

## *Scripta Nova*

REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES

Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98

Vol. XIV, núm. 331 (39), 1 de agosto de 2010

[Nueva serie de *Geo Crítica. Cuadernos Críticos de Geografía Humana*]

### ESTRATEGIAS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD Y EL TRANSPORTE. LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BARCELONA COMO EJEMPLO

Carme Miralles-Guasch

Departamento de Geografía – Universidad Autónoma de Barcelona

[Carme.miralle@uab.es](mailto:Carme.miralle@uab.es)

Ángel Cebollada

Departamento de Geografía – Universidad Autónoma de Barcelona

[angel.cebollada@uab.es](mailto:angel.cebollada@uab.es)

Rafael Requena

Unidad de Gestión de la Movilidad – Universidad Autónoma de Barcelona

[Rafael.requena@uab.es](mailto:Rafael.requena@uab.es)

---

#### **Estrategias de participación ciudadana en la gestión de la movilidad y el transporte. La Universidad Autónoma de Barcelona como ejemplo (Resumen)**

El artículo plantea la estrategia de participación ciudadana en la gestión de la movilidad en un punto nodal metropolitano, como es la Universidad Autónoma de Barcelona. La UAB, ubicada en un ámbito suburbano y aislado de las tramas urbanas tradicionales de la Región Metropolitana de Barcelona, concentra todos los días a más de 40.000 personas, de las que menos del 10% viven en el propio recinto universitario. Una ubicación y un volumen que hacen de las políticas de accesibilidad un objetivo prioritario en las estrategias académicas. En este contexto, ha organizado *La Mesa de Movilidad de la UAB*, un órgano de participación donde están incluidos todos los sectores académicos y los agentes territoriales que participan en la gestión y la planificación de la movilidad y los medios de transporte en dicha universidad.

El análisis que se presenta incide en el cambio de paradigma científico que en la movilidad y los transportes se está desarrollando desde la geografía.

**Palabras clave:** participación ciudadana, movilidad, transportes, universidad.

---

#### **Public Participation in the Management of Mobility and Transport: the case of Autonomus University of Barcelona (Abstract)**

This article puts forward a strategy for actively involving citizens in mobility management in a metropolitan nodal point, namely the Universitat Autònoma de Barcelona (UAB). The UAB, located in a suburban area and is cut off from the traditional urban stretches in the Metropolitan Region of Barcelona, plays host to 40,000 people on a daily basis, less than 10% of whom actually live on campus. Its very location and population means that accessibility is a priority consideration in UAB strategic planning. To this, it has concurrently organised the *UAB Mobility Round Table* a join body which includes representatives from all the academic fields, territorial authorities involved in mobility management/ planning and the corresponding transport services.

The analysis put forward in this article has consequences for the change in the scientific paradigm being developed from the field of Geography

**Key words:** citizen participation, mobility, transports, university.

---

La movilidad y el transporte, como uno de los temas emergentes en la agenda de la geografía actual, han sufrido cambios epistemológicos y metodológicos de gran calado en las últimas décadas. Unas transformaciones asociadas a la mayor vinculación con los temas territoriales y a focalizar el objeto de estudio en las personas que se desplazan y no a los medios de transporte por sí mismos. Todo ello dentro de las grandes alteraciones que implica la asunción del paradigma de la sostenibilidad.

Estas transformaciones han impulsado nuevos retos científicos y han inducido a las Administraciones públicas a promover documentos propositivos y nuevas normativas y leyes que puedan apuntalar las distintas estrategias que el nuevo andamiaje cultural requiere. Una de estas estrategias apunta la creciente necesidad de la participación de los agentes sociales en un tema tan controvertido como es la gestión de la movilidad.

Dentro de este marco conceptual y teórico la ponencia que aquí se presenta quiere ahondar en el análisis de las estrategias de participación en un polo metropolitano de conocimiento como es la Universidad Autónoma de Barcelona. Esta, situada en un ámbito suburbano de la Región Metropolitana de Barcelona, aislada de las tramas urbanas consolidadas ha hecho de la gestión de la movilidad y la accesibilidad una de los ejes principales de su política territorial. Amparada, en los últimos años, por la Ley de la Movilidad Catalana (2003) que permite que ciertos ámbitos suburbanos con características peculiares y generadores de un volumen importante de desplazamientos puedan realizar políticas de movilidad propias y autónomas de sus municipios.

La UAB es un ejemplo paradigmático de todo ello y además en su política subraya la necesidad y el compromiso de actuar de mutuo acuerdo con los distintos agentes sociales que la integran. Esta voluntad de participación se explicita con la puesta en funcionamiento de su propias *Mesa de Movilidad*, donde las distintas sensibilidades y propuestas tengan un foro de debate donde se articulen iniciativas conjuntas y consensuadas. En este sentido la Universidad Autónoma de Barcelona ejerce un liderazgo territorial y social en su entorno y puede ser un ejemplo para otras realidades similares.

## **La participación ciudadana, una estrategia vinculada al nuevo paradigma de la sostenibilidad en los estudios de la movilidad y el transporte**

En estos últimos años, una de las estrategias de ordenación del territorio más innovadoras y renovadoras ha sido los trabajos realizados, a nivel teórico y aplicado, en el sector de la movilidad, las infraestructuras y los transportes. Incluso algunos geógrafos incluyen esta cuestión en los temas emergentes de la agenda geográfica actual (Gaspar Barbosa, 2009). De hecho, en estos ámbitos, ha habido una profunda transformación y evolución conceptual y metodológica que ha significado revalorizar la movilidad y la gestión de los sistemas de transporte, por encima de la construcción de grandes infraestructuras (Miralles-Guasch, 2002). Hasta el punto que la Unión Europea, en su Libro Blanco del Transporte (2003), reclamaba más inteligencia y menos cemento.

