

Jornada el dret dels infants a la ciutat

Millorem el nostre espai públic amb
'Camí escolar, espai amic' i altres experiències

#InfanciaIciutat

institut
Infància i
adolescència

Ajuntament de
Barcelona



**INFÀNCIA, ADOLESCÈNCIA I MOBILITAT
SOSTENIBLE: QUÈ CAL I COM APROPIAR-SE I
MOURE'S PER LA CIUTAT COM A VIANANTS I AMB
TRANSPORT PÚBLIC, BICICLETES I PATINETS?**

Taller 4

A la Jornada [“El dret dels infants a la ciutat”](#), co-organitzada per l'Institut Infància i Adolescència de Barcelona i l'Institut Municipal d'Educació de Barcelona (IMEB) el 15 de desembre del 2016, es van desenvolupar 4 tallers sobre espai públic, infància i adolescència. L'objectiu dels tallers era **d'obrir el debat amb la ciutadania a l'entorn dels obstacles i oportunitats que ofereix la ciutat per avançar en millores en l'espai públic que facin de la ciutat un espai més amable per créixer i viure la infància i l'adolescència**. Aquí teniu la relatoria del Taller 4.

INFÀNCIA, ADOLESCÈNCIA I MOBILITAT SOSTENIBLE: QUÈ CAL I COM APROPIAR-SE I MOURE'S PER LA CIUTAT COM A VIANANTS I AMB TRANSPORT PÚBLIC, BICICLETES I PATINETS?

ELS CANVIS A L'ESPAI PÚBLIC



[Pau Avellaneda](#), professor de Geografia de la Universitat Autònoma de Barcelona i especialista en espai públic, mobilitat sostenible i segura i camins escolars, va centrar el taller en els **canvis soferts per l'espai públic i les fórmules per assolir una mobilitat activa i més sostenible.**

Pel professor Avellaneda, ens trobem davant una lògica espacial molt parcel·lada i multidimensional, amb molts i diferents usuaris. **La ciutadania ha patit un procés de desposseïció de l'espai.** Abans el carrer era un espai assilvestrat on els veïns i veïnes hi

mantenien una àmplia i constant interrelació. Actualment una part significativa dels nostres infants romanen reclosos a casa: quantes hores es passen tancats els nostres fills i filles? A la vegada, a l'espai públic es produeix una realitat panòptica, de control dels infants i l'adolescència, de discriminació, i en la que s'hi estableix una lògica de gènere.

L'ESTRUCTURA DE LA MOBILITAT

Existeixen un seguit de factors que generen les condicions de possibilitat per realitzar els desplaçaments a peu:

1. **L'espai físic** (l'estat dels carrers i del trànsit).
2. **La distància** que s'ha de recórrer.
3. **La qualitat de l'entorn urbà** (la intensitat de la il·luminació, la densitat de persones ocupant el propi espai públic, la vida percebuda als carrers, etc.).

L'articulació d'un model de mobilitat sostenible que prioritzi els vianants i el transport públic sostenible permet recuperar l'espai públic per a la ciutadania, reduir la

contaminació i millorar la salut dels veïns i veïnes. Paral·lelament a aquest nou model de mobilitat, convé incorporar canvis en la pròpia subjectivitat dels adults. És a dir, en molts casos els adults viuen la mobilitat dels fills i filles amb por, una por que no tan sols limita objectivament els moviments dels infants, sinó que al transmetre-la també activa les limitacions subjectives (es donen exemples de parcs infantils on els infants van lligats amb un arnés perquè no es puguin escapar). **Convé capgirar aquesta visió poruga del carrer i, per tant, les famílies han de realitzar una tasca d'ensenyament real, actiu i positiu de l'espai públic. En termes generals, a partir dels vuit anys els infants ja estan preparats per sortir al carrer. En tant que adults els hem de donar eines per moure's i aprendre a confiar en les seves capacitats.**

EINES PER A LA MOBILITAT SOSTENIBLE

Com és evident, cal preguntar-se què cal per moure's per la ciutat com a vianants i amb transport públic, bicicletes i patinets. En aquest sentit, el professor Avellaneda va plantejar un seguit de qüestions.

