



Coneixement compartit i polítiques locals

Tipus: [1]

Autor: [Junyent, Cristina](#) [2]

Creació: Publicat per [Cristina Junyent](#) [2] el 14/06/2018 - 14:58 | Última modificació: 21/06/2018 - 13:41

Etiquetes: Recerca

Etiquetes: Participació ciutadana

Etiquetes: Co-gestió

Etiquetes: Desigualtat

Etiquetes: Pacificació ciutat

[Qualsevol política pública es basa en una teoria](#) [3] més o menys explícita sobre l'existència d'unes necessitats que cal atendre, i sobre la forma com es distribueixen els recursos disponibles per a realitzar les accions que han de produir els resultats buscats. La defensa de la salut dels ciutadans o el desenvolupament d'un entorn respectuós amb el medi ambient exigeix la informació científica i tècnica més recent. Els científics produeixen proves, que els polítics utilitzen per prendre decisions. A canvi, els responsables polítics proporcionen als científics requisits d'evidència i recursos per a la recerca. Científics i polítics necessiten treballar junts.

En el punt crucial en què som, especialment en els ajuntaments, hi apareix el tercer actor: els ciutadans. El [nou urbanisme](#) [4] ja no busca solucionar *com es fa la ciutat*, sinó *quina ciutat volem*. La política local, doncs, ofereix les oportunitats òptimes per a la intervenció de l'organització veïnal en la [planificació urbanística](#) [5] amb l'objectiu de millorar les condicions de vida i l'equitat territorial. Així doncs i cada cop més, en la presa de decisions relatives a l'aspecte i els usos de les ciutats s'acosten tres mons: gestió, recerca i ciutadania. Com en un triangle. Aquesta visió inclusiva compromet tots tres actors a comprendre com és el coneixement científic, com es poden planificar les accions polítiques i quines són les necessitats dels ciutadans. El coneixement compartit entre tots tres ha proposat solucions en àmbits com la mobilitat a diferents ciutats i la reducció de desigualtats entre els barris de Barcelona.

Coneixement compartit

Els moments en què la raó ha intervingut en l'adquisició de coneixement han coincidit amb moments polítics de canvi. A la Grècia clàssica el pensament científic va permetre comprendre el món i a nosaltres mateixos; ja que es van explicar fenòmens naturals sense intervenció sobrenatural. I en paral·lel es va desenvolupar la primera democràcia incipient coneguda. A l'Europa del Renaixement, la recuperació del pensament filosòfic, les transformacions socials i els grans descobriments geogràfics van tornar a transformar la visió del món. La revolució científica va conduir a la Il·lustració, i el segle de les llums va transformar tant els paradigmes polítics, econòmics, socials i científics de l'antic règim, que van acabar transformant bona part del planeta. El [pensament científic va ser molt més revolucionari](#) [6] del que moltes vegades s'aprecia.

Els governs necessiten assessorament científic i cada cop més per abordar reptes globals com són el canvi climàtic, la distribució d'aliments, la ciberseguretat o crisis com epidèmies o accidents nuclears. El maig de 1976, amb el president Gerald Ford de cap d'estat, es va crear l'[Oficina de Política de Ciència i Tecnologia](#) [7] dels Estats Units, que ha estat crucial en l'assessorament científic. Amb Obama, que es va proposar de recuperar el creixement econòmic mitjançant la inversió en recerca per sortir de la crisi financera, va arribar a tenir cent trenta-cinc treballadors. Des del gener de 2017, però, cal reconèixer que la situació ha canviat: s'han perdut quaranta-cinc places –inclosa la direcció– i alguns dels nous contractats no tenen formació científica. Al Regne Unit també existeix una [Oficina Governamental per la Ciència](#) [8], que, per a trobar noves i millors formes de governar, juga un paper actiu en l'assessorament dels ministeris i dels estaments governamentals, sobre tot des de principis de segle.