Además estamos asistiendo a un cambio de paradigma desde finales del siglo XX y principios del XXI, con la sustitución de la Modernidad, eje conceptual estructurador del siglo XX, por el de la Sostenibilidad. Un paradigma que se empieza a perfilar en las últimas décadas del siglo pasado y es desde el Informe Brundtland (1987) que ocupa una posición transversal en distintas esferas y actividades, en términos académicos y políticos. Y es desde esta nueva óptica desde donde se formulan los análisis y las estrategias de intervención sobre movilidad y transportes, subrayando sus consecuencias medioambientales, con un enfoque más local (contaminación del aire, ruido, ocupación y fragmentación del territorio, etc.) y una lógica más global (cambio climático, biodiversidad, límites en los recursos naturales, (Miralles y Cebollada, 2009).

Un buen ejemplo de ello son los documentos elaborados, desde la última década del siglo XX hasta hoy, en diversos órganos europeos en los que se han ido madurando el tema de la movilidad y el transporte en ámbitos urbanos y metropolitanos desde la nueva perspectiva de la sostenibilidad[1]. En ellos se subraya la importancia de la integración entre planificación de usos del suelo y transporte, de la disminución de los contaminantes emitidos por los transportes, el aumento de los sistemas de gestión y disminución de la construcción de grandes infraestructuras y la introducción de los sistemas de participación de los agentes

sociales en la planificación y la gestión. A nivel Español cabe mencionar el Plan Nacional de Derechos de Emisión (2006), la Estrategia Española de Desarrollo Sostenible (2007) y la Estrategia Española de Medio Ambiente Urbano (2008)

Toda esta transformación cultural ha supuesto, entre otras muchas cosas, cambios legislativos que, en España, se están produciendo a nivel nacional, regional y municipal. El nuevo marco normativo, ahora en elaboración, pretende integrar todas las esferas que tienen relación con la movilidad, a un nivel interadministrativo, estableciendo vínculos de coordinación entre ellas. Además, intenta avanzar con la integración de las diferentes sensibilidades de manera coparticipada como forma de conseguir la complicidad necesaria para garantizar el éxito de los retos planteados en este nuevo marco. Muchos de ellos inspirados en las directrices que marca la Unión Europea antes mencionadas.

Entre esta nueva normativa destaca la aprobación en el Parlamento de Cataluña de la Ley de la Movilidad 9/2003[2], ratificada por unanimidad el 4 de junio del 2003. Uno de los hitos más importantes de la Ley es el nuevo paradigma que la sustenta, ya que sustituye la práctica tradicional basada en programar infraestructuras y servicios incidiendo sólo en la oferta, por la gestión de la demanda y la consecución de determinados objetivos de carácter social y ambiental. Esto se particulariza a través de propósitos más detallados vinculados a la integración de las políticas de movilidad y transporte con el desarrollo económico y la planificación territorial. Con la voluntad de modelar una movilidad más sostenible y segura.

La Ley es esencialmente de planificación y gestión, y el núcleo de su articulado se centra en un sistema jerárquico de instrumentos de planificación aplicables a distintas escalas territoriales y ámbitos sectoriales (Directrices Nacionales de Movilidad; Planes Directores de Movilidad; Planes Específicos; Planes de Movilidad Urbana...). También desarrolla otros instrumentos de evaluación y de financiación, y entre estos, tiene especial relevancia la participación ciudadana en la elaboración de aquellas propuestas de planificación que afectan muy directamente a la vida cotidiana. En líneas generales, según la Ley, la participación debe abarcar una gran representación social. Por ello, los instrumentos participativos incluyen a expertos independientes, a los mayores operadores de transporte, a agentes sociales como las organizaciones empresariales y las sindicales y a las mayores asociaciones de usuarios de transporte.

La Ley prevé distintas formas de participación, pues la calidad del proceso de decisión puede ser igual de importante que la efectividad de las medidas en aquellas cuestiones controvertidas. Por ello la Ley da forma a un número de organismos específicos para canalizar la participación de los agentes sociales en su gestión y estos se explicitan a distintos niveles territoriales. Entre ellos destacan las Autoridades Territoriales de la Movilidad (ATM), el Consejo Catalán de la Movilidad y los Consejos Territoriales de la Movilidad. Las ATM son consorcios de participación entre los distintos agentes que intervienen en la movilidad en unidades territoriales de gestión. El Consejo es un órgano consultivo adscrito directamente al Gobierno Regional de expertos y representantes sociales que asesoran sobre políticas públicas de estos temas. Los distintos ámbitos administrativos (ayuntamientos, agrupaciones municipales, consejos comarcales, entidades metropolitanas o autoridades territoriales) pueden constituir, en su ámbito territorial de competencia, órganos consultivos y de participación de los diversos agentes, públicos y privados, que actúan en estas materias.

El Ayuntamiento de Barcelona se avanzó en la Ley de Movilidad y a mediados de los años 90 institucionalizó el Pacto por la Movilidad: "un instrumento de trabajo para construir juntos (administración local, asociaciones y entidades), el modelo de movilidad que todos queremos para la gran Barcelona del siglo XXI. El Pacto, en forma de fórum, es un organismo vivo que evoluciona con los nuevos retos que se van planteando en la ciudad. Es una mesa de diálogo y de compromiso recíproco, una fórmula para llegar a acuerdos entre todo"[3]. Siguiendo el ejemplo de la ciudad de Barcelona, ahora muchos de los ayuntamientos catalanes tienen Mesas de Movilidad y su composición y régimen orgánico y funcional los determina el ente promotor con el objetivo de garantizar la máxima participación cívica.

Con la Ley de Movilidad Catalana, los Consejos o Mesas pueden abarcar escalas territoriales distintas a las municipales. Un ejemplo de ello es la Universidad Autónoma de Barcelona. Una Universidad-Campus, aislada y suburbana, que se puede considerar, en términos de la Ley de la Movilidad, una zona de actividad económica que genera una cantidad enorme de desplazamientos cotidianos. Esta consideración hace hincapié en los desplazamientos generados en ámbitos suburbanos especiales, como es el aeropuerto, la ciudad de la justicia, ciertos polígonos industriales periféricos o la propia universidad.

