

Màster en Estudis Territorials i de la Població
Màster Interuniversitari en Planificació i Polítiques per a les Ciutats, l'Àmbient i el Paisatge
Departament de Geografia
Universitat Autònoma de Barcelona
Programa troncal 2017-2018

MATARÓ 2050



GENER 2018

Fotografia de la portada: Departament de Geografia de la Universitat Autònoma de Barcelona



ÍNDICE GENERAL

Créditos	
Presentación	
1 MATARÓ	2
1.1. INTRODUCCIÓN.....	4
1.2. DIAGNOSIS	4
1.3. ESCENARIOS	23
1.4. CRITERIOS	26
1.5. ANÁLISIS DAFO.....	28
1.6. PROPUESTAS Y PROYECTOS.....	29
2 FRONT MARÍTIM (SECTOR PONENT).....	41
2.1. INTRODUCCIÓN.....	43
2.2. DIAGNOSIS.....	44
2.3. ESCENARIOS	55
2.4. CRITERIOS	57
2.5. ANÁLISIS DAFO	57
2.6. PROPUESTAS Y PROYECTOS.....	58
3 Cerdanyola	65
3.1. INTRODUCCIÓN.....	67
3.2. DIAGNOSIS.....	67
3.3. ESCENARIOS	83
3.4. CRITERIOS	85
3.5. ANÁLISIS DAFO	86
3.6. PROPUESTAS Y PROYECTOS.....	88
4 VIA EUROPA.....	103
4.1. INTRODUCCIÓN.....	105
4.2. DIAGNOSIS	106
4.3. ESCENARIOS	124
4.4. CRITERIOS	127
4.5. ANÁLISIS DAFO.....	128
4.6. PROPUESTAS Y PROYECTOS.....	151
5 ROCAFONDA	137
5.1. INTRODUCCIÓN.....	139
5.2. DIAGNOSIS.....	139
5.3. ESCENARIOS.....	153
5.4. CRITERIOS.....	154
5.5. ANÁLISIS DAFO	155
5.6. PROPUESTAS Y PROYECTOS	157
6 CINC SÈNIES.....	165
6.1. INTRODUCCIÓN.....	167
6.2. DIAGNOSIS.....	167
6.3. ESCENARIOS.....	186
6.4. CRITERIOS.....	189
6.5. ANÁLISIS DAFO	190
6.6. PROPUESTAS Y PROYECTOS.....	193
7 FRONT MARÍTIM (SECTOR LLEVANT).....	203
7.1. INTRODUCCIÓN.....	205
7.2. DIAGNOSIS	206
7.3. ESCENARIOS.....	223
7.4. CRITERIOS.....	224
7.5. ANÁLISIS DAFO	224
7.6. PROPUESTAS Y PROYECTOS	226
8 CENTRE	235
8.1. INTRODUCCIÓN.....	237
8.2. DIAGNOSIS.....	237
8.3. ESCENARIOS.....	264
8.4. CRITERIOS.....	265
8.5. ANÁLISIS DAFO	266
8.6. PROPUESTAS Y PROYECTOS.....	269
9 APÉNDICES.....	277
APÉNDICE 1. CUADERNO DE TRONCAL.....	278
APÉNDICE 2. LÀMINAS DE PRESENTACIÓN DE LOS PROYECTOS.....	297



Crèdits

MATARÓ 2050

COS DOCENT

Coordinació projecte Troncal

David Saurí Pujol i Àngel Cebollada Frontera

Coordinació dels estudis de Postgrau

Jordi Nadal Tersa (Màster) i Mireia BaylinaFerré (Doctorat)

Mòduls docents

Temes Avançats en Ordenació del Territori: David Saurí Pujol, Francesc Muñoz Ramírez

Ordenació, Planejament i Gestió del Territori: Oriol Nel·lo Colom, Eduard Ariza Solé

Ciutat i Espais Metropolitans: Anna Ortiz Guitart, Antònia Casellas Puigdemasa

Sistemes d'Informació Geogràfica, Planejament i Paisatge: Pere Serra Ruiz

Coordinació continguts

Esteve Dot Jutglà

CONFERENCIANTS DEL VII CICLE DE CONFERÈNCIES “L'ORDENACIÓ DEL TERRITORI: TEORIA I PRÀCTICA”

Javier Martín Vide, Pere Vicenç Garcia, Juan Antonio Módenes, Anna Ribas, Joaquín Recaño, Josep M. Aguirre, Toni López

CONFERENCIANTS DE MATARÓ

Consol Prados, Montserrat Hosta, Salvador Milà

REDACTORS

Grup 1: Aleix Blasco, Mattia Giovanni, Aina Gomez, Ciani González, Karen Pradenas

Grup 2: Clelia Assina, Antoni Font, Oscar Garsaball, Jordi Giner, Daniela Spano

Grup 3: Elisabetta Bonaccorso, Albert Capdevila, Clàudia Marco, Ilenia Scolari, Francesca Talamini, Pol Tarrida

Grup 4: Lisa Cappagli, Franz Estartús, Marco Jacome, Maria Teresa Manca, Carlos Ruíz

Grup 5: Laura Belenguer, Eduard Ferrer, Deborah Galluccio, Fernando García, Giancarlo Senese

Grup 6: Cristobal Carreño, Stefany Chuchuca, Verónica Gianichedda, Alejandro Gómez, Francesco Lochner, Leonardo Piu

Grup 7: Adrià Ballester, Patricia Olmedo, Riccardo Pisu, Rocío Valderrama

Grup 8: Natalia Brauchy, Alessandra Carrucci, Gianluca Federici, Àngels Pérez, Luís Requena



Presentació

En nom del Departament de Geografia de la UAB, vull donar una cordial benvinguda als i les estudiants matriculats en aquesta nova edició del Màster en Estudis Territorials i de la Població (METIP), en l'especialitat d'Ordenació del Territori, Desenvolupament Local i Planificació Territorial.

El nostre Departament té ja una llarga tradició en estudis territorials des dels seus orígens a finals dels anys 60'. Ha participat activament en les profundes transformacions que en les darreres dècades s'han donat en el nostre territori, i ha begut de les millors fonts de l'experiència internacional que li permetien interpretar i contribuir a transformar positivament el nostre entorn.

La gestió i l'ordenació del territori en el nostre context no és una tasca fàcil: els darrers anys han suposat la consolidació dels processos d'urbanització en un espai molt humanitzat, amb un relleu difícil, i un marc político-administratiu complex: els governs locals (amb Barcelona com a model de referència des dels JJ.OO.), el govern autònom de la Generalitat, l'Estat espanyol i la Unió Europea. La crisi actual presenta nous reptes i obliga a seleccionar molt bé les prioritats. Ens trobem, doncs, en un moment extraordinari per aprendre de les experiències adquirides i reflexionar sobre el futur.

El METIP té ara ja una notable trajectòria. Es va programar per primera vegada el curs 2006-07, però comptava amb el precedent -des del curs 1986-87- dels nostres estudis de Doctorat, on els cursos sobre anàlisi territorial ja hi tenien una notable presència. D'altra banda, ha estat fonamental la implicació del nostre Departament en programes de grau i postgrau relacionats (grau de Geografia i Ordenació del Territori, grau de Ciències Ambientals, diversos màsters interuniversitaris...); en instituts de recerca de primer nivell (l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, el Centre d'Estudis Demogràfics, l'Institut de Ciència i Tecnologia Ambientals, etc.); o en la presència i gestió de serveis universitaris o institucionals, com són el Laboratori d'Informació Geogràfica i Teledetecció de la UAB, la Cartoteca de la UAB o el mateix Institut Cartogràfic de Catalunya.

És també important esmentar l'articulació del METIP amb el *Màster Interuniversitari en Polítiques i Planificació de les Ciutats, l'Ambient i el Paisatge*, amb la qual cosa es consolida el vincle amb les Universitats de Girona, Lisboa, Sàsser (Alguer) i Institut Universitari d'Arquitectura de Venècia, d'on provenen cada curs un bon nombre d'estudiants per cursar una part del nostre màster. Des del curs 2014-

15 els estudiants del METIP tenen l'oportunitat de matricular-se també a aquest màster Internacional, adquirint nova experiència en alguna universitat italiana o portuguesa.

Després d'un cicle de tres edicions centrades en l'anàlisi territorial a les Illes Balears (Formentera, curs 2012-13; Mallorca, 2013-14; i Menorca, 2014-2015), el Màster va iniciar el 2015-2016 un nou cicle amb l'estudi de la problemàtica socioambiental, el planejament i la gestió dels espais lliures de ciutats metropolitanes de Barcelona; començant amb la ciutat de Sabadell, continuant amb Terrassa (2016-2017), i enguany, amb la ciutat de Mataró. El METIP vol consolidar així el seu camí amb un programa renovat, on destaca una forta integració dels seus continguts i una vocació de dotar els alumnes amb unes capacitats clares de competir en l'àmbit professional de la gestió i el planejament territorial. Toca donar les gràcies a tot el professorat que ha participat en aquesta renovació, i també al professorat que ha assumit amb entusiasme el nou curs, com aviat podreu comprovar els qui heu escollit la nostra proposta acadèmica. Creiem que sens dubte, el projecte central del Màster -la proposta del planejament sostenible per espais litorals a Mataró-, us aportarà un bagatge molt útil com a futurs professionals del planejament. Igualment, aprofito per agrair a l'Ajuntament de Mataró, i en particular a la regidoria d'Urbanisme i Medi Ambient, el suport que ens ha ofert per fer possible aquest curs.

Em resta desitjar-vos un molt bon curs, i animar-vos a aprofitar al màxim aquesta experiència, que us pot ser decisiva en el vostre futur proper.

Benvinguts, bienvenidos, benvenuti, welcome!

Carme Miralles-Guasch
Directora
Departament de Geografia UAB







ÍNDICE DEL ÀREA DE ESTUDIO DE MATARÓ

1. MATARÓ

1.1. INTRODUCCIÓN.....	4
1.2. DIAGNOSIS	4
1.3. ESCENARIOS	23
1.4. CRITERIOS	26
1.5. ANÁLISIS DAFO.....	28
1.6. PROPUESTAS Y PROYECTOS.....	29



1.1 INTRODUCCIÓN

El presente trabajo es el resultado de un estudio realizado como proyecto del Máster en Estudios Territoriales y de Población en la Universidad Autónoma de Barcelona, por la generación 2017-2018.

El estudio comienza con la visita de campo realizada entre los días 9 y 13 de Octubre, en la que se tuvo un acercamiento con autoridades y vecinos que sirvieron para enmarcar la situación de la ciudad, a fin de realizar una investigación documental.

El primer apartado corresponde a un análisis de la ciudad de Mataró que aborda diversos aspectos que se consideran relevantes para comprender la configuración de la ciudad actual, así como el reconocimiento de las principales problemáticas que afectan a la ciudad. Dichos aspectos corresponden a los ámbitos: físico y ambiental; sociodemográfico; económico; evaluación y estructura de la ciudad; la movilidad; y el marco institucional. Estos aspectos serán el hilo conductor de los siguientes capítulos, a fin de ir conociendo los datos relevantes de cada ámbito en relación a su etapa de desarrollo.

En un segundo capítulo se abordarán las dinámicas y proyecciones de futuro que podrían afectar el desarrollo de la ciudad mediante el apartado de los Escenarios, los cuales posteriormente han sido trabajados durante una sesión de debate con los técnicos municipales del Ayuntamiento de Mataró.

En tercer lugar, a partir de los escenarios se establecerán una serie de criterios que se acabaran de desarrollar a través de un análisis DAFO. Y como cuarto y último apartado, y gracias a todo el trabajo previo realizado se presentarán una serie de proyectos y propuestas para la ciudad de Mataró presentado en forma de fichas descriptivas dónde se delimitaran las actuaciones a desarrollar.

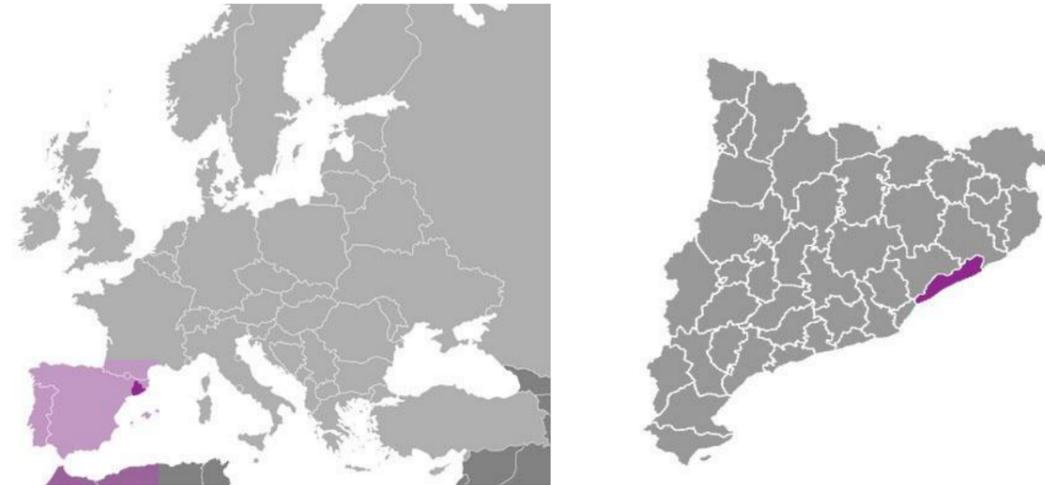
1.2 DIAGNOSIS

1.2.1 Introducción a la ciudad

Mataró es una ciudad costera situada en la parte noreste de la Península Ibérica y al sur de Europa, pertenece a España, Comunidad Autónoma de Cataluña, Provincia de Barcelona. Forma parte de la Comarca del Maresme y es la Capital de esta última por su céntrica localización y gran tamaño. Se encuentra a unos 30-35 km de la cabecera de la provincia; Barcelona. Llimita con los municipios de

Argentona al Oeste, Dosrius al Norte, Sant Andreu de Llavaneres al Este, Cabrera de Mar al Sureste y al Sur con el mar Mediterráneo. Tiene una extensión de 22,30 km².

Figura 1: Mapas de situación



Fuente: Elaboración propia en base a datos de ICGC.

El surgimiento de la ciudad se remonta a la época romana, entonces llevaba el nombre de Iluro. Posteriormente, en el siglo XVI, se completó la primera muralla defensiva de la aldea de Mataró para la seguridad de sus habitantes y es, dos siglos más tarde (año 1.702) cuando obtiene el título de Ciudad por privilegio Real de Felipe V.

Económicamente, el Maresme siempre se caracterizó por el desarrollo de la agricultura, sin embargo, en el siglo XIX, la revolución industrial da un empuje a la ciudad con la llegada de la primera máquina de hilar a vapor que entró en una fábrica textil, esto atrajo una gran cantidad de mano de obra de la Cataluña rural a Mataró, así como el desarrollo de infraestructura. Es así como Mataró se convierte en uno de los principales centros industriales de la península.

En 1848 se construye el ferrocarril de Barcelona a Mataró, el cual se posiciona como el primer ferrocarril de la península y el décimo en el mundo. Esto favorece la estrecha relación entre Mataró y el resto del área de Barcelona a través de redes de transporte público, ya que en años posteriores, específicamente en Julio de 1969, se abrió la segunda autopista de peaje de España 'Barcelona - Montgat - Mataró', que también es la primera autopista en España.

Desde entonces, la industria textil se convirtió en el pilar principal de la economía, en 1923 sólo tres localidades de la comarca del Maresme (Mataró, Calella y Canet de Mar) generan el 63% del valor de la producción del género de punto catalán. La ciudad de Mataró ya era el principal núcleo de punto de



España. A finales del siglo XX fue reemplazada por la industria metalúrgica de Mataró, que tenía tecnología avanzada y exportaba grandes cantidades de máquinas controladas electrónicamente a fines de los años setenta. Hoy en día Mataró sigue siendo uno de los componentes importantes de la región metropolitana de Barcelona.

Mataró es la ciudad costera más grande que hay entre Barcelona y Francia, por lo que se ha hecho una gran apuesta estratégica para posicionarla a nivel internacional. El puerto fue declarado como de Interés Nacional en la década de los 40's del siglo pasado, y mantiene la voluntad de convertirse, en alianza con Barcelona y el Maresme, en un punto de referencia. En el año 1.988 la Generalidad de Cataluña dio luz verde al primer proyecto compuesto por un puerto deportivo y otro pesquero, atrayendo la actividad turística.

Por último, no podemos dejar de lado la riqueza en patrimonio histórico y cultural, que suman a la ciudad como atractivo a los turistas que visitan la provincia de Barcelona, la basílica de Santa María con notables elementos barrocos, las casas Modernistas, el Parque Municipal, el Museo Comarcal, los Restos Romanos de Torre Llauder, el Puerto Deportivo y su hermosa playa hacen de Mataró un destino imperdible, modificando su vocación económica hacia el sector terciario.

1.2.2 Evolución y estructura urbana de la ciudad de Mataró

En 1839, con la llegada de la primera fábrica textil a Mataró comienza un proceso de industrialización que se potencia con la llegada del ferrocarril el año 1848. Este proceso estuvo acompañado de la llegada de inmigrantes y el consiguiente crecimiento urbano.

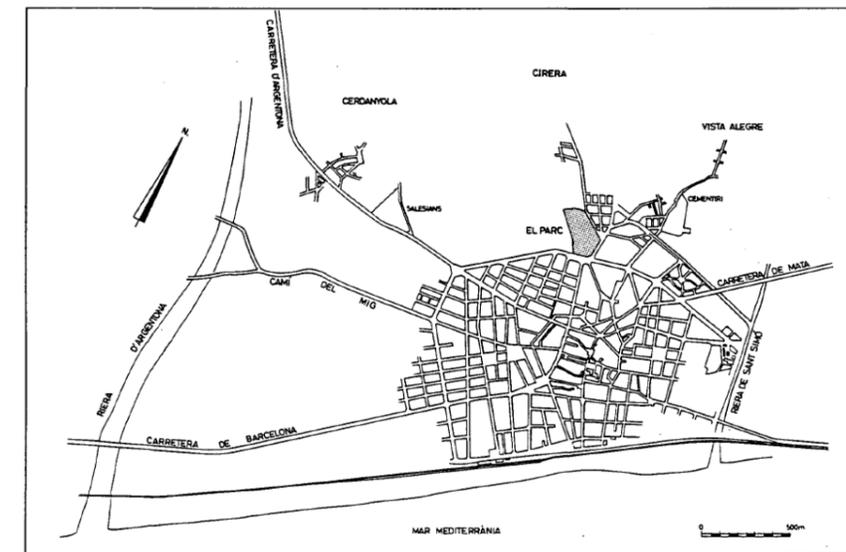
Es así como en 1878 se realiza un primer plan urbano denominado Pla d'Eixample el cual limita la trama urbana dentro de las rondas. Hasta el año 1950 la expansión urbana avanza hacia las rondas continuando las calles del ensanche. Sin embargo en la década de los 60 y 70, se sucedió una nueva oleada de inmigrantes que se ubicaron fuera de las rondas que confinaban la ciudad dando origen a los Cerdanyola, Cereza, Rocafonda y la Lámpara. Para hacernos una idea, Mataró pasando de 19.704 en 1900 a 73.129 en 1970.¹

Hasta 1950, la expansión urbana de Mataró siguió las directrices del Pla d'Eixample del 1878, el cual limitaba la edificación de la ciudad dentro de las Rondas, a medida que se avanza hacia las rondas de la periferia, las calles son rectilíneas, anchas, siguiendo la cuadrícula del plano del Ensanche. Más allá de

las rondas mencionadas levantan las zonas de edificación moderna, que forman verdaderos arrabales o barrios que nacieron sin conexión con el núcleo tradicional de la ciudad.

En 1950 el ensanche mataronés no es agotado. En el lado de levante aún es para abrir la calle de Floridablanca, son parcialmente abiertas las rondas de Alfonso X y de Cervantes, pero sin ningún tipo de edificación, y tampoco existen las calles de abajo a mar, bajo la Habana. Para la banda norte está el Camino de la Giganta, sin construcciones. A poniente la edificación llega hasta la calle Pizarro.

Figura 2: Planimetría de Mataró en 1950

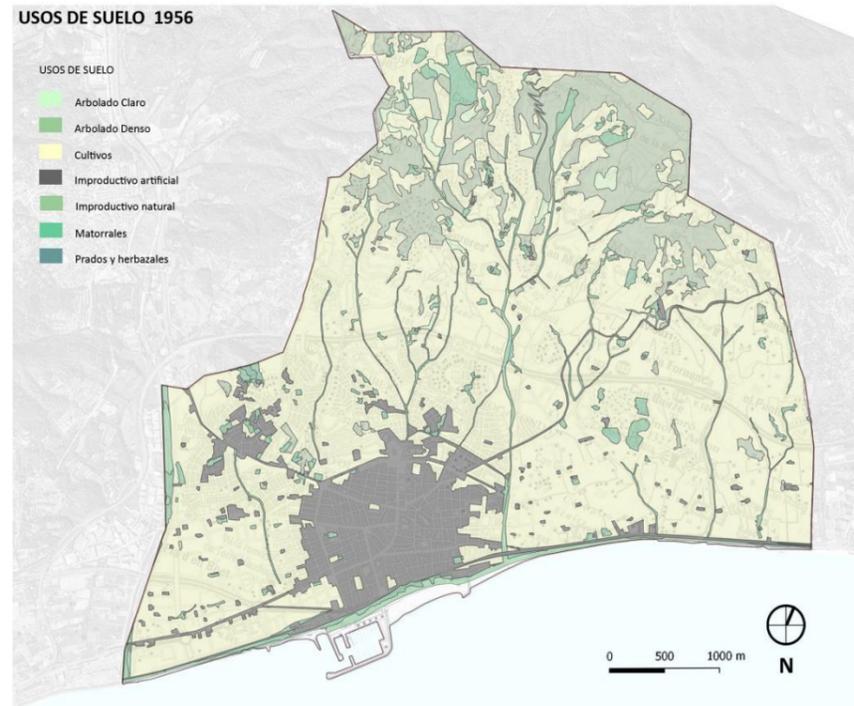


Fuente: Planimetría de Pla d'Eixample

¹ IDESCAT



Figura 3: Usos del suelo de Mataró en 1956



Fuente: elaboración propia a partir de la cartografía del IGCG.

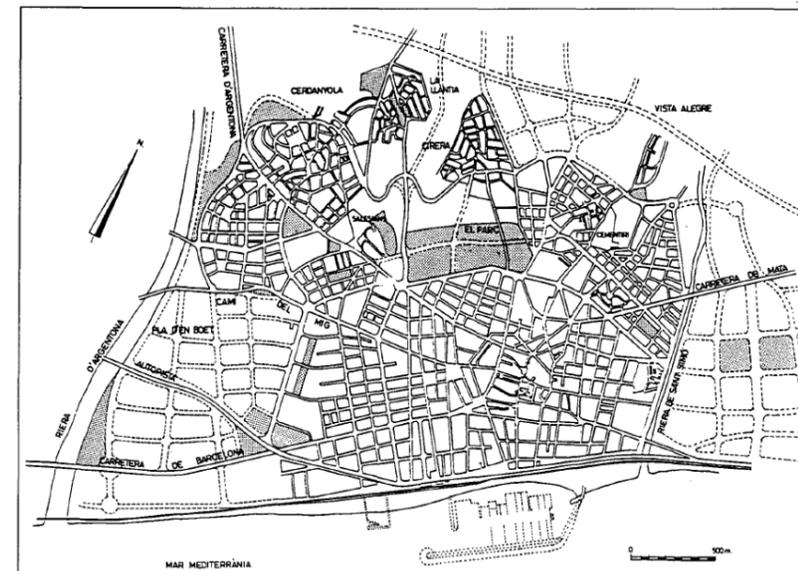
En la figura 2 se puede observar, en la parte central, el centro histórico de la ciudad. Este se caracteriza por una trama irregular. En 1950, el arquitecto de la Diputación de Barcelona Manuel Baldrich el Tibau, escribió el Plan General de Mataró, donde se planifican las primeras expansiones fuera de las Rondas siguiendo un diseño más regular que el del centro histórico de la ciudad. Será la primera acción oficial, desde 1878, para el desarrollo de la ciudad. El resultado de este trabajo será la redacción del Plan Parcial de 1957, que nunca será aprobado por el ayuntamiento, pero será la base no oficial para el crecimiento urbano de Mataró hasta 1971.

En cuanto a los usos del suelo, en la *figura 3* se puede ver cómo era pequeño el núcleo urbano contra la importancia espacial de las tierras de cultivo. Esta situación sufre un cambio radical, como se explicó antes, con el desarrollo de la industria textil. Dentro las innovaciones urbanas, en 1957 se realizó el desvío de la carretera N-II, que hasta entonces pasaba por camino real y creaba muchos problemas de circulación; el nuevo trazado recorre la franja costera y fue rectificado el trazado de la línea del tren, que se acercó más hacia mar.

La ley de la oferta y la demanda, o la voluntad o necesidad de los terratenientes, abre nuevos caminos y también crea nuevos barrios en crecimiento. A principios de la década de los sesenta verá el inicio del barrio de Rocafonda y será casi completamente construido a finales de la década. Desde 1968, en dos fases, se forma el núcleo de Can Clavell. En Cerdanyola, en la parte sur, se completará y construirá la zona entre la avenida Gatassa y el exterior y el Paseo de Ramón Berenguer y la autopista Argentona (ahora avenida Puig i Cadafalch); en la parte norte se completará la trama urbana existente, como se puede ver en figura 5. Aquella misma época, en 1969, fue inaugurada la autopista de Montgat en Mataró, la primera de peaje de España, que abrió una comunicación rápida y eficaz con Barcelona.

Los años setenta todavía serán años de crecimiento. En 1971, por primera vez desde 1957, el ayuntamiento toma la iniciativa de desarrollar un nuevo plan para planificar la expansión de la ciudad. El resultado de este trabajo sería el Pla Mat de 1971. Este plan incorpora los distritos hasta ahora fuera de la planta, con un peso edificabilidades, introdujo calles de la comunicación y la conexión entre los barrios. A pesar de esto, el Plan Mat de 1971 sirvió de base para todos los ajustes posteriores. El plan finalmente será aprobado el año 1977, a través del Pla General.

Figura 4: Plan General del 1977



Fuente: Planimetría, Manel Salicrú i Puig - Robert Lleonart i Casadevall

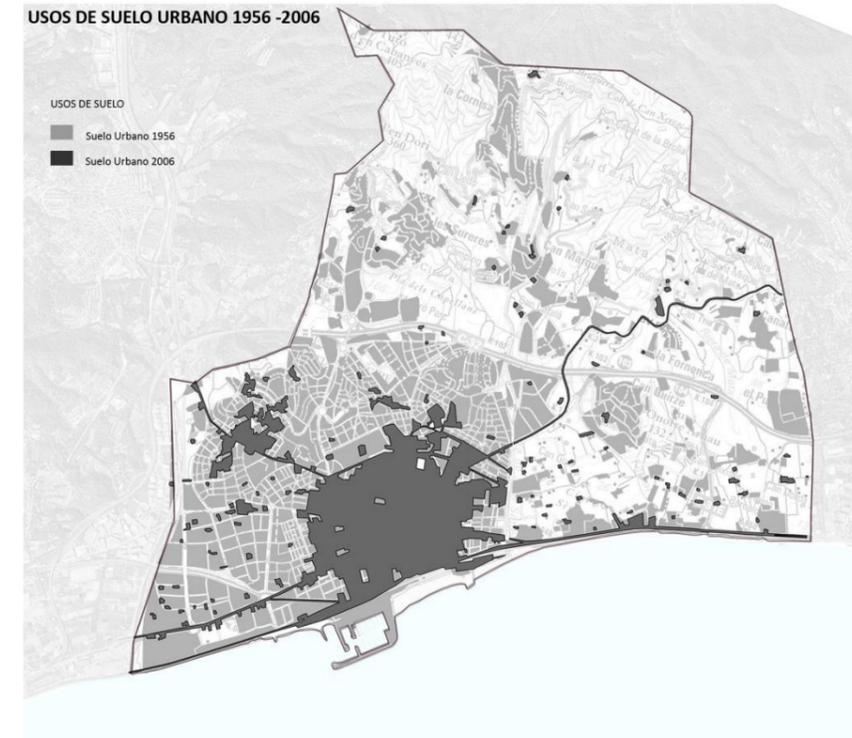
A finales de la década de los años ochenta la sociedad municipal Promociones Urbanísticas de Mataró promovió una transformación urbanística importante, esta sociedad estaba constituida por el ayuntamiento. La primera fase se centró sobre todo en la creación de nuevos espacios en el centro de la ciudad, se trasladó la industria. En 1997, con la aprobación del Plan General de Ordenación de Mataró se



iniciaron reformas que tuvieron un alcance más amplio, así tenemos la fachada marítima (Frente de Mar), la zona del Rengle, donde en una superficie de unos 100.000 m² se ha llevado a cabo la integración de nuevas viviendas (cerca de 400), equipamientos de servicios terciarios y un gran parque, el parque de Mar.

El mapa de la figura 7 hace una comparación del área urbanizada de 1956 y la de 2006. Se puede ver cómo, en cuestión de 50 años, la proporción de suelo urbanizado crece más del doble de su extensión. Esto porque en los años noventa y la primera década del siglo XXI se desarrollan los sectores de planeamiento de carácter industrial/terciario (Mata- Rocafonda Sur, Pla d'en Boet I y Pla d'en Boet II, El Rengle y Hortes del Camí Ral), residencial (Can Boada, Puig i Cadafalch, Les Valls, Roques Albes i Parc Central) y de equipamiento (Cirera Norte y Can Soleret). En el centro y ensanche se está produciendo desde los años noventa una sustitución irregular de viviendas tradicionales de una o dos plantas por bloques de 3 ó 4, mediante la agrupación de varias parcelas. Las actividades industriales se van trasladando desde el núcleo urbano a los nuevos sectores industriales. La construcción del puerto también está teniendo lugar en este periodo. En los últimos años se han realizado diversas actuaciones de recalificación urbana y mejora de la habitabilidad, enmarcadas en distintos planes y programas, algunos de ellos con cofinanciación de la Generalitat (Llei de Barris), o del Estado (Fondo Estatal de Inversión Local).

Figura 5: Evolución urbana de Mataró entre 1956-2006

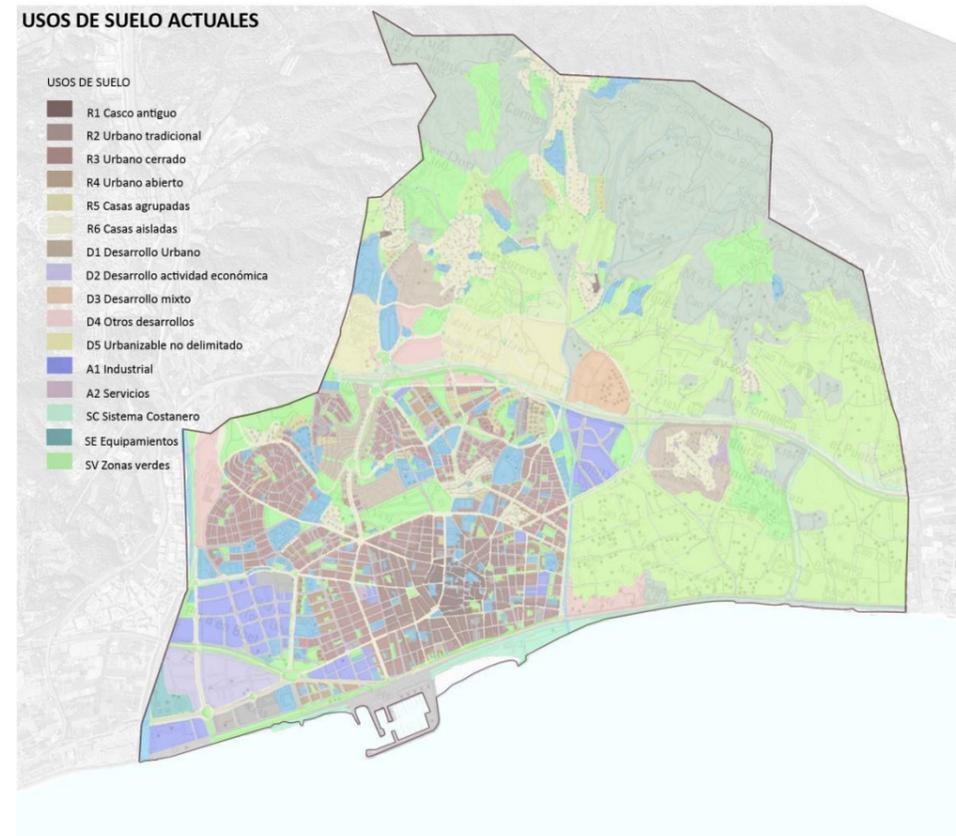


Fuente: elaboración propia a partir de los datos cartográficos del ICGC.

Lo que se puede mirar al final es el mapa de calificación del suelo de 2014 (figura 8). Este mapa muestra cómo es regulado el suelo de la ciudad de Mataró ahora, y se pueden notar las diferencias entre el uso del suelo de hoy con el año 1956. Puedes ver cómo la trama urbana ahora es densa, sin grandes vacíos. La conexión entre los diversos distritos y el centro de la ciudad es ahora más inmediata, mientras que la extraurbana está garantizada por los grandes ejes de la carretera y la línea de ferrocarril. Lo que se puede notar, en comparación con 1956, es que los espacios abiertos son pocos en la ciudad. Puedes reconocer algunas áreas verdes, pero hay pocas. La agricultura ya no juega un papel tan significativo a nivel territorial, ya que los cultivos se han mantenido solo en el oeste de la ciudad, en Les Cinc Sènies.



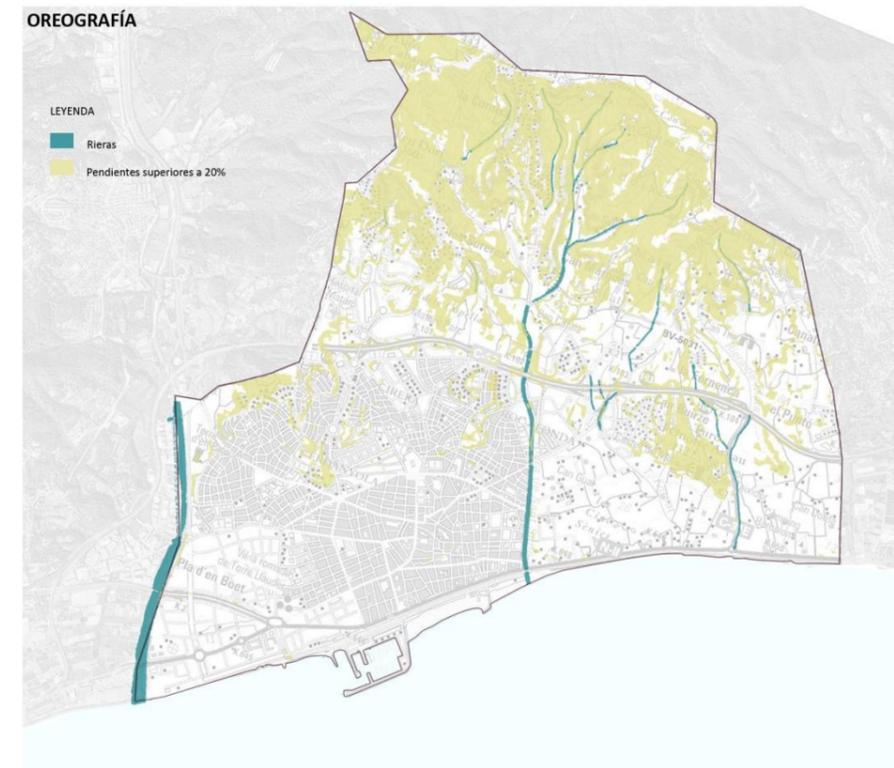
Figura 6: Usos del suelo de Mataró



Fuente: elaboración propia a partir de los datos cartográficos del MUC.

una ubicación central en torno a la comarca y se encuentra atravesada por dos rieras importantes, la de Argentona y la de Sant Simó, las cuales que determinan en gran parte la configuración de la ciudad.

Figura 7: Mapa orográfico



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Registro de Planeamiento Urbanístico de Cataluña.

1.2.3 Medio físico y ambiental

MEDIO FÍSICO

El marco físico de la región Metropolitana de Barcelona, se caracteriza por su accidentado relieve y lo peculiar de sus elementos estructurantes, los cuales han sido fundamentales en el desarrollo del territorio. Este relieve estructural, lo conforman la existencia de dos cordilleras, la Cordillera Litoral y la Cordillera Prelitoral, las cuales poseen alturas diversas, y se disponen en dirección noreste – sureste, de forma paralela a la costa. Entre ambas cordilleras y entre éstas y el mar se extienden respectivamente dos corredores naturales: la depresión prelitoral, con el Penedès y la llanura costera. Es específicamente en la llanura litoral, entre la cordillera litoral y la costa, donde se sitúa la Comarca del Maresme. Mataró posee

La cordillera litoral se caracteriza por su formación de picos y valles que poseen una alternancia regular. En la comarca del Maresme, los principales corredores montañosos corresponden al Montnegre y el Corredor. El Montnegre es el macizo principal debido a que se constituye por un conjunto pizarroso de rocas que lo hacen más resistente a la erosión y le dan un carácter marcadamente más abrupto, mientras que El Corredor, posee una constitución granítica que le otorga una orografía más suave. Las erosiones de estos macizos han originado la arena de las playas y los cauces de los arroyos².

Por su parte la llanura litoral se encuentra atravesada por pequeñas cuencas que nacen entre los macizos de la Cordillera litoral y se caracterizan por ser de recorridos cortos y elevada pendiente, drenar hacia el mar y tener un régimen hidrológico intermitente. Esto último se debe al clima mediterráneo que, mediante su régimen estacional pluvial, suele tener pocos episodios de lluvias pero de gran intensidad,

² Información obtenida del Pla Estratègic de Desenvolupament Econòmic de la Comarca del Maresme Pág.17



volviendo a recargar rieras secas y aumentando el caudal de otras, hecho que muchas veces provoca repentinas y violentas riadas que han sido comunes a todos los pueblos de la comarca en algún momento de su historia³.

CLIMA

El clima del Maresme se encuentra fuertemente determinado por su situación geográfica, en el que la cordillera prelitoral protege la llanura costera de los vientos fuertes y fríos del norte, y su cercanía con el mar atenúa las temperaturas haciendo que los veranos sean suaves y en invierno las heladas poco comunes. La temperatura es homogénea con medias anuales entre los 15 y 16°. La precipitación media aproximada es de 550 mm. El promedio de humedad relativa anual es bastante elevado en los pueblos costeros, situándose en torno al 72%. El viento dominante es del S-SO y son más comunes en veranos, cuando pueden adquirir una cierta intensidad⁴.

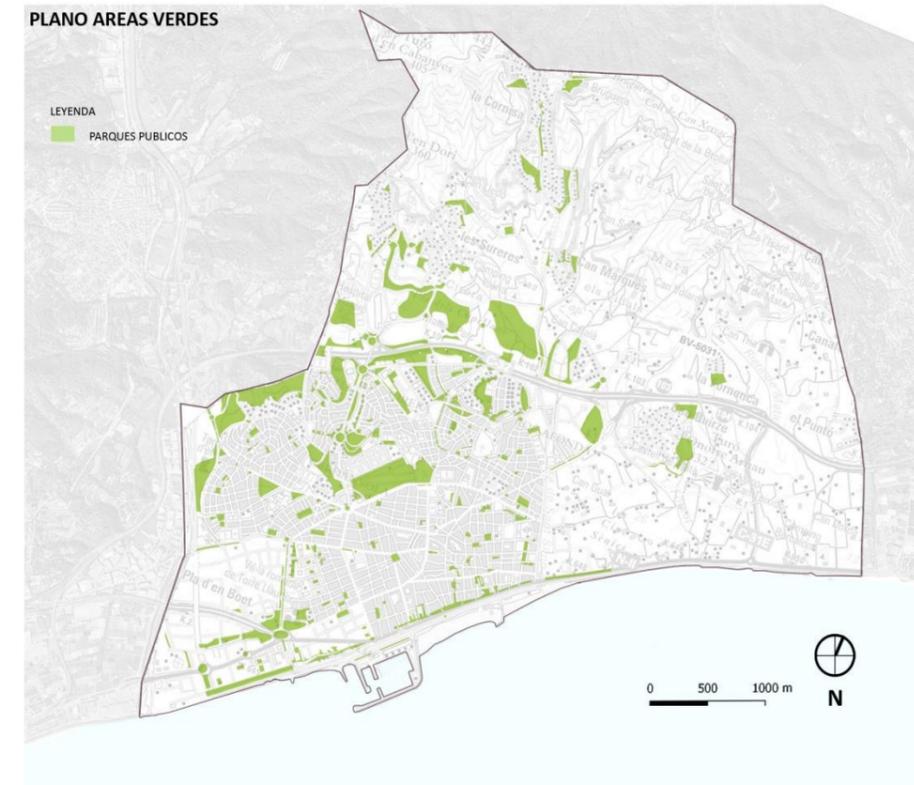
En relación a los cambios registrados en el clima de acuerdo al tercer y último informe sobre Cambio Climático de Cataluña, se ha establecido que la temperatura anual del aire se ha incrementado en un 0,23°C/década, entre 1950 y 2014. En este mismo período las precipitaciones han disminuido un 1,2%/década en el conjunto del territorio, no siendo esta cifra estadísticamente. Además es preciso mencionar otros cambios que se han ido experimentando, tal como el incremento de la concentración de la precipitación por día de lluvia, y la tendencia al aumento de las noches tropicales (noches en que la T° no baja de 20°C), el aumento de las temperaturas máximas y las mínimas de las temperaturas máximas, los días y noches cálidas, la duración de las rachas cálidas y la amplitud térmica anual.

ÁREAS VERDES

Las áreas verdes constituyen espacios necesarios para la vida cotidiana, por lo que deben existir distribuidos en la ciudad. De acuerdo a las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud, es importante contar con un AV de 10 o 15 m² por habitante, sin embargo, la disponibilidad de espacio no permite llevar la recomendación al pie de la letra, por lo que la legislación vigente indica la existencia de AV con una zona de influencia de 150 m, es decir, la distancia máxima para encontrarse con un AV es de 150m, de manera que se pueda llegar a pie. En el siguiente mapa se ilustra la localización de los espacios verdes con los que cuenta Mataró, en él se puede observar que las áreas son de distintas dimensiones, aumentando su tamaño en la zona norte, mientras que al sur y centro son menores. Estas áreas no solo

son importantes para la salud de los habitantes, sino para hacer frente a la contaminación atmosférica, constituyéndose como medidas de adaptación al cambio climático.

Figura 8: Áreas verdes de Mataró



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Registro de Planeamiento Urbanístico de Cataluña.

SUELO NO URBANIZABLE Y ESPACIOS ABIERTOS

El Maresme por su situación geográfica y, su conformación geomorfológica ha sido históricamente un territorio agrícola, sin embargo, a partir de la segunda mitad del s. XX con la industrialización de la ciudad y el gran crecimiento de la población experimentado durante el s.XX, la ciudad comienza a expandirse hacia terrenos alejados del núcleo urbano, principalmente de cultivos, lo que conlleva a una pérdida considerable del suelo agrícola. Esta expansión, tiende a estancarse a partir del año 1987 y es hacia el año 1992 que se logra la consolidación de la ciudad. Desde entonces no se han detectado nuevos

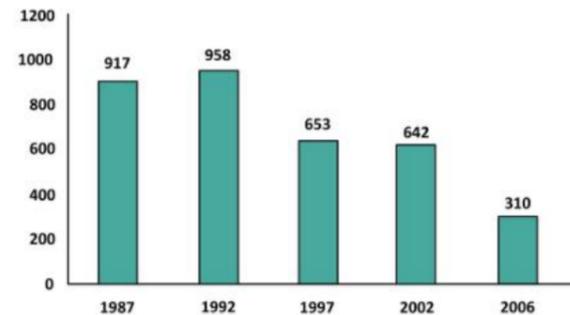
³ Información obtenida del Pla Estratègic de Desenvolupament Econòmic de la Comarca del Maresme Pág.17.

⁴ Información obtenida del Pla Estratègic de Desenvolupament Econòmic de la Comarca del Maresme Pág.16.



crecimientos urbanos separados de la ciudad, a excepción del sector comercial Parque Mataró y el nuevo Hospital de Mataró⁵.

Figura 8: Gráfico de evolución de la superficie de los conreos.



Fuente: Gráfico correspondiente al Pla de lluita contra el canvi climàtic. Agenda 21 Mataró (201)

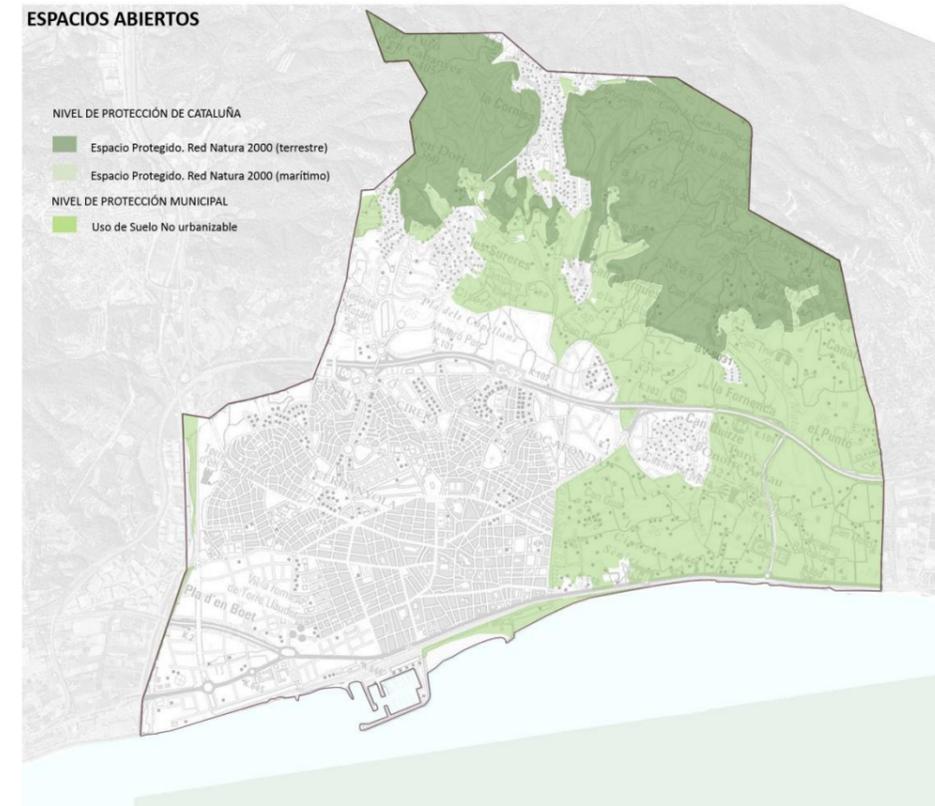
Actualmente los usos de suelo no urbanizados en Mataró, se complementan con los estipulados por el plan sectorial de Espacios Abiertos correspondiente al Plan Metropolitano de Barcelona, que determina como espacios de protección natural, el sector marítimo de l'alguer y la zona forestal del Parque Montnegre y el Corredor, así como con el Plan director urbanístico costero que determina la protección del sector de las Cinc Cènies, mientras que a nivel municipal se prevé sobre la autopista C-32 sectores con la categoría de prevención preventiva, y por tanto sin una protección específica a largo plazo.

Respecto a las coberturas de suelo correspondiente a los mapas de los años 2005-2006 de Mataró, el área urbanizada ocuparía el 47% del territorio (1062 ha), los terrenos forestales (877 ha) y los cultivos (310 ha). La superficie ocupada por cultivos se concentra principalmente en la zona de las Cinc Sènies-Mata-Valldeix, de éstos el 86% se dedican al cultivo de regadío, principalmente hortalizas al aire libre y ornamentales en invernadero. Respecto a la superficie boscosa, desde el año 1987 a 1992 se ha experimentado un crecimiento de superficie (+ 8%). Ahora bien, la composición forestal corresponde a la típicamente mediterránea, con predominio de especies como el pino piñonero, la encina y el alcornoque. Es preciso mencionar que gran parte del crecimiento de los bosques se ha efectuado a costa de la desaparición de los espacios abiertos (prados y bosques) en la zona forestal como consecuencia del

⁵ Información obtenida del Pla de lluita contra el canvi climàtic. Agenda 21 Mataró. Pág. 125

abandono de la actividad agraria. Este proceso incide negativamente en la conservación de la biodiversidad⁶.

Figura 9: Espacios abiertos en Mataró



ZONA LITORAL

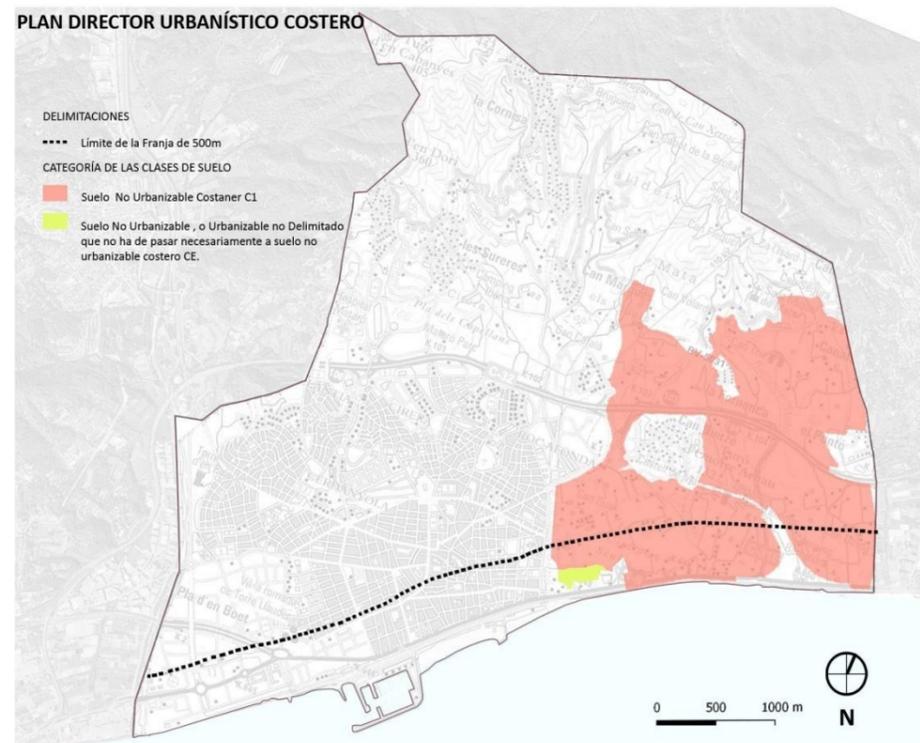
El sector litoral de Mataró, forma del Plan director urbanístico del sistema costero de Cataluña (PDSUC). Este instrumento de carácter supramunicipal, tiene como objetivo principal fomentar un desarrollo sustentable de la Costa Catalana. Este objetivo se lleva a cabo mediante paralización de la urbanización desmedida de la costa, para esto se realiza un cambio de usos de suelos urbanizables no delimitado a no urbanizables, logrando proteger un 14% adicional de la costa catalana de la urbanización. Los principios rectores del plan corresponden a cuatro los cuales corresponden a las siguientes: la “urbanística”, busca evitar la ocupación indefinida y el continuo urbanizado en determinadas áreas; la “patrimonial”, busca preservar los espacios costeros aún libres de edificación por sus valores

⁶ Información obtenida del Pla de lluita contra el canvi climàtic. Agenda 21 Mataró. Pág. 179 Y 181.



paisajísticos, históricos, Arqueológicos, científicos, educativos, ambientales, agrícolas, forestales, simbólicos, de tiempo libre y de calidad de vida; la “ambiental”, busca preservar las continuidades de los sistemas de espacios abiertos, garantizando la calidad ambiental, la conectividad y el intercambio biológico de los espacios terrestres interiores al mar; y por último la “económica”, gestionando el espacio litoral como un recurso básico y duradero en el desarrollo económico, el turismo y la calidad de vida⁷.

Figura 10: Régimen jurídico del suelo del PDUSC



Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos del Registro de Planeamiento Urbanístico de Cataluña.

El Plan indica una franja de 500 metros de anchura en todo el litoral de Catalunya, que debe respetar las exigencias de protección del dominio público marítimo-terrestre, así como los ámbitos exteriores a dicha franja, incluidos en las unidades territoriales de regulación del suelo costero que la sobrepasan, denominadas como zonas C1, C2 y C3. En el caso de Mataró su clasificación es principalmente la C1, la cual corresponden a suelos no urbanizable no delimitado sin programa de actuación urbanística o Plan parcial de delimitación vigente, que se caracterizan por su valor intrínseco y por su capacidad de

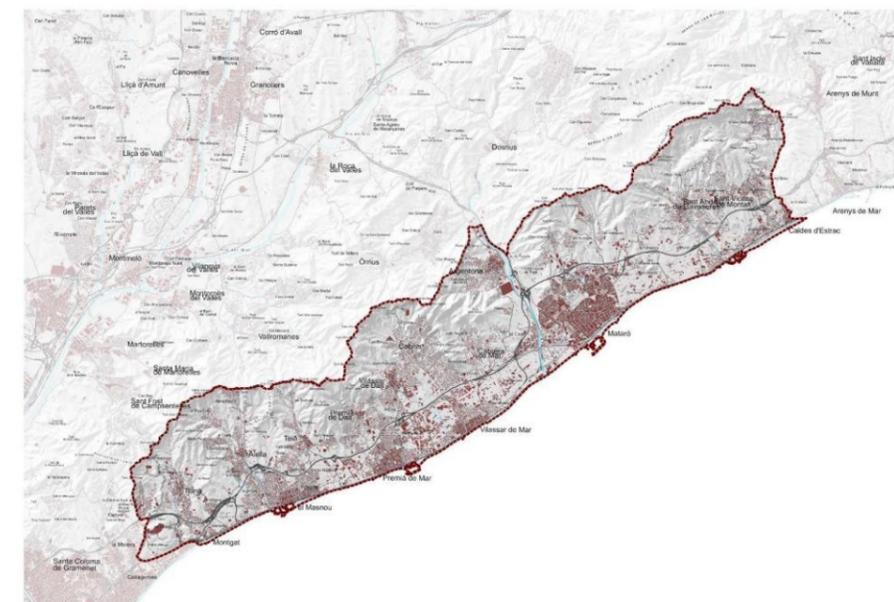
⁷ Información obtenida del Plan urbanístico del sistema costero de Cataluña

conector entre los ámbitos más propiamente de litoral y los interiores, tierra adentro, o ya sea por la ocurrencia de otros valores dignos de protección en coherencia con los objetivos del Plan.

PAISAJE

En términos paisajísticos Cataluña cuenta con los Catálogos de Paisaje, instrumento que tiene como objetivo introducir objetivos paisajísticos en la planificación territorial, así como en las políticas sectoriales. Mataró se ubica en la unidad de paisaje correspondiente al Bajo Maresme, el cual incluye los espacios agrícolas del Maresme y la Tordera. “Tipificado por cultivos de huerta lineal a lo de los valles, en el caso del Maresme y por los cultivos herbáceos de regadío en el valle fluvial y en el delta, en el caso de la Tordera. El Catálogo insta a definir figuras de protección que reconozcan los espacios y productos agrícolas de calidad y tratar los entornos degradados recuperando el espacio agrario”⁸.

Figura 11: Catálogo del Paisaje de la RMB para el ámbito del Maresme.



Fuente: Catálogo de Paisaje de la Región Metropolitana de Barcelona

1.2.4 Contexto sociodemográfico

La antigüedad de la ciudad y los procesos históricos de la región han generado dinámicas de crecimiento y decrecimiento marcados al pasar de los años. Es la revolución industrial el hecho del que partimos para analizar por la atracción de población en busca de empleos y mejora en la calidad de vida. Como se muestra en la siguiente

⁸ Información obtenida Catálogo de Paisaje de la Región Metropolitana de Barcelona

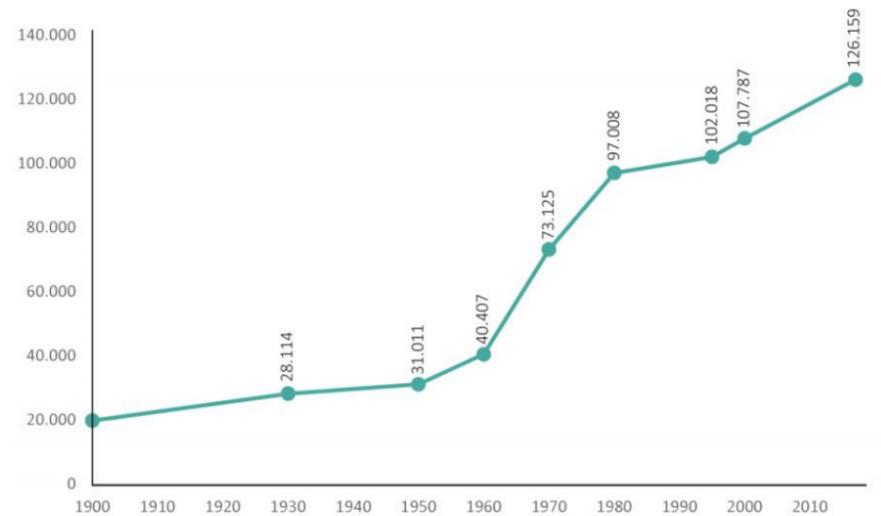


tabla, es entre las décadas de los 60's a los 80's cuando Mataró registró un mayor crecimiento, en este periodo llegaron 22.000 personas, provenientes principalmente de Andalucía, Extremadura, Castilla y León y Murcia.

Posteriormente, la migración se ha visto afectada por fenómenos no solo de nivel nacional, la Unión Europea ha enfrentado crisis que afectan en lo particular a Mataró, por ejemplo la crisis del 2008 derivada del aumento del precio del petróleo, o el subsidio otorgado a Grecia en el 2013 para su rescate económico. Esto genera diferentes movimientos demográficos principalmente de personas o familias dependientes de asalariados.

Actualmente Mataró cuenta con una población de 126.159 habitantes y una densidad de 5.598 habitantes por km². En cuanto a crecimiento, la ciudad aumentó 642 personas en el último año, manteniendo el ritmo constante de crecimiento de la última década. De 2012 a 2016 ha crecido 2027 habitantes, entre el 2015 y 2016 creció 528 personas. Si bien el crecimiento ha sido constante, ha disminuido en comparación con décadas pasadas.

Figura 12: Evolución de la población de Mataró entre el 1900-2017



Fuente: Elaboración propia a partir del Estudi de la Població, Ayuntamiento de Mataró, 2017.

En cuanto al origen del crecimiento, el saldo migratorio juega un papel importante, el 55% de la población es nacida en Mataró. Del total de la población, el 16,64% es de nacionalidad extranjera, predominando la nacionalidad marroquí (7.868 habitantes), que se concentra en los barrios de Cerdanyola (3.149 habitantes), Rocafonda (2.211 habitantes) y Palau-Escorxador (1.080 habitantes) y la nacionalidad China (2.491 habitantes), que se concentra también en los barrios de Cerdanyola (1.026 habitantes), Eixample (448 habitantes) y Pla d'en Boet (218 habitantes). Cabe destacar que la población china es la que ha crecido más en los últimos tres años (+154). Aunque la dinámica de la población extranjera está sujeta también al cambio de nacionalidad, en el último año 399 extranjeros han obtenido la nacionalidad española.

Los barrios que más población extranjera albergan son Cerdanyola (6.991 habitantes), Rocafonda (3.703 habitantes) y Eixample (2.826 habitantes), mientras los que menos población extranjera tienen son La Llàntia (260 habitantes), Vista Alegre (278 habitantes) y Centro (389 habitantes).

De manera interna, es decir, los movimientos o cambio de domicilio entre los barrios de la ciudad, en el 2016 se computó un total de 7.156 movimientos, cifra inferior a la registrada en 2015, cuando se realizaron 6.354 movimientos. Los barrios que tienen el saldo positivo más elevado son Molins-Torner (9,36 ‰) y Centro (4,21 ‰), mientras que los que presentan un saldo negativo mayor son Pla d'en Boet (-7,91 ‰), La Llàntia (-6,27 ‰) y Rocafonda (-2,35 ‰). En el periodo 2012-2016, los barrios que presentan los saldos más positivos en los movimientos de cambio de domicilio entre barrios son Centro (26 ‰), Peramàs (19,74 ‰) y l'Eixample (13,83 ‰), mientras que los que presentan los saldos más negativos son los de Pla d'en Boet (-19,41 ‰), Cerdanyola (-14 ‰) y Palau-l'Escorxador (-11,66 ‰).

En términos de sexo predomina la población femenina, sabemos que hay 63.604 mujeres y 62.555 hombres, en el último año aumentó en tres a uno la población femenina H-111, M-417. Por otro lado, la distribución por edades nos lleva a poner especial atención al envejecimiento. Actualmente la mediana de edad es de 41,49 años, ha incrementado un año y medio aproximadamente en los últimos cinco años. En general la mediana de edad es más alta para las mujeres que para los hombres, para los hombres es de 40 años y para las mujeres de 42. Los barrios más envejecidos son Peramàs y pla d'en Boet.

Así entonces, la población predominante se encuentra en el rango de 40-44 años, seguida por el rango de 35-39 años. El primero ha crecido en comparación con un año antes mientras que el segundo ha decrecido ligeramente respecto al 2016. A partir de los cuarenta años la población ha crecido respecto al 2016, de menor edad la población ha decrecido. Con ello se puede notar perfectamente la tendencia hacia el envejecimiento de la población, sumado a la tasa bruta de natalidad que va decreciendo, en el 2015 se registró en 10,37; en 2016 fue de 10,15 y en 2017 es de 9,57. El crecimiento de la población de más de 64 años en el año 2015-16 casi cuadruplica el crecimiento de la ciudad.



Figura 13: Estructura de la población por sexo y edad



Fuente: Estudi de la població, Ayuntamiento de Mataró, 2017.

En cuanto a la mortalidad pasa lo contrario, en comparación con los años pasados ha crecido. En el 2016 se presentó la tasa más alta registrada desde 2009. Los barrios que presentaron los números más altos de defunciones son Peramàs (13,22‰), Pla d'en Boet (9,37‰) i Molins-Torner (9,04‰)⁹.

PARQUE DE VIVIENDA

A fecha 1 de enero de 2017 se registraron 48.168, 30 hogares en total. La mediana del número de miembros por hogar es de 2.62 miembros. Predominan los hogares conformados por dos personas y los unipersonales, seguidos por los de tres miembros. En el caso particular de los barrios coincide que aquellos en los que se concentra la población extranjera es donde aumenta la mediana de número de miembros. Los barrios con mayor número de hogares unipersonales son Centro y Eixample.

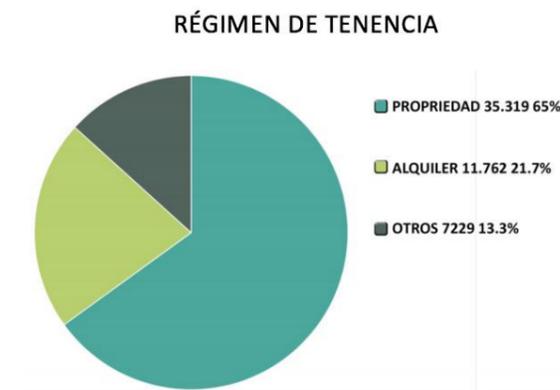
Del 2016 al 2017 aumentaron los hogares con 1 y 5 miembros, mientras aquellos con 2,3 y 4 miembros disminuyeron. La situación de envejecimiento se traslada a la estructura de los hogares de la siguiente forma: Del total de hogares, en 8.655 todos sus miembros tienen más de 64 años y de estas 4.689 son hogares unipersonales y si se sube el umbral de la edad a partir de los 84 años, se obtiene que hay 1.416 hogares donde todos sus miembros tienen más de 84 años, y de estas hay 1.225 en las que sólo hay empadronada una persona.

⁹ Estudi de Població, Ayuntamiento de Mataró, 2017

Por otra parte, si hablamos de las viviendas, el crecimiento inmobiliario está estancado desde hace algunos años, efecto también de las crisis mencionadas. Según el Observatori Municipal de l'Habitatge en el 2015 se estaban realizando solo 112 viviendas. En relación a los últimos años esto es un aumento, sin embargo, en general desde la crisis del 2008 ha bajado la producción¹⁰.

En cuanto al régimen de tenencia, tal como se muestra en el siguiente gráfico, predomina la propiedad con el 65% de las viviendas (35.319 unidades), mientras que las viviendas en alquiler solo representan el 21.7% (11.762 unidades). Hecho que dificulta el acceso a quienes no cuentan con los medios para adquirir vivienda en propiedad, ya que la demanda es demasiado alta en comparación a las personas que lo requieren. Recordemos que el crecimiento de población tiene un gran peso de la migración, por lo que es importante la existencia o disponibilidad de pisos en alquiler.

Figura 14: Régimen de tenencia en Mataró

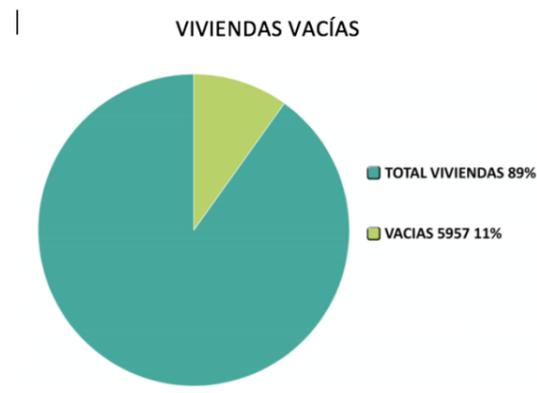


Fuente: Elaboración propia

¹⁰ Observatori Municipal de l'Habitatge, edició de gener 2015, Ajuntament de Mataró



Figura 15: viviendas vacías en Mataró



Fuente: Elaboración propia

Por otra parte, según el mismo Observatorio, existe una estimación de 5957 viviendas vacías y/o no ocupadas. La mayoría de estas pertenecen a particulares y un porcentaje muy bajo pertenece a bancos. Los porcentajes más elevados de en cuanto a su localización se encuentran en la parte central de la ciudad, seguida por la zona noroeste. Cabe mencionar que según dicho documento, el 22,38% de las viviendas que se consideran vacíos se encuentran fuera de `ámbitos de planeamiento.

MIGRACIONES INTERNAS

El 2016 se ha computado un total de 7.156 movimientos de cambio de domicilio entre barrios, cifra inferior a la registrada en 2015, cuando se realizaron 6.354 movimientos. Los barrios que tienen el saldo positivo más elevado son Molins-Torner (9,36 ‰) y Centro (4,21 ‰), mientras que los que presentan un saldo negativo mayor son Pla d'en Boet (-7,91 ‰), La Lámpara (-6,27 ‰) y Rocafonda (-2,35 ‰). En el periodo 2012-2016, los barrios que presentan los saldos más positivos en los movimientos de cambio de domicilio entre barrios son Centro (26 ‰), Peramàs (19,74 ‰) y l'Eixample (13,83 ‰), mientras que los que presentan los saldos más negativos son los de Pla d'en Boet (-19,41 ‰), Cerdanyola (-14 ‰) y Palau-l'Escorxador (-11,66 ‰).

SOCIEDAD

Hemos hablado ya de la atracción de población consecuenta a la industrialización, ahora veremos que este sector atrajo en mayor cantidad mano de obra necesaria para su desarrollo, obreros de las fábricas que fueron configurando la ciudad de acuerdo a sus necesidades. Así tenemos que, por ejemplo, la

creación en 1965 de cuatro parroquias en la periferia de la población: la de la Virgen de Montserrat, la de la Sagrada Familia, la de la Virgen de la Esperanza y la de San Simón. La obligada instalación de la primera línea de autobuses para el servicio de los barrios (1965), entre otros.

Existen diferentes actores y grupos que han participado en diferente medida en la configuración y reconfiguración de los barrios, los actores centrales son el ayuntamiento y los grupos vecinales, sin embargo, las instituciones educativas, las entidades culturales, religiosas y las asociaciones han jugado un papel importante. No solo en la construcción y/o urbanización, sino en la cohesión social.

La población de Mataró es organizada y han realizado un esfuerzo importante al desarrollar actividades educativas, culturales, recreativas y deportivas.

Estos esfuerzos se han centrado en barrios como Rocafonda y El Palau i l'Escorxador, donde se han realizado proyectos de rehabilitación urbana. Estos barrios, al igual que Cerdanyola nacieron con un urbanismo desregulado y especulativo, reflejando la dificultad de lo anterior en la desigualdad de sus habitantes para con el resto del municipio. Coincide también con los datos del apartado anterior sobre la concentración de población extranjera y con la media de integrantes por hogar.

con ello podemos afirmar que “los efectos de la segregación socio-espacial resultan aún más evidentes a partir de la irrupción de la crisis”¹¹. Con datos de mayo de 2013 (Ayuntamiento de Mataró, 2013) la tasa de desempleo entre la población de Rocafonda y El Palau - l'Escorxador supera el 32%, el doble de lo que sucede para el conjunto de la ciudad. En el siguiente mapa podemos observar como en el mismo año los ingresos de los barrios periféricos son más bajos que los de los barrios centrales.

1.2.5 Contexto económico y mercado laboral

La historia económica moderna de Mataró está muy estrechamente vinculada a la agricultura y, sobretudo, a la industria textil. Catalunya fue el foco industrial de España, donde se desarrolló la revolución industrial que había protagonizado Gran Bretaña años anteriores. El poderío del sector textil catalán se vio reforzado por medidas proteccionistas durante finales del s.XIX y principios del s. XX, que fijaron aranceles tanto dentro del territorio español como de exclusividad comercial con las colonias.

¹¹ Barris i Crisi, Estudi de Cas de Rocafonda-El Palau, 2014



Dentro de este marco industrial, Mataró, a través de su posición privilegiada y con un sistema ferroviario que la conectaba con Barcelona, se estableció como un centro importante de la industria textil.

Actualmente Mataró se encuentra en una situación económica bastante diferente. El principal motor económico de Mataró hoy en día es el sector de los servicios, acumulando un 63% de la facturación, y el 72% de la nueva contratación. Si bien la industria se ha recuperado en los últimos años, representa tan solo un 31% de la facturación y un 22% de la nueva contratación. La construcción representa un 5,8% y la Agricultura un exiguo 0,06%¹².

Figura 16: Facturación de Mataró desagregada por sector

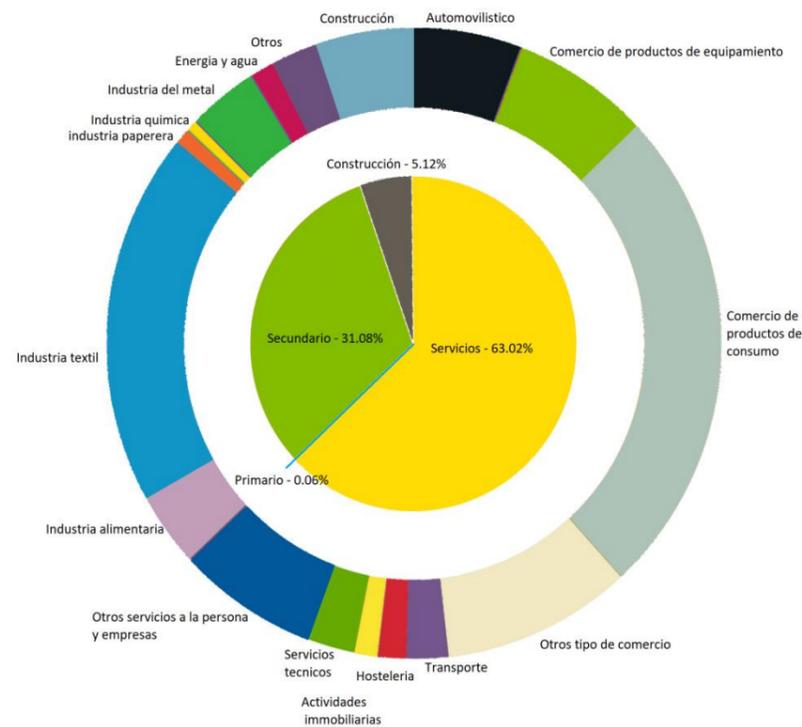


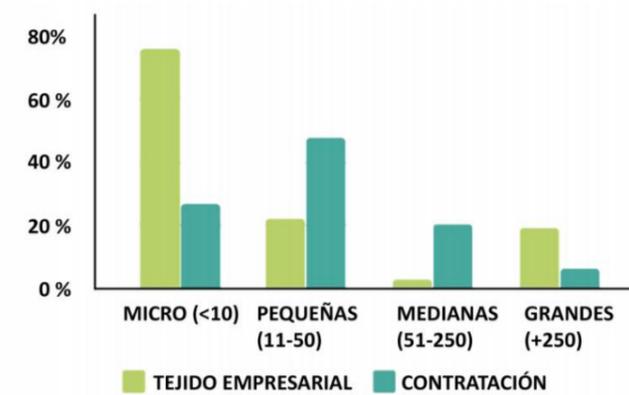
Gráfico 1. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Registro mercantil de Mataró. 2015.

En cambio, cuando desglosamos el peso económico de los principales sectores respecto a la ocupación asalariada y no respecto a su facturación, podemos observar que la educación y la hostelería son los sectores donde se ha visto un mayor crecimiento en los últimos años y, en menor medida, en la construcción.

El principal motor económico son los comercios, sobre todo los productos de consumo, si bien estos datos agrupan los comercios más pequeños con aquellos que venden al por mayor.

La industria textil sigue ocupando un lugar importante en la economía de Mataró y de la región, constituyendo un 13,7% de la facturación total del Maresme. La histórica estrecha relación de la región del Maresme y de Mataró en particular con esta industria se hacen latentes en las relaciones comerciales con Barcelona. El 23,6% de la facturación del sector textil de la demarcación de Barcelona proviene del Maresme. El tejido empresarial de este sector está compuesto principalmente por empresas micro -con 10 trabajadores o menos, pero el peso mayoritario a la hora de contratación lo poseen las empresas pequeñas¹³.

Figura 17: Tipología de empresas y contratación



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de 'L'Observatori de Desenvolupament Local. Consell Comarcal del Maresme'.

La industria catalana se encuentra en una situación de crecimiento interanual del 4%, y con el Indicador de Clima Industrial y la inversión mostrando tendencias muy positivas¹⁴. Sin embargo en Mataró se observa una gran dificultad a la hora de atraer empresas e industria a sus polígonos. Quizás a causa de ello, vemos que a pesar de las tendencias regionales, la industria textil mataronés no ha crecido en los últimos 4 años.

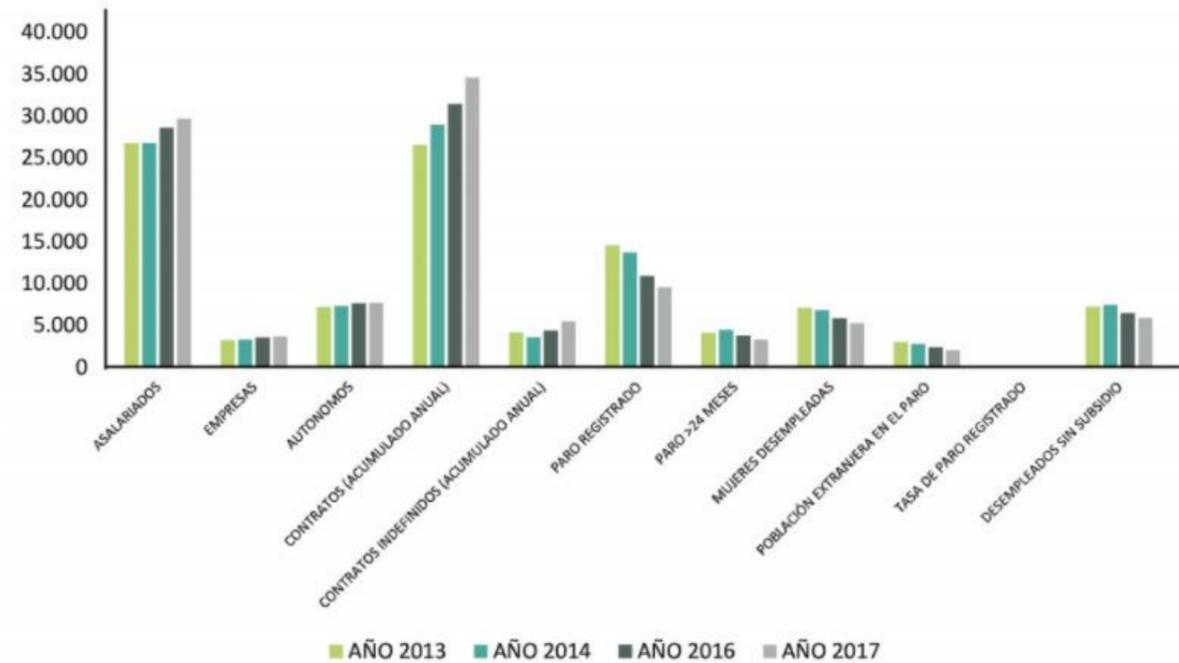
¹² L'Observatori 158. Mercat de Treball de Mataró. Setembre 2016. Ajuntament de Mataró. Pg. 18

¹³ Departament d'Empresa i Coneixement. Informe anual sobre la Indústria a Catalunya. 2016. Generalitat de Catalunya.
¹⁴ IDESCAT Mataró.



MERCADO LABORAL

Figura 18: actividad y mercado laboral



Fuente: Ajuntament de Mataró. Estat de la Ciutat. Juny 2017

Mataró se encuentra actualmente en una situación económica consistente con la evolución de su entorno. Volviendo a cifras anteriores a la crisis económica, nos hallamos en una dinámica de aumento de la contratación y consecuente bajada del paro.

Pese a que en Mataró el paro registrado es más alto que el Catalán (15,92% y 12,5% respectivamente)¹⁵, la variación interanual de los últimos años nos indica una tendencia positiva. Todos los indicadores nos muestran un escenario de crecimiento económico favorable, si bien es importante distinguir entre los diferentes sectores, tipos de contratación, y como afecta a la gran diversidad social de Mataró.

A pesar de estas tendencias positivas, un creciente problema es la alta temporalidad de los contratos, sobre todo en el sector servicios. Si bien la temporalidad es un problema prevalente en Mataró, con tan solo un 16% de los nuevos contratos siendo de modalidad indefinida en la primera mitad del 2017¹⁶, lo es también en el resto del territorio catalán. Asimismo esta problemática tiene el potencial de

incrementarse en el futuro debido al previsto crecimiento de la hostelería y el turismo, sectores donde se registra una alta estacionalidad del empleo¹⁷.

El paro tiende a afectar sobremanera a los sectores más vulnerables de la población. Siendo así, la población extranjera, constituyendo un 16% de la población, acumula un 20% del paro de Mataró. Siguiendo la misma tendencia, el paro afecta más a aquellos con sólo educación secundaria y a los que tan sólo tienen estudios primarios¹⁸, de los cuales Mataró tiene un mayor porcentaje que el resto del territorio catalán¹⁹.

Dos datos muy relevantes y a destacar como consecuencias de la actual situación económica de Mataró es el alto número de parados considerados de larga duración -aproximadamente un tercio-, y el elevado número de personas desocupadas sin ningún tipo de prestación o subsidio (ver *Figura 18*). Es necesario traer a colación en este punto una de las políticas de empleo instaurada por la ciudad de Mataró, llamada INSERTEXT. Este programa de subvenciones va destinado a las empresas de la industria textil para subvencionar los costes de contratación de los parados del sector, una gran parte de ellos con bajo nivel técnico²⁰.

En el ámbito local, la contratación en Mataró tiene unas dinámicas distintas a las observadas en el sector textil del Maresme. Como podemos observar en la *figura 19*, en el acumulado del primer semestre del 2016, las empresas con una plantilla de entre 101 y 500 trabajadores fueron las que más contratación realizaron, llegando a los 5.223. Y en segundo lugar encontramos a aquellas microempresas con plantillas de 1 a 5 personas. Es destacable el cambio de tendencia iniciado en 2013 respecto a los años anteriores en las grandes empresas de más de 500 personas, y de cómo pasaron de ser las que más contratación realizaban, a una tercera posición muy ajustada con el cuarto grupo más importante.

Este no es un factor menor a la hora de considerar las dinámicas laborales. Cuando el peso mayoritario de la contratación pasa a ser responsabilidad de empresas más pequeñas se aumenta la precarización de la misma. Cuanto menor es la empresa menor capacidad de influencia sobre el mercado o los bienes productivos tiene, reduciendo su manera de influir en su balance de gastos y beneficios excepto por el bien del capital humano.

¹⁷ Observatori de Desenvolupament Local del Maresme Anualitat 2016. Situació Laboral de les Activitats Turístiques. Consell Comarcal del Maresme.

¹⁸ L'Observatori 158. Mercat de Treball de Mataró. Setembre 2016. Ajuntament de Mataró. Pg. 18

¹⁹ IDESCAT Nivell d'instrucció de la població de 16 anys i més. 2011

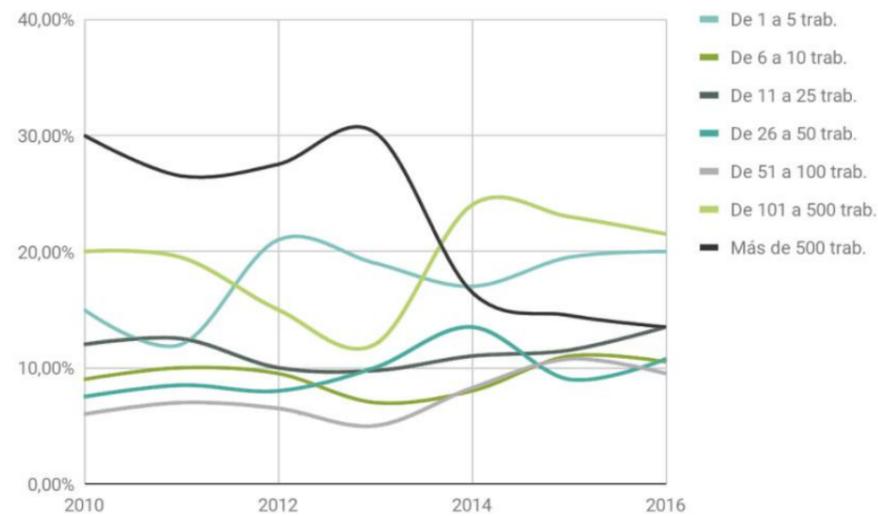
²⁰ Servei d'Ocupació. Ajuntament de Mataró.

¹⁵ L'Observatori 158. Mercat de Treball de Mataró. Setembre 2016. Ajuntament de Mataró. Pg. 20

¹⁶ Estat de la Ciutat 2017. Ajuntament de Mataró.



Figura 19: Contratación en el sector textil



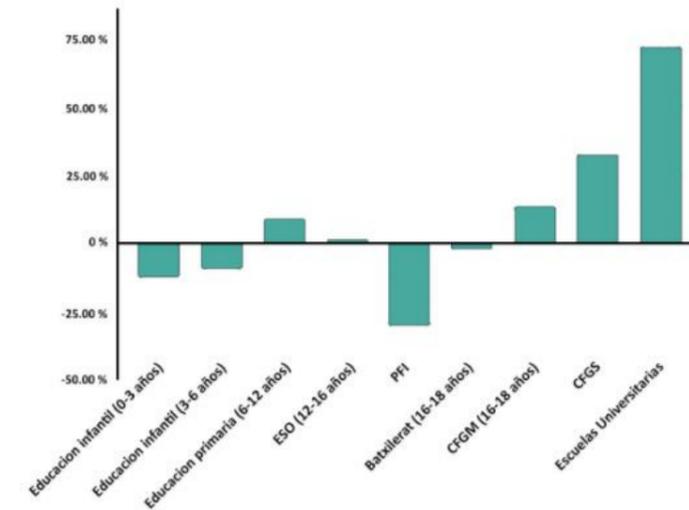
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de 'l'Observatori. Mercat de Treball de Mataró, Setembre 2016.'

FORMACIÓN

La actual situación demográfica de Mataró explica el descenso en la matriculación escolar de los menores de 16 años, debido a la reducción de la tasa de Natalidad. En contraste observamos un aumento de la matriculación en ciclos de grado medio y superior, así como en estudiantes universitarios (ver *Figura 20*). No sólo vemos un mayor número de matriculados, sino una reducción asimismo del número de estudiantes que no superan 4to de la ESO.

También es importante recordar la situación previa de Mataró con datos de 2011 donde nos encontramos con unos índices de población mayor de 16 años sin titulación o con sólo Educación Primaria más altos que la media catalana, y con un menor número de población con estudios universitarios completados²¹.

Figura 20: Variación en los últimos 4 años de la matriculación en centros de enseñanza



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de l'Ajuntament de Mataró. Estat de La Ciutat. Juny 2017.

Por último, es necesario mencionar el papel del TecnoCampus de Mataró como eje no solo educador sino de colaboración público-privada, con iniciativas de apoyo a los emprendedores mediante espacios y recursos de conocimiento. El año pasado se crearon 60 Startups, y un total de 120 empresas se localizan en el Campus²².

1.2.6 Movilidad

REDES Y MODOS DE TRANSPORTE: ANÁLISIS DE LA OFERTA

Movilidad a pie

La movilidad interna del municipio se realiza en gran parte a pie ya que en 20 minutos se puede llegar caminando del centro de Mataró a la mayor parte del núcleo urbano. No obstante si analizamos la ciudad por ámbitos, nos encontramos zonas con mayor o menor grado de adaptación para el tránsito de peatones. Se constata que el centro de la ciudad (principalmente el eje de La Riera y La Rambla) es la zona con mayor potencial para la movilidad a pie. Por otro lado, cabe contemplar las características de las distintas calles de los barrios de la zona norte de la ciudad, especialmente de la Llàntia y Cirera, pero

²¹ IDESCAT Nivell d'instrucció de la població de 16 anys i més. 2011

²² TecnoCampus. La Institució: <https://www.tecnocampus.cat/ca/institucio>



también de Cerdanyola, Vista Alegre y Rocafonda con una red viaria menos planificada y con fuertes pendientes en relación al resto de la ciudad.

Bicicleta

Mataró hoy en día no dispone de una red suficiente que conecte los distintos barrios de la ciudad entre ellos ni con los municipios colindantes. Esto es uno de los factores principales que hace que la movilidad en bicicleta sea residual respecto a los otros modos de transporte. Aún así, Mataró en los últimos años ha ido poniendo en funcionamiento nuevos tramos de la red de carril bici y nuevos puntos de aparcamientos repartidos en diferentes ámbitos de la ciudad.

Transporte público

En este apartado, cabe considerar las diferentes modalidades dependiendo de si el transporte es urbano o interurbano. A lo que la movilidad urbana se refiere, existe el *MataróBus* con un total de 8 líneas que unen los distintos barrios de Mataró con el centro y la estación con una frecuencia de paso de 15 minutos cada una de ellas.

Por lo que hace referencia a la configuración del servicio interurbano, Mataró está conectado por tren a través de la estación ferroviaria de la línea R1 de Cercanías que transcurre desde Molins de Rei hasta Maçanet-Massanes pasando por Barcelona. Esta línea transcurre toda la línea del litoral del Maresme hasta llegar a Barcelona, dando de esta forma, acceso a la capital de Cataluña y a la primera corona metropolitana. A pesar de la buena frecuencia de trenes respecto a otras zonas del territorio catalán, (entre 5 y 10 minutos en función de la franja horaria) debido a la ubicación periférica de la estación de Cercanías respecto a los polos de atracción de la ciudad, hace que las líneas de autobús interurbanas, con una elevada cobertura territorial, captan un mayor número de usuarios respecto al servicio de Cercanías. Des del 22 de abril de 2010 está aprobado definitivamente el PDU del Tren Orbital aunque aún no hay una fecha exacta de cuándo será su implantación. La Línea Orbital Ferroviaria es un proyecto clave para articular la movilidad futura de la ciudad. Su propósito es romper con la configuración radial de las infraestructuras de la región metropolitana i contribuir a la vertebración del territorio conectado entre sí las ciudades de la segunda corona metropolitana.

Las principales líneas de autobuses interurbanas, son las que gravitan sobre el eje litoral de Barcelona – Blanes y el eje de la Riera de Argentona (Argentona, Dosrius y Òrrius), pero sobretudo las que dan

conexión con Barcelona y el Vallés a través de las nuevas políticas de creación de líneas autobuses *Expres.cat* que entraron en pleno rendimiento durante el 2016.

Transporte privado

Según el *Pacto por la Movilidad en Mataró*, la participación del coche dentro de la movilidad global, aún es muy elevada ya que representa un 34% de los viajes de los residentes y se calcula que más de 90.000 coches entran diariamente a la ciudad. Esto propicia que en momentos puntuales se generan congestiones en las vías de acceso a la ciudad.

1.2.7 Contexto institucional

ADMINISTRACIÓN

Información institucional y organizativa

Las funciones del ayuntamiento son las establecidas en la normativa vigente, es decir, en el Decreto Legislativo 2/2003 de 28 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley municipal y de régimen local de Cataluña, por la Ley de Bases de Régimen Local 7/1985 modificada por la ley 27/2013 de 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad, y por la normativa.

La estructura de la administración pública, según el organigrama del ayuntamiento de Mataró, está compuesta por un total de cinco grandes áreas que engloban distintos departamentos cada una de ellas.

Áreas organizativas
Alcaldía
Área de servicios centrales, ocupación y promoción económica
Área de acción social
Área de servicios a las personas
Área de gestión del espacio público

Organización política

Las últimas elecciones municipales, fueron las celebradas durante el 2015 con un total de unos 46.629 votantes que representan un 53,8% de participación sobre el total de electores (86.646).

Actualmente el Ayuntamiento de Mataró se conforma por un total de 27 cargos electos distribuido en los siguientes grupos políticos:

Gobierno: PSC (6)

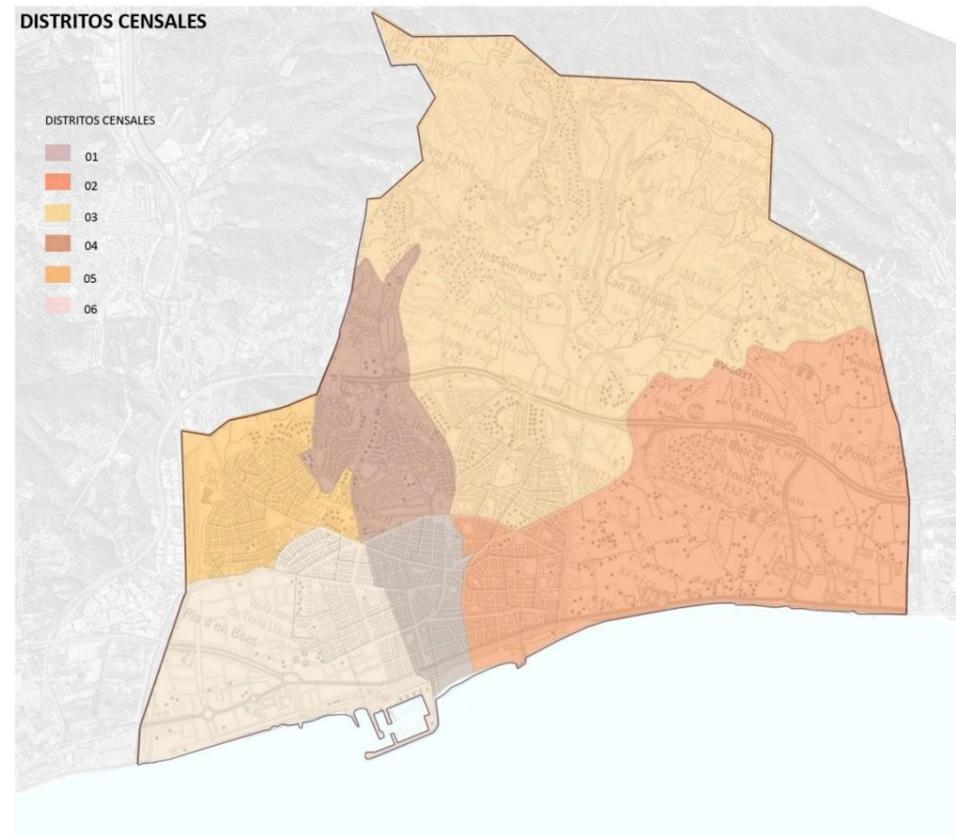


Oposición: CiU (5), ERC (4), C's (3), VOLEMataró (2), PP (2), CUP (2), PxC (1), ICV (1) y regidora no adscrita (1).

División territorial de la ciudad

Por lo que a Mataró se refiere, existe un total de 6 distritos y 74 secciones censales donde se distribuyen los electores del municipio. Cada área agrupa entre 500 y 2000 habitantes aproximadamente.

Figura 21: Distritos censales de Mataró.



Fuente: Elaboración propia

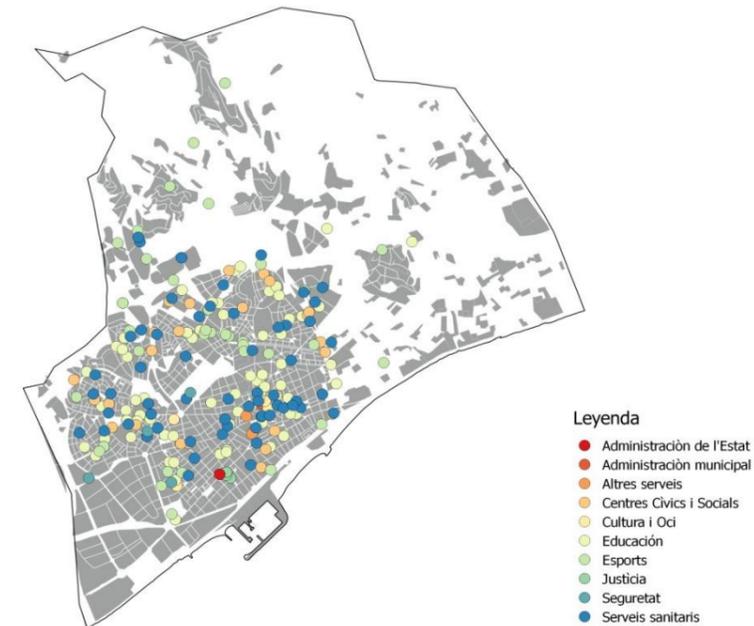
Los barrios de Mataró

El núcleo urbano de Mataró está formado por un total de once barrios distribuidos alrededor del núcleo histórico y la estrecha plana que existe entre la línea de costa y la Serralada Litoral. Los barrios que se han ido consolidando alrededor de esta plana, se han tenido que adaptar a una orografía accidentada que ha determinado la estructura urbana y la accesibilidad de los diferentes barrios.

Servicios a las personas y equipamientos municipales

Mataró se caracteriza por tener un amplio número de servicios de carácter público repartidos en los diferentes ámbitos de la ciudad. En total, se pueden contabilizar un total de 236 servicios que se pueden clasificar según su tipología.

Figura 22: tipología de los servicios



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Servei Obert de la Generalitat de Catalunya.

Los grandes equipamientos que dan servicio a la ciudad se pueden clasificar en dos grandes ámbitos según si son equipamientos de carácter local o equipamientos de carácter metropolitano.

Los de carácter local son aquellos cuyo servicio público es de aprovechamiento meramente local. Dentro de

este tipo de equipamientos, principalmente destacan:

- Los Centros de Atención Primaria (un total de 8).
- Los servicios educacionales como bibliotecas públicas (un total de 3) , los CEIP (un total de 19) y los institutos públicos (un total de 6).
- Centros administrativos como el Ayuntamiento.



- Policía Local
- Los centros y casales cívicos (un total de 7).

Por lo que a los equipamientos de carácter metropolitano se refiere, son aquellos cuyos efectos se proyectan más allá del ámbito espacial y funcional del término municipal de Mataró. Principalmente cabe destacar:

- Los distintos consorcios de carácter supramunicipal como el Consorci de Tractament de Residus Sòlids Urbans del Maresme, Consorci de Promoció Turística de la Costa del Maresme o el Consorci de Salut Pública.
- El Hospital de Mataró.
- El Parque de Bomberos.
- Comisaría de los Mossos d'Esquadra.
- Tecnocampus Mataró
- Deganat Jutjats de Mataró.

PLANEAMIENTO

El Pla Territorial Metropolità de Barcelona

El Plan Territorial Metropolitano de Barcelona aprobado definitivamente el 20 de abril de 2010, tiene como escenario de referencia la vertebración de una región interdependiente. Sus objetivos principales son la cohesión social y territorial, la compacidad física de las áreas urbanas, y la heterogeneidad de usos en el ámbito específico del Plan. Para poder conseguir estas metas el PTMB pone especial atención en la articulación de los tres tejidos que lo componen: los sistemas de espacios abiertos, los sistemas de asentamientos y el sistema de infraestructuras de movilidad.

Por lo que afecta a Mataró, la implementación del PTMB influye en cada uno de los tejidos propuestos en el Plan, descritos a continuación.

1. *Sistema de espacios abiertos*

El Plan pretende proteger los corredores que conectan las áreas de Serralada Litoral con las áreas situadas en la costa, de forma que se garantice la llegada de los espacios protegidos hasta al mar y se evite la ocupación de la plana costanera sin solución de continuidad, tal y como lo establece el Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner.

2. *Sistema de asentamientos*

Propone un modelo urbano en que una parte del crecimiento de la actividad recaerá sobre las ciudades o conjuntos urbanos (nodos) de dentro y fuera de la región metropolitana de Barcelona, seleccionados en función de su dimensión inicial (ciudades de como mínimo 20.000 habitantes), su conexión con la red principal de carreteras i ferrocarriles y la disponibilidad de espacio para su crecimiento en su entorno más inmediato. Esta propuesta de modelo urbano nodal, enriquecería el mapa de ciudades catalanas de más de 100.000 habitantes como en el caso de Mataró, el cual el PTMB ya lo asigna como un punto de nueva centralidad urbana.

3. *sistema de infraestructuras de movilidad*

Manteniendo la necesaria coherencia con el planeamiento sectorial correspondiente, las propuestas de infraestructuras viarias y ferroviarias del PTMB completan las infraestructuras planificadas. En este sentido, por lo que hace referencia a la red ferroviaria de cercanías, el Plan recoge la construcción de la nueva Línea Orbital Ferroviària que pretende unir las grandes ciudades de l'Arc Metropolità y que permitirá unir las principales estaciones de estas ciudades, entre ellas la de Mataró. Por otro lado, con la finalidad de incrementar la cobertura territorial y mejorar la calidad ambiental de la fachada costera, el plan también da traslado de la línea de cercanías Barcelona-Mataró hacia el interior.

En cuanto a la red viaria, el Plan propone la creación de un nuevo eje longitudinal que mejore las comunicaciones de la actual carretera C-32 entre Montgat y Pineda.

Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner

El Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner (PDUSC), tal y como se ha comentado con anterioridad, es un instrumento de planeamiento urbanístico de carácter supramunicipal creado con la finalidad de ordenar el sistema costero de Cataluña desde el punto de vista de un desarrollo urbanístico más sostenible y basado en la defensa del interés general.

El PDUSC fué aprobado definitivamente el 25 de mayo del 2005. A parte de proteger un total de más de 23.500 hectáreas costeras de suelo no urbanizable y suelo urbanizable no delimitado, el Plan tiene en cuenta la creación de un fondo de intervenciones paisajísticas para preservar el medio litoral y fomentar su uso social.



A grandes rasgos, las afectaciones del PDUSC sobre la ciudad de Mataró fueron las siguientes:

1. Marcar las franjas de 500 metros adentro de la línea marítimo-terrestre, en todo el límite marítimo del termo municipal, afectando a toda clase de suelo.
2. Pasar los sectores del litoral categorizados de suelo urbanizable no programado a suelo no urbanizable. Gracias a esta propuesta, el suelo no urbanizable se aumentó en 47,21 hectáreas en gran parte coincidiendo con el ámbito de las Cinc Cènies y incorporando las unidades territoriales de la Riera de Mata y el de La Casa Vermella.

Gracias a estas aportaciones se consiguió proteger y limitar la existencia de un único frente urbanizado al largo de todo el litoral de la comarca del Maresme.

Pla Director Urbanístic del Tren orbital

El objetivo de este PDU es la concreción y delimitación de las reservas de suelo para el establecimiento de la Línea Orbital Ferroviária en el momento de su construcción a través de la delimitación y la regulación de las reservas necesarias.

Pla d'Ordenació Urbanística Mataró

El Pla d'Ordenació Urbanística Municipal es el instrumento urbanístico que define y considera las diversas situaciones y circunstancias que se dan en el entorno espacial del municipio (Esteban Noguera, 2011).

El Plan General se aprobó definitivamente por el Conseller de Política Territorial y obras públicas el 12 de diciembre de 1996. Este documento fue dimensionado en un horizonte temporal de 10 años vista. Actualmente el Plan ha evolucionado en el tiempo con un conjunto de documentos urbanísticos de modificación o con planes derivados, que son los que actualmente conforman el planeamiento vigente.

En el actual POUM de Mataró, encontramos tres ámbitos claramente diferenciados: un ámbito forestal situado al norte del municipio, el ámbito agrícola de las Cinc Cènies al este y finalmente el ámbito urbano situado al oeste del municipio.

Los principales retos del Planeamiento actual eran varios, entre ellos cabe destacar la importancia de delimitar un crecimiento urbanístico que respetara los espacios abiertos y que garantiza la cohesión interna entre el núcleo histórico del municipio con los barrios periféricos de la ciudad con la finalidad de equilibrar la calidad de vida del interior de Mataró. Por lo que a los usos productivos se refiere, el plan perseguía la finalidad de retener los usos industriales preexistentes y diversificar el sector.

De esta forma, los principales criterios con los que se llevaron a revisión el POUM para cumplir los retos propuestos, fueron los siguientes:

- Mantener la vocación industrial y apertura de nuevas actividades con la finalidad de diversificar la economía productiva de la ciudad.
- Creación de nuevas áreas de transformación terciaria y logística.
- Definir y ordenar un nuevo modelo de estructura viaria con las rondas de la ciudad.
- Incremento de los espacios libres, equipamientos y dotaciones.
- Mejora urbana de la ciudad construida.
- Integrar los valores del patrimonio cultural de Mataró.
- Potenciar el medio ambiente urbano y rural de la ciudad

Actualmente las posibilidades de crecimiento de forma expansiva en Mataró están limitadas en las reservas de suelo urbanizable no programado situado en el sector de Can Serra, el cual representa el 13,37% del total del suelo de la ciudad.

Planes Especiales

Por lo que a los Planes Especiales se refiere, cabe señalar la importancia del Pla Especial de Protecció del Patrimoni i Catàleg aprobado definitivamente por la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona el 11 de diciembre del 2002 con el objetivo de poner en valor el patrimonio arquitectónico de la ciudad. Este Plan Especial contiene una serie de fichas descriptivas con prescripciones técnicas de los elementos catalogados, los cuales cabe destacar las referentes a las tipologías de naves industriales del siglo XIX, los bienes inmuebles de estilo modernista y las ruinas romanas.



Fuentes consultadas

- Plan Metropolitano de Barcelona. Memoria General I (2010). Disponible en http://territori.gencat.cat/es/01_departament/05_plans/01_planificacio_territorial/plans_territorials_nou/erritorials_parcials/ptp_metropolita_de_barcelona/
- Catálogo de Paisaje de la Región Metropolitana de Barcelona (2014). Memoria II .b Unitat 22. Disponible en http://www.catpaisatge.net/esp/catalegs_presentats_B.php
- Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner (2005). Disponible en http://territori.gencat.cat/ca/01_departament/05_plans/01_planificacio_territorial/plans_urbanistics/plans_directors_urbanistics/pdu_aprovats/Altres/pdu_sistema_costaner_pduc/
- Plan Estratègic de Desenvolupament Econòmic de la Comarca del Maresme (2014). Disponible en http://www.ccmaresme.cat/ARXIUS/2015/PROMOECO/PLAESTRATEGIC/1_PEMaresme.pdf
- Pla de lluita contra el canvi climàtic. Agenda 21 Mataró (2010). Document I. Presentació. Diagnòsi de sistesi. Disponible en <http://www.mataro.cat/web/portal/ca/sostenibilitat/agenda21/>
- INSTITUT D'ESTADÍSTICA DE CATALUNYA. <http://www.idescat.cat>
- Dossier informatiu del context socioeconòmic. Abril 2016. Ajuntament de Mataró. http://www.mataro.cat/web/portal/ca/observatori/altres_temes/2016/09/docs/Dossier_Mataro_abril_2016.pdf
- L'Observatori 158. Mercat de Treball de Mataró. Setembre 2016. Ajuntament de Mataró. <http://www.mataro.cat/web/portal/contingut/document/publicacions/observatori/dades/158da.pdf>
- Observatori de Desenvolupament Local del Maresme Abril 2017. Situació Laboral de les Indústries Tèxtils. Consell Comarcal del Maresme. http://www.ccmaresme.cat/ARXIUS/2017/PROMOECO/OBSERVATORI/informes/Industries_textils_ANY_2016.pdf
- Observatori de Desenvolupament Local del Maresme Abril 2017. Informe Trimestral Sociolaboral. 2n trimestre 2017. Consell Comarcal del Maresme. http://www.ccmaresme.cat/ARXIUS/2017/PROMOECO/OBSERVATORI/informes/Observatori2T17_1.pdf
- Estudi de Població, Ayuntamiento de Mataró, 2017
- Observatori Municipal de l'Habitatge, edició de gener 2015, Ajuntament de Mataró
- Informe de Coyuntura Socioeconòmica de Mataró, marzo 2012, Ajuntament de Mataró. http://www.mataro.cat/web/portal/contingut/document/publicacions/conjuntura_socioeconomica/conjuntura29.pdf
- La crisis agudiza la segregación entre barrios ricos y pobres, El País, 25 FEB 2014 - 00:17 https://elpais.com/ccaa/2014/02/24/catalunya/1393272189_806606.html
- Barris i Crisi, Estudi de Cas de Rocafonda-El Palau, 2014 <https://barrisicrisi.files.wordpress.com/2014/07/informe-igop-rocafondaelpalau.pdf>



1.3 ESCENARIOS

En términos generales, los planteamientos que estos escenarios sugieren toman tres diferentes tipologías de visión: utópica, tendencial o distópica. En breve, la perspectiva utópica opta por perspectivas que conducen a una mejora de las condiciones actuales, en tema social, económico, ambiental e institucional de la ciudad de Mataró. El escenario tendencial toma en consideración aquellos que son, de hecho, las tendencias actuales y la proyecta hacia el 2050. Por lo que respecta la perspectiva distópica lo que describe es una visión en la cual algunas tendencias sociales, económicas, ambientales y políticas percibidas en el presente se llevan a extremos negativos.

La elaboración de las presentes figuras, se ha hecho de acuerdo con lo expuesto en la diagnosis y ha sido corregido después de una sesión de trabajo con los técnicos municipales del Ayuntamiento de Mataró.

	TENDENCIAL	UTÓPICO	DISTÓPICO
ÁMBITO SOCIALDEMOGRÁFICO	<p>Crecimiento</p> <p>La tasa de crecimiento mantiene un promedio de 0,5%, con lo que la población alcanzará los 150.000 habitantes. Siguiendo la tendencia del último quinquenio (pérdida de un 2%), la tasa de nacimiento decrece de forma drástica, para el 2050 la tasa no alcanza el 1%.</p> <p>Por tal el saldo de crecimiento continúa bajando. Los últimos datos reflejan una diferencia de 2800 personas, esto es, de 2007 a 2011 el saldo fue de 4894, mientras de 2012 a 2016 fue de 2027.</p> <p>El saldo también se ve afectado por la emigración de mujeres en edad reproductiva, la pérdida de población entre 15 y 34 años es continua en los últimos 10 años. El crecimiento natural de madres extranjeras es de 29% y 23% respectivamente en los dos quinquenios, lo que contribuye a la disminución del crecimiento.</p> <p>En cuanto a la tasa de mortalidad, ha presentado crecimiento. De seguir la tendencia, en 20150 aumenta 3 puntos, llega al 9%. En cuanto al sexo, observamos que en edades inferiores a los 84 predominan las defunciones de hombres.</p>	<p>La tasa de crecimiento recupera cifras como las de inicios de siglo, en que la más baja fue de 0.98%.</p> <p>El saldo de crecimiento aumenta por la llegada de población y por el aumento de nacimientos, recuperando los 2800 de diferencia y aumentando en esa medida cada quinquenio, alcanzando un saldo acumulado de 5400 personas para 2050.</p> <p>Si esto lo sumamos a que la población atraída es joven, contribuye al aumento en la tasa de natalidad, evitando el decrecimiento a cifras negativas y potenciando el crecimiento de la población infantil. Esto es, un rejuvenecimiento de la pirámide.</p> <p>La tasa de mortalidad se mantiene con un crecimiento bajo y estable, el envejecimiento de la población actual es inevitable, sin embargo podrá balancearse con lo mencionado anteriormente.</p>	<p>Crecimiento cero de la población, esto es que no lleguen nuevos habitantes y que la tasa de nacimiento llegue a cero, dejando a la ciudad con la población existente. Esta población no estará en edad reproductiva y en su mayoría tampoco productiva, lo cual se refleja de forma negativa en la dinámica económica y configura los espacios a modo de satisfacer necesidades de población poco diversa.</p> <p>El saldo toma cifras negativas, significando que no solo se deja de recibir población nueva, sino que los pocos jóvenes que restan se retiran a otras ciudades en busca de espacios diferentes. Esto pensando en la tendencia de pérdida de población entre 15 y 39 años. Pensamos que esta situación se incrementa de forma continua.</p> <p>Aumento de población femenina en relación a la masculina por aumento de defunciones de este último sexo.</p>
	<p>Estructura</p> <p>El envejecimiento de la población continúa y la pirámide de edades se ensancha en la cúpula, en 2050 la población predominante se encuentra entre los 65 y 74 años.</p> <p>La población que actualmente es dependiente para 2050 estará en edad productiva y reproductiva (30-</p>	<p>La población envejecida tiene la garantía de una buena calidad de vida, teniendo acceso a servicios y equipamientos que contribuyen a su bienestar y a su integración.</p>	<p>La estructura de la población sufre una crisis de sobreenvejecimiento sumado a la carencia de niños y jóvenes que resultan haciendo de Mataró una ciudad poco atractiva para la llegada de nueva población.</p> <p>La población predominante será población dependiente que necesitará de cuidados especiales y acciones para mantener su</p>

	<p>39 años)</p> <p>Si consideramos que la población que vive aquí lo seguirá haciendo hasta 2050, la población dependiente (mayor de 65 años) será de 3605 personas.</p> <p>La distribución por sexo es equilibrada, el 50.41% son mujeres y el 49.59% son hombres.</p>		<p>calidad de vida. Hablamos de equipamientos e infraestructura.</p> <p>La carencia de población diversa hace menos diversa la prestación de servicios y la atracción de empresas o continuidad de las existentes, sin embargo este punto se menciona con mayor profundidad más adelante.</p>
	<p>Se han realizado políticas regeneración urbana que tienen impacto en la cohesión social. Barrios como Rocafonda han sido beneficiados con estas políticas y el resultado es la mejora tanto urbana como en la percepción de los habitantes.</p> <p>Existe desigualdad de los ingresos entre los barrios periféricos y los centrales, cabe mencionar que en los periféricos se concentra la población extranjera.</p> <p>Organización vecinal de una serie de actividades que contribuyen a la cohesión, al arraigo y fortalecimiento de la identidad que favorece la integración de población nativa y migrante</p> <p>Aumento del nivel educativo, actualmente el número de personas que cuentan con formación universitaria va en incremento</p>	<p>Continuidad a las políticas de cohesión que se han implementado, además de facilitar a los vecinos los medios para continuar con las actividades culturales, educativas y de recreación que organizan.</p> <p>Equilibrio en la percepción de ingresos, disminuyendo la diferencia que existe entre los barrios periféricos y los del centro.</p> <p>La mejora de la situación económica que se ve posteriormente hace que exista una distribución de la riqueza equitativa y con ello se disminuye la segregación.</p> <p>El aumento en la formación académica disminuye el estado de precariedad, como se menciona en el siguiente apartado.</p>	<p>Aumento de la segregación y la desigualdad entre los barrios del centro y los de la periferia, si aumenta la desigualdad se generan dinámicas urbanas que disminuyen la percepción de calidad de vida.</p> <p>Se acentúa la diferencia de ingresos entre barrios y el nivel educativo desciende, teniendo menor población con formación profesional y técnica.</p>



		TENDENCIAL	UTÓPICO	DISTÓPICO
ÁMBITO ECONÓMICO	Estructura económica	<p>Agricultura en declive que se mantiene con un peso residual (0,02%) por sus valores sociales y medioambientales.</p> <p>Industria con un peso relativo menor al actual, se frena su desaparición mediante la innovación y aumento de la productividad.</p> <p>Sector servicios en aumento, principalmente en el comercio de productos de consumo, pero también en la hostelería debido al aumento de la demanda turística.</p> <p>Crecimiento económico medio anual menor al 2% impulsado mayoritariamente por el sector servicios.</p>	<p>Agricultura ecológica y orgánica con denominación de origen. Con un mercado de proximidad potente y mayor peso económico.</p> <p>Aumento del peso de la industria. Se rompe con el modelo industrial de casi exclusividad textil.</p> <p>Establecimiento de un turismo familiar desestacionalizado.</p> <p>Diversificación de la estructura económica traducida en un peso más equitativo de los sectores. Consecuente crecimiento económico de entre el 3 - 4%.</p>	<p>Falta de adaptación a la nueva realidad climatológica. Degradación de la tierra debido al abandono de sus usos agrícolas.</p> <p>Sobreespecialización de una industria prácticamente inexistente.</p> <p>Turismo exclusivamente juvenil, 'low-cost', y de carácter estacional.</p> <p>Estructura económica basada en el sector servicios, carencia de inversión y actividad productiva. Recesión de la economía.</p>
	Trabajo	<p>Tasa de población activa con una tendencia a la baja, debido al envejecimiento poblacional. Entre el 40 y el 45%.</p> <p>Disminución de los niveles del paro a niveles de entre el 8 - 10%. Disminución asimismo de las diferencias en términos de género y muy pronunciada en los parados de larga duración.</p> <p>Precariedad del empleo alta, con un número de nuevos contratos indefinidos del 20%.</p>	<p>Aumento discreto de la población activa, debido a mejoras de las condiciones sociodemográficas, de entre un 3.5 - 7%.</p> <p>Descenso del número de parados, rebajado a niveles de entre el 3 y el 5%</p> <p>Precariedad muy baja debido a la alta demanda de empleados.</p> <p>Crecimiento constante de la productividad debido a la alta escolarización y formación, junto a la inversión en nuevas tecnologías.</p>	<p>Población activa menor al 30%, creando una situación económicamente insostenible.</p> <p>Descenso del nivel de parados, pero debido a un modelo terciario de la economía, alta temporalidad de estos.</p> <p>Descenso de la productividad debido a la falta de inversión de los sectores productivos de nivel técnico alto y el aumento del fracaso escolar.</p>

		TENDENCIAL	UTÓPICO	DISTÓPICO
ÁMBITO AMBIENTAL	Temperaturas	<p>El incremento de la temperatura planetaria, no sobrepasará los 2,0 °C al 2050.</p> <p>Teniendo en cuenta el número actual de noches tropicales de 93,5⁷ la tendencia al aumento en 5 días / década, el número anual de noche tropicales al 2050 alcanzaría las 110.</p> <p>La temperatura media anual actual es de 16,3 °C está de acuerdo a las proyecciones para Cataluña aumentaría un 1,4 °C. al 2050, es decir, la temperatura media sería de 17,3°C.</p> <p>Las temperaturas medias máximas actualmente varían entre los 30 y 31,5°C. De acuerdo a las proyecciones estas deberían subir unos 3,5°C para mediados de siglo, alcanzado los 33,5 a 35°C.</p> <p>Las temperaturas máximas absolutas podrían alcanzar los 39° a 41°C.</p> <p>Las temperaturas medias mínimas varían actualmente entre los 1,8° y 3,4°C. De acuerdo a las proyecciones aumentan en 1,5°C llegando a las 2050 temperaturas mínimas cercanas a los 3,3°C y 5,0°C.</p> <p>Entérminos de estacionalidad los números de meses cálidos aumentarán, y disminuirán los episodios de heladas (-0°C)</p>	<p>El incremento de la temperatura planetaria no sobrepasa los 1,5 °C al 2050.</p> <p>Las noches tropicales sufrirán un aumento de 1,7 días / década, alcanzando los 99 días.</p> <p>La temperatura media anual actual es de 16,3 °C, esta presentará un aumento gradual que no sobrepasará los 0,5°C al 2050.</p> <p>Las temperaturas medias máximas actualmente varían entre los 30 y 31,5°C. De acuerdo a la tendencia, más marcada en verano, la temperatura media máxima anual aumenta en un 0,33°C/ década. De tal manera al 2050 se espera un aumento de 1,1°C promedio de las temperaturas máxima.</p> <p>Las temperaturas medias mínimas sufrirán una variación que no será significativa estadísticamente.</p> <p>Se espera un aumento leve de las estaciones más cálidas.</p>	<p>El incremento de la temperatura planetaria sobrepasa los 2,0°C</p> <p>Las noches tropicales sufrirán un aumento superior a los 5 días / década, sin embargo, también existirá un aumento significativo de las noches con temperaturas mayores a los 25°C.</p> <p>La temperatura media anual al 2050 superará los 2,5°C, alcanzado una temperatura media anual de los 18,8°C</p> <p>Las temperaturas medias máximas subirán por sobre los 3,5°C alcanzando temperaturas medias anuales entre los 35° y 38°C, esto sumado al aumento de las temperaturas absolutas, que aumentaría la frecuencia de días con temperaturas sobre los 40°C.</p> <p>Las temperaturas medias mínimas irán aumentando alcanzando los +2,5°C, alcanzado a las 2050 medias mínimas anuales de 5,7° y 7. °C.</p> <p>La totalidad de las estaciones verá aumentada sus temperaturas, predominando los meses cálidos, y reduciendo considerablemente los meses fríos.</p>
	Precipitaciones y régimen hídrico	<p>Las proyecciones para el 2050, esperan una disminución de las precipitaciones en la costa de un 8,6%, haciendo disminuir la precipitación anual a un 498mm.</p> <p>El aumento de la precipitación por día de lluvia seguirá creciendo.</p>	<p>La precipitación promedio anual actual es de 545 mm, de acuerdo a la tendencia actual de disminución de 1,2% / década, la estimación de la precipitación anual al será de 523 mm.</p> <p>Las precipitaciones mantendrán su frecuencia actual.</p>	<p>El promedio de precipitaciones disminuirá, por sobre un 10%/ década llegando al 2050. Esto haría disminuir las precipitaciones por bajo los 490 mm, anuales.</p> <p>Las precipitaciones por día de lluvia serán más elevadas, concentrado las precipitaciones en pocos días aumentando</p>

Jerarquía del sector Terciario	<p>Comercio de Mataró de escala local, centrada en una serie de ejes comerciales segregados con una fuerte presencia de trabajadores autónomos.</p> <p>Los sectores Sanitarios y Educativos continúan proveyendo servicios a escala comarcal de marca de importancia a través del TecnoCampus y del Hospital comarcal.</p> <p>Atracción comarcal al Mataró Parc, y al tejido asociativo y cultural de la ciudad ('Les Santes').</p> <p>Tanto el TecnoCampus con programas de movilidad como el auge de la hostelería y el turismo aportaran una escala nacional e internacional al sector terciario de Mataró</p> <p>Importancia de los servicios a nivel comarcal, pero con un sector comercial segregado y de carácter local.</p>	<p>Comercio diversificado dentro de un tejido comercial, cultural y asociativo. Se mantiene una escala local potente con presencia en la totalidad del municipio, sin segregación por barrios.</p> <p>Este eje comercial tan diverso atrae a la población e inversiones de escala comarcal, más allá de los centros comerciales.</p> <p>Los servicios Sanitarios se convierten en centros de referencia nacional debido a la especialización.</p> <p>El turismo desestacionalizado es atraído, y potencia a su vez, las actividades culturales a escala internacional. El TecnoCampus se convierte en una eje de innovación a escala internacional.</p>	<p>Comercio muy especializado por barrios, sin tejido asociativo, con un reducido número de ejes comerciales locales.</p> <p>Pérdida de la escala comarcal de los servicios, que se han visto centralizados hacia Barcelona.</p> <p>Desaparece la escala internacional educativa y comercial de Mataró, reemplazada por un turismo masificado.</p>
	I+D Formación	<p>Reducción del número de matriculados en todos los niveles escolares. Aumento porcentual de la escolarización en estudios superiores. Especialmente matriculados universitarios.</p> <p>Reducción del número de docentes, pero con saldo positivo respecto a la proporción alumno-profesor.</p> <p>Papel potenciado del TecnoCampus, con miles de emprendedores atendidos y 10+ startups creadas anualmente.</p> <p>Tasa de abandono escolar menor al 15%. Nº de no aprobados en 4º de ESO menor al 10%. Aumento de los titulados universitarios, situándose por encima del 20%.</p> <p>Situación de sobre especialización para un mercado laboral terciario.</p>	<p>Aumento de la matriculación tanto en números totales como porcentuales.</p> <p>Incremento del número de docentes, causando aulas menos masificadas.</p> <p>TecnoCampus con empuje innovador, como promotor del desarrollo en la ciudad. Incremento en el número y la diversidad de las actividades de formación y de los cursos universitarios. Centro de fomento de la colaboración público-privada.</p> <p>Tasas de abandono y de fracaso escolar residuales.</p> <p>Alta formación técnica y de conocimiento de la población que se ajusta además a una economía productiva en crecimiento.</p>

Riesgos	<p>Se espera que el régimen hídrico disminuya generando un porcentaje de escasez del 22% para mediados de siglo.</p>	<p>No se esperan grandes variaciones en el régimen hídrico, manteniéndose estable en relación a la situación actual.</p>	<p>así las rachas secas.</p> <p>El régimen hídrico se verá afectado fuertemente debido a la disminución de precipitaciones, así como al aumento de las temperaturas, generando una sequía estructural.</p>
	<p>Se experimentaría un aumento del nivel del mar (6,6 cm y 15,18cm) y cambios en los patrones de oleaje lo que generará:</p> <ul style="list-style-type: none"> Un incremento en la erosión de las playas con una afectación de varios kilómetros. El puerto se verá afectado en el aterramiento, el rebasamiento, el socavamiento y la pérdida de estabilidad de sus estructuras. Las infraestructuras dispuestas en el borde costero (vía de tren, carretera) se verán afectadas de forma temporal por las inundaciones generadas por los temporales de oleaje. <p>La tendencia al aumento de la precipitación por día de lluvia seguirá creciendo, lo que generará episodios de mayor torrencialidad y frecuencia, aumentando los episodios el número de episodios de riadas e inundaciones locales.</p> <p>El aumento de las temperaturas, las olas de calor y la escasez hídrica aumenta la ocurrencia de incendios forestales.</p> <p>La ausencia de cultivos en los suelos agrícolas, el uso indebido de terrenos forestales y la escasez hídrica, degradan estos suelos, haciendo disminuir el efecto sumidero de los bosques y la biodiversidad de Mataró</p>	<p>Se experimentaría un aumento en el nivel del mar (5,61 cm y 11,9 cm) y cambios menores en los patrones de oleaje lo que generará:</p> <ul style="list-style-type: none"> Un incremento en la erosión de las playas con una afectación de varios metros. El puerto y las infraestructuras costeras (vía de tren y carretera) no presentará riesgos importantes, más allá de eventuales inundaciones generadas por los temporales de oleaje. <p>Aumento en los episodios de precipitación extremos, y con ello el aumento en la ocurrencia de riadas.</p>	<p>Se experimentaría un aumento en el nivel del mar (15,51 – 28,38cm) y cambios en los patrones de oleaje lo que generará:</p> <ul style="list-style-type: none"> El aumento de los temporales de oleaje, harían de la erosión uno de los procesos más relevantes afectando a decenas de kilómetros de costa. El aumento de la cota de inundación inundará los terrenos más bajos y los temporales de oleaje, generará inundaciones recurrentes que afectan la utilización de la infraestructura, además de quebrantar las infraestructuras que no soporten los impactos del mar generando cuantiosas pérdidas económicas. <p>Las precipitaciones por día de lluvia, así como la intensidad y frecuencia de estas seguirá aumentando, lo que generará un número elevado de episodios de riadas e inundabilidad, lo que obligará al desplazamiento de la población de los sectores más afectados de la ciudad.</p> <p>El aumento de las temperaturas, las olas de calor y la escasez hídrica aumenta la ocurrencia de incendios forestales de gran envergadura (500ha).</p> <p>La ausencia de cultivos en los suelos agrícolas, el uso indebido de terrenos forestales y la escasez hídrica, degradan estos suelos, haciendo disminuir el efecto sumidero de los bosques y la biodiversidad de Mataró</p>



Dinámicas Territoriales	<p>El crecimiento urbano se realizará sobre la autopista C-32, en los terrenos estipulados por el actual POUM como urbanizables. La vivienda que se dispondrá en este sector corresponde a edificaciones dispersas con sus respectivos equipamientos en concordancia con la actual construcción de viviendas.</p> <p>El suelo no urbanizable no se verá reducido (51,15%) por el crecimiento urbano. Sin embargo, los terrenos forestales y de cultivo seguirán siendo afectado para los usos indebidos, degradando el suelo y haciendo disminuir la biodiversidad existente.</p> <p>En cuanto a la movilidad se registra:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Uso elevado del coche respecto el transporte público (representa el 50,3% del repartimiento modal de la ciudad). · Incremento de la fricción de los modos de transporte en detrimento del peatón y el espacio público que este ocupa. 	<p>El posicionamiento de Mataró como una de las ciudades nodales dentro de la segunda corona de Cataluña generará un aumento de la población, generando una expansión urbana de viviendas y equipamientos. Por tanto, los terrenos urbanizables pasarán a suelo urbano.</p> <p>El suelo no urbanizable no se verá reducido (51,15%) por el crecimiento urbano. Y los terrenos no urbanizables se verán revitalizados por el desarrollo del sector agrícola.</p> <p>En cuanto a la movilidad se registra:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Transporte público integrado y eficiente que mejore la calidad de vida urbana. · Ampliación de las zonas dedicadas al peatón. · Priorizar los modos de transporte no motorizados en todo el núcleo urbano para disminuir la presencia del coche en el espacio público. 	<p>La degradación de los suelos de cultivo y los escasos recursos municipales, convierten los suelos de las Cinc Sèries en suelo urbanizable por el interés que suscita su localización paralela a la línea de costa.</p> <p>El suelo no urbanizable sufrirá una reducción de un 13,78%, aumentando el suelo urbano a un 62,63%, lo que afectará de manera impenitente la continuidad biológica que ofrece este espacio, así como la masa forestal y su consiguiente captación de CO₂.</p> <p>En cuanto a la movilidad se registra:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Disminución de las líneas de transporte público y de su frecuencia. · Aumento de la movilidad en vehículo privado y del tráfico de motor en el espacio público. · Aumento de la segregación espacial por problemas de movilidad.
--------------------------------	--	---	--

		TENDENCIAL	UTÓPICO	DISTÓPICO
ÁMBITO INSTITUCIONAL	GOBIERNO	<p>Mataró sigue formando parte de la Segunda Corona Metropolitana. En la RMB hay un núcleo urbano central muy amplio que gira entorno a la Ciudad de Barcelona más diversos sistemas urbanos configurado por ciudades intermedias y pequeñas que se relacionan intensamente</p>	<p>Se configura una región metropolitana polinodal articulada sobre el sistema de ciudades. En este sentido Mataró ejerce un papel de nueva centralidad y está eficientemente conectada con el resto de ciudades del Arco Metropolitano. Crecimiento de la actividad económica, y de los servicios públicos hacia esta nueva centralidad.</p>	<p>Se centraliza la actividad económica, industrial y los Servicios en la Ciudad de Barcelona. Esta ejerce una fuerte centralización administrativa y territorial.</p>
	POLÍTICAS URBANAS	<p>Tipología de las viviendas no adecuada a la demanda. Falta de viviendas de alquiler (19,22% respecto al total del parque de viviendas). Degradación del parque de vivienda.</p> <p>Ligero incremento de las viviendas vacías debido al incremento de la tasa de mortalidad.</p> <p>El total de viviendas de titularidad pública se mantiene estable mientras que disminuye el total de viviendas de propiedad particular.</p> <p>Se podrán construir nuevos HPO a través de la cesión del 10% de suelo en sectores de desarrollo urbanístico.</p> <p>Transformación progresiva de los usos obsoletos (principalmente industriales) y zonas degradadas del suelo urbano a través de la figura de los PEMU.</p>	<p>Facilitación por parte de la administración de la construcción de viviendas con precio de protección pública, priorizando las promociones en régimen de alquiler.</p> <p>Incentivación de la liberación del parque vacante de vivienda a través de adquisiciones o permutas. Cesión de viviendas para alquiler social de propiedad de las entidades bancarias.</p> <p>Creación de ayudas y subvenciones para adaptar los pisos de propiedad privada para hacer frente a las diversas patologías de las viviendas más degradadas y para rehabilitarlas según los parámetros de accesibilidad.</p> <p>Introducción del sistema de vivienda cooperativa.</p> <p>El Gobierno de la Generalitat decide volver a impulsar la Llei de Baris 2/2004 y se pueden volver a financiar políticas de rehabilitación urbana en los barrios de Cerdanyola y Rocafonda.</p>	<p>Las consecuencias de la crisis de acceso a la vivienda que afecta actualmente Barcelona, se expandirá entre los subcentros metropolitanos de la RMB con la expulsión de los vecinos de Barcelona y el aumento del turismo en la ciudad de Mataró.</p> <p>Posible aumento de la demanda de vivienda que genera un aumento generalizado de sus precios.</p> <p>El aumento del precio del alquiler dificulta el derecho de acceder a la vivienda por una parte de la población.</p> <p>Riesgo a la concentración de viviendas asequibles en ciertas partes concretas de la ciudad que supondría una homogeneización socioeconómica en los barrios y segregación urbana.</p>

SERVICIOS PERSONALES	<p>Se mantiene el número de equipamientos (322 en la actualidad) y las distintas tipologías de servicio cubriendo parte de la necesidad de la población.</p> <p>Algunos Servicios no están distribuidos de igual forma sobre el territorio.</p> <p>Existencia de Servicios y dotaciones de carácter metropolitano.</p>	<p>Aumenta el número de equipamientos y servicios fruto de las nuevas demandas y la estructura de población que presenta Mataró.</p> <p>Municipalización y mayor control de los Servicios ofrecidos a la ciudadanía por parte de la administración.</p> <p>Redimensión y mayor financiación autonómica para los centros sanitarios (ABS y Hospitales) debido al aumento de enfermedades y patologías derivadas del cambio climático.</p> <p>Inversión y redimensionamiento de los servicios dirigidos a las personas mayores dependientes o con riesgo de exclusión social en base a la estimación de la evolución de la estructura de la población.</p> <p>Aumento de los Servicios y dotaciones de carácter metropolitano.</p>	<p>Disminución del número de equipamientos y servicios debido a la carencia presupuestal para financiar todos los servicios planteados.</p> <p>Externalizarían y pérdida de control y gestión de los equipamientos y servicios.</p> <p>Debido a la mayor centralidad que ejerce Barcelona respecto al resto de municipios que configuran la RMB, se genera una "deslocalización" de algunos servicios así como desaparecen los servicios y dotaciones de carácter metropolitano.</p>
INFRAESTRUCTURAS	<p>La actual línea ferroviaria (R1) sigue siendo centralizada. Para desplazarse hacia el resto de la región es necesario pasar por Barcelona.</p> <p>Siguen previstas las reservas del suelo para la llegada del Tren Orbital pero no está clara la fecha de su construcción.</p> <p>Volumen elevado de tránsito en la N-II que condiciona de forma muy negativa la funcionalidad de esta vía.</p>	<p>Mataró se convierte en un centro de Transporte Intermodal que permite poder combinar los medios de transporte más eficientes.</p> <p>Se desplaza la red ferroviaria de la costa hacia el interior para liberar el frente costero.</p> <p>Se crea la Línea Orbital Ferroviaria que permite conectar las ciudades del Arco Metropolitano sin necesidad de pasar por Barcelona.</p> <p>El Tren Orbital permitirá la conexión de Mataró con la bifurcación del AVE por Mollet y así conseguir desplazamientos de carácter internacional.</p> <p>Conversión de la actual N-II en un paseo marítimo para así garantizar la conexión a pie y en bici entre las distintas poblaciones costeras del Maresme.</p>	<p>Los riesgos asociados al cambio climático comportan graves afectaciones a la infraestructura viaria debido a los temporales y el oleaje del mar.</p> <p>La línea ferroviaria depende de la centralidad con Barcelona para desplazarse por el territorio.</p> <p>Se descarta la implantación del Tren Orbital.</p> <p>Sobrecarga de las redes viarias C-32 i N-II por el aumento de los desplazamientos en vehículos privados.</p>



PLANEAMIENTO	El sistema de asentamientos para la AMB, mantendrá su estructura actual. La ciudad de Barcelona prima como ciudad puntera, secundada por un conjunto de subcentros metropolitanos como Mataró.	Se refuerza el sistema de asentamientos propuesto por el PTMB y gracias a su crecimiento de la actividad Mataró se consolida como nuevo nodo de centralidad urbana.	El sistema de asentamientos tiende a una mayor centralidad en Barcelona y a la absorción de la actividad de las ciudades de su entorno como el caso de Mataró.
	Posibilidad de crecimiento expansivo limitado a las pocas reservas de suelo urbanizable (13,37%). Consolidación del crecimiento en el Sector del Rengle.	Se crea el PDU de la Área Urbana de Mataró con la necesidad establecer y definir en materia urbanística una área metropolitana entorno Mataró que valore la gestión integrada de los equipamientos, las estrategias de desarrollo industrial, actividades económicas y los servicios públicos desde un ámbito supramunicipal. Crecimiento de la ciudad en densidad a través de Plans de Millora Urbana. La conversión del frente marítimo supondrá la implementación de nuevos usos en la ciudad. Consolidación del sector del Rengle como promotor del desarrollo de la ciudad contribuyendo al crecimiento económico y social del territorio a través de un modelo integral.	El crecimiento del turismo en la costa catalana ejercerá una fuerte presión sobre el gobierno de la Generalitat que modificará el PDUSC haciéndolo más vulnerable a la presión urbanística del litoral. POUM obsoleto, normativa no adaptada y agotamiento del suelo urbanizable y de la posibilidad de crecimiento.

