

Treball de Final de Màster

# Nous espais públics en renovacions urbanes. Reptes de diversitat d'usos i integració al barri del Gorg de Badalona.

Adrià Oliver Casamajó

- Màster Universitari en Ciutat i Urbanisme
- Badalona, setembre de 2023
- Tutora: Carla Zollinger

Universitat Oberta  
de Catalunya

---

## Resum executiu

Els projectes de renovació urbana realitzats a moltes ciutats han suposat la creació de nous barris i espais públics al voltant dels quals s'estructuren aquestes transformacions. Molt sovint, però, aquests espais presenten dificultats per esdevenir llocs vius i integrats amb el seu entorn, amb diversitat d'activitats i que contribueixin a la cohesió social.

Aquest treball pren com a cas d'estudi la transformació urbanística duta a terme al barri del Gorg de la ciutat de Badalona, com a part del pla que va permetre recuperar la seva façana marítima sud i una zona industrial en declivi per a usos residencials i ciutadans. L'objectiu és explorar els elements i criteris d'actuació a l'espai públic del barri que puguin afavorir la seva activació, la diversitat d'usos i la seva capacitat d'integració. A tal efecte, s'ha analitzat la transformació urbana aplicant diversos criteris i estratègies per a un urbanisme inclusiu, com són la urbanització compacta, densa i a escala humana, la mixticitat, la proximitat, la permeabilitat i el verd urbà. El cas també s'ha avaluat des dels punts de vista de la perspectiva de gènere en l'urbanisme i la participació ciutadana, i s'ha contextualitzat dins de l'anomenat "model Barcelona" de renovació urbana. El treball de camp ha comportat l'observació sobre el terreny i diverses entrevistes.

El treball d'investigació realitzat ens ha permès veure els diversos dèficits que presenta el barri actualment, com ara la poca varietat de funcions, la falta d'equipaments, un espai públic no prou confortable i que pot crear sensació d'inseguretat o els forts contrastos físics i socials amb el seu entorn. Malgrat això, també hem observat com l'espai presenta moltes oportunitats de millora. El treball es conclou amb la formulació d'un seguit de recomanacions i directrius d'actuació en aquest sentit.

**Paraules clau:** Urbanisme, ciutat, regeneració urbana, transformacions urbanes, espai públic, urbanisme inclusiu, diversitat d'usos, activació urbana, cohesió social, urbanisme amb perspectiva de gènere.

## Resumen ejecutivo (ES)

Los proyectos de renovación urbana realizados en muchas ciudades han supuesto la creación de nuevos barrios y espacios públicos alrededor de los cuales se estructuran estas transformaciones. Sin embargo, a menudo estos espacios presentan dificultades para convertirse en lugares vivos e integrados con su entorno, con diversidad de actividades y que contribuyan a la cohesión social.

Este trabajo toma como caso de estudio la transformación urbanística llevada a cabo en el barrio del Gorg de la ciudad de Badalona, como parte del plan que permitió recuperar su fachada marítima sur y una zona industrial en declive para usos residenciales y ciudadanos. El objetivo es explorar los elementos y criterios de actuación en el espacio público del barrio que puedan favorecer su activación, la variedad de usos y su capacidad de integración. A tal efecto, se ha analizado la transformación urbana aplicando varios criterios y estrategias para un urbanismo inclusivo, como son la urbanización compacta, densa y a escala humana, la mixticidad, la proximidad, la permeabilidad y el verde urbano. El caso también ha sido evaluado desde los puntos de vista de la perspectiva de género en el urbanismo y la participación ciudadana, y se ha contextualizado dentro del llamado "modelo Barcelona" de renovación urbana. El trabajo de campo ha comportado la observación sobre el terreno y la realización de entrevistas.

El trabajo de investigación realizado nos ha permitido ver los diferentes déficits que presenta el barrio actualmente, como es el caso de la poca variedad de funciones, la falta de equipamientos, un espacio público no suficientemente confortable y que puede crear sensación de inseguridad o los fuertes contrastes físicos y sociales con su entorno. Pese a esto, también hemos observado cómo el espacio presenta muchas oportunidades de mejora. El trabajo concluye con la formulación de una serie de recomendaciones y directrices de actuación en este sentido.

**Palabras clave:** Urbanismo, ciudad, regeneración urbana, transformaciones urbanas, espacio público, urbanismo inclusivo, diversidad de usos, activación urbana, cohesión social, urbanismo con perspectiva de género.

## Abstract (ENG)

The urban renovation projects developed in many cities have enabled the creation of new neighborhoods and public spaces around which these transformations are shaped. However, these spaces often have difficulties in becoming lively places which are integrated in their surroundings, with mixed activities and that contribute to social cohesion.

This Master's thesis takes as case study the urban transformation carried out in the El Gorg neighborhood of the city of Badalona, as part of the recovery plan of its southern seafront and an industrial area in decline for residential and civic uses. Its goal is to explore the different elements and criteria of action in the public space of the neighborhood that can foster its activation, mix of uses and its integration capacity. With this purpose, we have analyzed the urban transformation by applying several criteria and strategies for inclusive urban planning, such as the dense, compact and human-scale urbanization, mixed uses, proximity, permeability and urban green spaces. The case study has also been assessed from the points of view of gender perspective in urbanism and citizen participation, and contextualized within the so-called "Barcelona model" of urban renovation. The field work has included observations on the ground, as well as some interviews.

The research has shown the different deficits that the neighborhood currently presents, such as the low variety of functions, the lack of public facilities, a public space that is not comfortable enough and that can create a feeling of insecurity or the strong physical and social contrasts with its surroundings. Despite this, we have also observed how the space presents many opportunities for improvement. The work concludes with the formulation of a series of recommendations and guidelines for action in this regard.

**Keywords:** Urbanism, city planning, city, urban regenerations, public space, inclusive city planning, mixed uses, urban activation, social cohesion, gender perspective urbanism.

## Taula de continguts

<b>Resum executiu</b>	<b>2</b>
<b>Taula de continguts</b>	<b>5</b>
<b>Introducció i justificació de la investigació</b>	<b>7</b>
<b>Marc metodològic</b>	<b>11</b>
1. Disseny de la investigació	11
1.1. Objectius	11
1.1.1. Objectiu general	11
1.1.2. Objectius específics	11
1.2. Pregunta d'investigació	12
1.3. Resultats esperats	12
2. Metodologia	12
2.1. Tècniques d'investigació	15
2.1.1. Revisió documental	15
2.1.2. Observació estructurada	15
2.1.3. Entrevista estructurada	15
2.2. Instruments d'investigació	16
2.2.1. Guia de revisió documental	16
2.2.2. Guies d'observació de l'espai públic amb perspectiva de gènere	16
2.2.3. Algunes eines per a la participació	17
3. Planificació	19
<b>Marc teòric</b>	<b>20</b>
1. Urbanisme inclusiu: quins elements promouen la cohesió social i l'activació urbana en l'espai públic?	20
1.1. L'escala humana i la densitat urbana. Urbanisme de proximitat vs. dispersió	24
1.2. Criteris i estratègies urbanístiques per a una ciutat més cohesionada i inclusiva	26
1.3. Cohesió social vs. gentrificació	30
1.3.1. La privatització de l'espai públic	30
1.3.2. La gentrificació	31
2. La perspectiva de gènere en l'urbanisme	31
2.1. Espai públic per a qui? Col·lectius majoritàriament exclosos de l'ús de l'espai públic. Manuals d'aplicació de la perspectiva de gènere en l'urbanisme.	33
3. Participació ciutadana per a la millora urbana	35
3.1. La regeneració participada	36
4. Renovacions urbanes d'"èxit": un model superat?	37
4.1. El "model Barcelona". Definició i crítiques.	38
4.1.1. Els eixos de centralitat	39

4.1.2. Viratge neoliberal del model i crítiques	41
4.2. Renovació vs. regeneració urbana integrada	43
<b>Cas d'estudi: Transformació urbanística del Gorg</b>	<b>44</b>
1. El barri del Gorg de Badalona	44
1.1. Localització i sectors	44
1.2. Dades sociodemogràfiques	47
2. Mapa d'actors al barri del Gorg	54
3. La transformació urbanística	58
3.1. Antecedents i projecte: el Pla Especial del Port de Badalona	58
3.2. Estat actual	65
3.2.1. L'espai públic i els usos col·lectius	65
3.2.2. Els habitatges	70
3.2.3. Els equipaments	71
3.2.4. Les vores	74
4. Anàlisi de l'espai	75
4.1. Anàlisi de la transformació en base a criteris d'urbanisme inclusiu	75
4.1.1. Gentrificació i dinàmiques privatitzadores	81
4.2. Avaluació de l'espai públic amb criteris de perspectiva de gènere	82
4.3. La participació ciutadana en el procés de transformació	86
4.4. La transformació del Gorg i el "model Barcelona"	87
<b>Conclusions i recomanacions</b>	<b>91</b>
1. Millorar la connexió amb l'entorn i els seus equipaments	92
2. Definir una política d'equipaments realista i posar-los en marxa	93
3. Fomentar el comerç de proximitat i de suport a les activitats quotidianes	94
4. Arranjament de l'espai públic amb criteris de gènere	94
5. Facilitar l'accés a l'habitatge	95
<b>Consideracions finals</b>	<b>98</b>
<b>Referències bibliogràfiques</b>	<b>100</b>
<b>Annex 1: Fotografies</b>	<b>108</b>
<b>Annex 2: Fitxes observació estructurada</b>	<b>117</b>
<b>Annex 3: Guió i transcripció de les entrevistes</b>	<b>129</b>

## Introducció i justificació de la investigació

Els plans urbanístics que han regit els processos de creixement i transformació urbana de les ciutats en els darrers 50 anys han permès la creació d'espais públics per a la ciutadania a un ritme mai abans experimentat. L'aparició d'aquests nous espais, però, no sempre ha contribuït a reforçar els aspectes positius que tradicionalment s'han associat a l'espai públic i que contribueixen a la cohesió social de la ciutadania. Com afirmava Jane Jacobs (1961), perquè una ciutat sigui vital i socialment cohesionada és fonamental que aculli una densitat alta tant de població com d'activitats econòmiques, i que aquestes siguin diverses. També cal un disseny urbà que faciliti realitzar les activitats quotidianes mitjançant desplaçaments a peu i tot tipus d'intercanvis espontanis entre el veïnat. Malauradament, la producció d'espai públic ha estat massa sovint marcada per criteris que han actuat en sentit contrari.

Una de les influències més importants de l'urbanisme modern sorgeix de la Carta d'Atenes (1933), que propugna una separació absoluta entre les funcions principals que acullen les ciutats: residència, treball, oci i circulació. Aquests criteris han perdurat en gran mesura fins a l'actualitat, donant lloc a elements com les infraestructures viàries segregades, els polígons d'habitatge i la concentració de les activitats econòmiques en districtes d'oficines o centres comercials (Sennett, 2019). Aquesta separació d'usos actua en detriment de la vida cívica, ja que redueix la diversitat de persones i d'activitats que tenen lloc en un espai i temps concrets (Gehl, 2015).

A partir de la dècada de 1980, sorgeixen diverses tendències en el camp de l'urbanisme que volen donar resposta a aquesta problemàtica. El procés de transformació urbanística dut a terme a la ciutat de Barcelona n'és un dels principals exponents, arribant-se a parlar d'un "model Barcelona" d'urbanisme. Aquest va permetre la regeneració urbana de zones industrials en declivi dins de la ciutat, així com la recuperació de la façana marítima per a usos cívics. Entre d'altres característiques, el model treballa a una escala de "projecte urbà", més reduïda que els grans plans urbanístics, i posa èmfasi en una ciutat compacta, que compta amb equipaments i espais públics representatius i de qualitat com a eines de cohesió urbana i social.

Malgrat això, els processos de neoliberalització econòmica i l'imperi de les lleis del mercat també han tingut un impacte molt significatiu en el desenvolupament urbanístic, posant-lo al servei de la maximització del benefici i l'especulació econòmica. La responsabilitat de creació d'espai públic s'ha traspassat massa sovint als promotors privats, que no han parat atenció a la seva qualitat i han generat espais empobrits que no s'integren al teixit urbà quotidià. Tot això s'ha fet davant la complicitat o passivitat dels estaments governamentals, especialment a nivell municipal (Borja, 2014).

Per altra banda, les pressions dels agents econòmics també han provocat la privatització de parts significatives de l'espai públic en favor d'activitats de consum: hostaleria, activitat comercial i d'oci, etc. D'aquesta manera, es fa més difícil romandre a l'espai sense haver de consumir, excloent col·lectius que no presentin característiques socioeconòmiques o pautes de consum determinades. Amb el pretext de la millora dels barris, aquestes activitats econòmiques acaben generant dinàmiques de gentrificació (Mansilla, 2018).

La segregació socioespacial és una altra conseqüència derivada d'aquests fenòmens. Característiques com la zonificació funcional, la pobresa en el disseny, la mida excessiva o la falta de continuïtat fa que aquests espais perdin la seva capacitat integradora i d'intercanvi, malgrat pressuposar-se el seu accés universal. Als espais de nova creació, és freqüent que les façanes dels edificis presentin una naturalesa tancada o opaca: locals en planta baixa tancats i amb grans dificultats per ésser ocupats, plantes baixes residencials, edificis que es repleguen cap a l'interior, solars buits, etc. (Paricio et al., 2019). Juntament amb això, s'incorporen elements d'"urbanisme preventiu", destinats a impedir la permanència de les persones en l'espai (Newman, 1973 i Porretta, 2010). D'aquesta manera, determinats col·lectius perceben que no hi són benvinguts, cosa que contribueix a l'homogeneïtat cultural i social i, per tant, reforça les desigualtats socioeconòmiques (Borja i Muxí, 2001).

L'existència d'espais buits, perímetres tancats i zones amb mala visibilitat, ja sigui pels obstacles visuals o per una mala il·luminació, crea sensació d'inseguretat i allunya la ciutadania de l'ús dels espais públics. Això és especialment rellevant en el cas de dones, gent gran, infants i altres col·lectius amb necessitats de cura especials i altres amb característiques que els facin més vulnerables. La falta de mobiliari urbà adequat (bancs, fonts, lavabos públics, etc.) i la dificultat per crear espais resguardats de les inclemències del temps com l'excessiva insolació, el vent o la pluja, fan més complicat dur a terme tasques de cura a l'espai públic (Paricio et al., *ib.*).

Finalment, la manca de participació ciutadana en el disseny dels plans i les intervencions urbanístiques també repercuteix en aquesta problemàtica, resultant en dissenys que no tenen en compte les necessitats veïnals. Fins i tot en els casos en què s'han realitzat processos participatius, hi ha factors que poden empobrir-ne el resultat, com la manca d'informació rellevant, o les dificultats per a la seva comprensió per part de la ciutadania que ha de manifestar les seves preferències (Fariña, 2015).

Les transformacions urbanístiques són processos llargs i costosos que sovint tarden dècades a materialitzar-se. Les crisis econòmiques o els canvis polítics són només dos dels múltiples factors que generen aquests retards. Durant el seu recorregut, els plans inicials són modificats i molt sovint desvirtuats, restant només aquells elements que n'asseguren la seva viabilitat econòmica. Paral·lelament, però, veiem com també han emergit noves maneres de donar resposta als principals reptes de la societat, alguns dels quals no eren prioritaris en el moment de la concepció dels plans urbanístics. Així,



desafiaments com l'emergència climàtica o la resiliència davant de crisis sanitàries com la COVID-19 exigeixen noves mirades i estratègies, en les quals l'urbanisme hi té un paper molt significatiu. Intentar donar resposta a nous reptes amb plans dissenyats de fa més de vint anys deixa de tenir sentit. Aquestes noves mirades posen l'èmfasi en criteris com la proximitat, l'accessibilitat i la sostenibilitat, posant al centre les necessitats de quotidianes les persones i facilitant la realització de les tasques sense haver de dependre de llargs desplaçaments, en entorns més amables i pacífics.

En aquest sentit, és molt rellevant la introducció de la perspectiva de gènere com a mètode d'anàlisi i d'intervenció en l'urbanisme. Aquesta es centra en com l'urbanisme pot facilitar les tasques quotidianes i de cura, tradicionalment assignades a les dones. Posant el focus en aquest col·lectiu i d'altres amb característiques de vulnerabilitat i necessitats especials com gent gran o infants, es pretén que l'espai públic tingui un paper actiu en les activitats de sosteniment de la vida, enfront d'un urbanisme que ha tendit a primar la productivitat, relegant aquestes activitats a l'àmbit domèstic (Paricio et al, *ib.*). L'existència de diversos manuals que sistematitzen aquesta aproximació són eines molt útils que aquest treball vol aprofitar.

La realització d'aquest treball neix, doncs, de la motivació d'investigar com es poden culminar amb èxit aquestes transformacions urbanístiques, entenent com a èxit el fet que els nous espais esdevinguin llocs acollidors i que integrin una diversitat de persones i usos que els facin espais vius al llarg de tot el dia. Es tracta d'explorar com aquestes noves mirades inclusives sobre l'urbanisme i l'espai públic ens poden ajudar a pal·liar les deficiències en el disseny d'aquests projectes i adaptar-los a les exigències actuals, tot millorant les prestacions d'uns espais que ara mateix tenen dificultat per assolir amb èxit la seva funció cohesionadora.

A la ciutat de Badalona, situada al nord de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, trobem un desenvolupament urbanístic relativament recent que ens serveix per il·lustrar el problema plantejat. Es tracta de la transformació urbanística del barri del Gorg, vinculada a la reforma del front marítim sud de la ciutat i a la construcció del port esportiu i pesquer mitjançant el Pla Especial de Port de Badalona (1998). L'operació va suposar la reconversió d'una àrea industrial a usos majoritàriament residencials, enderrocant per complet els edificis preexistents i generant una trama urbana completament nova. En conseqüència, es van crear grans quantitats de nou espai públic que vertebraven el projecte, destacant l'eix format per la nova Rambla del Gorg (inaugurada el 2010) i un canal navegable, encara inacabat, que l'ha d'enllaçar amb el port i el passeig marítim (Peremiquel, 2008).

El Pla Especial del Port de Badalona (PEPB) i la transformació urbanística associada al barri del Gorg té com a precedent proper les operacions de reforma urbana realitzades a la ciutat de Barcelona als anys 80 i 90. Malgrat això, hi ha certs factors que han impactat en el seu desenvolupament i que han desvirtuat els plans inicials. Així, el resultat final de

l'operació ha estat fortament marcat pels interessos immobiliaris i la rendibilitat econòmica, restant importància al disseny dels espais públics, al pla d'equipaments i, en definitiva, a "construir ciutat" (Peremiquel, *ib.*). L'impacte de la crisi del sector de la construcció l'any 2008 va tallar l'aixeta del finançament i va retardar molt significativament l'avançament del projecte, ja que moltes de les constructores que eren propietàries dels principals solars van fer fallida.

Com a conseqüència d'això, a dia d'avui ens trobem amb un espai públic que, malgrat les consideracions preses en el seu planejament, presenta algunes mancances. Entre d'altres trobem l'amplitud excessiva en alguns punts, connexions inacabades o mal resoltes amb l'entorn, falta de verd, mancances en el mobiliari urbà o la mala il·luminació que augmenta la percepció d'inseguretat a la nit. L'escassetat usos i funcions a la zona a part de les residencials dificulta la vida cívica. Els pocs locals comercials ocupats ho estan per negocis d'hostaleria, i es troben a faltar altres tipus de comerç que cobreixin les necessitats quotidianes. Això afavoreix, juntament amb el canvi en la composició social del veïnat, dinàmiques gentrificadores.

Aquest treball pretén, doncs, explorar els elements i criteris d'actuació a l'espai públic que puguin promoure la cohesió social i l'activació urbana al barri del Gorg. Malgrat que aquestes dues dimensions són prou rellevants per a ésser tractades individualment, el fet de considerar-les conjuntament ens permetrà abordar de manera més completa el repte d'aprofitar el potencial de millora que l'espai analitzat té per intentar pal·liar les dinàmiques excloents, tot afavorint la seva vitalitat i integració amb els barris de l'entorn. En aquest sentit, les persones usuàries de l'espai públic i les entitats del barri seran una font d'informació molt útil en el diagnòstic de les mancances i la formulació de directrius d'actuació.

El document presenta en primer lloc el marc metodològic, on es descriu el disseny de la investigació (objectius, pregunta d'investigació i resultats esperats), la metodologia i instruments d'investigació que s'utilitzaran i la planificació. A continuació, s'inclou el marc teòric, centrat en els criteris i estratègies per assolir un urbanisme inclusiu, la perspectiva de gènere en l'urbanisme, la participació i, finalment, una revisió del "model Barcelona" de renovació urbana. Tot seguit es desenvolupa el cas d'estudi, començant amb una descripció tant morfològica com sociodemogràfica del barri del Gorg. A continuació, es presenta la transformació urbanística en base a diferents aspectes (espai públic, usos col·lectius, habitatge, equipaments, relació amb l'entorn), s'analitza en base a les estratègies i criteris revisats al marc teòric i es contextualitza en el "model Barcelona". El treball conclou amb la formulació de les directrius de millora, les consideracions finals, les referències bibliogràfiques i els annexos que complementen la recerca (fotografies, fitxes d'avaluació de l'espai amb criteris de perspectiva de gènere, guió i transcripció de les entrevistes realitzades).

# Marc metodològic

## 1. Disseny de la investigació

### 1.1. Objectius

Aquest Treball de Final de Màster se situa en l'àmbit de les transformacions urbanes, els instruments per fer ciutat i la relació entre els espais públics i la ciutadania. Pretén aprofundir en la relació entre aquestes transformacions urbanes, especialment pel que fa a la creació de nous espais públics i la seva capacitat (o incapacitat) per a fomentar la cohesió social i l'activació urbana en aquells àmbits on es duen a terme. El cas d'estudi a partir del qual es desenvoluparà aquesta investigació és la transformació urbanística del barri del Gorg a la ciutat de Badalona.

#### 1.1.1. Objectiu general

L'objectiu general del treball **és explorar els elements i criteris d'actuació a l'espai públic que puguin promoure la cohesió social i l'activació urbana al barri del Gorg, Badalona**. Per a aconseguir-ho, es pretén analitzar la zona objecte de la transformació des d'aquests paràmetres, per tal de realitzar un diagnòstic sobre si aquests elements hi són presents o tenen potencial per a ser-hi. En les conclusions, s'espera poder formular recomanacions que ajudin a fer d'aquest barri un espai inclusiu, amb vida ciutadana i que no fomenti dinàmiques de segregació.

Es vol matisar que, si bé és cert que les dimensions cohesió social i activació urbana són prou rellevants i tenen prou contingut com per donar lloc a estudis diferents de manera individual, s'ha considerat fonamental per a l'objectiu d'aquesta investigació abordar-les de manera conjunta. D'aquesta manera, es vol tenir en compte la contribució complementària de les dues dimensions de manera combinada en els propòsits de les recomanacions que conclouran el treball.

Per tal d'assolir l'objectiu general, s'han determinat una sèrie d'objectius específics que s'exposen a continuació:

#### 1.1.2. Objectius específics

**OE 1.** Analitzar la transformació urbana del Gorg a partir de les teories sobre l'espai urbà, tot contextualitzant-la amb altres transformacions similars.

**OE 2.** Realitzar un diagnòstic integral del barri: espai urbà i població resident.

**OE 3.** Examinar els rols dels principals actors d'influència sobre la transformació del barri.

**OE 4.** Indicar directrius de millora a partir del diagnòstic de les mancances de l'espai des del punt de vista de la cohesió social, l'activació urbana i l'experiència dels actors veïnals.

És important mencionar que el treball pretén incorporar i aplicar els principis de la perspectiva de gènere de manera transversal durant tot el procés d'investigació i conclusions.

## 1.2. Pregunta d'investigació

Els motius exposats en la justificació de la investigació, així com els diversos objectius descrits anteriorment ens porten a formular la següent pregunta d'investigació: **Quins elements i criteris d'actuació a l'espai públic poden promoure la cohesió social i l'activació urbana al barri del Gorg, Badalona?**

## 1.3. Resultats esperats

Els resultats esperats, en línia amb els objectius fixats i la pregunta d'investigació, són els següents:

- Una descripció acurada de l'estat actual de la transformació urbana del barri del Gorg des del punt de vista físic, així com de les característiques socioeconòmiques de la població resident.
- Una valoració sobre si els espais públics que han resultat d'aquesta transformació contribueixen a fomentar la cohesió social al barri i al seu entorn així com l'activació i vida urbanes o si, per contra, generen dinàmiques excloents.
- Per aquells aspectes en què la valoració sigui negativa, determinar si existeix el potencial per a millorar la situació.
- Conèixer de manera prioritària el punt de vista dels actors veïnals pel que fa a les qüestions relacionades.
- Finalment, poder formular recomanacions de millora a partir de tota informació recollida i el procés d'investigació realitzat.

## 2. Metodologia

La recerca es centra en el disseny metodològic exploratori, perquè permet identificar els elements facilitadors per impulsar transformacions urbanístiques des del paradigma de la cohesió social i la perspectiva de gènere.

El mètode emprat és l'estudi de cas que, a partir de l'aproximació morfològica i social del barri, ens permetrà respondre a la pregunta d'investigació i concloure formulant un seguit de recomanacions de millora.

El disseny de la investigació combina la investigació documental amb la de camp. Per tant, es tractaran tant dades secundàries, obtingudes dels documents analitzats, com dades primàries recol·lectades directament de la realitat del cas d'estudi (Arias, 2012), en aquest cas de l'àrea analitzada (barri del Gorg de Badalona) i de persones residents i/o usuàries de l'espai públic.

La revisió documental de literatura acadèmica i altres documents tècnics de referència és fonamental per a la conformació del marc teòric. Aquesta metodologia ens permetrà elaborar i desenvolupar el conjunt de teories de l'espai urbà rellevants per a la consecució de l'objectiu general, així com proveir el context del cas d'estudi i el marc per al seu anàlisi crític (OE 1). La recerca documental de publicacions específiques sobre el cas d'estudi, així com de dades estadístiques i notícies de premsa ens ajudaran a la seva descripció i caracterització (OE 2), així com a identificar els rols dels principals actors d'influència (OE 3).

Per altra banda, la investigació de camp és un mètode transversal a tots els objectius específics (OE 1 a 4), ja que és imprescindible per a obtenir les dades primàries que seran objecte d'anàlisi en base al marc teòric, juntament amb la resta de dades obtingudes mitjançant la revisió documental. En aquest cas, la investigació de camp estarà basada fonamentalment en la observació estructurada sobre el terreny i les entrevistes estructurades, en base a les fonts d'informació i guions especificats més endavant en aquest apartat.

La taula de la pàgina següent mostra la relació entre l'objectiu general, els objectius específics, el disseny i tècniques d'investigació que s'empraran per assolir-los i, finalment, els instruments d'investigació les fonts d'informació emprades.

OBJECTIU GENERAL	OBJECTIUS ESPECÍFICS	DISSENY D'INVESTIGACIÓ	TÈCNICA D'INVESTIGACIÓ	INSTRUMENTS D'INVESTIGACIÓ I FONTS D'INFORMACIÓ
<b>Explorar els elements i criteris d'actuació a l'espai públic que puguin promoure la cohesió social i l'activació urbana al barri del Gorg, Badalona.</b>	<b>OE 1.</b> <i>Analitzar la transformació urbana del Gorg a partir de les teories sobre l'espai urbà, tot contextualitzant-la amb altres transformacions similars.</i>	Investigació documental	Revisió documental	Literatura acadèmica i publicacions sobre urbanisme inclusiu, ciutadania i perspectiva de gènere.
		Investigació de camp	Observació	Guies d'observació de l'espai públic amb perspectiva de gènere.
	<b>OE 2.</b> <i>Realitzar un diagnòstic integral del barri: espai urbà i població resident.</i>	Investigació documental	Revisió documental	Publicacions sobre la transformació urbanística del barri, premsa, planejament urbanístic vigent, estadístiques.
		Investigació de camp	Observació	Elaboració mapa d'actors, guies d'observació de l'espai públic amb perspectiva de gènere.
	<b>OE 3.</b> <i>Examinar els rols dels principals actors d'influència sobre la transformació del barri.</i>	Investigació documental	Revisió documental	Publicacions sobre la transformació urbanística del barri, premsa, estadístiques.
		Investigació de camp	Observació i entrevistes	Elaboració mapa d'actors, guies d'observació de l'espai públic amb perspectiva de gènere.
	<b>OE 4.</b> <i>Indicar directrius de millora a partir del diagnòstic de les mancances de l'espai des del punt de vista de la cohesió social, l'activació urbana i l'experiència dels actors veïnals.</i>	Investigació de camp	Entrevistes	Guies d'entrevista estructurada.

Taula 1: Relació entre objectiu general, objectius específics, disseny i tècniques d'investigació (font: elaboració pròpia).

## 2.1. Tècniques d'investigació

Les tècniques d'investigació que s'han utilitzat per a la recopilació d'informació i recollida de dades són la revisió documental, l'observació directa i l'entrevista estructurada, tot plegat emmarcat en l'estudi de cas el qual és l'objecte del treball.

### 2.1.1. Revisió documental

En una primera instància, la revisió documental ha permès consultar les fonts bibliogràfiques per a la construcció del marc teòric. Aquestes fonts es descriuen de forma detallada a l'apartat específic de bibliografia. Aquesta s'ha compost majoritàriament de publicacions (llibres, articles, guies, etc.) acadèmiques i de divulgació.

Posteriorment, la revisió s'ha centrat en l'anàlisi del barri i la transformació urbanística que componen l'estudi de cas, pel que també s'han inclòs publicacions centrades en aquest tema: articles, publicacions oficials, articles de premsa, pàgines web, xarxes socials... També s'ha consultat, quan ha estat necessari, el planejament urbanístic vigent, memòries de projecte i dades estadístiques disponibles.

### 2.1.2. Observació estructurada

L'observació sobre el terreny de la zona que constitueix el cas d'estudi és una tècnica de recollida d'informació molt útil per tal de poder realitzar una descripció i caracterització acurades. Per a que aquesta estigui estructurada cal tenir una unitat d'anàlisi prèviament definida i relacionada amb la pregunta i objectius d'investigació. Això també significa definir un conjunt de categories i indicadors que s'utilitzaran en el procés. Un instrument útil per a aconseguir-ho són les guies d'observació contingudes en els diferents manuals d'urbanisme amb perspectiva de gènere.

L'observació pot tenir diferents graus de participació o implicació de la persona que la realitza, des de la no participació (no s'està present a l'indret, s'utilitzen alternatives com el vídeo), fins a la total immersió en allò observat. En aquest cas, s'ha optat per una participació passiva sobre el terreny.

### 2.1.3. Entrevista estructurada

Es tracta d'una entrevista amb representants d'actors veïnals i institucionals del barri objecte d'anàlisi, per tal d'aproximar-nos al cas d'estudi des dels seus punts de vista. Aquesta entrevista es realitza a partir d'un guió elaborat prèviament i que conté les preguntes que es volen formular a la persona entrevistada.

L'**Annex 3** a aquest document inclou el guió de les dues entrevistes realitzades en el desenvolupament del treball, així com la transcripció de les respostes.

## 2.2. Instruments d'investigació

### 2.2.1. Guia de revisió documental

Per tal de recopilar les fonts documentals analitzades de manera ordenada, s'ha definit una guia de revisió documental d'acord amb els recursos i el temps dels que es disposa. Les etapes de la guia es defineixen segons mostra la taula següent:

PLANIFICACIÓ PER ETAPES DE LA REVISIÓ DOCUMENTAL
Rastreig i inventari dels documents existents i disponibles.
Classificació dels documents identificats.
Selecció dels documents més pertinents per als propòsits de recerca.
Lectura en profunditat dels documents seleccionats.
Lectura creuada i comparativa dels documents en qüestió.

Taula 2: Planificació per etapes de la revisió documental (font: Fiori, Iglesias et al., 2021).

Per a la realització del marc teòric, es principals temes a identificar en la literatura acadèmica i divulgativa han estat els següents: *Urbanisme inclusiu, cohesió social, activació urbana, privatització de l'espai públic, gentrificació, perspectiva de gènere en l'urbanisme, processos de regeneració urbana integrada, renovacions urbanes* i finalment, l'anomenat "*model Barcelona*" de renovació urbana.

A l'apartat de bibliografia es troben recollides totes les referències dels documents citats de manera ordenada i d'acord amb el format APA adaptat per la UOC.

### 2.2.2. Guies d'observació de l'espai públic amb perspectiva de gènere

Els manuals d'urbanisme amb perspectiva de gènere consultats i emprats en la construcció del marc teòric ens ofereixen eines per tal d'observar de manera estructurada l'entorn analitzat i els usos socials que s'hi fan. Aquestes eines tenen forma de fitxes d'avaluació que s'hauran d'omplir per part de la persona que realitza l'observació, i permeten fer fàcil i eficient la diagnosi de l'espai d'acord amb els components de l'espai urbà que són rellevants en l'urbanisme amb perspectiva de gènere.

En aquest sentit, han estat especialment útils les fitxes del *Manual d'urbanisme de la vida quotidiana* (Paricio et al., 2019), les quals s'han emprat com a guia de la observació realitzada a la zona d'estudi. Les fitxes resultants de les observacions es troben recollides a l'**Annex 2**.





### Treball de camp i escolta

El Manual de metodologies participatives elaborat per CIMAS (2009), distingeix diversos enfocaments del treball de camp:

- Quantitatiu: útil per a recollir aspectes estadístics, però no permet aprofundir en els motius, motivacions o matisos en les respostes.
- Qualitatiu: més centrat en la persona o el grup amb els que es conversa, permet recollir les opinions respecte a la realitat que es pretén conèixer.
- Participatiu: prioritza els tallers operatius i de construcció col·lectiva del coneixement i de l'acció, implica la devolució de la informació a la població participant, que s'implica en la planificació de les estratègies d'actuació.

A continuació, presentem algunes de les eines principals, recollides per Paisaje Transversal (2019):

- Entrevistes de caràcter individual
- Enquestes: presencials o telemàtiques
- Espais de recollida d'informació: panells físics, espais de participació digital, que poden emprar les xarxes socials com a suport i eina de difusió.
- Tallers grupals: poden seguir diverses dinàmiques, com l'exposició o sessió informativa, la pluja d'idees, debats, focus groups...
- Passejos ciutadans: Caminades per l'àmbit territorial d'intervenció amb els habitants del lloc per tal de poder identificar i debatre sobre el terreny les problemàtiques que perceben. Un exemple són els *Jane's Walk*, organitzats a diverses ciutats del món.
- Mapeig col·lectiu: Activitat que consisteix en representar sobre cartografia totes aquelles qüestions tangibles o intangibles que siguin rellevants per al projecte.
- Accions a l'espai públic: Útils per donar visibilitat al projecte, informar i recollir valoracions. Es recomana reforçar-ne el caràcter lúdic per a una major efectivitat.
- Eines digitals: Poden anar des de cartografies col·laboratives, que vindrien a ser una variant digital dels mapejos col·lectius) fins a plataformes digitals de govern obert, transparència i aportació de propostes i reivindicacions, com ara *Decidim*.

En el procés de recerca realitzat, el treball de camp en relació a la participació s'ha limitat a les entrevistes de caràcter individual a persones usuàries de l'espai públic, com a part del procés de completar les fitxes del *Manual d'urbanisme de la vida quotidiana* (Paricio et al., *ib.*), esmentades a l'apartat anterior. En les anotacions de l'**Annex 2** hi ha una relació d'aquestes entrevistes, el guió de les quals correspon a les fitxes i que presenten un enfocament principalment qualitatiu.

### 3. Planificació

Tenint en compte el marc metodològic definit, els terminis d'entrega fixats pel pla docent de l'assignatura del Treball de Final de Màster, i un cop finalitzada la confecció del marc teòric, es proposa la següent planificació per a la realització del cos del treball, les conclusions, el document final i la presentació oral.

FASE DEL TREBALL		SETMANA	ACTIVITATS	RESULTATS
FASE II	<b>Deixa't Sorprendre</b> (15/5 a 2/7/2023 - 7 setmanes)	1	Planificació, recerca i revisió documental	Redacció del cos del treball
		2	Recerca i revisió documental, establiment de contacte amb els actors veïnals	
		3	Observació estructurada	
		4	Observació estructurada i entrevistes	
		5	Redacció document	
		6	Redacció document	
		7	Redacció document	
	<b>Avaluació i comentaris</b> (3-9/7/2023- 1 setmana)	1	Revisió i modificacions	Esborrany modificat document final
FASE III	<b>Document final</b> (10-16/7/2023- 1 setmana)	1	Redacció de conclusions i recomanacions de millora, finalització document	<b>DOCUMENT FINAL</b>
	<b>Avaluació i comentaris</b> (17-30/7/2023- 2 setmanes)	-	Avaluació document final	Avaluació document final
	<b>Preparació de la defensa oral</b> (31/7-3/9/2023- 5 setmanes)	-	Preparació presentació i assaig defensa oral	Power Point i defensa oral
	<b>Defensa oral</b> (4-20/9/2023- 2 setmanes)	-	Fixar data de la presentació i defensa oral del treball	<b>DEFENSA ORAL</b>

Taula 3: Planificació general de les fases II i III treball (font: elaboració pròpia).

## Marc teòric

En aquest apartat es presenten els referents conceptuals en què es fonamentarà l'anàlisi del cas d'estudi. Al principi del primer apartat s'introdueixen els principals conceptes de la pregunta d'investigació: l'espai públic, la cohesió social (juntament amb la inclusió) i l'activació urbana. La resta d'aquest apartat i els dos següents s'encaminen a revisar diverses dimensions que permetin promoure la cohesió social i l'activació urbana a l'espai públic, tal com s'expressa en l'objectiu del treball i la pregunta d'investigació.

En primer lloc, es revisen aquelles dimensions relacionades amb el disseny i característiques formals de l'espai urbà, així com dels usos i funcions que aquest pot acollir. D'aquesta manera, es presenten una sèrie de criteris de disseny i planificació, englobats sota el terme de l'urbanisme inclusiu. Els criteris presentats són la urbanització compacta, densa i a escala humana, la mixticitat, la proximitat, la permeabilitat i el verd urbà. També es fa esment a diferents estratègies mitjançant les quals aplicar aquests criteris. El primer apartat conclou amb una revisió de la privatització de l'espai públic i la gentrificació, com a problemàtiques rellevants que amenacen la cohesió social i amenacen l'efectivitat dels criteris i estratègies presentats.

El segon i tercer apartat, en canvi, fan èmfasi en altres dimensions de caràcter més experiencial i que són igualment importants per poder parlar d'urbanisme inclusiu. La primera és la perspectiva de gènere en l'urbanisme, que en els últims anys s'ha erigit en una eina molt útil per tal que l'urbanisme inclogui en la seva planificació i materialització les tasques de cura quotidianes i l'experiència de col·lectius en situació de vulnerabilitat. Tot seguit, trobem la participació ciutadana, camp amb un recorregut més ampli però igualment imprescindible per tal d'implicar la ciutadania en les decisions i evitar els biaixos i efectes perjudicials del model clàssic de planificació "de dalt a baix".

Finalment, es realitza una revisió crítica del "model Barcelona" de renovació urbana, incloent l'estratègia dels eixos de centralitat que forma part d'aquest model. Això ens proporcionarà el context per entendre la concepció i desenvolupament de la transformació urbanística analitzada al cas d'estudi.

### 1. Urbanisme inclusiu: quins elements promouen la cohesió social i l'activació urbana en l'espai públic?

Podríem definir la **cohesió social** com la "capacitat d'una societat d'assegurar el benestar de tots els seus membres, minimitzant les diferències i evitant la marginalització" (Termcat, 2023). Des d'un punt de vista de ciutadania, la cohesió social suposa que totes les persones que viuen en un territori tinguin garantits els seus drets de caire civil, polític,

econòmic, social i cultural, i compleixin recíprocament els deures corresponents, sentint-se participants del conjunt (Termcat, *ib.*).

Així mateix, Berger-Schmitt (2000, recollit per Marí, 2020), assenyala dues dimensions principals relacionades amb aquest concepte:

- La reducció de les desigualtats, de la manca d'equitat i de l'exclusió social.
- L'enfortiment de les relacions, les interaccions i els vincles socials, considerats el capital social de la societat, entenent-lo com les capacitats d'integració d'aquesta societat (és a dir, d'aglutinar els membres d'un grup), d'interrelació (d'establir lligams horitzontals entre grups diversos) i capacitats relligadores (és a dir, d'aglutinar els grups verticalment).

La cohesió social també pot enfocar-se des del reconeixement de la diversitat i el foment de les relacions entre col·lectius diferents (ja sigui per cultura, origen, nivell socioeconòmic, etc.), enlloc de considerar aquesta diversitat com una amenaça per a la cohesió (Niessen, 2000, recollit per Marí, *ib.*).

Aquestes aproximacions al concepte de cohesió social estan associades de manera inherent al concepte d'**inclusió**, fins al punt que aquests es presenten junts en múltiples documents, agendes de desenvolupament i plans per al seu foment (Maldonado et al., 2020, Generalitat de Catalunya, 2010). Tots dos impliquen, com s'ha mencionat, l'absència de marginalització, exclusió social i desigualtats, així com el foment de la diversitat de manera integradora. Per aquest motiu, en aquest treball els dos conceptes són tractats com a equivalents.

Pel que fa l'**espai públic**, es tracta d'un concepte complex i que admet múltiples definicions i interpretacions. De manera normativa, podríem reconèixer l'espai públic en oposició a l'espai privat, és a dir, aquella àrea que permet el trànsit lliure entre propietats privades. Aquesta, però, és una definició excessivament simplificada i que obvia qualsevol règim alternatiu de propietat, així com els comportaments i relacions de les persones en aquest espai.