La citada Ley prevé, en sus disposiciones adicionales, la planificación y gestión de la movilidad en estos ámbitos suburbanos de actividad económica. Y en concreto, contempla la realización de planes de movilidad propios, más allá de los que pueda tener el municipio donde estén ubicados, y la implantación de la figura del gestor de la movilidad. Esta inquietud enlaza con la de otros muchos países occidentales, los cuales han incorporado en los últimos años la preocupación por la movilidad de sus trabajadores y la accesibilidad para llegar a sus lugares de trabajo.

Pero el interés de la movilidad y accesibilidad hacia los polígonos de actividad económica y grandes centros de atracción de desplazamientos es compartido por otras normativas, además de la Ley Catalana antes citada. Un ejemplo es la *Estrategia del ahorro y eficiencia energética en España 2004-2012*, la cual se propone la elaboración de Planes de movilidad de empresa con el objetivo de establecer las medidas más oportunas para optimizar el acceso a los lugares de trabajo en estas empresas. Otro ejemplo es el *Plan de mejora de la calidad del aire de la Región Metropolitana de Barcelona*. En él se establece, entre otras actuaciones, la obligatoriedad de elaborar estos planes en los centros de trabajo de más de 200 trabajadores y en los centros generadores de movilidad de más de 500 visitantes habituales, como es la UAB.

Como puede observarse, existe un interés normativo desde distintos ámbitos de actuar en estos espacios; no es extraño puesto que distintos estudios realizados presentan unas pautas de movilidad excesivamente apoyadas con el uso del coche privado, hecho que conlleva numerosas disfunciones. De una forma sintetizada pueden resumirse en impactos ambientales, competitividad de las empresas y mejora de las condiciones de trabajo, todas tres profundamente interrelacionadas. Así el uso masivo del vehículo privado supone un gran consumo energético y una gran emisión de gases contaminantes a la atmósfera. Por otro lado, las retenciones, las dificultades de movilizar mercancías, la imposibilidad de maximizar el mercado laboral por la imposibilidad de llegar sin coche a estos espacios afecta a la competitividad de las mismas empresas. Prueba de ello es el *Acuerdo estratégico 2008-2011 para la internacionalización, la calidad de la ocupación y la competitividad de la economía catalana* donde se una línea de actuación sobre movilidad al trabajo. Finalmente, el acceso al puesto de trabajo está en la agenda de reivindicación de las principales fuerzas sindicales como una condición de trabajo y un derecho de los trabajadores y trabajadoras.

## **La UAB y su entorno metropolitano: problemas de accesibilidad y de ubicación funcional**

La UAB es una de las tres universidades-Campus que se inauguraron a finales de los años 60 en España, después de un largo periodo sin ninguna universidad nueva. Las tres universidades, situadas en las áreas metropolitanas de Madrid, Barcelona y Bilbao, imitaban los campus universitarios americanos, subrayando por cuestiones políticas sus rasgos de aislamiento territorial y social. Estas características iniciales han influenciado en sus niveles de accesibilidad y han impulsado actuaciones desde las propias universidades para subsanar el aislamiento primigenio con las que se las concibió.

Los problemas de accesibilidad y de ubicación funcional son los que se explicitan en este apartado a partir de la descripción del entorno metropolitano de la Universidad y de sus infraestructuras de conexión.

### ***El entorno metropolitano de la UAB***

El Campus universitario de la UAB se localizó en 1968, al noroeste de la ciudad de Barcelona, en el eje mediterráneo norte-sur, en uno de los lugares que, por aquel entonces, se percibía con un mayor potencial de crecimiento económico y urbano, alrededor de la capital. Buena parte de este potencial estaba relacionado con el nivel de accesibilidad que las infraestructuras proyectadas, básicamente viarias, iban a otorgarle.

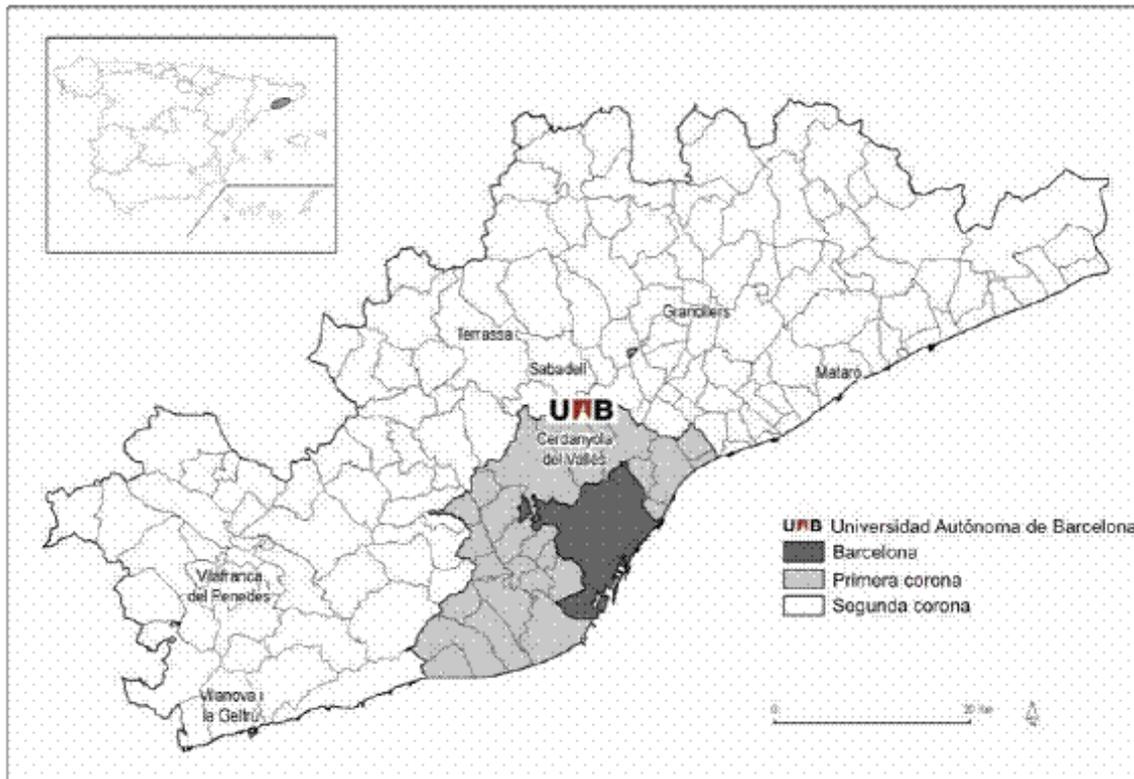
El entorno metropolitano donde se instaló la Universidad requería, ya por aquel entonces, de una visión territorial más amplia que la estrictamente municipal en ámbitos como el planeamiento urbano, el diseño de grandes infraestructuras y equipamientos. La falta de voluntad política, de instrumentos técnicos y de normativas legislativas para desarrollar un proyecto supramunicipal y los frustrados inicios de la planificación a escala metropolitana[4] malograron el plan en su conjunto y convirtieron la instalación de la Universidad Autónoma de Barcelona en una pieza aislada en medio de un paraje vacío (Miralles-Guasch, 2010). Subrayando lo que en palabras de Piè (2004) era su *exilio universitario*. Un fracaso que confirma la idea de Caravaca y Fera (1994) de la debilidad y la fragmentación de las zonas metropolitanas españolas. Y