1.4 CRITERIOS

ÁMBITOS	CRITERIOS
SOCIODEMOGRÁFICOS	
CRECIMIENTO	Crecimiento moderado de la población que no sobrepase un 30% adicional.
ESTRUCTURA	Equilibrar la estructura de edades y garantizar un envejecimiento de calidad.
COHESION	Reducir la polarización y aumentar la cohesión entre los distintos barrios de la ciudad.
ECONOMICOS	
ESTRUCTURA	Diversificar la estructura económica, potenciando los usos industriales y agrícolas.
OCUPACION	Aumentar la contratación indefinida en los sectores más vulnerables.
FORMACION	Adecuar la formación a las nuevas necesidades del mercado laboral.
AMBIENTAL	
CLIMA Y RECURSOS HIDRICOS	Adaptar la ciudad a los cambios climáticos que se experimenten, y lograr un uso eficiente de los recursos hídricos.
RIESGOS	Crear las condiciones para mitigar y sobreponerse a los desastres que se sucedan.
USOS DEL SUELO	Frenar la degradación de los suelos agrícolas y forestales, mejorando la biodiversidad y su actuación como sumideros de CO2.
INSTITUCIONAL	
POLITICAS URBANAS	Crear equipamientos y servicios supramunicipales, adaptar los existentes a la estructura de edad e impulsar políticas de vivienda para la creación de vivienda asequible.
INFRAESTRUCTURA Y MOVILIDAD	Mejorar la conectividad interurbana priorizando el transporte colectivo, facilitar la <u>intermodalidad</u> local y priorizar la movilidad no motorizada.
PLANEAMIENTO	Crear las condiciones necesarias para consolidar Mataró como nuevo punto de centralidad urbana poli-nodal dentro del área metropolitana de Barcelona.

Memoria de los criterios

Tal y como ha sido planteado en el criterio general, impulsar Mataró como una ciudad nodal dentro del sistema Metropolitano, se precisa un crecimiento de la población que la consolide como ciudad de carácter intermedio. Para esto es necesario conservar el ritmo de crecimiento que se ha experimentado en los últimos 10 años. Un segundo criterio demográfico es el equilibrio de la estructura de edades, fin de no seguir acentuando el actual sobre-envejecimiento de la población, que conlleva un consecuente aumento de la tasa de dependencia. Sin embargo, la reducción de los niveles de dependencia se deberán abordar no solo con el equilibrio de la estructura de edades sino también mediante la mejora de la calidad de vida de las personas mayores. Finalmente, dada la importancia del tejido social en la configuración del espacio, consideramos importante reducir la desigualdad y segregación tanto culturales como físicas que actualmente encontramos en Mataró. Potenciando la integración tanto de las personas que llegan como de las ya residentes, para garantizar el sentimiento identitario tanto dentro de los barrios como con la ciudad, y promoviendo la mejora de la calidad de vida y la igualdad de oportunidades.



En materia económica, uno de los aspectos más relevantes es la diversificación de su estructura, a fin de frenar la terciarización que se está produciendo actualmente y que conlleva la pérdida de la capacidad productiva. Es necesario impulsar el sector industrial y agrícola para asegurar el continuo crecimiento y la creación de empleo. Un segundo criterio aborda la necesidad del aumento de la contratación indefinida principalmente de los sectores más vulnerables (mujeres, personas mayores de 50 y personas con baja formación, entre otros) teniendo en consideración, que hoy la temporalidad es un problema fundamental en la precarización del empleo existente en Mataró. A su vez también se precisa aumentar los niveles de formación de la población, con tal de hacer frente a las exigencias de un mercado más diversificado, y de superar el impacto que tiene el nivel formativo actual ante situaciones de recesión, como de transición ante la pérdida de empleo.

En el ámbito ambiental los criterios se encuentran principalmente enfocados en abordar la problemática del cambio climático. Teniendo en consideración el aumento en las temperaturas máximas y el incremento de las noches tropicales, se precisa adaptar viviendas y equipamientos, a fin de otorgar espacios confortables que no generen problemas de salud y/o mortalidad en especial en las personas más vulnerables. A su vez, la disminución de las precipitaciones y el aumento de los meses cálidos precisa fomentar la eficiencia en la gestión y uso de los recursos hídricos. Ahora bien, la situación física en la cual se encuentra Mataró y los efectos que puedan causar el cambio climático, exponen a Mataró a un incremento de los riesgos naturales en la intensidad y frecuencia de desastres naturales como son, riadas, inundaciones, incendios forestales, aumento de la erosión de las playas, entre otros, por lo que será preciso tomar las medidas necesarias para resguardar tanto a la población, como a los equipamientos e infraestructuras. Por último, mencionar que se precisa frenar la degradación de los suelos existentes, en cuanto a los usos indebidos de los espacios forestales y agrícolas, los cuales atentan contra la biodiversidad y la actuación de estos espacios como sumideros de CO₂

En el ámbito institucional y partiendo de la voluntad de consolidar Mataró como nuevo punto de centralidad urbana dentro de la Región Metropolitana de Barcelona, se considera importante dotar la ciudad de equipamientos que no solo den servicio a nivel local, sino cuyos efectos se proyecten más allá del ámbito espacial y funcional de la ciudad, siendo así servicios de carácter supramunicipal. El previsible incremento de gente mayor en el futuro puede presentar retos al funcionamiento y usos de la ciudad. Es por ello que los servicios y equipamientos se deberán adaptar a una nueva estructura de edades. La adaptación implica una diversidad de usos que mantienen activa y viva la ciudad. En cuanto a

lo a la vivienda se refiere, aunque existen diversas iniciativas de acceso a la vivienda, encontramos que el actual régimen de tenencia no se adapta a la demanda real. Por este motivo, y partiendo de la base que para el 2050 se estima positivo un crecimiento demográfico del 30%, se considera fundamental la creación de un parque de vivienda que de respuesta a estas necesidades. A nivel de infraestructuras y movilidad, se estima potenciar la conectividad entre Mataró y los distintos asentamientos urbanos de los cuales ejerce centralidad y con las ciudades que configuran el segundo arco metropolitano, creando así un sistema poli-nodal, apostando y priorizando el transporte colectivo y el modo de transporte no motorizado en detrimento al vehículo privado.

Para llevar a cabo el nuevo enfoque de la ciudad, se deben crear las herramientas de planeamiento necesarias para establecer y definir en materia urbanística una área metropolitana entorno Mataró, que valore desde un ámbito supramunicipal la gestión integrada de los equipamientos, las estrategias de desarrollo industrial, las actividades económicas y los servicios públicos.



1.5 ANÁLISIS DAFO

LOCAL		GENERAL	
DEBILIDADES		AMENAZAS	
Sobreenvejecimiento de la población y creciente desigualdad entre barrios.	Desregulación del mercado de vivienda que propicia la desigualdad y puede producir un crecimiento segregado de la población		
Reducción y especialización de la industria textil en un mercado laboral dominado por el sector terciario, que demanda una ocupación con bajo nivel de formación.	Economía local muy vulnerable a la coyuntura global y pérdida de la competitividad manufacturera.		
El actual parque de vivienda no se adecua a la demanda local debido al régimen de tenencia y la tipología de vivienda, además el actual suelo urbanizable no es suficiente para poder albergar un nuevo parque de vivienda capaz de absorber el crecimiento demográfico del 30%.	El aumento de la centralidad de Barcelona podría generar una mayor concentración de la actividad y de los servicios respecto a las ciudades metropolitanas intermedias.		
El entorno físico de Mataró, la expone a una serie de riesgos naturales (riadas, inundaciones), los cuales no se ven contemplados en el POUM.	Efectos del cambio climático aumentan los riesgos naturales. Las condiciones inadecuadas de parte de las viviendas, exponen a las personas más vulnerables a riesgos en su salud y aumento de la mortalidad.		
FORTALEZAS		OPORTUNIDADES	
El crecimiento de la población es moderado y existen políticas de atención preferente a los grupos vulnerables. Presencia de asociaciones de ciudadanos como motor de la cohesión social.	La oleada migratoria de distintos niveles puede contribuir a la diversificación de la estructura de la población.		
Tradición manufacturera unida a un aumento de la matriculación en estudios superiores y a un importante papel del TecnoCampus.	La innovación tecnológica y la buena conexión con el AMB ofrecen gran diversidad de ofertas formativas y de intercambio de conocimiento.		
Existencia de equipamientos y servicios con jerarquía supramunicipal que sirven de base y brindan potencial de crecimiento.	Existe voluntad política para posicionar Mataró como nodo de centralidad dentro de la RMB.		
Aumento de las viviendas vacías que podrían albergar las nuevas previsiones de hogar.	Previsiones legales favorables para la realización de viviendas asequible.		
Existencia de amplia información respecto a los efectos que conllevará el cambio climático y de medidas para su mitigación y adaptación.	Existencia de amplia información respecto a los efectos que conllevará el cambio climático y de medidas para su mitigación y adaptación.		

El siguiente cuadro se presenta el DAFO realizado para Mataró, que analiza las debilidades y fortalezas locales, y las amenazas y oportunidades globales, las cuales nos benefician o a las cuales nos enfrentamos a fin de llevar a cabo el criterio general, antes citado, establecido para el futuro de Mataró. A nivel local, las principales problemáticas a las cuales nos enfrentamos en materia sociodemográfica, corresponden al acelerado envejecimiento de la población, situación que se ve agravada por la emigración de personas entre los 14 y 39 años de edad. A su vez existe una tendencia general al incremento de la segregación y de la desigualdad entre los distintos barrios de la ciudad. En materia económica existe una tendencia a la terciarización de la economía y un deterioro de la Industria, la cual afecta a su principal motor, la industria textil. Esta situación ha provocado una alta temporalidad en la nueva contratación, con especial incidencia en la población de baja formación. A nivel de planeamiento e institucionalidad encontramos que el parque de vivienda actual no se adecua a la demanda, y las

probabilidades de albergar nuevas viviendas mediante el crecimiento urbano se ven reducidas debido a la poca disponibilidad de suelo urbanizable existente. En materia ambiental las principales problemáticas se encuentran dadas por el medio físico en cual se encuentra situada Mataró, caracterizada por una topografía de pendientes abruptas, con rieras contiguas a la ciudad y un clima que propicia lluvias concentradas en un solo día, situación que genera episodios de riadas e inundaciones.

Respecto a los aspectos endógenos que podemos rescatar, se encuentra el ritmo de crecimiento de la población y las actuales políticas de atención, preferentes para grupos prioritarios entre los que se encuentran los jóvenes, éstas pueden de constituirse en una herramienta para la retención de este sector y frenar su emigración. Respecto al tejido social existen diferentes colectivos y agrupaciones vecinales que ya se encuentran organizados. En el ámbito económico existe tradición manufacturera que ha permanecido en momentos de recesión, frenando la desaparición de la industria textil. A su vez se ha producido un aumento de la matriculación en educación superior y se ha consolidado el TecnoCampus como centro de referencia tanto a nivel educativo como de colaboración público-privada. Por su parte en lo que ha vivienda se refiere, existe un incremento de las viviendas vacías, las cuales pueden considerarse como un potencial para ser rehabilitadas y así poder albergar parte de la demanda y nuevos crecimientos. También es posible destacar que existen al día de hoy equipamientos de carácter supramunicipal como son el Hospital y grandes comercios. Respecto al medio ambiental, en Mataró existe una gran cantidad de suelo correspondiente a espacios abiertos (agrícolas, forestales, rieras) gran parte de estos protegidos, y los cuales poseen un gran potencial paisajístico, para la biodiversidad y para actuar como sumideros de CO₂.

A nivel global, las principales amenazas externas a las que se enfrenta Mataró son la desregulación del mercado de vivienda, que puede generar un aumento de la segregación urbana entre los distintos barrios de la ciudad. En materia económica, cabe destacar la alta competitividad de otros núcleos urbanos y sobretodo de otros países, que son capaces de reducir costes de producción. Una nueva recesión es una gran amenaza para la economía de Mataró, de carácter vulnerable ante la situación global. Tal como se ha experimentado en otras ocasiones, Barcelona podría ejercer una mayor centralidad respecto a los subcentros metropolitanos de la RMB, generando una mayor concentración de la actividad y de los servicios de carácter metropolitano. La amenaza más latente dentro del ámbito ambiental, corresponde al Cambio Climático y las consecuencias que este conlleva.



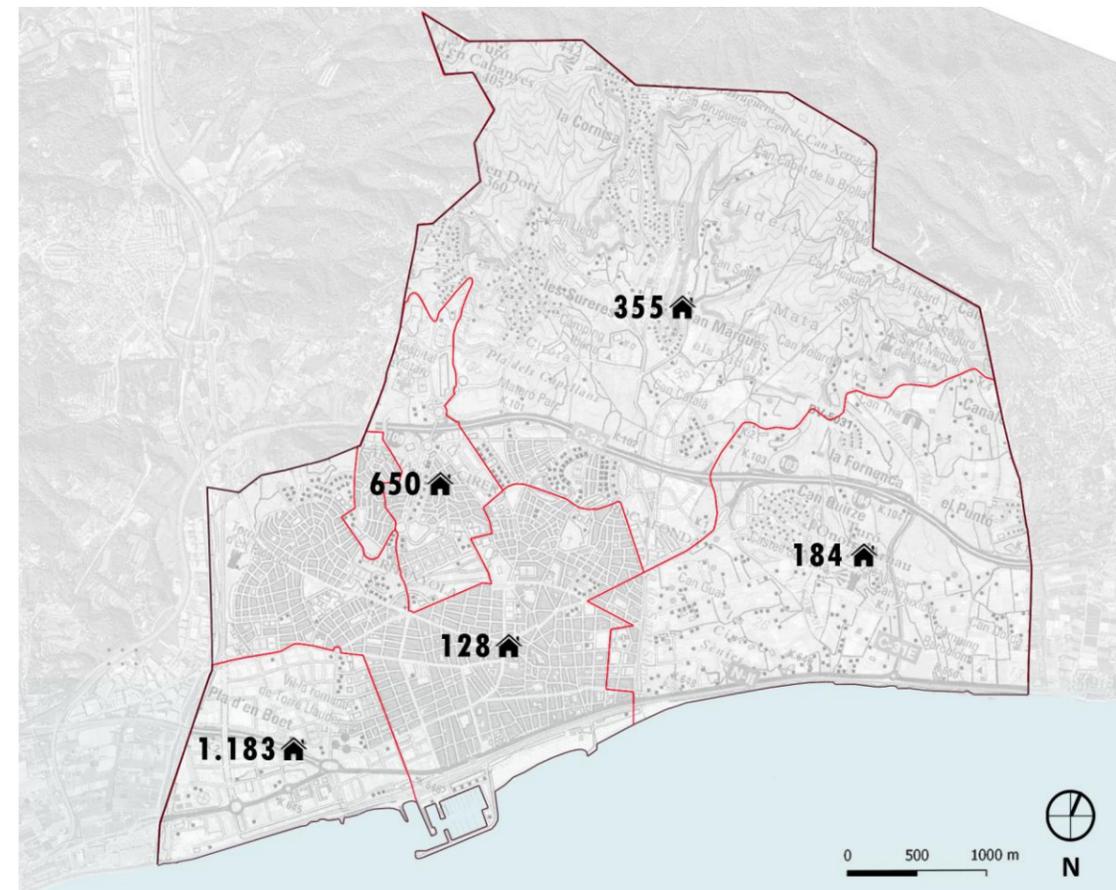
En término de oportunidades, existentes distintos eventos a nivel global, como son las oleadas migratorias, que pueden puede representar una oportunidad de crecimiento y diversificación de la actual estructura de edades. A nivel económico, la proximidad de Mataró con la principal ciudad de la RMB genera que la población tenga más oportunidades y mayor diversidad de ofertas formativas. Cabe destacar que a nivel institucional, existe la voluntad política para posicionar Mataró como subcentro metropolitano dentro de la RMB, así lo demuestran las distintas figuras de planeamiento desarrolladas hasta el momento, donde cabe destacar el Plan Territorial Metropolitano de Barcelona y el proyecto para implementar el Tren Orbital que pretende dar conexión a las ciudades que configuran el segundo arco metropolitano. En cuanto a la materia ambiental, es posible destacar la variada y amplia información existente al día de hoy respecto a las posibles consecuencias que este conlleva, así como respecto a medidas de mitigación y adaptación

Fondos Europeos 15.000.000€
Concertación y Tramitación <ul style="list-style-type: none"> • Identificación de las áreas de actuación, redacción del avance de plan. • Revisión del avance de plan por parte de las autoridades medioambientales y urbanísticas competentes. • Aprobación inicial. • Nueva revisión del plan por parte de las autoridades medioambientales y de la autoridad urbanística pertinente. • Aprobación provisional. • Nueva revisión por parte de la autoridad urbanística pertinente. • Aprobación definitiva y publicación del plan por parte del Ayuntamiento.
Evaluación y seguimientos <ul style="list-style-type: none"> • Seguimiento de cumplimiento de los plazos establecidos para la construcción • Evaluación de calidad de los edificios construidos

1.6 PROPUESTAS Y PROYECTOS

PROPUESTA 1: Actuación integral en vivienda que absorba el crecimiento de la población proyectado al 2050 mediante la construcción de un nuevo parque vivienda, de la rehabilitación de vivienda en desuso y la mejora de los barrios vulnerables.
Proyecto 1.1: <i>Plan de Vivienda Mataró.</i>
Objetivo Crear un parque de vivienda nueva que permita absorber el crecimiento de nueva población a la ciudad, así como destinar un 30% de la edificabilidad a viviendas asequibles que permitan mejorar las condiciones de segregación y desigualdad dentro de la ciudad, así como medidas de adaptación en las edificaciones para hacer frente al CC.
Actuación <ul style="list-style-type: none"> • Creación del Plan Parcial que indicará el planeamiento de las zonas previstas. • Plan de Mejora Urbana que contemple recalificar el suelo para el aumento de su edificabilidad. • Creación de vivienda dotacional para jóvenes a través de la cesión obligatoria de suelo en el desarrollo de los nuevos sectores previstos en los planes derivados.
Agentes <ul style="list-style-type: none"> • Ayuntamiento de Mataró • Constructoras • Propietarios privados
Localización Barrios de Vista Alegre, Cirera, La Lantia, Palau-l'Escorxador, Cerdanyola y Pla d'en Boet.
Temporalidad Periodo máximo 15 años
Recursos Ayuntamiento de Mataró

Ámbito de actuación proyecto 1.1: *Plan de vivienda de Mataró.*





PROPUESTA 1: Actuación integral en vivienda que absorba el crecimiento de la población proyectado al 2050 mediante la construcción de un nuevo parque vivienda, de la rehabilitación de vivienda en desuso y el mejoramiento de los barrios vulnerables

Proyecto 1.2: *Rehabilitación urbana de 5.000 viviendas vacías.*

Objetivo

Rehabilitar 5.000 viviendas en desuso a fin de propiciar su salida al mercado de vivienda en régimen de alquiler, elevando su calidad e implementando medidas de adaptación al cambio Climático.

Actuación

- Crear actuaciones tributarias para evitar los pisos vacíos estableciendo un recargo del IBI
- Crear un servicio municipal de información y mediación con la propiedad para fomentar el uso de régimen de alquiler asequible.

1a fase: Realizar un censo de las viviendas vacías y sus propietarios

2a fase: catalogación y calificación de inmuebles para su intervención

3a fase: determinar cómo se interviene

Agentes

- Ayuntamiento de Mataró
- Propietarios de las viviendas.

Localización

Cerdanyola, Centro, Eixample, LLantia y Cirera, Palau-Escoxador, Rocafonda.

Temporalidad

Período máximo de 20 años

Recursos

Ayuntamiento de Mataró

Fondos Europeos

15.000.000€

Concertación y Tramitación

Concertación y tramitación por parte del Ayuntamiento de Mataró.

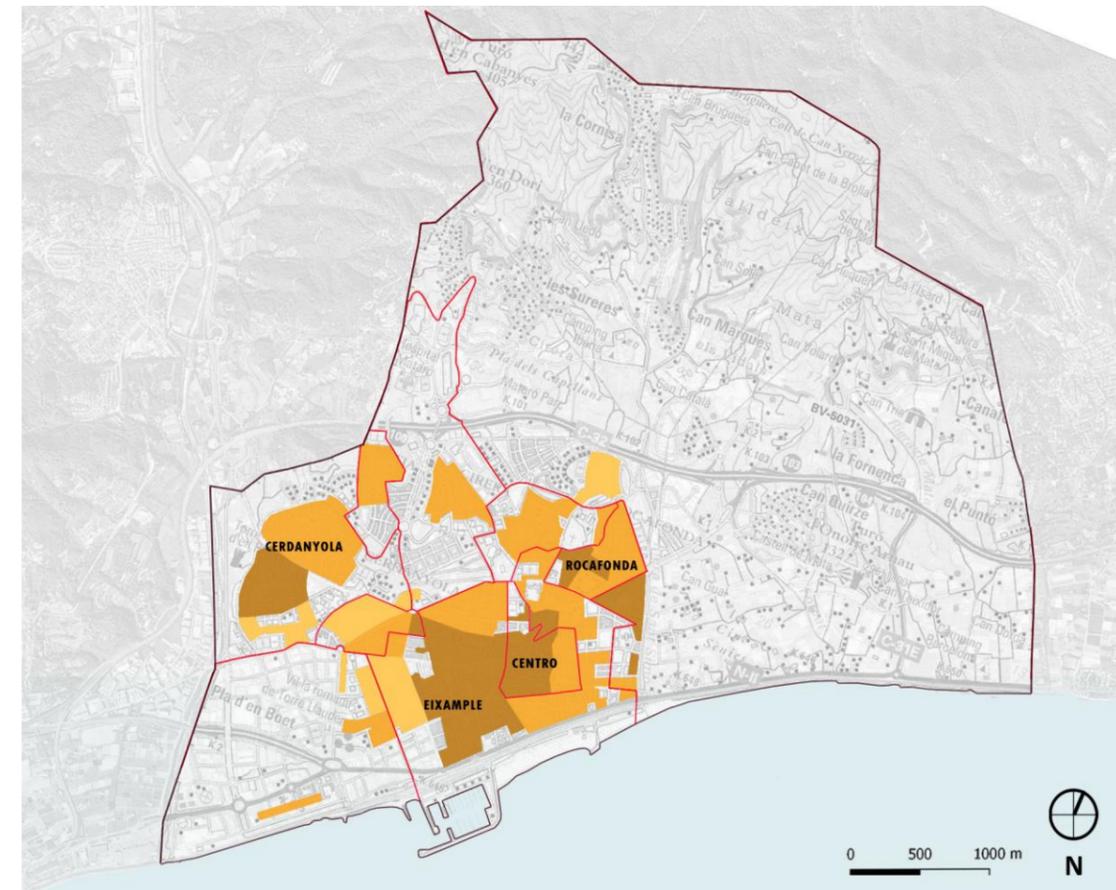
Identificación de las viviendas a adecuar

Aprobación del ayuntamiento

Evaluación y seguimientos

- Coordinación e intercambio de información entre la institución y las entidades y colectivos vecinales de cada barrio de actuación.
- Seguimiento de cumplimiento de los plazos establecidos para la adecuación de viviendas
- Evaluación de las viviendas adecuadas periódicamente (cada 6 meses).

Ámbito de actuación proyecto 1.2: Rehabilitación urbana de 500 viviendas vacías.





PROPUESTA 1: Actuación integral en vivienda que absorba el crecimiento de la población proyectado al 2050 mediante la construcción de un nuevo parque vivienda, de la rehabilitación de vivienda en desuso y el mejoramiento de los barrios vulnerables

Proyecto 1.3: Plan de Barrios Mataró

Objetivo

Impulsar acciones de rehabilitación urbana y regeneración social para enfrentar las diferentes problemáticas en los barrios de forma integral y transversal.

Actuación

- Mediante criterios establecidos se seleccionarán tres barrios. Estos criterios están enfocados en abordar los siguientes ámbitos:
Déficits urbanísticos, espacios verdes y equipamientos.
- Medidas de adaptación al CC
- Impulso a la actividad económica
- Cultura y fomento de la identidad de barrio.
- Equidad de género
- Envejecimiento de Calidad
- Atención a colectivos con necesidades especiales

Agentes

- Ayuntamiento de Mataró
- Generalitat de Catalunya

Localización

Cerdanyola, La Llantia - Cirera y Rocafonda.

Temporalidad

15 años

Recursos

Ayuntamiento de Mataró
Fondos europeos
30.000.000€

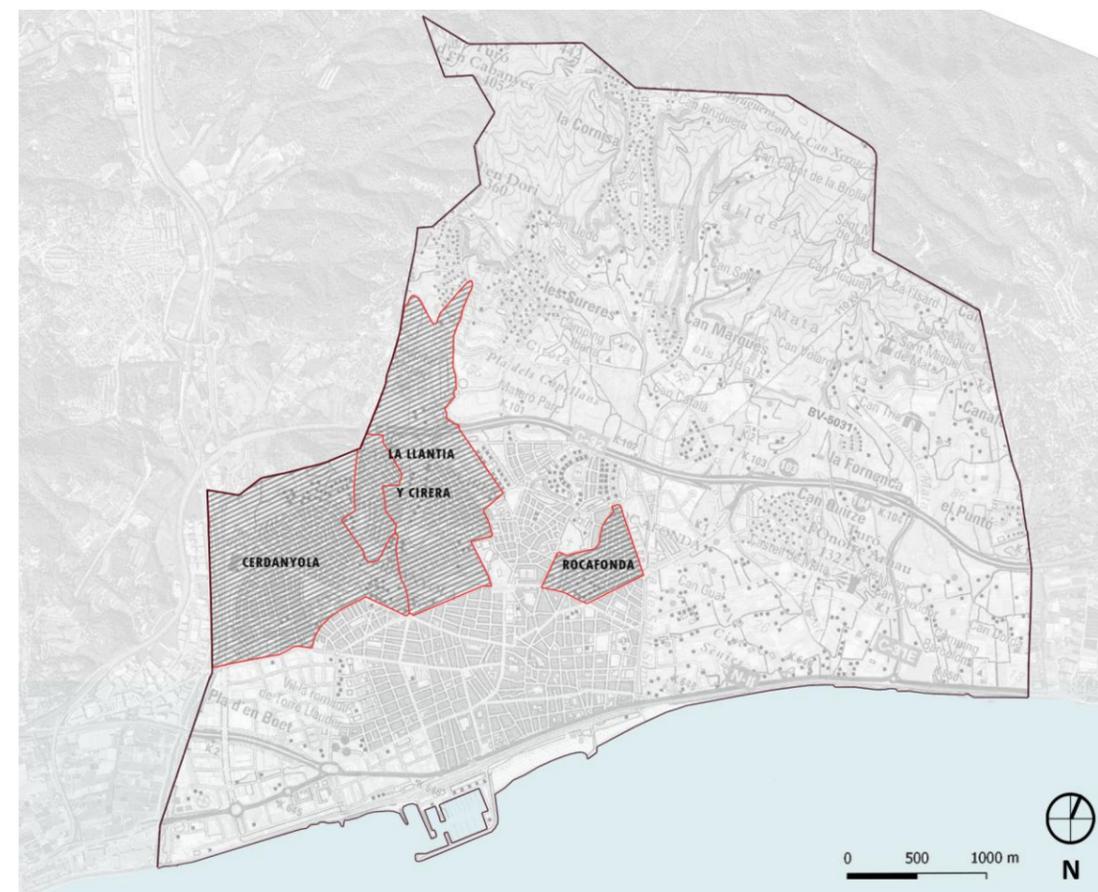
Concertación y Tramitación

- Redacción del avance de plan.
- Revisión del avance de plan por parte de las autoridades medioambientales y urbanísticas competentes.
- Aprobación inicial.
- Nueva revisión del plan por parte de las autoridades medioambientales y de la Autoridad urbanística pertinente.
- Aprobación provisional.
- 6. Nueva revisión por parte de la autoridad urbanística pertinente.
- Aprobación definitiva y publicación del plan por parte del Ayuntamiento.

Evaluación y seguimientos

- Creación de una comisión de seguimiento de los plazos y acciones a realizar que integre las plataformas y entidades de cada barrio y personal de la administración con una periodicidad cuatrimestral.
- Encuestas a los ciudadanos residentes en los distritos intervenidos, al término de cada plazo de actuación.

Ámbito de actuación proyecto 1.2: Plan de barrios Mataró.





PROPUESTA 2: Diversificación de la economía de Mataró mediante la potenciación del sector primario y secundario

Proyecto 2.1: La incubadora Agrícola

Objetivo

Se busca la dinamización del sector agrícola y la ganadería para fortalecer su papel dentro de la economía Mataronesa; mejorar la gestión y comunicación entre agricultores y ayuntamiento; incentivar la atracción de nuevas empresas punteras en el sector; y proveer formación relativa al sector.

Actuación

- Rehabilitación de la nave industrial para la localización física de La Incubadora Agrícola.
- Creación de la Oficina de soporte logístico para la agricultura y la ganadería en el Ayuntamiento
- Creación de canales de comunicación entre actores privados y públicos.
- Apoyo y monitorización del proyecto de Clúster Agrícola del TecnoCampus
- Gestión de proyectos de conservación forestal mediante la cooperación con el sector ganadero.
- Apoyo logístico, financiero y de publicitación de huertos comunitarios.
- Soporte a las iniciativas de la Cooperativa Agraria de les *Cinc Sènies*.

Agentes

Ayuntamiento de Mataró
Fondo Europeo Agrícola Desarrollo Rural
TecnoCampus

Localización

Espacio industrial, Carrer del Prat 12, Barri de l'Havana.

Temporalidad

4 años

Recursos

Ayuntamiento de Mataró
Fondo Europeo Agrícola Desarrollo Rural
TecnoCampus
600.000 €

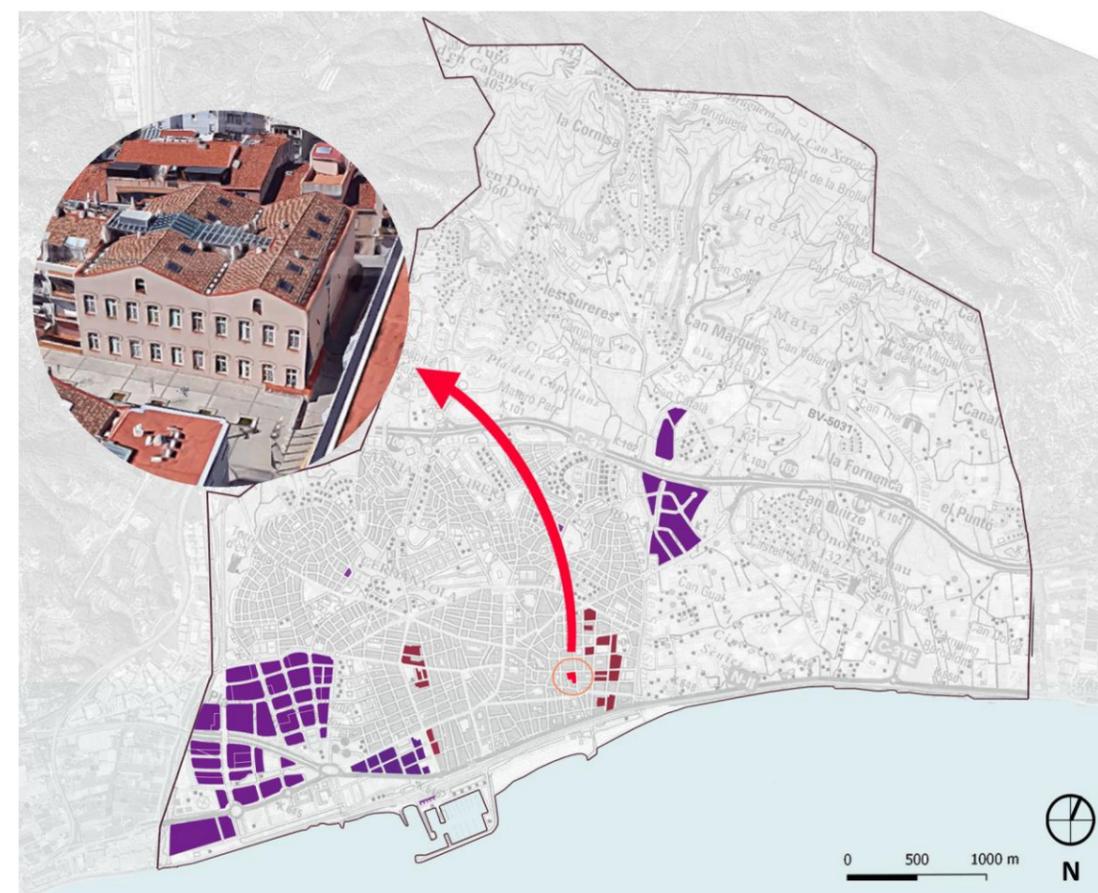
Concertación y Tramitación

- Creación de un convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Mataró y el TecnoCampus para la creación del Clúster.
- Rehabilitación y creación de la Incubadora por parte del Ayuntamiento de Mataró con el soporte de los programas FEDER.
- Creación del programa de formación por parte del Ayuntamiento de Mataró.

Evaluación y seguimientos

Seguimiento y evaluación anual con la finalidad de adaptar las políticas de gestión y formación de acuerdo con las necesidades y contextos de cada período.

Ámbito de actuación proyecto 2.1: La incubadora agrícola.





PROPUESTA 2: Diversificación de la economía de Mataró mediante la potenciación del sector primario y secundario

Proyecto 2.2: Plan integral de promoción del sector industrial.

Objetivo

Promover el desarrollo del sector industrial y atraer empresas a los espacios industriales vacíos existentes a través de la rehabilitación y potenciando la transición hacia un nuevo modelo energético.

Actuación

- Desarrollo de un Plan Especial para la rehabilitación integral de los espacios industriales integrados en la ciudad, un total de 21 espacios industriales.
- Creación de un fondo económico de ayuda a privados para la rehabilitación de los espacios industriales.
- Protección de los espacios industriales existentes dentro de la trama urbana para garantizar la multifuncionalidad de los usos del suelo.
- Bonificación del 80% del Impuesto sobre Construcciones a aquellas industrias que incluyan sistemas de aprovechamiento térmico y eléctrico de la energía solar.
- Creación de un servicio de creación de nuevas empresas y de un fondo de financiamiento público a través de microcréditos.
- Activación de cursos de formación en nuevas tecnologías, que pueden fomentar la creación de nuevas empresas con el apoyo del TecnoCampus

Agentes

Generalitat de Catalunya
Diputació de Barcelona
Àrea econòmica del Ajuntament de Mataró
TecnoCampus

Localización

En los usos del suelo industriales marcados por el POUM de Mataró.

Temporalidad:

Actuaciones de rehabilitación: 5 años
Actuaciones económicas: 2 años

Recursos:

Diputació de Barcelona
Fondos de la UE
Ajuntament de Mataró
15.000.000€

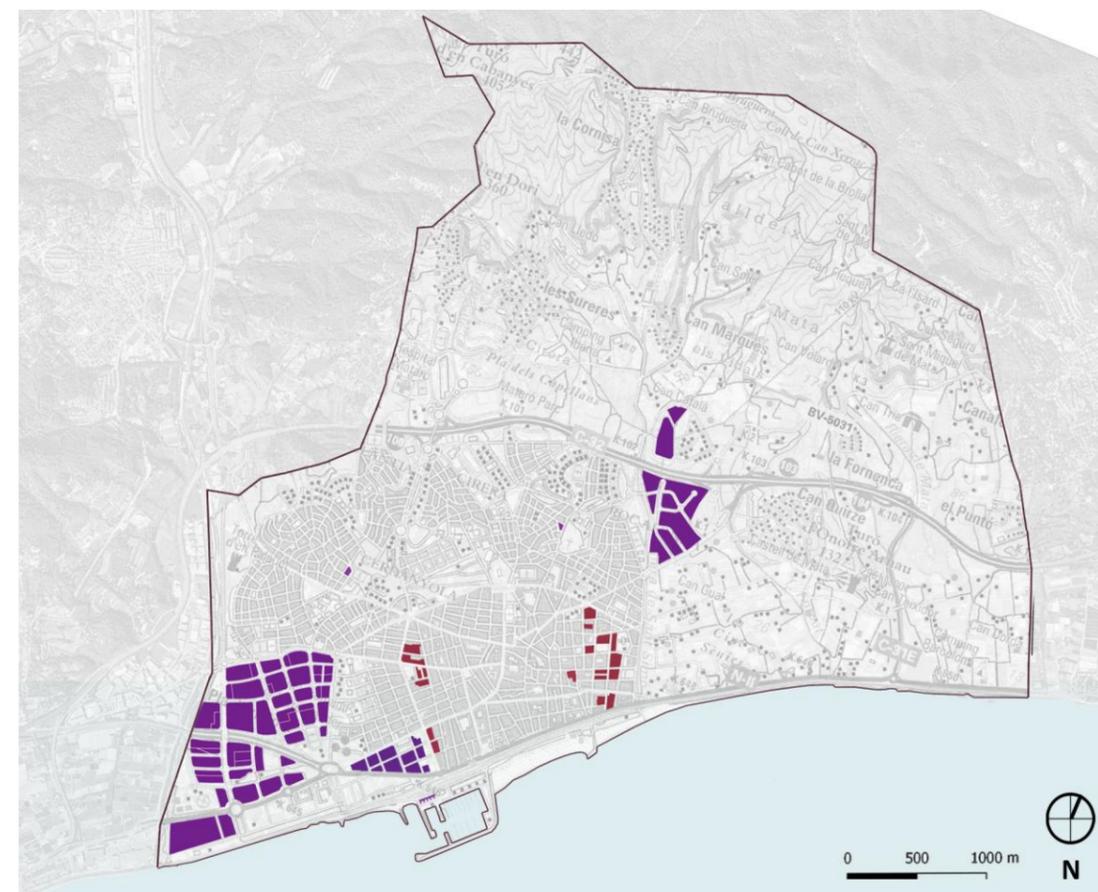
Concertación y Tramitación :

La concertación y tramitación será a cargo del Ayuntamiento de Mataró.

Evaluación y seguimientos:

- Seguimiento y evaluación anual con la finalidad de adaptar las políticas de gestión y formación de acuerdo con las necesidades y contextos de cada período.

Ámbito de actuación proyecto 2.2: Plan Integral de promoción del sector industrial.





PROPUESTA 3: Restructuración de la movilidad a fin de mejorar su conectividad con el conjunto del territorio metropolitano y hacer más eficiente y sostenible la movilidad interna de la ciudad.

Proyecto 3.1 Medidas de pacificación de las vías de acceso rodado a la ciudad

Objetivo

Conversión del tramo de la N-II que transcurre dentro de la ciudad en un eje cívico de transporte no motorizado que suprima las barreras actuales y favorezca el acercamiento social entre la ciudad y la fachada litoral.

Actuación

- Negociación con los agentes implicados y liberación del peaje de la C-32 (fin de la concesión en 2021).
- Traslado de la titularidad y competencias actuales al Ayuntamiento.
- Traslado de la red viaria desde la rotonda del km 643 de la N-II hacia la C-32 sentido Girona y desde el km 648 sentido Barcelona hacia el desvío Camí Ral/Ronda Cervantes.
- Conversión de la N-II en una vía cívica en forma de paseo.
- Creación de la “vía litoral” exclusiva para peatones y de un carril de bicicletas paralelo que permita conectar de manera ininterrumpida desde el Masnou hasta Arenys de Mar.

Agentes

Ayuntamiento de Mataró
Generalitat de Catalunya

Localización

Frente marítimo/Carretera N-II

Temporalidad

8 años

Recursos

Fondo Europeo de Desarrollo Regional
Generalitat de Catalunya
Ayuntamiento de Mataró
3.200.000€

Concertación y Tramitación

El enlace de las infraestructuras viarias irá a cargo del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat mientras que las actuaciones de conversión del tramo que transcurre por el interior de Mataró las asumirá el Ayuntamiento.

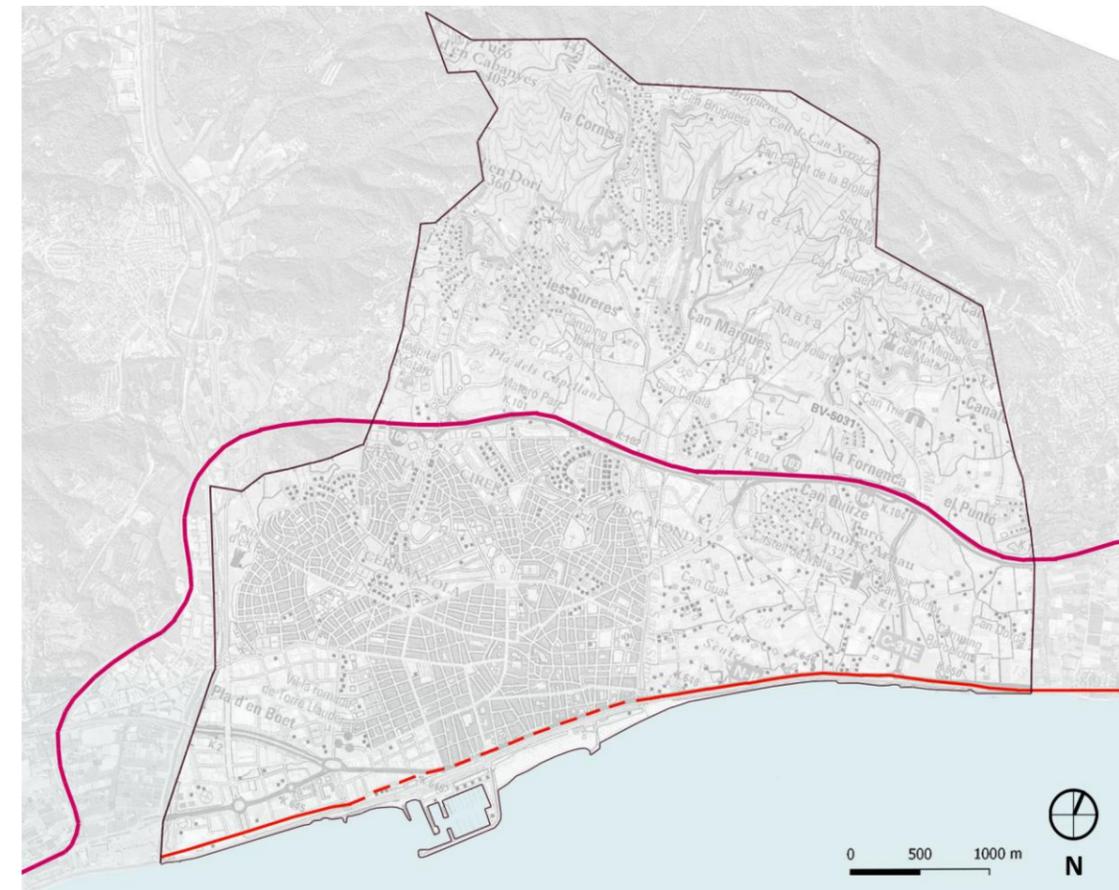
La aprobación del Plan consta de las siguientes fases:

- Proceso participativo para evaluar los nuevos usos del frente marítimo
- Aprobación inicial del plan.
- Período de exposición pública y alegaciones
- Aprobación definitiva por parte de la Generalitat.

Evaluación y seguimientos

El seguimiento de la ejecución será realizado por el mismo Ayuntamiento. Una vez realizadas las actuaciones previstas en el proyecto, se hará un estudio de evaluación de los resultados y de percepción ciudadana.

Ámbito de actuación proyecto 3.1: Medidas de pacificación de las vías de acceso rodado a la ciudad





PROPUESTA 3: Restructuración de la movilidad a fin de mejorar su conectividad con el conjunto del territorio metropolitano y hacer más eficiente y sostenible la movilidad interna de la ciudad.

Proyecto 3.2 Plan de Ordenación del Sistema Ferroviario

Objetivo

Mejora de la calidad del servicio y proponer una nueva ordenación para hacerlo más eficiente. Integrar la línea de Cercanías al trazado del Tren Orbital.

Actuación

- Traslado de la infraestructura ferroviaria de Cercanías (R1) del frente marítimo hacia el trazado interno del Tren Orbital con parada al Parque Central.

Agentes

- Ayuntamiento de Mataró
- Generalitat de Catalunya
- Adif/Ministerio de Fomento

Localización

Reservas de suelo previstas en el Pla Director Urbanístic del Tren Orbital.

Temporalidad

15 años

Recursos

A cargo del Ministerio de Fomento del Gobierno de España
127.000.000€

Concertación y Tramitación

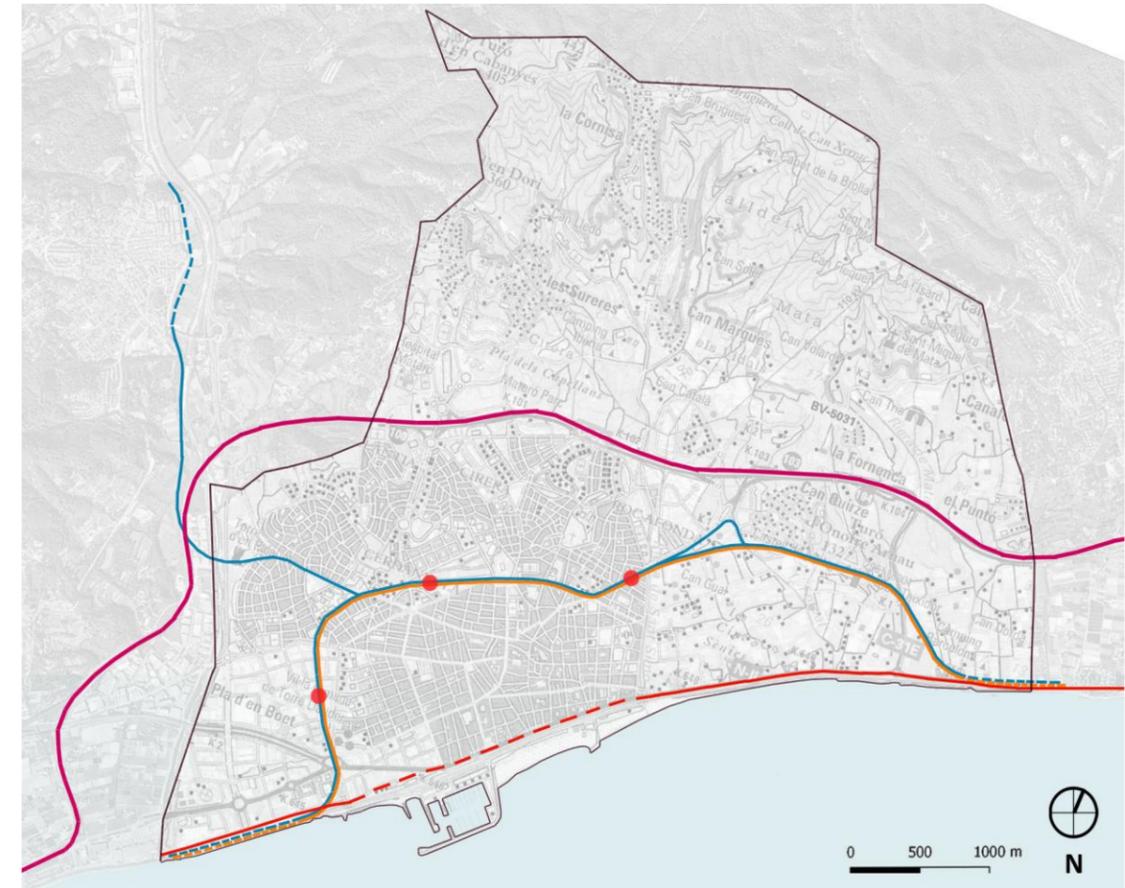
La concertación i adjudicación de las obras irá a cargo de Adif como titular de la vía.

Evaluación y seguimientos

La evaluación y seguimiento se concretará cuando esté en funcionamiento la línea de cercanías una vez finalizadas las obras de traslado de las vías.

Los agentes implicados en dicha reunión serán los técnicos de ADIF, técnicos de la Generalitat y técnicos del Ayuntamiento.

Ámbito de actuación proyecto 3.2: Plan de Ordenación del Sistema Ferroviario.





PROPUESTA 3: Reestructuración de la movilidad a fin de mejorar su conectividad con el conjunto del territorio metropolitano y hacer más eficiente y sostenible la movilidad interna de la ciudad.

Proyecto 3.3 Plan Intermodal de Movilidad Interna

Objetivo

Creación de un plan integral que cubra todas las necesidades de movilidad interna de la ciudad, basado en criterios de sostenibilidad y que reduzca el uso de combustibles, las emisiones contaminantes y los niveles de ruido urbano.

Actuación

- Desarrollo de un programa de actuaciones de peatonalización que permita crear itinerarios para conectar el centro con los barrios y las estaciones ferroviarias proyectadas en el Plan de Ordenación del Sistema Ferroviario.
- Creación de puntos de préstamo de bicicletas y ampliación de la red de carriles bici.
- Construcción de áreas que favorezcan el intercambio entre la red con destino suburbano, comarcal o regional con la red de transporte urbano.
- adaptación de los itinerarios de autobús urbanos e interurbanos para efectuar aportaciones y distribuciones a las líneas de transporte ferroviario.

Agentes

Ayuntamiento Mataró
Generalitat de Catalunya

Localización

Áreas urbanas de Mataró.

Temporalidad

- 1a Fase: programa de peatonalización 4 años
- 2a Fase: creación de puntos de préstamo de bicicleta y carriles 2 años
- 3a Fase: construcción áreas de intermodalidad 1 año
- 4a Fase: reordenación de los itinerarios de autobús urbanos e interurbanos 1 año

Recursos

5.130.000€

Ejecución de las actuaciones con recursos propios y cofinanciamiento con las distintas líneas de ayudas económicas de la Diputación de Barcelona.

Concertación y Tramitación

Concertación y tramitación por parte de las oficinas técnicas del Ayuntamiento de Mataró.

La tramitación del Plan consta de las siguientes fases:

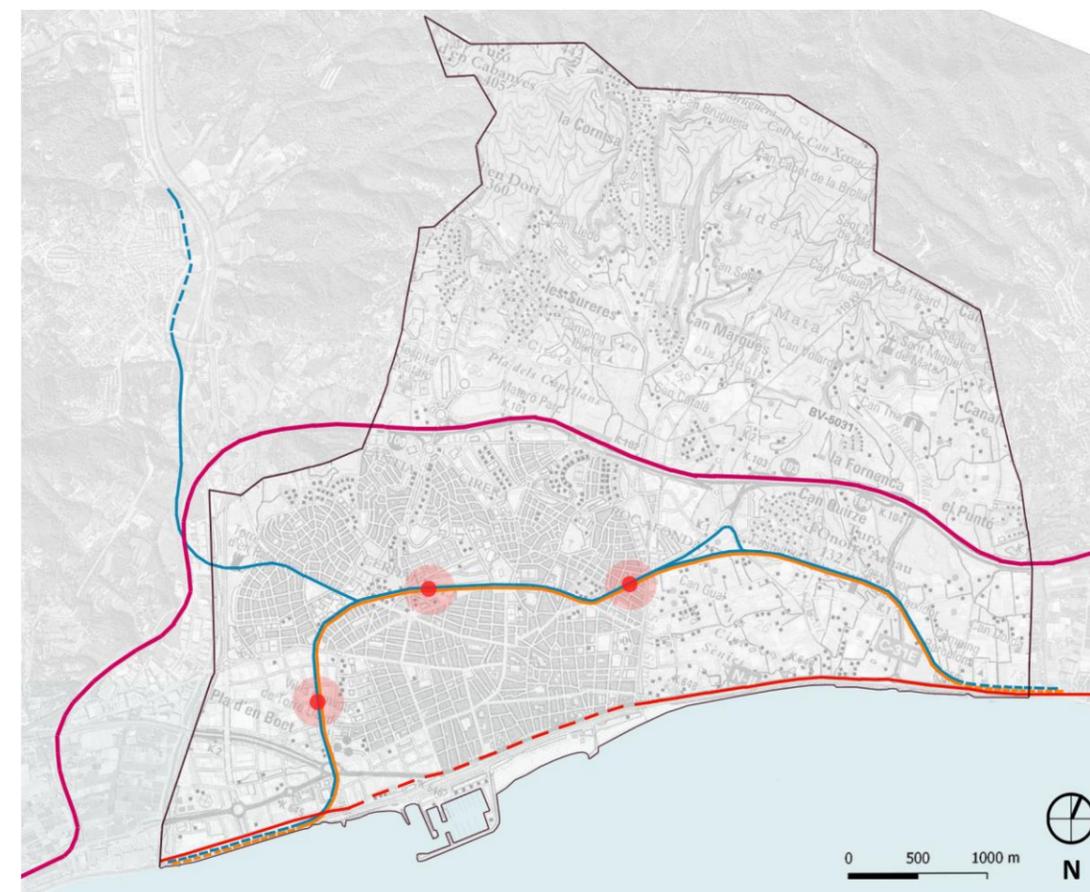
- Creación de mesas de trabajo con los distintos agentes implicados: colectivos ciudadanos de interés, representantes de las distintas áreas implicadas del Ayuntamiento y ATM.
- Aprobación inicial del Plan
- Período de exposición pública y alegaciones
- Aprobación provisional
- Aprobación definitiva y divulgación

Evaluación y seguimientos

Se creará una comisión de seguimiento del Plan donde habrá un representante de cada área del Ayuntamiento que tenga una implicación directa en el ámbito de la movilidad: Policía Local, movilidad, urbanismo, medio ambiente, participación y comercio.

La periodicidad de reunión será bimensual.

Ámbito de actuación proyecto 3.3: Plan Intermodal de Movilidad Interna





PROPUESTA 4: Generar un cordón de espacios abiertos y una red de infraestructuras verde urbana que otorgue espacios de esparcimiento accesibles a toda la población y permita mitigar los efectos del cambio climático.

Proyecto 4.1: Sistema integral de espacios abiertos.

Objetivo

Revitalizar las rieras de Argentona y Sant Simó como áreas verdes inundables; rediseñar el paseo litoral mediante un nuevo perfil urbano, y dotar estos espacios de un plan de gestión de riesgos. Esto a fin de dotar la ciudad de grandes espacios para la recreación, dotar la ciudad de espacios que permitan atenuar las altas temperaturas y las olas de calor, así como para lograr reducir los daños de riadas, inundaciones y temporales de olas.

Actuación

- Construcción de parques inundables en la riera de Argentona y de Sant Simó
- Restauración y mejoramiento de la vegetación, incorporando vegetación climate proof.
- Pacificación de la vialidad costera.
- Incorporación de un plan de movilidad no motorizada.

Agentes

Ayuntamiento de Mataró
Generalitat de Catalunya
Consell Comarcal del Maresme

Localización

Riera de Argentona, Riera de Sant Simó y Frente litoral

Temporalidad

5 años

Recursos

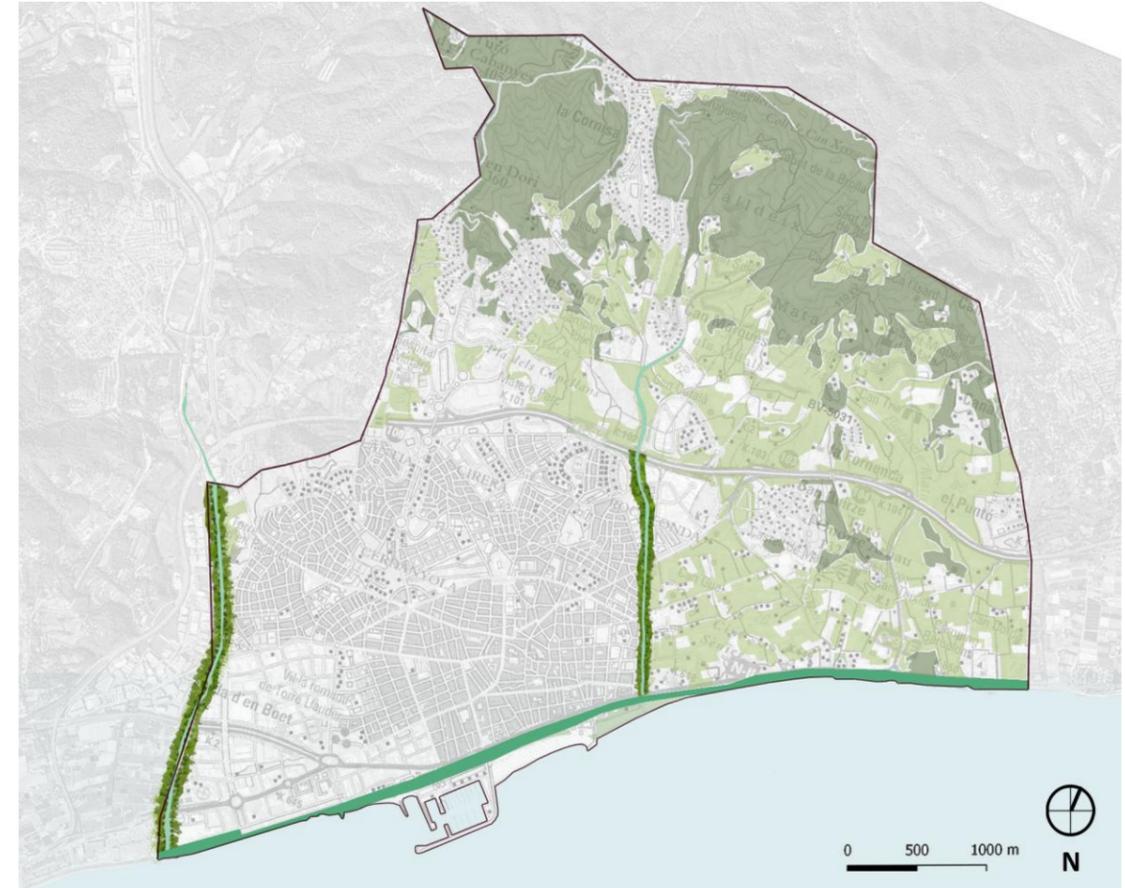
Generalitat de Catalunya
Unión Europea
30.000.000€

Concertación y Tramitación Ayuntamiento de Mataró

Evaluación y seguimientos

Ayuntamiento de Mataró
Generalitat de Catalunya

Ámbito de actuación proyecto 4.1: *Sistema integral de espacios abiertos*





PROPUESTA 4: Generar un cordón de espacios abiertos y una red de infraestructuras verde urbanas que otorgue espacios de esparcimiento accesibles a toda la población y permitan mitigar los efectos del cambio climático.
Proyecto 4.2: Plan Especial del verde urbano
Objetivo Diseño de una red de espacios verdes urbanos que atenúen la isla de calor y aseguren su accesibilidad a la población en un radio no mayor a 150 m.
Actuación <ul style="list-style-type: none"> • Elaboración de un catastro de solares que permitan la habilitación de estas areas verdes. • Formación de un grupo de custodia de voluntarios que permita el mantenimiento y protección de estos espacio.
Agentes <ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya – Departamento de Territorio y Sostenibilidad. • Ayuntamiento de Mataró. • Privados
Localización Ciudad de Mataró
Temporalidad 5 años.
Recursos Ayuntamiento de Barcelona Diputació de Barcelona 20.000€
Concertación y Tramitación . Ayuntamiento de Mataró.
Evaluación y seguimientos Ayuntamiento de Mataró

Ámbito de actuación proyecto 4.2: Plan especial del verde urbano





PROPUESTA 4: Generar un cordón de espacios abiertos y una red de infraestructuras verde urbanas que otorgue espacios de esparcimiento accesibles a toda la población y permitan mitigar los efectos del cambio climático.

Proyecto 4.3: *Sistemas de conexión entre los espacios abiertos y los espacios verdes de la ciudad.*

Objetivo

Diseño de una red de espacios verdes urbanos que atenúen la isla de calor y aseguren su accesibilidad a la población en un radio no mayor a 150 m.

Actuación

- Catastro de la vegetación existente.
- Incorporación de vegetación adaptada a las condiciones climáticas

Agentes

- Ayuntamiento de Mataró.

Localización

Zonas a más de 150m de distancia de espacios abiertos y zonas verdes.

Temporalidad

2 años.

Recursos

Ayuntamiento de Barcelona
Diputació de Barcelona
Fondos FEDER
Presupuesto: 20.000 euros

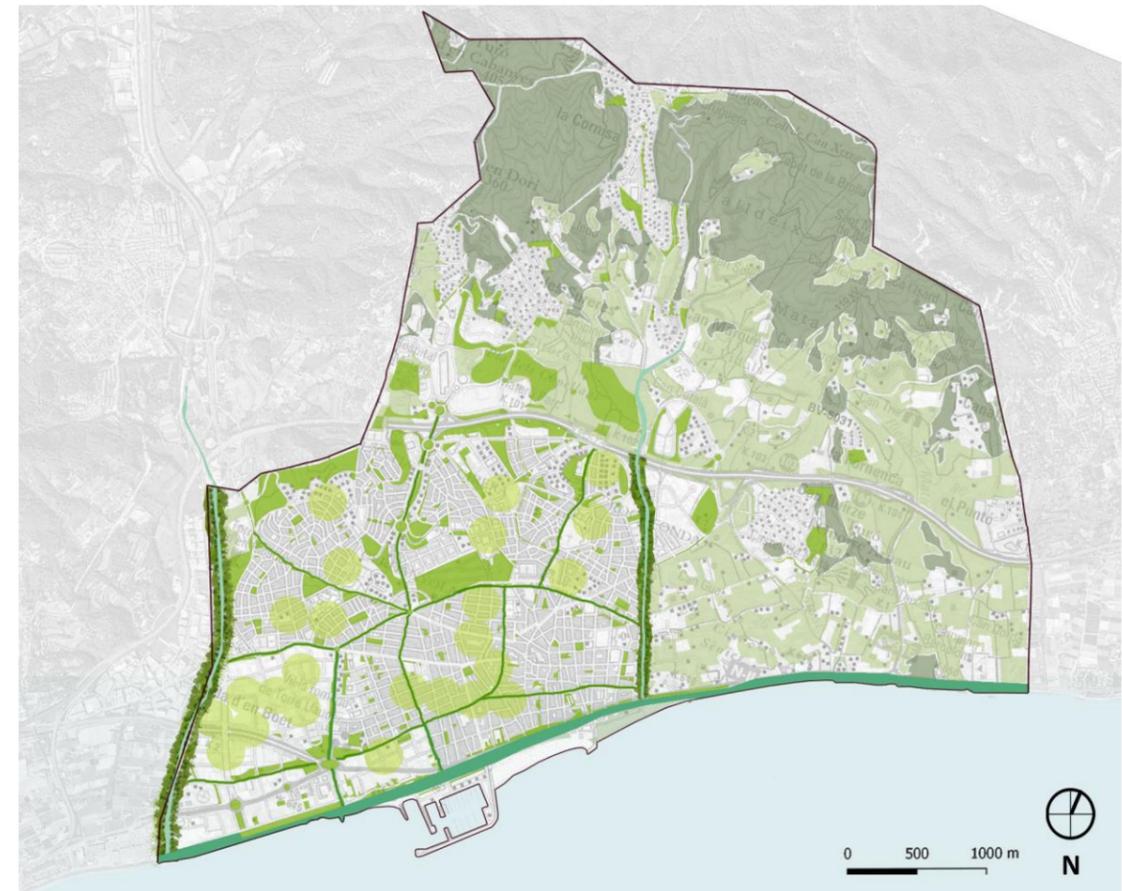
Concertación y Tramitación

. Ayuntamiento de Mataró.

Evaluación y seguimientos

Ayuntamiento de Mataró

Ámbito de actuación proyecto 4.3: *Sistemas de conexión entre los espacios abiertos y los espacios verdes de la ciudad.*





2. FRONT MARÍTIM (SECTOR PONENT)



ÍNDICE DEL ÁREA DE ESTUDIO DE FRONT MARÍTIM (SECTOR PONENT)

2. FRONT MARÍTIM (SECTOR PONENT)

2.1. INTRODUCCIÓN	43
2.2. DIAGNOSIS	44
2.3. ESCENARIOS	55
2.4. CRITERIOS	57
2.5. ANÁLISIS DAFO.....	57
2.6. PROPUESTAS Y PROYECTOS.....	58



2.1 INTRODUCCIÓN

El diagnóstico elaborado sobre el barrio de El Pla d'en Boet forma parte del proyecto *Mataró 2050: Cambio climático y sostenibilidad en entornos urbanos litorales* del Máster de Estudios Territoriales y de la Población (METiP) del Departamento de Geografía de la UAB.

El barrio de el Pla d'en Boet de Mataró, con una población de 5.560 habitantes (el 4,4% del total de la población de Mataró) está delimitado por el frente litoral marítimo, la riera de Argentona y los barrios de Cerdanyola, Peramàs y l'Eixample. Por su extensión territorial, diversidad de usos del suelo y localización estratégica, representa uno de los principales espacios para la transformación urbana de la ciudad de Mataró. El proyecto tiene como propósito analizar los escenarios que deberán considerarse al afrontar los retos de expansión demográfica y transformación económica para el 2050, en un entorno urbano litoral que deberá tomar decisiones condicionadas por el cambio climático.

Las metodologías utilizadas para definir el proyecto han sido tanto cualitativas como cuantitativas. En primer lugar, tuvimos una aproximación general a la ciudad de Mataró. Acompañados por técnicos municipales y complementados con un ciclo de conferencias de expertos locales, nos situaron el contexto histórico de la ciudad, su desarrollo, transformación y crecimiento tanto urbano como sociodemográfico y económico. En segundo lugar, tras el análisis de la información estadística, planes y proyectos municipales y supramunicipales que inciden en el barrio, así como con las fuentes cartográficas, realizamos una primera diagnosis del barrio en el contexto local y supralocal que nos permitió formular una proyección de los retos y futuros escenarios. Debatimos y validamos estos escenarios con representantes de los agentes económicos, sociales, vecinales y técnicos municipales del barrio del Pla d'en Boet.

El estudio se ha estructurado en cinco apartados: *memoria* (análisis del contexto actual, así como de los posibles escenarios de futuro); *criterios* que nos situarán hacia donde queremos evolucionar en los ámbitos sociodemográfico, económico, institucional y ambiental; el análisis de las *debilidades*, *amenazas*, *fortalezas* y *oportunidades* (DAFO) que debemos contemplar y afrontar; y las *propuestas*, que se concretan en ocho *proyectos* que permitirán situar el Pla d'en Boet ante el reto del cambio climático y la sostenibilidad con el horizonte de 2050.

Localización y descripción del barrio

El barrio del Pla d'en Boet está situado en una explanada al sud-oeste del término municipal de Mataró. Por la parte de montaña limita con el Carrer del Mig, que sirve de separador con los barrios de Peramàs y Cerdanyola sud. Por la parte de mar, limita con el frente marítimo. En levante limita con la última línea de casas del ensanche trazado por el arquitecto Cabanyes el 1878, a la altura de la ronda President Macià. Finalmente, en poniente limita con la riera de Argentona, que separa física y geográficamente los municipios de Mataró y Cabrera de Mar.

Figura 1. Ubicación del Pla d'en Boet en Mataró



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ayuntamiento de Mataró

Evolución y cambios en el barrio con perspectiva histórica

Aunque el Pla d'en Boet es uno de los barrios más jóvenes de Mataró, podemos encontrar vestigios de la época romana gracias a los datos y los restos arqueológicos de una villa romana, tal y como explica Margarida Colomer en su libro sobre el barrio. Otro edificio histórico fue la Torre Llauder, construida como talaya entre los siglos XV y XVI, derribada por el ayuntamiento en 1970.



El barrio tiene un origen eminentemente agrícola. Con explotaciones agrícolas de carácter agroalimentario, hasta los años 60, se modernizará con la especialización en la industria del cultivo de la flor ornamental. Según una *Memoria del Ministerio de la Vivienda*, "el cultivo es análogo, [...] el clavel, como cultivo de más alta rentabilidad, y una serie de productos hortícolas; el conjunto supone un elevado índice de ocupación del terreno". Por tanto, se evidencia que la zona era rentable económicamente, gracias en parte a su situación geográfica, el acceso a las comunicaciones y a la fertilidad del suelo.

No será hasta 1970 cuando, el Ministerio de la Vivienda, impulsará la creación del polígono residencial Espartero. La idea principal de los urbanistas de la época era dotar la zona de un espacio residencial y a la vez industrial. Por un lado, y en la parte más cercana al ensanche, una zona residencial, y por el otro, una zona industrial que llegara hasta la riera de Argentona, el límite físico y geográfico de la ciudad de Mataró.

El topónimo de Pla d'en Boet proviene principalmente del nombre de la masia Can Boet, situada en la zona antes de la urbanización. Hay diferentes archivos históricos en los que se puede encontrar mencionado el nombre Boet, tal y como apunta Margarida Colomer. Un ejemplo son las cartas denominadas *Mataró a trozos* elaboradas por Víctor Balaguer en la obra *Historia de la Cataluña de la Corona de Aragón*, donde se mencionan las huertas de Llauder, Tunyí, Boet y Muri, todas ellas situadas en la zona.

2.2. DIAGNOSIS

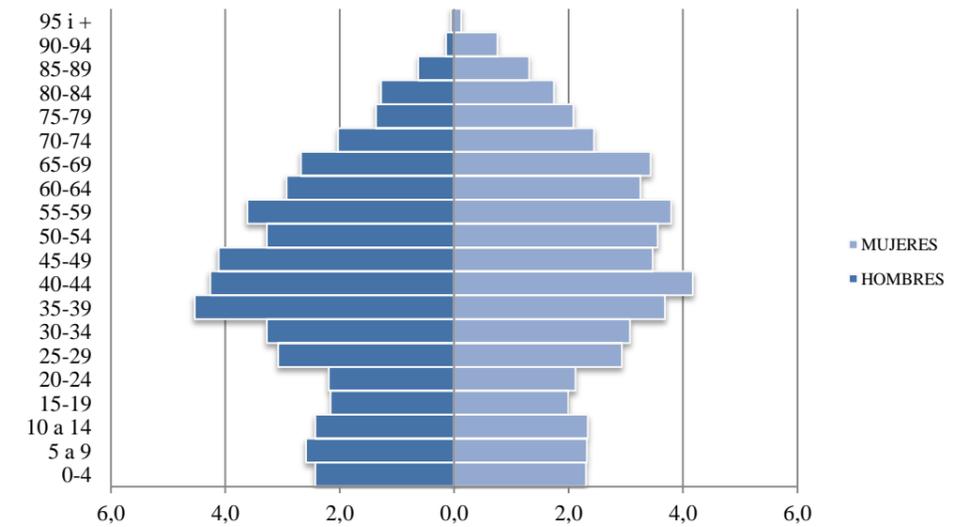
2.2.1 Marco socio-ambiental

El marco social y ambiental ha sido elaborado a partir de la información recogida en los Estudios Demográficos de Mataró de 2001 y 2017, el Estudi Anual de la Mobilitat 2015 y el catálogo Polígons Industrial i Activitat Econòmica 2012, elaborados por el Ayuntamiento de Mataró, y en la Memòria TecnoCampus 2016-2017, elaborada por el patronato de la universidad.

Marco Social

La población del barrio Pla d'En Boet es de 2.728 hombres (49.06%) y 2.832 mujeres (50.94%) que representan un total de 5.560 habitantes. Como podemos observar en la siguiente figura, los hombres de 35 a 39 años y las mujeres de 40 a 44 son los grupos más numerosos. En el cómputo global, el grupo de edad mayoritario es el de 40 a 44 años y representa el 8,4%.

Figura 2. Pirámide de Edades Pla d'en Boet 2017



Fuente: Estudi de la Població 2017. Ajuntament de Mataró

Asimismo, podemos observar que la media de edad es de 43.71 años, lo que significa que es el segundo barrio de más edad de la ciudad, solo superado por Peramás (una media de 46.09 años). La media de la ciudad de Mataró es de 41.49 años.

Otra de las variables que pueden tenerse en cuenta es la composición de las unidades familiares. La siguiente tabla comparativa (tabla 3) muestra cómo las familias de dos miembros son mayoritarias con un total de 628, en línea con las estadísticas que refleja la media de Mataró. En segunda posición encontramos las familias de un solo miembro, unas 570, y las de tres miembros, con 462.

Figura 3. Miembros por unidad familiar en Pla d'en Boet (2017)

Miembros	1	2	3	4	5	+5	Total
Pla d'en Boet	570	628	462	313	89	82	2144
Mataró	12401	13505	10047	8239	2349	1627	48168

Fuente: Estudi de la Població 2017. Ajuntament de Mataró

Es interesante también desgranar el origen o lugar de nacimiento de la población que vive en el barrio y observar si sigue la misma dinámica que en el resto de la ciudad. Según reflejan los datos de la siguiente tabla, el 57.27% de la población del barrio es nacida en Cataluña, seguida por un 16.55% que nació fuera de España, un 11.89% que nació en Andalucía y un 5.9% que lo hizo en Extremadura.



Comparativamente, la media de Mataró refleja un mayor porcentaje de población nacida en Cataluña y en otros países, mientras que el porcentaje de población nacida en Andalucía y Extremadura es mayor en el Pla d'en Boet.

Figura 4. Origen de la población o lugar de nacimiento (2017)

	Cataluña	Andalucía	Extremadura	Resto de España	Otros Países
Pla d'en Boet	57.27	11.89	5.9	8.39	16.55
Mataró	63.01	9.45	3.88	6.86	16.80

Fuente: Estudi de la Població 2017. Ajuntament de Mataró

Si hablamos de origen por nacionalidad extranjera, la siguiente tabla nos permite constatar una mayor presencia de población con nacionalidad marroquí y china. A continuación encontramos Senegal, Mali y Gambia. Si comparamos los datos con el resto de Mataró, podemos observar una tendencia parecida a nivel clasificatorio, pero con una mayor presencia de población de origen chino en Pla d'en Boet.

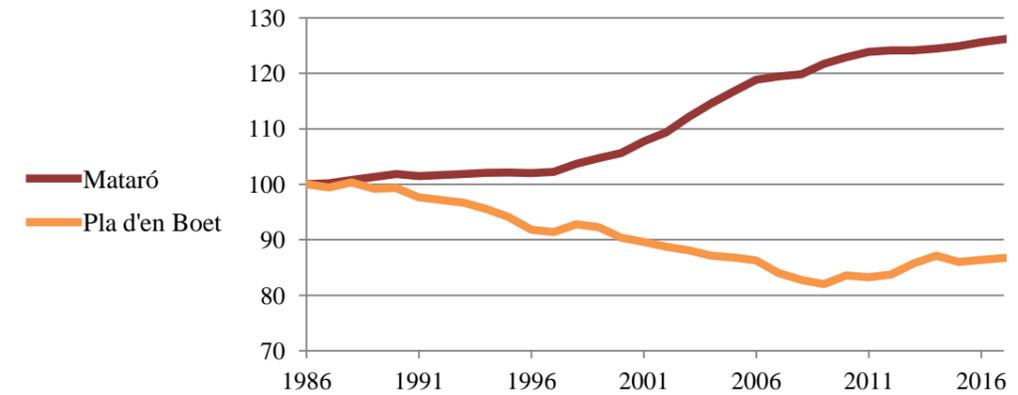
Figura 5. Origen de la población por nacionalidad extranjera (2017)

	Marruecos	China	Senegal	Gambia	Italia	Mali	Paraguay	Argentina	Bolivia	Rumania	Resto
Pla d'en Boet	224	218	44	32	28	45	10	19	6	8	148
Mataró	7868	2491	1439	1158	634	584	366	347	324	309	3823

Fuente: Estudi de la Població 2017. Ajuntament de Mataró

En la siguiente gráfica podemos ver que la población en Mataró ha ido aumentando desde que se recogen datos demográficos periódicamente (1986), mientras que en el Pla d'en Boet la tendencia es de una leve pero constante pérdida de habitantes. Durante los años 90, el crecimiento de la ciudad se estabilizó, pero se puede observar cómo, a partir de la gran oleada migratoria experimentada en Cataluña y España a partir de los 2000, Mataró creció en un 30%. En cambio, en el Pla d'en Boet se observa una caída paulatina hasta los años de la gran recesión mundial (2008), donde vuelve a estabilizarse y subir ligeramente la población.

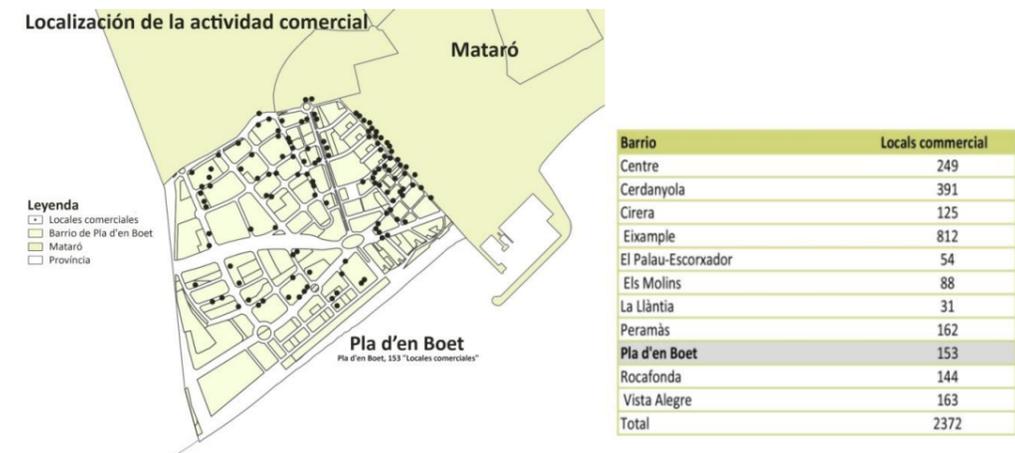
Figura 6. Evolución de la Población 1986-2017



Fuente: Estudi de la Població 2001 y 2017. Ajuntament de Mataró

A nivel económico, el polígono de Pla d'en Boet acoge la mayor concentración de empresas de Mataró, junto con el polígono de Mata-Rocafonda. La actividad económica del barrio, además de tener un marcado carácter industrial y de servicios, ha evolucionado también hacia un *clúster* de conocimiento y desarrollo de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) impulsado por una red de empresas e instituciones. También dispone de locales comerciales, sobre todo en aquellas zonas de uso residencial más cercanas al ensanche de Mataró.

Figura 7. Localización de la actividad comercial en Pla d'en Boet

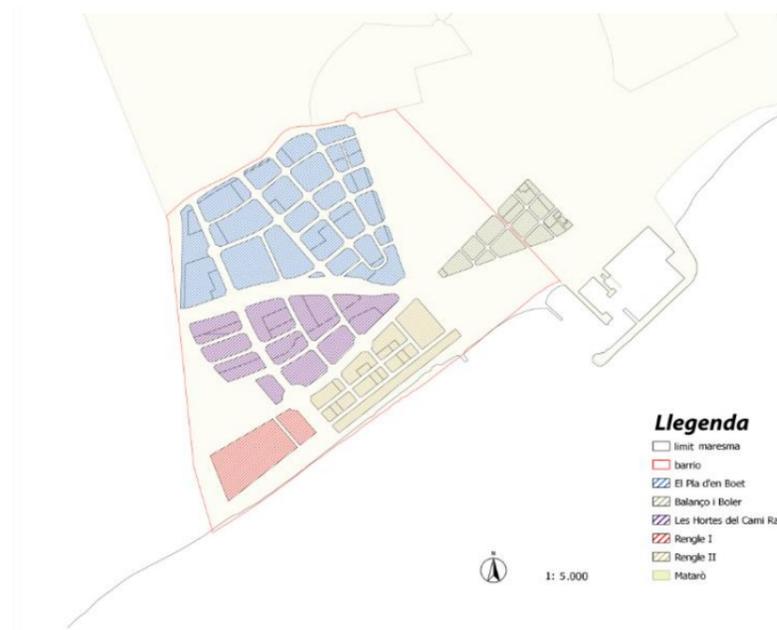


Fuente: Elaboración propia con datos del Observatori Anual de la Mobilitat 2015



Aunque, sin lugar a dudas, la principal actividad económica de la zona reside en sus cinco polígonos de actividad económica, convirtiéndolo así en el mayor polo de concentración industrial y terciario de Mataró.

Figura 8. Polígonos Industriales de Pla d'en Boet 2017



Fuente: Elaboración propia con datos del ICGC

Según el tipo de espacio empresarial que se desarrolla, podemos clasificarlos entre: los polígonos industriales de El Pla d'en Boet (año 1988) y Hortes del Camí Ral (2000); los polígonos mixtos de Balançó y Boter (1987) y Rengle I (1995); y, finalmente, el parque mixto de El Rengle II (2003). En la siguiente figura se puede observar la actividad económica según sectores:

Figura 9. Sectores de Actividad por Polígono (2012)

	Pla d'en Boet	Hortes	Balançó i Boter	El Rengle I	El Rengle II
Indústria	30%	27%	16%	17%	0%
Comercio	21%	12%	37%	66%	40%
Tèxtil	14%	12%	18%	0%	0%
Servicios	8%	25%	20%	17%	60%
Empresas	27%	24%	9%	0%	0%
Nº Empresas	292	125	120	13	4*

*Sin contar las presentes en el TecnoCampus.

Fuente: Polígonos Industriales y de la Actividad Económica. Ajuntament de Mataró

Ciertamente, otro de los aspectos económicos importantes del barrio es su plataforma de conocimiento. Pla d'en Boet acoge, desde mediados de 2010, la sede del Parque Tecnológico TecnoCampus de Mataró-Maresme. Las instalaciones ocupan unos 50.000m2 y se encuentran en primera línea de mar.

De carácter público-privado, la Fundación Tecnocampus Mataró Maresme es una entidad sin ánimo de lucro impulsada por el Ayuntamiento de Mataró y el Consejo Comarcal del Maresme para gestionar estudios universitarios y el parque empresarial y de emprendimiento. El patronato está compuesto por representantes de las administraciones públicas, representantes de las empresas (federación empresarial, sindicatos) y de la Universidad.

Según datos de la Memoria del Curso 2016-2017, esta institución de enseñanza superior dispone de tres centros universitarios adscritos a la Universidad Pompeu Fabra: la Escuela Superior Politécnica; la Escuela Superior de Ciencias Sociales y de la Empresa; y la Escuela Superior de Ciencias de la Salud.

Un total de 3.159 estudiantes cursan los 27 grados y másteres que ofrecen los tres centros universitarios de que dispone. Cabe destacar que los alumnos proceden principalmente de las comarcas del Maresme y del Barcelonés, como podemos apreciar en la siguiente tabla. En este capítulo hay que destacar que cuando sea realidad el proyecto de la Línea Orbital Ferroviaria, que tiene como objetivo conectar las grandes ciudades de la segunda corona metropolitana, facilitará e incrementará la movilidad de los estudiantes del Vallès Occidental, Oriental, Baix Llobregat y otras comarcas en este caso al TecnoCampus.

Figura 10. Origen de los estudiantes del TecnoCampus Mataró-Maresme

Comarca	Maresme	Barcelonés	Vallés Oriental	Vallés Occidental	Baix Llobregat	Otras Comarcas	Fuera de Cataluña
Estudiantes, en %	34.8	29.4	10.7	6.3	4.7	9.2	4.9

Fuente: Memoria TecnoCampus 2016-2017

El impulso a empresas y al tejido productivo de Mataró es otro de los pilares del TecnoCampus. Entre las entidades que se encuentran en el recinto se pueden destacar la Oficina Mataró Empresa, donde



se centralizan la mayoría de trámites y servicios municipales, o Coopera Textil, una plataforma digital que aglutina de manera clasificada la capacidad productiva textil de la ciudad.

Además, el Parque Tecnológico dispone de una Incubadora de Empresas (un total de 15, en 2017) y 122 empresas y entidades de distintos sectores que dan trabajo a un total de 733 personas, una ocupación cercana al 98% de capacidad del parque. Como se aprecia en el siguiente cuadro, el sector vinculado a las tecnologías es predominante.

Figura 11. Empresas según sector de actividad (2017)

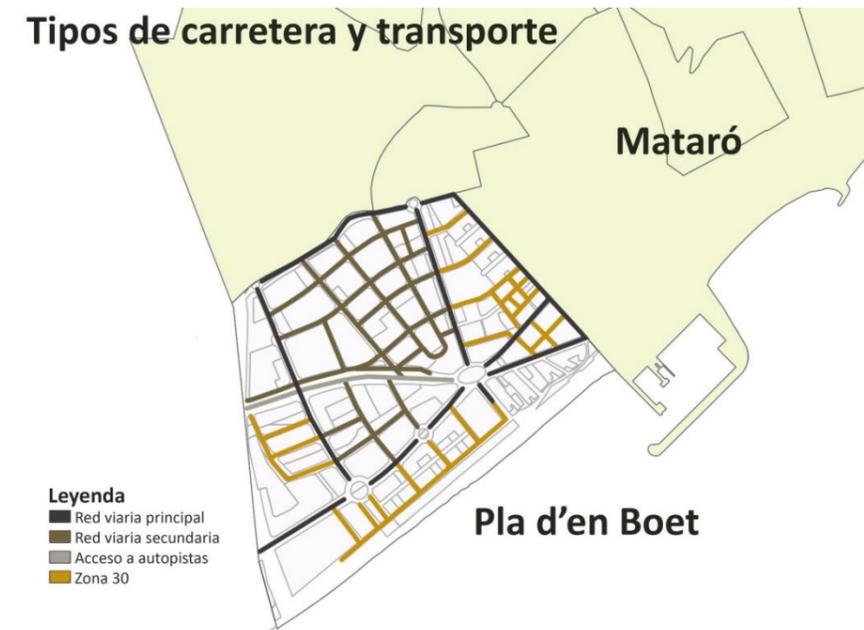
Sector	Audiovisual	Industria	Salud	Empresarial	TIC	Otros
Total	5	13	14	22	53	15
	3%	10%	11%	18%	43%	13%

Fuente: Memoria TecnoCampus 2016-2017

A estos datos hace falta sumarle, finalmente, las 240 personas que componen el personal docente e investigador y las 69 del personal de administración y servicios.

En cuanto a la movilidad, a través del barrio del Pla d'en Boet discurren vías principales como la NII, el acceso de la C-31D a la ciudad, o las calles Camí del Mig y Avinguda Lluís Companys. Como observamos en la siguiente figura, las zonas de velocidad reducida (zona 30) se encuentran mayormente en el TecnoCampus y la parte residencial del barrio.

Figura 12. Tipología viaria y transporte (2015)

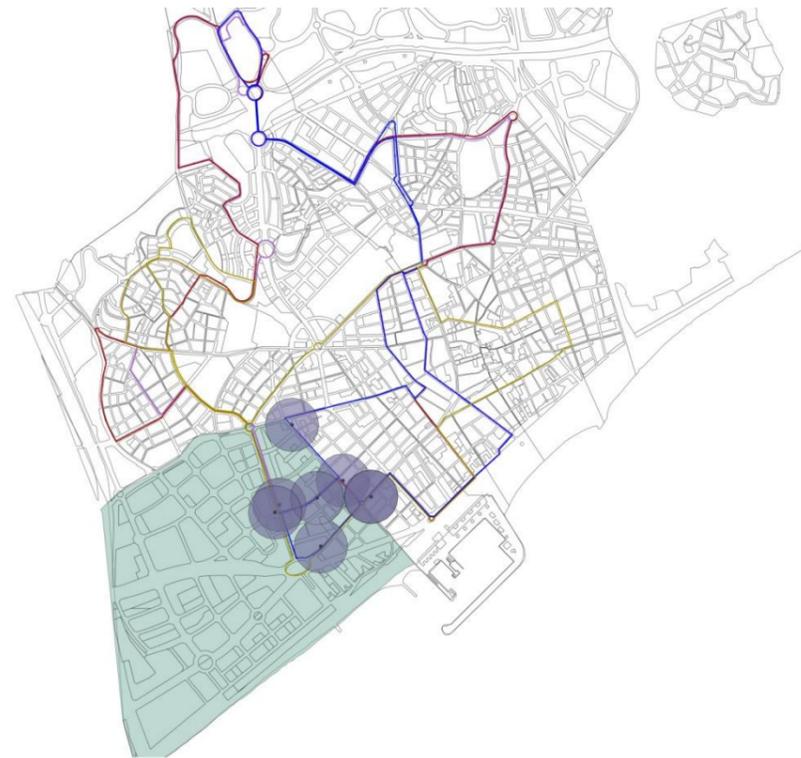


Fuente: Observatori Anual de la Mobilitat. Ajuntament de Mataró

La red de transporte público en el Pla d'en Boet se ubica en la zona residencial y el TecnoCampus. Según el Observatorio Anual de la Movilidad en Mataró (2015), tres líneas de bus urbano cruzan por la Avinguda Lluís Companys (la que separa la zona residencial de la zona industrial) hasta plaza Laietana, además de la línea 4 (Cirera-Molins) que cruza también por la Ronda President Macià, el límite geográfico del barrio.

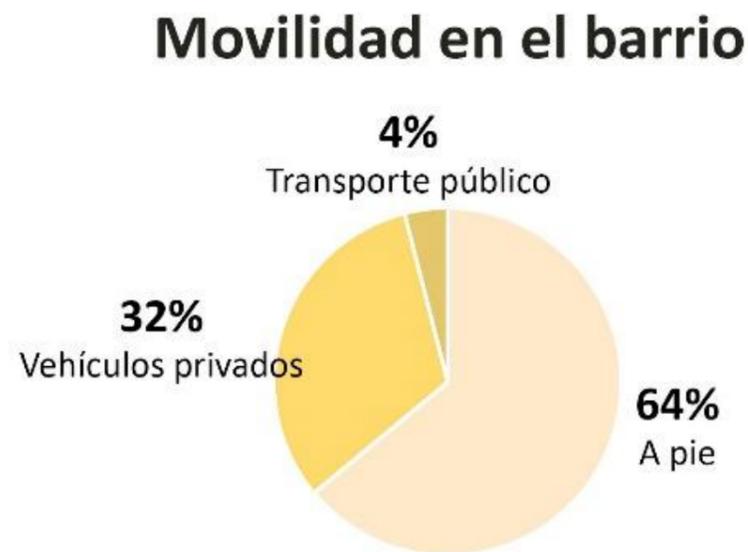


Figura 13. Buffer de las paradas actuales de bus en Pla d'en Boet



Fuente: Ajuntament de Mataró

Figura 14. Movilidad en el Pla d'en Boet



Fuente: Observatori Anual de la Mobilitat

El recorrido del carril bici del Pla d'en Boet pasa por el Carrer del Mig, la Avinguda Lluís Companys, el Carrer de la Teixidora y la pista que recorre la riera d'Argentona.

La movilidad del barrio se hace básicamente a pie y con vehículo privado.

Marco Ambiental

Como hemos podido observar en este trabajo, la comarca del Maresme sufre repetidas inundaciones después de episodios de lluvias torrenciales que afectan, singularmente, a los cauces de las distintas rieras que podemos encontrar en la zona.

Uno de los límites físicos del Pla d'en Boet es la Riera d'Argentona. La riera se forma en Dosrius, por la unión de las rieras del Far y de Canyamars. Pasa cerca del municipio de Argentona y desemboca en el Mediterráneo entre Mataró y Cabrera, aunque acostumbra a no llevar agua. La industrialización, el crecimiento urbanístico, el rápido abandono de las actividades socioeconómicas tradicionales y la sobreexplotación de los acuíferos han provocado que la riera haya perdido capacidad hídrica.

A principios de 2017, los municipios por donde pasa la riera acordaron implementar medidas en el ámbito medioambiental y diseñar una vía azul que conecte la playa de poniente con las poblaciones del interior. Las medidas prevén potenciar especies autóctonas y eliminar las invasoras, además de volver a traer agua a este eje natural. El agua provendría de la que trata la depuradora (que se encuentra, dentro del Pla d'en Boet, justo al lado de la riera) y que actualmente se lanza al mar. En cuanto a la vía azul, se prevé que tenga una longitud de 15,3km.

En el caso de que el agua volviera a la riera, afectaría positivamente a su desembocadura y a la playa de poniente. Afectada principalmente por la construcción del puerto náutico de Mataró y del espigón de la vía del tren, la pequeña playa tiene una superficie de 4129m². Su longitud es de 210m y su anchura oscila entre los 44 y los 4 metros durante el año. Unos números paupérrimos, sobre todo si los comparamos con las playas vecinas del Varador (91000m²) o Callao (31000m²), que pueden llegar hasta los 150m y los 122m de anchura máxima, respectivamente.

Finalmente, frente a la costa de Mataró se encuentra un área litoral protegida que contiene praderas de Posidonia Oceánica, una fanerógama marina de alto valor ecológico. La Generalitat la declaró Zona Especial de Conservación Costas del Maresme (ZEC) y abarca un área de 3000 hectáreas. El proyecto



'Posidonia 2021', promulgado por una organización sin ánimo de lucro, pretende, entre otras propuestas, detener el fondeo incontrolado o reintroducir especies.

La influencia de la presencia del puerto

En las playas de Mataró, el desarrollo costero de la franja costera representa la parte del territorio en la que la acción antrópica ha determinado los mayores efectos de la transformación.

En ningún otro "paisaje" como en el equilibrio del medio ambiente costero, la base de la conservación de los recursos, que casi siempre se distorsiona por la falta o incorrecta planificación de las actividades humanas, el desarrollo urbano, instalaciones industriales, redes de transporte y puertos, o las infraestructuras turísticas.

Además del fenómeno antropogénico, que sintetiza con más detalle y con frecuencia representa el efecto sinérgico crítico de muchas de las actividades humanas antes mencionadas que sea realizada por la erosión de la costa. Aunque se caracteriza por una fuerte dinámica natural, en la actualidad el equilibrio de las playas está casi en todas partes comprometido por las intervenciones en el territorio.

Para entender la naturaleza del fenómeno, es necesario tener en cuenta que la presencia y la estabilidad de los sedimentos que constituye la playa, en general, depende de un mecanismo de transporte, que proporciona la distribución a lo largo de la costa, debido al efecto combinado de las olas y las corrientes, los materiales derramados en mar por los canales.

Además de otros fenómenos y / o el clima geológicos, cualquier interferencia con el proceso natural de erosión de las laderas, transporte de sedimentos hacia el mar, la navegación costera, por lo que implica el desequilibrio de la playa, lo cual se traduce en la mayoría de los casos en su demolición.

La presencia del puerto, en este caso en la costa de Mataró, fue el elemento clave que contribuyó particularmente a la erosión de la playa en el lado oeste. Un fenómeno que en los años venideros afectará severamente un beneficio económico fundamental para el complejo turístico así como para la población futura en general.

La playa es un recurso natural que es difícil de renovar ya que la erupción del control costero es compleja y rara vez se puede resolver. Su importancia ecológica también reside en las comunidades de plantas que son estrictamente características de dichos entornos y determinan su consolidación y crecimiento.

En el estado de conservación de las dunas y playas está estrechamente ligada a la de otros ecosistemas, de extrema importancia, tales como ambientes húmedos retrodunal, la Posidonia oceánica, ecosistemas que, además de la función estrictamente ecológico, tienen un considerable valor económico, directo e indirecto.

2.2.2 Usos del suelo: dinámicas recientes y principales problemáticas

Conocer el uso del suelo nos permite comprender las acciones, actividades o intervenciones que realiza el ser humano en un determinado tipo de superficie.

Evolución de los usos del suelo en el barrio de Pla d'en Boet y dinámicas actuales

Para entender los usos del suelo actuales es importante conocer la evolución histórica que los han caracterizado.

Las ortofotos realizadas en tres momentos distintos de los últimos sesenta años de la ciudad de Mataró (fotos 1, 2 y 3) nos permiten constatar la importante transformación urbana que ha sufrido desde mediados del siglo pasado. En la primera imagen, que nos remonta al 1956, observamos los límites urbanos de una ciudad 35.000 habitantes, muy distintos de los actuales, donde buena parte del suelo era agrícola. Por lo que se refiere al frente marítimo aún no se había construido el puerto, que actualmente rompe la continuidad de la playa de Mataró, aunque la ciudad ya sufría una barrera urbana con el litoral por la existencia de la línea ferroviaria localizada en primera línea de mar (1848). En 1956 el barrio del Pla d'en Boet era un espacio en las afueras de la ciudad de Mataró, sin existencia del sector secundario que es el que supone la mayoría del peso urbano actual. Además, en 1956 la trama urbana del barrio no se había dotado de servicios públicos y viarios.



Fotos 1,2 y 3: Ortofoto de Pla d'en Boet y Frente Marítimo en 1956, 1993 y 2017



Ortofoto 1956



Ortofoto 1993



Ortofoto 2017

Fuente: Elaboración propia a partir de ICGC

En 1993, aunque la ciudad ya había superado los 100.000 habitantes, la zona del Pla d'en Boet seguía siendo un territorio sobre todo agrario, con algunas primeras naves industriales que habían decidido situarse en esa zona. En el año 1987 y 1988 se construyeron los dos primeros polígonos industriales, conocidos como Blançó i Boter i el Pla d'en Boet respectivamente, que suponían la construcción de un total de 180.000 m² de suelo, de los cuales 70.000 m² fueron destinados a uso público (espacio viario, espacios verdes, equipamientos etc.). Por tanto, continuaba la permanencia de un uso del suelo muy homogéneo, y para nada tan urbanizado como en la actualidad. Otro cambio significativo entre las dos ortofotos (35 años de diferencia) es la incorporación del puerto, hoy deportivo, en el frente litoral de la ciudad, infraestructura que afecta especialmente a los sedimentos naturales de las playas de poniente.

Actualmente, la ortofoto nos permite observar que el barrio del Pla d'en Boet se encuentra mayormente edificado, aunque su cualificación es principalmente industrial. El suelo es mayoritariamente de uso privado, donde a parte del uso industrial también encontramos una zona de uso residencial que da continuidad al barrio del ensanche de Mataró. Con la última expansión industrial, el barrio se ha dotado de nuevas infraestructuras viarias, de transporte público, y una mejor conectividad con el resto de la ciudad. Además, se han concentrado más servicios (sobre todo en la zona residencial), como farmacias, escuelas, oficinas bancarias, bares, restaurantes, zonas deportivas etc. También se ha construido el TecnoCampus Mataró, un complejo universitario de carácter científico y de la innovación, que supone la interpolación del sector secundario que manejaba la zona de Pla de'en Boet con el sector terciario. Con todas las construcciones en lo que va de siglo podemos observar una transformación importante del territorio, aunque aún puede crecer teniendo en cuenta la existencia de solares sin urbanizar y con cualificación para hacerlo. A parte de todo esto encontramos diferentes equipamientos y espacios verdes para uso público que conforman la trama urbana del barrio.



Figura 15. Urbanización del barrio en zonas y sistemas, y nº hectáreas

Nombre	Número	Ha
Urbaniz. – Espacio público	56	314,22
Servicios	5	0,13
Equipamientos	11	0,17
Parques – zonas verdes	40	313,77
Urbaniz. - programado	43	196,25
Industrial	19	73,30
Zona industrial	19	122,87
Parques	16	85,65
Equipamientos	7	37,22
Terciario	1	0,08
Urbano	24	73,54
Industrial	18	73,30
Residencial	5	0,04
Terciario	1	0,12

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del ICGC

En la tabla podemos observar la distribución del suelo de forma cualitativa en hectáreas, donde podemos ver por un lado el espacio público, que supone un total de 314 hectáreas de la zona delimitada, y que el resto del espacio disponible es de propiedad privada y mayoritariamente de carácter industrial y terciario.

Cualificación del suelo

Actualmente, Mataró tiene una alta concentración de áreas residenciales en su centro urbano, pero esa urbanización se extiende sobre todo fuera de la delimitación de nuestro barrio, que destaca por su carácter industrial.

La zona del Pla d'en Boet dispone de cinco polígonos industriales, conformando así la zona más industrializada de la capital del Maresme.

Figura 16. Usos y cualificación del suelo urbano en Pla d'en Boet



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de ICGC

El uso del territorio del Pla d'en Boet también ofrece una pequeña área al este del distrito que es de carácter residencial, donde se concentran los servicios de primera necesidad, mientras que el resto del suelo tiene un uso industrial y servicios de conexión, como se analizó anteriormente. En el mapa podemos observar el alto porcentaje de territorio de carácter privado dedicado a la industria.

Clasificación del suelo

El barrio del Pla d'en Boet presenta una clasificación del suelo altamente urbanizado, aunque con el paso de los años se prevé que ese suelo cambie de uso y adopte otras funciones. El crecimiento demográfico de la ciudad y la posible pérdida porcentual en un futuro del sector secundario como actividad económica, pueden modificar el uso del suelo del barrio como ha pasado en otros distritos (Cirera, La Llàntia, Vista Alegre y La Pau) donde ha crecido la actividad terciaria y se ha dotado de más servicios. No encontramos ningún suelo que no pueda ser urbanizado en un futuro.



Figura 17. Clasificación y tipología del suelo en Pla d'en Boet



Elaboración propia a partir de datos de ICGC

Fuente:

Finalmente, en el punto más al sur del ámbito estudiado cabe destacar la importancia de la línea de ferrocarril (la más antigua de España), que une Mataró con Barcelona, y que supone un espacio de fractura entre la ciudad y la playa, una playa que ha quedado con el tiempo muy erosionada, casi residual.

2.2.3 El Planeamiento

El diagnóstico del planeamiento urbanístico del Frente Marítimo sector poniente - Pla d'en Boet lo tenemos que afrontar desde dos ámbitos, el supramunicipal i el municipal. En el ámbito supramunicipal está condicionado por las pautas de ordenación del territorio y de planeamiento urbanístico del Pla Territorial General de Catalunya y especialmente por el Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB) de abril de 2010 que promulga los principios para el desarrollo de siete comarcas de la provincia de Barcelona y de 164 municipios. La comarca del Maresme y su capital Mataró, en tanto que una de las principales ciudades de la segunda corona metropolitana, se ve directamente afectada.

Aspectos como la vertebración de los espacios abiertos, los sistemas de asentamiento, la trama urbana, las infraestructuras de movilidad, etc. fomentan la interconectividad de la segunda corona metropolitana, ayudan a la cohesión social y al desarrollo de sus áreas urbanas.

Los Planes Directores Urbanísticos, que coordinan el planeamiento urbanístico especial de las áreas urbanas, inciden en el desarrollo del ámbito del frente litoral y del Pla d'en Boet. El Plan de Infraestructuras del Transporte de Catalunya (2006-2026), define de forma integrada la red de infraestructuras viarias, ferroviarias y logísticas en Cataluña con el horizonte temporal 2026 y tiene el propósito de ampliarlo con el resto de infraestructuras portuarias y aeroportuarias a corto plazo. También nos afectan El Pla Director Urbanístico de la Línea Orbital i Ferroviaria y el Pla de Ports de Catalunya (2007), que ordena el litoral catalán, promoviendo un uso portuario eficiente, sostenible y racional que incide directamente en el Puerto de Mataró. O el Pla Director Urbanístic del Sistema Coster (PDUSC), que tiene por objetivo proteger los espacios abiertos y orientar el desarrollo de los suelos a menos de 500m de la costa, las intervenciones paisajísticas que preservaran el medio litoral y fomentar su uso social.

Planeamiento urbanístico

Los planes generales son, en el ámbito local, el principal instrumento de ordenación y planeamiento urbanístico aunque siempre bajo los límites y proyecciones del planeamiento Territorial. Desde la recuperación de los primeros ayuntamientos democráticos, Mataró ha trabajado con dos planes generales que son los que han diseñado la ciudad que hoy conocemos. El Plan General de 1977, que se desarrollará en toda su amplitud con la llegada del primer ayuntamiento democrático, coincidirá en el tiempo con el devastador impacto de las crisis económicas de los años 80' y 90' y serán precisamente estas herramientas urbanísticas las que ayudarán a reconvertir la antigua ciudad industrial textil en una ciudad de industria moderna y diversificada.

Las modificaciones del Plan General de 1977 y muy especialmente las incorporadas durante el trienio 1990-1993 en relación al ámbito de la riera de Argentona fueron:

- Redefinición del trazado del eje de Granollers, desde el cruce con la variante de la N-II hasta el mar.
- La desafección de industrias existentes, para posibilitar el desarrollo del sector industrial del Pla d'en Boet II.



- El nuevo puerto en la parte de levante, el cruce elíptico en la entrada de Mataró: carretera N-II, autopista C32, Avenida Lluís Companys, Camí Ral y el nuevo acceso al Puerto.
- La definición de nuevos usos y edificabilidades en el suelo urbanizable programado delimitando un nuevo sector de gran industria y terciario en el Rengle.
- En el ámbito de la Riera de Argentona, modificación del ámbito del Sorrall.
- Modificación del Plan General que delimita el Plan Especial de la Depuradora y el sector industrial les Hortes del Camí Ral.

Así pues, el Plan general de 1977 (con sus modificaciones) y el nuevo Plan General de 1996 han sido las herramientas de planeamiento que han asentado las bases de la transformación urbanística que hoy conocemos de la ciudad de Mataró y de su frente litoral: el puerto de Mataró de 1991, reivindicado infructuosamente desde finales del siglo XIX; las posteriores actuaciones de mejora del frente marítimo; el clúster empresarial, tecnológico y del conocimiento del Tecnocampus o el desarrollo de sus polígonos industriales (Pla d'en Boet, Hortes del Camí Ral, Balaçó i Boter, El Rengle i el Rengle II) principalmente.

Aun así, el Plan general de Mataró de 1996 ha seguido evolucionando y adaptándose a los tiempos y a las nuevas necesidades de la ciudad con un conjunto de documentos urbanísticos de modificación o desarrollo derivado, que conforman actualmente el planeamiento vigente y constituyen hoy por hoy la principal herramienta de transformación socioeconómica de la ciudad de Mataró. Transformación no exenta de nuevos retos que pasan por reforzar estratégicamente el rol de Mataró tanto en el ámbito comarcal, como en el metropolitano y catalán sin dejar de desatender los objetivos de bienestar, cohesión social y sostenibilidad por medio de planes directores, especiales y estratégicos.

Por su relevancia, destacamos el Pla de Millora Urbana IVECO Renfe – Farinera. Iniciado en 2004, con la modificación puntual del Plan General de 1996 en los ámbitos de Iveco Renfe- Farinera i Valdeix y que se aprueba definitivamente en 2013 con la redacción de una segunda modificación Puntual del Plan General (2aMPPG) con dos sectores del PMU (el PMU-10 Isaac Peral-Renfe- y el PMU-11 Iveco-Renfe-Farinera). La superficie total del sector discontinuo Iveco-Renfe/Farinera de 45.526m² y situado entre el puerto de Mataró y el TecnoCampus transforma los usos industriales iniciales para la implantación residencial y de servicios, en consonancia con las transformaciones del entorno que en el futuro generaran el nuevo frente marítimo de la ciudad.

El Plan Especial del Puerto de Mataró, aprobado en 1991 y modificado en sucesivas ocasiones (1996) hasta el 2002, clasifica el ámbito del antiguo Plan Especial del Puerto de suelo urbano y lo califica, mayoritariamente, como sistema portuario relegando así el Sistema Marítimo a la Parte del Paseo Marítimo de Levante y los nuevos accesos a poniente. El Plan Estratégico y Director del Consorcio del Puerto de Mataró (2008) define las políticas y las estrategias para el desarrollo de las infraestructuras y servicios portuarios del Consorcio del Puerto de Mataró de acuerdo con las previsiones del Pla de Puertos de Catalunya y su integración con la ciudad de Mataró.

La Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado (EDUSI) 2015-2020 en Mataró fija la prioridades de actuación en la ciudad de Mataró en ejes estratégicos como el de impulsar edificios inteligentes en equipamientos municipales y viviendas sociales, en el alumbrado público, la movilidad sostenible o la gestión de residuos, ámbitos todos que afectan directamente a los polígonos industriales del Pla de Boet, el puerto deportivo o el Tecnocampus. También es importante, por su condición de puerta de entrada a la ciudad y por sus centros industriales y de conocimiento, la implantación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Mataró (PMUS). Este plan define el modelo global de movilidad presente y futuro en la circulación y estacionamiento de vehículos, en los desplazamientos de peatones, bicicletas, la red de transporte público y la distribución de mercancías en la ciudad. La movilidad es un aspecto a tener en cuenta y más si se tiene el objetivo de reducir las emisiones de CO₂ y las partículas contaminantes. En este sentido el Plan de Acción de Energía Sostenible (PAES), que forma parte de la Agenda21, pretende conseguir un entorno territorial que permita una mayor eficiencia, reducir las necesidades de desplazamientos, favorecer modos de movilidad sostenible, promover el uso racional del vehículo privado, incentivar el uso eficiente del agua, la reducción de residuos e implicar la ciudad de Mataró –y por lo tanto el Pla d'en Boet- en la consecución de una ciudad más sostenible.

Por último el plan Estratégico Mataró 2022, iniciado en 2016, y aún en curso mediante procesos participativos, tiene que definir el modelo de ciudad y su desarrollo futuro. Se trata de un proceso de reflexión estratégica que se enmarca dentro de la Estrategia Europa 2020 y apuesta por un modelo de crecimiento basado en el desarrollo urbano inteligente, sostenible e integrador, con el fin de afrontar los retos económicos, ambientales, climáticos, demográficos y sociales de la ciudad de Mataró.



2.2.4 Diagnóstico Socio-ambiental

Analizadas las características históricas, sociales, ambientales y urbanísticas del frente marítimo de poniente, puerto deportivo y Pla d'en Boet, podemos apreciar que estamos tratando de un barrio tan extenso territorialmente como poco denso demográficamente. Un barrio con diversos usos del suelo donde el residencial, a diferencia de la mayoría de barrios de la ciudad de Mataró, no es el predominante. Un barrio que se caracteriza por su situación de "frontera" que limita con el término municipal de Cabrera de Mar, el litoral marítimo, el corredor natural de la riera d'Argentona así como con los barrios residenciales de Cerdanyola, Peramás y el Eixample. Un barrio de acceso a la ciudad de Mataró desde las ciudades del Maresme sur y la comarca del Barcelonès. Un barrio que asume buena parte de la movilidad de entrada y salida hacia el sur. Un barrio donde se sitúan dos de las principales infraestructuras viarias y ferroviarias de Mataró, la N-II y la RENFE. Un barrio que gracias a las transformaciones de las últimas décadas vuelve su mirada al mar. El puerto deportivo, la playa de poniente, la urbanización del frente litoral y la proyección de un futuro soterramiento de la línea de tren (y por tanto la preceptiva reserva de suelo) que ha de permitir a la ciudad de Mataró pueda aprovechar en su totalidad su frente litoral bajo la atenta mirada del Pla Director del Sistema Costero y su protección de 500 metros tierra adentro del litoral catalán.

Así pues, el análisis de los usos del suelo del Pla de Boet nos proyecta grandes retos y oportunidades con vistas al 2050. Retos algunos, como la movilidad, la sostenibilidad, o la preservación del medioambiente importantes para la ciudad de Mataró en su totalidad, pero en muchos otros será la proyección estratégica de las zonas residenciales, industriales y terciarias que les queramos dar, las que marcarán el carácter del frente litoral de poniente y Pla d'en Boet del 2050.

Residencialmente no debe consolidarse, sino que debe expandirse como está haciendo más allá del barrio histórico hacia el frente marítimo. El asentamiento de la población debe garantizar el equilibrio entre industria, servicios y población residencial. Un barrio con baja densidad de población residente y por el contrario con un alto flujo de población que solo se desplaza por razones laborales, de ocio o estudio, despersonaliza el barrio, corre el riesgo de desertizarse y despersonalizarse, al percibirse como una "zona de nadie" susceptible en muchos casos de caer en deterioro y degradación.

En este sentido, el reto del Pla de Boet 2050, por lo que se refiere al planeamiento residencial, ha de sustentarse en tanto a dar continuidad a las áreas proyectadas como en la de integrar, rehabilitar y reurbanizar aquellas construidas en los años sesenta y ochenta del siglo XX. Su objetivo no puede ser

otro que el de evitar el riesgo de aislamiento y exclusión social. Polígonos como el de Espartero del Pla d'en Boet (edificado en los años setenta por el Ministerio de la Vivienda) o el parque de vivienda de los años ochenta deben atenderse como una prioridad para el desarrollo y cohesión del barrio. Poner el objetivo solo en proyectos de nueva urbanización sin atender esta realidad hipotecaría el desarrollo integral del barrio.

En este sentido, el impulso de los ejes comerciales, la integración e interacción de las zonas residenciales con servicios derivados de los polígonos de actividad económica, el TecnoCampus o el puerto deportivo, no solo cohesionará y dará identidad y nuevas oportunidades a los residentes del barrio, sino que servirá para dinamizarlo y humanizarlo.

La preeminencia industrial, logística y de servicios tendrá que adaptarse a los retos medioambientales, de sostenibilidad y movilidad que exigirá el nuevo modelo de ciudad adaptada al cambio climático. El campus universitario del TecnoCampus y su clúster tecnológico ha de convertir Mataró en un referente de la sociedad del conocimiento.

En este sentido, el papel del barrio más extenso territorialmente de la ciudad de Mataró, el barrio que es el principal motor económico industrial de la ciudad y del conocimiento por excelencia, debe liderar la transformación de la ciudad.

Medioambientalmente y pensando en el 2050, hay de dar un salto cualitativo y cambiar ciertos paradigmas más propios del siglo XX que del siglo XXI. Los usos industriales (polígonos industriales) y de servicios (universidad y puerto) han de poder contribuir a la preservación del medioambiente de la misma forma que hace les Cinc Sènies por sus características preminentemente agrícolas. Les Cinc Sènies y el Pla de Boet han de representar la principal contribución en la lucha contra la contaminación de la ciudad de Mataró. De poco serviría que aquello que se gana medioambientalmente en les Cinc Sènies se pierda en el Pla de Boet.

En este sentido, hay que repensar los polígonos industriales, que tendrán que ser sostenibles, donde no hay ningún motivo por el que el verde urbano no sea preeminente. Unos polígonos que han de contribuir medioambientalmente a los compromisos de lucha contra el cambio climático.



2.3. ESCENARIOS

Analizado el contexto del Pla d'en Boet, se proyectarán los escenarios de futuro que deberán determinar la toma de decisiones. Obviamente, los escenarios aquí planteados no son pronósticos que puedan suceder a ciencia cierta, pero sí pueden indicar las líneas y acciones que pueden suceder.

Para el Pla d'en Boet hemos proyectado escenarios de índole Socio-Demográfico, Económico-Institucional y Ambiental. Cada uno de ellos posee diferentes ámbitos que encontramos relevantes a la hora de pensar en el desarrollo futuro del barrio.

Finalmente, dividimos estos ámbitos en situaciones: tendencial, donde se entiende que no hay interrupciones con la tendencia actual; utópico, donde las condiciones mejoran más allá de la proyección; y distópico, donde las condiciones y la tendencia evolucionan negativamente hacia un fuerte deterioro.

Figura 18: Escenario Socio-demográfico

ESCENARIO SOCIO-DEMOGRÁFICO			
ÁMBITO	TENDENCIAL	UTÓPICO	DISTÓPICO
Población	La construcción programada de viviendas en el frente marítimo supone un aumento de la población. Tendencia al rejuvenecimiento de la población (media de edad entre los 42 i los 44 años). Las corrientes migratorias permanecen constantes.	El área del Pla d'en Boet zona litoral se convierte en un punto de referencia para otros barrios y aumenta la población residencial. Rejuvenecimiento de la media de edad de la población, por debajo de los 40 años. Migración de la población de Mataró y localidades vecinas.	Gentrificación de población fruto de la revalorización del barrio; aparición en el mercado de pisos turísticos; aumento precio de los alquileres. Envejecimiento de la población superior a una media de 45 años. Necesidad de equipamientos adecuados para dicha población. El flujo migratorio (interior y exterior) disminuye drásticamente y la población decrece.
Identidad de Barrio Participación ciudadana	Identificación con su actividad económica, universitaria y viaria. Entidades y asociaciones con poco sentimiento de pertenencia al barrio. Débil participación ciudadana.	El aumento de la población residencial consolida la identidad de barrio. Su actividad económica, turística, de ocio y servicios también lo revalorizan. Cohesión del tejido asociativo. El aumento de la población residencial fomenta la participación ciudadana.	Despersonalización del barrio. Debilidad de la identidad, tejido social no vinculado con el barrio. Escasas iniciativas de participación ciudadana.
Perspectiva	Progresiva implementación del	Planteamiento integral, independientemente del uso del	Políticas sin perspectiva de género. Desocupación del

de género	urbanismo de género solo en la trama urbana residencial.	suelo. Apuesta por medidas de seguridad, movilidad, iluminación o verde urbano.	espacio público.
------------------	--	---	------------------

Fuente: Elaboración propia

Figura 19: Escenario Económico-Institucional

ESCENARIO ECONOMICO-INSTITUCIONAL			
ÁMBITO	TENDENCIAL	UTÓPICO	DISTÓPICO
Usos del Suelo	Expansión residencial del frente marítimo. Progresiva pérdida de peso del sector económico-industrial. Dobles usos en los polígonos hacia el ocio nocturno. Expansión sector terciario vinculado con el TecnoCampus y el Puerto.	Incremento del suelo residencial. Políticas para potenciar equilibradamente un uso mixto residencial/industrial/terciario. Consolidación de la trama comercial. Potenciación de los usos de ocio vinculado tanto al Turismo (Puerto Náutico) como el deportivo.	Expansión uso residencial en detrimento del uso industrial. Obsolescencia, pérdida de competitividad del modelo de los polígonos industriales. El sector empresarial y el del conocimiento no interactúan. Aumento del ocio nocturno intensivo.
Economía, empleo y proyectos mejora urbana	La actividad económica y terciaria crea nuevos puestos de trabajo. Persiste la debilidad del tejido comercial vinculado al residencial (escaso y discontinuo). La remodelación del frente marítimo abre una oportunidad al sector turístico y al comercio vinculado al turismo.	Tasa de paro 3-5 puntos por debajo de la media de Mataró, empleo especializado y de alto valor añadido. Sinergia universidad – empresa. Nuevas oportunidades económicas vinculadas con el conocimiento, el ocio y el turismo. Eje residencial y comercial conforman una continuidad. El Puerto se convierte en un polo atractivo de comercio, ocio y restauración. El Paseo marítimo refuerza la identidad de barrio.	Polígonos de actividad económica obsoletos. Destrucción y pérdida de empleo cualificado y de calidad. Paro 5 puntos por encima de la media de Mataró. Debilidad comercial, dispar y discontinua. El turismo provoca un aumento de los precios de la vivienda centrifugando población histórica.
Infraestructuras Viarias	Demora del proyecto de soterramiento de la línea de ferrocarril. Pacificación N-II gracias a la cesión de la titularidad al municipio en su paso	Soterramiento de la línea de la RENFE. Creación de la Línea Orbital Ferroviaria. Remodelación N-II incide en nuevas oportunidades de urbanización.	Aumento de la presión del tráfico NII. No se ejecutan línea orbital ferroviaria y soterramiento de la línea de RENFE. La presión del tráfico rodado dificulta la movilidad.



	por Mataró.		
Planificación	El residencial programado no atiende las políticas de vivienda pública y alquiler. Necesidad de nuevos equipamientos que ya no pueden ser compartidos con otros barrios. Mejoras en el espacio público que aumentan la calidad de la vida pública aunque solo en la zona del frente marítimo.	Políticas de vivienda pública y de alquiler consiguen asentar población joven. Control de la presión turística.. Aumentan los espacios abiertos y la trama urbana se entrelaza con espacios verdes y de ocio.	Déficit estructural de vivienda pública y de alquiler. Compra de inmuebles para la especulación. Déficit de servicios públicos y equipamientos. Los espacios abiertos no se conservan y no se utilizan como deberían, las áreas verdes se degradan y dejan de utilizarse.

Fuente: Elaboración propia

Figura 20: Escenario Ambiental

ESCENARIO AMBIENTAL			
ÁMBITO	TENDENCIAL	UTÓPICO	DISTÓPICO
Cambio climático	Aumento de las olas de calor y los temporales marítimos. Progresiva adaptación de las viviendas, infraestructuras y equipamientos. Disminución de las emisiones CO2 y partículas por cambios tecnológicos o políticas supralocales .Mejoras tecnológicas incineradora y depuradora.	Adaptación de las infraestructuras, equipamientos y viviendas al cambio climático. Compromiso por la sostenibilidad y la eficiencia energética de sus polígonos y terciario, así como por las energías renovables.	Aumento de las olas de frío y calor, los días de noches tropicales y el retorno de las tormentas marítimas. No se contemplan políticas de adaptación y de mitigación en la lucha contra el cambio climático. Aumento de las emisiones de CO2 y partículas por la especialización industrial de los polígonos del Pla d'en Boet. Deterioro de la salud pública.
Riera de Argentona	Acuerdo entre municipios comarcales para recuperar su valor ecológico.	Recuperación como un espacio verde y de alto valor ecológico y medioambiental.	Degradación ambiental de la Riera. Aumento del riesgo de la zona

		Control de vertidos de aguas residuales.	inundable debido a la frecuencia de las lluvias torrenciales.
Frente Litoral	Las infraestructuras viarias determinaran las políticas de recuperación del litoral como espacio verde y de valor ecológico	El soterramiento de la línea RENFE y el desvío N-II impulsa el litoral marítimo como espacio verde urbano de alto valor ecológico.	Las infraestructuras viarias impiden el acceso al mar. Regresión del litoral con la ampliación del puerto.
Playa de Poniente	Regeneración de la playa artificialmente por la provisión de arena de otras playas. No se contempla como playa.	Nuevas técnicas de ingeniería portuaria permiten la llegada de sedimentos a la playa.	Marginalización de la playa de Poniente. Incremento del riesgo de inundaciones ante la eliminación de la barrera natural. Pérdida de la oportunidad económica y de ocio
Políticas sostenibilidad	Impulso de políticas de eficiencia energética como el <i>Tub Verd.</i> Escaso impacto de la Políticas de autosuficiencia energética en vivienda pública, Polígonos y TecnoCampus. Transporte público poco optimizado y carril bici discontinuo. Consumo elevado de agua y concienciación insuficiente. Políticas de verde urbano solo en espacio residencial	Autosuficiencia energética. Impulso de políticas de movilidad integrales en transporte público, fomento de la bicicleta y uso peatonal. Fomento del vehículo eléctrico Nueva cultura del agua: segundas oportunidades en su uso en empresas y equipamientos. Aprovechamiento del espacio público con el fin de aumentar el verde urbano	Sector económico y terciario no contribuyen en la lucha contra el cambio climático. Aumenta el consumo energético Aumento de las emisiones de CO2. Los espacios peatonales inexistentes. Escasez de agua debido al cambio climático. Restricciones en el consumo de agua. No se contemplan políticas específicas de fomento del verde urbano.

Fuente: Elaboración propia



2.4. CRITERIOS

Después de presentar la diagnosis socioambiental y los escenarios propuestos, debemos elaborar los criterios. Podemos definir *los criterios* como variables expuestas de manera asertiva, mediante oraciones, con la finalidad de orientar futuras estrategias de planeamiento referentes al barrio. Los enfocaremos en cuatro ámbitos: el sociodemográfico, el económico, el institucional y el ambiental.

En el contexto *sociodemográfico* se intervendría sobre la baja densidad de población residencial del barrio a la vez que su paulatino envejecimiento. El barrio debería crecer de forma que no perjudique la actual población residente. Es decir, evitar una centrifugación de los actuales vecinos a otras zonas de la ciudad o municipios. También hay que impulsar la calidad de vida desde una perspectiva de género y de inclusión social, un aspecto difícil en un barrio tan extenso y con una alta complejidad en los usos del suelo.

En relación al ámbito *económico*, creemos que se deben proyectar los polígonos de actividad económica e industrial de acuerdo a criterios de sostenibilidad y respeto al medioambiente. Es necesario también fomentar una estrecha colaboración universidad-empresa así como apostar por las oportunidades que ofrece el frente marítimo y especialmente el puerto náutico.

Institucionalmente, las políticas públicas relativas a los usos del suelo deberán principalmente atender a las necesidades de vivienda pública (especialmente de alquiler), aprovechar el impulso que supone abrirse al mar y mejorar y prever los problemas directos e indirectos de la movilidad.

Finalmente, en el contexto *ambiental*, es necesario impulsar políticas de verde urbano, recuperar la Playa de Poniente y la Riera de Argentona y contribuir, como futuro pulmón verde de la ciudad.

En síntesis, como criterio general destacamos la posibilidad y necesidad de convertir el barrio del Pla d'en Boet en el nuevo espacio residencial de Mataró, un espacio abierto al mar. Un barrio sustentado, de acuerdo con su tradición industrial, en una nueva economía sostenible, respetuosa con su entorno y eficiente. Una economía que aproveche la oportunidad que le ofrece la simbiosis universidad-empresa. El pla d'en Boet deberá ser un referente en la lucha contra el cambio climático como el nuevo pulmón verde de la ciudad.

Figura 21: Tabla de criterios para el Pla d'en Boet

ÁMBITOS	CRITERIOS DE MEJORA DEL PLA D'EN BOET Y FRENTE MARÍTIMO
Aspecto General	Hacer del Pla d'en Boet un nuevo espacio residencial, abierto al mar, pulmón verde de la ciudad, basado en una economía sostenible y del conocimiento
Ámbito Sociodemográfico	1. Aumentar la población respecto a la ciudad y rejuvenecer el barrio 2. Fomentar un crecimiento compatible con la población actual
Ámbito Económico	1. Proyectar los polígonos de actividad económica hacia un modelo eficiente, sostenible y respetuoso con el medioambiente 2. Potenciar la colaboración entre universidad y empresa 3. Dinamizar el frente marítimo con la ayuda del puerto náutico
Ámbito Institucional	1. Abrir el barrio al mar 2. Mejorar la movilidad y la accesibilidad
Ámbito Medioambiental	1. Contribuir proactivamente en la lucha contra el cambio climático 2. Recuperar los espacios verdes de la riera de Argentona y la playa de Poniente

Fuente: Elaboración propia

2.5. ANÁLISIS DAFO

Una vez elaborados los criterios, se ha realizado un DAFO sobre el Pla d'en Boet. El objetivo principal de esta metodología es identificar, a nivel local de barrio, debilidades y fortalezas. Además, también nos permite determinar las amenazas y oportunidades que observamos a nivel global. Lo haremos mediante los criterios anteriormente seleccionados y los ámbitos a los que hemos hecho referencia: sociodemográfico, económico, institucional y medioambiental.

De las *debilidades* destacamos la tendencia al envejecimiento de la escasa población residencial del barrio con un nivel adquisitivo bajo. Al considerar el potencial futuro crecimiento que puede doblar la población actual, cabe contemplar la *amenaza* de la centrifugación de la población residente ante la especulación inmobiliaria. Nuestra *fortaleza* es la gran cantidad de suelo del que dispone el barrio para desarrollarse y la *oportunidad* que brindamos a la ciudad de Mataró ante la necesidad de crecimiento de la población.

En el aspecto económico, destacamos la *debilidad* que representa la desespecialización de los polígonos de actividad económica, así como la *amenaza* que para la ciudad de Mataró supone la competencia de las ciudades medias de la Región Metropolitana de Barcelona o las principales ciudades de la comarca del Maresme. Aún así, nuestra mayor *fortaleza* es la existencia de una muy buena



comunicación y accesibilidad, tanto por autopista como por ferrocarril, lo que supone una *oportunidad* para los sectores secundarios y terciario, que requieren de este valor añadido para desarrollar su actividad económica.

A nivel institucional, la principal *debilidad* reside en las infraestructuras del sistema viario y ferroviario que no permiten la conectividad con el frente marítimo, así como la movilidad intensiva, como puerta de entrada por el sur a la ciudad. La principal *amenaza* se focaliza en la falta de recursos para impulsar los proyectos de soterramiento de la vía del tren y en menor medida la pacificación de la N-II. La principal *fortaleza* reside en el impulso que ofrecen la universidad y el puerto náutico, y la *oportunidad* para la ciudad de Mataró de aprovechar, en bienestar y actividad económica, la totalidad de su frente litoral.

Finalmente, cabe destacar que, aunque los polígonos y el puerto náutico ofrecen oportunidades, también pueden representar *debilidad*, en el ámbito medioambiental, para la preservación ecológica de la Playa de Poniente y la Riera de Argentona. Sobre todo, ante la *amenaza* generalizada del impacto del cambio climático. A la vez, la riera y el frente marítimo suponen una *fortaleza* para el barrio del Pla d'en Boet y la tendencia de concienciación ambiental tanto de instituciones municipales y supramunicipales, así como de la sociedad en general, suponen una *oportunidad* para preservar el valor ecológico de estos espacios singulares.