Convé repensar la ciutat (urbanisme i arquitectura) des de la perspectiva de la bicicleta. És a dir, per fer ús de la bicicleta cal tenir-ne una i tenir espai on guarda-la. Calen canvis en l'actual accessibilitat. Tenen tots els habitatges aquesta capacitat d'emmagatzematge? La tenen a un lloc accessible? També és necessària una inversió en infraestructures (carril bici, voreres adients per les bicis, aparcaments per bicicletes, etc.) i un canvi d'hàbits i esquemes mentals, especialment per part dels pares i mares. Aquests han de donar confiança als infants, entendre que estan preparats, i comprendre que es tracta d'un mode de transport segur.

El següent vídeo ens permet copsar la idoneïtat d'aquesta mode de transport pels infants. Us en recomanem el visionat, ja que no va ser possible en el marc del taller:



Jackson Run Bike to kindergarten.
from Ror Goldstone 6 years ago

More from Bonobostudio
Autoplay next video

Pel que fa al transport públic, és essencial **millorar la informació** relativa a les interconnexions, parades, horaris, etc. Tenim una xarxa de transport extensa i complexa, convé potenciar la seva intel·ligibilitat. També és indispensable **establir polítiques de fidelització**. Les edats primerenques són vitals en la construcció d'hàbits, per tant, convé establir polítiques de baixes quotes pels infants amb l'objectiu de fidelitzar-los i aconseguir que interioritzin la importància de participar en una mobilitat pública i sostenible. Finalment, **cal repensar la pròpia estètica del transport públic** (dels busos, el metro, els trens, etc.). Si volem que els infants l'utilitzin l'hem de fer atractiu als seus ulls, fugir de la funcionalitat i dissenyar-los des d'una altra perspectiva. En algunes ciutats ja ho han començat a fer:



En definitiva, existeixen moltes eines i fórmules que asseguren la construcció d'una mobilitat activa. El bici bus, els camins escolars, el bus a peu, entre d'altres, atorguen un valor social, més enllà del propi desplaçament, a la mobilitat. La mobilitat no tan sols és desplaçament, és també interacció i interrelació. Dues dimensions de la mateixa que cal potenciar. Per fer-ho no només hem de pensar en la mobilitat 'cap a' o 'des de' l'escola, hem de ser capaços de pensar en una mobilitat integral que inclogui tots els aspectes de la nostra –i per descomptat la dels infants– quotidianitat.

TRES OBJECTIUS A ASSOLIR

Un cop realitzada la presentació sobre l'actual mobilitat i algunes de les eines per millorar-la, vam demanar al professor Avellaneda que plantegés **3 objectius de ciutat (tres escenaris desitjables) que ens permetessin potenciar la mobilitat sostenible dels infants i adolescents.**

El professor Avellaneda va plantejar aquests 3 objectius:



Objectiu 1: Moure's sol o en grup d'amics per la ciutat a partir dels 8 anys

Objectiu 2: Convertir els desplaçaments en experiències vitals, no en mers tràmits

Objectiu 3: Fidelitzar els i les adolescents en l'ús del transport públic

TREBALL PER GRUPS

Un cop plantejats aquests tres objectius vam traspasar el focus d'atenció als assistents al taller. La finalitat era que plantejessin dubtes, interrogants i/o alternatives al voltant dels tres objectius fixats. Des del treball cooperatiu i en grup havien de reflexionar sobre la viabilitat, possibilitats i conveniència d'aquestes fites.

Respecte a cada un dels objectius plantejats els preguntàvem: 1) Esteu d'acord amb objectiu plantejat? Penseu que cal reformular-lo, ampliar-lo? 2) Quins són els principals obstacles o dificultats a la ciutat de BCN per assolir l'objectiu plantejat? 3) Quines són les principals oportunitats o avantatges que ofereix la ciutat de BCN per assolir l'objectiu proposat? 4) Quines penseu que haurien de ser les actuacions prioritàries per tal d'assolir l'objectiu plantejat?

RESULTATS DE LA DISCUSSIÓ

OBJECTIU 1: Moure's sol o en grup d'amics per la ciutat a partir dels 8 anys

El primer dels objectius el van discutir un dels grups del taller

ACORD AMB L'OBJECTIU?

Els membres del grup 1 es varen manifestar d'acord amb la formulació de l'objectiu. Tanmateix, van subratllar la importància de canviar l'entorn de les ciutats i dotar-les d'unes condicions de mobilitat afavoridores de l'objectiu assenyalat.