que para la UAB, ahonda en la imagen que, en palabras de Gómez Mendoza *et al.* (1987), en sus primeros veinticinco años las Universidades Autónomas Españolas tenía características de *gheto cultural*.

Los intentos y los fracasos en generar unidades de planeamiento supramunicipales que acompañaron a este ámbito metropolitano a lo largo de la segunda parte del siglo XX, ayudan a comprender los cuatro rasgos fundamentales que actualmente definen la Región Metropolitana de Barcelona (RMB): un mapa administrativo fragmentado, una morfología urbana que se debate entre la compacidad y la dispersión (Muñoz, 2009), unas densidades de población desiguales y una estructura económica en transformación hacia la economía del conocimiento (Trullén, 2001; Lasuén y Baró, 2005; Boix, 2006; Marmolejo y Roca, 2008; Méndez, 2009). Y todas ellas influyen en la inserción de la Universidad en su entorno físico y social.

Las únicas unidades administrativas legalmente constituidas en la Región metropolitana de Barcelona son los municipios, que con un total de 164, fragmentan enormemente el mapa metropolitano y dificultan cualquier intento de planeamiento a esta escala supramunicipal. Además existe la agrupación histórica de estos municipios en 7 comarcas que aunque sean unidades administrativas legales tienen más un papel histórico sin competencias administrativas reales. También existen tres unidades territoriales supramunicipales mancomunadas que gestionan el agua, los residuos y los transportes del área central de la metrópolis, agregando a un total de 36 municipios.

Por ello a lo largo de toda la historia reciente de este territorio y más especialmente para la UAB, ha existido y sigue existiendo una disfunción territorial entre un mapa administrativo y funcional donde las unidades territoriales son demasiado pequeñas y con capacidades prácticas limitadas a su municipio, en relación a las dimensiones territoriales, económicas y sociales de la UAB. Concebida a finales de la década de los sesenta como un equipamiento metropolitano que requeriría ya por aquel entonces de interlocutores administrativos de dimensiones similares (Miralles-Guasch, 2010).



**Figura 1. La localización de la Universidad Autónoma de Barcelona y sus ámbitos territoriales.**

Fuente: elaboración propia.

Desde un punto de vista morfológico, la RMB está integrada por la ciudad-capital, Barcelona, por un espacio compacto central y por un espacio urbano discontinuo de la Primera Corona y por uno discontinuo de la

Segunda Corona, formada por sistemas urbanos polarizados en las capitales de las áreas, donde aún se conserva, en buena parte, la estructura urbana histórica (figura 1).

### ***Infraestructuras de conexión de la UAB con su entorno***

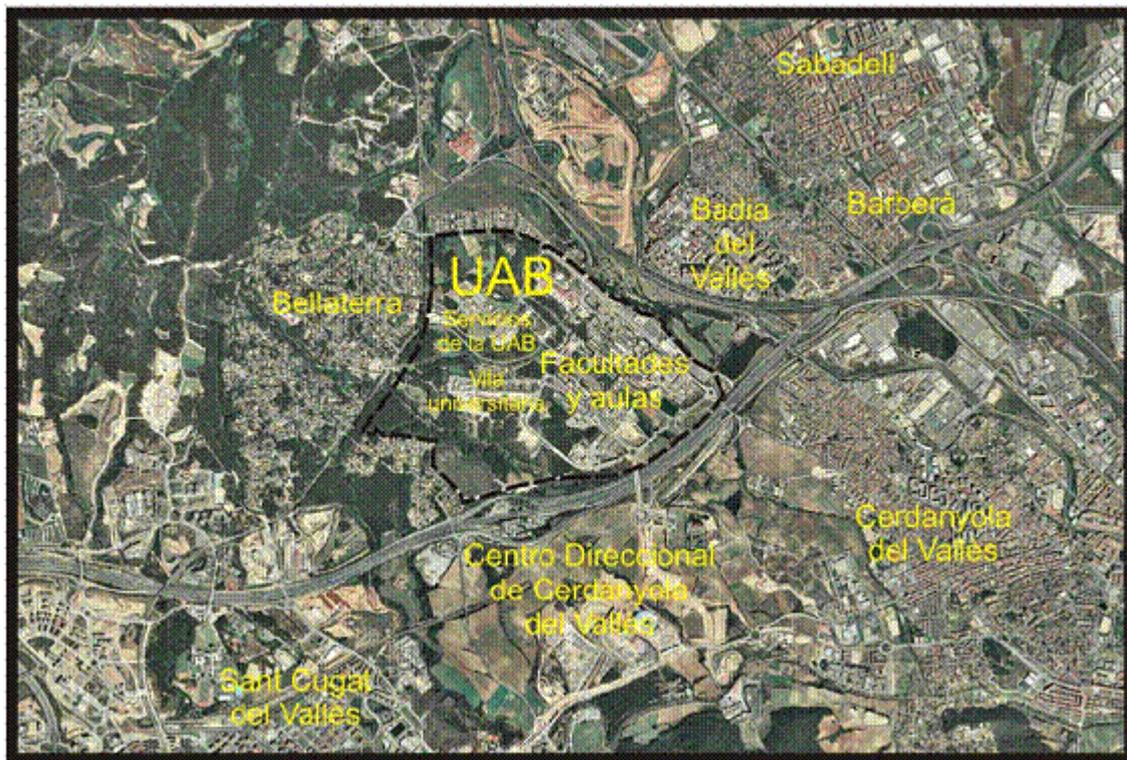
La UAB, a pesar que no tiene categoría de municipio, es un nodo plenamente metropolitano, que se puede interpretar dentro del paradigma del territorio de conocimiento y más concretamente de la ciudad y del distrito de conocimiento (Boix, 2006). Estos territorios de geografía multiforme, que no se pueden explicar dentro de unos límites administrativos, tienen en la accesibilidad y la conectividad uno de los retos más sustanciales (Miralles, Avellaneda y Cebollada, 2003). Por ello es necesario introducir en el análisis de la Universidad, como nodo metropolitano, la movilidad, los transportes y las infraestructuras, como especificidades que indican los contornos de estas geografías variables (figura 2).