Si ens centrem en la dimensió política, prenen importància les nocions de l'espai públic introduïdes per Hannah Arendt i Jürgen Habermas a partir de la idealització d'espais pretèrits com l'àgora de les ciutats gregues (Estévez-Villarino, 2012). Així, Arendt concep l'àgora com l'espai central d'una ciutat densa on les persones poden actuar de manera anònima i ésser considerades com a lliures i iguals entre si. Al seu torn, Habermas considera l'espai públic com el mitjà que fa possible la comunicació entre estranys. Aquest esdevé un lloc de mixtura (poblacions, activitats i usos) que integrat les diferències socials i culturals de les persones participants, tot donant lloc a enteniments i propòsits comuns. Estévez-Villarino alerta, però, que aquestes visions també són reduccionistes en tant que assumeixen *a priori* la igualtat entre persones i la neutralitat de l'espai públic. A la pràctica, existeixen múltiples factors d'exclusió social per raó de classe, edat, gènere, origen, nivell

socioeconòmic, etc., que condicionen la llibertat de les persones i les dinàmiques que tenen lloc en l'espai públic.

L'espai públic també es pot definir des d'una dimensió cívica, és a dir, pels actes que les persones hi realitzen de manera quotidiana de manera individual i col·lectiva. Aquests actes no només formen rutines, ocupacions, usos i processos, sinó que també teixeixen una xarxa de relacions entre les persones. Així, aquest espai esdevé un espai relatiu i associat amb les pràctiques que el formen (Estévez-Villarino, *ib.*). D'aquesta manera, podem analitzar l'espai públic en funció d'allò que les persones hi facin o practiquin, en lloc de comparar-lo amb un ideal absolut o arquetip del concepte. Aquest enfocament ens permet veure com hi pot haver diversos espais públics que es viuen i s'experimenten en un mateix espai-temps. Homes i dones, joves i ancians, persones de diferents grups ètnics, etc. no practiquen l'espai públic de la mateixa manera, hi establiran els mateixos tipus de relacions ni hi experimentaran les mateixes sensacions.

Sennet (2019) concep l'espai públic com la zona per excel·lència on es dona l'intercanvi d'informació, especialment entre estranys. Tant la forma de l'espai com les normes que hi intervenen condicionaran com aquesta informació es transmet, influint l'activitat dels agents -els ciutadans- que l'emeten i la reben. En la mesura que l'espai es trobi sobredeterminat, és a dir, amb els seus usos i funcions molt definits i fins i tot separats per elements formals i normatius, més limitat serà l'intercanvi d'informació i, per tant, menys possibilitats hi haurà d'acollir la diversitat. En contraposició, l'autor parla de l'ideal de *ciutat oberta*, on l'espai públic habiliti més i més diverses formes d'intercanvi, i que sigui la ciutadania que viu i transita aquest espai la que completi i determini l'espai.

Borja i Muxí (2001) afirmen que "l'espai públic és la ciutat", i que "la història de la ciutat és la del seu espai públic". Les relacions entre persones i entre els habitants i el poder s'expressa en carrers, places i monuments, llocs de trobada ciutadana. Podem entendre la ciutat com un sistema de xarxes d'elements: carrers i places però també infraestructures, àrees comercials o equipaments culturals, espais d'ús col·lectiu per l'apropiació progressiva de les persones. Aquestes xarxes permeten el passeig i la trobada, permeten l'expressió de la diversitat social i cultural, ordenen la ciutat i li donen sentit. Per tant, "l'espai públic és alhora l'espai principal de l'urbanisme, de la cultura urbana i de la ciutadania. És un espai físic, simbòlic i polític"

El mateix Borja (2014) explica també que l'espai públic, en tant que espai de convivència i ús col·lectiu, heterogeni, lliure i integrador, és una potent eina per promoure la redistribució social mitjançant formes de "salari indirecte": oci, cultura, relacions socials, intercanvis de béns i serveis, mobilitat, etc. L'espai públic és l'indret per excel·lència on reconèixer i exercir els drets i deures que ens defineixen com a ciutadans.

Malgrat aquestes qualitats, les dinàmiques excloents sempre han estat presents a l'espai públic. Els interessos polítics i econòmics hi conflueixen, amb la voluntat de controlar-lo i

extreure'n rèdit econòmic. Aquestes dinàmiques resten espai a la ciutadania, especialment a aquells col·lectius en situació de vulnerabilitat ja sigui per qüestions econòmiques, de classe, gènere, procedència o discapacitat. En termes de Lefebvre (1968), el valor de canvi de l'espai públic, representat per aquests interessos polítics i econòmics, predomina sobre el seu valor d'ús, simbolitzat per l'exercici de la ciutadania i el "salari indirecte" anteriorment comentat. Es veu, doncs, compromesa aquesta capacitat redistributiva i cohesionadora, simbolitzada en l'emergència del que l'autor anomena el "dret a la ciutat", que és una eina per a l'exercici d'altres drets socials, culturals i polítics amb la ciutat com a marc de referència.

Per altra banda, són diverses les veus que reclamen una aproximació alternativa al concepte d'espai públic, en tant que el propi qualificatiu "públic" implica contraposar-ho a la noció de "privat". L'arquitecte i urbanista Manuel de Solà-Morales (1992) ja assenyalava la importància pública d'espais que, malgrat ser de titularitat privada, tenen usos eminentment col·lectius: comerços, establiments de restauració i hostaleria, teatres, instal·lacions esportives, llocs de culte i una llarga llista d'espais on es duu a terme la vida ciutadana i tot tipus de manifestacions culturals i socials. Sorgeix doncs el concepte d'espai col·lectiu com a element que, sigui públic o privat, aporta riquesa a les ciutats en la mesura que aquesta distinció queda diluïda i es permet el seu ús i apropiació per part de la ciutadania. El planejament urbà, doncs, ha de lluitar per la qualitat d'aquests espais col·lectius. Alerta l'autor que el seu postulat no és "un cant neoliberal a l'autonomia privada", sinó que l'administració pública hauria de treballar per millorar els aspectes col·lectius d'allò privat, donant-li valor públic i generant riquesa col·lectiva: "Una bona ciutat està feta de bones cases, bones botigues, bons bars i bons jardins privats, tant com està feta de passejos públics, monuments o edificis representatius".

La ruptura de la dicotomia públic-privat també té implicacions molt importants per lluitar contra la invisibilització de totes aquelles activitats no productives i de cures que, malgrat desenvolupar-se en part a l'espai públic, històricament han quedat relegades a l'espai privat i assignades a les dones (Col·lectiu Punt 6, 2019). Això significa aproximar-nos a l'espai, tant públic com privat, des de la vida quotidiana, és a dir, el conjunt d'activitats que les persones desenvolupem de manera rutinària i eventual. D'aquesta manera, podem analitzar l'espai i el temps establint una continuïtat entre les diferents activitats, incloent especialment aquelles no remunerades i de cura i evidenciant la distribució desigual de tasques i responsabilitats segons el gènere. Això ens permet avaluar el grau d'adaptació de les zones urbanes a les necessitats diàries, posant en valor el criteri d'habitabilitat dels espais, tan públics com privats, per tal d'invertir l'ordre de prioritats a l'hora de pensar els temps i espais urbans. "És necessari deixar de produir ciutat des d'una lògica productivista, social i políticament restrictiva, i començar a pensar en entorns que prioritzin les persones que els utilitzaran".

Finalment, el terme **activació urbana** fa referència a "estimular els processos complexos i interconnectats que actuen a la ciutat" (Ecosistema Urbano, 2023), i que faciliten el

desenvolupament i l'impacte social en termes de connectar les persones, millorar el teixit social i l'ús i apropiació de l'espai (Pogačar, 2014). L'activació urbana contribueix a reforçar la cohesió social i les concepcions de l'espai públic exposades prèviament, buscant que aquest esdevingui un indret ple de vitalitat que faciliti de manera sostinguda la presència de persones, les relacions i els intercanvis entre aquestes i la realització de les diferents activitats quotidianes.

Ens cal, doncs, avançar cap a un **urbanisme inclusiu**. És a dir, un urbanisme que treballi a favor d'un espai públic viu, habitable, integrador i accessible universalment per tal que esdevingui una eina a favor de la cohesió social. A continuació, es descriuen alguns dels criteris i estratègies més rellevants per aconseguir-ho.

### 1.1. L'escala humana i la densitat urbana. Urbanisme de proximitat vs. dispersió

Tradicionalment, el creixement de les ciutats s'esdevenia d'una manera orgànica i sobre la base de les activitats diàries (Gehl, 2015). Com a resultat, les ciutats es materialitzaven en una escala humana, és a dir, en concordança amb el que percebem a l'alçada de la vista i en els nostres desplaçaments a peu. En podem trobar múltiples exemples als centres històrics de moltes ciutats europees: trames urbanes denses, on és fàcil caminar i s'hi mesclen els habitatges i les activitats que permeten satisfer les necessitats quotidianes en un radi de proximitat.

Sennet (2019) explica com els eixamples urbans planificats i realitzats a partir de la segona meitat del segle XIX, com el de Cerdà a Barcelona o Haussmann a París, van aconseguir donar resposta a les necessitats de creixement i millora de les condicions de la població: acollint les classes benestants i mitjanes, millorant les condicions sanitàries, obrint nous espais públics i reservant terreny per a les noves formes de mobilitat. La barreja d'activitats i classes socials que acollien els edificis afavoria la vitalitat urbana, que assolia la seva màxima expressió a les cantonades i xamfrans, és a dir, a la confluència dels carrers (Solà-Morales, 1992).

La publicació de l'anomenada *Carta d'Atenes* el 1933 va suposar segons Sennet (*ib.*) un revulsiu en els plans urbanístics que s'havien dut a terme fins aleshores, i una influència que va perdurar en les dècades següents, donant forma als creixements urbans de ciutats d'arreu del món. Amb ideals funcionalistes i higienistes, el col·lectiu d'arquitectes que la redactà, liderats pel suís Le Corbusier, propugnava una separació absoluta entre les funcions principals que, deien, acull una ciutat: residència, treball, oci i circulació. En l'actualitat, aquests principis ens han arribat en forma de grans infraestructures viàries segregades, polígons d'habitatge aïllats de la trama urbana i la concentració de les activitats econòmiques en centres comercials i districtes d'oficines (Sennet, *Íb.*). La irrupció de l'automòbil com a mitjà de desplaçament massiu i la seva adopció com a paradigma de la mobilitat va fer accessible en termes de temps grans extensions de terreny de les



perifèries urbanes, afavorint la urbanització dispersa o *sprawl*, i la segregació de classes en el territori.

En aquest sentit, Secchi (2015) afirma que els casos d'exclusió urbana més severos molt sovint estan associats a l'existència de discontinuïtats en el teixit urbà provocats per diversos tipus de barreres o talls, com poden ser les infraestructures, accidents geogràfics, o zones buides o degradades dins la trama urbana. L'autor també remarca el paper rellevant del territori per facilitar o dificultar la inserció dels seus habitants en la vida social, política, professional o cultural. Així, les oportunitats dels individus també estan condicionades, a part de pel seus contextos familiars i socials, pel fet de residir a una barri o àrea concreta de la ciutat. Això implica la interacció amb factors de caràcter sociointeractiu, ambiental, geogràfic i institucional que seran diferents segons cada zona.

En la urbanització dispersa, l'escala humana es perd (Gehl, *íb.*), i es substitueix per aquella abastable mitjançant la mobilitat privada. Els automòbils ocupen una gran quantitat d'espai per desplaçar-se i estacionar, i reclamen grans quantitats d'espai públic que, històricament, se li han concedit. Això es posa de manifest de manera molt rellevant a les ciutats: en els centres urbans, la posició de preeminència de la mobilitat motoritzada en urbà és contradictòria si la comparem amb els modes de desplaçament majoritari dels seus habitants. En el cas de Barcelona, trobem que més de la meitat de l'espai viari està destinat a calçada, mentre que els seus habitants empen modes de mobilitat activa (a peu, bicicleta o VMP) en la majoria dels seus trajectes de mobilitat personal en els àmbits de proximitat (Ajuntament de Barcelona, 2022).

Estudis que han relacionat la forma urbana i la cohesió social assenyalen la densitat poblacional com un criteri transversal a prioritzar (IERMB i AMB, 2016). La dispersió urbana dificulta l'accessibilitat al lloc de treball, estudis, serveis i equipaments si no es disposa de vehicle privat, element que suposa una important despesa en els pressupostos familiars. En canvi, la concentració facilita l'articulació de xarxes d'equipaments i serveis de proximitat. La densitat habitacional també redueix el risc d'aïllament social i afavoreix les xarxes relacionals, suport fonamental de les persones en casos de necessitat.

En la següent taula es contraposen els models d'urbanització compacta i dispersa des d'un seguit de dimensions rellevants per a la cohesió social (Gehl, 2015; Sennet, 2019; Jacobs, 1961 i IERMB-AMB, 2016):

PARÀMETRES URBANÍSTICS	URBANITZACIÓ COMPACTA	URBANITZACIÓ DISPERSA
<i>Densitat d'edificacions i d'habitants</i>	Alta	Baixa
<i>Escala de referència</i>	Ésser humà, desplaçaments a peu	Mobilitat motoritzada
<i>Mitjà de transport</i>	A peu, bicicleta, transport públic	Cotxe, transport públic
<i>Segregació funcional</i>	Poca, hi ha mixticitat d'usos i activitats en diferents moments del dia.	Sí. Les activitats es troben separades zonalment, separant els usos en el temps i l'espai
<i>Activitats a l'espai públic</i>	Permanència, trobada, desplaçament	Només desplaçament
<i>Abastiment</i>	Mercats, comerç de proximitat	Centres comercials
<i>Xarxes relacionals</i>	Grans i complexes	Reduïdes i disperses
<i>Activitats en planta baixa</i>	Comerç, restauració, activitats econòmiques. Obertes a l'exterior	Ús residencial. Opacitat i replegament cap a l'interior
<i>Espais de relació i esbarjo</i>	Carrers, places, parcs, negocis i equipaments presents en ells	Propietat privada (jardins, patis), centres comercials
<i>Equipaments</i>	Diversos i propers, accessibles a peu	Llunyans, accessibles en cotxe
<i>Impacte mediambiental</i>	Menor, aprofitament de recursos, serveis col·lectius	Major, contaminació per els desplaçaments, serveis individualitzats

Taula 4: Comparació dels models d'urbanització compacta i dispersa (font: elaboració pròpia en base a Gehl, 2015; Sennet, 2019; Jacobs, 1961 i IERMB-AMB, 2016).

## 1.2. Criteris i estratègies urbanístiques per a una ciutat més cohesionada i inclusiva

A continuació, es presenten una sèrie de criteris transversals que, d'acord amb la bibliografia revisada, són fonamentals per a aconseguir un teixit urbà més cohesionat i inclusiu, així com algunes estratègies que se'n desprenen, moltes de les quals es troben interrelacionades entre si.

- Mixticitat:** Jane Jacobs (1961) ja assenyalava la diversitat com una de les característiques més fonamentals i definitòries de les ciutats. Per assegurar-la, és fonamental que els barris ofereixin més d'una funció primària, i preferiblement més de dues. Les funcions primàries (habitatge, treball, oci, educació) són les que atrauen les persones a un lloc de manera prioritària i fan d'"àncora" tot fixant-hi la seva presència.

L'autora classifica com a "diversitat secundària" el conjunt de negocis que sorgeixen per a donar suport als usos primaris. Si aquesta diversitat secundària prospera, com passa als carrers més comercials dels centres urbans, pot arribar a esdevenir un ús primari en si mateix.

La diversitat d'usos primaris i secundaris dona com a resultat la presència sostinguda de persones en l'espai públic. Els dos factors es reforcen i estimulen mútuament. De manera contrària, aquelles zones urbanes on només existeix una funció primària (barris residencials, districtes d'oficines) tindran presència de persones només en moments determinats del dia, i per tant dificultaran l'atracció d'altres usos. Sennett (2019) també reivindica aquesta sincronicitat en el temps per sobre la seqüencialitat: per aconseguir espais oberts i vitals, la barreja de persones fent activitats molt diferents entre si és preferible que no pas moltes persones fent una mateixa cosa al mateix temps.

Estudis com el de Fan et al. (2022) conclouen que la diversitat d'activitats presents en un carrer té una correlació positiva amb la diversitat social que s'hi experimenta, per sobre de la mera densitat de persones presents a l'espai. Per altra banda, recerques sobre la relació entre forma urbana i cohesió social (IERMB i AMB, 2016) assenyalen la barreja d'usos com un ingredient essencial per al foment de la convivència.

- **Proximitat:** La mixticitat d'usos implica que els indrets on aquests es duen a terme estiguin pròxims entre si. Reduir els desplaçaments per dur a terme les activitats quotidianes en un espai públic que faciliti que aquests desplaçaments, siguin a peu o en bicicleta, incrementa la vitalitat i versatilitat de l'entorn urbà, alhora que estimula la creació d'espais públics amables. Això també té un impacte positiu en la sensació de seguretat de les persones (Gehl, 2015). El criteri de proximitat també pretén actuar en contra de la dependència de l'automòbil estimulada per la planificació urbana i les polítiques econòmiques i industrials.

### ***"La ciutat dels 15 minuts", estratègia paradigma del criteri de proximitat.***

En els darrers anys i, molt especialment, amb l'esclat de la pandèmia de la COVID-19 a nivell global, s'ha incrementat el número de ciutats interessades en garantir que els veïns i veïnes puguin cobrir les seves necessitats més bàsiques en un radi de curta distància a peu o en bicicleta del lloc on resideixen. Aquestes polítiques s'han conegut de manera comuna com "la ciutat dels 10, 15 o 20 minuts" segons el cas, fent referència al màxim temps de desplaçament a l'abast del qual es troben els diferents serveis. Això implica un espai urbà dissenyat en conseqüència, així una com densitat urbana i de persones que estimuli la interacció social i resulti en teixits comunitaris més complexos i forts. També té impactes positius en el pla mediambiental: es redueix la dependència de l'automòbil i les seves externalitats negatives, i hi ha un aprofitament més eficient dels recursos i els usos del sòl.

D'entre totes les aproximacions al model, ha tingut una especial difusió la que s'està implementant a la ciutat de París, basada en les tesis de Carlos Moreno et al. (2020, 2021). Els autors defineixen la "ciutat dels 15 minuts" com a estratègia urbana de cohesió social i de sostenibilitat i per dotar d'identitat els barris. La "hiper-proximitat" esdevé una eina per incrementar la qualitat de vida, entenent que aquesta és inversament proporcional al temps que s'inverteix en transport, especialment en cotxe. S'introdueix el concepte de "crono-urbanisme", que suposa lligar la planificació urbana als ritmes i espais quotidians en tota la seva diversitat i simultaneïtat, en contraposició a la segregació de temps i funcions propiciat per l'urbanisme clàssic i les grans infraestructures. En aquest sentit, també es parla de la "cronotopia", que és l'ús diferenciat que pot tenir un mateix espai (una plaça, un parc, un pati d'escola...) segons la temporalitat o el moment del dia. L'objectiu de tot això és crear un ambient agradable i un vincle entre la persona i l'entorn més immediat on habita, tant a nivell individual com comunitari. A aquest vincle, els autors l'anomenen "topofilia".

La "ciutat dels 15 minuts" distingeix sis funcions bàsiques que han d'estar dins del radi de proximitat establert: habitatge, treball, comerç, salut, educació i esbarjo.

En quant a les eines o "palanques" que es recomanen per assolir aquest model, totes tenen relació amb aspectes tractats en aquest text: la densitat de població i activitats, la mescla de funcions o la proximitat. També s'introdueix un altre puntal que és el de la "ubiquïtat a través de la digitalització", aprofitant les solucions que proporcionen les TIC per aproximar tot tipus de serveis i activitats sense necessitat de desplaçar-se.

Una altra de les eines fonamentals per a desplegar l'estratègia de la "ciutat dels 15 minuts" és el desplegament d'una xarxa d'**equipaments** densa i completa, permetent crear múltiples centralitats coincidint amb cada barri o districte. El model parisenc atorga màxima importància als centres educatius (l'escola esdevé el "centre del barri"), als equipaments sanitaris i de cures i el comerç. Tot seguit trobem els equipaments esportius i els culturals (biblioteques, llocs de pràctica artística, etc.) així com espais polivalents que donin cabuda a les necessitats i expressions de la ciutadania.

Les zones centrals de les ciutats consolidades són les que solen presentar una cobertura d'equipaments més gran, com és el cas de Barcelona. En canvi, les zones de desenvolupament més recent solen presentar dèficits d'equipaments i d'accessibilitat als mateixos (Ferrer-Ortiz et al., 2022). Altres estudis també recomanen flexibilitzar el temps de desplaçament segons la prioritat de l'activitat: per exemple, garantir l'abastiment de queviures en un radi de 5-10 minuts i l'accés a l'educació superior o la feina en 20 o 30 minuts (Logan et al., 2022). També cal tenir en compte que els marcs temporals varien segons la persona: el radi d'accessibilitat en 15 minuts d'una persona jove no és el mateix que el d'una persona anciana o discapacitada. Així, cal posar èmfasi en planificar "des de baix", tenint en compte els col·lectius més vulnerables i mitjançant una participació diversa (Valdivia, recollida per Carpenter et al., 2022).

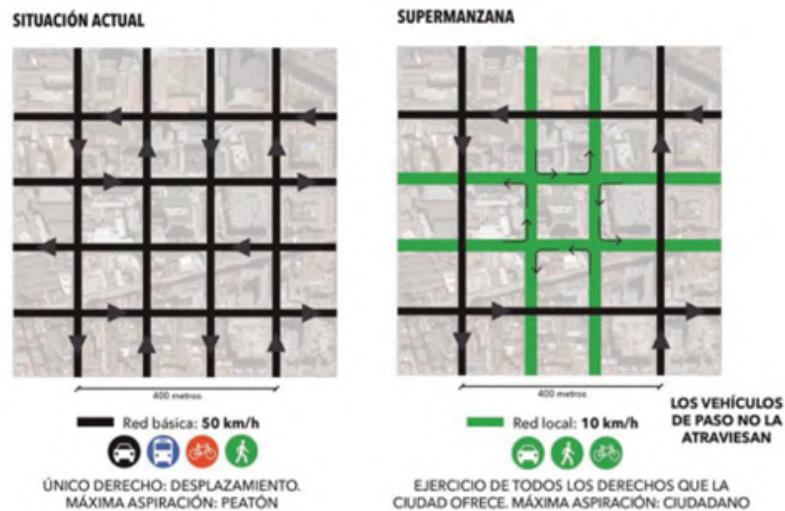
Existeix una gran varietat d'eines proposades per altres ciutats que estan aplicant models similars. Així, el programa "Barrios vitales" de Bogotá posa èmfasi en la recuperació d'espai públic per al vianant i la trobada ciutadana mitjançant l'urbanisme tàctic (Secretaría de Movilidad de Bogotá, 2023). El pla "Complete neighborhoods" de Portland busca incrementar l'accessibilitat a peu i en transport públic a tots els serveis quotidians com a mesura per incrementar la mobilitat activa i la salut (City of Portland, 2023). Finalment, Barcelona està desplegant el seu programa de superilles i eixos verds, dels quals parlarem més endavant, de manera combinada amb altres eines que volen incidir no només en allò públic, com per exemple plans d'usos per preservar el comerç de proximitat i evitar la gentrificació i el monocultiu d'usos (Ajuntament de Barcelona, 2023).

- **Porositat i permeabilitat:** Mantenir els fluxos oberts entre l'espai públic i l'interior dels edificis que l'envolten és fonamental. Aquí es posa de relleu la importància de les plantes baixes com a zona d'intercanvi entre la vida interior i l'exterior, allò públic i allò privat. L'urbanista Solà-Morales (1992) reivindica el domini col·lectiu d'espais com botigues, restaurants i altres espais de caràcter públic, normalment situats a nivell de carrer. Malgrat ser de propietat privada, tenen un paper indiscutible a l'hora de construir ciutat. Gehl (2015) recalca la importància de dissenyar les façanes dels edificis, especialment en la planta baixa, per garantir la continuïtat física i visual, ja que les façanes tancades i els edificis que es repleguen cap a l'interior tenen conseqüències negatives en la vitalitat urbana. Perquè aquests espais de domini col·lectiu actuïn *de facto* com a prolongació de l'espai públic, és important parar atenció als llindars, fer que siguin permeables i que incloguin usos com el descans, la contemplació, l'activitat i la socialització (Monteys, 2010).

El criteris de la porositat i la permeabilitat també són aplicables en el cas dels límits existents entre districtes i barris, ja siguin de caràcter físic (com ara infraestructures) o socioeconòmic (Secchi, 2015). Per tant, també són necessaris entre les noves intervencions que es realitzen en l'entorn urbà i allò construït prèviament, per evitar dinàmiques de segregació. De manera especial, els marges esdevenen espais d'oportunitat per tal de facilitar l'intercanvi informal entre veïnats (Sennett, 2019), i tenen capacitat per recosir les diferents realitats urbanes.

- **Verd urbà:** La proximitat als ecosistemes naturals, proporciona una sèrie de beneficis (serveis ecosistèmics) que contribueixen al benestar de les persones, entre els quals destaquen la millora de la qualitat de l'aire, la contribució a la regulació climàtica i el seu paper com a lloc d'esbarjo, descans i salut (TEEB, 2010). La biofília, o necessitat d'estar en contacte amb la natura, és una demanda ciutadana més complicada d'atendre en entorns urbans densos. En aquests casos, l'accés a l'espai verd pot suposar un motiu de discriminació. L'estratègia urbana de l'urbanisme ecosistèmic desenvolupada per Rueda (2019) permet la reintroducció d'elements naturals dins una trama urbana densa mitjançant la reorganització de l'espai públic dedicat al trànsit rodat, materialitzada en el concepte de "superilla". Aquesta unitat de planejament urbà, formada per diverses illes de cases, relega el trànsit de pas al seu perímetre i allibera l'espai públic per als usos ciutadans i el verd

urbà, mesurat principalment en m<sup>2</sup> d'espai verd per habitant i en la proximitat de les persones al espais verds, garantida mitjançant una xarxa interconnectada d'aquests. En resulta un espai més accessible i amable, en què la presència de vegetació i l'absència de trànsit milloren la qualitat de l'aire i el confort climàtic. Es contribueix, així, a la millora de la salut pública i a l'augment de la vida ciutadana.



Imatge 4: Organització dels carrers convencional i en una superilla (font: Rueda, 2019).



Imatges 5 i 6: Abans i després d'una intervenció de superilla/eix verd a la cruïlla dels carrers Consell de Cent i Enric Granados, Barcelona (font: Betevé, 2022).

### 1.3. Cohesió social vs. gentrificació

#### 1.3.1. La privatització de l'espai públic

Mansilla (2018) assenyala la paulatina privatització de l'espai públic com un factor generador d'exclusió i d'amenaça a la cohesió social. Les dinàmiques econòmiques del capitalisme neoliberal imperants a la societat actual fan que la ciutat "s'hagi convertit en un

instrument indispensable per a l'acumulació de capital", cosa que confirma les tesis de Lefebvre sobre el predomini a l'espai urbà dels interessos econòmics (el "valor de canvi") sobre els interessos comuns de les persones que l'habiten ("valor d'ús"). L'espai urbà es veu desposseït del seu caràcter de lloc on s'esdevé la vida social, esdevenint una esfera productiva al voltant de la qual aquesta vida social s'organitza.

Fenòmens com la proliferació de terrasses de bars i restaurants a l'espai públic o la seva ocupació per fires i esdeveniments, que d'entrada poden tenir efectes positius sobre la vitalitat d'un espai, acaben per generar dinàmiques excloents: sense uns límits i control adequats, els negocis van reclamant un espai que pertany a tota la ciutadania, fent que no sigui possible romandre a l'espai sense consumir. Tot això es dona amb el vistiplau de l'administració pública, que veu en la iniciativa privada una font d'ingressos i de creixement econòmic i un aliat per materialitzar millores urbanes. Així, es creen suposats espais públics de qualitat que serveixen com a pretext per a realitzar operacions immobiliàries. La privatització de l'espai públic indica la manera de gestionar la ciutat per part de l'urbanisme neoliberal, enviant senyals a les persones usuàries de que només és benvingut a l'espai aquell qui tingui intenció de consumir, oblidant-se del veïnat i menystenint les persones vulnerables (Hernández i Tutor, 2014). Aquestes senyals es veuen reforçades, molt sovint, per elements anomenats d'"urbanisme preventiu", com el mobiliari urbà dissenyat per al seu ús individual i no prou còmode, tanques, elements punxants i altres obstacles que volen evitar la permanència de col·lectius no desitjats -normalment persones en situació de vulnerabilitat o de col·lectius minoritaris- a l'espai públic (Newman, 1973 i Porretta, 2010).

### **1.3.2. La gentrificació**

Una derivada important dels efectes del neoliberalisme en l'urbanisme, relacionant-ho amb el punt anterior, és la gentrificació. El terme, àmpliament popular en l'actualitat, va ser ideat per Glass (1964), i fa referència al procés de rehabilitació i revalorització de zones urbanes en declivi que provoquen l'atracció de persones de nivell socioeconòmic més alt que la mitjana dels habitants de la zona, cosa que incrementa els preus de l'habitatge i en desplaça la població autòctona. L'impacte no només es dona sobre l'habitatge, sinó també sobre el teixit comercial i associatiu del barri (Mansilla, 2018a). Això succeeix de manera especial a les grans ciutats, on les expectatives de benefici immobiliari són més altes. A més, les ciutats receptores de turistes veuen agreujada aquesta pressió per la proliferació de pisos dedicats al seu allotjament, molt més rendibles que el lloguer de llarga durada.

## **2. La perspectiva de gènere en l'urbanisme**

L'experiència de l'espai públic no és la mateixa per a tothom, ja que les característiques i condicions de cadascú (gènere, edat, classe social, identitat ètnica, etc.) determinen com el percebem i ens desenvolupem en ell (Garcia Ramon et al. 2014). Com afirmen Muxí et al. (2011), històricament les ciutats han estat planificades en base a una òptica masculina i

associada al món productiu. D'aquesta manera, les tasques reproductives i de cura, és a dir, aquelles que es deriven de les necessitats quotidianes d'atenció a les persones, queden relegades a un segon pla. A més, aquesta planificació ha estat feta "des de dalt", a una escala llunyana i basada en dades quantitatives, però sense tenir en compte l'encaix dels seus elements dins el funcionament de les xarxes quotidianes. La perspectiva de gènere en l'urbanisme, en canvi, neix de l'experiència i de l'escala de proximitat.

Les dones són encara el col·lectiu majoritàriament responsable de dur a terme les tasques reproductives i de cura. Aquestes tasques, constitutives del rol de gènere que la societat els assigna, es troben socialment menys valorades que el treball productiu. Això les col·loca en una posició de desigualtat innata. Malgrat això, aquesta desigualtat es pot veure accentuada o mitigada per la resta de circumstàncies que rodegen a la persona: edat, classe social, nivell econòmic o d'estudis, diversitat funcional, sexualitat, ètnia, origen... D'aquest fet neix el concepte d'interseccionalitat, desenvolupat per Crenshaw (1991). Aplicat a l'anàlisi urbana, significa avaluar com la situació de la persona respecte de cada una de les circumstàncies o eixos, especialment aquells que constitueixen una desigualtat o vulnerabilitat, impacten en l'experiència de l'espai públic per part de la persona (Rodó-Zárate, 2021). Obtenim així una informació més complexa, que permetrà actuar parant especial atenció als col·lectius més desfavorits.

La no neutralitat de l'urbanisme pel que fa al gènere es comença a posar de manifest a partir de la dècada de 1970 des de l'àmbit feminista acadèmic. Poc a poc, l'urbanisme amb perspectiva de gènere ha ampliat la seva presència cap a altres entorns com els moviments socials o l'administració pública. Col·lectiu Punt 6 (2019) assenyala l'obra de Jane Jacobs, ja esmentada en aquest treball, com un referent poderós per la seva crítica a la ciutat capitalista i la reivindicació de l'espai públic pròxim (carrers, voreres, parcs..) com a espais de socialització i vigilància informal. Les mateixes autores mencionen un ampli ventall d'obres de referència realitzades per dones de diferents disciplines al llarg de les darreres dècades. Per destacar-ne només algunes, trobem les de Dolores Hayden, amb el seu anàlisi de l'impacte negatiu en el rol de les dones de la zonificació funcional tant en l'habitatge com la planificació urbanística. En un àmbit més proper, podem mencionar els treballs de les arquitectes Zaida Muxí i Anna Bofill o la geògrafa Carme Miralles.

La introducció de la perspectiva de gènere en l'urbanisme està recollit en diverses normatives tant estatals com autonòmiques. En l'àmbit estatal, podem destacar com a normativa bàsica la *Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres i hombres*. En l'àmbit autonòmic català, l'anomenada *Llei de Barris* de 2004 va ser pionera en incorporar l'equitat de gènere en l'ús d'espais públics i equipaments. Més tard, la *Llei d'Urbanisme (Decret legislatiu 1/2010, disposició addicional divuitena)* i el *Reglament d'Urbanisme (Decret 305/2006, art. 69)* van requerir una avaluació com a part de la memòria social de l'impacte de l'ordenació urbanística que es proposi en funció del gènere i d'altres col·lectius socials que requereixin atencions específiques, com ara la gent gran o les persones immigrants. Malauradament, l'aplicació efectiva de la perspectiva de gènere dista



molt de ser una pràctica majoritària. Segons Col·lectiu Punt 6 (*ib.*), la pròpia Llei d'Igualtat espanyola obvia la perspectiva interseccional i exclou el treball informal, domèstic i de cures, centrant-se només en l'accés de les dones a l'esfera pública de la producció. Així mateix, la falta d'eines i formació i les actituds preconcebudes de les persones a càrrec de les decisions respecte a la relació entre espai, gènere i vida quotidiana dificulta la posada en pràctica dels preceptes, que queden subjectes a la voluntat dels polítics i tècnics responsables.

Justament per respondre a les carències d'eines, educació i sensibilització pel que fa a aquest tema, en els darrers anys s'ha impulsat la creació per part de col·lectius de professionals feministes relacionades amb l'urbanisme, amb la col·laboració de les administracions, de diversos manuals per tal d'incorporar la perspectiva de gènere en l'urbanisme. A continuació, introduïrem els continguts més rellevants d'alguns d'aquests manuals.

## **2.1. Espai públic per a qui? Col·lectius majoritàriament exclosos de l'ús de l'espai públic. Manuals d'aplicació de la perspectiva de gènere en l'urbanisme.**

Per garantir la igualtat d'accés a l'espai públic per a tota la ciutadania i que aquest actuï com a element de cohesió social, és imprescindible que les persones usuàries en tinguin una percepció de seguretat. El discurs de la por de les dones a patir agressions està molt més estès en l'espai públic que en l'espai privat, malgrat ésser aquest segon on es practica la gran majoria de violència masclista. Això posa de manifest com aquest discurs de la por és una forma de control, que recorda que l'espai reservat per a les dones és el privat (Rodó-de Zárata, Estivill i Eizagirre, 2019). El col·lectiu d'arquitectes Hiria Kolektiboa (2010), comença el seu *Manual de anàlisi urbano. Género y vida cotidiana* fent esment al binomi por-seguretat com un dels factors determinants que marca l'experiència de l'espai públic del col·lectiu femení. A més, la seva experiència de l'espai públic és compartida amb aquells col·lectius dels quals es fan càrrec, com infants, adolescents i persones grans, i per tant constitueixen una font fonamental d'informació.

Per tal de combatre la por, les autores defensen treballar l'apropiació i la identificació de l'espai urbà quotidià, per estimular-ne l'ús, el sentiment de pertinença i el reforç dels lligams socials. En fer-ho, no només estarem fent ciutats més segures per a les dones, sinó de tota la ciutadania. La base de la planificació passa a ser l'experiència, identificant quatre aspectes fonamentals:

- Equipaments per a la vida quotidiana suficients i propers entre ells.
- Transport no orientat només als desplaçaments laborals, i que possibiliti trajectes curts i amb destins diversos, característics del treball reproductiu.
- Combatre la inseguretat amb la creació d'un teixit urbà viu, amb espais de trobada i negociació.
- Incrementar la presència simbòlica de la dona a l'espai públic. La falta de referents en aquest sentit perpetua la divisió de gènere en l'esfera pública i privada. Mitjançant el

nomenclàtors de carrers i edificis i l'art públic, es dona visibilitat a referents per a les generacions futures.

Per la seva banda, altres documents sobre el tema com el *Manual d'urbanisme de la vida quotidiana* elaborat per Paricio et al. (2019), ens proposen un conjunt d'eixos al voltant dels quals organitzar l'anàlisi. Es presenten a la següent taula juntament amb els aspectes a considerar per a cada eix i els criteris de qualitat més importants.

EIXOS	Aspectes a considerar	Criteris de qualitat
<b>Teixit urbà</b>	Compacte vs. difús, monofuncional vs. mixte, estructura dels vials, equipaments, verd urbà.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Escala humana</li> <li>- Diversitat d'usos</li> <li>- Inexistència d'espais passius/sense ús</li> <li>- Trànsit a baixa velocitat</li> <li>- Verd urbà abundant i sols permeables</li> <li>- Bona qualitat de l'aire, baix nivell de soroll</li> </ul>
<b>Teixit social</b>	On són les persones? Xarxes socials que s'estableixen, apropiació i identificació del lloc per part de la ciutadania, simbolisme i memòria.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Barreja generacional i d'edat</li> <li>- Visibilitat de la cura a l'espai públic</li> <li>- Convivència de persones de cultures i orígens diferents</li> <li>- Coneixença i relació entre les persones</li> </ul>
<b>Edificació</b>	Relació entre edificis i carrer, porositat de les façanes, activitats en planta baixa, espais comunitaris.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Façanes permeables i amb activitat.</li> <li>- Qualitat de l'edificació</li> </ul>
<b>Mobilitat</b>	Modes de mobilitat que es prioritzen, adaptació de rutes i horaris a les tasques quotidianes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Priorització de la mobilitat a peu i la infraestructura ciclista</li> <li>- Xarxa de transport públic propera i amb un servei adequat</li> <li>- Accessibilitat universal</li> </ul>
<b>Autonomia</b>	Independència de moviment d'infants i gent gran pel veïnat. Espais que facilitin la cura comunitària.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trama urbana llegible i accessible</li> <li>- Percepció de seguretat</li> <li>- Il·luminació adequada</li> <li>- Elements per seure (no comercials)</li> <li>- Protecció del clima</li> <li>- Elements de joc</li> </ul>
<b>Temps</b>	Variable transversal, diferents ritmes temporals i sincronicitat de les tasques.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Presència sostinguda de persones a l'espai públic que faciliti el control social</li> <li>- Adaptació als diferents ritmes i horaris.</li> </ul>

Taula 5: Eixos d'anàlisi urbanística amb perspectiva de gènere (font: Paricio, A. et al., 2019).

L'anàlisi i la planificació urbanística a partir de l'experiència es pot fer extensiva a altres col·lectius en situació de desigualtat o vulnerabilitat. Així, el pedagog Francesco Tonucci (1991) al seu llibre *La ciutat dels infants* proposa centrar-se en aquest col·lectiu com a mesura per planificar una ciutat. Els infants també són un col·lectiu amb necessitats especials en l'espai públic: carrers segurs per desplaçar-se, proximitat de l'escola, espais

públics que possibilitin el joc... Els beneficis de crear un espai urbà que faciliti l'autonomia dels nens i nenes repercutiran positivament en els de la resta d'habitants. En definitiva, un urbanisme que tingui cura de les persones implicades en les tasques reproductives (ja sigui com a cuidadores o com a receptores de les cures), històricament excloses de la planificació, i que treballi per mitigar les situacions de desigualtat contribuirà a reforçar la cohesió social.

### 3. Participació ciutadana per a la millora urbana

La inclusió social de qualsevol persona o col·lectiu passa, entre d'altres, pel seu accés a les possibilitats de participació efectiva en l'esfera política (Subirats et al. 2009). Traslladant-ho al camp de l'urbanisme, és imprescindible tenir en compte la dimensió de la participació per tal d'avançar cap a un urbanisme inclusiu i que, per tant, fomenti la cohesió social.

Afirma Gehl (2015) que el planejament urbà modern ha patit històricament el que ell anomena el "síndrome Brasília". És a dir, que aquest és concebut i desenvolupat per tècnics i administracions "des de dalt i des de fora". Efectivament, les administracions públiques no han prioritzat de manera històrica la participació i el punt de vista ciutadà en l'àmbit de l'urbanisme, argumentant diverses raons: el seu caràcter estratègic, la complexitat tècnica i legal dels processos de decisió o els interessos privats que es confronten (Martí-Costa, 2009). Malgrat això, la participació és necessària no només com a espai d'aprenentatge mutu entre tècnics, polítics i ciutadans, sinó també per dotar de legitimitat al pla urbanístic (Asher, 2004 recollit per Martí-Costa, 2009).

La demanda ciutadana liderada pels moviments veïnals i altres moviments socials sorgits a partir dels anys 70 van forçar la creació de canals de participació dins de l'àmbit urbanístic. A dia d'avui, la participació es troba en un procés de creixent difusió i institucionalització dins les polítiques públiques i la disciplina urbanística (Bonet, 2014). L'autor argumenta que, en l'escala de participació d'Arnstein (1969), la participació durant els anys 80 i 90 es trobaria en nivells simbòlics, i només a partir de l'establiment de legislacions que incorporin la participació com a requisit s'arribaria en alguns casos al nivell 6.

Poder ciutadà	8	Control ciutadà
	7	Delegació de poder
	6	Cooperació població - experts
Participació simbòlica mínima ( <i>tokenism</i> )	5	Conciliació d'interessos
	4	Consulta
	3	Informació
No participació o falsa participació	2	Teràpia
	1	Manipulació

Taula 6: Escala de participació d'Arnstein (font: Bonet, 2014 a partir d'Arnstein, 1969).