La singularidad y complejidad del barrio del Pla d'en Boet pueden y deben impulsar la transformación de la ciudad de Mataró en todos los aspectos que hemos analizado. Existe el espacio para crecer, la base para promover una economía sostenible, eficiente y respetuosa con el medio ambiente y unos espacios naturales, la playa y la riera, que facilitarán el alcance de los objetivos de la lucha contra el cambio climático.

Figura 22: Análisis DAFO

	Local <i>Debilidades</i>	Global <i>Amenazas</i>
Negativo	<ul style="list-style-type: none"> Barrio envejecido, sin tendencia natural de crecimiento y con bajo nivel adquisitivo Diversificación de la actividad económica La vía del tren y la NII como barreras entre el barrio y el mar y una movilidad intensiva Los polígonos y el puerto contribuyen negativamente a la preservación ecológica de la riera d'Argentona y la playa de Poniente 	<ul style="list-style-type: none"> La especulación inmobiliaria La competencia comarcal y metropolitana La falta de recursos para llevar a cabo los proyectos e infraestructuras El aumento de los efectos del cambio climático
Positivo	<ul style="list-style-type: none"> Disponemos de espacio para construir y transformar Zona industrial bien comunicada y clúster universitario La presencia de la Universidad y el puerto náutico El valor ecológico de la riera y la playa 	<ul style="list-style-type: none"> La voluntad de crecer de la ciudad de Mataró El sector secundario y terciario buscan zonas bien comunicadas La voluntad del desarrollo integral del espacio litoral La concienciación ambiental y la necesidad de reducir las emisiones de CO₂
	<i>Fortalezas</i>	<i>Oportunidades</i>

Fuente: Elaboración propia

2.6. PROPUESTAS Y PROYECTOS

A continuación se presentan las propuestas y sus correspondientes proyectos, surgidos del análisis del barrio (diagnóstico), de observar sus fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas; y establecer unos criterios a los que se dan respuesta.

Propuesta 1: Hacer del Pla d'en Boet el principal espacio de crecimiento urbano de la ciudad de Mataró.

- Proyecto 1.1 Construcción de 454 unidades de vivienda y fomentar un parque de vivienda pública de alquiler.
- Proyecto 1.2 Construir una residencia de estudiantes para el TecnoCampus

Propuesta 2: Abrir el barrio al mar facilitando la movilidad y la accesibilidad

- Proyecto 2.1 La creación de un Anillo Verde que conecte el litoral, la riera y los barrios residenciales contiguos.
- Proyecto 2.2 Construir el paseo marítimo de Poniente



Propuesta 3: Convertir el Pla d'en Boet en un pulmón verde de la ciudad de Mataró

- Proyecto 3.1 Impulsar políticas de valorización ecológica, paisajística, ambiental y de conservación de la riera de Argentona.
- Proyecto 3.2 Ampliar las líneas de autobús en su paso por el barrio

Propuesta 4: Impulsar la actividad económica de los polígonos hacia un modelo circular sostenible.

- Proyecto 4.1 Instalar placas fotovoltaicas en cubiertas y asilamientos térmicos vegetales en las cubiertas y fachadas de las naves industriales y terciario
- Proyecto 4.2 Crear un banco de residuos de materias primas que genere nuevas oportunidades de negocio.

PROPUESTA 1	HACER DEL PLA D'EN BOET EL PRINCIPAL ESPACIO DE CRECIMIENTO URBANO DE LA CIUDAD DE MATARÓ
Proyecto 1.1	Construcción de 454 unidades de vivienda y fomentar un parque de vivienda pública de alquiler
<u>Objetivo</u>	Aumentar la población residente en el barrio y fomentar el alquiler, mediante la construcción de 21.150 m ³ de nuevas viviendas. Estas 454 unidades se sumarán a las proyectadas en el PMU IVECO-RENFE/Farinera (729) para un total de 1183 viviendas nuevas.
<u>Actuación</u>	- Construir 6 edificios que acojan 454 unidades de vivienda - Destinar un 30% a vivienda pública de alquiler
<u>Agentes</u>	- Ayuntamiento de Mataró - Generalitat de Catalunya - Propietarios
<u>Localización</u>	El proyecto se llevará a cabo en la zona sur del barrio, cualificada como zona urbanizable
<u>Temporalización</u>	Tres años
<u>Recursos</u>	-
<u>Concentración y limitación</u>	Concesión de la licencia de obra por parte del Ayuntamiento de Mataró.

<u>Evaluación y seguimiento</u>	El ayuntamiento establece un proyecto de urbanización con un calendario y concede las licencias correspondientes.
PROPUESTA 1	HACER DEL PLA D'EN BOET EL PRINCIPAL ESPACIO DE CRECIMIENTO URBANO DE LA CIUDAD DE MATARÓ
Proyecto 1.2	Construir una residencia de estudiantes para el TecnoCampus
<u>Objetivo</u>	Con el objetivo de promover y consolidar el rol de Mataró como ciudad universitaria, proponemos la construcción de un edificio de apartamentos, en régimen de alquiler, reservado a estudiantes del TecnoCampus. El edificio también podrá acoger profesores invitados por el TecnoCampus. Deberá tener todos los servicios esenciales para el estudiante y se integrará en el espacio residencial y para una mayor integración con la ciudad.
<u>Actuación</u>	- Construir un complejo que pueda atender la demanda de unas 100 personas alojadas (el ratio de habitaciones individuales y compartidas se deberá evaluar en un proceso de seguimiento). En la actualidad la media de plazas de alojamiento en las universidades españolas, respecto al total de estudiantes matriculados, se sitúa en un 2.6%, mientras que la media de las universidades europeas se sitúa en el 9.4%. Puesto que el TecnoCampus tiene en la actualidad 3.135 estudiantes matriculados, la universidad debería poder alojar inicialmente un mínimo de 80 estudiantes así como poder ofrecer también alojamiento en previsión a posibles intercambios académicos.
<u>Agentes</u>	- Ayuntamiento de Mataró - TecnoCampus - Departament d'Empresa i Coneixement - Ministerio de Educación, Cultura y Deportes
<u>Localización</u>	El proyecto se llevará a cabo en la zona sur del distrito, cualificada como zona urbanizable
<u>Temporalización</u>	Tres años
<u>Recursos</u>	Cesión urbanística por el proyecto de construcción de la nueva vivienda.
<u>Concentración y limitación</u>	Concesión de la licencia de obra por parte del Ayuntamiento de Mataró.
<u>Evaluación y seguimiento</u>	Seguimiento anual por parte del TecnoCampus y Ayuntamiento de Mataró.
<u>Otros</u>	Actualmente el TecnoCampus tiene convenio bilateral Erasmus con 73 universidades europeas y otras 19 del resto del mundo. Por tanto se debe poder consolidar la oferta de Mataró ciudad universitaria intentando evitar que estos estudiantes se alojen en otras ciudades.



PROPUESTA 2	ABRIR EL BARRIO AL MAR FACILITANDO LA MOVILIDAD Y LA ACCESIBILIDAD
Proyecto 2.1	La creación de un Anillo Verde que conecte el litoral, la riera y los barrios residenciales contiguos.
<u>Objetivo</u>	Adaptar un espacio/vía inclusivo, que transmita seguridad y que fomente la práctica de actividades lúdico-deportivas. Además, ejerza de conexión entre el litoral, el área de actividad económica y la zona residencial.
<u>Actuación</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Creación de dos vías de 3 metros de ancho de carácter ciclo-peatonal en la parte final de la Avinguda del Port, que continuara por todo el paseo de Marina. El circuito tendrá 5.8km de recorrido. - Adaptación de la vía lateral paralela de la riera d'Argentona, que actualmente está en muy mal estado, para enlazar la vía lúdica con la primera y la tercera parte. - Creación de una vía de 3 metros de ancho en calle Carrasco i Formiguera, que conecte la riera d'Argentona con Avinguda Lluís Companys y baje hasta el paseo marítimo. - Dotar de verde urbano toda la zona litoral y de iluminación la vía en su paso por la riera de Argentona. - Crear un circuito de gimnasio <i>outdoor</i> a lo largo del recorrido con diferentes niveles de dificultad para diferentes edades de los usuarios.
<u>Agentes</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Ayuntamiento de Mataró - Asociación de Vecinos - Otras organizaciones locales
<u>Localización</u>	Des de la parte derecha del puerto hasta la riera de Argentona, pasando hasta la calle de Carrasco i Formiguera, en el acceso y salida de la riera. De ahí seguir por Carrasco i Formiguera hasta la Avenida Lluís Companys.
<u>Temporalización</u>	Pretende ser una de las primeras actuaciones en cuanto se termine la remodelación de las vías del tren y la Nacional II. Finalización 2038.
<u>Recursos</u>	300.000€
<u>Concentración y limitación</u>	El proyecto desarrollado por el Ayuntamiento de Mataró coordinado transversalmente por las áreas de movilidad, juventud, tercera edad y deporte, con el apoyo de la asociación de vecinos y las otras entidades colaboradoras.
<u>Evaluación y seguimiento</u>	Encuesta al inicio del proyecto y una encuesta al final para analizar el impacto del proyecto. La encuesta final nos servirá para valorar el uso de estas vías para practicar deporte, o para circular en bicicleta o utilización del gimnasio urbano.

PROPUESTA 2	ABRIR EL BARRIO AL MAR FACILITANDO LA MOVILIDAD Y LA ACCESIBILIDAD
Proyecto 2.2	Construir el paseo marítimo de Poniente
<u>Objetivo</u>	Que las calles que bajan de forma perpendicular al mar (Av. Ernest Lluch, Calle de Tordera, Calle Remallaire, calle Narcis Monturiol...) formen una continuidad con el actual paso del ferrocarril y se conecte con el nuevo paseo marítimo que se va a crear.
<u>Actuación</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Construir un paseo integrado en el paisaje, sin infraestructura artificial que pueda sufrir desperfectos en caso de temporales marítimos. (1.4km) - Conexión con el paseo marítimo de las calles que bajan perpendicularmente hacia el litoral. - Crear un carril bici - Dotar de verde urbano y arbolario la nueva zona. - Reserva de aparcamientos para vehículos eléctricos, con puntos de recarga eléctrica, para fomentar su uso. - Construir un espigón al sur de la playa de Poniente con el fin de doblar su extensión así como para evitar la constante pérdida de arena. (+329m) - Realizar un bypass de arena desde la playa del Varador. - Impulsar la recuperación de actividades tradicionales relacionadas con la pesca (ej. Exposición sobre los orígenes de la pesca tradicional en Mataró)
<u>Agentes</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Ayuntamiento de Mataró - Ayuntamiento de Cabrera de Mar - Generalitat de Catalunya - Otras entidades
<u>Localización</u>	Actual línea del ferrocarril Barcelona-Mataró, en su paso por la ciudad Mataró, una vez soterrada, hasta la desembocadura de la riera de Argentona
<u>Temporalización</u>	1ª Fase: Construcción del espigón 2ª Fase: Bypass de arena. 3ª Fase: Construcción del paseo marítimo
<u>Recursos</u>	Ayuntamiento - Generalitat de Catalunya - Ministerio de Fomento
<u>Concentración y limitación</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Ayuntamiento de Mataró - Aprobación de la Generalitat.
<u>Evaluación y seguimiento</u>	Se evaluará el impacto mediático del espacio en cuanto al promedio de usuarios.



PROPUESTA 3	CONVERTIR EL PLA D'EN BOET EN UN PULMÓN VERDE DE LA CIUDAD DE MATARÓ
Proyecto 3.1	Impulsar políticas de valoración ecológica, paisajística, ambiental y de conservación de la riera de Argentona
<u>Objetivo</u>	- Recuperar el valor ecológico de la riera de Argentona como elemento clave en la lucha contra el cambio climático. (16ha). - Fomentar el valor paisajístico y la conservación del entorno de la riera
<u>Actuación</u>	- Creación de un consorcio entre los municipios por los que pasa la riera de Argentona - Recuperar su valor ecológico y transformar su actual situación de abandono - Mejorar la accesibilidad entre la playa, la riera y el Pla d'en Boet - Recuperar especies autóctonas y controlar las invasoras - Impulsar campañas de concienciación entre la ciudadanía - Fomentar actividades de valoración paisajística (ej: concurso de fotografía) - Instalar miradores e infografías sobre la flora y la fauna - Impulsar un programa de conservación y talleres en las escuelas e institutos de la ciudad
<u>Agentes</u>	- Ayuntamiento de Mataró - Diputació de Barcelona - Departament d'Ensenyament - Departament de Territori i Sostenibilitat - Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente
<u>Localización</u>	Riera de Argentona
<u>Temporalización</u>	Ejecución inmediata. 3-6 meses limpieza y puesta a punto de la riera, 3 a 5 años recuperación ambiental.
<u>Recursos</u>	Se utilizan recursos propios del ayuntamiento para las tareas de puesta a punto. Se saca a concurso público las instalaciones de ocio.
<u>Concentración y limitación</u>	El consorcio de la Riera de Argentona impulsa las acciones y la financiación. El ayuntamiento fomenta las campañas educativa y de concienciación e instala miradores y zonas recreativas
<u>Evaluación y seguimiento</u>	Control semestral de la situación ambiental de la riera. Encuesta anual a los usuarios sobre el estado del espacio y el valor paisajístico.

PROPUESTA 3	CONVERTIR EL PLA D'EN BOET EN UN PULMÓN VERDE DE LA CIUDAD DE MATARÓ
Proyecto 3.2	Ampliar las líneas de autobús en su paso por el barrio
<u>Objetivo</u>	- Fomentar el uso del transporte público ampliando la red de autobús urbano en el barrio, conectando los polígonos con las nuevas promociones de viviendas, el frente marítimo y el centro de Mataró. - Reducir las emisiones de CO2 por el uso del vehículo privado al no tener alternativa de transporte público.
<u>Actuación</u>	- Cambiar el trazo de la línea circular 2, línea 4 Cirera-Molins y la línea 8 Rodalies-Galícia para que pasen por el interior del barrio. (+9.2km) - Instalar 8 nuevas estaciones de autobús y eliminar 1 parada existente (Sant Valentí)
<u>Agentes</u>	- Asociaciones de vecinos - Ayuntamiento de Mataró - Autoritat del Transport Metropolità
<u>Localización</u>	- Recorrido de las 3 nuevas líneas: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Litoral (L8): Desde el cruce entre Av. Lluís Companys y Carrer Puig i Pidemunt-Carrer Puig i Pidemunt-Carrer Josep Calvet- Via Sèrgia – Rotonda del Rengle – Crta. De Barcelona – Pl. Laietana y enlaza con su recorrido habitual. (+5 minutos) ▪ Central (L4): A través de la Carretera de Barcelona (actual NII), rotonda del Rengle, subiendo por la Via Sèrgia (B-40), hasta Carrer Josep Calvet y enlazar, a través de Carrer Puig i Pidemunt, con el recorrido habitual (en Lluís Companys). (+4 minutos) ▪ Norte (L2): Desde Pl. Alcalde Serra-C/del Mig-Via Sèrgia-Carrasco i Formiguera-Camí del Sant Crist-C/Puig i Pidemunt-Av/Lluís Companys. (+7 minutos) - Paradas: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Litoral (2): Via Sèrgia/C.Bobinadora ;y Crta. Barcelona/C. Repuntadora ▪ Central (4): Crta. Barcelona/C. Repuntadora; Via Sèrgia/C.Bobinadora; Carrasco i Formiguera/Abat Escarré; y Carrasco i Formiguera/Coll Agulló ▪ Norte (2): Camí del Mig-Camp de futbol (conexión con bus C-30); Riera d'argentona (Carrasco i Formiguera/Via Sèrgia)
<u>Temporalización</u>	1ª fase 2018 -2021 Desviar la línea circular y dotar al barrio de un intervalo de paso de 25' max. 2ª fase 2021 Desviar la línea 8 y la línea 4 para acoger a la población de la nueva urbanización residencial. 3ª fase - Adaptar las líneas a la construcción de la línea orbital ferroviaria.
<u>Recursos</u>	Ayuntamiento – Generalitat Territori i Sostenibilitat - ATM
<u>Concentración i limitación</u>	Ayuntamiento de Mataró.
<u>Evaluación i seguimiento</u>	La evaluación se hará a través de los datos estadísticos de uso de las líneas y del uso del vehículo en el barrio.



PROPUESTA 4	
Proyecto 4.1	Instalar placas fotovoltaicas en cubiertas y aislamientos térmicos vegetales en las cubiertas y fachadas de las naves industriales y terciario
<u>Objetivo</u>	Adaptar los polígonos industriales y de actividad económica del Pla d'en Boet a la Hoja de ruta de la UE hacia una economía descarbonizada para el 2050. Promover estrategias de mitigación y adaptación al cambio climático fomentando las energías renovables, la eficiencia energética y reduciendo la dependencia de la energía fósil. Impulsar estrategias de adaptación que reduzcan y absorban las emisiones de CO2 y partículas.
<u>Actuación</u>	- Fomentar para el 2050 que el 80% del techo industrial y mixto (700.000m2) se aproveche para la instalación de placas fotovoltaicas y de cubiertas vegetales para el aislamiento térmico. - Los 700.000m2 de techo se distribuirán en un 50% para placas fotovoltaicas y un 50% para cubiertas vegetales. - Fomento de fachadas vegetales en naves industriales y terciario. - Aprovechar el residuo orgánico vegetal de la poda del verde de fachadas y cubiertas para producir compost natural para el mantenimiento de este verde urbano.
<u>Agentes</u>	- Ayuntamiento de Mataró - ICAEN y DIBA - Agentes económicos locales - Subvenciones proyectos UE
<u>Localización</u>	Las empresas de los polígonos industriales de Pla d'en Boet y Horta Camí Ral así como las de los polígonos de actividad económica: Balançó y Boter, Rengle I y Rengle II
<u>Temporalización</u>	Calendario ajustado a la Hoja de ruta de la UE hacia una economía descarbonizada 2020-2050: 2020 – 20% cubiertas industrial/mixto 2030 – 40% 2040 – 60% 2050 – 80%
<u>Recursos</u>	Ayuntamiento – Generalitat - Diputación de Barcelona -UE
<u>Concentración y limitación</u>	La promoción de la instalación de sistemas solares fotovoltaicos en las cubiertas del parque industrial y terciario del Pla d'en Boet se realizará con financiación público-privada aprovechando la participación del Ayuntamiento de Mataró en el Pacto de Alcaldes Europeos contra el Cambio Climático
<u>Evaluación y seguimiento</u>	La evaluación y seguimiento se realizará mediante la creación de un <i>Pla d'Estalvi i Eficència Energètica dels Polígons d'activitat econòmica de Mataró 2019-2050</i> impulsado por el Ayuntamiento en el que coparticiparan los actores económicos, sociales y medioambientales de la ciudad. Una memoria anual deberá servir para ajustarse al calendario de las cuatro fases de la hoja de ruta de la temporalización 2020-2050.
<u>Otros</u>	Fomentar que la iniciativa se extienda al parque empresarial del Tecnocampus Mataró Maresme

PROPUESTA 4	
Proyecto 4.2	IMPULSAR LA ACTIVIDAD ECONÓMICA DE LOS POLÍGONOS HACIA UN MODELO CIRCULAR SOSTENIBLE
Proyecto 4.2	Crear un banco de residuos de materias primas que genere nuevas oportunidades de negocio
<u>Objetivo</u>	Impulsar estrategias de adaptación al cambio climático a partir del reaprovechamiento de los residuos de las materias primas de las actividades económicas desarrolladas en los polígonos del Pla d'en Boet. Los residuos industriales y terciarios deben considerarse un recurso que fomente nuevas oportunidades de negocio a partir de la simbiosis industrial, el ecodiseño y la tecnología digital
<u>Actuación</u>	- Impulsar la producción eficiente, responsable y sostenible de los residuos industriales - Optimizar los usos del residuo como materia prima para otras empresas fomentando nuevas oportunidades de negocio a través del ecodiseño. - Crear una base de datos de residuos industriales - Crear una página web y una intranet para las empresas - Desarrollar una App informativa y de intercambio
<u>Agentes</u>	- Ayuntamiento de Mataró - Agentes económicos locales y comarcales. - Departament d'Economia i Empresa - Departament de Territori i Sostenibilitat - DIB - Proyectos UE
<u>Localización</u>	La intervención se centrará en las empresa de los sectores de actividad industrial, textil y construcción ubicadas en los polígonos de actividad económica e industrial de Pla d'en Boet, Les Hortes Camí Ral y el Rengle II
<u>Temporalización</u>	1ª fase: 2019-2020 - Confección base de datos Banco residuos industriales 2ª fase: 2021 - Explotación de la base de datos e impulso de proyectos empresariales 3ª fase 2020 -2030 plena aplicación de un modelo de simbiosis industrial en los polígonos de actividad económica de Mataró.
<u>Recursos</u>	Se determinará a partir de un convenio de colaboración entre el Ayuntamiento, Tecnocampus y los agentes económicos del Pla d'en Boet.
<u>Concentración y limitación</u>	Programa impulsado por el Ayuntamiento de Mataró en colaboración con los agentes económicos de la ciudad y la comarca.
<u>Evaluación y seguimiento</u>	El seguimiento se realizará mediante la creación de una Comisión de seguimiento liderada por el Ayuntamiento (promoción económica) y las asociaciones empresariales representadas en los polígonos de la ciudad de Mataró. El proyecto, que se evaluará anualmente, deberá ser una ventana de oportunidad para iniciativas empresariales de emprendedores locales.
<u>Otros</u>	Fomentar que la iniciativa se extienda al parque empresarial del Tecnocampus Mataró Maresme así como la implicación de la universidad en la promoción de iniciativas empresariales vinculadas al ecodiseño.



Bibliografia

- Ajuntament de Mataró (1996): *Pla General de Ordenación Urbanística de Mataró*. Obtenido de <http://www.mataro.cat/web/portal/ca/urbanisme/planejament/normes/index.html>
- Ajuntament de Mataró (2001): *Estudi de la Població 2001*. Obtenido de http://www.mataro.cat/web/portal/contingut/document/publicacions/estudi_poblacio/docs/poblacio00.pdf
- Ajuntament de Mataró (2008): *Diagnòstic del Pla Integral del Sud-oest. Pla d'en Boet-Peramàs Esmanides*. Obtenido de http://www.mataro.cat/web/portal/contingut/document/originals/SPC_Diagnxstic_Sud-oest_2008.pdf
- Ajuntament de Mataró (2011): *La Ministra de Ciència i Innovació inaugura la nova seu i anuncia nous ajuts al Parc TecnoCampus Mataró Maresme*. Obtenido de http://www.mataro.cat/web/portal/contingut/noticia/2010/11/9486_inauguracio_TCM.html
- Ajuntament de Mataró (2011): *Mataró inaugura l'edifici El Rengle*. Obtenido de http://www.mataro.cat/web/portal/contingut/noticia/2011/03/9685_edifici_rengle.html
- Ajuntament de Mataró (2012): *Reglament de participació ciutadana*. Obtenido de <https://www.mataro.cat/portal/contingut/document/normativa/reglaments/docs/rpc.pdf>
- Ajuntament de Mataró (2014): *Pla de Mobilitat Urbana de Mataró*. Obtenido de <http://www.mataro.cat/web/portal/ca/campanya/PMUS/index.html>
- Ajuntament de Mataró (2014): *Pla de Millora Urbana. IVECO-RENFE/Farinera. Aprovació inicial*. Obtenido de http://www.mataro.cat/portal/ca/urbanisme/documents/pmu_011_bo.html
- Ajuntament de Mataró (2015): *Pla d'Estalvi i Eficiència Energètica (P3E) 2015-2016*. Obtenido de http://www.mataro.cat/web/portal/contingut/document/originals/sostenibilitat/pla_estalvi_eficiencia_energetica_p3e_2015_2016.pdf
- Ajuntament de Mataró (2015): *Observatori anual de la mobilitat de Mataró 2015*. Obtenido de http://www.mataro.cat/web/portal/ca/observatori/mobilitat/2016/07/docs/OBSERVATORI_ANUAL_MOBILITAT_MATARO_2015.pdf
- Ajuntament de Mataró (2016): *Pla Estratègic Mataró 2022*. Obtenido de <http://mataro2022.cat>
- Ajuntament de Mataró (2017): *Estudi de la Població 2017*. Obtenido de http://www.mataro.cat/web/portal/contingut/document/publicacions/estudi_poblacio/docs/Padro_mataro_2017.pdf
- Ajuntament de Mataró (2017): *Tret de sortida a la via blava i recuperació paisatgística de la riera d'Argentona*. Obtenido de https://www.mataro.cat/portal/contingut/noticia/2017/04/13329_via_blava.html
- Ajuntament de Mataró (s.f): *Polígons industrials i d'activitat econòmica de Mataró*. Obtenido de http://www.mataro.cat/portal/ca/nou_Empresa/Documents/Catxleg_PAE_online.pdf
- Colomer i Rovira, Margarida (1995): *El Pla d'en Boet. Mataró*. Ed. Generalitat de Catalunya. Barcelona.
- Diputació de Barcelona (2015): *Desarrollo estrategia general sostenible de proyectos urbanos integrados (EDUSI)*. Obtenido de https://www.mataro.cat/web/portal/ca/campanya/casa_capell/documents/Estrategia_DUSI.pdf
- El Punt Avui (2017): *Front comú per la recuperació de la riera d'Argentona (Lluís Arcal)*. Obtenido de <http://www.elpuntavui.cat/territori/article/11-mediambient/1117852-front-comu-per-la-recuperacio-de-la-riera-d-argentona.html>
- European Commission. Climate Action (2011): *2050 low-carbon economy*. Obtenido de https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050_en#tab-0-0
- Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat (1989): *Pla Especial del Port Esportiu de Mataró*. Obtenido de <http://ptop.gencat.cat/rpucportal/AppJava/cercaExpedient.do?reqCode=veureDocument&codintExp=73152&fromPage=load>
- Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat (1995): *Pla Territorial General de Catalunya*. Obtenido de http://territori.gencat.cat/ca/01_departament/05_plans/01_planificacio_territorial/plans_territorials_nou/pla_territorial_general/index.html
- Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat (2005): *Modificaciones puntuales del Plan General de Mataró*. Obtenido de <http://ptop.gencat.cat/rpucportal/AppJava/cercaExpedient.do?reqCode=veure&codintExp=221048&fromPage=loadAvancada>



Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat (2005): *PDU del Sistema Costero (PDUSC)*, Obtenido de http://territori.gencat.cat/es/01_departament/05_plans/01_planificacio_territorial/plans_urbanistics/plans_directors_urbanistics/pdu_aprovats/Altres/pdu_sistema_costaner_pdusc/

Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat (2006): *Pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026*. Obtenido de http://territori.gencat.cat/ca/01_departament/05_plans/02_plans_sectorials/mobilitat/pla_dinfraestructures_del_transport_de_catalunya_2006-2026/index.html

Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat (2007): *Pla de ports de Catalunya 2007-2015*. Obtenido de http://territori.gencat.cat/ca/01_departament/05_plans/02_plans_sectorials/mobilitat/pla_de_ports_de_catalunya/

Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat (2008): *Llibre verd de l'estat de la zona costanera a Catalunya*. Obtenido de http://territori.gencat.cat/ca/01_departament/documentacio/territori-i-urbanisme/ordenacio_territorial/llibre_verd_estat_de_la_zona_costanera/

Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat (2008): *Pla estratègic i director del Consorci Port Mataró*. Obtenido de https://www.diba.cat/documents/175591/762087/promoeco-plans-descarregues-pe_matport_resum_executiui-pdf.pdf

Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat (2010): *Pla Territorial Metropolità de Barcelona*. Obtenido de http://territori.gencat.cat/ca/01_departament/documentacio/territori-i-urbanisme/ordenacio_territorial/pla_territorial_ambit_metropolitana/

Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat (2010): *Plan Director Urbanístico para la Concreción y Delimitación de la Reserva de Suelo para el Establecimiento de la Línea Orbital Ferroviaria*. Obtenido de <http://territori.gencat.cat/es/detalls/Article/PDU-linia-orbital-ferroviaria>

Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat (2010): *Mapa Urbanístic de Catalunya*. Obtenido de <http://ptop.gencat.cat/muc-visor/AppJava/home.do>

Gran Enciclopèdia Catalana (s.f): *Riera d'Argentona*. Obtenido de <http://www.enciclopedia.cat/EC-GEC-0005067.xml>

Institut Cartogràfic i Geogràfic de Catalunya (s.f): *Aplicació VISSIR v3.26*. Obtenido de <http://www.icc.cat/vissir/>

La Vanguardia (2016): *Nace en Mataró una iniciativa para proteger la posidonia oceánica y evitar su desaparición*. Obtenido de <http://www.lavanguardia.com/local/maresme/20160826/404208404790/mataro-iniciativa-protger-posidonia-oceanica-evitar-desaparicion.html>

Martínez, F.J, Blasco, C y Moreno, M (2015): *Los recintos universitarios y el alojamiento. Un compromiso de naturaleza humana*. Universidad Carlos III. Madrid. Obtenido de <https://e-revistas.uc3m.es/index.php/CIAN/article/viewFile/2902/1609>

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Gobierno de España (2014): *Estudios de dinámica litoral, defensa y propuestas de mejora en las playas con problemas erosivos, considerando los efectos del cambio climático: Estrategia de actuación en el Maresme*.

Tecnocampus (s.f): *Organització i govern*. Obtenido de <http://www.tecnocampus.cat/ca/govern>

Tecnocampus (s.f): *Pla Estratègic 2022 del Tecnocampus*. Obtenido de <http://plaestrategic.tecnocampus.cat/#metodologia>



3. Cerdanyola



ÍNDICE DEL ÁREA DE ESTUDIO DE Cerdanyola

3. Cerdanyola

3.1. INTRODUCCIÓN	67
3.2. DIAGNOSIS	67
3.3. ESCENARIOS	83
3.4. CRITERIOS	85
3.5. ANÁLISIS DAFO.....	86
3.6. PROPUESTAS Y PROYECTOS.....	88



3.1 INTRODUCCIÓN

El siguiente trabajo forma parte del conjunto de iniciativas y proyectos para la ciudad de Mataró en vista al año 2050.

OBJETIVOS DEL PROYECTO

El **objetivo general** es redactar un informe de planificación urbana para el *Proyecto Mataró 2050: Cambio climático y sostenibilidad en entornos urbanos litorales*. En esta sección el **objeto de estudio** es el barrio de Cerdanyola.

Con la realización de este trabajo se pretende que Cerdanyola sea un barrio integrado a la ciudad de Mataró y, consecuentemente, a la Región Metropolitana de Barcelona caracterizado por ser resiliente a nivel ambiental, multicultural, con unos servicios eficientes y una economía circular y competitiva. A continuación, se exponen los **objetivos específicos** del proyecto:

- Mantener el peso de la población joven y conseguir una mayor integración entre los colectivos.
- Fomentar una red comercial interrelacionada.
- Conseguir un barrio más resiliente y adaptado al cambio climático.
- Promover una red de transporte público eficaz y sostenible.
- Resolver las deficiencias estructurales de las viviendas y edificios.

METODOLOGÍAS DEL PROYECTO

Para la realización de este proyecto hemos utilizado tanto **técnicas cualitativas como cuantitativas**. Por un lado, a nivel cualitativo, hemos realizado una semana de trabajo de campo en la ciudad; conferencias en la universidad y hemos compartido y debatido los escenarios con vecinos del barrio. Por otro lado, a nivel cuantitativo, se han utilizado informes elaborados por el Ayuntamiento y otras administraciones respecto temáticas sociales, económicas y ambientales.

ORGANIZACIÓN Y ETAPAS DEL PROYECTO

El trabajo sigue una estructura continua que permite su comprensión desde la diagnosis hasta la concreción de los proyectos. Para conseguirlo se empieza con la elaboración de una diagnosis del barrio de Cerdanyola a partir de la información recogida durante el trabajo de campo en el propio barrio, el ciclo de conferencias y la recopilación de información a través de documentos. Con la panorámica de la situación actual de Cerdanyola y gracias a la colaboración vecinal se definen tres escenarios futuros, el tendencial, el utópico y el distópico.

El siguiente paso es concretar los criterios valorativos (objetivos) de cómo queremos que nuestro plan evolucione. La definición de estos debe ser contextualizada con los aspectos positivos y negativos de la situación actual a través del DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades).

Finalmente, el último paso es la elaboración de las propuestas, aquello que creemos que se debe de hacer, y su concreción en proyectos.

3.2 DIAGNOSIS

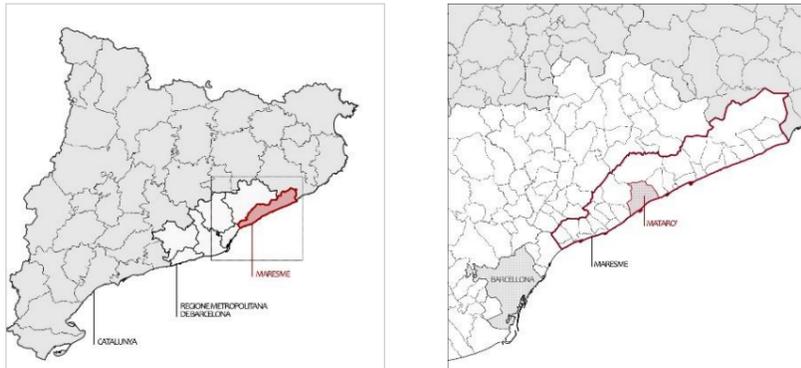
3.2.1 Localización y descripción física del barrio de Cerdanyola (Mataró)

LA CIUDAD DE MATARÓ Y EL BARRIO DE CERDANYOLA

Mataró es la capital de la comarca del Maresme. Esta ciudad se encuentra a 30 Km de Barcelona formando parte de la Región Metropolitana de Barcelona (RMB), con una población de 126.159 habitantes, siendo actualmente la octava ciudad más poblada de Cataluña. Además, Mataró tiene un papel importante dentro del ámbito del Maresme, similar al que tienen ciudades nodales como Granollers (Vallés Oriental), Sabadell y Terrassa (Vallés Occidental), Vilafranca del Penedés (Alt Penedés) o Vilanova y la Geltrú (Baix Penedés) en sus respectivas comarcas. Su cercanía con Barcelona la hace atractiva por tener una red amplia e interrelacionada de infraestructuras y de comunicaciones. Situado en el noreste de Mataró se encuentra Cerdanyola, el barrio con más peso demográfico de toda la ciudad, después del Eixample. Con una población de 30.826 habitantes a 1 de enero de 2017, de la cual el 27% es población extracomunitaria.



Figura 1. Localización de la comarca del Maresme y de la ciudad de Mataró a escala 1:4000.000 y 1:1000.000.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC).

Figura 2. La ciudad de Mataró y la localización del barrio de Cerdanyola.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC). Formato Ortofoto.

Desde una perspectiva histórica, en el periodo de los años 1950 y 1960 Mataró se encuentra en un proceso de industrialización que requiere mano de obra. Por este motivo, el barrio de Cerdanyola vive una primera ola migratoria procedente de otras regiones de España, especialmente de Murcia y Andalucía. En aquel momento, el barrio no se dotaba de los servicios básicos. Debido a estas carencias, surgió un movimiento vecinal que reclamaba una intervención pública. A día de hoy, este tejido social sigue activo.

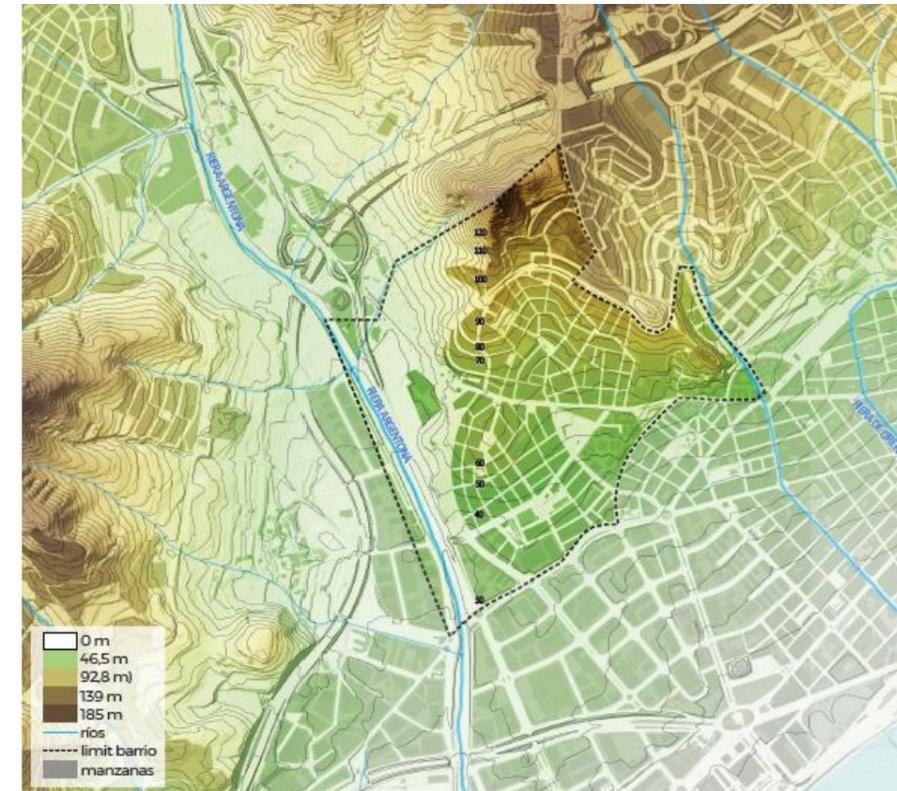
En los años 1990 el barrio sufre un descenso de su población hacia otras zonas de la ciudad. En paralelo a este fenómeno, Cerdanyola recibe la segunda ola migratoria procedente de países extracomunitarios (Norte de África, América Latina, etc.) y de Barcelona y alrededores.

En la última década, el impacto de la crisis económica está afectando a los barrios periféricos de Mataró, incidiendo en los presupuestos familiares y, consecuentemente, en su estabilidad. En este contexto, el barrio padece un empobrecimiento que se traduce en situaciones de pobreza energética y desahucios.

ESTUDIO MORFOLÓGICO

La ciudad de Mataró está situada en la depresión litoral, limitada por el Parque Natural del Corrador - Montnegre y la Sierra de Marina. Además, dos rieras de gran importancia enmarcan la ciudad: por el este, la riera de Argentona, que limita con el barrio de Cerdanyola, y, por el oeste, la riera de Sant Simó. A nivel orográfico, Cerdanyola destaca por su complejidad: situado en un pequeño monte, con suelo de secano y grandes pendientes, dificultando la urbanización y la movilidad. La altimetría varía desde un mínimo de 30 metros en la riera de Argentona hasta los 106 metros en el parque de Roques Albes.

Figura 3. Carácter morfológico de la zona oeste de Mataró y del barrio de Cerdanyola.

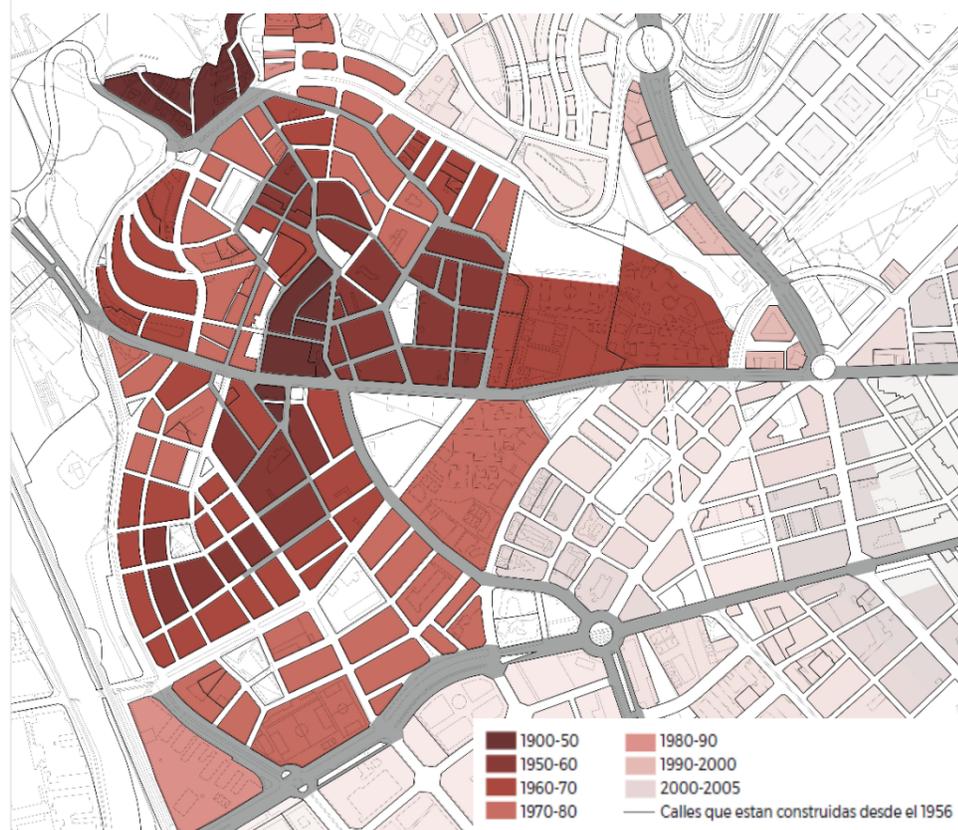


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC) y de los datos cartográficos del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya. Bases de altimetría.



3.2.2 Evolución y cambios en el barrio en perspectiva histórica

Figura 4. Evolución histórica de los edificios del barrio de Cerdanyola.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC) y del Ayuntamiento de Mataró.

Los primeros asentamientos del barrio de Cerdanyola se realizaron en la década de 1920 caracterizados por ser agrupaciones de casas pequeñas. La primera transición demográfica se produjo a finales de los años 1950 y principios de 1960 como en toda la Región Metropolitana de Barcelona, a causa de la inmigración proveniente del sur de España. Durante estos años, en el barrio de Cerdanyola se edificaron en suelo de secano (el más asequible económicamente) miles de construcciones deficitarias, la mayoría de las cuales eran ilegales. Otro efecto de la urbanización desregulada fue el empeoramiento de las condiciones de vida en el barrio porque se carecía de los servicios básicos (subministro de agua, luz y alcantarillado). Para hacer frente al crecimiento poblacional, se construyeron los primeros polígonos de vivienda para abastecer la clase media y baja que viva en el barrio. Estos polígonos se caracterizan por ser de un tamaño medio y tener una elevada densidad poblacional. Aun así, no es hasta la llegada de la democracia con el Plan General de Ordenación (1975-1977) que se empieza a trabajar para un nuevo modelo territorial centrado en coser los barrios entre ellos, mantener el carácter industrial de la ciudad, mejorar las zonas verdes, entre otros.

3.2.3 Análisis socioeconómico

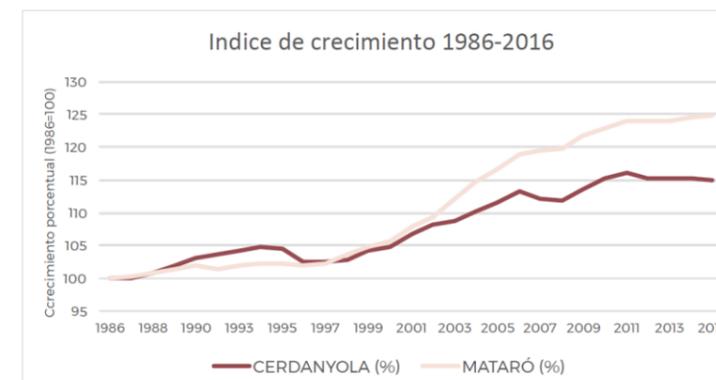
POBLACIÓN

Evolución y distribución

Después del crecimiento de Cerdanyola durante los años 1960s por parte de personas provenientes del sur del país, normalmente con un perfil socioeducativo bajo, de clase obrera e industrial, el barrio ha tenido otro crecimiento a destacar. Este segundo lo encontramos desde finales de la década de 1990 hasta la crisis económica del 2007. De manera progresiva se observa un crecimiento constante de su población debido a la inmigración de países extranjeros y de personas jóvenes de Barcelona y alrededores, atraídas por la expansión económica. A partir de 2007, la crisis económica llevó al cierre de industrias de la ciudad, así como la afectación en el sector de servicios. Esta nueva coyuntura influyó en que la población del barrio parara de crecer y se estabilizara en los 30.000 habitantes. De forma paralela, este crecimiento progresivo y posterior estancamiento también se constata en la ciudad de Mataró.

A pesar de la nueva situación económica, Cerdanyola no ha sufrido una pérdida de población destacable. En parte, porque un grupo importante de la población que cambia de vivienda no cambia de barrio. Por ejemplo, en 2016, el 27% de los ciudadanos de Mataró que cambiaron de casa vivían en Cerdanyola, de los cuales el 17,40% se quedó en el barrio. Estos datos demuestran que la elevada movilidad de sus habitantes coexiste con un sentimiento de identidad que no encontramos en ningún otro barrio de la ciudad.

Figura 5. Índice de crecimiento de la población entre Mataró y Cerdanyola 1986-2016.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ayuntamiento de Mataró (documento del Estudi de la població, Mataró 1 de gener de 2017).



Características de la población

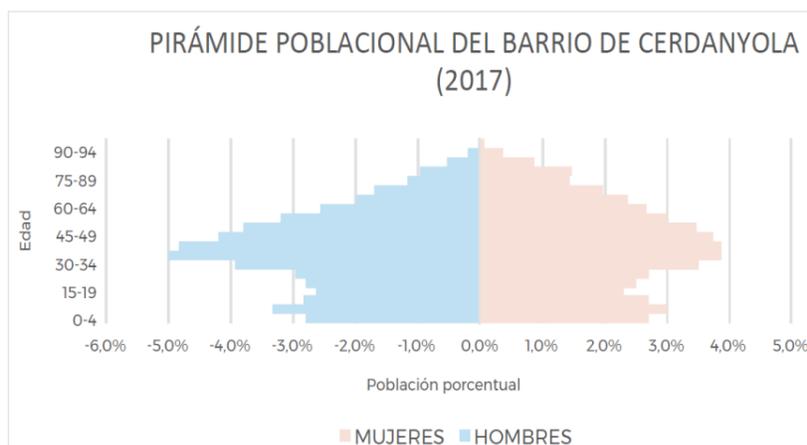
A 1 de enero de 2017, Cerdanyola es el segundo barrio más habitado de Mataró con 30.826 habitantes (51,11% hombres, 48,89% mujeres), de los cuales 6.991 tienen nacionalidad extranjera (36,14%). A partir de la pirámide poblacional de Cerdanyola constatamos que tiene un perfil similar a la de Mataró, donde el grueso de la población se concentra en la franja de edad de 35 a 44 años y destaca un segundo grupo poblacional menor en la franja de 5 a 9 años. Esta silueta que se dibuja en el gráfico diluye la tendencia española caracterizada por un proceso de envejecimiento y reducción de la natalidad gracias a la inmigración joven de 30 a 39 años, con más hombres que mujeres.

Figura 6. Demografía del barrio de Cerdanyola (2016-2017).

	Cerdanyola	Mataró
Población (2017)	30.826	126.159
Población de fuera de Cataluña (2017)	6.991	19.343
Población nacida de fuera de Cataluña (2017)	46,82%	36,99%
Población de fuera de España respecto el total (2017)	22,68%	15,33%
Media de edad (2017)	40,25	41,49
Dimensión media de las viviendas (persona/vivienda) (2017)	2,81	2,62
Tasa de crecimiento anual acumulada (2017)	0,69%	0,42%
Tasa bruta de natalidad (2016)	10,61%	9,56%
Tasa bruta de mortalidad (2016)	7,39%	7,81%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ayuntamiento de Mataró (documento del Estudi de la població, Mataró 1 de gener de 2017).

Figura 7. Pirámide de edades de Cerdanyola 2017.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ayuntamiento de Mataró (documento del Estudi de la població, Mataró 1 de gener de 2017).

De esta manera, sin ser el barrio más joven, la media de edad del barrio se encuentra en los 40,25 años, respecto los 41,49 de Mataró. Esta juventud viene dada por distintos motivos: la joven inmigración extracomunitaria de las últimas décadas, una tasa de crecimiento acumulada y de natalidad superior a la media de Mataró y una tasa de mortalidad inferior a la media.

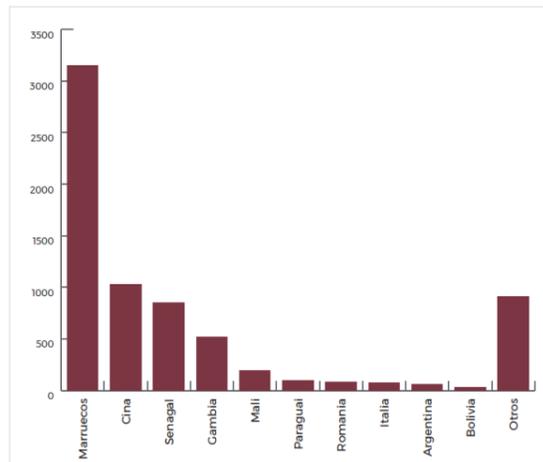
Esta diversidad cultural se debe de manera importante a que un 46,82% de la población del barrio es de fuera de Catalunya (36,99% en Mataró), de la cual un 22,68% proviene de otros países (15,33% en Mataró). Sin embargo, estos colectivos tienden a disponer de pocos recursos y con un nivel educativo bajo. Como consecuencia, la renta media del barrio es la más baja de la ciudad en los 14.000 euros/año y con una tasa del paro del 13% en 2016, en contraposición del 9% en el Eixample. Esta desocupación se concentra especialmente en los hombres, ya que las mujeres tienden a trabajar en el sector de los servicios.

La inmigración

Si nos centramos en el origen de la población de Cerdanyola, como se ha comentado anteriormente, la nacida fuera de Cataluña representa el 46,82% (10 puntos porcentuales superior a la media de la ciudad), de la que el 22,68% es de fuera de España (7 puntos superior a la media). Desde una perspectiva histórica, del total de la inmigración recibida en Mataró, un 33% llegó entre el 1956 y 1985, mientras que desde el 1996 ha llegado el 55% del total y el 20% en los últimos cinco años. En estas dos olas migratorias, gran parte del movimiento migratorio hacia Mataró se instaló en Cerdanyola. La primera del sur de España, principalmente de Murcia, Extremadura y Andalucía con una media de edad de 47, 43 y 42 años. La segunda, de otros países con una media de 9 años y de 20 años los de otros lugares de Cataluña. De esta manera, a día de hoy, Cerdanyola tiene una dualidad entre la población española envejecida que llegó en la década de los 1960s y una población extracomunitaria joven que llegó en la de los 1990s.



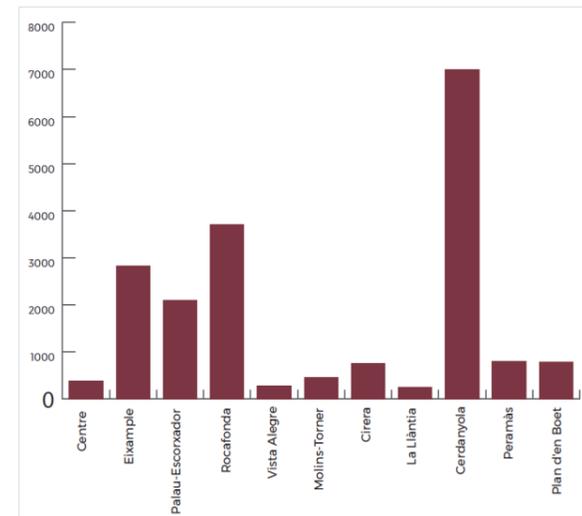
Figura 8. Nacionalidad de la población extranjera en Cerdanyola.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ayuntamiento de Mataró (documento del Estudi de la població, Mataró 1 de gener de 2017).

Dentro del movimiento migratorio de las últimas décadas instalado en el barrio, dominan los ciudadanos de Marruecos (45%), China (14,7%) y Senegal (13%), los cuales representan el 40%, 40% y 59% de cada nacionalidad respectiva que vive en Mataró. Estos colectivos tienden a establecerse de manera permanente, mientras que los colectivos de Sudamérica sólo lo hacen de manera temporal. Debido seguramente a la crisis económica, a nivel general, el saldo migratorio del barrio en el periodo 2012-2016 ha sido negativo en -0,64%. Otro elemento cultural a tener en cuenta es su tendencia a tener más hijos que la media española, lo que se refleja en el tamaño de los hogares. Así, el barrio tiene una media de 2,81 personas/vivienda, respecto el 2,61 de Mataró.

Figura 9. Distribución de la población extranjera de Mataró.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ayuntamiento de Mataró (documento del Estudi de la població, Mataró 1 de gener de 2017).

Además, la dualidad del barrio también se manifiesta a nivel geográfico, a partir de la calle Josep Puig i Cadafalch. En el norte de Cerdanyola, donde la población ha crecido desde el 1986, las manzanas concentran como máximo el 10% de población extranjera, en cambio, en el sureste, con un estancamiento desde el 1989, hay manzanas que llegan a superar el 50%. A pesar de lo que se pueda pensar, en los edificios con más del 20% de población extranjera no vive solamente población joven, sino también la población con más de 65 años, constatando la dualidad entre los dos perfiles poblacionales.

Figura 10. Nivel educativo de las personas inscritas en el barrio (2002).

	Cerdanyola	Mataró
Bachillerato	3,99%	7,24%
Titulación de grado medio	1,73%	3,07%
Población nacida de fuera de Cataluña (2017)	2,08%	2,53%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ayuntamiento de Mataró (documento del Projecte d'intervenció Integral al barri de Cerdanyola, Mataró març 2013).

Desde las encuestas realizadas por el ayuntamiento, se percibe la preocupación por la pérdida de identidad, como también que la convivencia no es fácil y que podría empeorar según los propios ciudadanos. La posibilidad que los habitantes con más recursos puedan irse y sean reemplazados por ciudadanos con menos recursos que no puedan mantener las viviendas, puede llevar a la degradación de



los edificios y barrio en general. Con el objetivo de trabajar la interculturalidad se ha promocionado la creación de entidades culturales de otros países.

TEJIDO ASOCIATIVO

En este sentido cabe destacar la diversidad de entidades culturales como Vocalia AV de Cerdanyola, Asociación Emigrantes por la Convivencia Cultural y Artística, Asociación Cultural Islámica ANNOUR, Asociación de Mediadores Culturales Africanos “Ven conmigo”, entre otros. Por otro lado, también encontramos asociaciones formadas por personas llegadas del sur de España entre los años 1950 y 1960 como la Asociación Cultural Rodeños Andaluces, la Asociación Cultural Murciana “Virgen de las Maravillas” y el Centro Cultural Andaluz Hdad. Ntra. Sra. Del Rocío. A pesar de la riqueza asociativa, la relación entre ellas se produce de manera puntual por inconvenientes como la lengua, el desconocimiento entre culturas y la circulación de rumores y estigmatizaciones. En otras palabras, la falta de información y las actitudes excluyentes por parte de la población fomentan la discriminación entre comunidades culturales.

En este contexto, a pesar de ser un barrio joven, resalta la no participación de los jóvenes en el tejido asociativo, como también la falta de espacios municipales de encuentro para ellos.

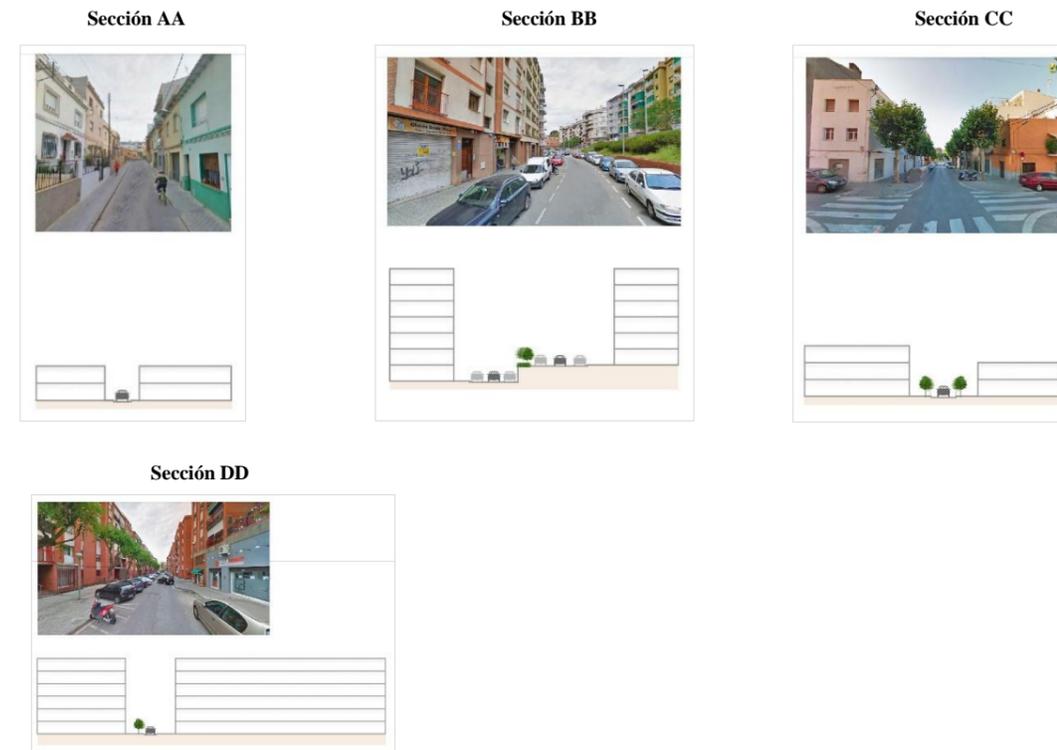
VIVIENDAS

En el barrio de Cerdanyola encontramos edificios de poca altura (máximo 3 plantas) en las zonas más antiguas de los alrededores de las plazas de Canyamars y de la Gatassa y también en la parte sur del barrio entre las calles de Valencia y Passeig de Ramón Berenguer III. Esta edificación de poca altura consiste principalmente en viviendas unifamiliares.

En cambio, los edificios más altos (más de 5 plantas) se localizan a lo largo de la avenida principal del barrio (Avinguda de Puig i Cadafalch), y también en la ronda de Roca Blanca y en la Via Europa. Se encuentran también edificios de gran altura en la avenida de la Gatassa y en la parte sur de la Ronda de Ramón Berenguer III. Estos edificios corresponden a viviendas plurifamiliares.

A nivel de vivienda, según datos del *Cadastró*, a finales de 2014 había 49.337 viviendas principales en Mataró, de las cuales el 22,62% se encontraban en Cerdanyola.

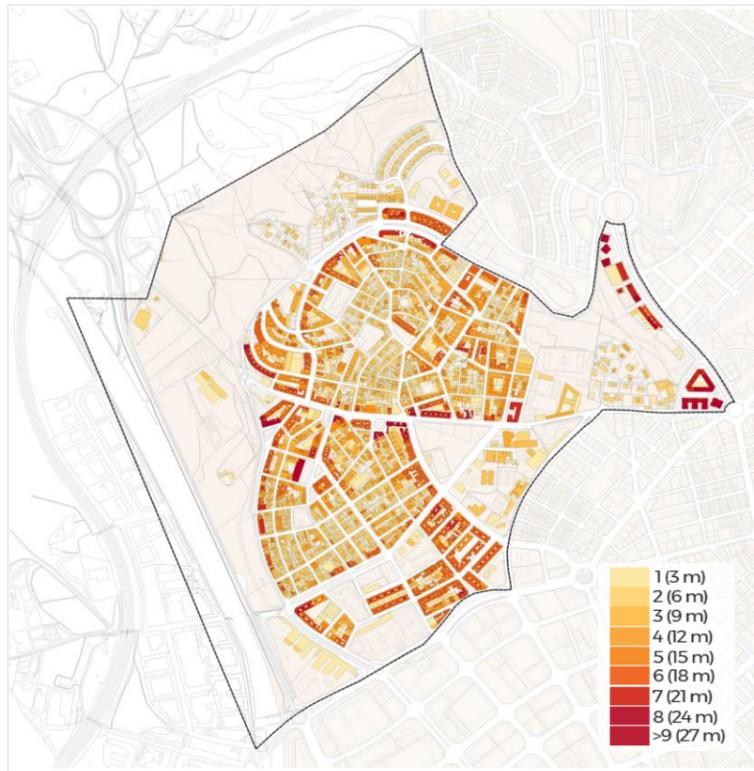
Figura 11. Altura de los edificios en el barrio de Cerdanyola.



Fuente: Elaboración propia a partir del Cadastro.



Figura 12. Mapa de la altura de los edificios en Cerdanyola.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC) y del Ayuntamiento de Mataró.

LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS

Respecto los sectores económicos, el municipio de Mataró se dedica básicamente al sector terciario, uno de los más vulnerables a los ciclos económicos en cuanto a la ocupación. El último ejemplo lo encontramos en la crisis económica del año 2008, cuando el sector de la industria y de la construcción se vieron afectados de forma severa, repercutiendo en el porcentaje de población ocupada. Finalmente, el sector primario tiene un peso importante en la zona agrícola de las Cinc Sènies, pero dentro del municipio es muy minoritario.

Entre los barrios de la capital del Maresme encontramos desigualdades en los índices de la población activa y desocupada, como también respecto las ayudas, becas o subvenciones para encontrar trabajo. En el caso de Cerdanyola destaca por la elevada cifra de desocupación (13% en 2016), ya que la mayoría de la población del barrio trabajaba en el sector textil o de la construcción. Este factor también va ligado a los índices de inmigración con un nivel bajo de formación.

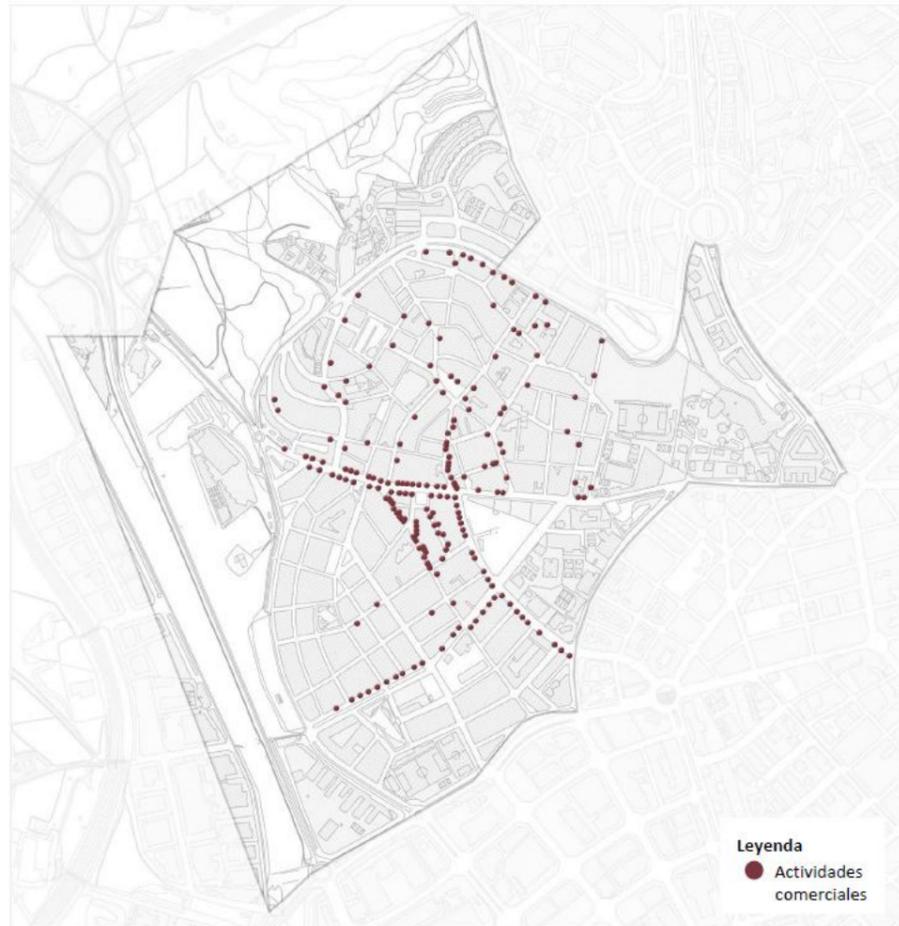
La principal actividad económica en Cerdanyola es la comercial, sobre todo el pequeño comercio caracterizado por su dinamismo. Desde esta perspectiva, Cerdanyola es considerado un barrio autosuficiente donde sus habitantes pueden encontrar lo que necesitan sin tener que ir a otros lugares de la ciudad. Podemos encontrar desde comercios locales tradicionales hasta comercios étnicos. Concretamente, este segundo tipo de comercio se caracteriza por tener una baja temporalidad ya que son comercios que tienden a la rotación sin ser estables. Además, como pasa con las asociaciones del barrio, no hay un tejido comercial consolidado que sea capaz de defender los intereses de este colectivo en frente de las grandes superficies.

Con menor importancia, Cerdanyola cuenta con dos polígonos industriales en los dos extremos del barrio: por una parte, se encuentra el polígono industrial del Cros Sur, que cuenta con varios tipos de industrias, sobre todo cadenas alimentarias, y, por otra parte, el Pla d'en Boet, una zona de actividades de ocio nocturno.

Para finalizar, también se debe destacar que Cerdanyola, a pesar de ser el segundo barrio más poblado de Mataró, no dispone de espacios de ocio como teatro o una biblioteca municipal.



Figura 13. Organización funcional de la red viaria de Cerdanyola.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Plan Integral de Cerdanyola y del Ayuntamiento de

principal, la Avenida de Puig y Cadafalch, donde los vehículos motorizados tienen prioridad, es la vía que permite la entrada hacia el interior de la ciudad, como su salida. También es importante la red viaria secundaria, sobre todo en el norte de Cerdanyola, ya que da prioridad a los ciudadanos a través de la introducción de elementos físicos disuasorios que pretenden la reducción del uso de los vehículos privados.

Otra medida que pretende regular la circulación es la velocidad permitida. Según la velocidad máxima autorizada en el área de estudio, la tipología de las vías se divide en cuatro. Una de ellas son las zonas conocidas como las zonas 30, donde la velocidad máxima es de 30 km/h que permite una mejora de calidad del barrio a nivel de seguridad viaria, contaminación acústica, atmosférica y riesgo de accidente, entre otros. En la zona sur del barrio encontramos estas limitaciones en calles como Valencia, Canyamars y la zona de Sant Salvador, ya que están bastante próximas a equipamientos municipales.

LA MOVILIDAD

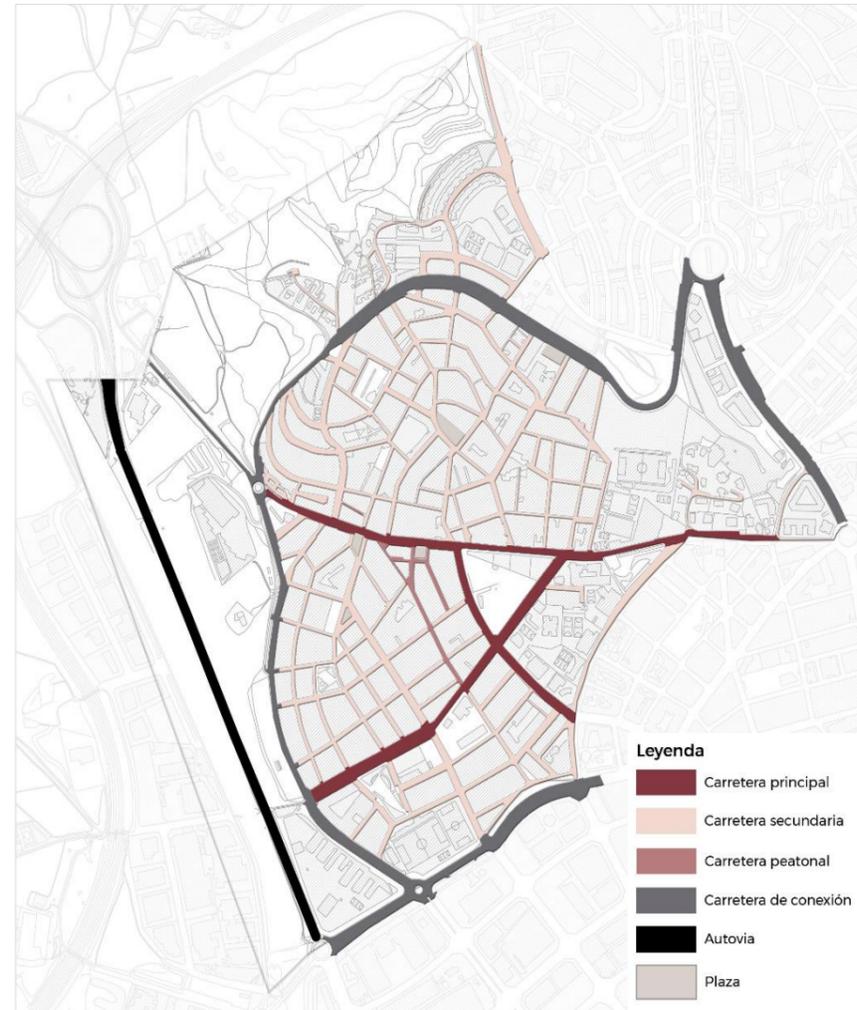
En general, a pesar de ser un barrio densificado, la red viaria permite la comunicación hacia los equipamientos municipales, como también hacia los diferentes barrios. En el caso de Cerdanyola, la conexión con el centro de la ciudad y el barrio de Peramàs se realiza a través de: Camí del Mig, Calle Miquel Biada, Calle Sant Benet, Paseo de Ramon Berenguer IV, Avenida Puig y Cadafalch, Calle Jaume Isern, Calle Argentona y Calle Gatassa.

Red viaria básica

El barrio de Cerdanyola cuenta con una red viaria bastante completa por una cuestión geográfica, ya que se encuentra en un extremo de la ciudad. Esta situación le otorga una buena conexión y permeabilidad hacia la autovía y el eje Granollers a través de la vía que rodea el barrio. Dentro del barrio, la calle



Figura 14. Organización funcional de la red viaria de Cerdanyola.

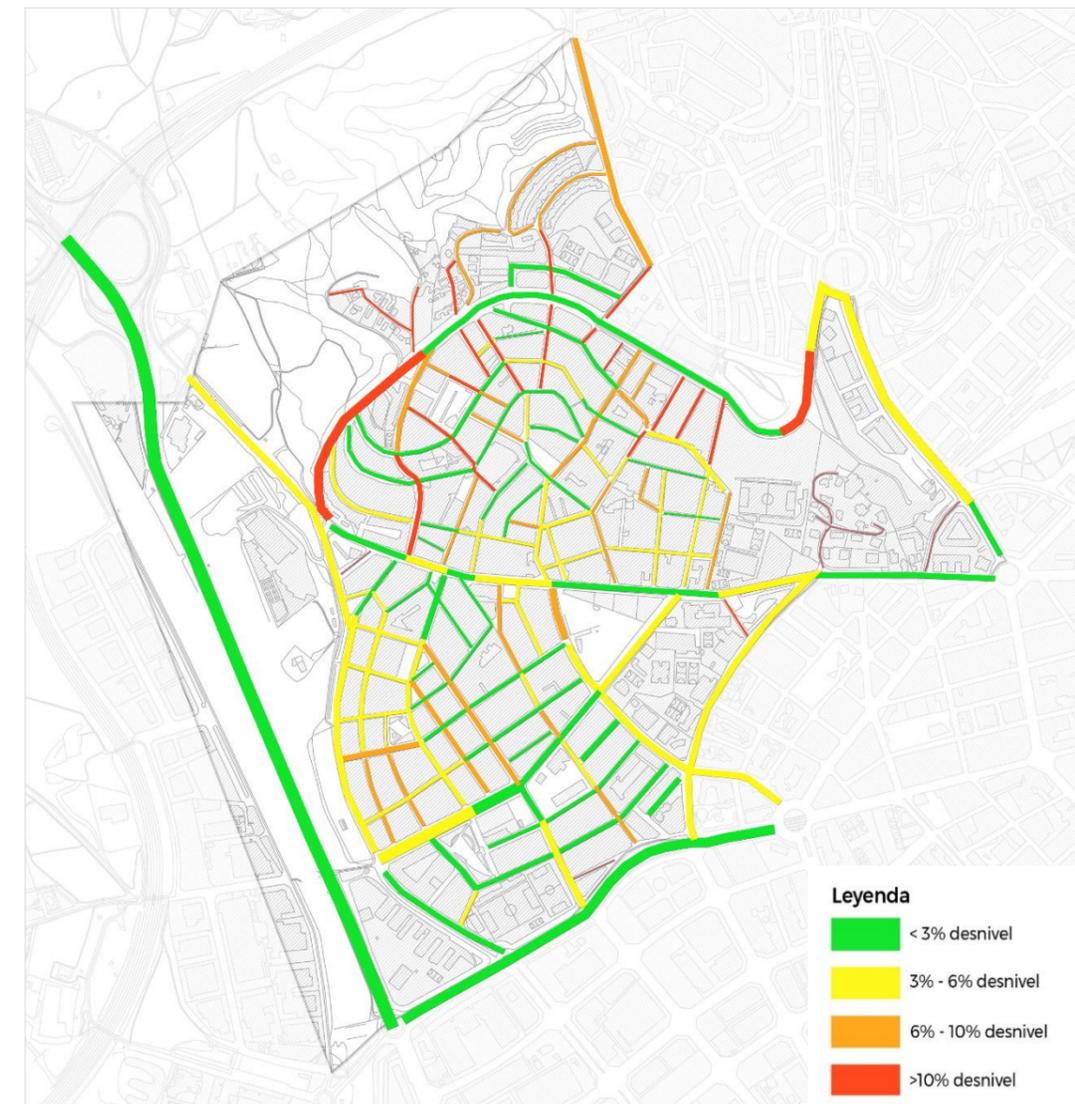


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC) y del Ayuntamiento de Mataró (documento del Pla de Mobilitat urbana i sostenible de Mataró, volum

Pendiente de la red viaria

Como se ha comentado, Cerdanyola destaca por ser un barrio con pendientes pronunciadas, siendo este un factor desfavorable para la movilidad, especialmente para la población de edades más avanzadas. Para compensar estos problemas el barrio se ha dotado de algunas infraestructuras como ascensores y escalas mecánicas. A continuación, se comentará la frecuencia de los servicios públicos de transporte que abastecen el barrio, pero en general, se trata de un barrio suficientemente bien conectado con otros puntos de la ciudad.

Figura 15. La pendiente de la red viaria de Cerdanyola.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC) y del Ayuntamiento de Mataró (documento del Pla de Mobilitat urbana i sostenible de Mataró, volum 1/5).

Red de autobuses urbanos e internos

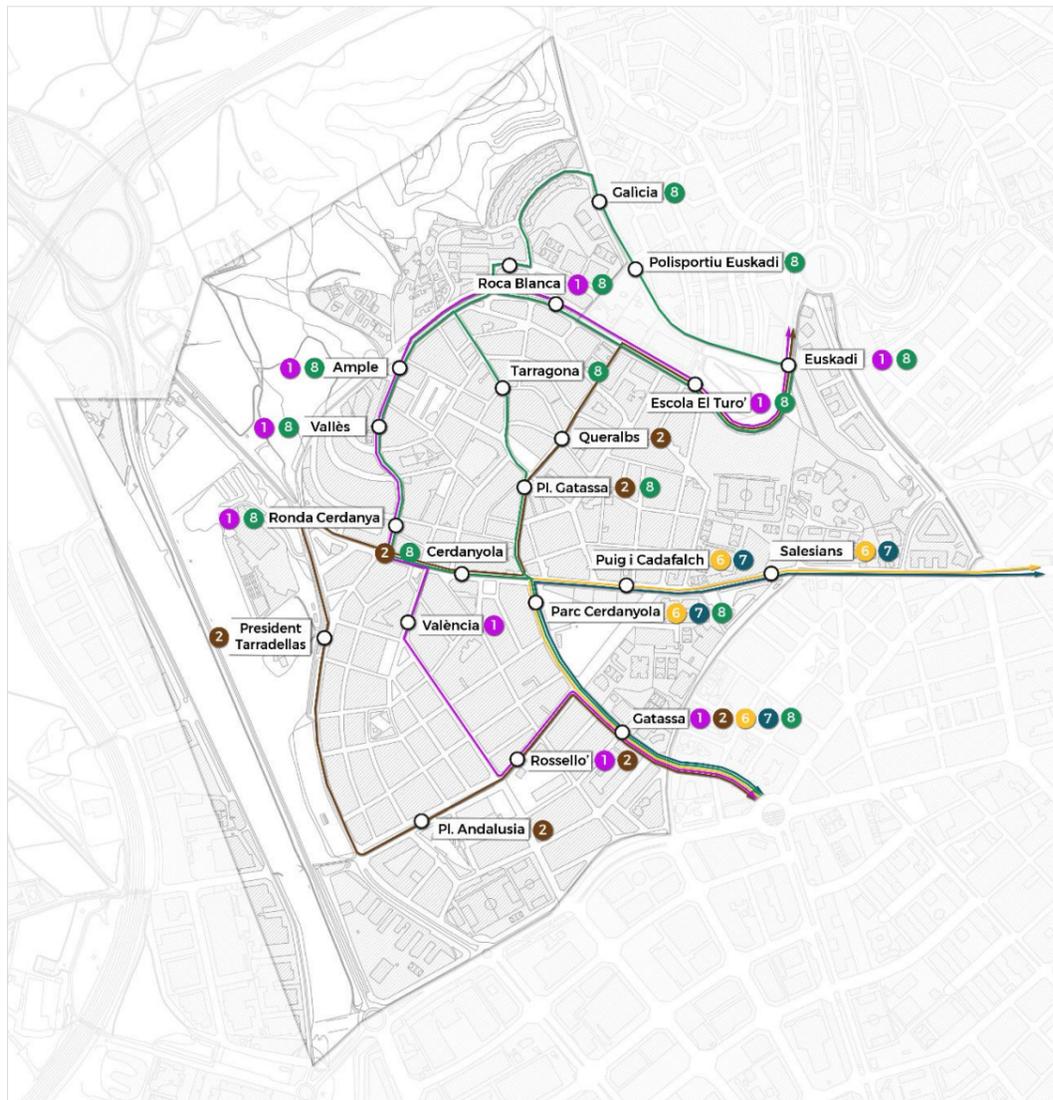
La red de autobuses urbanos e interurbanos que abastecen al barrio se resumen en un total de 5 líneas (la línea circular 1 y 2, la línea del Instituto de Salut - Carretera Mata, la línea de Plaza Tereses - Cerdanyola y Estación Renfe - Galicia), las cuales comunican con la propia ciudad y algunas poblaciones cercanas.

En general, el horario de la red de autobuses es regular, con un tiempo de espera alrededor de los 22 minutos, aunque hay excepciones como en la conexión entre Rocafonda y Cerdanyola, donde los



tiempos de espera son superiores a 35 minutos. Respecto el número de paradas, estas van aumentando en función de la línea de autobús y de su recorrido, pero la media es de 5-6 paradas en Cerdanyola. En el caso de la red interurbana nocturna, esta es más reducida en cuanto a puntos de parada y deja sin servicio las zonas más periféricas de la ciudad, como Cerdanyola. De toda la ciudad, las zonas con una cobertura elevada, aquellas con más de 100 expediciones diarias, cubren el 34% del área urbana y el 44% de la población, coincidiendo con el barrio de Cerdanyola y Rocafonda.

Figura 16. Red de autobuses de Cerdanyola.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC) y del Ayuntamiento de Mataró (documento del Pla de Mobilitat urbana i sostenible de Mataró, volum 2/5).

Estacionamiento específico de vehículos privados

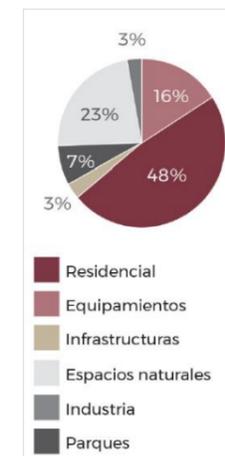
En la vía pública, la mayoría de la oferta corresponde a plazas no reguladas que se localizan en solares como el Sorrall y la periferia del barrio representando el 90% de la oferta. Por otro lado, se encuentran 990 plazas reguladas. Además, en Cerdanyola, igual que en Rocafonda, se encuentran unas 170 plazas de zona naranja. Estas plazas son gratuitas con control por disco horario, siendo útiles por la demanda de rotación horaria (máximo de estacionamiento de 1,5 horas).

3.2.4 Usos del suelo y organización funcional

EL CONSUMO DEL SUELO

El barrio de Cerdanyola, caracterizado por su compacidad física, muestra una cualificación del suelo diversa que se concreta de la siguiente manera: Residencial (Edificación aislada plurifamiliar, Edificación unifamiliar, Edificación en hilera y Edificación en isla cerrada), Industrial, Parques, Equipamientos, Infraestructuras (Autopista o Autovía, Carretera Nacional, Carretera Autonómica, Vía urbana principal y Servicios Técnicos), Espacios Naturales (bosques y zonas arboladas, otra vegetación, vegetación arbustiva, prados, ríos, estancos y basas y suelo desnudo) y Uso provisional.

Figura 17. Porcentaje de los usos del suelo en Cerdanyola.

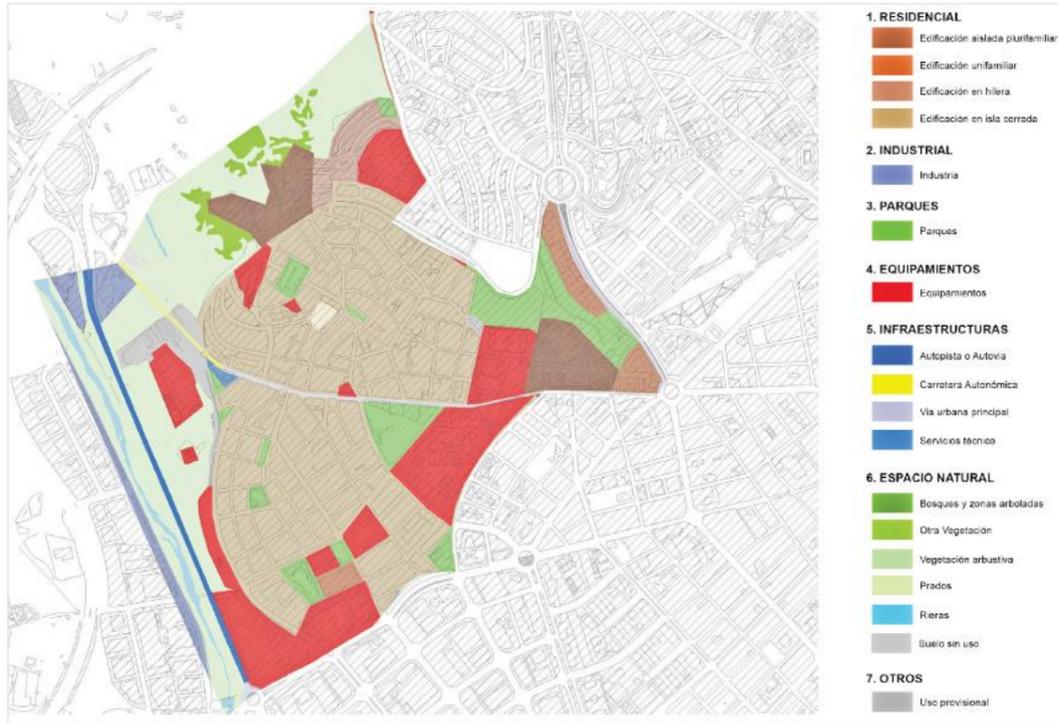


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Àrea Mteropolitana de Barcelona, (Usos 2011).



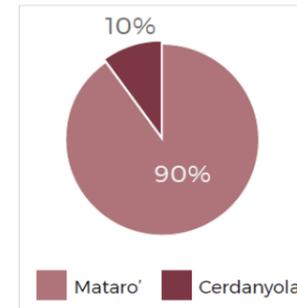
En general, el barrio de Cerdanyola se caracteriza por la densificación de viviendas, que representan el 48% del total de los usos del suelo. En segundo lugar, se encuentran los equipamientos (16%), los espacios naturales (23%), los parques urbanos (7%) y las infraestructuras y la industria (3%).

Figura 18. Usos del suelo de Cerdanyola (2011).



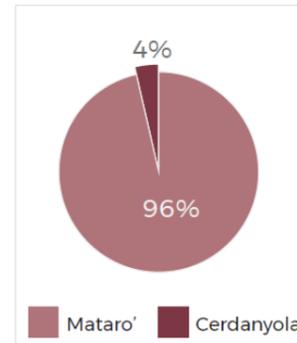
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Àrea Mteropolitana de Barcelona, (Usos 2011).

Figura 19. Porcentaje de los parques en Cerdanyola.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Àrea Mteropolitana de Barcelona, (Usos 2011).

Figura 20. Porcentaje de los Espacios Naturales en Cerdanyola.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Àrea Mteropolitana de Barcelona, (Usos 2011).

ZONAS VERDES

Cerdanyola, en comparación con otros barrios de Mataró, tiene unos espacios verdes bastante destacados, en parte por la frontera natural con el municipio de Argentona y la Riera de Argentona. Por un lado, se distinguen los parques urbanos que actúan como “pulmónes” verdes en el barrio (representan el 10% del total de la ciudad). Destacan el Parque de Cerdanyola y el Parque de Can Boada como los más grandes. Este último, se encuentra rodeado por centros educativos y edificación aislada plurifamiliar y unifamiliar. El porcentaje de los parques en relación con la densidad de las viviendas, no son suficientes para abastecer la demanda social.

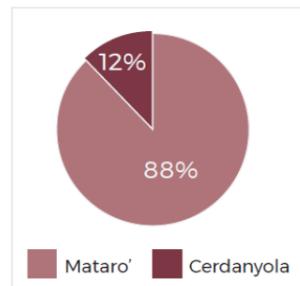
Por otro lado, cabe destacar también el espacio natural concentrado en la periferia del barrio dirección al eje de Granollers. Encontramos arbustos, seguido de bosques, zonas arboladas y de prados. En el oeste del barrio se localiza una zona de vegetación arbustiva dónde se encuentra la torre de Can Palauet y la zona de equipamientos privados del Sorrall (más adelante se explica que existe un Plan Parcial para esta zona en concreto).



RESIDENCIAL

El uso más destacado en el área de estudio es el uso residencial, representando el 12% de toda la ciudad. Concretamente la mayor parte de las viviendas son edificaciones de isla cerrada, concentradas al centro del barrio. En la periferia destacan las edificaciones unifamiliares y plurifamiliares aisladas. Con menos frecuencia, hallamos las edificaciones en hilera, es decir, casas alineadas a la vía urbana.

Figura 21. Porcentaje de las zonas residenciales en Cerdanyola.

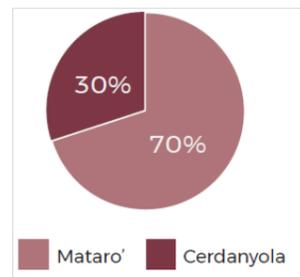


Elaboración propia a partir de los datos del Área Mteropolitana de Barcelona, (Usos 2011).

EQUIPAMIENTOS Y OTROS USOS

El barrio de Cerdanyola dispone del 30% del total de equipamientos de Mataró. Como se puede observar en el mapa, la mayoría de equipamientos se localizan en los límites del barrio. La manzana de equipamientos más grande se encuentra al sur, haciendo límite con el barrio de Peramàs (cinco escuelas, un instituto y un campo de fútbol). En esta zona, también se localizan los equipamientos deportivos municipales de Cerdanyola e instalaciones deportivas de uso privado. Por otro lado, en la parte de Can Palauet y el Sorrall se encuentran otras escuelas, institutos y el Centro Cívico de Cerdanyola.

Figura 22. Porcentaje de los equipamientos en Cerdanyola.

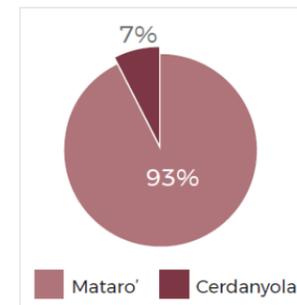


Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Área Mteropolitana de Barcelona, (Usos 2011).

Cerdanyola es un barrio caracterizado por su red de establecimientos comerciales, concretamente comercios étnicos y tradicionales, mientras que los grandes equipamientos comerciales y de oficinas son inexistentes según puede apreciarse en el mapa número nueve.

En términos generales, el suelo destinado a infraestructuras en el barrio es diverso ya que se encuentra la B-40 al lado de la Riera de Argentona, es decir, el eje de conexión con el Vallés Oriental, la C-32 (vía paralela a la costa por el interior) y la vía urbana principal. Las infraestructuras viarias del barrio de Cerdanyola suponen un 7% del total.

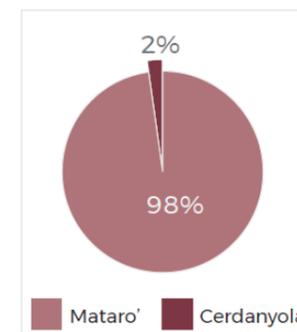
Figura 23. Porcentaje de las infraestructuras en Cerdanyola.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Área Mteropolitana de Barcelona, (Usos 2011).

Para finalizar, existe también el uso del suelo industrial, situado al lado del eje de conexión con Granollers. Este pequeño espacio industrial es la Formigonera, industria de cemento, la cual se encuentra entre Mataró y Argentona. Más allá de esta zona industrial, el 2% del total de Mataró, el barrio de Cerdanyola no cuenta con industrias.

Figura 24. Porcentaje de las industrias en Cerdanyola.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Área Mteropolitana de Barcelona, (Usos 2011).

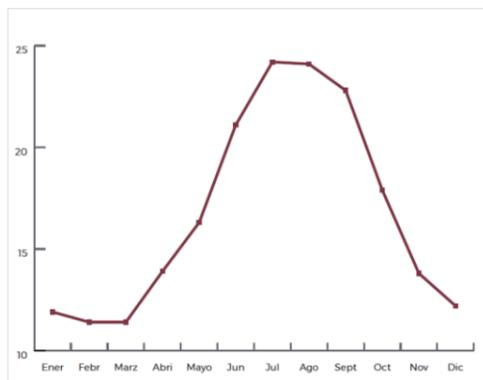


3.2.5 El marco ambiental

CLIMA

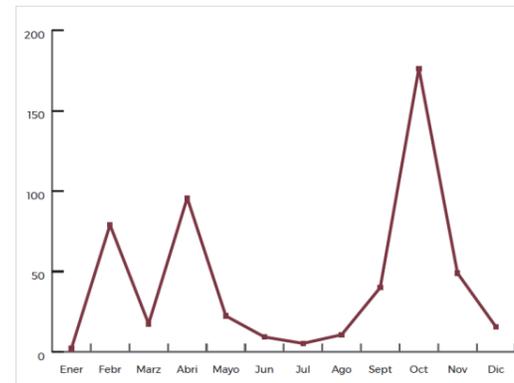
Esta sección describe las características climáticas que distinguen el área de estudio en función de los datos disponibles y explica la calidad del aire en relación a las micropartículas PM10 (partículas inferiores a 10 micras). Estas son una combinación compleja de partículas sólidas y líquidas formadas por distintas sustancias.

Figura 25. Temperatura mediana anual (2016).



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ayuntamiento de Mataró (documento Pla de LLuita contra el Canvi Climàtic).

Figura 26. Precipitación mediana anual (2016).



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ayuntamiento de Mataró (documento Pla de LLuita contra el Canvi Climàtic).

Para contextualizar, siguiendo la clasificación climática de Köppen, Mataró tiene un clima transitorio entre el clima mediterráneo, conocido como el clima cálido Mediterráneo y el clima húmedo subtropical, con una temperatura media anual de 16.8 °C. Julio es el mes más cálido del año con una temperatura media de 24.2 °C, mientras que la temperatura más baja durante todo el año es en febrero y marzo, cuando la temperatura media es de 11.4 °C.

En cuanto a la precipitación, enero parece ser el mes con menos precipitaciones (2 mm), aunque la temporada de verano es la más seca. En contraposición, noviembre tiende a ser el mes más lluvioso, recogiendo 176,4 mm de un total anual de 522.2 mm. Respecto a la pluviosidad, Mataró destaca por sufrir tormentas cortas pero intensas que derivan en las conocidas “rierades”. Este fenómeno se produce porque la orografía de la zona, a causa de su baja permeabilidad e inclinación, no es capaz de asimilar la intensa precipitación. Como resultado, las rieras que durante el año están secas, en pocos minutos pueden bajar grandes cantidades de agua en dirección al mar.

CALIDAD DEL AIRE

Mataró dispone de cuatro estaciones que forman parte de la red de Vigilancia i Previsión de la Contaminación Atmosférica (XVPCA), cuya función es medir las partículas en suspensión PM10 y PM2,5. La Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda no superar las 20 µg/m3 de PM10 ni 20 µg/m3 PM2,5, mientras la legislación española establece el límite en 40 µg/m3 PM10 y 20 µg/m3 PM2,5 para el 2020. Los últimos datos del 2016 muestran que la estación del Cros, en Cerdanyola, tuvo una media anual de 25 µg/m3 PM10, siendo esta la más elevada de la ciudad y superando la recomendación de la OMS. De esta manera podemos decir que Cerdanyola tiene un problema con la calidad del aire.

Figura 27. Nivel de micropartículas PM10 (2016).

	Media anual µg/m3	Días que superan 50 µg/m3
Calle Pablo Iglesias (Pla d'en Boet)	24	3
Ronda el Cros (Cerdanyola)	25	5
Laboratorio de aguas (Cirera)	19	0
Passeig dels Molins (Rocafonda)	21	2

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Generalitat de Catalunya (documento La qualitat de l'aire a Catalunya).

CONSUMO DE ENTRADA Y CONSUMO DE SALIDA DE ENERGÍA Y AGUA

Hablando de la ciudad de Mataró, la evolución de los indicadores ambientales ha resultado ser favorable en el último año, ayudado sobre todo por el efecto de la crisis económica, la cual ha tenido un efecto directo sobre los valores de consumo de agua y energía en los hogares de Mataró (reducción del 13,7% del consumo energético en cuatro años). También ha ayudado a mejorar la calidad del aire (que viene medida a través del índice catalán de la calidad del aire que presenta valores que van de los -100, calidad muy mala del aire, a 100, calidad muy buena del aire). Con los datos obtenidos del Plan de Acción 2017, es posible estimar el consumo doméstico en el barrio de Cerdanyola (a través del censo de la población) y compararlo con los datos generales de la ciudad. Con estos valores se puede observar que el consumo de agua y energía del barrio de Cerdanyola representa más del 20% del total de Mataró.

Después de la entrada en funcionamiento de la tarjeta de usuario del centro de recogida de residuos, el volumen de residuos recogidos se ha reducido, afectando sobre todo a las entradas de vehículos industriales. Una vez superada la fase inicial del funcionamiento de la tarjeta, el volumen de residuos



recogidos en Mataró volvió a aumentar en los años 2015 y 2016, con un porcentaje situado por encima del 33% de todos los residuos generados.

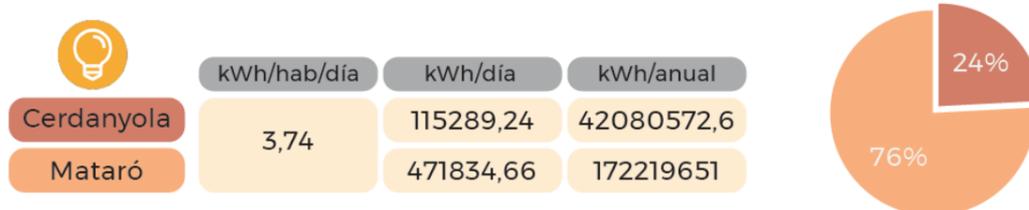
En cuanto a la generación de residuos sólidos urbanos, Mataró producía 1,55 kg/hab/día en el año 2008, mientras que en el 2016 se redujo hasta 1,18 kg/hab/día.

Figura 28. Consumo de agua para el uso doméstico.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ayuntamiento de Mataró (documento Pla d'estalvi i eficiència energètica, 2015-2016).

Figura 29. Consumo de energía para el uso doméstico.



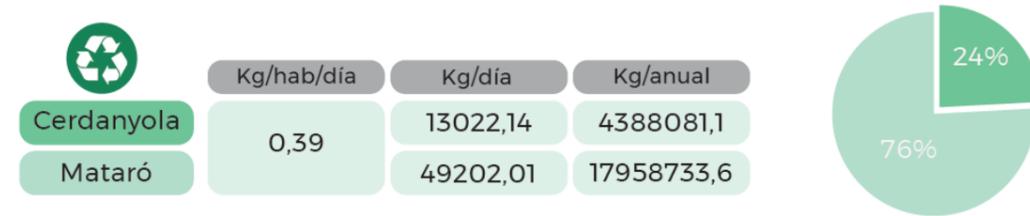
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ayuntamiento de Mataró (documento Pla d'estalvi i eficiència energètica, 2015-2016).

Figura 30. Producción de residuos.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ayuntamiento de Mataró (documento Pla d'estalvi i eficiència energètica, 2015-2016).

Figura 31. Producción de residuos recogidos.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ayuntamiento de Mataró (documento Pla d'estalvi i eficiència energètica, 2015-2016).

3.2.6 El planeamiento

En el siguiente apartado se describirán de forma más detallada los planes territoriales, sectoriales y urbanísticos más influyentes a nuestra área de estudio: el barrio de Cerdanyola. Además, se mostrará una visualización rápida de la clasificación del suelo, para tener en cuenta el marco general urbanístico del barrio para unas propuestas a largo plazo.

PLANEAMIENTO TERRITORIAL

El **Plan Territorial Metropolitano de Barcelona** incluye toda la Región Metropolitana de Barcelona y la comarca del Maresme con el municipio de Mataró. Esta ciudad forma parte de la red de ciudades nodales que se encuentran fuera del área metropolitana.

PLANEAMIENTO SECTORIAL

El **Plan de Movilidad Urbana de Mataró** define el modelo global de movilidad futura basado en la mejora de la calidad de vida de la población de Mataró. Un plan diseñado en el año 2010, donde se incluyen propuestas a largo plazo para alcanzar una movilidad eficaz, eficiente y sostenible. En este marco, Cerdanyola juega un papel importante por su ubicación geográfica, ya que se encuentra cerca de la Riera de Argentona y del eje Granollers, una salida directa de la ciudad dirección Barcelona o el Vallés.

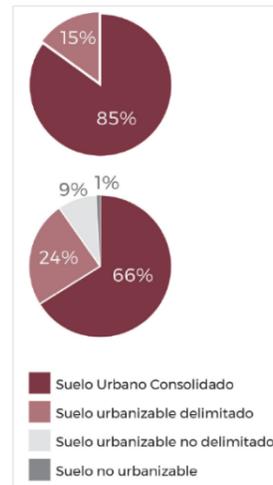
El **Plan General de ordenación urbanística de Mataró** data desde del 1977 con sus respectivas modificaciones hasta el año 2015. Sus objetivos principales vienen condicionados por unas medidas de crecimiento y con un potencial de edificación de carácter consolidado en la propia ciudad, teniendo en cuenta que al ser un plan urbanístico la modificación de los usos del suelo pasa a ser de gran importancia. Actualmente, el barrio de Cerdanyola muestra esta edificación desorganizada y sin ningún espacio libre de construcción. La clasificación del suelo es urbano consolidado excepto el ámbito del Sorral, mencionado a continuación.



En relación con el barrio de Cerdanyola, una de las modificaciones más importantes fue el abastamiento de equipamientos en el ámbito del Sorrall. Los parques y los equipamientos en el Pla de Can Palauet aumentan considerablemente el standard de zonas verdes, teniendo en cuenta el crecimiento de la población.

La zona del Sorrall fue modificada en el mismo plan para renovar y restaurar los equipamientos en el año 2005. También en el año 2007 algunos edificios del barrio de Cerdanyola fueron objeto de regulación por la densidad de viviendas, el uso de aparcamientos y la regulación de las instalaciones de ascensores. Actualmente la clasificación del suelo es urbanizable delimitado.

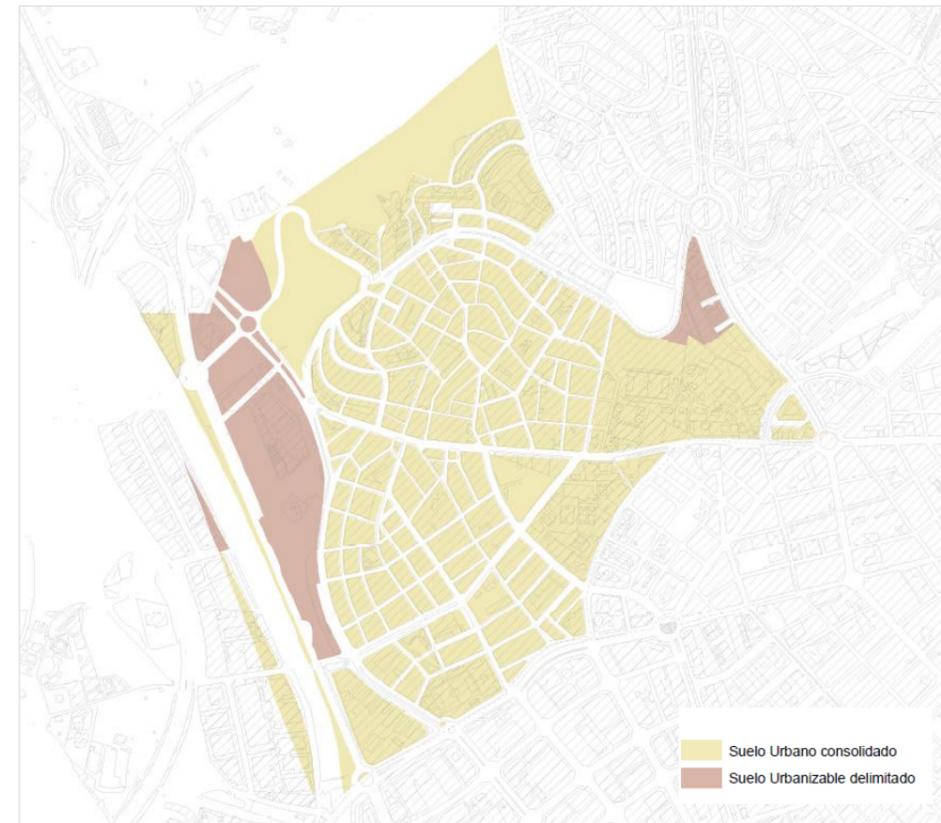
Figura 32. Clasificación de los usos del suelo en Cerdanyola y Mataró.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Área Metropolitana de Barcelona (usos 2011).

Por otro lado, la estructura básica de la red viaria es un tema interesante a resaltar dentro del barrio. Concretamente el desvío de la Ronda de Bellavista con la conexión del eje Granollers por motivos paisajísticos.

Figura 33. Clasificación del suelo del barrio de Cerdanyola.



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Àrea Metropolitana de Barcelona (usos del suelo 2011).

PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DERIVADO

El **Plan Parcial de la zona de equipamientos deportivos el Sorrall** tiene como objetivo la ordenación urbanística de aquella parte del barrio que es un nuevo sector de crecimiento, teniendo en cuenta que el plan anterior (Plan General) ya establecía lo que se ha ejecutado. Con carácter general, este plan aprobado en el año 2000 tiene por objetivo una mejora de la accesibilidad de la zona deportiva hacia el barrio y de la autovía dirección Granollers, con el menor impacto posible del espacio natural. Otro propósito era convertir la Avenida de Puig y Cadafalch en la vía principal de conexión entre el Parque de Cerdanyola, la zona de equipamientos y el mirador de Can Palauet. A nivel más general, el plan ya actúa en concreto en la zona deportiva con el abastecimiento de servicios para la población (piscina, gimnasio, sala deportiva...).

Después de la implementación de las instalaciones deportivas, se propuso la construcción de un centro comercial en la misma zona, ya iniciado a finales del año 2017.



Plan Especial del patrimonio arquitectónico de Mataró. El barrio de Cerdanyola tiene un edificio que incluye un esgrafiado que se restauró con este plan especial; el Institut Politècnic Miquel Biada en la Avenida Puig y Cadafach, 102. Este esgrafiado del autor Santti Estrany y Castany es un Bien Cultural y de Interés Local.

El **Plan de intervención integral del Barrio de Cerdanyola** es el plan de mejora del barrio marcado por la Ley de Barrios aprobada por el Parlament de Catalunya el año 2004. Tal y como establece la Ley de Barrios, Cerdanyola fue objeto de rehabilitación porque requería una atención especial a causa de la vulnerabilidad social, económica y urbana. A partir del año 2005 se empezó a actuar en función de las carencias y necesidades del barrio. La importancia de las actuaciones sociales para una mejora de la calidad de vida de la población es una de las intervenciones más importantes para la Ley de Barrios.

El Consejo Territorial de Cerdanyola elaboró unas líneas estratégicas de trabajo que eran las siguientes: la mejora del espacio público, la mejora del acceso a la vivienda, la optimización de la red de equipamientos y sus servicios, reforzar el comercio y la actividad económica y fomentar la cohesión social y la convivencia. Estas líneas estratégicas se muestran ejecutadas en las actuaciones que se comentan posteriormente.

Concretamente, el área geográfica de intervención fue la zona de Cerdanyola Norte, que corresponde con el núcleo antiguo. Tiene una forma geométrica redonda y compacta, con un carácter residencial de islas cerradas y pequeñas. Este espacio geográfico popularmente es conocido como Cerdanyola Norte, delimitada por la Avenida Puig y Cadafalch, la Ronda Bellavista, la Ronda de la Roca Blanca y la calle Joan Maragall. Las actuaciones realizadas fueron las siguientes:

Plan de intervención integral del Barrio de Cerdanyola (ACTUACIONES)
Avenida Puig y Cadafalch (eje cívico).
Rehabilitación y equipamiento de los elementos colectivos de los edificios.
Mejora de la accesibilidad y equipamientos de las calles Burriach, Calasanc Marquès, Verge de les Meravelles y otras cuillas y tramos de calles.
Construcción de un nuevo equipamiento para la gente mayor en el Pla d'en

Bages.

Construcción de un nuevo equipamiento de relaciones sociales, ciudadanas y cívicas a Tres Roques.

Fomentar la integración social y cultural para la mejora de la calidad de vida en el barrio (programa de ampliación de las plazas de centros abiertos y soporte a los servicios socioeducativos para los infantes y programa de actividades para la gente mayor).

3.2.7 Resumen diagnóstico

Después de desarrollar de forma extensa la diagnosis elaborada sobre la situación y evolución de Cerdanyola, en este apartado sintetizamos de forma esquemática los puntos más relevantes que hemos tratado.

Historia

- 1920s. Constatación de los primeros asentamientos en el barrio.
- 1950 y 1960. Primer crecimiento demográfico a causa de la inmigración llegada desde el resto de España.
- 1980s. La instauración de la democracia permite iniciar un proceso de reforma en la ciudad y el barrio para dotarlo de mejores servicios.
- 1990s. Segundo crecimiento demográfico a causa de la inmigración extracomunitaria y de personas que viven alrededor de Barcelona.

Demografía

- Segundo barrio más poblado con 30.826 habitantes (1 de enero de 2017).
- Porcentaje elevado de población inmigrante, principalmente de Marruecos, Senegal y China.
- Riqueza asociativa gracias a entidades culturales españolas y extracomunitarias, caracterizadas por tener una relación débil entre ellas.



- Media de edad joven, con menor porcentaje de población mayor de 65 años respecto Mataró.
- Elevada ocupación de las viviendas.
- Dualidad en los bloques de pisos. Personas mayores españolas conviven con jóvenes extracomunitarios.
- Nivel educativo bajo.
- Renta económica más baja de la ciudad.
- Segregación de la población inmigrante en el barrio. Se concentran principalmente en el sureste del barrio.

Sistema económico e institucional

- Barrio tradicionalmente industrial, basado actualmente en los servicios.
- Tasa de paro del 13% en 2016, concentrada en los hombres. Las mujeres tienden a trabajar en el sector de los servicios.
- Dualidad entre comercios locales tradicionales y étnicos, caracterizados por su actividad diaria.
- Tendencia a la baja temporalidad del comercio étnico.
- Falta de equipamientos municipales como una biblioteca o un teatro.
- Participación inexistente de los jóvenes en el tejido asociativo.

Movilidad

- Pocas plazas de aparcamiento.
- Elevada pendiente de las calles.
- Poco uso de la bicicleta.

Medio ambiente

- Barrio con peor calidad de aire respecto la presencia de micropartículas PM10.

Planeamiento

- Predominio de suelo residencial, seguido del de equipamientos.
- Clasificación del suelo mayoritariamente urbano consolidado, con una pequeña parte de suelo urbanizable delimitado.

3.3. ESCENARIOS

	Tendencial	Utópico	Distópico
SOCIO DEMOGRAFICO	<p>La población de Cerdanyola aumentará a un ritmo igual que el actual.</p> <p>El porcentaje de población extranjera se mantendrá.</p> <p>Se experimentará un proceso de envejecimiento (la franja de más de 65 años representará el 40% del total en 2050).</p> <p>Aumentará la segregación étnica en el barrio como consecuencia de políticas sociales insuficientes.</p> <p>La ocupación de las viviendas continuará igual a pesar del aumento de las deficiencias estructurales de los edificios.</p>	<p>El nivel educativo del barrio aumentará.</p> <p>La calidad de vida mejorará para la gente mayor, con lo cual el envejecimiento será menos problemático.</p> <p>El aumento de población joven en el barrio mitigará la tendencia a viviendas unifamiliares y de dos personas.</p> <p>Se solucionarán las deficiencias estructurales en edificios y viviendas.</p>	<p>El aumento de la construcción de viviendas verticales (bloques) provocará la reubicación de familias y reducirá las redes de cohesión social existentes entre vecinos.</p> <p>Se incrementará la segregación social y la conflictividad por la falta de políticas de cohesión.</p> <p>Disminuirá la calidad de vida de la población envejecida por la falta de políticas destinadas a este colectivo.</p> <p>La población del barrio tendrá que irse por el deterioro de las viviendas y, en algunos casos, por los aumentos del precio.</p> <p>La falta de políticas de vivienda y precios al alza conllevará un aumento de las viviendas ocupadas y empeorará las deficiencias estructurales de los edificios y viviendas.</p>
ECONOMICO INSTITUCIONAL	<p>Los comercios pequeños disminuirán a causa de la competencia de grandes superficies y por la falta de reemplazo generacional.</p> <p>El comercio étnico se mantendrá.</p> <p>El tejido asociativo seguirá activo, pero la relación entre las asociaciones será escasa.</p> <p>Los jóvenes seguirán sin formar parte del tejido asociativo.</p> <p>Continuará la saturación del barrio por los vehículos privados y a causa de un transporte público irregular.</p>	<p>Aumentará la vitalidad comercial del barrio, la predisposición de los comerciantes a crear y reforzar la red comercial y el apoyo del ayuntamiento.</p> <p>Aumentarán los equipamientos municipales en el barrio.</p> <p>El tejido asociativo seguirá activo con más organizaciones juveniles y más participación vecinal. La relación entre colectivos aumentará y se fortalecerá.</p> <p>Las políticas ambientales prohibirán la circulación del vehículo privado dentro del barrio en favor de una mejor red de transporte público y de espacio peatonal.</p>	<p>El pequeño comercio desaparecerá en el barrio al no poder superar la competencia de las grandes superficies a causa de una nula interrelación entre los comerciantes.</p> <p>La relación entre entidades culturales, como el tejido asociativo, empeorará por la falta de políticas de cohesión y los enfrentamientos por recursos escasos.</p> <p>La falta de transporte público y la difícil accesibilidad en el barrio aumentará el uso del vehículo privado y reducirá la movilidad de la gente mayor.</p>
AMBIENTAL	<p>Empeorará la calidad del aire.</p> <p>Se mantendrán los espacios verdes existentes.</p> <p>La eficiencia energética de los edificios seguirá siendo baja.</p> <p>El aumento de las temperaturas reducirá el consumo de gas y aumentará el de agua, con el consiguiente impacto en los presupuestos familiares (pobreza energética).</p>	<p>Las políticas ambientales mejorarán la calidad del aire.</p> <p>Aumentará la concienciación social y cambiará la conducta ciudadana, con lo cual la calidad de vida en el barrio mejorará sustancialmente.</p> <p>Aumentarán las zonas verdes, que se convertirán en espacios de valor ambiental y de relación social.</p> <p>Las viviendas serán caracterizadas por una clase energética alta utilizando energías renovables y, consiguientemente, reduciendo el consumo de agua y energía.</p>	<p>Aumentará significativamente la temperatura con un mayor impacto de las olas de calor.</p> <p>La falta de adaptación a períodos de sequía comportará restricciones de agua.</p> <p>Aumentará la pobreza energética por la falta de intervención en las viviendas y edificios.</p> <p>El aumento de la humedad en el barrio incrementará el riesgo de enfermedades, especialmente para la gente mayor.</p>

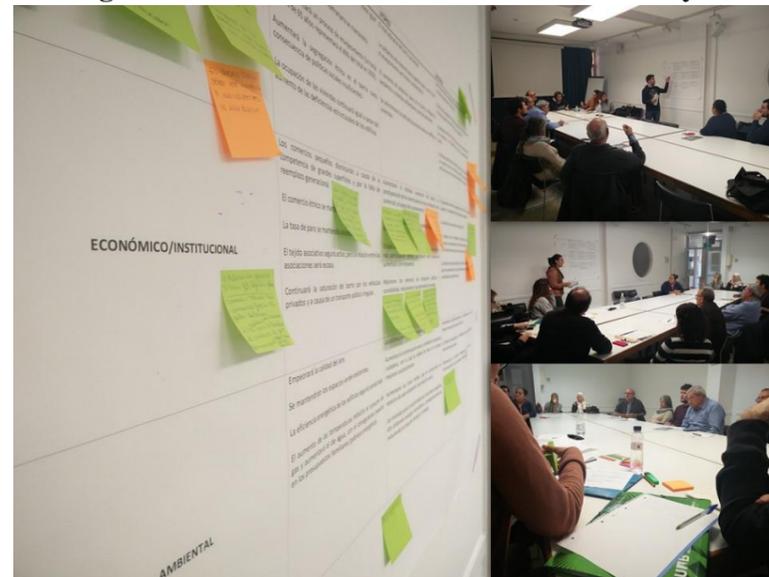


3.3.1 Aportación y participación ciudadana

Los escenarios propuestos por los estudiantes se llevaron a debate con distintas asociaciones del barrio con la finalidad de complementarlos con la visión más próxima del barrio. Concretamente se quería incorporar situaciones futuras no previstas hasta el momento, conocer cuáles eran las más importantes y qué medidas se podrían tomar al respecto. En la reunión asistieron un total de ocho vecinos que formaban parte de las siguientes entidades: Artistas Fusión Arte, Asociación marroquina, Casal del barrio y Asociación cultural de Cerdanyola. A partir de la discusión y presentación de los escenarios, se recogieron las opiniones y preocupaciones de los asistentes. Por lo que se refiere a la temática:

- Sociodemográfica, resaltaron las dificultades para gestionar la diversidad cultural, la preocupación por la calidad de la vivienda y como esta debe de ser construida en bloques verticales para abastecer la futura demanda poblacional.
- Económico e institucional, se destacó la necesidad de crear una red comercial competitiva para hacer frente a las grandes superficies, donde los comercios étnicos tienden a una rotación de sus actividades. Además, añadieron que el colectivo juvenil no participa en el tejido asociativo del barrio. En parte, sugirieron, por la falta de un espacio municipal donde reunirse.
- Ambiental, consideraron que los espacios verdes serán substituidos por actividades económicas o servicios municipales. También mostraron su preocupación por el deterioro y la pobreza energética de las viviendas.

Figura 34. Encuentro con los vecinos de Cerdanyola.



Fuente: Elaboración



3.4 CRITERIOS

Después de haber establecido tres posibles escenarios futuros es necesario definir un criterio general para el barrio que queremos conseguir en 2050. A partir de este criterio general se concretan los criterios específicos de cada ámbito.

CERDANYOLA TIENE QUE SER UN BARRIO **INTEGRADO** A LA CIUDAD DE MATARÓ Y CONSEQUENTEMENTE A LA REGIÓN METROPOLITANA DE BARCELONA. CARACTERIZADO POR SER **RESILIENTE** A NIVEL AMBIENTAL, **MULTICULTURAL**, CON UNOS SERVICIOS **EFICIENTES** Y UNA **ECONOMÍA CIRCULAR** Y **COMPETITIVA**.

	Crterios
SOCIODEMOCRÁFICO	Mantener el peso de la población joven
	Incentivar la interrelación de los distintos colectivos étnicos
	Resolver las deficiencias estructurales de las viviendas y su gestión
ECONÓMICO INSTITUCIONAL	Promover el comercio al detalle y étnico caracterizado por ser activo y competitivo creando así nuevas oportunidades laborables
	Incentivar la participación de los jóvenes en el tejido asociativo del barrio
	Desincentivar el uso del transporte privado y promover el transporte publico sostenible
	Controlar y diversificar el uso del suelo en el barrio
AMBIENTAL	Mejorar la calidad del aire
	Resolver las deficiencias energéticas de los edificios y viviendas reduciendo así la pobreza energética
	Adaptar el barrio a los efectos del cambio climático



3.5 ANÁLISIS DAFO

3.5.1 DAFO General

Una vez se han fijado los criterios, es decir, los objetivos, estos deben ser contextualizados para entender cuales son las debilidades y fortalezas del barrio de Cerdanyola, como también las amenazas y oportunidades en una escala global.

	Local	General
Negativo	DEBILIDADES <ul style="list-style-type: none"> Aislamiento de los colectivos étnicos Inexistencia de una red de comercio local competitiva Uso predominante del transporte privado y mala accesibilidad Falta de espacio público y equipamientos municipales La deficiencia energética y no adaptación del barrio al cambio climático 	AMENAZAS <ul style="list-style-type: none"> Falta de políticas de cohesión social a nivel estatal Las grandes superficies comerciales en la RMB perjudican el comercio local Baja concienciación por el uso del transporte sostenible Tendencia a la especialización de los usos del suelo a nivel de ciudad Los efectos globales del cambio climático influyen en la calidad de vida de las viviendas
	FORTALEZAS <ul style="list-style-type: none"> La diversidad étnica como forma de riqueza cultural Variedad de actores del sector comercial étnico y tradicional Cinco líneas de transporte público que conectan el barrio con el resto de la ciudad Disponibilidad de locales La forma de los edificios y la morfología del barrio 	OPORTUNIDADES <ul style="list-style-type: none"> Nuevas formas para gestionar la diversidad cultural Plan Estratégico de desarrollo económico de la comarca del Maresme Políticas a nivel europeo que financian el transporte público y sostenible La riera de Argentona y su ecosistema Políticas públicas y avance tecnológico contribuyen a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero
Positivo		

En el caso de Cerdanyola se han resumido en cinco parámetros que se relacionan entre ellos en los distintos ámbitos del DAFO. Los ámbitos tratados son: la multiculturalidad, el comercio, la movilidad, la falta de espacios públicos y equipamientos y la deficiencia energética de las viviendas y la no adaptación de estas al cambio climático.

En primer lugar, en un barrio tan diverso culturalmente como Cerdanyola, encontramos el aislamiento entre los colectivos del barrio. A pesar de que la diversidad cultural, de religiones y estilos de vida enriquece la vida del barrio, la amenaza principal es que la administración no ha sabido gestionarla. No se ha sabido fomentar mecanismos de interrelación efectivos. Aun así, existen otros mecanismos de gestión de la diversidad, como es la gestión multicultural de la sociedad.

En segundo lugar, en el barrio no encontramos una red comercial local y competitiva. A pesar de tener la fortaleza de ser un barrio activo a nivel comercial gracias a la diversidad de tiendas, estas no están relacionadas entre ellas para actuar como *lobby* ante el Ayuntamiento u otra entidad administrativa. Además, deben de competir con las grandes superficies comerciales de la Región Metropolitana de Barcelona (RMB), las cuales presentan una oferta mucho más variada y económica. Por este motivo se

debería de seguir aprovechando la oportunidad que presentan los productos locales a través, por ejemplo, del Plan Estratégico de desarrollo económico de la comarca del Maresme. En otras palabras, se debería seguir buscando mecanismos que permitan realzar el producto local para que sea competitivo.

En tercer lugar, existe un uso predominante del vehículo privado y una mala accesibilidad en ciertas partes del barrio. No obstante ya existen cinco líneas de transporte público que conectan el barrio con el resto de la ciudad. La amenaza principal al uso del transporte público es que la cultura social lleva a la ciudadanía a utilizar con preferencia al vehículo privado. Para contrarrestar esta tendencia, hay que seguir aprovechando las oportunidades que presentan las políticas públicas y los programas europeos que financian parte de los proyectos que tienen por objetivo promover el transporte público sostenible.

En cuarto lugar, en Cerdanyola hay una falta de espacio público y de equipamientos municipales. Aunque el barrio no dispone de espacio para construir nuevos equipamientos, esto no debe de suponer un impedimento, ya que existen locales que pueden ser destinados a una de estas finalidades. La amenaza al objetivo de instalar algún equipamiento municipal en el barrio es la tendencia a la especialización de los usos del suelo. La cultura social y política puede llevar a entender Cerdanyola como un barrio residencial, con un comercio local activo, pero donde no es necesario instalar ningún equipamiento municipal. Respecto la falta de espacios verdes, la oportunidad más clara es toda la zona de la riera de Argentona y su ecosistema. Mirando al futuro, toda esta zona debería de ser potenciada como pulmón verde, donde Cerdanyola puede jugar un papel clave como punto de conexión entre la ciudad y la riera.

Finalmente, es evidente que cuando se construyó el barrio no se tenían en cuenta criterios de eficiencia energética ni de adaptación al cambio climático. Hoy, en 2018, estos factores representan una debilidad para el barrio. Por esta razón es imprescindible adaptarse en ambos sentidos. La parte positiva es que la forma como se construyeron las viviendas y la morfología del barrio juegan a favor para buscar mecanismos de adaptación al cambio climático. Por ejemplo, las azoteas llanas de los edificios son un buen lugar para la instalación de paneles fotovoltaicos. Además, la morfología del barrio, en concreto la pendiente, permite implementar actuaciones que reaprovechen el agua pluvial. La amenaza a este objetivo es que los efectos del cambio climático ya son evidentes a día de hoy y, en consecuencia, afectan nuestra calidad de vida en las viviendas. Para hacer frente a esta situación hay que seguir trabajando a través de las políticas públicas, programas europeos, como también del progreso tecnológico para buscar vías para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.



3.5.2 Ámbito sociodemográfico

	Local	General
Negativo	DEBILIDADES <ul style="list-style-type: none"> Proceso de envejecimiento en la estructura de la población del barrio Aislamiento de los colectivos étnicos dentro del barrio Las viviendas tienen deficiencias estructurales y de gestión y son compartidas ilegalmente por más de una familia 	AMENAZAS <ul style="list-style-type: none"> El estancamiento económico propicia la fuga de los jóvenes fuera de la ciudad Tendencia a la segregación social por la falta de políticas de cohesión social a nivel estatal La falta de recursos a escala estatal para reformar las viviendas con deficiencias importantes
	FORTALEZAS <ul style="list-style-type: none"> Existencia de la población joven con expectativa de formar familias en el barrio La diversidad cultural como riqueza del barrio La mejora de la calidad de vida de ciertos edificios y viviendas a través del Proyecto de Intervención Integral del barrio de Cerdanyola (Llei de Barris 2004) 	OPORTUNIDADES <ul style="list-style-type: none"> La llegada de la inmigración mantiene el peso de la población joven y la estructura familiar Existen nuevas formas de gestión de la diversidad étnica La financiación por parte de la Unión Europea permite la mejora de las viviendas
Positivo		

3.5.4 Ámbito Medi Ambiental

	Local	General
Negativo	DEBILIDADES <ul style="list-style-type: none"> El barrio tiene la peor calidad de aire de la ciudad La mayor parte de los edificios del barrio presentan deficiencia energética Escasez de superficie permeable en el barrio 	AMENAZAS <ul style="list-style-type: none"> La mala calidad de aire de la Región Metropolitana de Barcelona influye en la salud y calidad de vida de los ciudadanos El contexto económico estatal paraliza las ayudas destinadas a rehabilitar las viviendas Los efectos globales del cambio climático, como las olas de calor
	FORTALEZAS <ul style="list-style-type: none"> La presencia de la estación del Cros que registra la presencia de micropartículas PM10 en el barrio La estructura y posición de los edificios permite desarrollar el aprovechamiento energético La morfología del barrio en forma de pendiente favorece las medidas de adaptación al cambio climático 	OPORTUNIDADES <ul style="list-style-type: none"> Presencia de políticas públicas que contribuyan a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero a nivel estatal La política europea obliga la certificación energética de los edificios de nueva construcción Uso de la tecnología para la adaptación y mitigación de los efectos del cambio climático
Positivo		

3.5.3 Ámbito económico e institucional

	Local	General
Negativo	DEBILIDADES <ul style="list-style-type: none"> La falta de un tejido económico cohesionado Los jóvenes no participan del tejido asociativo del barrio Uso predominante del transporte privado, incentivado por la pendiente de las calles Ausencia de espacio urbanizable en el tejido compacto del barrio 	AMENAZAS <ul style="list-style-type: none"> La presencia de grandes superficies comerciales en la Región Metropolitana de Barcelona perjudican el comercio local Debilidad de las políticas municipales destinadas a fomentar la interrelación de los jóvenes La cultura del país prioriza el vehículo privado La presencia de elementos infraestructurales y naturales limitan el crecimiento del barrio
	FORTALEZAS <ul style="list-style-type: none"> La presencia de una red formada por el comercio tradicional y étnico La existencia de una red asociativa interesada en los jóvenes La existencia de una red de transporte público conectada con los barrios de Mataró El Plan Parcial de la Zona del Sorral clasifica esta área como suelo urbanizable 	OPORTUNIDADES <ul style="list-style-type: none"> Reformulación del Plan Estratégico de desarrollo económico impulsando la marca Maresme La existencia de asociaciones en el territorio puede incentivar los jóvenes a la participación activa de la ciudad Presencia de políticas a nivel europeo que financian el transporte público y sostenible La posición geoestratégica de Cerdanyola permite la conexión de la ciudad con la Región Metropolitana Presencia de la riera de Argentona y su ecosistema
Positivo		



3.6 PROPUESTAS Y PROYECTOS

Finalmente, después de analizar la situación del barrio a través de la diagnosis, el diseño de los distintos escenarios, la definición de los criterios que queremos seguir y del DAFO, llegamos a la última fase del trabajo: elaborar las propuestas que se concretan en proyectos para el barrio de Cerdanyola. Estos tienen por objetivo solucionar problemáticas que existen en el barrio y aprovechar las oportunidades que existan. A continuación, se presentan las cinco propuestas que después se materializan en nueve



PROPUESTA 1

Convertir Cerdanyola en un barrio resiliente.



PROPUESTA 2

Reducir el uso del vehículo privado a través de la promoción de una movilidad alternativa y sostenible.



PROPUESTA 3

Rehabilitar las viviendas a nivel energético, de accesibilidad, estructural y social



PROPUESTA 4

Fomentar la multiculturalidad mediante nuevas actividades y espacios de encuentro.



PROPUESTA 5

Impulsar una red de comercio competitiva y activa.

proyectos.



PROPUESTA 1

CONVERTIR CERDANYOLA EN UN BARRIO RESILIENTE.

PROYECTO 1.1

MÁS VERDE, MEJOR SALUD

INCREMENTAR LA SUPERFICIE VERDE EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS A PARTIR DE LA INTRODUCCIÓN DE LA VEGETACIÓN MÁS ADECUADA AL CONTEXTO CLIMÁTICO Y EL AJARDINAMIENTO DE AZOTEAS, FACHADAS Y PATIOS MUNICIPALES.

Objetivo

Reducir los efectos de las olas de calor en el periodo más caluroso, mejorar la calidad del aire y consecuentemente la calidad de vida de los ciudadanos de Cerdanyola a través de los espacios verdes.

Actuación

- Revisión de los espacios verdes urbanos existentes, detectar los que presentan problemas de adaptación y buscar alternativas.
- Planificación de las especies vegetales adaptables al CC y a la contaminación de CO2 que se deben plantar en el barrio (especies: *Celtis Australis*, *Tilia Cordata*, *Crataegus Monogyna*, *Fraxinus Ornus*, etc)
- Construcción barrera verdes en las calles y las plazas.
- Implementación de tejados verdes de bajo mantenimiento en los edificios municipales.
- Obligación de instalar pavimento semipermeable cuando se reorganicen plazas públicas.
- Implementación del proyecto Piloto “*Mi casa es Verde*”. Incentivos económicos para los propietarios que decidan construir cubiertas, terrazas y azoteas verdes. También, las fachadas de los edificios con plantas enrolladas (*Hiedra común*), etc.
- Educación ambiental y ecológica en las escuelas.
- Aprovechamiento del solar del carrer Penedès como huerto urbano temporal.

Agentes

- Generalitat de Catalunya (Departamento de territorio i sostenibilidad).
- Ayuntamiento de Mataró.
- Asociaciones de vecinos.

Empresas privadas de sostenibilidad y medio ambiente.

Localización

- Nuevas calles arboladas: Carrer San Joan Bosco, Carrer Vitoria, Carrer Valencia, Carrer Carlemany, Carrer Jaume I, Carrer Marathon, Carrer de Valles, Carrer Ample, Carrer Trinitat, Carrer Tarragona y Carrer de Berdegua, Carrer Tre Roques
- Plazas con pavimento semipermeable: Plazas Thomas Ribas y Julia
- Nuevas áreas verdes: solar de carrer de Penedes.

Temporalidad

El proyecto se realizará en tres fases, un total de 10 años.

- Primera fase: la contratación de una Consultoría ambiental para la elaboración de un proyecto de sostenibilidad urbana a escala de barrio.
- Segunda fase: adecuar el barrio con especies adaptables al cambio climático, construir barreras verdes e incorporar en las plazas pavimento semipermeable.
- Tercera fase: desarrollar el proyecto piloto “Mi casa es verde” en las viviendas.

Recursos

- Ayuntamiento de Mataró.
- Empresas privadas de sostenibilidad y medio ambiente.
- Generalitat de Catalunya (Departamento de Territorio y sostenibilidad)
- Unión Europea.

Concertación y tramitación

El Ayuntamiento de Mataró desarrollará el proyecto con la colaboración de las empresas privadas de sostenibilidad y medio ambiente.



Evaluación y seguimiento

El seguimiento del proyecto se iniciará al cabo de tres meses de su aplicación por parte del Ayuntamiento de Mataró. Evaluación del proyecto ‘‘Mi Casa Es Verde’’ después de 5 años de aplicación.



PROPUESTA 1

CONVERTIR CERDANYOLA EN UN BARRIO RESILIENTE.

PROYECTO 1.2

AGUA COMO RECURSO

INSTALAR DEPÓSITOS DE AGUA PLUVIAL APROVECHANDO LA PENDIENTE DEL BARRIO Y DEBAJO DE LOS ESPACIOS PERMEABLES Y SEMIPERMEABLES

Objetivo

Reaprovechar el agua pluvial y controlar las escorrentías superficiales para el mantenimiento de los espacios verdes del barrio. Convertir el riesgo de las tormentas torrenciales en una oportunidad.

Actuación

- Construcción de canales para la recogida de aguas pluviales en las calles con pendiente > 6%.
- Implementación de SUDS (Sistemas urbanos de drenaje sostenible).
- Construcción de aparcamientos con pavimento semipermeable.
- Instalación de un depósito de agua pluvial debajo del parque de Cerdanyola.
- Integración del sistema de canalización de aguas pluviales existente al nuevo sistema de aprovechamiento de agua.
- Instalación de un sistema de monitorización del agua.