Para que la Universidad se consolide como un polo de desarrollo metropolitano que estructure un territorio articulado multiescalar es necesario que, en palabras de Esteban (2003), se apueste por las infraestructuras viarias y ferroviarias. Como son la estructura vertebral para que la UAB pueda reconocer su propio ámbito de actuación. Para ello es necesario describir las infraestructuras viarias y ferroviarias que dan accesibilidad a la UAB. Las primeras tienen origen en la planificación de finales de la década de los 60, cuando se inauguró la Universidad.

Las vías principales de gran capacidad del conjunto de la red viaria metropolitana, las autopistas AP-7 y C-58, se cruzan a muy poca distancia del Campus. La AP-7, con tres puntos de acceso directos a este, enlaza la Universidad al resto de la Región Metropolitana, especialmente por lo que se refiere a los núcleos situados al noreste (dirección Girona) y al suroeste (dirección Lleida-Tarragona). La C-58, con conexión indirecta al Campus, une los núcleos situados al norte (dirección Manresa) y al sur (dirección Barcelona). Otra vía de acceso al Campus es la carretera local BV-1414 que, con el ramal que va hasta el municipio de Cerdanyola y que constituye el eje norte del Campus, enlaza directamente este municipio con Sabadell. Los puntos de acceso al Campus se hallan en el este y el oeste, por lo que ni en el norte ni el sur, existe ninguna conexión exterior.

La red ferroviaria tiene una notable presencia en el Campus de la UAB, con el paso de dos líneas suburbanas de dos operadores distintos, aunque el servicio que este transporte ofrece está determinado por el carácter radial de la misma red. Y aunque en los últimos años se ha puesto en servicio una línea que rompe por primera vez esta forma, la radialidad hace que las poblaciones de la Segunda Corona próximas en distancia, que no se encuentran en la dirección axial entre Barcelona-Sabadell, tengan unos tiempos de recorrido muy altos. En estas líneas ferroviarias y dentro o cerca del recinto del Campus se ubican tres estaciones ferroviarias. A pesar de la elevada frecuencia de paso, la demanda del servicio aún supera la oferta de desplazamiento y los episodios de sobrecarga se producen a menudo.

La oferta de transporte público se completa con la existencia de quince líneas de autobuses interurbanos que enlazan el Campus con el exterior. De estas, once tienen servicio diario y el resto semanal.



**Figura 2. Ortofotomapa de la Universidad Autónoma de Barcelona.**

Fuente: elaboración propia a partir de Instituto Cartográfico de Cataluña.

Pero el reflejo del desencaje del Campus respecto a su entorno más cercano, se ejemplifica con el déficit de conexiones para los desplazamientos a pie y en bicicleta (además de transporte público) de la UAB con los municipios próximos. En este sentido, el Campus adolece de acceso para peatones y/o bicicletas desde la mayoría de municipios vecinos. Existen sólo un acceso para peatones y dos en bicicleta, uno de ellos compartido con los peatones, y en todos los casos con puntos conflictivos en el cruce con vías de tráfico denso o *parkings* que hacen el desplazamiento peligroso. Fuera de estos casos, el desplazamiento en modos no motorizados carecen de vías propias por los que la peligrosidad del recorrido desincentiva su uso.

### **La UAB un nodo metropolitano proactivo en políticas de movilidad y transporte**

En este contexto, y debido a su ubicación aislada y suburbana y a su magnitud (con unos 40.000 personas que trabajan y estudian en ella todos los días), la Universidad Autónoma de Barcelona lleva unos diez años trabajando temas de movilidad y accesibilidad. Por lo que no sólo ha analizado y diagnosticado sus déficits, sino que en los últimos años ha hecho propuestas y ha alentado nuevas iniciativas en gestión de la movilidad como elemento estratégico para su competitividad y para la configuración de un modelo de desplazamientos sostenibles, seguro e integrador. Además y como parte substancial de esta línea de gestión académica ha incrementado la participación de la comunidad universitaria en este ámbito de políticas territoriales. Prueba de ello es la organización de la Mesa de la Movilidad de la Universidad Autónoma de Barcelona.

La UAB asume pues su función de agente territorial metropolitano incorporando la gestión de la movilidad generada como una de las líneas estratégicas de su política universitaria y empieza a trabajar a una escala técnica y de política académica (Miralles, Avellaneda y Cebollada, 2003). Una apuesta reforzada por la Ley de la Movilidad de Cataluña que le permite ser considerada un polígono de actividad económica y un centro de atracción de desplazamientos, con lo que se ha podido aplicar los análisis y las propuestas que la ley demanda.