En l'actualitat, ens trobem en una nova època pel que fa a la participació ciutadana. Parés et al. (2015) identifiquen els quatre grans elements de canvi:

- Canvi social: Societats més individualitzades i heterogènies, complexes i diverses.
- Canvi econòmic: Impactes de la crisi econòmico-financera a les economies familiars i de les administracions. Increment de les desigualtats i la població en risc de vulnerabilitat.
- Canvi tecnològic: Auge de les tecnologies de la informació i comunicació (TIC), que ha alterat les estructures d'intermediació tradicionals en tots els àmbits. Multiplicació i diversificació dels actors polítics i reducció dels costos de l'acció política (Subirats i Parés, 2014).
- Canvi polític: Pèrdua de la confiança en les institucions públiques i els partits polítics. Aquests nous escenaris marcaran el disseny i desenvolupament dels processos de participació ciutadana.

### 3.1. La regeneració participada

Tradicionalment, el caràcter sectorial ha marcat les polítiques d'intervenció urbana: reconstrucció, revitalització, renovació i desenvolupament. Les polítiques de regeneració urbana, en canvi, tenen com a característica abordar les problemàtiques i intervencions des d'un punt de vista holístic i per implicar les comunitats residents en el procés de transformació urbana (Roberts i Sykes, 2006). Segons els autors, la regeneració urbana segueix els principis següents:

- Anàlisi detallada de les condicions de l'àrea d'intervenció.
- Objectius multidimensionals: relatius als canvis físics, l'estructura social, la base econòmica i les condicions ambientals.
- Estratègia integral i a llarg termini

- Inscripció de les estratègies dins dels principis de desenvolupament sostenible, mescla d'usos i perfils sociodemogràfics.
- Objectius clars, mesurables (si pot ser mitjançant indicadors) i revisables.
- Consens i participació de tots els agents que tenen un interès legítim en l'àrea d'intervenció.

Fent referència a l'últim punt, Martí-Costa (2010) distingeix diferents graus, estils i formes de participació que van des de processos d'informació i consulta fins a la coproducció de béns i serveis, obertes a la pluralitat d'agents o més restringides, i estructurades en processos participatius o algun tipus d'òrgan. Tot això amb l'objectiu d'"apoderar" a la població, és a dir, "donar a la ciutadania prou recursos materials, socials, culturals i simbòlics per esdevenir protagonistes, conjuntament amb el govern local, en el procés de regeneració urbana". La següent taula ordena els diferents graus d'implicació comunitària:

		FASES DEL PROJECTE			
		Inici	Planificació	Implementació	Manteniment
NIVELL D'IMPLICACIÓ COMUNITÀRIA	Autoorganització	La comunitat inicia l'acció en solitari	La comunitat planifica sola	La comunitat implementa sola	La comunitat manté el projecte sola
	Coproducció	Les autoritats i la comunitat inicien conjuntament	Les autoritats i la comunitat planifiquen i dissenyen conjuntament	Les autoritats i la comunitat implementen conjuntament	Les autoritats i la comunitat mantenen conjuntament
	Consulta	Les autoritats inicien l'acció després d'haver consultat la comunitat	Les autoritats planifiquen després d'haver consultat la comunitat	Les autoritats implementen un cop consultada la població	Les autoritats mantenen consultant la població
	Informació	Les autoritats inicien l'acció	Les autoritats planifiquen i dissenyen en solitari	Les autoritats implementen en solitari	Les autoritats mantenen en solitari

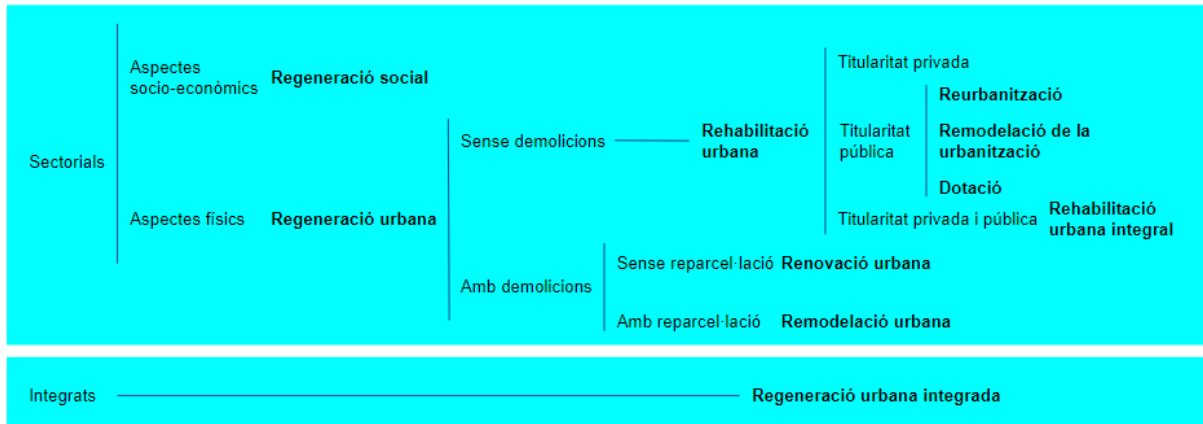
Taula 7: Nivells d'implicació comunitària en la participació ciutadana (font: Wates, 2000 recollit per Martí-Costa, 2010).

De tots els graus, Martí-Costa destaca la coproducció com a pràctica que supera i enriqueix la dicotomia habitual "de dalt a baix" o "de baix a dalt" per assolir una col·laboració efectiva entre l'administració i els agents socials del barri que impliqui la corresponsabilització.

#### 4. Renovacions urbanes d'"èxit": un model superat?

Des de fa dècades, la renovació urbana com a model de procés d'intervenció urbana ha estat una de les formes prioritàries d'intervenció a les ciutats, provocant la transformació física i socioeconòmica d'amplis sectors urbans (Moya i Díez de Pablo, 2012). Aquests

autors defineixen la intervenció urbana com el “conjunt d’accions físiques i espacials, socioeconòmiques o de gestió, independents o coordinades, a les zones urbanes per a la millora de l’habitabilitat, l’activitat i la cohesió social”. La renovació urbana implica la demolició dels immobles existents i la construcció de nous edificis o creació d’espai públic a partir de l’espai alliberat. Si la intervenció inclou a més la reparcel·lació, és a dir, l’alteració de l’estructura urbana i les traces de l’espai públic preexistent, podem parlar de projectes de remodelació urbana.



Taula 8: Taula de conceptes al voltant de la renovació urbana (font: Moya i Díez de Pablo, 2012).

A continuació, analitzarem un dels models de renovació urbana més reconeguts, l’anomenat “model Barcelona”.

#### 4.1. El “model Barcelona”. Definició i crítiques.

Anomenem “model Barcelona” al conjunt d’estratègies de transformació urbana dutes a terme en aquesta ciutat a partir de la dècada dels anys 1980, època en la qual és designada com a ciutat organitzadora dels Jocs Olímpics de 1992. En aquell moment, la ciutat acumula anys de decadència industrial i econòmica, i pateix seriosos dèficits d’espai públic i d’infraestructura que limiten la qualitat de vida de la ciutadania i les capacitats de creixement. La segregació social entre barris s’havia anat perpetuant des de la creació de l’Eixample, lloc d’establiment de les classes burgeses i mitjanes, deixant la ciutat històrica per a la classe treballadora i la perifèria per a les onades migratòries arribades en les dècades anteriors. Els govern municipal de caire socialista sorgit de les primeres eleccions democràtiques va posar molt d’èmfasi en el desenvolupament d’espais públics per a pal·liar la segregació relligant les àrees entre elles, promoure la cohesió social i la participació cívica (Degen i Garcia, 2012).

A continuació, es relaten les principals característiques d’aquest model (Montaner, 2012; Berdoulay i Morales, 1999; Castiella i Gómez, 1995; Nel·lo; 1998; Borja, 2010):

- El predomini del “projecte urbà” per sobre del “pla urbà”. El projecte urbà pretén actuar a una escala intermèdia, més reduïda que el plans generals urbanístics. Aquesta reducció d’escala permet concretar més la definició de la zonificació i els usos, així com d’assegurar la qualitat de l’arquitectura i l’espai públic.
- El ja comentat èmfasi en l’espai públic com a eina de cohesió urbana i social, juntament amb l’aposta per la ciutat compacta per sobre de la dispersió en el territori.
- La multifuncionalitat dels projectes per tal d’intervenir alhora en diversos problemes i afavorir la barreja social i d’usos.
- El lideratge de l’administració pública en el disseny i la gestió dels projectes urbans.
- La col·laboració entre l’administració pública i el sector privat com a eina per a materialitzar els projectes urbans segons les directrius marcades pel sector públic.
- El compliment de les regulacions de planificació urbana existents per tal de mantenir la seva coherència i legitimitat.
- La cura en la connexió i continuïtat entre les zones preexistents i les de nova construcció per evitar la zonificació funcional.
- La qualitat del disseny i la recerca de la monumentalitat, especialment a les zones perifèriques, per dotar-les de visibilitat i identitat pròpia.
- Finalment, les estratègies de màrqueting urbà per a posicionar Barcelona en el context mundial de les grans ciutats, aprofitant l’impuls de grans esdeveniments com els Jocs Olímpics.

Degen i Garcia (*ib.*) també destaquen la participació dels moviments veïnals, representats en les associacions de veïns, en el disseny de les polítiques urbanes. La ciutat comptava amb un llarg historial reivindicatiu d’aquests col·lectius que, sumat al canvi en la cultura política esdevingut amb el final de la dictadura, va propiciar l’entesa entre els diferents actors.

La designació de Barcelona el 1986 com a seu dels Jocs Olímpics de 1992 va suposar l’impuls definitiu per tal de disposar dels recursos necessaris per a transformar la ciutat a tots els nivells. El canvi va ser més patent a les àrees on es van celebrar els esdeveniments esportius, moltes d’elles espais marginals fins llavors. Alhora, però, es va realitzar un esforç constructiu sense precedents per dotar a la ciutat d’infraestructures de serveis i comunicació llargament anhelades (cinturó de ronda, extensió del metro), la rehabilitació del casc antic, la ja mencionada obertura d’espais públics i el desenvolupament de nous eixos de centralitat dins del teixit urbà existent. L’estratègia dels eixos de centralitat és especialment rellevant en el conjunt del model i en relació al cas d’estudi que desenvoluparem més endavant. Per aquest motiu, hi aprofundim a continuació.

#### **4.1.1. Els eixos de centralitat**

El paper dels nous eixos de centralitat és fonamental com a “nòduls fronterers” articuladors dels espais de població entre centre i perifèria, amb l’objectiu de “fer ciutat” i donar qualitat

a aquesta segona (Borja, 2010). Aquestes van ésser definides en l'anomenat Pla Busquets, que fixava 10 zones de transformació urbanística, moltes d'elles fora del centre urbà i sovint lligades al desenvolupament de noves infraestructures o la remodelació d'eixos viaris ja existents. Alguns exemples d'aquestes noves centralitats són els projectes de l'Illa Diagonal i entorns, el carrer Tarragona, la Vall d'Hebron o, de manera molt destacada, la Vila Olímpica i la recuperació del front litoral (Ajuntament de Barcelona, 1987).



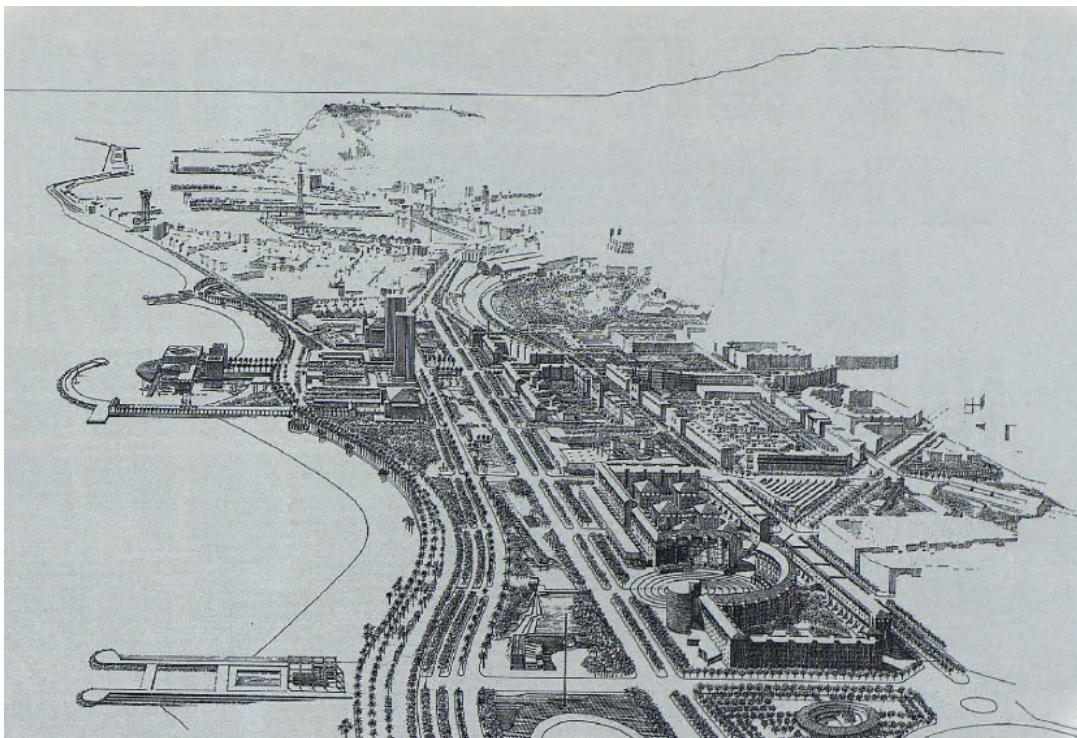
Imatge 7: Pla Àrees de Nova Centralitat Urbana de Barcelona (font: Ajuntament de Barcelona, 1987).

Barba (1994) destaca la importància dels eixos urbans com a “línies que resolen la geometria de la ciutat, canals que condueixen els fluxos, que defineixen grans perspectives i potencien la imatge per a conferir identitat (...) uneixen fites i introdueixen jerarquies”. Pel que fa a la centralitat, Mayorga (2013) en parla com “una propietat diferencial dels espais urbans, que es concentra i difon al voltant de línies, nodes i malles d'eixos, reconeixibles per la seva capacitat de ser espais de confluència, per les seves activitats i pel valor simbòlic i humà que adquireixen”. L'autor identifica set punts a tenir en compte per tal d'avaluar si una àrea urbana té la capacitat d'esdevenir un lloc de centralitat, és a dir, un espai que, a més de condensar persones, activitats i fluxos, sigui capaç de promoure i establir relacions amb el seu entorn, la ciutat i les persones que l'habiten:

1. Localització estratègica, relacions urbanes convenientes i distància a altres centres. Disponibilitat i preu de l'espai.
2. Bona accessibilitat, connexió amb les xarxes d'infraestructura i diversificació de modes de desplaçament.



3. Mescla d'usos i activitats per tipologia, temporalitat i usuaris. Possibilitat d'intercanvi, usos públics i privats, especialitzats i genèrics.
4. Alta densitat de persones que l'habiten i el visiten.
5. Quantitat i qualitat d'espai públic col·lectiu.
6. Quantitat i qualitat de l'espai urbà, amb una relació adequada de l'espai lliure i edificat.
7. Valor simbòlic del lloc, edificis i espais urbans: espais de referència nous i antics, percepció de la identitat del lloc (història, geografia, etc.).



Imatge 8: Dibuix de la Vila Olímpica i el front litoral recuperat (font: Ajuntament de Barcelona, 1987).

#### **4.1.2. Viratge neoliberal del model i crítiques**

De la mà dels canvis urbanístics, la ciutat de Barcelona va viure en aquest període una transició d'un model econòmic industrial a un basat en els serveis, en el qual el turisme va passar a tenir un paper cada cop més rellevant. En aquest sentit, es va realitzar també una gran inversió en equipaments culturals com ara museus que, sumats a la promoció del llegat històric i arquitectònic de la ciutat, pretenien augmentar la capacitat d'atracció de la ciutat. En un nivell més de proximitat, es va fer un esforç per crear equipaments com centres cívics i biblioteques a cada barri (Montaner, 2012).

Cap a finals del segle XX, però, es produeix un canvi d'orientació en els grans projectes: el paper tant actiu de l'Ajuntament en el planejament es relaxa en favor del capital privat. Amb

l'auge del sector de la construcció i l'augment dels preus del sòl i l'habitatge, les inversions immobiliàries assoleixen rendibilitats que no es donaven en l'etapa pre- i postolímpica, donant espai per a l'especulació. Això es va fer especialment palès en àrees com els desenvolupaments del Fòrum 2004 i Diagonal Mar (Degen i Garcia, 2012). En aquest últim cas, s'arriba a entregar el desenvolupament d'una gran peça de sòl antigament industrial a una empresa nord-americana que va desenvolupar un conjunt de torres de luxe dins d'un parc que interromp la trama urbana i que no té en compte la relació amb els veïnats més immediats, d'un nivell socioeconòmic sensiblement inferior. Si li afegim la zonificació funcional, tot plegat resulta en una zona que fomenta la segregació social i impedeix la mescla d'usos (Borja, 2010). Les crítiques a aquest canvi de rumb suposen la fi del consens al voltant d'aquest "model Barcelona" de renovació urbana.

Hi ha veus que prefereixen parlar d' "experiència Barcelona" per sobre de "model", ja que el "model" significa que és quelcom imitable o exportable, i la transferència d'aquestes accions i polítiques a altres territoris sense tenir en compte el context no és garantia d'èxit (Albet i Garcia, 2014). Oriol Bohigas, un dels màxims responsables de la seva concepció, prefereix defensar el mètode urbanístic aplicat per sobre d'un model global, ja que aquest "inclou tots supòsits polítics socials i econòmics de la ciutat" (Corti, 2008). Malgrat tots els reconeixements rebuts i l'èxit d'aquesta experiència de planificació urbana, cal assenyalar certs punts febles de la mateixa (Borja, *ib.*; Montaner, 2012).

- La falta de polítiques de construcció d'habitatge públic, omeses en la gran majoria d'actuacions. L'escassetat de competències en aquest àmbit i la pressió immobiliària creixent han dificultat encara més la creació d'un parc públic d'habitatge.
- La falta de sensibilitat cap al patrimoni preexistent. Malgrat les polítiques de rehabilitació realitzades sobretot al centre històric, els nous desenvolupaments urbanístics s'han dut a terme generalment fent *tabula rasa* sobre tot allò ja construït prèviament. Un cas paradigmàtic és la pràctica desaparició del patrimoni industrial a la Vila Olímpica (Ayala, 2014), del qual només se n'han conservat algunes xemeneies com a testimoni dels usos passats de l'indret.
- El retard o el desenvolupament insuficient de les xarxes de transport públic, especialment en relació amb l'àrea metropolitana, que perpetuen la dependència de l'automòbil amb totes les externalitats negatives que comporta.
- L'excessiva gestualitat arquitectònica, que prioritza projectes simbòlics, sovint de grans noms de l'arquitectura. Aquests estan concebuts per a ésser admirats i projectar la imatge de la ciutat, però no tenen en compte la seva inscripció en el context veïnal més immediat, trencant la cohesió de la trama urbana i els usos ciutadans.

## 4.2. Renovació vs. regeneració urbana integrada

Donades les mancances i l'enfocament excessivament sectorial dels models de renovació urbana desenvolupats en les darreres dècades, aquest ha quedat englobat dins del concepte de **regeneració urbana integrada**. Moya i Díez de Pablo (2012) el defineixen com aquella "operació que engloba processos de regeneració social i urbana, i que afecta a una àrea existent en un context urbà ampli". D'aquesta manera, el procés també inclou, a part de la renovació, la rehabilitació d'edificis, la reurbanització i la regeneració social. L'enfocament integrat articula diverses dimensions (econòmica, social, cultural i mediambiental) i escales temporals (curt, mig i llarg termini). El caràcter inclusiu, en contra de l'exclusió social i la segregació especial és part imprescindible d'aquest enfocament. Així, els processos han de comptar amb la participació dels agents socials, i inclouen aspectes com la reordenació de l'espai públic, la rehabilitació d'habitatge, la construcció d'equipaments públics i la dotació i millora de serveis urbans.

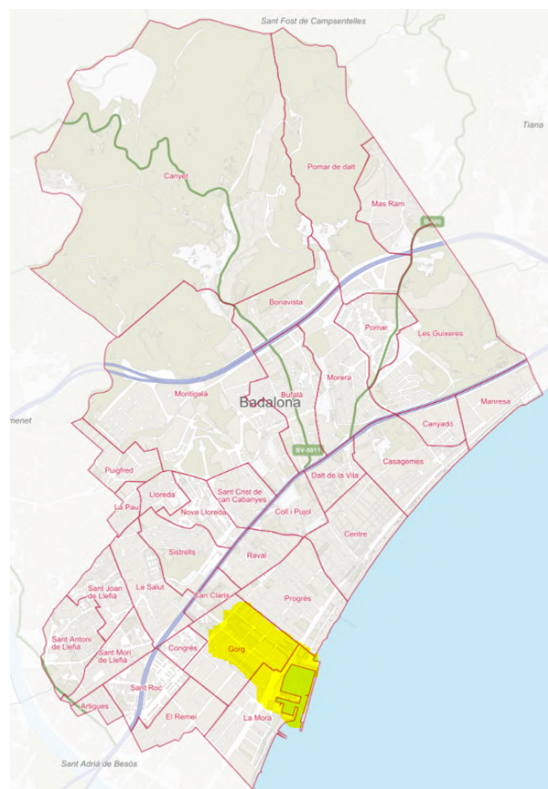
## Cas d'estudi: Transformació urbanística del Gorg

Un cop presentat el marc teòric, en aquest apartat es desenvolupa el cas d'estudi objecte d'aquest treball. En primer lloc, procedirem a la descripció del barri del Gorg des del punt de vista geogràfic i sociodemogràfic. Tot seguit, es presenta el mapa d'actors del barri en base al seu rol en la transformació urbanística. A continuació, es descriu de manera exhaustiva aquesta transformació i el seu procés de materialització. L'apartat es conclou amb l'anàlisi de l'espai, que constitueix l'aplicació del marc teòric seguint el seu mateix ordre de presentació de conceptes.

### 1. El barri del Gorg de Badalona

#### 1.1. Localització i sectors

El barri del Gorg de Badalona es troba situat a la part sud de la ciutat, i forma part del seu districte cinquè juntament amb els barris de Can Claris, La Mora, el Congrés i el Raval. Limita, al nord i en direcció al centre de la ciutat, amb el barri del Progrés; al nord-oest i en direcció muntanya amb Can Claris i La Salut; cap al sud i en direcció Sant Adrià del Besòs amb el Congrés i Sant Roc i, en direcció est i cap a la costa, amb el barri de La Mora i el port de Badalona. Comprèn una superfície d'uns 0,6 km<sup>2</sup>.

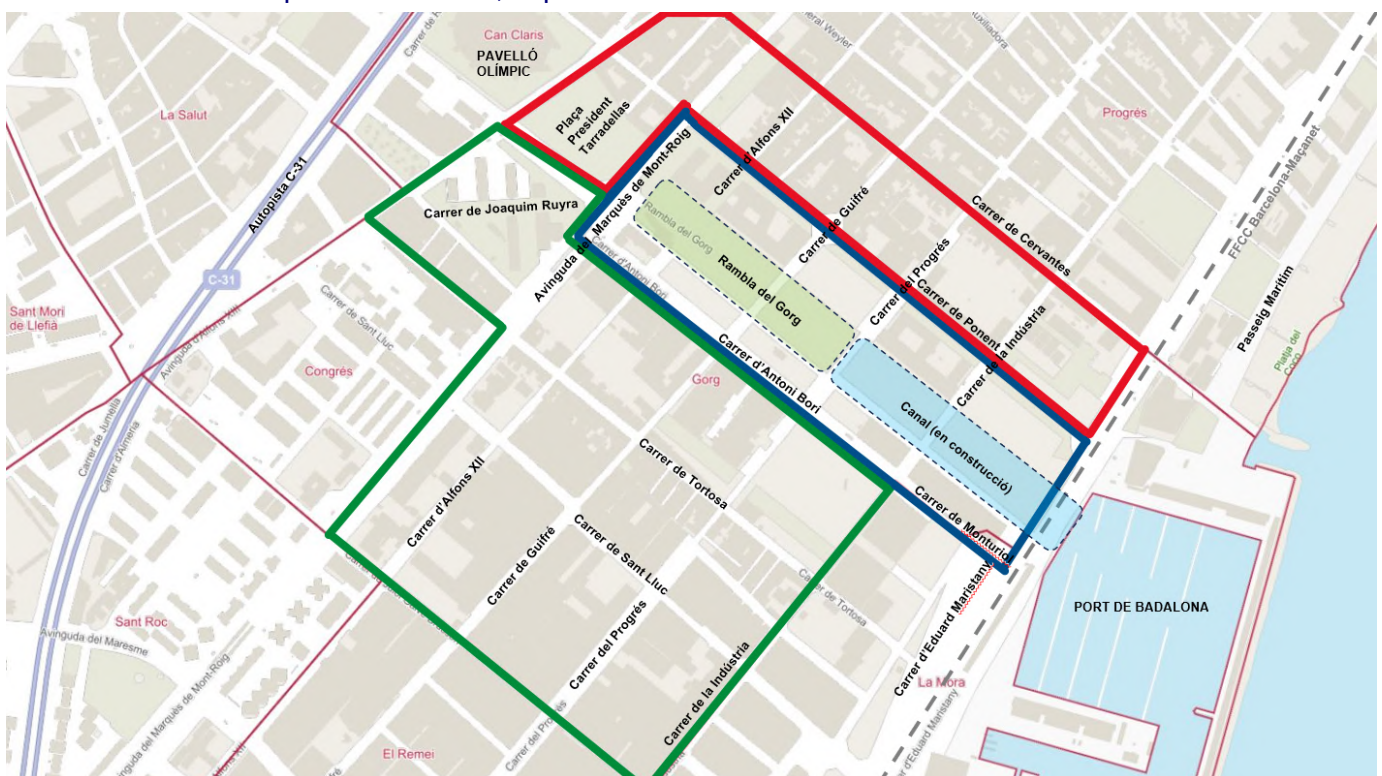


Imatge 9: Localització del barri del Gorg i l'àmbit de la transformació urbanística dins el terme municipal de Badalona (font: geoportall urbanístic, Ajuntament de Badalona, 2023).

El barri es pot dividir en tres sectors amb característiques diferenciades entre ells. En primer lloc, el comprès entre el carrer de Cervantes i el de Ponent (color vermell al mapa inferior), limítrof amb el Progrés i amb una trama urbana consolidada que té origen en el creixement que la ciutat experimentà a la primera meitat del s.XX, articulada en els plans de l'anomenat "eixample Pons" (Sabater, 1995). Els edificis d'aquesta zona són en la seva majoria baixos i amb antiguitats diverses que es remunten fins a l'origen de la urbanització de la zona.

En segon lloc, trobem l'àmbit de la transformació urbanística objecte de l'anàlisi d'aquest treball (color blau del mapa inferior), que forma part de l'anomenat Pla Especial del Port de Badalona (PEPB). Aquest àmbit comprèn des del carrer Ponent fins al d'Antoni Bori, excloent el sector que queda per damunt de l'Avinguda del Marquès de Mont-Roig, on es troba la plaça del President Tarradellas i els grups d'habitatges del carrer Joaquim Ruyra, construïts al final de la dècada dels 70.

Finalment, trobem la part del barri situada al sud del carrer Antoni Bori (Color verd al mapa inferior). Amb l'excepció del carrer de Tortosa, que ha conservat el caràcter residencial des del seu origen, aquest sector forma part del polígon industrial Badalona Sud. Això crea una forta disrupció en el tipus d'edificació i usos en comparació amb la resta del barri. Al polígon trobem força sectors en un estat de conservació força deficient, amb naus tancades i abandonades i carrers en mal estat. Això dificulta la mobilitat i l'ús de la via pública per parts dels veïns que hi resideixen, especialment els del carrer Tortosa.



Mapa 1: Mapa del barri del Gorg i els seus sectors. (font: elaboració pròpia a partir del geoportal urbanístic, Ajuntament de Badalona, 2023).

Pel que fa a les comunicacions, el barri compta amb un alt nivell de servei de transport públic, especialment en la seva part més alta. A la confluència de l'Avinguda Marquès de Mont-Roig i la Rambla del Gorg trobem la parada de les línies L2 i L10 de metro, que enllacen la zona amb altres barris de Badalona i Barcelona, així com la parada d'origen/final de la línia T5 de tramvia que discorre per Sant Adrià del Besòs fins la plaça de les Glòries a Barcelona. A part, compta amb diverses parades de busos urbans i interurbans. El barri també es troba molt proper a la sortida Badalona Sud de l'autopista C-31.



Mapa 2: Comunicacions del barri del Gorg. (font: elaboració pròpia a partir del geoportal urbanístic, Ajuntament de Badalona, 2023).

## 1.2. Dades sociodemogràfiques

A continuació, presentem un seguit de dades sociodemogràfiques de la zona d'estudi. Aquestes es troben en la seva majoria desagregades a nivell de secció censal. La secció censal corresponent a la zona d'estudi és la 08015503001, de la qual a partir de 2022 es segrega la 08015503015, que correspon a justament l'àmbit de la transformació urbanística estudiada (àrea entre els carrers Antoni Bori, Ponent, Marquès de Mont-roig i Eduard Maristany).

La població de l'àmbit l'any 2022 és de 3.975 persones, de les quals 1.995 habiten a l'àmbit de la transformació urbanística. La següent gràfica ens mostra l'important creixement de població que ha experimentat el barri en la darrera dècada, incrementant-se de forma molt acusada a partir del 2017 coincidint amb la finalització de les primeres promocions de pisos a l'entorn de la Rambla del Gorg i el futur canal.

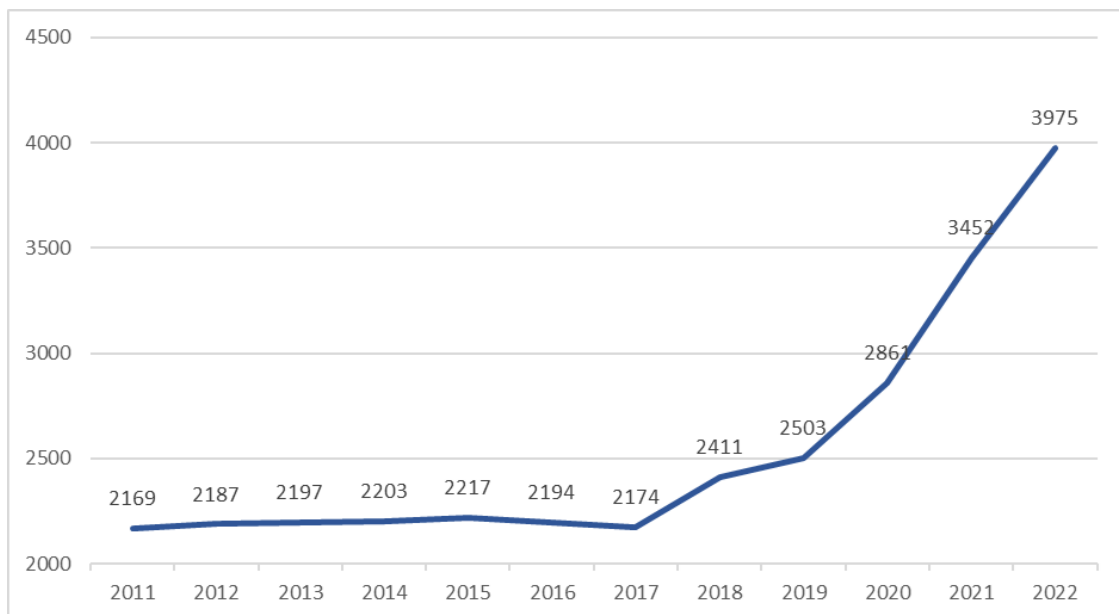


Figura 1: Evolució de la població de les seccions censals 08015503001 i 08015503015 de Badalona (font: IDESCAT).

A continuació, mostrem la piràmide poblacional de l'àmbit, segons dades de l'IDESCAT de l'any 2021:

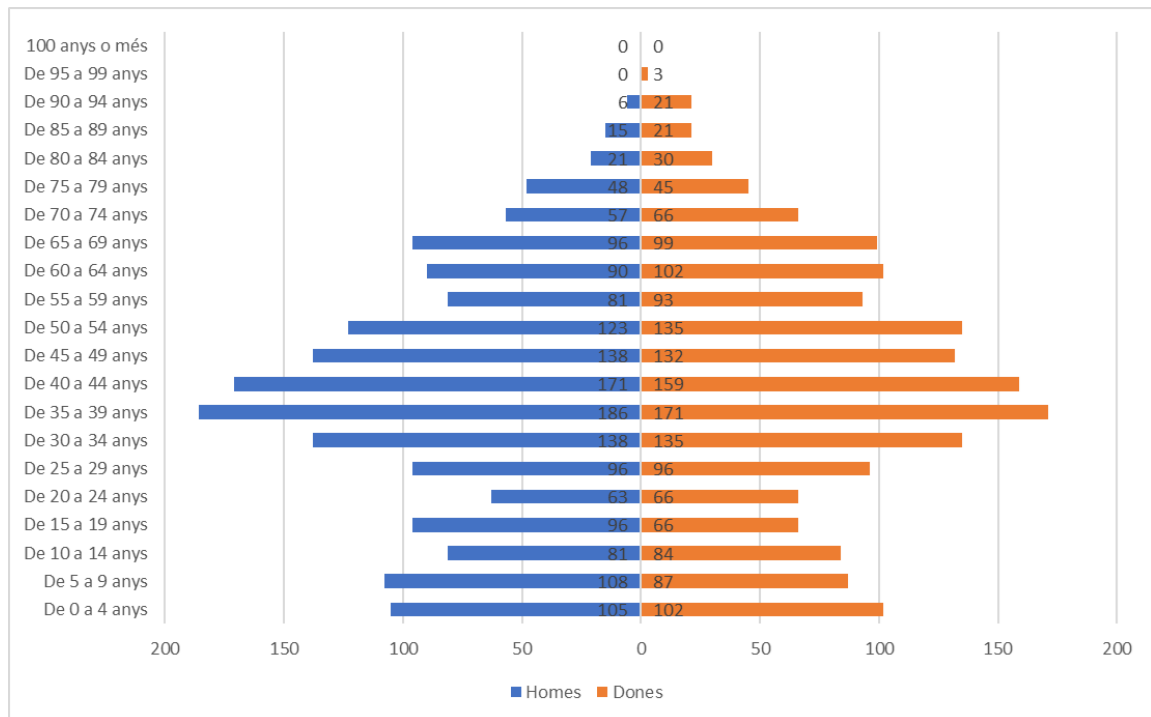


Figura 2: Piràmide de població 2021 de la secció censal 08015503001 de Badalona (font: IDESCAT).

Com podem veure, la zona concentra una població força jove, destacant el col·lectiu entre 35 i 39 anys i la primera infància, cosa que fa pensar que predomina el perfil de les famílies amb fills.

Segons dades de l'IDESCAT de 2022 sobre la procedència dels habitants, veiem com la gran majoria de la població del barri és de nacionalitat espanyola. En quant als col·lectius migrants, és rellevant la presència de la comunitat xinesa, que regenta una gran quantitat de negocis al mateix barri i sobretot al polígon proper Badalona Sud, així com de persones provinents d'altres països de la UE. A les parts del barri que han quedat fora de la transformació urbanística guanyen més pes altres orígens com Amèrica del Sud o Àfrica.

Població per nacionalitat	Total barri	Secció 8015503001	Secció 8015503015
<i>espanyola</i>	3,143	1,642	1,501
<i>resta de la Unió Europea</i>	191	43	148
<i>resta d'Europa</i>	126	42	84
<i>Àfrica</i>	35	30	5
<i>Amèrica del Nord i Central</i>	47	25	22
<i>Amèrica del Sud</i>	121	72	49
<i>Àsia i Oceania</i>	312	126	186
<b>Total (IDESCAT, 2022)</b>	<b>3,975</b>	<b>1,980</b>	<b>1,995</b>



Població per lloc de naixement	Total barri	8015503001	8015503015
<i>Catalunya</i>	2,399	1,145	1,254
<i>mateixa comarca</i>	2,223	1,081	1,142
<i>altra comarca</i>	176	64	112
<i>resta d'Espanya</i>	650	418	232
<i>estranger</i>	926	417	509
Total (IDESCAT, 2022)	3,975	1,980	1,995

Taules 9 i 10: Població del barri del Gorg per nacionalitat per lloc de naixement (font: IDESCAT, 2022).

També presentem els següents indicadors de migració, dels quals destaca l'alta proporció de persones arribades de manera recent al seu habitatge i el municipi. Això va en línia amb el creixement urbanístic que ha experimentat el barri en els darrers anys.

Indicadors de migració (IDESCAT, 2021)	Total barri
<i>Proporció de població arribada a l'habitatge en el darrer any (%)</i>	23
<i>Proporció de població arribada a l'habitatge en els darrers 5 anys (%)</i>	53,1
<i>Proporció de població arribada al municipi en el darrer any (%)</i>	12,6
<i>Proporció de població arribada al municipi en els darrers 5 anys (%)</i>	32,5
<i>Proporció de població arribada a Catalunya en el darrer any (%)</i>	2,3
<i>Proporció de població arribada a Catalunya en els darrers 5 anys (%)</i>	10,5
<i>Proporció de població arribada a Espanya en el darrer any (%)</i>	1,8
<i>Proporció de població arribada a Espanya en els darrers 5 anys (%)</i>	8,4

Taula 11: Indicadors de migració al barri del Gorg (font: IDESCAT, 2021).

Pel que fa a dades econòmiques, la renda mitjana per persona l'any 2020 era de 15.029,73 euros. Aquest valor s'acosta més als de les zones més properes al centre de la ciutat en direcció nord (entre 16.000 i 19.000 euros) que a les dels barris immediatament limítrofs per la part sud. El creixement d'aquesta magnitud ha estat rellevant en els darrers anys, tal com podem veure a la següent gràfica.

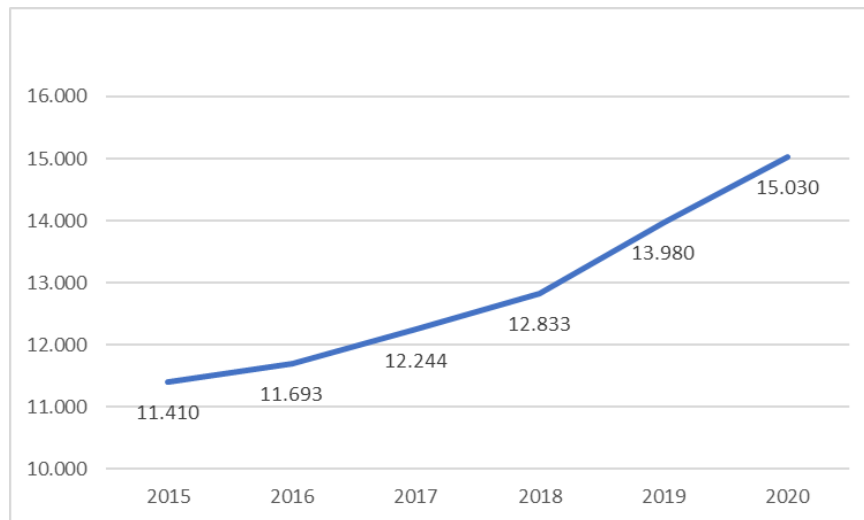
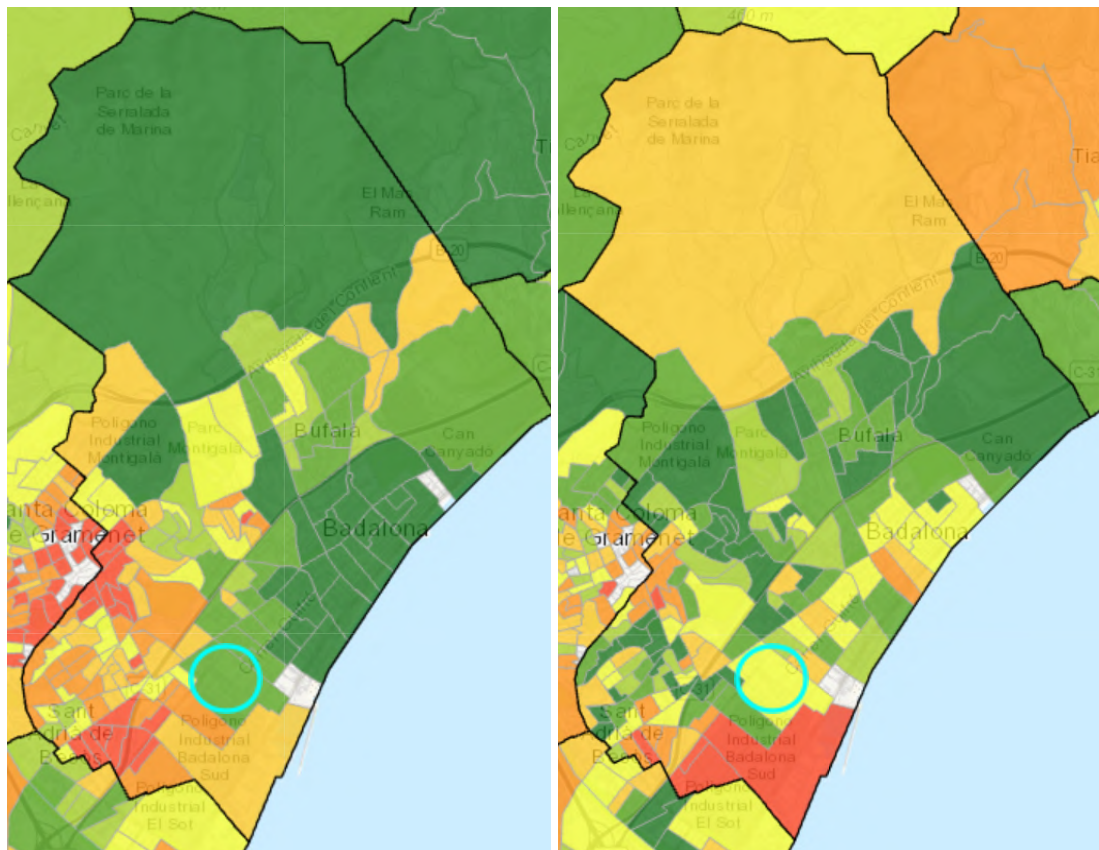


Figura 3: Evolució de renda mitjana per persona, secció censal 08015503001 de Badalona (font: INE, 2020).