Agentes

- Ayuntamiento de Mataró.
- Agentes públicos y privados.
- Generalitat de Catalunya (Departamento de Territorio y sostenibilidad).
- Agencia Catalana del agua.

Localización

- Aparcamientos semipermeables: Avinguda Puig Cadafalch, Ronda Rocablanca, Ronda Bellavista,

Ronda President Terradellas, Passeig Ramon Berenguers III y Camí de Mig.

- Instalación del depósito de agua: Parque de Cerdanyola.
- Construcción de canales: Calle Galicia, Pasaje Mas Sant Jordi, Calle del Berguedà, Ronda de la Cerdanya y Ronda Dr.Torró.

Temporalidad

El proyecto se desarrollará en tres fases, un total de entre 5 y 10 años.

- Primera fase: contratación de una Consultoría ambiental para la elaboración de un proyecto de aprovechamiento del agua pluvial.
- Segunda fase: construcción de canales en las calles con mayor pendiente para la recogida de aguas pluviales y la instalación del depósito de agua en el parque de Cerdanyola.
- Tercera fase: construcción de aparcamientos en pavimento semipermeable e integrar el agua de la lluvia de las azoteas de los edificios al sistema urbano.

Recursos

- Ayuntamiento de Mataró.
- Generalitat de Catalunya.
- Agentes públicos y privados.
- Unión Europea.

Concertación y tramitación

El Ayuntamiento de Mataró desarrollará el proyecto con la colaboración de las empresas privadas y la Agencia catalana del agua.

Evaluación y seguimiento

El seguimiento del proyecto se iniciará al cabo de un año de su aplicación por parte del Ayuntamiento de Mataró.

Se evaluará el reaprovechamiento del agua pluvial procedente de la construcción de los canales y de las azoteas de los edificios.



PROPUESTA 2

REDUCIR EL USO DEL VEHÍCULO PRIVADO A TRAVÉS DE LA PROMOCIÓN DE UNA MOVILIDAD ALTERNATIVA Y SOSTENIBLE.

PROYECTO 2.1

ADECUACIÓN DE LAS LÍNEAS 1, 6 Y 7 DE AUTOBUSES URBANOS

Objetivo

Promover el transporte público y sostenible mediante la modificación y ampliación de los recorridos del bus urbano y aumentando su frecuencia en ciertos periodos del día.

Actuación

- Revisión del Plan de Movilidad Urbana y Sostenible de Mataró.
- Calcular que supone la modificación de las líneas a nivel de tiempo.
- Modificación del recorrido de las líneas de autobús 1 (dos paradas nuevas con un tiempo estimado de 4 minutos), 6 (tres paradas nuevas con un tiempo de 13-15 minutos) y 7 (16-18 minutos).
- Instalación de cinco paradas nuevas y la revisión de las existentes: pantallas informativas del tiempo de espera caracterizadas por ser eficientes y alimentadas por energía solar.
- Aumentar la frecuencia de los autobuses (cada 10-15 minutos) en aquellas franjas horarias con mayor demanda.

Agentes

- Ayuntamiento de Mataró.
- Asociaciones de vecinos.
- Agentes públicos/privados.
- Área Metropolitana de Barcelona.
- Generalitat de Catalunya (Departamento de Territorio y Sostenibilidad).

Localización

- Línea 1: cambio de itinerario en Ronda Bellavista (dos paradas nuevas).

- Línea 6: continuación del itinerario por la Avinguda de Puig i Cadafalch; Ronda President Tarradellas; Carrer Vitòria (tres paradas nuevas).
- Línea 7: ampliación del itinerario por Ronda de la Cerdanya; Ronda Roca Blanca; Carrer Queralbs; Carrer Salvador Llanas; Carrer de la Gatassa.

Temporalidad

El proyecto tiene una duración de 2 años.

- Primera fase: revisión del Plan de Movilidad Urbana y Sostenible de Mataró.
- Segunda fase: construcción de las nuevas paradas y la modificación de las existentes.
- Tercera fase: implementación de los cambios en las líneas 1, 6 y 7.

Recursos

- Ayuntamiento de Mataró (Área de movilidad y transporte).
- *European Local Energy Assistance (ELNA)*.

Concertación y tramitación

El Ayuntamiento de Mataró desarrollará el proyecto.

Evaluación y seguimiento

Seguimiento. Después del primer mes, analizar el uso de las líneas modificadas y cuál es la valoración ciudadana. Si el uso y valoración es positiva, mantener la modificación. En caso negativo analizar los motivos. Al cabo de 1 año, desde la perspectiva temporal, analizar de nuevo el uso del transporte público y su valoración.

Evaluación. Realizar un informe que presente si ha habido cambios en el uso del transporte público.



PROPUESTA 2

REDUCIR EL USO DEL VEHÍCULO PRIVADO A TRAVÉS DE LA PROMOCIÓN DE UNA MOVILIDAD ALTERNATIVA Y SOSTENIBLE.

PROYECTO 2.2

LA MOVILIDAD COMPARTIDA ES EL FUTURO

PROYECTO PILOTO QUE PROMUEVA LA MOVILIDAD COMPARTIDA A PARTIR DE LA INTRODUCCIÓN DE 30 BICICLETAS DE BIKE SHARING, 20 ELECTRIC CAR SHARING Y 20 ELECTRIC MOTO SHARING.

Objetivo

Incentivar y mejorar la movilidad sostenible y compartida y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a partir de la introducción de distintos tipos de vehículo *sharing* caracterizados por ser eléctricos. En este proyecto la futura estación intermodal de Pla de Boet tendrá un papel central como estación de recarga y aparcamiento.

Actuación

El proyecto piloto se inicia con la introducción de:

- 30 *bikes sharing free floating*. Bicicletas sin una estación concreta como es el caso del *station based bike sharing*. En este caso las bicicletas incorporan un GPS para ser localizadas. El usuario registrado reserva la bicicleta y tiene 15 minutos para llegar hasta ella. Una vez la encuentra, se entra el PIN en la bicicleta para desbloquearla.
- 20 *car sharing free floating*. El usuario registrado, a través de una tarjeta, desbloquea el coche estacionado. Después de utilizarlo el cliente puede aparcar el coche dentro de un área delimitada, utilizando uno de los espacios autorizados.
- 20 *moto sharing free floating*. El usuario registrado reserva la motocicleta y tiene 15 minutos para hacerla efectiva. Al finalizar su uso se debe devolver dentro de un área delimitada. La propia empresa se encarga de recargarlas.
- Aplicación para el móvil

Agentes

- Ayuntamiento de Mataró.
- Agentes privados.
- Generalitat de Catalunya.

Localización

- Barrio de Cerdanyola.
- Ciudad de Mataró.
- Estación intermodal en el Pla d'en Boet para la recarga y los aparcamientos.

Temporalidad

El proyecto piloto se llevará a cabo en 2 años.

- Primera fase: estudio de la viabilidad económica y del *target* de población.
- Segunda fase: instalación de un punto de recarga en Pla d'en Boet.
- Tercera fase: concurso público para seleccionar las empresas que implementaran el servicio. Elaboración del proyecto final entre administración local y empresa privada.

Recursos

- Ayuntamiento de Mataró.
- Empresas privadas (concurso público).
- Generalitat de Catalunya.
- Unión Europea.

Concertación y tramitación

Elaboración de un avance del proyecto por parte del Ayuntamiento de Mataró. Celebración de un concurso público para seleccionar las empresas privadas que desarrollaran el proyecto. Elaboración del proyecto final por parte del Ayuntamiento de Mataró, de la participación ciudadana y las empresas privadas seleccionadas.

Evaluación y seguimiento

Seguimiento. Creación de una comisión de seguimiento que recoja las incidencias y quejas vecinales.



Evaluación. Después del primer año de prueba se analizará cual ha sido la participación ciudadana en el proyecto y su valoración.



PROPUESTA 3

REHABILITAR LAS VIVIENDAS A NIVEL ENERGÉTICO, ESTRUCTURAL Y SOCIAL.

PROYECTO 3.1

MEJOR EFICIENCIA ENERGÉTICA

MEJORAR LA EFICIENCIA ENERGÉTICA DE LOS EDIFICIOS A TRAVÉS DEL USO DE LA ENERGÍA RENOVABLE Y LA REVISIÓN DE SU ESTRUCTURA FÍSICA.

Objetivo

Realizar intervenciones que mejoren las deficiencias energéticas de las viviendas y estas sean adaptadas al cambio climático.

Actuación

- Elaboración de una auditoria energética en una muestra del barrio seleccionada como representativa de la tipología de edificación.
- Reactivación del Plan Integral del barrio de Cerdanyola (Ley de barrios).
- Mejorar el aislamiento térmico de las viviendas sustituyendo las ventanas para evitar la pérdida de calor y de frío.
- Instalación de paneles fotovoltaicos y “cogenerador” para generar energía a partir de fuentes renovables.
- Introducción del certificado energético obligatorio.
- Instalación de ascensor en los edificios más altos de 2 pisos y con rampas de acceso.
- Introducción de incentivos para los propietarios que quieran rehabilitar energéticamente sus viviendas.

Agentes

- Ayuntamiento Mataró.
- Asociaciones de vecinos.

- Empresas privadas locales.
- Generalitat de Catalunya.
- Unión Europea.

Localización

Barrio de Cerdanyola. Las intervenciones para mejorar la eficiencia energética y adaptarse al cambio climático tendrán que desarrollarse en la mayoría de las viviendas del barrio, priorizando las más antiguas.

Temporalidad

Medio plazo (5-10 años).

Recursos

- Ayuntamiento Mataró.
- Generalitat de Catalunya– Departamento de Territorio y Sostenibilidad.
- Unión Europea a través de distintos programas y regulaciones: *European Local Energy Assistance*; *European Energy Efficiency Fund*; *Energy Performance of Building Directive*; *Energy Efficiency Directive*.

Concertación y tramitación

Partiendo de las directrices europeas, el proyecto será redactado por el Ayuntamiento de Mataró en coordinación con la Generalitat de Catalunya y la participación vecinal. Se presentará el proyecto a instituciones europeas como *European Local Energy Assistance* y *European Energy Efficiency Fund*, ya que pueden cofinanciar el proyecto.

- Primera fase: reunión entre el Ayuntamiento y los propietarios para informar del proyecto y de las vías de financiación; auditoria energética del parque de viviendas; estudio de la disponibilidad presupuestaria; convenio de colaboración público privado y con instituciones europeas.
- Segunda fase: implementación de las reformas y gestión del proyecto; obtención de permisos y ejecución de las obras; certificación de las viviendas.



Evaluación y seguimiento

Seguimiento. El seguimiento de las reformas será cada dos semanas.

Evaluación. Con las reformas finalizadas se redactará un informe técnico que valorará las mejoras de las viviendas y también se recogerán las opiniones de los ciudadanos de las viviendas remodeladas.



PROPUESTA 3

REHABILITAR LAS VIVIENDAS A NIVEL ENERGÉTICO, ESTRUCTURAL Y SOCIAL.

PROYECTO 3.2

CENSO DEL PARQUE DE VIVIENDAS DE CERDANYOLA.

Objetivo

Calcular las viviendas potenciales de entrar en el mercado de vivienda protegida.

Actuación

- Creación de una base de datos que reúna las características del parque de viviendas (régimen de tenencia, superficie, localización, etc.).
- Analizar las condiciones de las viviendas potenciales.
- Estudio de quien es el cliente potencial.
- Publicación de los datos obtenidos (transparencia).
- Estudio de la disponibilidad y necesidad presupuestaria para llevar a cabo el proyecto.
- Actualización del censo de personas interesadas en adquirir vivienda protegida.

Agentes

- Ayuntamiento de Mataró.
- Asociaciones vecinales del barrio.
- Oficina local de la vivienda de Mataró.
- Observatorio municipal de la vivienda.
- Área de movilidad urbana de Mataró.
- PUMSA Promociones urbanísticas de Mataró, S.A.
- Generalitat de Catalunya (Departamento de Urbanismo y Territorio y paisaje).
- Agencia catalana de la vivienda de Catalunya.

Localización

Barrio de Cerdanyola.

Temporalidad

1 año durante el que la administración local elaborará el informe.

Recursos

- Ayuntamiento de Mataró.
- Generalitat de Catalunya (Departamento de Urbanismo y Territorio y paisaje).
- PUMSA Promociones urbanísticas de Mataró, S.A.

Concertación y tramitación

Elaboración y aprobación del programa por el Ayuntamiento de Mataró en coordinación con la Generalitat de Catalunya.

Evaluación y seguimiento

El seguimiento del proyecto irá a cargo del proyecto de Mataró.



PROPUESTA 4

FOMENTAR LA MULTICULTURALIDAD MEDIANTE NUEVAS ACTIVIDADES Y ESPACIOS DE ENCUENTRO.

PROYECTO 4.1

LA BIBLIOTECA DEL Y PARA EL BARRIO

REUTILIZACIÓN DEL CENTRO CÍVICO DE CERDANYOLA EN UNA BIBLIOTECA SOSTENIBLE Y MULTIFUNCIONAL.

Objetivo

Garantizar el acceso a internet y un espacio de estudio con material bibliográfico mediante una biblioteca creada a través de un proceso participativo. Fomentar la interacción y participación vecinal.

Actuación

- Redistribución de las funciones realizadas por el centro cívico de Cerdanyola al Centro Cívico La Gatassa.
- Adaptación del edificio al proyecto 1.1 de generar más espacios verdes.
- Resolver las deficiencias energéticas.
- Crear un grupo de voluntarios para gestionar la recogida de material bibliográfico.
- Integración de la biblioteca de Cerdanyola en la red de bibliotecas de Mataró.
- Adecuación del espacio existente a las funciones de una biblioteca.

Agentes

- Ayuntamiento de Mataró.
- Asociaciones del barrio.
- Bibliotecas municipales de Mataró.

Localización

Centro Cívico de Cerdanyola.

Temporalidad

1 año.

Recursos

Ayuntamiento de Mataró.

Concertación y tramitación

El programa se desarrollará a cargo del Ayuntamiento de Mataró en coordinación con los vecinos a través de un proceso participativo para crear la biblioteca.

Evaluación y seguimiento

Seguimiento. Después de 3 meses de la apertura de la biblioteca el Ayuntamiento de Mataró se reunirá con el grupo de voluntarios, las asociaciones del barrio y los vecinos para valorar las instalaciones y el funcionamiento. También se valorará si están siendo positivas las reformas energéticas.

Evaluación. Pasado un año, administración local y vecinos valoraran si el proyecto ha sido positivo por el barrio. También se evaluará el consumo de energía en comparación al año anterior.



PROPUESTA 4

FOMENTAR LA INTERRELACIÓN ENTRE LOS DISTINTOS COLECTIVOS ÉTNICOS.

PROYECTO 4.2

EDUCAR EN LA MULTICULTURALIDAD

INTRODUCIR LA DIVERSIDAD CULTURAL EN LAS ESCUELAS A TRAVÉS DE DISTINTAS ACTIVIDADES ADECUADAS A LA EDAD DE LOS NIÑOS.

Objetivo

Difundir la multiculturalidad que se encuentra en el barrio como herramienta social a través de la organización de actividades educativas, de divulgación, formación, debate y reflexión.

Actuación

Elaboración de un proyecto que sea de guía para las escuelas. Propuesta de actividades:

- Explicación semanal de las culturas que existen en el mundo y sus tradiciones mediante distintas actividades (explicar cuentos, leyendas, retar a los niños a buscar información, etc).
- Charlas con personas que pueden explicar la historia de su país y su vivencia personal.
- Invitación a las ONG's a presentar sus proyectos en las escuelas. Ejemplo: personas que hayan realizado un voluntariado.
- Actividades en grupo para incitar a la reflexión individual y colectiva. Ejemplo: documental más debate.
- Uso del deporte o la asignatura de educación física como herramienta para introducir juegos tradicionales de otros países.

Agentes

- Ayuntamiento de Mataró.
- Asociaciones del barrio.
- El Consell de Infantes de Mataró.
- Bibliotecas de Mataró.

- Escuela Municipal de Música de Mataró.
- Fundación Iluro de Mataró.
- ONGs.
- La Generalitat de Catalunya (Departamento de Educación).

Localización

CEIP Tomàs Viñas; Instituto Miquel Biada; Instituto Público Josep Puig i Cadafalch; Colegio público Josep Manuel Peramàs; Escola Sol-Ixent.

Temporalidad

1 año. Después del primer año evaluar el funcionamiento de las actividades y las valoraciones del profesorado.

Recursos

Ayuntamiento de Mataró.

Concertación y tramitación

Elaboración y coordinación del programa de actividades de todas las escuelas por el Ayuntamiento de Mataró en colaboración con los directores o directoras de los centros educativos y las ONG's que participen.

Evaluación y seguimiento

El seguimiento se realizará a finales de cada mes para valorar las actividades, el funcionamiento y las opiniones por parte de las escuelas.

La evaluación será al finalizar el proyecto a través de una breve memoria por parte de cada escuela.



PROPUESTA 5

IMPULSAR UNA RED DE COMERCIO COMPETITIVA Y ACTIVA.

PROYECTO 5.1

EL MERCADO DE LOS MERCADOS

CREAR UN ESPACIO DE ENCUENTRO ENTRE LOS DISTINTOS COMERCIOS LOCALES Y MULTICULTURALES A TRAVÉS DE UN MERCADO SEMANAL.

Objetivo

Potenciar el comercio local y étnico, su interrelación, y la imagen del barrio a partir de la ampliación y mejora del mercadillo semanal de Cerdanyola. Convertir el mercadillo semanal en un mercado referente para el barrio y la ciudad.

Actuación

Ampliación del mercadillo semanal de Cerdanyola donde comercios locales y de otros países tengan la oportunidad de participar (actualmente es de fruta y verdura). Se llevarán a cabo las siguientes actuaciones.

A nivel preparatorio:

- Celebración de reuniones entre administración local, Unió de Botiguers de Mataró y los actores del mercadillo para estudiar la ampliación y mejora del mercadillo.
- Informar a los pequeños comercios de Mataró de que pueden solicitar participar del mercado.
- Invitar a los payeses de las Cinc Sènies a participar del mercado.
- Relacionarse con el mercado privado de Cerdanyola para buscar sinergias y la cooperación entre ambos.
- Publicitar el mercado semanal en el resto de la ciudad y en las redes sociales.

A nivel físico:

- Fomentar la economía circular a través del aprovechamiento de los productos que no ha sido

vendidos en el mercado (ej. talleres de cocina que se realizan en el centro cívico La Gatassa).

- Introducción de un taller de reparación de aparatos electrónico en el nuevo mercado (economía circular).
- Introducción de una parada de mercado de segunda mano.
- Ampliación y diversificación del mercado semanal. Creación de 10 nuevos puestos que cumplan unos requisitos acordados entre administración y comerciantes (ej. Introducir paradas del sector de la hostelería).

Agentes

- Comercios de Cerdanyola.
- Unió de Botiguers de Mataró (UBM).
- Ayuntamiento de Mataró.
- Consell Comarcal del Maresme.
- Diputación de Barcelona

Localización

Parc de Cerdanyola

Temporalidad

1 año. Después del primer año evaluar la situación del mercado para realizar las modificaciones necesarias.

Recursos

- Ayuntamiento de Mataró.
- Unió de Botiguers de Mataró.
- Carpas de la Diputación de Barcelona y del Ayuntamiento.

Concertación y tramitación

El Ayuntamiento de Mataró y la Unió de Botiguers de Mataró serán los encargados de coordinar la conversión hacia el nuevo mercado.



Evaluación y seguimiento

Reunión mensual entre Ayuntamiento, Unió de Botiguers de Mataró y comerciantes para evaluar la participación de comercios y asistentes.

- Mataró, A. d. (2005). *Participa! Pla Integral de Cerdanyola*. Mataró.
- Mataró, A. d. (2010). *Pla de Lluita contra el Canvi Climàtic*. Mataró.
- Mataró, A. d. (2013). *Projecte d'Intervenció integral al barri de Cerdanyola. Programa de Millora dels barris*. Mataró, Barcelona.
- Mataró, A. d. (2015). *Observatori anual de la mobilitat de matarí 2015*. Mataró.
- Mataró, A. d. (2015-2016). *Pla d'estalvi i eficiència Energètica*. Mataró.

BIBLIOGRAFIA

- Ajuntament de Mataró, D. d. (1997). *Pla General d'Ordenació del municipi de Mataró*. Mataró, Barcelona.
- Barcelona, A. d. (2012). *Comitè d'avaluació i seguiment Llei de Barris – convocatòria 2005*. Mataró, Barcelona.
- Barcelona, A. d. (2014). *Mobilitat urbana i sostenible de Mataró (Vols. 1-5)*. Mataró, Barcelona.
- Barcelona, A. d. (2014). *Pla de mobilitat urbana i sostenible de Mataró (Vols. 2-5)*. Mataró, Barcelona.
- Barcelona, À. M. (s.f.). *Institut d'estudis regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB)*. Barcelona, Barcelonès. Obtenido de <https://iermbdb.uab.cat/>
- Barcelona, D. d. (2009). *Els plans d'acció per l'energia sostenible a la Província de Barcelona*. Barcelona: Àrea del Medi Ambient.
- Comarcal, C. (2017). *Geografia física i política del Maresme*. Mataró, Barcelona. Obtenido de <http://www.ccmaresme.cat/document.php?id=12046>
- ESTEBAN, J. (2003). *La Regió Metropolitana de Barcelona*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona. Obtenido de <http://www.raco.cat/index.php/PapersIERMB/article/viewFile/103918/130080>
- Generalitat de Catalunya, d. d. (2004). *Pla Territorial Metropolità de Barcelona*. Barcelona.
- Generalitat de Catalunya, d. d. (2015). *La qualitat de l'aire a Catalunya. Anuari 2015*. Barcelona.
- Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya. (s.f.). *Generalitat de Catalunya*. Barcelona, Barcelonès. Obtenido de <http://www.icc.cat/vissir3/>
- Maresme, C. C. (2014). *Pla Estratègic de desenvolupament de la comarca del Maresme*. Mataró, Barcelona. Obtenido de http://www.ccmaresme.cat/ARXIUS/2015/PROMOECO/PLAESTRATEGIC/1_PEMaresme.pdf
- Maresme, E. T. (2014). *El Tot. cat.* Mataró, Barcelona. Obtenido de <http://www.totmataro.cat/especials/la-revista/item/33642-especial-tot-barris-l-havana-el-barri-tranquil-que-esta-de-moda>
- Mataró, A. d. (2000). *Pla Parcial del sector del Sorral (text refós)*. Mataró, Barcelona.



4. VIA EUROPA



ÍNDICE DEL ÁREA DE ESTUDIO DE VIA EUROPA

4. VIA EUROPA

4.1.INTRODUCCIÓN	105
4.2. DIAGNOSIS	106
4.3. ESCENARIOS	124
4.4. CRITERIOS	127
4.5. ANÁLISIS DAFO.....	128
4.6. PROPUESTAS Y PROYECTOS.....	151

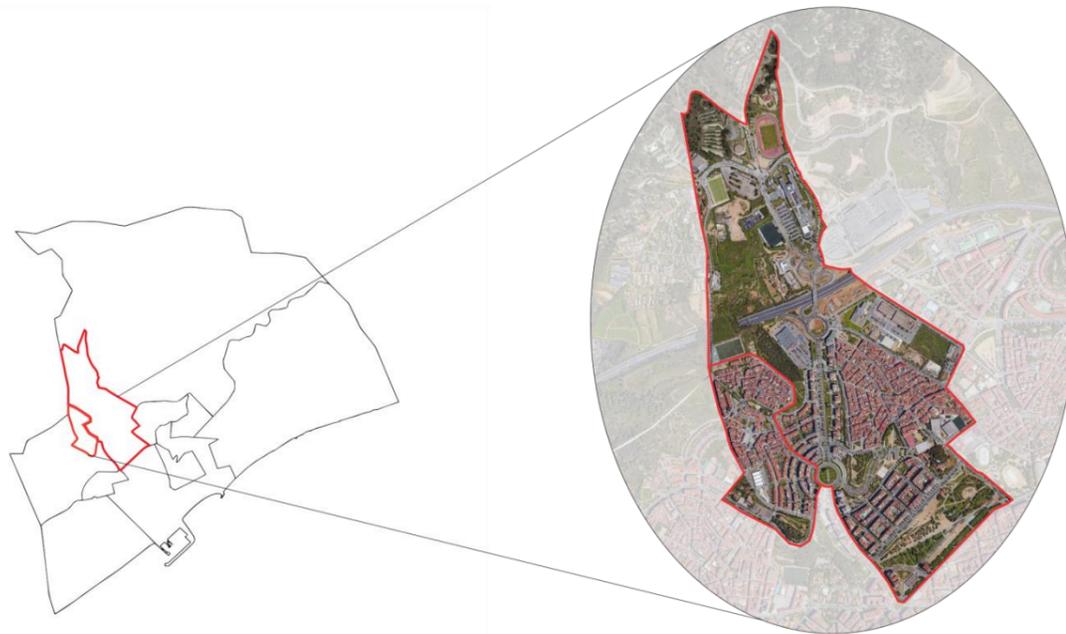


4.1 INTRODUCCIÓN

Localización y descripción del barrio

La ciudad de Mataró está dividida en seis distritos, el área de estudio se encuentra en el distrito IV de la ciudad. El distrito está situado en el noroeste de la ciudad entre el carrer de Galicia y la carretera de Cirera y lo forman dos barrios delimitados administrativamente: La Llàntia y Cirera. No obstante, y como veremos más adelante, el área de Vía Europa ha acabado por convertirse en un barrio por si mismo con una composición sociodemográfica propia. Por este motivo, siempre que la existencia de datos nos lo permita, intentaremos establecer una diferenciación entre las 3 zonas de estudio: Cirera, La Llàntia y Vía Europa. Los límites del distrito IV son los siguientes: al oeste el barrio de Cerdanyola, al norte las áreas de montaña, al este los barrios de Vista Alegre y Els Molins, al sur el barrio Eixample. La totalidad del distrito ocupa 1454855 m² (216604 m² La Llàntia y 1237528 m² Cirera) de los cuales 300666 m² son zonas verdes entre público y privado, un total de población de 14623 habitantes (7294 hombres y 7329 mujeres) que corresponde al 12,68% del total de población de la ciudad, el índice de extranjeros es del 8,77% y la tasa de envejecimiento del 0,7%.

Ilustración 1. Localización del barrio de de La-Llàntia, Vía Europa y Cirera



Fuente: Elaboración propia a partir de la ortoimagen del (ICGC, 2016)

El barrio de Cirera está caracterizado por un tipo de edificación de casas bajas (autoconstrucción), algunas de las cuales han levantado su altura hasta tres, cuatro o cinco plantas. La vía principal del barrio es el eje comercial de la Ronda del doctor Ferrán. En el barrio existen pendientes considerables que, en algunas ocasiones, se tiene que salvar mediante rampas y escaleras que faciliten la accesibilidad.

El barrio de La Llàntia se caracteriza por casas bajas, muy pequeñas, de autoconstrucción, y algunas de hasta tres plantas. Es un barrio de aspecto humilde, pero muy agradable. Las calles son muy empinadas haciendo que, como en el caso de Cirera, también se deban solventar los desniveles con tramos de escaleras. Por lo tanto la topografía es un problema, ya que limita y no ayuda a la movilidad peatonal autónoma de las personas con dificultades de movilidad y de la gente mayor.

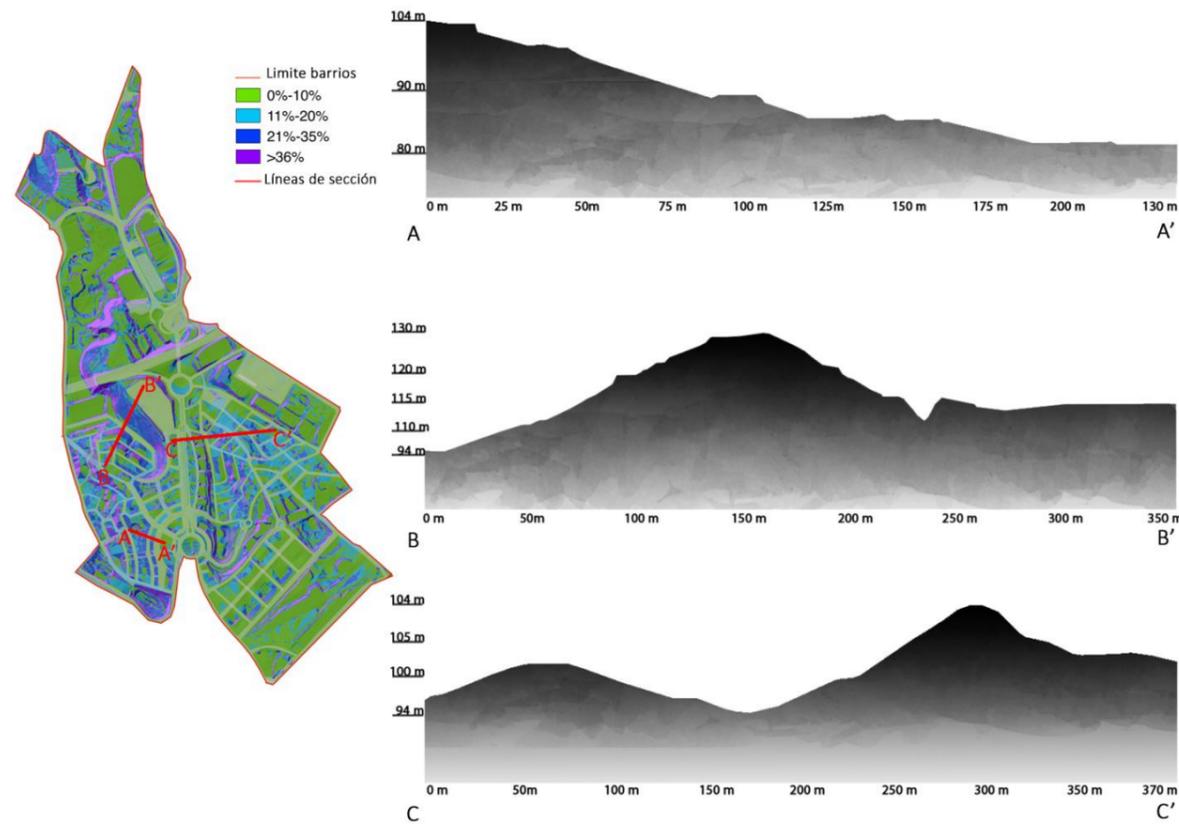
Hay escasez de espacios libres de referencia, dentro de la trama del barrio existe alguna pequeña plaza, las grandes zonas verdes y de equipamientos se sitúan en el perímetro. La morfología urbana es la propia de un ensanche de parcelación periférica de autoconstrucción, con una trama compacta de manzanas alargadas y calles estrechas, de sección variable, con fuertes pendientes, que discurren adaptándose a la topografía.

La edificación es entre medianeras que en origen fueron casas bajas de una o dos alturas, con viviendas o talleres y almacenes en planta baja. Progresivamente se ha producido una sustitución irregular por bloques de tres y cuatro alturas con bajo comercial, sobre todo en el sur del barrio, donde existe cierta cantidad de pequeño comercio, sobre todo en el único eje comercial de la calle Doctor Ferrán.

A diferencia de los barrios citados, Vía Europa no surge de la autoconstrucción de casas baratas, si no del desarrollo urbanístico de la segunda mitad de los años 90. Por este motivo, el barrio se caracteriza mayoritariamente por edificaciones de viviendas plurifamiliares de más de 7 u 8 alturas, lo que ha permitido la creación de vialidades mucho más anchas y la creación de más espacios y conexiones verdes.



Ilustración 2. Mapa de los pendientes y Sección territorial del barrio de La- Llàntia



Fuente: Elaboración propia a partir de ICGC

El distrito IV destaca sobre los otros barrios de la ciudad por su alta presencia de áreas verdes (públicas, privadas y de conexión), la presencia de infraestructuras viarias como La Ronda de Mataró por la que transcurre el tráfico de circunvalación (Autopista del Maresme) y Vía Europa que constituye el principal eje que conecta el distrito y la Autopista con el centro de la ciudad.

4.2 DIAGNOSIS

Evolución y cambios en perspectiva histórica

PERSPECTIVA HISTÓRICA

El origen de lo que hoy es nuestra zona de estudio, la Vía Europa y sus barrios colindantes de Cirera y la Llàntia, lo encontramos a partir de mediados del siglo XX, cuando empieza a llegar la primera gran oleada de personas migradas de otras zonas del Estado español, principalmente del sur. En esa zona apartada del centro histórico, y dado que en Mataró había industria y, por lo tanto, trabajo, empezaron a asentarse los primeros grupos de personas.

La construcción por aquel entonces era absolutamente precaria, lo que se conoce como autoconstrucción, y por lo tanto el urbanismo de la zona adquirió un carácter totalmente caótico y de supervivencia. Era una zona sin urbanizar, y la opción de poder comprar a un bajo precio las parcelas y poder pagarlas a plazos facilitó todo el proceso (un caso similar al de muchos lugares de Catalunya, que experimentaron una evolución similar, como por ejemplo Santa Coloma de Gramenet, que a día de hoy aún arrastra las consecuencias de ese urbanismo caótico y no ordenado).

Así prosiguió hasta más o menos la llegada de los ayuntamientos democráticos, que dedicaron esfuerzos a solucionar esta problemática y empezaron una regulación del urbanismo local que ordenara el territorio.

De este modo, podemos ver a través de las imágenes que acompañan el documento cómo evolucionó la construcción, y por lo tanto cómo evolucionó en paralelo la población, de la zona que nos ocupa:

- Entre 1900 y 1950 aparecen las primeras construcciones en la zona. Situadas al este de lo que actualmente es la Vía Europa, fueron las primeras construcciones del actual barrio de la Llàntia.
- En la segunda imagen, correspondiente al período 1951 – 1960 se puede observar como la construcción de viviendas sigue creciendo concentrada en la misma zona, alrededor de las primeras construcciones. La localización sigue siendo estable: en el barrio de la Llàntia.
- Los años que transcurren entre 1961 y 1970 son especialmente interesantes, en el sentido que el núcleo “original” se expande considerablemente hacia el oeste, a tocar de la actual Vía Europa, y surgen los primeros núcleos en el actual barrio de Cirera, al oeste de la Vía Europa. Esta expansión representa la de mayor magnitud de todas las acaecidas hasta el momento.

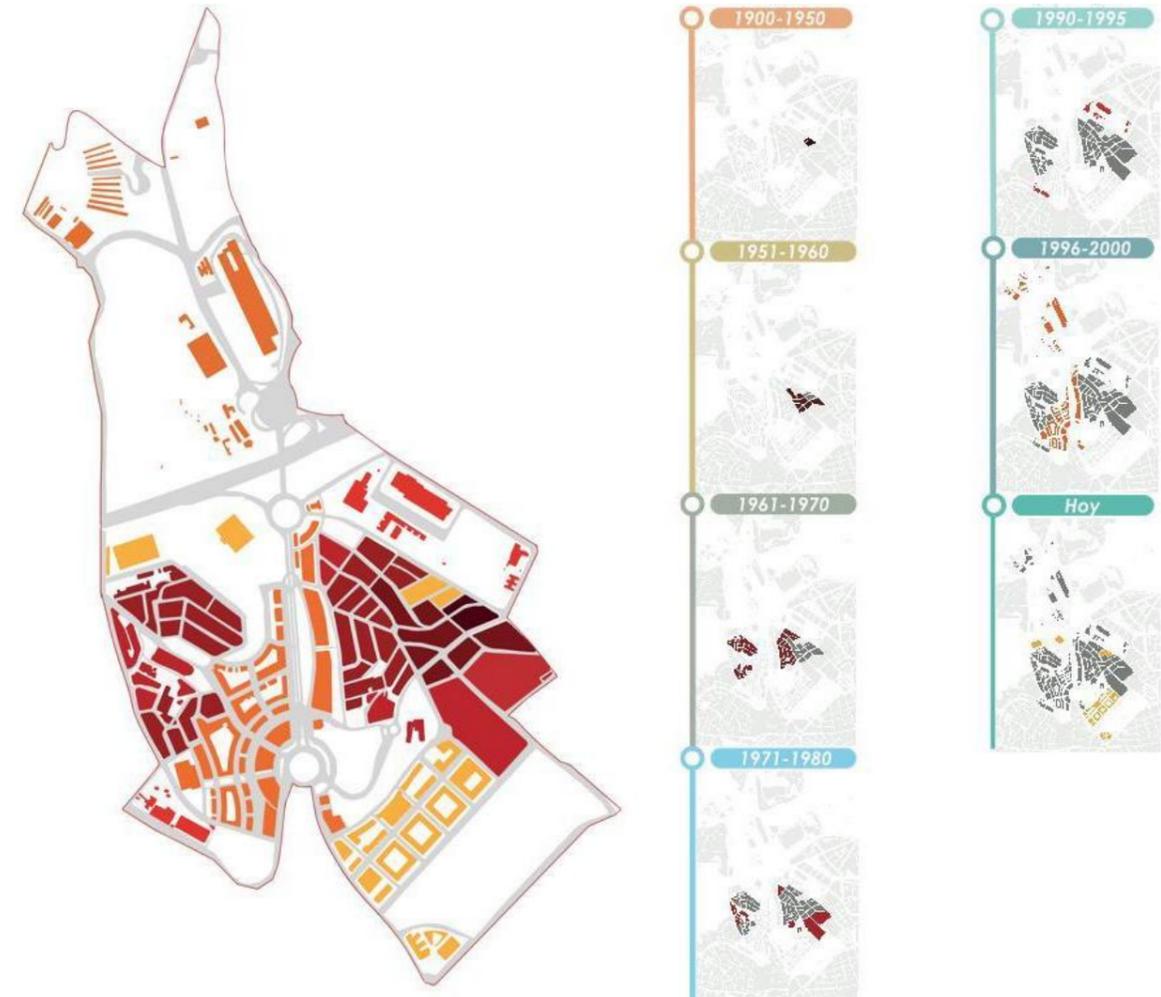


- Des del año 1971 al 1980 la situación se mantiene siguiendo el mismo patrón: a partir de los núcleos ya existentes y parece que consolidados se mantiene la expansión. Así, la parte correspondiente a la Llàntia crece tanto hacia el sur como hacia el norte; y por lo que respecta a las urbanizaciones de Cirera, se crece hacia el oeste ocupando los huecos no construidos. En esta época entramos, a partir de 1978 y 1979, en tiempos de democracia y llega el primer ayuntamiento democrático (1979).

- A partir de 1996 llega la gran transformación. A través de la revisión de 1993 del Plan General de Ordenación de 1977 se proyecta lo que será la Vía Europa: un gran canal que atraviesa los barrios de la Llàntia y Cirera, y que busca retejer y unir los distintos barrios de la ciudad y conectar el centro con la autopista, situada al norte de los susodichos barrios. Esta enorme operación urbanística tiene sus consecuencias también en el campo de la construcción, y atrae a una importante cantidad de población. Todo ello se puede comprobar con la imagen correspondiente al período que transcurre entre 1996 y el año 2000, donde aparecen las primeras construcciones de la Vía Europa, sobresaliendo las correspondientes a la zona norte, encima de la autopista.

- La evolución hasta hoy en día, el cuadro completo de la situación actual, corresponde a la última imagen. En ella podemos observar que alrededor de la Vía Europa, y justo encima del Parc Central Nou, se han construido un seguido de bloques, mucho más modernos, obviamente (y lo mismo ocurre con las construcciones de la Vía Europa realizadas a partir de 1996), que las construcciones preexistentes de la Llàntia y Cirera.

Ilustración 3. Evolución histórica de La-Llàntia, Vía Europa y Cirera (1990-2017)



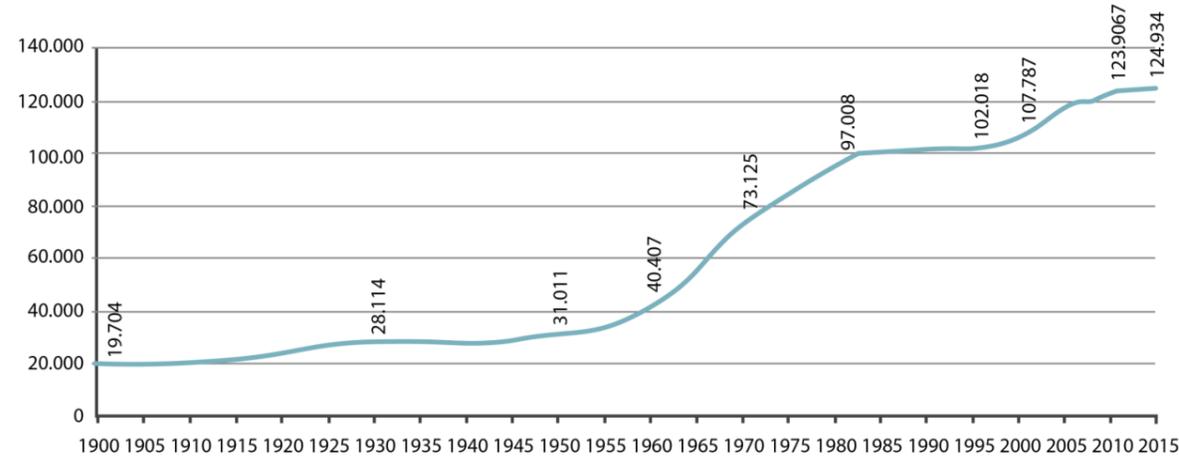
Elaboración propia a partir de la ortoimagen del (ICGC, 2017)

Fuente:

Esta evolución urbanística, obviamente, coincide en el espacio y en el tiempo con un aumento considerable de la población, tanto a nivel de ciudad como a nivel de la zona de estudio. En el gráfico siguiente se puede observar como es a partir de 1950 cuando se inicia este aumento demográfico en Mataró, provocado en buena parte por la ya comentada llegada masiva de personas provenientes del sur del Estado español.



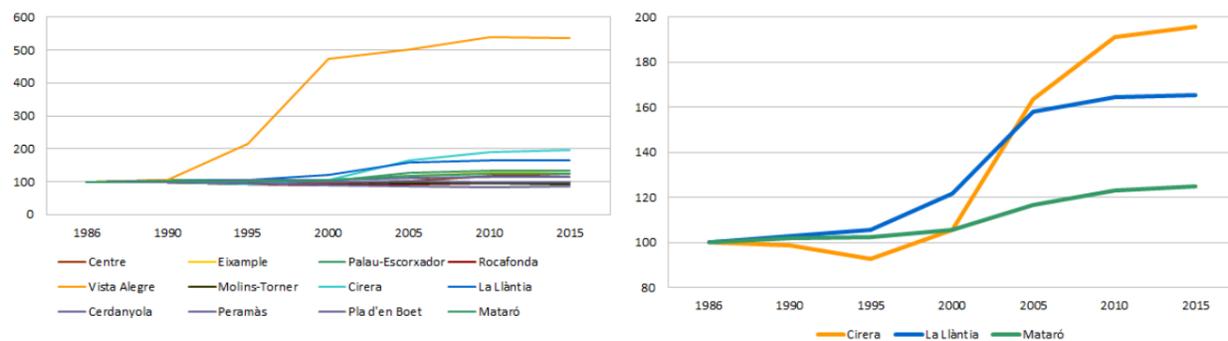
Gráfico 1. Evolució de la població de Mataró (1900-2015)



Fuente: Observatori Anual de l'Habitatge 2015. Ajuntament de Mataró.

A nivel de la zona que nos ocupa, observamos, a partir de 1986, como la población de los barrios de Cirera y la Llàntia crece sin parar hasta la actualidad. De hecho, de entre todos los barrios de Mataró, y con la remarcable excepción de Vista Alegre, son los dos barrios que más han crecido desde 1986: No obstante, este crecimiento de la población no ha sido en absoluto constante, de hecho, en el período 1986-1998, el proceso migratorio de las décadas 50 y 60 se estabiliza, conllevando un estancamiento e incluso una disminución de la población en nuestros barrios de estudio. Este proceso sólo se revierte con la explosión demográfica que supone la construcción de Vía Europa a partir del año 1999, cuando la llegada de nuevos habitantes a las viviendas plurifamiliares recientemente construidas supone aumentos demográficos que en algunos años alcanzan tasas de crecimiento del 10%.

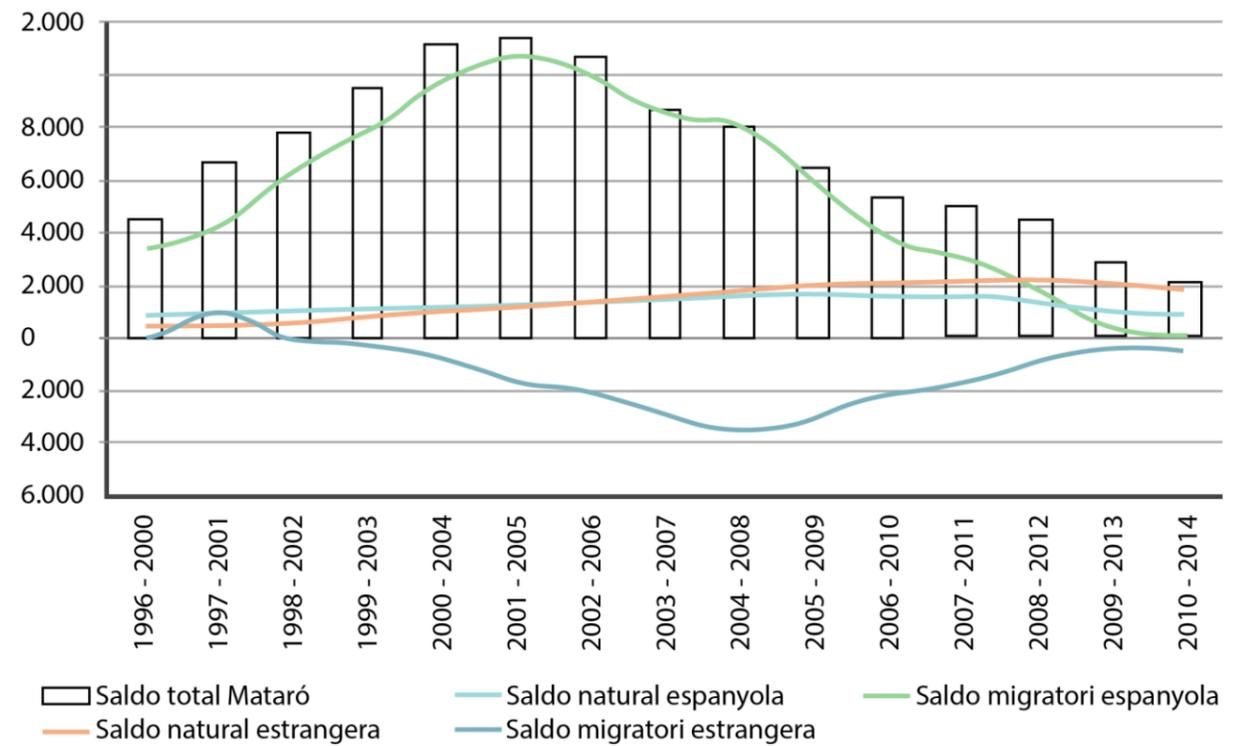
Gráfico 2. Índice de crecimiento por barrios. Mataró. Base año 1986=100



Fuente: Estudi de la Població Mataró 1 de gener de 2017

A nivel de ciudad, es necesario tener en cuenta que este ascenso poblacional iniciado a partir de 1999 guarda relación con el aumento del saldo migratorio referente a personas extranjeras. Como se puede observar en el siguiente gráfico, el saldo migratorio de personas extranjeras experimenta un notable aumento durante la primera década del presente siglo, aunque es durante los años 2004, 2005 y 2006 cuando llega a su máximo, experimentando luego un pronunciado descenso hasta situarse casi plano en la actualidad. Esta situación puede haberse visto reforzada por la crisis económica que estalló a partir de 2008. A pesar de la importancia determinante que este proceso ha tenido en el crecimiento demográfico de la ciudad, nuestros barrios de estudio no se han visto igualmente afectados dadas sus bajas tasas de población extranjera.

Gráfico 3. Aportación al crecimiento de la población de Mataró por nacionalidad

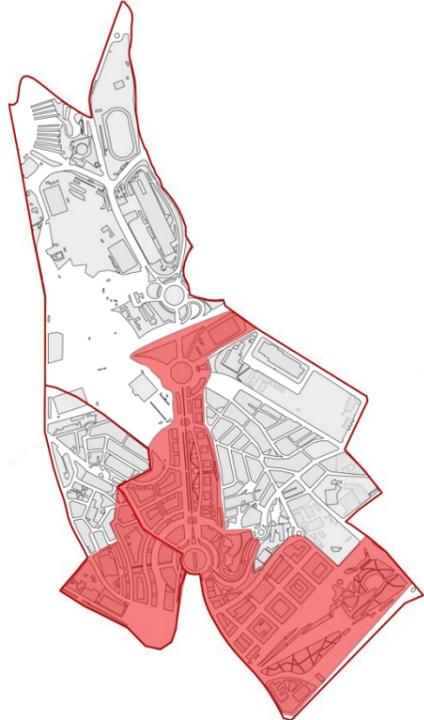


Fuente: Observatori Anual de l'Habitatge 2015. Ajuntament de Mataró



Vía Europa, el gran cambio

Ilustración 4. Barrio Vía Europa



Fuente: Elaboración propia

La Vía Europa, como ya se ha señalado, se proyectó a partir de 1993, a través del Plan Especial de la Avenida Europa entre la Plaza Granollers i la variante de la N-II. A partir de este plan se promulgaron tres Planes Parciales (Roques Albes, sector 8 (1995); Parc Central, sector 9 (1994); y Les Valls, sector 10 (1995). Dichos planes parciales son los que estructuraron la parte de la Vía Europa que nos ocupa hoy en día, y planificaron tanto su fisonomía urbana como el modelo de vivienda que se debía construir a partir de entonces. Todo ello acabó derivando en la gestación y aprobación del nuevo Plan de General de Ordenación Urbana de Mataró (PGOUM), en 1997. Posteriormente a su aprobación, el PGOUM sufrió más de cuarenta modificaciones, tres de las cuales situadas en la zona objeto de análisis (dos en Les Valls y una en el Parc Central).

– Como es bien sabido, el objetivo de la Vía Europa era la de conectar los barrios de Mataró y retejer zonas muy poco

cohesionadas. Mediante la unión de la zona marítima con la autopista y la parte de montaña de Mataró pretendía unir el centro con lo que por aquel entonces era la periferia.

- Merece una mención especial la tipología de vivienda (unifamiliar o plurifamiliar) que los Planes Parciales de estas zonas (Roques Albes; Parc Central y Les Valls) contemplaban, ya que en cierta medida representan una de las principales diferencias entre lo que es Cirera y la Llàntia y lo que se conoce como el barrio de Vía Europa (que como ya se ha comentado, no tiene categoría de barrio a nivel administrativo, pero sí a nivel popular): la vivienda. Así pues, nos encontramos que sendos Planes Parciales proyectaron (y así se hizo) la construcción de viviendas de tipo familiar casi en su totalidad.
- La zona de Roques Albes, sector 8: situada al sur de la Vía Europa, en su lado oeste, y limitando con La Llàntia y Cerdanyola. En esa zona, del total de viviendas proyectadas, un 92% de las cuales eran plurifamiliares, y un 8% unifamiliares. Lo interesante del tema recae en donde se ha construido cada tipo de vivienda. Las viviendas unifamiliares se construyeron en su totalidad en la zona norte de Roques Albes, integrándose casi con La Llàntia, manteniendo así el estilo

tradicional y preexistente de vivienda del barrio. Las viviendas plurifamiliares se construyeron al sur de esa zona.

- Zona de Parc Central, sector 9: situada al este de la Vía Europa, debajo de Cirera y limitando con el Eixample. En esa zona la totalidad de las viviendas proyectadas y construidas eran de nueva generación y de tipo plurifamiliar. El hecho de que la zona estuviera relativamente alejada de los núcleos de Cirera permitió ahondar en la promoción de ese tipo de vivienda.
- Zona de Les Valls, sector 10: situada al norte de la actual autopista, integrada en parte a Cirera. El patrón que siguió es muy similar al caso de Roques Albes: una primera línea de viviendas unifamiliares, delimitadas cerca de los núcleos ya existentes de Cirera, y una segunda, la más numerosa, de nuevas viviendas de tipo plurifamiliar. Respecto al total de las viviendas proyectadas y construidas en esa zona mediante su Plan Parcial y sus respectivas modificaciones, un 97% eran plurifamiliares, mientras que sólo el 3% restante eran de tipo unifamiliar.

La Vía Europa, por su estructura diferenciada, es considerada por la gente de Mataró y por sus propios habitantes como un barrio a parte del resto. Como tal, entonces, tiene sus virtudes y sus defectos. Aproximadamente cuenta con algo más de 8200 habitantes. Su principal problema es la falta de servicios de proximidad, sobretodo deportivos y sanitarios (el CAP más cercano es el de Cirera-Molins, aunque cuenta con el hospital comarcal al norte de la C32). Su principal virtud es su conexión, ya sea mediante vehículo privado o mediante transporte público (hay muchas paradas de autobús y se crearon nuevas líneas como consecuencia del proyecto, ya que se ha convertido en uno de los ejes principales de la ciudad de Mataró). Otro problema detectado por estudios previos es la falta de aparcamiento, ya sea para uso residencial o para los flujos de personas que van a consumir a los comercios de la zona.



El marco ambiental y social

MARCO AMBIENTAL

Indicadores de sostenibilidad

Tabla 1. Índices de sostenibilidad

AIRE	Valor Barrios	Valor promedio de Catalunya	unidad de medida
Calidad del aire (número de días en los que se superan los 180 mcg/mc en el aire)	2	0	días
Temperatura media anual	16,3	13,4	°C
Precipitación media anual	645	473	mm
Población expuesta al ruido diurno (> 65 dB (A))	30	48,70%	%
Emisión total de CO2	57.029	59.019.000	Toneladas CO2 eq
Emisión anual PM10	37	27	mcg/m ³
Índice de Aridez de De Martonne	10-20	20-30	*ver tabla de referencia
Factor de flujo de Lang	39,5	35,9	*ver tabla de referencia
SUELO	Valor Barrios	Valor promedio de Catalunya	Unidad de medida
Suelo impermeabilizado	1,0744	2,144	Km ²
Grado de sismicidad	3	-	Categoría
Áreas sujetas a inundaciones	0	719,9	Km ²
AGUA	Valor Barrios	Valor promedio de Catalunya	Unidad de medida
Consumo de agua	68.455,75	32.364,9	Litros*hab*año
Consumo de agua para uso doméstico	35.551	24.107,6	Litros*hab*año
NATURALEZA Y BIODIVERSIDAD	Valor Barrios	Valor promedio de Catalunya	Unidad de medida
Áreas naturales protegidas	0	72.092	ha
Número de incendios anuales	0	10	unidad*año
Superficie verde urbano	27,69	>15	mq/hab
Bosques y prados naturales	-	18.912	kmq
SUSTANCIAS PARA RESIDUOS Y CONSULTA	Valor Barrios	Valor promedio de Catalunya	Unidad de medida
Producción de residuos urbanos	438	486	Kg*hab*año
Recogida selectiva de residuos	100	100	%
CONSUMO DE ENERGÍA Y RADIACIÓN	Valor Barrios	Valor promedio de Catalunya	Unidad de medida
Consumo de energía	85.118	38.973	KWh*hab*año
Consumo de energía por sector de actividad:			
<i>Industria</i>	-	27,3	%
<i>Transporte</i>	-	42,3	%
<i>Hogares y otros</i>	-	30,5	%
Consumo de energía por fuente:			
<i>Carbón</i>	-	0,1	%
<i>Petróleo y derivados</i>	-	44,4	%
<i>Gas natural</i>	-	21,5	%
<i>Energía nuclear</i>	-	25,9	%
<i>Energías renovables y otros</i>	-	8,0	%
Electricidad obtenida de energías renovables	-	21,4	%
DEMOGRAFÍA Y ECONOMÍA	Valor Barrios	Valor promedio de Catalunya	Unidad de medida
Población y tasa de crecimiento anual	11,67	3,9	%
Índice de motorización	58,6	69	%
Área de bosque	-	43,44	%
Área agrícola	-	28,7	%
Tasa de paro	-	12,54	%
Pasajeros que usan trenes y autobuses	-	97,2	%
Flujo de turistas (pernoctaciones)	-	75.513.000	Número* años



Gráfico 4. Evaluación de los índices

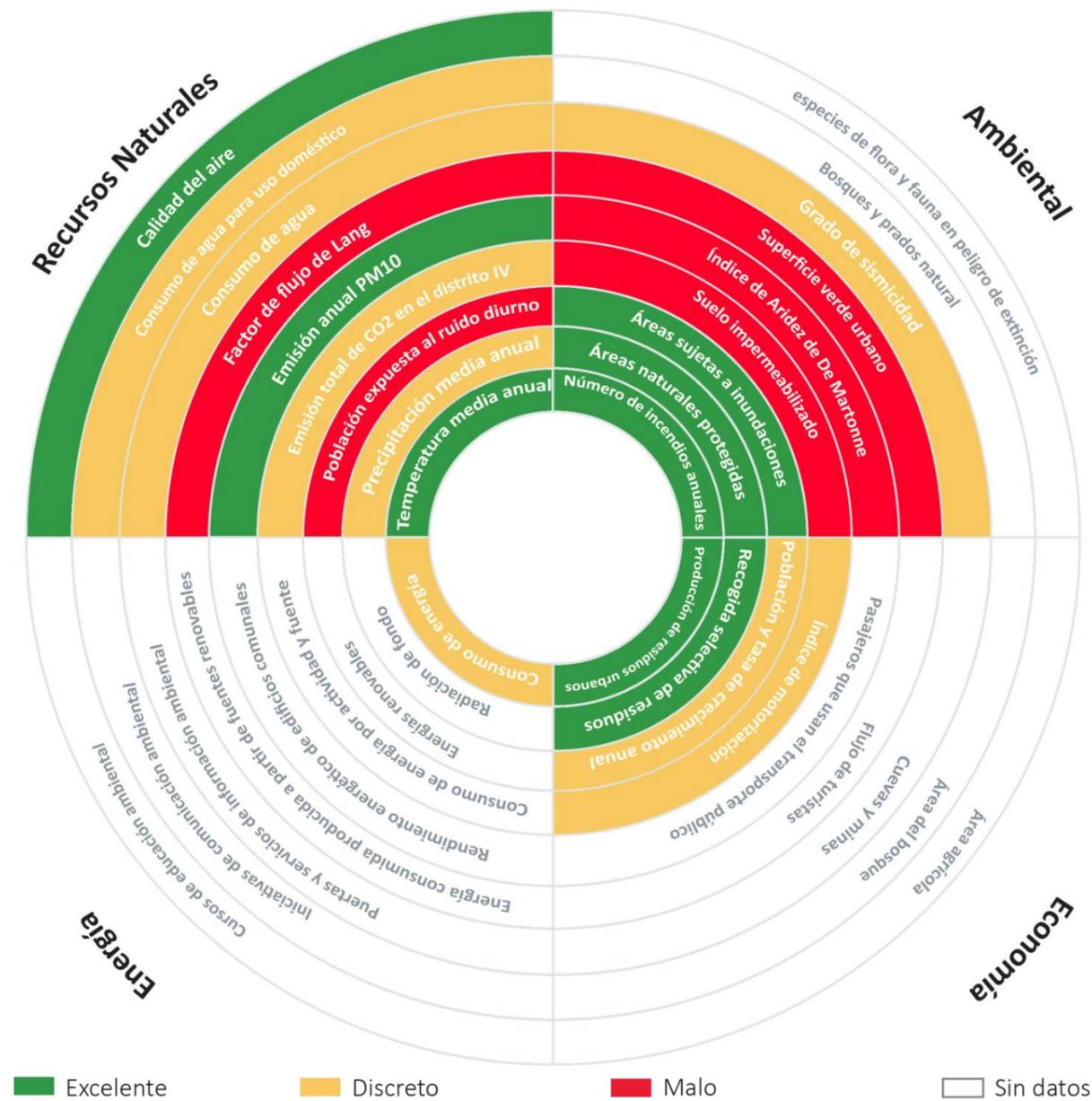


Tabla 2. Pluviofactor de LANG

Clima	R
Húmedo	>160
Templado húmedo	160-100
Templado	100-60
Semiárido	60-40
Estepa	<40

Fuente: ARPAV

Tabla 3. Índice de Aridez de De Martonne

Índice de sequía	Tipo de clima	Riego
<5	Arido	Indispensable
5-10	Semiárido	Indispensable
10-20	Seco-sub-húmedo	Indispensable o útil
20-30	Sub-húmedo	Frecuentemente útil
30-50	Húmedo	No solicitada
>50	Per-Húmedo	No solicitada

Fuente: ARPE

Un indicador ambiental es una variable estadística (cuantitativa o cualitativa) que describe un factor de interés ambiental (natural o humano) en un contexto específico. Se construyen a partir de datos aproximados (encuestas directas o cuestionarios); Los datos brutos se someten a un análisis preliminar (para eliminar los datos no congruentes) y luego se relacionan con un fenómeno (definición de los indicadores) y, finalmente, se construyen los índices. Responden a tres preguntas: ¿Cuánta presión está ejerciendo la actividad humana sobre los recursos ambientales? ¿Cuál es el estado de los recursos ambientales? ¿Qué se está haciendo para hacerle frente? Los indicadores se clasifican en tres tipos:

- Indicadores de presión
- Indicadores estatales
- Indicadores de respuesta

Los indicadores de presión describen las presiones de las actividades humanas sobre el medio ambiente, incluida la presión sobre la calidad y la cantidad de los recursos naturales (por ejemplo, CO_x como medida de la contaminación producida por las plantas de combustión). Indicadores de estado Describen el "estado" del medio ambiente (por ejemplo, NO₂ en relación con la legislación actual sobre calidad del aire); y los indicadores de respuesta describen la respuesta de la empresa a los cambios en el medio ambiente (por ejemplo, la reducción en el número de plantas de combustión).

Estos indicadores se pueden considerar como indicadores reales de la calidad de vida, ya que respaldan en datos físicos la información sobre las condiciones, los comportamientos y las percepciones de las comunidades de referencia.

En nuestro caso, no fue posible analizar todos los indicadores por falta de ciertos datos en nuestra área de estudio o simplemente porque el objeto en cuestión no estaba presente (por ejemplo, áreas verdes



protegidas). Como podemos ver en la tabla 1. dividimos nuestros índices en siete categorías diferentes: aire, suelo, agua, naturaleza y biodiversidad, residuos y contaminantes, energía y radiación, demografía y economía. Obviamente, por las razones mencionadas anteriormente, no fue posible incluir todas las categorías relacionadas, pero en el gráfico 4 podemos ver qué otros elementos podrían insertarse para tener una visión más completa de la situación ambiental, física y socioeconómica de nuestra área de estudio. Del mismo modo, en la Tabla 1 hemos insertado los valores promedios de Cataluña para dibujar un marco de referencia con el que poder comparar los indicadores escogidos.

Del gráfico 4. podemos ver cómo los elementos de lluvia y sequía son los más críticos debido a que la escasez de lluvias y el incremento de la temperatura media podrían conducir a episodios de sequía, a aumentos en la contaminación del aire en la ciudad y a una disminución de la producción agrícola debido a la falta de agua disponible para uso agrario. Como se observa en la Tabla 1, a pesar de que encontramos mayor precipitación en Mataró que en el promedio catalán, la distribución de la precipitación a lo largo del año y la temperatura media superior conllevan, como nos muestran los índices de Martonne y Lang, un suelo y un clima más áridos.

En lo que respecta al suelo, también observamos aquí una situación preocupante, ya que no existe una proporción adecuada entre suelo impermeabilizado y áreas verdes (un 93.48% y 6.52% respectivamente). La impermeabilización del suelo es un problema que se está produciendo en todo el mundo, de hecho, en países que han llevado a cabo en gran medida operaciones de purificación de las fuentes de contaminación, se ha descubierto que hay niveles significativos de contaminación del agua superficial. Los resultados insatisfactorios que se obtienen a veces con la adopción de tratamientos a precios muy altos, a menudo se deben al descuido de otras fuentes de contaminación difícilmente controlables. Cuando llueve, el agua de lluvia fluye a través de las superficies impermeables y drena los contaminantes que se asientan durante los períodos de secado: principalmente sedimentos sólidos (orgánicos e inorgánicos), nutrientes, aceites y metales pesados. El fenómeno que causa el desplazamiento de la mayor cantidad de carga contaminante durante el periodo lluvioso se conoce como el *first foul flush*. La cantidad de contaminantes que pueden diluirse durante las lluvias depende de la naturaleza urbana de la ciudad y la cantidad de sustancias que se han acumulado en la superficie.

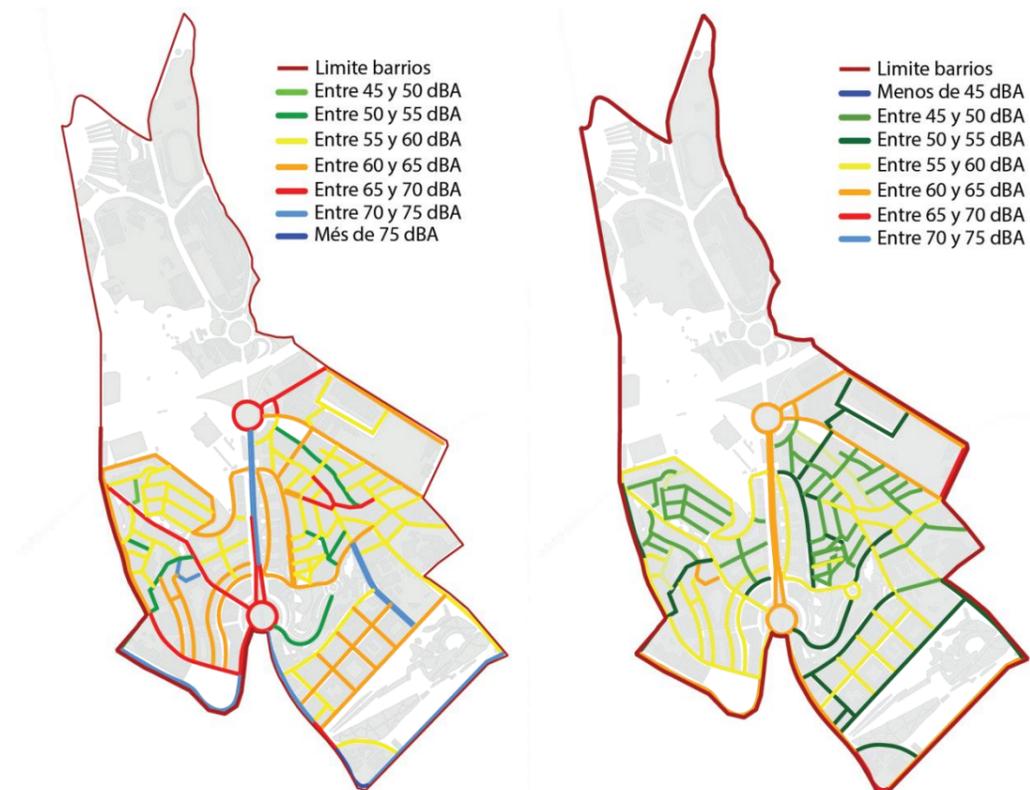
En nuestro caso de estudio, a pesar de las pocas lluvias, el promedio anual de contaminación atmosférica es considerablemente buena ya que sólo son dos los días al año en los que los valores exceden los límites

permitidos por la legislación. De hecho, la presencia de PM10 es menor o igual a $50 \mu\text{g} / \text{m}^3$ (Pésima: $> 100 \mu\text{g} / \text{m}^3$; mala: entre 50 y $100 \mu\text{g} / \text{m}^3$; Buena: $< 50 \mu\text{g} / \text{m}^3$). En cambio, con respecto a la presencia de CO₂, se ha resaltado que se mantiene bajo control ya que, a pesar de estar en una situación crítica en todo el mundo al haber excedido el umbral máximo de 410 ppm, el valor en nuestra área de estudio no es preocupante. No obstante, siempre podemos tomar medidas para reducirlo aún más.

Existen también otras medidas que se pueden implementar en aspectos como el consumo de agua y energía que, a pesar de ser altos, no alcanzan niveles críticos. Estas medidas podrían pasar por proponer certificaciones, implementar planes y programas ambientales que fomenten la construcción sostenible y promover las energías renovables.

Ruido

Ilustración 6. Niveles de ruido en La-Llàntia, Vía Europa y Cirera



Fuente: Ajuntament de Mataró, Mapa del Ruido (2011)

Como se observa en la figura anterior, Vía Europa, Carrer de Salvador Cruixent, Camí de la Geganta, Ronda Dr. Turró y Ronda Roca Blanca son las calles más transitadas presentando niveles de ruido



elevados que van de los 70 a más de 75 dBA excediendo el límite de emisión de ruido permitido en las zonas residenciales que es de 65 dB(A). Estos niveles varían según la franja horaria (día y noche), de hecho se evidencia la disminución generalizada de los niveles de exposición de la población al ruido durante la noche. Durante el período nocturno, buena parte de la población está sometida a valores inferiores a 60 dBA, mientras que durante el período diurno lo está solo una pequeña parte.

Por lo tanto, el límite entre el barrio de La Llàntia y Cirera y el distrito IV y el V (Cerdanyola) se están viendo claramente afectados por contaminación acústica.

Viviendas

Características del parque de vivienda según los datos del catastro

Según los datos del catastro, a finales del 2014 había 49.337 viviendas principales en Mataró. La mitad del patrimonio inmobiliario está representado por el Ensanche y el Cerdanyola con el con 27,82 y 22,62% respectivamente. Por barrios, las tasas más elevadas corresponden al Centro, el Eixample, Peramàs y Pla d'en Boet. En cuanto a la tipología de las viviendas, las plurifamiliares son mayoría y representan el 89,11% del total de viviendas principales en Mataró. En particular por cuanto concierne el distrito IV las viviendas unifamiliares dan cuenta del 12,40 % del total de viviendas.

Tabla 4. Viviendas principales por barrios. Mataró 2014

	HP	%	Taxa(%)
Cirera	4.145	8,40	390,08
La Llantia	1.504	3,05	377,23

Fuente: Observatori Municipal de L'Habitatge

Superficie media de las viviendas por distrito. Mataró 2014

Según los datos de catastro, la superficie construida media de las viviendas plurifamiliares existentes en Mataró sería de 97m² y la de los unifamiliares de 265m². En el caso del distrito IV la superficie media es de 100m² para las viviendas plurifamiliares y de 246m² las unifamiliares.

Tabla 5. Distribución de las viviendas por distrito y tipo de vivienda. Mataró 2014

	Habitatge plurifamiliar	Habitatge Unifamiliar	Habitatge total	%
Distrito 4	5.636	513	6.149	12,40
Mataró	44.174	5.399	49.573	100

Fuente: Observatori Municipal de L'Habitatge

Valor catastral medio de las viviendas por distrito Mataró 2014

Por último, con respecto al valor medio catastral, el de las viviendas plurifamiliares es de 788 € / m² y el de los unifamiliares de 641 € / m². En el distrito IV el valor catastral se encuentra por encima de la media de la ciudad alcanzando los 816 € / m² en el caso de las viviendas plurifamiliares, mientras que en el caso de las viviendas unifamiliares se encuentra en 627 € / m², ligeramente por debajo de la media.

MARCO SOCIAL

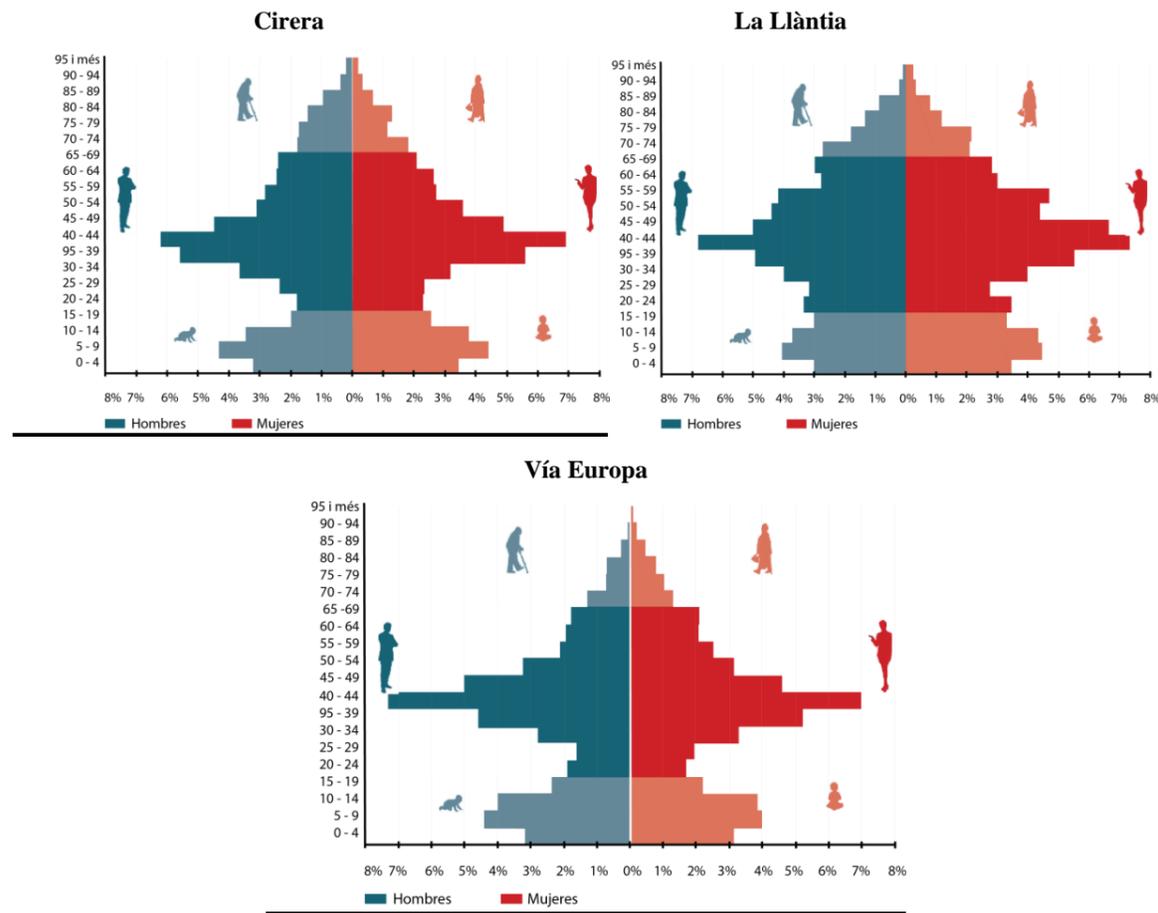
Estructura de la población

Como se ha dicho anteriormente, el impacto de la construcción de la Vía Europa en el espacio existente entre los barrios de La Llàntia y Cirera bajo la idea de la “Ciudad Circular” supuso un fuerte cambio en lo que respecta a las dinámicas de la población que, después de la caída de la población de los primeros años 90, vivió un importante proceso de crecimiento demográfico que se extendió a lo largo del periodo 1998-2008.

Actualmente, Vía Europa representa un 60,39% (8.831) de la población de los barrios de Cirera y La Llàntia, concentrando a grupos de población significativamente diferentes a los de los otros barrios estudiados. Estas diferencias se pueden observar en indicadores como la media de edad, la cual es de 37,18 años en Vía Europa y de 39,04 y 40,12 años en Cirera y La Llàntia respectivamente. A ello se le suma una estructura de la población con mayor peso de los grupos de edad comprendidos entre los 35-49 años y entre los 0 y los 15 años, frente a un peso mucho mayor de la población mayor de 55 años en Cirera y La Llàntia.



Gráfico 3. Pirámides de población por edades y sexo de Cirera, La Llàntia y Vía Europa



Fuente: Estudi de la Població Mataró 1 de gener de 2017

Por último, la continua caída de la tasa de natalidad en los barrios estudiados junto con los datos expuestos anteriormente nos ayudan a dibujar, a grandes trazos, los diferentes perfiles de población de cada una de las áreas de estudio. Por un lado, Vía Europa, con un peso predominante de familias jóvenes con hijos, en su mayoría nacidas en Cataluña, frente a una población más envejecida llegada al barrio durante las décadas de los 50, 60 y 70, con un peso mucho mayor de las personas de origen andaluz, extremeño, etc. A su vez, la población que llegó al barrio con la urbanización de la actual Vía Europa, no ha sido renovada con la llegada de nueva población (la tasa de población de origen extranjero es significativamente baja no sólo en términos absolutos sino también en términos relativos si se tiene en cuenta la tasa media de la ciudad y de los barrios limítrofes). En caso de que este proceso siga reproduciéndose, cabe esperar un progresivo aunque lento envejecimiento de la población que, eventualmente, se deberá afrontar.

Actividad económica

El proceso de tercerización de la economía española sufrido desde los años 80 tuvo un impacto determinante en la composición de los motores económicos de Mataró. Si en un primer momento la industria textil y los sectores relacionados eran el principal generador de ocupación de la ciudad, poco a poco estos fueron perdiendo peso relativo hasta alcanzar la composición actual.

Gráfico 4. Evolución de los principales sectores económicos de Mataró

Principales sectores (pes respecte ocupació assalariada)	Valor fa 4 anys	Valor fa 3 anys	Any Anterior	Valor recent	V. internacional	Var. 4 anys
Indústria tèxtil	8,06%	7,92%	7,85%	7,75%	-0,1 p.p.	-0,3 p.p.
Construcció	3,92%	3,32%	3,96%	4,55%	0,6 p.p.	0,6 p.p.
Comerc a l'engrós i al detall	18,92%	19,69%	19,44%	19,09%	-0,3 p.p.	0,2 p.p.
Hostaleria	6,25%	5,89%	5,70%	6,91%	1,2 p.p.	0,7 p.p.
Ensenyament	9,13%	8,39%	8,57%	9,23%	0,7 p.p.	0,1 p.p.
Activitats Sanitàries i veterinàries	14,82%	15,92%	16,03%	13,53%	-2,5 p.p.	-1,3 p.p.

Fuente: Estat de la Ciutat. Juny 2017. Ajuntament de Mataró

En el proceso de reconversión de la industria téxtil de la ciudad hacia una más capital-intensiva basada en el desarrollo de nuevas tecnologías y en el incremento del valor añadido a través de la relación público-privada principalmente mediante el parque tecnológico de Mataró, la industria téxtil ha pasado a ser, en términos de ocupación, el 4º sector económico de la ciudad por detrás del comercio, los servicios sanitarios y la educación, representando el 7,75% de la población asalariada de Mataró, tras una ligera caída en los últimos años. Siguiendo el modelo generalizado en el resto del país, es el sector de servicios el que ocupa a la mayoría de la población asalariada de la ciudad (un 48,76%) y el que tiene mayor peso en el número total de empresas con 2838 de las 3711 localizadas en la ciudad.

En los últimos tiempos se observa una mayor creación de ocupación en sectores como la hostelería, la educación y la construcción. Éste último ocupa actualmente a un 4,55% de los trabajadores y trabajadoras por cuenta ajena, lejos del 14% de los años previos a la crisis.

Por último, cabe destacar el importante peso de las actividades sanitarias en la ciudad, explicado este último punto por la presencia del hospital comarcal de Mataró.

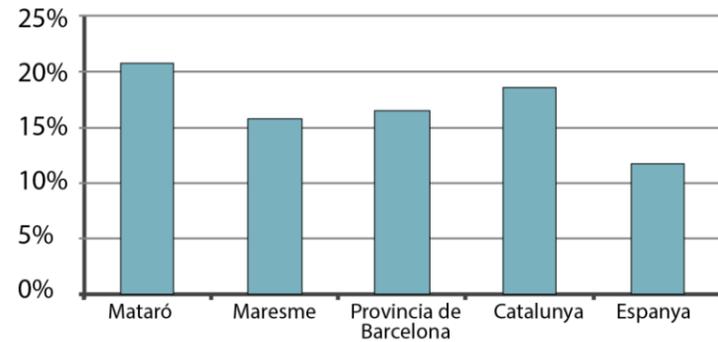
Desempleo:

A pesar del descenso del desempleo iniciado en 2013, Mataró mantiene una tasa de paro superior a la media de Catalunya, un 15,92% frente al 12,54%. La caída del paro que pasó de los 14000 a los 9000 desempleados, ha tenido un efecto desigual sobre diferentes grupos de población activa, por ejemplo, hay un claro sesgo de género y de origen, ya que tiene especial incidencia entre las mujeres y las personas de



origen extranjero. Del total de parados de Mataró, un 53,41% son mujeres y un 20,60% personas inmigradas. Ambos porcentajes están muy por encima del peso relativo que dichos grupos sociales tienen en el conjunto de la población de la ciudad.

Gráfico 5. Peso porcentual de los desempleados registrados extranjeros sobre el total de desempleados. julio 2017



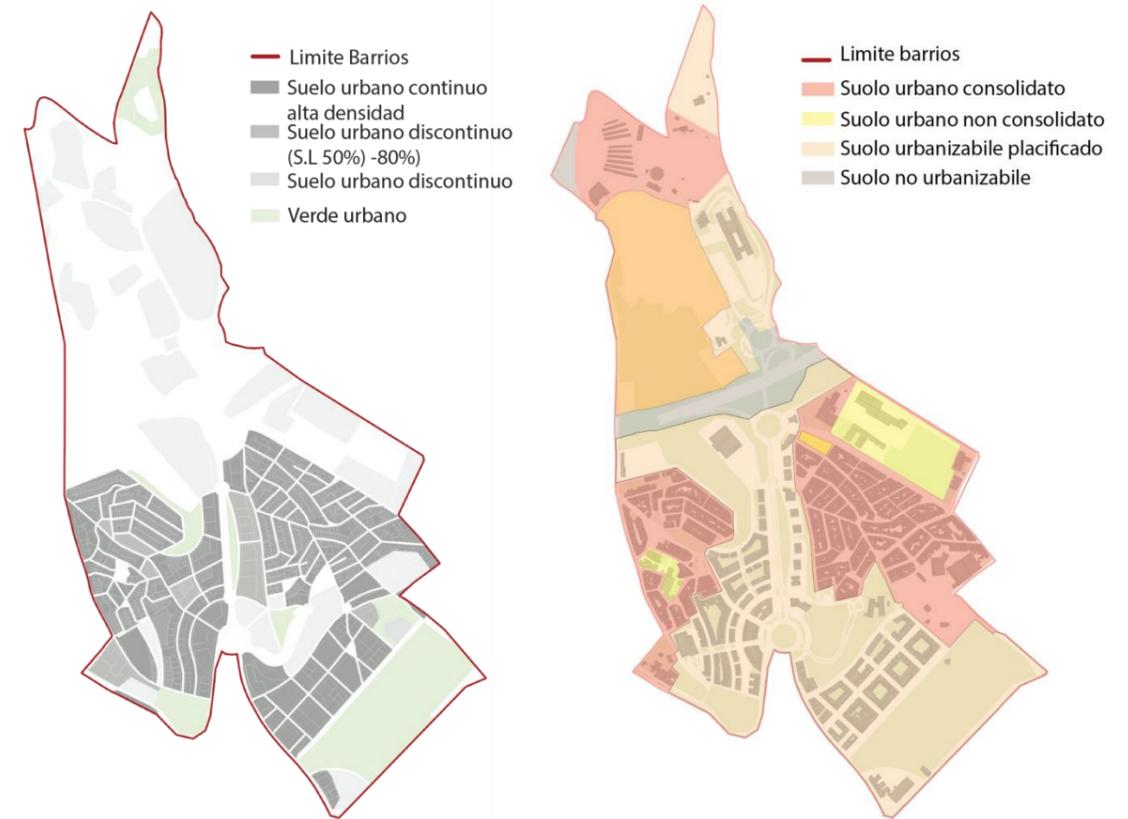
Fuente: Observatori del Mercat de Treball de Mataró. Juliol 2017

Para nuestro caso de estudio, los datos que más se ajustan al contexto territorial son los datos de desempleo para el distrito IV de Mataró, el cual agrupa los barrios de Vista Alegre, La Llàntia, Cirera, Rocafonda y Els Molins. El paro registrado en el distrito IV es del 17,13%, ligeramente por encima de la media de la ciudad. No obstante, cabe esperar diferencias significativas entre las tasas de desempleo de los barrios que conforman tal distrito, ya que, como hemos visto, hay importantes diferencias en la composición sociodemográfica de la población. Por este motivo, y a pesar de no tener los datos concretos de nuestros barrios, podemos decir que, dada su composición sociodemográfica cabría esperar una tasa de paro inferior a la del distrito en el que se encuentra.

4.3 Usos del suelo actuales

Ilustración 7. Régimen de suelo en La-Llàntia, Vía Europa y Cirera

Ilustración 8. Uso de suelo en La-Llàntia, Vía Europa y Cirera



Fuente: Elaboración propia a partir de MUC

Fuente: Elaboración propia a partir de ICGC

En este apartado analizaremos la clasificación y calificación (usos) del suelo de la zona de estudio, basándonos en los datos facilitados por el Mapa Urbanístico de Catalunya y en la imagen, de elaboración propia, correspondiente al régimen del suelo (ilustración 9).

Lo primero que salta a la vista es que las zonas de suelo urbano consolidado coinciden, exceptuando la que se sitúa más al norte, con los primeros núcleos de viviendas, a partir de los cuales los barrios de Cirera y La Llàntia se gestaron y crecieron. Cabe resaltar que, de una manera lógica, existen parcelas de suelo urbano no consolidado limítrofes con las susodichas zonas consolidadas: en la zona más oriental de Cirera (zona donde actualmente se ubica una escuela y polígonos empresariales, así como edificios situados en zonas de ordenación abierta -las más orientales de esa zona de suelo urbano no consolidado-) y cerca del centro de La Llàntia, por lo que es de esperar que allí se realicen intervenciones de mejora de servicios o se asignen nuevos usos al suelo.

La segunda característica relevante por lo que a la clasificación del suelo se refiere es la gran cantidad de suelo urbanizable existente, así como su localización: la inmensa mayoría de suelo urbanizable



delimitado (planificado) se halla en la misma Vía Europa y su entorno más próximo, y en muchos casos coincide con las zonas objeto de Planes Parciales (Parc Central y Roques Albes, por ejemplo).

Hay que mencionar, también, la amplia zona de suelo urbanizable no delimitado (no planificado) al norte de la autopista.

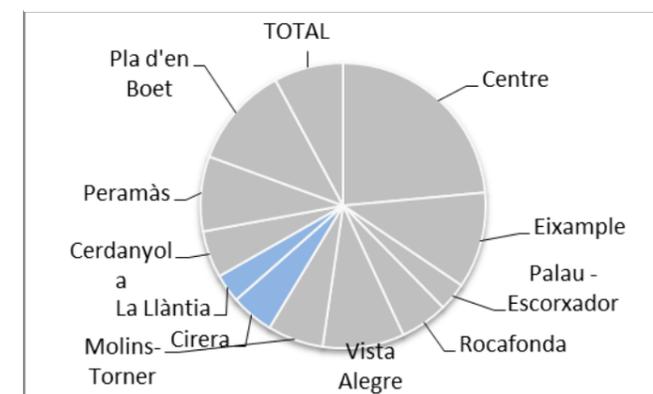
Por lo que atañe a las calificaciones del suelo (ilustración 10 y Mapa Urbanístico de Catalunya): Nuestra zona de estudio contiene amplias y diversas zonas libres y espacios verdes, de las cuales sobresale por méritos propios la parte del Nou Parc Central, así como los alrededores de la Plaça de França, entre La Llàntia y la autopista.

- Como era de esperar, en las zonas de suelo urbano, el suelo y las parcelas que lo componen están calificados como de ordenamiento cerrado. Estas zonas coinciden, como ya se ha dicho, con los núcleos históricos de Cirera y La Llàntia.

- El suelo situado en la misma Vía Europa y sus alrededores, así como el que se halla justo encima del Nou Parc Central (toda la zona residencial fruto de la implementación de la Vía Europa), se califica como de ordenación no cerrada, respondiendo así a su condición de suelo urbanizable planificado.

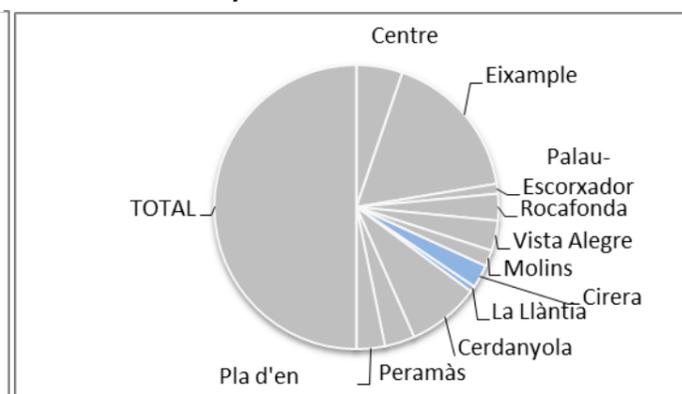
EQUIPAMIENTOS Y ACTIVIDADES COMERCIALES

Grafico 6. Locales comerciales



Fuente . Observatori anual de la Mobilitat de Mataró 2015

Grafico 9 . Locals/ 1.000 habitants



Actividades comerciales

Ilustración 9. Servicios y actividades comerciales en La-Llàntia, Vía Europa y Cirera



Fuente: Elaboración propia a partir de ICGC

Las actividades comerciales que se desarrollan en un barrio son determinantes a la hora de comprender las dinámicas que se dan en el mismo. Para nuestro caso de estudio, nos encontramos principalmente con equipamientos comerciales situados en los bajos de las viviendas alineadas con las calles principales que limitan el barrio. Como se muestra en la ilustración nº9, se puede observar como es en la parte sur de la zona de estudio (Vía Europa) donde se concentran la mayor cantidad de actividades comerciales, más incluso si se tiene en cuenta que, en su mayoría, aquellas actividades comerciales situadas en la parte norte son bares. Este hecho nos lleva a pensar que hay una cierta dependencia de los barrios de Cirera y la Llàntia hacia Vía Europa en lo que respecta al comercio de proximidad.

Como se ve en la tabla anexa extraída del informe del Observatorio Anual de la Movilidad de Mataró 2015, los barrios de Cirera y La Llàntia son, sólo por detrás de Palau-Escorxador, los barrios con menor número de comercios por cada 1000 habitantes (11,7 y 7,8 respectivamente) frente a barrios como el Centre con 56,5 como caso extremo o l'Eixample o Vista Alegre con cifras que superan los 20 comercios por cada 1000 habitantes. En el caso de Cirera y La Llàntia, estos datos nos muestran unos barrios que, además de tener mayores necesidades de movilidad y transporte, carecen de algunos de los aspectos necesarios para que se desarrollen dinámicas y relaciones internas fuertes que permitan articular las identidades de barrio y comunidad que facilitan el bienestar y una buena calidad de vida. Si bien es cierto que hay muchos motivos que afectan al establecimiento de locales comerciales de proximidad en un



barrio, el hecho de que al otro lado de la C-32 se encuentre el centro comercial Mataró Park puede tener una influencia determinante en las dinámicas propias de los barrios estudiados.

Equipamientos

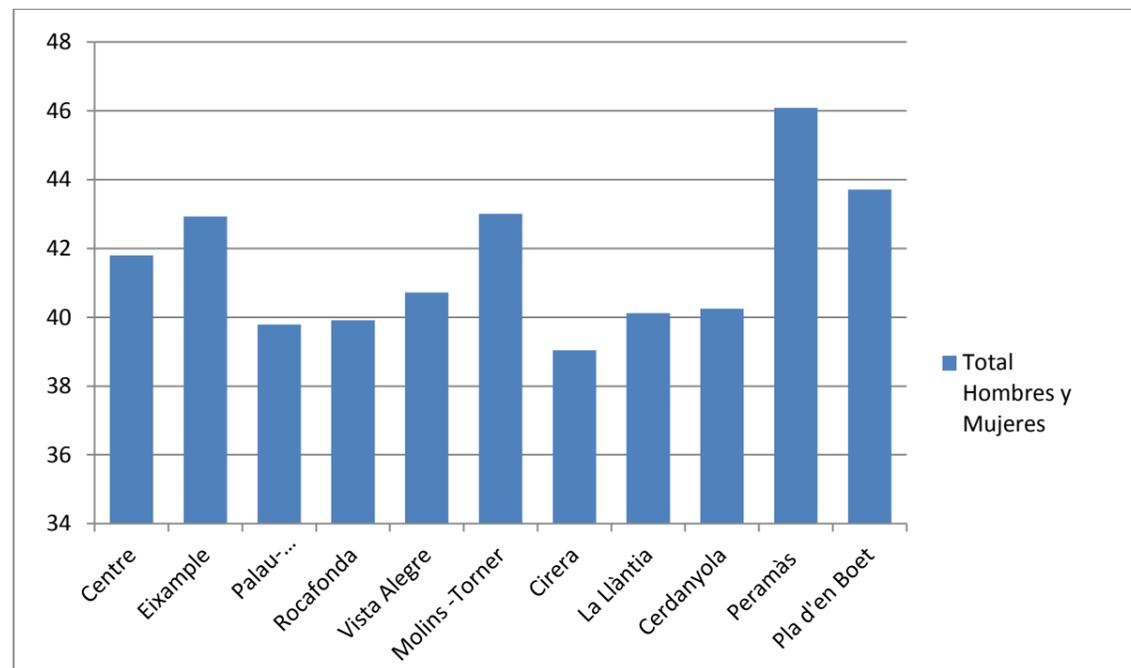
En el corazón de La Llàntia existe una pista polideportiva municipal. Y en las proximidades, en la franja de terreno que lo separa del barrio de Cerdanyola. Se localiza un Centro de Educación Infantil y Primaria público. Existe un club para la tercera edad en cada uno de los barrios y el Centro Cívico Cirera-La Llàntia se ubica en el extremo sudoeste del barrio de Cirera. En este último barrio existen dos centros públicos de educación infantil y primaria, un centro público de enseñanza secundaria y un centro polideportivo municipal, con velódromo, piscina y campo municipal de fútbol.

En relación a los equipamientos del ámbito de la sanidad, cabe resaltar que, más allá de las farmacias que pueblan los barrios, hay, para el conjunto del territorio estudiado, dos Centros de Atención Primaria (CAPs): el de Cirera-Molins, ubicado muy al oeste de la Vía Europa (relativamente alejado de ésta) y el de La Llàntia, al este de la Vía Europa y este sí, relativamente cerca de la Vía. Cabe resaltar, además, la proximidad del Hospital de Mataró, al norte de la autopista y cerca del Mataró Park, con una buena conexión mediante el transporte público.

Otro punto relevante referente a los equipamientos municipales son los destinados a la juventud y a la tercera edad. En lo concerniente a la tercera edad encontramos dos Casals d'Avis Municipales: uno en Cirera y otro en la Llàntia. Siguiendo el esquema ya comentado de los CAPs, el Casal d'Avis de Cirera está relativamente alejado de la Vía Europa, en el corazón del barrio de Cirera; el Casal d'Avis de la Llàntia está más cerca y, a priori, es más accesible. A la vista de la distribución poblacional por edades, y contemplando que Cirera es el barrio con la media de edad más joven de Mataró (39,04 años de media) y que La Llàntia (40,12) años de media también se sitúa por debajo de la media mataronina (41,49 años de media) y que, además, y como consecuencia casi lógica, el índice de población mayor es también inferior al de Mataró o al de otros barrios, por lo que, en principio, parece que no hay escasez de equipamientos para este segmento de la población. La Vía Europa como barrio, además, es aún más joven (contabilizado mediante la edad media de su población) que Cirera, por lo que este punto se refuerza.

En lo referente a los equipamientos municipales juveniles, más allá de los equipamientos deportivos tales como campos de fútbol municipales o polideportivos o equipamientos mixtos como Centros Cívicos y Sociales, sólo encontramos uno: el Espai Jove de la Llàntia.

Grafico 10 . Media de edad por barrios. 1 de enero de 2017



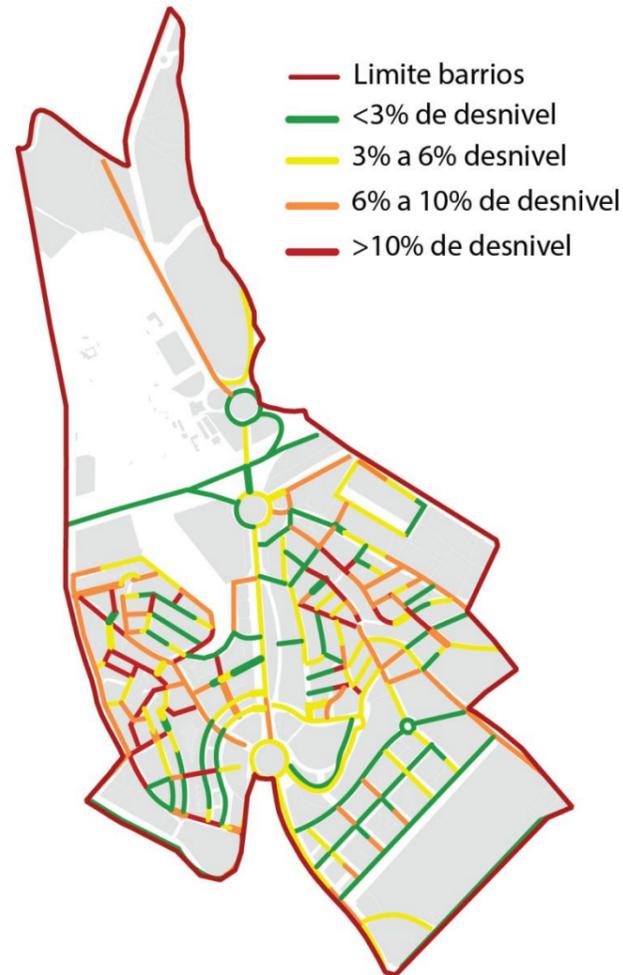
Fuente: Estudi de la Població Mataró 1 de gener de 2017



MOVILIDAD

Movilidad a pie

Ilustración 10 . Pendientes en la red viaria



Fuente: Pla de mobilitat urbana sostenible sostenible de Mataró. Document 1. Memòria (%). Diputació de Barcelona. 2014

Uno de los criterios determinantes a la hora de comprender la movilidad en la zona de estudio es el fuerte desnivel del terreno en el que se distribuyen nuestros barrios, el cual alcanza tasas superiores al 6, 8 y 10% en algunos casos. Esta situación supone un fuerte impedimento para la movilidad tanto en el interior de los barrios como entre los barrios, ya que, en un desplazamiento a pie entre dos puntos de los barrios de Cirera y La Llàntia, el desnivel acumulado puede llegar a ser muy elevado.

Asimismo, ciertas divisiones físicas o psicológicas como las rotondas de plaza de Italia o la de plaza de Francia, que da acceso a la C-32, o la misma Vía Europa, dificultan la movilidad entre los barrios al ser barreras difíciles de salvar a pie que acaban limitando los desplazamientos entre los barrios de Cirera, La

Llàntia y Via Europa, delimitando claramente los límites de cada uno de ellos y dificultando la consecución del objetivo inicial de la Via Europa como la unión de los barrios periféricos en la llamada «Ciudad Circular».

Movilidad en bicicleta

Ilustración 11 . Movilidad lenta



Fuente: Observatori anual mobilitat Mataró

Como en el caso anterior, el fuerte desnivel desincentiva el uso de la bicicleta como medio de transporte habitual en los desplazamientos internos. A esto se le añade el hecho de que Mataró no cuenta con una red de carriles bici que conecte el conjunto de la ciudad con el centro. En el caso de Cirera y La Llàntia, tan sólo en Vía Europa existe una acera ciclable, a la que se le suma la zona pacificada del barrio de Cirera, en la cual vehículos motorizados y bicicletas comparten la calzada.



Movilidad en coche

Actualmente, Vía Europa absorbe más de 8000 desplazamientos diarios de vehículos motorizados hacia Mataró y otros 8000 en dirección a la C32. Esta vía es la más grande de la zona y la única con un límite de velocidad superior a los 30km/h, ya que el resto de calles de la zona están pacificadas con límites de velocidad de 30 e incluso 10km/h.

En lo que respecta al parque de vehículos motorizados y al aparcamiento, el distrito 4 al cual corresponden los barrios que estamos estudiando cuenta con 7928 plazas de aparcamiento entre plazas en la calzada (3377) y aparcamientos públicos, privados, de carga y descarga, etc. (4551). Estas cifras dan un ratio de 24 plazas de aparcamiento por hectárea para el caso de los aparcamientos en la calzada, y de 32 plazas por hectárea en el caso de los aparcamientos regulados. Estas dos relaciones son de las más bajas de toda la ciudad.

El parque de vehículos privados motorizados es de 70295 en todo Mataró, con una tasa de 387 turismos por cada 1000 habitantes para el año 2014 después de un ligero descenso. Extrapolando estos datos para nuestros barrios, obtenemos una estimación de 5659 vehículos.

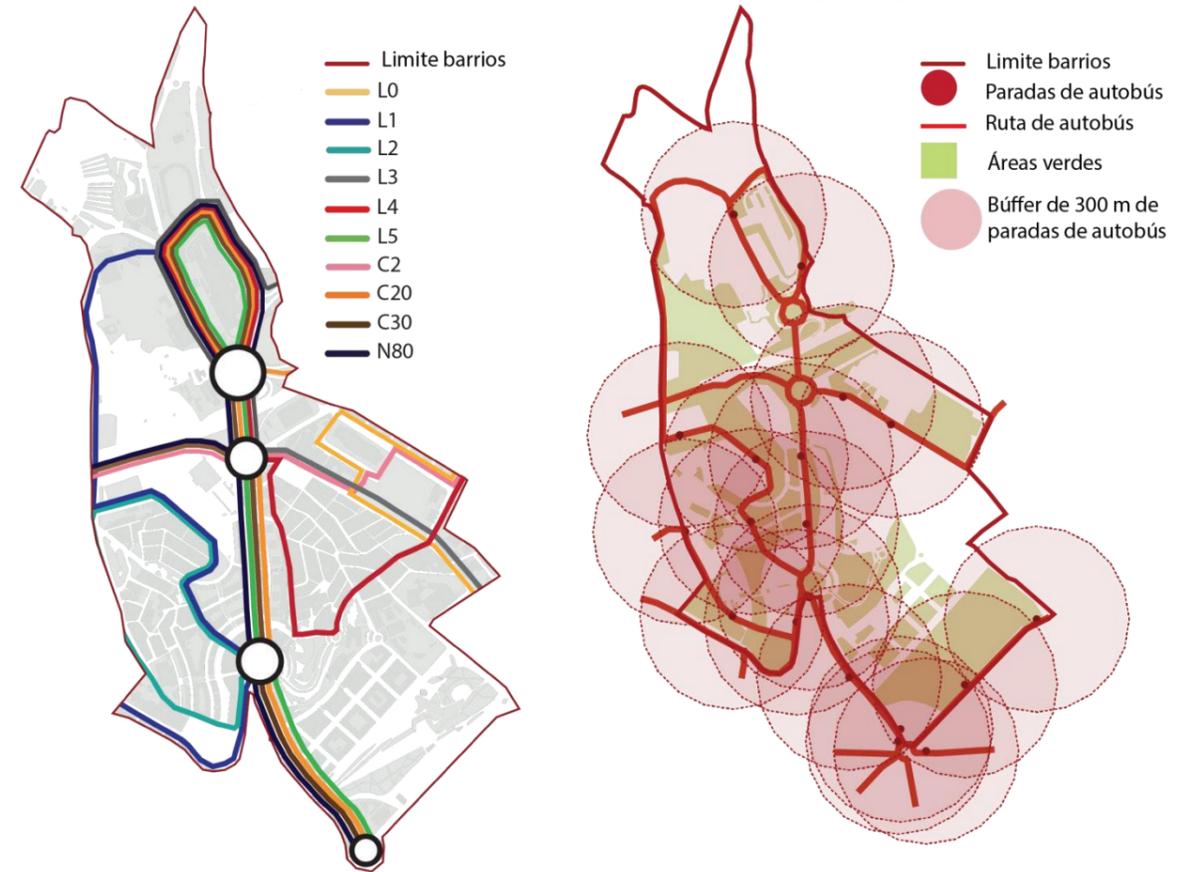
TRANSPORTE PÚBLICO

Los barrios del distrito IV tienen una cobertura de transporte público diferente. El barrio de La Llàntia está cubierto por las líneas urbanas L1 (Cerdanyola-Peramàs) y L2 (La Llàntia-Cerdanyola). El barrio de Cirera está cubierto por las líneas interurbanas directas por autopista C2 (Mataró nord-Barcelona) y por las líneas urbanas L0 (Transversal), L3 (Camí de la Serra-Vista Alegre-Rocafonda) y L4 (Cirera-Molins).

El barrio de Vía Europa está cubierto por las líneas interurbanas C20 (Mataró-Llavaneres-St. Vicenç de Montalt) y C30 (Mataró-Vilassar de Dalt), las líneas urbanas L5 (Estación Renfe-Hospital de Mataró) y por las líneas nocturnas N80 de Barcelona-Mataró.

Por lo tanto está claro que los barrios están bien cubiertos por el servicio de transporte público durante el día, quedando desatendidos en las horas nocturnas ya que la única línea nocturna (L80) se encuentra en Vía Europa.

Ilustración 12. Paradas y ruta de autobús Transporte público



Plànol De Mobilitat I Transports Públics A Mataró (2007)

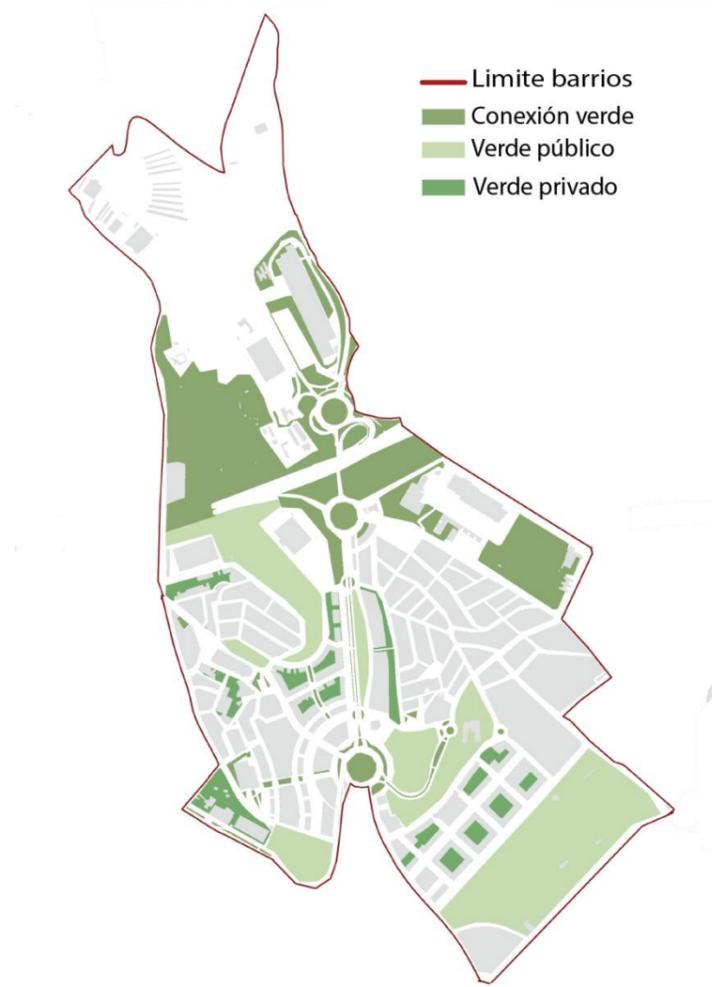
Fuente: OCM Public Transport

Fuente:



ZONAS VERDES

Ilustración 13 . Localización de las zonas verdes en La-Llàntia, Vía Europa y Cirera



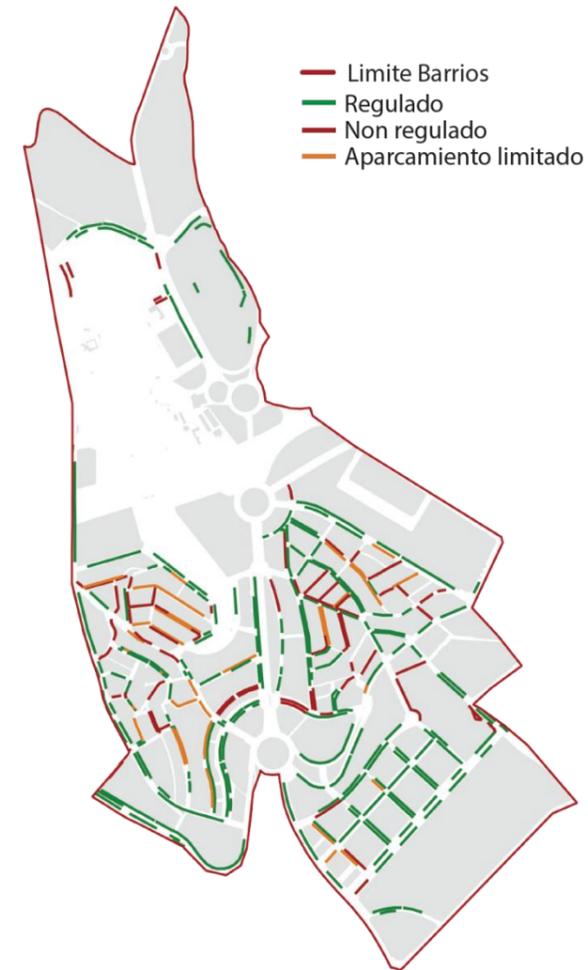
Fuente: Elaboración propia a partir de la ortoimagen del (ICGC, 2016)

Como se observa en la figura anterior los barrios se caracterizan por la alta presencia de áreas verdes que quedan localizadas principalmente cerca de las calles principales, de hecho, el nacimiento y el diseño de tales espacios verdes ha ocurrido en consecuencia del planeamiento de Vía Europa. El espacio verde de Roques Albes se puede considerar de diversos tipos porque en el noreste hay un bosque de pinos; en la pequeña parcela situada en frente de la iglesia de La Llàntia hay un parque y en el resto de espacios verdes lo conforman varios enclaves, como dos franjas (una de 26 metros de ancho y otra de 20) que se plantean como conexión peatonal entre las zonas de uso público de este sector y los colindantes. El nuevo Parque Central, es la zona con superficies verdes más grandes de 10 hectáreas al cual se incluye

también el Parque llamado Cerro de Cirera. El Parc de Rafael Alberti es un parque equipado que integra la Plaza Antonio Machado diseñado como mirador sobre la ciudad para evitar la construcción de edificios en una situación topográfica difícil y poco rentable. Los espacios verdes previstos para Les Valls se consideran de dos tipos: unos van unidos al trazado viario y los otros, situados en la ronda Joan Peiró, como verdaderos espacios de ocio para los y las habitantes de la zona.

APARCAMIENTOS

Ilustración 14. Clasificación de los aparcamientos



Fuente: Elaboración propia

Nuestra zona de estudio contiene un total de 119.552 metros cuadrados de aparcamiento. Esta cifra puede parecer realmente elevada, teniendo en cuenta las dimensiones y distribución de los barrios, però tiene una explicación: de estos 119.552 metros cuadrados, 77.997 corresponden a zonas deportivas y



comerciales (el centro comercial Mataró Park, el Decathlon, los campos de fútbol de la zona y otros establecimientos ofrecen a sus clientes amplias zonas donde aparcar).

27.925 metros cuadrados corresponden a aparcamientos regulados (zona azul o zona verde). A esta cantidad se le pueden sumar los 8.315 metros cuadrados de aparcamiento libre, sin regular, donde toda clase de vehículos y cualquier ciudadano puede estacionar sin restricción alguna.

En última instancia encontramos los 5.315 metros cuadrados correspondientes a zonas de estacionamiento temporal: zonas de, por ejemplo (y mayoritariamente) carga y descarga; zonas donde no obstante, se puede estacionar los domingos.

Así pues, el cuadro general sería el siguiente: la inmensa mayoría de la zona de estacionamiento pertenece a las zonas deportivas y comerciales (77.997 metros cuadrados, un 65% del total). En segundo lugar (por cantidad de metros cuadrados), tenemos las zonas de estacionamiento regulado (zonas verdes y azules), que ocupan 27.925 metros cuadrados, un 23.3% del total, en tercer lugar hallamos los 8.315 metros cuadrados de zonas de aparcamiento libre, un 6.9% del total y, por último, los 5.315 metros cuadrados de zona de estacionamiento temporal y limitado (sobretudo carga y descarga), que representan un 4.4%.

1.4 EL PLANEAMIENTO

PLANEAMIENTO TERRITORIAL

A nivel de planeación, la ciudad de Mataró está incidiendo por instrumentos urbanísticos de carácter supramunicipal como es el Plan territorial general de Cataluña del cual se deriva el plan territorial metropolitano de Barcelona (PTMB), siendo éste de carácter concreto y naturaleza física que, de manera exclusiva, se refiere al tejido territorial básico que servirá como guía para la ordenación del conjunto de usos de suelo y la planificación de actividades sectoriales.

PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

La concreción de buena parte de las propuestas del Plan territorial metropolitano está prevista a través del planeamiento urbanístico.

Plan general de ordenamiento municipal de mataró

El plan general es el instrumento de ordenación urbanística de todo el territorio municipal de Mataró, define el modelo de implantación de la ciudad y establece las determinaciones normativas que regirán

para su desarrollo. Nuestra área de estudio está compuesta por los barrios de Cirera, La Llàntia y la operación urbanística Vía Europa.

El plan general trabaja en aspectos de jerarquía viaria trazando los conceptos básicos de accesibilidad, conectividad y fluidez, teniendo en el Ámbito de la Plaza Granollers-Variante N-II el nuevo eje de la ciudad, planteando así:

La posibilidad de implantación de un nuevo servicio público de transporte entre el enlace de la variante y el ámbito del Port-Estació, eje central de la ciudad.

Considerar la posibilidad de un gran aparcamiento, combinado con el transporte público, en torno al acceso de la Variante

Mejora de la conectividad rodada y peatonal entre los nuevos barrios y los existentes (Cirera, La Llàntia, Vía Europa).

Nuevos aparcamientos soterrados situados en torno a la Plaza Granollers y la Plaza España.

Nueva estación de buses en el sector del Parque Central.

Dentro del incremento de equipamientos y dotaciones se establece las siguientes consideraciones:

Los nuevos equipamientos de carácter supramunicipal en el sector Turons de Mataró.

El Plan contempla solventar el déficit en los casos específicos de cada uno de los barrios haciendo una previsión con la flexibilidad y margen de acción para Planes Especiales futuros, dentro de éste ámbito, Cirera: Se contabiliza la presencia de equipamientos con una superficie de 76268m² entre públicos y privados y un estándar de 14.81m²/habitante. La Llàntia: Tiene equipamientos con una superficie de 10030 m² entre públicos y privados y con un estándar de 3.99m²/habitante.

El estándar medio de superficie de equipamiento en relación al número de habitantes de la ciudad de Mataró se sitúa en 7.34m²/hab.

Definición del programa del Parque Central y delimitación y redacción del Plan Especial teniendo en cuenta las siguientes pautas básicas:

Concreción de algún equipamiento de carácter cultural o deportivo

Espacio polivalente para ferias y actividades no permanentes

El nuevo Ayuntamiento y otros equipamientos públicos a concretar

Ubicación del nuevo depósito de agua que se traslada desde Puig y Cadafalch.

Se crean también planes derivados con referencia a los planes especiales de equipamientos tales como el Plan de Equipamientos de Mataró Nord, debido a la consolidación de la nueva fachada Norte de Mataró.

En el tratamiento de espacios abiertos el Plan General, está ligado con nuestra área específica de estudio en los siguientes ítems:



El nuevo Parque Central debido a sus dimensiones y localización es un sistema básico de equilibrio urbano y ecológico para la ciudad.

Predominio del verde sobre la edificación en Avenida Europa

Mecanismos de gestión para El Parc de Can Boada, La Llàntia, la ampliación de la Plaza Antonio Machado, el parque lineal de la Avenida Europa.

Plan de movilidad urbana sostenible de mataró

En nuestra área específica de estudio definimos las siguientes acciones:

Bicicletas: Concretamente se contempla la colocación de un punto de aparcamiento en la zona deportiva Municipal de la Llàntia.

Transporte público: Dentro de este marco se plantea la supresión de la línea L4, que satisface la necesidad de uno de nuestros barrios de estudio (Cirera). Sin embargo dentro del mismo escenario, y frente a posibles reclamaciones de los pobladores, éstas no tendrían objeto de discusión ya que según los estudios realizados las líneas 1 y 2 absorben una parte importante de los viajes del barrio.

También se plantea la ampliación del carril-bus en la Ronda de Ramón Turró. Se establece la necesidad de implantación de semáforos de prioridad para el sistema colectivo en la Rda. Ramón Turró-Plaza Italia y Rda. De Francesc Mistral-Riera de Cirera.

Movilidad en vehículo privado motorizado: Reordenación de la con los nuevos accesos desde la C-32, en el sector de Hospital Mataró Parc y al sector del Sorral.

Se prevé la construcción de un vial de salida desde el vial urbano distribuidor a la altura de la calle Riera de Cirera conectando con el núcleo urbano de Mataró.

Finalmente, la remodelación del enlace se completa con la ampliación de un carril en el ramal de incorporación a la autopista C-32 sentido Barcelona desde la rotonda de Gran Bretaña hasta la altura del puente que pasa por encima de la C-32.

Acceso a la rotonda de la Plaza de Gran Bretaña desde la Carretera de Cirera. Esta actuación debería ir complementada con la implantación de una rotonda en la intersección con la Ronda de los Países Catalanes a fin de facilitar la maniobra de giro .

Aparcamiento: Se plantea la ampliación de la zona regulada al entorno de los ejes terciarios, en nuestro caso en el sector Vía Europa en las calles Irlanda y Alemania (15 lugares). La tipología de regulación para estas nuevas plazas se plantea como zona naranja.

Pla especial avenida europa entre plaza granollers y variante n-ii

Establecida la necesidad de crear un eje conector desde el ámbito de montaña hacia el litoral y además de un elemento cohesionador de los asentamientos dispersos existentes hasta entonces (Cirera, La Llàntia), se redacta un plan especial que aseguró a corto tiempo la construcción de la Avenida Europa, operación urbanística que interviene directamente en el área de estudio del cual es objeto nuestro análisis.

Como complementariedad al plan que hacemos referencia, se redactó un sistema general para la ciudad que estaba compuesto por: Unidad de actuación en suelo urbano “Puig Cadafalch”, Unidad de actuación en suelo urbano ”Can Boada”, Plan Parcial “Roques Albes”, Plan Parcial “El Parc Central”, Plan Parcial “Les Valls”.

Pla parcial “el parc central” 1997

El planeamiento en el ámbito norte de Mataró, ha supuesto un proceso de enlace de los barrios existentes al nuevo eje de la ciudad generado por la Vía Europa.

Estructura urbana, las soluciones presentadas deben tener en cuenta el contexto construido capaz de formalizar una nueva centralidad para la ciudad potenciada con la accesibilidad que genera la variante de la N-II.

Morfología, el sector se ha de conformar con una imagen coherente, de tal manera que se favorezca la idea de ciudad sobre la singularidad del propio edificio.

Topografía, no permitir asentamientos que violen el proyecto del PTG de Cataluña que consiste en la no cualificación del suelo edificable de los terrenos con pendientes superiores al 20%.

Plan especial equipamientos zona mataró nord 2006

El incremento de población en la zona de estudio por el crecimiento urbanístico generado en Vía Europa y Parque Central hace que algunos de los equipamientos aprobados en 1996 en el Plan especial de Equipamientos Mataró Nord sean revisados puntualmente dentro de éste plan, estableciendo una modificación puntual en cuanto a sus usos.

En el ámbito de Vía Europa se establece la destinación de una parcela de 10.306m² de superficie para un centro de enseñanza localizado en el barrio Cirera. La parcela en cuestión está libre de edificación, aquí se implantará el programa de dos equipamientos (La escuela cuna y el centro de educación infantil y primaria). Requiriendo la definición de dos volúmenes diferenciados con accesos independientes, pudiendo estar conectados entre ellos. La propuesta de edificación se ajustará a las necesidades funcionales de los equipamientos y a la topografía de la parcela que es muy acentuada.



Plan especial del sector de mejora urbana de La Llàntia

Teniendo clara la realidad y después de un diagnóstico completo, la propuesta se articula empezando por el eje central que ha de permitir dotar al barrio de un centro, con equipamientos, zonas verdes y servicios que faciliten la cohesión social y el sentido de pertenencia. Las acciones en territorio se organizan de la siguiente manera:

Vialidad, transporte y aparcamiento

- Establecimiento de una jerarquía vial: Se plantea una diferenciación clara de la red vial a través de secciones diferentes de calles, redefiniendo el eje central que es Premià-Sant Pol-Torrent y Boada como vías cívicas de la estructura viaria básica que integren equipamientos y parques urbanos existentes tanto hacia el exterior como al interior del barrio.
- Señalizar espacios libres destinados a aparcamiento fijo, en especial en la calle Canet, Malgrat y en los tramos de Nou de la Mercè y Masnou sobre la calle la Boixa
- Ampliar la zona de aparcamiento ordenado en batería en la calle Galicia
- Construcción de aparcamientos públicos bajo la nueva pista y bajo la zona verde de las calles Santa Catarina-Tossa-Sant Pol

Circuitos de peatones

Se plantea un itinerario que partiendo del Parque de la Llàntia recorra los diversos espacios verdes y los enlace por la calle Canet, siguiendo la calle Pineda hasta Sant Pol, alcance el parque de Pedra Gentil y siga por la zona verde situada en la calle Teià, llegando a desdoblarse en dos itinerarios, el uno que alcanza Galicia y conecta con el futuro parque Turó de Cerdanyola y el otro que continúa por la calle Masnou donde se bifurca hacia la calle Alella y la Nou de la Mercè para conectar con el equipamiento previsto en los nuevos trazos de la Vía Europa, mientras que la segunda sigue por la calle La Flor, atravesando el nuevo equipamiento por la parte baja hasta La Boixa con Nou de la Mercè donde alcanza el equipamiento exterior del barrio.

Espacios verdes y equipamientos

Se propone la construcción de un espacio abierto que permita la realización de distintos deportes en su utilización, que además servirá como punto de encuentro para eventos culturales, artísticos o ciudadanos. Bajo la plaza-pista, se propone la construcción de un espacio destinado a usos asistenciales en régimen de concesión y en soterrado un aparcamiento de 73 lugares que eventualmente contribuirán con el problema de aparcamiento.

Mecanismos de regulación de la edificación

- Se establecen zonas de renovación de una parte de la subzona 1c10 para incidir sobre la parcelación y la altura reguladora y otra en la subzona 3b22 con volumetría específica que permitirá fija la implantación de futuros edificios.
- Zonas de remodelación, una intervención de forma gradual de iniciativa privada en Llevantina y Boiza nord.
- Zonas de regulación tipológica, vía normativa con mantenimiento o agrupación de la parcelación según la tipología edificatoria, según las características de la edificación existente.

Conclusiones

Tenemos, pues, unos barrios periféricos y alejados del centro urbano surgidos en las décadas de los años 60 y 70 fruto de las olas migratorias de la época, que sobre el territorio se concretaron en la expansión de una urbanización caótica de viviendas de autoconstrucción que, con la llegada de los ayuntamientos democráticos, fueron provistos progresivamente por los servicios básicos. Este proceso se estabilizará durante los años 80 y durará hasta finales de los años 90, momento en el que se materializa la idea de la Ciudad Circular, que pretendía retejer una trama urbana dispersa y fraccionada, a la vez que conectaba la ciudad con las nuevas vías de comunicación por carretera.

El proyecto de la Vía Europa supone una nueva explosión demográfica fruto de la llegada de personas que empiezan a habitar los nuevos edificios plurimafiliares que se concentran alrededor de la gran vía de comunicación que es la Vía Europa, densificando el espacio en vertical y permitiendo así la creación de espacios verdes interurbanos, que se contraponen al denso tejido urbano de los barrios cercanos. Asimismo, los nuevos perfiles socioeconómicos de la población recién llegada generará nuevas demandas y necesidades de transporte, equipamientos, etcétera.

Por otro lado, la construcción de grandes superficies al norte y el surgimiento de cadenas de distribución alimentaria en Vía Europa supondrá el desplazamiento del comercio hacia esas zona, generando una cierta dependencia de esas áreas por parte de los barrios preexistentes (Cirera y La Llàntia).

Los indiscutibles éxitos de la urbanización en lo que respecta a la conexión de los barrios entre ellos y con el resto de la ciudad se ve hasta cierto punto truncado por las propias condiciones geográficas del espacio (fuertes pendientes, dificultad de accesibilidad, etc.), así como por la creación de ciertas barreras físicas i psicológicas como podrían ser las grandes rotondas al norte y sur o la misma Vía Europa con 6 carriles de 50km/h que concentra un gran volumen de desplazamientos diarios. A ello se le podría sumar



la escasa permeabilidad social del espacio, con importantes diferencias socioeconómicas y escasos espacios de mezcla e intercambio en el espacio público.

Cabe preguntarse, pues ¿cuales son los restos de futuro para nuestros barrios? ¿Cuál será su evolución social y demográfica? ¿Cómo podemos mejorar su conectividad? ¿Qué retos nos plantea el cambio climático?

4.4 ESCENARIOS

Localización y descripción del barrio

Después de realizado el diagnóstico, se ha planteado el desarrollo de escenarios en los cuales se toma como punto de partida los datos obtenidos en el estudio previo, pero también el diálogo con los vecinos del barrio, de donde se confirman algunos puntos y se complementan o modifican otros. Como marco de análisis se han fijado los aspectos socio-demográficos, político-institucionales y ambientales; a partir de lo cual se realizará una proyección a futuro dentro de tres visiones diferentes.

La primera una situación tendencial en la cual se exponen los valores obtenidos de envejecimiento de la población, baja participación en las asociaciones de vecinos, poca cohesión social y una casi nula intervención en aspectos de adaptación y mitigación al cambio climático.

La segunda proyección es de carácter utópico y marca como meta un territorio ideal en el que se alcanzan niveles altos de bienestar tanto para la gente joven, como un proceso de envejecimiento digno para las personas mayores, formando un barrio compacto y sustentable tanto en los aspectos económicos y sociales como ambientales.

Y la tercera con un punto de vista distópico, en el que alcanzando el 2050 halleemos el peor panorama, con problemas de adaptación tanto de las infraestructuras como de la sociedad a las nuevas necesidades afectadas por problemas de carácter económico y ambiental, enfrentando un horizonte desolador.

ÁMBITO SOCIO-DEMOGRÁFICO

	TEMÁTICA	TENDENCIAL	UTÓPICO	DISTÓPICO
ÁMBITO SOCIO-DEMOGRÁFICO	ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> Envejecimiento de la población en Cirera y La Llàntia puede suponer una menor movilidad y un mayor aislamiento de los barrios y la despoblación a largo plazo debido a la escasa adaptación del parque de viviendas, que es menor del 3% 	<ul style="list-style-type: none"> Intervenciones que contribuyan a la independencia, mejor calidad de vida, y permitan a la población mayor alcanzar sus últimos años saludables y activos tanto en casa como en el vecindario 	<ul style="list-style-type: none"> Aumento del aislamiento de la población mayor, incapaz de moverse autónomamente debido a la nula adaptación de las viviendas y del entorno construido
	COHESIÓN SOCIAL	<ul style="list-style-type: none"> Escasa colaboración entre el tejido asociativo del barrio y el bajo número de entrada de nuevos/as participantes no permite el surgimiento de actividades culturales que mejoren la cohesión Mantenimiento y refuerzo de tres identidades propias inconexas y no complementarias entre los tres sectores del área de estudio 	<ul style="list-style-type: none"> Trabajo conjunto de las asociaciones que permita el surgimiento de un tejido cultural amplio y diverso que proponga nuevas actividades que revitalicen los barrios Mejora de la interrelación entre los barrios que fortalezca los vínculos sociales 	<ul style="list-style-type: none"> Surgimiento de conflictos entre colectivos de los barrios, perjudicando la participación, la vida, el dinamismo y la cohesión Aislamiento y estigmatización de los barrios de Cirera y La Llàntia
	VIVIENDA	<ul style="list-style-type: none"> La escasez de oferta tanto pública como privada de alquiler y venta de viviendas dificulta la renovación de la población en los barrios de Cirera y La Llàntia 	<ul style="list-style-type: none"> Las activas políticas de vivienda del ayuntamiento incrementan la oferta de vivienda permiten la llegada de población joven a los barrios más antiguos, dinamizando así el entorno 	<ul style="list-style-type: none"> Las nulas políticas de vivienda llevan a la desertización de los barrios y a su degradación

Dentro de este aspecto, se ha tomado en primer lugar la *estructura de la población*, de donde se desprenden datos que muestran un claro proceso de envejecimiento de Cirera y La Llantia lo cual plantea retos a varios niveles. En primer lugar tenemos la dificultad de accesibilidad en los barrios debido a la morfología propia del territorio. Además de la poca adaptación de las viviendas para recibir a una población que va avanzando en edad. Según datos de la Unión Europea actualmente se realiza una renovación menor al 3% anual del parque de viviendas, que dentro de una mirada tendencial no pareciera



dar visos de cambio, al no existir las condiciones necesarias ni al interior ni al exterior de las residencias se supondría un progresivo despoblamiento de los barrios de estudio.

En una aproximación utópica, nos planteamos un escenario favorable para el envejecimiento en el lugar, en donde se tienen en cuenta intervenciones multidimensionales, capaces de albergar una vida activa de calidad y accesibilidad tanto para los adultos mayores como para el resto de la población en un ambiente diverso y participativo.

Por el contrario, en un escenario indeseable, se piensa en una nula actuación en el entorno construido y peor aún en el interior de las viviendas, lo cual pudiera llevar consigo procesos de aislamiento total de la población mayor.

Con respecto a la *cohesión social*, se pone en perspectiva la escasa participación dentro de los procesos de construcción de un tejido asociativo, situación corroborada por las y los asistentes a la reunión realizada en la asociación de vecinos, en donde se confirma la falta de interés por parte de las nuevas generaciones para asumir un papel de liderazgo y participación dentro de las actuaciones colaborativas de los barrios. Desde un punto de vista utópico, se plantea la aparición de nuevos y variados actores, capaces de proponer actividades que lleven un trasfondo colaborativo, siempre manteniendo sus identidades, a la vez que fortalezcan el carácter de revitalización de los barrios. Distópicamente, se piensa en la aparición de problemas sociales, conflictos y estigmatizaciones de los distintos barrios y de los colectivos que forman parte de ellos, perjudicando así algún intento por cohesionar a la población.

En el ámbito de la *vivienda* se producen, principalmente, dos fenómenos; el primero se muestra en Vía Europa, donde el proceso de renovación de la población se da de forma natural entre grupos con niveles adquisitivos similares, mientras que en los barrios de La Llàntia y Cirera, la escasez de oferta de vivienda dificulta la renovación haciendo que se tienda a un progresivo envejecimiento.

Desde una mirada utópica, se presume que desde el ayuntamiento se plantearán políticas capaces de facilitar la llegada de nueva población, especialmente a los barrios más antiguos (Cirera y La Llàntia), de manera que se produzcan procesos de dinamización de los barrios y se evite la especialización funcional del suelo.

En la aproximación distópica, se tiene que la nula intervención por parte de las autoridades cometenes sumada a la antigüedad de las construcciones, podría llevar a los barrios a una constante degradación, hasta llegar a convertirlos en barrios en áreas empobrecidas.