Sin embargo el inicio de todo ello se ubica en la propia inquietud de la Universidad a principios de esta década, cuando en el año 2000 se inicia una Encuesta de los Hábitos de Movilidad de la Comunidad Universitaria. Este ejercicio estadístico sufragado por la propia universidad le permitió tener los datos cuantificados de los volúmenes de desplazamientos que ella genera, los niveles de utilización de los distintos modos de transporte y las opiniones que tiene los miembros de la universidad de los niveles de accesibilidad

que tiene. Una información por aquel entonces única en las universidades Españolas. Esta primera encuesta se ha repetido a lo largo de esta década de forma bianual llegando al año 2009 a su quinta edición (GEMOTT, 2001-2009). Un arco temporal suficiente para que la información tenga un valor estructural utilizada la estrategia propositiva y de gestión de la movilidad y la accesibilidad requerida en este en este contexto en la propia universidad y en los gestores de las compañías de transporte colectivo ferroviario y viario que operan en ella (Cuadro 1).

**Cuadro 1.**  
**Evolución del reparto modal en los desplazamientos de la UAB 2001-2009 (%)**

	2001	2002	2004	2006	2009
No motorizados (a pie, en bici)	4,00	4,20	3,40	5,80	7,20
Transporte público	52,60	60,00	61,20	53,10	54,30
Transporte privado	43,40	35,80	35,50	41,10	38,50
<b>Total</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

Fuente: GEMOTT 2001-2009.

Siguiendo esta línea de actuación, en 2005 se crea la Unidad de Gestión de la Movilidad dentro de la estructura gerencial de la Universidad, con el objetivo de hacer frente a los retos planteados por la accesibilidad en su campus. Esta iniciativa convierte a la UAB en el primer, y único de momento, centro generador de movilidad submunicipal con una estructura estable de gestión de la movilidad en España (tal y como marca la Ley de la Movilidad Catalana). Las funciones principales de la *Unidad de Gestión de la Movilidad* son las de asesoría técnica del equipo de gobierno, representación de la Universidad como agente ante los diferentes actores, diagnosis del sistema y elaboración de propuestas de mejora.

En 2006, esta necesidad se incorpora en el *Plan Director de la UAB* como uno de los ejes imprescindibles para conseguir el modelo de universidad competitiva e integradora predefinido. En este documento se recoge la necesidad de aprobar el Plan Estratégico de Accesibilidad y crear la Mesa de la Movilidad de la Universidad.

En septiembre de ese mismo año el Consejo de Gobierno de la UAB aprueba, de forma consensuada con los agentes de la comunidad universitaria, su *Plan Estratégico de Accesibilidad*[5]. Este documento materializa la política sectorial de la UAB en el ámbito de la movilidad y la accesibilidad. Establece los principios, objetivos y líneas estratégicas básicas para la gestión de la movilidad de forma integral.

Sus principios inspiradores son la accesibilidad (maximizar la accesibilidad de sus usuarios potenciales independientemente de sus capacidades), la sostenibilidad (conseguir el menor impacto ambiental posible de la movilidad que genera), la seguridad (conseguir el modelo de movilidad más seguro) y la equidad (igualdad de oportunidades en el acceso a la universidad).

Una vez definida su línea política, la Universidad, ante la imposibilidad de planificar la accesibilidad en un nodo de ámbito metropolitano sin la participación de todas las administraciones competentes, implicó al Gobierno Regional (la Generalitat de Catalunya), de la Autoridad Territorial de la Movilidad (ATM) y del Ayuntamiento de Cerdanyola en la elaboración del *Plan de Movilidad de la UAB* (PMUAB) como herramienta de planificación para la aplicación de las líneas estratégicas planteadas por el Plan Estratégico de Accesibilidad.

El Plan de Movilidad, aprobado en noviembre de 2008, establece una serie de medidas de actuación agrupadas según estas líneas estratégicas con presupuesto y calendario definido, además de la administración o administraciones responsables. Concretamente, las propuestas de actuación pretenden incrementar la accesibilidad al Campus, potenciando los medios de transporte más eficientes, los más accesibles al conjunto de la sociedad y los que menos impacto ambiental generen. Esto significa, potenciar el transporte colectivo, la bicicleta y los desplazamientos a pié, además de un uso más racional del vehículo privado, actuando sobre el aparcamiento, la ocupación de los vehículos y la adecuación de las velocidades a cada entorno[6].

De entre las medidas de actuación recogidas en el Plan de Movilidad cabe destacar la construcción de una estación de intercambio de autobuses en el Campus, que multiplicará la oferta de líneas de autobús interurbanas que le dan servicio (que está en proceso de redacción del proyecto constructivo). Otras actuaciones son la adecuación de espacios para peatones y bicicletas, con la primera fase de remodelación de una de las vías principales del campus completada o el estudio de una pasarela que minimizará los desniveles orográficos y también los espacios conectivos con estos medios de transporte con los alrededores del Campus, la remodelación del servicio de autobuses internos del campus, recién inaugurada, la puesta en marcha de la gestión del aparcamiento, con racionalización de los espacios de estacionamiento y el control de la indisciplina en pleno funcionamiento o la adaptación constante del entorno urbano a usuarios con movilidad reducida.

También son actividades importantes la edición de guías de acceso, la puesta en funcionamiento de un innovador portal de la movilidad o la reedición de las encuestas bianuales de movilidad que permiten ir actualizando la diagnosis del sistema y comprobando el grado de consecución de los objetivos del Plan de Movilidad.

En otro orden de cosas, la gran importancia del Plan de Movilidad de la UAB radica en dos aspectos fundamentales. La participación y la concertación. Por un lado, el PMUAB significa la implicación de las administraciones competentes. La firma de un acuerdo marco de compromiso de aplicación del plan en su totalidad y la firma de convenios anuales que establecen los compromisos presupuestarios sobre actuaciones concretas, garantiza la consecución de los objetivos preestablecidos. Por otra parte, la participación de la comunidad universitaria, de los estudiantes y de los trabajadores, de las administraciones, de los operadores y de las entidades cívicas a través de la Mesa de la Movilidad de la UAB, creada a tal efecto en el momento en que empieza a caminar el Plan de Movilidad.