A Nacions Unides també tenen la seva pròpia [Junta d'Assessorament Científic](#) [9] per a prendre decisions a l'hora d'abordar els reptes mundials més punyents. Recomana que els científics siguin presents en els debats polítics, i especialment en el desenvolupament dels [Objectius per al Desenvolupament Sostenible](#) [10] adoptats pels membres el 2015. Consideren que científics, responsables polítics i tot el conjunt de la societat han de millorar

junts la relació entre ciència, política i societat. I, atès que es mouen per prioritats diverses i estan subjectes a responsabilitats diferents cal que cada col·lectiu compregui la perspectiva dels altres.

Pel que fa a la relació entre científics i polítics s'han fet veritables esforços per acostar les diferències en la visió i el *tempo* entre els mons. S'han establert els canals i el lèxic comú per a la comunicació. S'articulen les activitats d'ambdós col·lectius: els gestors reben la informació científica que els serveix de suport en la presa de decisions; i, en el retorn, els investigadors omplen cada cop més àrees que potser havien restat més allunyades en la recerca. Exemples en són les recomanacions de centres de salut pública, com ara ISGlobal, que, a través de la iniciativa [Planificació Urbana, Medi Ambient i Salut](#) [11] ofereix eines i indicadors basats en evidències científiques rigoroses, per a la millora de la planificació urbana. D'una altra banda, la mancança de canals de comunicació sistemàtics que hi havia fins ara entre els investigadors d'ecologia i els gestors del medi natural i biodiversitat, es vol omplir a través de la plataforma [Prismàtic](#) [12], que proposa accions de gestió basades en l'evidència científica.

Les polítiques locals

Segons els científics, els problemes que avui enfronten les ciutats són diversos. D'una banda, la qualitat [atmosfèrica](#) [13] i [acústica](#) [14] –les dades de la OMS atribueixen a la contaminació [set milions de morts a l'any](#) [15]: una vuitena part del total mundial de morts. Les dades de l'Institut de Salut Global (ISGlobal) imputen en concret a la contaminació de [Barcelona](#) [16] tres-mil cinc-cents morts prematures anuals, trenta-un mil casos de bronquitis en infants i cinquanta-quatre mil atacs d'asma. N'agreugen els efectes altres condicions específiques de les urbs, com són l'efecte illa de calor –que augmenta la temperatura de la ciutat respecte del seu entorn– i la manca d'espais verds i blaus. Sense oblidar altres problemes que han d'afrontar també com són el sedentarisme dels habitants i la seguretat viària. Segons els experts una millor planificació urbana i del transport podrien donar solucions a la major part dels problemes detectats i es podria evitar el vint per cent de les morts prematures.



[Què respires quan respires](#) [13]? [Parlen els experts](#) [17]. Ajuntament de Barcelona

Ara bé, la nova realitat de les ciutats no ateny només a l'era post carboni, sinó també als canvis socio-econòmics que va posar en evidència la crisi. La desigualtat econòmica i formativa comporta més conflicte social, per problemes de salut mental i drogues, el nivell de salut física, menor esperança de vida, rendiments acadèmics o



embarassos juvenils no desitjats. Sota aquestes premisses les polítiques locals, basant-se en els Objectius de Desenvolupament Sostenible de Nacions Unides o la [Nova Agenda Urbana](#) [18], sorgida de la Conferència Habitat III, cada cop més posen el focus en adequar i planificar accions que donin protagonisme al ciutadà i, en aconseguir ciutats més igualitàries i cohesives. Perquè l'acció local tingui un impacte transformador de la societat és imprescindible el compromís dels ciutadans i dels socis clau en cada cas.