ÁMBITO POLÍTICO-INSTITUCIONAL

	TEMÁTICA	TENDENCIAL	UTÓPICO	DISTÓPICO
ÁMBITO POLÍTICO-INSTITUCIONAL	TIENDAS Y COMERCIO	<ul style="list-style-type: none"> ● Sin la aplicación de planes de revitalización, los habitantes del barrio continuarán comprando en las grandes tiendas situadas fuera del barrio por lo que el tejido comercial existente seguirá teniendo dificultades y alcanzará cifras de hasta 5 comercios por cada 1000 habitantes 	<ul style="list-style-type: none"> ● Los planes de revitalización fortalecerán el tejido comercial a través de la creación de pequeño comercio y de nuevas iniciativas de negocio innovadoras por lo que se llegará a 25 comercios por cada 1000 habitantes 	<ul style="list-style-type: none"> ● La aprobación de la ampliación del centro comercial Mataró Parc supondrá el cierre de todos los locales actualmente abiertos lo que puede generar un empeoramiento del bienestar general
	ACTIVIDAD ECONÓMICA	<ul style="list-style-type: none"> ● Crecimiento de la superficie comercial del Mataró Parc en un 98% 	<ul style="list-style-type: none"> ● Freno de crecimiento de la zona comercial y surgimiento de comercio local 	<ul style="list-style-type: none"> ● Sobreurbanización del suelo y desaparición de los tejidos comerciales locales

Tiendas y comercio, es el primer punto que se ha desarrollado dentro de este ámbito, donde la tendencia marca que la población continuará con los hábitos de consumo manifestado hasta la actualidad, en los que prevalece el desplazamiento hacia las grandes tiendas ubicadas fuera de los barrios. Este hecho supuesto que se alcanzasen tasas de 5 establecimientos comerciales por cada 1000 habitantes, produciendo de esta forma una especialización del territorio acentuando cada vez más su carácter único de espacios residenciales.

En un futuro ideal, se plantea que la intervención del ayuntamiento a través de planes de revitalización del tejido comercial, puedan contribuir para alcanzar el objetivo de contar con 25 comercios por cada 1000 habitantes, situación en la cual se tengan barrios que puedan solventar las necesidades de la población, evitando su desplazamiento y favoreciendo además los lazos de convivencia e intercambio.

Por el contrario, en el escenario distópico desaparecerían todos los comercios, generando así una subutilización total de los bajos que albergan este tipo de usos y además la necesidad de desplazamiento de la población hacia zonas periféricas o alejadas para realizar los consumos básicos.

Actividad económica, actualmente existe un plan que contempla la ampliación del centro comercial Mataró Parc en un 98% de su superficie, en la parte norte de nuestros barrios de estudio, lo cual supone un aumento también en la cantidad de visitantes.

En el escenario utópico se plantea la revisión del proyecto por parte del ayuntamiento, para frenar su implementación, contribuyendo así a sostener el comercio local en de los barrios colindantes.



En contraposición a la utopía, se marca una sobre urbanización del suelo que sumado a los hábitos de consumo, supondrían el cierre de todos los comercios de proximidad asentados en los barrios.

ÁMBITO AMBIENTAL

	TEMÁTICA	TENDENCIAL	UTÓPICO	DISTÓPICO
ÁMBITO AMBIENTAL	ESPACIO PÚBLICOS Y APARCAMIENTO	<ul style="list-style-type: none"> Presencia de muchos espacios públicos como zonas verdes (40ha) y vías pacificadas poco utilizadas por la excesiva ocupación del espacio público por parte del vehículo privado. Actualmente el espacio para aparcamiento en nuestros barrios es de 49185 m2. Asimismo, el elevado precio del transporte público no facilita su uso 	<ul style="list-style-type: none"> Los habitantes del barrio se apropiarán de los espacios públicos y las zonas verdes, debido a la calidad de estos espacios. Asimismo, el incremento en el uso de transporte público debido a la reducción del precio de los billetes y a otras medidas de fomento permitirá la reducción en un 50% de la superficie requerida para estacionamiento 	<ul style="list-style-type: none"> Se dejarán de usar las zonas verdes y vías peatonales debido a que no se mejorarán las condiciones en las que se encuentran actualmente (mobiliario urbano y vegetación) y acabarán siendo ocupados por el vehículo privado
	CONTAMINACIÓN ACÚSTICA	<ul style="list-style-type: none"> Se supera el nivel de ruido máximo permitido (65 dbA) en las calles principales 	<ul style="list-style-type: none"> Implementación de políticas de reducción de ruido que reduzcan la velocidad vehicular y vegetación que absorba el sonido 	<ul style="list-style-type: none"> Incremento del nivel de ruido en todas las calles principales en un 25%
	CAMBIO CLIMÁTICO	<ul style="list-style-type: none"> Bajo uso de tecnologías frente al cambio climático debido a una poca sensibilización sobre las acciones indicadas en el Pla d'Acció per l'Energia Sostenible Edificios comerciales, residenciales y públicos con baja eficiencia energética y sin sistemas de reutilización de aguas (Consumo actual: Calefacción 47,05%, Refrigeración 1,05%, Equipamientos 20,58%, Iluminación 3,91%, Agua caliente 27,41%) 	<ul style="list-style-type: none"> Creación de un Plan Municipal de Mitigación y Adaptación y de Políticas sobre iniciativas de comunicación ambiental con un aumento en la concienciación del 10% Certificaciones ambientales de nuevos desarrollos residenciales y edificios públicos existentes (EMAS, ISO 70%*, APE paneles solares 50%, paneles fotovoltaicos 50%***) y la instalación de un sistema de recuperación de agua 	<ul style="list-style-type: none"> Peor calidad de vida de la población dada la falta de concienciación ambiental Incremento del consumo energético de los edificios resultando en un aumento de los gastos en agua y energía

* Reducción estimada del consumo energético para una pequeña empresa.
 ** Reducción estimada del consumo energético para una familia de 4 personas.

En primer lugar se ha tomado en cuenta el aspecto de *Espacios públicos y estacionamientos*, donde la tendencia marca una gran cantidad de espacios abiertos, en buena medida debido a la presencia del Parque Central y a pequeñas áreas en el interior de los barrios. Sin embargo, por la escasez de aparcamientos podemos observar que existe una predominancia del vehículo sobre el peatón en la distribución de las calzadas, en donde el área transitable queda reducida a una pequeña superficie de vereda. Dentro de este mismo aspecto se manifiesta la dificultad de acceso al transporte público, principalmente debido al elevado costo de la tarifa y a la distribución de las paradas.

En un escenario utópico podríamos decir que el uso del espacio público aumentará, debido al buen estado y mantenimiento de este. Además de la fácil conectividad que proporcionaría el contar con un servicio de transporte público eficiente y a un costo accesible, sumado a la sensación de seguridad que puede significar la disminución de tránsito vehicular, harán barrios con espacios abiertos de mayor calidad.

Por el contrario, en una aproximación distópica se plantea el abandono total de los espacios públicos tanto por el desuso de la población como por la falta de mantenimiento por parte de las autoridades. Además estos lugares serían transformados en espacios de aparcamiento. La mayoría de la población preferirá el uso privado de sus autos ante un exagerado precio de los billetes de autobús y el mal servicio prestado.

En lo que se refiere a la *contaminación acústica*, tendencialmente las vías que reciben la mayor carga de tránsito vehicular fácilmente exceden el límite de emisión de ruido permitido en las zonas residenciales (65 dB(A)), estos valores alcanzan valores máximos de hasta 75dB(A) que varían dependiendo en la hora del día.

En una versión deseada de este aspecto, se manifiesta la creación de políticas capaces de reducir la velocidad de los vehículos de tal forma que se beneficie a la disminución de la contaminación acústica ya existente, además de la utilización de vegetación en las calzadas que se establezcan como una barrera natural para reducir la contaminación acústica.

Dentro de un horizonte indeseado, se proyecta el aumento de las emisiones de ruido en un 25% en las vías principales, tales como Vía Europa, Carrer de Salvador Cruixent, Camí de la Geganta, Ronda Dr. Turró y Ronda Roca Blanca.

Respecto al *cambio climático*, existe una baja sensibilización en lo que se refiere a las actuales políticas municipales como podría ser el PAES. Este hecho se traduce en una escasa aplicación de medidas y



tecnologías que podrían reducir los consumos energéticos que actualmente se sitúan por encima de la media de la ciudad.

En una situación utópica, se establecería un Plan Municipal de Mitigación y Adaptación capaz de mejorar las iniciativas de comunicación ambiental aumentando la concientización de la población. Se establecerían criterios ambientales, tanto para los nuevos desarrollos como para los existentes, disminuyendo de una forma paulatina el uso de energías no renovables y caminando hacia una eficiencia energética en el que el uso de paneles solares, paneles fotovoltaicos, sistemas de recuperación de aguas, etc, sean parte de las construcciones.

En cambio, en una visión distópica encontramos edificios poco adaptados al cambio climático y con elevados consumos de energía y agua.

4.5 CRITERIOS

Fruto del análisis realizado en el diagnóstico y de los escenarios construidos para el Mataró de 2050 con la ayuda de los vecinos y vecinas de La Llàntia, Cirera y Vía Europa, hemos elaborado unos criterios a partir de los cuales creemos que se debería actuar para garantizar *unos barrios cohesionados, con una identidad conjunta, que sean accesibles, permeables y vivos y que, además, cuenten con las condiciones necesarias para afrontar los retos que supone el cambio climático*. Esta máxima pretende recoger todos aquellos aspectos que hemos identificado como elementos centrales de los tres ámbitos estudiados, el ámbito socio-demográfico, el ámbito institucional y el ámbito ambiental.

Ámbito socio-demográfico

En lo que respecta a este ámbito, son tres los elementos que hemos creído más importantes a la hora de mejorar la calidad de vida y la resiliencia de nuestros barrios. Primeramente tenemos una estructura de la población envejecida sobre todo en los barrios de Cirera y La Llàntia, motivo por el cual se cree necesario buscar las medidas adecuadas para garantizar, por un lado, un envejecimiento activo de las personas mayores y, por otro lado, un proceso de renovación de la población que revitalice los barrios.

Otro aspecto a tener en cuenta es el de la cohesión social, el proyecto de entretejido de los barrios que ha querido ser la Vía Europa no ha acabado de cumplir su función posiblemente por causas como el fuerte desnivel, la dificultad del terreno y la diferenciación de perfiles socio-económicos. Si se quiere evitar un nuevo aislamiento de los barrios originarios, es importante buscar las herramientas que permitan una mayor permeabilidad de las “fronteras” actuales y la progresiva creación de una identidad común en la zona.

Por último, el problema de la vivienda es uno de los ejes imprescindibles a tener en cuenta si se quieren mejorar las condiciones de vida en los barrios estudiados. La falta de oferta de alquiler o venta en Cirera y La Llàntia y el elevado precio en Vía Europa dificultan la permanencia en los barrios de los jóvenes en proceso de emancipación, así como la llegada de nueva población, frenando así el proceso de renovación anteriormente citado.

ÁMBITO SOCIO-DEMOGRÁFICO	CAMPOS	CRITERIOS
	ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> Sería conveniente garantizar un envejecimiento de buena calidad Sería adecuada una cierta renovación de la población
	COHESIÓN SOCIAL	<ul style="list-style-type: none"> Sería positivo fomentar la cohesión entre los antiguos barrios y la Vía Europa
	VIVIENDA	<ul style="list-style-type: none"> Sería imprescindible contar con una mayor oferta de viviendas que permita a los actuales ocupantes jóvenes del barrio acceder a ellas

Ámbito institucional

En el ámbito institucional hemos querido reflejar la situación del comercio local y del impacto en el proceso de especialización residencial que se vive en nuestros barrios. Para ello hablaremos de las tiendas y el comercio y de la actividad económica. La progresiva desaparición del comercio de proximidad ha ido de la mano de la aparición de grandes cadenas de distribución al norte y al sur de los barrios, frente a ello, y dado el papel central del comercio local y de proximidad en el sentimiento de arraigo y en la creación de relaciones sociales en el entorno próximo de la vida cotidiana, se ha creído imprescindible reforzar el tejido comercial de proximidad en los barrios estudiados.

En lo que a la actividad económica respecta, y siguiendo la línea de lo expuesto anteriormente, hemos querido resaltar la importancia de la búsqueda de mecanismos que eviten la competencia directa entre las grandes superficies comerciales (principalmente el centro comercial Mataró Parc) y el pequeño comercio que todavía subsiste, competencia de la cual suele surgir un ganador claro, alimentando así el proceso de concentración de la propiedad.

ÁMBITO INSTITUCIONAL	CAMPOS	CRITERIOS
	TIENDA Y COMERCIO	<ul style="list-style-type: none"> Sería conveniente la existencia de un tejido comercial sólido y de proximidad
	ACTIVIDAD ECONÓMICA	<ul style="list-style-type: none"> Sería positivo que las grandes superficies comerciales no perjudiquen al pequeño comercio de proximidad



Ámbito ambiental

Los aspectos ambientales los hemos dividido en tres temas principales: el espacio público y el aparcamiento, la contaminación acústica y el cambio climático. Las dificultades del terreno incentivan el uso del transporte privado, lo que a su vez genera problemas de ocupación del espacio público y hace difícil la adaptación del entorno urbano a otros retos ya mencionados (accesibilidad, etc.). Por este motivo, hemos creído necesario impulsar el uso del transporte público y hacer prevalecer el espacio para el peatón frente al uso de los vehículos privados motorizados.

Otro de los aspectos determinantes en nuestros barrios es la presencia de vías rápidas de comunicación y de entrada a la ciudad como la Vía Europa, la C-32 o el Carrer de Irlanda, lo que genera grandes problemas de contaminación acústica. Asumir y afrontar esta situación se ha creído imprescindible para mejorar la salud y la calidad de vida en general de las habitantes.

Por último, los barrios de Cirera, Vía Europa y La Llàntia tienen importantes consumos de recursos (agua, energía, etc.) incluso por encima de la media de la ciudad. Las medidas de adaptación y mitigación requieren de la concienciación de la población para su aplicación. Por este motivo, una mayor sensibilización ambiental permitiría o facilitaría la aplicación de medidas de reducción del consumo de recursos naturales y una mayor resiliencia frente a los retos que plantea el cambio climático.

ÁMBITO INSTITUCIONAL	CAMPOS	CRITERIOS
	ESPACIO PÚBLICOS Y APARCAMIENTO	<ul style="list-style-type: none"> Sería conveniente la prevalencia del peatón y el uso del transporte colectivo sobre la utilización del coche particular
	CONTAMINACIÓN ACÚSTICA	<ul style="list-style-type: none"> Es necesario mantener un medio ambiente saludable
	CAMBIO CLIMÁTICO	<ul style="list-style-type: none"> Sería beneficiosa una mayor concienciación ambiental Sería positivo reducir el consumo de energía y recursos

4.5 ANÁLISIS DAFO

Siguiendo el DAFO obtenido en este ejercicio, podemos observar que algunas de las principales debilidades de la zona de estudio se basan precisamente en la topografía y la ubicación de los barrios: la topografía provoca, entre otras cosas, que la interacción y la coordinación entre los tres barrios (Llàntia, Cirera y Vía Europa) sea más complicada que en zonas de acceso y movilidad más fáciles. Además, este mismo hecho, sumado a que es una zona de entrada y salida de la ciudad, provoca que el uso del vehículo privado en esa zona sea muy elevado, generando ruido ambiental, concentración de gases contaminantes y una ocupación masiva del espacio por parte de este tipo de vehículos.

Otras debilidades importantes no están directamente vinculadas a la situación geográfica de los barrios, a pesar de que presenten ciertas interacciones con esa dimensión. La escasa oferta residencial en Cirera y la Llàntia provoca que la juventud se vaya de esos barrios, provocando un sostenido envejecimiento poblacional, que amenaza el relevo generacional de la zona. Por su parte, en la Vía Europa el problema es de acceso a la vivienda, y la cuestión fundamental es el elevado precio de la misma, ya sea de alquiler o de propiedad. Por último, pero no menos importante, una de las debilidades fundamentales de la zona trata sobre el modelo comercial desarrollado allí: la construcción de la enorme área comercial del norte de nuestros barrios (Mataró Park, Alcampo, Decathlon..) ha provocado que el comercio tradicional y de proximidad se haya visto empujado, y que se concentre sobretudo al sur de la zona, tocando el Eixample y el Nou Parc Central.

¿Y qué hay de las amenazas (directamente relacionadas con las debilidades presentadas)? Tal vez una de las más evidentes es la amenaza (camino de devenir realidad, según parece) de no poder materializar un relevo generacional que evite o frene la inversión de la pirámide generacional y, por lo tanto, el gradual pero imparable envejecimiento poblacional de los barrios, sobretudo de Cirera y La Llàntia. Por lo que respecta al comercio, la amenaza más preocupante radica en la posibilidad de que el comercio tradicional, el pequeño, el de proximidad, se vea forzado a su desaparición al no poder competir o adaptarse al nuevo modelo comercial y de consumo, consolidado con la construcción y el desarrollo de la gran área comercial del norte. Por último, a modo de resumen, cabe destacar que existe la posibilidad de que la poca sensibilización de la población en cuestiones medioambientales y climáticas, junto al elevado costo de aplicar políticas de adaptación así como el elevado precio del transporte público, amenace con empeorar las condiciones de vida (sobretudo a nivel de salud) de la población residente en estos barrios.

En lo referente a las fortalezas y las oportunidades, merece ser mencionado que, a pesar de lo aparentemente contradictorio, existen reformas en curso o ya finalizadas destinadas a mejorar la accesibilidad de los barrios, por lo que se ha demostrado que es posible hacerlo (y se pueden tomar otros ejemplos de barrios de similares características o incluso con un mayor desnivel, como es el caso de Torre Baró o Ciutat Meridiana, en Barcelona). Del mismo modo, la existencia de viviendas vacías puede suponer una oportunidad para poder poner en circulación nueva vivienda, con precios y condiciones asequibles, lo que podría suponer un freno al éxodo juvenil de la zona. Siguiendo con esta línea de aparente contradicción con respeto a las amenazas y las debilidades expuestas (la vida social es contradictoria y dialéctica, de un modo redundante), también hay que hacer hincapié en la existencia de



ciertos comercios tradicionales consolidadas que aguantan el tipo frente a las grandes superficies del norte, por lo que es posible mantener y hacer crecer, buscando tal vez nuevas vías, el comercio de proximidad.

Ámbito socio-demográfico

En este ámbito los principales desafíos y debilidades se basan en la movilidad en los barrios y entre los propios barrios, en el envejecimiento poblacional, en el movimiento asociativo y en el acceso a la vivienda. El envejecimiento poblacional, que amenaza con consolidarse, unido a la casi nula oferta de vivienda para jóvenes (lo que provoca su salida del barrio) es, tal vez, una de las mayores debilidades y amenazas de la zona. Además, este proceso demográfico, unido a una crisis general del movimiento asociativo y a una movilidad limitada intra e inter barrios, provoca que la interacción entre los barrios del norte de Mataró sea más bien escasa.

En línea de lo expuesto en la descripción general, las oportunidades y fortalezas de los barrios son una especie de reverso de las debilidades y amenazas: hay margen para mejorar la accesibilidad y movilidad porque ya se ha hecho; existen viviendas vacías y margen para aplicar medidas innovadoras para dinamizar el parque de vivienda y mejorar su acceso. Asimismo, y aunque el tejido asociativo esté en horas bajas, éste existe y aguanta, por lo que su potencial resta intacto y por lo tanto sus posibles capacidades también.

Ámbito institucional

En este ámbito el DAFO se centra especialmente en el impulso del comercio del barrio. Las debilidades más palpables en este sentido son que, en primer lugar, los barrios de la zona se han “especializado socialmente” con una función de un marcado carácter residencial, lo que ya de por sí podría amenazar el tejido comercial preexistente de la zona, que además se ve ya fuertemente amenazado por la presencia e influencia de Mataró Park.

Las posibilidades y fortalezas, nuevamente de manera paradójica, se orientan en la misma dirección: existen comercios especializados, experiencias comerciales que han resultado, que permiten pensar en un devenir más positivo. Además, el Ayuntamiento ya ha puesto en marcha iniciativas de fomento y crecimiento del comercio local en otros barrios.

Ámbito ambiental

En el ámbito ambiental las principales debilidades detectadas hacen referencia al uso intensivo del vehículo privado en la zona (por diversas razones: poca conciencia ambiental, punto de salida y entrada a

la ciudad, proximidad de la zona comercial y elevado precio del transporte público ligado a una topografía complicada); además, el hecho de que sean barrios de autoconstrucción provoca que las infraestructuras estén obsoletas y sean poco eficientes, por lo que el consumo de energía puede resultar más elevado de lo que debería. Las principales amenazas, pues, radican en estas problemáticas ya existentes: aumento del ruido ambiental; aumento de la contaminación como resultado del uso intensivo del vehículo privado; que no se apliquen políticas de rehabilitación y adaptación, lo que provocaría un aumento del (mal) gasto energético de los hogares de estos barrios (sobre todo en Cirera y la Llàntia).

Las potencialidades radican básicamente en que ya existen espacios para plantear soluciones: existen zonas pacificadas, lo que conlleva posibles intervenciones en esa misma zona o incluso expandir esas zonas; hay numerosas áreas verdes; existen equipamientos donde se imparten cursos de sensibilización ambiental; las nuevas viviendas (sobre todo en la zona de la Vía Europa, ya incorporan mecanismos de ahorro y eficiencia energética). A todo ello hay que sumarle los distintos planes municipales, autonómicos, etc., en marcha o en preparación, orientados a cumplir con los acuerdos internacionales en materia ambiental y de lucha contra el cambio climático.



DAFO	Debilidades	Amenazas
	<ul style="list-style-type: none"> •Las características topográficas del territorio dificultan la interrelación de los barrios y la accesibilidad en los mismos a la vez que la falta de oferta residencial no favorece la renovación de una población envejecida •Los comercios de proximidad se ven amenazados por las grandes superficies comerciales del entorno •La topografía del terreno y la presencia de vías rápidas facilita el uso del vehículo privado en detrimento de la movilidad lenta 	<ul style="list-style-type: none"> •El incremento generalizado de los precios de la vivienda y las escasas medidas de control de la oferta dificultan el acceso a la vivienda y complican la renovación de la población •Los procesos de especialización funcional del suelo favorecen la concentración de los espacios comerciales en los centros y en las periferias urbanas •La preferencia por el uso del vehículo privado y el elevado precio de la adaptación climática pueden suponer un empeoramiento de la calidad de vida a medio y largo plazo
	Fortalezas	Oportunidades
	<ul style="list-style-type: none"> •La mejora de la accesibilidad y la colocación en el mercado de las viviendas vacías permite el aumento de la calidad de vida y la llegada de nueva población. •La presencia de comercios especializados consolidados y de oferta de locales comerciales vacíos, puede impulsar el surgimiento de nuevos comercios •La aparición de ciertas construcciones que ya hacen uso de tecnologías amigables con el medio ambiente además de la presencia de ciertas vías estructuradas de tal manera que benefician al uso del peatón 	<ul style="list-style-type: none"> •La tendencia a un envejecimiento más activo junto a los procesos de innovación social pueden mejorar la calidad de vida de los adultos mayores •La revalorización del consumo de proximidad y las políticas locales de promoción de la innovación y el emprendimiento pueden impulsar el surgimiento de un tejido comercial sólido •Existen varios planes que brindan herramientas y financiación para ser gestionados dentro de un sistema de gobernanza multinivel (locales, metropolitanos, autonómicos, etc.)



4.6 PROPUESTAS Y PROYECTOS

PROPUESTA 1: Adaptar el espacio público para facilitar su uso a los adultos mayores, a la vez que se mejora la permeabilidad entre los barrios
<i>Proyecto 1.1:</i> Mejorar la accesibilidad universal eliminando barreras arquitectónicas mediante rampas, escaleras mecánicas y elevadores
Objetivo: Facilitar la accesibilidad y la movilidad a las personas con movilidad reducida, mejorando así su autonomía y su bienestar
Actuación: <ul style="list-style-type: none"> - Intervenciones de reurbanización - Eliminación de barreras arquitectónicas en las calles con una pendiente igual o superior al 8% - Mejorar la vialidad para personas mayores y con diversidad funcional - Mejores accesos a los espacios públicos, los servicios y viviendas
Agentes: <ul style="list-style-type: none"> - Ayuntamiento - Generalitat de Catalunya - Agentes privado - Asociaciones de vecinos
Localización: <i>Escalera mecánica:</i> <ul style="list-style-type: none"> - Carrer Pere Bombardo transversa entre Carrer s'Agaró - Carrer la Boixa <i>Plataforma elevadora:</i> <ul style="list-style-type: none"> - Carrer Bèlgica - Espacio que conecta plaça d'Itàlia con Carrer Suècia - Entre la Vía Europa y Ronda Joan Peiró <i>Elevadores:</i> <ul style="list-style-type: none"> - Plaça Pedra Gentil <i>Barandillas y bancos:</i> <ul style="list-style-type: none"> - Carrer Torrent de la Polvora - Carrer Sevilla - Carrer Muntanya
Temporalidad: La realización de este proyecto deberá llevarse a cabo en un plazo máximo de 1 año
Recursos: <i>Plataforma elevadora : 30.000€ (6 plataformas)</i> <i>Elevadores: 16.000€ (2 elevadores)</i> <i>Mobiliario urbano: 29.000€ (barandilla)</i> <i>3.150€ (45 bancos)</i>
Concertación y tramitación: El Ayuntamiento de Mataró, a través del trabajo de los técnicos y participación de los residentes de los barrios en la toma de decisiones, propone la realización del proyecto. Para la instalación y dotación de los equipos, se encargará a una empresa local a través de un concurso público.

Evaluación y seguimiento:
Reuniones con la asociación de vecinos/as y con los/as técnicos/as municipales

PROPUESTA 1: Adaptar el espacio público para facilitar su uso a los adultos mayores, a la vez que se mejora la permeabilidad entre los barrios.
<i>Proyecto 1.2:</i> Mejorar la conexión entre Vía Europa y los barrios de Cirera y La Llàntia a través de la creación de nuevos accesos
Objetivo: Mejorar la permeabilidad entre los dos barrios
Actuación: <ul style="list-style-type: none"> - Creación de nuevos accesos entre la Vía Europa y la Ronda Joan Peiró - Aumento de la permeabilidad entre Cirera y Vía Europa. - Mejora de la conexión actual entre Vía Europa y La Llàntia mediante la plantación de especies arbóreas similares a las encontradas en Vía Europa y la coloración del pavimento, creando un circuito que conecte los dos barrios
Agentes: <ul style="list-style-type: none"> - Ayuntamiento - Generalitat de Catalunya - Agentes Públicos/Privados
Localización: Los espacios existentes entre los edificios situados entre la Ronda Joan Peiró y la Vía Europa
Temporalidad: La realización de este proyecto deberá llevarse a cabo en un plazo máximo de 3 años
Recursos: Se requieren 2.000.000€ para la implementación de este proyecto
Concertación y tramitación: El municipio de Mataró se encargará, mediante reuniones entre las personas propietarias de los edificios afectados y el personal técnico del municipio, de hacer y establecer los acuerdos de compensación y de proceder a la expropiación. Las obras de remodelación se adjudicarán mediante concurso público
Evaluación y seguimiento: Reuniones entre los privados y el equipo técnico de la municipalidad



PROPUESTA 1: Adaptar el espacio público para facilitar su uso a los adultos mayores, a la vez que se mejora la permeabilidad entre los barrios.
<i>Proyecto 1.3:</i> Hacer un plan de dinamización para la gente mayor que fomente la actividad física y la participación de los mismos
Objetivo: <ul style="list-style-type: none"> - Garantizar un envejecimiento activo - Mejorar la calidad de vida y la participación de los adultos mayores - Crear espacios de encuentro y de socialización en los que valorizar los conocimientos y experiencias de este grupo de población
Actuación: <ul style="list-style-type: none"> - Adecuación de locales para realizar actividades - Establecimiento de una agenda de actividades dirigidas por y para las personas de la 3a edad
Agentes : <ul style="list-style-type: none"> - Asociaciones de vecinos - Ayuntamiento de Mataró - Población en general - Alumnos y comunidad educativa de las escuelas de los barrios
Localización: <ul style="list-style-type: none"> - Asociaciones de vecinos de los barrios de Cirera, La Llàntia y Vía Europa - Centros deportivos - Parques y plazas
Temporalidad : La realización de este proyecto deberá llevarse a cabo en un plazo máximo de 1 año
Recursos : El plan requerirá un gasto aproximado de 20.000€ anuales para ser llevado a cabo con éxito
Concertación y tramitación : Fomentar un proceso participativo para diseñar un programa de actividades acorde con las necesidades del público objetivo
Evaluación y seguimiento : Encuestas a las personas participantes

PROPUESTA 2: Favorecer la renovación de la población mediante la atracción de personas jóvenes que dinamice el entorno
<i>Proyecto 2.1:</i> Incrementar la edificabilidad de las viviendas unifamiliares hasta un máximo de planta baja más 3 para aumentar la oferta de vivienda libre y de vivienda social. Complementar la creación de nueva vivienda con la movilización del stock actual
Objetivo: Impulsar la renovación de la población mediante el aumento de la oferta de vivienda accesible para la juventud y los segmentos de población de rentas más bajas
Actuación: <ul style="list-style-type: none"> - Aumentar la edificabilidad de 100 viviendas unifamiliares, para así aumentar el parque de vivienda en aproximadamente 350 nuevos pisos, de los cuales un 50% deberá ser de alquiler social. Para llevarlo a cabo se realizará, en primer lugar, un estudio preliminar en las zonas prioritarias de La Llàntia y Cirera, sobre la capacidad de las vivienda ya existentes de afrontar una reforma como esta. - Gravar los pisos vacíos, poniendo especial énfasis en los que son propiedad de entidades bancarias y/o inmobiliarias y/o grandes tenedores. - Establecer un sistema de ayudas a la rehabilitación de las viviendas en mal estado, usando los fondos del Plan de Barris y los fondos reservados a rehabilitación contemplados en el plan de ciudad. Se pretenden adaptar un total de 400 viviendas.
Agentes: <ul style="list-style-type: none"> - Ayuntamiento de Mataró - Generalitat de Catalunya - Gobierno de España - Diputació de Barcelona - Personas propietarias - Servicios sociales municipales
Localización: Cirera y La Llàntia excepto las calles: Andalus y Nou de la Mercè en su último tramo, con el objetivo de conservar la arquitectura característica de los barrios de autoconstrucción
Temporalidad: <ul style="list-style-type: none"> - El plan tendría una vigencia de 10 años dividido en diferentes fases: - Información y estudios preliminares - Aprobación del PMU para permitir la construcción sobre las viviendas actuales - Solicitud de ayudas a la rehabilitación - Fase final de evaluación de resultados
Recursos: Para este proyecto se deberían movilizar no menos de 10.000.000€ a lo largo de su período de aplicación principalmente provenientes del Ayuntamiento y de la Generalitat de Cataluña
Concertación y tramitación: Dada la magnitud de la política a implementar, se cree importante contar con el apoyo y el consenso suficiente entre la población para llevarlo adelante
Evaluación y seguimiento: Indicadores como el número de viviendas rehabilitadas y de nueva construcción así como la cifra de llegada de población a los barrios serían indicadores adecuados para evaluar los resultados del programa



PROPUESTA 3: Incentivar la apertura de comercios especializados de proximidad
<i>Proyecto 3.1:</i> Creación de un plan de impulso del comercio local que facilite financiación, formación y acompañamiento y que dinamice los locales actualmente vacíos
Objetivo: Reforzar y ampliar el tejido comercial de los barrios de estudio
Actuación: <ul style="list-style-type: none"> – Dotarse de un fondo económico destinado a financiar la apertura de comercios y negocios de proximidad. – Impulsar campañas de comunicación y concienciación sobre la importancia del comercio local. – Impulsar programas de asesoramiento y formación para la apertura de nuevos negocios, y para el acompañamiento en el proceso de modernización de los ya existentes. – Plan de incentivos fiscales para la apertura de nuevos comercios (rebaja del IBI). – Elaborar un inventario de locales vacíos con posibles usos comerciales, para potenciar la emprendeduría en la ciudad.
Agentes: <ul style="list-style-type: none"> – Asociación de comerciantes de Mataró – Ayuntamiento de Mataró – Inmobiliarias de Mataró
Localización: Mataró (La Llàntia, Vía Europa y Cirera)
Temporalidad: Septiembre 2018
Recursos: 600.000€ <ul style="list-style-type: none"> – Ayuntamiento de Mataró – Generalitat de Catalunya
Recursos humanos y materiales: <ul style="list-style-type: none"> – Diputació de Barcelona – Consell Comarcal del Maresme
Concertación y tramitación: Se incluyen estas actuaciones en el plan de dinamización económica de la ciudad de Mataró, y los servicios de promoción económica y ocupación serán los encargados de gestionarlo
Evaluación y seguimiento: Se elaborarán indicadores, que permitirán cuantificar la apertura de nuevos comercios en los barrios. Además, se realizará un seguimiento de los mismos, y se contará con la participación de los usuarios de los servicios de asesoramiento para la valoración de la utilidad del servicio

PROPUESTA 4: Medidas para incentivar el uso del transporte colectivo y de remodelación del espacio público que reporte un mejor aprovechamiento del mismo para el conjunto de la ciudad
<i>Proyecto 4.1:</i> Remodelación del mirador de La Llàntia para que se convierta en un lugar de referencia y en un polo de atracción de la ciudad mediante la monumentalización del espacio
Objetivo: <ul style="list-style-type: none"> – Potenciar la singularidad y la personalidad del mirador – Dotar al barrio de La Llàntia de un espacio abierto de calidad – Generar nuevos espacios de atracción para la ciudad, más allá de los ya consolidados – Poner en valor los espacios y los barrios de la periferia de Mataró
Actuación: Remodelación del actual mirador mediante el emplazamiento de un objeto arquitectónico singular. Asimismo, se añadirían paneles explicativos de la historia del lugar, de la vegetación de la zona y de los elementos más relevantes del paisaje. Se añadirían elementos para el recreo y el reposo de la ciudadanía, tales como mesas, bancos, fuentes, zonas con sombra. Además, incorporar este espacio al “itinerario verde” de Mataró.
Agentes: <ul style="list-style-type: none"> – Ayuntamiento de Mataró – Asociación de Vecinos/as de La Llàntia
Localización: Calle Doctor Turró
Temporalidad: <ul style="list-style-type: none"> – Concurso público de arquitectura durante el 2018 – Inicio de las obras de construcción en enero de 2019 – Finalización de las obras en verano de 2020
Recursos: 2.000.000€ que serían aportados por: <ul style="list-style-type: none"> – Ayuntamiento de Mataró – Fondo Europeo para el Desarrollo Regional – Generalitat de Catalunya – Ministerio de Fomento
Concertación y tramitación: <ul style="list-style-type: none"> – Establecimiento de criterios y prioridades mediante un proceso participativo abierto a la ciudadanía. – Concurso público para la elección del proyecto. – Aprobación del proyecto e inicio de las obras.
Evaluación y seguimiento: Evaluación del impacto de la intervención mediante elementos cuantitativos (número de personas que utiliza el espacio) y cualitativos (recoger la opinión de vecinos y vecinas)

PROPUESTA 4: Medidas para incentivar el uso del transporte colectivo y de remodelación del espacio público que reporte un mejor aprovechamiento del mismo para el conjunto de la ciudad
<i>Proyecto 4.2:</i>



Eliminación de espacios dedicados al aparcamiento irregular en las vías
Objetivo : <ul style="list-style-type: none"> – Dotar de más espacios públicos a los barrios de Cirera y La Llàntia, recuperando espacios utilizados actualmente como aparcamientos. – Mejorar el confort y seguridad de los peatones al recorrer los barrios. – Aumentar el uso de la vía pública como sitio de encuentro y de integración para la población residente. – Desincentivar el uso del automóvil.
Actuación: Eliminación de espacios de aparcamiento en las vías, e implementación de equipamiento urbano, vegetación y señalética tanto horizontal como vertical
Agentes : <ul style="list-style-type: none"> – Ayuntamiento de Mataró – Asociaciones de vecinos
Localización: <ul style="list-style-type: none"> – Carrer Pietat – Carrer Caseta – Carrer Toledo – Carrer Eusebio – Carrer Diposit – Carrer de la Mercè – Carrer La Boixa – Carrer Salvador Cruxent – Carrer Sevilla – Carrer Masnou – Carrer Santa Llúcia
Temporalidad : 5 Años
Recursos : 500000 Euros
Concertación y tramitación : La implementación se realizará paulatinamente, en primer lugar con intervenciones temporales y después de la evaluación en conjunto con la población se procederá a los trabajos civiles definitivos con la colocación de mobiliario y señalética definitiva
Evaluación y seguimiento : El ayuntamiento a través del departamento de Urbanismo, realizará un seguimiento anual de los avances de acuerdo al programa establecido, elaborando informes relacionados con el nivel de conformidad de los usuarios y el funcionamiento vial

PROPUESTA 4: Medidas para incentivar el uso del transporte colectivo y de remodelación del espacio público que reporte un mejor aprovechamiento del mismo para el conjunto de la ciudad
<i>Proyecto 4.3:</i> Modificación del pavimento y de la vegetación en la Vía Europa para reducir el exceso de ruido, la contaminación ambiental y aumentar el verde urbano
Objetivo: <ul style="list-style-type: none"> – Reducir la contaminación acústica – Reducir la contaminación ambiental – Mejorar la calidad del espacio urbano – Incluir a la Vía Europa en el proceso de <i>greening</i> del conjunto de la ciudad
Actuación: Aumentar la cantidad de árboles a lo largo de la Vía Europa en un 50%, situándolos principalmente en las áreas laterales de la vía. Así como una progresiva renovación de la capa asfáltica hacia un pavimento fonoabsorbente
Agentes: <ul style="list-style-type: none"> – Ayuntamiento de Mataró – Asociaciones de Vecinos
Localización: Vía Europa
Temporalidad: 2 años
Recursos: Inversión de 1.000.000€ provenientes de: <ul style="list-style-type: none"> – Ayuntamiento de Mataró – Departament de Medi Ambient Diputació de Barcelona
Concertación y tramitación: Los trámites de diseño y aprobación del proyecto se enmarcarían en el Plan Director de Verde Urbano de Mataró y en el Pla de Mobilitat de Mataró
Evaluación y seguimiento: Evaluación de los resultados obtenidos a medio plazo mediante el análisis de indicadores cuantitativos y de la participación ciudadana

PROPUESTA 4: Medidas para incentivar el uso del transporte colectivo y de remodelación del espacio público que reporte un mejor aprovechamiento del mismo para el conjunto de la ciudad
<i>Proyecto 4.4:</i> Adaptación del sistema de transporte público dentro de los barrios Cirera i La Llàntia
Objetivo: Facilitar el acceso a los barrios mediante el fomento del uso del transporte público en sustitución del transporte privado
Actuación: Ampliar la red de transporte público añadiendo nuevas líneas que recorren las calles con más pendiente entre los barrios
Agentes: <ul style="list-style-type: none"> – Ayuntamiento de Mataró



<ul style="list-style-type: none"> - Generalitat de Catalunya - ATM área metropolitana - Agentes Públicos/Privados - Asociaciones de vecinos/as
Localización: En la totalidad de los barrios
Temporalidad: La concreción de este proyecto deberá llevarse a cabo en un plazo máximo de 1 año.
Recursos: 120.000€ que corresponderá a la adquisición de un minibus y a la contratación del personal necesario para el funcionamiento de las nuevas líneas
Concertación y tramitación: El Ayuntamiento de Mataró reformará el plan de transporte público urbano. El nuevo trazado de las líneas de autobús deberá ser acordado mediante un proceso participativo
Evaluación y seguimiento: La evaluación se hará a través de una página web, de una app para móvil y mediante encuestas. Por otra parte, se analizará cada cinco años la pertinencia de la red del transporte público ante las contingencias en el barrio

Webgrafia

-Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya:
<http://www.icgc.cat> -Última consulta el 11/2017

-Departamento de Territorio y Sostenibilidad, Atlas climático:
http://territori.gencat.cat/es/01_departament/12_cartografia_i_toponimia/bases_cartografiques/medi_ambient_i_sostenibilitat/atles-climatic/ - Última consulta el 11/2017

-Departamento de Territorio y Sostenibilidad, Aire:
http://territori.gencat.cat/es/01_departament/12_cartografia_i_toponimia/bases_cartografiques/medi_ambient_i_sostenibilitat/aire/ - Última consulta el 11/2017

-Departamento de Territorio y Sostenibilidad, Focos emisores:
http://territori.gencat.cat/es/01_departament/12_cartografia_i_toponimia/bases_cartografiques/medi_ambient_i_sostenibilitat/focus-emissors/ - Última consulta el 11/2017

-Departamento de Territorio y Sostenibilidad, Lumínica:
http://territori.gencat.cat/es/01_departament/12_cartografia_i_toponimia/bases_cartografiques/medi_ambient_i_sostenibilitat/luminica/ - Última consulta el 11/2017

-Departamento de Territorio y Sostenibilidad, Agua:
http://territori.gencat.cat/es/01_departament/12_cartografia_i_toponimia/bases_cartografiques/medi_ambient_i_sostenibilitat/aigua/ - Última consulta el 11/2017

-Observatori Anual de l'Habitatge edició de gener 2015. Ajuntament de Mataró:
http://www.mataro.cat/web/portal/ca/observatori/habitatge/2015/05/docs/OMH_150522_versio_web.pdf
 - Última consulta el 11/2017

-Plànols d'ordenació . Ajuntament de Mataró:
<http://www.mataro.cat/web/portal/ca/urbanisme/planejament/planols/index.html> - Última consulta el 11/2017

-Estudi de la Població Mataró 1 de gener de 2017:
http://www.mataro.cat/web/portal/contingut/document/publicacions/estudi_poblacio/docs/Padro_mataro_2017.pdf - Última consulta el 11/2017

-Análisis urbanístico de Barrios Vulnerables en España, Mataró:
<http://habitat.aq.upm.es/bbv/municipios/08121.pdf> -consulta de datos 11/2017 - Última consulta el 11/2017

-Observatori del Mercat de Treball de Mataró 168. Juliol 2017:
http://www.mataro.cat/web/portal/ca/Ajuntament/publicacions/observatori/pags_observatori/Observatori_168.html - Última consulta el 11/2017

-Mapa del Ruido (2011), Ajuntament de Mataró:
http://www.mataro.cat/portal/contingut/document/originals/sostenibilitat/Mapa_soroll_2013.pdf -Última consulta el 11/2017

-Plànol de mobilitat i transports públics a Mataró:
http://www.mataro.cat/ajuntament/publidoc/altres/mapa_transports.pdf - Última consulta el 11/2017

-Sistema d'indicadors gràfiques d'evolució dels valors:
https://www.mataro.cat/web/portal/ca/campanya/casa_capell/documents/2016-06-09_Sistema_dxindicadors.pdf - Última consulta el 11/2017

-Departamento de Territorio y Sostenibilidad, Mapa urbanístico de Catalunya:
<http://dtes.gencat.cat/muc-visor/AppJava/home.do> - Última consulta el 11/2017

-Observatori anual de la mobilitat de Mataró 2015- Ajuntament de Mataró Febrer 2016:
https://www.mataro.cat/web/portal/ca/observatori/mobilitat/2016/07/docs/OBSERVATORI_ANUAL_MOBILITAT_MATARO_2015.pdf - Última consulta el 11/2017

-Pla de Mobilitat Urbana Sostenible de Mataró. Ajuntament de Mataró:
<http://www.mataro.cat/web/portal/ca/campanya/PMUS/index.html> - Última consulta el 11/2017

- Estat de la ciutat. Ajuntament de Mataró juny 2017.
https://serveisweb.mataro.cat/web/portal/ca/observatori/altres_temes/2017/06/docs/Estat_de_la_ciutat_juny_2017.pdf -Última consulta el 11/2017

- Institut d'Estadística de Catalunya
<http://www.idescat.cat/emex/?id=081213#h8040000000000> -Última consulta el 11/2017

-Revisió del Pla general d'ordenació 1994
<http://ptop.gencat.cat/rpucportal/AppJava/cercaExpedient.do?reqCode=veureDocument&codintExp=84123&fromPage=load>

-PLA DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MATARÓ
http://www.mataro.cat/web/portal/ca/campanya/PMUS/documents/volum_5_establiment_objectius.pdf - Última consulta el 11/2017

-PLA ESPECIAL AVENIDA EUROPA ENTRE PLAZA GRANOLLERS Y VARIANTE N-II
<http://ptop.gencat.cat/rpucportal/AppJava/cercaExpedient.do?reqCode=veureDocument&codintExp=78166&fromPage=load> Última consulta el 11/2017

-PLA PARCIAL "EL PARC CENTRAL" 1997
<http://ptop.gencat.cat/rpucportal/AppJava/cercaExpedient.do?reqCode=veureDocument&codintExp=88877&fromPage=load> - Última consulta el 11/2017

-PLAN ESPECIAL EQUIPAMIENTOS ZONA MATARÓ NORD 2006
<http://ptop.gencat.cat/rpucportal/AppJava/cercaExpedient.do?reqCode=veureDocument&codintExp=227768&fromPage=load> - Última consulta el 11/2017

-PLAN ESPECIAL DEL SECTOR DE MEJORA URBANA DE LA LLÀNTIA
<http://ptop.gencat.cat/rpucportal/AppJava/cercaExpedient.do?reqCode=veureDocument&codintExp=205423&fromPage=load> Última consulta el 11/2017



*indicadores de sostenibilitat:

- Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya – Atlas <http://www.icgc.cat/es/Ciudadano/Explora-Cataluna/Atlas2-> – Última consulta el 11/2017
- Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya – La energí <http://icaen.gencat.cat/es/energia/> -Última consulta el 11/2017
- Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya - Atlas climàtic http://territori.gencat.cat/es/01_departament/12_cartografia_i_toponimia/bases_cartografiques/medi_ambient_i_sostenibilitat/atles-climatic/ -Última consulta el 11/2017
- Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya – Atlas sísmic de catalunya <http://www.icgc.cat/es/Ciudadano/Explora-Cataluna/Atlas2/Atlas-sismico-de-Catalunya> – Última consulta el 11/2017
- Riesgo sísmic Última consulta el <http://www.itagnol.com/2016/09/la-pericolosita-sismica-spagna-ed-problema-della-perdita-memoria/> -Última consulta el 11/2017
- EVALUACIÓN DEL RIESGO SÍSMICO EN ESPAÑA A ESCALA MUNICIPAL Y SU EVOLUCIÓN TEMPORAL - UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID TRABAJO FIN DE GRADO http://oa.upm.es/37358/1/TFG_MARIA_VALVERDE_ALMAZAN.pdf -Última consulta el 11/2017
- Mapa de sísmicidat y peligrosidat <http://www.ign.es/web/ign/portal/mapas-sismicidat> -Última consulta el 11/2017
- Peligrosidat Sísmic de España - Gobierno de España http://www.ign.es/web/resources/sismologia/PGA_475_DINA1_Web_Espanol.pdf - Última consulta el 11/2017
- Área de sísmicidat <http://www.ign.es/web/ign/portal/sis-area-sismicidat> - Última consulta el 11/2017
- Plan de energías renovables 2011-2020- IDAE instituto para la diversificació y ahorro de la energía http://icaen.gencat.cat/web/ca/energia/renovables/biomassa/BiomassaCAT/.content/06_regulacio/03_planificacio/11227_PER_2011-2020_def.pdf - Última consulta el 11/2017
- Mapa de calidad aire <http://www.mapama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/evaluacion-ambiental/> -Última consulta el 11/2017
- Incidència de l'obertura de la Via Europa a Mataró (projecte final de carrera). Xoán Inocencio Vidal i Héctor Mayo vega (Editat per Ajuntament de Mataró).
- Registre Planejament Urbanístic de Catalunya (RPUC) - Última consulta el 11/2017
- Dossier informatiu del context socioeconòmic. Ajuntament de Mataró abril 2016. http://www.mataro.cat/web/portal/ca/observatori/altres_temes/2016/09/docs/Dossier_Mataro_abril_2016.pdf - Última consulta el 11/2017
- <https://www.idescat.cat/economia/inec?st=2-> Generalitat de Catalunya “Institut d'estadística de Catalunya”- última consulta 03/12/2017
- Generalitat de Catalunya “cifre della Catalogna 2016” <http://www.idescat.cat/cat/idescat/publicacions/catalog/pdfdocs/xifresct/xifres2016it.pdf> - última consulta 03/12/2017
- Impacte Econòmic I Social Dels Espais Naturals Protegits De Catalunya https://obrasociallacaixa.org/documentos/10280/586356/impacto_economico_y_social_espacios_naturales_protegidos_catalunya_ca.pdf/7bba22d9-8563-483b-9eee-9325bcdb44c5 -- Institut Cerdà- Gener de 2015 – Última consulta 03/12/2017
- Generalitat de Catalunya “cifre della Catalogna 2017” <https://www.idescat.cat/cat/idescat/publicacions/catalog/pdfdocs/xifresct/xifres2017es.pdf> - última consulta 03/12/2017
- <https://it.wikipedia.org/wiki/Catalogna>- Última consulta 03/12/2017
- Generalitat de Catalunya- Departament de Territori i Sostenibilitat- “ Estudio ambiental estratégico de

la propuesta del Plan de Gestión del riesgo de inundación del distrito de cuenca fluvial de Catalunya (PGRI)” http://acaweb.gencat.cat/aca/documents/Pla_risc_inundacio/1cicle/PGRI/es/5_aca_pgri2015_es_04C00_EAE_v6.pdf - última consulta 03/12/2017





ÍNDICE DEL ÁREA DE ESTUDIO DE ROCAFONDA

5. ROCAFONDA

5.1. INTRODUCCIÓN	139
5.2. DIAGNOSIS	139
5.3. ESCENARIOS	153
5.4. CRITERIOS	154
5.5. ANÁLISIS DAFO.....	155
5.6. PROPUESTAS Y PROYECTOS	157



5.1. INTRODUCCIÓN.

El presente apartado representa el análisis del barrio de Rocafonda. En primer lugar se ha partido del análisis de la situación actual y tendencial a partir de una diagnosis en los ámbitos sociodemográfico, el institucional y ambiental, estableciendo así unos escenarios previstos para el año 2050. Una vez delimitados estos escenarios, se procedió a la dotación de una batería de criterios sobre los cuales establecer una visión global en torno a las necesidades que se consideran sobre las distintas escalas del análisis. Tras esto, se reflexiona en torno al análisis DAFO que proporciona las pautas para la realización de unas propuestas de las que emergen los proyectos.

El trabajo se desarrolla a través de un estudio multidisciplinar que engloba las disciplinas del urbanismo, arquitectura, geografía y sociología con un paradigma basado en la sostenibilidad ambiental y la justicia social.

Las metodologías que se emplea es tanto cuantitativa, análisis de datos y cartografías publicados en la literatura disponible; como cualitativa, a partir de la salida de campo en el barrio y la sesión de grupo focal con representantes de colectivos del barrio y contactos con personal técnico experto del Ayuntamiento de Mataró.

5.2. DIAGNOSIS.

5.2.1 Localización, descripción y marco histórico.

Mataró es un municipio de la provincia de Barcelona (España) capital de la comarca del Maresme. Los orígenes de la ciudad de Mataró se remontan a la época romana, bajo el nombre de Iluro. El valioso patrimonio que se hereda de esta época se manifiesta a través de la Villa Romana Torre Llauder, de finales del siglo I dC. Desde el punto de vista arquitectónico, la ciudad fue influenciada por el movimiento colonial y modernista, pero nunca perdió la influencia del romano y el barroco.

Debido a las diversas fábricas textiles, que representaban una de las fuerzas impulsoras de la ciudad y toda la provincia, en 1848 se construyó una infraestructura importante: la primera línea ferrocarril, que fue de Barcelona a Mataró. Con el proceso de industrialización, la ciudad ha experimentado un crecimiento demográfico considerable que ha dado lugar a una expansión de la ciudad.

Por un lado, la zona de Ciudad Jardín, pensada a efectos de la dispersión urbana a finales de los años 40 y construida a finales de los años 50. Este proyecto de una realidad muy distinta al resto del barrio por su baja densidad, conectó la zona con el centro de la ciudad y facilitó así la aparición y crecimiento del barrio.

Figura 1. Localización de Rocafonda en Mataró.



Fuente: Elaboración propia a partir de Google Maps.

Mataró se divide en diez barrios principales, uno de los más importantes por su nacimiento y su evolución, que ha influido en toda la ciudad, es el barrio de Rocafonda. Nació a finales de la década de 1960 en una antigua zona agrícola, construida como un barrio residencial para dar cabida a los trabajadores de toda España. Con el final de los años de industrialización, el barrio se somete a un fuerte proceso de inmigración de personas africanas y sudamericana. Hoy, Rocafonda se presenta como un barrio bien establecido, rico en actividades comerciales pero no equipado para actividades sociales y de ocio. De hecho, se presta buen diseño a la plaza principal Rocafonda, mientras en la plaza de Joan XXIII presenta algunas deficiencias estructurales.

Figura 2. Barrio de Rocafonda en la actualidad.



Fuente: Elaboración propia a partir de Google Maps.



- Historia de Rocafonda. Evolución y estratificación.

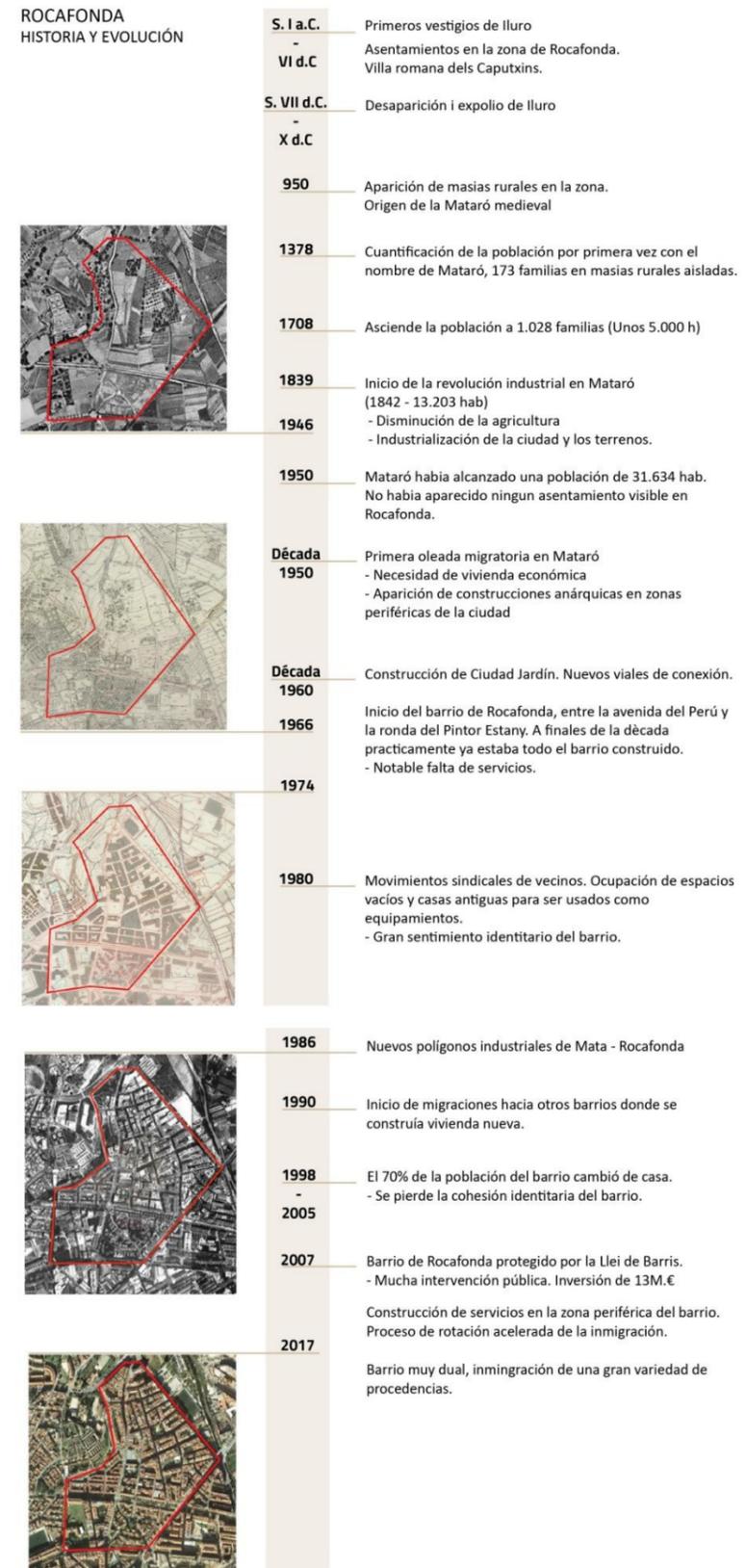
Para analizar la evolución de los suelos y del proceso de urbanización sobre el territorio de Rocafonda a lo largo de estos años, podemos hacer uso de ortofotomapas y cartografías antiguas disponible en el Instituto Cartográfico de Cataluña. Entendiendo el periodo comprendido entre 1946 y 2016, podemos observar una notable diferencia en el relieve fruto de las diferentes fases de urbanización que han caracterizado el territorio catalán y español.

Visualmente destaca la progresiva densificación que se ha producido en un espacio, que al principio del periodo estaba sin urbanizar. Partiendo de 1946 y rompiendo con la modalidad urbana que predominará en un futuro, aparece en 1960 en el sur del barrio Ciudad Jardín, una urbanización que aparenta una realidad distinta a la de su entorno y que, como vemos en el ortofotomapa de 1946, ya se empieza a construir antes que el propio barrio, como fruto de los procesos de urbanización en los efectos de dispersión urbana de finales del siglo XX.

En 1986 se observa que casi todo el espacio ya está urbanizado, salvo dos bloques del noroeste que presentan un perfil muy similar.

Por otro lado, en la década de los sesenta, el proceso migratorio hizo que se demandase un gran volumen de vivienda por parte de la primera oleada migratoria de población del sur de España fundamentalmente, lo que llevó al desarrollo de la consolidación de un suelo urbanizable delimitado. Esto se empezó a llevar a cabo a partir de 1966 (como se puede apreciar en la cronología histórica), transformando la clasificación del suelo que se convierte en suelo urbano con la característica fundamental de ser una zona con una alta densidad, fundamentalmente por su crecimiento informal, donde antiguamente se encontraban fincas agrícolas. Todo ello llevó a conformar un barrio poco pensado a nivel de espacio público y con una gran falta de servicios.

Figura 3. Timeline historia de Rocafonda.





5.2.2 Análisis sociodemográfico.

Para el análisis de población referido a las características demográficas del barrio de Rocafonda se ha partido del uso de los datos del padrón municipal publicados por el ayuntamiento de Mataró tanto en su última edición del 2017, como de padrones anteriormente publicados. El objeto de este apartado será ver de qué manera ha ido evolucionando el saldo poblacional a partir del primer padrón, que encontramos en el año 2000; la estructura de población por sexo y edad y la distribución de la población a razón de los distintos orígenes que conviven en el barrio como hecho relevante. Todo ello sobre el prisma comparativo del total del municipio de Mataró con la intencionalidad de mostrar la singularidad del barrio aislándolo en el análisis sobre el total del universo del padrón (municipio) para así obtener una perspectiva que nos permita diagnosticar, mediante el estudio demográfico, el estado en el que se encuentra el barrio en la actualidad.

Por otro lado, se ha hecho una aproximación de las razones por las cuales la población tiene esas características acaecidas en su actualidad. Esto se ha hecho a través de un estudio de distintas fuentes que analizan los motivos económicos, sociales, culturales y políticos de la situación que acontece sobre el barrio de Rocafonda, así como de las características migratorias para tratar de comprender la realidad socioeconómica y cultural del análisis.

- Volumen Población. Algunos datos sobre el padrón del 2017

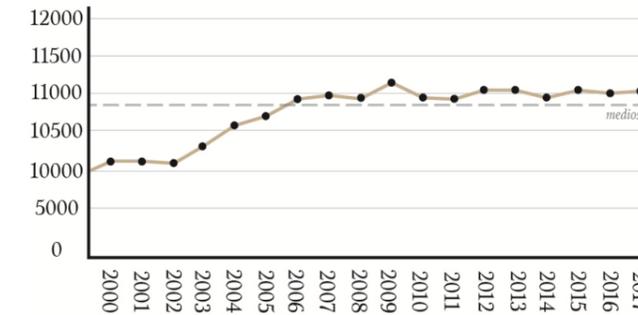
Para el estudio del volumen de población se ha contado con los datos extraídos del padrón y se han tenido en cuenta las características demográficas de los individuos que componen la población de Rocafonda y de Mataró. Según el último padrón municipal de Mataró, en base a los efectivos poblacionales a 1 de enero del 2017, Rocafonda cuenta con una población efectiva de 11.055 personas, que representa el 8,76% de la población total del municipio de Mataró con 126.159 personas. Este peso relativo al total de la población se mantiene constante en relación al padrón anteriormente publicado en 2016, pero baja su peso relativo en relación a anteriores años aunque no de manera significativa. Se ha podido comprobar la evolución del volumen de población de Rocafonda a partir del 2000 en la que experimenta un ascenso a partir del 2002, alcanza su máximo en 2009 cuando se desarrolla una sensible bajada y una posterior estabilización del crecimiento permaneciendo prácticamente estable a partir del 2010 (Figura 4 y 5).

Figura 4. Población de Rocafonda y Mataró 2000-2017.

any	Mataró'	Rocafonda
2000	105.686	10.139
2001	107.787	10.134
2002	109.376	10.121
2003	112.179	10.316
2004	114.606	10.528
2005	116.764	10.690
2006	118.891	10.994
2007	118.891	10.998
2008	119.441	10.956
2009	121.746	11.131
2010	122.932	10.948
2011	123.906	10.906
2012	124.161	11.034
2013	114.114	11.022
2014	124.467	10.938
2015	124.934	11.061
2016	125.631	11.002
2017	126.159	11.055

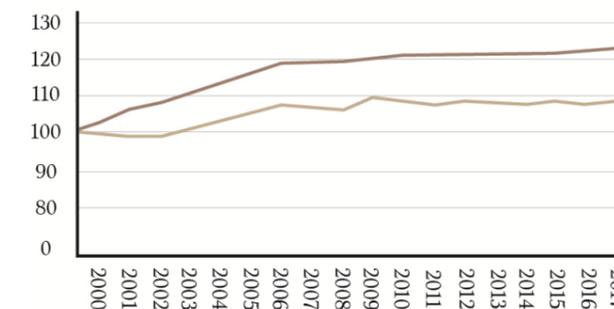
Fuente: Elaboración propia a partir del padrón municipal de Mataró 2017.

Figura 5. Evolución de la población de Rocafonda 2000-2017.



Fuente: Elaboración propia a partir del padrón municipal de Mataró 2017.

Figura 6. Evolución porcentual de Rocafonda y Mataró 2000-2017.



Fuente: Elaboración propia a partir del padrón municipal de Mataró 2017.



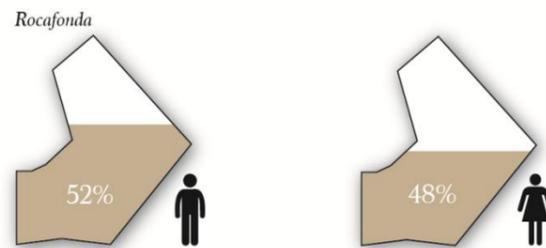
Paralelo al crecimiento del barrio de Rocafonda en términos relativos a Mataró (Figura 6), el crecimiento sigue en paralelo hasta el 2006, año en que ambas unidades poblacionales cambian la linealidad en el crecimiento pasando Rocafonda a tener un crecimiento relativamente estable y Mataró continúa un aumento de población con menor intensidad experimentando un repunte a partir de 2015. Rocafonda, por su parte, ha ido creciendo en menor intensidad pero siguiendo la misma lógica de crecimiento hasta el año 2009.

Del volumen de población y de las dimensiones del barrio se ha calculado la densidad de población a partir de los datos de la ficha estadística del 2001 de la Secretaría de Estado de Vivienda y actuaciones urbanas. Se obtiene un resultado de 741,06 hab/km², superior la zona alta del barrio ya que como se ha visto, la zona baja de Ciudad Jardín se caracteriza por su baja densidad.

Estructura de población por edad y sexo en Rocafonda y Mataró.

La distribución de la población por edad y sexo muestra una masculinización sobre el total. El índice de masculinidad alcanza el 108,27, siendo el más alto de todos los barrios del municipio de Mataró. En términos globales se aprecia Mataró en su totalidad con un índice de masculinidad de 98,35. Por ello, podemos afirmar la peculiaridad de Rocafonda respecto de Mataró: mientras en el total del municipio hay más mujeres que hombres, en el barrio encontramos lo contrario. Sobre datos extraídos del padrón se sitúan en Rocafonda a 1 de enero un total de 5.747 hombres, un 52%; frente a 5.308 mujeres 40% (Figura 7).

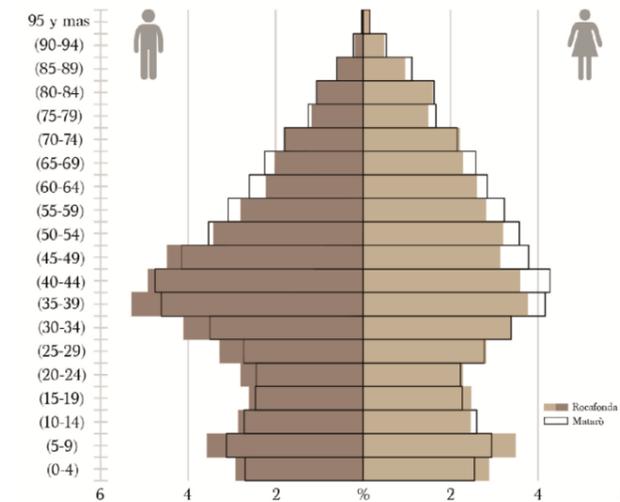
Figura 7. Distribución porcentual por sexo en Rocafonda.



Fuente: Elaboración propia a partir del padrón municipal de Mataró 2017.

La explicación de este fenómeno se puede encontrar en la naturaleza de la población del barrio según su origen. Encontramos en Rocafonda, como se verá en el apartado de población migrante, un alto peso de población extranjera que fundamentalmente llegan al barrio por motivos laborales, en busca de un empleo en la zona con vistas a mejorar su situación de partida. De este fenómeno migratorio se produce una sexualización sobre el origen de la población migrante sobre la que destaca la masculinización de la migración marroquí, que fundamentalmente polarizan la producción de la construcción y servicios como mano de obra; y la feminización de la migración latinoamericana enfocada a la demanda de mano de obra para los trabajos de reproducción y cuidados tradicionalmente ocupado por la población femenina.

Figura 8. Pirámide de Población por edad y sexo en Rocafonda y Mataró 2017.



Fuente: Elaboración propia a partir del padrón municipal de Mataró 2017.

Figura 9. Distribución por edad y sexo en Rocafonda y Mataró 2017.

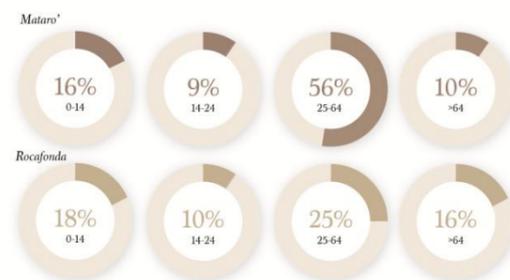
edad	Mataró		Rocafonda	
	hombre	mujer	hombre	mujer
0-14	10.765	10.199	1.031	976
15-24	6.184	5.668	598	525
25-64	36.522	35.344	3.368	2.795
>64	9.084	12.393	750	1.012
total	62.555	63.604	5.747	5.308

Fuente: Elaboración propia a partir del padrón municipal de Mataró 2017.

Sobre la pirámide de población de Rocafonda superpuesta con la de Mataró (Figura 8), podemos ver esta distribución relativa entre sexos y edades en la que la masculinización de la población activa, fundamentalmente entre los 25 y los 50 años de edad; así como el mayor peso de la población en el grupo de *adultos mayores* (25-64 años) con un 56% del total en Rocafonda. Se aprecia así mismo como la población de Rocafonda tiene 6 puntos menos de población de avanzadas edad en relación a Mataró, compensado por el grupo mayoritario del barrio que rejuvenece el total (Figura 10). Respecto de la población joven se aprecia una mayor proporción en Rocafonda que en Mataró, así como una menor proporción de mujeres en edades adultas en relación al municipio (Figura 9).



Figura 10. Distribución porcentual por grupos de edad en Rocafonda y Mataró 2017.



Fuente: Elaboración propia a partir del padrón municipal de Mataró 2017.

De los datos extraídos del padrón se han calculado indicadores sobre la distribución de la población en Rocafonda con la intención de visibilizar la relación que hay entre distintos grupos de edad. La tasa de dependencia, que establece una visión de la proporción entre población dependiente y población activa de un 51,7%; así como la tasa de envejecimiento, que representa la relación de la población de edades avanzadas en relación al resto, de un 19% (Figura 11).

Figura 11. Tasa de Dependencia y Envejecimiento en Rocafonda 2017.



Fuente: Elaboración propia a partir del padrón municipal de Mataró 2017.

- Flujos demográficos. La movilidad de efectivos demográficos entre 2012 y 2016.

El análisis de los fenómenos demográficos acaecidos sobre Rocafonda y, comparados con los de Mataró a través de la reflexión del conjunto de acontecimientos que han tenido lugar entre el 2012 y el 2016, tales como la tasa de natalidad, la tasa de mortalidad y el saldo migratorio, considerándolos como “hecho que concierne a un individuo y que afecta directamente a la estructura de las poblaciones y su evolución” (Pressat, 1987), será el objeto de análisis en este punto.

Relativo a los acontecimientos poblacionales que afectan a los habitantes de Rocafonda, se aprecia una tasa de natalidad por encima de la de Mataró entre los años 2012 y 2016, siendo la del barrio analizado un 11,14%, frente al de la localidad con un 10,54%. En lo que respecta a la Tasa de Mortalidad entre los años

2012 y 2016, encontramos en el barrio de Rocafonda una diferencia respecto del total del municipio, siendo un 6,93% frente a un 7,51%.

Estas diferencias que se encuentran entre natalidad y mortalidad de Rocafonda y Mataró se pueden deber a una mayor proporción de cohortes en edades comprendidas en la parte media la pirámide de población antes vista. Se puede establecer la hipótesis de que esos grupos de edad están “inflados” en relación a Mataró por el fenómeno migratorio que se produce durante la segunda oleada de migración proveniente de otros países, fomentando el rejuvenecimiento de la población. Por una parte, a pesar de ser un barrio desfavorecido en términos económicos, al haber más jóvenes mueren menos sobre el total y, además, esta población que llega se establece formando nuevas familias con índices de fecundidad por mujer mayores a los de la media local y nacional. Para poder someter a refutación dicha hipótesis se necesitarían datos relativos a los nacimientos por edades de mujeres en edad fértil para la población de Rocafonda, de los cuales no se disponen en el padrón.

De estos datos se ha podido calcular el crecimiento natural o vegetativo del barrio y de Mataró para visualizar las diferencias entre ambas unidades territoriales, teniendo un crecimiento vegetativo Rocafonda de 4,21% y de un 3,03%. Cabe mencionar en este punto la movilidad entre barrios que se ha producido en los últimos años, así como de las entradas de población extranjera que se desarrolla en el siguiente punto. Respecto de la movilidad entre barrios, destaca un porcentaje similar entre personas que optan por irse de Rocafonda, de los que deciden que su destino es Rocafonda; siendo un 5,64% y un 6,01% respectivamente¹.

No obstante, el análisis quedaría sesgado de no tener en cuenta las entradas y salidas de la población producidas entre los años analizados. Se aprecia un Saldo Migratorio, diferencia entre inmigración y emigración, de -1,8‰ en Rocafonda, frente al 0,22‰ de Mataró.

Calcular el Crecimiento Natural Neto sería el simple resultado de sumar el Crecimiento Vegetativo y el Saldo migratorio, quedando para el periodo 2012-2016 un Crecimiento Natural Neto para Rocafonda de 2,41%, frente al 3,25‰ de Mataró. Esto último es apreciable a simple vista analizando el estancamiento de crecimiento en Rocafonda a partir del comienzo de la crisis económica, que se muestra en la primera representación gráfica del primer apartado del estudio.

Población migrante en Rocafonda: un fenómeno poblacional compensatorio y motor de cambio social.

Destaca sobre la media de Mataró un volumen de población extranjera, un 32,91% sobre el total frente al 16,80% del municipio. Fundamentalmente este volumen de población incrementa la distribución de población de edades medias que han llegado de diversos puntos de la geografía española, en la primera oleada de migración de los años cincuenta y sesenta que dieron forma al tejido social del barrio; y de otros países -fundamentalmente del Norte de África con un fuerte componente de masculinización-, a partir de la

¹ De la movilidad de las personas y familias dentro de la misma Rocafonda se encuentran 339 personas, un 4,74% del total de movimientos.



primera década del presente siglo como segunda oleada. Este fenómeno migratorio atrae al barrio una multiculturalidad en el tejido del barrio, pero también genera conflictos derivados de los choques culturales.

Esta problemática fue abordada por la administración pública a través de medidas encaminadas hacia una participación ciudadana, como destaca el apoyo al desarrollo de iniciativas como *Totes plegades* impulsada desde la asociación de vecinos de Rocafonda (Vocalía de dones) y otras propuestas que pudieron contar con el soporte económico de la ley de barrios que ha permitido destinar recursos públicos para contribuir al financiamiento de algunas de estas iniciativas (Barberi, 2014).

No obstante, estas iniciativas se han visto mermadas debido a la disminución de presupuesto público que viene desde comienzos de la crisis que frenan procesos de integración y cooperación comunitaria. La crisis no parece haber sido un elemento catalizador de la innovación social, sino más bien se observa que la crisis (y particularmente la contracción del gasto público) está afectando la capacidad cívica del barrio (Barberi, 2014).

-Distribución de la población inmigrante. Población nacional y extranjera.

El análisis sigue con la observación los orígenes de la población de fuera de Cataluña, que suponen el 51,9% de la población total de Rocafonda, por debajo de Mataró que cuenta con un 37% de población migrante.

Dentro de los que tienen un origen de otras comunidades autónomas suponen un 19%, cifra similar a la de Mataró. Destaca en gran medida un 10% de población venida de Andalucía, seguido de un 3,3% venida de Extremadura y un 5,7% del resto de España. Esta población es la que mayoritariamente conformó la primera oleada de migración de los años cincuenta y sesenta anteriormente mencionada.

Muy distinta es la diferencia entre la población extranjera, venida mayoritariamente de la segunda oleada de migración de comienzos de siglo XXI, en Rocafonda con un peso del 32,9%, y la de Mataró con un 16,8%.

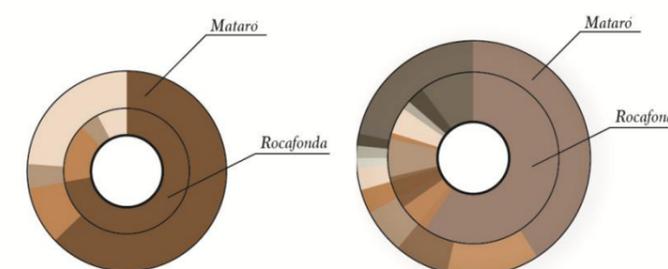
Sobre la población foránea que vive en el barrio de Rocafonda, destaca el conjunto de la población Marroquí con un 59,9% de extranjeros, seguido los que provienen de países subsaharianos (Malí, Senegal, Gambia) que cuentan con un 18,6%, la comunidad china con un 5,6%, y la latinoamericana (Paraguay, Argentina, Bolivia) con un 5,1% (Figuras 12 y 13).

Figura 12. Distribución de la población por origen Nacional e Internacional 2017.

Nacional			Internacional		
origen	Mataró	Rocafonda	origen	Mataró	Rocafonda
Cataluña	79.489	5.315	Marruecos	7.868	2.211
Andalucía	11.918	1.106	China	2.491	207
Extremadura	4.901	362	Senegal	1.439	227
Resto España	29.851	569	Gambia	1.158	275
total	126.159	7.352	Italia	634	34
			Mali	584	186
			Paraguay	366	45
			Argentina	347	18
			Bolivia	324	125
			Rumania	309	38
			Resto	3.823	337
			total	19.343	3.703

Fuente: Elaboración propia a partir del padrón municipal de Mataró 2017.

Figura 13. Distribución de la población por origen Nacional e Internacional 2017.



Fuente: Elaboración propia a partir del padrón municipal de Mataró 2017.

El análisis de las características de los flujos migratorios requiere dar una atención a la distribución por sexos para así visibilizar su composición, así como de su edad. Con la segunda oleada de migración internacional se establece una recepción de población diferenciada por origen y sexo, propio del fenómeno a escala nacional. Los grupos de población extranjera claramente feminizados eran los llegados desde América del Sur (con un 64% de mujeres como promedio), mientras que en el otro lado de la escala, con una fuerte presencia masculina, estaban los venidos desde el continente africano (36% de mujeres). La tradición cultural de los lugares de origen ha desempeñado, sin duda, un papel fundamental en esta dispar composición por sexos en unos y otros colectivos (Reher, Requena & Sanz, 2011).

Así mismo, la distribución por edades de la población migrante internacional se caracteriza por su mediana edad siendo el principal motivo de la migración la cuestión laboral. La intensificación de los flujos migratorios hacia España ha tenido un efecto rejuvenecedor entre la población. La afluencia de inmigrantes no solo ha sido más intensa, sino que además, han venido más jóvenes, dando lugar a un cambio en la



composición por edad con el consiguiente descenso de la edad media y el incremento de población en los grupos de edad más claramente relacionados con la actividad laboral (Reher, Requena & Sanz, 2011).

Este fenómeno se intensifica a partir del año 2013. En el transcurso de estos últimos años se configura un reto para Rocafonda: evitar el aislamiento social y cultural así como gestionar la convivencia. La estigmatización del barrio supone un nuevo efecto de rotura con el resto de la ciudad (Barbieri, 2013).

- Situación socioeconómica: Tasa de paro, crisis socioeconómica y conflictos sociales.

Analizar la tasa de paro concreta a la unidad de estudio a nivel de barrio ha sido posible gracias a la publicación del *Institut de Govern i Polítiques Públiques* que en su publicación del 2014 arroja datos sobre la cuestión haciendo uso de documentos no publicados por el ayuntamiento de Mataró que han resultado reveladores para aproximarnos a la realidad socioeconómica que puede vivir el barrio de estudio. Señalar que los datos con que contamos engloban dicha realidad a la unidad territorial de Rocafonda y El Palau por considerarse en situaciones similares. Así, en el año 2014 se cifra un 25% de tasa de paro en ambos barrios sobre el total de su población. Disgregando la tasa de paro para la población extranjera, se constata un 43%. Estas cifras suponen unas consecuencias sociales en contexto de crisis inacabada para Rocafonda en concreto. El aumento de los procesos de desahucios es muy visible, con consecuencias en el crecimiento notable del parque de viviendas vacíos, la necesidad de las familias de agrupar unidades familiares en una sola vivienda, los casos de subarrendamiento y el aumento del fenómeno de *okupación* de pisos propiedad de entidades bancarias y financieras (Barbieri, 2013).

Este escenario supone un caldo de cultivo que ha generado un cierto sentimiento de estigma social y foco de conflictos sociales, cuyo hecho manifiesto puede venir por la tensión económica que experimenta el barrio y por los choques culturales que afloran en la convivencia del lugar sin contar con recursos suficientes por parte de la administración pública para mitigar los efectos negativos a partir de la crisis económica y los factores sociales analizados.

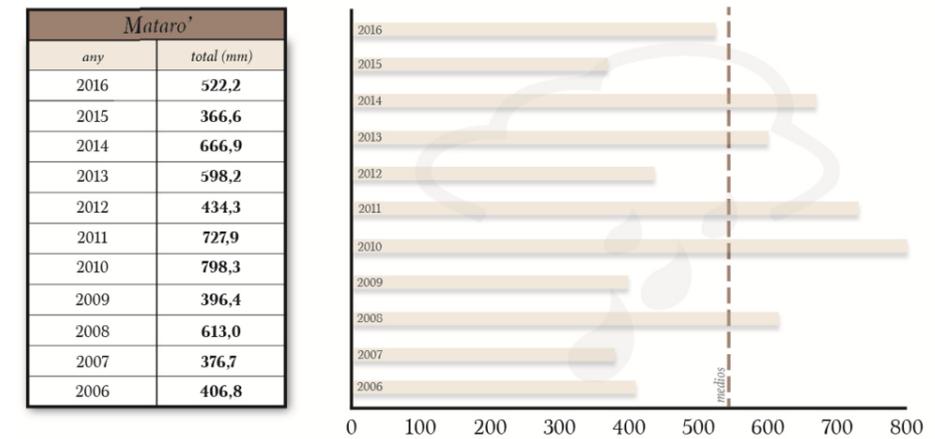
5.2.3 Marco ambiental.

- Calidad del aire, temperatura, precipitación anual y velocidad del viento.

A través del análisis ambiental se analiza la evolución de cuatro índices medioambientales obteniendo información relacionada con las variaciones anuales. Estos factores son: Precipitación, velocidad del viento, temperatura promedio y calidad del aire.

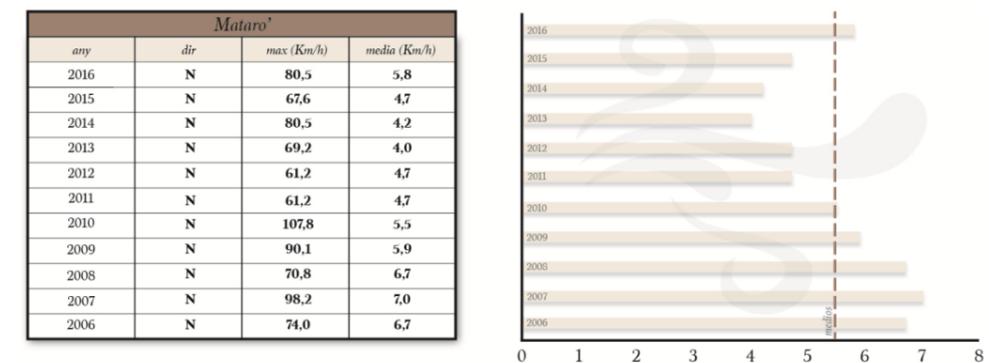
Al analizar los datos se aprecian rasgos característicos del clima mediterráneo al que pertenece Mataró, con ciclos de lluvias que oscilan entre año de mayor intensidad con años en que se registra la mitad o menos de precipitaciones, la intensidad del viento en el que se aprecia un régimen estable entre años, así como una suave temperatura media anual.

Figura 14. Evolución de la precipitación anual.



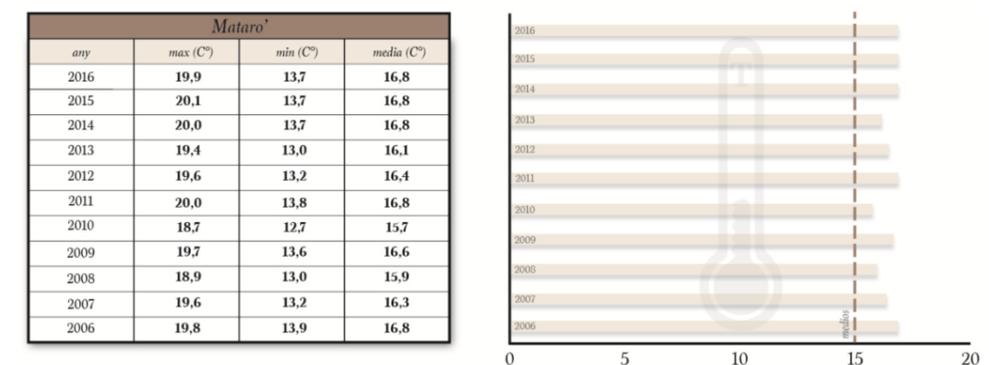
Fuente: Elaboración propia a partir de Meteomataró.

Figura 15. Evolución de la intensidad del viento anual.



Fuente: Elaboración propia a partir de Meteomataró.

Figura 16. Evolución de la temperatura media anual.



Fuente: Elaboración propia a partir de Meteomataró.



En cuanto al análisis de la calidad del aire, a diferencia de otras figuras, ha sido considerado como año de referencia el de 2016. Como se puede apreciar la calidad parece ser bueno, aunque casi al límite, teniendo en cuenta las bandas cualitativas impuestas por el gobierno catalán.

En resumen, el propósito de la cual formará parte de este análisis de datos proviene de la época en que todos los factores analizados son cruciales para analizar un escenario futuro en el que el cambio climático y el calentamiento global hace que los cambios en el entorno, la ciudad y en especial a los estilos de vida de individuos, así que imagine una ciudad “resiliente” implica detallar estos parámetros físicos / ambientales.

Figura 17. Calidad del aire en 2016.

	any	valor (µg/m3)	var.4 anys
Mataró'	2016	52	-0,6%

buena	ajustar	baja
> 50	0 - 49	< 0



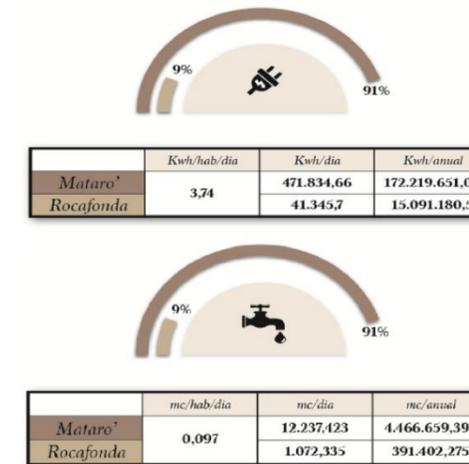
Fuente: Elaboración propia a partir de Meteomataró.

- Consumo: Entrante (electricidad, agua) Saliente (residuos).

El consumo es un elemento importante para el estudio ambiental y económico en el medio urbano. El análisis de consumo entrante y saliente surge a través de la proyección de Rocafonda en un escenario futuro donde el ecosistema que rodea la ciudad pueda garantizar la sostenibilidad y la autosuficiencia. Al analizar el consumo entrante, se ha tenido en cuenta el consumo de agua y electricidad de toda la población del distrito. Vemos en la figura 18 que Rocafonda representa el 9% del consumo entrante, proporcional a su población.

Pensar en un escenario donde el consumo disminuya gracias al uso de energías renovables significaría tanto un menor consumo de agua potable y electricidad, como un ahorro por parte de las economías domésticas.

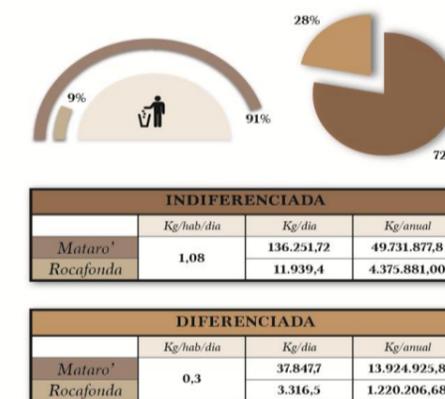
Figura 18. Consumos medios diario de electricidad y agua en Rocafonda y Mataró.



Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Acción de Mataró 2017.

En lo que respecta al consumo de salida, la producción de residuos es una tarea muy difícil de gestionar en multitud de ocasiones. Pensar que el desperdicio es un elemento negativo o algo que no se puede reutilizar es una cuestión tradicional, no obstante cabe repensar el concepto de residuo y convertirlo en recurso. Al igual que el consumo Rocafonda produce un 9% del total de residuos de la ciudad. Un volumen suficiente para desarrollar una nueva reutilización que genera beneficios no monetarios, sino de desarrollos en términos de economía local e innovación.

Figura 19. Residuos medios diario y anual en Rocafonda y Mataró.



Fuente: Elaboración propia a partir del Plan de Acción de Mataró 2017.

- Organización funcional.

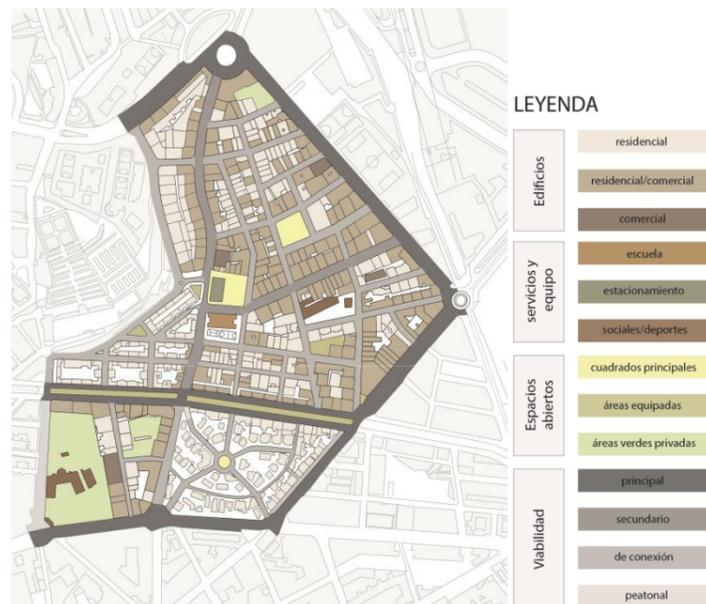
Como se ha mencionado, la organización funcional de Rocafonda se ve fuertemente marcada por su rápida construcción y la gran necesidad dar respuesta al proceso migratorio. Esto ha hecho que sea un barrio con mucha cantidad de edificios residenciales y una gran densidad.



A partir de los años 80, gracias a un gran movimiento vecinal, se empezaron a buscar soluciones a la carencia de equipamientos y servicios básicos en el barrio. Se ocuparon espacios en desuso de la ciudad y más adelante, gracias a la *Llei de Barris* empezó la construcción de nuevos equipamientos en la periferia del barrio, conectados por las vías principales; Ronda Rafael Estrany y Avenida Perú.

En cuanto a las zonas comerciales, se puede ver que se ubican prácticamente en las calles de la parte este del barrio, en los bajos de los edificios residenciales. El barrio cuenta con dos plazas principales, la más importante es la Plaza Rocafonda. En cuanto a espacios verdes, el barrio se encuentra bastante desprovisto, como podemos observar, el más generoso pertenece a los jardines de *Llar Cabanelles*, actualmente cerrada a los ciudadanos y en desuso.

Figura 20. Organización funcional.



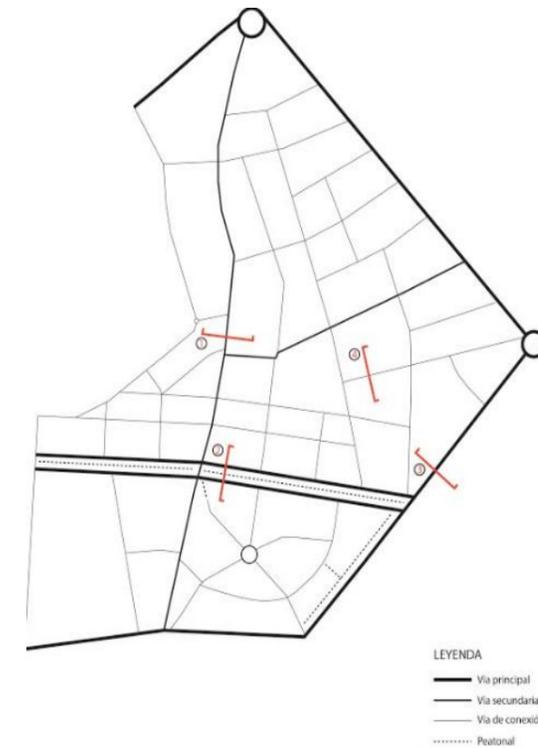
Fuente: Elaboración propia a partir del Mapa Urbanístico de Cataluña 2017.

- Vialidad.

Las vías rodadas principales de Rocafonda rodean el barrio, como son la Ronda Rafael Estrany, la Carretera de Mata, la Ronda Alfons X y la Avenida América que lo atraviesa y separa la zona norte de la zona sur donde se encuentra Ciudad Jardín. Como vías secundarias, encontramos la Avenida Perú que va de norte a sur, atravesando todo el barrio y pasando por la plaza Rocafonda, donde se encuentra con la Calle Pablo Picasso, que conecta esta plaza con la zona este del barrio hacia la carretera de Mata.

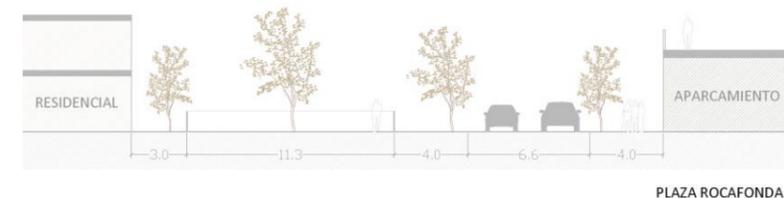
Podemos ver que en todo el barrio hay pocas zonas donde se priorice el paseo peatonal y prácticamente ningún carril bici. Las calles del barrio no están diseñadas en su inicio bajo una lógica urbana formal en una totalidad, sino que se fueron construyendo así como la necesidad de vivienda lo ordenaba.

Figura 21. Categorización de la vialidad.



Fuente: Elaboración propia a partir del Mapa Urbanístico de Cataluña 2017.

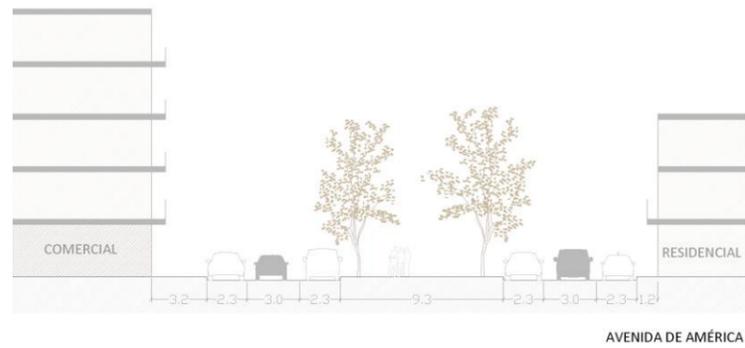
Figura 22. Sección Vial 1.



Fuente: Elaboración propia.

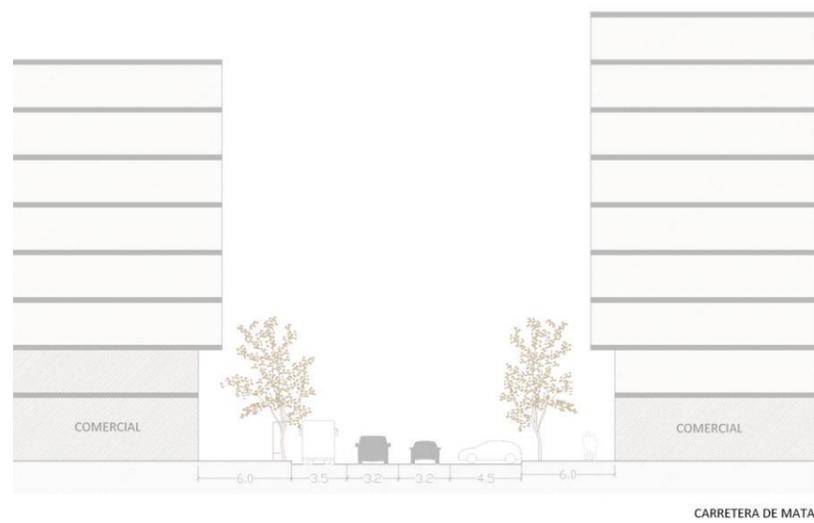


Figura 23. Sección Vial 2.



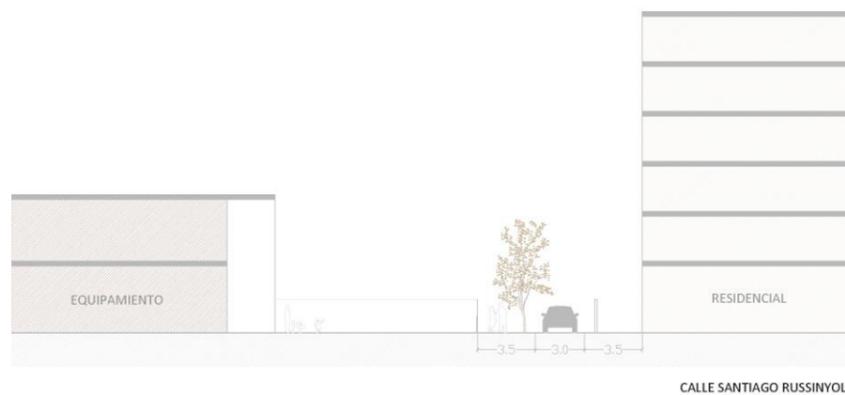
Fuente: Elaboración propia.

Figura 24. Sección Vial 3.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 25. Sección Vial 4.

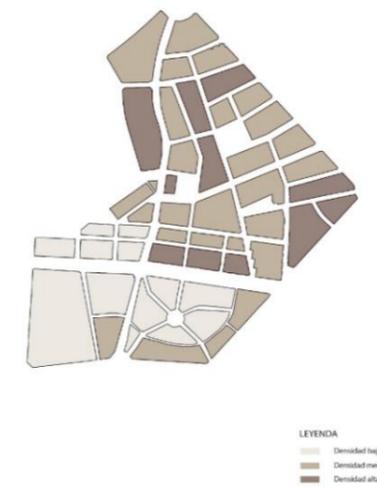


Fuente: Elaboración propia.

-Densidad urbana.

Al analizar la densidad urbana, se encuentra una clara diferenciación entre las zonas norte y sur del barrio, en su división por la Avenida América. La parte inferior, donde se sitúa Ciudad Jardín, zona marcada por las casas unifamiliares y el espacio ajardinado entre ellas y a su izquierda por la gran *Llar Cabanelles* y el espacio abierto que la envuelve. En la parte superior de la Avenida América, se concentran los edificios residenciales de mayor altura y calles más estrechas, donde se situaron la mayor parte de familias migrantes a partir de los años 60.

Figura 26. Densidad urbana.



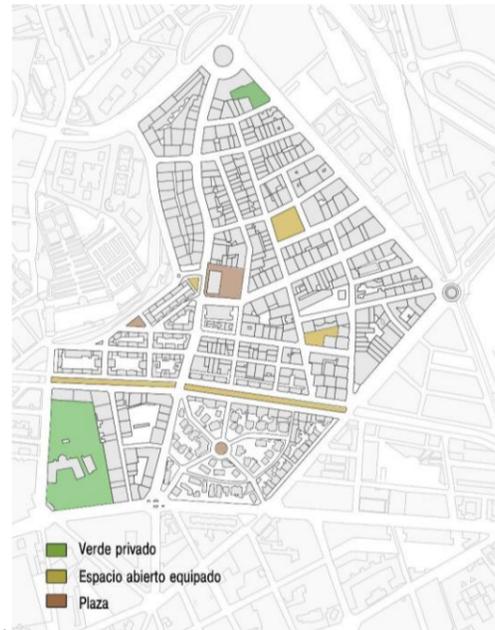
Fuente: Elaboración propia a partir del Mapa Urbanístico de Cataluña 2017.



- Usos del suelo.

Los espacios abiertos.

Figura 27. Usos del Suelo.



Fuente: Elaboración propia a partir del Mapa Urbanístico de Cataluña 2017

Como se puede observar en el mapa de la figura 27, el barrio cuenta con pocos espacios abiertos para los vecinos. Los espacios verdes existentes, son privados e inaccesibles. Como por ejemplo, la *Llar Cabanyes*, situada en la parte sud-oeste del barrio con un gran potencial de uso ciudadano.

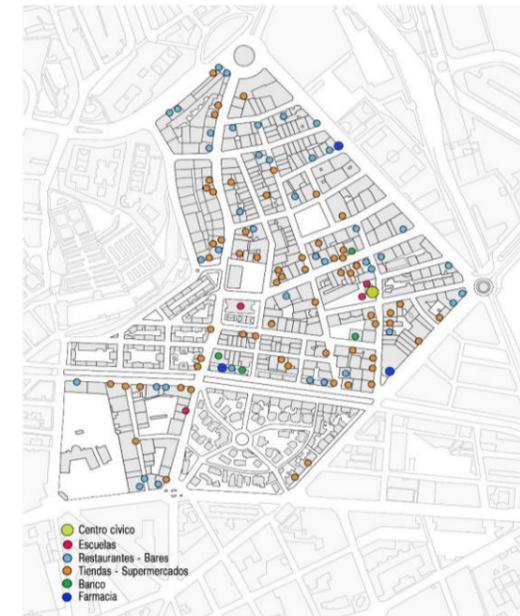
Actualmente en toda el área solo reconocemos tres plazas: la Plaza de Rocafonda; la Plaza Filipinas, localizadas al oeste del barrio; y la Plaza de Palau, situadas al sur del barrio -dentro de la Ciudad Jardín-. La plaza Joan XXIII actualmente es entendida como espacio abierto equipado con juegos infantiles, en la que se han empezado las obras de reforma para adecuar el espacio y darle calidad de plaza.

Se puede concluir por lo tanto que existe una importante ausencia de lugares de encuentro, relación y entretenimiento en el barrio.

Servicios y equipamientos de primera necesidad.

En el barrio de Rocafonda existen equipamientos de servicios de primeras necesidades, como se puede ver en el mapa. Por otra parte, hay una gran variedad de comercio, ocio, restaurantes que fundamentalmente se sitúan en las proximidades de los espacios de encuentro (Calle Pablo Picasso, Plaza de Rocafonda). En el interior del área se sitúan cuatro escuelas, dos de las cuales próximas al centro cívico, lugar clave para la interacción social del barrio.

Figura 28. Servicios y equipamientos de primera necesidad



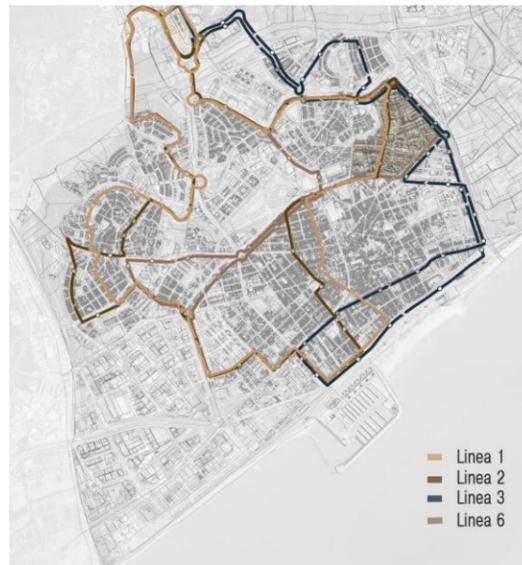
Fuente: Elaboración propia a partir del Mapa Urbanístico de Cataluña 2017.

- Transporte y conexiones a la ciudad.

El barrio presenta una buena conexión con el centro y el resto de barrios de la ciudad. Como se puede ver en el mapa, cuatro de las ocho líneas de autobús con que cuenta la ciudad conectan con el barrio. Así mismo, dada la ubicación del barrio en la ciudad, se aprecia una facilidad para poder acceder al centro a pie con un tiempo estimado de llegada de 20 minutos. Sin embargo, actualmente destaca la ausencia de equipamiento urbano que dé soporte al desarrollo del uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad. Dentro del barrio, uno de los problemas principales es la falta de aparcamiento debido a la densidad del barrio (calles estrechas y pocas plazas de aparcamiento para la demanda existente).



Figura 29. Líneas de autobús de Mataró.



Fuente: Elaboración propia a partir de Google Maps.

5.2.4 El planeamiento.

Planeamiento territorial.

El 20 de abril de 2010 la *Generalitat de Catalunya* aprobó como Plan Territorial Parcial, el *Pla Territorial Metropolità de Barcelona* (PTMB). La estrategia de este plan respondía a la voluntad de reconfigurar una región policéntrica alrededor de Barcelona, favoreciendo el desarrollo de unos centros metropolitanos específicos como Sabadell, Terrassa, Mataró, Granollers, Vilafranca y Vilanova (que tuvieron un gran impulso económico en la etapa de la industrialización) en detrimento de los municipios pequeños, que tendrían que limitar su crecimiento. Abarca, por lo tanto, las siete comarcas (164 municipios) de la región metropolitana de Barcelona (Garraf, Alt Penedès, Baix Llobregat, Barcelonès, Vallès Occidental, Vallès Oriental y Maresme) donde identifica los núcleos poblacionales e indica la forma en la que han de crecer (dentro de los límites de suelo que tenga cada uno).

El plan diferencia básicamente entre: los espacios abiertos (no urbanizados y que no se tendría que urbanizar de momento, limitando la urbanización y protegiendo una red natural con valor biológico), los asentamientos (planeando una configuración nodal como recientemente hemos comentado) y las infraestructuras (proponiendo crear una red ferroviaria orbital a partir de Barcelona).

Por lo tanto, nuestra área de estudio al estar dentro de Mataró, un núcleo clave de desarrollo urbano en este PTMB, se tiene que adaptar a este contexto y ayudar a dicha estrategia dentro de la ciudad. Para que sea eficaz, aunque este Plan no propone nada en específico dentro del barrio, sí que proyecta nuevas centralidades urbanas y nuevos ejes ferroviarios cercanos a Rocafonda.

Planeamiento urbano.

Como sabemos, el tejido urbano de este barrio se empezó a tramar a partir de los años 60 cuando empezó a llegar el proceso migratorio español. Con la voluntad de generar un crecimiento urbanístico que fuera capaz de dar respuesta a esta cuestión demográfica, se experimentó un desarrollo urbano desordenado, poco armónico, sin previsión, con importantes déficits públicos de equipamientos y de espacios abiertos, con calles estrechas sin apenas aceras, sin iluminado, etc. Los edificios eran altos, sin ascensor (en algunos casos ni con espacio para instalar uno *a posteriori*) porque se planeaban para la población joven migrante que llegaba a trabajar. Años más tarde, esta gente se ha hecho mayor y tiene unas necesidades totalmente distintas y el barrio no estaba adaptado para esto, por lo que con el tiempo esto se trasladó en una disminución de la calidad de vida. Esto actuó, por lo tanto, como un efecto disuasorio para la población local con más renta y tendió a concentrar esa población sin esa capacidad de renta para trasladarse a otra zona (la mayor parte población inmigrante, con más dificultades a nivel laboral).

De aquí nacen entonces los dos grandes problemas a nivel urbanístico de este barrio:

- La densidad, mala calidad e inaccesibilidad de los edificios. Requería una costosa acción de esponjamiento y rehabilitación.

- Asimilación de poblaciones inmigrantes de diferentes culturas, y sin espacios públicos ni equipamientos.

Dos factores que perjudican el nivel de cohesión y la calidad de vida en nuestro barrio de estudio.

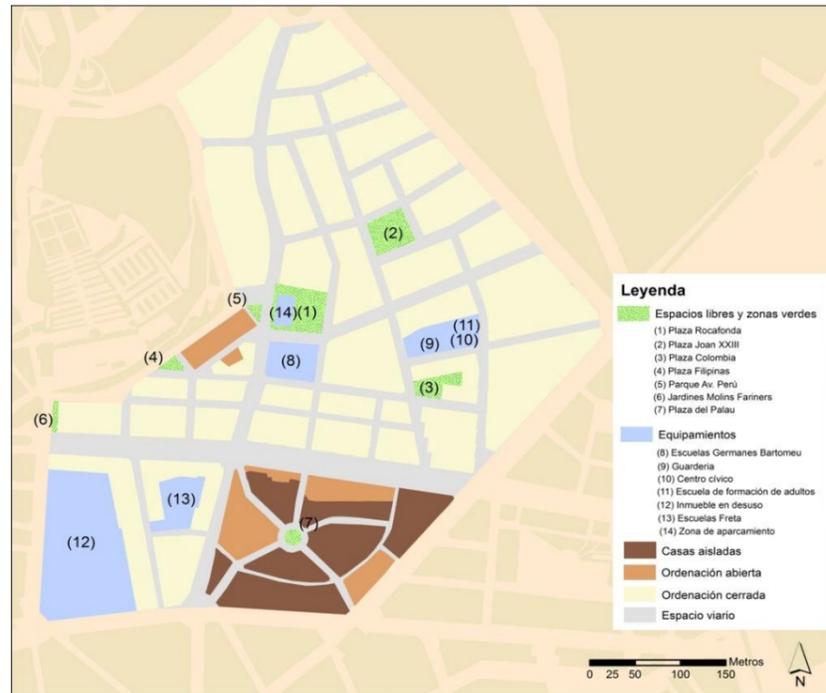
Desde entonces, se ha tratado de actuar y dar respuesta a esta problemática, empezando por el principal instrumento urbanístico vigente: el Plan general 1996 (*Pla d'Ordenació Urbanística Municipal – POUM-*) de Mataró.

Si consultamos el Mapa Urbanístico de Cataluña (MUC), observamos como nuestra zona de estudio está únicamente compuesta por suelo urbano consolidado, y no se dispone de suelo libre urbanizable para futuros desarrollos dentro de sus límites, pero sí que se han emprendido actuaciones en su periferia y en sus zonas más limítrofes como veremos más adelante.

Por lo que concierne a la calificación del suelo, tal y como vemos en el siguiente mapa, se intuyen dos estructuras urbanas diferentes dentro del barrio. Por una parte, la zona norte comprendida desde la Av. América, se caracteriza por un amplio predominio de ordenación cerrada, densificada, de viviendas, con puntuales espacios libres, obra de la intención de oxigenar el centro. Por otra parte, hacia el sur de dicha avenida, encontramos una realidad que parece totalmente distinta, con un modelo de urbanización incluso diferente como es el de la Ciudad Jardín, y dos grandes equipamientos, uno de los cuales, lastimosamente, en desuso.



Figura 30. Mapa de la calificación del suelo.



Fuente: Elaboración propia a partir del mapa urbanístico de Catalunya. 2017

Para darnos cuenta de las deficiencias más remarcadas a nivel urbanístico, como la falta de espacios verdes y zonas libres, en la siguiente tabla valoramos la ocupación en términos absolutos y relativos:

Figura 31. Calificación de los distintos tipos de suelo.

Calificación	Ha	%
Equipamientos	2,35	9,24
Zonas verdes y espacios libres	0,61	2,39
Ordenación abierta	1,06	4,17
Casas aisladas	1,85	7,27
Ordenación cerrada	19,56	76,91
Total	25,43	100

Fuente: Elaboración propia a partir de POUM de Mataró

Los bloques de viviendas unifamiliares densificados representan más de tres cuartas partes del territorio, mientras que el espacio dedicado tanto a zonas verdes y espacios libres, como a equipamientos, ronda el 2% y el 9% respectivamente. A más, si aún cabe, estos datos no sería reales, ya que tenemos el edificio en desuso del antiguo geriátrico *Llar Cabanelles* (12) que significa la mitad de las Ha registradas como equipamientos y

la plaza Joan XXIII que está inacabada, que representa aproximadamente un tercio del suelo registrado como zonas verdes y espacios libres.

En el año 1999, *l'Associació de Veïns de Rocafonda* emprendió la iniciativa de proponer al Ayuntamiento de Mataró el Plan estratégico de intervención conocido como Pla Integral, al cual se adhirió el barrio limítrofe de Palau, con problemáticas y estructuras urbanas similares. A lo largo de estas dos últimas décadas se enlazan varios planes de esta índole (2000, 2001 y 2007), con el objetivo de rehabilitarlo mejorando sus prestaciones y la calidad de vida.

En este entonces, en el año 2002 se formó también el *Consell Territorial de Rocafonda-El Palau* (al cual más tarde se unió el barrio de l'Escorxador) con el objetivo de seguir trabajando la mejora del medio ambiente urbano, la rehabilitación de viviendas, la cohesión social, el impulso de la actividad económica, la creación de nuevos espacios de ocio y socialización, a la vez que se fomentaba un gobierno cercano y participativo. Esta formación, en abril de 2007, elaboró el *Projecte de Millora Urbana Integral 2007- 2011*.

En la siguiente composición cartográfica, podemos apreciar las diferentes actuaciones que se plasman en este Plan Integral para únicamente los espacios dentro de los límites del barrio que estamos estudiando:

Figura 32. Actuaciones previstas en el Plan Integral Rocafonda-Palau 2007.



Fuente: Elaboración propia a partir del documento del Proyecto de Mejora Urbana Integral Rocafonda-Palau- Escorxador.

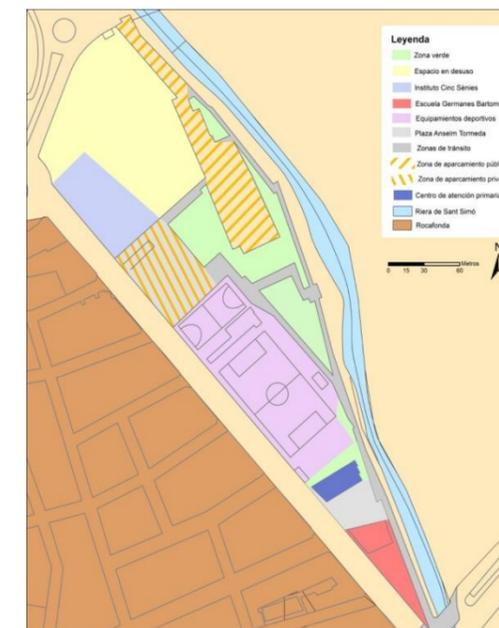


Las actuaciones previstas vemos que fueron encaminadas sobre todo a aumentar y mejorar los pocos espacios verdes de la zona y a crear y ampliar centros socioculturales. Todo y así, destaca la gran parte de edificios en los que se consideró la necesidad de una rehabilitación (instalación de ascensores, mejora de la fachada, etc.) por los factores que comentábamos al principio. Paralelamente se impulsó a nivel municipal el *Pla Local de l'Habitatge de Mataró*, que planeaba intervenciones de mejora urbana, el mantenimiento de edificios, así como facilitar el acceso con precios asequibles.

El coste previsto para este conjunto de actuaciones urbanísticas¹ solo en Rocafonda sumaba un total de 6.8 millones de euros (del total de los 20 millones invertidos entre el propio Plan y las iniciativas municipales para el conjunto de las 32 actuaciones -18 actuaciones y 14 programas-) financiado a partes iguales entre el Ayuntamiento y las subvenciones del *Fons de Barris* de la *Generalitat de Catalunya*. Gran parte del dinero restante, ha sido destinada a programas socioeconómicos y actuaciones urbanísticas en el entorno del barrio (Palau y Escorxador). Actuaciones encaminadas también a la rehabilitación de espacios y el establecimiento de equipamientos, en busca de asistir a este déficit que comentábamos con la solución forzosa algunas ocasiones de establecerlos en la periferia del barrio.

A lo largo de estos últimos años, el sector que limita por el noreste con el barrio ha servido de espacio estratégico para intentar desarrollar estas soluciones a las necesidades del barrio. Tanto el *Pla Integral de Rocafonda-Palau* como el *Pla de Millora Urbana Riera de Cirera-Rocafonda* de 2014, junto con otras iniciativas municipales, han propuesto actuaciones urbanísticas, de las cuales hoy en día hemos visto materializadas las siguientes:

Figura 33. Mapa de los diferentes usos del ámbito estratégico en el norte de Rocafonda.



Fuente: Elaboración propia.

Como se observa, las actuaciones urbanísticas han ido orientadas a dotar al barrio de una serie de equipamientos, servicios y espacios de los cuales carece en su interior. Como vimos en la tabla anterior, la falta de equipamientos y espacios libres era notable, por lo que se las actuaciones urbanísticas han ido encaminadas en este sentido. Aunque este ámbito queda fuera del límite del barrio (pertenece al barrio de les Cinc Sènies), es una zona colindante, con la que los habitantes del mismo tienen fácil acceso y, representa ya, una parte más del barrio transcurrida a diario por sus vecinos. Recientemente también se ha instalado la *Biblioteca Antoni Comas* al sur cerca del barrio que da un servicio muy importante para los vecinos.

5.2.5 Balance socioambiental.

Una vez finalizado el análisis sociodemográfico y ambiental, consideramos oportuno esquematizar todos los datos recopilados en un solo esquema representativo para facilitar su lectura. El cuadro está dividido en tres partes principales:

Estructura de la población.

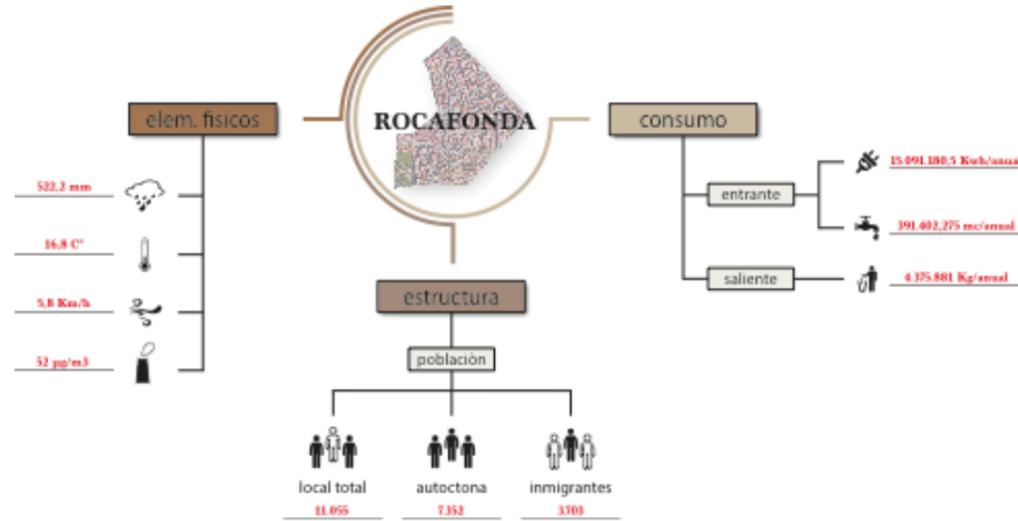
Caracteres físicos.

Consumos.

¹. No obstante, algunas actuaciones como el Centro de Ordenación y aprendizaje o la Plaza Joan XXIII habían quedado pendientes por la falta de capacidad para invertir los últimos años. Este pasado mes de setiembre, se han reanudado las obras de la Plaza Joan XXIII con una temporalidad prevista de 3 a 4 meses.



Figura 34. Esquema representativo del análisis sociodemográfico y ambiental.



Fuente: Elaboración propia.

Sobre los datos sociodemográficos, destaca el fuerte crecimiento experimentado por el barrio durante la primera década del siglo XXI originado por la oleada migratoria propia del fenómeno global descrito en el apartado sociodemográfico. Esta transformación ha supuesto un cambio en la estructura de población: se ha rejuvenecido y ha aumentado el peso de los grupos de edad de población activa. Del mismo modo ha supuesto un aumento notable en la densidad de población dentro del barrio, así como el peso de Rocafonda sobre la ciudad y consecuentemente el consumo y los residuos. Este último aspecto hace vital la puesta en marcha de medidas que procuren reducir esos consumos y residuos de las prácticas cotidianas de los vecinos del barrio reduciendo la huella ecológica procurando mitigar los efectos del cambio climático.

5.3. ESCENARIOS.

A partir del ejercicio de diagnosis en los ámbitos sociodemográfico, ambiental e institucional, se ha procedido a establecer unos escenarios que se desarrollarán en el barrio de estudio en el 2050.

Estos escenarios han sido definidos como Tendencial, que será el que surja a partir de las dinámicas que se encuentran en la actualidad; Distópico, el que deriva de la situación que se encontrará si no se desarrollan planes y actuaciones que se entienden necesarias para la mejora del barrio en los distintos ámbitos; y Utópico, el escenario que es deseable en el 2050 para el barrio.

	AMBITOS	TENDENCIAL	DISTOPICO	UTOPICO
SOCIODEMOGRAFICO	Identidad de barrio y Cohesión social	Aumento de lazos de cohesión social tras la implementación de una política urbana integradora. Transformación del tejido social a comienzos de siglo por el fenómeno de la multiculturalidad	Abandono de políticas de mejora urbana y falta de cohesión social	Refuerzo de la política de mejora urbana que favorece la identidad del barrio con niveles superiores de cohesión social
	Datos demográficos	Alta densidad de población con posibilidades de crecimiento limitado, ligado a dinámicas de aumento de viviendas vacías y agrupación de diversas familias en la misma vivienda	Aumenta la densidad de población con escenarios de hacinamiento	Disminución de la densidad de la población con menor proporción de personas por metro cuadrado
	Dinámica económica	Tasa de dependencia del 52% debido a la proporción de grupos de población activa, incrementada por la población migrante en edad de trabajar	Se incrementa la tasa de dependencia por el envejecimiento de la población y/o descenso de población joven, o bien, por el descenso de la población activa	Mantenimiento de la tasa de dependencia con políticas activas que dan respuesta a su demanda de manera sostenible
		Situación económica regresiva con tasa de paro alta, dificultad en la relación de pago hipotecario, así como situaciones de pobreza energética	Situación económica con mayor regresión derivado de un mantenimiento de la situación por la falta de voluntad política.	Escenario económico favorable con una población activa mayoritariamente ocupada y con salarios que garantizan la estabilidad de las economías domésticas
		Falta de políticas públicas eficientes que dan respuesta a la situación del barrio		Éxito de las políticas públicas de empleo



INSTITUCIONAL	Proyectos de mejora urbana	Aumenta el número de viviendas vacías tras los desahucios por parte de las entidades bancarias que las mantienen sin uso para especular a medio/largo plazo, así como el deterioro de dichas viviendas y bloques	Aumenta notablemente el número de pisos vacíos ya que la autoridad pública y la ciudadanía no priorizan dicha problemática, creando deterioro de los edificios y el barrio	Los pisos anteriormente vacíos se rehabitan debido a que la administración y la ciudadanía conjuntamente priorizan sus esfuerzos en mejorar la problemática, los edificios y su entorno inmediato
		Se reduce la cantidad de edificios de con mala accesibilidad y aislamiento, pero no lo deseado	Ausencia de políticas de mejora de accesibilidad y a nivel energético	Todos los edificios son accesibles y han mejorado energéticamente
		Se mantiene el número de equipamientos y servicios tras el desarrollo del planeamiento de la llei de barris y el plan integral.	Degradado y disminución de los equipamientos y servicios existentes provocando una regresión de mejora urbana y desfavoreciendo la interacción social en los espacios públicos	Aumento del número y mejora del mantenimiento de los equipamientos y servicios propiciando un modelo urbano integrador que favorece la interacción social en espacios públicos más amables
	Servicios	Existencia de segregación reproductiva en los centros formativos y baja calidad de los espacios educativos	Aumento de segregación reproductiva, empeoramiento de los espacios educativos existentes, disminución de la oferta educativa	Disminución de la segregación reproductiva, mejora de los espacios educativos y nuevos programas de integración
		El centro cívico es fundamental por su importante papel cohesionador en el barrio	El centro cívico pierde capacidad de inversión y, en consecuencia, masa social	El centro cívico del barrio es un núcleo de promoción social, por lo que favorece el sentido de pertenencia al barrio
		Elevada necesidad de aparcamiento, por un continuado uso de los coches	Uso más generalizado del automóvil privado que genera graves problemas de congestión	Adaptación de la ciudad para el uso de medios alternativos como el del coche eléctrico, de las bicicletas o del autobús. Esto favorece la liberación de espacio público
	Gestión de proyectos	Necesidad de planes e inversiones supramunicipales para proyectos para mejorar el barrio	Programación nula de planes supramunicipales	El barrio y el propio municipio adquiere mayor capacidad para financiar sus iniciativas a través del Ayuntamiento o asociaciones locales
		Se mantiene la cohesión social actual entorno a necesidades comunes	Mayor fractura social y menor cualidad de las iniciativas locales	Innovación social por parte de los colectivos del barrio

AMBIENTAL	Adaptación y mitigación al cambio climático	Aumento de las temperaturas con disminución de las precipitaciones generando largos periodos de sequía	Falta de un plan o regulación que prevea la creación o la recalificación de áreas destinadas al cambio climático.	Espacios públicos destinados a la captación de las aguas de lluvia y el incremento de nuevas áreas arboladas, reduciendo las olas de calor
		La calidad del aire está a punto de exceder los límites permitidos	Baja calidad del aire debido a una falta de políticas relativas a la sensibilización del uso de medios alternativos	Nuevas zonas de tráfico restringido que incentivan el uso de transporte público alternativo (bus eléctrico - bikesharing)
		Disminución de consumos de entrada y salida, con un aumento de reciclaje de residuos diferenciados	Falta de una política urbana que garantice una sensibilización sobre los consumos de la población	Nueva política urbana y auge de una plataforma online pública que garantiza un monitoreo y una sensibilización en los consumos
	Adaptación y mitigación al cambio climático	Falta y baja calidad de las áreas verdes y de los espacios públicos que desincentivan las relaciones sociales	Ausencia de áreas verdes y degradación de los espacios públicos	Incremento de áreas verdes y mejora de los espacios públicos introduciendo de manera estratégica mobiliario urbano
	Riera de Sant Simó	No genera ningún impacto considerable en el barrio aunque las lluvias tienden a ser más severas	La riera desborda por la intensidad de las precipitaciones y genera complicaciones en la zona próxima al barrio	Se toman medidas preventivas y de cuidado de la riera para prevenir posibles afectaciones por el cambio en la intensidad pluviométrica

5.4. CRITERIOS.

Una vez establecido el análisis y los escenarios del barrio de Rocafonda para 2050, y tras valorar dichos escenarios con las vecinas y vecinos en un encuentro dentro del marco de participación ciudadana, se proponen una serie de criterios con el objeto de establecer unas líneas de actuación que guíen la valoración de su realidad y de sus necesidades a nivel social, económico, ambiental y urbano.

Para ello, el criterio general por el cual Rocafonda se ha de guiar es el siguiente:

Hacer de Rocafonda un espacio de alta calidad de vida para sus residentes y para el conjunto de la ciudad a través de políticas sociales, medioambientales y urbanas.

En el trabajo de los criterios que se establecen para Rocafonda, se han comprendido los distintos ámbitos analizados: Sociodemográfico, económico, ambiental e institucional, como unidades de análisis interrelacionadas entre sí en un plano holístico para establecer así el espectro de la realidad observada. Para ello, tal y como hemos comentado, se ha discutido con los presentes en el encuentro de participación ciudadana del trabajo de campo los distintos ámbitos comentados, con las siguientes ideas:



GENERAL	
ROCAFONDA	Hacer de Rocafonda un espacio de alta calidad de vida para sus residentes y para el conjunto de la ciudad a través de políticas sociales, ambientales y urbanas.

SOCIODEMOGRÁFICO	
POBLACIÓN	Limitar el crecimiento de la población del barrio con el objetivo de desdensificarlo.
ESTRUCTURA	Fomentar que la estructura poblacional mantenga o disminuya la tasa de dependencia.
COHESIÓN	Incentivar lazos de convivencia en el contexto de multiculturalidad.

ECONÓMICO	
OCUPACIÓN	Favorecer un mayor nivel de empleo cualificado y su emprendimiento para impulsar un tejido productivo más competitivo.
ESTRUCTURA	Atraer actividad económica al barrio manteniendo el comercio local y diversificando las fuentes de empleo, con especial atención a los colectivos más desfavorecidos.
NIVEL DE RENTA	Aumentar el nivel de renta per cápita y mejorando la calidad de vida.

AMBIENTAL	
CLIMA	Adaptar el barrio a los impactos del cambio climático.
CONSUMO	Gestionar eficientemente el volumen de recursos de entrada y salida.
RIERA	Promover la riera como un espacio de alta calidad ambiental con el fin de conectar el espacio urbano con la zona agrícola.

INSTITUCIONAL	
VIVIENDA	Mejorar la calidad y la accesibilidad de edificios y viviendas.
SERVICIOS	Incentivar la creación de nuevos equipamientos y promover la mejora de los existentes.
TRAMA URBANA	Reducir la densidad urbana mediante un proceso de esponjamiento en las zonas más compactas.

Se establece la necesidad para el barrio de limitar el crecimiento del volumen de la población con el objeto de desdensificarlo, entendiendo que el barrio tiene una densidad de población elevada en determinadas zonas. Por otro lado, por la parte de los efectivos de los grupos de edad, se establece como criterio el fomento de una estructura poblacional para 2050 que mantenga o disminuya la tasa de dependencia, fundamental para garantizar una estabilidad demográfica entre sus distintas cohortes de edad. Sobre la cuestión social, se hace crucial incentivar los lazos de convivencia dentro del marco de multiculturalidad propio en Rocafonda, garantizando el alcance de la democratización de la toma de decisión en lo que *Henri Lefebvre* llamara El derecho a la ciudad en 1968.

Por lo que se refiere a la situación económica, los criterios empleados versan sobre temas como la ocupación, la estructura laboral, así como el nivel de renta. Se considera necesario, por lo tanto, favorecer un mayor nivel de empleo cualificado y un mayor emprendimiento impulsando un tejido productivo competitivo para así aumentar el nivel de renta en el barrio, atrayendo actividad económica y

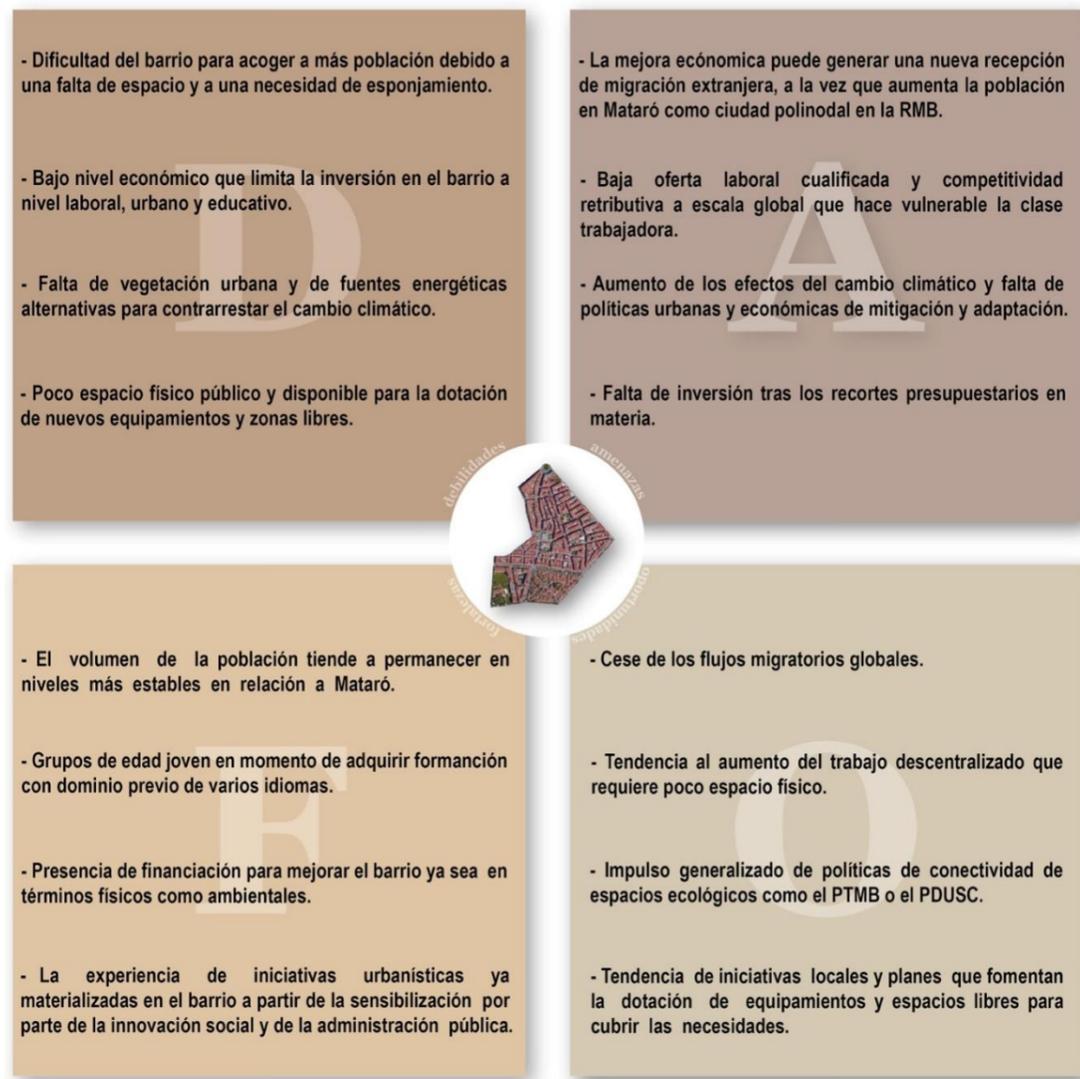
manteniendo el comercio local, diversificando de esta manera las fuentes de empleo, con especial atención a los colectivos más desfavorecidos.

