Entrena, F. (2005). Procesos de periurbanización y cambios en los modelos de ciudad. *Papers*, 78.

Col·lectiu Punt 6 (2008). *Recomanacions per la implementació de la perspectiva de gènere a la planificació*. Ajudes a la recerca 2007, Diputació de Barcelona.

Cortés, J. M. (2006). *Políticas del espacio (arquitectura, género y control social)*. Barcelona: IAAC.

Muntaner, J. M. i Muxí, Z. (2008). *Criterios para la ordenación y evaluación urbana de nuevos barrios y genealogía de barrios de las ciudades contemporáneas*. In-casol.

Nuvolati, G. (2002). *Popolazioni in Movimento, Citta in Trasformazione: Abitanti, Pendolari, City Users, Uomini D'affari e Flaneurs*. Il Mulino.

Román, M. (1995). La reconstrucción del espacio cotidiano. *Boletín CF+S, Mujer y ciudad. Una visión de género sobre la vida cotidiana en la ciudad*, 7. Madrid.

Rueda, S. (1997). La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa. *Boletín CF+S, La construcción de la ciudad sostenible*. Madrid.

Torns, T. (2003). *Les polítiques de temps. Un repte per a les polítiques de l'Estat de Benestar*. Quaderns de la Fundació Nous Horitzons.

Bibliografia

Amendola, G. (2000). *La ciudad postmoderna. Magia y miedo de la metrópolis contemporánea*. Madrid: Celeste Ediciones.

Aragónés, J. I. i Amérigo, M. (2010). *Psicología Ambiental* (3a. ed.). Madrid: Pirámide.

Bechtel, R. i Churchman, A. (2002). *Handbook of Environment Psychology*. Nova York: John Wiley and Sons.

Benjamin, W. (2005) *Libro de los pasajes*. Madrid: Ediciones Akal.

Certeau, M. de (2000). *La invención de lo cotidiano. Vol. 1. Artes de hacer* (ed. original 1980). Mèxic: Universidad Iberoamericana / ITESO.

Corraliza, J. A. i Aragónés, J. I. (1993). La psicología social y el hecho urbano. *Psicothema*, 5, 411-426.

Delgado, M. (1999). *El animal público*. Madrid: Anagrama.

Delgado, M. (2007a). *Sociedades movedizas*. Madrid: Anagrama.

Delgado, M. (2007b). *La ciudad mentirosa. Fraude y miseria del "modelo Barcelona"*. Madrid: Los libros de la Catarata.

Fernández, B. i Vidal, T. (2008). *Psicología de la ciudad: debate sobre el espacio urbano*. Barcelona: Editorial UOC.

Fernández, P. (1994). *La Psicología colectiva un fin de siglo más tarde*. Barcelona: Anthropos.

García, C. (2004). *La ciudad hojaldre. Visiones urbanas del siglo XXI*. Barcelona: Gustavo Gili.

López, O., Vivas, P., Rojas, J., Farré, L., Santoro, V. i Vidal, T. (2006). *Paseando por la cibercidad: tecnología y nuevos espacios urbanos*. Barcelona: Editorial UOC (col. "Nuevas Tecnologías y Sociedad").

Perec, G. (2001). *Especies de espacios* (ed. original 1974). Barcelona: Ediciones de Intervención Cultural.

Roman, R. (2005). *La ciudad: ausencia y presencia*. Còrdova: Plurabelle.

Schmuck, P. i Schultz, R. (2002). *Psychology of Sustainable Development*. Londres: Kluwer Academic Publishers.

Sorkin, M. (2005). *Variaciones sobre un parque temático. La nueva ciudad americana y el fin del espacio público*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.