El protagonisme del vianant

El projecte europeu PROSPERITY té com a objectiu donar suport als municipis per a la millora dels [Plans de Mobilitat Urbana Sostenible](#) [19] (PMUS), és un projecte finançat pel programa marc de la Unió Europea Horizon 2020 i hi participa la Diputació de Barcelona. N'ha elaborat [quatre guies](#) [20] amb recomanacions pràctiques. Pel que fa a la pacificació del trànsit, proposa de canviar la relació entre els desplaçaments que es fan en vehicle privat (sigui cotxe o moto) i els que es fan a peu o en bicicleta. Per això cal desincentivar l'ús de vehicles que cremen combustibles fòssils i incentivar el transport públic i el transport actiu, a peu i en bicicleta, perquè solucionaria diversos aspectes que generen problemes a les ciutats. Minvaria el paper del vehicle privat en la contaminació atmosfèrica i acústica, també influeix en l'increment de la temperatura. Al mateix temps, una mobilitat més activa, a peu o en bicicleta, generaria beneficis en la salut dels veïns. En un altre sentit, promoure el verd a la ciutat, també tindria [efectes favorables](#) [21] en el benestar de les persones.

La pacificació del trànsit fa possible la coexistència veïnal en l'espai públic, en donar prioritat al vianant. Algunes ciutats han transformat la situació heretada, fent que els cotxes deixin de ser el centre per a ser un accessori útil en determinades ocasions. Canviant les regles de joc.

Pontevedra és una ciutat d'entorn vuitanta-mil habitants. Amb el canvi de segle es va proposar d'invertir la tendència creixent de la mobilitat en cotxe; actualment el setanta per cent dels desplaçaments són a peu o en bicicleta, tot i que el parc mòbil és comparable al de qualsevol altra ciutat d'Espanya. El canvi de mobilitat ha coincidit amb la reducció de les emissions de diòxid de carboni. Al mateix temps han minvat els accidents de trànsit: els que requereixen hospitalització són la meitat; i els lleus, entre la meitat i un tercera part comparant les xifres amb ciutats de nombre similar d'habitants del nostre entorn. El soroll ha minvat fins al punt que els cotxes que circulen pel centre pràcticament ni toquen el clàxon.

La consideració del consistori va ser fer comprendre a l'opinió pública que qui compra un cotxe no compra un tros d'espai públic. L'espai alliberat es va ocupar per activitats de les persones: terrasses, jocs infantils... l'ús dels carrers del centre es va dissenyar en assemblees amb els veïns. Tampoc no s'han instal·lat grans superfícies comercials, dins el projecte d'evitar desplaçaments llargs. L'èxit del model de ciutat compacta, on el desplaçament màxim és de mitja hora, es veu en el dibuix del «[metrominuto](#) [22]», un mapa local semblant als típics del metro d'altres ciutats, que senyala les distàncies en minuts d'una zona a l'altra de la ciutat (i que han copiat moltes ciutats europees). La ONU va reconèixer la ciutat amb el [premi Habitat](#) [23] per la ordenació de l'espai públic. I segons els polítics locals, el model és exportable a ciutats de fins a cent vuitanta-mil habitants.

metrominuto Pontevedra



Distàncies e tempos camiñando pola cidade.

Tempos aproximados para camiñar pola cidade, calculados sobre a base de 5 km/h de media.

Fixate na cor do traxecto, a distancia e o tempo que aproximadamente che levará percorrido.



«[Metrominuto](#) [24]» de la ciutat de Pontevedra. Font: Ajuntament de la ciutat.

A Odense –la tercera ciutat de Dinamarca, amb prop de cent-setanta mil habitants– l’administració local ha buscat un altre ús amb l’objectiu de recuperar més espais per als ciutadans. Ha buscat promoure la salut dels ciutadans mitjançant l’activitat física, eliminant també de retruc el soroll i la contaminació atmosfèrica. Mitjançant el programa «[play street](#) [25]» alguns espais urbans s’han transformat en llocs per jugar i practicar activitat física. Els veïns ocupen els espais especialment en començar o acabar el dia, per realitzar exercici. Algunes escoles aprofiten l’espai com a pati, on hi troben recursos per a generar moviment i aprenentatge actiu. A tots els espais hi són benvinguts vianants i bicicletes –amb velocitat controlada–, però la circulació de cotxes és reduïda.