El mapa de distribució de renda per càpita situat a continuació a l'esquerra il·lustra de manera molt significativa la bretxa de desigualtat existent entre la part nord i sud de la ciutat. El Gorg es troba just a la frontera imaginària que divideix aquestes dues realitats.

El mapa de la dreta ens ajuda a corroborar el fet que acabem d'exposar. Aquest il·lustra l'índex o coeficient de Gini de les diferents seccions censals de la ciutat. Aquest coeficient mesura la desigualtat d'ingressos entre les persones d'un mateix territori (essent 0 la perfecta igualtat i 1 la màxima desigualtat). L'any 2020, el Gorg presenta un valor de 29,65, que és relativament alt en comparació amb els del seu entorn. Això pot ésser interpretat com una confirmació que els nous habitatges resultants de la transformació urbanística han atret habitants de rendes superiors als de les zones del barri que han quedat fora de la transformació.

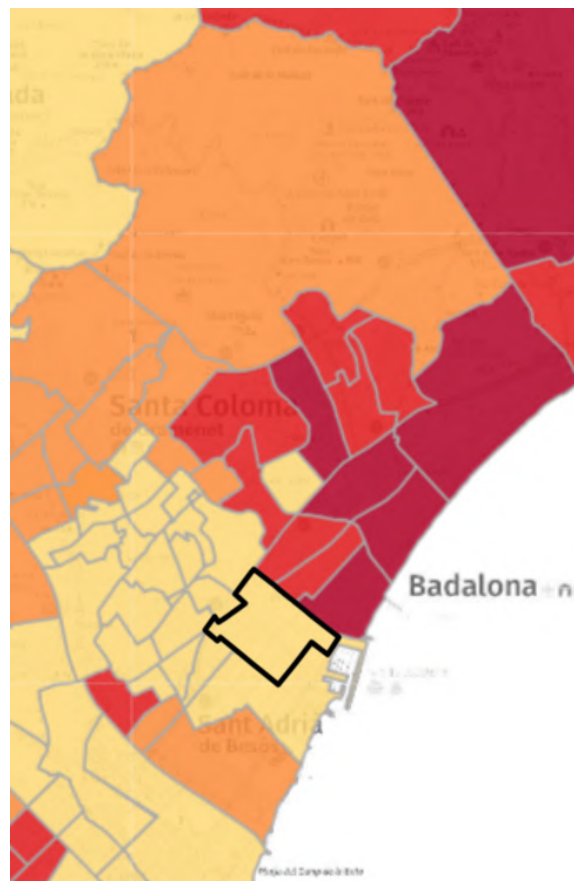


Imatges 10 i 11: A l'esquerra, renda per càpita 2020 de la ciutat de Badalona (en colors verds els valors més alts i en taronges-vermell els més baixos). A la dreta, mapa de l'índex de Gini 2020 de la ciutat de Badalona (en colors verds els valors més propers a 0- poca desigualtat i en taronges-vermell els més propers a 1-màxima desigualtat). El cercle blau situa el barri del Gorg. (font: INE)

L'Índex Socioeconòmic Territorial (o IST, IDESCAT, 2022) és un indicador que resumeix diverses característiques socioeconòmiques de la població: situació laboral, nivell educatiu, immigració i renda. Considerant que el valor mitjà de referència per a tot Catalunya és 100, l'índex se situa en valors superiors o inferiors depenent del nivell socioeconòmic de cada territori. El valor de l'IST 2019 per a l'àmbit del barris del Gorg i el Congrés és de 88,7, essent la puntuació de Badalona 94,1. A continuació es presenten els principals indicadors dels quals es compona l'IST i la seva plasmació sobre el mapa:

Variabes Índex Socioeconòmic Territorial (IST), dades de 2019	Gorg-Congrés	Badalona	Índex comparació Gorg amb mitjana Catalunya=100
<i>Població ocupada</i>	65,6%	63%	102,5
<i>Treballadors de baixa qualificació</i>	16%	15%	109,4
<i>Població amb estudis baixos</i>	24,7%	21%	119,1
<i>Població jove sense estudis postobligatoris</i>	36,9%	34%	109,7
<i>Estrangers de països de renda baixa o mitjana</i>	15,4%	13%	107,5
<i>Renda mitjana per persona (€)</i>	11.196	11.669	89,2
<b>IST (Catalunya=100)</b>	88,7	94,1	

Taula 12: Principals variables de l'Índex Socioeconòmic Territorial al Barri del Gorg i a la ciutat de Badalona. (font: IDESCAT, 2022)



Imatge 12: Visualització dels valors de l'Índex Socioeconòmic territorial a Badalona 2019, els colors més intensos corresponen a valors més alts. El barri del Gorg es troba perfilat en negre. (font: IDESCAT, 2022)

Un cop més, les dades fan paleses les desigualtats entre les zones sud i nord de la ciutat, i la qualitat del Gorg com a zona fronterera. Malgrat que la majoria d'indicadors són superiors

a la mitjana de Catalunya, la renda per càpita fa baixar el global de l'índex. Donada la tipologia i el preu dels habitatges construïts a l'entorn de la Rambla i el canal, creiem que aquest és un indicador més de les diferències existents dins del mateix barri, fet que ja hem observat en els valors de l'índex de Gini.

## 2. Mapa d'actors al barri del Gorg

El mapa d'actors presentat a continuació reflexa els principals actors (persones o col·lectius) existents al barri del Gorg i, més concretament, en l'àmbit de la transformació urbanística. Aquests estan dividits entre actors cívics o socials, actors públics o governamentals i actors privats, de caràcter més econòmic. Es troben distribuïts en dos eixos segons la seva capacitat d'agència o transformació de l'espai públic urbà, i de si aquesta l'afecta en un caràcter formal (elements físics) o des d'un punt de vista més experiencial i d'ús.

Per altra banda, s'han intentat reflexar les relacions existents entre aquests actors, distingint-les entre relacions d'influència positiva i/o col·laboració, relacions d'interessos contraposats o de reivindicació sobre un altre, i finalment relacions de conflicte. Les línies són contínues o de punts en funció de si aquesta relació és directa o té un caràcter més indirecte o latent.

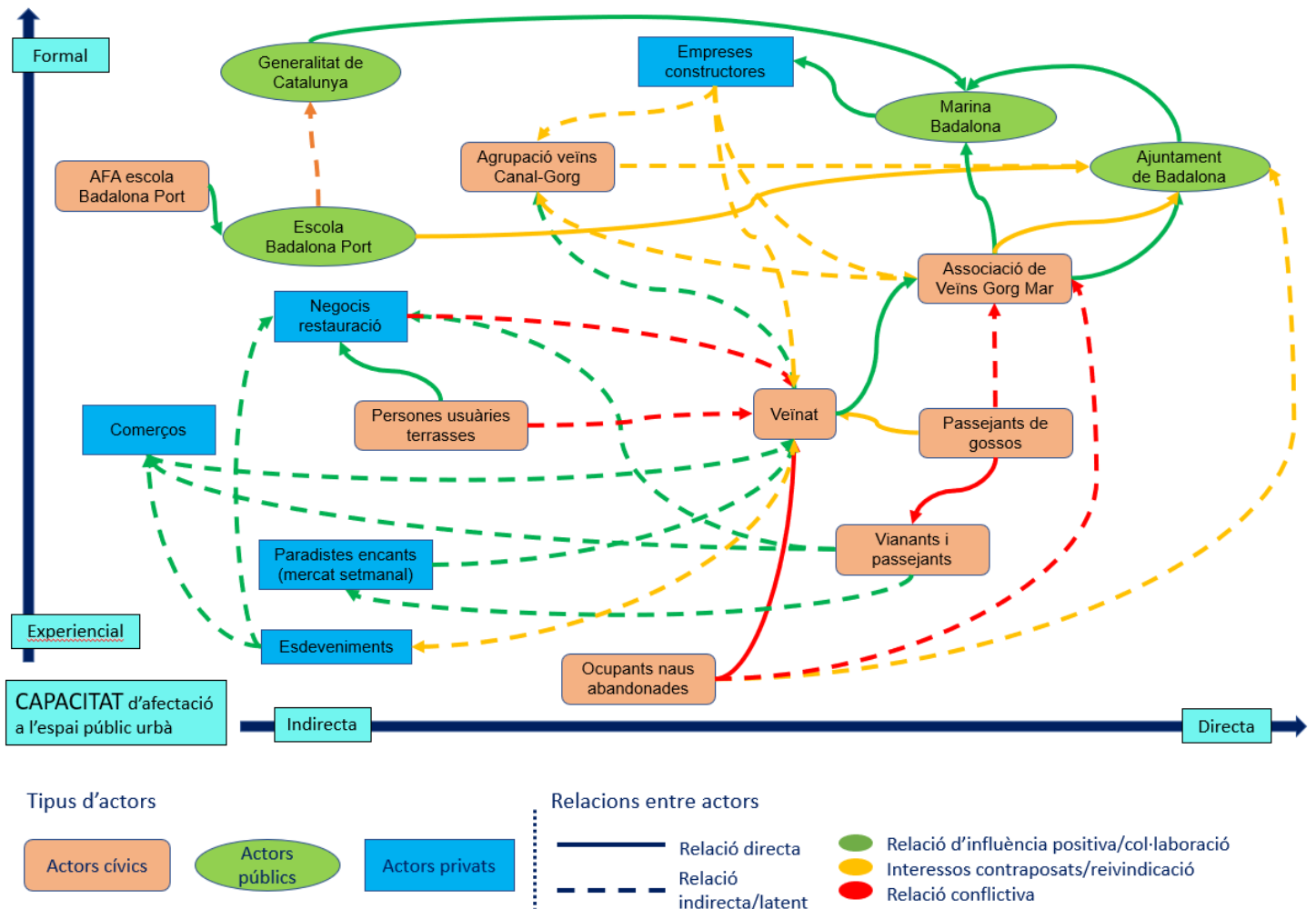


Figura 4: Mapa d'actors al barri del Gorg de Badalona (font: elaboració pròpia).

Els principals agents presents en l'àmbit analitzat són:

- Veïnat i altres col·lectius socials: a les persones residents des de fa anys a la part més antiga del barri se li ha afegit un gran número de persones arribades en els darrers anys i que ocupen els nous edificis d'habitatges construïts. Una de les pràctiques relacionals més observades d'aquest col·lectiu és la creació de canals de comunicació via aplicacions de missatgeria per a cada comunitat de propietaris i a nivell de barri, i que pot ajudar a la consolidació del teixit veïnal i el sorgiment de sentiment de pertinença i comunitat. També s'han creat perfils a les xarxes socials (com ara [@Canal\\_bdn](#) a Instagram), les qual actuen de canal de comunicació informal sobre la transformació i les novetats del barri.

Per altra banda, cal destacar el col·lectiu de persones sense llar, majoritàriament homes migrats procedents de l'Àfrica subsahariana, que habiten en naus buides dels carrers al voltant de l'àrea transformada.

- Entitats: donat que pràcticament no trobem entitats basades a la zona, la presència de l'Associació de Veïns Gorg-Mar destaca de manera molt significativa. Amb 25 anys d'història, realitza una notable programació d'activitats d'activitats (esportives, cursos, lleure, etc.) dirigides al veïnat. En els darrers mesos, un grup de residents de les noves promocions al voltant del canal han creat un altre grup per tal de relacionar-se amb l'Ajuntament i reclamar millores pel barri.

- Administracions: La societat pública Marina Badalona, participada al 50% per l'Ajuntament de Badalona i la Generalitat de Catalunya, és l'encarregada de dur a terme el desenvolupament urbanístic de la zona. Un cop realitzada, les competències sobre l'espai públic corresponen a l'Ajuntament, que és per tant l'administració que actualment té un paper més rellevant en la seva gestió, així com la principal impulsora del planejament urbanístic vigent i dels canvis potencials que s'hi poguessin esdevenir. Al seu torn, Marina Badalona té competències en la regulació i gestió d'aquella part de l'àrea objecte d'estudi que és de domini portuari, és a dir, la zona del canal i els locals adjacents. En aquest sentit, la societat està impulsant un nou pla d'usos del port que tindrà una incidència molt rellevant en l'activitat futura d'aquest sector i en la seva capacitat d'integració amb l'espai circumdant.

- Actors econòmics: L'actor més rellevant en aquest àmbit són les empreses constructores i comercialitzadores dels edificis d'habitatges. En l'àmbit del comerç, els negocis de restauració són amb diferència el tipus d'activitat més abundant. Aquests ocupen una porció rellevant d'espai públic amb les seves terrasses. Per altra banda, cal mencionar les activitats que s'instal·len periòdicament a l'espai, com el mercat setmanal dels encants dels dimarts i diferents esdeveniments (fires, curses, etc.) organitzats per empreses del sector amb permís de l'Ajuntament.

Pel que fa a les relacions, creiem que totes les activitats que es realitzen a l'espai públic en general, tant les de passeig i descans com la presència de comerç o el mercat setmanal, tenen una influència positiva sobre la seva experiència, en la mesura que significa la

presència de persones que donen vida a l'espai. Mitjançant l'observació i la conversa amb algunes persones usuàries, hem pogut saber que moltes d'aquestes provenen d'altres barris propers, especialment de la banda sud del barri (Congrés, La Salut, etc.). Malgrat això, hi ha certs usos que són font de conflicte amb el veïnat o pot arribar a ser-ho, com ara els passejants de gossos que han monopolitzat gairebé per complet l'ús dels parterres de gespa com a espai d'esbarjo dels animals (la zona no compta amb cap instal·lació tipus *pipican*), el soroll que causen l'organització d'alguns esdeveniments o l'acumulació puntual de deixalles en certs punts, com per exemple la taula de ping-pong que a vegades s'usa per a fer festes d'aniversari. Per altra banda, tot i que la presència de terrasses és positiva, un excessiu monocultiu d'aquest tipus de negoci pot arribar a ocasionar molèsties pel soroll i limitar la desitjada diversitat d'usos al barri.

Sobre la relació entre actors públics i socials, cal destacar la pressió de l'Associació de Veïns, els altres col·lectius de veïnat nouvinguts i l'AFA de l'Escola Badalona Port cap a l'Ajuntament per tal de veure materialitzats els equipaments, la millora del manteniment i altres reivindicacions. S'ha detectat també que, tot i que hi ha coneixença, no existeix una col·laboració consolidada entre l'Associació de Veïns, amb una llarga trajectòria al barri, i aquests nous grups de veïnat organitzats de manera més informal. De fet, consideren que caldria una certa renovació generacional en l'Associació que de moment està essent molt difícil. Des de l'Associació de Veïns també manifesten que la relació amb l'Ajuntament és de col·laboració malgrat les reivindicacions, i destaquen la bona sintonia amb la societat Marina Badalona.

Finalment, cal mencionar un fenomen que es ve donant al barri pràcticament des de l'inici de la transformació urbanística, que és l'ocupació d'edificis que han quedat buits (normalment naus industrials) per col·lectius de persones sense llar que hi viuen en situació precària, fins al punt que una d'aquestes naus, on hi malvivien fins a 200 persones, es va cremar l'any 2020 ocasionant algunes mort (Diari Ara, 2020). Des de l'Associació comenten que, malgrat sovint no hi ha problemes de convivència, ocasionalment n'han sorgit amb el veïnat més immediat degut al soroll o certs comportaments incívics, i reclamen que aquesta situació es solucioni per garantir també la seguretat de les pròpies persones ocupants i evitar noves tragèdies com les del 2020.

El mapa d'actors elaborat ens dona claus per a elegir els actors més rellevants a entrevistar. L'Associació de Veïns Gorg-Mar és el primer nom que podem destacar, per la seva importància com a entitat degana del barri i la seva funció de representació i defensa dels interessos veïnals. Per altra banda, s'han realitzat altres contactes amb veïnat i persones usuàries de l'espai públic mitjançant les eines de les guies d'observació de l'espai públic amb perspectiva de gènere (veure 2.2.2. del marc metodològic i **Annex 2**).

A nivell institucional, el punt de vista de Marina Badalona ens pot ser útil pel seu paper històric com a executora de la transformació urbanística ja realitzada i la encara pendent de



realitzar. Addicionalment, és una font d'informació de primera mà de cara al futur pla que ha de definir els usos d'una part molt important de l'espai analitzat com és l'àmbit del canal.

El guió i la transcripció de les dues entrevistes realitzades es troben recollits a l'**Annex 3**.

### 3. La transformació urbanística

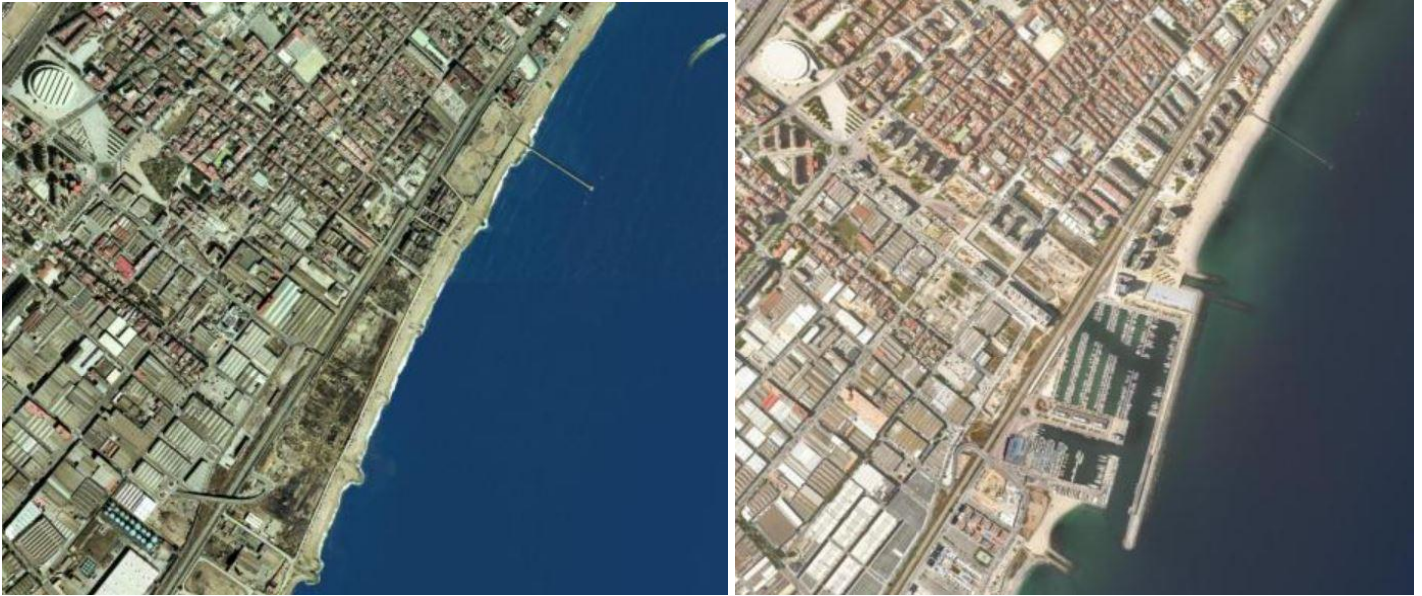
#### 3.1. Antecedents i projecte: el Pla Especial del Port de Badalona

El 1987, l'Ajuntament de Badalona convoca un concurs d'idees per tal de donar resposta a un dels anhels més històrics de la ciutat: la construcció d'un port. Fins a la data, aquest anhel no s'havia materialitzat mai, més enllà del reconeixement en l'anomenat *Pla Fradera* del 1936, mai implantat (Sabater, 1996) i l'aprovació d'un projecte el 1974 per part de l'ajuntament franquista tardà que s'havia de construir al barri del Centre, i que va ser finalment desestimat per pressions polítiques i populars en contra (Mas, 2002).

El declivi a partir de la dècada de 1970 de l'activitat industrial intensiva localitzada al llarg del litoral sud badaloní, fa que es comenci a pensar en l'oportunitat de la seva recuperació i regeneració, en la línia dels plans de transformació que ja s'estaven duent a terme a Barcelona en el marc de la cita olímpica de 1992. El Pla de Costes (1983-1986), aprovat per la Corporació Metropolitana de Barcelona en el context del Pla General Metropolità de 1976, marca les línies mestres d'una actuació que permeti regenerar el litoral, recuperar-lo per la ciutadania i canviar els seus usos industrials per residencials i terciaris (Peremiquel, 2008). Així, la Corporació va adquirir els terrenys de l'antiga fàbrica Cros, que juntament amb les instal·lacions de la Campsa situades una mica més al nord constitueixen les dues peces de terreny costaner fonamental per a desenvolupar l'operació.



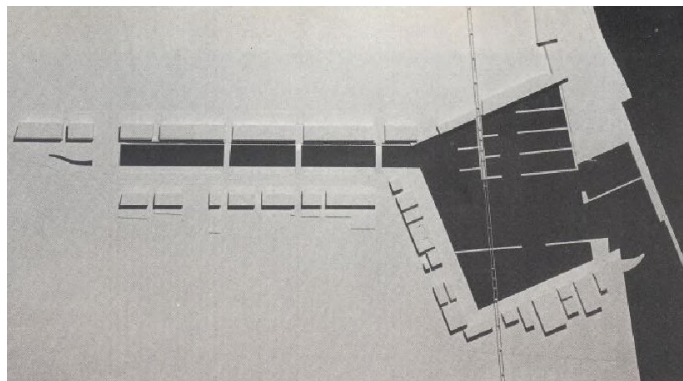
Imatge 13: Solar de l'antiga fàbrica Cros i indústries del barri del Gorg als anys 80 (font: Museu de Badalona)



Imatges 14 i 15: Ortofotos del barri del Gorg. A l'esquerra, l'any 2000 abans de l'inici de la transformació urbanística. A la dreta, imatge actual de l'any 2022 (font: ICGC).

En el cas de Badalona, la construcció del port es concep com l'element central d'aquesta transformació. Per tant, l'objectiu del concurs d'idees convocat no es limita només a la construcció de la infraestructura portuària, sinó que també comprèn la regeneració de tot el teixit urbà comprès entre la línia de costa i el carrer de la Indústria, l'avinguda de Sant Ignasi de Loiola i el límit amb el terme municipal de Sant Adrià del Besòs.

La proposta guanyadora del concurs és la presentada per l'equip liderat per l'arquitecte i urbanista Manuel de Solà-Morales, amb el lema *Monturiol*. Aquesta es caracteritza per situar el port en un punt més allunyat cap al sud del centre de la ciutat respecte a altres propostes presentades, just en els terrenys de l'antiga Cros. Per tal de reduir al màxim l'impacte en la línia de costa, proposa un port que s'endinsa cap a la ciutat enlloc de sobresortir. La situació més al sud, en una zona de caire més industrial limítrofa amb el teixit residencial consolidat, busca "desmarcar-se de les posicions preconcebudes de construir un port enfront de la ciutat per proposar un port que construeixi ciutat". (Peremiquel, *ib.*).

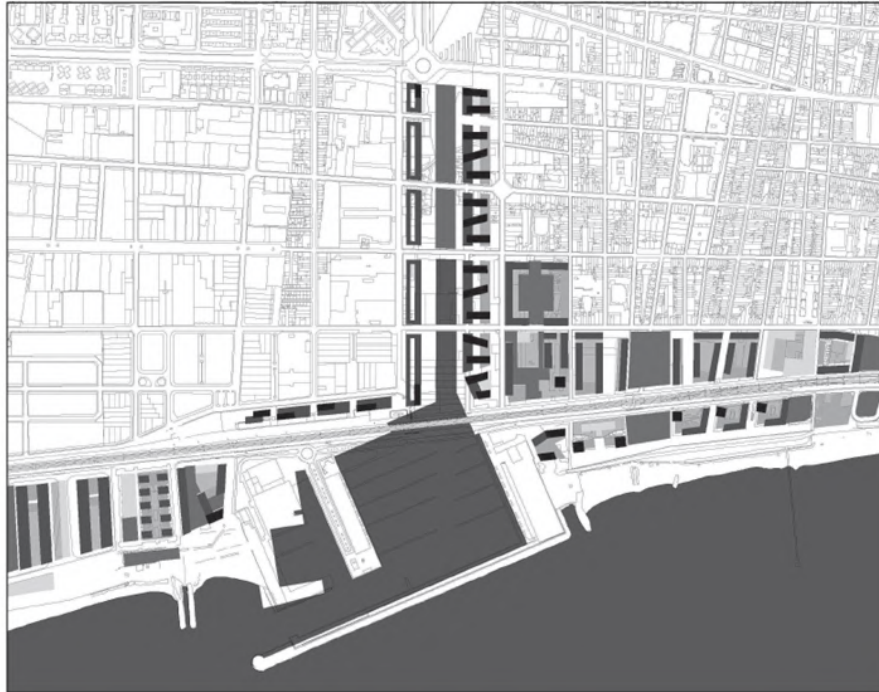


Imatge 16: Proposta original del projecte *Monturiol* de Manuel de Solà-Morales (font: Peremiquel, 2008).

La proposta de Solà-Morales, doncs, planteja crear un nou eix a la frontera entre el teixit residencial i industrial en direcció muntanya, fins a connectar amb l'entorn del Palau Olímpic, finalitzat el 1992. L'aigua s'endinsa fins pràcticament arribar al Palau mitjançant la creació d'un canal navegable, potenciant el seu valor simbòlic i buscant reforçar la relació històrica entre el mar i la ciutat. A diferència d'altres infraestructures portuàries que es troben segregades del teixit urbà, la proposta busca barrejar ciutat i port, convertint-lo en un nou centre cívic amb una imatge representativa i espaiosa. El traçat dels carrers de la zona a transformar respecta el dibuix de la trama existent, al qual se superposa el canal i la Rambla. En paraules del propi Solà-Morales (1992):

*“Un nou port urbà, entès no tan sols com un port esportiu, sinó també com un port de ciutat, que atengui a la forma urbana de la ciutat i a les formes com el creixement i les transformacions que s’hi havien anat produint. (...) La continuïtat dels carrers no trenca els valors de continuïtat de la ciutat existent per la presència d’aquest element d’aigua, que s’insereix en les traces de manera geomètricament fidel. El nou port interior podia resultar un interval de respiració en la continuïtat del teixit, un eix de perspectiva i un espai central de servei. La presència de l’aigua donaria una qualitat superior i aconseguiria que aquesta avinguda d’aigua es convertís en una plaça urbana...”*

El projecte guanyador del concurs d'idees és traslladat al planejament urbanístic mitjançant el Pla Especial del Port de Badalona que, després de moltes vicissituds en la seva tramitació administrativa, és finalment aprovat l'any 1998. Sota el requeriment de compliment de l'estàndard de zones verdes, se suprimeix la part més interior del canal (entre l'av. Marquès de Montroig i el carrer Progrés) en favor d'un passeig-parc que esdevindrà l'actual Rambla del Gorg. Donat el caràcter singular de l'espai, les volumetries dels edificis que l'envolten són més altes que la resta del barri (fins a 12 alçades), i incorporen una concepció tridimensional en el sentit que la definició de les formes a nivell de carrer no ha de ser la mateixa que en la línia de cel (Peremiquel, *ib.*). Aquestes es conceben de forma asimètrica: mentre la vorera sud té una concepció més clàssica de blocs lineals amb façana a cada carrer, les illes de la part nord s'organitzen mitjançant cossos relativament baixos alineats amb el perímetre de l'illa, dels quals emergeixen diversos blocs de manera transversal amb alçades i separacions variables, que maximitzen les vistes llunyanes i aporten singularitat al conjunt. En planta baixa, es disposen pòrtics amb locals comercials, que en el perímetre del canal queden a una cota més alta a mode de balcó perimetral.



Imatges 17 i 18: Plànol i maqueta de l'ordenació definitiva del PEPB (font: Peremiquel, 2008).

L'impuls de la transformació per part de l'administració, a nivell organitzatiu i operatiu, és liderat en primera instància pels serveis tècnics de l'Ajuntament de Badalona i un ens autònom anomenat Gerència del Port. A partir del 2000, la Gerència es converteix en

l'empresa pública Marina Badalona, participada també pel Consell Comarcal, que aporta una part molt important dels terrenys (Peremiquel, *ib.*). La tasca inicial més important que van haver de dur a terme va ser l'expropiació de tots els terrenys afectats pels plans de transformació, operació que va incloure el desplaçament d'una part del veïnat del barri que va ésser real·lotjat en blocs de nova construcció. L'expropiació dels terrenys va anar seguida de l'enderroc de les edificacions existents (naus industrials i cases), formant pràcticament una *tabula rasa* a partir de la qual bastir el nou barri. En el cas concret del Gorg, la preparació dels terrenys té una dificultat afegida a nivell operatiu i econòmic, que és la necessitat de descontaminar els terrenys sobre els quals s'aixecaven les antigues indústries químiques com la Cros, que durant anys van realitzar activitats altament contaminants i sense tenir cura de l'abocament dels residus.

Un efecte molt important de tota transformació urbana són les plusvàlues urbanístiques que genera. En el cas del Gorg, la presència de l'aigua és un element de valor afegit que fa que augmenti encara més el valor del sòl. Tenint en compte aquest factor, políticament s'opta per privatitzar l'operació per tal d'assegurar la seva rendibilitat econòmica i finançar els treballs de descontaminació, altament costosos, i la nova infraestructura del port i els nous espais públics. Així, els solars residencials són venuts a empreses constructores i immobiliàries que s'encarregaran de desenvolupar-los. El sistema de gestió passa, doncs, de l'expropiació a la cooperació, en tant que és l'administració pública (a través de Marina Badalona) qui vetlla perquè les constructores actuïn seguint les directrius del pla urbanístic. No obstant això, Peremiquel (*ib.*) alerta que aquesta privatització acabarà provocant una revisió de l'ordenació de manera descontextualitzada del projecte original, maximitzant l'edificabilitat, i la rendibilitat de les empreses constructores per sobre de la voluntat de construir ciutat a través dels nous edificis i la relació d'aquests amb l'espai públic. Exemples d'això són els interiors d'illa de les parcel·les al llarg del canal, que inicialment s'havien concebut com espais d'ús públic i comercial i que han acabat essent privats, o la fragmentació de la superfície dedicada a equipaments en petites parcel·les dins de cada promoció immobiliària. Aquestes parcel·les compleixen les ràtios de superfície requerides per l'ordenament, però són insuficients per a acollir molts usos que podrien ser factibles si, amb més visió de conjunt, s'hagués concentrat l'espai per d'equipaments en un sol lloc.

A continuació, es mostra el mapa amb el planejament urbanístic vigent en l'actualitat. Veiem com la zona afectada pel Pla Especial del Port de Badalona fa de frontissa entre la zona de nucli urbà més antic (zona nord del Gorg i barri del Progrés, qualificació urbanística 12 en color marró) i la zona industrial (qualificació urbanística 22 en color blau cel), que ocupa la zona sud amb l'excepció del nucli residencial del carrer Tortosa. Al centre, se situa l'eix format per la Rambla del Gorg (color verd) i del futur canal, ja situat en zona de domini portuari (color gris), separat de l'àmbit del port per les vies ferroviàries que s'han d'alçar mitjançant el viaducte. Podem observar també, en color blau, els espais reservats per a equipaments.





Imatge 20: Recreació virtual del viaducte del canal i el futur viaducte del ferrocarril (font: Marina Badalona i Dortoka Disseny, 2015).



Imatge 21: Foto aèria de la zona sud de Badalona, amb el port i el barri del Gorg en primer terme (font: El Periódico, 2023).



### 3.2. Estat actual

*Nota: d'ara en endavant, en el text es referencien en cursiva i entre parèntesi les fotografies que acompanyen aquest apartat i que es troben recollides a l'Annex 1.*

#### 3.2.1. L'espai públic i els usos col·lectius

El projecte urbanístic estableix vies amb amplades generoses (entre 20 i 30 metres) que segueixen la trama preexistent. En el cas dels carrers Ponent i Antoni Bori, paral·lels a l'eix rambla-canal, l'amplada i estat de les voreres de la banda transformada contrasten amb les de la banda que queda fora del projecte, que han mantingut el seu estat de conservació precari i estretor original. Els carrers transversals mantenen el trànsit de vehicles excepte el d'Alfons XII, que queda tallat i integrat dins de la Rambla del Gorg. Els carrers del Progrés i de la Indústria salven el desnivell del canal per damunt mitjançant dos viaductes transversals.

A nivell d'equipament i mobiliari urbà, només el carrer de Ponent és concebut com un carrer que combina les funcions de circulació amb les d'estada, i compta amb bancs al llarg del seu recorregut. Aquesta via també té un carril bici bidireccional sobre la vorera.

Pel que fa a la Rambla del Gorg, es tracta d'una gran esplanada de 350 metres de llargada per 80 d'amplada, que connecta l'avinguda Marquès de Mont-roig a la banda de muntanya amb el carrer del Progrés a la banda de mar (*fotos 1 a 8*). Tot i estar qualificada com a espai verd, la gran majoria de la superfície es troba pavimentada o asfaltada exceptuant, a la vorera nord, tres parterres verds de gespa i una zona amb terra de sauló (sorra), en la qual hi trobem una zona de gronxadors amb una tanca i una taula de tennis taula (*fotos 23 a 26*). Entrant a l'espai des de la rotonda a la confluència amb l'avinguda Marquès de Mont-roig, hi destaca una alta pèrgola sobre l'accés a la parada de metro Gorg de les línies 2 i 10, com a element més simbòlic de l'espai (*fotos 1 i 2*). L'espai compta amb arbrat de diversa envergadura, concentrat a la zona dels parterres verds. La vorera sud també compta amb dos fileres d'arbrat però de dimensions més reduïdes, fent que aquesta banda, que ja de per si és la més exposada a la insolació, compti amb menys elements d'ombra. En aquesta vorera també es disposa un carril bici bidireccional força proper a les façanes dels edificis (*fotos 5 a 8*).



Imatge 22: Ortofoto de la rambla del Gorg (font: geoportal urbanístic, Ajuntament de Badalona, 2023)

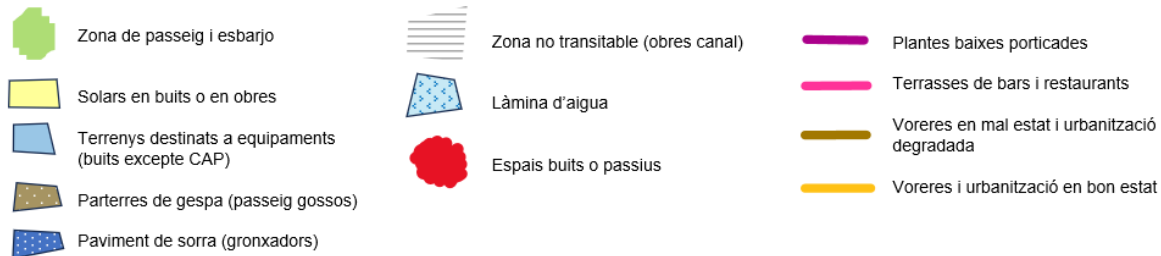
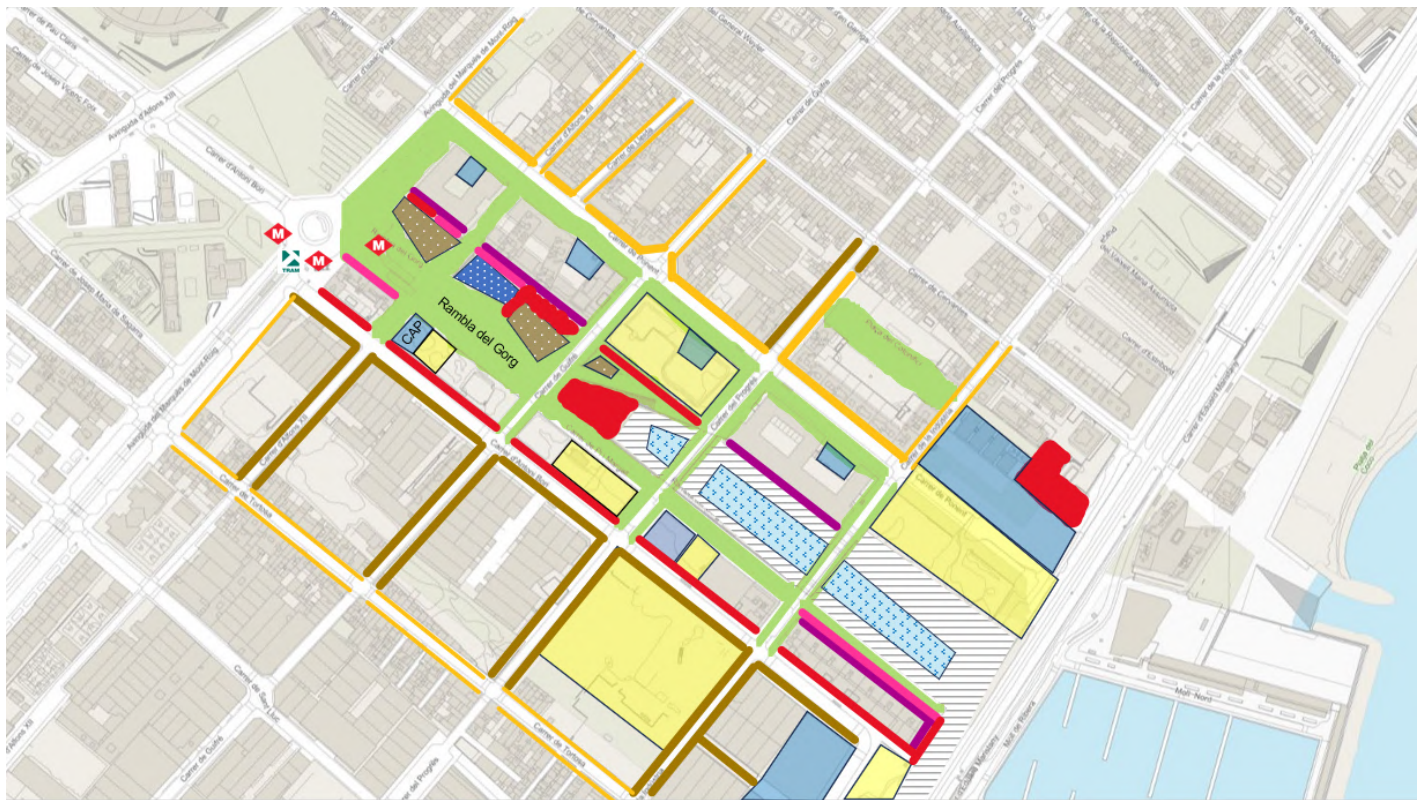
A partir del carrer Guifré, la part central de la Rambla del Gorg descendeix mitjançant una rampa de pendent suau cap a la cota del canal. Unes reixes la separen de l'àmbit portuari, actualment sempre tancades ja que l'espai del canal encara no es troba obert al públic (*fotos 9 a 11*). Immediatament després de la reixa, es troba el que serà un futur estany ornamental de poca profunditat, com a element simbòlic de transició entre la terra i l'aigua. Un cop creuat per sota el viaducte del carrer del Progrés, comença la làmina d'aigua del canal. La ressegueix a banda i banda un vial per a vianants i vehicles de servei (*fotos 12 a 16*). Tancant l'espai de manera lateral es troben un conjunt de locals, que a la vorera nord formen part de l'estructura dels edificis de pisos mentre que a la sud ocupen el subsòl del passeig superior a mode de pòrtic. Aquests esperen ésser ocupats quan el canal es posi en servei de manera definitiva (*foto 20*). Actualment, Marina Badalona està impulsant un nou pla d'usos pel port que substitueixi a l'actual, força restrictiu (Marina Badalona, 2022). Mentre que fins ara els locals del canal havien d'acollir usos complementaris a l'activitat nàutica, el nou pla preveu usos que busquen integrar-lo més al barri com són comercials a la riba sud i de restauració a la nord. També es contemplen altres usos compatibles com culturals o d'oficines.

A nivell de mobiliari urbà, la Rambla del Gorg compta amb una quantitat considerable de bancs disposats al voltant de les zones de passeig, així com algunes vores de les zones de gespa que també estan pensades per a poder-s'hi asseure. A la part central, es troba un parc infantil (*foto 26*) amb diversos jocs (gronxadors, tobogan, elements d'escalada, taula de ping-pong). La il·luminació nocturna, però, és insuficient en força punts, creant zones de foscor que poden generar sensació d'inseguretat (*fotos 31 i a 34*).

Pel que fa als usos col·lectius, creiem rellevant mencionar tant els que es donen en l'espai públic com els de les plantes baixes. El mapa situat més endavant mostra el resultat de la

informació recollida mitjançant l'observació en l'àrea d'estudi i també recull les aportacions de l'associació de veïns i de persones usuàries de l'espai en el moment de fer l'observació.