Por su parte, el criterio ambiental ha sido analizado según tres aspectos diferentes: una parte vinculada a los aspectos climáticos, una al consumo y, finalmente, otro a la riera de *Sant Simó*. Por una parte, en el clima y el consumo de energía tratamos de establecer criterios relacionados con la adaptación y el uso sostenible de los recursos presentes en el barrio. Por otra parte, la riera es considerada un espacio de alto potencial ecológico.

Por lo que concierne a la cuestión institucional, la premisa gira en torno a unas deficiencias en la trama urbana heredadas de unas décadas de expansión acelerada, que se han traducido actualmente en una serie de desequilibrios que han perjudicado el nivel de vida en el barrio. Hablamos, por lo tanto, de deficiencias estructurales y arquitectónicas, que se acoplan a una elevada densidad que sugiere la carencia y la necesidad de esponjamiento urbano y de servicios.

5.5 ANÁLISIS DAFO.

Tras establecer los criterios de planificación para Rocafonda podemos encauzar el análisis de las debilidades y fortalezas intrínsecas en el barrio (factores locales), así como de las dinámicas externas que significan amenazas y/o oportunidades y que afectan al mismo (factores globales, independientes al barrio). Estos factores se tienen en cuenta en cada ámbito para implementar el criterio general visto anteriormente.



En el ámbito sociodemográfico, se hace referencia a la estructura demográfica y la capacidad de carga del territorio, es decir, a la distribución y la cantidad de población que tiene y puede llegar a tener. En este sentido, se considera que se debe estabilizar el crecimiento de la población ya que la trama urbana necesita ser oxigenada y una dinámica adversa densificaría mucho más el barrio y podría provocar episodios de hacinamiento. El segundo criterio centra la atención en la estructura poblacional y el peso de la población activa sobre los jubilados y los más jóvenes (tasa de dependencia) que en nuestro caso de estudio presenta ya niveles deseables. Para el último criterio del ámbito sociodemográfico, se pone de relieve la diferencia cultural de una parte importante de la población y la necesidad de compartir unas mismas necesidades y objetivos para el barrio pese a estas diferencias.

En cuanto al análisis del ámbito económico y los criterios propuestos, cabe resaltar la importancia de favorecer un mayor nivel de empleo cualificado, así como de atraer actividad económica al barrio, diversificando las fuentes de empleo y mejorando la calidad de vida de los vecinos. Hemos observado como fortalezas la alta proporción de población joven en edad de formarse y adaptarse a empleos cualificados, ligado a la gran multiculturalidad del barrio que proporciona un alto nivel lingüístico a sus vecinos, factor que podría favorecer la inserción laboral. Como debilidades, el bajo nivel económico de los habitantes que dificulta el acceso a la educación superior y limita la posibilidad de invertir en nuevos negocios y en el barrio para mejorarlo. A nivel externo, remarcar como amenazas la falta de empleo cualificado con salarios dignos y la gran competitividad retributiva a escala global y apuntando como oportunidades, la tendencia al aumento de trabajo descentralizado que requiere poco espacio físico, actualmente ausente en el barrio.

En el ámbito ambiental, es importante adaptar el barrio a los impactos del cambio climático, gestionar eficientemente el volumen de recursos de entrada y salida y promover la riera como espacio de alta calidad ambiental. De estos criterios definimos la fortaleza de la presencia de intervenciones efectuadas para sanear el barrio y el aumento de la concienciación del reciclaje. En cuanto a las debilidades del barrio podemos remarcar una clara falta de verde urbano y la presencia de edificaciones no adaptadas a los picos de temperatura junto con la falta de gestión y valorización ambiental de la riera de *Sant Simó*. A nivel general, enfatizar las oportunidades que se generan a raíz de la existencia de planes hidrológicos y energéticos a escala autonómica y en cuanto a las amenazas adquiere un gran peso el aumento de los efectos del cambio climático, como las islas de calor y los eventos catastróficos para los que el barrio no está preparado, junto con la falta de políticas a favor de las nuevas tecnologías limpias y la falta de valor paisajístico y medioambiental del recurso fluvial.

Para el ámbito institucional observamos las siguientes consideraciones. Por lo que respecta al primer criterio, identifica que aunque ya se han emprendido ciertos proyectos de rehabilitación urbana en determinados edificios con ciertos déficits (que influyen la calidad de vida de la comunidad), esa necesidad continua latente hoy en día a nivel general. El segundo criterio, señala la actual preocupación de los vecinos con la falta de equipamientos y espacios libres que va directamente ligado con el tercer criterio, que apunta la necesidad de una reducción de la densidad urbana sobretodo en la parte más septentrional de Rocafonda.

Por último, y a modo de conclusión, se ha sintetizado una DAFO general a partir de la dinámica más relevante de los ámbitos anteriormente propuestos, que nos permite a la vez tener una imagen de la realidad presente en el barrio e intuir ya las propuestas para la siguiente fase. Para el ámbito



sociodemográfico, se considera importante hacer énfasis en el volumen de población del barrio; el ámbito económico centra la preocupación en la situación económica y educativa de los vecinos; el ámbito ambiental recalca la voluntad de aumentar tanto la sostenibilidad urbana como la mitigación y adaptación al cambio climático con la ayuda de planes y financiación externa; a nivel institucional la premisa se enfoca a la falta de equipamientos (servicios) y espacios libres-verdes teniendo en cuenta lo densificadas que están algunas zonas del barrio.

En definitiva, se pueden apreciar las distintas líneas que tenemos que tener en cuenta para llevar a cabo los objetivos generales, priorizando la cohesión multicultural del barrio, el nivel de pobreza y la falta de servicios y espacios abiertos.

5.6. PROPUESTAS Y PROYECTOS.

PROPUESTA 1 Impulsar y reactivar políticas de rehabilitación urbana para los edificios residenciales.	
PROYECTO 1.1 Actuaciones de mejora de la accesibilidad ciudadana en las zonas residenciales.	
OBJETIVO	Dotar a los espacios residenciales de una mejor accesibilidad para la inclusión del total de la ciudadanía con el objeto de mejorar la calidad de vida de sus residentes, retomando la <i>Llei de Barris</i> suspendida en 2010 a través del Plan de Barrios de Mataró 2050.
ACTUACIONES	<ul style="list-style-type: none"> - Instalación de ascensores en edificios, priorizando los de más altura y las necesidades de los residentes de mayor edad. - Adaptar los accesos a los edificios para las personas con movilidad reducida con rampas o elevadores. - Proporcionar un programa de ayuda económica para facilitar la reforma de espacios poco accesibles para personas con movilidad reducida dentro de sus viviendas.
AGENTES	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Generalitat de Catalunya</i> - <i>Ajuntament de Mataró</i> - <i>Centre Cívic Rocafonda</i>
LOCALIZACIÓN	Zona comprendida entre la Av. <i>América</i> y la plaza <i>Pintor Cusach</i>
TEMPORALIDAD	En un periodo máximo de 3 años.
RECURSOS	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Ajuntament de Mataró</i>, a través del Plan de Barrios de Mataró 2050 - <i>Diputació de Barcelona</i> - <i>Generalitat de Catalunya (Llei de Barris)</i> <p>Presupuesto estimado: 700.000€</p>
CONCERTACIÓN Y TRAMITACIÓN	<ol style="list-style-type: none"> 1. Impulsar un estudio socioespacial priorizando dos criterios fundamentales: edificios con más número de pisos y la longevidad de sus residentes. 2. Revisión del avance del plan por parte de las autoridades medioambientales y urbanísticas competentes. 3. Aprobación inicial. 4. Nueva revisión del plan por parte de las autoridades medioambientales y de la autoridad urbanística pertinente. 5. Aprobación provisional. 6. Nueva revisión por parte de la autoridad urbanística pertinente. 7. Aprobación definitiva y publicación del plan por parte del Ayuntamiento. A partir de éste, iniciar la intervención urbanística hasta donde la financiación destinada lo permita.
EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO	<ul style="list-style-type: none"> - Comisión de evaluación interna: permitir al <i>Centre Cívic Rocafonda</i> y a las asociaciones de vecinos tener un control y seguimiento de los recursos, la temporalidad y las características de las actuaciones que se van a llevar a cabo. Abrir un periodo de alegaciones a los vecinos que hayan sido beneficiados de estas intervenciones para objetar cualquier cuestión. - Comisión de evaluación externa: compuesta por técnicos de la autoridad ambiental y urbanística que determinen la corrección de las actuaciones.



PROPUESTA 1 Impulsar y reactivar políticas de rehabilitación urbana para los edificios residenciales.	
PROYECTO 1.2 Actuaciones de mejora de la calificación energética.	
OBJETIVO	Mejorar la calidad de vida de los residentes a través de intervenciones físicas en los edificios y la implantación de nuevas instalaciones ambiental y económicamente eficientes que reduzcan el coste energético de los vecinos.
ACTUACIONES	<ul style="list-style-type: none"> - Implantar un sistema de recogida de agua de lluvia mediante la colocación de depósitos de agua comunitario. - Instalación de placas solares en las cubiertas de los edificios. - Colocación de aislamiento térmico, mejorando los puentes térmicos y sustituyendo los cerramientos.
	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Agència de l'habitatge de Catalunya (Generalitat de Catalunya)</i> - <i>Ajuntament de Mataró</i> - Empresas privadas (ingenieros técnicos)
LOCALIZACIÓN	Zona comprendida entre la Av. <i>Amèrica</i> y la plaza <i>Pintor Cusach</i> .
TEMPORALIDAD	En un periodo máximo de 5 años.
RECURSOS	<ul style="list-style-type: none"> - Fondos Unión Europea para el desarrollo de la energía renovable (<i>Horizon2020</i>) - <i>Agència de l'habitatge de Catalunya (Generalitat de Catalunya)</i> - <i>Ajuntament de Mataró</i> (Plan de Barrios de Mataró 2050) <p>Presupuesto estimado: 3.000.000€</p>
CONCERTACIÓN Y TRAMITACIÓN	<ol style="list-style-type: none"> 1. Iniciar el proyecto de rehabilitación. 2. Revisión del avance del plan por parte de las autoridades medioambientales y urbanísticas competentes. 3. Aprobación inicial. 4. Nueva revisión del plan por parte de las autoridades medioambientales y de la autoridad urbanística pertinente. 5. Aprobación provisional. 6. Nueva revisión por parte de la autoridad urbanística pertinente. 7. Aprobación definitiva y publicación del plan por parte del Ayuntamiento.
EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO	<ul style="list-style-type: none"> - Comisión de evaluación interna: permitir al <i>Centre Cívic Rocafonda</i> y a las asociaciones de vecinos tener un control y seguimiento de los recursos, la temporalidad y las características de las actuaciones que se van a llevar a cabo. Abrir un periodo de alegaciones a los vecinos que hayan sido beneficiados de estas intervenciones para objetar cualquier cuestión. - Comisión de evaluación externa: compuesta por técnicos de la autoridad ambiental y urbanística que determinen la corrección de las actuaciones.

PROPUESTA 2 Reducir la densidad urbana mediante un proceso de esponjamiento en las zonas más compactas del barrio dotándolo de espacios libres.	
PROYECTO 2.1 Creación de nuevos espacios abiertos en las zonas más compactas del barrio (parte norte).	
OBJETIVO	Dotar a la parte superior del barrio de mayores espacios abiertos equipados favoreciendo a la vez espacios de interacción para sus vecinos.
ACTUACIONES	<ul style="list-style-type: none"> - Impulsar un estudio sobre la viabilidad de un derribo estratégico de los edificios en peor estado y menos habitados en las zonas más compactas, a partir de un Plan de Mejora Urbana, en aquellos casos en que se considere lo mejor para la comunidad. La administración pública indemnizará a los residentes y tendrían la posibilidad de ser realojados en otras partes del barrio donde se encuentran pisos vacíos o en barrios próximos con vivienda protegida del Ayuntamiento (como es el caso del barrio del centro). - Creación en la Calle Gibraltar de una plaza aprovechando un solar vacío de 670 m2 . - Adaptar el solar vacío de 1.300 m2 en la esquina de la calle <i>Arquitecte Goday</i> con <i>Rafael Estrany</i> para un parque verde con mobiliario urbano (mesas permanentes, bancos, etc.).
AGENTES	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Generalitat de Catalunya</i> - <i>Ajuntament de Mataró</i> - Fondos europeos FEDER y EDUSI
LOCALIZACIÓN	Zona comprendida entre la Av. <i>Amèrica</i> y la plaza <i>Pintor Cusach</i> .
TEMPORALIDAD	Un periodo máximo de 15 años.
RECURSOS	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Generalitat de Catalunya</i> - <i>Ajuntament de Mataró</i> (Plan de Barrios de Mataró 2050) - Fondos europeos FEDER y EDUSI <p>Presupuesto estimado: desde 3.000.000€</p>
CONCERTACIÓN Y TRAMITACIÓN	<ol style="list-style-type: none"> 1. Impulsar un estudio urbanístico que determine las zonas más adecuadas para un proceso de esponjamiento para realizar un Plan de Mejora Urbana. 2. Revisión del avance del plan por parte de las autoridades medioambientales y urbanísticas competentes. 3. Aprobación inicial. 4. Nueva revisión del plan por parte de las autoridades medioambientales y de la autoridad urbanística pertinente. 5. Aprobación provisional. 6. Nueva revisión por parte de la autoridad urbanística pertinente. 7. Aprobación definitiva y publicación del plan por parte del Ayuntamiento. A partir de éste, iniciar la intervención urbanística que la financiación destinada permita.
EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO	<ul style="list-style-type: none"> - Comisión de evaluación interna: permitir al <i>Centre Cívic Rocafonda</i> tener un control y seguimiento de los recursos, la temporalidad y las características de las actuaciones que se van a llevar a cabo. Abrir un periodo de alegaciones/recursos para los vecinos que quieran objetar alguna cuestión. - Comisión de evaluación externa: compuesta por técnicos de la autoridad ambiental y urbanística que determinen la corrección de las actuaciones.



PROPUESTA 3 Favorecer la conexión entre el interior del barrio y el resto de la ciudad a través de una movilidad alternativa y una red de calles y espacios verdes.	
PROYECTO 3.1 Crear una red de espacios públicos verdes que den conectividad al corredor ecológico de la riera de Sant Simó potenciando el uso del transporte no motorizado.	
OBJETIVO	Hacer que el tejido urbano del barrio se dote de continuidad con la riera y de una nueva vegetación urbana que permeabilice ambos espacios, siguiendo las pautas del Plan Especial de Verde Urbano de Mataró y el Proyecto 2.1. del barrio.
ACTUACIONES	<ul style="list-style-type: none"> - Creación de dos recorridos de <i>greening</i> urbano: perimetral e interno con nuevas plazas. - Estudio ambiental de viabilidad en la dotación de arbolado característico de las geografías de la población inmigrante en conexión con el proyecto 6.2., que ofrezca a la vez mayores áreas de sombra de cara a los efectos del cambio climático. - Aprovechar los solares vacíos (calle <i>Gibraltar</i> y calle <i>Arquitecte Goday</i>) para satisfacer la necesidad del barrio de más zonas verdes. - Implantación en el parque urbano propuesto en el proyecto 2.1. de un sistema de drenaje del agua de lluvia con un depósito subterráneo que abarque una superficie de 1.000 m2. Se consigue así una recogida anual de 500.000 litros aproximadamente para el riego total o parcial de parques, jardines y equipamientos urbanos. - Implantación de una plaza en el espacio superior del recinto de <i>Llar Cabanelles</i> dotándolo de un depósito subterráneo que abarque una superficie de 5.000 m2. Se consigue así una recogida anual de aproximadamente 2.500 litros para la reducción del consumo de agua no potable doméstica de los edificios colindantes y riego del arbolado de <i>Av. América</i>. - Creación de un huerto urbano en un solar de la <i>Llar Cabanelles</i> de 1.400 m2, aprovechando una construcción ya existente como almacén (400 m2). - Dotar de continuidad de carril bici en los recorridos previstos en el <i>Pla Municipal de Mobilitat</i> completándolo con recorridos de conectividad al corredor de la riera a través de la reducción de los aparcamientos de doble hilera.
AGENTES	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Ajuntament de Mataró</i> (Plan Especial de Verde Urbano de Mataró) - Asociación de vecinos de Rocafonda
LOCALIZACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> - Recorrido perimetral: <i>Rda Alfons X el Saví, Ctra de Mata, C Rafael Estrany, Rda Sant Oleguer, C de Tàrraga, C de Sant Salvador, Ps d'Antoni Martí Cabanelles y Av d'América.</i> - Recorrido interno: <i>Ps. Rocafonda – Av. Perú, C/ Mèxic, C/ de Pablo Picasso C/ Gibraltar.</i>
TEMPORALIDAD	En un periodo máximo de 10 años. A realizar por fases: fase inicial implantación del recorrido perimetral. Segunda fase, creación del recorrido interno.
RECURSOS	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Ajuntament de Mataró</i> (Plan Especial de Verde Urbano de Mataró y Plan de Barrios Mataró 2050) - <i>Generalitat de Catalunya (Llei de barris)</i> Presupuesto estimado: 20.000.000€
CONCERTACIÓN Y TRAMITACIÓN	A realizar por las administraciones, con la posibilidad de solicitar recursos a la Unión Europea desde los financiamientos del Fondo Social Europeo (FSE).
EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO	Evaluación del recorrido a través de encuestas realizadas a los ciudadanos por el ayuntamiento. Evaluar la participación.

PROPUESTA 4 Dotar al barrio de nuevas tecnologías para reducir el consumo energético e incentivar la reutilización de residuos.	
PROYECTO 4.1 Impulsar un proyecto piloto a través de una APP para los teléfonos móviles capaz de monitorizar los residuos y concienciar a los ciudadanos de su consumo y de cómo optimizarlo.	
OBJETIVO	Reducir el consumo de residuos en las viviendas mediante el incentivo económico de una menor carga en los impuestos variables en la tasa de residuos.
ACTUACIONES	<ul style="list-style-type: none"> - Creación de la plataforma digital para el teléfono móvil. - Creación de una base de datos para controlar el flujo de los residuos des del Ayuntamiento - Promoción de talleres informativos para un uso correcto de la APP. - Instalación de nuevos contenedores con sistema de apertura alternativas mediante USB y la aplicación de un código QR en las bolsas de residuos.
AGENTES	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Ajuntament de Mataró</i> - Habitantes de Mataró y específicamente de Rocafonda
LOCALIZACIÓN	Proyecto piloto en Rocafonda para ser aplicado a toda la ciudad de Mataró.
TEMPORALIDAD	En un periodo máximo 3 años.
RECURSOS	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Ajuntament de Mataró</i> Presupuesto estimado: 4.000 €
CONCERTACIÓN Y TRAMITACIÓN	Formación de un nuevo despacho técnico destinado a la creación y a la monitorización de la APP.
EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO	Las intervenciones serán evaluadas por el Ayuntamiento y cada seis meses habrá una actualización de la app según su uso y el desarrollo necesario.

PROPUESTA 5 Atraer inversión al barrio con el objetivo de favorecer la empleabilidad y dotarlo de un equipamiento a escala municipal que aumente y diversifique la oferta formativa de las tecnologías de la información, la comunicación (TIC) y la innovación.	
PROYECTO 5.1 Promover programas de formación complementaria para el barrio y toda la ciudad de Mataró.	
OBJETIVO	Dotar el barrio de una mayor oferta formativa para dar más competitividad al mercado laboral, a nivel de barrio, ciudad y comarca, acorde al contexto de las TIC y la innovación.
ACTUACIONES	<ul style="list-style-type: none"> - Instalación de un equipamiento de formación profesional aprovechando parte del espacio de la <i>Llar Cabanelles</i>. - Instalación de espacios educativos de refuerzo y orientación escolar en la <i>Llar Cabanelles</i>.
AGENTES	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Ajuntament de Mataró</i> - <i>Departament d'ensenyament - Generalitat de Catalunya</i>
LOCALIZACIÓN	Nave central del edificio de <i>Llar Cabanelles</i>
TEMPORALIDAD	En un término máximo de 5 años
RECURSOS	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Ajuntament de Mataró</i> - <i>Generalitat de Catalunya</i> Presupuesto estimado: 400.000€
CONCERTACIÓN Y TRAMITACIÓN	A través del <i>Departament d'ensenyança de la Generalitat de Catalunya</i> junto con la gestión del propio Ayuntamiento.
EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO	Evaluación y seguimiento anual, con adaptación de los cursos a las necesidades y los avances tecnológicos.



PROPUESTA 5 Atraer inversión al barrio con el objetivo de favorecer la empleabilidad y dotarlo de un equipamiento a escala municipal que aumente y diversifique la oferta formativa de las tecnologías de la información, la comunicación (TIC) y la innovación.	
PROYECTO 5.2 Impulsar un programa de activación del tejido comercial en locales en desuso.	
OBJETIVO	Promover el comercio local y atraer inversión empresarial favoreciendo la empleabilidad de la población activa del barrio.
ACTUACIONES	<ul style="list-style-type: none"> - Creación de un sistema de incentivación municipal. - Organizar una asociación de comerciantes del barrio.
AGENTES	<ul style="list-style-type: none"> - Participación ciudadana - <i>Unió de Botiquers de Mataró</i> - <i>Ajuntament de Mataró</i> - <i>Generalitat de Catalunya</i>
LOCALIZACIÓN	Zona comercial de <i>Carrer de la República Dominicana</i> y de la <i>Av. Perú</i>
TEMPORALIDAD	En un término máximo de 10 años.
RECURSOS	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Ajuntament de Mataró (Plan de barrios de Mataró 2050)</i> - <i>Generalitat de Catalunya (Llei de Barris)</i> <p>Presupuesto estimado: 200.000€</p>
CONCERTACIÓN Y TRAMITACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> - Puesta en marcha de actuaciones de acuerdo con los propietarios de los locales para la ejecución de posibles mejoras y actualizaciones de éstos; así como el acuerdo sobre la incentivación de reducción de cargas fiscales sobre las propiedades cedidas al plan de activación del tejido comercial. - Tramitación previa de un cuestionario a pie de calle para consultar a la ciudadanía sobre los comercios necesarios en el barrio. - A partir de los resultados obtenidos en los cuestionarios y valoración de expertos, se procede a la puesta en marcha de la publicitación de los espacios destinados a los usos deseados. - Apertura de los nuevos negocios y promoción del tejido comercial del barrio mediante políticas de concienciación acerca de la importancia del comercio local.
EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO	<ul style="list-style-type: none"> - Comisión de Evaluación externa para el seguimiento de los procesos del proyecto. - Evaluación interna del ayuntamiento de Mataró. - Encuesta de satisfacción inicial y final al proyecto, dirigida a la ciudadanía del barrio.

PROPUESTA 6 Activar programas y políticas urbanas con el objetivo de promover la cohesión social entre la población autóctona e inmigrantes, y diferentes grupos de edad.	
PROYECTO 6.1 Promoción de itinerarios de aprendizaje intergeneracional.	
OBJETIVO	Promover procesos de aprendizaje intergeneracional fomentando lazos de convivencia entre diferentes grupos de edad potenciando la memoria histórica y los saberes colectivos.
ACTUACIONES	<ul style="list-style-type: none"> - Creación de itinerarios de ciclos de charlas y debates en torno a la memoria histórica. - Proporcionar espacios físicos en <i>Llar de Cabanelles</i> y centro cívico para su ejecución. - Jornadas de rutas culturales en el barrio entre distintos grupos de edad. - Dotación de equipamientos previstos en el proyecto 2.1 que prevean los usos mixtos entre distintos grupos de edad (parque infantil, biosaludables, etc).
AGENTES	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Ayuntamiento de Mataró</i> - <i>Generalitat de Catalunya</i> - <i>Comissió per al envelliment actiu</i> (Diputació de Barcelona). - <i>Centre Cívic Rocafonda</i> - Asociación de Vecinos de Rocafonda - Asociación <i>Libre Viu</i> - Técnicos especialistas - Participación ciudadana
LOCALIZACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Llar Cabanelles</i> (Nave izquierda) - <i>Centre Cívic de Rocafonda</i> - Espacio público libre del barrio
TEMPORALIDAD	Desarrollo de actividades propuestas durante 5 años con posibilidad de prórroga por anualidades sucesivas.
RECURSOS	<p>Financiación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fondo Social Europeo (FSE) - <i>Generalitat de Catalunya</i> - <i>Ajuntament de Mataró</i> <p>Presupuesto estimado: Primer año 50.000€ (salario técnicos y material). Resto de años: 35.000€ (salario técnicos y mantenimiento de material).</p>
CONCERTACIÓN Y TRAMITACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> - A través de un proceso de participación ciudadana se consensuan los contenidos de las actividades a desarrollar entre la ciudadanía participante, representantes de las asociaciones implicadas y el personal técnico. - Escritura de avance de proyecto y posterior revisión y aprobación definitiva. - Concreción de los espacios destinados al desarrollo de las actividades, tanto en lugares físicos en la <i>Llar de Cabanelles</i>, como en espacios al aire libre (plazas y calles). - Concreción de temporalidad de los ciclos y jornadas en el calendario de actividades con la asociación de vecinos, <i>Libre Viu</i> y el centro cívico del barrio. - Extracción de conclusiones para la evaluación del proyecto. - Planificación de cuestionarios para el nombramiento de los nuevos espacios y análisis de resultados para la toma de decisión y aprobación. - Publicación de resultados mediante informe técnico.
EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO	<ul style="list-style-type: none"> - Comisión de Evaluación externa sobre las fases del proyecto de aplicación del proyecto. - Comisión de Evaluación interna para la valoración de las fases del proyecto en dos direcciones: interna del proyecto y externa a través de consulta de los ciudadanos participantes a través de encuestas de satisfacción.
OTROS	Estudio de indagación sobre proyectos análogos en distintas ciudades y/o barrios con objeto de crear sinergias y valoración de experiencias desarrolladas en los proyectos.



PROPUESTA 6 Activar programas y políticas urbanas con el objetivo de promover la cohesión social entre la población autóctona e inmigrantes, y diferentes grupos de edad.	
PROYECTO 6.2 Impulsar programas de inclusión social y creación de nuevos elementos identitarios.	
OBJETIVO	Promover la convivencia entre distintos colectivos para incentivar la interacción y la cohesión social para reforzar una identidad de barrio sólida.
ACTUACIONES	<ul style="list-style-type: none"> - Creación de jornadas de encuentro entre población llegada del resto del Estado en la 1ª oleada migratoria, los llegados recientemente del extranjero, junto con la población autóctona catalana con el fin de poner en valor las historias de vida migrantes de ayer y de hoy. - Concursos gastronómicos y de baile regionales entre los distintos colectivos del barrio. - Dotación espacio físico en <i>Llar Cabanelles</i> y centro cívico para la consecución de las actividades previstas. - Ubicación del <i>Centre d'informació i recursos per a la dona</i> en <i>Llar Cabanelles</i>, previsto en la <i>Llei de Barris</i>. - Nombrar los nuevos espacios públicos con elementos identitarios de las culturas que habitan el barrio reforzando la identidad cultural.
AGENTES	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Ajuntament de Mataró</i> - <i>Generalitat de Catalunya</i> - <i>Centre Cívic de Rocafonda</i> - Asociación de Vecinos - Participación ciudadana
LOCALIZACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Llar Cabanelles</i> (Nave Izquierda) - <i>Centre Cívic de Rocafonda</i> - Espacio público libre del barrio
TEMPORALIDAD	Desarrollo de actividades propuestas durante 5 años con posibilidad de prórroga por anualidades sucesivas.
RECURSOS	<p>Financiación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fondo Europeo para la Integración de Nacionales de Terceros Países (FEI) - <i>Generalitat de Catalunya</i> - <i>Ajuntament de Mataró</i> <p>Presupuesto estimado: Primer año 50.000€ (salario técnicos y material). Resto de años: 35.000€ (salario técnicos y mantenimiento de material).</p>
CONCERTACIÓN Y TRAMITACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> - A través de un proceso de participación ciudadana se consensuan los contenidos de las actividades a desarrollar entre la ciudadanía participante, representantes de las asociaciones implicadas y el personal técnico. - Escritura de avance de proyecto y posterior revisión y aprobación definitiva. - Concreción de temporalidad de los ciclos y jornadas en el calendario de actividades con las asociaciones implicadas: asociación cultural de Rocafonda, asociación de vecinos y centro cívico. - Extracción de conclusiones para la evaluación del proyecto. - Planificación de cuestionarios para el nombramiento de los nuevos espacios y análisis de resultados para la toma de decisión y aprobación. - Publicación de resultados mediante informe técnico
EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO	<ul style="list-style-type: none"> - Comisión de Evaluación externa sobre las fases del proyecto de aplicación del proyecto - Comisión de Evaluación interna para el la valoración de las fases del proyecto en dos direcciones: interna del proyecto y externa a través de consulta de los ciudadanos participantes a través de encuestas de satisfacción.
OTROS	Estudio de indagación sobre proyectos análogos en distintas ciudades y/o barrios con objeto de crear sinergias y valoración de experiencias desarrolladas en los proyectos.

A partir de los proyectos desarrollados para la intervención del barrio de estudio, se han desarrollado unos fotomontajes para la recreación de dichos proyectos mostrando gráficamente como se transformaría el espacio urbano tras las intervenciones planificadas.

Figura 35. Espacio abierto de *Llar Cabanelles*.



Fuente: Elaboración propia.



Figura 36. Nueva plaza en la zona norte del barrio.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 37. Mejora de Accesibilidad en edificios.



Fuente: Elaboración propia

Figura 38. Publicidad de la Aplicación móvil de monitorización de residuos.



Fuente: Elaboración propia

Figura 39. Masterplan Rocafonda 2050.



Fuente: Elaboración propia.



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Historia.

- Clariana i Roig, Joan Francesc (1990). L'urbanisme i evolució d'Iluro. Noves aportacions.

Enciclopèdia Catalana, SLU. Mataró.

Recuperado de: http://www.enciclopedia.cat/EC-GEC-0041321.xml#anchor_2740755

- Servei de Cartografia i Fotogrametria de la Diputació de Barcelona. Mataró (1946 - 1966 – 1974 - 1986).

Recuperado de: <http://cartotecadigital.icgc.cat>

- Socio-demogràfic.

- Barberi, Nicolas (2014). Estudi de cas de Rocafonda- El palau, Institut de Govern i Polítiques Públiques.

- Barbieri, Nicolas (2013). Rocafonda-El Palau: superant la ciutat trencada?, Barri i Crisi. Recuperado de: <https://barrisicrisi.wordpress.com/2013/07/17/rocafonda-el-palau-superant-la-ciutat-trencada/>

- Ministerio de Fomento. Secretaría de Estado de Vivienda y actuaciones urbanas (2001).

- Padrón Mataró años 2000-2017. Ajuntament de Mataró

- Pressat, Roland (1987), Diccionario de demografía, Barcelona, Oikos-tau.

- Reher, D.; Requena, M. & Sanz, A (2011). ¿España en la encrucijada? Consideraciones sobre el cambio de ciclo migratorio, Revista Internacional de Sociología, Monográfico nº1, p.9-44.

- Marco Ambiental.

- Pla d'Acció (2017). Ajuntament de Mataró.

- Dades actuals. Meteomataro.

Recuperado de: <http://www.meteomataro.com/meteo/dades.htm>

- Morfología Urbana y Usos del Suelo.

- Mapa Urbanistic de Catalunya (MUC) (2017). Departament de Territori i Sostenibilitat. Generalitat de Catalunya.

Recuperado de: <http://dtes.gencat.cat/muc-visor/AppJava/home.do>

- Planeamiento.

- Pla Territorial Metropolità de Barcelona (2010). Departament de Territori i Sostenibilitat. Generalitat de Catalunya.

Recuperado de:

http://territori.gencat.cat/ca/01_departament/05_plans/01_planificacio_territorial/plans_territorials_nou/territorials_parcial/ptp_metropolitana_de_barcelona/

- Mapa Urbanistic de Catalunya (MUC) (2017). Departament de Territori i Sostenibilitat. Generalitat de Catalunya.

Recuperado de: <http://dtes.gencat.cat/muc-visor/AppJava/home.do>





ÍNDICE DEL ÁREA DE ESTUDIO DE CINCO SÈNIES

6. CINCO SÈNIES

6.1. INTRODUCCIÓN	167
6.2. DIAGNOSIS	167
6.3. ESCENARIOS	186
6.4. CRITERIOS	189
6.5. ANÁLISIS DAFO	190
6.6. PROPUESTAS Y PROYECTOS.....	193



6.1. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo tiene como eje principal la propuesta de proyectos para una zona agrícola como lo es Les Cinc Sènies, no sin antes realizar un diagnóstico detallado de la realidad social, ambiental e institucional de la zona de estudio para lo cual se desarrollaron los siguientes apartados: se desarrolló en primer lugar una diagnosis de Les Cinc Sènies abordando temas como, localización, evolución, características sociales, ambientales a fin de conocer su dinámica durante los últimos años, además se detallan los planes a nivel territorial y urbanístico que tienen competencia en la zona de estudio, destacando aspectos como el Plan General de Ordenación de Mataró (aprobado en 1996) que otorga a Les Cinc Sènies la categoría de suelo no urbanizable y lo califica como suelo de desarrollo agrícola, este es un cambio sustancial respecto al anterior Plan de Urbanización (aprobado en 1977) que clasificaba el espacio como zona urbanizable. La clasificación como espacio no urbanizable quedó reafirmada en un convenio de colaboración entre el Ayuntamiento y la Unión de Pagesos con el fin de proteger el espacio agrario. Por otra parte, el Plan Director Urbanístico del Sistema Costero (PDUSC), protege este espacio para limitar la existencia de un único frente urbanizado a lo largo de todo el litoral del Maresme, cabe resaltar la existencia de un patrimonio arquitectónico formado por masías y antiguas casas coloniales anexas a algunas parcelas agrícolas.

Seguidamente, se plantean tres escenarios posibles: tendencial, utópico y distópico. Dichos escenarios constituyen un enfoque o una forma de ver la planificación territorial de manera futurista, es decir, pensando cómo puede ser y cómo queremos que sea Les Cinc Sènies en el año 2050. Esta forma de planificación visualiza el modelo territorial futuro o deseado en un horizonte a largo plazo y plantea escenarios o situaciones que pueden presentarse, dependiendo del grado de intervención planificadora y ordenadora.

Posteriormente, una vez realizada la diagnosis y la elaboración de los escenarios, estos fueron presentados en una reunión a los vecinos de la zona. Como resultado de dicha reunión se han elaborado criterios para cada temática (ambiental, socio-cultural, institucional) a partir de las opiniones y propuestas de los vecinos con la única finalidad de hacer de Les Cinc Sènies un espacio de alta calidad ambiental, de preservación patrimonial y de impulso de nuevos usos agrarios que sirva de conexión entre el espacio urbano y el espacio abierto a escala metropolitana.

A continuación, se procedió a la elaboración de la matriz DAFO Parcial para cada ámbito (ambiental, socio-cultural e institucional), cada matriz recoge aspectos, positivos (fortalezas/oportunidades) y negativos (debilidades/amenazas) de cada ámbito, para luego fusionarse en una sola matriz llamada DAFO General.

Finalmente, en el apartado N°6 se detallan tres propuestas, una ambiental que incluye tres proyectos, una propuesta legislativa-institucional que engloba cuatro proyectos uno de los cuales es la formación de un grupo de custodia del territorio para el área de Les Cinc Sènies y una tercera propuesta Social que plantea tres proyectos, destacando la formación de una Cooperativa de Agricultores, la promoción y comercialización de los productos agrícolas de la zona en la ciudad de Mataró así como la creación de un Banco de Tierras.

6.2. DIAGNÓSTICO

La comarca del Maresme con 398,5 km² de superficie, es una de las siete comarcas más pequeñas de Cataluña. Sin embargo es la cuarta comarca más poblada. Pertenece a la provincia de Barcelona y tiene una población de 441.505 habitantes registradas hasta el 2016 según datos del Instituto de Estadística de Cataluña (Idescat).

Situada al este de Cataluña, se extiende a través de una franja de territorio estrecha y alargada entre la Cordillera Litoral (formada por las sierras de Marina, San Mateo y Corredor-Montnegre) y la costa del mar Mediterráneo. Al sur limita con el municipio de Mongat (donde empieza la comarca de El Barcelonés) y al norte con el río Tordera (donde comienza la comarca de La Selva).

La comarca del Maresme está formada por 30 municipios con una población que oscila en términos demográficos entre 700 habitantes de Òrrius (municipio menos poblado) y 125.517 de Mataró (municipio más poblado), siendo su capital administrativa.

Es una comarca con una climatología privilegiada gracias a la protección de la cordillera Litoral. Goza de un clima agradable, mediterráneo, de cielo claro y luminoso que le permite disfrutar de un 75% de días soleados al año.



Imagen 1: Delimitación de la ciudad de Mataró



Fuente: Google Maps

Mataró, es la capital de la comarca del Maresme, está situada en el centro de esta comarca, entre la Sierra del Montnegre-Corredor y el mar Mediterráneo, a unos 28 km al norte de Barcelona. Su término municipal tiene una extensión de 22,53 km², cuenta con 125.517 habitantes según el Idescat en 2016. Limita con los términos municipales de Argentona al oeste y al noroeste, con Dosrius al norte, con San Andreu de Llavaneres al este y con Cabrera de Mar al sudeste.

La configuración de este espacio (en el borde litoral) ha condicionado el desarrollo del territorio: las vías del ferrocarril que conectan a Barcelona con Mataró se sitúan en el borde costero, fragmentando de alguna forma la franja costera dejando a un lado la playa y al otro la estructura urbana de las ciudades. En aquellos momentos el borde litoral tenía un uso reducido, pero al cabo del tiempo las playas adquieren valor coincidiendo con una progresiva erosión de la costa; condicionando el desarrollo de las ciudades, las actividades y el uso de las playas, lo que ha llevado a tener que escoger gran parte de su frente para proteger las vías del tren.

Una de las actividades propias de la economía de los núcleos urbanos ha sido su salida al mar mediante la construcción de puertos. El primero de ellos fue el de Arenys de Mar, seguido por Balís, Mataró, Premiá de Mar y Masnou hacia el sur, provocando una fragmentación importante en todo el frente,

impidiendo el curso del flujo sedimentario que discurre de norte a sur, provocando descompensaciones sedimentarias de playas ubicadas al norte de los puertos y playas erosionadas a sur de ellos.

El área de estudio corresponde a Les Cinc Sènies, cabe destacar que no está contemplada como barrio, sino que se encuentra dentro del distrito II, específicamente unida a los barrios de Palau y Escorxador, por lo tanto, la información estadística y demográfica obtenida en algunos casos está referida a dichos barrios (Palau y Escorxador).

Evolución y perspectiva histórica de Palau-Escorxador-Cinc Sènies

Los barrios de Palau-Escorxador nacen en la década de los cincuenta y sesenta, debido a la necesidad de la ciudad de satisfacer la demanda de vivienda como resultado de un fuerte crecimiento poblacional. Además, son barrios construidos sobre terrenos rústicos, con carencias en planificación de servicios, equipamientos públicos y calidad (tipo de construcción) de las viviendas.

El ámbito territorial del barrio Palau-Escorxador-Cinc Sènies está situado al este del término municipal de Mataró e incluye 3 sectores:

Imagen 2: Ubicación del Barrio Palau-Escorxador



Fuente: Datos de ICGC

Elaboración propia

Palau, situado al sur del barrio Rocafonda, entre la Ronda de Alfonso X el Sabio, la carretera Mata y la ronda de Miguel de Cervantes, formando un triángulo y el Escorxador, situado al sur del barrio de Palau,



entre las rondas de Alfonso X el Sabio y Miguel de Cervantes, alrededor de la plaza Puerto Rico, formando un rectángulo. Es así que los dos barrios forman uno solo, el barrio Palau-Escorxador.

Barrio de Palau-Escorxador

Es un barrio que nace en la década de 1960 como polígonos de viviendas, resultado del proceso migratorio de los años 60 provenientes del sur de España hacia Mataró, al calor de la creciente industria textil de la ciudad.

Imagen 3: Barrio Palau-Escorxador



Fuente: Imagen de Google Maps

Construido sin planificación y ordenación de las instituciones, razón por la cual hasta la actualidad el barrio sufre las consecuencias de aquel urbanismo caótico y especulativo. Es un barrio densamente poblado, con calles angostas, aceras estrechas, con problemas en cuanto a la construcción de los edificios (muchos sin ascensor), en algunos casos con procesos de degradación física. Además, en el ámbito económico y su impacto sobre el espacio público, se hace evidente el cierre de muchas tiendas, hoy desocupadas. Finalmente, la evolución de este barrio ha estado marcada por la falta de equipamientos e infraestructuras públicas, uno de los elementos centrales que han ido abordando las políticas de rehabilitación contempladas para el mencionado barrio.

Estas características son similares a las de los barrios que crecieron en algunas ciudades catalanas, fruto del rápido crecimiento que tuvo lugar en el país en los años 60 y 70, y de las posteriores actuaciones especulativas.

Les Cinc Sènies:

Es una zona agrícola, situada al este de Palau y Escorxador, esta área agrupa las zonas agrícolas situadas en los distritos de Mata, Valldeix, plan de San Simón y la llanura de las Cinc Sènies hasta el municipio vecino de Sant Andreu de Llavaneres.

Es un espacio agrario periurbano con una superficie de 440 hectáreas. Limita al norte con la Sierra del Montnegre-Corredor, al este con el núcleo de Llavaneres, al oeste con la riera de San Simón y al sur con la franja litoral.

Les Cinc Sènies es un espacio enmarcado por infraestructuras: la autopista C-32, la atraviesa de este a oeste poniendo límite hacia el norte, la carretera Nacional N-II y la vía del tren, situadas paralelamente a la franja litoral y finalmente un enlace que conecta la autopista C-32 con la Nacional II, dicha vía rodea Les Cinc Sènies de norte a sur.

Imagen 4: Les Cinc Sènies



Fuente: Imagen de Google Maps

Existen varios tipos de cultivos, al aire libre como cultivos en invernadero, los productos que más se cultivan son: tomate, judía de “ganxet”, alcachofa, guisante flor, patata, cebolla, acelga y espinaca.

El valor más destacado de este espacio es el mantenimiento de su uso agrario tradicional a pesar de la proximidad con la ciudad, de la que está separado únicamente por una riera. La proximidad con la costa hace que sea uno de los pocos espacios no urbanizados de toda la línea de costa en el Maresme.

Considerado un espacio agrario periurbano, Cinc Sènies posee un rico paisaje que depende en gran medida de la conservación de la actividad que le ha conferido su imagen, la agricultura, además del valor patrimonial y arquitectónico que le confiere la presencia de masías y antiguas casas coloniales anexas a algunas parcelas agrícolas.

Sin embargo, es uno de los pocos espacios agrarios que encontramos anexos a grandes centros fuertemente urbanizados en el Área Metropolitana de Barcelona, como equivalentes, destacan Gallecs, entre varios municipios del Vallès Oriental y en Barcelona, el Parque Agrario del Baix Llobregat.

Estos espacios agrarios periurbanos sufren una fuerte presión urbanística a raíz de la proximidad con la ciudad, presión que además ha sido evidente según la legislación vigente en cada momento histórico.



Diagnóstico Social

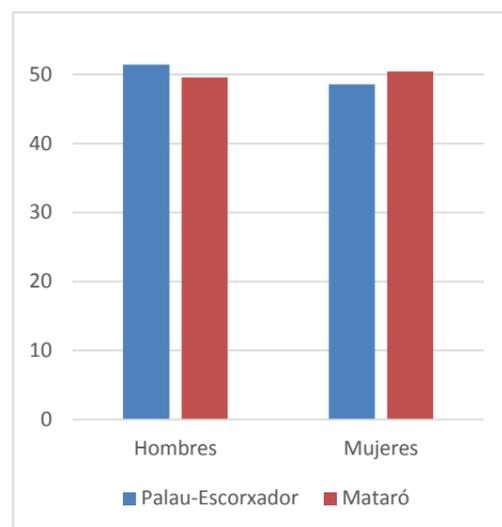
Les Cinc Sènies es un área eminentemente agrícola, cuenta con un índice de masculinidad mayor que Mataró, presumiblemente explicado por una actividad económica ligada a los hombres basada principalmente en cultivos de hortalizas y verduras.

Es un barrio que ha recibido mucha mano de obra inmigrante, la cual dobla al promedio de la ciudad de Mataró. Palau-Escorxador es un barrio que ha tenido una mayor tasa de crecimiento de la población con respecto a la ciudad de Mataró, tomando en consideración desde el año 1986 al año 2015.

Respecto a la vivienda, es un área que concentra un porcentaje bajo de viviendas, sin embargo, concentra un porcentaje no menor de las viviendas sociales existentes en todo Mataró.

Población:

Gráfico 1: Distribución de la población por sexo



Fuente: Documento “Estudi de la població 2017”

Elaboración propia

Al año 2017, en el barrio de Palau-Escorxador viven 6.970 personas, de las cuales 3.585 (51,43%) son hombres y 3.385 son mujeres (48,57%) reflejando una pequeña diferencia respecto del panorama general que existe en la ciudad de Mataró.

A continuación, se muestran algunos indicadores de la población del barrio de Palau-Escorxador al 1 de enero de 2017, los cuales pueden ofrecer un panorama general en comparación a Mataró.

Tabla 1: Estudio Población

	Palau-Escorxador	Mataró
Tasa bruta de natalidad. 2016 (%)	11,07	9,56
Tasa bruta de mortalidad. Año 2016 (%)	8,05	7,81
Media de edad 1-1-2017	39,79	41,49
Nacidos en Cataluña. 1-1-2017 (%)	52,83	63,01
Índice de masculinidad (1). 1-1-2017	105,91	98,35
Número medio de habitantes por hogar. 1-1-2017	2,78	2,62
Índice de envejecimiento (2). 1-1-2017	0,82	1,02
Índice de sobre envejecimiento (3). 1-1-2017	0,16	0,16
Población otros países (4). 1-1-2017	30,73	16,8
Población. 1-1-2017	6970	126159
Población (%). 1-1-2017	5,52	100
1. Es el resultado de multiplicar por 100 el coeficiente de hombres entre mujeres de una población. 2. Es el coeficiente entre la población de 65 o más años y la menor de 15 años. 3. Es el coeficiente entre la población de 85 o más años y la de 65 años o más años. 4. Porcentaje de población nacida fuera de España sobre la población total del barrio.		

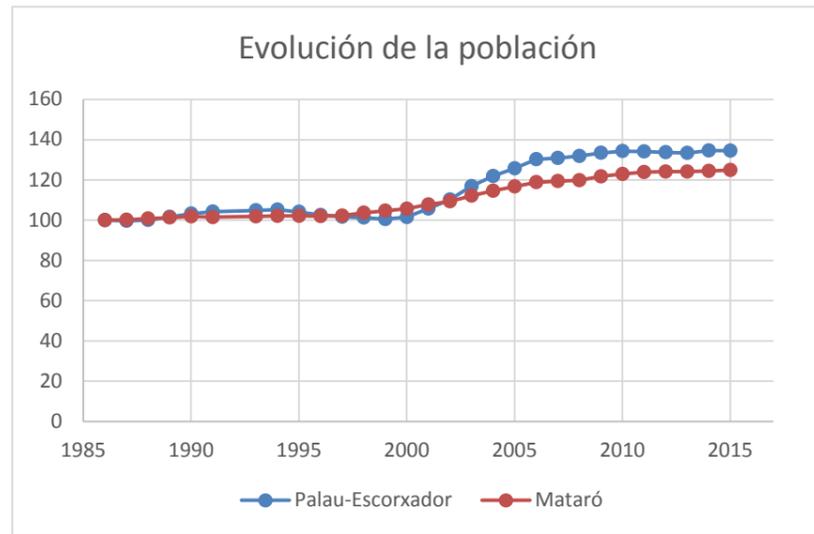
Documento “Estudi de la població 2017”

Elaboración propia

Respecto a la evolución de la población, en el barrio de Palau-Escorxador se identifica un crecimiento de la población de un 34,52% desde el año 1986 hasta el año 2015, teniendo un crecimiento mayor de la población en contraste con la ciudad de Mataró, el cual en el mismo periodo ha tenido un crecimiento de un 24,91%.



Gráfico 2: Evolución de la Población

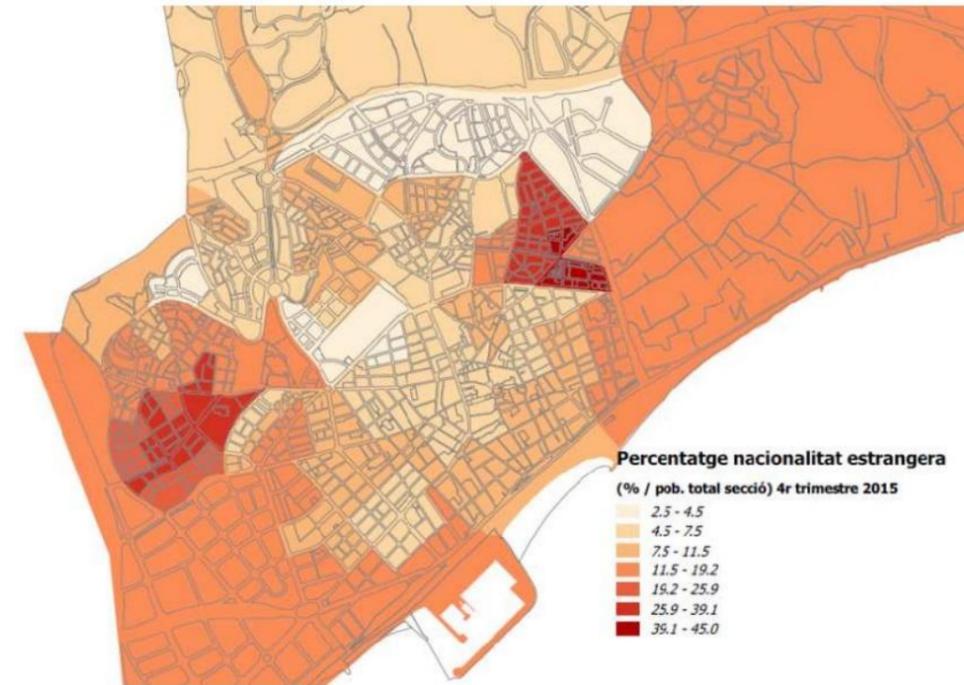


Fuente: Documento “Observatori Municipal de l’Habitatge 2015”
Elaboración propia

En el gráfico N.2 se puede identificar un crecimiento constante de la población (tanto en Palau-Escorxador como en la ciudad de Mataró) desde el año 2000 hasta el año 2010, recibiendo en ese periodo a más de 15.000 personas, dicho crecimiento se debió a fuertes fenómenos migratorios, los cuales a partir de la crisis de 2009 permanecen constantes hasta el año 2015, según se indica en el documento Observatori Municipal de l’Habitatge 2015.

En esta misma línea, se destaca que la distribución de la población extranjera en la ciudad de Mataró no es homogénea, el barrio de Palau-Escorxador es uno de los barrios donde se acumula el grueso más importante de población extranjera, teniendo un porcentaje de personas de nacionalidad extranjera que se sitúa en el rango de 19,2% a 25,9%, tal como se indica en la Imagen N°5.

Imagen 5: Porcentaje de nacionalidad extranjera



Fuente: Dossier informatiu del context socioeconòmic Abril 2016

Vivienda:

En el barrio de Palau-Escorxador hay que destacar la existencia de un tejido urbanístico y de vivienda envejecido, con una presencia muy limitada de construcción nueva. Adicional a lo anterior, hay que considerar que al año 2014 se tenía un registro de 2.502 viviendas, las cuales representan el 5,07% de la ciudad de Mataró, según indica el Observatori Municipal de l’Habitatge 2015.

Al año 2014, del total de viviendas públicas en la ciudad de Mataró, 39 (9,05%) de ellas se encuentran registradas en el barrio de Palau-Escorxador (Tabla 2).

Tabla 2: Distribución de la vivienda pública por barrio – Mataró 2014

	Habitatges	%	Taxa(‰)
Centre	43	9,98	9,79
Eixample	52	12,06	1,69
Palau-Escorxador	39	9,05	5,60
Rocafonda	4	0,93	0,36
Vista Alegre	3	0,70	0,41
Molins-Torner	0	0,00	0,00
Cirera	28	6,50	2,64
La Llàntia	27	6,26	6,77
Cerdanyola	71	16,47	2,33
Peramàs	2	0,46	0,25
Pla d'en Boet	162	37,59	29,18
Mataró	431	100	3,46



Fuente: Observatori Municipal de l'Habitatge 2015

Trabajo:

La tasa de paro a abril de 2013 es del 33,28%, único dato disponible que corresponde a la sección censal 08304, que incluye (aunque no sólo) los barrios de Rocafonda y El Palau. La tasa de paro de la población de nacionalidad extranjera es de 42,20%.

Por otro lado, el documento "L'Observatori Mercat del Treball, juliol 2017" hace referencia a un porcentaje mínimo de desempleo del sector agrícola (180) en comparación con la industria (1.800), la construcción (1.018) y los servicios (5.409).

En el mismo documento también es importante destacar que el número de paro de trabajadores en actividades agrícolas, ganaderas y pesqueras (CNO 06) es el más bajo después de directores y gerentes (CNO 01) siendo en términos absolutos 145 y 95 correspondientemente, los cuales representan el 1,60% y 1,05% del paro total de Mataró.

Ahora bien, hay que tomar en cuenta que la cantidad de trabajadores del sector agrícola es menor en comparación a la ciudad de Mataró, en este sentido a julio de 2017 Mataró tiene un total de 3.903 contrataciones y de esas, 23 contrataciones corresponden al sector agrícola. Esto se puede ilustrar en la siguiente tabla:

Tabla 3: Evolución mensual de la contratación por sector económico. Mataró 2017

Mesos	Valors absoluts				
	Total	Agricultura	Indústria	Construcció	Serveis
Gener	2.693	6	732	181	1.774
Febrer	2.595	6	573	175	1.841
Març	2.867	6	712	174	1.975
Abril	2.775	14	710	200	1.851
Maig	3.181	12	850	180	2.139
Juny	3.455	19	718	207	2.511
Juliol	3.903	23	851	179	2.850
Agost					
Setembre					
Octubre					
Novembre					
Desembre					

Fuente: L'Observatori Mercat del Treball, juliol 2017

Elaboración Propia

En síntesis, el barrio Palau-Escorxador tiene un fuerte elemento migratorio junto con un bajo desempleo respecto de la ciudad de Mataró, sin embargo, es un sector que cuenta con una baja tasa de contratación,

es un barrio que su composición es heterogénea y fragmentada, dada la existencia de viviendas de origen irregular y públicas.

Por otro lado, si bien el desempleo en el sector agrícola no es alto, este sector no representa la mayor parte de la mano de obra de Mataró, siendo el sector de servicios el que ofrece mayor cantidad de contrataciones.

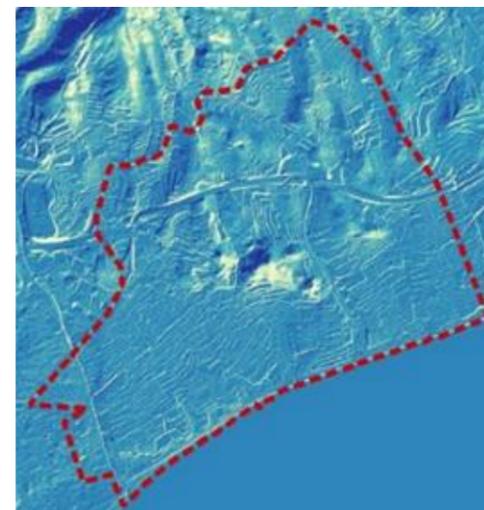
Diagnóstico Ambiental

Para analizar las características ambientales del área de estudio, se examinan las relaciones, particularidades y dinámicas que existen en el territorio y paisaje de Les Cinc Sènies, con el objetivo de ubicar las estrategias de gestión adecuadas, tanto en la escala global y la local. En este caso se ha tenido en cuenta la estructura física de nuestra área de estudio, Les Cinc Sènies, a través del estudio de la topografía, pendiente, orientación solar, hidrología y geología de la zona. A partir de la información que nos proporciona el análisis de estas variables, podemos extraer posteriormente soluciones que se propongan en la fase de propuestas y proyectos.

Topografía:

Se elabora el mapa de sombras de la zona de estudio, que nos ayuda a visualizar el relieve del terreno de manera fácil y directa. La combinación de colores claros y oscuros nos dibujan las formas del terreno y nos ayudan a visualizar las zonas más escarpadas (con tonos más oscuros), situadas en el Norte, y camino de la Serra Montnegre-Corredor, así como el pequeño montículo situado en el centro de Les Cinc Sènies llamado Turó d'Onofre Arnau.

Mapa 1: Mapa de Sombras



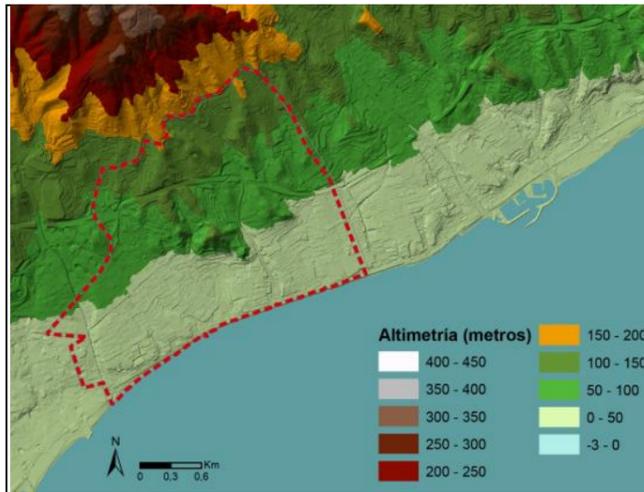
Fuente: Datos ICGC



Elaboración propia

Desde aproximadamente la horizontal de este montículo y hacia el sur hasta el mar, se extiende una llanura inclinada (en tonos azulados) en la que se sitúan la mayor parte de los cultivos de la zona, formando terrazas según va descendiendo el terreno. Se observan los surcos de los cursos fluviales que nos indica por donde se canaliza el agua de escorrentía aprovechando la pendiente del terreno en sentido norte-sur hacia el litoral. En caso de lluvias torrenciales se podrían producir, desbordamientos de estos cursos fluviales provocando inundaciones y deslizamientos de tierra en la zona, aumentando la erosión de manera brusca.

Mapa 2: Mapa de Altimetría



Fuente: Datos ICGC

Elaboración propia

En el mapa N°2 se puede observar con las diferentes tonalidades, las áreas más elevadas de la zona están representadas en tonos verdes y se localizan en la mitad norte, y la zona con menor elevación, está representada en tonos grisáceos y se localiza de la mitad de Les Cinc Sènies hacia el sur, limitando con el mar.

Pendiente:

En cuanto a la pendiente del terreno, se ha elaborado un mapa en el que se han establecido 5 diferentes grupos de valores según la diferente pendiente media del terreno, representando 5 escalas de pendiente desde el valor 0% a 20%, siendo la escala de color blanco la de menor pendiente, con valores de 0 a 5% y la de color azul fuerte la de más pendiente, con valores comprendidos entre 15 y el 20 %

Mapa 3: Mapa de pendiente



Fuente: Datos ICGC

Elaboración propia

En el mapa N°3 se puede identificar las zonas con mayor y menor pendiente. A partir de esta información, podemos estudiar la dirección del flujo de agua de lluvia, así como comprender la escorrentía de toda la zona y las áreas favorables a un mayor o menor drenaje, es decir las áreas en las que se recarga más el acuífero existente en el subsuelo de Les Cinc Sènies, y las zonas donde el agua de lluvia desciende con mayor acción erosiva. En este sentido observamos una área con más pendiente en la mitad norte de la zona de estudio, con el Turó d'Onofre Arnau en el centro de la zona con valores cercanos al 20% de pendiente, y por lo tanto entendemos las pocas parcelas productivas que hay en esta zona, ya que la pendiente genera poco drenaje del agua, erosión y dificultad para acceder y trabajar las tierras. En cambio, en la mitad sur de Les Cinc Sènies, tenemos un terreno prácticamente llano y ligeramente inclinado, donde se localizan la mayoría de las parcelas de la zona agrícola adoptando además una disposición con forma de terrazas escalonadas para adaptarse mejor a la pequeña pendiente del terreno.



Orientación y exposición solar:

A través de la elaboración del mapa de la exposición solar, podemos estudiar qué áreas de Les Cinc Sènies son las más expuestas a la luz solar y por lo tanto las mejores y peores zonas para cultivar.

Mapa 4: Mapa de Exposición Solar



Fuente: Datos ICGC
Elaboración propia

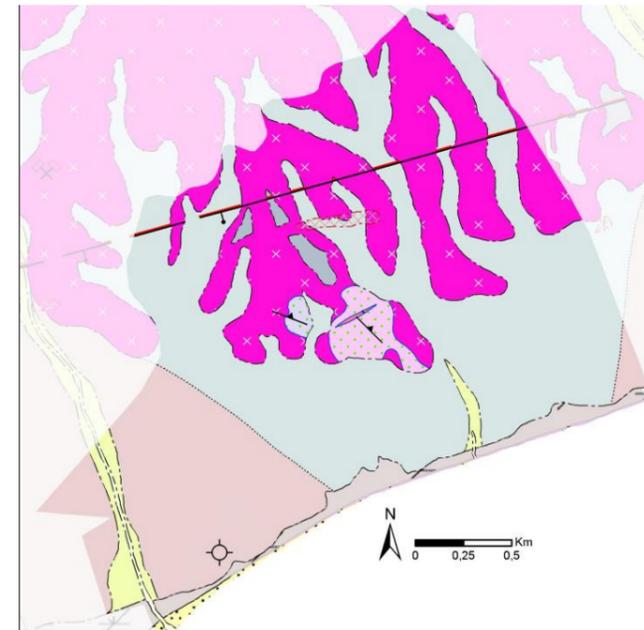
Otro dato interesante que se obtiene de este mapa es que las áreas con más exposición solar también tendrán mayor evaporación y evapotranspiración, con lo cual será necesario mayor cantidad de riego. En definitiva con esta información podemos planificar y entender mejor la producción de toda la zona, y saber que zonas serán las más rentables.

En este caso, en Les Cinc Sènies, la mitad sur de la zona, es la que dispone de mejores valores de exposición, además de manera homogénea, y por lo tanto son las zonas de mayor rentabilidad.

Geología

En cuanto a la composición geológica, las Cinc Sènies están formadas por rocas plutónicas y filonianas a las laderas de la Cordillera Litoral, mientras que en la llanura son materiales cuaternarios de diversa composición, por norma general feldespatos potásicos, cuarzo, plagioclasas y micas biotita. En la desembocadura de los arroyos y torrentes y al lado del mar se puede encontrar gravas, arenas y lutitas.

Mapa 5: Mapa Geológico



2105 - Sondatge	Ggdh2 - Granodiorites biotífiques amb homblenda accessòria
1121 - Eix de plec tardà varisc	Gpmg - Pòrfirs monzonogrànifics biotífics
4202 - Falla normal en posició suposada	QHt0 - Graves, gravetes i sorres
4203 - Falla normal fossilitzada pel Quaternari	QHt1 - Graves, sorres i llims
Aop - Formigó i blocs	QPac3 - Sorres, graves i llims
At - Blocs, graves, sorres, terres i runa	QPac4 - Llims, sorres i graves
3103 - Contacte transicional	QPv3 - Sorres, graves i llims
3105 - Contacte discordant	mc_Orgn - Roques de la unitat Orgn afectades pel metamorfisme de contacte varisc
3201 - Contacte intrusiu	mc_ZOgp - Roques de la unitat ZOgp afectades pel metamorfisme de contacte varisc

Fuente: Datos ICGC
Elaboración propia

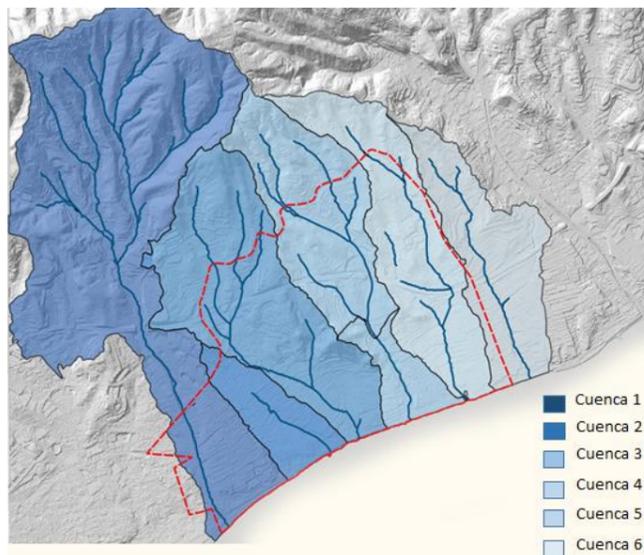
La sierra litoral en la que se encuentra el Maresme es de origen granítico. La erosión del granito ha dado origen al sauló, creando una plataforma ligeramente inclinada desde el pie de la sierra hasta el mar. Los agentes creadores de esta llanura, son las rieras, ya que son las que erosionan, arrastran y depositan estos materiales. El sauló es muy permeable, lo que permite que el agua de escorrentía filtre, hasta llegar a capas poco permeables, creando reservas de agua en forma de acuífero bajo Les Cinc Sènies, las cuales permiten compensar la irregularidad de las precipitaciones.



Desde hace milenios, el bosque típico de la sierra litoral catalana, el encinar, se ha ido substituyendo por cultivos o urbanizaciones. Esto comporta la desaparición de un sotobosque sombrío con un microclima más húmedo. La pérdida de la cubierta vegetal, deja al suelo sin protección ante los aguaceros del otoño en Les Cinc Sènies, lo que se traduce en una dinámica erosiva. Por otra parte, la impermeabilización de la superficie de estas urbanizaciones en los antiguos encinares y en el interior del espacio agrícola, provoca que la escorrentía sea más rápida y abundante, agravando la erosión del suelo. Un terreno erosionado tiene mucha menos capacidad de filtrar agua que un suelo con vegetación. Por consiguiente la recuperación de encinares y la no impermeabilización del suelo son factores clave para mantener el nivel de los acuíferos.

Hidrología, inundabilidad y erosión del terreno

En Les Cinc Sènies tenemos 6 cuencas hidrográficas aunque solo 5 tienen su desembocadura dentro de la zona. La cuenca más importante en cuanto a extensión es la de la Riera de Sant Simó, en la parte oeste de Les Cinc Sènies, como podemos observar en el mapa de cuencas.



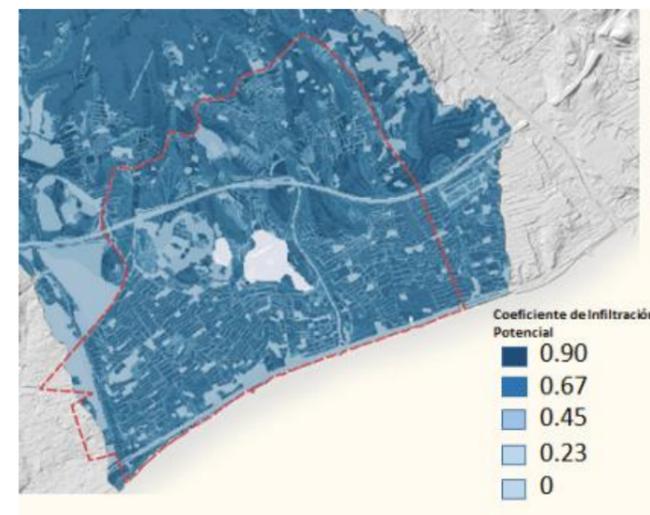
Mapa 6: Mapa de cuencas Hidrográficas

Fuente: Datos ICGC

Elaboración propia

En cuanto a la **infiltración**, se ha elaborado un mapa (Ver Mapa N°7) para visualizar las áreas con mayor capacidad de infiltración calculando el Coeficiente de Infiltración Potencial (CIP), teniendo en cuenta variables como la pendiente del terreno, la escorrentía y la cubierta del suelo según su uso.

Mapa 7: Mapa de Infiltración



Fuente: Datos ICGC

Elaboración propia

Como se puede observar en el mapa de Infiltración, las zonas con mayor capacidad de infiltración de las aguas hacia el subsuelo, son las zonas más llanas y que tienen un uso del suelo agrícola o forestal, es decir una capa de suelo permeable, y en cambio las zonas urbanizadas y/o con mucha pendiente son las que menos capacidad de infiltración tienen. En definitiva, exceptuando la urbanización situada en el noroeste de Les Cinc Sènies (Can Quirze), las infraestructuras viarias como la NII y la C-32, y el Turó d'Onofre Arnau y sus alrededores, el resto de Les Cinc Sènies ofrece una buena capacidad de infiltración, por lo que el acuífero situado en el subsuelo dispone de bastante superficie infiltrable para recargarse de manera natural, aunque en un clima tan irregular en sus lluvias como el que tiene la zona, toda superficie es poca.



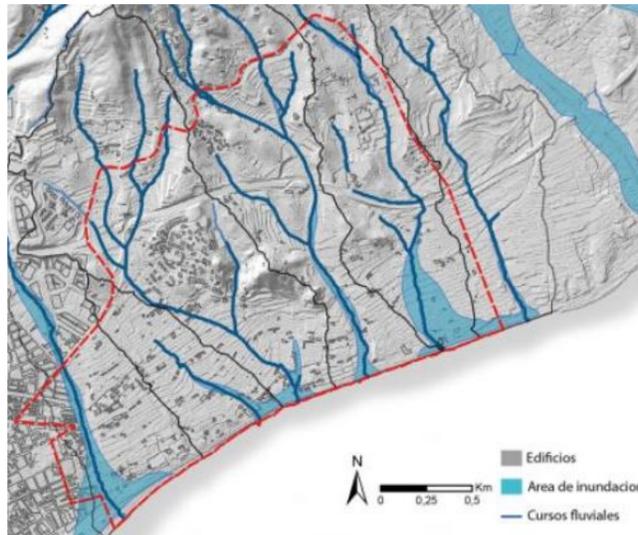
En tercer lugar, en cuanto las *inundaciones y las áreas inundables*, como podemos observar en el mapa N°8, las áreas más susceptibles de sufrir inundaciones por desbordamiento del cauce son principalmente:

La zona próxima a todo el cauce de la riera de Sant Simó (localizada en el extremo oeste de la zona) y sobretodo el tramo final con su desembocadura cerca de la playa afectando al barrio de La Habana.

En la zona de influencia del torrente situado en el extremo más oriental (este) de Les Cinc Sènies, el peligro empieza hacia la mitad de su recorrido, donde se ensancha mucho la zona inundable hasta llegar prácticamente al mar, y aquí se extiende hasta el siguiente torrente situado ya en el municipio de Sant Andreu de Llavaneres.

Las zonas próximas al resto de los torrentes y a sus desembocaduras, son también zonas con peligro de inundación.

Mapa 8: Mapa de Inundabilidad

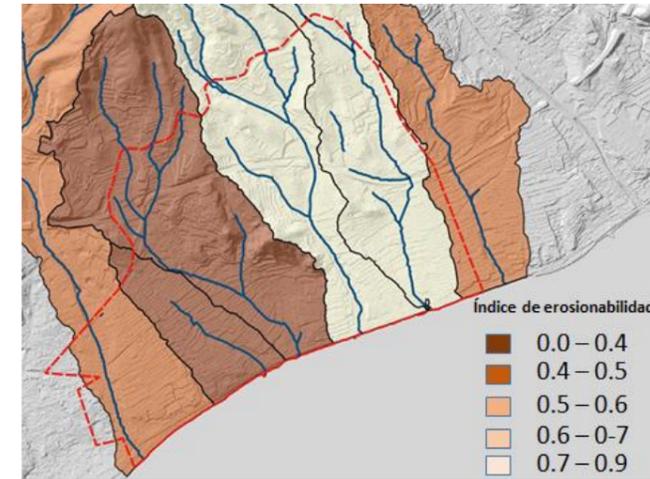


Fuente: Datos ICGC

Elaboración propia

Por último, y en base a estos dos mapas anteriores, se ha elaborado una cartografía para conocer cuáles son las zonas más expuestas a una mayor *erosión* teniendo en cuenta el uso del suelo actual, la pendiente, la capacidad de infiltración del suelo, y la cuenca hidrográfica.

Mapa 9: Mapa de erosionabilidad potencial



Fuente: Datos ICGC

Elaboración propia

Como se puede observar en el mapa de erosionabilidad, la cuenca número 3, en color blanco, es la zona con mayor potencial de sufrir erosión por la combinación de los factores anteriormente citados, y en consecuencia, esta zona, será la que más sufra la acción de la erosión con el cambio climático.

Clima

El Servicio de Meteorología de Cataluña (SMC o Meteocat) menciona que el clima de las Cinc Sènies es mediterráneo de tipo Litoral Central, la precipitación media anual de alrededor 550mm. Un dato relevante resulta ser que las lluvias caídas en un solo día, que según el año, pueden llegar del 35 al 75% de todas las lluvias anuales. En cuanto a la temperatura, los inviernos son moderados con media anual de hasta 16°C y los veranos calurosos, entre 22°C y 23°C respectivamente, comportando una amplitud térmica anual moderada. Sólo puede helar de noviembre a marzo. En cuanto al viento, los vientos dominantes provenientes del oeste y noroeste son casi siempre secos y que rara vez originan lluvias importantes, a su vez están los provenientes del este que en primavera y otoño son los responsables de la mayor parte de las lluvias.

Proyecciones climáticas:

El Tercer Informe sobre el Cambio Climático en Catalunya 2017 (TICCC), presenta las proyecciones climáticas para Cataluña, es decir, propone diversas estimaciones de cambios en temperatura y precipitación, en un horizonte temporal que va hasta mediados siglo XXI, siempre respecto a la media del periodo 1971-2000.

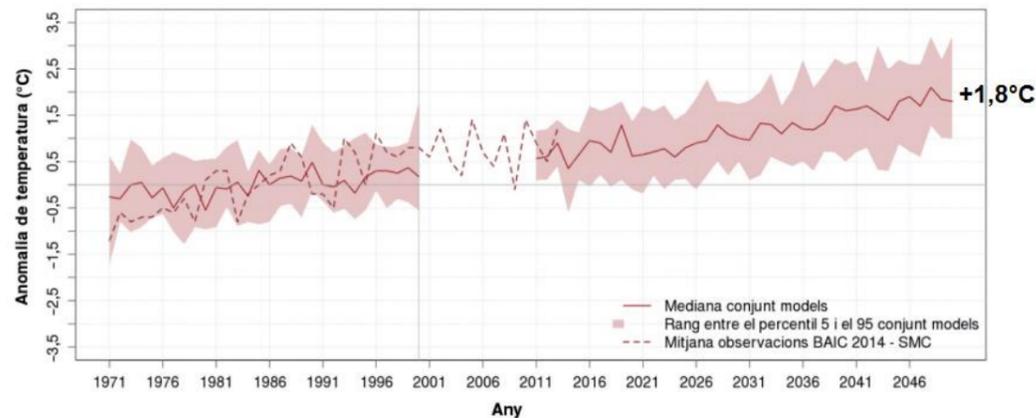


Con esta finalidad, se han analizado, para la zona geográfica de Cataluña, los resultados de modelos climáticos globales incluidos en el reciente Informe de evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC); pero, muy especialmente, se han considerado los resultados de varios proyectos de regionalización que se han llevado a cabo, recientemente, a escala internacional, estatal y catalana. Análisis de variable principales:

Temperatura:

La imagen nos presenta la evolución temporal proyectada de las anomalías medias anuales de temperatura a 2m para el Litoral y Prelitoral de Cataluña, donde se observa el importante aumento de 1,8 ° C que se proyecta para el año 2050. Sin embargo, el aumento proyectado para el Litoral es de menor magnitud que el encontrado para el Pirineo (1°C inferior), del Interior de Cataluña o todo el país (0,5 ° C inferior).

Imagen10: Proyecciones regionalizadas del 2011-2050 respecto a 1971-2000 Cataluña



Fuente: Tercer informe sobre el cambio climático en Cataluña, 2017.

Destacamos también el dato de este TICCC de 2017 que explica cómo aumentaría considerablemente el número de noches tropicales, es decir las noches con más de 20°C a lo largo del año, respecto al periodo 1971 a 2000.

Precipitación:

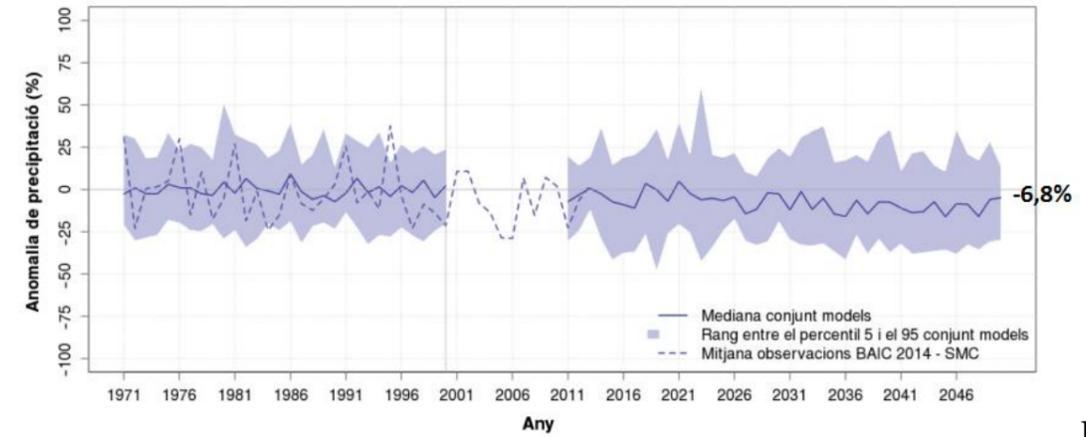


Imagen 11:

Proyecciones regionalizadas del 2011-2050 respecto a 1971-2000 Cataluña

Fuente: Tercer informe sobre el cambio climático en Cataluña, 2017.

En la imagen N°8 se observa una proyección al 2050 respecto al periodo 1971-2000 la cual refleja una disminución de las precipitaciones en hasta valores de -6,8%. En el Litoral, donde tenemos situado Palau-Escorxador-Cinco Sènies, según el TICCC la disminución de precipitación sería más importante que en el resto de las áreas climáticas de Cataluña, llegando a valores de -8,3% de precipitaciones respecto al periodo 1971-2000. El clima mediterráneo se caracteriza por veranos con periodos de relativa sequía, interrumpidos por lluvia torrenciales. El Maresme presenta una fuerte irregularidad interanual, de forma que puede haber años muy secos con precipitaciones entre 300-400 mm, seguidos de otros muy lluviosos con precipitaciones entre 800-1000 mm. Un alto porcentaje de las lluvias cae de forma torrencial. No es raro precipitaciones superiores a los 50 mm en poco más de una hora, lo que supone el 5% de la precipitación anual de un año lluvioso, y el 16% de uno seco. Este régimen de precipitaciones, no puede dar lugar a corrientes continuas de agua si no a cursos interrumpidos en el tiempo, a rieras. Rieras, que pasan de ser un lecho seco y arenoso a convertirse en cursos fluviales, que arrastran todo lo que encuentran a su paso. Los suelos resacos y con una cubierta vegetal pobre, no son capaces de absorber los aportes hídricos tan concentrados; Si no que, al estar prácticamente desnudos, son fácilmente erosionables, por lo que el agua acaba arrastrando el suelo. De esta forma se genera una dinámica erosiva.



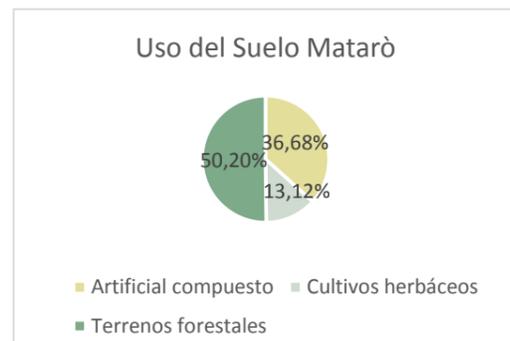
Usos del suelo: dinámicas recientes y principales problemáticas

Los espacios agrarios periurbanos son considerados espacios rurales de transición y están sometidos a una elevada presión urbana. Sin embargo, gracias a la actividad agrícola que se desarrolla se mantiene un paisaje de un interés natural fuerza considerable si se compara con otros lugares mucho más degradados dadas las circunstancias de proximidad urbana. Precisamente una de las características de este tipo de paisajes es su heterogeneidad en forma de mosaico constituido por varias formaciones vegetales naturalizadas en concordancia con la actividad agraria presente en la zona, la que se identifica por su diversidad de parcelas cultivadas por diferentes cultivos agrarios. Hay que añadir, también, otros elementos paisajísticos de configuración lineal que constituyen verdaderos conectores, los que facilitan la interconexión entre las diferentes formaciones vegetales naturales aunque coexistentes. Concretamente, la configuración paisajística de estos espacios agrarios no se entiende sin todos estos elementos que se interconectan a través de los torrentes y de los márgenes de los cultivos, y también con otras piezas del paisaje del medio natural cercanas de mayor alcance. Así, estos espacios agrarios ofrecen una imagen armoniosa de elevado valor estético paisajístico. En definitiva todo el conjunto está formado por una jerarquía de elementos que se integran dentro del territorio y que hacen que todo el sistema tenga una singularidad propia de elevado interés ambiental y territorial. Cabe decir que desde el punto de vista de la ordenación territorial, suelen ser espacios que estructuran una red paisajística mucho más amplia, y donde su función es la de amortiguar la presión urbana sobre el entorno natural más inmediato. El hecho de que actúen como verdaderos separadores territoriales dentro de una estructura mayoritariamente periurbana y de alcance metropolitano, hace que tengan un valor paisajístico considerable que hay que preservar.

Sin embargo, hay que tener presente que para mantener el valor paisajístico de estos espacios agrarios no basta con preservarlos con instrumentos legislativos que actúen sobre el territorio mediante planes directores urbanísticos de rango superior. Cuando observamos que la actividad agraria no tiene continuidad y los espacios agrarios se empiezan a abandonar, la fisonomía paisajística cambia radicalmente. En poco tiempo parcelas que por lo pronto estaban cultivadas, se empiezan a ver otro tipo de actividades totalmente ajenas a la agraria, a pesar de ser espacios no urbanizables. Por lo tanto, si no hay una gestión del territorio adecuada que procure por el campesinado, el paisaje acabará perdiendo esta singularidad que lo caracteriza. Entonces, la percepción del territorio deviene desordenada.

Imagen 13. Mapa de Uso del Suelo de Cinc Senies

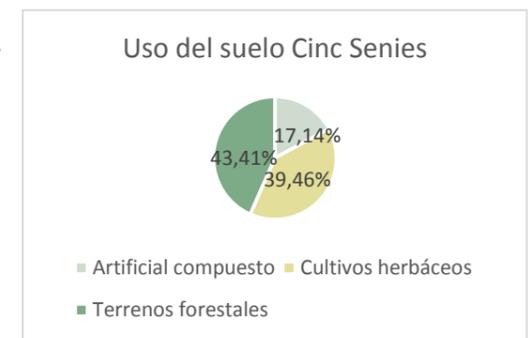
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Catastro



En las últimas décadas, las zonas agrícolas cercanas a las regiones metropolitanas han disminuido considerablemente. Muchos de estos espacios han sido sometidos a fuertes tensiones inmobiliarias de carácter especulativo; y si no, los campos han sido abandonados para hacer explícita la necesidad de modificar los planes directores urbanísticos municipales y así poder pasar a ser espacios urbanizables programados. Desde un punto de vista ecosistémico, estos espacios se convierten transitorios y dejan que la sucesión natural de las especies que colonizan estos lugares haga su curso hacia estadios más maduros formados por masas boscosas. Los ecólogos llaman estos espacios de transición espacios de sucesión secundaria debido a que la colonización por parte de las especies que inicia todo este proceso no empieza de cero, sino que la colonización se inicia a partir de poblaciones herbáceas ya existentes durante la época agraria. Precisamente estos espacios de sucesión secundaria albergan una elevada biodiversidad, mucho más que las etapas más maduras. Esto hace que estos espacios tengan interés desde la perspectiva naturalista y con que no suelen ser considerados naturales a la hora de ser protegidos.

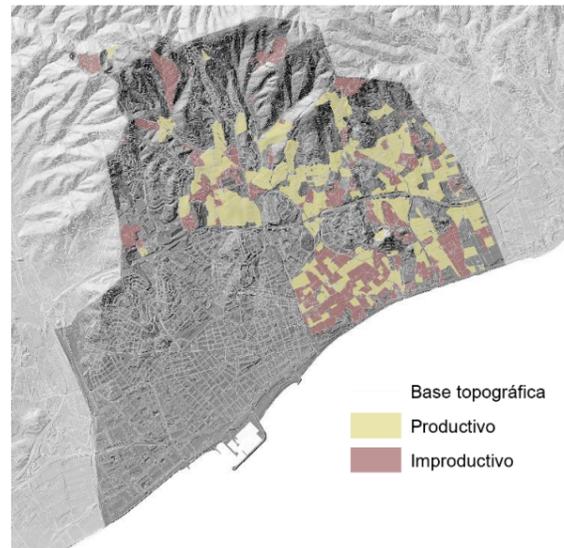
Imagen 12. Mapa de Uso del Suelo de Mataró

Del mapa del “Uso del suelo” se puede observar como el barrio examinado es casi un cuarto (23.44%) de toda el área de Mataró (22.49 km²). Además, es evidente en los gráficos que en todo el territorio municipal un 13.2% (2.95 km²) es territorio agrícola, de los cuales 71.53% (2.11 km²) se encuentra dentro del barrio analizado. En cuanto al área urbanizada, que es del 36.68% (8.25 km²) del área de Mataró, un 10.95% (0.9 km²) de este último está presente en *les Cinc Senies*. Por último, las áreas verdes, formadas por bosques y áreas verdes públicas, cubren una gran porción del territorio. En Mataró ocupan el 50.20% (11.29 km²) mientras que en *les Cinc Senies* un 43.41% (2.29 km²) de la superficie del barrio en cuestión.

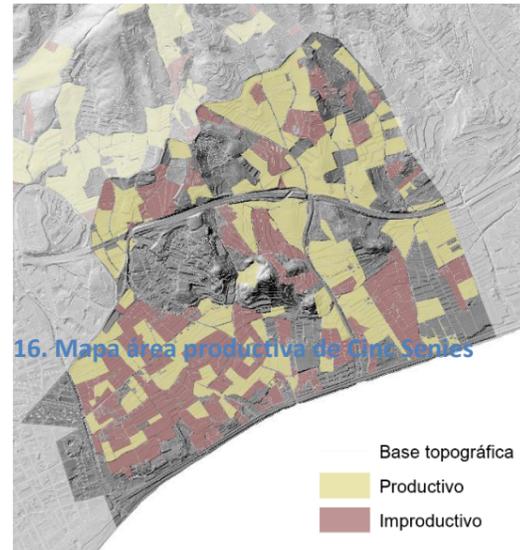




Área productiva e improductiva



15. Mapa área productiva de Mataró



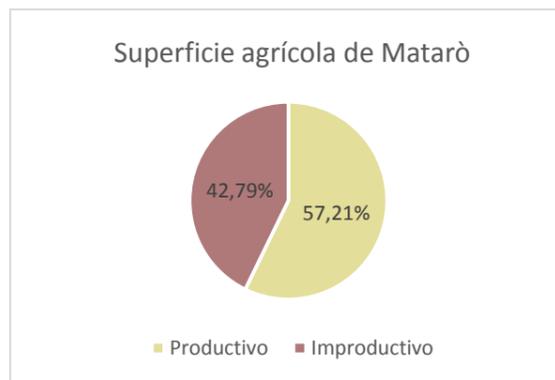
16. Mapa área productiva de Cinc Senies
 Elaboración propia de los datos de Catastro

Fuente:



Fuente: Catastro rustica, 2017 Sede

Electrónica Catastro, Ministerio Hacienda



Mediante el “Catastro rustica” se ha obtenido un mapa que muestra el área agrícola utilizada y no utilizada en el municipio de Mataró y más específicamente en el área de Cinc Senies. Los gráficos muestran que las áreas improductivas son muy altas, son el 43% (2.09 km²) de toda el área agrícola disponible en Mataró (4.88 km²) y son el 46% (1.8 km²) en el área de Cinc Senies.

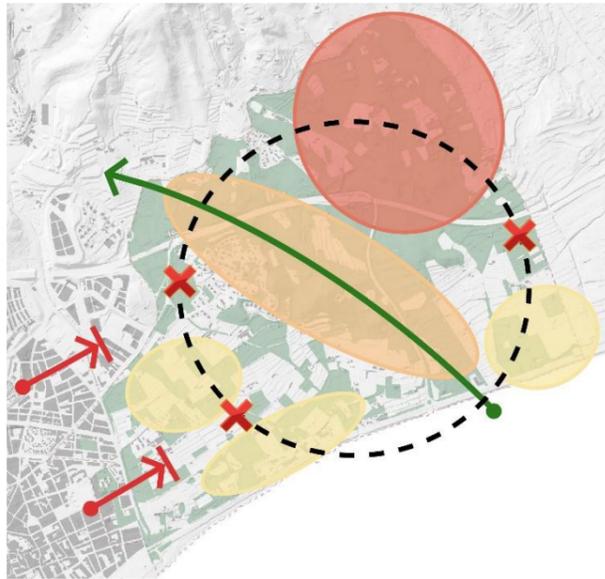
Es interesante notar como las improductivas de las áreas agrícolas pueda dar un aporte adicional a la economía y autosostenibilidad de la ciudad misma.

Imagen 17: Mapa de tipos de cultivos



Del documento "Tipos de Cultivos" se puede observar que la mayor parte de los cultivos son huertos y cubren el 64.18% (0.97 km²) del superficie, mientras que los restantes se dividen en Frutales (0.09 km²), Mimbreras o Cañaverales (0,11 km²), Viña (0,12 km²) y Otros (0,22 km²). Se nota que existe una gran discontinuidad entre las núcleos cultivadas y el resto de la estructura sin cultivar y consecuentemente hay una pérdida de valor y la tradición agrícola y paisajística que caracteriza el área de Les Cinc Sènies.

Imagen 18: Mapa de fragmentación

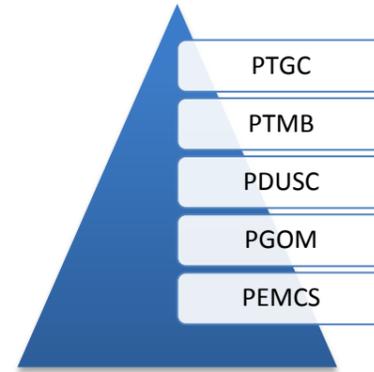


En el mapa de fragmentación podemos observar los espacios sin conexión tanto naturales en el interior de Les Cinc Sènies, como la barrera que supone la Riera de Sant Simó entre el espacio urbano y la zona agrícola. Los espacios con gran biodiversidad situados en el noreste de la zona, están desconectados del resto del espacio agrícola, por las existentes parcelas abandonadas o con usos diferentes a los usos agrícolas, y el mar también esta desconectado del resto de la zona por la presencia de la carretera N-II. Por último, y aunque con menor biodiversidad, encontramos espacios con una pequeña continuidad de uso agrícola, aunque desconectadas de otras zonas cultivadas, por la presencia de parcelas nuevamente abandonadas o con otros usos no agrícolas por lo que la fragmentación aquí se observa claramente.

Planeamiento

A continuación se describen en orden jerárquico los planes que tienen competencia en el área de las Cinc Sènies:

Planeamiento Urbanístico- Les Cinc Sènies



Elaboración Propia

Planeamiento Territorial

Plan Territorial General de Cataluña (PTGC)

Es el instrumento que define los objetivos de equilibrio territorial de interés regional y que debe ser el marco orientador de las acciones que emprendan los poderes públicos para crear las condiciones apropiadas para atraer la actividad adecuada a los espacios territoriales idóneos y para conseguir que los ciudadanos de Cataluña posean una calidad de vida similar independientemente del ámbito territorial donde vivan.



Imagen 19: Ámbitos del Planeamiento Territorial de Cataluña



Fuente: Plan Territorial Metropolitano de Barcelona



Los objetivos y propuestas del PTGC son:

Tabla4: Objetivos y Propuestas del PTGC

Objetivos

Propuestas son a tres niveles:

<p>1. Fomentar una distribución equilibrada del crecimiento para alcanzar niveles de renta adecuados en todo el territorio;</p>	<p>1. Definición de Áreas Básicas Territoriales constituidas por la agrupación de municipios en el umbral mínimo de cobertura territorial para equipamientos colectivos (salud, deporte, saneamiento, educación...).</p>
<p>2. Promover un crecimiento ordenado de las implantaciones sobre el territorio para favorecer una eficacia mayor de las actividades económicas y una mejor calidad de vida;</p>	<p>2. Estudio de los grandes sistemas urbanos como áreas de cohesión e influencia en su entorno territorial.</p>
<p>3. Favorecer el crecimiento económico de Cataluña y luchar contra el paro.</p>	<p>3. Definición de los Ámbitos Funcionales Territoriales constituidos por agrupaciones de comarcas y sistemas urbanos.</p>

Fuente: Memoria - Objetivos y carácter del Plan.

Elaboración propia

Plan Territorial Metropolitano de Barcelona (PTMB)

Es uno de los siete planes territoriales parciales en que se desarrolla el Plan territorial general de Cataluña. Abarca las comarcas del Alt Penedès, Baix Llobregat, Barcelonès, Garraf, **Maresme**, Vallès Occidental y el Vallès Oriental, con una superficie de 3.236 km² repartidos entre 164 municipios. Por lo tanto, tiene competencia en el área de estudio y desarrolla las siguientes propuestas:

- Hay que preservar y mejorar la estructura y la funcionalidad de los grandes espacios poco transformados de la región, de forma que constituya un verdadero sistema de espacios abiertos con la protección de nuevos espacios interconectados alrededor de los espacios protegidos por la legislación sectorial.
- Hay que proteger los espacios de especial interés por el ciclo hidrológico -zonas de recarga de acuíferos, cabeceras de cursos fluviales- para mejorar la calidad de las aguas y garantizar su abastecimiento.
- Hay que potenciar la continuidad de los espacios abiertos a lo largo de las cordilleras para proteger los espacios de especial interés para la conectividad y evitar la formación de barreras, y

hay que establecer conectores a las áreas más transformadas (depresión Pre litoral, valles del Llobregat y Besòs) para alcanzar la continuidad del conjunto del sistema.

- Hay que garantizar la permanencia de las áreas de elevado valor agrario y de sus elementos patrimoniales a fin de preservar sus valores productivos, sociales y paisajísticos.
- Hay que preservar el mosaico agroforestal de las llanuras, permaneciendo en zonas muy transformadas, por sus valores naturales y sociales y por el equilibrio territorial que representa.
- Hay que proteger y mejorar la estructura y funcionalidad del sistema de espacios fluviales, riberas, zonas húmedas e inundables- para favorecer la conectividad del conjunto del territorio, reducir los riesgos naturales asociados y preservar sus valores naturales y paisajísticos.
- Hay que preservar los espacios abiertos de separación urbana en áreas densamente transformadas para asegurar la continuidad de la matriz biofísica, potenciar el crecimiento compacto de los asentamientos, proteger los espacios litorales libres de urbanización, y asegurar el mantenimiento de los valores naturales, sociales y territoriales de estos enclaves.
- Hay que adecuar los asentamientos preexistentes para integrar de forma más armónica con la matriz biofísica.
- Hay que crear directrices propias para los espacios intersticiales y periurbanos, basados en sus lógicas y dinámicas, para su correcta planificación y gestión.
- Hay que detectar los puntos críticos para la conectividad ecológica generados por las infraestructuras de movilidad a nivel territorial, y establecer las directrices a seguir y desarrollar por el planeamiento sectorial y urbanístico en estos puntos.
- Hay que estimular el tratamiento integrado de las infraestructuras de movilidad, fomentando su agrupación en corredores que permitan una menor afectación e impacto sobre los espacios abiertos.
- Hay que fortalecer la estructura y la funcionalidad del conjunto del sistema de espacios abiertos para reducir los riesgos
 - naturales asociados a sus disfunciones y perturbaciones, y potenciar los modelos territoriales que minimicen estos riesgos.
- Es necesario incorporar las zonas inundables, las zonas de elevada pendiente y las zonas con materiales geológicos frágiles como suelo de protección especial, de acuerdo con la legislación ya existente.



Planes Territoriales Sectoriales

Los planes territoriales sectoriales se refieren sólo a uno o algunos aspectos de la realidad territorial: carreteras, espacios de interés natural, equipamientos comerciales, etc. que son analizados y proyectados, en cada caso, de manera especializada por el departamento de la Generalitat responsable de la materia que se trate. El contenido y las determinaciones de estos planes son los necesarios en cada caso en función de la naturaleza de la materia a planificar.

Los que tienen competencia en Les Cinc Sènies es:

- Planes Territoriales sectorial ambientales
 - 1 Plan de lucha contra el cambio climático-Agenda21 de Mataró

Planeamiento Urbanístico

Plan Director Urbanístico del Sistema Costero (PDUSC)

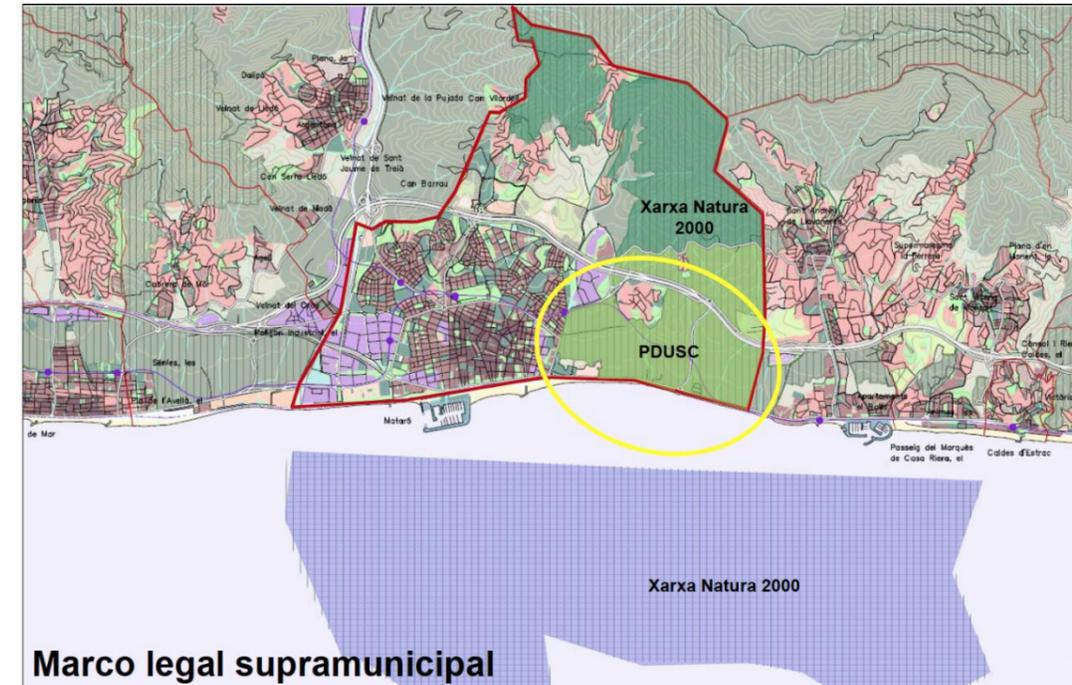
Existen dos:

- 1) **El Plan director urbanístico del sistema costero (PDUSC-1)** aprobado el 25 de mayo del 2005, afecta al suelo clasificado como urbanizable -no delimitado- y no urbanizable lo que corresponde a 23.500 hectáreas.
- 2) **El Plan director urbanístico de los ámbitos del sistema costero integrado por sectores de suelo urbanizable delimitado sin plan parcial aprobado (PDUSC-2)** aprobado en diciembre de 2005, protegiendo aproximadamente 500 hectáreas.

Dado que, el suelo de Les Cinc Sènies es suelo protegido, a continuación se procederá a destacar los aspectos más relevantes en cuanto al planeamiento del el PDUSC-1.

El PDUSC-1 nace con el objetivo de frenar el proceso de urbanización de manera inmediata, partiendo de la premisa que de que hay que proteger y valorar los espacios costeros que están todavía libres de ocupación además de evitar la urbanización siempre que sea posible.

Imagen 206: Área de Protección - PDUSC



Fuente: Ayuntamiento de Mataró

El alcance concreto del plan regula una franja costera que oscila entre los 500 metros adentro desde la línea del dominio público marítimo-terrestre y el ámbito de influencia según las diferentes unidades territoriales vinculadas a esta franja, sobre suelos clasificados de suelo no urbanizable y suelo urbanizable no delimitado.

El plan define nuevas categorías y subcategorías de suelo:

- a) **Suelo no urbanizable costero:** se corresponde con el suelo no urbanizable, incluido o no en el Plan de espacios naturales y el suelo urbanizable no delimitado, sin programa de actuación urbanística o plan parcial de delimitación vigente.

Dentro del suelo no urbanizable costero se establecen las siguientes subcategorías:

- Suelo no urbanizable costero incluido en el PEIN (clave NU-CPEIN y Código gráfico CPEIN)
- Suelo no urbanizable costero 1 (clave NU-C1 y Código gráfico C1)
- Suelo no urbanizable costero 2 (clave NU-C2 y Código gráfico C2)
- Suelo no urbanizable costero 3 (clave NU-C3 y Código gráfico C3)

- b) **Suelo Costanero Especial:** corresponde a suelo no urbanizable o suelo urbanizable no delimitado que no ha de pasar necesariamente a suelo no urbanizable costanero.



La parte costera que está en contacto con el área de Les Cinc Sènies posee categoría de suelo C1 y corresponde a aquellos suelos caracterizados por su valor de conexión entre ámbitos de suelos de especial calidad, bien por tratarse de suelos ya sujetos a la protección específica de su condición de espacios de interés natural, a fin de garantizar la continuidad de los mismos con los espacios del sistema costero que integran elementos morfológicos significativos, como es el caso de ríos, torrentes y rieras y sus entornos, entre otros-, o bien por sus valores específicos que, en todo caso, se consideran incompatibles con la posibilidad de instalaciones o construcciones que lesionen o impide la realización de los valores y de las finalidades de protección pretendidas, excepción hecha de las correspondientes usos admitidos y en las condiciones que se determinen.

Los aspectos básicos que afectan al Plan General de Mataró se encuentran en el PDUSC-1 con los siguientes *contenidos y delimitaciones*:

1. **La franja de los 500 metros adentro desde la línea marítimo-terrestre**, en todo el límite marítimo del término municipal, afectando a todo tipo de clase de suelo, que de acuerdo con el art.19 y 20.2 de las NN.UU. del PDUSC, cualquier licencia para nueva edificación debería elaborarse un estudio paisajístico y debería solicitar informe a la Dirección General del Paisaje. En el ámbito de la franja de los 500 m adentro de la línea marítimo-terrestre, no se admiten actuaciones de interés público, que no esté vinculadas con actividades relacionadas con la costa o al mar.
2. **El ámbito clasificado como SUELO NO URBANIZABLE COSTERO** con la subcategoría SNU-C1, casi coincidente con el ámbito del Plan Especial de las Cinc Sènies-Valldeix-Mata, según las siguientes unidades territoriales UTR- C1 (englobadas en SNU-C1 en plano de información I-1 a escala 1: 5.000):
 - 123 - Can Dorda
 - 124 - Riera de Mata (ámbito actual SUNP)
 - 125 - Plan del Castillo
 - 126 - La Casa Roja (ámbito actual SUNP)
 - 127 - Plan de San Simón I

Las unidades 124 y 126 de ámbito más reducido y situadas en el frente litoral, corresponden a la actual delimitación del Sectores del Litoral de suelo urbanizable no programados de servicios, y que el PDUSC les modifica la clasificación del suelo, pasando a Suelo no urbanizable, como una

de las modificaciones más relevantes que introducen, otro cambio esencial que se introduce con el PDUSC, es que no se admiten cambios de uso o nuevas actividades, si la edificación no está incluida en el "Catálogo de masías y casas rurales".

3. **El ámbito de la unidad territorial de suelo costero especial CE del Plan de San Simón**, en el que el Ayuntamiento en el proceso de adaptación del PGOM-96 al PDUSC, debe decidir el destino urbanístico de este suelo a efectos de la posibilidad de clasificar o no de Suelo urbanizable delimitado ampliando el actual sector "Plan de San Simón", o calificarlo de equipamiento público, o mantenerlo igual con la calificación de 7a (agrícola protegido).
4. **El documento de las Normas Urbanísticas del PDUSC**, es fundamental en esta modificación puntual del Plan General, ya que uno de los aspectos que condiciona la nueva regulación referente a los usos, edificaciones e instalaciones, es la inclusión o no de una edificación existente en el CATÁLOGO DE MASÍAS Y CASAS RURALES en el suelo no urbanizable .

Plan General de Ordenación de Mataró (PGOM)

Define el modelo de implantación de la ciudad y establece las determinaciones normativas que regirán para su desarrollo. El PGOM otorga la calificación de suelo no urbanizable protegido al área de Les Cinc Sènies, evitando que sea considerado suelo urbanizable consolidado.

Existen modificaciones puntuales en las *normas urbanísticas* del PGOM referente a la regulación del SUELO NO URBANIZABLE y SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO; dichas modificaciones parten de dos objetivos iniciales:

Primero: La adaptación del Plan General de Ordenación de Mataró, (de ahora en adelante PGOM-96) el Plan Director Urbanístico del Sistema Costero (de ahora en adelante PDUSC), como trámite jurídicamente necesario para el requerimiento de las mismas Normas urbanísticas del PDUSC, donde su disposición adicional primera establece que se ha de adaptar el planeamiento general de los municipios afectados, en el plazo de dos años desde la publicación de la aprobación definitiva del PDUSC. También establece que la aprobación inicial de la modificación puntual correspondiente deberá producirse en el plazo de 6 meses desde esta misma fecha. Teniendo en cuenta que hay dos documentos aprobados en relación al PDUSC, el primer y único que afecta al término municipal de Mataró, PDUSC-1.



Esta adaptación del PGOM-96 al PDUSC, donde la regulación normativa parte de la vigente Ley de Urbanismo (en adelante LUC), según el Decreto Ley 1/2005 de 26 de julio, conlleva inevitablemente adaptarse a esta ya su Reglamento de la Ley de Urbanismo (de ahora en adelante RLU), según Decreto 305/2006 de 18 de julio. El PDUSC afecta a los Sectores del Litoral del suelo urbanizable no programado, y por lo tanto parte de la regulación de esta clase de suelo también se adapta. Asimismo, uno de los instrumentos claves de la regulación de los usos y actividades del suelo no urbanizable que establece la LUC y el PDUSC integra, es el CATÁLOGO DE MASIAS Y CASAS RURALES.

Segundo: Adecuar el PGOM-96 a los objetivos actuales del PLAN ESPECIAL DE LAS CINCO SÈNIES-VALLDEIX-MATA, para poder llevar a cabo en carácter conjunto o seguidamente a esta modificación, la elaboración y tramitación de este Plan Especial.

Así pues, esta modificación con estos dos objetivos primeros, conllevan a la práctica una nueva regulación que abarca el suelo no urbanizable de Mataró y que se concreta finalmente con los siguientes puntos:

- Introducir la regulación del PDUSC, y como consecuencia la adaptación a la Ley de Urbanismo y su Reglamento en la regulación del suelo no urbanizable y parte del suelo urbanizable no programado del PGOM-96.
- Introducir el CATÁLOGO DE MASIAS Y CASAS RURALES en suelo no urbanizable en el PGOM-96, con el correspondiente Plan Especial que lo desarrolla, y se tramita paralelamente a esta modificación.
- Introducir otros aspectos entorno a la calificación urbanística que mejoran la regulación del suelo no urbanizable, en concreto la introducción del nuevo sistema de equipamientos agrario y la sub-zona de servicios y dotaciones privadas en suelo no urbanizable.
- Adaptar la regulación vigente del Plan Especial de las Cinco Sènies en el PGOM-96, a nuevos retos, objetivos y voluntades, a desarrollar en el planeamiento derivado.
- Elaborar la documentación urbanística gráfica refundida del PGOM-96 en todo el ámbito del suelo no urbanizable de Mataró, y la actualización de la clasificación del suelo en todo el término municipal, teniendo en cuenta las modificaciones propuestas en este documento, más otras que se han tramitado anteriormente.

Plan Especial de Mejora Rural y Desarrollo Agrícola de Les Cinc Sènies

La Modificación del PGOM-96 en relación al "Plan Especial de mejora rural y desarrollo agrícola de Les Cinc Sènies-Valldeix-Mata", parte del artículo 200 vigente que regula su desarrollo con el objetivo de potenciar la actividad agraria y mejorar las infraestructuras y ámbitos de equipamientos al servicio de las actividades agrarias.

La modificación del PGOM-96 se centra básicamente en modificar el art. 200 titulado actualmente "Plan Especial de mejora rural y desarrollo agrícola de las Cinco Sènies", donde se regula según diferentes apartados, el ámbito, los objetivos, condiciones de ordenación y uso.

El criterio es modificar el mínimo y sólo lo que se crea justo, preciso y conveniente, de este artículo 200, respecto al objetivo básico que el mismo título contempla referente al concepto de "mejora rural y desarrollo agrícola", con el objetivo de dejar mucha flexibilidad al mismo Plan Especial.

El objetivo de esta modificación además, tiene en cuenta que se pretende simplificar el actual Plan Especial y al mismo tiempo concentrar esfuerzos en tres aspectos claves:

- Modificar el ámbito inicialmente previsto ampliándolo con todas las zonas agrícolas, clave 7, que califica el PG, y como adaptación al PDUSC debe ampliarse incluía los tres ámbitos actuales de suelo urbanizable no programado del litoral.
- Mejora en las infraestructuras de servicios y sistemas vinculados a las explotaciones agrarias.
- Mejoras en el paisaje, como respuesta a los requerimientos del mismo PDUSC, e introducir aspectos para potenciar y facilitar la gestión urbanística para alcanzar los objetivos de este Plan Especial.
- Clarificar los aspectos de relación jerárquica entre el Plan General y el Plan Especial, de acuerdo con lo establecido en el artículo 92.2 del RLU y en concreto su apartado b) referido al suelo no urbanizable. Se limita la competencia del Plan General a las condiciones establecidas en el artículo 200, e integrar la capacidad de la delimitación de nuevas calificaciones del suelo al planeamiento derivado, siempre y cuando se justifiquen con los objetivos y determinaciones del artículo 200, según sistemas y zonas básicas y al mismo tiempo admitir sub-zonas, en su caso con regulaciones de carácter más preciso.

La regulación de este Plan Especial ha sido modificada posteriormente a la ejecutividad del PGOM 96, a través las sentencias (años 2001-2002) del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña sobre tres recursos contenciosos administrativos interpuestos en su momento, contra aprobación definitiva del PGOM 96, afectando a los siguientes aspectos:



- La redacción del artículo 200 "Plan Especial de mejora rural y desarrollo agrícola de las Cinco Sènies ", suprimiendo los apartados 3 y 4 del artículo, referentes a la calificación de " parque agrícola "y en las condiciones de gestión del sector referente básicamente a la creación de un" banco de tierras de gestión pública".
- La redacción del artículo 322 "Zona de desarrollo agrícola. Clave 7ª ", sobre la eliminación de un párrafo del apartado 3, referente también a la calificación del sistema de " Parque Agrícola "en el marco de los sistemas de espacios libres.
- Y puntualmente en los planos de ordenación 1: 2.000, números 03/17, 18/03, 20/3 y 03:21, modificándose un ámbito calificado de zona 7 de desarrollo agrícola, para pasar a zona 7 de valor agrícola (ámbito Can Dorda).

Por el motivo de estas sentencias, y por la previsión de ampliar considerablemente el ámbito del Plan Especial, incluía los ámbitos calificados también agrícolas (zonas 7 y 7b) por sobre la autopista, se propone tramitar paralelamente al Plan Especial una "Modificación puntual del Plan General de Ordenación de Mataró en el ámbito de las Cinc Sènies-Mata-Valldeix". Esta modificación puntual también introduce una nueva regulación para un nuevo "Sistema de espacios libres de la llanura agrícola". En fecha 15 de abril de 1999 se tramitó y aprobó por el Pleno municipal el Avance del "Plan Especial Cinco Sènies-Mata-Valldeix". El Plan Especial y la modificación puntual mencionada anteriormente aprueban inicialmente y conjuntamente en fecha 8 de mayo de 2003. En el marco de la información pública de los dos documentos urbanísticos en tramitación aprobados inicialmente, se interponen varias alegaciones y el documento queda parado hasta la actualidad. En fecha 16 de marzo de 2005, la Comisión Territorial de Urbanismo de Barcelona acuerda la conformidad al texto refundido de las Normas Urbanísticas del PGOM, promovido por el Ayuntamiento de Mataró, donde se incluyen y se refunden los artículos 200 y 322 según los contenidos de las sentencias citadas del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña referentes al Plan Especial de las Cinc Sènies.

El Plan de lucha contra el cambio climático - Agenda 21 Mataró (PLCC-AgM)

El PLCC-Ag21M tiene su horizonte en el año 2020 e incluye las siguientes líneas estratégicas:

1. Conseguir un entorno territorial que permita una mayor eficiencia, reduciendo las necesidades de desplazamiento, y con una interacción más sostenible con el entorno
2. Favorecer los modos de movilidad sostenible mejorando la accesibilidad, promoviendo el uso racional del vehículo privado y mejorando la calidad acústica

3. Preservar la biodiversidad y gestionar adecuadamente los sistemas agroforestales
4. Incentivar el uso eficiente del agua y mejorar el sistema de saneamiento
5. Reducir la generación de residuos, optimizar el servicio de recogida y aumentar el reciclaje
6. Implicar a la sociedad de Mataró en la consecución de una ciudad más sostenible
7. Promover un nuevo modelo energético basado en el ahorro energético y en el máximo de autoproducción de energía renovable
8. Utilizar la energía de forma eficiente en los servicios de la administración pública.
9. Extender la compra pública ambientalmente correcta y la gestión ambiental en el conjunto de la administración municipal.

Las líneas estratégicas 3, 4 y 6 influyen claramente en Les Cinc Sènies, ya que es una zona importante para la protección de la biodiversidad, los recursos hídricos y la sostenibilidad ambiental de Mataró y del entorno metropolitano.

Red de Custodia del Territorio – Plan de Trabajo 2015 – 2020

La custodia del territorio es definida como una herramienta de gestión del territorio que tiene como objetivo implicar a los propietarios y usuarios del territorio en la conservación y el buen uso de los valores y los recursos naturales, culturales y paisajísticos. Es un método de trabajo eficaz y democrático que es fundamentado en dos principios básicos:

- Una aproximación transversal a la gestión y la conservación del territorio.
- Una participación directa de la sociedad civil en las políticas públicas y la acción sobre el territorio para la conservación de la biodiversidad.

El Plan de Trabajo 2015-2020 quiere dar cumplimiento a 3 objetivos específicos y 10 Acciones Operativas (AO):

OBJETIVO 1: Intensificar la alianza y la concertación público-privada para la promoción de la custodia del territorio

AO1. Desarrollo de acciones prioritarias de la Comisión para el Desarrollo de la Custodia del Territorio (CDCT)

AO2. Aplicación de medidas fiscales y económicas a favor de la custodia del territorio.

AO3. Fomento de la actuación de los entes locales como entidades de custodia, y encaje con la legislación de gobiernos locales y urbanística

AO4. Participación en el impulso y la elaboración de la Ley de la Biodiversidad y el Patrimonio Natural en materia de custodia del territorio



OBJETIVO 2: Desarrollar acciones marco de promoción, apoyo e impulso de la custodia del territorio en Cataluña y del tejido social que la hace posible y necesaria

AO5. Promoción de la economía verde en la custodia del territorio

AO6. Promoción del impacto social y la implicación ciudadana en la custodia del territorio

AO7. Aumento del alcance territorial de la custodia del territorio en Cataluña

AO8. Organización de actos institucionales conjuntos

OBJETIVO 3: Impulsar las buenas prácticas y la calidad en la custodia del territorio

AO9. Herramientas y servicios para la calidad de la custodia del territorio

A10. Fomento de Grupos de Trabajo de custodia del territorio por ámbitos temáticos y de actuación

A11. Impulso del trabajo en red para la custodia del territorio más allá de Cataluña

6.3. ESCENARIOS

Constituyen un enfoque o una forma de ver la planificación del desarrollo territorial de manera futurista, es decir, pensando cómo puede ser y cómo queremos que sea Les Cinc Sènies en el año 2050. Esta forma de planificación visualiza el modelo territorial futuro o deseado en un horizonte a largo plazo y plantea escenarios o situaciones que pueden presentarse, dependiendo del grado de intervención planificadora y ordenadora.

Su elaboración permite programar el futuro actuando en el presente, para lo cual se distinguen tres tipos de escenarios:

- **Tendencial**, es el escenario que trata de mostrar lo que sucederá si las cosas siguen como van, sin intervención alguna.
- **Utópico**, es el escenario en el que convergen todas las hipótesis relacionadas con impactos positivos sobre el sistema. Generalmente, corresponde a un escenario totalmente distante del actual.
- **Distópico**, es el escenario en el que convergen todas las hipótesis relacionadas con condiciones adversas e impactos negativos de las variables. Es la peor situación que podría ocurrir en el territorio.

TEMÁTICA AMBIENTAL

TENDENCIAL

Las proyecciones del clima en las Cinc Sènies según el Tercer Informe sobre el Cambio Climático en Cataluña (TICCC) prevén cambios en el clima que afectarán negativamente a las actividades agrícolas, socio-ambientales, el paisaje y sobretodo a la salud de las personas. El sistema pluviométrico de las Cinc Sènies no es eficiente y está muy expuesto a estos cambios.

La zona de las Cinc Sènies, está desconectada de la ciudad y es poco visible. Además, el uso del suelo de las Cinc Sènies está fragmentado, es decir se observan parcelas cultivadas junto a parcelas no cultivadas, incrementando el riesgo de perder el valor ambiental y más que todo el uso agrícola.

La ausencia de espacios de convivencia en el área de las Cinc Sènies provoca que se improvisen sitios para realizar actividades al aire libre, generando contaminación por la ausencia de una óptima gestión de residuos.

UTÓPICO

Las medidas adoptadas a nivel mundial para contrarrestar el cambio climático (CC) van surgiendo efecto y la temperatura, inundaciones, sequía y la erosión no han aumentado como se tenía previsto. A nivel



local las medidas de adaptación (infraestructura pluviométrica) y mitigación del CC puestas en marcha durante los últimos años en esta zona, han logrado que la superficie cultivada y la producción por hectárea cultivada se incrementen a escala exponencial.

Se ha diseñado un corredor ecológico para el área de las Cinc Sènies, de manera que este ecosistema se conecte a otro de escala superior a la local. La fragmentación del suelo ha desaparecido, provocando la continuidad de las parcelas cultivadas.

En el área, se acondiciona un sistema de salud urbana con la finalidad de que las personas puedan acceder a realizar actividades al aire libre, contribuyendo a la mitigación del CO2. Se disminuye la temperatura de la zona con la creación de espacios sombra, generando bienestar en los visitantes que acuden a esta zona.

DISTOPICO

Las Cinc Sènies será objeto de inundaciones, sequías y una alta erosión de su suelo debido a la ausencia de medidas que contribuyan a lidiar con el CC (a nivel global) desencadenando: erosión del terreno y a su vez que la zona pierda todo su valor agrícola y socio-ambiental.

La zona está totalmente desconectada de la ciudad e invisible para la población que habita en la ciudad. El Suelo de las Cinc Sènies se encuentra muy fragmentado, con pérdida total de su uso agrícola y de su valor ecológico, social, cultural y patrimonial.

La tierra, el agua y el aire se han contaminado tanto que ya no es posible cultivar, vivir, o realizar actividades al aire libre en condiciones saludables.

Tabla 4: Temática Ambiental

	TENDENCIAL	UTÓPICO	DISTOPICO
AMBIENTAL	Variaciones climáticas con afectaciones y cambios en salud, suelo y paisaje. Sistema pluviométrico no es eficiente.	Las medidas de adaptación (infraestructura pluviométrica más eficiente) y mitigación frente al cambio climático surge efecto. Incremento en la calidad del suelo.	Suelo de Les Cinc Sènies degradado a causa de inundaciones, sequías, erosión del terreno. Pérdida del valor agrícola y socio-ambiental.
	Limitada conexión de Les Cinc Sènies con los demás barrios.	Diseño de un corredor ecológico a fin de conectar el ecosistema a otro de escala	La zona está totalmente desconectada de la ciudad. Suelo muy fragmentado

Suelo fragmentado (parcelas cultivadas junto a parcelas no cultivadas).	superior a la local. La fragmentación ha desaparecido (ausencia de parcelas no cultivadas).	(pérdida total de: uso agrícola, valor ecológico, social, cultural y patrimonial).
Falta de espacios de convivencia (la improvisación genera contaminación). Ausencia de una óptima gestión de residuos.	Se acondiciona un sistema de salud urbana. Mitigación del CO2, disminución de la temperatura, espacios sombra.	Contaminación del suelo, agua y aire. No es posible cultivar, vivir, o realizar actividades al aire libre en condiciones saludables.

Elaboración Propia

TEMÁTICA SOCIO-CULTURAL

TENDENCIAL

Ausencia de interacción entre la población local y la zona agrícola. En relación al crecimiento de la población, se vislumbra un crecimiento de aproximadamente un 30%, lo que llevaría al barrio de tener aproximadamente 9.062 personas en el año 2050; El área agrícola no asume una importancia significativa para la producción de los alimentos de la ciudad, pero surgen dentro de su alcance actividades no conformes en el sector agrícola; El sector agrícola representa la tasa de desempleo más baja, mientras que la industrial representa el valor más alto.

UTÓPICO

El área está totalmente integrada con el resto de la ciudad y se convierte en un espacio de interacción social permanente; La estructura de la población es homogénea y equilibrada y la tasa de natalidad resulta igual a la tasa de mortalidad; La economía es un centro importante en la ciudad de Mataró, implicando a un número importante de personas en el sector agrícola; mediante un sistema de formación es posible reducir la tasa de desempleo de los otros sectores ofreciendo empleos a la población, aumentando los ingresos totales de la ciudad.



DISTÓPICO

El área es vista por los ciudadanos como un área totalmente desconectada del resto de la ciudad y la comunidad no reconoce ningún sentido de pertenencia; La edad media de la población aumenta, la tasa de natalidad se reduce y la mayoría de la población se sitúa entre 60 y 64 años de edad. La estructura de la población es desigual; El área agrícola está contaminada por actividades industriales y la fertilidad de la tierra está comprometida. La producción agrícola se interrumpe; La tasa de desempleo agrícola de Mataró aumenta al generar condiciones de vida desfavorables para la población.

Tabla 5: Temática Socio-Cultural

Elaboración Propia

ESCENARIO INSTITUCIONAL

TENDENCIAL

Se resolverá parcialmente la problemática de accesibilidad desde la ciudad al área agrícola que actualmente está poco conectada y poco accesible. La zona de las Cinc Sènies provee de productos únicamente a nivel local, y excluye a la población más vulnerable de la ciudad. La práctica de la agricultura se pierde progresivamente.

Cumplimiento parcial del PDUSC, dando paso a urbanizaciones sin regulación.

UTÓPICO

La zona dispone de un sistema de accesibilidad que permite la óptima comunicación entre el espacio urbano, periurbano y los espacios abiertos, esto ha generado nuevos valores: paisajístico, social, cultural, patrimonial, entre otros. La zona agrícola se ha conectado con la ciudad, y a través de un acuerdo y/o convenio entre el Ayuntamiento y la asociación de agricultores se crea un espacio de comercio – mercado- en donde los campesinos ofrecen sus productos a precios competitivos. La Generalidad de Cataluña determina que en las escuelas de primaria se debe impartir la materia “agricultura y ciudad” a fin de garantizar la continuidad de su práctica. Además se realizan eventos públicos que incluyen a la colectividad y finalmente el cumplimiento total del PDUSC, mediante fiscalizaciones por parte del Ayuntamiento y la Generalitat.

DISTÓPICO

La zona no se considera parte integrante de la ciudad y se ha cambiado el planeamiento urbanístico y se ha hecho de esta área agrícola una zona industrial. La falta de producción agrícola local provoca que se importen alimentos desde otras ciudades, ocasionando un incremento significativo en el precio de los mismos.

La Administración otorga licencias para que en el área de Les Cinc Sènies se materialicen proyectos de tipo industrial o sanitario.

A raíz de la pérdida de vigencia del PDUSC, el área que comprende las Cinc Sènies es comercializada por completo y destinada al sector inmobiliario y construcción.

Tabla 6: Temática Institucional

	TENDENCIAL	UTÓPICO	DISTÓPICO
INSTITUCIONAL	La accesibilidad y conectividad se resolverá parcialmente.	Óptima comunicación y conexión entre el espacio urbano, periurbano y espacios abiertos, generando nuevos valores.	No se conecta a la ciudad y cambio del uso del suelo a urbano consolidado.
	Abastecimiento local de productos, excluyendo a los sectores desfavorecidos.	Agricultura social y de proximidad para la población local.	Desabastecimiento de alimentos, debido a la nula producción local. Incremento significativo en el precio de los alimentos debido a costos de importación.
	Perdida exponencial de la práctica agrícola.	Se establecen iniciativas educativas y eventos públicos para asegurar la continuidad de la práctica agrícola.	El Ayuntamiento destina el área de las Cinc Sènies a proyectos de tipo industrial y sanitario.
	Cumplimiento parcial del PDUSC.	Cumplimiento total del PDUSC, mediante fiscalizaciones por parte del Ayuntamiento y la Generalitat.	Comercialización del suelo de la Cinc Sènies a raíz de la pérdida de vigencia del PDUSC.



4. CRITERIOS

Una vez realizada la diagnosis y la elaboración de los escenarios, estos fueron presentados a los vecinos de la zona. Como resultado de dicha reunión se elaboraron criterios para cada temática a partir de las opiniones y propuestas recogidas por la comunidad con la única finalidad de hacer de Les Cinc Sènies un espacio de alta calidad ambiental, de preservación patrimonial y de impulso de nuevos usos agrarios que sirva de conexión entre el espacio urbano y el espacio abierto a escala metropolitana.

A continuación se muestran las tablas de criterios por temática:

Tabla 7: Criterios Ambientales

CAMPO	CRITERIOS
Conexión	Hacer de Les Cinc Sènies un elemento clave de la conexión entre el medio marítimo y los espacios entre tierra.
Fragmentación	Mantener y dar continuidad a los usos agrícolas en el conjunto del espacio de Les Cinc Sènies.
Clima	Hacer de Les Cinc Sènies un espacio clave para la adaptación a nivel metropolitano y de la ciudad de Mataró a los efectos del Cambio climático.

Elaboración Propia

Dentro del **tema ambiental**, uno de los primeros criterios adoptados es hacer de las Cinc Sènies un elemento clave de la conexión entre el medio marítimo y los espacios de entre tierra, a fin de potenciar el corredor ecológico a nivel metropolitano, además se considera importante mantener y dar continuidad a los usos agrícolas del conjunto del espacio de Les Cinc Sènies con el objetivo de coser las parcelas cultivadas y crear un espacio homogéneo en cuanto a actividad. Por ultimo, es relevante hacer de Les Cinc Sènies un espacio clave para la adaptación de la ciudad de Mataró a los efectos del Cambio Climático, ya que es uno de los espacios abiertos protegidos más importantes del Maresme.

Tabla 8: Criterios Socio-Culturales

CAMPO	CRITERIOS
Reconocimiento Social	Potenciar la relación entre los barrios urbanos de Mataró con el área de Les Cinc Sènies.
Funciones	Promover el desarrollo armonioso de las actividades agrícolas con los usos de recreo y esparcimiento.
Valores	Asegurar la preservación de los valores culturales y patrimoniales.
Ocupación	Potenciar el producto de agricultura sostenible, de calidad y de proximidad, así como la multifuncionalidad del área.

Elaboración Propia

En cuanto al **tema socio-cultural**, se considera importante potenciar la relación entre los barrios de la zona urbana de Mataró con el área agrícola de Les Cinc Sènies para aumentar el reconocimiento social de la población sobre este espacio y su actividad agrícola. Por otro lado, se pretende promover el desarrollo armonioso de las actividades agrícolas con los usos de recreo y esparcimiento, propiciando una multifuncionalidad del espacio agrario que acoja otras actividades de la población de manera que convivan en equilibrio. Relacionado con lo anterior, la multifuncionalidad del espacio agrícola asegura y fomenta la preservación de los valores culturales y patrimoniales del área de estudio. En ultimo lugar, se considera importante potenciar el producto de agricultura sostenible, de calidad y de proximidad para fomentar su demanda y así aumentar el empleo en el sector agrícola.

Tabla 9: Criterios Legislativos-Institucionales

CAMPO	CRITERIOS
Accesibilidad	Reforzar la posición de Les Cinc Sènies en el conjunto de los espacios abiertos de la región metropolitana, fomentando su valor paisajístico, su accesibilidad y representación.
Datos estadísticos	Hacer de Les Cinc Sènies un espacio de monitorización de las transformaciones ambientales, climáticas y sociales.