## **Mesa de movilidad de la Universidad Autónoma de Barcelona, un ejemplo de participación ciudadana**

En el contexto descrito en los apartados anteriores y en el marco concreto del Plan Estratégico de Movilidad, se propone la Mesa de Movilidad de la UAB. Un órgano de participación impulsado por el Gobierno Regional Catalán a través de la Dirección General de Puertos y Transportes de la Generalitat y la Autoridad Territorial de la Movilidad de la Región Metropolitana de Barcelona, además de la propia Universidad.

En el marco del objetivo genérico de la Ley de Movilidad, la Mesa tiene como propósito transversal implicar a la comunidad universitaria y a otros agentes en la gestión y planificación de la movilidad y la accesibilidad en el Campus. Este objetivo genérico se especifica en cuatro sub-objetivos concretos:

- Conocer las necesidades, capacidades y percepciones de los usuarios del transporte y tener presente la complejidad y la heterogeneidad de los distintos usuarios que concurren a la Universidad.
- Diagnosticar los distintos servicios de transporte que dan acceso al Campus. Saber las características de los distintos medios de transporte que dan servicio a la Universidad
- Elaborar informes y aportar información necesaria para una mejor comprensión de la problemática tratada para facilitar la información necesaria a los integrantes de la Mesa
- Implicar a la Comunidad Universitaria en la elaboración, aplicación y seguimiento del Plan de Movilidad de la UAB

Su ámbito geográfico está definido por lo que sería el ámbito de influencia de la UAB, que, como ya se ha comentado, sobrepasa el Campus y tiene ámbitos multiformes. Su composición está integrada, además de las administraciones impulsoras, por distintos miembros del equipo de gobierno y gerencial de la Universidad; por los diversos sectores que integran la Comunidad Universitaria: representantes de alumnos, profesores, personal de la administración, así como por las asociaciones de usuarios de los distintos medios de transporte que concurren en ella, como los usuarios de la bicicleta, de los peatones y del transporte público. Y también por los operadores de transporte tanto de medios ferroviarios como viarios. El funcionamiento se establece a través de reuniones periódicas tanto a nivel de plenario como de comisión técnica.

A pesar de los recientes de toda esta políticas de movilidad participativa, uno de los descubrimientos que permitió adoptar el Plan de Movilidad fue la redefinición territorial de la propia Universidad por lo que se refiere a los límites multiescalares y a la estructura social de la movilidad que esta genera. La Mesa, como es

espacio donde esto se concreta, tuvo que adaptarse a esta realidad que el Plan había visibilizado. El Campus es un espacio metropolitano donde acuden a él de forma periódica, no sólo aquellos colectivos vinculados a las tareas académicas, sino también personas que de una forma u otra están vinculadas a él: investigadores de institutos, trabajadores de empresas de empresas subcontratadas, usuarios de los servicios del Campus, trabajadores de empresas localizadas al campus sin relación con la UAB ni la investigación, etc. Esta visibilización hizo que la Mesa incluyese, para garantizar una máxima participación, a todos estos colectivos, que pueden llegar a generar más de un 10% de los desplazamientos de la UAB. Se incorporaron, pues, empresas del Campus y se transformó la representación de la plantilla. Con la visibilización de todos los colectivos, estos organismos, *de motu proprio*, delegaron la representación de los trabajadores directamente a los sindicatos. De esta forma se garantiza la participación del conjunto de personas que trabajan en el campus de la UAB.

## Conclusiones

La participación de los ciudadanos es fundamental para generar políticas de movilidad que busquen consensos y empatías en un ámbito difícil de planificar y gestionar. En los últimos años en Cataluña ha habido avances significativos en este sentido y la Ley de la Movilidad Catalana no ha sido ajena a ello.

La Universidad Autónoma de Barcelona hace ya muchos años que tiene entre sus prioridades de política académica incrementar sus niveles de accesibilidad y generar políticas de movilidad sostenible y participativa. Por ello es un buen ejemplo en la implantación de estrategias participativas de la ciudadanía, en un ámbito territorial de trabajo y no residencial. La Universidad es un ámbito submunicipal peculiar en el entorno de la Región Metropolitana de Barcelona por lo que ha tenido que generar políticas de movilidad y transporte propias y buscar alianzas en las administraciones competentes.

## Notas

[1] Desde el Libro verde sobre el medio ambiente urbano (1990); Carta de Aalborg (1994) y la Campaña *Ciudades europeas sostenibles*; Trabajos del Grupo de Expertos en Medio Ambiente Urbano

de la C.E. Particularmente, *Ciudades europeas sostenibles* (1996); Declaración de Hannover (2000); Estrategia europea para el desarrollo sostenible (2001); Estrategia temática para el medio ambiente urbano. Comisión Europea, (2006).

[2] <http://www.transportpublic.org/images/pdf/20030613-lleimobilitat.pdf> (consultado el 8 de marzo de 2010).

[3] Página web del Ayuntamiento de Barcelona: [www.bcn.cat](http://www.bcn.cat)

[4] Los primeros intentos fracasados fueron los embriones del *Plan General Metropolitano* de 1976, aun hoy vigente. El primero de ellos surgió en 1953 al ser ratificado el primer plan urbanístico supramunicipal que incluía Barcelona y los 27 municipios de su alrededor, con un total de 456 Km<sup>2</sup>, denominado *Plan de Ordenación de Barcelona y su zona de influencia*. Un ámbito que, en los años setenta, sería el de la *Corporación Metropolitana de Barcelona* y el del Plan General Metropolitano. Ya en la década de los 60 se presentó el segundo intento con el *Plan Director del Área Metropolitana de Barcelona*, más amplio que el anterior con la inclusión de las siete comarcas alrededor de Barcelona y sus 164 municipios. Aunque las cinco comarcas del plan del 1937 las consideraban de *acción inmediata* y las del Garraf y el Penedès, en *áreas de acción diferida* (Esteban, 2003).