La Rambla del Gorg i els laterals del canal són espais majoritàriament dedicats al passeig i l'estada. La gran esplanada central de la Rambla, a més, s'utilitza com a lloc de celebració de fires i esdeveniments. Pel que fa a les zones de gespa situades al cantó nord, aquestes tenen un ús força intensiu per part de les persones que passegen els seus gossos. Malgrat que aquestes àrees no estan en origen pensades per aquest ús, cal mencionar que no hi ha cap "pipican" o àrea específica dedicada a aquesta activitat en tota la zona. Això té impacte en l'estat i manteniment de la gespa, que no és del tot òptim. La zona central, pavimentada amb sauló, és la que està ocupada pels gronxadors, pel que trobem usos de joc infantil i perfils més familiars. Finalment, cal destacar també la zona de la rampa que baixa des del carrer Progrés fins al canal, que actualment finalitza en cul de sac a la reixa tancada. Aquest espai, deprimat i més recollit, és particularment utilitzat per grups d'adolescents que s'asseuen en bancs o als esglaons, buscant entorns més recollits.



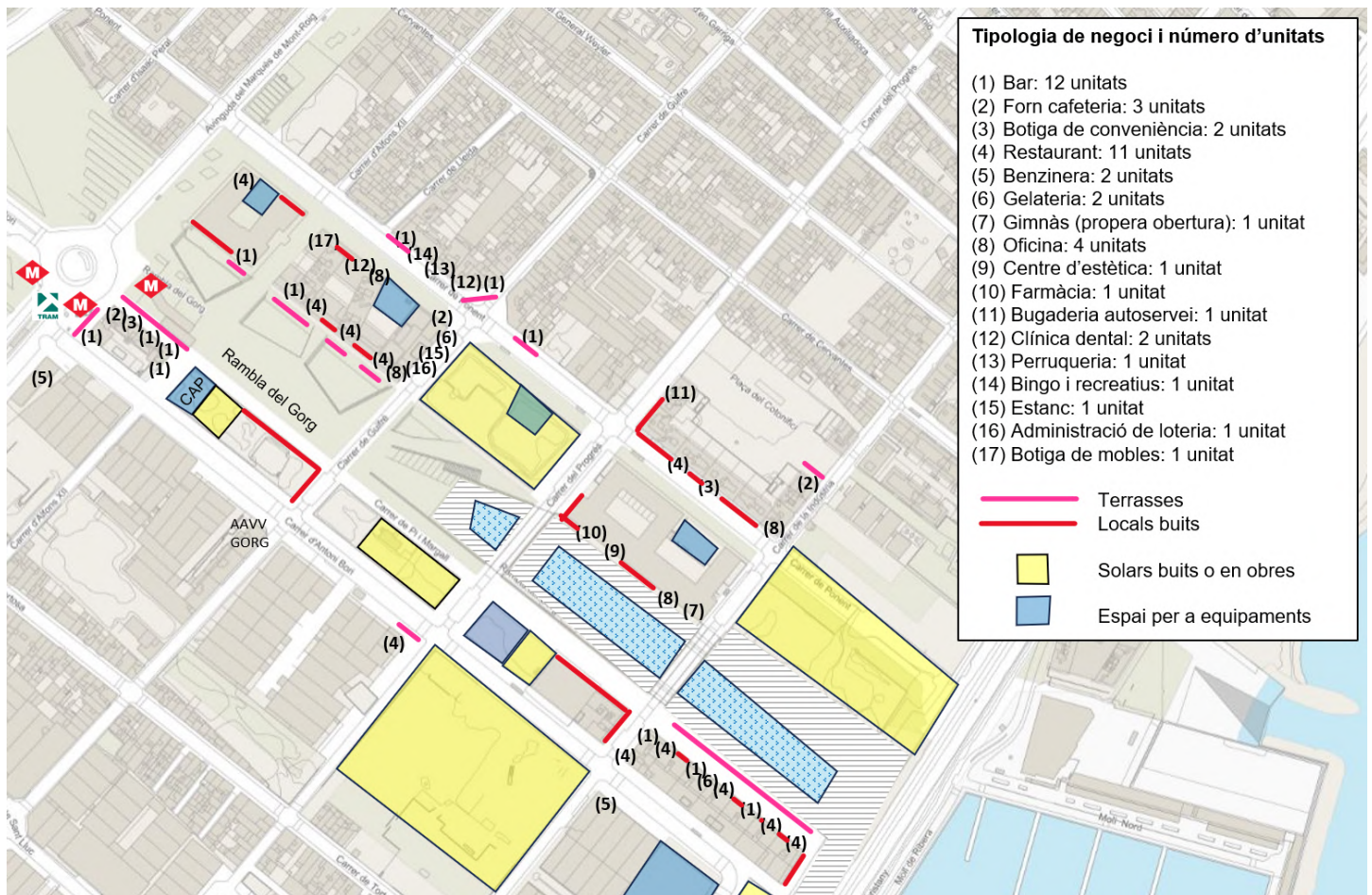
Mapa 3: Usos principals de l'espai públic i estat de la urbanització a la zona de la transformació urbana del Gorg i entorns (font: elaboració pròpia a partir del Geoportal urbanístic de l'Ajuntament de Badalona, 2023).

Passem a fixar-nos a les activitats que podem trobar al perímetre de l'espai públic. D'entrada, podem observar com aproximadament la meitat d'aquest perímetre ja es troba construït, mentre que l'altra meitat es troba en obres en diferents nivells d'avançament. El pla urbanístic contempla que les façanes que miren a la Rambla tinguin siguin d'ús comercial. El nivell d'ocupació dels locals dels edificis finalitzats és més aviat baix, amb una activitat que predomina de manera molt clara per damunt de la resta: la restauració. Aquesta representa més del 60% del total de negocis de la zona. És remarcable l'alta proporció d'aquests negocis que estan regentats per persones d'origen xinès, i la predominància de restaurants de tipus informal o de menjar per emportar.

Aprofitant que l'espai sota els pòrtics dels edificis és idoni per a la instal·lació de terrasses, s'han anat obrint bars i restaurants de diferent tipologia (*fotos 17 i 18*). A l'entorn de la parada de metro trobem un forn de pa (que també inclou cafeteria) i un supermercat de conveniència, mentre que als pòrtics elevats de sobre el canal hi ha una farmàcia i un centre d'estètica. Fora de l'àmbit de la Rambla, trobem altres negocis que aporten certa diversitat com un estanc, una administració de loteria, una botiga de mobles o oficines immobiliàries. No obstant això, es troben a faltar comerços que facilitin l'abastiment quotidià com supermercats, botigues d'alimentació, roba, objectes diversos, etc. L'acabament dels edificis restants així com l'obertura del canal, amb locals en tot el seu perímetre, afegiran un bon grapat de superfície per comercialitzar sumant-se a la ja disponible en abundància.

Hi ha diversos factors als quals podem atribuir les dificultats per a la instal·lació de comerç a la zona nova del barri. En primer lloc, la pre-existència d'àrees comercials més consolidades en un perímetre relativament proper, com l'entorn del Mercat Torner al barri del Progrés i el passeig de La Salut al barri del mateix nom, així com el centre comercial Màgic. Per altra banda, l'auge del comerç electrònic, que ha canibalitzat moltes vendes que abans es feien al petit comerç. En canvi, si s'aconsegueix que l'espai tingui una bona afluència de vianants, això serà un factor que jugarà a favor de la instal·lació de negocis.

El mapa situat a continuació ens mostra un detall dels comerços i activitats en planta baixa existents actualment a l'àrea de la transformació urbanística.



Mapa 4: Situació i tipologia i llistat dels comerços, negocis i activitats existents en planta baixa a la zona de la transformació urbanística del barri del gorg. (font: elaboració pròpia a partir del Geoportal urbanístic de l'Ajuntament de Badalona, 2023).

### 3.2.2. Els habitatges

Els edificis construïts en l'àrea de la transformació urbanística fins a la data tenen un caràcter fonamentalment residencial, exceptuant els ja comentats espais comercials en les plantes baixes que fan façana a la rambla-canal i alguns dels carrers transversals. Les primeres promocions d'habitatges no s'acaben fins l'any 2016. Des de llavors, el ritme de construcció ha estat constant, amb un accelerament significatiu a partir de l'any 2020. Actualment, només queden unes poques parcel·les a la vorera sud del canal on encara no s'ha iniciat cap construcció.

La tipologia dels pisos ha anat canviant seguint de les tendències de les unitats familiars i del mercat immobiliari, que han anat forçant diversos canvis en el planejament per tal de definir

el sostre edificable i el número d'habitatges. Així, el 2013 s'aprova una modificació del Pla General Metropolità (Ajuntament de Badalona, 2013) per tal d'incrementar la densitat dels habitatges, que passen a tenir dimensions més reduïdes. La modificació també contempla que 188 dels habitatges que es construeixin siguin de protecció pública (preu regulat), en un àmbit on l'ordenament urbanístic no n'havia previst cap fins la data. Malgrat això, la proporció segueix essent molt reduïda: el número total d'habitatges previstos és de 2.576, amb un increment de 406 habitatges respecte el planejament original. Les volumetries i alçades previstes en el pla original es mantenen.

La mida dels habitatges construïts en les diverses promocions varien dels 50 m<sup>2</sup> fins a poc més de 100 m<sup>2</sup> en el cas dels més grans, i d'una quatre dormitoris. Pel que fa a les distribucions, podem veure que segueixen el model clàssic d'estances compartimentades amb un ús determinat, tenint com a màxima particularitat les cuines obertes a l'estar-menjador en molts casos. Gràcies a les volumetries previstes en el pla urbanístic, tots compten amb orientació exterior i balcons i terrasses de mida variable. S'observa una certa uniformitat pel que fa als materials de construcció. A les façanes, s'imposen els revestiments de peces ceràmiques, formigó prefabricat o maó d'obra vista de tons clars, i els balcons amb baranes de vidre. El predomini dels tons blancs i negres dona una certa uniformitat al conjunt, només contrastada per la volumetria singular en la vorera nord pel canvi en les façanes dels edificis entre mitgeres a la vorera sud (fotos 9 a 16 i 20).

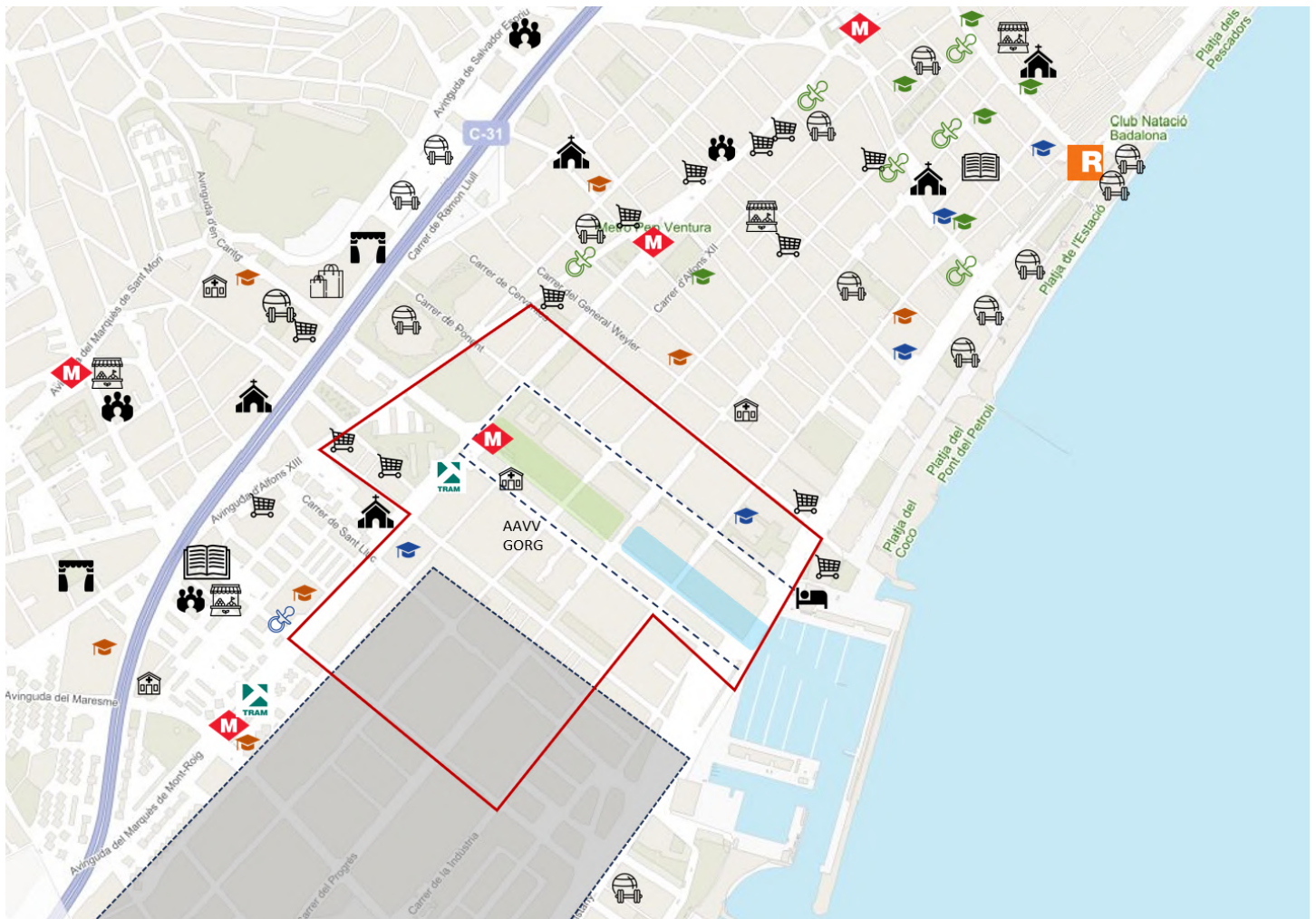
Donat que es tracta de promocions d'obra nova construïdes i comercialitzades sota l'etiqueta d'*alt standing*, els preus de venda són significativament alts: aquests no baixen dels 300.000 euros i poden arribar fins quasi els 700.000 euros en el cas dels pisos més grans o amb terrassa. Tots els edificis tenen aparcament subterrani (obligatori segons el planejament), i molts d'ells tenen zones comunitàries amb piscina, jocs infantils i altres serveis.

### 3.2.3. Els equipaments

El Pla Especial del Port de Badalona, en la seva versió més recent, reserva fins a un total de 13.133 m<sup>2</sup> de parcel·les per a la construcció d'equipaments. Les dues principals, situades a la cantonada del C/Indústria amb Ponent i a la cantonada del C/Monturiol (prolongació del C/Antoni Bori) amb Eduard Maristany, estan reservades per a ús docent. El Pla contempla la necessitat d'unes 450 places escolars d'infantil i primària i un número similar per a secundària. El 2010 es va obrir l'escola Badalona Port en el primer dels solars mencionats, en unes instal·lacions de mòduls provisionals que han perdurat fins l'actualitat (foto 28). La construcció d'un edifici definitiu i més gran per aquesta escola, juntament amb la d'un institut de secundària que permeti als alumnes seguir la seva formació sense haver de canviar de veïnat, és una de les reivindicacions prioritàries del barri, que s'està allargant degut a dificultats burocràtiques, de finançament i els ja habituals problemes de contaminació dels terrenys.







Mapa 5: Situació dels equipaments en un radi de 1 km (15 minuts a peu) des del centre del barri del Gorg (font: elaboració pròpia a partir del Geoportal urbanístic de l'Ajuntament de Badalona, 2023)

### 3.2.4. Les vores

La permeabilitat amb el seu entorn és un dels grans reptes de tota transformació urbanística. Com s'ha comentat, el Pla Especial del Port de Badalona busca la continuïtat de la trama urbana existent, així com relligar el punt de trobada de dos teixits urbans amb característiques diferenciades com són el residencial i l'industrial. La principal barrera física pendent de resoldre es troba a la banda de mar, ja que encara no s'ha construït el viaducte del tren que permetrà connectar la zona amb l'àmbit del port d'una manera fluida. En l'actualitat, doncs, existeix un cul de sac en aquesta zona, amb el risc de degradació que això comporta (*foto 14, al fons*).

En relació amb la resta d'àrees limítrofes, si bé no hi ha cap gran discontinuïtat física, sí que podem observar contrastos amb la tipologia d'urbanització, els usos i l'estat de l'espai públic i dels edificis. Això és especialment notori a la banda sud, que limita amb el polígon industrial. Malgrat existir un sector residencial històric al carrer Tortosa (*foto 44*), les illes de cases entre Antoni Bori i Tortosa són predominantment industrials. El canvi de secció i d'estat dels carrers és molt notable, amb voreres molt estretes i en mal estat, que dificulten l'accessibilitat i caminabilitat entre aquests dos sectors del barri (*fotos 39 a 43 i 45 a 46*). Com a excepció, l'illa entre Progrés i Indústria es troba també immersa en una transformació d'ús industrial cap a residencial i espai públic (*foto 43*). Aquest sector queda fora del Pla Especial i compta amb la seva pròpia ordenació. Aquesta només afecta a la mencionada illa de cases, però fa una reflexió sobre el futur de tot l'àmbit comprès entre l'avinguda Marquès de Montroig i la via del ferrocarril (carrer d'Eduard Maristany). A efectes pràctics, això suposa la prolongació de la transformació urbanística que estudiem en direcció sud, cosa que posa de manifest la influència transformadora del Pla Especial del Port de Badalona també sobre el seu entorn.

Al cantó nord (carrer de Ponent), el canvi de volumetries i seccions del carrer també és significatiu, malgrat que la transició és menys brusca perquè es tracta d'un sector de barri eminentment residencial i amb una urbanització en millors condicions (*fotos 35 i 36*).

Pel que fa al límit en direcció muntanya, és a dir, per la banda de l'avinguda Marquès de Montroig, la Rambla del Gorg enllaça amb un dels espais públics més grans de la ciutat: la plaça President Tarradellas, tancada en la part superior per el Palau Olímpic d'Esports i l'àmbit de l'autopista C-31 i el centre comercial Màgic (*fotos 47 a 50*). Aquesta zona manté una escala més monumental que manté en certa manera la de la Rambla, amb amples avingudes per a vianants i vehicles. Està previst que aquesta plaça, que actualment és una gran esplanada de formigó amb un aspecte prou desangelat, sigui remodelada perquè adopti una forma similar a la de la Rambla del Gorg, donant continuïtat així a l'eix cívic (*fotos 49 i 50*).

## 4. Anàlisi de l'espai

Després de descriure de forma exhaustiva el barri del Gorg i la seva transformació urbanística, procedim amb el seu anàlisi des del punt de vista dels aspectes exposats en el marc teòric en el seu mateix ordre de presentació. Això ens permetrà determinar en quina mesura la transformació urbanística del barri i els nous espais públics generats responen als criteris d'urbanisme inclusiu promovent la cohesió social en l'espai públic o si, per contra, es generen dinàmiques excloents. Addicionalment al contingut del marc teòric, per a l'anàlisi també s'ha emprat l'observació estructurada sobre el terreny i les preguntes a persones usuàries (veure apartat 4.4. i **Annex 2**). També s'han realitzat entrevistes a l'Associació de Veïns del Gorg-Mar, principal entitat veïnal del barri i al gerent de Marina Badalona, empresa pública encarregada de materialitzar la transformació urbanística (veure transcripció a l'**Annex 3**). A més, hem tingut accés als resultats d'una enquesta en línia realitzada el novembre de 2022 des del col·lectiu de veïns Canal-Gorg, amb 595 respostes.

### 4.1. Anàlisi de la transformació en base a criteris d'urbanisme inclusiu

Els primers elements que abordarem són l'**escala** i **densitat** de la intervenció. Com hem vist a l'apartat 1.1 del marc teòric, la tendència a la urbanització dispersa ha fomentat la pèrdua de l'escala humana als espais urbans. Això provoca que no s'assoleixin les densitats de persones i activitats necessàries per tal que un espai tingui vitalitat i contribueixi a enfortir les xarxes socials i de coneixença entre les persones que hi són presents.

El cas del Gorg és el d'una transformació urbana inserida en un teixit urbà consolidat i certament compacte. Per tant, no estariem parlant d'un cas d'urbanització dispersa o *sprawl*, sinó més aviat el contrari, d'una operació de densificació d'un entorn que anteriorment es trobava relativament poc poblat, donat el predomini de les activitats industrials. Donada la importància que el nou ordenament urbanístic atorga a la dotació d'espais públics, aquesta densificació es produeix sobretot en altura. Això permet obrir amplis espais allà on abans hi havia carrers estrets, en els quals es combinen diversos tipus de mobilitat començant per la de vianants. Tot i que el principal ús previst és el residencial, està previst que aquest convisqui amb altres usos com el comercial, situat a la planta baixa, i els equipaments.

Malgrat que l'abundància d'espai públic és en general un aspecte positiu, en alguns casos això pot jugar a la contra de l'objectiu d'assolir la desitjada densitat de persones i activitats. Donat que prèviament a la transformació urbanística es van eliminar totes les preexistències, en determinats punts la gran amplitud de l'espai públic no ajuda a afavorir-ho. Això és especialment rellevant a la Rambla del Gorg i el canal, espais que per les seves mesures poden arribar a resultar poc acollidors. No obstant això, la finalització cada cop més propera de la totalitat d'edificis a l'entorn de l'eix principal està ajudant a

delimitar-lo visualment i a fer més abastable l'escala de l'indret. Amb l'ocupació de les vivendes per part dels nous residents, es va incrementant la densitat de persones habitant i transitant la zona, a les quals segueixin comerços i negocis que s'instal·lin a les plantes baixes per tal de prestar servei al veïnat. Malgrat això, cal posar de rellevància les dificultats per a la formació d'un teixit comercial complet i variat partint pràcticament de zero.

A continuació, reproduïm la taula 4 exposada al marc teòric amb les característiques arquetípiques de la urbanització compacta, comparant-les amb l'estat de cada aspecte en l'àmbit analitzat:

PARÀMETRES URBANÍSTICS	ARQUETIP URBANITZACIÓ COMPACTA	TRANSFORMACIÓ URBANA DEL GORG
<i>Densitat d'edificacions i d'habitants</i>	Alta	Força alta, tot i que trobem molta amplitud dels espais entre edificis.
<i>Escala de referència</i>	Ésser humà, desplaçaments a peu	Ésser humà, escala de ciutat (eix de centralitat)
<i>Mitjà de transport</i>	A peu, bicicleta, transport públic	A peu, cotxe, transport públic. L'ús de la bicicleta és còmode però la infraestructura ciclista és insuficient.
<i>Segregació funcional</i>	Poca, hi ha mixticitat d'usos i activitats en diferents moments del dia.	Poca varietat d'usos, majoritàriament residencial i d'oci (passeig, restauració)
<i>Activitats a l'espai públic</i>	Permanència, trobada, desplaçament	Permanència i trobada durant les hores diürnes i sense temperatures extremes, desplaçament.
<i>Abastiment</i>	Mercats, comerç de proximitat	Insuficient comerç de proximitat a l'entorn més immediat, cal desplaçar-se als barris contigus.
<i>Xarxes relacionals</i>	Grans i complexes	En formació, poca coneixença entre els nous veïns i els antics.
<i>Activitats en planta baixa</i>	Comerç, restauració, activitats econòmiques. Obertes a l'exterior	Els locals en planta baixa es troben a l'àmbit de la Rambla, en altres carrers els baixos són tancats. Alt percentatge de locals buits, i els que estan plens ho estan majoritàriament per negocis de restauració.
<i>Espais de relació i esbarjo</i>	Carrers, places, parcs, negocis i equipaments presents en ells	Espai públic, malgrat que les zones comunitàries privades de

		moltes de les promocions agafen aquest paper en molts casos.
<i>Equipaments</i>	Diversos i propers, accessibles a peu	Inexistència d'equipaments en l'àmbit analitzat. Hi ha espais reservats a l'espera d'ésser desenvolupats.
<i>Impacte mediambiental</i>	Menor, aprofitament de recursos, serveis col·lectius	Serveis urbans col·lectius. La urbanització no segueix criteris mediambientals, amb, gran quantitat d'asfalt, poc espai verd i inexistència de sistemes d'aprofitament i drenatge sostenible de l'aigua o eficiència energètica.

Taula 13: Comparació de les característiques de la urbanització compacta amb la realitat de la transformació del Gorg (font: elaboració pròpia en base a Gehl, 2015; Sennet, 2019; Jacobs, 1961 i IERMB-AMB, 2016)

Seguirem l'anàlisi valorant l'aplicació dels criteris exposats a l'apartat 1.2 del marc teòric. Començarem per la **mixticitat**. El pla contempla la barreja d'usos en aquells carrers o espais més emblemàtics i que tenen un paper més central en la jerarquia de la trama. Així, les façanes dels edificis encarades cap a la Rambla del Gorg i el canal tenen amplis locals en planta baixa, i planta baixa i altell en el cas dels de la vorera nord, que a més se situen en un pòrtic que ressegueix el passeig longitudinalment. A nivell del canal, se situen dues rengleres més del locals a banda i banda, pensades per usos portuaris. Les façanes de la resta de carrers, en canvi, tendeixen a ser opaques, destacant sobretot les del carrer Antoni Bori. En aquest sentit, i com s'ha citat al marc teòric, Jane Jacobs (1961) ja parlava de la importància de tenir "ulls al carrer", és a dir, activitats i persones diverses en diferents moments del dia que ajuden a fer del carrer un lloc més segur i civilitzat. L'autora també estableix altres condicions per a la diversitat, que analitzem a continuació:

- *Oferir més d'una funció primària, i preferiblement, més de dues.* De les quatre funcions primàries establertes per Jacobs (habitatge, treball, oci, educació), ara per ara només trobem consolidada la d'habitatge i, en menor mesura, la d'oci. A la zona no hi trobem centres de treball rellevants més enllà dels negocis oberts (principalment restauració) i aquells situats al polígon Badalona sud, on hi predominen les empreses de venda majorista d'origen xinès. Malgrat no tancar-hi la porta, el Pla Especial del Port de Badalona no va contemplar zones específiques dedicades a sostre d'oficines, a diferència d'altres plans urbanístics duts a terme a Barcelona com el 22@. Això fa més difícil que les persones residents al barri puguin trobar el seu lloc de treball sense haver-se de desplaçar fora del veïnat i, probablement, de la ciutat. Finalment, pel que fa a la funció educativa ara mateix trobem només una escola de primària, però en unes condicions precàries i una oferta insuficient per a cobrir la demanda present i futura del barri.

- *Illes de cases petites i oportunitats freqüents de girar cantonada*: El PEPB contempla una trama urbanística continuïsta a la preexistent, superposant-hi l'espai obert de la Rambla i el Canal. Això dona més riquesa a la trama, incrementant les cantonades i els àmbits de relació. Malgrat això, hi ha certs trams de vorera força llargs i amb façanes massa opaques, com és el cas del carrer Antoni Bori (*fotos 37 i 38 de l'Annex 1*).
- *Edificis d'antiguitat i condició diversa*: Aquest aspecte va quedar impossibilitat des del moment en què la transformació va suposar l'enderrocament de tot allò preexistent, i els edificis nous hauran estat construïts en un període relativament breu de temps (5-8 anys), i en estils molt similars. El fet que moltes promocions d'habitatges ocupin l'illa de cases sencera no ajuda a aconseguir la sensació de diversitat que proporcionen els edificis entre mitgeres. No obstant això, als carrers limítrofs amb la transformació sí que podem trobar aquesta sensació de diversitat, amb edificis de diferents èpoques.
- *Concentració suficient de persones*: Segons Jacobs, la densitat necessària que contribueixi a generar vitalitat, seguretat, serveis i interès varia en funció de cada cas. La finalització i ocupació dels habitatges contribuirà de forma determinant a aconseguir aquest punt, contribuint també a incrementar la presència de persones a l'espai públic, molt sovint insuficient.

El conjunt de negocis que sorgeixen per donar suport als usos primaris existents és la "diversitat secundària". En el cas del Gorg, aquesta es troba encara en un estadi força incipient, tenint en compte la baixa ocupació dels locals i la poca diversitat en les tipologies de negoci.

Per tant podem afirmar que, tot i que les característiques de l'espai i els edificis ofereixen unes condicions bones per a la mixticitat, cal reforçar la presència de funcions primàries com l'educació (construcció dels equipaments educatius plantejats) i la feina (possibilitat de dedicar part dels locals portuaris a oficines). El moviment de persones resultant d'aquestes funcions és fonamental per afavorir la diversitat secundària, tot prioritant el nou comerç de proximitat i serveis per sobre del monocultiu de bars i restaurants.

El criteri de **proximitat** va estretament lligat amb el concepte de mixticitat que acabem de revisar. En l'apartat 3 d'aquest cas d'estudi hem vist com és necessari desplaçar-se fora del perímetre de la zona de la transformació urbanística per tal de realitzar moltes de les activitats que les tesis de la "ciutat dels 15 minuts" (Moreno et al., 2020) consideren bàsiques: habitatge, treball, comerç, salut, educació i esbarjo. No obstant això, molts dels equipaments i comerços que cobreixen aquestes funcions es troben relativament a prop i en un radi de 15 minuts a peu (veure mapa 5), tenint en compte que la distància accessible en aquests 15 minuts variarà en funció de la persona i de la seva edat, condició física i altres característiques. A més, la necessitat de fer majors desplaçaments, malgrat que puguin ser a peu, dificulta la simultaneïtat d'activitats quotidianes en l'espai, una altra de les condicions que l'urbanisme de proximitat busca afavorir. A l'apartat 3.2.1. i 3.2.3. del cas d'estudi hem

relatat els comerços i equipaments que es troben en les proximitats del barri, permetent satisfer aquestes funcions bàsiques.

Des de l'Associació de Veïns del Gorg-Mar manifesten que per a la realització d'aquestes activitats quotidianes es tendeix a gravitar més cap al barri del Progrés per sobre d'altres barris limítrofs. Aquesta tendència és un dels indicadors de la segregació social que existeix envers els barris limítrofs de la part sud, alguns amb alts índexs de vulnerabilitat urbana com ara Sant Roc. Aquest fet també es manifesta en un altre aspecte cabdal com l'educació: malgrat que el Gorg comparteix zona escolar amb aquests barris, es detecta una tendència entre les famílies de no voler matricular els infants a les escoles de l'entorn, normalment amb situacions d'alta complexitat. En conseqüència, les famílies s'han de desplaçar lluny del barri i veuen restringides les places pels seus fills als col·legis desitjats, forçant la demanda d'educació concertada o privada, una despesa que no està a l'abast de tothom.

Un altre aspecte fonamental per facilitar les activitats de proximitat és l'accessibilitat universal a peu o en modes de mobilitat sostenible com la bicicleta. Com hem vist, l'entorn del Gorg presenta una accessibilitat en general correcta, a la que cal destacar alguns punts febles. En primer lloc, trobem la connexió amb altres parts del barri i especialment la banda sud (direcció cap al carrer de Tortosa), amb un urbanisme deteriorat i poc accessible. Per altra banda, trobem la circulació de vehicles a velocitat excessiva que suposen un perill per als vianants, especialment en algunes cruïlles que no estan semaforitzades. En l'aspecte del transport públic, però, la cobertura és més favorable gràcies a les parades de metro, tramvia i bus, que fan possible arribar en un temps de viatge competitiu a gran part de la ciutat de Badalona i Barcelona (que concentra molts centres de treball i educatius).

La xarxa d'equipaments és un altre dels puntals de l'urbanisme de proximitat. Malgrat que la majoria dels terrenys dedicats a aquest ús encara no tenen un projecte definit, es detecta un fort consens entre els actors veïnals (Associació de Veïns, col·lectiu de veïns que van respondre l'enquesta d'estat del barri el novembre de 2022) de quins són els més necessaris. Encapçalen aquesta llista els equipaments educatius (Escola Badalona-Port i institut de secundària) i el CAP del Gorg, actualment en construcció a la confluència dels carrers Antoni Bori, Alfons XII i la Rambla del Gorg. En segon lloc, destacaríem la necessitat d'una biblioteca, una escola bressol i un centre cívic o espai per a entitats. Es tracta d'un punt encara per desenvolupar, però que és vist com un dels aspectes cabdals a afrontar per tal de dotar el barri de serveis de proximitat.

Pel que fa al tractament de la **porositat** i la **permeabilitat**, ja hem mencionat les diferències que s'observen en el tractament de les façanes segons la jerarquia del carrer. Els edificis s'obren cap a la Rambla i el canal, deixant la resta de carrers (especialment Antoni Bori) amb façanes excessivament opaques que dificulten l'activació urbana de les voreres (*fotos*

37 i 38 de l'Annex 1). A més, en el cas que hi hagi locals comercials és necessari que aquests estiguin ocupats per alguna activitat, i actualment hi ha encara un alt percentatge de locals buits. Uns altres elements generadors de moviment són les entrades als edificis d'habitatges. Aquests, però, es concentren als carrers laterals i no a l'eix central, reduint el tràfic de persones en aquest eix. Per altra banda, la tendència a construir edificis que es repleguin cap a l'interior també és present especialment als edificis entre la Rambla i el carrer de Ponent. La volumetria del PEPB dibuixa en aquestes illes de cases un passatge interior que inicialment es pretenia públic i amb usos comercials, però que ha acabat convertit en una zona d'ús privatiu per als veïns dels edificis que pot acollir usos d'estada i esbarjo en detriment de l'espai públic proper (*foto 22 de l'Annex 1*).

La finalització en els propers anys del viaducte ferroviari permetrà resoldre la connexió, ara pràcticament inexistent, a ambdós costats de la via del tren. D'aquesta manera, s'obrirà definitivament el barri al port i la façana marítima, fent que aquesta "penetri" cap endins mitjançant el canal. Aquest és un dels anhels veïnals més prioritaris, ja que la proximitat amb l'aigua ha estat un dels reclams principals per anunciar els nous habitatges. Sense aquesta actuació el PEPB queda incomplet, i la permeabilitat i integració del barri amb un dels espais cívics més representatius de la ciutat queda impossibilitada.

Per altra banda, tal i com s'ha descrit en l'apartat sobre les vores de la transformació urbanística, el contrast entre el teixit urbà nou i el vell és un dels punts que cal resoldre. Per una banda és urgent actuar sobre el paviment i calçades per tal de resoldre les dificultats d'accessibilitat actuals. A més, seria convenient estimular la regeneració d'aquestes vores d'una manera menys agressiva que com s'ha vingut fent fins ara, permetent una mescla de nou i vell que ajudi a suavitzar les transicions.

La permeabilitat desitjada en una intervenció urbanística també ha de ser de caràcter social, per tal d'evitar dinàmiques excloents. Hem vist com el barri del Gorg té un entorn molt divers, i en gran part amb un gran risc de vulnerabilitat i exclusió social, especialment en la banda sud. Davant d'aquest fenomen, l'espai públic s'erigeix com una gran eina de cohesió, ja que pot ajudar a que les comunitats més vulnerables per raó d'ètnia, cultura o migració puguin trencar l'habitual "confinament" que experimenten en barris com Sant Roc o el Remei. Mitjançant les observacions i entrevistes hem pogut constatar com la Rambla del Gorg és un punt que atreu passejants i usuaris provinents d'altres barris, que inclouen observar persones grans i també persones adultes (majoritàriament dones) amb infants a càrrec. Malgrat que el perfil cultural majoritari és local, hem pogut constatar com és habitual trobar també altres comunitats culturals més presents als barris veïns, com ara la musulmana. Això és un indicador que la permeabilitat entre barris funciona, augmentant així la capacitat de l'espai públic com a element cohesionador.



La presència del **verd urbà** és un dels punts en els quals la transformació urbanística segurament no va posar prou èmfasi. Malgrat que l'entorn de partida ja era completament urbà, l'obertura de nous espais públics en abundància no ha anat necessàriament lligada a l'increment significatiu dels espais verds, encara que el planejament urbanístic els catalogui com a tals. Així, predominen les superfícies pavimentades o asfaltades, que contribueixen a la impermeabilització del sol i a l'increment de la temperatura a causa de l'efecte illa de calor. La presència d'elements naturals més significativa és a l'espai de la Rambla del Gorg, amb els grans parterres que ocupen gran part de la banda nord (*fotos 23 a 26 de l'Annex 1*), però que suposen menys d'un 10% del total de superfície de l'espai públic. Això suposa menys d'un m<sup>2</sup> d'espai verd per habitant del barri (1,77 m<sup>2</sup> si tenim en compte només els habitants de l'àrea de la transformació urbanística).

Aquests parterres estan enjardinats amb arbrat i gespa (en un estat de conservació precari per l'ús intensiu per part dels passejants de gossos), sense trobar-hi espècies autòctones ni particularment adaptades a la climatologia de la zona. A la vorera sud, la més assolellada, trobem unes quantes fileres d'arbres que no han assolit el creixement dels de la banda oposada. Per tant, ens trobem amb que una gran part del principal espai públic del barri no ofereix un confort climàtic suficient durant les hores i mesos de més assolellament i calor, impactant negativament en l'ús de l'espai. La falta d'ombra i vegetació és un altre punt destacat que sorgeix de la investigació entre el veïnat.

En canvi, el projecte sí que potencia la relació amb un altre element natural destacat, si bé que d'una manera molt humanitzada: l'aigua i el mar. El seu valor simbòlic i estètic aporta una gran singularitat a l'espai, i es pot convertir en un nou espai de trobada i relació al voltant de la làmina d'aigua que formaran el canal i la futura piscina/estany ornamental situada a la seva capçalera (*fotos 12 a 16 de l'Annex 1*).

#### **4.1.1. Gentrificació i dinàmiques privatitzadores**

La transformació urbanística del barri ha tingut efectes molt significatius sobre el seu perfil socioeconòmic. A l'apartat de dades sociodemogràfiques hem pogut observar com la població s'ha pràcticament doblat entre 2017 i 2022, mentres que la renda per càpita ha incrementat al voltant d'un 30%. Malgrat que aquest creixement vingui donat per la gran quantitat d'habitatges nova construcció en zones on abans no n'hi havia, això també ha tingut impacte en la resta del barri. Així, les finques de la part no reformada també han experimentat una revalorització, de la mà de la millora de les comunicacions i la recuperació de la façana marítima dutes a terme en la darrera dècada. Això contribueix la dificultat en l'accés a l'habitatge, agreujada com hem vist per la insuficient dotació d'habitatge de protecció oficial. L'alt preu dels habitatges de nova construcció implica que només persones o famílies amb un nivell d'ingressos alts poden accedir a la seva compra.

En canvi, sembla que la pressió turística, un altre dels elements que afavoreixen la gentrificació, no incideix de manera tan rellevant al barri com a altres sectors de l'àrea

metropolitana. De fet, el 2015 es va aprovar una Modificació del Pla General Metropolità que prohibeix l'ús turístic als habitatges del barri. Malgrat que l'ordenament urbanístic original contemplava diversos hotels, finalment només se n'ha construït un al passeig marítim, que actualment queda separat del barri per les vies del ferrocarril.

Pel que fa als negocis, la gentrificació se sol traduir en un procés de substitució de comerços i activitats que tampoc és molt rellevant en el cas que ens ocupa, donat que el barri no ha tingut un caràcter comercial especialment marcat. Sí que és rellevant, però, l'alta concentració de bars i restaurants, que representen una ampla majoria d'entre tots els locals que es troben ocupats. Aquest fet és esperable, donat que l'indret ofereix les condicions idònies perquè s'hi instal·lin, amb molt d'espai públic disponible per a terrasses. L'espai a vegades excessiu que aquestes ocupen, normalment a les zones amb més ombra, i el nivell de soroll que poden arribar a generar és motiu de preocupació entre el veïnat. Tot i que aquests negocis aporten vitalitat al barri, la seva proliferació en excés pot portar problemes de soroll i de privatització de l'espai públic, encara que de moment observem com les zones d'estada fora de les terrasses segueixen essent prou abundants.

La Rambla del Gorg també és un escenari recurrent d'esdeveniments de caràcter tant de barri com a escala més de ciutat, molts dels quals tenen ànim de lucre i per tant suposen un ús privatiu de l'espai. La seva amplitud i situació convenient l'han fet un lloc apropiat per la celebració de fires, proves esportives, atraccions i circs ambulants, etc. En la mesura que la zona s'ha anat omplint de nous veïns, s'han anat incrementant les friccions entre la convivència d'aquests dos col·lectius. Un dels més destacats per la seva periodicitat és el mercat ambulant (encants) que se celebra cada dimarts. Mentre que des de l'Associació es valora positivament la vida i moviment que aquests aporten, altres veïns alerten que aquest embruta i deteriora l'espai degut als vehicles que hi transiten per muntar-lo. Malgrat això, l'espai públic es troba a disposició del ciutadà la gran majoria de dies, i en els darrers mesos hi ha una tendència a celebrar els esdeveniments a la propera plaça President Tarradellas, igualment espaiosa i amb menys veïns propers.

En resum, el barri del Gorg no s'escapa de les dinàmiques gentrificadores, que vénen de la mà d'un alt preu de l'habitatge i un monocultiu de negocis de restauració i hostaleria, que caldrà vigilar i potser regular per evitar l'excessiva privatització de l'espai amb les terrasses. Per contra, el turisme o l'ocupació de la via pública per part d'esdeveniment no semblen factors que ara per ara contribueixin a engrandir aquestes dinàmiques.

#### **4.2. Avaluació de l'espai públic amb criteris de perspectiva de gènere**

Seguim amb l'anàlisi de la transformació urbanística incorporant la dimensió de la perspectiva de gènere en l'urbanisme, segons els criteris tractats en l'apartat 2 del marc teòric.

Per tal de definir el conjunt de categories i indicadors a utilitzar en el procés de recollida d'informació, hem pres com a referència el *Manual d'Urbanisme de la Vida Quotidiana* elaborat per Paricio et al. (2019), que proposa una metodologia detallada d'anàlisi de l'espai urbà des de la perspectiva de gènere, basada en observar l'espai analitzat i preguntar a les persones que s'hi troben. A l'**Annex 2** s'adjunten les fitxes que proposa el Manual, completades amb els resultats de l'observació estructurada (fitxes "observar") i d'algunes entrevistes a usuaris de l'espai públic en el moment de desenvolupar aquesta tasca (fitxes "preguntar").