Elaboración Propia



Finalmente, en el **tema institucional** se ha considerado en primer lugar la accesibilidad a la zona, ya que esto aumenta los flujos de población hacia el espacio agrícola facilitando y consolidando su multifuncionalidad, por lo que se espera reforzar la posición de Les Cinc Sènies como nodo en el conjunto de los espacios abiertos de la Región Metropolitana. El segundo y último criterio se define como hacer de Les Cinc Sènies un espacio de monitorización de las transformaciones ambientales, climáticas y sociales ya que actualmente hay una ausencia de información de la actividad agrícola y de las dinámicas de la población.

reparcelación que permitan unificar las parcelas cultivadas.	Ayuntamiento y la Generalitat.
Tener el suelo cultivado a fin de evitar la erosión.	Acuerdos de mitigación frente al cambio climático.
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES

Elaboración Propia

6.5. ANÁLISIS DAFO

Se procedió en primera instancia a la elaboración de la matriz DAFO Parcial para cada ámbito (ambiental, socio-cultural e institucional), cada matriz recoge aspectos, positivos (fortalezas/oportunidades) y negativos (debilidades/amenazas) de cada ámbito, expuestas a continuación:

Tabla 10: DAFO Parcial Ambiental

	LOCAL	GENERAL
NEGATIVO	DEBILIDADES	AMENAZAS
	Limitada conexión: Medio marítimo y espacio entre-tierra.	Tendencia a la dispersión de la urbanización en toda la región metropolitana.
	Ruptura de la continuidad de las parcelas cultivadas.	Poco rendimiento productivo y crisis estructural de la actividad agrícola.
POSITIVO	Las condiciones del terreno predisponen a una elevada erosión.	La evolución climática conlleva a una mayor irregularidad y mayor violencia de los episodios meteorológicos.
	Espacio grande, casi como el área urbana.	Mayor consideración de los espacios abiertos en el planeamiento territorial.
	Existencia de posibles planes de	Formación agrícola por parte del



Tabla 11: DAFO Parcial Socio-Cultural

	LOCAL	GENERAL
NEGATIVO	DEBILIDADES	AMENAZAS
	Pérdida del sentido de pertenencia de la población debido al no reconocimiento del valor agrícola.	Perdida de población que reside en los espacios periurbanos agrícolas.
	Escaso interés en la actividad agrícola de algunos propietarios e inquilinos.	Incorporación de funciones no ligadas a la agricultura.
	Escaso reconocimiento del valor cultural y patrimonial.	Pérdida del valor patrimonial a escala metropolitana.
	Desplazamiento	Incremento del desempleo
POSITIVO	Aumento de la calidad de vida y cohesión social.	Reconocimiento supralocal, cohesión social y punto de interacción a nivel metropolitano.
	Reconocimiento de la actividad agrícola como valor educativo.	Aumento de la actividad agrícola que atrae población.
	Creación de un valor económico y cultural derivado de la agricultura y el patrimonio.	La consolidación del valor patrimonial contribuye a la sostenibilidad para las generaciones futuras.
	Nuevos puestos de trabajo.	Aumento del consumo de productos ecológicos y locales.
	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES

Elaboración Propia

Tabla 12: DAFO Parcial Institucional

	LOCAL	GENERAL
NEGATIVO	DEBILIDADES	AMENAZAS
	Escasa presencia de puntos de acceso al área agrícola.	Cambio de uso del suelo en el área agrícola.
	Falta de conocimiento de las reales dinámicas respecto al uso del suelo.	Ausencia de un sistema de evaluación y diagnóstico de los usos del suelo.
POSITIVO	Proximidad con grandes conurbaciones, principalmente con la ciudad de Mataró.	Aumentar la conectividad con los principales nodos metropolitanos.
	Espacio protegido a nivel jurídico.	Posibilidad de monitorizar las variables ambientales, económicas para su comparación a nivel metropolitano y local.
	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES

Elaboración Propia

A raíz de la elaboración de las matrices DAFO Parciales (para cada ámbito), surge la matriz DAFO General la cual recoge los aspectos más relevantes de cada DAFO parcial:

Tabla 13: DAFO General

	LOCAL	GENERAL
NEGATIVO	DEBILIDADES	AMENAZAS
	Fragmentación del uso del suelo debido a la presión de usos periurbanos y una morfología adversa del territorio.	Evolución climática perjudicial para la actividad agrícola.



POSITIVO	Poco reconocimiento del valor social y económico.	Perdida del reconocimiento del valor patrimonial de la agricultura.
	Accesibilidad.	Cambio del uso del suelo de las áreas agrícolas.
	Espacio abierto protegido y próximo a la ciudad.	Mecanismo de mitigación para el cambio climático.
	Espacio agrícola con potencial: Área Multifuncional.	Reconocimiento supralocal del producto agrícola, ecológico y local (km0)
	Protección del espacio ambiental y productivo.	Mejora de la conectividad internodal gracias a la consolidación de la actividad agrícola.
	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES

Elaboración Propia

DEBILIDADES: En el tema Ambiental se tomaron en consideración los criterios de conexión, fragmentación y clima. La conexión interior de la zona entre el espacio marítimo y el espacio de entre tierra es limitada, además se observa en el área una ruptura de la continuidad de las parcelas cultivadas y por ultimo las condiciones del terreno predisponen a una elevada erosión. En cuanto al tema Socio-Cultural se tomo en consideración los criterios de relación, función, valores y ocupación. En este sentido, Les Cinc Sènies se considera un elemento de poca representatividad identitaria, siendo un espacio pensado únicamente con función agrícola lo que trae consigo poca valoración cultural y económica/laboral. Finalmente, en el tema institucional los criterios tomados en cuenta fueron accesibilidad y datos estadísticos, siendo los puntos de acceso muy limitados junto con una ausencia de información de las dinámicas del área.

AMENAZAS: En la temática ambiental, los efectos del cambio climático sobre la zona de estudio, ha sido la principal amenaza que hemos detectado, seguido por la pérdida del valor patrimonial y de la actividad agrícola a nivel global en cuanto a la temática sociocultural. Por ultimo, la constante amenaza

que a nivel global están sufriendo las áreas agrícolas para sustituir su principal actividad por otras mas rentables económicamente, se visualiza como una clara amenaza para nuestra área de estudio desde el punto de vista institucional.

FORTALEZAS: Desde el punto de vista ambiental, una de las principales fortalezas inidentificadas es el tamaño y la cercanía existente del área agrícola respecto al área urbana de Mataró, lo cual hace de la zona de estudio una virtud tener la agricultura tan próxima y consolidada a centros poblados urbanos. En relación al tema sociocultural, una de las fortalezas identificadas es el potencial que tiene el área como espacio multifuncional para acoger y desarrollar una variedad de actividades para la comunidad. Por ultimo, una de las grandes fortalezas es que actualmente dicho espacio se encuentra protegido desde el punto de vista ambiental y productivo por una legislación vigente.

OPORTUNIDADES: En la temática ambiental se considera una oportunidad importante que la actual política global contra el cambio climático consolida al área estudio como un elemento importante de mitigación a nivel metropolitano. Bajo el prisma sociocultural, el actual aumento del consumo de productos ecológicos y locales de proximidad se considera que es una gran oportunidad para potenciar la principal actividad de nuestra área estudio creando un reconocimiento socioeconómico supralocal. Por ultimo, respecto al tema institucional la oportunidad que se visualiza es la creación de un nodo agrícola que agrega valor a la ciudad de Mataró potenciando su imagen, patrimonio y servicios, lo cual a su vez refuerza su rol como nodo de la región metropolitana.



6.6. PROPUESTAS Y PROYECTOS

Tabla 14: Propuesta 1 – Proyecto 1.1

FOMENTAR LA AGRICULTURA MEDIANTE LA INTENSIFICACIÓN DEL CULTIVO Y LA VALORACIÓN DEL PRODUCTO LOCAL, RECONFIGURANDO EL TEJIDO PRODUCTIVO DE LES CINC SÈNIES

PROYECTO 1.1

Recuperación del terreno abandonado, improductivo o con usos no relacionados con la agricultura.

OBJETIVO

Incentivar la recuperación del terreno abandonado, improductivo o con usos no relacionados con la agricultura, mediante acciones orientadas a la adaptación de actividades productivas sostenibles que constituyan un territorio más homogéneo.

ACTUACIÓN

- Crear un banco de tierras público a través de la compra, permuta o daciones en pago de terreno en suelo calificado como agrícola.
- Gestión del Banco de Tierras.
- Creación de una plataforma online (SIG) que incluya un catálogo virtual de las parcelas disponibles, con información completa y accesible por todos aquellos interesados en el arrendamiento de dichas parcelas.
- Invertir las sanciones disciplinarias en suelo no urbanizable en la compra de terrenos para hacer este banco de tierras público, en aplicación del derecho de retracto. Esta acción debería de ir precedida de la aplicación de la disciplina urbanística.
- Acuerdo público-privado para la gestión de los terrenos abandonados, improductivos o utilizados de modo inadecuado.
- Utilización multifuncional del terreno.

AGENTES

- Unión de Pagesos
- Agricultores

LOCALIZACIÓN

Les Cinc Sènies

TEMPORALIDAD

2 años

RECURSOS

Ayuntamiento de Mataró

CONCERTACIÓN Y TRAMITACIÓN

La puesta en marcha del proyecto estaría a cargo del Ayuntamiento, mediante la captación de terrenos improductivos y puestos a disposición de los demandantes de este tipo de bien en particular a través de una plataforma online (SIG).

EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

- Ayuntamiento de Mataró
- Unidad de Gestión Agrícola y forestal

El proyecto mencionado se complementaría con las siguientes acciones:

ACCIONES COMPLEMENTARIAS

- Creación de un impuesto a los propietarios de los terrenos cultivables abandonados, improductivos o con usos no relacionados con la agricultura.
- Desgravaciones fiscales para todos aquellos propietarios que pongan a disposición del Banco de Tierras sus terrenos.



FOMENTAR LA AGRICULTURA MEDIANTE LA INTENSIFICACIÓN DEL CULTIVO Y LA VALORACIÓN DEL PRODUCTO LOCAL, RECONFIGURANDO EL TEJIDO PRODUCTIVO DE LES CINCSÈNIES

PROYECTO 1.2

Creación de una Cooperativa de Productores, recuperación y promoción de los productos de Les Cinc Sènies.

OBJETIVO

Proporcionar soporte técnico, agrícola, formativo, jurídico y comercial a los miembros de la Cooperativa.

ACTUACIÓN

- Creación de una Cooperativa de Productores
- Creación de la marca de calidad agrícola “Les Cinc Sènies”, en la línea de anterior producción de calidad.
- Formalizar la creación de una sede a fin de brindar: asesoramiento integral agrario, apoyo en la comercialización, promoción de los productos locales y formación continua.
- Promocionar la recuperación de productos y marcas locales como: la patata de Mataró.

AGENTES

- Generalitat de Catalunya (Departamento de Educación)
- Ayuntamiento de Mataró
- Unión de Pagesos
- Agricultores
- Propietarios del suelo

LOCALIZACIÓN

Se proponen dos localizaciones posibles:

- Parcela urbana localizada en la zona de entrada del camino de Les Cinc Sènies colindante a la riera de Sant Simò. (Punto de Información)
- Parcelas urbanas localizadas próximas a la Biblioteca Antoni Comas. (Centro de interpretación/de Alto Rendimiento Agrícola)

TEMPORALIDAD

2 años

RECURSOS

Ayuntamiento de Mataró

CONCERTACIÓN TRAMITACIÓN

Y A cargo del Ayuntamiento de Mataró y la Generalitat de Catalunya.

EVALUACIÓN SEGUIMIENTO

- Y
- Ayuntamiento de Mataró
 - Consell Comarcal del Maresme

FOMENTAR LA AGRICULTURA MEDIANTE LA INTENSIFICACIÓN DEL CULTIVO Y LA VALORACIÓN DEL PRODUCTO LOCAL, RECONFIGURANDO EL TEJIDO PRODUCTIVO DE LES CINCSÈNIES

PROYECTO 1.3

Planificación de un Sistema de distribución del producto local.

OBJETIVO

Promocionar, distribuir y comercializar semanalmente los productos de Les Cinc Sènies en los diferentes barrios de Mataró.

ACTUACIÓN

- Acondicionamiento de un vehículo (tipo furgoneta churrería) para la distribución y comercialización directa de los productos de Les Cinc Sènies.
- Utilización de la sede de la Cooperativa como almacén (stock de productos), aparcamiento y administración de la actividad comercial.
- Planificación de un itinerario semanal de comercialización de los productos en cada barrio.
- Acuerdo con el Servicio de Ocupación Municipal para la contratación del personal.
- Cooperativa de Productores
- Ayuntamiento de Mataró

AGENTES

LOCALIZACIÓN

Sede de la Cooperativa de Productores



TEMPORALIDAD	1 año
RECURSOS	Ayuntamiento de Mataró Generalitat de Catalunya UE
CONCERTACIÓN Y TRAMITACIÓN	Ayuntamiento de Mataró
EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO	

COSER EL TEJIDO URBANO-RURAL PARA MEJORAR LA PERMEABILIDAD DE LOS ESPACIOS INTERIORES DE LES CINCSÈNIES CON LA CIUDAD DE MATARÓ, ASEGURANDO UNA MAYOR POTENCIACIÓN Y PROTECCIÓN DEL ESPACIO AGRÍCOLA	
PROYECTO 2.1	Intervención sobre la movilidad existente, recuperación patrimonial, restauración ambiental y modernización de rutas en el interior de Les Cinc Sènies
OBJETIVO	Disponer de una red vial optimizada en el interior de Les Cinc Sènies.
ACTUACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Restaurar los caminos de las rieras en el territorio de Les Cinc Sènies. ▪ Acondicionar la accesibilidad de las rutas según la normativa aplicable para la zona. ▪ Acondicionar las rutas para un óptimo uso de la bicicleta.
AGENTES	<ul style="list-style-type: none"> • Generalitat de Catalunya • Ayuntamiento de Mataró
LOCALIZACIÓN	Les Cinc Sènies
TEMPORALIDAD	2 años
RECURSOS	
CONCERTACIÓN Y TRAMITACIÓN	Generalitat de Catalunya Ayuntamiento de Mataró
EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO	



COSER EL TEJIDO URBANO-RURAL PARA MEJORAR LA PERMEABILIDAD DE LOS ESPACIOS INTERIORES DE LES CINC SENIES CON LA CIUDAD DE MATARÓ, ASEGURANDO UNA MAYOR POTENCIACIÓN Y PROTECCIÓN DEL ESPACIO AGRÍCOLA

PROYECTO 2.2	Conexión con la infraestructura verde de la Ciudad.
OBJETIVO	Establecer una conexión entre el contexto urbano y el área de Les Cinc Sènies.
ACTUACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Incorporar cobertura vegetal a lo largo de la vía que conecta Palau-Escorxador con el área de Les Cinc Sènies. ▪ Inserción de elementos de conexión vegetal típicamente mediterránea.
AGENTES	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Generalitat de Catalunya ▪ Ayuntamiento de Mataró ▪ Cooperativa de Productores ▪ Organizaciones ciudadanas
LOCALIZACIÓN	Camino de Les Cinc Sènies
TEMPORALIDAD	2 años
RECURSOS	Ayuntamiento de Mataró
CONCERTACIÓN Y TRAMITACIÓN	Generalitat de Catalunya
EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO	Ayuntamiento de Mataró

COSER EL TEJIDO URBANO-RURAL PARA MEJORAR LA PERMEABILIDAD DE LOS ESPACIOS INTERIORES DE LES CINC SENIES CON LA CIUDAD DE MATARÓ, ASEGURANDO UNA MAYOR POTENCIACIÓN Y PROTECCIÓN DEL ESPACIO AGRÍCOLA

PROYECTO 2.3	Proveer de nuevos espacios lúdicos y de empoderamiento para la comunidad (memoria urbana-identidad colectiva-patrimonio cultural)
OBJETIVO	Potenciar la interacción social de los barrios de Mataró con el área de Les Cinc Sènies a fin de promover el reconocimiento social.
ACTUACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Construcción de espacios de juegos infantiles, infraestructura deportiva y para mascotas con materiales rústicos de la zona. ▪ Promover las salidas pedagógicas de conocimiento del entorno de proximidad . ▪ puesta en valor de elementos patrimoniales (patrimonio ambiental y patrimonio cultural)
AGENTES	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Generalitat de Catalunya ▪ Ayuntamiento de Mataró ▪ Organizaciones Ciudadanas de Mataró
LOCALIZACIÓN	Parcela urbana localizada en la zona de entrada del camino de Les Cinc Sènies colindante a la riera de Sant Simò.
TEMPORALIDAD	1 año
RECURSOS	
CONCERTACIÓN Y TRAMITACIÓN	Ayuntamiento de Mataró



EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO Generalitat de Catalunya
Ayuntamiento de Mataró

COSER EL TEJIDO URBANO-RURAL PARA MEJORAR LA PERMEABILIDAD DE LOS ESPACIOS INTERIORES DE LES CINCS SENIES CON LA CIUDAD DE MATARÓ, ASEGURANDO UNA MAYOR POTENCIACIÓN Y PROTECCIÓN DEL ESPACIO AGRÍCOLA

PROYECTO 2.4	Impulso de estrategias y actuaciones de Custodia del Territorio
OBJETIVO	Fomentar la participación de la ciudadanía
ACTUACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Formación de grupos de custodia del territorio entre el tejido social de Mataró. ▪ Realizar un inventario del Patrimonio Natural de Les Cinc Sénies. ▪ Promocionar en los establecimientos educativos, organizaciones sociales, etc la importancia de la puesta en marcha del proyecto, así como informar las tareas que implicarían.
AGENTES	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ayuntamiento de Mataró ▪ Consell Comarcal del Maresma ▪ Establecimientos educativos ▪ Cooperativa de Agricultores ▪ Organizaciones Ciudadanas de Mataró
LOCALIZACIÓN	Les Cinc Sénies
TEMPORALIDAD	1 año
RECURSOS	
CONCERTACIÓN Y TRAMITACIÓN	Ayuntamiento de Mataró
EVALUACIÓN Y	Generalitat de Catalunya



SEGUIMIENTO Ayuntamiento de Mataró

PRESERVAR LES CINC SENIES COMO ESPACIO DE CALIDAD AMBIENTAL CON ACCIONES DE MITIGACIÓN Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO

PROYECTO 3.1 Creación de un sistema de gestión del agua de lluvia

OBJETIVO

Mejorar la gestión de la lluvia a través de medidas de adaptación al cambio climático con el fin de obtener una mayor infiltración hacia el subsuelo y explotar el recurso para fines agrícolas

ACTUACIÓN

- Nuevos sistemas de canalización de las aguas de lluvias torrenciales para infiltrarlas hacia el acuífero o acumularlas en depósitos, para así: a) combatir la erosión disminuyendo la velocidad y el caudal de los cursos fluviales y b) disminuir la extracción del agua del acuífero para usos agrícolas al disponer de una reserva de agua de lluvia.
- Nuevas técnicas de riego más eficientes.
- Incorporación de sistemas de monitoreo de agua utilizada: cantidad y frecuencia.

AGENTES

- Agricultores
- Ayuntamiento de Mataró
- Sector privado

LOCALIZACIÓN Les Cinc Sénies

TEMPORALIDAD 2 años

RECURSOS

CONCERTACIÓN Ayuntamiento de Mataró

Y

TRAMITACIÓN

EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

PRESERVAR LES CINC SENIES COMO ESPACIO DE CALIDAD AMBIENTAL CON ACCIONES DE MITIGACIÓN Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO

PROYECTO 3.2 Plantación de cultivos resistentes al clima

OBJETIVO

Promover la siembra de cultivos que se adapten mejor a los efectos del cambio climático y ayuden a mitigar estos absorbiendo calor en los periodos más cálidos. También se aumenta la biodiversidad y por lo tanto el valor paisajístico.

ACTUACIÓN

- Definición de las áreas más adecuadas para plantar estos cultivos
- Estudio y elección de las especies de cultivos que mejor se adapten al cambio climático
- Recuperación de áreas abandonadas con estos cultivos.
- Incentivos fiscales por parte del ayuntamiento hacia los agricultores que cultiven estas especies

AGENTES

- Ayuntamiento de Mataró
- Agricultores
- Generalitat de Catalunya, Departament d'Agricultura, Ramaderia, Pesca i Alimentació

LOCALIZACIÓN Les Cinc Sénies

TEMPORALIDAD 2 años

RECURSOS

Ayuntamiento de Mataró

CONCERTACIÓN



**Y
TRAMITACIÓN
EVALUACIÓN Y
SEGUIMIENTO**

**CONCERTACIÓN
Y
TRAMITACIÓN
EVALUACIÓN Y
SEGUIMIENTO**

PRESERVAR LES CINC SENIES COMO ESPACIO DE CALIDAD AMBIENTAL CON ACCIONES DE MITIGACIÓN Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO

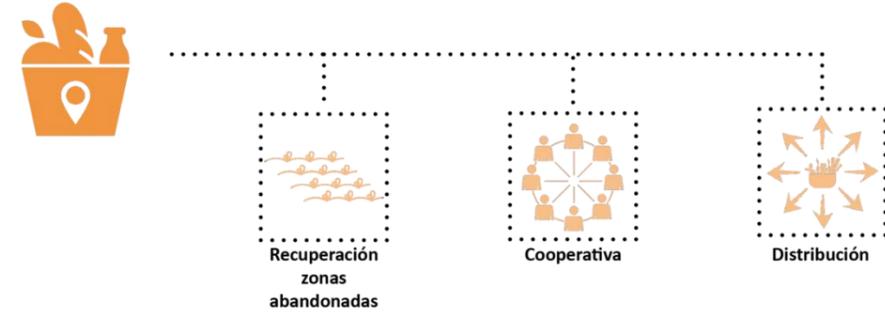
PROYECTO 3.3	Insertar cultivos agroforestales (Biodiversidad Urbana territorial)
OBJETIVO	Inclusión de cultivos agroforestales en los bordes y dentro de las tierras agrícolas para proporcionar productos (frutas, nueces, madera, etc), servicios para granjas (fijación para nitrógeno, protección contra el viento, etc) y servicios para el ecosistema (hábitats de animales, etc), lo que favorece la adaptación al cambio climático.
ACTUACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Definir un sistema de conexión entre cultivos • Definir los puntos de inserción de cultivos agroforestales • Definir el tipo de cultivo basado en el territorio/hábitat • Conexión del sistema con el sistema de carreteras del proyecto
AGENTES	<ul style="list-style-type: none"> • Ayuntamiento de Mataró • Sector privado • Agricultores
LOCALIZACIÓN	Les Cinc Sènies
TEMPORALIDAD	
RECURSOS	Ayuntamiento de Mataró



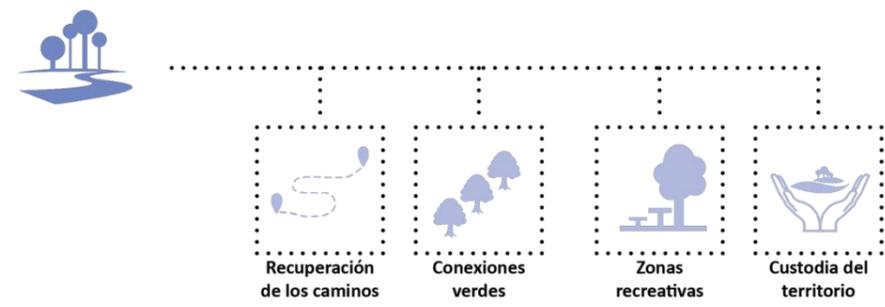
Síntesis de Propuestas y Proyectos

Imagen 7: Propuestas y Proyectos – Les Cinc Sènies

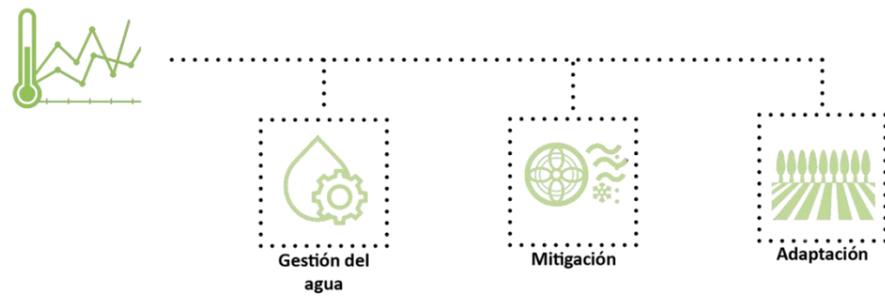
Promoción de productos locales



Accesibilidad



Cambio climático



Elaboración Propia

Imagen 8: Matriz Propuestas y Proyectos

	Legislativo/Institucional			Social			Ambiental		
Legislativo/Institucional			✓	✓			✓	✓	
		✓		✓	✓		✓	✓	
		✓	✓						
Social			✓			✓	✓		
		✓			✓	✓			✓
		✓	✓		✓		✓		
Ambiental			✓						✓
		✓				✓		✓	
						✓		✓	

Elaboración Propia



BIBLIOGRAFIA

- Ayuntamiento de Mataró, Dossier Informatiu del Context Socioeconomic, Abril 2016.
- Ayuntamiento de Mataró, Estudi de la Població, Enero 2017.
- Ayuntamiento de Mataró, Observatori Municipal de l'Habitatge, 2015.
- Ayuntamiento de Mataró, Plà de Proteccion Civil de Mataró, Manual d'actuació per riscos especials, Actualización 2015.
- Departamento de Territorio y Sostenibilidad, Generalitat de Catalunya. Suelo no Urbanizable. 09.12.2013
- López Pi, Ivan y Mas Palacios, Jordi. Escuela Superior de Agricultura de Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), Herbario Virtual de Les Cinc Senies (sin fecha de realización en documento).
- Nicolàs Barbieri , Grup de Recerca del Institut de Govern i Politiques Públiques, Barris i Crisi: Estudi del cas de Rocafonda-El Palau, Abril 2014.
- Institut d'Estudis Catalans , Generalitat de Catalunya, Tercer Informe sobre el Canvi Climàtic a Catalunya, 2016.
- L'Observatori Mercat de Treball de Mataró, Juliol 2017.
- Tot Mataró i Maresme, Mataró Barri a Barri. Especial Tot Barris - La Habana / Palau-Escorxador, ed. AMIC Medios de Información y Comunicación. 30 Octubre 2017
- Rosa Solé Pousa, Religando la Ciudad con su Territorio. Un Nuevo Modelo Hidrico para la ciudad de Mataró, Tesina del master "Arquitectura, energía y medio ambiente". Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona. Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) 2015
- Secció de Ciències Naturals del Museu de Mataró – Atzavara, núm.17 "El valor dels espais agraris periurbans" – Edita Institut Municipal d'Acció Cultural, 2008
- Institut d'Estudis Catalans, Generalitat de Catalunya, Barcelona, 2016, Tercer informe sobre el canvi climàtic a Catalunya.
- <http://www.creaf.uab.es/mcsc/esp/index.htm>
- <http://cartotecadigital.icgc.cat/cdm/>
- <https://www.sedecatastro.gob.es/>
- <http://territori.gencat.cat>
- <http://www.meteo.cat/>
- <http://www.totmataro.cat>
- <http://www.encyclopedia.cat/>
- <http://www.ccmarsme.cat/>
- <https://www.idescat.cat>
- <https://ca.wikipedia.org/>
- <https://www.agroterritori.org>

Webs utilitzadas:

- <http://web.gencat.cat/>
- <http://dtes.gencat.cat/muc-visor/AppJava/home.do>
- <http://www.icc.cat/vissir3/>



7. FRONT MARÍTIM (SECTOR LLEVANT)



ÍNDICE DEL ÁREA DE ESTUDIO DE FRONT MARÍTIM (SECTOR LLEVANT)

7. FRONT MARÍTIM (SECTOR LLEVANT)

7.1. INTRODUCCIÓN	205
7.2. DIAGNOSIS	206
7.3. ESCENARIOS	223
7.4. CRITERIOS	224
7.5. ANÁLISIS DAFO.....	224
7.6. PROPUESTAS Y PROYECTOS.....	226



7.1 INTRODUCCIÓN

OBJETIVOS DE TRABAJO

El objetivo principal de este estudio es realizar un acercamiento a la situación actual del barrio de La Havana, enfocando cuestiones concretas desde diversas perspectivas que derivan en un diagnóstico específico del barrio.

Objetivos específicos:

- Conocer la tesitura de La Havana.

Para entender el territorio sometido a estudio es necesario establecer su localización, tanto en el espacio como en el tiempo, en el sentido de que se deben analizar los procesos históricos que se han sucedido en el barrio para lograr comprender su situación actual. Para ello es conveniente analizar las características básicas del lugar y su entorno, así como la relación entre ambos.

- Identificar los procesos y dinámicas de población que condicionan al barrio.

Los comportamientos de los habitantes de un lugar son primordiales para la evolución y estructuración del espacio determinado. Por ello es indispensable analizar detenidamente los indicadores de población y las consecuencias que pueden tener las dinámicas poblacionales en el futuro.

- Reconocer los instrumentos que regulan los usos del suelo en el territorio.

Exponer los instrumentos legales que influyen en la distribución de las diferentes zonas de un espacio es crucial para comprender la articulación actual del mismo, así como su evolución en el tiempo y en el espacio.

- Exponer la distribución de los usos del suelo

Se necesita conocer la distribución de los usos del suelo, su evolución y problemáticas, para comprender el modo en el que se articula el territorio, en cuanto a actividades productivas, ocupación residencial y redes de comunicación.

- Sintetizar la información resultante del análisis.

Para dotar de armonía al conjunto del estudio elaborado, es necesario establecer un diagnóstico donde se relacionen las conclusiones más significativas de cada perspectiva tratada durante el proceso de confección

ORGANIZACIÓN

En primer lugar se realiza una búsqueda de información masiva para conocer la actualidad y la evolución histórica del barrio sometido a estudio. Este acercamiento teórico se lleva a cabo con el objetivo de obtener conocimientos previos a la salida de campo. Mediante la salida de campo posterior, se contrasta

la información recogida y se obtienen más propiedades del barrio a través de los agentes locales consultados (población del barrio y asociación de vecinos).

Tras la visita al barrio y a su entorno, el equipo de trabajo conoce nuevas premisas que deben ser tratadas en este estudio, por lo que procede a la búsqueda de información más concreta. Una vez se cuenta con la información necesaria para la elaboración del estudio, el equipo de trabajo se organiza para gestionar la información pertinente, teniendo en cuenta la especialización de cada uno de los miembros del equipo.

Es necesario tener en cuenta que La Havana es un barrio que no está reconocido como una unidad administrativa, por ello es necesario comenzar con una localización territorial, situándolo dentro la ciudad de Mataró y fijando sus límites exactos. Una vez localizado y delimitado, se señalan sus características básicas, tales como su extensión y su densidad de población.

Para conocer la situación actual del barrio se realiza un acercamiento histórico y demográfico, con el objetivo de conocer mejor su evolución y su realidad en distintos ámbitos, teniendo en cuenta los procesos que se han dado en este territorio y la forma en que ha sido influenciado por dinámicas poblacionales como los movimientos migratorios. Es necesario señalar que, debido a que La Havana no es un barrio reconocido administrativamente, no cuenta con datos estadísticos propios sobre sus habitantes. Por este motivo se decide utilizar los datos del barrio Eixample para analizar la población de La Havana y sus transformaciones, teniendo en cuenta que estos dos barrios tienen un perfil poblacional similar.

Además de usar técnicas cuantitativas para analizar este barrio, también es necesario valorar las propiedades cualitativas de los habitantes del barrio, así como las entidades que influyen en el desarrollo del mismo.

Por otra parte, es necesario conocer el marco ambiental en el que se sitúa La Havana, ya que se dan condiciones singulares debido a su localización que pueden afectar a la población e infraestructuras, como son los riesgos ante fenómenos naturales.

Tras fijar los marcos histórico, social y ambiental, se procede a exponer la normativa que afecta al barrio en cuanto a la distribución de los usos del suelo. Partiendo de esta base, se procede a exponer el modo en el que se reparten los usos del suelo en el barrio estudiado, así como la evolución de estos, mostrando de este modo el potencial de este territorio y su relevancia en el entorno en cuanto a valores residenciales, económicos y productivos.

Durante todo el proceso de gestión de la información, esta misma se plasma paralelamente en tablas de datos, gráficos y mapas, con el objetivo de mostrar una imagen visual de las realidades del barrio.



7.2 DIAGNOSIS

LOCALIZACIÓN Y DESCRIPCIÓN DEL BARRIO

El territorio objeto de estudio es el barrio de La Havana, un barrio de la ciudad de Mataró, perteneciente a la comarca de Maresme, que se extiende por el litoral norte de la Comunidad Autónoma de Cataluña.

La ciudad de Mataró está dividida administrativamente en 11 barrios, uno de ellos corresponde al Eixample, dentro del cual se localiza el barrio de La Havana. Es decir, el territorio que se analiza en el presente trabajo no está reconocido administrativamente por el Ayuntamiento de Mataró, sin embargo se configura como un territorio relevante dentro del espacio reconocido por sus habitantes. A su vez, por ésta razón sus límites son difusos contrastando diversas fuentes para determinar su superficie.

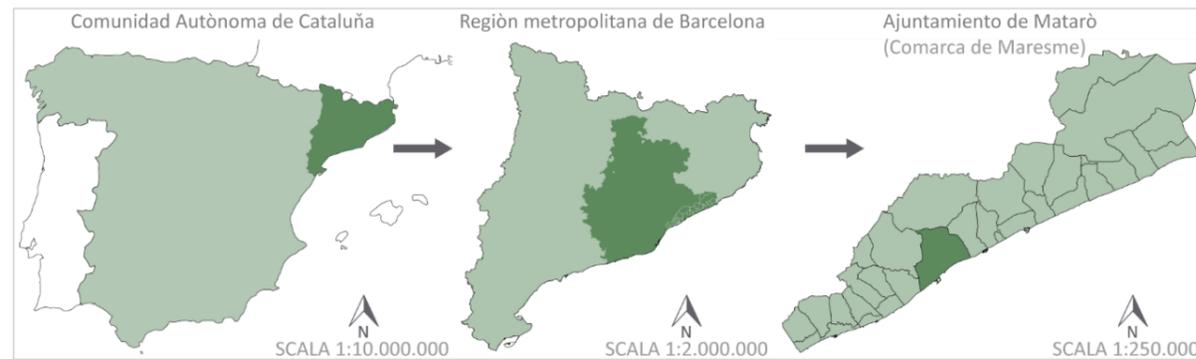


Figura 1: Ubicación geográfica de la ciudad de Mataró

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Geográfico de Catalunya (IGGC)

Específicamente, el barrio tiene una superficie total de 23.5550 m² y un perímetro de 1.944 m. Éste limita al sur con las playas de San Simón, del Callao y de Varadero, al este con la riera de Sant Simó y las Cinc Sénies, al norte con el barrio del Palau y Escorxador y al oeste con el casco antiguo de Mataró.

Las vías que limitan el territorio son:

- con la riera Sant Simó: Rdes. Cervantes y Joan de Àustria.
- con litoral sur: Paseo del Callao, av. Maresme y crta. Nacional II.
- con litoral norte: las calles Antoni Puigblanch y Herrera.
- con el casco antiguo de Mataró: Calle Sant Pere, l'Hospital y Sant Bonaventura.

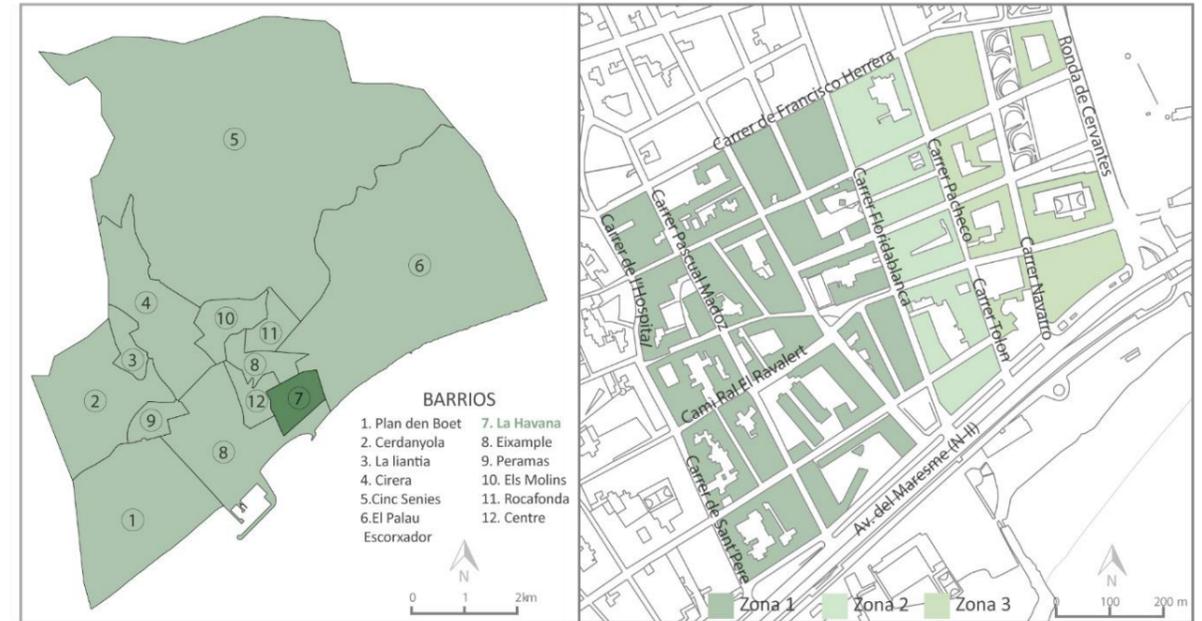


Figura 2: Barrios ciudad de Mataró y barrio La Havana

Fuente: Elaboración propia a partir del Instituto Geográfico de Catalunya (IGGC)

El aumento de población en el barrio en los últimos años ha generado la necesidad de reservar suelo para la instalación de nuevos equipamientos que se adecúen a la demanda, a su vez, esto significa, fijar límites de crecimiento para mantener un desarrollo sostenible, equilibrado y cohesionado socialmente. Otro aspecto importante es la necesidad de adaptación del comercio, que contemple las necesidades específicas del barrio.

En cuanto a la movilidad urbana de La Havana, el barrio está delimitado por 3 zonas verticales en dirección a mar. La primera zona va desde las calles Sant Pere, Hospital, Bonaventura hasta Floridablanca; ésta corresponde al primer núcleo urbano que se desarrolló en el barrio después del núcleo formado en torno a la ermita de Sant Simó. La segunda zona corresponde a las calles Floridablanca hasta Tolón y Pacheco, éste conforma un rectángulo alargado que va desde la calle Herrera hasta la avenida del Maresme y se caracteriza por la presencia de naves industriales que en su mayoría pasa a ser zona residencial. Por último, la tercera zona es aquel sector que va desde las calles Navarro y Enric Granados hasta las J. d'Àustria y Cervantes, la cual corresponde a la nueva zona residencial.

La trama urbana primaria del barrio está compuesta por las vías principales de circulación y edificios, zonas verdes, mientras que el tramado urbano secundario y terciario corresponde a la red urbana que divide la trama primaria con calles transversales. Uno de los problemas identificados en torno a la red



vial es el déficit de aparcamientos en el barrio considerando su crecimiento de población y su cercanía con el centro de Mataró.

En relación al transporte público La Havana es considerado por sus habitantes uno de los barrios con déficit de comunicación respecto al resto de la ciudad, sólo cuenta con la línea 3 que comunica con la estación RENFE, y los barrios del Palau, Rocafonda, Cirera y Hospital Nou y la línea 1 que consideran que realiza un recorrido muy largo.

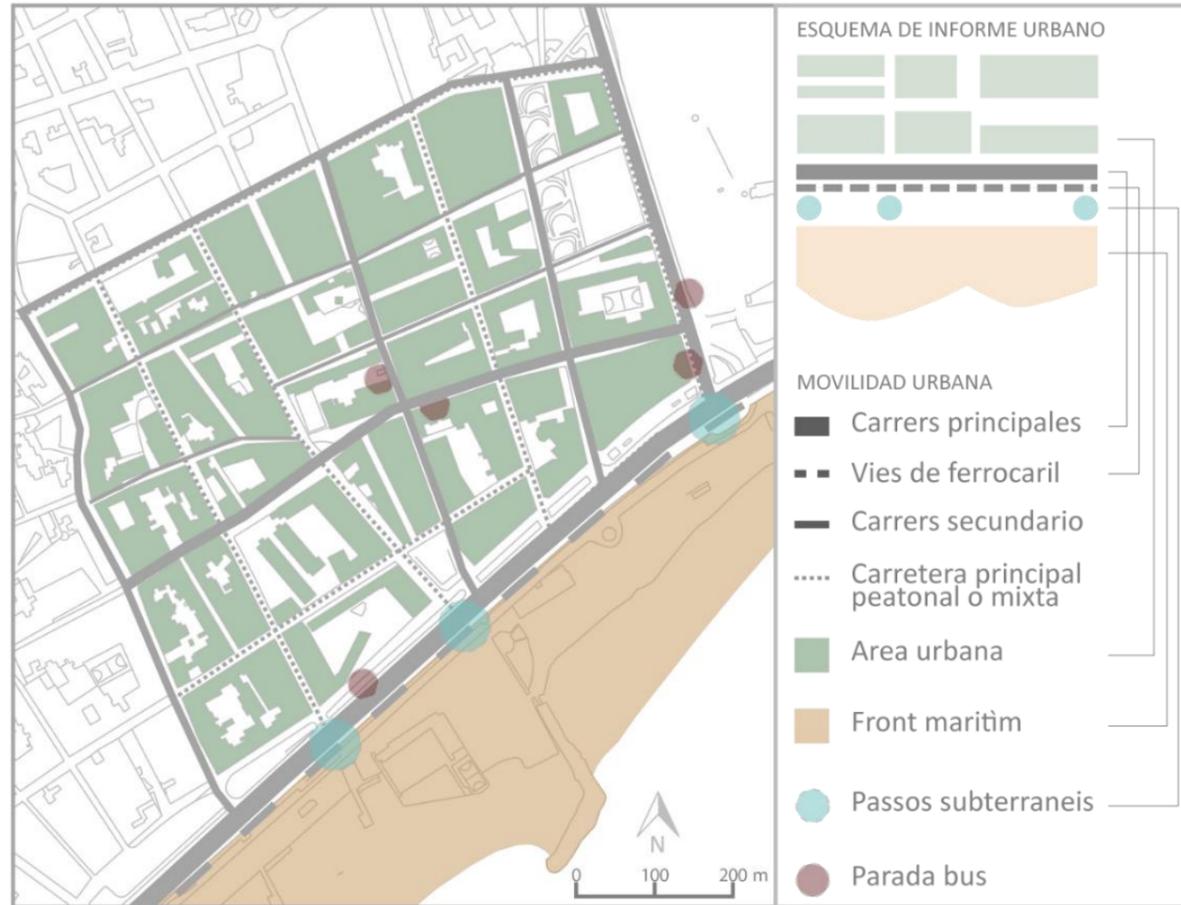


Figura 3: Movilidad urbana barrio de La Havana

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del

Instituto Geográfico de Catalunya (IGGC)

En cuanto a los pasos subterráneos que comunican con el litoral, el barrio cuenta con 3 pasos. El primero ubicado desde la calle Jordi Joan que conecta con el Paseo Marítimo a la altura del Centro de Natación de Mataró, el segundo el “pas d’Espigo” desde la Plaza Jordi Capella que conecta con el Paseo El Callao a la altura de algunos servicios de alimentación y consumo y el tercero el “pas de Sant Simó” en Ronda Joan d’Àustria que conecta con el Paseo El Callao, éste último principalmente para vehículos. Los pasos subterráneos son un aspecto relevante en el barrio y la ciudad, transformándose en focos de

seguridad/inseguridad peatonal, ya que, por un lado representan un paso seguro respecto a la línea ferroviaria pero a su vez se consideran poco seguros por su falta de iluminación y mantenimiento.

En cuanto al patrimonio arquitectónico de La Havana, destaca el edificio Can Marfa, actualmente transformado en el Museo de Género de Punto, símbolo del barrio y de la ciudad de Mataró. Éste es una fábrica textil construida a principios del siglo XX, situada en una isla que comprende actualmente las calles Cami Ral, Jordi Joan i Colon y Sant Elm.

El barrio urbanísticamente aún conserva las “cases de cos”, que en su conjunto, se perciben como una imagen típica de época, su relación con el mar y donde aún se mantienen las relaciones sociales, con una buena convivencia.

Figura 4: Patrimonio Arquitectónico La Havana



- | | |
|--------------------------|-----------------------------------|
| 1. Hospital de san Jaume | 5. Antigua fabrica de Can Coloner |
| 2. Iglesia de l’Hospital | 6. Antigua fabrica Martorell |
| 3. Can Marfà | 7. Istitut de promociò economica |
| 4. Antigua fabrica Mauri | |

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Geográfico de Catalunya (IGGC)



USOS DEL SUELO: DINÁMICAS RECIENTES Y PRINCIPALES PROBLEMÁTICAS

El barrio de La Havana ha experimentado una notable evolución a lo largo de los años. Como se muestra en la figura 5 comparando los usos de 1956 y 2017, se observa su transformación de un área agrícola e industrial a un área predominantemente urbanizada.



Figura 5: Comparación usos de suelo barrio de La Havana (1957-1997- 2017)

Fuente: Elaboración propia a partir de ortofoto ICGC 1957-1997-2017

La realidad urbana de La Havana se caracteriza por una estructura consolidada, que consiste en un núcleo urbano de 235.550 m² (0.24 km²) y una población de 6144 (según datos del ayuntamiento con fecha de enero de 2017). El análisis muestra que la mayor parte de la superficie del barrio está actualmente destinada a uso residencial.

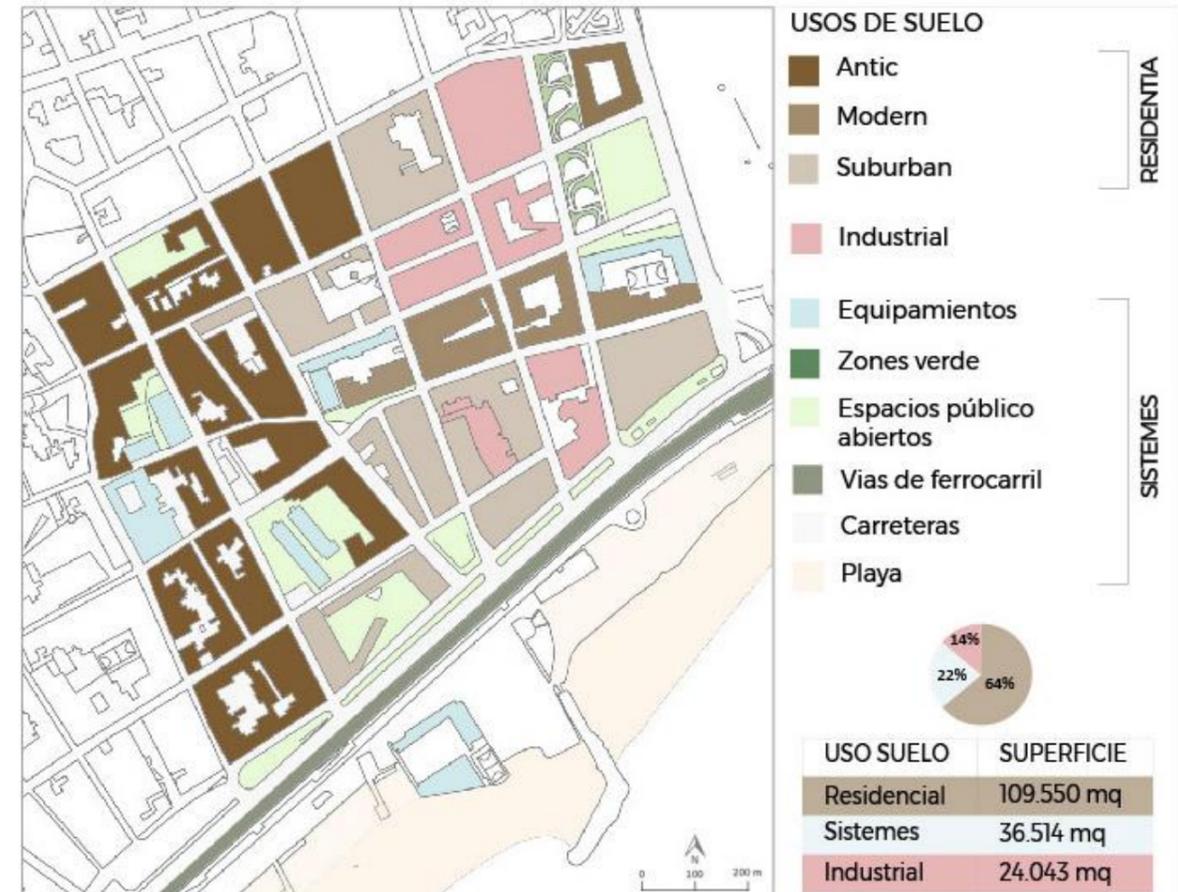


Figura 6: Usos de suelo barrio de La Havana

Fuente: elaboracion propia a partir de datos del

Instituto Geográfico de Catalunya (ICGC)

En particular, al caracterizarlo según porcentajes, el área consiste principalmente de residencias 64%; sistemas 22%, el cual comprende equipamientos, zonas verdes, vía ferroviaria, carretera y playas; y por último, las zonas industriales 14%.

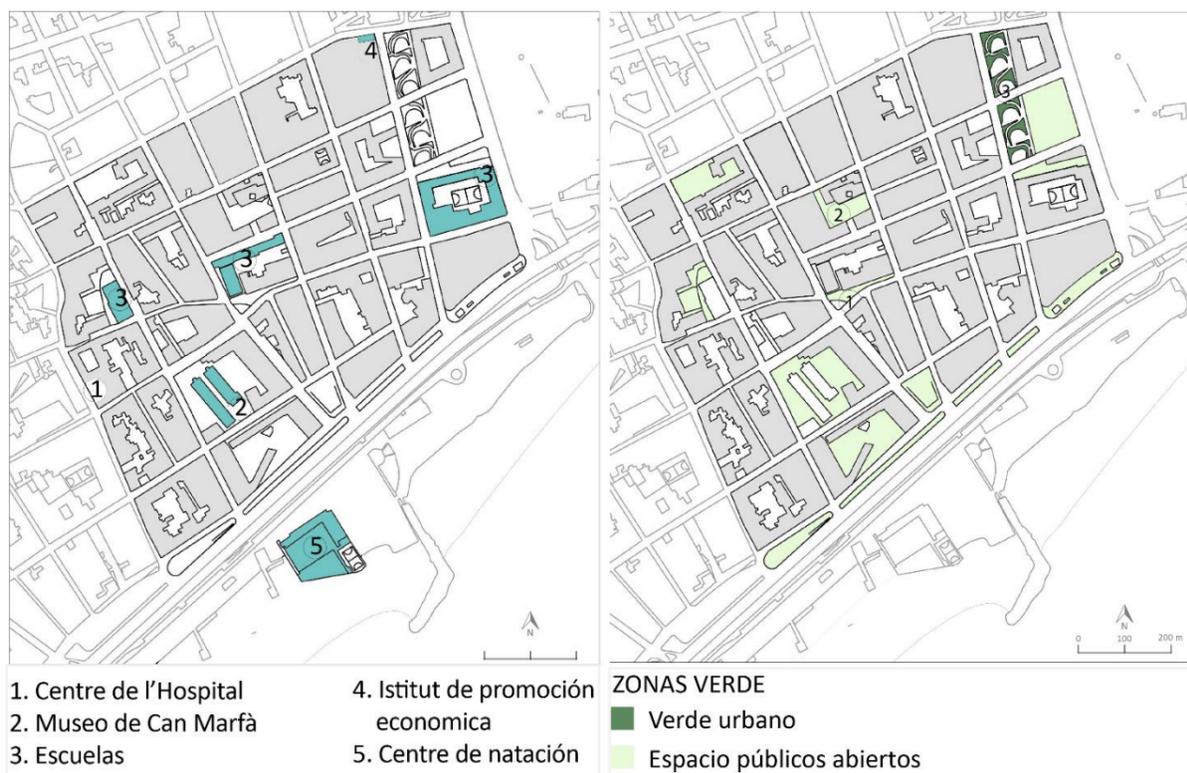
A su vez, la topografía del barrio de La Havana es plana con diferentes niveles de baja inclinación hasta llegar al borde costero. El barrio está constituido por una red cuadriculada de calles que le dan un carácter consolidado. Este conjunto forma una red vial de espacios abiertos, el cual está compuesto por: vías interurbanas, vías urbanas, plazas, avenidas, jardines, entre otros. Además este espacio se complementa con un conjunto de elementos urbanos situados sobre la superficie del territorio y configuran el núcleo urbano de la ciudad. Los elementos urbanos son: equipamientos sociales, mobiliario, paisaje urbano, entorno natural, ornamentación de las fachadas y viales, patrimonio y tipología arquitectónica, etc. A su vez, el barrio La Havana, así como en otros barrios de Mataró, se



observan elementos urbanos denominados barreras arquitectónicas de distinto carácter que impiden disfrutar del paisaje urbano y del entorno natural produciendo impactos negativos en el conjunto (Associació de Veïns de l'Havana i Rodalies - AVVHiR, 2015), por ejemplo la línea ferroviaria que divide el barrio con el frente marítimo.

Respecto a los equipamientos, específicamente en torno a la educación, la oferta municipal de guarderías en el barrio se considera baja, ya que, la única de oferta pública es la guardería Las Figueretes la cual utilizan residentes de La Havana y los habitantes de la zona centro de Mataró. Por otra parte la construcción de la Escuela Anxaneta no representa un aumento de plazas públicas de educación infantil y primaria para el barrio y la zona centro, sino que responde a un cambio de ubicación. A la vez, en el barrio se encuentra el Centro de Formación de Adultos de Can Marfà, sin embargo, al estar situado en el nuevo museo de Can Marfà sus habitantes esperan que esta transformación no implique el traslado de la escuela.

Figura 7: Equipamientos y espacios abiertos barrio de La Havana



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ayuntamiento de Mataró y ICGC

La morfología territorial del barrio se caracteriza por sus calles estrechas y edificios de poca altura, por lo que se releva la necesidad de potenciar plazas abiertas. Las plazas son espacios libres, abiertos,

pulmones para el barrio, lugar de encuentro que fomenta la cohesión social y mejora las condiciones de vida en el barrio, no sólo en salud física sino también salud psicológica y social. Con los espacios, abiertos la densidad de población se equilibra, se hace sostenible, y mantiene un equilibrio entre la superficie libre y edificada. En este sentido, los residentes de Mataró Centro y La Havana, consideran que su territorio tiene un déficit importante espacios abiertos. Las plazas se caracterizan por ser vías anchas como la Plaza de Santa Ana, Plaza de La Havana, o los espacios abiertos de una manzana que antes quedaba cerrado, como la Plaza de Francisco Pi y Maragall.

Por otra parte, las características ambientales se unen las iniciativas de espacios verdes para propiciar un ambiente social más dinámico, influyendo en las relaciones internas de la sociedad del barrio de la Havana, a lo que se une la actividad de las distintas asociaciones presentes en el barrio.

Por último, una de las fuentes que proporciona datos relevantes en torno a los conflictos o problemáticas que se perciben en el barrio es el PICEH 2005. Uno de los aspectos relevantes para entender la lógica de funcionamiento de los barrios es la movilidad, aspecto que se ve influenciado por la alta frecuencia de coches que se desplazan hacia Barcelona, es decir hay un flujo constante que afecta particularmente al sector de La Havana. “El Plan de Movilidad Urbana muestra que en Mataró se realizan un total de 417.000 viajes cada día. De estos el 68% están dentro de Mataró (internos-internos) y el resto entre Mataró y el exterior o viceversa (interno-externo, externo-interno)” (PICEH, 2005: 6). Respecto a la movilidad interna, la mayoría de los viajes se realizan a pie o en bicicleta (62,2%), posteriormente prima el uso de vehículos privados (32,2%) y el transporte público representa sólo el 5,2% de los viajes. De esta forma, se desprenden problemas en relación a la congestión de usos, dificultades de movilidad y espacios libres (PICEH, 2005).

En cuanto a la actividad económica, en el barrio de La Havana, se percibe la falta de asociacionismo comercial y a su vez la necesidad de potenciar la oferta comercial del barrio. En términos culturales, considerando el diagnóstico realizado por los tres barrios (Centro – Eixample – La Havana), se menciona la mala conservación del patrimonio histórico y cultural de la ciudad, la falta de difusión del patrimonio industrial, falta de equipamientos polivalentes y de pequeño formato, carencias en la cantidad y frecuencia de los actos culturales, la necesidad de asegurar una buena catalogación del patrimonio y la falta de coordinación entre entidades culturales y el Ayuntamiento (PICEH, 2005). Respecto a los servicios y atención a las personas mayores, se destaca problemas de aislamiento de personas dependientes, falta de equipamiento para los vecinos, necesidad de rehabilitar viviendas de familias y personas con renta baja (PICEH, 2005: 11).



EVOLUCIÓN Y CAMBIOS EN EL BARRIO EN PERSPECTIVA HISTÓRICA

La Havana dentro de una ciudad mediana

La historia de La Havana se remonta antes de las migraciones propiciadas en los años 50 y 70, cuando la ciudad de Mataró tenía una superficie urbanizada menor. El barrio creció cuando se trazó el plan de ensanche, que proponía una ampliación de la ciudad. Actualmente, se trata de un barrio con historia propia y un personaje carismático incluso, recordado por los ciudadanos: Domingo Castellar, de profesión marinero. Además, este barrio es propicio para la proliferación de centros asociativos de carácter cultural y de ocio.

A nivel histórico, destacar que, con diferencia, Iluro (nombre romano de Mataró) sufrió la crisis producida a partir de la caída del Imperio Romano de Occidente en manos de los bárbaros que saquearon Roma en 476 NE, lo cual conllevó la llegada de los visigodos a la península. De esta forma, Mataró se construyó custodiada por murallas, al modo medieval, sin olvidar que los atracos de piratas y corsarios, bizantinos y berberiscos, asaltaban los precarios asentamientos pesqueros de las costas y no dejaba lugar a duda que la costa era una tierra peligrosa para vivir. No obstante, el afán para obtener recursos alimenticios del mar, obviando las guerras de Europa que formarían nuevos estados, se construyó una ciudad amurallada con una solidez importante que la destacaba en tierra de marismas.

La primera vez que podemos distinguir una época de fiebre urbanizadora es durante finales de los 1830 y principios de los 1840, durante el cual tuvo lugar el nacimiento de nuevas calles, sobre todo a consecuencia del establecimiento de los nuevos vapores en nuestra ciudad. La ventaja de esas nuevas calles trazadas con tiralíneas que rodeaban el centro ilurense, era que conformaban áreas limpias, y que disponían de aceras.

Sería del todo interesante recalcar que paralelamente a todo lo que ocurría en la villa antigua de Mataró, se establecieron una serie de casas en el lado más próximo a la Riera de Sant Simó, las cuales formaron un arrabal, desconectadas del núcleo urbano central. En determinada ocasión se tuvo constancia de la desaparición de esas edificaciones alzadas en la orilla más cercana a la Riera de Sant Simó, a causa de una riada que ocasionó diversas víctimas y muchos daños materiales.

Esta era la preconcepción que se tenía de esa zona, y fue por esa razón que cuando se urbanizó el actual barrio del Eixample, se decidió por las calles más cercanas a la actual estación de ferrocarril. Las fuentes históricas dan fe de la construcción de una hilera de casas a partir de 1744 en unos terrenos propios de la familia de los Sisternes. De esta forma, el plan de ensanche que sirvió para ampliar el centro de la capital del Maresme, tuvo sus inicios en esa época (mediados de siglo XVIII).

Es interesante la realidad que surgió por el envejecimiento de las murallas, puesto que estaba claro que era un obstáculo para el buen funcionamiento de la ciudad, los propietarios de los terrenos colindantes y otros interesados mantenían la firme voluntad de comprar los terrenos de la muralla que serían derruidos en breve. Posteriormente, viendo la crecida de una nueva gran ciudad, los mataronenses no pasaban por alto el hecho que Mataró estaba creciendo en la cuenca de una riera, la Riera de Cirera, así pues esta fue una constante en la política urbanística de la ciudad, y un problema que dificultaba el progreso de la misma.

No obstante las contradicciones, desde mediados de siglo XIX hasta principios del XX, se construyeron 4.006 nuevas edificaciones, entre las cuales un 81% de ellas se constituían de un bajo y un piso alto, todas ellas dando continuidad a la progresión de finales de la centuria anterior. De esta manera, entramos en un periodo explosivo urbanísticamente, que no afectó a La Havana, ya que el barrio permaneció distante a estos hechos, puesto que la mayoría de parcelas que pertenecen al barrio no estaba aún construidas a principios del siglo XX, puesto que los terrenos no eran tan atractivos desde un punto de vista especulativo. A pesar de ello, tenemos que destacar que el Camí Ral se urbanizó a ambos lados a su paso por los límites de La Havana. Las otras edificaciones del barrio surgieron durante el período comprendido entre 1900 y 1950. De hecho, estos fueron los pasos que siguió el actual distrito de Centre-l'Eixample-l'Havana en sus primeras manifestaciones de vida. La historia de este distrito es profundamente diferente al de otros barrios del mismo municipio, puesto que tenemos que admitir que el barrio de La Havana es de los más antiguos de la conurbación ilurense.

Trama histórica de La Havana

Cuando nos acercamos al pasado industrial de Mataró, La Havana destaca por las fábricas de producción textil. En un primer momento la maquinaria industrial de los mataronenses se situaba en el interior de las viviendas, y posteriormente las encontramos en el interior de las fábricas, formando una población de base trabajadora obrera donde se empezó a concebir un espíritu de colonia industrial, también símbolo característico de la Revolución Industrial en la misma Cataluña y estado español.

La dicotomía de la comarca del Maresme en la cual se distinguía entre pueblos de interior y pueblos de costa, se basaba en una voluntad capitalista predominante en las poblaciones de costa, llevando a término cultivos más rentables, como por ejemplo la vid hacia el interior. La acumulación del capital burgués permitió que la plusvalía fuera destinada a la creación de fábricas o vapores de los pueblos costeros de la misma comarca, los cuales constituyeron al reemplazamiento de la industria privada producida en las casas de nuestra ciudad.



Con respecto a otro sector iba el proyecto impulsado por el Ministro Pascual Madoz que tuvo cabida acompañado de la inversión económica de Miquel Biada, principal impulsor de la compañía de ferrocarriles que ha operado incesantemente entre Mataró y la Ciudad Condal desde 1848. Esta fue la primera vía férrea de la península Ibérica, la cual transportaba pasajeros y mercancías, y constituyó una auténtica revolución técnica para la industria del transporte, así como también como una gran ventaja comparativa para el desarrollo urbano de la misma ciudad de Mataró.

Como se ha apuntado, en un primer momento la población de La Havana se situaba en casas colindantes del Camí Ral, a finales del siglo XIX, pero con la entrada en vigor del plan de ensanche de la ciudad mataronense y la construcción de todo el Eixample, rodeando el centro de la ciudad, los habitantes de la ciudad vieron mejorada su condición de ciudadano, y el cambio social de incremento demográfico no dio lugar a dudas de que la antigua villa fortificada en la llanura litoral catalana debía de ser ampliada.

Las viviendas más abundantes dentro del mismo barrio de La Havana son las Cases de Cós, edificios particulares definidas como casas urbanas tradicionales, construidas en un solar o patio, es decir en un Cós. Este tipo de casas obedecen a las características de la masía típica catalana, característica inconfundible del campo catalán en época feudal. La Casa de Cós consta de una planta baja y un piso y ahí las máquinas textiles se situaban en el gran recibidor de la casa. Las mismas Cases de Cós formaban una pequeña célula económica constituida por un huerto, gallinero, establo, etc. que abastecía a la familia, dándole un rango de autosuficiencia.

A finales de la construcción del Eixample, se dio alojamiento a multitud de familias provenientes sobretudo de Aragón y de Murcia. Estas migraciones son conocidas como las migraciones de los años 1920, habitantes que se hospedaron como criados dentro de las nuevas casas del ensanche, personas que vinieron a trabajar en los núcleos industriales catalanes en busca de una nueva vida. Sin embargo, podríamos establecer que hubo familias del mismo centro mataronense que desearan vivir en el Eixample, barrio de nueva cuña.

Dentro del estancamiento demográfico de principios del siglo XX, tenemos que destacar la innovación de nuevas formas de tejer, que abrieron la puerta a nuevos mercados y así a nuevas oportunidades de prosperidad que no se centraron únicamente en el género de punto. Esto fue acompañado de la crisis del estado español. De esta manera, las fábricas pasaron a producir incluso a la mitad de su capacidad productiva, hecho que hacía su producción claramente muy costosa y que no pudiera competir con otras empresas de ámbito internacional. Aunque eso fuera cierto, las industrias en Cataluña seguían operando hasta el punto de permitir la apertura de nuevas pequeñas fábricas promovidas por una segunda

exposición de industrias locales en 1911, con la finalidad de revitalizar aquel sector que ya se encontraba en declive.

Una fábrica muy importante que se sitúa en el barrio es la fábrica de Can Minguell o Nau Minguell, popular por su chimenea. Tiempo atrás esta fábrica se denominaba Cia Planell i Bonet, la cual inició su actividad productiva en el año 1850, mal que su actividad de hilaturas como vapor no se hizo realidad hasta 1854. Posteriormente adquiere diferentes nombres en acorde con el nombre de su propietario. Durante toda su vida fabril, Can Minguell ha competido dentro del género hilaturas, tinte y confección. De esa manera permaneció la dinámica del edificio hasta que cerró sus puertas en el transcurso de 1960. La fábrica en concreto es un ejemplo de industria extensiva en superficie, en mano de obra y en capital. Actualmente, la Nau Minguell constituye un proyecto innovador de carácter sostenible, enfocado a promocionar la actividad artística y audiovisual, formando parte del TecnoCampus.

La fábrica de Can Marfà constituye el emblema más singular testigo de la historia de la Havana, heredera de un pasado industrial que no se puede olvidar. Por ese motivo, la fábrica de Can Marfà es a día de hoy un museo constituido por una planta baja y dos pisos de alto, distribuidos en dos naves. Sendas naves se comunican mediante una serie de puentes, los cuales con la chimenea conforman el inconfundible símbolo de esta edificación de carácter industrial.

Con el paso de las décadas las cosas cambiaron y las fábricas cerraron sus puertas, así pues la llegada de los primeros ayuntamientos democráticos y también de las primeras coyunturas económicas encaminadas a propiciar el conocimiento y la educación ha hecho posible que esas fábricas que permanecieron abandonadas desde su cierre hasta nuestros días hayan permanecido en uso para otros fines.

Las parcelas urbanizadas del barrio de la Havana fueron las más cercanas a la Riera de Sant Simó durante los años 1990. La nueva realidad del barrio consiste en el abandono de las industrias que habían ocupado una parte importante de la vida laboral de los habitantes del conjunto de la ciudad, fábricas textiles de lana y algodón. Actualmente, estos antiguos edificios se utilizan como museos, bibliotecas o edificios públicos para fines sociales, lo cual consiste en nuevos equipamientos para la ciudad.

La cercanía de espacios verdes, rurales y agrícolas colindantes con el barrio de la Havana, estamos hablando de las Cinc Sènies, situado al otro lado de la Riera de Sant Simó, constituye en un atractivo adicional para el barrio y su promoción residencial.

Podemos concluir que la Havana se construyó como una ampliación de la ciudad que había perdido sus murallas, constituyendo una nueva oportunidad de las personas del barrio del Centro (antes único emplazamiento urbano de Mataró) para trasladar su residencia a un nuevo lugar. En definitiva, no debemos olvidar que la Havana forma parte de un plan de ensanche materializado con el barrio de



Eixample. Tradicionalmente se asocia el emplazamiento de la Havana a un territorio propicio para el desarrollo de la actividad productiva industrial, puesto que se trata de un barrio situado dentro de la misma trama urbana y senda actividad asociada a tal contexto. Cabe destacar que existe una transformación real en este barrio que aún radica en una progresión desde una realidad industrial y productiva, hacia una realidad de ciudad moderna que incluye la transformación de las áreas fabriles en nuevos espacios urbanos, pudiendo ser museos, viviendas, áreas verdes, entre otros.



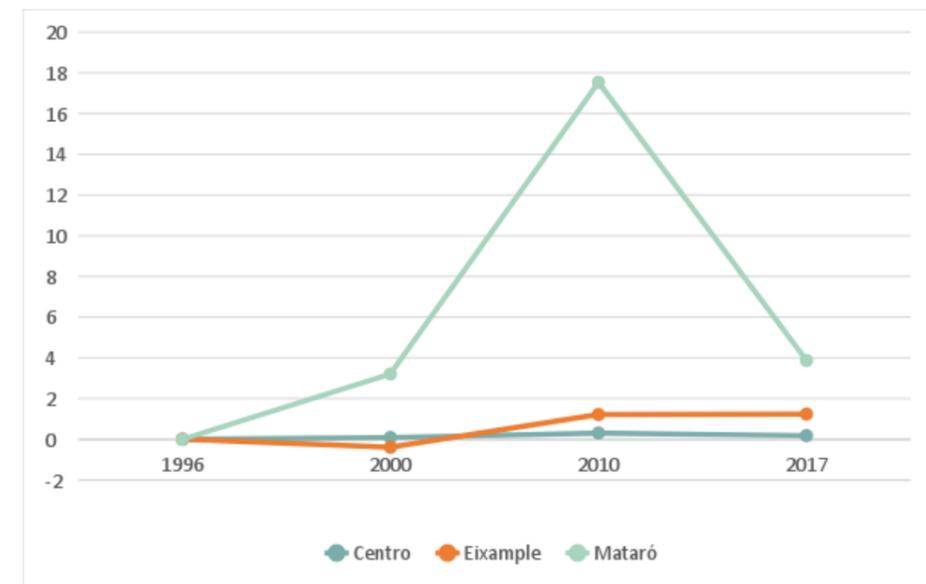
EL MARCO SOCIAL Y AMBIENTAL RECIENTE DEL BARRIO

Marco social

En el barrio residen 5.161 personas, y además tiene una densidad de población baja. Según los datos más recientes de 2017, La Havana es un barrio muy solicitado en el ámbito residencial, tanto que se asemeja a una zona de carácter céntrico. Esta condición céntrica asociada se debe en gran medida a la demanda inmobiliaria del barrio; es decir, las viviendas de la Havana son muy cotizadas no sólo por la población de fuera de Mataró, sino también por los propios mataronenses. Este hecho se deriva de la cercanía del barrio con el frente marítimo y el centro de la ciudad, así como el cómodo acceso a infraestructuras y servicios, como escuelas, centros de salud y comercios. Para el estudio del barrio de la Havana se utilizan los datos del barrio de Eixample, debido a la dificultad

para acceder a la información estadística del barrio en el que se centra este estudio. La razón por la que el barrio de el Eixample ha sido elegido como fuente de datos es por su semejanza con el barrio de la Havana en cuanto las características poblacionales y sus dinámicas, y a la cercanía entre ambos. Además, durante todo el estudio se mostrarán los datos correspondientes al conjunto de Mataró y del Centro, con el objetivo de reflejar las especificidades del barrio estudiado en la totalidad del territorio mataronense y las diferencias con respecto al barrio central de la ciudad. Antes de pasar a un análisis detallado de los indicadores para el estudio de las dinámicas poblacionales, es necesario mostrar la evolución de la población del barrio de Eixample entre el año 2000 y 2017 (Fig. 8).

Figura 8: Evolución de la población Centro – Eixample - Mataró (2000-2017)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ayuntamiento de Mataró

*Para la elaboración del gráfico se toma como base los datos de 1996 y en función de ellos se observa la variabilidad de cada año conforme al año anterior.

La población de Eixample ha aumentado en los últimos 17 años en 7.199 habitantes, aumentando también el porcentaje que supone la población de Eixample con respecto a la población total de Mataró en un 1,97%. En la actualidad se ha frenado el crecimiento del barrio, teniendo en cuenta que entre 2000 y 2010 el número de habitantes aumentó en 5.084 personas; probablemente esta cifra no podrá superarse en la década 2010-2020, debido a que en los primeros 7 años de ésta, la población únicamente ha aumentado en 2.115 habitantes, lo que no supone ni siquiera la mitad de lo que aumentó en los 10 años anteriores. De este modo, aunque el aumento de población haya sido constante, el ritmo de crecimiento



ha disminuido en los últimos años, como se verá más adelante en este estudio.

La población de Mataró y de sus barrios ha aumentado lentamente de forma progresiva en un corto período de tiempo. En los últimos 3 años la población de Mataró ha aumentado en 1.225 habitantes, mientras que la de Eixample lo ha hecho en 583 y el Centro en 107 personas. Este hecho no sólo viene dado por inmigración, sino también por la reducción de la tasa de mortalidad. Esta tasa se ha ido reduciendo, llegando a un mínimo de 5,12% en 2017 en el Centro (Fig. 11).

El número de población nacida fuera de España que reside en estos barrios de Mataró ha aumentado en su conjunto, a pesar de que en los dos barrios estudiados (Centro y Eixample) decayera en el año 2016 (Fig. 10), en el año 2017 (Fig. 11) estas cifras se han recuperado casi por completo. Aun así, es necesario destacar que l'Havana es uno de los barrios de Mataró con porcentajes de inmigrantes más bajos. De este modo, el aumento de la población total del barrio de l'Havana puede ser justificado mediante el retorno de población -joven nacida en este barrio, que salió del mismo en algún momento, pero que en los últimos años ha retornado, posiblemente debido a la calidad de vida del barrio, la cual no deja de aumentar constantemente.

Más adelante en este estudio, también se analizará cómo influye el número de habitantes por edad en la evolución de la población, y las consecuencias que puede tener en un futuro la media de edad actual de la población de este territorio.

Figura 9 : Indicadores de la población (2015)

	Centro	Eixample	Mataró
Tasa bruta de natalidad. Año 2014 (‰)	9,56	10,49	10,37
Tasa bruta de mortalidad. Año 2014 (‰)	8,65	8,34	7,44
Media de edad. 1-1-2015	41,55	42,52	40,96
Población otros países (4). 1-1-2015	11,31	11,71	16,41
Población. 1-1-2015	4403	30945	124934
Población (%). 1-1-2015	3,52	24,77	100

Fuente: Elaboración propia a partir de

datos del Ayuntamiento de Mataró

Figura 10: Indicadores de la población (2016)

	Centro	Eixample	Mataró
Tasa bruta de natalidad. Año 2015 (‰)	9,7	10,41	10,15
Tasa bruta de mortalidad. Año 2015 (‰)	7,89	7,84	7,34
Media de edad. 1-1-2016	41,53	42,76	41,26
Población otros países (4). 1-1-2016	11,01	11,67	16,64
Población. 1-1-2016	4467	31301	125631
Población (%). 1-1-2016	3,56	24,92	100

Fuente: Elaboración propia a partir de

datos del Ayuntamiento de Mataró

Figura 11: Indicadores de la población (2017)

	Centro	Eixample	Mataró
Tasa bruta de natalidad. Año 2016 (‰)	8,69	9,65	9,56
Tasa bruta de mortalidad. Año 2016 (‰)	5,12	8,85	7,81
Media de edad. 1-1-2017	41,8	42,93	41,49
Población otros países (4). 1-1-2017	11,35	11,62	16,8
Población. 1-1-2017	4510	31528	126159
Población (%). 1-1-2017	3,57	24,99	100

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ayuntamiento de Mataró

En la actualidad, al estudiar la distribución por edad y sexo de los barrios (Fig. 12), se observan grandes porcentajes entre las cohortes de edad consideradas como jóvenes (0-19 años), pero en las cohortes de edad de la población adulta se encuentra la mayoría de la población de estos barrios, dado que a partir de los 45 años el número de personas comienza a disminuir notablemente.

Teniendo en cuenta la dinámica señalada anteriormente, mediante la cual las tasas de natalidad y mortalidad tienden a disminuir, es un hecho preocupante que el grueso de la población se encuentre entre los 30 y 44 años. Esto se debe a que probablemente con el paso del tiempo el número de personas de más de 65 años aumentará, reduciéndose progresivamente el número de jóvenes y a su vez de adultos, por lo que las cohortes de 65 años revertirán su situación, creando así una pirámide de población invertida, donde la base es mucho más reducida que la cúspide.

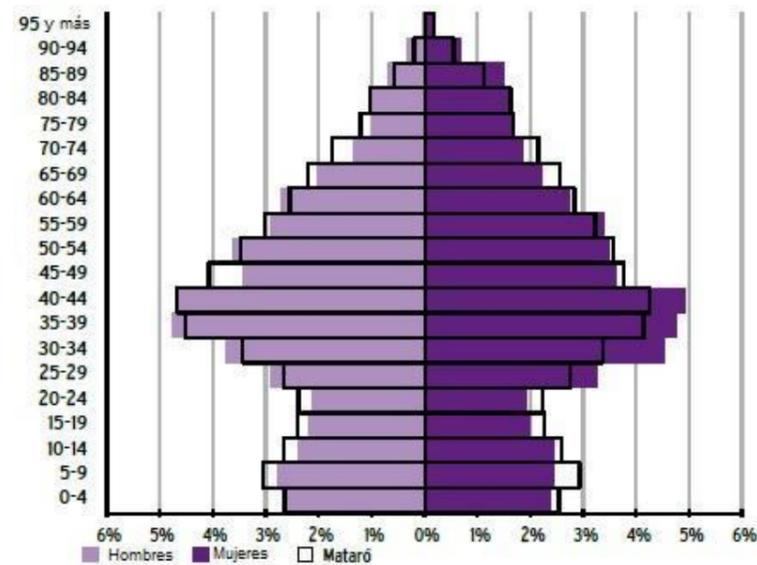
Este hecho se puede entender mejor al observar las pirámides de población, tanto del Centro (Fig. 12) como de Eixample (Fig.13), se deduce que se tratan de pirámides regresivas, esto significa que es una población con tendencia al envejecimiento debido al descenso de la natalidad. De este modo, si la tasa de



natalidad continúa disminuyendo y la tasa de mortalidad no varía, en pocas décadas la población de estos dos territorios se convertirá en una población notablemente envejecida.

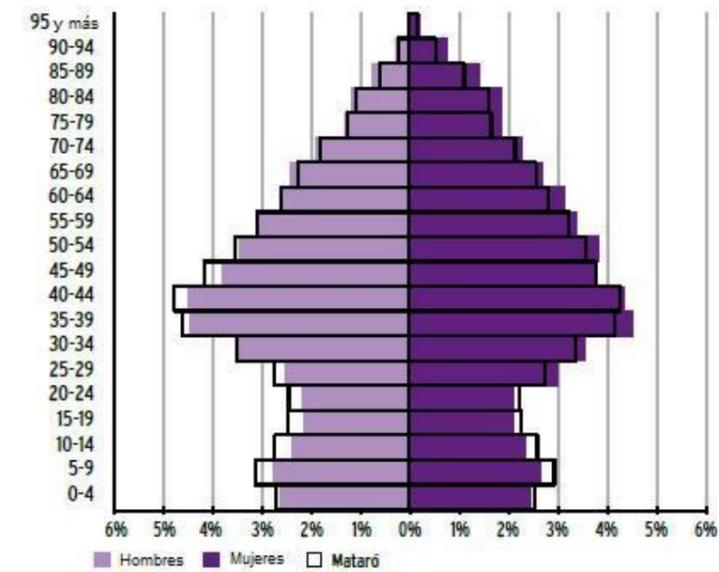
Por otra parte, en cuanto a la distribución por sexo de la población en las cohortes más jóvenes se observa el predominio masculino, debido a que la probabilidad del nacimiento de los varones es superior al de mujeres. Así mismo, el descenso en el número de varones comienza a ser notable a partir de los 50 años, cuando se comienza a notar el predominio de las mujeres, debido a que estas cuentan con una esperanza de vida mayor que la de los varones.

Figura 12: Pirámide de población del barrio Centro (2017)



Fuente: Ayuntamiento de Mataró

Figura 13: Pirámide de población del barrio Eixample (2017)



Fuente: Ayuntamiento de Mataró

Continuando con lo referente a la distribución de la población por edad y sexo, se muestra (Fig.14) que la edad media de Mataró y sus barrios está entre los 41 y 43 años. Es necesario tener en cuenta que la edad media de las mujeres es superior a la de los hombres, debido a que el número de mujeres en las cohortes de edad envejecida es superior al de los hombres. Por consiguiente, la esperanza de vida más prolongada en las mujeres seguirá contribuyendo a aumento de la población envejecida, que hace que Mataró cuente con una media de edad adulta aunque con tendencia al envejecimiento si las tasas de natalidad y mortalidad se mantienen constantes.

Figura 14: Media de edad (2017)

Media de edad por barrios. 1 de enero de 2017			
	Hombres	Mujeres	Total
Centro	40,27	43,23	41,8
Eixample	41,33	44,38	42,93
Mataró	40,11	42,84	41,49

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ayuntamiento de Mataró

Con respecto a la temática ambiental, es necesario señalar que la población que habita la Havana está muy comprometida con el medio ambiente y el desarrollo de las relaciones sociales, por lo que se pueden encontrar asociaciones de vecinos que fomentan eventos regularmente. Por lo general, estos eventos suelen llevarse a cabo en espacios públicos abiertos, como plazas o parques.



Con respecto al asociacionismo, en el barrio de l'Havana se localizan varias entidades sin ánimo de lucro enfocadas al desarrollo y la mejora de la calidad de vida de la población del barrio. La Asociación de Vecinos de l'Havana juega un papel muy importante en el fomento de actividades que implican a los distintos sectores de la población, ya sean niños o mayores, mataronenses o extranjeros. También se encuentran otras entidades, como el Casal de la Gent Gran, como centro para personas de edad avanzada. Además de la participación ciudadana y la creación de lazos entre la población, también se busca conseguir una organización correcta entre las actividades económicas que predominan en la zona. De este modo se justifica la existencia del Gremio de Pescadores y de la Unión de Comerciantes de Mataró (UGM), quien se define en su página web como “una entidad asociativa sin ánimo de lucro que, agrupando básicamente las empresas del comercio minorista local y contando con el apoyo del Ayuntamiento de Mataró, tiene como principal objetivo la organización de iniciativas y actividades encaminadas a la promoción empresarial del sector y la dinamización del comercio urbano de la ciudad”. El bienestar derivado de la participación de estas entidades y de la propia población ponen en alza las cualidades positivas y beneficiosas del barrio estudiado. La calidad de vida a la que están habituados los residentes de este barrio hace que se crea un sentimiento de pertenencia a este territorio, el cual hace que a pesar de que salir fuera del barrio por motivos diversos como trabajo o estudio, tarde o temprano vuelvan a este barrio para asentarse, en lo que se identifica como movimiento de retorno.

Por otra parte, en cuanto a la ocupación laboral de la población de l'Havana, según los datos del Ayuntamiento de Mataró sobre la demanda de puestos de trabajo, los más solicitados son los manuales, así como los de jardinería, mecánica, lampistería, albañilería o pintura.

El nivel de formación de la población, según datos de Eixample, éstos son cada vez más altos, gracias a los niveles educativos de las nuevas generaciones y a los movimientos de retorno, por lo que trabajos como los relacionados con los sistemas informáticos o la salud son cada vez más demandados por los habitantes.

Las viviendas barrio se encuentran en su mayoría en un buen estado de conservación, tanto en su interior como en las fachadas. Estas viviendas están acordes con el nivel de vida de la población que reside aquí, con un nivel de renta medio-alto. La Havana es un barrio muy solicitado en el ámbito residencial, tanto que se asemeja a una zona carácter céntrico.

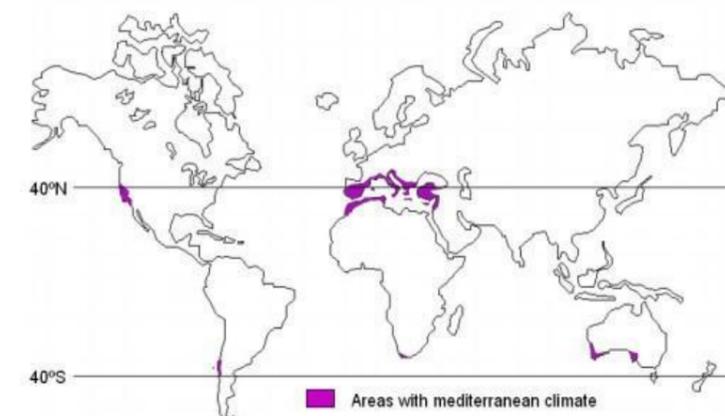
Esta condición céntrica asociada se debe en gran medida a la demanda inmobiliaria del barrio, las viviendas están muy cotizadas, no sólo por la población de fuera de Mataró, sino también por los propios mataronenses. Este hecho se deriva de la cercanía del barrio con el frente marítimo y el centro de la ciudad, así como el cómodo acceso a infraestructuras y servicios como escuela, hospital, etc. En

conclusión, la vivienda tiene tres características importantes que son: el precio alto del suelo, la baja densidad y la reducida verticalidad.

Marco ambiental

Mataró en su conjunto cuenta con un clima mediterráneo (Fig.16), una variedad del clima subtropical, que provoca unos inviernos húmedos y templados, y unos veranos secos y calurosos. Este clima también se caracteriza por contar con uno o varios meses de sequía durante el año, al igual que cuenta con un período de lluvias torrenciales y una amplitud térmica de más de 15°C. En este sentido, Mataró se ha visto afectado por fenómenos tormentosos a lo largo de su historia, como sucedido el 26 de diciembre de 2008, donde se registraron pérdidas humanas.

Figura 16: Zonas con clima mediterráneo en el mundo



Fuente: Anexo C: Climatología de Mataró



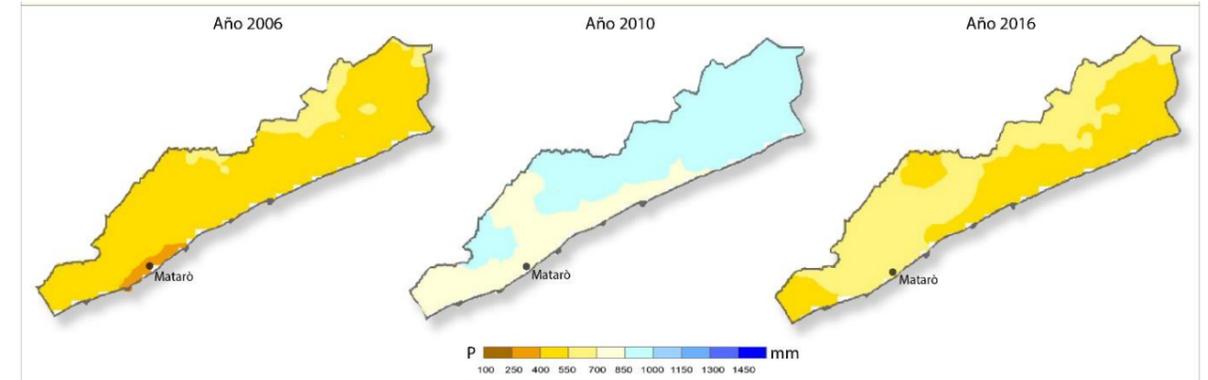
Teniendo en cuenta las características del clima mediterráneo y la cercanía al mar al barrio de l'Havana, es importante señalar que no se tiene constancia de mecanismos preventivos o de actuación para afrontar estos fenómenos naturales. De este modo, la población de los barrios expuestos se encuentra desprovista ante posibles catástrofes naturales como la del 26 de diciembre de 2008.

El clima de la Comarca es de tipo mediterráneo litoral, ésta condición le confiere una importante humedad, y al estar resguardada por la Sierra litoral, no se dan cambios de temperatura importantes, presentando la menor oscilación térmica de Cataluña. La temperatura media anual es de 16°C, la más elevada de Cataluña. A su vez se caracteriza por su fluctuación estacional, marcándose el contraste entre primavera – otoño e invierno, pero también con mucha variación de un año a otro.

La temperatura media oscila entre 15,5-16,5°C, en verano es de de 24 a 25°C, mientras que las máximas absolutas, oscilan entre 35 y 38 °C. En el invierno (meses de diciembre, enero y febrero), las temperaturas medias para el litoral oscilan alrededor de 9,7°C.

Respecto a la pluviosidad, la precipitación media anual es de 600 mm, siendo el mes de enero el más acentuado.

Figura 16: Precipitación acumulada del Maresme en mm (2006, 2010 y 2016)



Fuente: Servicio Meteorológico de Cataluña

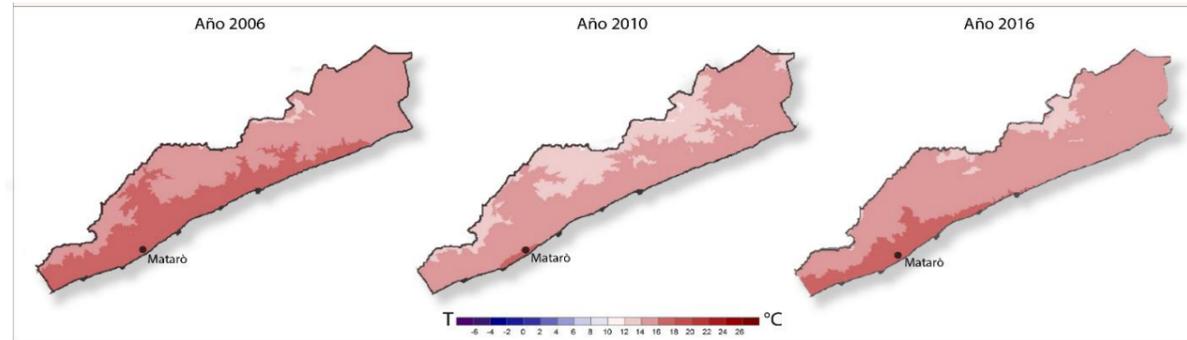
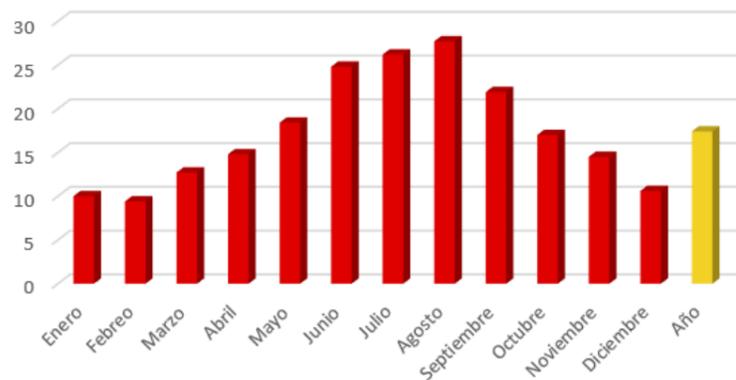


Figura 17: Temperatura media Anual de Maresme en °C (2006, 2010 y 2016)

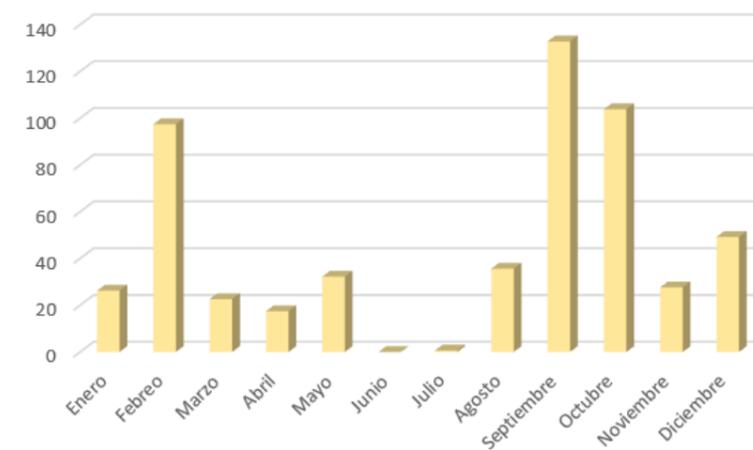
Fuente: Servicio Meteorológico de Cataluña

Figura 18: Temperatura media de Mataró °C (2016)



Fuente: Climatología de Mataró

Figura 17: Precipitación mensual de Mataró en mm (2016)



Fuente: Climatología de Mataró

La humedad elevada que se percibe en el territorio por su proximidad al mar, es una de las características del clima del Maresme. Ésta actúa como amortiguador de los cambios bruscos de temperatura. Los valores mínimos se dan en invierno y oscilan de 25 a 40 %. En cuanto a los vientos, cobra relevancia la brisa marina como balance hídrico. Los vientos soplan en la dirección SSW de manera intensa en verano y débil en invierno.



Figura 18: Humedad y viento de la ciudad de Mataró (2016)

	HR media (%)	Media mensual velocidad viento (m/s)	Dirección dominante viento
Enero	64	2,2	NW
Febreo	73	1,9	NW
Marzo	78	1,5	NW
Abril	72	1,8	SW
Mayo	77	1,7	SW
Junio	70	1,4	SW
Julio	70	1,5	SW
Agosto	64	1,4	SW
Septiembre	74	1,5	NW
Octubre	76	1,5	NW
Noviembre	78	1,3	NW
Diciembre	73	1,5	NW
Año	73	1,6	SW

Fuente: Climatología de Mataró

Evolución de la costa

Muy importante es la evolución de la costa que ha sido influida en los últimos años por la presencia del puerto, como se puede ver en la figura 19 del año 1956. Inicialmente, la costa aparece sin alteraciones en su morfología. Está la carretera principal N-II y el ferrocarril. Después de unos treinta años, hay un cambio relacionado con la pérdida de sedimentos arenosos y acumulación. En la playa se construyen dos edificios públicos, que incluyen un centro de natación y un pequeño muelle. Estas construcciones contribuyen a alterar el ciclo marino-terrestre normal. Cerca del año 2000, la situación ha cambiado significativamente. La construcción principal es la del gran puerto de Mataró.

El área portuaria tiende a consolidarse, el frente marítimo y sus pasajes subterráneos se rehabilitan, pero hay una mayor cantidad de sedimentos depositados en la playa al lado del puerto. El sedimento ya no puede distribuirse en la costa debido al impacto de la presencia del puerto.

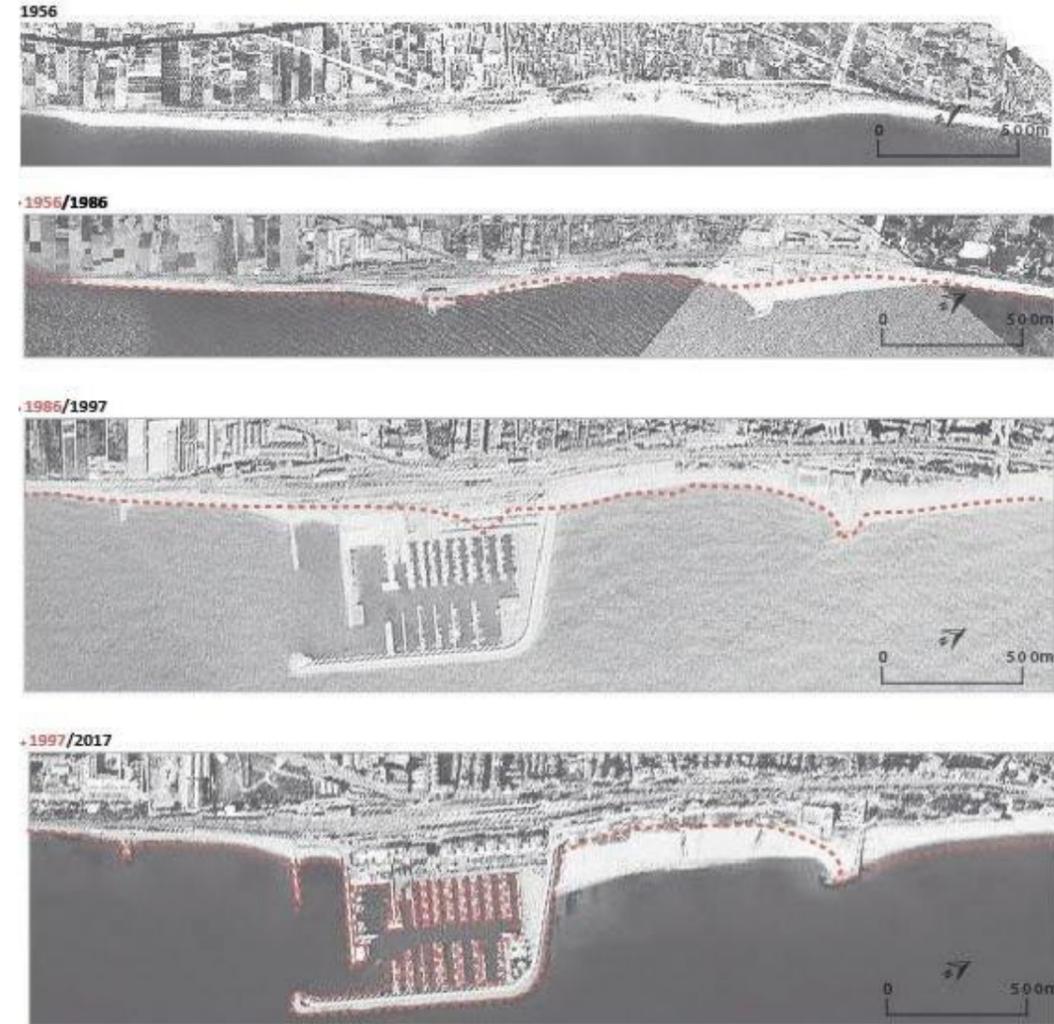


Figura 19: Evolución de la costa da 1956 a 2017

Fuente: Elaboración propia a partir de ortofoto ICGC 1956 – 2017



EL PLANEAMIENTO

En este apartado se realiza un análisis de los instrumentos que afectan el territorio de La Havana considerando el planeamiento territorial y urbano de Catalunya. En este sentido, a nivel general se analiza el Plan Territorial Metropolitano de Barcelona y el Plan de Movilidad Urbana. Posteriormente, otros instrumentos que impactan en el desarrollo socio-territorial de La Havana son los Planes Directores Urbanísticos relacionados con el borde costero y la proyección de una nueva línea ferroviaria. Por último, destaca el Plan General de Ordenamiento Urbano de Mataró y sus planes derivados, donde se hace énfasis en aquellos instrumentos relacionados con el patrimonio histórico del barrio.

Plan Territorial Metropolitano de Barcelona 2010 (PTMB)

El PTMB afecta el territorio de siete comarcas y 164 municipios, dentro de los cuales se encuentra la comarca del Maresme y específicamente el municipio de Mataró. El plan determina ciertos criterios que actúan como principios o premisas básicas respecto a los diferentes planes, es decir, permiten proyectar una determinada visión del territorio. Éstos se relacionan con: asegurar la diversidad territorial, protección de los espacios naturales, uso eficiente de áreas urbanas (mixtas y equilibradas), reforzar estructura nodal del territorio, eficiencia del transporte público, entre otros.

De esta forma, el plan establece tres subsistemas desde donde se estructuran las propuestas: sistema de espacios abiertos, que corresponde al suelo no urbanizable; sistema de asentamientos y sistema de infraestructuras de movilidad.

Específicamente en la comarca del Maresme, las propuestas se focalizan en la transformación del frente marítimo de Mataró, fortalecimiento de los núcleos litorales, integración en red de los espacios abiertos. Respecto a la movilidad se apunta al fortalecimiento de la red ferroviaria de carácter orbital. Estos son proyectos que impactan directamente en el barrio de la Havana considerando su localización en el borde costero de la ciudad y a su vez, una de las propuestas para el trazado de la nueva red ferroviaria contempla uno de los límites del barrio por la Ronda de Cervantes.

Planeamiento sectorial

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Mataró 2014 (PMUS)

Éste plan tiene como objetivo establecer un modelo de gestión de la movilidad de las personas y el transporte, para lograr seguridad, eficiencia y sostenibilidad; de esta forma, se espera contribuir en la calidad de vida de las personas y en la construcción de ciudades aptas para vivir. El documento se estructura en torno a cuatro ejes de acción:

- Movilidad equitativa, buscando garantizar el derecho de movilidad de todas y todos, promoviendo la cohesión social.

- Movilidad sostenible, optimizando los usos de los espacios disponibles y reduciendo el impacto al medio ambiente.
- Movilidad segura, de los usuarios respecto al transporte y la vía pública.
- Movilidad eficiente, garantizando fluidez y competitividad de los medios de transporte.

En este sentido, las propuestas del plan de movilidad tienen un impacto directo en el barrio de La Havana. Uno de sus ejes corresponde a la movilidad a pie del centro de Mataró, donde se observa la necesidad de mejorar la seguridad e itinerarios cómodos para los peatones, esto se materializa a través del PICEH, considerando intervenciones en la ampliación de aceras las cuales dispongan de un mínimo de 2,5 m de ancho útil. Además se pretende mejorar la accesibilidad a pie entre el centro de la ciudad y los barrios, aplicación de planos de señalización dirigidos a peatones en el centro y el paseo marítimo.

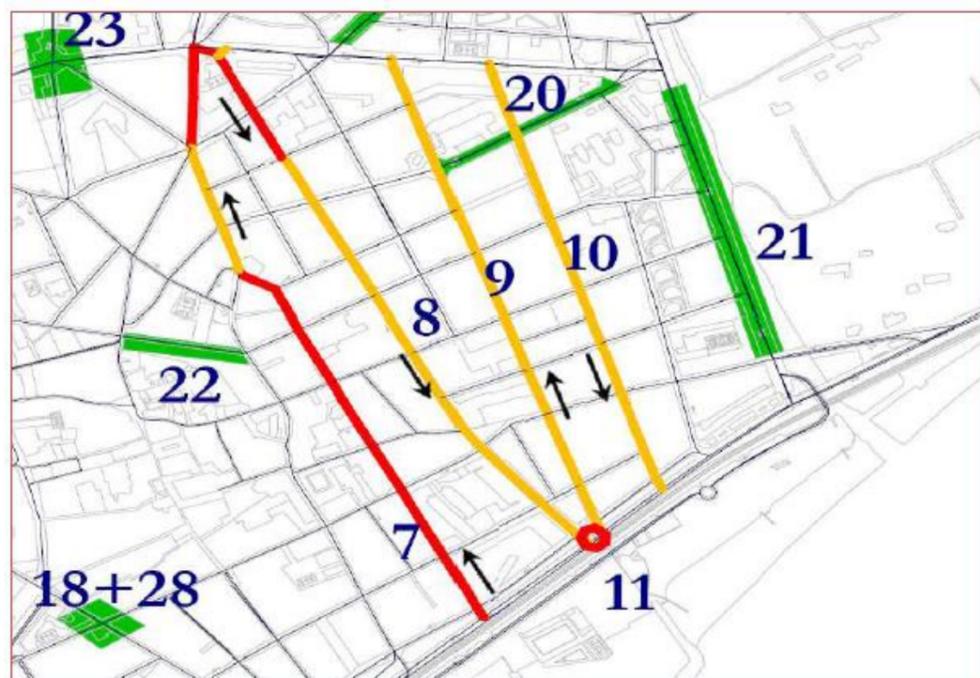
Respecto a la movilidad en bicicleta, actualmente se cuenta con una red poco conectada, por lo que se plantea realizar conexiones básicas en la red en sentido radial como perimetral respecto al centro, adecuando la señalización para su uso y aumentando los puntos de aparcamientos.

En cuanto a la movilidad en transporte público, se busca simplificar la red de buses urbanos, la mejora y acondicionamiento de las paradas y una mejor coordinación entre buses urbanos y el transporte público interurbano. En cuanto al vehículo privado, se busca optimizar la red estableciendo una jerarquía viaria que define la funcionalidad de cada calle. Respecto al centro, se percibe su ampliación a través de nuevas actividades comerciales por lo que se plantea dar prioridad a los peatones y pacificar el tráfico, es decir, “El centro de Mataró presenta una clara actividad residencial y comercial que aconseja que la circulación de los vehículos se produzca a baja velocidad, compatible con la movilidad a pie” (PMUS, 2014: 81).

Un aspecto importante a destacar respecto a la Havana es la reordenación del sentido vial. “Esta situación abre la oportunidad de configurar una red de sentidos únicos en este sector que permitirían optimizar la circulación y construir una red de más fácil lectura para el usuario, encaminando además itinerarios el mar - montaña que no pasan por el Centro Histórico de la ciudad” (PMUS, 2014: 92). Además ésta acción se complementa con la conexión de la Av. El Maresme con FloridaBlanca y Confraria de Sant Elm.



Figura 20: Reordenamiento de los sentidos viales Calles Pacheco, Floridablanca y Pascual Madoz



Fuente: Extraído de Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Mataró 2014 (PMUS, 2014: 92)

Figura 21: Modificación de la conexión entre Av. Del Maresme y Floridablanca - Confraria de Sant El



Fuente: Extraído de Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Mataró 2014 (PMUS, 2014: 93)



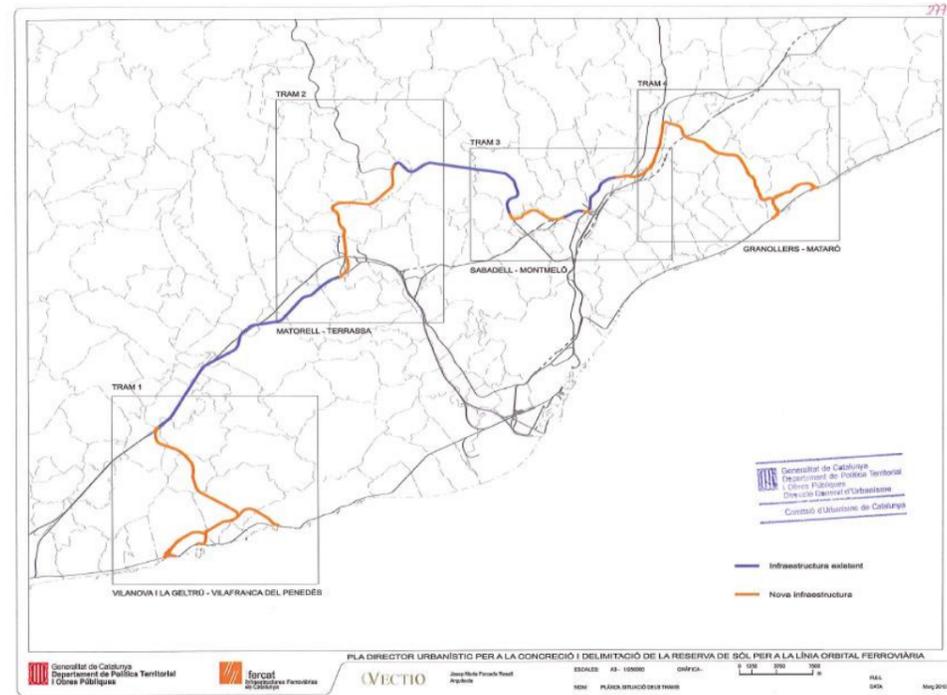
Por último, respecto a las actuaciones ambientales se busca la reducción de emisiones contaminantes a través de una promoción del cambio modal, favoreciendo el transporte sostenible (a pie, uso de bicicleta, bus) reduciendo la utilización de los vehículos privados.

Planes Directores Urbanísticos

Plan Director Urbanístico de la Reserva de Suelo para el Establecimiento de la Línea Orbital Ferroviaria 2010 (PDU-LOF)

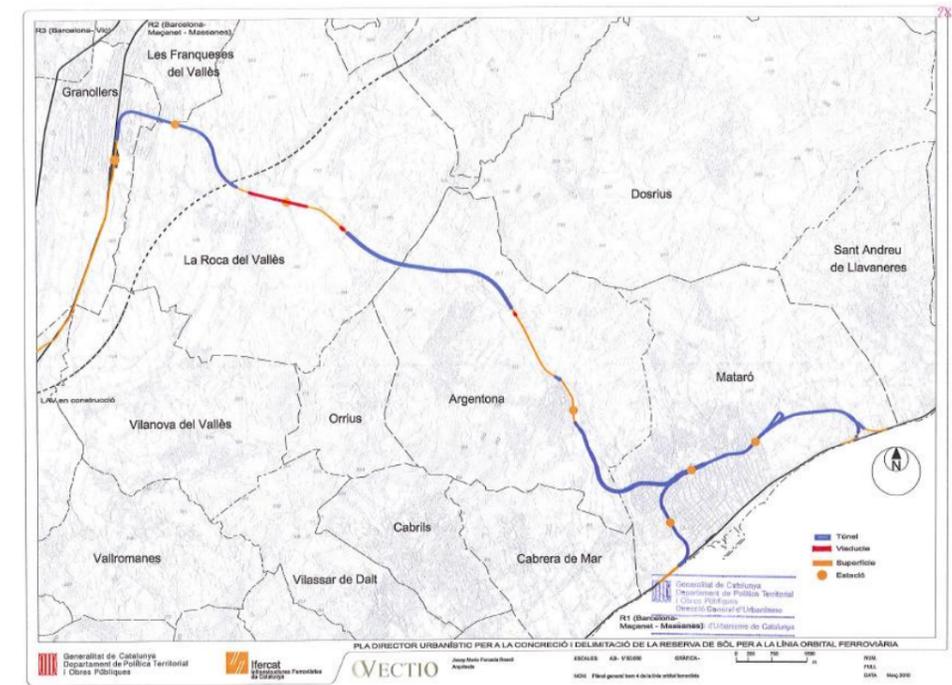
El PDU-LOF tiene como objetivo “concretar, delimitar y regular las reservas de suelo necesarias para la implementación de la futura infraestructura ferroviaria” (PDU-LOF, 2010: 2). Éste busca conectar las ciudades de la segunda corona metropolitana desde Mataró hasta Villanova a la Geltrú, sin pasar por la ciudad de Barcelona, de esta forma, se busca contribuir en la descongestión de la red ferroviaria actual y avanzar en la descentralización de la región metropolitana.

Figura 22: Trazado línea orbital ferroviaria



Fuente: Extraído de Plan Director Urbanístico de la Reserva de Suelo para el Establecimiento de la Línea Orbital Ferroviaria 2010 (PDU-LOF, 2010)

Figura 23: Trazado línea orbital ferroviaria Granollers - Mataró



Fuente: Extraído de Plan Director Urbanístico de la Reserva de Suelo para el Establecimiento de la Línea Orbital Ferroviaria 2010 (PDU-LOF, 2010)

El trazado de la LOF que contempla el sistema urbano de Mataró busca la conexión con la franja costera preexistente, la cual se emplazaría en uno de los límites del barrio de La Havana correspondiente a la Ronda de Cervantes. Para disminuir el impacto de la fragmentación del territorio respecto al barrio contiguo, correspondiente a la zona agrícola Cinc Senies, se plantea la construcción de un túnel soterrado preservando la conectividad del territorio.

Plan Director Urbanístico del Sistema Costero 2005 (PDUSC)

Es un instrumento que aplica a nivel supramunicipal el cual se basa en principios de sostenibilidad, funcionalidad y solidaridad. Por lo que en el marco de la gestión territorial tiene tres objetivos:

- compacidad, frente a la dispersión que genera insostenibilidad.
- Complejidad, frente a la especialización que genera disfunción.
- Cohesión social, frente a la segregación que genera insolidaridad y marginación. “ (PDUSC, 2005: 1)

En rigor, el PDUSC busca preservar el suelo que aún no ha sufrido una transformación urbana significativa, específicamente en el territorio que abarca 500m de ancho desde el deslinde de dominio público marítimo-terrestre hacia el interior, en forma de franja horizontal por todo el litoral de Catalunya.



Dicho territorio se protege al ser considerado un espacio de calidad ambiental, patrimonio cultural y paisajístico y como recurso para el desarrollo económico.

Para contribuir en el desarrollo sostenible de la costa, se propone: en términos urbanísticos evitar la ocupación urbana indefinida en determinadas áreas; en cuanto al patrimonio se busca preservar aquellos espacios libres de edificación por su valor paisajístico, histórico, simbólico, etc.

En lo ambiental se busca preservar la continuidad del sistema de espacios abiertos asegurando la conectividad del espacio terrestre y marítimo. Por último en términos económicos se busca gestionar el espacio litoral como recurso para la calidad de vida y el turismo.

Plan General De Ordenación Urbanística de Mataró

El PGOU es aquel instrumento que regula todo el territorio municipal definiendo la normativa para su desarrollo. Este documento fue aprobado en el año 1996, desde ésta fecha se han realizado diferentes modificaciones e implementado planes de desarrollo derivado. En el caso del barrio de La Havana es necesario destacar el Plan de Patrimonio Arquitectónico de Mataró.

Plan Especial de Patrimonio Arquitectónico Mataró 1999

El plan tiene como objetivo, determinar los bienes de interés cultural, obras de arquitectura y otros elementos del ámbito urbano, estableciendo niveles de protección y actuación considerando las posibilidades económicas desde ámbito público como privado; a su vez busca promocionar la rehabilitación del patrimonio. Específicamente, en el territorio de La Havana se mencionan dos fábricas, espacios que actualmente han sido transformados. Uno corresponde a la fábrica Can Marfa, transformada en un museo de género de punto, edificio declarado como Bien Nacional de Interés Local. También se encuentra la Nau Minguell, fábrica que data del año 1984 dedicada a la hilatura, tintes y confección, edificio transformado en un espacio para la industria de la música y audiovisual.

Plan Integral del Centro – Eixample – La Havana 2005 (PICEH)

Dentro del diagnóstico se destaca el doble rol de la zona centro de Mataró: por un lado, como zona centro y todas sus condicionantes que conlleva y a su vez como un barrio que necesita elementos y servicios de proximidad (residentes).

Si bien predomina la función residencial del territorio, también destacan usos comerciales y terciarios. A su vez es necesario considerar que, comparado con otros barrios de la ciudad, la zona central y parte del Eixample concentran las densidades más bajas del núcleo urbano. De esta forma, una de las ideas a futuro es “hacer crecer el centro”, recuperando pequeños espacios libres y patrimonio histórico en forma de equipamiento.

Uno de los ejes centrales del documento es la definición de cómo se imagina el territorio en el futuro, ante esto, una de las premisas centrales es: “El territorio del Centro – Eixample – Havana visto como un territorio con elevada calidad urbana, centro de referencia de la imagen de Mataró y, a la vez, un espacio acogedor y con calidad de vida para sus vecinos, a través de transformaciones urbanas que mejoran la movilidad y el uso sostenible del territorio, la calidad de la actividad comercial, la mejora y el mantenimiento de los espacios urbanos, la oferta cultural, la cohesión social evitando procesos de exclusión, en un marco de civismo y convivencia y con un diálogo y una cooperación permanentes entre la ciudadanía y el Ayuntamiento” (PICEH, 2005: 12).

Como líneas estratégicas para el avance de este plan se define:

1. transformación urbana, mejora de la accesibilidad y la movilidad y renovación de la fachada marítima
2. mejora de la calidad de los servicios urbanos y del mantenimiento de los espacios comunes
3. dinamización de la actividad económica y de la calidad de la oferta comercial
4. promoción de la vida cultural y valorización del patrimonio
5. aumento de la inclusión social. Atención a necesidades de los mayores, infancia y personas en riesgo de exclusión

Eje transversal: mejora de la participación ciudadana y de la comunicación entre el ayuntamiento y la ciudadanía” (PICEH, 2005: 13).



DIAGNOSIS SOCIO AMBIENTAL DEL BARRIO (RESUMEN)

A partir del análisis de las distintas dinámicas socio-territoriales del barrio de La Havana es posible identificar aspectos como intereses, necesidades y conflictos relevantes a considerar para su proyección al año 2050.

En primer lugar, ¿quiénes son y quiénes quieren habitar en el barrio de La Havana? Si bien en los últimos años el crecimiento del barrio, y de la población general en la ciudad de Mataró, se ha mantenido constante, se observa cómo las ventajas de su localización y calidad de vida del territorio atrae a población. Así mismo, en contraposición a otros barrios de la ciudad, La Havana cuenta con una baja población de inmigrantes, configurándose como un territorio que concentra habitantes que vienen de otros sectores de Mataró, habitantes antiguos de barrio y población joven nacida en el barrio y que ha retornado. En este sentido, la población es predominantemente joven entre 30 y 44 años, factor relevante a considerar a largo plazo, ya que tiende al envejecimiento, lo cual implicaría que las dinámicas que se desarrollan en este espacio, así como las necesidades de equipamiento y servicios se transformen.

A su vez es relevante considerar qué factores influyen en la atracción de población, como se mencionaba anteriormente, la localización del barrio goza de un posicionamiento privilegiado en la ciudad, ya que limita con el centro histórico de la ciudad, lo cual significa el acceso a diferentes equipamientos y servicios que éste proporciona. Esto es percibido por sus habitantes como un factor positivo en cuanto a la calidad de vida, ya que aporta elementos de centralidad sin estar directamente en el centro. Además se considera un espacio con buena convivencia y con organizaciones sociales relevantes como la Associació de Veïns de l'Havana i Rodalies (AVVHiR).

De ésta proximidad con el centro histórico también se derivan ciertas problemáticas, como los aparcamientos, ya que, con el crecimiento de la población cada vez existe más demanda por estos espacios, lo cual aumenta considerando la población que llega en vehículos privados hacia éste sector de la ciudad. Además La Havana limita con el litoral, lo cual se suma a los visitantes de la costa que también requieren sistema de aparcamiento y que ven el barrio como una alternativa para este servicio.

Si bien su condición de proximidad con el frente marítimo podría considerarse como un factor positivo en el desarrollo del barrio, esta conexión se ve fragmentada por la línea ferroviaria, existiendo sólo tres puntos acceso subterráneo, que si bien se configuran como un paso seguro respecto a la barrera existente, los habitantes lo consideran espacios inseguros por sus condiciones de mantenimiento y oscuridad.

Respecto al desarrollo económico del barrio, históricamente éste se caracterizaba por la relevancia de la actividad textil, concentrándose un número importante de industrias en el sector. Estas se han transformado en zonas residenciales, patrimonio arquitectónico o nuevos equipamientos para el barrio.

Esto significa la transformación de la actividad económica, la cual se concentra principalmente en el sector terciario, es decir, en el comercio. Sin embargo, aquí radica otro conflicto para sus residentes, ya que se percibe la necesidad de que éste se adecúe a los requerimientos del barrio, así como también la falta de asociacionismo entre éste gremio.

Considerando los usos del suelo y el planeamiento que afecta a La Havana, un elemento que determina y afecta al barrio es la movilidad, percibiéndose una congestión de usos, dificultades de movilidad y espacios libres. Al respecto, el planeamiento territorial y urbano genera una serie de propuestas o alternativas que impactan en distintas escalas y se expresan concretamente en el PMUS, PDU- LOF y PDUSC. Interpretando éstas herramientas en su conjunto, se busca avanzar hacia un desarrollo urbano que potencie la accesibilidad a través de una movilidad equitativa, eficiente, segura y sustentable. Concretamente en La Havana, se prioriza la transformación de la red vial a trayectos peatonales, promoviendo que la circulación de vehículos se realice a baja velocidad. Además para optimizar la circulación y facilitar la lectura de los usuarios respecto a la conexión entre el mar e interior de la ciudad, se privilegia el cambio de sentido de lagunas calles del barrio sumando la conexión con la Av. El Maresme.

En cuanto al transporte público, los habitantes del barrio consideran un problema relevante las conexiones de buses con el RENFE, lo que implica un desafío para lograr un equilibrio entre la eficiencia de la red de buses y la necesidad de desplazamiento de los habitantes del barrio. Esto también se complementa con el futuro proyecto de la línea orbital ferroviaria, la cual estaría proyectada en uno de los límites del barrio, lo que significa evaluar los costos y beneficios de ésta conexión. A primera vista podría ser una solución a la distancia que deben recorrer hacia RENFE pero a su vez genera otro límite con el sector de las Cinc Sénies.

Otro aspecto que revela el estudio del barrio está relacionado con el patrimonio arquitectónico y la cultura. Se considera importante establecer mecanismos de cuidado y protección, así como también de difusión y usos de éstos espacios como equipamientos de pequeño formato. En este sentido, el Plan Especial de Patrimonio Arquitectónico de Mataró busca identificar niveles de protección y actuación. Ejemplo de ellos ha sido la transformación de la antigua industria textil Can Marfa, espacio transformado en el Museo de Género de Punto de Mataró. Uno de los desafíos en torno al patrimonio puede relacionarse con los significados que le asignan los habitantes del barrio a los diferentes elementos que componen el barrio, así como también su relación con el frente marítimo y su valoración histórica como barrio marinero, es decir, se genera la cuestión de cómo se pone en valor el patrimonio tangible e intangible del barrio a partir de la experiencia de residir en este territorio.



7.3 ESCENARIOS

A raíz del diagnóstico realizado se procedió a la elaboración de unos escenarios que constan de tres campos: tendencial, utópico y distópico.

Para cada uno de estos tres campos se analizan las distintas variables más relevantes del barrio, que más tarde pudieron ser contrastadas con la visión de distintas organizaciones presentes en el barrio. De este modo, se articulan tres visiones diferentes para la realización de los escenarios.

En primer lugar, respecto a la variable socio-demográfica se destacan como la tendencia al envejecimiento de la población y la alta calidad de vida del barrio, y a su vez la presencia de varias organizaciones.

Por otra parte, en cuanto al ámbito económico institucional, destaca la escasez de comercio de proximidad, equipamientos con difícil accesibilidad, al mismo tiempo que existen infraestructuras abandonadas tales como naves industriales. La movilidad no presenta problemas en cuanto a la fluidez del tráfico, pero en el caso del transporte público se releva una red de autobuses con grandes deficiencias.

Con respecto al patrimonio se supone la necesidad de consolidar los bienes patrimoniales existencias como puntos de atracción, y además se solicita por los vecinos el reconocimiento del barrio de La Havana como tal, con unos límites administrativos fijados, teniendo e cuenta su marcada trayectoria histórica.

Por último, la variable presenta tendencias relacionadas con el frente marítimo, los espacios público y el cambio climático. Por una parte el barrio tiene la ventaja de proximidad a la playa, a la riera y a las Cinc Senies, lo que puede ser aprovechado positivamente mediante actividades y redes de conexión. Aun así los espacios públicos existentes no se adecuan a las necesidades del barrio, la conectividad barrio-frente marítimo resulta complicada por el estado de los pasos subterráneos, y además se identifican problemas relacionados con el mantenimiento adecuado de la riera y la falta de mecanismos de sostenibilidad y resiliencia, lo que puede dar paso a fenómenos naturales que afecten negativamente al barrio.

Figura 24: Escenarios barrio de La Havana

		Tendencial	Distópico	Utópico
Socio demográfico	Población y vivienda	- Barrio solicitado - Percepción positiva de la calidad de vida - Precio alto de la vivienda - Tasas constantes, tendencia al envejecimiento - Retorno de antiguos residentes jóvenes	- Bajan tasas de natalidad y mortalidad, estancamiento - No retorno de antiguos residentes jóvenes - Barrio atractivo para población envejecida	- Relevo generacional - Aumento de funciones y servicios - Barrio atractivo para población joven
	Organizaciones sociales	- Presencia de distintas organizaciones (vecinos, pescadores, etc) carentes de mecanismos de comunicación - Surgimiento Can Fugarolas	- Fragmentación y desaparición de organizaciones sociales - Irregularidad urbanística respecto a naves desocupadas	- Cohesión de organizaciones sociales y promoción de mecanismos de diálogo - Can Fugarolas integrado en la trama urbana y reconocido administrativamente
Económico institucional	Comercio	- Escasez de comercio - Discordancia entre oferta y demanda - Existencia de asociación de comerciantes	- Devaluación progresiva del comercio, por su concentración en una sola calle - Descuerdo entre comerciantes	- Concordancia entre oferta y demanda - Nuevos comercios de atracción
	Servicios	- Oferta de educación primaria - Espacio para actividades y formación para población envejecida - Proximidad del Hospital, biblioteca - Centro médico y centro de natación	- Falta de inversión y usos de infraestructura - Abandono de infraestructuras	- Nuevas infraestructuras públicas multifuncionales - Rehabilitación de espacios para usos públicos - Aumento de oferta
	Movilidad	- Insuficiencia de transporte público - Mala conexión con RENFE - Tráfico fluido - Déficit de aparcamientos públicos y privados - Uso habitual de bicicleta que crea conflicto con los peatones por falta de espacio	- Disminución de frecuencia de buses - Aumento del uso de vehículo privado - Fragmentación del barrio por nuevas infraestructuras	- Sistema integrado de transporte - Nueva línea orbital ferroviaria - Construcción de carril bici y nuevas calle peatonales propiciado por la baja pendiente del terreno - Nuevas zonas de aparcamiento
	Patrimonio	- Existencia de Plan Especial de Patrimonio Arquitectónico - Museo Can Marfá inacabado - Escasez de Mecanismo de cuidado y protección - Barrio con una fuerte identidad histórica con la necesidad de tener unos límites administrativos reconocidos	- Abandono de mecanismos de protección - Degradación del patrimonio - Pérdida de valor social y arquitectónico del patrimonio	- Aumento de inversión que permite la restauración - Promoción del patrimonio y aumento de turismo, especialmente el Museo Can Marfá - Revalorización social
Ambiental	Frente Marítimo	- Baja conectividad barrio-costa - Presencia de servicios - Distintos usos del paseo marítimo en las diferentes temporadas	- Degradación de pasos subterráneos - Desuso de equipamientos y servicios existentes - Sobreexplotación estacional de recursos	- Mejora y adaptación de pasos subterráneos - Mejor conexión de transporte público - Desarrollo de actividades de interés local
	Espacios públicos	- Déficit de parques - Proximidad del barrio al centro, playa, Cinc Senies - Autoconstrucción de huertos urbanos - Riera como Espacio abandonado y degradado	- Usos inadecuados del espacio - Discordancia entre equipamientos y necesidades de la población	- Construcción y consolidación de espacio abiertos - Equipamientos acorde a la demanda - Espacios abiertos integrados en la trama urbana
	Cambio Climático	- Fenómeno naturales agresivos - Aumento del nivel del mar y temperatura	- Desprovisión ante catastrofes naturales - Ausencia de programas de concienciación del cambio climático	- Infraestructura de prevención de riesgos - Estudios de evaluación de riesgos - Desarrollo de plan de emergencia - Desarrollo de programas de concienciación - Uso adecuado de recursos y reducción de emisiones

Fuente: Elaboración propia



7.4 CRITERIOS

Los criterios se formulan en función de las variables mostradas en escenarios. Como criterio general se busca promover la integración del barrio de La Havana en el conjunto de la ciudad y el frente marítimo, propiciando la identidad local y la creación de una red de espacios públicos.

Los criterios específicos se fijan en función de cada variable, identificando los aspectos más importantes a tratar en el barrio de La Havana. Estos son el envejecimiento de la población, el aislamiento del barrio respecto al conjunto de la ciudad, la incoherencia entre oferta y demanda de bienes y servicios, y por último el reconocimiento de la identidad local del barrio y su patrimonio histórico.

Figura 25: Criterios barrio de La Havana

Promover la integración del barrio de l'Havana en el conjunto de la ciudad y el frente marítimo, propiciando la identidad local y la creación de una red de espacios públicos	
SOCIO - DEMOGRÁFICO	POBLACIÓN - Favorecer el relevo generacional evitando el envejecimiento progresivo del barrio
	VIVIENDA - Evitar un proceso de gentrificación que genere exclusión social en el barrio
	ORGANIZACIONES SOCIALES - Favorecer mecanismos de comunicación entre las distintas asociaciones / organizaciones existentes.
ECONÓMICO INSTITUCIONAL	COMERCIO - Fomentar el uso del comercio cotidiano (de proximidad)
	SERVICIOS - Rehabilitar las infraestructuras abandonadas para nuevos usos
	MOVILIDAD - Reforzar la conectividad del barrio con el resto de la ciudad, articulando distintas formas de movilidad
	PATRIMONIO - Consolidar espacios/construcciones con trayectoria histórica como puntos de atracción turística
AMBIENTAL	ESPACIOS PUBLICOS - Adecuar los espacios públicos o verde urbano a las necesidades del barrio
	FRENTE MARÍTIMO - Fomentar nuevos usos y actividades en el frente marítimo - Mejorar la conectividad barrio – frente marítimo
	CAMBIO CLIMÁTICO - Generar mecanismos de sostenibilidad y resiliencia - Asegurar un mantenimiento adecuado de la riera, identificando mecanismos de reutilización del espacio

Fuente: Elaboración propia

7.5 ANÁLISIS DAFO

A partir de los análisis realizados anteriormente y de los criterios formulados, se elabora una matriz DAFO a modo general considerando las variables sociodemográficas, económico institucionales y medio ambientales. Al respecto, es posible destacar dentro de las fortalezas la fuerte identidad local del barrio que consolida este espacio como un lugar atractivo para vivir, a su vez destaca por su localización privilegiada respecto al frente marítimo y la ciudad.

Dentro de las debilidades encontramos la mayoría de los espacios públicos existentes degradados o marcados por la necesidad de mejorarlos o adecuarlos a los usos de los residentes, también se precisa la necesidad de conectar o articular las distintas movilidades y aprovechar los distintos espacios destinados a la industria textil para nuevos usos; es decir, las debilidades del barrio pueden a su vez entenderse como posibilidades para potenciar este espacio. En términos generales, dentro de las amenazas encontramos el abandono o desuso del frente marítimo, así como la degradación del espacio producto de catástrofes naturales. A su vez, el frente marítimo se convierte en una oportunidad para el barrio y el resto de la ciudad ante la posibilidad de diversificar la actividad económica en torno a éste, al mismo tiempo, se observa el creciente interés por la protección y recuperación del patrimonio industrial.

Figura 26: DAFO general

Aspectos negativos	
<p>DEBILIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausencia de iniciativas de mejora del espacio público. • Planificación inadecuada de la movilidad • Grandes espacios fabriles en desuso 	<p>AMENAZAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gentrificación • Riesgos de catástrofes naturales • Desuso del frente marítimo
<p>FORTALEZAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fuerte identidad local • Barrio atractivo por su localización, baja densidad y tipología de vivienda • Proximidad al frente marítimo 	<p>OPORTUNIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Diversificación de la actividad económica, entre población del barrio y el resto de la ciudad. • Interés general por el patrimonio industrial
Aspectos positivos	



A su vez, como se menciona anteriormente, este análisis surge de la creación de diferentes matrices elaboradas según cada variable las cuales se presentan a continuación.