Tot i que aparentment sembla que els beneficis són indiscutibles en molts aspectes qualitius, la Unió Europea ha encarregat un estudi independent per estudiar els [beneficis econòmics dels plans de mobilitat urbana sostenible](#) [26]. S’analitzen tres-cents cinquanta-un estudis que, en total, proposen vint-i-dos tipus de mesures per canviar la mobilitat. Es valora la viabilitat dels projectes i el procés de decisió participativa dels veïns. Les lliçons apreses han estat que la força del compromís de la ciutadania facilita la implantació de les iniciatives; i que emergeix una nova professió per a l’elaboració de plans de pacificació de la mobilitat.

La reducció de desigualtats

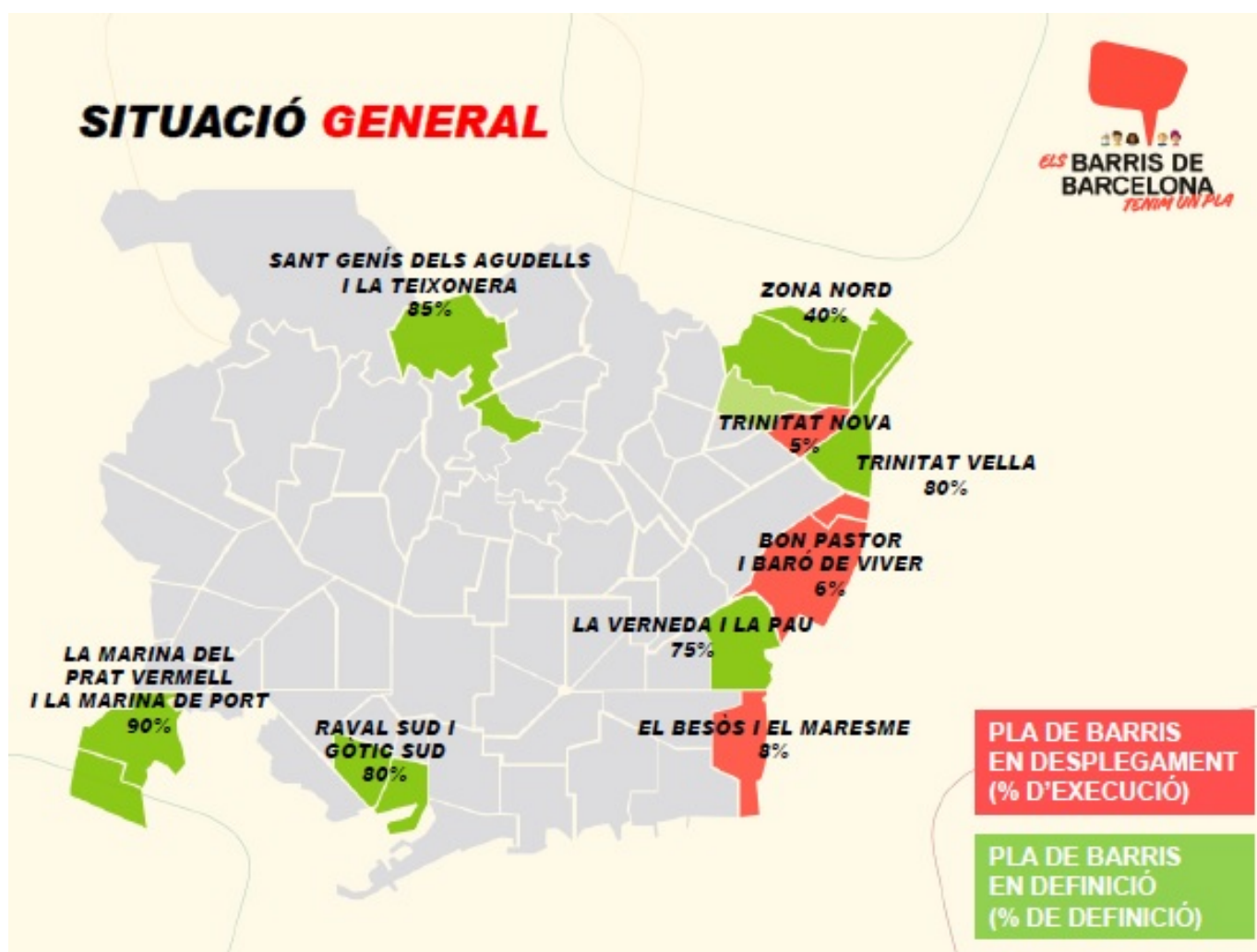
Els nous plans estratègics municipals o supramunicipals, com ara el [Pla Estratègic Metropolità](#) [27], han incorporat els Objectius de Desenvolupament Sostenible de Nacions Unides, als eixos clau clàssics com són el desenvolupament econòmic, la innovació i la projecció de la metròpoli. La inclusió d’accions per reduir les