L'observació estructurada s'ha anat realitzant en diversos moments durant el procés de realització del treball i en diversos moments del dia: migdia, vespre i nit de dies laborables i matí, tarda i nit de festius.

Les fitxes "preguntar" estan omplertes en base a l'agregació de les respostes de diferents grups persones (20 individus en total) usuàries de l'espai públic, i que van ésser entrevistades d'acord amb el contingut de les fitxes. L'elecció d'aquestes persones va venir motivada per la seva presència a l'espai en el moment de les observacions, buscant en la mesura del possible una diversitat d'edats i gènere. Es pot observar una breu relació dels perfils entrevistats a l'**Annex 2** (a partir de la pàgina 123).

La taula situada a continuació presenta els principals components de l'anàlisi segons s'estableix a les fitxes del manual utilitzat, així com la descripció i valoració d'allò observat i les respostes rebudes de les persones entrevistades.

COMPONENT	CRITERI DE QUALITAT	NOTA	COMENTARI
Façana-Perímetre	Existència d'espais buits i passius		Abundància d'espais passius, especialment locals desocupats i solars buits ( <i>exemplificat a les fotos 9, 18 i 21 de l'Annex 1</i> ).
	Diversitat d'usos		Predomini de la restauració i bars, comerç de primera necessitat incipient.
	Transparència		Contrast entre l'eix central, amb locals comercials i els carrers laterals, alguns amb façanes totalment opaques com Antoni Bori ( <i>fotos 37 i 38 de l'Annex 1</i> ).
	Unitats i obertures		Les entrades als habitatges es concentren als carrers laterals, reduint aflluència a l'eix central.
	Qualitat materials i detalls		Façanes força uniformes amb materials moderns.
Vials-paviments	Velocitat dels vehicles		En alguns punts (ponts sobre el canal) els vehicles agafen velocitats excessives.
	Connectivitat		Connectivitat molt fluïda amb la trama urbana, excepte en la banda sud (polígon industrial) i la zona del port, on la connexió resta pendent.
	Distribució de l'espai i espai lliure de pas		Espais amples de circulació de vianants en tot l'àmbit de la transformació urbana.
	Passos de vianants i espais de vida		Existència de cruïlles perilloses sense semaforitzar, com Antoni Bori/Indústria.

	Infraestructura ciclista	Yellow	Carrils bici en vorera i no connectats amb la resta de xarxa ciclista.
	Sòl tou drenant o no pavimentat	Red	Espais públics pavimentats amb llamborda o asfalt, contribueixen a l'efecte illa de calor.
	Accessibilitat (persones amb diversitat funcional, gent gran, cotxets...)	Green	Bona accessibilitat de tot l'àmbit, es compleixen les normatives establertes.
<i>Elements urbans</i>	Necessitats bàsiques	Yellow	Dificultat per cobrir algunes necessitats bàsiques. Poca abundància de fonts d'aigua. Inexistència de WC públic.
	Parades de transport	Green	Excel·lent connectivitat amb transport públic (Metro, bus, tramvia).
	Il·luminació	Red	La il·luminació nocturna és insuficient en molts àmbits de la Rambla i el canal, creant zones insegures ( <i>fotos 31 a 34 de l'Annex 1</i> ).
	Elements per seure (no comercials) o recolzar-se	Green	Abundància de bancs i llocs on seure.
	Protecció del clima	Yellow	Zones d'ombra insuficients, especialment en l'àmbit del canal i la vorera sud de la Rambla.
	Elements de joc/activitats	Yellow	Espai ample i protegit per al joc lliure, però gronxadors en mal estat i no accessibles.
	Verd urbà	Yellow	La vegetació podria ser més abundant.
<i>Entorn</i>	Neteja i manteniment	Red	El manteniment de l'espai podria millorar, hi ha paviments en mal estat i mobiliari deteriorat. La neteja deficient és una queixa veïnal recurrent.
	Percepció d'escala	Yellow	Espais excessivament amples en alguns punts, malgrat que l'acabament dels edificis contribueix a delimitar visualment l'espai.
	Visibilitat	Yellow	Correcta de dia però insuficient de nit, especialment a les zones poc il·luminades i als pòrtics amb locals comercials buits.
	Llegibilitat	Green	Espais diàfans i comprensibles, és fàcil moure's a través d'ells.
	Soroll	Green	En general és un espai tranquil i sense soroll excessiu, tot i que la presència cada cop més abundant de terrasses pot suposar un problema.
	Qualitat de l'aire	Yellow	Qualitat de l'aire similar a la resta de la ciutat, que suporta uns índex de contaminació sovint massa alts.
	Cura comunitària i control social	Yellow	Exceptuant la nit i les hores de màxima insolació a l'estiu, l'espai públic és un lloc agradable i que facilita les tasques de cura. Malgrat això, falten equipaments que ajudin a proveir-les.
<i>Perfil de les persones</i>	Edats	Green	S'observa força diversitat de grups d'edat en l'espai.
	Cura	Yellow	La presència de persones cuidadores i cuidades fa sobretot referència a la infància. També s'observen persones grans però sense grans impediments de mobilitat.
	Autonomia i mobilitat	Yellow	L'espai és accessible, però no acaba d'oferir tot el confort necessari perquè col·lectius com els infants o les dones (en hores nocturnes) es puguin desplaçar soles amb plena percepció de seguretat.
	Cultures i orígens	Yellow	La presència de grups culturals diversos és tímida però constant. Malgrat això, no s'observa una gran interacció entre els diversos grups.

	Grau de relació		L'espai ofereix bones condicions per bastir xarxes de coneixença i de relació, malgrat que aquestes es veurien reforçades amb una major diversitat d'usos (comercial, equipaments, etc.).
Usos de l'espai	Activitats		Els usos són uniformes al llarg del dia, principalment passeig, mascotes, joc infantil i hostaleria. Alguns usos monopolitzen l'espai, com ara el passeig de gossos. Preocupació veïnal per altres usos incívics com el "botellón".
	Horaris del dia		Trobem presència de persones a l'espai en diverses franges horàries. A partir de quan es fa fosc, però, es redueix la diversitat de perfils i predominen els homes.
	Patrimoni i simbolisme		No queden vestigis patrimonials del passat del barri. Tampoc es veuen reconeixements públics a figures femenines (nomenclàtor, monuments). Malgrat això, l'espai té un simbolisme important per la seva forma d'eix i, sobretot, per la presència de l'aigua en el canal.
	Seguretat		Abundància d'elements que impacten negativament en la sensació de seguretat: il·luminació insuficient, plantes baixes sense activitat, poca presència de persones en hores nocturnes i zones degradades i naus ocupades a la vora sud (polígon industrial).

Taula 14: Resultats de les observacions dels components de l'anàlisi de l'espai urbà amb perspectiva de gènere (font: elaboració pròpia, a partir de Paricio et al., 2019).

De l'anàlisi de la taula anterior se'n desprèn que malgrat que l'espai reuneix moltes característiques adients per a facilitar les activitats quotidianes, les tasques de cura i l'autonomia dels col·lectius més vulnerables, és necessari abordar algunes qüestions per fer-ho efectiu. Els principals reptes són els següents:

- *Façana/Perímetre*→ Ocupació dels locals amb diversitat comercial. Acabament del canal i la connexió amb la façana marítima. Construcció dels equipaments. Evitar els espais passius, que poden esdevenir insegurs. Remodelació del l'indar de l'espai amb el polígon industrial, actualment força degradats.
- *Vials/Paviments*→ Reparació dels paviments deteriorats, introducció de més vegetació i paviments permeables. Millora de la infraestructura ciclista.
- *Elements urbans*→ Incrementar la il·luminació. Reparació i reforç del mobiliari urbà (bancs, papereres, fonts, WC públic...). Reforma de la zona de gronxadors.
- *Entorn*→ Millorar el manteniment i neteja de l'espai
- *Perfil de persones*→ Reforçar el caràcter de punt de trobada i interacció entre el veïnat. Estimular presència de diversitat cultural en un entorn de convivència. Lluitar contra les conductes i els usos incívics de l'espai.

- *Usos de l'espai*→ Introduir més usos a diferents hores del dia, per incrementar la sensació de seguretat. Resoldre la convivència amb el passeig de mascotes.

#### 4.3. La participació ciutadana en el procés de transformació

La participació ciutadana és una dimensió de primer nivell a tenir en compte a l'hora d'analitzar una transformació urbanística des del punt de vista de l'urbanisme inclusiu. En aquest apartat, veurem com s'ha tractat històricament la participació en el desenvolupament de la transformació urbanística del Gorg.

En la línia del que ha estat habitual en la història de l'urbanisme, la concepció i materialització dels plans ha estat sempre un procés "top-down" que ha recaigut en agents tècnics i polítics, sense tenir en compte les necessitats i les opinions veïnals. El cas del PEPB no és cap excepció, ja que en tot el seu desenvolupament no es van obrir canals de participació més enllà dels processos d'al·legacions oficials, sovint desconeguts o inaccessibles al conjunt de la ciutadania.

La principal experiència de participació rellevant que s'ha dut a terme arran de la transformació urbanística del barri va ser el 2016, un cop ja estava definit l'ordenament i construïts la majoria d'espais públics. El govern municipal del moment va impulsar un procés participatiu per a decidir aspectes com el nomenclàtor dels nous espais resultants de la transformació i, el punt més important, els usos futurs dels terrenys destinats a equipaments. Aquest procés, organitzat per l'Ajuntament i Marina Badalona, va comptar amb la col·laboració de les entitats del barri (encapçalades per l'Associació de Veïns), altres entitats implicades en la millora de la ciutat i persones a títol individual. En les jornades van comptar amb l'assistència d'un centenar de persones, una participació que des de l'Associació de Veïns valoren com a insuficient per tal de donar legitimitat a uns resultats que, segons es va prometre, serien vinculants.

A més del nomenclàtor, la majoria del qual encara no és visible en les plaques situades a la via pública, es van escollir els usos per les parcel·les d'equipaments situades al carrer ponent i Antoni Bori, excloent les de mida més gran destinades a equipament educatiu i la que esdevindrà el futur CAP actualment en construcció. Els usos guanyadors van ser biblioteca (92 vots), centre de dia per a gent gran (81 vots), centre cívic (76 vots) i espai jove (53 vots).

Més de set anys després, i com expliquen des de l'Associació de Veïns, no solament cap d'aquests equipaments no s'ha materialitzat, sinó que l'Ajuntament els ha comunicat que la majoria de parcel·les són massa petites per acollir els usos que es van decidir. Això posa de manifest el poc rigor en el disseny del procés de participació, que es va quedar en un terreny purament simbòlic. A dia d'avui, els solars segueixen buits. Malgrat que algunes

veus del veïnat han suggerit d'explorar usos temporals i autogestionats per aquests terrenys, no hi ha cap experiència en marxa en aquest sentit.

Més recentment, durant la tardor de 2022, Marina Badalona va impulsar des del port un procés participatiu com a part de l'elaboració del nou Pla d'Usos del Port de Badalona. Aquest es va compondre de quatre sessions informatives amb diferents agents implicats: operadors del port, associacions de veïns i veïnat proper, entitats econòmiques locals i públic general. Aquestes sessions es van aprofitar per incorporar les apreciacions dels agents participants. Paral·lelament, també es va obrir un canal de participació a través de la web. La participació total va ser d'unes 150 persones a les sessions presencials i unes 30 aportacions via web.

Actualment, la implicació comunitària al barri passa principalment per dos canals. En primer lloc trobem l'Associació de Veïns, amb més de 25 anys de recorregut. Tot i ser l'actor veïnal de referència, la junta actual expressa les dificultats per aconseguir el relleu generacional. Per altra banda, trobem una organització de caràcter més espontani entre les diferents comunitats de veïns de les noves promocions recentment finalitzades, i que es vehicula principalment per les aplicacions de missatgeria. Així, les TIC han facilitat la comunicació i la difusió de temes d'interès comú entre el veïnat, i la possibilitat que aquests col·lectius s'erigeixin en un grup de pressió davant l'Ajuntament addicional a l'Associació de Veïns. El novembre de 2022, alguns membres d'aquest col·lectiu van impulsar l'enquesta *online* d'estat del barri a la qual hem tingut accés i que ha servit per obtenir informació sobre els principals aspectes de millora des del punt de vista veïnal. Justament, el canvi tecnològic és un dels principals vectors de canvi assenyalats per Parés et al. (2015) que estan redefinint la manera com s'exerceix aquesta participació ciutadana, reduint les capes d'intermediació entre les persones i estaments polítics, i disminuint els costos de les accions polítiques.

Al punt 3 del marc teòric s'han presentat alguns instruments per avaluar els nivells de participació ciutadana assolits. Si ens basem en l'escala de participació d'Arnstein (1969), veiem com la participació en el desenvolupament de la transformació urbanística s'ha mogut sempre en un camp principalment simbòlic o de *tokenism* (informació, consulta i conciliació d'interessos). De manera similar, segons la taula de nivells de participació de Wates (2000), podem determinar que l'habitual és la consulta o la simple informació entre l'administració pública (Ajuntament i Marina Badalona), els actors socials que exerceixen com a grup de pressió i altres agents convidats. En cap cas, però, s'han arribat als nivells de coproducció que podrien ésser desitjables per d'implementar millores de manera més ràpida i implicant a la comunitat del barri, generant sentiment de pertinença i corresponsabilitat.

#### 4.4. La transformació del Gorg i el “model Barcelona”

Acabarem l'apartat d'anàlisi del cas d'estudi contextualitzant-lo segons els aspectes revisats al punt 4 del marc teòric. D'aquesta manera, podem afirmar que la reforma urbanística del

barri del Gorg i, de manera conjunta, el Pla Especial del Port de Badalona (PEPB) es poden emmarcar dins del conjunt de transformacions urbanes sorgides a partir de finals de la dècada de 1980, i que integren l'anomenat "model Barcelona". Els motius són els següents: per començar, el concurs d'idees que va ser l'embrió del PEPB data de 1987, època en la qual les tesis d'aquest model es trobaven en ple desenvolupament. A més, el guanyador del concurs i responsable principal del projecte, l'arquitecte i urbanista Manuel de Solà-Morales, és també l'autor d'altres projectes de transformació urbana emblemàtiques d'aquest període, com ara el Moll de la Fusta i l'Illa Diagonal. El seu projecte per a Badalona denota la voluntat d'actuar a una escala que permeti definir la zonificació i els usos, i apostar per la provisió d'espai públic en abundància com a eina de cohesió urbana, mantenint alhora la densitat i el respecte a la trama urbana existent. El projecte contempla la barreja d'usos, reservant especialment els espais en planta baixa per a activitats de domini públic.

Un dels projectes emblemàtics del "model Barcelona", amb el qual el PEPB pot traçar paral·lelismes, és la Vila Olímpica. Els dos projectes contemporen la reconversió integral d'una àrea industrial en decadència a un teixit urbà majoritàriament residencial, enderrocant la pràctica totalitat de les preexistències per erigir un barri completament nou. Les dues transformacions van lligades a la recuperació dels fronts marítics per a usos ciutadans, a la vegada que busquen inserir-se als teixits urbans preexistents per relligar entre si àrees que abans es trobaven aïllades per circumstàncies físiques i per les activitats que s'hi duïen a terme.

A més, els dos projectes han utilitzat els mecanismes de la cooperació públic-privada per tal de dur-se a terme. Malgrat això, també trobem diferències, començant pel el temps d'execució de la transformació. Mentre que la Vila Olímpica va construir-se en un temps molt breu degut a l'impuls de la cita olímpica de 1992, la transformació del barri del Gorg no comptava amb cap compromís d'aquest tipus i va estar afectada per molts contratemps -contaminació dels terrenys, fallida de moltes empreses degut a la crisi econòmica- que n'han retardat la materialització. Això també ha impactat en la capacitat de l'administració pública per supervisar i dirigir els aspectes de l'operació que havien de desenvolupar els agents privats.

El lideratge de l'administració pública en el disseny i la supervisió de les empreses encarregades de materialitzar els projectes és una altra de les característiques del "model Barcelona". Com hem comentat, però, en el cas badaloní el lideratge públic va perdre certa força a mida que les parcel·les de la transformació van anar passant a mans privades pel seu desenvolupament. A més, l'ordenament ha patit canvis per adaptar-se a les condicions del mercat i afavorir la viabilitat dels projectes, encara que això anés en detriment del pla original de Solà-Morales.

Una altra referència clara present en el "model Barcelona" i en la transformació urbana del Gorg és l'utilització de l'eix de centralitat com a element vertebrador del projecte, en aquest cas del canal i la Rambla. En la seva concepció, el projecte busca certa monumentalitat per



atorgar singularitat, identitat i representativitat al nou espai. També es busca la qualitat en el disseny dels edificis, tot i que aquest aspecte hagi quedat en la majoria dels casos relegat a un segon pla i l'aparença dels edificis hagi estat més influenciada per les tendències en la construcció del moment, que solen prioritzar la recerca de la rendibilitat en l'operació immobiliària per sobre de la singularitat arquitectònica o artística.

Per altra banda, moltes de les crítiques que s'han fet al "model Barcelona" també són aplicables a la transformació urbanística del Gorg. Així, l'habitatge públic ha estat un punt pràcticament omès en el PEPB, només esmenat en part a l'última modificació de l'ordenament realitzada el 2012 introdueix l'obligatorietat de reservar un cert nombre d'habitatges per a protecció pública (comercialització amb preu regulat). Malgrat això, aquests només acabaran suposant el 7% sobre el total d'habitatges que contempla el pla, contribuint a engrandir la desigualtat de preus entre els pisos de recent construcció i les zones limítrofes més antigues. Una altra de les crítiques aplicables és la falta de sensibilitat amb el patrimoni existent, ja que en tot l'àmbit de la transformació pràcticament no queda cap rastre del passat industrial de l'indret. Finalment, malgrat que la volumetria intenta adaptar-se a l'entorn ja construït retirant els cossos alts de la façana del carrer, la gran altura dels edificis ha estat criticada per actors veïnals com l'Associació de Veïns, que la consideren excessiva.

A continuació, analitzarem en quina mesura es compleixen els set requisits establerts per Mayorga (2013) per avaluar la capacitat d'una àrea per esdevenir un **eix de centralitat**, estratègia comuna en moltes de les transformacions del "model Barcelona". No oblidem que un dels objectius del PEPB és generar un nou pol d'atracció de persones i activitat a escala de ciutat.

1. *Localització estratègica, relacions urbanes convenients i distància a altres centres.*

*Disponibilitat i preu de l'espai.* → ● L'àrea se situa entre zones històricament consolidades i d'altres amb potencial de creixement futur. Hi trobem abundància de sòl edificable per a diferents activitats.

2. *Bona accessibilitat, connexió amb les xarxes d'infraestructura i diversificació de modes de desplaçament.* → ● Excel·lents connexions amb transport públic (parades de metro, tram i bus) i privat (xarxa viària local i autopista C-31). L'espai urbà és àmpliament caminable i ciclable, tot i que amb marge de millora.

3. *Mescla d'usos i activitats per tipologia, temporalitat i usuaris. Possibilitat d'intercanvi, usos públics i privats, especialitzats i genèrics.* → ● Insuficient diversitat d'usos per tipologia i temporalitat. Malgrat això, l'ordenament i l'espai construït tenen el potencial d'acollir-los (espai comercial, sol per a equipaments).

4. *Alta densitat de persones que l'habiten i el visiten.* → ● Tot i que la densitat de residents creixent, l'efecte "crida" sobre els veïnats del voltant encara no és prou fort, probablement per la manca d'activitats i usos.

5. *Quantitat i qualitat d'espai públic col·lectiu.* → ● Espai públic molt abundant, però en un estat de conservació i manteniment millorable degut a la seva antiguitat i l'impacte dels treballs de construcció a l'entorn, que han deteriorat l'estat de paviments i mobiliari.
6. *Quantitat i qualitat de l'espai urbà, amb una relació adequada de l'espai lliure i edificat.* → ● Bona relació entre l'espai lliure i edificat, varietat de formes edificades. Malgrat això, la qualitat dels elements a l'espai urbà podria millorar (il·luminació, qualitat i quantitat del mobiliari urbà).
7. *Valor simbòlic del lloc, edificis i espais urbans: espais de referència nous i antics, percepció de la identitat del lloc (història, geografia, etc.).* → ● Poca sensibilitat al patrimoni industrial preexistent i a la història del barri. Predomini total d'edificis nous sense singularitat arquitectònica, i inexistència d'intervencions artístiques. Malgrat això, la presència de l'aigua i la búsqueda "monumentalitat" de l'eix són els elements que aporten la càrrega simbòlica més important.

Com veiem, els punts en els quals es donen les condicions més favorables són aquells que fan referència a qüestions geogràfiques i formals, és a dir, la situació de l'àrea analitzada i com aquest s'ha urbanitzat. Els punts on trobem mancances són aquells relacionats amb les activitats presents a la zona i la qualitat dels elements de l'espai públic. Així, podem determinar que el barri del Gorg té cert potencial per esdevenir un pol d'atracció dins la ciutat, però fa falta dotar-lo de més contingut i funcions que afavoreixin moviment de persones.

Per concloure l'anàlisi del cas d'estudi hem vist, doncs, com la transformació urbana del Gorg és deutora de projectes emblemàtics del "model Barcelona" com ara la Vila Olímpica i els eixos de centralitat. Malgrat això, el seu desenvolupament ha patit múltiples retards degut a dificultats tècniques, institucionals i, sobretot, les pressions del mercat. Tot això ha desvirtuat en part el projecte original i ha generat forts contrastos entre la zona transformada del barri i el seu entorn, en una dinàmica similar als desenvolupaments de principis de la dècada dels 2000 a Barcelona, contemporanis al del PEPB. Avui, doncs, els habitatges nous del barri responen a uns estàndards de preu i qualitat molt diferents dels del seu entorn més immediat. Només a uns pocs centenars de metres, barris com Sant Roc o el Remei presenten alguns dels indicadors de desigualtat i vulnerabilitat urbana més alts de Catalunya, de manera similar al que ha passat amb les transformacions a l'entorn de barris com La Mina i el Besòs, a Sant Adrià del Besòs. Davant d'aquesta situació, l'espai públic i els equipaments s'erigeixen com una estratègia clau per tal de pal·liar aquestes desigualtats i aconseguir un barri més inclusiu i relacionat amb el seu entorn.

## Conclusions i recomanacions

Els projectes de transformació i renovació urbana que han tingut lloc a moltes ciutats en les darreres dècades han estat sovint processos llargs i costosos en recursos i en temps. Aquests plans han hagut de fer front a nombrosos obstacles com crisis econòmiques, canvis polítics o conflictes i oposició veïnals, que n'han allargat la seva materialització. D'aquesta manera, trobem com moltes transformacions urbanes concebudes en les dècades de 1990 i 2000 i finalitzades recentment no paren atenció als aspectes que vagin més enllà dels purament constructius i de maximització del benefici econòmic, utilitzant criteris que han quedat desfasats: falta d'escala humana, segregació de funcions, impossibilitat de barreja d'usos, deficiències en el disseny de l'espai públic i en la permeabilitat amb les zones limítrofes, etc. Tot això provoca dificultats per a l'activació i la vida urbana d'aquestes zones regenerades, i impacta negativament en la cohesió social, ja que obre la porta a dinàmiques de segregació social i física en relació amb altres espais de la ciutat.

En resposta a aquestes problemàtiques, des del camp de l'urbanisme s'han formulat una sèrie de criteris i estratègies per aconseguir teixits urbans més vius, inclusivament, socialment cohesionadors. El marc teòric del treball en desenvolupa algunes de les més rellevants, com la urbanització compacta, densa i a escala humana, la mixticitat, la proximitat (incloent el paradigma de "la ciutat dels 15 minuts"), la permeabilitat i el verd urbà. També es revisen dinàmiques urbanes i econòmiques que amenacen la cohesió social, com la privatització i la gentrificació. La base teòrica per a l'anàlisi del cas d'estudi s'ha completat amb una revisió de la participació ciutadana i la perspectiva de gènere, com a dimensions imprescindibles per a avançar cap a un urbanisme més inclusiu.

Adicionalment i com a context del cas d'estudi, s'ha exposat un dels corrents urbanístics considerats més exitosos des de finals de la dècada de 1980 fins a principis del segle XXI, moment en què comença a ésser qüestionat: l'anomenat "model Barcelona", així com l'estratègia dels eixos de centralitat que forma part d'aquest model.

El treball realitzat ens ha permès veure com la transformació urbanística del barri del Gorg de Badalona constitueix un exemple de les problemàtiques descrites, alhora que s'inscriu en el conjunt de transformacions realitzades sota la influència del "model Barcelona". En l'actualitat trobem un espai públic que, tot i presentar uns estàndards arquitectònics i de qualitat correctes, té dificultats per a la seva activació urbana i corre el risc d'esdevenir una àrea amb poques funcions quotidianes més enllà de la residencial, així com de perpetrar dinàmiques d'exclusió. Hem observat també indicis de gentrificació, sobretot pel que fa a la renovació del parc d'habitatge i el gran increment de preus que ha experimentat, així com la tipologia de comerç, orientat bàsicament a l'oci enlloc de facilitar tasques quotidianes.

Malgrat tots els reptes que presenta el barri, la recerca i anàlisi en base als conceptes exposats ens ha permès determinar que l'espai ofereix un bon potencial per a la seva millora. En aquesta línia, i fonamentant-nos en els criteris revisats al marc teòric, hem formulat un seguit de **recomanacions i directrius d'actuació**. Aquestes s'encaminen a promoure l'activació urbana del barri del Gorg, així com a potenciar les característiques que ajudin a millorar la capacitat del seu espai públic per a promoure la integració i cohesió social. Les propostes que formulem són les següents:

## 1. Millorar la connexió amb l'entorn i els seus equipaments

Per tal que l'espai de la transformació urbanística esdevingui un espai integrador que no només sigui utilitzat per les persones que hi viuen, és necessari reforçar i fer més amable la connexió amb el seu entorn, seguint el criteri de porositat i permeabilitat. A més, com que l'àrea no compta amb equipaments rellevants però aquests sí que es troben a una distància de 15 minuts a peu, serà recomanable prioritzar en les intervencions els itineraris que enllacin aquests equipaments. A continuació es descriuen les principals propostes per a cada zona.

- **Port i façana marítima:** La construcció del viaducte ferroviari, que permetrà connectar el canal i el seu entorn amb el port i el passeig marítim d'una manera fluïda, és potser l'actuació més urgent des del punt de vista urbanístic, ja que significa la culminació de la transformació urbanística tres dècades després de la seva concepció. És una de les obres més reclamades pel veïnat. Malgrat l'evident increment de la connectivitat i del valor urbanístic, cal alertar també que aquesta actuació és la que pot accentuar més les dinàmiques gentrificadores, no per això fent-la menys urgent.
- **Eix mar-muntanya:** El potencial de la zona com a eix de centralitat es pot reforçar mitjançant l'arranjament dels espais situats sobre el mateix en direcció nord. En primer lloc, la plaça President Tarradellas, seguint pels entorns del Palau Olímpic i finalitzant amb la connexió a banda i banda de l'autopista C-31. En aquesta transformació és fonamental introduir-hi criteris de verd urbà i caminabilitat, en una zona on ara mateix hi predomina el formigó. La permeabilització de la C-31 és un altre gran projecte de ciutat que caldrà abordar en els propers anys a Badalona, i que permetrà, en aquest cas, acostar l'eix de centralitat del Gorg a barris propers com La Salut, Sistrells o Llefià, amb dèficit d'espais públics de qualitat un percentatge significatiu de població en situació de vulnerabilitat.
- **Connexions nord-sud:** Cap a la banda nord, cal reforçar la caminabilitat en les connexions amb el barri del Progrés, amb voreres estretes i poc verd urbà. La implantació d'un pla similar a les superilles i/o eixos verds de Barcelona podria ser una proposta interessant. Cap al sud, és urgent arranjar la via pública entre els carrers Antoni Bori i Tortosa, així com de les múltiples naus en desús existents en aquesta zona, algunes de les quals són fonts de conflictivitat degut a les persones que les ocupen en situacions de precarietat. A llarg termini, la reconversió del polígon Badalona Sud d'activitats industrials i logístiques cap a un pol intensiu en tecnologia i serveis és un altre dels grans projectes a

nivell de ciutat i metropolità que tindrà incidència en el barri. La millora dels equipaments situats als barris del Progrés i de Sant Roc és una actuació que repercutirà positivament no només en el veïnat d'aquests barris sinó en els dels situats en les seves proximitats, com el Gorg, contribuint així a la cohesió entre barris.

Malgrat la importància de la connexió amb el port i el mar, creiem que l'atenció a l'eix mar-muntanya i els barris limítrofs pot ésser molt beneficiosa a l'hora d'integrar la zona de la transformació urbanística amb el seu entorn.

Pel que fa a la mobilitat, tot i que les actuacions han de posar èmfasi sobretot en la mobilitat a peu i en bicicleta, cal no oblidar que la mobilitat en cotxe és una preocupació que ha estat expressada de manera comuna en les entrevistes realitzades i enquestes consultades. D'aquesta manera, es recomana una reorganització del sentit de circulació dels carrers per tal de donar noves sortides per als automòbils (actualment reduïdes a una a la cruïlla d'Antoni Bori amb Marquès de Mont-Roig) que, sense incrementar la capacitat dels carrers, ajudin a incrementar la fluïdesa i reduir la velocitat del trànsit.

## 2. Definir una política d'equipaments realista i posar-los en marxa

És urgent i fonamental definir l'ús i construir els equipaments pendents a les parcel·les destinades a aquest efecte dins l'àmbit de la transformació urbanística. Aquests constitueixen un pilar fonamental dels criteris de mixticitat i de proximitat. Per raons demogràfiques, i seguint l'opinió veïnal majoritària, cal atorgar prioritat absoluta a construir un nou edifici per a l'escola Badalona-Port i convertir-la en institut escola, tot facilitant que els infants puguin escolaritzar-se en les proximitats immediates d'on viuen. L'escola és un dels equipaments principals del criteri de proximitat defensada a l'estratègia de la "ciutat dels 15 minuts". També seria convenient la construcció d'una escola bressol municipal i, per descomptat, la posada en marxa del Centre d'Atenció Primària, actualment en obres.

En segon lloc, cal buscar altres usos per als equipaments sobretot de caràcter cívic i intergeneracional, com una biblioteca o un hotel d'entitats. Per altra banda, també seria interessant plantejar la ubicació d'algun equipament a escala de ciutat, que atregui usuaris d'altres barris. Com hem detectat en la investigació, moltes de les parcel·les destinades a equipaments no tenen prou superfície per acollir segons quins usos. Per tant, caldrà buscar noves reserves d'espai en l'entorn immediat. També serà interessant plantejar usos comunitaris i autogestionats en les parcel·les existents, una manera d'estimular la participació ciutadana efectiva i incrementar el sentiment de pertinença del veïnat amb l'espai urbà.

### 3. Fomentar el comerç de proximitat i de suport a les activitats quotidianes

Aconseguir una alta (o plena) ocupació dels locals a les plantes baixes és un altre dels punts fonamentals per contribuir a l'activació de la zona. Idealment, s'hauria d'intentar que aquests ofereixin serveis diversos, en què predominin les activitats quotidianes, donant lloc a una diversitat d'usos primaris i secundaris segons promou el criteri de mixticitat. En aquest sentit, seria important la coordinació amb Marina Badalona i el pla d'usos del Port que aquest organisme està elaborant, ja que s'ha d'intentar que els locals a nivell de canal, tot i estar dins de la zona de domini portuari, quedin integrats com un carrer més de comerços del barri.

Cal considerar algun sistema (ordenança o pla d'usos) per intentar reduir la tendència actual de monocultiu d'activitats de restauració, per tal de no limitar la mixticitat d'usos i evitar futurs conflictes amb el veïnat (és una de les preocupacions freqüentment expressades en les entrevistes realitzades i enquestes consultades). Aquesta ordenança també pot incloure incentius fiscals o algun altre tipus d'estímul que faciliti la instal·lació de comerç quotidià a l'eix de la Rambla.

Cal no oblidar que totes les mesures destinades a fer la zona més accessible i caminable també afavoreixen l'afluència de vianants, un factor determinant per a l'èxit d'una zona comercial.

### 4. Arranjament de l'espai públic amb criteris de gènere

Després de més de 10 anys i de suportar moltes obres de construcció al seu voltant, l'espai públic de la zona necessita un nou arranjament i la millora del seu manteniment. Les conclusions de l'anàlisi de l'espai públic amb perspectiva de gènere ens ensenyen les directrius a seguir. En primer lloc, cal reformar el paviment introduint més superfície tova i permeable, així com més superfície verda (criteri de verd urbà). Això ajudarà a fer un paisatge més amable i que ajudi a atenuar l'efecte illa de calor. Un altre aspecte fonamental és el reforç de la il·luminació nocturna de manera general a tota la zona. Cal també un reforç del mobiliari urbà: segons les demandes veïnals, fan falta més papereres, fonts i una reforma integral de l'àrea de jocs infantils. Aquests s'haurien de renovar integralment, dissenyant unes noves instal·lacions que compleixin amb els criteris moderns d'accessibilitat, inclusivitat i jugabilitat, en la línia del que fixen estudis realitzats en aquest sentit com el Pla de joc a l'espai públic de Barcelona (Ajuntament de Barcelona, 2019). Finalment, també seria interessant la introducció d'un lavabo públic.

Per altra banda, cal adreçar el conflicte d'usos existent amb els propietaris de mascotes i el passeig d'aquestes. Per això, seria recomanable crear una àrea de gossos en algun àmbit

de la Rambla, plaça President Tarradellas o algun altre solar proper, que oferís els serveis adients a aquest ús que ara mateix no ofereixen els parterres que s'utilitzen a aquest efecte.

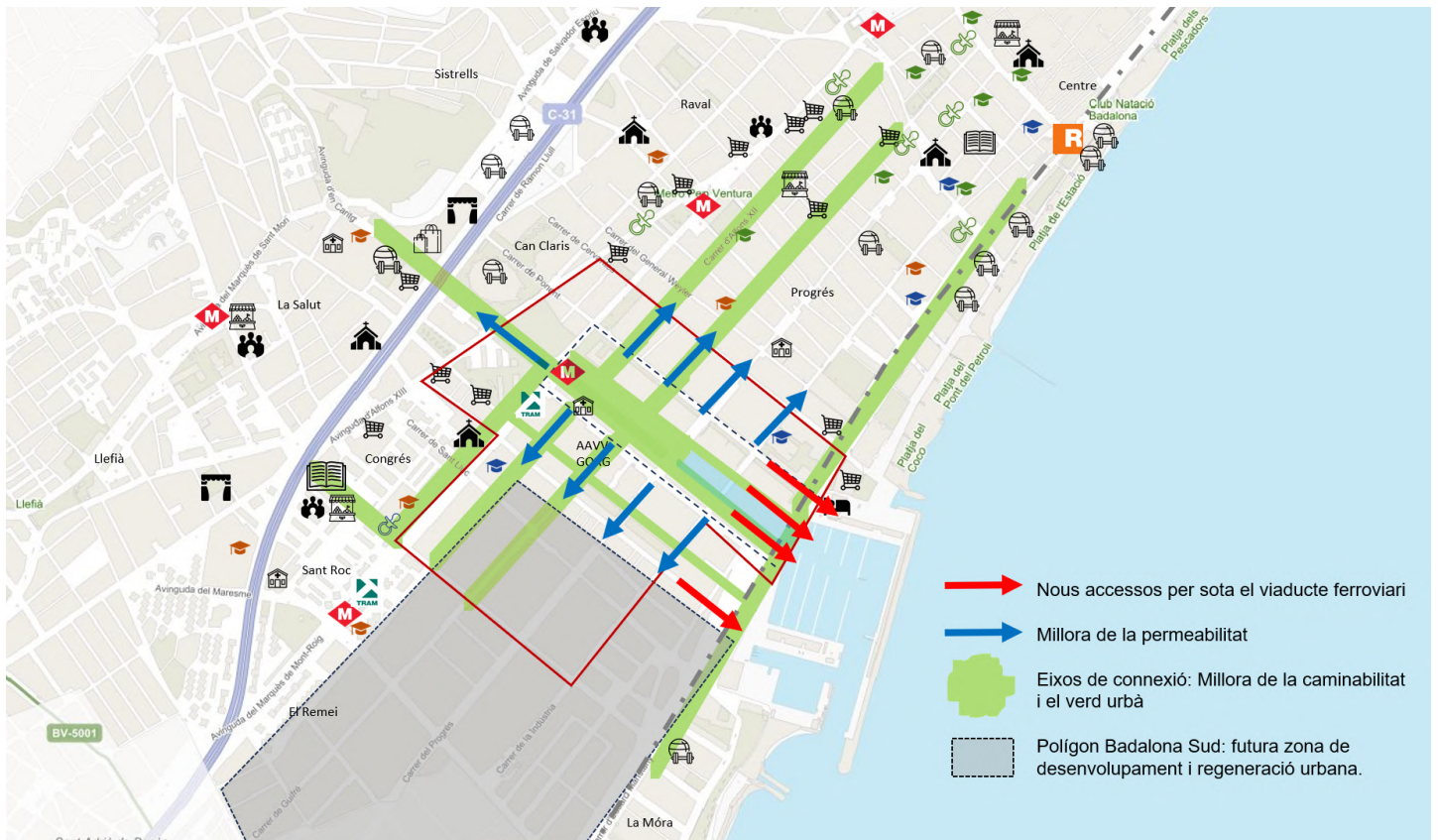
Finalment, i seguint la recomanació dels manuals d'urbanisme amb perspectiva de gènere consultats, la instal·lació d'algun element d'art urbà, memorial o peça artística, preferiblement feta per una dona o en memòria d'una dona, ajudaria a dotar de més identitat la zona i de visibilitzar el reconeixement al col·lectiu femení a la via pública, tasca encara pendent a moltes ciutats.

## 5. Facilitar l'accés a l'habitatge

Les polítiques d'accés a l'habitatge són un dels aspectes crítics més oblidats en el Pla Especial del Port de Badalona. Aquest punt, tot i no fer referència directa a l'espai públic, és d'una importància cabdal, ja que té a veure amb que el barri pugui seguir oferint la funció primària més fonamental, la de residència. Com hem vist, l'increment sostingut dels preus de compra i de lloguer experimentat en els darrers anys suposa un risc d'expulsió i substitució per al veïnat que històricament ha residit al barri, admetent només persones amb un nivell de renda cada cop més alt i posant en risc el teixit veïnal. És una necessitat, per tant, que totes les actuacions urbanístiques que es realitzin al seu entorn (i a la resta de la ciutat) incorporin l'objectiu prioritari de fer créixer el parc públic d'habitatge i les ajudes per accedir-hi.

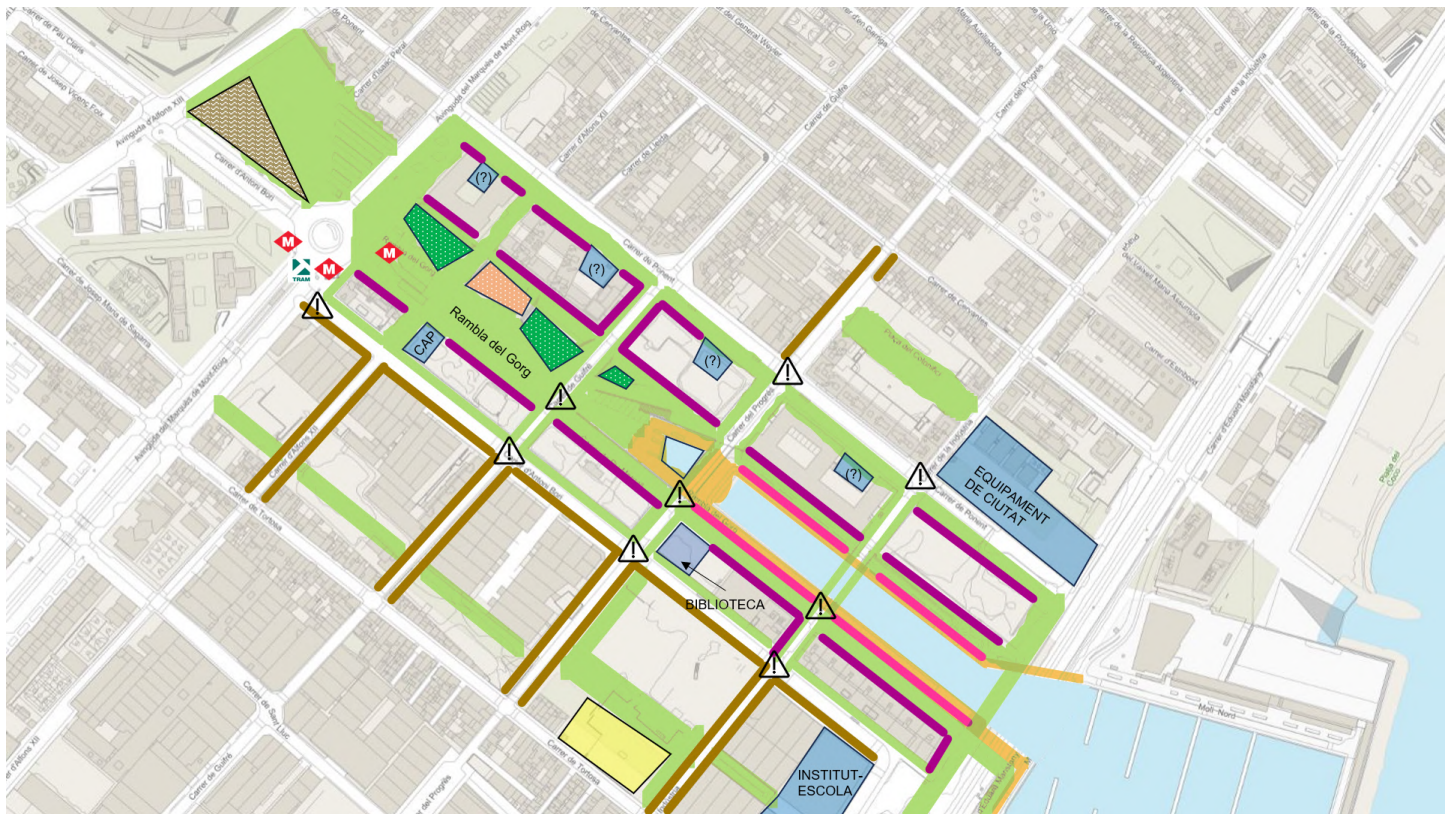
Els dos mapes situats al final d'aquest apartat pretenen mostrar de manera il·lustrativa les cinc propostes formulades.