[5] Para más información: <http://www.uab.cat/Document/pla-estrategic-accessibilitat.pdf>

[6] Para más información: [www.uab.cat/pla-mobilitat](http://www.uab.cat/pla-mobilitat).

## Bibliografía

BOIX, R. *Barcelona ciutat del coneixement: Economia del coneixement, tecnologies de la informació i comunicació i noves estratègies urbanes*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, Gabinet Tècnic de Programació, 2006.

CARAVACA BARROSO, I. y FERIA TORIBIO, J.M. Universidad y ciudad: necesidades de un nuevo modelo espacial para la universidad de Sevilla. [En línea]. *Annales de geografia de la Universitat Complutense*, 1994, nº 14. p. 105-118. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-290.htm>>. [12 de junio de 2009].

- COMISIÓ DE LA COMUNIDADES EUROPEAS. *Libro blanco de Transporte*. Bruxelles: Belgium, 2003.
- CONSEJO DE MINISTROS. *Estrategia Española de Desarrollo Sostenible*. Madrid: Imprenta Nacional del Boletín oficial del Estado, 2007.
- CONSEJO DE MINISTROS. *Estrategia Española de Medio Ambiente Urbano*. Madrid: Imprenta Nacional del Boletín oficial del Estado, 2008.
- ESTEBAN, J. La Regió Metropolitana de Barcelona. *Papers Estratègies territorials a les regions catalanes*, 2003, nº 39, p. 31-41.
- GASPAR BARBOSA, J. Dilemas e reptos na temporalidade e lugaridade da geografia In *Conferencia inaugural en XI Coloquio Ibérico de Geografía in La perspectiva geogràfica ante los retos de la sociedad y el medio ambiente en el contexto ibérico*. Obras Colectivas Humanidades UAH, 2009, p. 21-34
- GENERALITAT DE CATALUNYA. *Plan de Mejora de la calidad del aire de la Región Metropolitana de Barcelona*. Barcelona: Departament Medi Ambient, 2008.
- GÓMEZ MENDOZA, J. et al. *Ghettos Universitarios. El Campus de la Universidad Autónoma de Madrid*. Madrid: Departamento de Geografía. Ediciones de la Universidad Autónoma de Madrid (Colección de Bolsillo. nº 7), 1987.
- GEMOTT. *Enquestes de mobilitat a la Universitat Autònoma de Barcelona 2000-2009*. Bellaterra: Universidad Autònoma de Barcelona, 2009. Material fotocopiado.
- LASUÉN, J. R. y BARÓ, E. *Sectors quinaris. Motor de desenvolupament de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Pla Estratègic Metropolità de Barcelona*. Barcelona: Col. Perspectives, 2005.
- LLEI 9/2003. DOGC 3913, Barcelona, España, 13 de junio de 2003.
- MARMOLEJO DUARTE, C. y ROCA CLADERA, J. La localización intrametropolitana de las actividades de la información: un análisis para la Región Metropolitana de Barcelona 1991-2001. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona. 2008, vol. XII, nº 268. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-290.htm>>. [12 de junio de 2009].
- MENDEZ GUTIERREZ DEL VALLE, R. Procesos recientes en regiones metropolitanas: transformaciones económicas y reorganización territorial. Algunas interpretaciones y debates actuales In *La perspectiva geogràfica ante los retos de la sociedad y el medioambiente en el contexto Ibérico. Ponencias del XI Coloquio Ibérico*. Alcalá de Henares, octubre 2008. p. 37-63.
- MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO. *Estrategia del ahorro y eficiencia energética en España 2004-2012. Plan de acción*. Madrid, 2007
- MIRALLES-GUASCH, C. *Ciudad y transporte. El binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel, 2002.
- MIRALLES-GUASCH, C. AVELLANEDA, P. CEBOLLADA y FRONTERA, A. Los condicionantes de la movilidad en un nodo de la ciudad metropolitana de Barcelona: el caso de la universidad Autónoma de Barcelona. In LÓPEZ TRIGAL, L. RELEA FERNÁNDEZ, C. y SOMOZA MEDINA. *La ciudad, nuevos procesos, nuevas respuestas*. Leon: Universidad de Leon, 2003, p. 97-106.
- MIRALLES-GUASCH, C. CEBOLLADA y FRONTERA, A. Movilidad cotidiana y sostenibilidad . Una interpretaciñón desde la geografía humana. *Boletín de la A.G.E.*, 2009, nº 50, p. 193-216.
- MIRALLES-GUASCH, Carme. De universidad-campus, aislada y suburbana, a polo metropolitano del conocimiento. El caso de la Universitat Autònoma de Barcelona. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de abril de 2010, vol. XIV, nº 319. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-319.htm>>.
- PIÉ, R. La universitat en el territori: reflexió històrica i consideracions sobre el cas català. *Coneixement i societat: Revista d'Universitats, Recerca i Societat de la Informació*, 2004, nº 4, p. 16-42.

REAL DECRETO 1370/2006. Plan Nacional de Asignación de derechos de emisión de gases de efecto invernadero, 2008-2012, Madrid, España, 24 de Noviembre de 2006.

TRULLÉN, J. *El territori de Barcelona cap a l'economia del coneixement*. Barcelona: Diputació de Barcelona (Elements de debat territorial 15), 2001.

UAB, IERMB y ATM. *Plan de Movilidad de la UAB Campus Bellaterra 2008-2012*. Bellaterra, 2007.

© Copyright Carme Miralles-Guasch, Ángel Cebollada y Rafael Requena, 2010.

© Copyright *Scripta Nova*, 2010.

Ficha bibliográfica:

MIRALLES-GUASCH, Carme; Ángel CEBOLLADA y Rafael REQUENA. Estrategias de participación ciudadana en la gestión de la movilidad y el transporte. La Universidad Autónoma de Barcelona como ejemplo. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2010, vol. XIV, nº 331 (39). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-331/sn-331-39.htm>>. [ISSN: 1138-9788].

---

[Volver al índice de \*Scripta Nova\* número 331](#)



[Índice de \*Scripta Nova\*](#)

[Menú principal](#)