desigualtats i la segregació urbana obliga a treballar de manera coordinada els tres actors, de nou: gestors, científics i ciutadans. Un exemple és el [Pla de Barris](#) [28] (2015-2019).

Els barris que han construït la ciutat de Barcelona tenen orígens i evolució diversa. Per això, la història fa molt diferents les necessitats a cada un d'ells. La iniciativa va començar el 2016, després de tenir el diagnòstic de tots els territoris realitzat per especialistes de diversos àmbits, com ara l'habitatge, l'espai públic, l'educació i la salut.

Els determinants de la salut pública en cada barri són de caràcter econòmic i social. Segons [dades de l'Agència de Salut Pública](#) [29], la diferència en l'esperança de vida entre els districtes més desafavorits, com ara Ciutat Vella i Nou Barris, i els més afavorits, com ara Les Corts, pot arribar a ser de sis anys. Atès que la salut individual s'entén com la forma de viure autònoma, solidària i joiosa, el pla de barris busca el confort i el benestar en aspectes com ara les condicions de vida i treball, i el que envolta el ciutadà i que n'influeix. La reducció de desigualtats pretén doncs que en el benestar i la supervivència de les persones importi més el codi genètic que el [codi postal](#) [30].

L'estratègia de transformar les condicions de vida dels barris de Barcelona i crear les condicions per a la millora de l'activitat econòmica, especialment els més desafavorits, requereix, no només de la intervenció pública, la participació dels experts o la dinàmica del mercat; sinó també de la participació veïnal, tant en la pròpia acció ciutadana, les entitats i les pràctiques ciutadanes que conformen el teixit social de cada territori participin en la gestió de serveis i activitats, com també en la seva avaluació a través del [consell assessor](#) [31]. El Pla està definit, si bé el seu desenvolupament i, sobre tot, la implantació i l'execució són més difícils.



Territoris prioritaris en el [Pla de Barris](#) [32] (dades de març 2017), Ajuntament de Barcelona.

Davant els reptes socials, econòmics i ecològics a què ens enfrontem i que ens atenyen a tots, doncs, en el



disseny de la ciutat que volem la connexió dels tres vèrtex del triangle –recerca, gestió i ciutadania– l'han de fer equilàter. La relació a tres ha de conjurar la paràbola dels homes cecs i l'elefant, en què cada un descriu la bèstia de manera diferent segons les seves dades limitades. Per tenir la imatge de l'elefant complet és imprescindible compartir coneixement i estimular que la recerca també s'orienti a respondre les necessitats de la ciutadania. Si és que es vol veure la vulnerabilitat rere l'*skyline* de l'urbs.

Cristina Junyent (cristina@cienciaensocietat.org [33]) Formada com a biòloga, em vaig doctorar en Biologia Humana per la UB. Vaig participar en la creació i dirigeixo la [Fundació Ciència en Societat](#) [34], per a la promoció i l'estímul de la cultura científica. A més de fer d'intermediària del coneixement científic, m'interessa la forma com va aparèixer, els models de transmissió i les polítiques de divulgació, per això participo en diverses comissions que busquen promoure la cultura científica. <http://www.cristinajunyent.net> [35]

Categories: Articles

Etiquetes: Recerca

Etiquetes: Participació ciutadana

Etiquetes: Co-gestió

Etiquetes: Desigualtat

Etiquetes: Pacificació ciutat

- [36]

URL d'origen: <https://sciencecorner.diba.cat/blogs/2018/06/14/coneixement-compartit-politiques-locales>