Un cop formulades les recomanacions i directrius de millora, cal fer una última apreciació abans de concloure aquest apartat. Davant el paper determinant dels agents econòmics (empreses constructores i immobiliàries) i els seus interessos en la materialització final de la transformació urbanística, és necessari reforçar el rol de l'administració pública com a garant dels elements que contribueixen a fer del nou espai regenerat un barri viu, integrador i permeable amb el seu entorn. Per aconseguir-ho, serà imprescindible implicar en el procés de decisió i d'implementació el veïnat i altres persones usuàries dels espais públics, equipaments, i resta d'espais col·lectius. Elles són les principals beneficiàries i per a elles cal seguir treballant en l'assoliment de ciutats més inclusives, saludables i justes per a tothom.



Mapa 6: Principals eixos caminables/verds i altres punts de millora de l'accessibilitat i la connectivitat del barri amb el seu entorn. Situació dels principals equipaments de l'entorn. (font: elaboració pròpia a partir del Geoportal urbanístic de l'Ajuntament de Badalona, 2023).





- |  |  |  |
|--|--|--|
|  Equipaments *  |  Zones de passeig amb més paviment permeable i verd urbà, millora de la il·luminació i el mobiliari |  Comerç de proximitat i restauració subjectes a pla d'usos  |
|  Possible reserva d'espai per a equipaments més grans                     |  Zona de passeig de domini portuari (canal)   |  Comerç de proximitat i restauració subjectes a pla d'usos del Port (zona de domini portuari-canal) |
|  Arranjar zones verdes existents  |  Zona d'esbarjo per a mascotes (proposta)   |  Arranjament de voreres degradades  |
|  Reforma zona jocs infantils amb criteris d'accessibilitat i jugabilitat. |  Mesures de pacificació i reorganització del trànsit de vehicles.                                   |  |

\* En el mapa es proposen alguns usos per als equipaments i d'altres es deixen en blanc (?), especialment a les parcel·les més petites. Aquests espais ofereixen oportunitats per a l'autogestió per part d'entitats del barri.

Mapa 7: Plànol de detall amb les actuacions de millora de l'espai públic i els espais comercials per desenvolupar (font: elaboració pròpia a partir del Geoportal urbanístic de l'Ajuntament de Badalona, 2023).

## Consideracions finals

El disseny de la investigació i el seu desenvolupament han permès, en termes generals, assolir els resultats esperats descrits en el marc metodològic, especialment pel que fa a la descripció acurada del barri del Gorg i la seva transformació urbana, així com el seu anàlisi i avaluació en base als criteris i estratègies per a un urbanisme inclusiu i amb perspectiva de gènere incloses al marc teòric. La revisió bibliogràfica ens ha permès repassar algunes d'aquestes teories i estratègies, algunes formulades fa més de mig segle i encara vigents.

Cal tenir en compte, però, que certs conceptes com “cohesió social” són difícilment mesurables. En aquest sentit, Aelbrecht i Stevens (2023) apunten que hi ha una falta de claredat i d'acord en el camp acadèmic sobre si diferents espais públics i criteris de disseny urbà han tingut èxit en promoure la trobada intercultural i la cohesió social. El que sí que existeix, però, és un ampli corpus de coneixement sobre el paper que el disseny urbà pot tenir en acollir i promoure la sociabilitat i vitalitat en els espais urbans, del qual formen part molts dels treballs referenciats en el marc teòric. Per altra banda, molt sovint no existeixen solucions universals a aquesta qüestió, sinó que l'efectivitat d'aquestes dependrà també del context cultural, i social de cada cas.

Pel que fa a l'obtenció del punt de vista veïnal i d'altres actors implicats en la transformació urbana, ens hem basat principalment en la realització de dues entrevistes estructurades a agents cívics i institucionals rellevants en el procés de transformació, la realització de preguntes a persones usuàries de l'espai públic en funció de les fitxes del *Manual d'urbanisme de la vida quotidiana* (Paricio et al., 2019) i, finalment, en enquestes realitzades per tercers sobre l'estat del barri i els seus reptes. Aquest aspecte ha estat circumscrit als temps i recursos fixats pel calendari de l'assignatura dins de la qual s'inscriu aquest treball, i per tant presenta potencial per a ésser explorat amb molta més profunditat.

En aquest sentit, existeixen altres metodologies que no s'han emprat en aquest treball, però que podrien servir per ampliar la informació sobre l'experiència de l'espai públic per part de les persones usuàries en futures investigacions, com són el mapeig col·lectiu o un programa propi i més extens d'entrevistes i enquestes estructurades (veure punt 2.2.3. del marc teòric). D'aquesta manera, es podrien haver ampliat les mostres de persones entrevistades, realitzant un disseny de la mostra molt més sistematitzat.

La limitació temporal i de recursos no és l'única que s'ha hagut d'afrontar en el disseny de la metodologia i el desenvolupament del procés d'investigació. També s'han hagut d'afrontar limitacions de caràcter formatiu, que han condicionat un potencial major aprofundiment en la psicologia ambiental i urbana en la recol·lecció i anàlisi de la informació, o la realització de tècniques estadístiques i mètodes de representació gràfica i cartogràfica més acurats. No

obstant això, i tenint en compte aquestes limitacions, la valoració dels objectius assolits en base a allò esperat és satisfactòria.

Per altra banda, el desenvolupament del treball s'ha vist beneficiat per el coneixement previ del barri i la ciutat objecte d'estudi i la proximitat física al mateix, que ha facilitat l'obtenció de dades i l'observació. Igualment important ha estat la formació pròpia en ciències socials i economia i, sobretot, els coneixements obtinguts durant la realització del Màster Universitari en Ciutat i Urbanisme.

Aquest treball vol ser una petita aportació a l'ampli camp de l'estudi del potencial que tenen el disseny i planejament urbans per influir el futur de les nostres ciutats, per tal que aquestes ofereixin el millor entorn possible per al desenvolupament de la vida en societat. Com a propers passos a desenvolupar, el treball proposa un marc teòric i d'anàlisi que, superant les limitacions mencionades anteriorment, pot ser aplicat a altres transformacions urbanes dins la pròpia ciutat de Badalona i altres àrees urbanes amb característiques similars. En aquest sentit, considerem la participació ciutadana com una dimensió a desenvolupar de manera prioritària per contrastar i enriquir les directrius de millora amb els actors locals. Per altra banda, les recomanacions formulades poden ésser incorporades als futurs i més concrets projectes de desenvolupament del barri del Gorg que contribueixin a la seva millora.

## Referències bibliogràfiques

AELBRECHT, P. [Patricia]; STEVENS, Q. [Quentin]. (2023). "Geographies of Encounter, Public Space, and Social Cohesion: Reviewing Knowledge at the Intersection of Social Sciences and Built Environment Disciplines". *Urban Planning*. (Vol. 8, Issue 4). Lisboa: Cogitatio Press.

ALBET, A. [Abel]; GARCIA RAMON, M. D. [Maria Dolors]. (2014). "La Barcelona pre- y postolímpica, ¿un «modelo» para la regeneración urbana actual?". *Espacios públicos, género y diversidad. Geografías para unas ciudades inclusivas*. Barcelona: Icaria, p. 51-60.

ALGRANATI, S. [Santiago]; BRUNO, D. [Daniela].; IOTTI, A. [Andrea] (2012). "Mapear actores, relaciones y territorios. Una herramienta para el análisis del escenario social". *Cuadernos de cátedra*. (Núm. 3). La Plata: Facultad de Periodismo y Comunicación Social, Universidad Nacional de la Plata

AJUNTAMENT DE BARCELONA (2013). *Modificació del Pla General Metropolità per a l'increment de la densitat d'habitatges al polígon A del Port de Badalona*. Badalona: Departament de Planejament Urbanístic, Àrea d'Urbanisme de l'Ajuntament de Badalona.

AJUNTAMENT DE BARCELONA (1987). *Àrees de nova centralitat*. Barcelona: Àrees d'Urbanisme i Obres Públiques i de Relacions Ciutadanes, Ajuntament de Barcelona.

AJUNTAMENT DE BARCELONA (2019). *Pla del joc a l'espai públic de Barcelona amb horitzó 2030*. Barcelona: Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat i Direcció d'Espais Verds i Biodiversitat, Ajuntament de Barcelona.

<<https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/handle/11703/113764>>

AJUNTAMENT DE BARCELONA (2022). *Pla de Mobilitat Urbana 2024*. Barcelona: Àrea d'Urbanisme, Transició Ecològica, Serveis Urbans i Habitatge, Ajuntament de Barcelona.

<<https://www.barcelona.cat/mobilitat/ca/qui-som/pla-de-mobilitat-urbana-2024>>

AJUNTAMENT DE BARCELONA (2023). *L'Eixample es dota d'un pla d'usos per preservar el comerç de proximitat i evitar l'especulació*. [en línia]. Barcelona: Ajuntament de Barcelona [data de consulta: 10 de maig de 2023].

<<https://ajuntament.barcelona.cat/premsa/2023/01/12/leixample-es-dota-dun-pla-dusos-per-preservar-el-comerc-de-proximitat-i-evitar-lespeculacio/>>

ARIAS, F. G. [Fidias G.]. (2012). *El proyecto de investigación: Introducción a la metodología científica (6.ª ed.)*. Caracas: Editorial Episteme.

ARNSTEIN, S. R. [Sherry R.]. (1969). "A ladder of Citizen Participation". *Journal of the American Planning Association*, núm. 35, p. 216-224.

ASHER, F. [François]. (2004.) *Los nuevos principios del urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial.

AYALA, A. [Andrés]. (2014). *Transformación del frente marítimo de Barcelona. El caso de la Vila Olímpica del Poblenou. Evaluación de las obras de arte público del barrio* [treball de final de màster]. Barcelona: Universitat de Barcelona.

BARBA, R. [Rosa] "Los ejes en el proyecto de la ciudad". *Geometría: revista semestral de arquitectura y urbanismo*. (Núm. 18, pàgs. 2-17).

BERDOULAY, V. [Vincent]; MORALES, M. (1999). "Espace public et culture: stratégies barcelonaises". *Géographie et cultures*, n. 29, p. 79-92.

BERGER-SCHMITT, R. [Regina]. (2000). *Social cohesion as an aspect of the quality of societies: Concept and measurement*. Mannheim: Centre for Survey Research and Methodology.

BONET, J. [Jordi]. (2014). «La participació ciutadana en l'urbanisme: potencial i límits». *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, planejament*, núm. 57, p. 63-70. <<https://raco.cat/index.php/PapersIERMB/article/view/276002>>

BORJA, J. [Jordi]; MUXÍ, Z. [Zaida]. (2001). *Espai públic, ciutat i ciutadania*. Barcelona: Diputació de Barcelona.

BORJA, J. [Jordi]. (2010). *Luces y sombras del urbanismo de Barcelona*. Barcelona: Editorial UOC.

BORJA, J. [Jordi]. (2014). "Prólogo al libro «Espacios públicos, género y diversidad. Geografías para unas ciudades inclusivas» [en línia]. *Jordi Borja* [data de consulta: 28 d'abril de 2023]. <<https://www.jordiborja.cat/prologo-al-libro-espacios-publicos-genero-y-diversidad-geografias-para-unas-ciudades-inclusivas/>>

CASTIELLA, T.; GÓMEZ, P.. (1995). "Evolució social de la ciutat de Barcelona, 1981-1994". *Barcelona Societat*, n. 4, p. 4-22.

CIMAS [Observatorio Internacional de Ciudadanía y Medio Ambiente Sostenible] (2009). *Manual de Metodologías Participativas*. Madrid: Cimas.

CITY OF PORTLAND (2023). *My Portland Plan: What Makes a Neighborhood Complete?* [en línia]. Portland: City of Portland, Oregon [data de consulta: 10 de maig de 2023]. <<https://www.portlandonline.com/portlandplan/?a=437441>>

COL·LECTIU PUNT 6 (2019). *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida*. Barcelona: Virus Editorial i Distribuidora.

CORTI, M. [Marcelo]. (Desembre de 2021). "Entrevista a Oriol Bohigas: La arquitectura debe asegurar la continuidad legible de la ciudad". *Café de las ciudades. Método y modelo de Barcelona*, núm. 65.

CRENSHAW, K. [Kimberle]. (1991). "Mapping the Margins: Intersectionality, Identity Politics, and Violence against Women of Color". *Stanford Law Review*, 43.6, 1241–99.  
<<https://www.jstor.org/stable/1229039?seq=1>>.

DIARI ARA. (2022) *El tràgic incendi de Badalona colpeja els més vulnerables* (2022). [en línia]. Diari Ara, 10 de desembre de 2020. [Data de consulta: 5 de juny de 2023].  
<[https://www.ara.cat/societat/quatre-ferits-incendi-ocupada-badalona\\_1\\_1010453.html](https://www.ara.cat/societat/quatre-ferits-incendi-ocupada-badalona_1_1010453.html)>

DEGEN, M. [Mónica]; i GARCÍA, M. [Marisol]. (Setembre de 2012). "The Transformation of the 'Barcelona Model': An Analysis of Culture, Urban Regeneration and Governance". *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 36.5, 1022-38. Oxford: Blackwell Publishing.

ECOSISTEMA URBANO (2023). *Qué hacemos*. [en línia] A: Ecosistema Urbano. [Data de consulta: 25 d'agost de 2023] <<https://ecosistemaurbano.com/es/que-hacemos/>>

ESTÉVEZ-VILLARINO, B. [Brais] (2012). "La idea de espacio público en geografía humana. Hacia una conceptualización (crítica) contemporánea". *Documents d'Anàlisi Geogràfica* (Vol. 58/1, pàgs. 137-163). Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona.

FAN, Z. [Zhuangyuan]; SU, T. [Tianyu]; SUN, M. [Maoran]; NOYMAN, A. [Ariel]; ZHANG, F. [Fan]; PENTLAND, A. [Alex "Sandy"]; MORO, E. [Esteban] (2022). "Diversity beyond density: experienced social mixing of urban streets." *PNAS Nexus*. Oxford: Oxford University Press.

FARIÑA, J. [José] (2015). "Ciudades más inclusivas, también". [en línia] A: El Blog de José Fariña.  
<<https://elblogdefarina.blogspot.com/2015/10/ciudades-mas-inclusivas-tambien.html>>

FERRER-ORTIZ, C. [Carles]; MARQUET, O. [Oriol]; MOJICA, L. [Laia]; VICH, G. [Guillem] (2022). "Barcelona under the 15-Minute City Lens: Mapping the Accessibility and Proximity Potential Based on Pedestrian Travel Times". *Smart Cities* (2022, núm. 5, pàgs. 146–161). Basilea: MDPI

FIORI, M. [Mirela]; IGLESIAS, M. [Mariela]; ÁLVAREZ, E. [Eduard J.]; CAICEDO, C. [Claudia] (2021). *¿Cómo elaborar un trabajo final de máster?*. Recurs d'aprenentatge del Màster Universitari en Ciutat i Urbanisme. Barcelona: Universitat Oberta de Catalunya.

GARCIA RAMON, M. D. [Maria Dolors] et al. (2014). "Introducción". *Espacios públicos, género y diversidad. Geografías para unas ciudades inclusivas*. Barcelona: Icaria, p. 21-50.

GENERALITAT DE CATALUNYA. (2010). *Pla per a la Inclusió i la Cohesió Social a Catalunya 2010-2013*. Barcelona: Departament d'Acció Social i Ciutadania, Generalitat de Catalunya.

GEHL, J. [Jan]. (2015). *Ciudades para la gente*. Buenos Aires: Ediciones Infinito.  
<<https://elibro-net.eu1.proxy.openathens.net/es/ereader/uoc/78891>>

GLASS, R. [Ruth]. (1964). *London: Aspects of change*. Londres: MacKibbon and Kee.

HERNÁNDEZ, A. [Adrián]; i TUTOR, A. [Aritz]. (2015). "Espacio público: entre la dominación y la(s) resistencia(s). Ciutat Vella, Barcelona". ARICÓ, G., MANSILLA, J. A., y STANCHIERI, M.L. (ed.), *Mierda de ciudad. Una rearticulación crítica del urbanismo neoliberal desde las ciencias sociales*. Barcelona: Pol·len Edicions, p. 58-72.

HIRIA KOLEKTIBOA (2010). *Manual de análisis urbano. Género y vida cotidiana*. Vitoria-Gasteiz: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.

IERMB i AMB. (2016). *Forma urbana y cohesión social: criterios para una mayor equidad urbana en los tejidos residenciales*. Barcelona: Àrea Metropolitana de Barcelona.

JACOBS, J. [Jane]. (1961). *The Death and Life of Great American Cities* (ed. 2002). Nova York: Random House.

LA VANGUARDIA. (2023) *La construcción del viaducto sobre la vía del tren en Badalona reactiva el canal navegable del Gorg*. [en línia]. La Vanguardia, 3 de gener de 2023. [Data de consulta: 10 de juny de 2023].  
<<https://www.lavanguardia.com/local/barcelones-nord/20230103/8666026/construccion-viaducto-sobre-tren-badalona-reactiva-canal-navegable-gorg.html>>

LEFEBVRE, H. [Henri] (1968). *El derecho a la ciudad*. Madrid: Capitán Swing.

Logan, T.M. [Tom]; Hobbs, M. H. [Marr]; Conrow, L.C. [Lindsey]; Reid, N.L. [Nick]; Young, R.A. [Robert]; Anderson, M.J. [Mitchell] (2022). "The x-minute city: Measuring the 10, 15, 20-minute city and an evaluation of its use for sustainable urban design", *Cities* (Vol. 131, Desembre 2022, 103924). Amsterdam: Elsevier.

MALDONADO, C. [Carlos]; MARINHO, M. [María Luisa]; ROBLES, C. [Claudia]. (2020). *Inclusión y cohesión social en el marco de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible: claves para un desarrollo social inclusivo en América Latina*. Santiago de Chile: ONU-CEPAL

MALGESINI, G. [Graciela]. (2013). *Guía para la intervención comunitaria*. A BUADES, J. [Josep] i Giménez, C. [Carlos] (2013). *Hagamos de nuestro barrio un lugar habitable Manual de intervención comunitaria en barrios*. València: Ceimigra.

MANSILLA, J. [José Antonio] (2018). "Asaltar los suelos. La privatización del espacio público como distopía urbana en el barrio del Poblenou, Barcelona". *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XXIII, núm. 1.255. Barcelona: Universitat de Barcelona.

MANSILLA, J. [José Antonio] (2018a). "Vecinos en peligro de extinción. Turismo urbano,

movimientos sociales y exclusión socioespacial en Barcelona”. *Pasos*, núm. 16 (2), p. 279-296. <<https://doi.org/10.25145/j.pasos.2018.16.020>>

MARÍ, I. [Isidor]. (2020). *Diversitat lingüística i cohesió social a Catalunya*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans.

MARINA BADALONA. (2022). *Modificació del Pla Especial de Desenvolupament del Sistema General Portuari de Badalona. Avanç: Procés participatiu*. Badalona: Marina Badalona.

MARTÍ-COSTA, M. [Marc] (dir.). (2009). *La participació Ciutadana en Urbanisme: els Plans d'Ordenació Urbanística Municipal (informe d'investigació)*. Barcelona: Institut de Govern i Polítiques Públiques.

MARTÍ-COSTA, M. [Marc] (coord.). (2010). *Guia per a fomentar la participació en programes de regeneració urbana integral*, col·lecció “Guies breus de participació ciutadana”, núm. 2. Generalitat de Catalunya.

MAS, A. [Andreu]. (2002). *Badalona, la permanent transformació*. Badalona: El Punt.

MAYORGA, M. [Miguel]. (2013). *Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura*. Tesi doctoral. Barcelona: Departament d'Infraestructura del Transport i del Territori, Universitat Politècnica de Catalunya.

MONTANER, J. M. [Josep Maria]. (2012). “The Barcelona Model Reviewed”. *Transfer: journal of contemporary culture*, núm 7, p. 48-53.

MONTEYS, X. [Xavier]. (2010). “Rehabitar la calle [3]”. A: *Re-habitar*. Madrid: Ministerio de Vivienda.

MOYA GONZÁLEZ, L. [Luis] Y Díez de Pablo, A. [Ainhoa]. (2012). “La intervención en la ciudad construida: acepciones terminológicas.” *Urban* (Núm. 4, pàgs. 113-122). Madrid: Universidad Politécnica de Madrid

MORENO, C. [Carlos], GARNIER, M. [Marina] (2020). *Livre Blanc n° 2. La ville du ¼ d'heure. Du concept à la mise en œuvre*. Paris: Chaire ETI - IAE de Paris, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne.

MORENO, C. [Carlos]; ALLAM, Z. [Zaheer]; CHABAUD, D. [Didier]; GALL, C. [Catherine]; PRATLONG, F. [Florent]. (2021). “Introducing the '15-Minute City': Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities”. *Smart Cities*. 4 (1): 93–111. <[doi:10.3390/smartcities4010006](https://doi.org/10.3390/smartcities4010006)>

MOYA GONZÁLEZ, L.; Díez de Pablo, A. (2012). “La intervención en la ciudad construida: acepciones terminológicas”. *Urban*, n. 4, p. 113-122.

MUXÍ, Z. [Zaida], CASANOVAS, R. [Roser]; CIICOLETTO, A. [Adriana]; FONSECA, M. [Marta]; GUTIÉRREZ VALDIVIA, B. [Blanca]. (2011). “¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo?”. *Feminismo/s*, p. 105–29. Barcelona. Universitat Politècnica de Catalunya.



- NEL·LO, O. [Oriol]. (1998). "Reflexions: el futur de Barcelona". *Medi Ambient: Tecnologia i Cultura*, n. 22, p. 15-27.
- NEWMAN, O. [Oscar]. (1973). *Defendible Space. Crime Prevention Through Urban Design*. Nova York: Collier Books.
- NIESSEN, J. [Jan] (2000). *Diversité et cohésion: De nouveaux défis pour l'intégration des immigrés et des minorités*. Estrasburg: Conseil d'Europa.
- PAISAJE TRANSVERSAL (2019). *Planificación urbana integral, aprendiendo de Europa*. Barcelona: Diputació de Barcelona
- PARÉS, M. [Marc] et al. (2015). *Repensant la participació de la ciutadania al món local*. Barcelona: Diputació de Barcelona.
- PARICIO, A. [Ana] et al. (2019). *Manual d'urbanisme de la vida quotidiana. Urbanisme amb perspectiva de gènere*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, Àrea d'Ecologia Urbana.
- PEREMIQUEL, F. [Francesc] (2008). "La transformació urbana del front litoral, 1987-2007". *Carrer dels Arbres, Revista Anuari del Museu de Badalona* (tercera època, núm. 19, pàgs. 109-133). Badalona: Museu de Badalona
- POGAČAR, K. [Kaja]. (2014). "Urban activator - Participatory and bottom-up tool of urban change: Definition and selected examples". *Prostor*. (Núm. 22, pàgs 189-200). Zagreb: University of Zagreb.
- PORRETTA, D. [Daniele]. (2010). "Barcelona, ¿ciudad del miedo?: urbanismo "preventivo" y control del espacio público". *DC. Revista de crítica arquitectònica* (Núm. 19-20, pàgs. 183- 192). Barcelona: ETSAB, Departament de Composició Arquitectònica.
- ROBERTS, P. [Peter]; i SYKES, H. [Hugh] (2006). *Urban regeneration*. Londres: Sage.
- RODÓ-ZÁRATE, M. [Maria]. (2021). *Interseccionalitat. Desigualtats, llocs i emocions*. Barcelona: Tigre de Paper.
- RODÓ-DE ZÁRATE, M. [Maria]. ESTIVILL CASTANY, J. [Jordi]; i EIZAGIRRE TELLERIA, N. [Nerea]. (2019). "La configuración y las consecuencias del miedo en el espacio público desde la perspectiva de género". *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, núm. 167, p. 89-106.
- RUEDA, S. [Salvador]. (2019). "El Urbanismo Ecosistémico". *Ciudad y Territorio, Estudios Territoriales*, vol. 202. Madrid: Ministerio de Fomento, p. 723-752.
- SABATER, J. [Josep Maria] (1996) "El pla que mai no va existir: el Pla Fradera". *Carrer dels Arbres. Revista anuari del Museu de Badalona*. (Núm. 7, pàgs. 23-48). Badalona: Museu de Badalona.

- SCOT (Societat Catalana d'Ordenació del Territori). (2014). *Transformació urbana del Gorg (Badalona)* [en línia]. Barcelona: Societat Catalana d'Ordenació del Territori [data de consulta: 10 de juny de 2023]. <<https://www.scot.cat/article.php?id=355>>
- SECCHI, B. [Bernardo]. (2015). *La ciudad de los ricos y la ciudad de los pobres*. Madrid: Catarata.
- SENNETT, R. [Richard]. (2019). *Construir i habitar. Ètica per a la ciutat*. Barcelona: Arcàdia.
- SECRETARÍA DE MOVILIDAD DE BOGOTÁ (2023). *Barrios vitales* [en línia]. Bogotá: Secretaría Distrital de Movilidad [data de consulta: 10 de maig de 2023]. <[https://www.movilidadbogota.gov.co/web/barrios\\_vitales](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/barrios_vitales)>
- DE SOLÀ-MORALES, M. [Manuel]. (1992). "Espacios públicos / espacios col·lectivos" [en línia]. *La Vanguardia* (15 de maig de 1992) [data de consulta: 25 d'abril de 2022]. <[https://cafedelasciudades.com.ar/carajillo/5\\_art3.htm](https://cafedelasciudades.com.ar/carajillo/5_art3.htm)>
- DE SOLÀ-MORALES, M. [Manuel]. (1992). «Badalona. Nuevo puerto urbano». *Geometría, revista semestral de arquitectura y urbanismo* (núm. 14).
- SUBIRATS, J. [Joan]; ALFAMA, E. [Eva]; OBRADORS, A. [Anna]. (2009). "Ciudadanía e inclusión social frente a las inseguridades contemporáneas. La significación del empleo". *Documentos de Trabajo*, Núm. 32, pàgs. 133-142. Madrid: Fundación Carolina.
- SUBIRATS, J. [Joan]; PARÉS, M. [Marc]. (2014). "Cambios sociales y estructuras de poder. ¿Nuevas ciudades, nueva ciudadanía?". *Interdisciplina*, 2(2), p. 97-118.
- TEEB [The Economics of Ecosystems and Biodiversity] (2010). *The Economics of Ecosystems and Biodiversity: Ecological and economic foundations*. Londres: Earthscan.
- TERMCAT. CENTRE DE TERMINOLOGIA (2023). "Cohesió social". *Termcat. Centre de Terminologia* [data de consulta: 28 d'abril de 2023]. <<https://www.termcat.cat/es/diccionaris-en-linia/269/fitxa/NDQ5ODI1Ng%3D%3D>>
- TONUCCI, F. [Francesco]. (1997). *La ciutat dels infants*. Barcelona: Barcanova.
- VALDIVIA, B. [Blanca], entrevistada per CARPENTER, N. [Noelle]; GRINDER, A. [Anne]; THOMAS, C. [Christopher]; WARREN, A. [Antonio] (2022). *PEMB Challenge: Access in the Barcelona metro area* [en línia]. Barcelona: PEMB Pla Estratègic Metropolità de Barcelona. <<https://www.moreno-web.net/wordpress/wp-content/uploads/2022/08/PEMB-Challenge-Final-Report.pdf>>
- WATES, N. [Nick]. (2000). *The Community Planning Handbook: How people can shape their cities, towns & villages in any part of the world*. Londres: Earthscan

*Adicionalment, s'ha tingut accés als resultats de l'enquesta "Valoración Barrio Gorg 2022", confeccionada per un grup de persones residents de la zona entre el mes de novembre de 2022 i difosa per via telemàtica entre el veïnat del barri. Aquesta demanava la valoració d'un conjunt d'aspectes al voltant de l'estat del barri i les seves necessitats principals, tant quantitatives (puntuar de l'1 al 10) com qualitatives (respostes escrites). Es van recollir un total de 595 respostes.*

## Annex 1: Fotografies

Totes les fotografies d'aquest annex són pròpies i han estat preses entre el novembre de 2022 i el juliol de 2023.



Fotos 1 i 2: Accés a la Rambla del Gorg des de l'av. Marquès de Mont-Roig. Pèrgola de la parada de metro.



Fotos 3 a 6: Imatges de l'espai central de la Rambla del Gorg.



Fotos 7 i 8: Rambla del Gorg des de la intersecció amb c. Guifré. Vista en direcció muntanya (dreta) i mar (esquerra).



Fotos 9 a 11: Punt d'unió entre la Rambla del Gorg i la zona del canal.

Foto 12: Panoràmica del canal des del viaducte del c. Progrés.



Fotos 13 a 16: Diverses vistes generals del canal.



Fotos 17 i 18: Pòrtics de la Rambla del Gorg, amb negocis de restauració (esquerra) i amb els locals buits (dreta).



Fotos 19 i 20: Vista dels pòrtics entre els carrers Progrés i Indústria i dels locals a nivell de canal.



Foto 21 (esquerra): Pòrtics buits en un espai passiu al c. Eduard Maristany. Foto 22 (esquerra): Vista d'un dels passatges privats dels edificis d'habitatges de la vorera nord de la Rambla del Gorg.



Fotos 23 i 24: Vista dels parterres de gespa, utilitzats majoritàriament com a zona d'esbarjo de gossos.



Fotos 25 i 26: Zona amb paviment de sauló, que conté el parc infantil amb gronxadors.



Fotos 27 i 28: Edifici del futur CAP (en construcció) i escola Badalona Port (en mòduls provisionals).



Fotos 29 i 30: Vista de dos dels solars del c. Ponent destinats a equipaments.





Fotos 31 a 34: Diverses vistes nocturnes de la Rambla del Gorg, on es pot apreciar la il·luminació insuficient en algunes zones.



Fotos 35 i 36: Vora nord de l'àmbit d'estudi. C.Ponent (esquerra) i c. Alfons XII mirant en direcció al barri del Progrés.



Fotos 37 i 38: Vora sud de l'àmbit d'estudi. Voreres amb plantes baixes opaques al c. Antoni Bori.



Fotos 39 a 42: Vora sud de l'àmbit d'estudi. Carrers d'Antoni Bori, Alfons XII, Progrés i Guifré, zona límit del polígon industrial Badalona Sud que presenta un estat de degradació urbanística.



Fotos 43 i 44: Vora sud de l'àmbit d'estudi. Zona de nou desenvolupament entre els carrers d'Antoni Bori i Tortosa, actualment en obres (dreta), i zona residencial històrica del carrer Tortosa (esquerra).



Fotos 45 i 46: Vora sud de l'àmbit d'estudi. Carrer de Guifré mirant en direcció al Polígon Industrial. A la dreta, mur que tanca el solar de la nau incendiada l'any 2020, amb els noms de les víctimes mortals com a memorial.



Fotos 47 i 48: Vora direcció muntanya de l'àmbit d'estudi. Avinguda Marquès de Mont-Roig mirant en direcció als barris del Congrés i Sant Roc, amb la parada de Tram en primer pla. A la dreta, imatge del grup d'habitatges a l'entorn del carrer Joaquim Ruyra.



Fotos 49 i 50: Vora direcció muntanya de l'àmbit d'estudi. A l'esquerra, plaça President Tarradellas amb el Palau Olímpic al fons. A la dreta, eix en direcció al barri de La Salut, l'autopista C-31 i el centre comercial Màgic, visible al fons de la imatge.

## Annex 2: Fitxes observació estructurada



TRANSFORMACIÓ URBANÍSTICA DEL GORG, BADALONA

OBSERVACIONS JUNY 2023

FITXA TÈCNICA D'OBSERVACIÓ		
FAÇANA / PERÍMETRE		
CRITERIS DE QUALITAT	VALORACIÓ DELS CRITERIS DE QUALITAT	ALTRES ASPECTES
<b>DIVERSITAT D'USOS</b>		
En quin dels dos casos et trobes?		
<input type="checkbox"/> Façana construïda: <input type="checkbox"/> Diversitat d'usos comercial / residencial / oficines / equipaments (2 o més usos diferents)	<input checked="" type="checkbox"/> Diversitat d'usos comercial / residencial / oficines / equipaments (2 o menys usos)	<input type="checkbox"/> Monofuncional
<input checked="" type="checkbox"/> Perímetre no edificat (plaça, jardí, etc.):	<input checked="" type="checkbox"/> Molta diversitat d'usos (llocs per seure, espai de joc, espai per observar...)	<input type="checkbox"/> Diversitat d'usos (2 o més) <input type="checkbox"/> Monofuncional
<b>TRANSPARÈNCIA</b>		
En quin dels dos casos et trobes?		
<input checked="" type="checkbox"/> Façana construïda:	<input type="checkbox"/> Transparència alta (sobre el 50%)	<input checked="" type="checkbox"/> Transparència baixa (sobre el 25%) <input type="checkbox"/> Molt poc o gens transparents (10% o menys)
<input checked="" type="checkbox"/> Perímetre no edificat (plaça, jardí, etc.):	<input type="checkbox"/> Transparència alta (sobre el 50%)	<input checked="" type="checkbox"/> Transparència baixa (sobre el 25%) <input type="checkbox"/> Molt poc o gens transparents (10% o menys)
<b>UNITATS I OBERTURES</b>		
En quin dels dos casos et trobes?		
<input checked="" type="checkbox"/> Façana construïda:	<input type="checkbox"/> Unitats relativament petites amb moltes portes (1 porta cada 10 m)	<input type="checkbox"/> Unitats grans amb poques portes (1 porta cada 25 m) <input checked="" type="checkbox"/> Unitats grans amb poques portes (1 porta cada 50 m)
<input checked="" type="checkbox"/> Perímetre no edificat (plaça, jardí, etc.):	<input checked="" type="checkbox"/> Força entrades i accés obert	<input type="checkbox"/> Entrada i accés limitat <input type="checkbox"/> Una entrada o accés restringit
<b>QUALITATS</b>		
<input type="checkbox"/> Qualitat de materials i detalls correcta i amb cura (diversitat)	<input checked="" type="checkbox"/> Qualitat de materials i detalls correcta	<input type="checkbox"/> Façanes uniformes sense detall o res per observar
<b>ESPAIS PASSIUS</b>		
<input type="checkbox"/> Sense espais buits o passius (espai exterior amb activitat, baixos oberts)	<input type="checkbox"/> Pocs unitats passives	<input checked="" type="checkbox"/> Domini d'unitats passives (pàrquing, espai buit o tancat)
<b>DIVERSITAT D'USOS A 10 MIN</b>		
<input type="checkbox"/> Suficients equipaments i comerç de primera necessitat a 10 min caminant (de tots dos)	<input type="checkbox"/> Suficients equipaments i comerç de primera necessitat a 10 min caminant (en falta algun dins d'alguna de les categories)	<input checked="" type="checkbox"/> Insuficients equipaments i comerç de primera necessitat a 10 min caminant
<b>VALORACIÓ GLOBAL DEL COMPONENT</b>		
<input type="checkbox"/> ACTIU	<input checked="" type="checkbox"/> INDIFERENT	<input type="checkbox"/> INACTIU

52

Manual d'urbanisme de la vida quotidiana

MATERIALS NOUS I MODERNS  
FAÇANES UNIFORMES => VIDRE, OBRA VIVA,  
PREFABRICATS

LOCALS BUITS ≈ 70%

EQUIPAMENTS ESSENCIALS A 10 MIN  
A PEU: MERCAT, CAT, SUPERMERCATS...

Suport gràfic per imprimir



## FITXA TÈCNICA D'OBSERVACIÓ

### VIALS / PAVIMENTS

CRITERIS DE QUALITAT	VALORACIÓ DELS CRITERIS DE QUALITAT			ALTRES ASPECTES
DISTRIBUCIÓ DE L'ESPAI	<input checked="" type="checkbox"/> Vorerer amb espai lliure de pas de 3,6 m d'amplada mínim; si no, plataforma única	<input type="checkbox"/> Vorerer amb espai lliure de pas de 1,8 m d'amplada mínim; si no, plataforma única	<input type="checkbox"/> Vorerer d'amplada insuficient (<1,80 m)	<i>A LES VORERES, VORERES ESTRETES I EN MAL ESTAT</i>
PASSOS DE VIANANTS	<input checked="" type="checkbox"/> Són suficients, coherents i sense obstacles visuals (>10 m)	<input type="checkbox"/> Compleixen la majoria dels requisits, suficients, coherents i sense obstacles visuals (>10 m)	<input type="checkbox"/> No compleixen els requisits: suficients, coherents i sense obstacles visuals (>10 m)	
INFRASTRUCTURA CICLISTA	<input type="checkbox"/> Hi ha infraestructura ciclista i és de qualitat	<input checked="" type="checkbox"/> És suficient la infraestructura ciclista	<input type="checkbox"/> És insuficient la infraestructura ciclista	<i>CARRILS BIDS EN VORERES I NO CONECTATS AMB ALTRE XARRA. CICLISTA</i>
SÒL TOU	<input type="checkbox"/> Abundant, més del 30%	<input type="checkbox"/> Suficient, més del 10%	<input checked="" type="checkbox"/> Insuficient, menys del 10%	
ACCESSIBILITAT	<input checked="" type="checkbox"/> Accessibles (a persones amb diversitat funcional, gent gran, cotxets...)	<input type="checkbox"/> Practicables (a persones amb diversitat funcional, gent gran, cotxets...)	<input type="checkbox"/> Inaccessibles (a persones amb diversitat funcional, gent gran, cotxets...)	
VELOCITAT DELS VEHICLES	<input type="checkbox"/> Sense vehicles o velocitat limitada a 10 km/h	<input checked="" type="checkbox"/> Velocitat moderada (de 10 km/h a 30 km/h)	<input type="checkbox"/> Velocitat alta (més de 30 km/h)	
CONNECTIVITAT	<input checked="" type="checkbox"/> Bona connexió amb la resta del barri, equipaments i transports	<input type="checkbox"/> La connexió amb algunes parts del barri o resta de la ciutat no és fàcil (murs, carrers de molts carrils, desnivells...)	<input type="checkbox"/> Hi ha connexions complexes o impossibles amb altres parts del barri o de la ciutat (murs, carrers de molts carrils, desnivells...)	
VALORACIÓ GLOBAL DEL COMPONENT	<input type="checkbox"/> ÒPTIM	<input checked="" type="checkbox"/> CORRECTE	<input type="checkbox"/> ADVERS	



53

Eines per a la diagnosi i l'avaluació



### FITXA TÈCNICA D'OBSERVACIÓ

**ELEMENTS URBANS**

CRITERIS DE QUALITAT	VALORACIÓ DELS CRITERIS DE QUALITAT			ALTRES ASPECTES
IL·LUMINACIÓ	<input type="checkbox"/> Il·luminació suficient	<input checked="" type="checkbox"/> Il·luminació escassa	<input type="checkbox"/> Il·luminació inexistent	ZONES MAL IL·LUMINADES, SOBRESAT ABEUT VIBDES I PÒLSSES
ELEMENTS PER SEURE	<input checked="" type="checkbox"/> Elements per seure (no comercials) o recolzar-se cada 75 m	<input type="checkbox"/> Elements per seure (no comercials) o recolzar-se cada 150 m	<input type="checkbox"/> Sense elements per seure o recolzar-se	
PROTECCIÓ DEL CLIMA	<input type="checkbox"/> Protecció del clima suficient (sol a l'estiu, pluja i vent a l'hivern)	<input checked="" type="checkbox"/> Protecció del clima escassa	<input type="checkbox"/> Protecció del clima insuficient	ABUNDÀNCIA DE ZONES DESPROTEGIDES (OMBR/A INSUFICIENT)
JOCES/ACTIVITATS	<input checked="" type="checkbox"/> Força oportunitats de joc	<input type="checkbox"/> Escasses oportunitats de joc	<input type="checkbox"/> Cap oportunitat de joc	FORÇA ESPAIS PER JUGAR PERÒ ALEJTA! GRANXADORS EN MAL ESTAT
VERD URBÀ	<input type="checkbox"/> Arbrat i superfície plantada abundant	<input checked="" type="checkbox"/> Arbrat i superfície plantada suficient	<input type="checkbox"/> Arbrat i superfície plantada escàs o inexistent	
NECESSITATS BÀSIQUES	<input type="checkbox"/> Elements de primera necessitat propers i de fàcil accés: WC, font d'aigua, etc.	<input type="checkbox"/> Elements de primera necessitat poc propers i/o accés regular: WC, font d'aigua, etc.	<input checked="" type="checkbox"/> Elements de primera necessitat llunyans, inexistent i de difícil accés: WC, font d'aigua, etc.	
PARADES DE TRANSPORT	<input checked="" type="checkbox"/> Les parades de transport públic estan a prop, els recorreguts i els horaris de pas són suficients	<input type="checkbox"/> No totes les parades de transport públic estan sempre a prop, els recorreguts o els horaris són suficients	<input type="checkbox"/> Clarament les parades de transport públic no estan sempre a prop, els recorreguts i els horaris no són suficients	
VALORACIÓ GLOBAL DEL COMPONENT	<input type="checkbox"/> PLAENT	<input checked="" type="checkbox"/> NEUTRE	<input type="checkbox"/> INSUFICIENT	✶ CANVIA MOLT LA PERCEPCIÓ SEGONS DIA/NIT!!