DIFICULTATS

Les principals dificultats i obstacles que van destacar el grup 1 per aconseguir una mobilitat autònoma a partir dels vuit anys foren la necessitat de **millorar la seguretat en el trànsit** i prioritzar el vianant per sobre del vehicle privat. És a dir, encaminar-nos cap a una ciutat més pacificada i amable amb la ciutadania que vol realitzar els seus desplaçaments a peu. Una segona dificultat expressada fou la **manca d'equipaments en molts dels barris de la ciutat** que obliguen als infants i adults a realitzar molts desplaçaments. L'organització reticular de la ciutat té com a potencialitat l'estalvi de desplaçaments i, per descomptat, un menor ús del vehicle privat. En tercer lloc es va detectar un important problema relacionat amb el **disseny dels carrils bici** i, en alguns casos, la **manca de respecte cap als usuaris/es d'aquest servei**. Convé repensar la ciutat des d'una òptica no 'motorcèntrica' i tenir present la vulnerabilitat tant dels vianants com dels ciclistes.

OPORTUNITATS

Les principals oportunitats i avantatges feien èmfasi en la pròpia **idiosincràsia de la ciutat de Barcelona i el treball acumulat des de fa anys**. S'observa un interès i coneixement per part de l'administració pública (Ajuntament de Barcelona) que es correlaciona amb la **conscienciació i exigència d'una part significativa de la ciutadania**. Aquest interès previ i exigència generalitzada ha obligat a l'administració a actuar amb més celeritat i plantejar la reconceptualització de l'espai públic i la necessitat de millorar l'autonomia dels infants com uns elements importants en la implementació de les diverses polítiques públiques.

ACCIONS PRIORITÀRIES

Entre les accions prioritàries per l'assoliment d'una major autonomia en el desplaçament i mobilitat es va destacar **la necessitat d'impulsar, encara més, el programa de les "Superilles"**. Cal passar de la prova pilot a una implementació real i efectiva d'aquest programa a diferents indrets de la ciutat. En segon lloc es va fer èmfasi en la **necessitat –prioritària– de rebaixar el cost del servei públic i millorar-ne la qualitat**. Si l'objectiu ha de ser augmentar-ne el seu ús, també cal augmentar-ne l'accessibilitat. Finalment, en tercer lloc, es va posar damunt de la taula la necessitat de **millorar en tots els aspectes de l'educació vial als infants**. Des de la pedagogia cal no només ensenyar les lògiques de mobilitat de la ciutat, sinó que també cal potenciar una cultura del vianant i del transport públic. En aquest sentit, l'escola hi té molt a dir.

OBJECTIU 2: Convertir els desplaçaments en experiències vitals, no en mers tràmits.



El segon dels objectius el van discutir dos dels grups del taller. Relatem les aportacions de manera conjunta.

ACORD AMB L'OBJECTIU?

Ambdós grups van estar d'acord amb l'objectiu i van recalcar la importància de mantenir-ne l'enunciat original. En qualsevol cas, **es va emfasitzar en la importància de convertir els desplaçaments dels infants en experiències positives i gratificants que ajudessin a estimular l'hàbit de desplaçar-se a peu**. El passejar i el caminar

ofereix una nova visió de la ciutat, un espai de descoberta que el transport a motor no pot oferir. Es tracta d'incidir en la lògica experiencial dels desplaçaments.



DIFICULTATS

Entre les principals dificultats per transformar els desplaçaments en experiències vitals els dos grups van destacar les següents: **La manca d'espais verds, agradables i amb elements atractius pels infants**, –en molts casos hi ha espais, rutes i carrers amb serioses mancances d'enllumenat públic– afavoridors d'una mobilitat més agradable i lligada a experiències divertides i amb possibles interaccions, en aventures quotidianes pels infants. **La rigidesa horària**, tant pel que fa als horaris escolars com als laborals, que massa sovint obliga a desplaçar-nos amb excessiva celeritat, molt lluny del ritme que hauria de tenir el *model desplaçament-passejada* que permet un major gaudi de la ciutat. **L'existència d'un espai públic que prioritza el vehicle**, el model actual de ciutat ha convertit el vianant en un apèndix secundari del carrer que, en ocasions, pot esdevenir una molèstia pel sempre present cotxe privat. **La manca d'una política educativa generalitzada i coordinada que posi en valor el dret dels infants a passejar per la ciutat**. Convé incorporar aquests plantejaments als projectes de centre amb l'objectiu que tota la comunitat educativa (alumnes, famílies i professorat) prengui consciència d'aquest canvi tant necessari.