Enllaços:

[1] <https://sciencecorner.diba.cat/>

[2] <https://sciencecorner.diba.cat/members/junyentc>

[3] <https://ambitscolpis.com/2016/04/04/els-governos-locales-de-la-innovacio-a-les-politiques-informades-en-evidencia/>

[4] https://www.google.es/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=13&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiyp_HV7bHaAhVMuRQKHbtODQwQFghIMAw&url=https%3A%2F%2Fwww1.diba.cat%2Fllibreria%2Fpdf%2F50957.pdf&usg=AOvVaw2kjScYv1We08N6ea-Y4zFb

[5] <https://www.diba.cat/web/seep/butlleti-territori-i-ciutat/-/newsletter/53616886/58>

[6] <https://www.theguardian.com/books/2018/feb/11/reason-is-non-negotiable-steven-pinker-enlightenment-now-extract>

[7] <https://www.federalregister.gov/agencies/science-and-technology-policy-office>

[8] <https://www.gov.uk/government/organisations/government-office-for-science>

[9] <http://unesdoc.unesco.org/Ulis/cgi-bin/ulis.pl?catno=245840&gp=0&lin=1&ll=s>

[10] <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/la-agenda-de-desarrollo-sostenible/>

[11] <https://www.isglobal.org/urban-planning>

[12] <http://www.prisma-tic.cat/>

[13] <http://lameva.barcelona.cat/querespises/ca>

[14] https://www.isglobal.org/es/new/-/asset_publisher/JZ9fGljXnWpl/content/el-ruido-del-trafico-provoca-tanta-enfermedad-como-la-contaminacion-atmosferica

[15] <http://www.who.int/mediacentre/news/releases/2014/air-pollution/es/>

[16] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Contaminaci%C3%B3_a_Barcelona._Parlen_els_experts.ogv

[17] https://www.youtube.com/watch?v=_rSEAy5vTBo



- [18] <http://habitat3.org/>
- [19] http://xarxamobal.diba.cat/mobal/cat/actualitat/actualitat_noticia.asp?codi=359
- [20] http://xarxamobal.diba.cat/mobal/cat/actualitat/actualitat_noticia.asp?codi=353
- [21] https://www.isglobal.org/es/new/-/asset_publisher/JZ9fGijXnWpl/content/crecer-en-vecindarios-mas-verdes-puede-tener-efectos-beneficiosos-sobre-el-desarrollo-del-cerebro
- [22] <http://revista.dgt.es/es/reportajes/2017/10OCTUBRE/1009que-es-un-metrominuto.shtml>
- [23] <http://ok.pontevedra.gal/es/onu-habitat-2014-es/>
- [24] <http://www.pontevedra.gal/publicacions/Metrominuto/esp/>
- [25] <http://www.cycling-embassy.dk/2010/12/14/play-streets/>
- [26] <http://www.eltis.org/resources/tools/economic-benefits-sustainable-urban-mobility-measures>
- [27] <https://sciencecorner.diba.cat/news/2018/02/05/entrevista-oriol-estela-barnet-coordinador-general-del-pembpla-estrategic-metropoli>
- [28] <http://pladebarris.barcelona/>
- [29] <http://www.aspb.cat/documents/informe-salut-2016/>
- [30] <https://www.ucl.ac.uk/ineqcities/>
- [31] <http://pladebarris.barcelona/ca/consell-assessor-del-pla-de-barris>
- [32] https://www.google.es/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKewiJpJOd7bHaAhUB1hQKHS_NB_gQFggrMAA&url=http%3A%2F%2Fajuntament.barcelona.cat%2Fpremsa%2Fwp-content%2Fuploads%2F2017%2F03%2Fplabarrisdossier.pdf&usg=AOvVaw3fXqnTLYZ6nrfoqGhRtd18
- [33] <mailto:cristina@cienciaensocietat.org>
- [34] <http://www.cienciaensocietat.org/>
- [35] <http://www.cristinajunyent.net/>
- [36] <https://sciencecorner.diba.cat/node/527>