54

Manual d'urbanisme de la vida quotidiana

Suport gràfic per imprimir



## FITXA TÈCNICA D'OBSERVACIÓ

### ENTORN

CRITERIS DE QUALITAT	VALORACIÓ DELS CRITERIS DE QUALITAT			ALTRES ASPECTES
VISIBILITAT	<input type="checkbox"/> Sense obstacles visuals (mur, cantonada, arbre, racó, passadís...)	<input checked="" type="checkbox"/> Amb algun obstacle visual	<input type="checkbox"/> Molts obstacles visuals	
LLEGIBILITAT	<input checked="" type="checkbox"/> Lectura i comprensió fàcil, saber on ets i com anar on vols	<input type="checkbox"/> Lectura i comprensió suficient	<input type="checkbox"/> Lectura i comprensió difícil	
SOROLL	<input type="checkbox"/> Soroll < 55 dB	<input checked="" type="checkbox"/> Soroll < 65 dB	<input type="checkbox"/> Soroll > 65 dB	
QUALITAT DE L'AIRE	<input type="checkbox"/> És bona	<input checked="" type="checkbox"/> Està a prop dels límits admissibles de contaminació	<input type="checkbox"/> Supera els límits admissibles de contaminació	
ESPAIS DE CURA	<input checked="" type="checkbox"/> Abundant possibilitat de cura comunitària (fàcil tenir cura de persones dependents)	<input type="checkbox"/> Escassa possibilitat de cura comunitària	<input type="checkbox"/> Sense possibilitat de cura comunitària	
NETEJA I MANTENIMENT	<input type="checkbox"/> Bona neteja i manteniment	<input type="checkbox"/> Suficient neteja i manteniment	<input checked="" type="checkbox"/> Insuficient neteja i manteniment	
PERCEPCIÓ D'ESCALA	<input type="checkbox"/> Escala humana de la secció excel·lent	<input checked="" type="checkbox"/> Escala humana de la secció adequada	<input type="checkbox"/> Escala humana de la secció inadequada	LA PERCEPCIÓ D'ESCALA MILLORA A MESURA QUE ES VAN COMPLETAR ELS EDIFICIS
VALORACIÓ GLOBAL DEL COMPONENT	<input checked="" type="checkbox"/> ACOLLIDOR	<input type="checkbox"/> NEUTRE	<input type="checkbox"/> INCÒMODE	



55

Eines per a la diagnosi i l'avaluació





Suport gràfic per imprimir

### FITXA TÈCNICA D'OBSERVACIÓ

#### PERFIL DE PERSONES

Les observacions, és recomanable fer-les en diferents moments del dia (matí, tarda i vespre) i diferents dies (laborable i festiu).

CRITERIS DE QUALITAT	VALORACIÓ DELS CRITERIS DE QUALITAT			ALTRES ASPECTES
EDATS	<input checked="" type="checkbox"/> 3 o més grups d'edat representats	<input type="checkbox"/> 2 grups d'edat representats	<input type="checkbox"/> 1 o cap grup d'edat representat	
CURA	<input type="checkbox"/> Perfil de cuidador/a i persona cuidada presents	<input checked="" type="checkbox"/> Perfil de cuidador/a i persona cuidada possibles	<input type="checkbox"/> Perfil de cuidador/a i persona cuidada no presents	
AUTONOMIA I MOBILITAT	<input type="checkbox"/> Infants i persones amb diversitat funcional es mouen soles per l'espai públic en un radi de més d'1 km	<input checked="" type="checkbox"/> Infants i persones amb diversitat funcional es mouen soles per l'espai públic en un radi de menys d'1 km	<input type="checkbox"/> Infants i persones amb diversitat funcional no es mouen soles per l'espai públic	
CULTURES I ORÍGENS	<input checked="" type="checkbox"/> 2 o més diferents cultures, orígens, llengües dels residents	<input type="checkbox"/> 1 o més cultures, orígens, llengües dels residents	<input type="checkbox"/> 1 o cap cultura, origen, llengua dels residents	
GRAU DE RELACIÓ	<input type="checkbox"/> Majoritàriament, les persones a l'espai són amistos/familiars	<input type="checkbox"/> Majoritàriament, les persones a l'espai són conegudes	<input checked="" type="checkbox"/> Majoritàriament, les persones a l'espai són desconegudes	
VALORACIÓ GLOBAL DEL COMPONENT	<input type="checkbox"/> DIVERS	<input checked="" type="checkbox"/> INDIFERENT	<input type="checkbox"/> UNIFORME	

56

Manual d'urbanisme de la vida quotidiana

*# S'observa certa diversitat, però els diferents grups/perfiles de persones no interactuen entre ells.*



Suport gràfic per imprimir



### FITXA TÈCNICA D'OBSERVACIÓ

#### USOS DE L'ESPAI

Les observacions, és recomanable fer-les en diferents moments del dia (matí, tarda i vespre) i diferents dies (laborable i festiu).

CRITERIS DE QUALITAT	VALORACIÓ DELS CRITERIS DE QUALITAT			ALTRES ASPECTES
ACTIVITATS	<input type="checkbox"/> 3 activitats o més a l'espai	<input checked="" type="checkbox"/> 1 o 2 activitats a l'espai	<input type="checkbox"/> 1 o cap activitat	+ ACTIVITATS EN DIES D'ESDEVENIMENTS
HORARIS DEL DIA	<input checked="" type="checkbox"/> En 2 o més franges horàries trobem persones	<input type="checkbox"/> En 1 franja horària trobem persones	<input type="checkbox"/> En 1 o cap franja horària trobem persones	NI HA GENT, PERÒ POC DENSITAT (ÉS UN ESPAI MOLT GRAN)
PATRIMONI I SIMBOLISME	<input type="checkbox"/> És un espai que destaca el patrimoni, és un espai simbòlic pel veïnat i també reconeix el llegat de les dones	<input type="checkbox"/> És un espai que posa destaca el patrimoni, o bé, és un espai simbòlic pel veïnat o reconeix el llegat de les dones	<input checked="" type="checkbox"/> És un espai que no destaca el patrimoni, no és un espai simbòlic pel veïnat i tampoc no reconeix el llegat de les dones	NO HI HA ELEMENTS SINGULARS MÉS ENLLÀ DEL CANAL. EDIFICIS NOUS I UNIFORMES
SEGURETAT (Cal tenir present el gènere i perfil de l'observador/a en l'anàlisi)	<input type="checkbox"/> Em sento segur/a en aquest espai, dia i nit	<input checked="" type="checkbox"/> Hi ha moments que no m'hi sento segur/a	<input type="checkbox"/> En general no m'hi sento segur/a	PERCEPCIÓ MOLT MÉS NEGATIVA A LA NIT. GRAN INCIDÈNCIA DEL GÈNERE I L'EDAT EN LA SENSACIÓ DE SEGURETAT.
VALORACIÓ GLOBAL DEL COMPONENT	<input type="checkbox"/> VIU	<input checked="" type="checkbox"/> NEUTRE	<input type="checkbox"/> APAGAT	

57

Eines per a la diagnosi i l'avaluació

TRANSFORMACIÓ URBANÍSTICA DEL GORG, BADALONA  
PREGUNTES A PERSONES USUÀRIES DE L'ESPAI PÚBLIC  
JUNY 2023



Support gràfic per imprimir

### Façana / Perímetre

Preguntar

<p style="text-align: center; font-size: small;">En quin dels dos casos et trobes?</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%; padding: 5px;"> <p style="font-size: x-small;">Amb una façana construïda</p> <p style="font-size: x-small;">Quina diversitat d'usos (comerç quotidià / residencial / oficines / equipaments) hi podem trobar?</p> <p><input type="radio"/> Molta (2 o més usos diferents)</p> <p><input checked="" type="radio"/> Força (2 o menys usos)</p> <p><input type="radio"/> Molt poca o gens</p> </div> <div style="width: 45%; padding: 5px;"> <p style="font-size: x-small;">Amb un perímetre no edificat com una plaça, un jardí...</p> <p style="font-size: x-small;">Hi ha diversitat d'usos (llocs per seure, espai de joc, espai per observar...)</p> <p><input type="radio"/> Molta (2 o més usos diferents)</p> <p><input checked="" type="radio"/> Força (2 o menys usos)</p> <p><input type="radio"/> Molt poca o gens</p> </div> </div> <p style="text-align: center; font-size: x-small;">◆ DIVERSITAT D'USOS</p>	<p style="text-align: center; font-size: small;">En quin dels dos casos et trobes?</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%; padding: 5px;"> <p style="font-size: x-small;">Amb una façana construïda</p> <p style="font-size: x-small;">Hi ha moltes transparències (com portes i finestres obertes o amb vidre)?</p> <p><input type="radio"/> Sí, més de la meitat de la façana</p> <p><input checked="" type="radio"/> No hi ha gaire transparència</p> <p><input type="radio"/> Molt poca o gens</p> </div> <div style="width: 45%; padding: 5px;"> <p style="font-size: x-small;">Amb un perímetre no edificat com una plaça, un jardí...</p> <p style="font-size: x-small;">Hi ha moltes transparències (sense mur de separació, paret vegetal o similar)?</p> <p><input type="radio"/> Sí, més de la meitat de la façana</p> <p><input checked="" type="radio"/> No hi ha gaire transparència</p> <p><input type="radio"/> Molt poca o gens</p> </div> </div> <p style="text-align: center; font-size: x-small;">◆ TRANSPARÈNCIA</p>
<p style="text-align: center; font-size: small;">En quin dels dos casos et trobes?</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%; padding: 5px;"> <p style="font-size: x-small;">Amb una façana construïda</p> <p style="font-size: x-small;">Els edificis són petits i amb força portes?</p> <p><input type="radio"/> Sí, molts edificis amb moltes portes</p> <p><input checked="" type="radio"/> Hi ha unitats grans i petites i no sempre portes</p> <p><input type="radio"/> Les unitats són grans o una de sola i amb una o cap porta</p> </div> <div style="width: 45%; padding: 5px;"> <p style="font-size: x-small;">Amb un perímetre no edificat com una plaça, un jardí...</p> <p style="font-size: x-small;">Com és la relació entre el carrer i el parc, la plaça o espai no construït?</p> <p><input checked="" type="radio"/> Hi ha força entrades i l'accés és obert</p> <p><input type="radio"/> Les entrades i els accessos són limitats</p> <p><input type="radio"/> Hi ha només una entrada o l'accés és restringit</p> </div> </div> <p style="text-align: center; font-size: x-small;">◆ UNITATS I OBERTURES</p>	<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%; padding: 5px;"> <p style="font-size: x-small;">Quina qualitat creus que tenen els detalls i els materials de la façana?</p> <p><input type="radio"/> Molta qualitat i diversitat</p> <p><input checked="" type="radio"/> La qualitat dels materials i els detalls és correcta</p> <p><input type="radio"/> Les façanes són uniformes sense detall o res per observar</p> </div> <div style="width: 45%; padding: 5px;"> <p style="font-size: x-small;">Hi ha espais passius com entrades de pàrquing o baixos tancats?</p> <p><input type="radio"/> No n'hi ha</p> <p><input checked="" type="radio"/> Hi ha pocs espais passius</p> <p><input checked="" type="radio"/> Sí, la majoria</p> </div> </div> <p style="text-align: center; font-size: x-small;">◆ QUALITATS</p> <p style="text-align: center; font-size: x-small;">◆ ESPAIS PASSIUS</p>
<p style="font-size: x-small;">Hi ha suficients equipaments i comerç primera necessitat a 10 min caminant?</p> <p><input type="radio"/> Sí, de tots dos</p> <p><input checked="" type="radio"/> En falta algun</p> <p><input type="radio"/> És clarament insuficient</p> <p style="text-align: center; font-size: x-small;">◆ DIVERSITAT D'USOS A 10'</p>	<p style="font-size: x-small;">- FALTEN EQUIPAMENTS: exceller, biblioteca, centre gent gran</p> <p style="font-size: x-small;">- MOLTS LOCALS BUITS</p> <p style="font-size: x-small;">- "MONOCULTIU" RESTAURANTS: per comprar aliments t'han de desplaçar més lluny (c.c. màgic, ≈ 800m.)</p>
<p style="font-size: x-small;">Altres aspectes</p> <div style="border: 1px solid #ccc; height: 60px;"></div>	<p style="font-size: x-small;">Després del debat, com considereu aquest component?</p> <p><input type="radio"/> Actiu</p> <p><input checked="" type="radio"/> Indiferent</p> <p><input type="radio"/> Inactiu</p>

42

Manual d'urbanisme de la vida quotidiana

Suport gràfic per imprimir



### Vials / Paviments

Preguntar

<p>A què es dedica més espai públic?</p> <p><input checked="" type="radio"/> Al vianant</p> <p><input type="radio"/> Al vianant i als vehicles igual</p> <p><input type="radio"/> Es prioritza el vehicle</p> <p>◆ DISTRIBUCIÓ DE L'ESPAI</p>	<p>Són els passos de vianants suficients, coherents i sense obstacles visuals?</p> <p><input checked="" type="radio"/> Sí</p> <p><input type="radio"/> No ho compleixen sempre</p> <p><input type="radio"/> No ho són</p> <p>◆ PASSOS DE VIANANTS</p>	<p>Hi ha infraestructura per a les bicicletes?</p> <p><input type="radio"/> Sí, bona</p> <p><input checked="" type="radio"/> Parcialment</p> <p><input type="radio"/> No, gens</p> <p>◆ INFRAESTRUCTURA CICLISTA</p>	<p>Quanta superfície de sòl amb paviment tou o sense paviment hi ha?</p> <p><input type="radio"/> Abundant</p> <p><input type="radio"/> Suficient</p> <p><input checked="" type="radio"/> Molt poca o gens</p> <p>◆ SÒL TOU</p>
<p>És un espai accessible a persones amb diversitat funcional, gent gran, cobxets...?</p> <p><input checked="" type="radio"/> Sí, és accessible en tot el tram</p> <p><input type="radio"/> La majoria és accessible, però no tot</p> <p><input type="radio"/> És inaccessible la majoria</p> <p>◆ ACCESSIBILITAT</p>	<p>A quina velocitat van els vehicles?</p> <p><input type="radio"/> Circulen a poca velocitat i amb cura dels vianants</p> <p><input checked="" type="radio"/> Van més o menys ràpid, has de posar atenció com a vianant, i el soroll i la contaminació se'n ressenten</p> <p><input type="radio"/> Van massa ràpid i poden crear situacions perilloses</p> <p>◆ VELOCITAT DELS VEHICLES</p>	<p>Com és la connexió amb la resta del barri i la ciutat?</p> <p><input checked="" type="radio"/> La connexió és bona a tot el voltant</p> <p><input type="radio"/> La connexió amb algunes parts del barri o resta de la ciutat no és fàcil (murs, carrers de molts carrils, desnivells...)</p> <p><input type="radio"/> Hi ha connexions complexes o impossibles amb altres parts del barri o de la ciutat (murs, carrers de molts carrils, desnivells...)</p> <p>◆ CONNECTIVITAT</p>	<p>→ <b>FALTA SÒL TOU, MASSA ASFALT, A L'ESTIU FA MOLT CALOR</b></p> <p>→ <b>DESTACUEN LA BONA ACCESSIBILITAT EN TRANSPORT PÚBLIC</b></p>
<p>Altres aspectes</p> <p><b>BONA ACCESSIBILITAT, FALTA CONEXIÓ AMB POCA I MUR</b></p>		<p>Després del debat, com considereu aquest component?</p> <p><input type="radio"/> Òptim</p> <p><input checked="" type="radio"/> Correcte</p> <p><input type="radio"/> Advers</p>	

43

Eines per a la diagnosi i l'avaluació



**Elements urbans**  
Preguntar

PUNT MOLT CRÍTIC! → LES ZONES ROSQUES CREEN INSEGURETAT

<p>La il·luminació és suficient?</p> <p><input type="radio"/> Sí, és suficient</p> <p><input checked="" type="radio"/> És escassa</p> <p><input type="radio"/> És inexistent</p> <p>IL·LUMINACIÓ</p>	<p>Hi ha suficients llocs per seure?</p> <p><input checked="" type="radio"/> Sí, clarament</p> <p><input type="radio"/> Són escassos</p> <p><input type="radio"/> No n'hi ha</p> <p>ELEMENTS PER SEURE</p>	<p>Hi ha protecció del clima suficient (sol a l'estiu, pluja i vent a l'hivern)?</p> <p><input type="radio"/> Sí, clarament</p> <p><input checked="" type="radio"/> És escassa</p> <p><input type="radio"/> No n'hi ha</p> <p>FALTA OMBRA</p> <p>PROTECCIÓ DEL CLIMA</p>	<p>Hi ha elements per al joc / altres activitats?</p> <p><input type="radio"/> Força elements</p> <p><input checked="" type="radio"/> Escassos → GRAMINADORS PETITS, DETRAGORATS I EN ZONA MOLT ROSCA</p> <p><input type="radio"/> Cap</p> <p>JOC / ACTIVITATS</p>
<p>Com és l'arbrat i la superfície plantada?</p> <p><input type="radio"/> Abundant</p> <p><input type="radio"/> Suficient</p> <p><input checked="" type="radio"/> Escàs o inexistent</p> <p>VERD URBÀ</p>	<p>Hi ha elements urbans propers per cobrir necessitats bàsiques, com WC o font d'aigua potable?</p> <p><input type="radio"/> Sí, clarament</p> <p><input type="radio"/> Són escassos</p> <p><input checked="" type="radio"/> No n'hi ha</p> <p>NECESSITATS BàSIQUES</p>	<p>Les parades de transport públic estan a prop, els recorreguts i els horaris de pas són suficients?</p> <p><input checked="" type="radio"/> Sí, clarament → BONA COORDINACIÓ AMB TRANSPORT PÚBLIC (METRO, TRAMVIA, BUS)</p> <p><input type="radio"/> Són escassos/escasses o no cobreixen totes les necessitats</p> <p><input type="radio"/> No n'hi ha</p> <p>PARADES DE TRANSPORT</p>	

+ MOLT CALOR AMBIENT

→ POCS ARBRES, MOLTS ESCOCERES BUIES

Altres aspectes

- POQUES PAPETERIES, SE'N FA MAL ÚS (S'HI LLENGEN BOSSES DE BROSSA)

- FALTA "PIRICAN" → HI HA MOLTS GOSOS I NO TENEN UN LLOC PER ANAR DESLLIGATS

- FALTA SENYALITZACIÓ AMB NORMATIVA USOS PARC

Després del debat, com considereu aquest component?

Placent

Neutre

Insuficient

Suport gràfic per imprimir



**Entorn**  
 Preguntar

ESPAI OBERT I DIÀFAN, ~~ORIENTACIÓ~~ ORIENTACIÓ FÀCIL

<p>Hi ha bona visibilitat?</p> <p><input type="radio"/> Sí, s'hi veu per tot arreu (mur, cantonada, arbre, racó, passadís...)</p> <p><input checked="" type="radio"/> Hi ha alguns obstacles visuals</p> <p><input type="radio"/> Hi ha molts obstacles visuals</p> <p style="text-align: center; font-size: small; color: #4CAF50;">◆ VISIBILITAT</p>	<p>És fàcil saber on ets i per on anar a on vols?</p> <p><input checked="" type="radio"/> Sí, és fàcil</p> <p><input type="radio"/> És correcte</p> <p><input type="radio"/> És molt complicat</p> <p style="text-align: center; font-size: small; color: #4CAF50;">◆ LLEGIBILITAT</p>	<p>Com percebeu el soroll?</p> <p><input type="radio"/> És tranquil, amb poc soroll</p> <p><input checked="" type="radio"/> Hi ha una mica de soroll, en certs moments del dia...</p> <p><input type="radio"/> És un lloc sorollós, no es pot mantenir una conversa</p> <p style="text-align: center; font-size: small; color: #4CAF50;">◆ SOROLL</p>	<p>Com percebeu la qualitat de l'aire?</p> <p><input type="radio"/> Bona</p> <p><input checked="" type="radio"/> Regular</p> <p><input type="radio"/> Dolenta</p> <p style="text-align: center; font-size: small; color: #4CAF50;">◆ QUALITAT DE L'AIRE</p>
<p>És fàcil en aquest espai tenir cura comunitària de persones dependents?</p> <p><input checked="" type="radio"/> Sí (per exemple, hi puc venir amb els meus fills petits, fer-hi activitats diferents i estar tranquil/il·la perquè els cuidem entre tots)</p> <p><input type="radio"/> Hi ha escassa possibilitat de cura comunitària</p> <p><input type="radio"/> Sense possibilitat de cura comunitària</p> <p style="text-align: center; font-size: small; color: #4CAF50;">◆ ESPAIS DE CURA</p>	<p>Què et semblen la neteja i el manteniment?</p> <p><input type="radio"/> Bons</p> <p><input type="radio"/> Suficient</p> <p><input checked="" type="radio"/> Insuficient</p> <p style="text-align: center; font-weight: bold; color: #4CAF50;">MOLTES QUEIXES DEL MANTENIMENT I NETEJA DE L'ESPAI</p> <p style="text-align: center; font-size: small; color: #4CAF50;">◆ NETEJA I MANTENIMENT</p>	<p>Creus que aquest espai té escala humana, unes dimensions amables?</p> <p><input type="radio"/> Sí</p> <p><input checked="" type="radio"/> Correcte</p> <p><input type="radio"/> No</p> <p style="text-align: center; font-size: small; color: #4CAF50;">◆ PERCEPCIÓ D'ESCALA</p>	

Altres aspectes

◆

**ES UN BON ENTORN PER A LES CURES (FORA DE LES HORES SENSE LLUM I LES DE MASSA CALOR). PUNT NEGATIU EN EQUIPAMENTS MASSA LLUM**

Després del debat, com considereu aquest component?

Acollidor

Neutre

Incòmode

↓  
**ESPAI AGRADABLE PER PASSEJAR, SOBRETOT DE DIA I SI NO FA UNA CALOR EXCESSIVA**



### Perfil de persones

Preguntar

Quants grups d'edat podem trobar en aquest espai?

3 o més grups d'edat representats

2 grups d'edat representats

1 o cap grup d'edat representat

◆ EDATS

Hi ha persones cuidadores i cuidades?

Perfil de cuidador/a i persona cuidada presents

Perfil de cuidador/a i persona cuidada possibles

Perfil de cuidador/a i persona cuidada no presents

◆ CURA

Infants i persones amb diversitat funcional es mouen soles per l'espai públic?

Sí, per tot el barri

En algunes parts sí que poden i en d'altres no

No van soles

◆ AUTONOMIA I MOBILITAT

Quantes cultures podem trobar en aquest espai?

2 o més diferents cultures, orígens, llengües dels residents

1 o més cultures, orígens, llengües dels residents

1 o cap cultura, origen, llengua dels residents

◆ CULTURES I ORÍGENS

Com descriu la relació entre les persones?

Majoritàriament, les persones a l'espai són amistats/familiars

Majoritàriament, les persones a l'espai són conegudes

Majoritàriament, les persones a l'espai són desconegudes

◆ GRAU DE RELACIÓ

Altres aspectes

A PARTIR DE LA COSTA DE SOL, LA GENT UTILITZA L'ESPAI COM A LLOC DE PAS MÉS QUE D'ESTADA. LA GRAN MAJORIA DE PERSONES QUE VAN SOLES A LA NIT SÓN HOMES.

Després del debat, com considereu aquest component?

Divers

Indiferent

Uniforme

46

Manual d'urbanisme de la vida quotidiana

→ BON ESPAI PER PASSEJAR

→ LA MAJORIA DE DONES CONTESTEN QUE NO ANIRIEN SOLES DE NIT, NI DEIXARIBU ELS NENS SOLS.

→ TOT I SER MOLT PROPERA A BARRIS AMB MOLTA DIVERSITAT CULTURAL I DES IGUALTATS (P. RR. SANT ROC), COSTA VEURE MESCLA CULTURAL, PERÒ N'HI HA. SOBRETOT ORIGEN ASIÀTIC (XINES). ELS DIFERENTS ORÍGENS NO ES MESCLEN ENTRE ELLS.

\* LA NAU OCUPADA (ANTONI BORI GENUBA REELS) ; PERCEPCIÓ INSEGURETAT!!

PERFIS ENTREVISTATS:

- 1/ GRUP DE GENT GRAN (7 PERSONES), 5 DONES, 2 HOMES. VENEN DEL DARRI DE LA SALUT.
- 2/ GRUP DE DONES APROX. SOBRE 40 ANYS EDAT. PASSEGEN ELS GOSOS A L'ÀREA DE GOSPA.
- 3/ GRUP 3 MARES VIGILANT NENS A PARC INFANTIL (≈ 35-45 ANYS)
- 4/ USUARIS TERRASSA BAR (5 PERSONES), 3 HOMES I 2 DONES. 35-40 ANYS
- 5/ MATRIMONI 65-70 ANYS

Suport gràfic per imprimir



### Usos de l'espai

**Preguntar**

Quantes activitats (xerrar, jugar, passejar, etc.) diferents es poden observar realitzades per persones?

3 activitats o més a l'espai

1 o 2 activitats a l'espai

1 o cap activitat

♦ ACTIVITATS

En quantes franges horàries es pot observar gent a l'espai?

En 2 o més franges horàries trobem persones

En 1 franja horària trobem persones

En 1 o cap franja horària

♦ HORARIS DEL DIA

És un espai que destaca el patrimoni? És un espai simbòlic? Reconeix el llegat de les dones?

Sí, a totes les preguntes

Sí, a alguna de les preguntes

No, a totes les preguntes

♦ PATRIMONI I SIMBOLISME

Com us sentiu en aquest espai respecte a la seguretat personal?

Segurs/ures dia i nit

Hi ha moments o persones que no ens hi sentim segurs

En general, les persones no ens sentim segurs a l'espai

♦ SEGURETAT

Altres aspectes

- PREOCCUPACIÓ PER INCIVISME I INSEGURETAT

- QUÈDIBES PER USOS NOCTURNS ("BOTELLÓN", PERSONES sense sostre)

- USOS CONFLICTIUS PER APROPIACIÓ EXCESSIVA → GOSSES ⇒ ZONA VERDA, TENDRIMENT

Després del debat, com considereu aquest component?

Viu

Neutre

Apagat

→ MES SENSACIÓ D'INSEGURETAT A LA NIT; MANCA DE LLUM I DE GENT PASSANT. ELS VEJANTS SÓN ZONES DEPRIMITES (POLICIA, NAUS QUIDES, BARRIS VULNERABLES)

→ FESTEJES ANIVERSARI ⇒ ZONA GRAMADORS I TAVLA PING-PONG

→ BARS I RESTAURANTS ⇒ ÉS PRÀCTICAMENT L'ÚNICA ACTIVITAT QUE S'INSTAL·LA ALS BARRIS. AQUESTES LES TENDRIBES OCUPEN CADA COP MÉS ESPAI.

Eines per a la diagnosi i l'avaluació 47



## Annex 3: Guió i transcripció de les entrevistes

En aquest apartat es recullen les preguntes formulades en les dues entrevistes a actors rellevants del barri del Gorg practicades durant l'elaboració d'aquest treball, en base al guió confeccionat prèviament. A continuació, es mostren les transcripcions de les respostes més rellevants.

### Entrevista 1

Persona entrevistada: Teresa Vinuesa, presidenta de l'Associació de Veïns Gorg Mar

Lloc: Local social de l'A.V. Gorg Mar, Badalona

Data i hora: 21/6/2023, 18:15 hores

Guió entrevista:

- *Quan es funda l'associació? Quines són les principals tasques que porteu a terme?*
- *Quin és el perfil de les persones sòcies i/o que participen a l'Associació?*
- *Quina relació hi ha amb l'onada de nous veïns que han arribat recentment als pisos nous? Teniu relació amb els col·lectius que s'han organitzat via xarxes socials i apps de missatgeria?*
- *Com valoreu la transformació del barri en els últims anys?*
- *Creieu que podeu realitzar totes les tasques quotidianes al barri?*
- *A nivell de sensació de seguretat i convivència trobeu que hi ha punts febles?*
- *Quins principals dèficits de mobilitat trobeu al barri?*
- *Heu tingut experiències de participació relacionades amb el barri?*
- *Quina relació teniu amb l'Ajuntament?*

Transcripció respostes:

*Quan es funda l'associació? Quines són les principals tasques que porteu a terme?*

“L'Associació es funda als anys 90, però la junta actual hi treballa des de l'any 2006. La situació de degradació del barri abans de que comencessin els enderrocs havia arribat a nivells molt preocupants. Arrel d'això i de la defensa dels interessos veïnals davant del procés d'expropiació es va celebrar una assemblea que va acabar derivant en la implicació a l'Associació”.

“La nostra principal tasca és lluitar per millorar el barri, fent pressió a l'Ajuntament i a qui faci falta. Paral·lelament, però, davant de la manca d'equipaments al barri es va començar a utilitzar el nostre local per acollir tot tipus d'activitats per als socis. Tenim un programa força variat: pintura, ioga, balls de saló, *zumba*, informàtica, maternitat i criança, etc.”

*Quin és el perfil de les persones sòcies i/o que participen a l'Associació?*

“El perfil de persones participants és força envellit, de mitjana edat cap a la tercera edat, en general, i majoritàriament femenina. Costa molt que participi i s'impliqui la gent jove. Vam tenir un repunt de participació arran de l'incendi de la nau d'aquí al costat, hi va haver gent que va acudir a nosaltres per intentar ajudar, però un cop passat temps d'allò no es van quedar.”

*Quina relació hi ha amb l'onada de nous veïns que han arribat recentment als pisos nous? Teniu relació amb els col·lectius que s'han organitzat via xarxes socials i apps de missatgeria?*

“En termes generals hem detectat com els nous veïns i veïnes no s'acosten a l'Associació. Estan organitzats més per comunitats de veïns. Teníem l'esperança que hi hauria una renovació amb tant de volum de persones noves, però no ha estat així. Ens consta que hi ha un grup organitzat de manera més informal, que està treballant per constituir-se en associació també, i que han tingut reunions amb representants dels partits polítics i de l'ajuntament. Creiem que l'Associació de Veïns hauria de ser el vehicle per canalitzar les reivindicacions veïnals del barri, ja que nosaltres treballem per tot el barri, no només per la part antiga o moderna. A vegades hem tingut la sensació que els veïns de la zona nova es creuen amb més dret per reclamar coses sobre la seva zona, quan és de tothom per igual.”

“Sí que van acudir a nosaltres fa uns mesos un grup de nous veïns que van preparar l'enquesta online de situació del barri a la tardor de 2022, vam consensuar les preguntes junts i vam aprofitar l'Associació per difondre-la. Vam obtenir quasi 500 respostes.”

*Com valoreu la transformació del barri en els últims anys?*

“El primer que destaquem és la lentitud de tot el procés, i la sensació de cansament acumulat especialment dels veïns més antics davant l'espera que s'acabin les obres i acabar la sensació de provisionalitat.”

“Ens dona la sensació que s'han construït massa pisos i massa alts. En un moment donat va perillar la realització del canal, però vam pressionar molt (també ho van fer els promotors, per l'interès econòmic) perquè el projecte es fes sencer.”

“Creiem que l'espai del barri és acollidor, però serà molt millor quan estigui acabat. Malgrat això, tenim un problema molt gros amb els equipaments, l'ajuntament s'ha de posar molt les piles: escola, escola bressol, institut, poliesportiu...”

“Quan tot el barri estigui acabat, la Rambla estarà obsoleta, caldrà tornar a fer-hi una reforma. El terra de la Rambla està fet malbé per totes les obres i totes les coses que hi

han anat posant (fires, circ, etc.) en els darrers 15 anys. Ni les constructores ni ningú han arreglat aquests desperfectes.”

“El manteniment és molt deficient, quan es posa mobiliari urbà ningú no es torna a preocupar de mantenir-lo en bon estat.”

“Sembla que tothom ha estat esperant molt la transformació del canal, però s’han oblidat més del voltant, del barri més antic.”

*Creieu que podeu realitzar totes les tasques quotidianes al barri?*

“Tot i la falta d’equipaments a l’entorn més immediat, tenim de força tot a una distància relativament curta a peu. Per a les compres, el mercat Torner està força a prop, i hi ha diversos supermercats al voltant. En general, la gent gravita més cap al barri del Progrés.”

“Quan estigui tot acabat, haurem de mirar quines activitats es posen a la zona de la Rambla, que no sigui tot restauració”.

“Creiem que els encants del dimarts a la Rambla del Gorg és una iniciativa positiva, li ha donat molta dinamització a la zona. Ve molta gent d’altres barris.”

*A nivell de sensació de seguretat i convivència trobeu que hi ha punts febles?*

“La Rambla del Gorg és un espai que sempre ha estat molt insegur, molta gent l’ha estat evitant durant molts anys ja que era un espai absolutament buit i desolat. Ara, amb la construcció de la majoria d’edificis i l’obertura dels bars i restaurants la cosa va canviant de mica en mica. Tot i així, de nit encara és un espai que dona sensació d’inseguretat, ja que està molt mal il·luminat.”

“Amb la nau ocupada del carrer Antoni Bori hi haurà problemàtica en el moment que els pisos nous del davant comencin a estar ocupats. A vegades hi han hagut conflictes per soroll i deixalles, però no afecten en general a la convivència del barri com ho havien fet altres naus ocupades que havíem tingut en el passat.”

“En un altre nivell, tenim un problema d’ús i convivència a l’espai públic amb els gossos. Els amos s’han apropiat absolutament dels parterres de gespa per al passeig dels gossos, encara que està prohibit, deixant-los molt fets malbé. Portem reclamant que es faci un pipican des de fa molt temps però tenim problemes decidint la seva ubicació.”

*Quins principals déficits de mobilitat trobeu al barri?*

“Creiem que a nivell de mobilitat en cotxe, per una banda circulen massa camions, especialment per la zona del carrer Tortosa. A més, el barri té poques sortides, que provoquen un embut al carrer Antoni Bori.”

“A nivell de mobilitat a peu, gent gran, cotxets, etc. està força malament. Sembla que s’espera a que s’acabin totes les obres per arreglar-ho, però fora de la Rambla les voreres són molt estretes i estan molt degradades. A la zona de la Rambla també hi ha molt d’asfalt i paviment que s’ha d’arreglar.”

*Heu tingut experiències de participació relacionades amb el barri?*

“L’any 2016, el govern de Guanyem i ERC va engegar un procés participatiu perquè el veïnat poguéssim expressar les nostres peticions pel barri, amb sessions, dinamitzador, etc. Es van arribar a uns acords sobre diferents equipaments, els usos dels quals es van votar entre els participants. Ens van dir que els resultats serien vinculants. Tot això no ha servit per res, no s’ha fet res. La participació va ser molt minsa (com 99 persones), i com que s’ha allargat tant en el temps ningú més no n’ha parlat, només nosaltres des de l’associació. A sobre, quan ho reclamem ens diuen que molts dels equipaments votats no es poden fer perquè no hi ha espai suficient als solars previstos. Ara s’hauria de tornar a fer un altre procés, allò ha quedat en paper mullat. Sobre els usos dels equipaments avui en dia no hi ha res decidit.”

“Recentment hem anat a reunions del pla d’usos del port, va ser una reunió més informativa que un procés participatiu.”

*Quina relació teniu amb l’Ajuntament?*

“La relació és cordial, la persona amb qui estem més en contacte és el coordinador de districte més que el regidor. Com a organització, l’Ajuntament és bastant poc efectiu, és molt cansat haver d’estar contínuament reclamant el mateix. A més, l’oficina de districte, que és el departament amb qui tenim més contacte, té poca potestat per solucionar problemes. Creiem que hauria de tenir més capacitat executiva.”

## Entrevista 2

Persona entrevistada: Imanol Sanz, gerent de Marina Badalona

Lloc: Oficines de Marina Badalona

Data i hora: 6/7/2023, 17:00 hores

Guió entrevista:

- *Quin ha estat el paper de Marina Badalona en la transformació urbanística del barri?*
- *D'on ve la necessitat de modificar el pla d'usos del port?*
- *Quins són els objectius i principals aspectes del nou pla d'usos?*
- *Quin és l'estat actual de la tramitació de la modificació del pla d'usos?*
- *Amb quins actors es va comptar en el procés de participació?*
- *Quines millores es plantegen en el terreny de l'accessibilitat?*
- *Què s'hauria pogut fer millor en el procés de desenvolupament del projecte?*

Transcripció respostes:

*Quin ha estat el paper de Marina Badalona en la transformació urbanística del barri?*

“La societat Marina Badalona, participada al 50% per l'Ajuntament de Badalona i la Generalitat de Catalunya, va ser creada el 1999 per actuar com l'agent urbanitzador del Pla Especial del Port de Badalona, gestionant les expropiacions, indemnitzacions, i real·lotjament dels habitants de la zona, així com de la reparcel·lació i comercialització dels terrenys destinats a habitatge en cooperació amb les administracions públiques. També va ser l'encarregada de la construcció del port. En l'actualitat, s'ocupa de la gestió del port i del desenvolupament de tots els terrenys i equipaments que hi ha dins del domini portuari, entre els quals s'inclou la zona del canal.”

*D'on ve la necessitat de modificar el pla d'usos del port?*

“Ens trobem que el pla d'usos vigent en l'actualitat, aprovat el 2006, és molt rígid. Aquest defineix els usos de l'espai de manera massa singular, sense donar flexibilitat a usos alternatius o complementaris. De fet, entra a concretar molt la forma dels edificis pensant-los per a una funció concreta, cosa que en condiona les possibilitats de comercialització. Ara, el Port vol que aquestes activitats permeses siguin més genèriques, que puguin canviar de lloc, tot i que es defineixen uns usos prioritaris per a cada espai.”

“L'experiència ens diu que si quan planifiquem diem: jo vull que vingui X negoci o empresa, aquest no vindrà. No podem preveure exactament què ens arribarà.”

“La crisi del 2008 va coincidir amb els inicis de l'explotació del port, i va tallar l'aixeta del finançament de forma dràstica, retardant les inversions i els projectes. Això es va notar

especialment en les obres de connexió del port amb la ciutat, marcades per una obra especialment complexa: l'aixecament de les vies del ferrocarril.”

*Quins són els objectius i principals aspectes del nou pla d'usos?*

“Volem que el port esdevingui un centre de desenvolupament econòmic, social i cultural. Es crearan espais per oficines i *coworking*, afavorint especialment les empreses d'Economia Blava (relacionades amb el mar). Volem que el port aculli un centre de formació professional al voltant d'oficis nàutics. En el pla cultural i recreatiu, plantejem que l'Escola del Mar es traslladi al port, la instal·lació d'una escola de vela i esports nàutics, i reformar i ampliar l'espai per a restauració i comerç. La zona del canal és la que tindrà un ús més comercial, d'oci i cultural, buscant potenciar l'eix cívic del Gorg i integra el canal com un carrer més del barri. Mentre la banda sud del canal es planteja amb usos fonamentalment comercials, la riba nord està més orientada a la gastronomia, en continuïtat dels existents al moll de Ribera del port.”

“A la plaça de davant de l'hotel plantejem un equipament cultural polivalent que creiem que serà d'importància a nivell de ciutat.”

“Volem que al port passin coses en diferents moments del dia, que sigui un espai viu on s'hi pugui treballar, aprendre, fer esport, descansar... Aquesta vitalitat també repercutirà positivament a l'entorn del barri, al qual estarà connectat de manera fluïda pels passos del canal i sota el carrer Tortosa.”

“Volem remarcar que les directrius d'usos per a cada lloc es volen flexibles, mirant de facilitar la instal·lació de les empreses i activitats intentant evitar el monocultiu.”

*Quin és l'estat actual de la tramitació de la modificació del pla d'usos?*

“Actualment, el pla es troba aprovat a nivell de consell d'administració de la societat Marina Badalona, i ha passat el procés d'informació i participació ciutadana. Ara ens trobem en la fase de redacció del document urbanístic. Posteriorment, haurà de ser aprovat per l'Ajuntament, Ports de la Generalitat i, en última instància, la Direcció General de Costes de l'Estat.”

*Amb quins actors es va comptar en el procés de participació?*

“Vam convidar a formar part del procés a operadors del port, associacions de veïns i veïnat de la zona, entitats econòmiques locals i públic en general. A més, es va obrir un canal d'aportacions telemàtics via web. En total van formar-ne part unes 150 persones a les sessions presencials, i es van rebre al voltant de 30 aportacions via web.”

*Quines millores es plantegen en el terreny de l'accessibilitat?*

“La construcció del viaducte ferroviari i d'un nou pas sota les vies a l'alçada del carrer Tortosa obriran el barri del Gorg per la banda mar i permetran una connexió fluida de l'eix muntanya-mar (rambla-canal) amb la línia de costa i el passeig marítim.”

“Volem fomentar el port com espai de passeig i esbarjo, amb zones verdes més àmplies i àrees de joc infantil. Ens agradaria que el port fos com una gran superilla on no hi hagi trànsit de pas, i la prioritat sigui pels vianants i la circulació amb bicicleta. La connexió amb transport públic es veurà incrementada en un futur amb el perllongament del tramvia des de Sant Adrià, que tindrà parada al port. També es preveu la creació de noves bosses d'aparcament per a vehicles privats però al perímetre del port, no a dins.”

*Què s'hauria pogut fer millor en el procés de desenvolupament del projecte?*

“S'hauria d'haver resolt millor el tema de la mobilitat i la xarxa viària al barri del Gorg, i l'aparcament a les proximitats del port. Per altra banda, s'hauria d'haver previst molt més espai verd del finalment realitzat, ja que la proporció de verd és molt petita en comparació amb el formigó, l'asfalt i el paviment. També s'haurien pogut pensar millor els espais per a equipaments, concentrant la superfície en un o pocs espais grans, probablement a les proximitats de la parada de metro i els barris veïns, enlloc de fragmentar-los en molts espais petits. Això ha dificultat molt la possibilitat de donar-los ús.