OPORTUNITATS

Les oportunitats o avantatges que varen destacar els grups 2 i 3 foren **la favorable configuració urbana de Barcelona**. Es tracta d'una ciutat de mida mitjana i

significativament compacta on, llevat d'algunes zones, no hi ha obstacles urbanístics de gran magnitud (les rondes són un clar exemple d'aquest tipus de barreres infranquejables). Aquesta configuració urbanística facilita la incorporació de mesures afavoridores d'aquesta lògica basada en les experiències al carrer, més enllà del mer desplaçament d'un lloc a l'altre. Paral·lelament, Barcelona, com tota ciutat Mediterrània, gaudeix d'una **intensa vida al carrer i d'una climatologia favorable** que contribueix favorablement a l'èxit d'aquest tipus de mesures i actuacions.

ACCIONS PRIORITÀRIES

Les accions que cal realitzar per afavorir una mobilitat més experiencial pivoten sobre dos grans àrees. Per una banda, la importància de **la conciliació horària**, la conciliació dels horaris laborals amb els horaris escolars amb l'objectiu d'articular uns desplaçaments més reposats i construir un temps d'oci on es pugui desenvolupar la descoberta de l'espai públic. Per l'altra, **la remodelació de la via i l'espai públic**. És a dir, cal cercar maneres de fer els carrers més atractius, sigui limitant el trànsit, retolant les distàncies a peu o facilitant l'ocupació de la via pública a fi i efecte de potenciar les activitats de joc i de lleure.

OBJECTIU 3: Dotar als infants i joves de recursos per a impulsar accions per a donar resposta a les necessitats que han detectat en la seva comunitat.

El tercer dels objectius el va discutir un dels grups del taller. Relatem tot seguit les diverses aportacions.

ACORD AMB L'OBJECTIU?

En relació a l'objectiu, no s'esmenta cap necessitat de reformular-lo, tan sols s'observa la necessitat d'ampliar-lo tot incorporant el concepte de "**sostenibilitat**". L'enunciat del propi objectiu és directe, clar i concís, tanmateix amb l'ampliació podria quedar de la següent manera: "*Fidelitzar els i les adolescents en l'ús del transport públic i sostenible*". Ara bé, en termes generals res a dir, coincidència absoluta i certa que cal caminar per reeixir en el seu assoliment.

DIFICULTATS

Alguns dels obstacles que es van destacar per assolir la fidelització dels adolescents en l'ús del transport públic són la **manca d'espais en determinats habitatges per guardar la bicicleta** (es detecta l'existència d'habitatges que són poc apropiats per dipositar-hi una o dues bicicletes), la **manca d'una lògica d'intermodalitat** que permeti potenciar

la combinació de la bicicleta i el transport públic, **la manca d'espais al carrer o edificis públics on deixar amb seguretat les bicicletes, patins o monopatins**, l'existència d'un **transport nocturn limitat** i poc afavoridor –per raons de freqüències, combinacions, etc. – del seu ús en aquestes franges horàries. Finalment, també es detecta una **hiperfragmentació i mala gestió de la informació relativa als transports públics** (fent especial referència als horaris de bus, tren, etc.) que impedeix un major ús, especialment a l'hora de realitzar combinacions o emprar el transport interurbà.

OPORTUNITATS

La ciutat de Barcelona compta amb una **important xarxa de transport públic** (metro, tren, ferrocarrils, tramvia i bus). Malgrat que les infraestructures són millorables, aquest transport té una elevada capacitat d'arribar a tota la ciutat i una molt bona accessibilitat. És un element favorable que convé aprofitar i potenciar. A la vegada, s'estan aplicant **mesures complementàries** facilitadores del seu ús: **pas de la T12 a la T16**, que assegura l'accessibilitat al transport públic de tots els adolescents, **ampliació de la xarxa de carrils bici** que pot afavorir la intermodalitat i, per tant, **l'ús combinat del transport públic amb la bicicleta i l'ampliació**, per bé que encara insuficient, **dels horaris nocturns**.

ACCIONS PRIORITÀRIES

Com a actuació prioritària es va assenyalar la necessitat de continuar **ampliant els horaris nocturns, els carrils bici i l'abast de la tarja T16**. En bona mesura, es tracta d'adoptar des de l'administració pública criteris que afavoreixin l'accessibilitat al transport públic per part dels usuaris mitjançant la implementació de preus assequibles i les millores en les infraestructures d'una xarxa que, en general, està ben valorada. En un altre ordre de les coses, també s'insistí en la necessitat de potenciar una flota de transport públic (especialment els busos) el més sostenible i ecològica possible.