Figura 27: DAFO análisis socio demográfico

Fuente: Elaboración propia

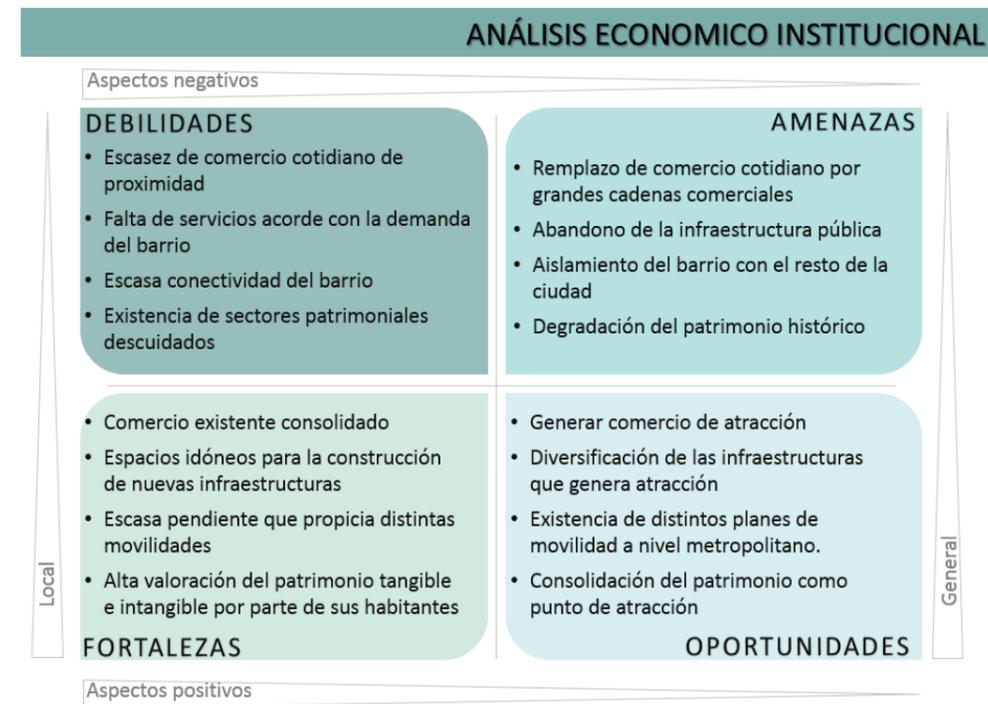
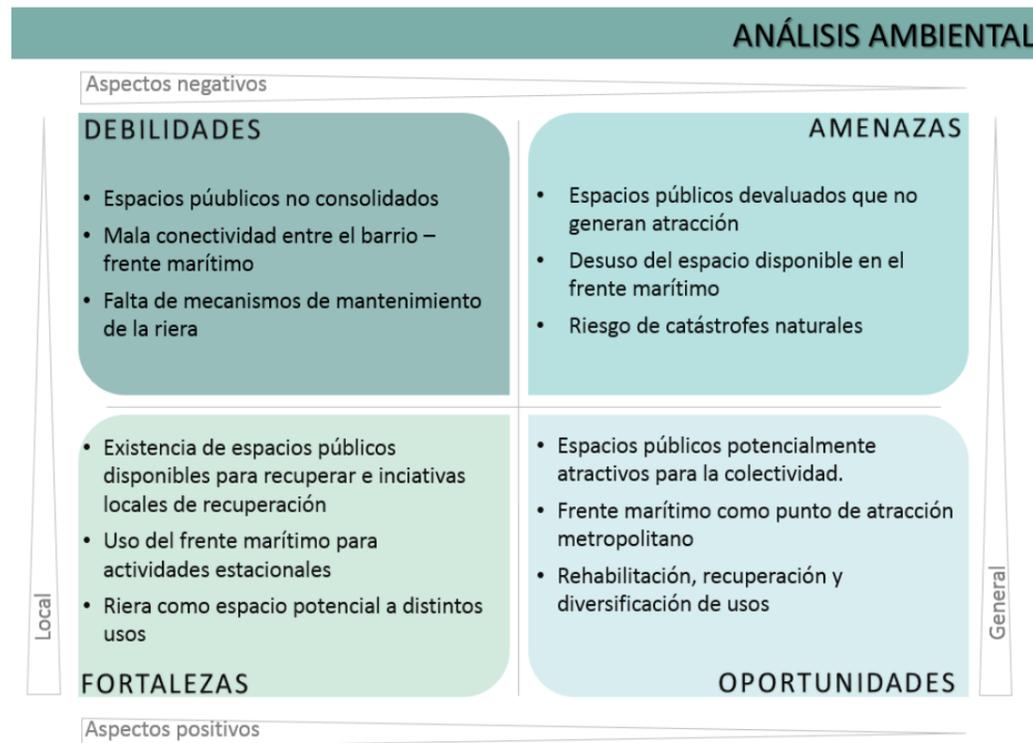


Figura 28: DAFO análisis económico institucional

Fuente: Elaboración propia



Figura 28: DAFO análisis ambiental



Fuente: Elaboración propia

7.6 PROPUESTAS Y PROYECTOS

PROPUESTA 1

Recuperar infraestructuras en desuso y degradadas reforzando su función social

Proyecto 1.1

Crear una red de los espacios públicos existentes adecuando sus usos a las necesidades del barrio que actúen como conectores de la ciudad y el frente marítimo

Objetivo

Readecuar usos del espacio público de manera sostenible para reforzar su atractivo como punto de encuentro.

Actuación

- Rehabilitar espacios públicos que conectan con el frente marítimo (por ambos costados de la N-2).
- Rehabilitar el área verde del barrio ubicada en carrer de Cervantes.
- Disminución de pavimentos en los espacios públicos aumentando el verde urbano de especies autóctonas, instalando 308 árboles.
- Instalación de equipamientos de bajo costo.
- Crear plan de mantenimiento y gestión sostenible de espacios públicos

Agentes

- Ayuntamiento de Mataró
- Departamento de territorio y sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya
- Asociaciones del barrio

Localización

Borde del barrio de la N-2 y área verde de carrer de Cervantes.

Temporalidad

Inmediata con plazo máximo de dos años

Recursos

Ayuntamiento de Mataró

Concertación y tramitación

Ayuntamiento de Mataró

Evaluación y seguimiento

Monitoreo y supervisión de la gestión y mantenimiento, observando la adecuación de las especies en el territorio.



PROPUESTA 1

Recuperar infraestructuras en desuso y degradadas reforzando su función social

Proyecto 1.2

Elaboración de plan de gestión de la riera y prevención de los riesgos asociados

Objetivo

Conservar la riera en un estado adecuado para su correcto funcionamiento y desarrollo de actividades al aire libre en torno a este espacio

Actuación

- Elaboración diagnóstico inicial de la riera
- Una vez cada seis meses convocar a una jornada de limpieza y mantenimiento donde participe el ayuntamiento como voluntarios del barrio o la ciudad
- Tras episodios de lluvias torrenciales se considera una jornada de limpieza inmediata
- Habilitación de sectores de la riera como puntos de esparcimiento y que a su vez conecten con las Cinc Senies y Sant Simo

Agentes

- Ayuntamiento de Mataró
- Agencia Catalana del Agua
- Departamento de territorio y sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya

Localización

Riera de Sant Simo

Temporalidad

Inmediato, considerando la limpieza y mantenimiento del espacio.
La habilitación de espacios de esparcimiento se realizará en un periodo de un año.

Recursos

Se consideran: presupuestos de la Agencia Catalana de Agua, subvenciones públicas de la Generalitat, destinación de parte del presupuesto desde el Ayuntamiento de Mataró (desde presupuesto e mantenimiento de espacios públicos), fondos estructurales de la UE.

Concertación y tramitación

El ayuntamiento de Mataró será el encargado de gestionar el proyecto, llamando a licitación pública a empresas privadas para el mantenimiento.

Evaluación y seguimiento

A través del ayuntamiento de Mataró, se utilizará como documento base el diagnóstico inicial de este espacio, realizando un monitoreo de su avance y mantenimiento cada tres meses.

PROPUESTA 1

Recuperar infraestructuras en desuso y degradadas reforzando su función social

Proyecto 1.3

Elaboración programa de concienciación social en cuanto a medidas de actuación frente a los efectos del cambio climático

Objetivo

Mejorar la comprensión de los efectos del cambio climático en la población y actores involucrados como un factor de cambio en el futuro desarrollo urbano

Actuación

- Talleres que proporcionen información a lo vecinos del barrio y otros sectores sobre las consecuencias del cambio climático y las medidas que se pueden adoptar en su vida cotidiana
- Campañas de sensibilización y comunicación sobre las variaciones previsibles en el litoral por efectos del cambio climático y sus consecuencias en asentamientos litorales.

Agentes

- Asociaciones del barrio
- Ayuntamiento de Mataró

Localización

Centro Cívico

Temporalidad

Inmediata, cada seis meses

Recursos

A través de la información que pueden brindar técnicos a los ciudadanos.

Concertación y tramitación

Ayuntamiento a través de técnicos especialistas en materia de medio ambiente

Evaluación y seguimiento

Evaluación previa y posterior a cada taller identificando aprendizajes e impactos en la vida cotidiana de los residentes.



PROPUESTA 2

Reforzar la conectividad del barrio con el resto de la ciudad y el frente marítimo articulando distintas formas de movilidad

Proyecto 2.1

Reestructuración de la red de autobuses que circulan por el interior del barrio y que conecte con el resto de la ciudad y el frente marítimo

Objetivo

Modificar el recorrido de la línea 3 de autobuses de Mataró

Actuación

- Desvío desde la calle de Francisco Herrera y luego regrese a Camí Ral de la Mercè y continúe la ruta habitual;
- Insertar dos nuevas paradas en la carretera Francisco Herrera, y otra parada en la carretera de Muralla de sant Llorenç.

Agentes

- Ayuntamiento de Mataró
- Consejo Catalán de la Movilidad

Localización

Principalmente se ve afectada la calle Francisco Herrera.

Temporalidad

Inmediata, con un periodo de ejecución máxima de 6 meses en el caso de las paradas de autobuses.

Recursos

Presupuesto de bajo coste, en manos del Ayuntamiento de Mataró y empresas de transporte a cargo de línea 3.

Concertación y tramitación

Gestión y puesta en marcha por el Ayuntamiento de Mataró.

Evaluación y seguimiento

Se realiza una encuesta de satisfacción después de 6 meses instalado el proyecto.

PROPUESTA 2

Reforzar la conectividad del barrio con el resto de la ciudad y el frente marítimo articulando distintas formas de movilidad

Proyecto 2.2

Construcción de un carril bici que recorra el interior del barrio y se conecte con el resto de la ciudad y el frente marítimo

Objetivo

Conectar el barrio con el frente marítimo y el resto de la ciudad a través de una red de carril bici

Actuación

- Construcción de un carril bici que vaya por el frente marítimo, el costado de la riera, carrer de Campmany y carrer del Prat – Confraria de Sant Elm
- Instalación de aparcamiento de bicicletas en Can Marfà y espacios públicos recuperados (plazas).

Agentes

- Ayuntamiento de Matró
- Consejo Catalán de la Movilidad
- Intergrupo de Apoyo a la Bicileta del Parlamento de Catalunya
- Dirección General de Tráfico

Localització

Las intervenciones se desarrollarán en el frente marítimo, costado de la riera y en carrer de campmany y carrer del Prat – confraria de sant elm. La instalación de aparcamientos de bicicletas se ubicarán en espacios públicos recuperados especificados en el proyecto 4.1 y 4.3

Temporalidad

Inmediato con un plazo máximo de dos años

Recursos

Ayuntamiento de Mataró
Oficina Catalana de Cambio Climático

Concertación y tramitación

Gestionado por el Ayuntamiento de Mataró y el apoyo del Consejo Catalán de Movilidad y asociaciones de vecinos del barrio.

Evaluación y seguimiento

Creación de un apartado en la página web del Ayuntamiento, donde se especifique las rutas disponibles y aparcamiento de bicicletas. A su vez, mientras se encuentre en periodo de construcción, se visualizará el estado de avance a través de ésta página.



PROPUESTA 2

Reforzar la conectividad del barrio con el resto de la ciudad y el frente marítimo articulando distintas formas de movilidad

Proyecto 2.3

Rehabilitación del sector ubicado en carrer Ronda de Cervantes como aparcamiento y fijación de zona azul

Objetivo

Disminuir el déficit de aparcamientos en el barrio liberando espacio en las calles al interior del barrio para aparcamiento externo

Actuación

- Habilitar el sector ubicado en carrer Ronda de Cervantes como aparcamiento para residentes del barrio, cómo para personas externas considerando precios diferidos
- Fijación de zona azul en calles limítrofes del barrio.

Agentes

- Ayuntamiento de Mataró
- Consejo Catalán de la Movilidad
- Empresas privadas

Localización

carrer Ronda de Cervantes

Temporalidad

Dentro de un año

Recursos

Inversión mixta, Ayuntamiento de Mataró gestiona laa licitación del espacio a empresas privadas.

Concertación y tramitación

A través de organismos públicos y privados.

Evaluación y seguimiento

Ayuntamiento de Mataró a través del control de precios del aparcamiento.

PROPUESTA 3

Impulsar los espacios interiores del barrio y del frente marítimo mediante nuevos usos y actividades de carácter socioeconómico

Proyecto 3.1

Crear una red patrimonial para promover y valorizar la actividad cultural e identitaria del barrio

Objetivo

Fortalecer la imagen del barrio potenciando sus aspectos consolidados en torno a sus recursos culturales y materiales con fuertes especificidades locales

Actuación

- Mejorar el entorno del Museo de Can Marfa para convertirlo en un punto atractivo para los visitantes
- Elaborar un itinerario en conjunto a las asociaciones del barrio que destaquen los puntos propios de la identidad del barrio, de carácter tangible e intangible.
- Crear un librito de memoria local del barrio.
- Crear una aplicación digital para teléfonos móviles donde se pueda acceder a distintas imágenes que proyecten la memoria local mientras se recorre el barrio.

Agentes

- Asociaciones del barrio de La Havana
- Ayuntamiento de Mataró
- Red Española de Turismo Accesible (plataforma Red Estable)
- Promotores turísticos

Localización

Barrio de La Havana

Temporalidad

Inmedita

Recursos

A través de la autogestión de actividades con colaboración del ayuntamiento de Mataró

Concertación y tramitación

Desde las asociaciones del barrio con colaboración del ayuntamiento de Mataró y plataforma Red Estable.

Evaluación y seguimiento

Desde las asociaciones, creación de página web del barrio de la havana, que contenga librito de memoria local y actividades del barrio, con mapa interactivo de recorrido patrimonial del barrio.



PROPUESTA 3

Impulsar los espacios interiores del barrio y del frente marítimo mediante nuevos usos y actividades de carácter socioeconómico

Proyecto 3.2

Plan de rehabilitación de la nave industrial ubicada en carrer Tolón como centro cívico y cultural que albergue distintas actividades para distintos grupos etáreos

Objetivo

Destinar nuevos usos recreativos y culturales a la nave industrial ubicada en carrer de Tolón potenciando el valor asociativo de este espacio

Actuación

- Compromiso del ayuntamiento de adquisición del terreno de Can Fugarolas y asumir responsabilidades de mantención y funcionamiento en conjunto a las asociaciones presentes
- Reconocimiento de Can Fugarolas como lugar de unión de las asociaciones de la Havana y su entorno
- Convocatoria a proceso participativo en conjunto a las asociaciones para identificar intereses y necesidades respecto al espacio, su consolidación como centro cívico y posibles usos.

Agentes

- Asociaciones del barrio
- Ayuntamiento de Mataró

Localización

- Nave industrial ubicada en carrer de Tolón

Temporalidad

Inmediata, con un plazo de habilitación estructural de la nave de dos años

Recursos

Ayuntamiento de Mataró

Concertación y tramitación

Ayuntamiento de Mataró con participación de asociaciones.

Evaluación y seguimiento

Reuniones trimestrales entre los actores involucrados para gestión del espacio y definición de actividades. Creación de página web con documentación escrita y fotográfica de las actividades realizadas, foro de posibles y actividades, y agenda de actividades.

PROPUESTA 3

Impulsar los espacios interiores del barrio y del frente marítimo mediante nuevos usos y actividades de carácter socioeconómico

Proyecto 3.3

Creación de un mercado de productos locales que involucre la gestión de un programa de actividades estacionales dirigidas a distintos grupos etáreos, tanto en el interior del barrio como en el frente marítimo

Objetivo

Dinamizar el comercio y la actividad cultural del barrio a través de actividades de atracción donde colaboren personas del interior y exterior del barrio

Actuación

- Crear un comité de gestión del nuevo mercado donde participen asociaciones de los distintos barrios y el ayuntamiento de Mataró.
- Habilitar La nave ubicada en carrer Jordi Joan (espacio contiguo a Can marfa) como mercado de productos locales.
- Convocatoria de mercadillos trimestrales al exterior donde participen distintos sectores de la población representados por las organizaciones existentes con distintos puntos de instalación
- Programación de actividades deportivas con precios simbólicos
- Campañas de información de las actividades a realizar en el trimestre.

Agentes

- Asociaciones del barrio y de Mataró
- Escuelas e institutos
- Ayuntamiento de Mataró

Localización

Espacios al interior del barrio como en el frente marítimo

Temporalidad

Inmediata

Recursos

Inversión social

Concertación y tramitación

Establecimiento de reuniones trimestrales con los actores involucrados para la gestión de las actividades del periodo.

Evaluación y seguimiento

En cada reunión trimestral se comienza con la evaluación de la actividad anterior. Además generar documentación escrita y audiovisual de cada actividad, información que será publicada en la página web del ayuntamiento de Mataró



PROPUESTA 4

Atraer personas jóvenes al barrio favoreciendo el relevo generacional y evitando la gentrificación del barrio

Proyecto 4.1

Plan de rehabilitación de 58 viviendas con alquileres asequibles para personas jóvenes menores de 35 años con prioridad a residentes de la ciudad de Mataró.

Objetivo

Garantizar el acceso a vivienda de alquiler asequible dirigido a jóvenes

Actuación

- Crear programa de incentivo a propietarios para rehabilitación sostenible.

Agentes

- Generalitat de Catalunya, Territori i Sostenibilitat, Habitatge.
- Ayuntamiento de Mataró
- Propietarios

Localización

Carrer Francisco Herrera y Pacual Madoz

Temporalidad

Inmediata con un plazo de tres años

Recursos

Ministerio de fomento

Concertación y tramitación

A través de la Generalitat se destinan recurso con la colaboración del Ayuntamiento de Mataró.

Evaluación y seguimiento

A través del observatorio municipal de la vivienda.

Figura 29: Masterplan



Fuente: Elaboración

propia



BIBLIOGRAFIA

Análisis urbanístico de Barrios Vulnerables en España – Mataró. Disponible en:

<http://habitat.aq.upm.es/bbv/municipios/08121.pdf> (Última consulta 07/11/2017).

Àrea d'Estudis i Planificació Institut Municipal de Promoció Econòmica de Mataró (2001). “Estudio de la población de Mataró. 1 de enero de 2001”. Ayuntamiento de Mataró. Recuperado de:

http://www.mataro.cat/web/portal/contingut/document/publicacions/estudi_poblacio/docs/poblacio00.pdf

(Última consulta 07/11/2017).

Associació de Veïns de l'Havana i Rodalies. Enlace: <http://av-havana.blogspot.com.es/> (Última consulta 02/11/2017).

Bech, J. (1977). El factor climático en la edafogénesis del Maresme (Barcelona). *Revista de geografia*, 11(1), 37-61.

Centro Internacional de Investigación de recursos Costeros CIRC (2008). “Estado de la zona costera de Cataluña”. Recuperado de:

http://territori.gencat.cat/web/.content/home/01_departament/documentacio/territori_urbanisme/ordenacio_territorial/documentacio_tecnica/Llibre_verd_estat_zona_costanera/pdfs/barcelona/vol_ii-barcelona-memoria.pdf (Última consulta 07/11/2017).

Clemente, R. (2006). Diseño de una cubierta solar fotovoltaica conectada a la red eléctrica e integrada en un edificio industrial. ANEXO C: Climatología de Mataró. Recuperado de:

<https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/2925/53314-4.pdf?sequence=4> (Última consulta 02/11/2017).

Departamento de Territorio y Sostenibilidad de Catalunya. Recuperado de:

<http://territori.gencat.cat/es/inici/> (Última consulta 07/11/2017).

El tot Mataró i Maresme. Recuperado de: <http://www.totmataro.cat/especials/la-revista/item/31026-especial-tot-barris-l-havana-palau-escorxador> (Última consulta 02/11/2017)

http://www.ub.edu/web/ub/es/menu_eines/noticies/2012/01/057.html (Última consulta 02/11/2017).

Llovet, J.(2000). “Mataró, dels orígens de la vila a la ciutat contemporània”. Caixa Laietana. Capellades (Barcelona).

Patrimonio arquitectónico y cultural de Catalunya. Recuperado de:

<http://invarquit.cultura.gencat.cat/Cerca/Fitxa?index=0&consulta=&codi=39803> (Última consulta 07/11/2017).

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Mataró 2014 (PMUS). Recuperado de:

<http://www.mataro.cat/web/portal/ca/campanya/PMUS/documents.html>. (Última consulta 07/11/2017).

Plan Director Urbanístico de la Reserva de Suelo para el Establecimiento de la Línea Orbital Ferroviaria 2010 (PDU-LOF). Recuperado de:

<http://ptop.gencat.net/rpucportal/AppJava/cercaExpedient.do?reqCode=veureDocument&codintExp=224877&fromPage=load> (Última consulta 07/11/2017).

Plan Director Urbanístico del Sistema Costero 2005 (PDUSC). Recuperado de:

<http://ptop.gencat.net/rpucportal/AppJava/cercaExpedient.do?reqCode=veureDocument&codintExp=207964&fromPage=load> (Última consulta 07/11/2017).

Plan Especial de Patrimonio Arquitectónico Mataró 1999. Recuperado de:

<http://dtes.gencat.cat/rpucportal/AppJava/cercaExpedient.do?reqCode=veureDocument&setlocale=ca&codintExp=202501&fromPage=load> (Última consulta 07/11/2017).

Plan Estratégico Litoral de la Región Metropolitana de Barcelona. Recuperado de:

http://www.diba.cat/web/plansestrategics/plans/supramuni_areametropolitanabcn (Última consulta 07/11/2017).

Plan General de Ordenación Urbanística de Mataró 1996 (PGOU). Recuperado de:

<http://www.mataro.cat/web/portal/ca/urbanisme/planejament/normes/index.html> (Última consulta 07/11/2017).



Plan Integral del Centro – Eixample – Havana 2005 (PICEH). Recuperado de:
<http://www.mataro.cat/web/portal/ca/participacio/consmunicipals/territorial/eixample/index.html>.
(Última consulta 07/11/2017).

Plan Territorial Metropolitano de Barcelona 2010 (PTMB). Recuperado de:
http://territori.gencat.cat/es/01_departament/05_plans/01_planificacio_territorial/plans_territorials_nou/territorials_parcials/ptp_metropolita_de_barcelona/ (Última consulta 07/11/2017).

Planos de ordenación urbana de Mataró. Recuperado de:
<http://www.mataro.cat/web/portal/ca/urbanisme/planejament/planols/> (Última consulta 07/11/2017).

Redacció (13 de noviembre de 2014). “Especial Tot Barris - L'Havana/Palau-Escorxador”.
Redacción (26/01/2012). “La tormenta del siglo: impacto de un gran temporal sobre el litoral catalán”.
Recuperado de:

Servei d'Estudis i Planificació de l'Ajuntament de Mataró (14/07/2017). “Estudio de la población de Mataró. 1 de enero de 2017”. Ayuntamiento de Mataró. Recuperado de:
http://www.mataro.cat/web/portal/contingut/document/publicacions/estudi_poblacio/docs/Padro_mataro_2016.pdf (Última consulta 02/11/2017).

Servei d'Estudis i Planificació de l'Ajuntament de Mataró (2010). “Estudio de la población de Mataró. 1 de enero de 2010”. Recuperado de:
http://www.mataro.cat/web/portal/contingut/document/publicacions/estudi_poblacio/docs/Padro2010.pdf
(Última consulta 07/11/2017).

Servei d'Estudis i Planificació de l'Ajuntament de Mataró. Listado de publicaciones de estudios de la población de Mataró. Recuperado de:
http://www.mataro.cat/web/portal/ca/Ajuntament/publicacions/estudi_poblacio/index.html (Última consulta 07/11/2017).

Servicio Meteorológico de Cataluña. Disponible en: http://www.meteo.cat/observacions/xom_observacio

Unión de Comerciantes de Mataró. Recuperado de <http://www.matarocomerc.cat/> (Última consulta 07/11/2017)





ÍNDICE DEL ÁREA DE ESTUDIO DE CENTRE

8. CENTRE

8.1. INTRODUCCIÓN	237
8.2. DIAGNOSIS	237
8.3. ESCENARIOS	264
8.4. CRITERIOS	265
8.5. ANÁLISIS DAFO.....	266
8.6. PROPUESTAS Y PROYECTOS.....	269



8.1. INTRODUCCIÓN

El presente análisis del barrio del Centro de Mataró forma parte del proyecto “*Mataró 2050: diagnosis, planeamiento y gestión de espacios urbanos en un contexto de cambio climático*”.

Así mismo, este estudio se enmarca en un contexto global especialmente sensible a los efectos del calentamiento global y, en especial, a los derivados del aumento del nivel del mar con especial incidencia en las ciudades medianas costeras como es Mataró.

Los objetivos específicos de nuestro análisis son, a priori, conocer y analizar las dinámicas actuales socioeconómicas, ambientales y de ordenación urbanística de un barrio éste – el corazón de la ciudad - con unas características peculiares en cuanto a su legado patrimonial - tanto románico como núcleo histórico de la ciudad medieval- y cultural que contiene dentro de sus límites; a posteriori, analizar sus potencialidades con la finalidad de dibujar tres posibles escenarios en el horizonte 2050.

En la diagnosis de este barrio se han empleado diversos métodos cuantitativos y cualitativos. Los primeros han consistido en la consulta, el vaciado, el tratamiento y representación gráfica y cartográfica de datos estadísticos obtenidos a través de diversas fuentes oficiales como el Institut d’Estadística de Catalunya (Idescat), el Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya o el Registre del Planejament Urbanístic de Catalunya, así como de diversas publicaciones periódicas de ámbito local y/o comarcal, tales como el Perfil de la Ciutat, entre otros.

La metodología cualitativa empleada para la diagnosis ha incluido, en primer lugar, un trabajo de campo de una semana de duración donde, además de realizar diversos itinerarios por la ciudad se ha participado en conferencias y encuentros con técnicos de la administración local y otros agentes implicados en el desarrollo social de los barrios Mataró. En segundo lugar, se ha llevado a cabo un reconocimiento físico del barrio del Centro mediante la observación participante con la realización de entrevistas informales a agentes del sector privado –API, una dependienta del mercado, el representante de la Basílica de Santa María de Mataró, y gerente de un restaurante.

Finalmente se ha redactado el presente documento que contiene la diagnosis del Centro y las apreciaciones del grupo de trabajo.

8.2. DIAGNOSIS

8.2.1. Localización y descripción del barrio seleccionado

Mataró es un municipio de 22,53 km² en el noreste de la provincia de Barcelona, capital de la comarca del Maresme, comarca que se extiende por el litoral catalán al norte de Barcelona. Está dotada de playa con buenas instalaciones y servicios, un puerto deportivo-pesquero y cuenta también con una buena red de comunicaciones tanto con Barcelona, situada a 20 kilómetros, como con otras zonas de Cataluña.

La ciudad de Mataró se divide en 11 barrios y 6 distritos. Según la revisión del padrón a 1 de enero de 2017 - Estudio de la Población - la ciudad tiene una población de 126.152 habitantes.

Nuestra área de estudio es el barrio del Centro que corresponde al Centro Histórico de la ciudad.

El límite del barrio del Centro se definió después de comparar el límite administrativo con el perímetro de las murallas históricas y realizar un trabajo de campo independiente.

El límite administrativo que se muestra en la cartografía del ICGC no incluye una parte del centro histórico y de las antiguas murallas de la ciudad, mientras que, por el contrario, incluye un área al norte del casco antiguo, puramente residencial, sin servicios y equipamientos y que se caracteriza por un tipo de construcción muy diferente a la identificada en el centro histórico.

Gracias al análisis de la evolución histórica del Centro de Mataró surgió que, como resultado del crecimiento económico y demográfico, la ciudad se expandió más allá de las murallas. Se ha considerado relevante la inclusión de algunos bloques históricos fuera de las paredes de edificios históricos, como el Mercat de la Plaza de Cuba y l’Hospital de Sant Jaume y de Santa Magdalena.

Por estas razones, el límite de barrio definido para este estudio abarca un área homogénea desde diferentes puntos de vista: tipo de edificio histórico y artístico, área residencial y comercial y la presencia de los servicios primarios (hospital, ayuntamiento, escuelas) que dan una identidad al área vieja de la ciudad.

El límite del ámbito de estudio lo constituyen las calles Cuba, al oeste, c. de Sant Benet y c. de Sant Josep, al norte, c. Pascual Madoz, al este, y Camí Real, al sur.

El núcleo de edificación primitivo se encuentra en el entorno de la basílica parroquial de Santa María, en el ámbito de lo que fue la ciudad intramuros del siglo XVI, que se ha mantenido en el trazado urbano y de la que quedan restos en algunos puntos. Este núcleo histórico está delimitado por el Camí Ral al sur, y las calles Muralla de San Llorenç, Muralla del Tigre, Muralla de la Presó, Muralla de los Genoveses y la



calle del Hospital. En la actualidad este ámbito es peatonal. La trama es compacta y las calles estrechas y de trazado irregular, con pequeñas plazas, el trazado se muestra más ortogonal en el crecimiento de ensanche alrededor del centro. Destaca la sección más amplia de la calle de la Riera, debido a haber sido durante muchos años el curso natural de la riera de Cirera, que atravesó la ciudad hasta su desvío hacia la de Valldeix o Sant Simó.

En el centro las plazas más representativas son las de Santa Ana, que forma con la Riera y la Rambla el punto neurálgico de la ciudad, la antigua Plaza Grande, que corresponde a una ampliación del año 1773 de la pequeña plaza medieval y la de las Tereses, que ocupa el solar del antiguo convento de las carmelitas. El ámbito de la Riera, el Camí Ral y las calles que los rodean es un espacio de centralidad comercial de atracción urbana e incluso supramunicipal.

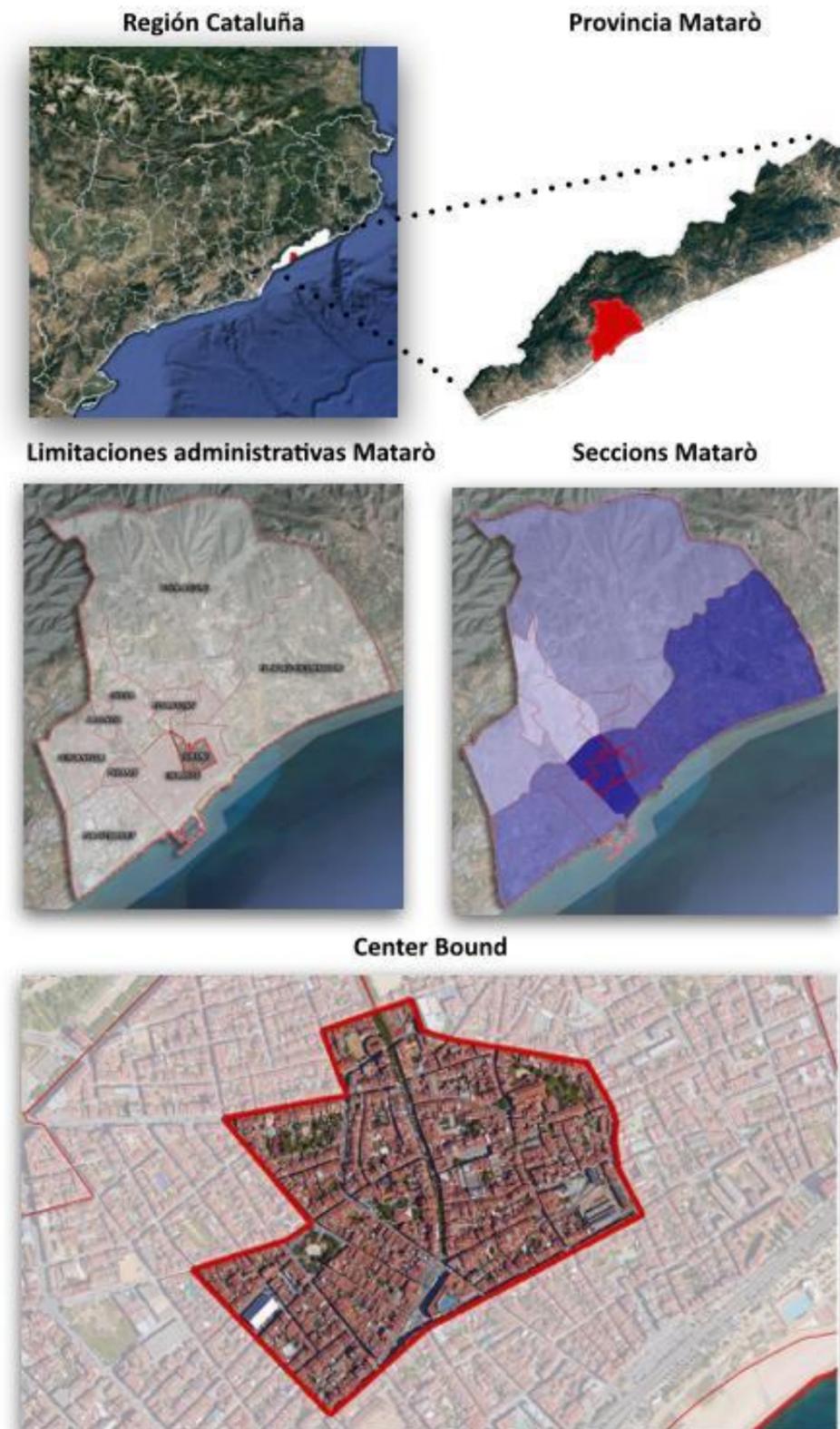


Figura 1. Encuadre territorial de la ciudad de Mataró y del barrio seleccionado



Evolución y cambios en el barrio seleccionado en perspectiva histórica

El barrio del Centro tiene su inicio como consecuencia de la fundación de la ciudad romana de Iluro, antiguo nombre romano de Mataró. Iluro fue fundada en la primera mitad del siglo I a.C. sobre una pequeña colina, a unos de 28 metros de altura Sobre el Nivel del Mar, situada entre dos rieras, actuales las calles de la Riera y El Rierot, y con una extensión de 6 hectáreas.

La estructura urbanística de la ciudad de Iluro, parcialmente visible hoy en algunas calles del casco antiguo, constituye un buen ejemplo de urbanismo romano regular, con perímetro rectangular y calles ortogonales. En el cruce entre le dos vías principales (cardo y decumano) estaba el agujero (situado en la actual plaza de Santa María).

Del período histórico del III al XV hay poca documentación. Durante el siglo XV la villa no se había desarrollado mucho: el núcleo primitivo se fue agrandando y que la acción urbanizadora, partiendo de los alrededores de la iglesia y la plaza del mercado, se dirigía también hacia la Riera, manteniéndose, sin embargo, a una relativa distancia de la playa.

La estructura urbana de Mataró, sin embargo, estuvo condicionada por su cercanía a la costa y una muralla que la defendía de los ataques piratas desde el siglo XVI. En este siglo Mataró era una pequeña ciudad medieval edificada alrededor de la iglesia de Santa María y de la Plaça Gran. En el año 1480, el rey Fernando el Católico otorgó el privilegio de incorporar El Final del Castillo de Mataró a la Corona, que también representaba la última formación mataronense, el Ayuntamiento. Una primera muralla estuvo en torno del núcleo de la Basílica de Santa María, pero el posterior y progresivo crecimiento económico y demográfico hizo necesario y a la vez posible la construcción de una segunda muralla y la incorporación de nuevos espacios urbanos. Des las murallas de Mataró, construida entre 1569 y 1600 del ingeniero real Jorge de Setara, se pueden ver tramos actualmente en las calle Muralla dels Genovesos, la calle Muralla d'en Titus, la calle Muralla de la Presó y por encima del Camí Real.

El actual barrio del Centre de Mataró se configura en el siglo XVII y desarrolla durante el siglo XVIII. El importante crecimiento económico y demográfico de aquellos tiempos determinó la construcción de casonas para la nueva burguesía, con bodegas, tiendas y almacenes, e hizo necesaria también la edificación de nuevos equipamientos religiosos y cívicos, como la basílica de Santa María, la Casa Consistorial y el Hospital. La trama de nuevas calles incorporó un rosario de plazas y plazuelas características. Al mismo tiempo se colonizó agrícolamente todo el término y, con el aprovechamiento de los manantiales de agua de la sierra, se crearon nuevas huertas y se construyeron y renovaron masías.

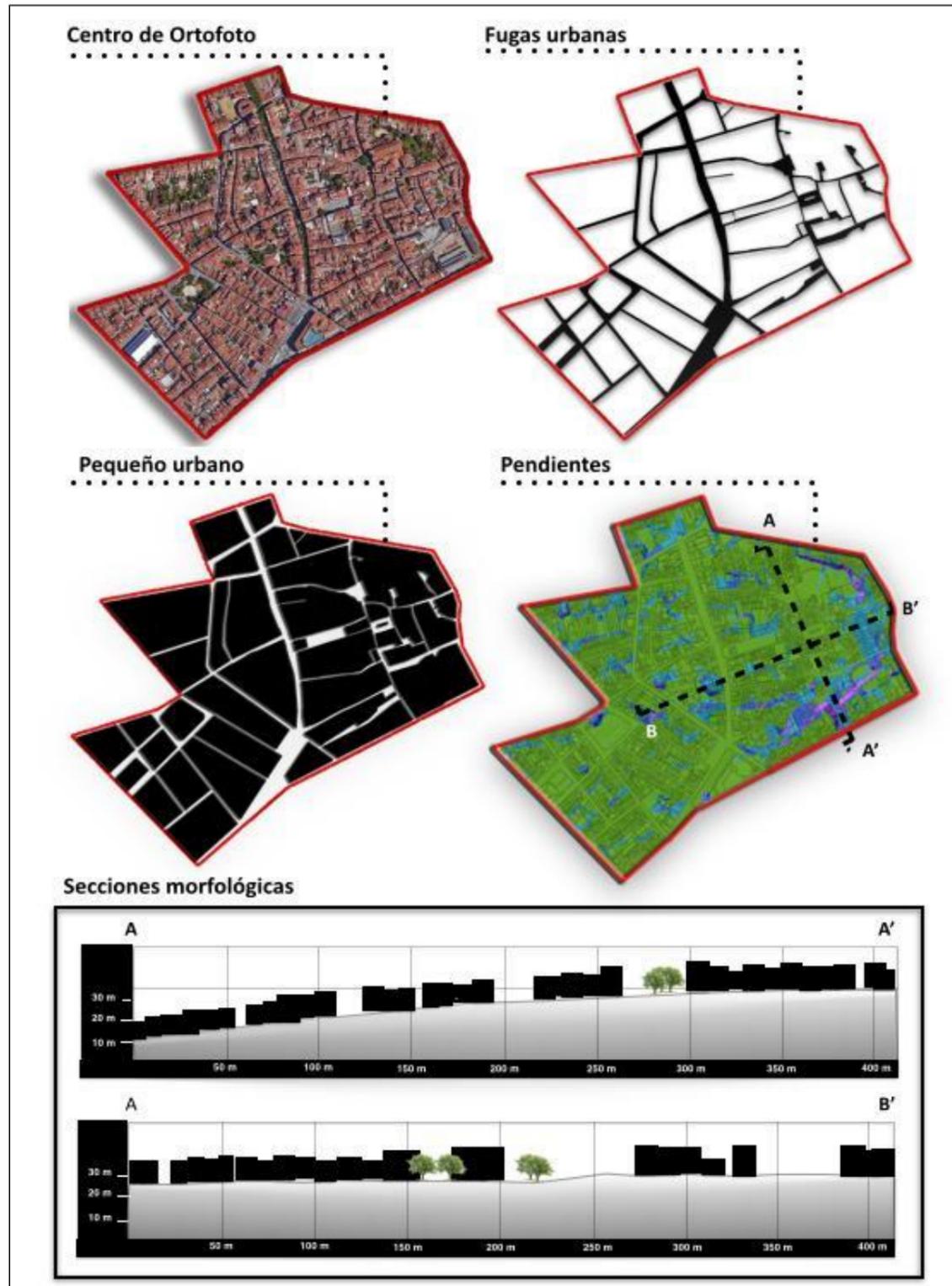


Figura 2. Análisis de la composición de la trama urbana. Sección longitudinal y transversal



Desde el siglo XVII, y especialmente con la revolución industrial y la reubicación de la línea ferroviaria, la ciudad de Mataró creció más allá de las murallas. Poco después de 1840, se registra la implantación de la hilatura de algodón, movida por la fuerza del vapor y, puesto que el carbón indispensable para este avance tecnológico era fácilmente transportable por mar, proliferaron en Mataró las fábricas y naves fabriles de la hilatura y del tafetán, hecho que comportó una fuerte corriente de inmigración de mano de obra para trabajar. A partir de entonces, las chimeneas de las fábricas dieron una fisonomía particularmente industrial a la ciudad. En el año 1848 se inauguró el carril de Mataró, el primer ferrocarril de la península, promovido por el mataronense Miquel Biada i Bunyol.

La segunda mitad del siglo XIX y el primer cuarto del XX están marcados históricamente por la Revolución Industrial. En Mataró, como en otras ciudades catalanas, la industria textil experimentó importantes transformaciones gracias a la incorporación de las novedades en maquinaria, primero a vapor y más tarde eléctrica.

La fisonomía de la ciudad también se fue transformando: las estrechas calles de la antigua Mataró contrastaban con las chimeneas altas y las naves industriales espaciosas, que rompían la línea de las pequeñas casas de cós, mientras el núcleo histórico central se mantuvo prácticamente sin cambios.

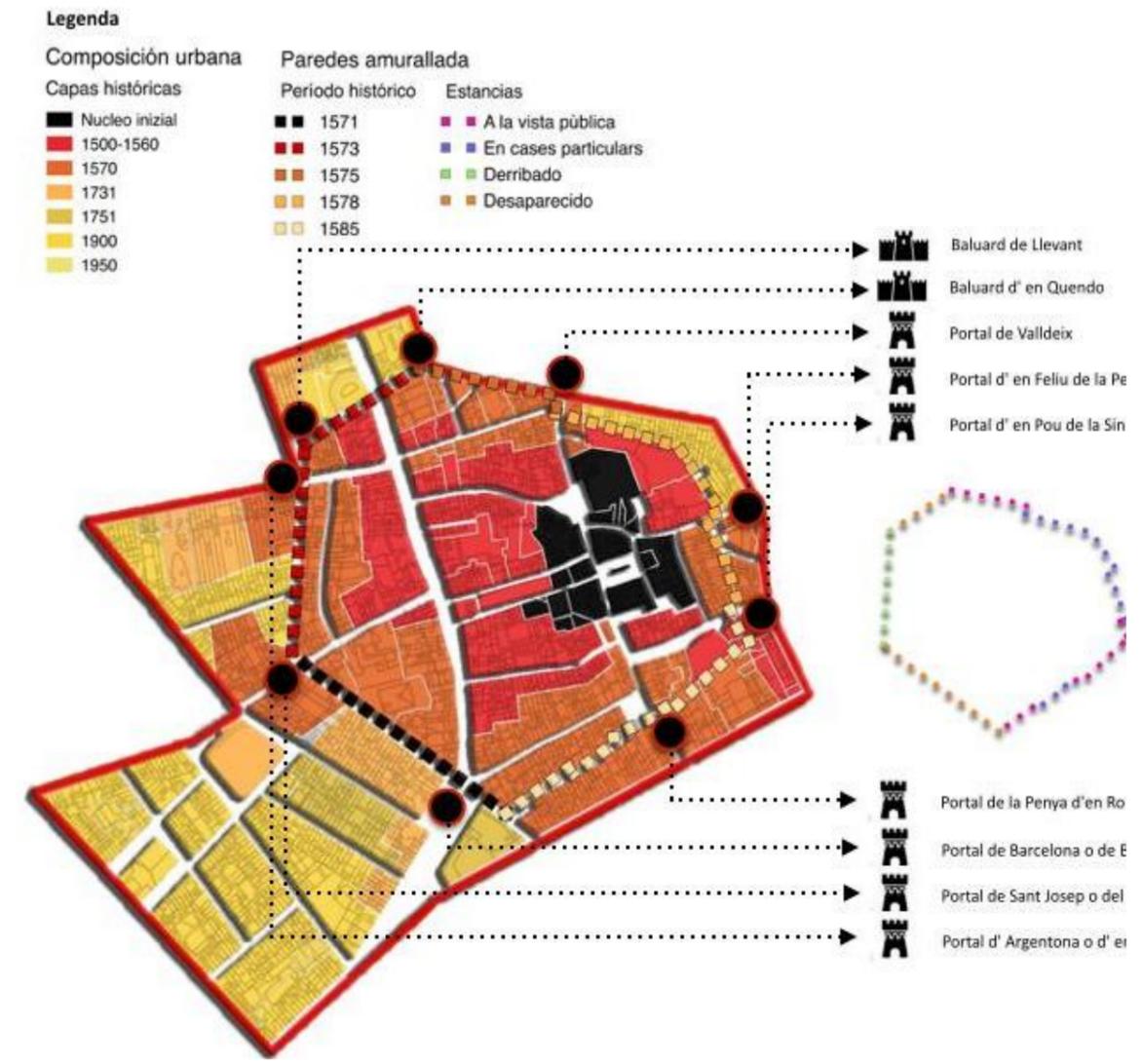


Figura 3. Evolución histórica en el barrio. Análisis de las murallas por período histórico y estancias.

Murallas



Figura 4. Patrimoni històric arquitectònic i cultural.

Riqueza urbana



Otros elementos

<p>1 Ajuntament 1967</p> 	<p>3 Muralla de Can Xammar 1569-1600</p> 	<p>6 La Confianza 1896</p> 	<p>7 Restes Arqueològiques 1000</p> 
<p>10 La Peixateria 1841</p> 	<p>12 La Prisò 1863</p> 	<p>14 La Beneficència 1894</p> 	<p>17 La Beneficència 1000</p> 

Esglesia

<p>4 Basilica de Santa Maria 1700</p> 	<p>8 Cappella de Sant Sebastia 1600</p> 
	<p>9 Esglesia de Santa Anna 1700</p> 

Mercat

<p>2 Mercat del Rengle 1891-1892</p> 	<p>17 Mercat de la Pl. de Cuba 1936</p> 
--	---

Museu

<p>5 Museu Can Serra Arnau 1565</p> 	<p>11 Casa Parera 1894</p> 	<p>13 Casa Coll i Regàs 1897</p> 
<p>15 Conjunt de Sant Josep 1588-1603</p> 	<p>16 Residència Sant Josep 1912</p> 	



1. Ayuntamiento – 1635 – Antiguo hospital.
2. Mercat del Rengle -1891 – proyecto del arquitecto Emili Cabañes para la creación de un mercado de paradas en la Plaça Gran, El Rengle para mejorar las condiciones en que se desarrollaba esta actividad comercial. En el año 1893 el arquitecto Puig i Cadafalch reformó la cubierta de estilo modernista, incorporando un tejado de forma semicilíndrica, con revestimientos cerámicos, ladrillo visto y detalles ornamentales de hierro forjado. El mercado municipal de la plaça Gran (el Rengle) se configura como un mercado muy singular por el hecho de que se trata de un mercado modernista de pequeñas dimensiones.
3. Muralla de Can Xammar – 1569 – la muralla de Can Xammar es una de los pocos restos que disponemos de la muralla de Mataró. Los tramos que pueden verse son la Muralla d'en Titus y la Muralla dels Genovesos. La antigua muralla disponía de siete portales y accesos.
4. Basílica de Santa Maria – 1675 – edificio construido a partir de 1675 y acabado en el siglo XVIII. La Basílica se construyó alargando por la parte de levante el espacio de la antigua iglesia del siglo XV. Del templo gótico solamente se conserva el cimientado del campanario y las claves de bóveda de la nave central.
5. Museu Can Sarra Arnau – 1565 – casa solariega de Jeroni Serra Arnau, uno de los primeros burgueses de Mataró. La construcción es de estilo renacentista, -prácticamente es el único ejemplo de arquitectura civil de esta época que queda en Mataró - con molduras frontones y columnas que enmarcan las ventanas. El portal incorpora el escudo del propietario y el año de construcción y en el interior se conservan una escalinata de piedra y el artesonado original de la sala noble.
6. La Confianza – 1894 – el arquitecto Puig i Cadafalch recibió el encargo de proyectarla del fabricante de pasta Francesc Palomer. Inaugurado en el año 1896, el establecimiento está situado en los bajos de una antigua casa de cós y presenta, tanto en el interior como en el exterior, decoración en estilo modernista.
7. Restos Arqueológicos.
8. Capella de Sant Sebastià – siglo XVI – originariamente en este lugar se abría el portal de Barcelona. En el siglo XVII fue levantada sobre el pórtico una capilla dedicada a San Sebastián, abogado contra la peste. En el 1856, derribado el portal, los escudos y la capilla encontraron refugio en el casal neoclásico que fue construido en el espacio sobrante. Hasta 1936, se conservó una imagen tallada de San Sebastián.
9. Església de Santa Anna – siglo XVIII – edificio religioso donde destaca la portada de estilo barroco. La iglesia se incluyó en el inventario del Patrimonio Arquitectónico de Catalunya.
10. La Peixateria – 1841 – unos de los edificios característicos de la ciudad en la época neoclásica. Fue construido en el año 1841, sobre la muralla, por el arquitecto Garriga i Roca, para ubicar en él las paradas de venta de pescado.
11. Casa Parera – 1894 – reforma de la fachada, proyectada con aspecto gótico por Puig i Cadafalch. Es una casa de cós con planta baja y dos pisos con tejado de una vertiente. Destacan los elementos escultóricos realizados por Eusebi Arnau que integran la fachada.
12. La Prisión – 1851 – edificio situado en el centro de la ciudad. La construcción se encargó en 1851 al arquitecto Elies Rogent y se inauguró en 1863. De planta baja y piso, tiene un patio semicircular inscrito en el segundo cuerpo que afecta a toda la altura del edificio. Es un edificio urbano que presenta dos fachadas alineadas a la calle sin foso ni murallas.
13. Casa Coll i Regàs – 1896/1898 – la obra más representativa del Modernismo en Mataró. El arquitecto mataronense Josep Puig i Cadafalch recibió el encargo en el año 1896 de Joaquim Coll i Regàs, empresario mataronense. Actualmente es la sede de la Fundació Caixa Laietana. Esta obra es una muestra de cómo se combinan diferentes estilos arquitectónicos: medieval, plateresco, barroco, mozárabe influencias del norte de Europa. La vivienda es la unión de dos casas de cós. Consta de un sótano para los servicios domésticos, de una planta señorial, de un primer piso para los dormitorios, de un desván y de una torreta. Las habitaciones están distribuidas alrededor de un patio central.
14. La Beneficència – 1894/1896 – edificio proyectado por Puig i Cadafalch, actualmente sede del Patronato de Cultura el Ayuntamiento. Es un edificio con elementos neogóticos y recientemente ha sido objeto de una esmerada restauración.
15. Conjunt de Sant Josep – 1588 – antiguo convento carmelitano, del que cabe destacar la fachada, la iglesia y el claustro.
16. Residencia Sant Josep – 1906 – situada en la calle de la Muralla de Sant Llorenç, la construcción se inició en el año 1906 según el proyecto de Eduard Ferrés i Puig y se terminó en 1912. Destinada inicialmente a escuela, se trata de un edificio de simetría constructiva, de planta cuadrada con grandes ventanales en el primer piso y un soporte con arcos en el acceso principal.
17. Mercat de la Pl. De Cuba - 1936 – El aumento urbanístico que vivió la ciudad a finales del siglo XIX hizo necesaria la instalación de un pequeño mercado en la plaza Pi i Margall (actual Plaza de Cuba). La actividad del mercado fué tal que pronto se tomó la decisión de construir un



edificio para alojar sus puestos de manera permanente. En 1936 se inauguró el edificio del mercado actual, obra de Lluís Gallifa Grezner.

18. Casa Sisternes – 1891 -

8.2.2.El marco ambiental y social reciente del barrio seleccionado

EL MARCO SOCIAL

El centro tiene dos roles muy marcados; por un lado, la función central administrativa con los condicionantes, los supuestos y hechos que eso implica y, por otro, el centro como barrio residencial.

Datos demográficos

Según los datos del Padrón, a 1 de Enero de 2017, Mataró cuenta con 126.159 habitantes y el Barrio Centro con 4.510 habitantes, es decir un 3,57% del porcentaje total de la población de Mataró. Mataró cuenta con una superficie de 22,53 km² y una densidad de 5.571 hab./ km².

El perímetro que el Ayuntamiento de Mataró define el Barrio Centro corresponde a 2,9 Km² y la densidad de habitantes corresponde a 1.555 hab./km². En tanto el perímetro seleccionado por el equipo para el presente trabajo, corresponde a 3,2 Km² y la densidad de habitantes corresponde a 1209 hab./ km². Si se analizan los datos del año 2001, la densidad de habitantes del perímetro seleccionado, corresponde a 1041 hab./ km², por lo tanto, ha aumentado considerablemente durante los últimos 16 años.

A continuación se presenta una tabla que indica los principales datos tanto del barrio Centro como de Mataró, donde destacan algunos datos del barrio respecto de los datos generales de la ciudad.

Figura 5. Resumen de indicadores de la población de Mataró y el Barrio Centro, al 1 de Enero de 2017

Indicadores	Centro	Mataró
Altas de fuera del municipio, 2012-2016 (%)	55,96	44,14
Bajas de fuera del municipio, 2012-2016 (%)	52,86	43,92
Tasa bruta de natalidad. Año 2016	8,69	9,56

¹Este dato se calcula considerando los km2 del perímetro seleccionado y la población del barrio centro al 1 de Enero del 2017 en base a los datos entregados por el Padrón, por lo que es un dato aproximado y no exacto.

Tasa bruta de mortalidad. Año 2016	5,12	7,81
Mediana de edad 1-1-2017	41,80	41,49
Nacidos en Catalunya 1-1-2017	78,36	63,01
Índice de Masculinidad ² 1-1-2017	93,56	98,35
Número medio de habitantes por hogar 1-1-2017	2,23	2,62
Índice de envejecimiento ³ 1-1-2017	1,07	1,07
Índice de sobre envejecimiento ⁴ 1-1-2017	0,21	0,16
Población de otros países ⁵ 1-1-2017	11,35	16,80
Población 1-1-2017	4,510	126,159
Porcentaje de la población	3,57	100

Fuente: Estudio de la Población/ Mataró 1 de enero, de 2017- Ayuntamiento de Mataró

Las altas de fuera del municipio como las bajas, son mayores en el Centro. La tasa bruta de natalidad es más alta, en tanto que la de mortalidad es más baja. La mediana de edad es más alta en el barrio, la población nacida en Cataluña es considerablemente más alta en el barrio Centro que en Mataró. El índice de masculinidad es más bajo en el barrio, en tanto los habitantes por hogar son menores en el barrio que en Mataró. En lo respectivo al sobre-envejecimiento, es mayor en el barrio Centro que en Mataró. La población de otros países es considerablemente menor en el barrio Centro que en Mataró.

Mataró presenta una variación relativa del 0,42% de sus habitantes, respecto del año anterior. A diferencia de otras ciudades, esta ha mantenido un crecimiento constante de la población, en el período del 2012-2016 la población ha aumentado en 1.998 habitantes tras el acentuado estancamiento que siguió a las migraciones recibidas por el éxodo rural, en los años 60 del siglo XX.

A continuación se presenta una tabla que indica la evolución de la población desde el año 2001 al 1 de enero de 2017.

²Es el resultado de multiplicar por 100 el cociente de hombres entre mujeres de una población.

³Es el cociente entre la población de 65 o más años y la menor de 15 años.

⁴Es el cociente entre la población de 85 o más años y la de 65 o más años.

⁵Porcentaje de población nacida fuera del Estado Español sobre la población total del barrio.



Figura 6: Evolución del crecimiento de la población 2001-2017

Evolución del crecimiento de la población 2001-2017										
Año	Hombres Centro	%	Mujeres Centro	%	Total Centro	Hombres Mataró	%	Mujeres Mataró	%	Total Mataró
2001	1.588	47,67	1.743	52,33	3.331	53.311	49,46	54.476	50,54	107.787
2002	1.638	48,16	1.763	51,84	3.401	54.239	49,59	55.137	50,41	109.376
2003	1.726	48,58	1.827	51,42	3.553	55.905	49,99	56.274	50,01	112.179
2004	1.707	48,19	1.835	51,81	3.542	57.272	49,97	57.334	50,03	114.606
2005	1.747	48,18	1.879	51,82	3.626	58.519	50,12	58.245	49,88	116.764
2006	1.791	48,12	1.931	51,88	3.722	59.780	50,28	59.111	49,72	118.891
2007	1.867	48,39	1.991	51,61	3.858	60.030	50,26	59.411	49,74	119.441
2008	1.959	48,42	2.087	51,58	4.046	60.089	50,13	59.769	49,87	119.858
2009	2.016	49,21	2.081	50,79	4.097	61.032	50,13	60.714	49,87	121.746
2010	2.041	48,97	2.127	51,03	4.168	61.608	50,12	61.324	49,88	122.932
2011	2.093	48,69	2.206	51,31	4.299	62.044	50,07	61.862	49,93	123.906
2012	2.089	48,65	2.205	51,35	4.294	61.973	49,91	62.188	50,09	124.161
2013	2.084	48,97	2.172	51,03	4.256	61.963	49,91	62.181	50,09	124.144
2014	2.137	48,77	2.245	51,23	4.382	61.991	49,81	62.476	50,19	124.467
2015	2.139	48,58	2.264	51,42	4.403	62.108	49,71	62.826	50,29	124.934
2016	2.158	48,31	2.309	51,69	4.467	62.444	49,7	63.187	50,3	125.631
2017	2.180	48,34	2.330	51,66	4.510	62.555	49,58	63.604	50,42	126.159

Fuente: Elaboración propia en base a Estudio de la Población/ Mataró 1 de enero de 2017. Ayuntamiento de Mataró

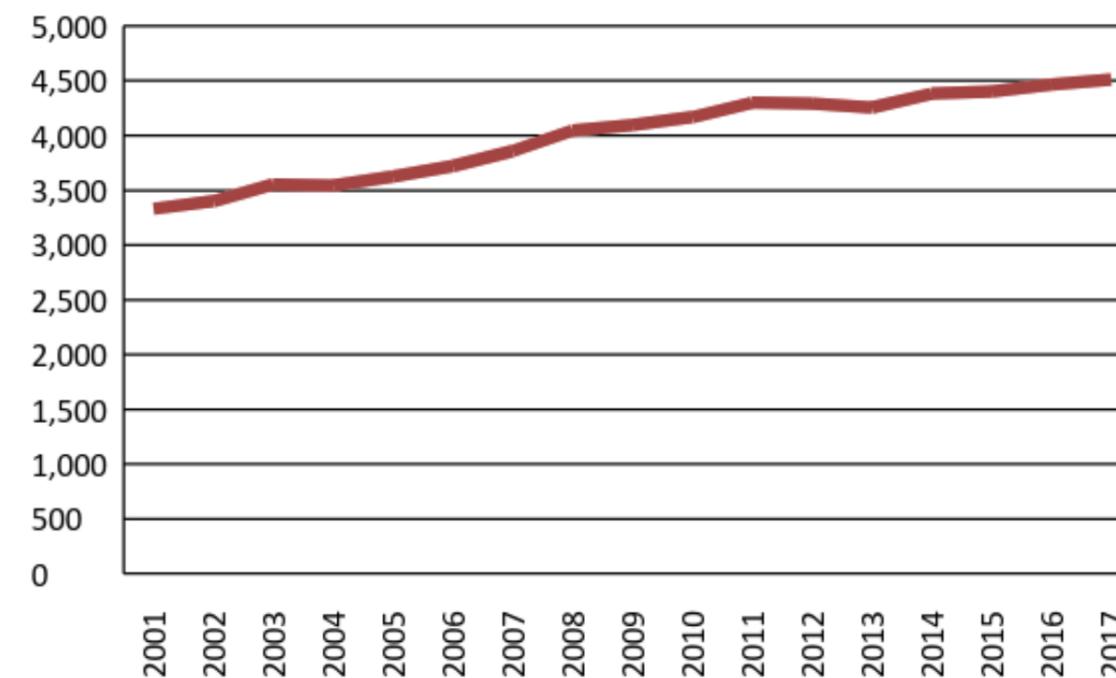


Figura 7. Evolución del crecimiento de la población del Centro 2001-2017



Figura 8. Evolución del crecimiento de la población 2001-2017 – Comparación entre el barrio y la ciudad

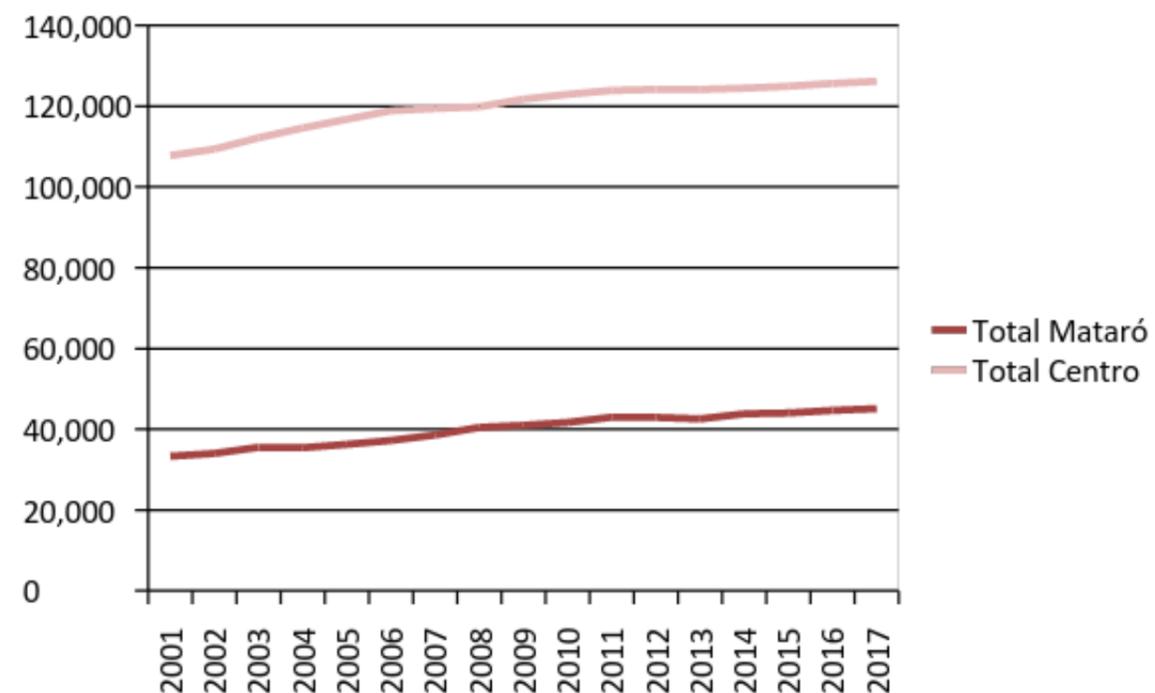
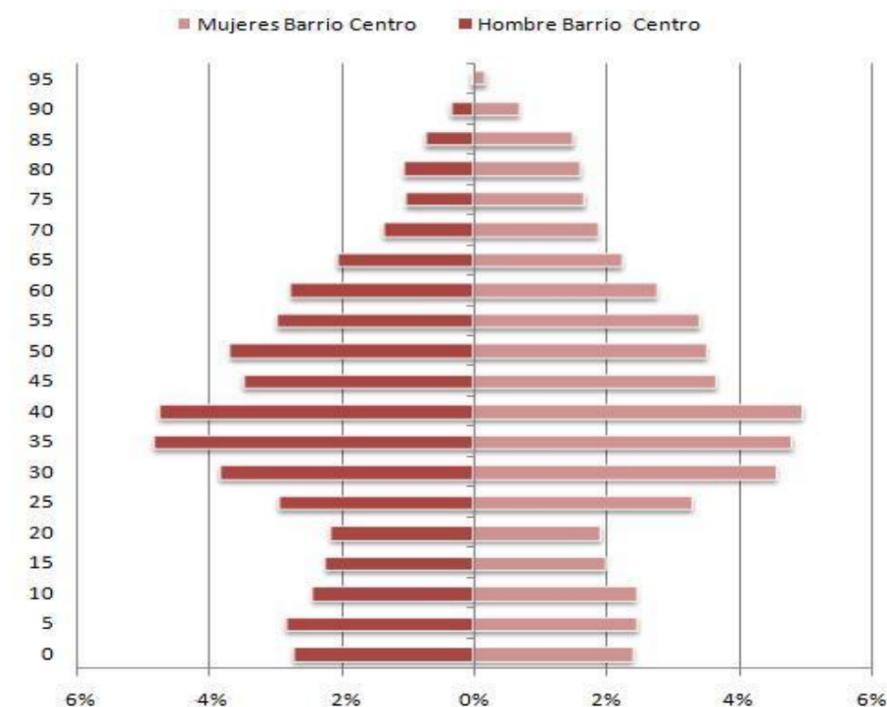


Figura 9. Pirámide de edad – Comparación entre el barrio y la ciudad de Mataró.



La tabla anterior, muestra el crecimiento paulatino de la población desde el año 2001 tanto en el centro como en la generalidad de Mataró. Aunque el porcentaje de mujeres del barrio Centro ha ido disminuyendo considerablemente a través de los años, la población femenina sigue manteniéndose por encima de la masculina. El porcentaje total de hombres es del 48,34% y el de mujeres constituye el 51,66% en el barrio Centro.

A continuación se presenta la distribución de la población por sexo y por edades en la actualidad.



Figura 10. Distribución de la población por sexo al 1 de Enero de 2017

Edad	Hombres Barrio Centro	% en relación al total de habitantes del centro: 4.510	Mujeres Barrio Centro	% en relación al total de habitantes del centro: 4.510	Total	%
0-4	123	2,73%	108	2,39%	231	5,12%
5-9	128	2,84%	111	2,46%	239	5,30%
10-14	110	2,44%	110	2,44%	220	4,88%
15-19	101	2,24%	89	1,97%	190	4,21%
20-24	98	2,17%	86	1,91%	184	4,08%
25-29	133	2,95%	148	3,28%	281	6,23%
30-34	173	3,84%	205	4,55%	378	8,38%
35-39	218	4,83%	216	4,79%	434	9,62%
40-44	214	4,75%	223	4,94%	437	9,69%
45-49	157	3,48%	164	3,64%	321	7,12%
50-54	166	3,68%	158	3,50%	324	7,18%
55-59	134	2,97%	153	3,39%	287	6,36%
60-64	125	2,77%	124	2,75%	249	5,52%
65-69	93	2,06%	100	2,22%	193	4,28%
70-74	62	1,37%	84	1,86%	146	3,24%
75-79	46	1,02%	75	1,66%	121	2,68%
80-84	48	1,06%	72	1,60%	120	2,66%
85-89	33	0,73%	67	1,49%	100	2,22%
90-94	16	0,35%	30	0,67%	46	1,02%
95 y más	2	0,04%	7	0,16%	9	0,20%
Total	2180	48,34%	2330	51,66%	4510	100,00%

Fuente: Elaboración propia en base a Estudio de la Población/ Mataró 1 de enero, 2001-2017. Ayuntamiento de Mataró

La anterior tabla se construye para poder dar cuenta que las mujeres sobre 60 años tienen un porcentaje relevante en la configuración de la población del Barrio Centro.

El centro (Barrio Centro- Eixample y L'Havana) desde más de una década (1995-20005) ha sufrido un proceso de envejecimiento que tiene un elemento común, la prolongación de la vida de los grupos de más

edad, lo que se explica mediante la caída de la mortalidad de las personas de entre 70 y 80 años. Es especialmente significativo el envejecimiento en el caso de las mujeres. Hay una población envejecida, principalmente, femenina.

De manera de poder profundizar los datos expuestos es que se presenta una tabla que da cuenta de la mediana de edad de la población; dividida en sexos, a través de los años en relación al barrio Centro y la generalidad de Mataró.

Figura 11. Mediana de Edad de la Población

Año	Barrio Centro			Mataró		
	Hombres	Mujeres	Total	Hombres	Mujeres	Total
2001	40,68	44,94	42,91	37,21	40,3	38,77
2002	40,58	44,59	42,66	37,41	40,38	38,95
2003	40,62	44,5	42,61	37,51	40,58	39,05
2004	40,8	44,11	42,51	37,55	40,61	39,08
2005	40,47	43,56	42,07	37,61	40,66	39,13
2006	39,73	42,8	41,32	37,87	40,89	39,37
2007	39,65	42,75	41,25	38,04	41	39,52
2008	39,65	42,75	41,25	38,04	41	39,52
2009	39,28	42,65	40,99	37,98	40,98	39,48
2010	39,44	42,9	41,21	38,14	41,12	39,63
2011	39,43	42,45	40,98	38,33	41,3	39,82
2012	39,98	42,81	41,43	38,6	41,52	40,07
2013	40,44	43,04	41,77	38,87	41,83	40,36
2014	40,23	43	41,65	39,22	42,14	40,68
2015	40,03	42,97	41,55	39,51	42,39	40,96
2016	39,91	43,05	41,53	39,85	42,66	41,26
2017	40,27	43,23	41,8	40,11	42,84	41,49

Fuente: Elaboración propia en base a Estudio de la Población / Mataró 1 de enero, 2001-2017. Ayuntamiento de Mataró

Figura 12. Mediana de edad de la Población – Comparación entre hombres y mujeres del barrio y hombres y mujeres de Mataró

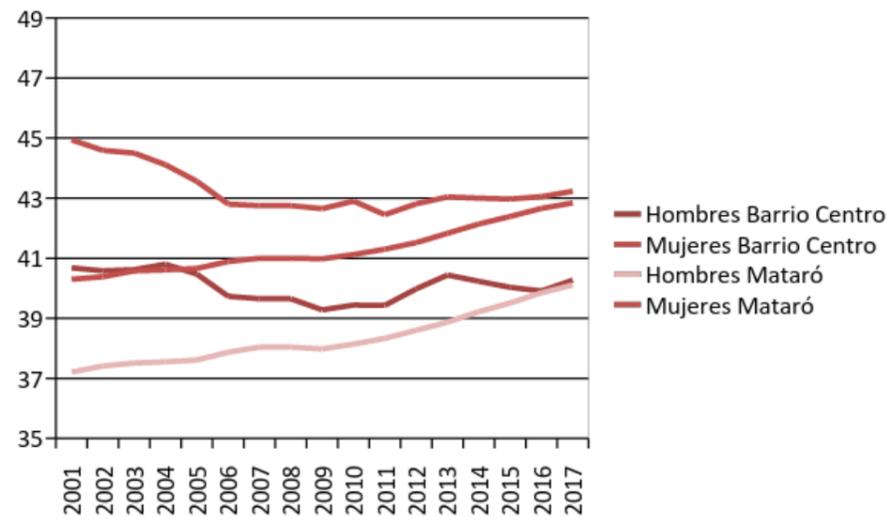
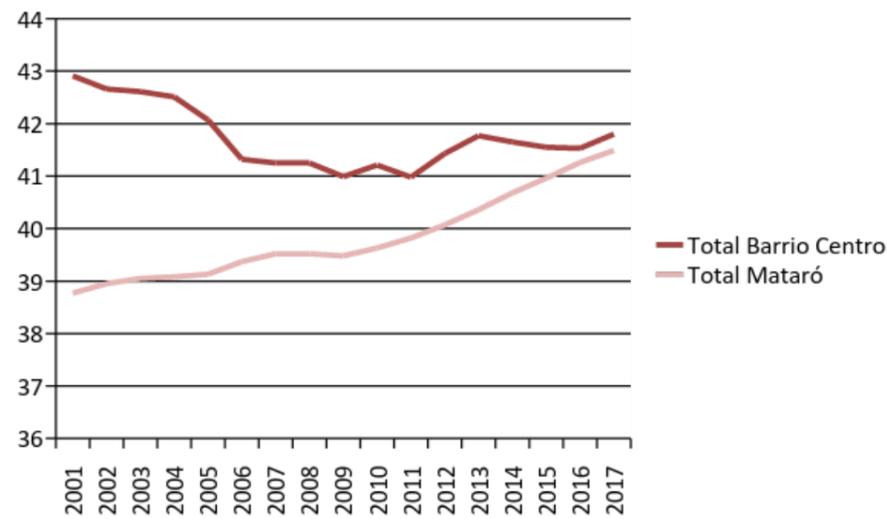


Figura 13. Mediana de edad de la Población – Comparación entre el barrio y Mataró



Desde el punto de vista sociodemográfico, el barrio Centro se caracteriza por contar con una población mayor, realidad que se ve avalada por las cifras de la mediana que tanto para hombres como para mujeres, en el barrio Centro son mayores que en Mataró.

Sin embargo, se vuelve interesante poder analizar que desde el año 2001, la mediana tanto de hombres como de mujeres ha venido disminuyendo, situación contraria a la que presenta la ciudad en su globalidad.

Actualmente el saldo migratorio representa el 58,66% del saldo total de la población de Mataró y vuelve a recuperar el protagonismo perdido como motor demográfico de la ciudad.

Figura 14. Origen de la Población de Mataró.

Origen	Barrio Centro	Mataró
Catalunya	3534	79.489
País Vasco	14	222
Castilla-La Mancha	29	1734
País Valencia	27	702
Andalucía	147	11918
Castilla- León	54	1425
Extremadura	52	4901
Baleares	4	139
Galicia	23	546
Aragón	34	921
La Rioja	3	55
Madrid	20	509
Murcia	17	1687
Navarra	20	101
Asturias	6	145
Canarias	3	93
Cantabria	3	85
Ceuta I Melilla	6	290
Otros Países	512	21197
Fuera de Catalunya	976	46670
Total	4.510	126.159

Fuente: Elaboración propia en base a Estudio de la Población/ Mataró 1 de enero, 2001-2017. Ayuntamiento de Mataró

La tabla siguiente da cuenta del origen de la población de Mataró y del barrio Centro. Los datos generales de Mataró dan cuenta que un 73,98% de la población proviene de otros lugares fuera de Cataluña. En tanto que un 16,80% de la población proviene de otros países.

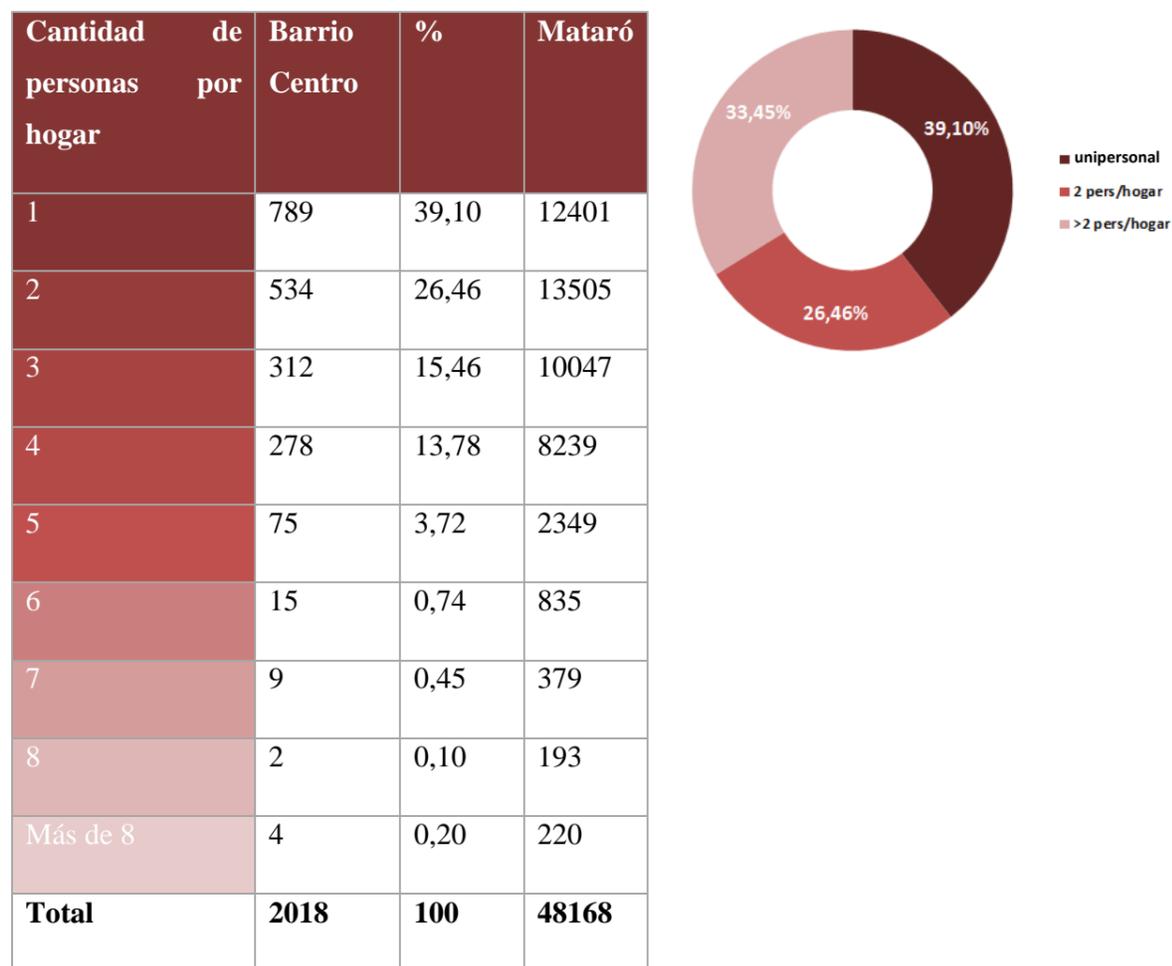


En relación al Barrio Centro, un 43,23% de sus habitantes proviene de fuera de la Comunidad Autónoma de Cataluña. En tanto que un 11,35% de la población corresponde a personas que provienen de otros países.

Lo anterior da cuenta que en general la población del barrio Centro es considerablemente más autóctona de Cataluña y los habitantes provenientes de otros países son mucho menor que el porcentaje que presenta la ciudad.

A continuación se presenta una tabla que da cuenta de la configuración de los hogares del Barrio Centro.

Figura 15. Estructura de los hogares del barrio Centro y de Mataró



Fuente: Elaboración propia en base a Estudio de la Población / Mataró 1 de enero, 2001-2017. Ayuntamiento de Mataró

En Mataró, el porcentaje más alto de hogares, concierne a los hogares conformados por 2 miembros correspondientes a 28,0%, siguiéndole el de 1 miembro con un 25,7%, seguido de los de 3 miembros

correspondientes a 20,9%, seguido por los de 4 miembros que alcanzan un 17,1%, seguido por los de 5 miembros que corresponden a un 8,3%. En tanto en el barrio Centro el mayor porcentaje de hogares es el de un miembro, alcanzando un 39,10% seguido del de 2 miembros con un 26,46%, los que superan el 50% de los hogares del barrio.

Seguidamente, se presenta una tabla con los datos generales del nivel educacional de Mataró en comparación a los datos de Maresme y Catalunya. Lamentablemente no hay datos actuales desglosados por barrio en torno a esta temática.

Figura 16. Nivel de instrucción de Mataró.

Nivel Educativo	Mataró	%	Maresme	%	Catalunya	%
Sin titulación	14.022	11,11%	34.606	7,83%	623.324	8,28%
Primer grado	14.341	11,36%	45.514	10,30%	837.313	11,13%
Segundo grado	57.159	45,30%	203.610	46,11%	3.498.064	46,50%
Enseñanza universitaria	15.729	12,46%	69.765	15,80%	1.264.747	16,81%

Fuente: Elaboración propia en base a datos de IDESCAT, Instituto de Estadística de Catalunya

El grado de cualificación de la población residente en Mataró es relativamente bajo en relación a los datos de Maresme y con mucha más diferencia que en Catalunya, lo que se expresa en que las personas sin titulación tienen un mayor porcentaje en Mataró y que las personas con grado y enseñanza universitaria son más altas en Maresme y con una diferencia aún mayor con la globalidad de Catalunya.

Tejido Asociativo

Se presenta como una gran potencialidad la presencia de grupos sociales activos, en la que destaca la Asociación de Vecinos de Mataró Centre, que figuran como organización participante en de varios de los documentos revisados que fueron realizados en diferentes años (Plan Integral, Análisis de Barrios Vulnerables, entre otros), lo que da cuenta de su presencia y permanencia como organización activa a través de los años.

El año 2013 la organización fijó sus principales propósitos, los que corresponden a:

1. Cambio circulatorio calle Jaume Balmes, Nacional II a fin de descongestionar el tráfico de la calle San Antonio.



2. Priorizar los aparcamientos periféricos de la ciudad con el fin descongestionar el tránsito del núcleo urbano.
3. Mejorar el aprovechamiento de los recursos actuales para conseguir una mejor eficiencia en la limpieza de la ciudad.
4. Cambiar paulatinamente el arbolado de la ciudad a fin de que no se ensucien tanto las aceras y evitar causar perjuicios a las personas con alergias.
5. Conservación y arreglo del pavimento de las calles de Mataró.
6. Crear una comisión para hacer eficaz las medidas propuestas

Si los objetivos se analizan, es posible dar cuenta que el análisis de las principales problemáticas que buscan enfrentar, corresponden a problemas que guardan relación con lo urbano; circulaciones, aparcamientos, limpieza, zonas verdes, pavimentos, entre otros. Destaca como una de sus sub-orgánicas, la Coordinadora en Defensa de la Salud Pública en Mataró, que realiza un trabajo activo en relación a los temas sanitarios. Geográficamente la organización se ubica en Carrer Miquel Biada, 5, 08301 Mataró, Barcelona.

Sin perjuicio de que sus principales objetivos estén orientados a temas urbanísticos y de planificación territorial, la asociación de vecinos tiene una oferta variada de actividades a disposición de los vecinos, en las que destacan; clases deportivas, talleres de pintura y manualidades, clases de idiomas, talleres de canto. A continuación se presenta una afiche que realiza propaganda para una de sus actividades.

La organización trabaja en general de manera colaborativa en la mayoría de sus actividades con el Ayuntamiento de Mataró.

A continuación se presenta una tabla con los datos generales del nivel educacional de Mataró en comparación a los datos de Maresme y Catalunya. Lamentablemente no hay datos actuales desgregados por barrio en torno a esta temática.

Actividad económica

La principal actividad económica del barrio centro es el comercio, lo que se visualiza en que el centro agrupa el 46% de los establecimientos de la ciudad, lo que se expresa en que la densidad de

establecimientos por mil habitantes es mucho mayor a la de la totalidad de Mataró; puesto que hay 63 establecimientos por mil habitantes en el centro que considera los barrios; Centro-Eixample y La Havana.

Son los establecimientos de alimentación, equipamiento personal y de hogar los de más importancia y frecuencia, representando más del 70% del total del área. Sin embargo, el sector alimentario ha perdido presencia en el Centro.

“Comerç Mataró Centre” cuenta con la mayoría de los establecimientos que están situados en el barrio del centro de Mataró y representa el comercio de proximidad. Dispone de una oferta de 1.000 establecimientos distribuidos entre servicios y comercio. Se encuentra especializado en moda y equipamiento del hogar, destacan como elementos locomotores los mercados de la Plaza de Cuba y Plaça Gran.

El comercio urbano se configura en ejes comerciales, caracterizados por ser un espacio comercial delimitado, y con la posibilidad de paseo. En total hay siete ejes comerciales: Comerç Mataró Centre, como eje de centralidad histórica, el Centro Comercial de la Plaça de Cuba i Rodalies,- ambos situados dentro de nuestra área de estudio-, La Gran Botiga, Comerç Rocafonda i Cerdanyola Comercial como ejes de centralidad de barrio y Boulevards de Mataró como nuevo eje de centralidad.

El comercio de Mataró tiene una función de centralidad y atractivo comarcal para Maresme. Al norte de la ciudad se encuentra el Centro Comercial Mataró Parc, que cuenta con más de 100 establecimientos en 140.000 m² y se ha posicionado como una gran competencia para el comercio del barrio Centro. Lo anterior generó repercusiones, debido al descenso del nivel de ventas, impactando negativamente. Desde hace unos años a partir de la aparición de este Centro Comercial, el barrio centro ha luchado por posicionar la excelencia de su comercio en oposición a la aparición de centros comerciales en la periferia; realizándose procesos de mejora física del sector, lo que ha significado un alza importante en la revalorización del m² de locales comerciales ya sean de compra o de alquiler.

En este sentido si bien la actividad comercial del barrio centro está totalmente determinada por su vocación comercial, esta vocación vive en constante tensión; por tener una competencia bastante relevante con el Centro Comercial; el alza de los alquileres de uso comercial, el exceso de tránsito y la falta de equipamientos.

El programa de orientación para los equipamientos comerciales (POEC) realizado en enero 2004 apunta algunos problemas y oportunidades que habría que tener en cuenta para la reflexión y el debate y que quedaron plasmados en el Plan Integral del 2005:





1. La falta de equipamientos de ocio integrados en la trama urbana, como puntos complementarios de atracción a la actividad comercial.
2. Los establecimientos comerciales obsoletos.
3. La falta de disposición de adaptación del comercio a los nuevos hábitos de consumo (horarios nuevos, productos, etcétera).
4. La falta de conexiones entre el centro y el frente marítimo.
5. El exceso de tránsito en el tramo central del centro.

En el plan de actuación para la promoción de la ciudad se vinculó a Mataró con el lema "Mataró ciudad mediterránea". En aquellos momentos el turismo en Mataró no se explotaba de manera decidida por lo que pasa a ser una prioridad de primer orden en dicho plan (2005) a partir de 4 ejes; comercio, mar, patrimonio cultural y ciudad tecnológica. Es así como la actividad económica del centro se potenciará también como turística.

En el grupo de trabajo se identificaron los siguientes problemas;

1. Necesidad de circuitos comerciales y centralidades.
2. Renovación de establecimientos y profesionalización.
3. Falta de actividades de ocio, culturales y de promoción turística del centro.
4. Aumento del precio de los locales que dificulta la renovación.
5. Incremento de un uso no comercial de los bajos.
6. Necesidad de modernización de los mercados.

En relación a la actividad económica es que nos parece relevante exponer algunos de los datos referentes a las tasas de paro registradas en Mataró, ya que permiten dotar de un contexto general a la actividad comercial.

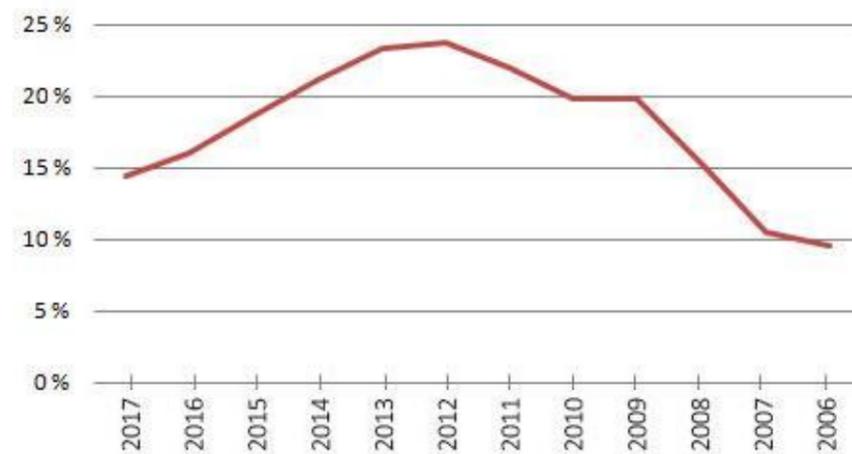


Figura 17. Evolución del Paro en Mataró

Fecha	Tasa de Paro Registrado
2017	14,46%
2016	16,06%
2015	18,61%
2014	21,18%
2013	23,30%
2012	23,73%
2011	21,99%
2010	18,82%
2009	19,86%
2008	15,18%
2007	10,50%
2006	9,58%

Fuente: Instituto de Estadística de España, mediante Datos Macro



Figura 18. Paro registrado. Por sectores. Medias anuales. 2016

Sector	Mataró	Maresme	Catalunya
Agricultura	260,7	728,8	11.905,9
Industria	2.146,6	4.633,8	59.383,0
Construcción	1.297,8	3.061,4	48.195,4
Servicios	6.458,8	19.884,9	321.094,6
Sin empleo anterior	755,6	1.710,9	30.026,3
Total	10.919,4	30.019,8	470.605,3

Fuente: Generalitat de Catalunya, Instituto de Estadística de Catalunya

Figura 19. Paro registrado. Por sexo. Medias anuales. 2016

Sexo	Mataró	Maresme	Catalunya
Hombres	5.087,5	13.589,7	215.713,5
Mujeres	5.831,9	16.430,1	254.891,7
Total	10.919,4	30.019,7	470.605,2

Fuente: Generalitat de Catalunya, Instituto de Estadística de Catalunya.

EL MEDIO FÍSICO

Geomorfología

El Centro se encuentra situado, así como la ciudad en sí misma, entre dos rieras que delimitan el núcleo urbano, a la par que se comportan como una barrera física al desarrollo urbanístico de uso residencial. Sin embargo, se da la particularidad de que el centro urbano se encuentra atravesado por una antigua riera convertida en infraestructura peatonal. En este sentido, el c. de la Riera se constituye como la calle principal del barrio y, por tanto, como el principal núcleo de atracción.

Cabe destacar que Mataró es una ciudad costera y como tal, se encuentra inclinada hacia el mar, con una pendiente media del 4.2° en el barrio del Centro; hecho que se ve propiciado por las formaciones montañosas del interior características de la comarca del Maresme.

Climatología

Según el Departament de Medi Ambient i Habitatge (2017) el clima del Maresme es Mediterráneo de tipo Litoral Central. La precipitación anual media oscila entre los 550 mm y los 800 mm, produciéndose los valores más altos en el norte y en el área del Montnegre y los más bajos en los pueblos costeros del

sur de la comarca. La estación lluviosa es el otoño y la seca es el verano. Respecto a la temperatura, los inviernos son moderados, con temperaturas medias de 8 °C a 10 °C, y los veranos calurosos, entre 22 °C i 23 °C de media, comportando una amplitud térmica anual moderada. Solo se dan casos de heladas entre los meses de Noviembre a Marzo.

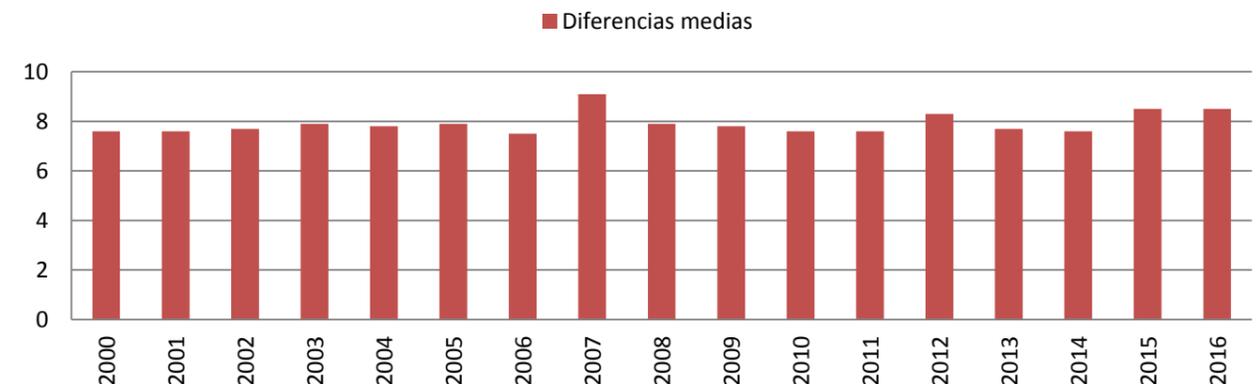
Evolución de las temperaturas en Mataró (Maresme)

La temperatura media anual de la comarca del Maresme ha seguido una tendencia descendente durante el primer cuarto del siglo XXI; la cual se vio acelerada durante la última década. En este sentido la temperatura media anual ha descendido 0,5 °C del año 2000 al año 2016, mientras que ha descendido 1,2 °C entre el año 2006 y el año 2016. Tal y como se observa en el gráfico 6 de la diferencia entre las temperaturas máximas medias anuales y las temperaturas mínimas medias anuales ha seguido una tendencia creciente en lo que llevamos de siglo XXI; lo cual supone que las temperaturas son cada vez más extremas y menos templadas.

Figura 20. Temperatura media anual (TMA)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos meteorológicos recogidos en IDESCAT.

Figura 21. Diferencias temperaturas medias anuales



Fuente: Elaboración propia a partir de datos meteorológicos recogidos en IDESCAT.

Evolución de la pluviometría en Mataró (Maresme)

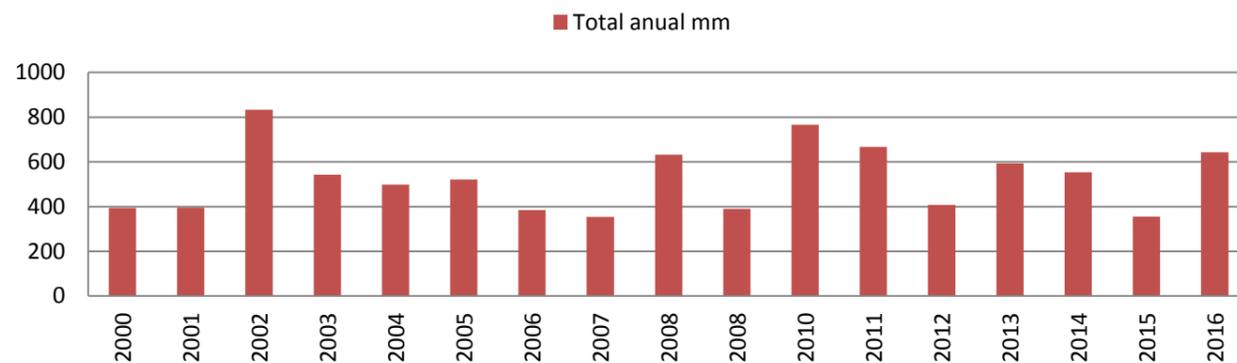
Por su parte, nos encontramos ante una evolución pluviométrica que decrece pero con grandes variaciones anuales. En este sentido se observa una alternancia entre años secos (por debajo de los 500 mm) y años lluviosos (entre las 600 y 800 mm). Cabe destacar un el período 2002 – 2007, donde las precipitaciones descendieron desde 800 mm (el registro más elevado en lo que va de siglo) hasta los 300 mm (el registro más bajo). Cabe destacar que este periodo de sequía coincide con el registro de las



temperaturas medias anuales más altas y, a su vez, coincide con los años anteriores a la crisis económica; donde el desarrollo económico y la capacidad de consumo aumentaron enormemente. Igualmente se observa que en los primeros años de recesión económica descienden las temperaturas y aumentan los registros pluviales. Por tanto, sería posible inducir que la drástica reducción del consumo y de la actividad económica de los primeros años de recesión económica tuvo su repercusión ambiental, al igual que la tuvieron los últimos años de prosperidad económica.

Además, no hay que olvidar que desde las instituciones locales se lleva una década trabajando en la reducción de las emisiones contaminantes a la atmósfera en el municipio de Mataró, que casualmente se encuentra muy próximo a la estación meteorológica de referencia.

Figura 22. Precipitaciones anuales totales



Fuente: Elaboración propia a partir de datos meteorológicos recogidos en IDESCAT.

EL MARCO AMBIENTAL

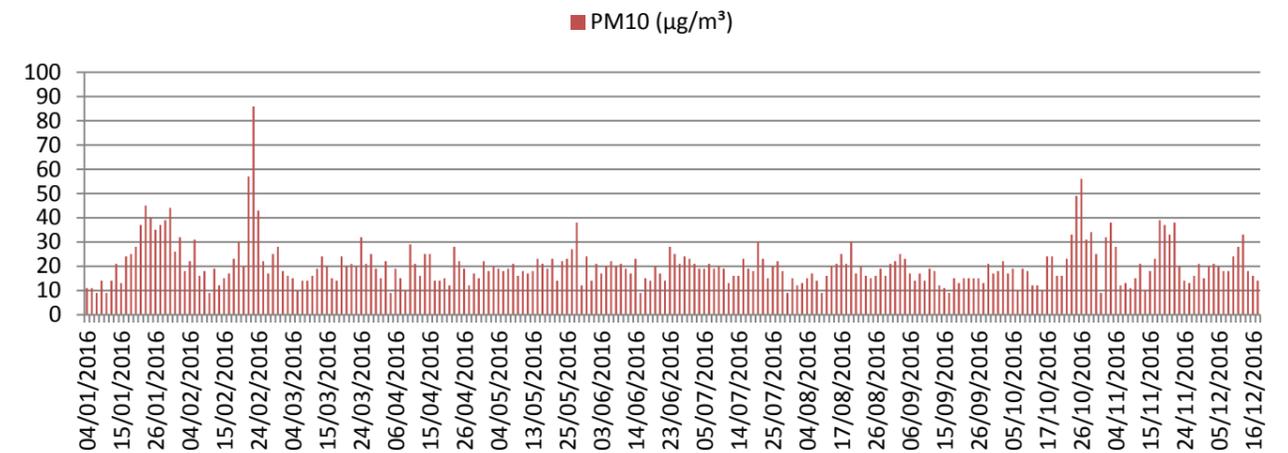
Contaminación y energía

Tras consultar los registros de la *Xarxa de vigilància i previsió de la contaminació atmosfèrica* de la Generalitat de Catalunya (2016) se observa la presencia de Partículas en suspensión PM10 en el ambiente en la estación manual de la calle Pablo Iglesias nº63, en Mataró; localización cercana al barrio del centro. En este sentido es posible deducir que la calidad ambiental de la zona se ha visto degradada por este tipo de partículas derivadas de los procesos de combustión de los automóviles, las actividades industriales, agrícolas y de construcción.

El Ministerio de agricultura y pesca, alimentación y medioambiente (2017) detalla que la contaminación atmosférica provocado por materia en suspensión —en este caso partículas PM10—, tiene efectos sobre la salud humana, el clima y los ecosistemas, los cuales han sido demostrados en diferentes ámbitos. En este sentido, detallan que las partículas de menos de 10 µm de diámetro —las denominadas PM10—, son las que tiene una mayor afección a las vías respiratorias, puesto que son las que una mayor capacidad de

acceso tienen a estas. Las partículas más pequeñas, dentro de esta denominación, (menores de 2,5 µm, PM2,5) terminan depositándose en los alvéolos, pudiendo ocasionar efectos más severos sobre la salud respiratoria.

Figura 23. Media diaria de emisiones PM10 (2016)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la *Xarxa de vigilància i previsió de la contaminació* de la Generalitat de Catalunya (XVPCA).

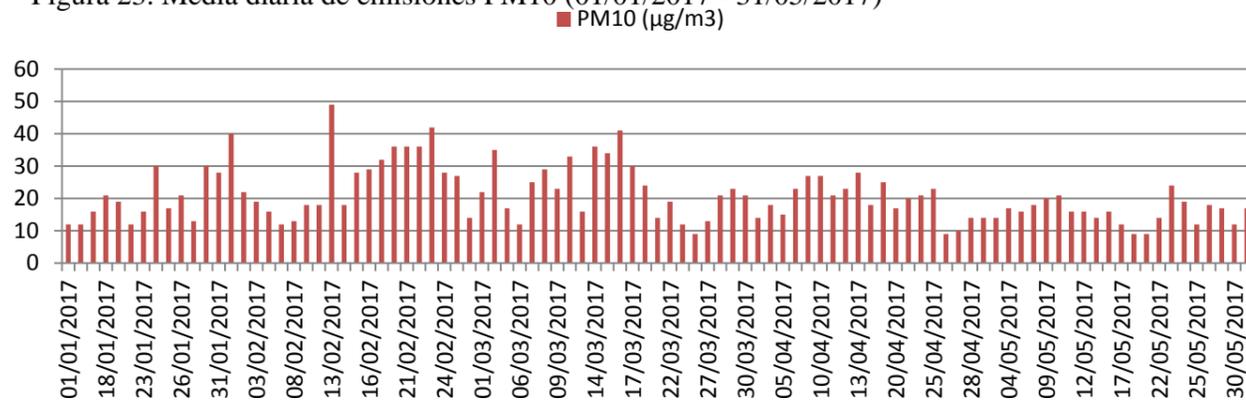
Una vez consultados los datos cuantitativos que expresan las emisiones medias diarias de partículas PM10 durante el año 2016 es posible observar que la emisión media diaria durante dicho año se situaba en los 20,54 µg/m³. Igualmente, observando la figura se advierte la existencia de una dinámica estacional. Puesto que en los meses correspondientes al otoño e invierno se aprecia un significativo aumento de las emisiones de PM10 en el ambiente llegando incluso a sobrepasar los límites establecidos en el BOE (2011) en algunos días.

En este sentido, el BOE (2011) especifica que el límite anual de emisiones de PM10 no puede superar los 40 µg/m³, así como su límite diario queda establecido en los 50 µg/m³ —pudiendo ser superado este límite solamente en 35 ocasiones por año—; asumiendo márgenes de tolerancia del 20% y el 50% respectivamente.

Analizando los picos de emisiones diarios, se observa que el límite medio de emisiones diarias de PM10 establecido en el BOE (2011) solamente fue superado en tres ocasiones (22/02/2016:57, 23/02/2016:86, 26/10/2016: 56), y solamente en una ocasión superó el margen de tolerancia establecido (23/02/2016:86).



Figura 23. Media diaria de emisiones PM10 (01/01/2017 - 31/05/2017)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la *Xarxa de vigilància i previsió de la contaminació* de la Generalitat de Catalunya (XVPCA).

Por otra parte, analizando los datos respectivos a las emisiones de PM10 durante el primer semestre del año 2017 (1/1/2017 – 31/5/2017), es posible observar un aumento de la emisión media en 0,35 puntos; aumentando hasta los 20,91 µg/m³. Sin embargo, nunca fue superado el límite medio de emisiones diarias de PM10 establecido en el BOE (2011) durante los seis primeros meses de 2017.

No obstante, al comparar las medias diarias de emisiones PM10 durante la primera mitad del año 2016 (21,79µg/m³) y del año 2017 (20,91 µg/m³) se advierte que la media anual de emisiones diarias se ha visto reducida en 0,88 puntos. Asumiendo, de esta manera, una posible tendencia hacia la reducción de las emisiones de PM10 en el barrio del Centro.

8.2.3. Usos del suelo actuales: dinámicas recientes y principales problemáticas

En este apartado de la diagnosis se tratará de identificar las dinámicas sociales respectivas a los diferentes usos del suelo, así como las tendencias históricas de las que resultan, y las problemáticas derivadas que generan. De la misma manera que se tratará de explicar las vías por las cuales estas dinámicas influyen en la articulación del espacio físico.

Figura 24: Calificación del suelo vigente en el barrio y área de estudio del Centro de Mataró.



Fuente: Mapa Urbanístico de Catalunya (MUC).

Espacios abiertos: parques y zonas verdes

El barrio del Centro presenta una situación de déficit de espacios abiertos y zonas verdes. Tal y como se muestra en la Figura 6, exceptuando la *Plaça de la Muralla*, constituida como el espacio abierto y la zona verde más importante del barrio, apenas existen dos espacios más considerados en su calificación como zona verde: La *Plaça de Pere Màrtir Viada* y La *Plaça dels Corral*s. No obstante, es posible encontrar más zonas verdes en los alrededores del perímetro del barrio. En este sentido, el *Parc Central* y la *Plaça de les Tereses* se encuentran, aunque fuera del perímetro del barrio, muy cerca de éste.

Sin embargo, dentro del perímetro del barrio se observan algunas zonas con potencialidades para ser constituidos como espacios abiertos e, incluso, para ser transformados en zonas verdes. En este sentido, aparecen tres polígonos (Pati del CafèNou, Centre catòlic de Mataró, edificación residencial en situación de ruina en el carrer d'en Palau) calificados como sectores en desarrollo. No obstante, de estos polígonos solamente uno reúne condiciones para ser habilitado como espacio abierto y zona verde: El Pati del CafèNou; localizado en la esquina de la Calle Muralla de la Presó con el c. de la Riera.



A pesar de ello, la superficie de zonas verdes con la que cuenta el barrio es testimonial y ornamental, en proporción a la superficie urbanizada restante, basada en la disposición de jardineras diseminadas en plazas y aceras de suelos de hormigón. Esto supone que el centro está compuesto por una maraña de calles pacificadas de acceso restringido a residentes, donde destacan algunas plazas con cierta potencialidad para ser transformadas en espacios verdes.

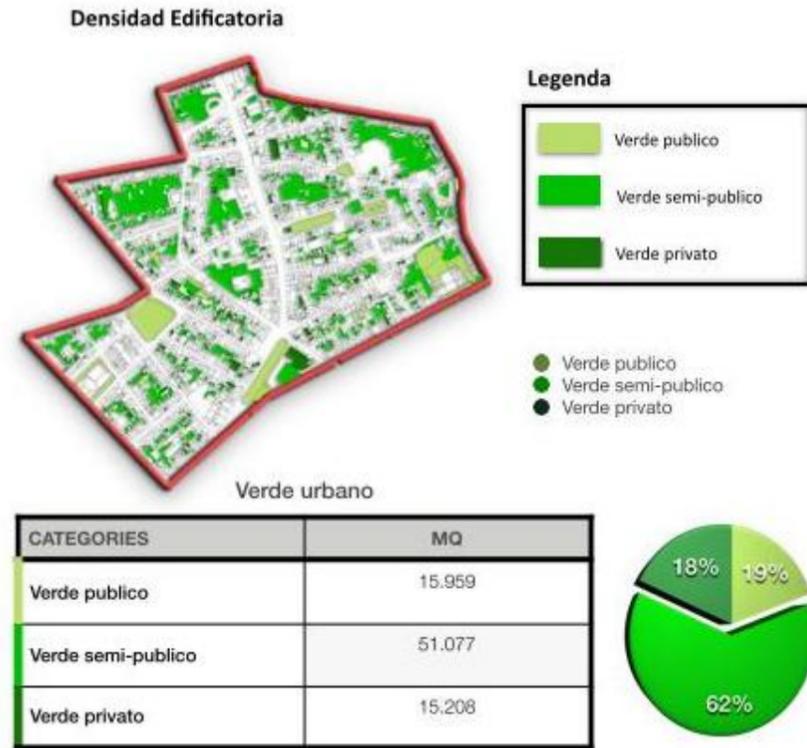
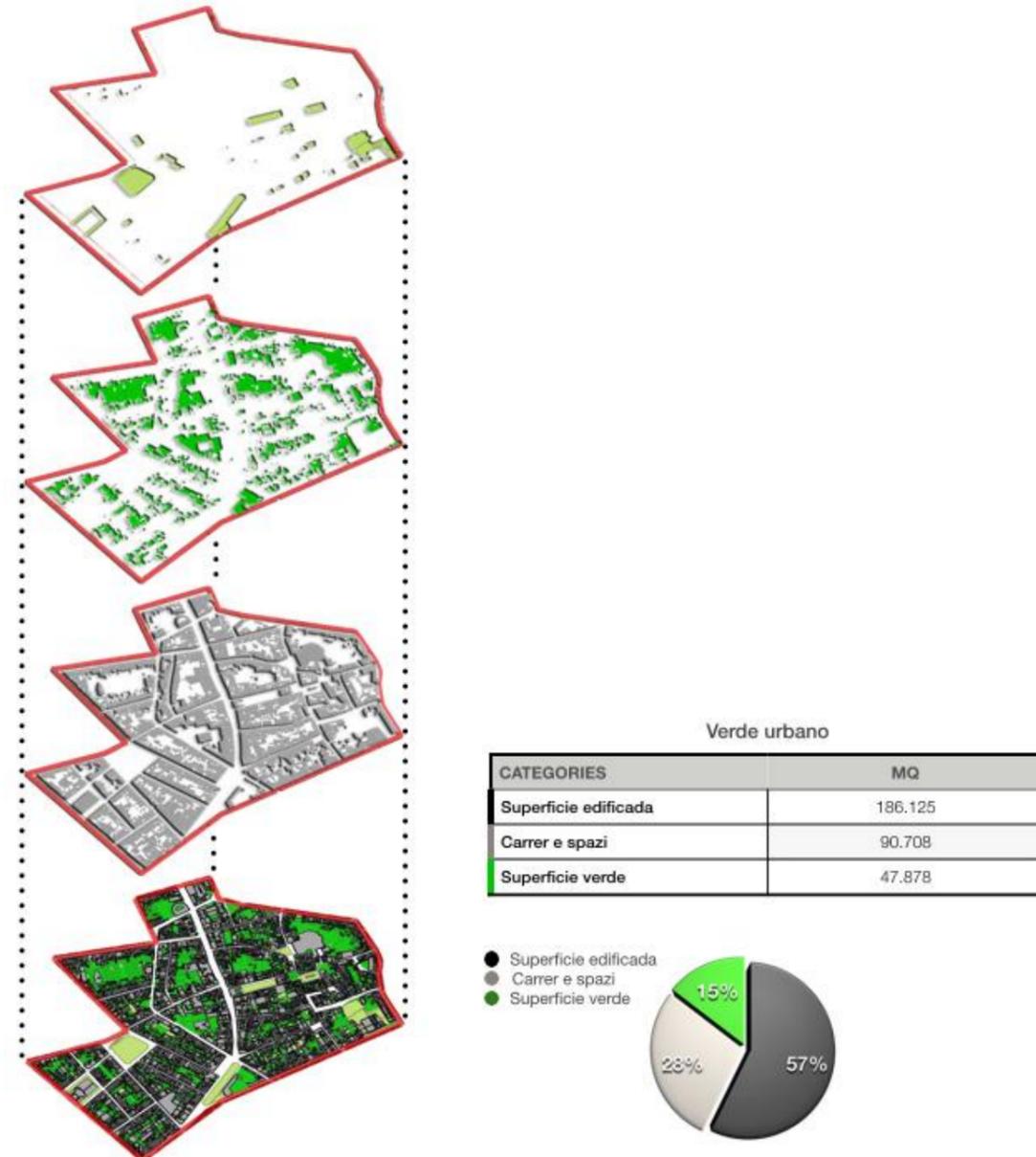


Figura 25. Análisis de los espacios abiertos clasificados en verde público, semipúblico y privado

Figura 26. Secciones de los espacios abiertos clasificados en verde público, semipúblico y privado



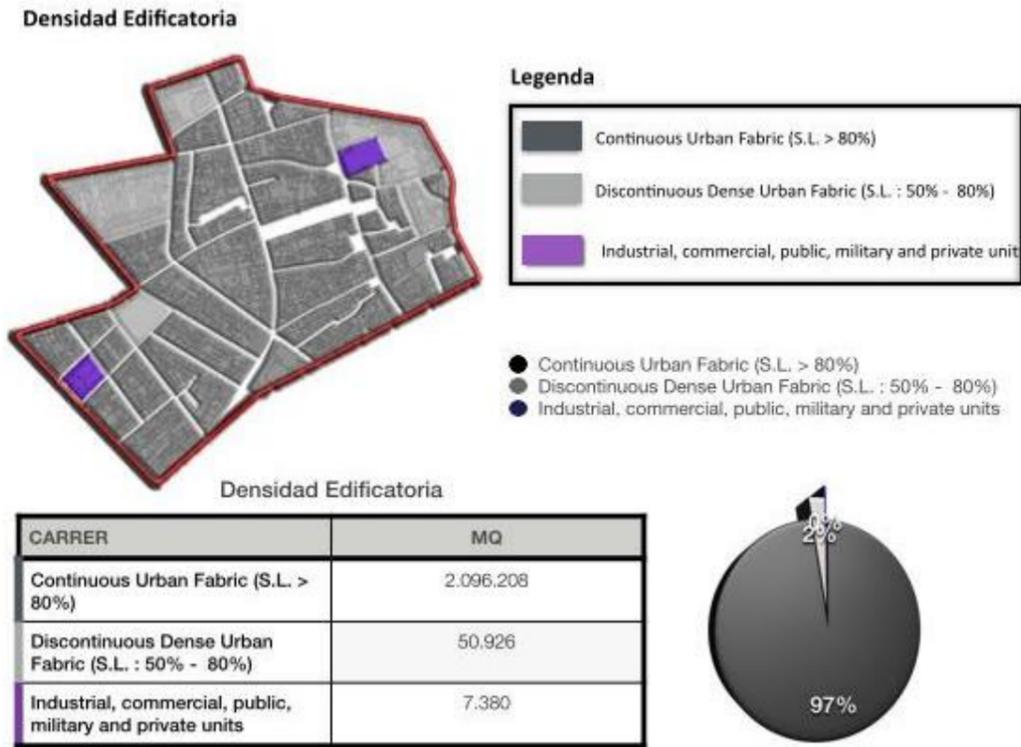


Figura 27. Análisis de la densidad edificatoria en el Centro de Mataró

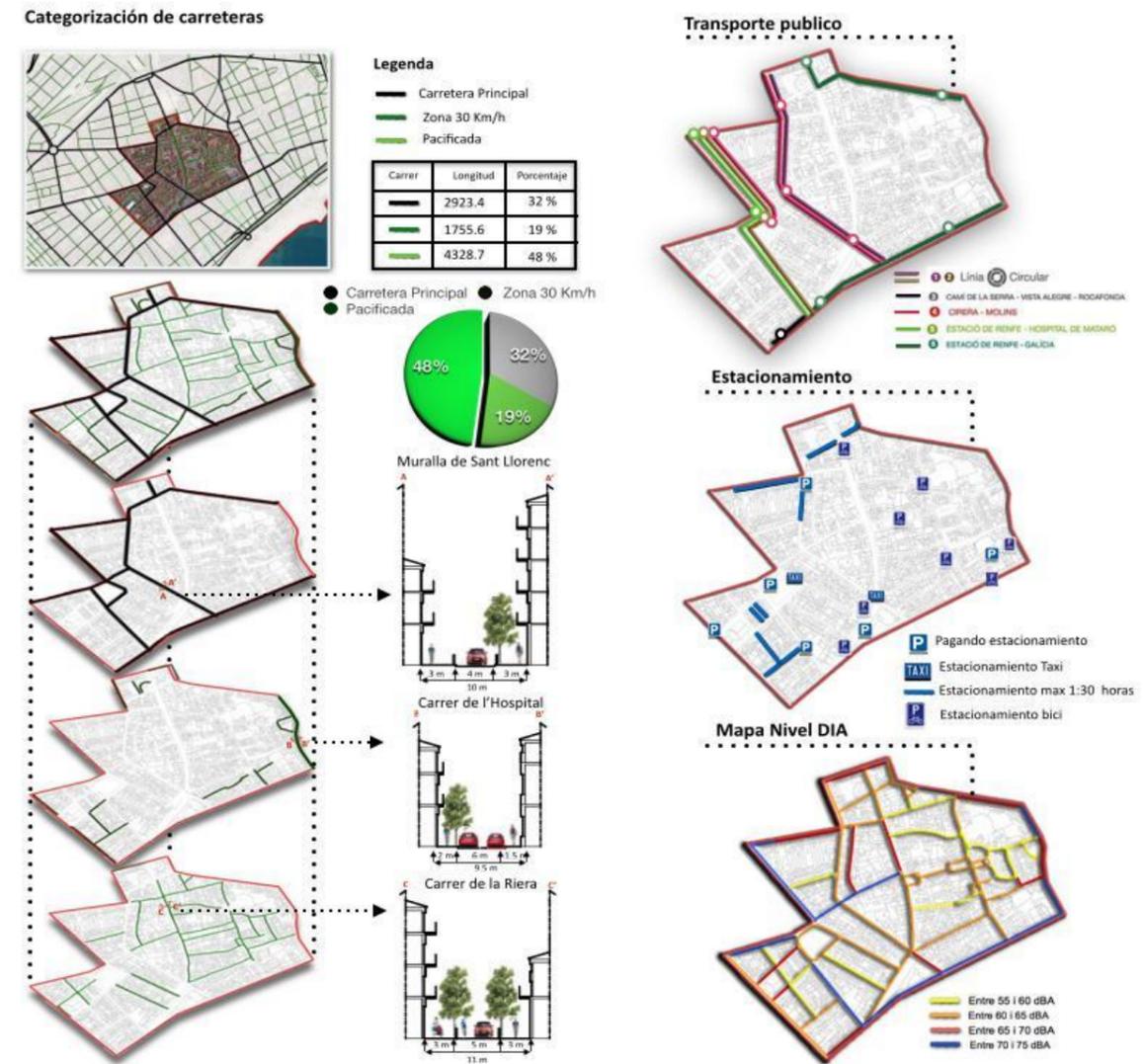
Transporte público

El transporte público se encuentra limitado a las zonas aledañas del perímetro del barrio, puesto que en el interior del núcleo antiguo el tráfico está restringido a residentes. En este sentido, las líneas 1, 4 y 8 disponen de un itinerario que daría cierta cobertura al barrio.

Infraestructura peatonal

En cuanto a la infraestructura peatonal cabe destacar que en el interior del núcleo antiguo toda la infraestructura se encuentra en régimen de pacificación. Sin embargo, parte de los límites perimetrales están constituidos por polígonos correspondientes a la calificación referente a la urbanización tradicional —como bien es posible observar en la Figura 6—, con la circulación vial limitada a 30 Km/h, donde aparece una composición de aceras irregular y relativamente estrecha en algunos tramos.

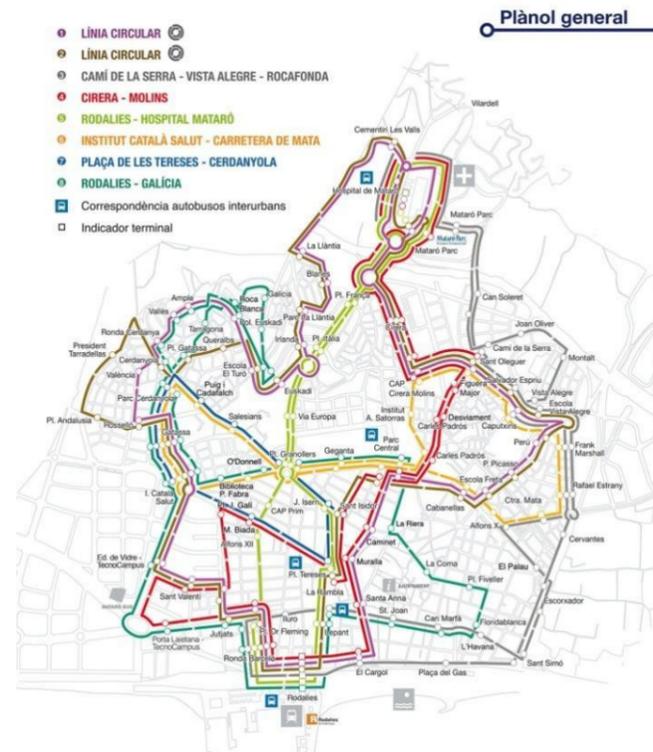
Figura 28. Análisis de la movilidad en el Centro de Mataró.



Fuente: Elaboración propia a partir de mapa del Ayuntamiento de Mataró y de datos del ICGC.



Figura 29. Plano general de transporte público.



Fuente: Ayuntamiento de Mataró.

Comercio y Restauración: tradicional y franquiciado

Si bien aparecen algunos locales correspondientes a comercios textiles franquiciados, en general hay una significativa presencia del comercio de proximidad y de comercio tradicional, que en ocasiones tratan de presentar una oferta de calidad superior para generar valor diferencial respecto al comercio franquiciado.

En el ámbito de la restauración sucede algo similar: la oferta de restaurantes franquiciado es reducida, predominando la restauración tradicional o autóctona. Generalmente la oferta de restauración se encuentra situada en edificaciones cuya calificación del suelo es mixta.

Cambio en el uso del suelo: dinámicas evolutivas o regresivas y problemáticas derivadas

Tal y como es posible observar en la figura 29, no se observan a primera vista excesivos cambios en los usos del suelo en los barrios del centro. Lo más destacado es el cambio en la plaza de la Muralla que ha sido transformado en un espacio abierto calificado como zona verde por el MUC (2017). Igualmente se observa cierto desarrollo residencial entre el c. de l’Hospital y el carrer Pascual Madoz; así como cierto desarrollo de equipamientos diseminados por el propio barrio y sus alrededores.

Figura 30. Evolución de los usos del suelo 1956-2017.



Fuente: Instituto Cartográfico y Geológico de Catalunya. Ortofotomapas, vigente y del año 1946 del límite de estudio del barrio del Centro de Mataró. E1: 5000.

No obstante, también se han producidos cambios en los usos del suelo que no precisan de transformación urbana y que pueden ser recogidos en la calificación del suelo mixta. En este sentido, y tras la realización de las sesiones trabajo de campo mediante el método de la observación, fue posible apreciar la terciarización experimentada en dicha zona. De esta forma, se observó que la actividad económica del centro ha quedado limitada a actividades consideradas terciarias. Además, se tiene conocimiento de que la población residente en el barrio se ha reducido a la mitad. Esto supone un proceso regresivo en cuanto al uso residencial del suelo; derivado de un proceso de despoblamiento que estaría reduciendo drásticamente la población residente en el centro. Esta dinámica irremediamente supone la aparición



de dinámicas de abandono y degradación del parque de viviendas con todo lo que ello pudiera suponer y, generalmente derivadas del abandono o la falta de capacidad económica para su acondicionamiento. En este sentido se observa que la proporción de edificaciones degradadas es significativa. En este sentido, el envejecimiento poblacional es un factor agravante de estas dinámicas, así como una de las problemáticas presentes.

Por otra parte, tras la construcción del centro comercial de Vía Europa, se llevaron a cabo acciones de transformación del suelo urbano con el fin de dotar el centro de mejores equipamientos y así pudiera ofrecerse como una alternativa atractiva al centro comercial. Sin embargo, esta mejora de equipamientos trajo consigo un proceso de encarecimiento del suelo residencial en este barrio. Lo cual derivó en una de las principales problemáticas que afectan a la mayoría de centro históricos reacondicionados: la gentrificación. Fuentes locales afirman, en una de las sesiones de trabajo de campo, de la existencia de un proceso de encarecimiento del suelo; donde el valor del metro cuadrado de uso residencial había ascendido hasta los 2.500€.

Tipología de viviendas

Las viviendas que se encuentran en el barrio del centro pertenecen bien al núcleo antiguo o bien a la zona de uso residencial tradicional. Por tanto, el parque de vivienda se presupone compuesto por vivienda antigua, unifamiliar y de dos o tres plantas; cuya tipología característica es la de “casa de cós”: vivienda de una o dos plantas de cinco metros de ancho —correspondiente al ancho de crujía permitido históricamente—, con dos fachadas, una que daba a la calle y otra al patio interior —en el que se solían situar pequeños huertos, con un cobertizo o corral—.

Viviendas en algunas ocasiones restaurada y acondicionada, aunque en otras en situación de importante degradación.

En consecuencia, el parque de viviendas del barrio se presenta bastante heterogéneo. Si bien se han respetado las alturas tradicionales, encontramos, además, vivienda de obra nueva; la cual parece haber sido construida sobre solar resultante del derrumbamiento de la vivienda antigua abandonada y extremadamente degradada.

Equipamientos

Los equipamientos, tal y como los define el MUC (2017), comprenden los centros públicos de carácter cultural, deportivo, docente, sanitario-asistencial, etc. Así como las reservas sin uso asignado y los demás equipamientos privados que sean de interés público y social. De forma concreta, los equipamientos

pueden ser de carácter cultural, deportivo, docente, sanitario-asistencial, administrativo, social, religioso, funerario, de seguridad y defensa, de transporte, y de abastecimiento.

En este sentido, en el barrio del centro hay localizados equipamientos de carácter administrativo, sanitario-asistencial, cultural, social, docente, religioso, de abastecimiento y de seguridad i defensa. Así se observa una falta de equipamientos de transporte, de equipamientos funerarios, y de equipamientos deportivos dentro del perímetro del barrio. Cabría matizar que en los alrededores del perímetro del barrio si se encuentra equipamientos de transporte público, lo cual se debe a la restricción de acceso limitada a residentes al barrio, y que los equipamientos funerarios no son necesarios.

Para comprender mejor la estructura económica y comercial del barrio se ha elaborado un mapa que muestra la ubicación de los servicios y actividades comerciales. Se tomaron en cuenta los equipamientos a nivel de Ayuntamiento y de barrio.

Como se puede ver en el mapa de equipamientos, el centro histórico presentan un elevada concentración de servicios y una gran variedad de sectores, incluidos los equipamientos públicos básicos del ámbito sanitario, como un hospital y centros de salud (centro de fisioterapia, centro de salud mental, farmacias, centro médico deportivo, gabinete psicológico, Consorcio Sanitario del Maresme, centros especializados), del ámbito educativo -escuelas públicas y privadas-, servicios culturales (bibliotecas, asociaciones culturales, unión sindical, museos), actividades comercial (bares y restaurantes, tiendas y mercados) e iglesias.

El mayor número de equipamientos se concentran principalmente en las calles peatonales, como el c. de la Riera y el c. de Barcelona. Mientras que el mayor número de actividades económicas en el barrio se concentran en el comercio de alimentos y de ropa. El centro histórico tiene dos mercados: uno es el mercado en la Plaza de Cuba y el otro es el mercado en la Plaza Gran.

En la Figura 10 es posible observar la disposición de tales equipamientos organizados en los Servicios de Ayuntamiento y Servicios para el barrio.



Figura 31. Localización de los equipamientos y servicios del barrio del Centre.

Fuente: Elaboración propia a partir de mapa del Ayuntamiento de Mataró y de datos de ICGC.

Figura 32. Actividades comerciales durante el año 2015

	Locales comerciales	Locales / 1.000 habitantes
Centro	249	56,5
Mataró	2.372	18,9

Fuente: Observatorio anual de la movilidad de Mataró, 2015 (SEP)

Figura 33. Número de equipamientos en el Centro de Mataró.

	Nº Servicios
Servicios para el barrio	508
Servicios del Ayuntamiento	40
Total	548

Fuente: Elaboración propia a partir de mapa del Ayuntamiento de Mataró y de datos de ICGC.

8.2.4. El planeamiento

El planeamiento vigente de Mataró se enmarca en las concreciones del Plan Territorial General de Cataluña a través de un Plan Territorial Parcial, el Plan Territorial Metropolitano de Barcelona (PTMB, 2010). Sus objetivos generales promueven un proceso de urbanización que prioriza la compacidad física, la complejidad funcional y la cohesión social. Estos fundamentos se incorporan en las distintas herramientas del Plan general de ordenación municipal (1996), en las modificaciones puntuales del texto refundido en 2005 y en los Planes derivados y los Planes especiales con actuaciones específicas en el barrio del Centre de Mataró.

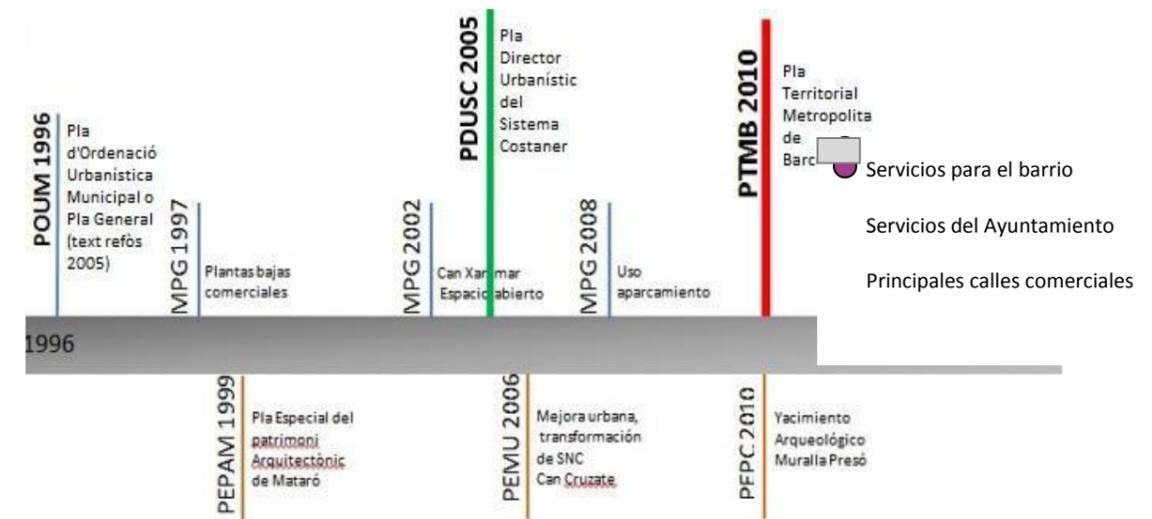


Figura 34. TIMELINE PLANEAMIENTO VIGENTE en el Centro de Mataró.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Ayuntamiento de Mataró.



Figura 35. Mapa Urbanístico de la clasificación del suelo en el ámbito de estudio en el centro de Mataró.



Fuente: Mapa Urbanístico de Cataluña (MUC).

El mapa de la figura 12 muestra cómo la clasificación vigente del suelo en el Centro de Mataró está, prácticamente en su totalidad, formada por suelo urbano consolidado. Dispone, sin embargo, de cuatro sectores en desarrollo, dos vigentes en suelo urbano no consolidado, que se especifican en el apartado del planeamiento general y derivado.

Planeamiento territorial parcial

- Plan Territorial Metropolitano de Barcelona 2010 (PTMB)

El Plan Territorial Metropolitano de Barcelona es uno de los siete Planes territoriales parciales de Cataluña creados como instrumento ordenador de los procesos territoriales para concretar las directrices del Plan territorial general de Cataluña aprobado por la Llei 1/1995, de 16 de marzo.

El PTMB aprobado en abril de 2010 comprende los 164 municipios de siete comarcas de carácter homogéneo abarcando una superficie de 3.236 km². A grandes rasgos ordena los espacios abiertos, los asentamientos urbanos y las infraestructuras de movilidad tratando de corregir las dinámicas de transformación territorial a escala supramunicipal y hacer frente a las debilidades y riesgos derivados del

proceso de metropolitanización (entre otros, el consumo exacerbado de suelo, los problemas de movilidad, de prestación de servicios y de segregación espacial de determinados grupos sociales).

En este contexto Mataró forma parte de la coalición del Arco Metropolitano formada por siete nodos principales de la segunda corona metropolitana con capacidad, no sólo de crecimiento, sino también de irradiar servicios sobre el territorio metropolitano.

Las directrices del PTMB se concretan a través de diversos instrumentos que se aplican a escala municipal - el Plan de Ordenación Urbanística Municipal o Plan General Municipal -, así como otros de carácter específico que se aplican a escala supramunicipal - los Planes Directores -.

El barrio del Centro de Mataró tiene la mitad inferior de su delimitación integrada en el PDUSC, 2005 - el Plan Director Urbanístico del Sistema Costero-debido a su ubicación dentro de la franja de 500 m de ancho - tierra adentro desde el mar-.

Elaborado a partir de la legislación catalana - en 2002 y 2004 -, este Plan director urbanístico destaca por ser ambientalmente sostenible, funcionalmente eficiente y económicamente competitivo, así como, socialmente cohesionado.

Principalmente, el PDUSC propone las directrices sobre la ordenación urbanística municipal, la protección de los suelos no urbanizables y los suelos urbanizables no delimitados contenidos en el Plan general municipal, así como, disposiciones para el desarrollo urbanístico sostenible. Si cabe recalificando también la oferta turística propia de los municipios costeros y reestructurando los modelos actuales de crecimiento. Sus propósitos son pues urbanísticos, patrimoniales, ambientales y económicos.

Planeamiento general de ordenación municipal

- PGM 1996 de Mataró y Texto refundido Normas Urbanísticas del Plan General de Mataró 2005.

Este plan comprende la revisión del primer Plan General de Ordenación de Mataró 1977 y la adaptación a la legislación urbanística vigente en la Generalitat de Catalunya y también a la legislación urbanística estatal. La vigencia del mismo está sujeta a su revisión fijada en un plazo máximo de 12 años o bien en un plazo de 8 años si las previsiones de crecimiento poblacional o de ocupación del suelo experimentan una variación crucial. En esta línea, el texto refundido de 2005 revisa y ratifica la ordenanza general de 1996 y añade modificaciones de carácter general al plan. Así mismo, el Plan General de Ordenación de Mataró es de obligado cumplimiento para la administración y para los particulares, siempre y cuando no contradiga la legislación vigente.

Las funciones principales del planeamiento municipal son, por un lado, establecer el régimen jurídico del suelo mediante de la clasificación de este en tres tipologías básicas - suelo urbano, suelo urbanizable y



suelo no urbanizable -, y, por el otro, calificar los usos del suelo de un sector concreto distinguiendo básicamente entre las Zonas de uso/servicios privados -residencial, comercial e industrial - y los Sistemas de uso público/servicios públicos - equipamientos comunitarios, espacios libres o verdes, el viario jerarquizado o las infraestructuras de servicios técnicos- mediante el planeamiento derivado. A su vez, las zonas y los sistemas se ven condicionados en este sector por la trama irregular y estrecha característica de los centros urbanos históricos que no han sido desventrados como es el caso de este municipio.

Atendiendo a nuestro estudio cabe destacar aspectos de algunas normativas que repercuten en el ordenamiento de las Zonas (servicios privados) del centro histórico - interior de la antigua muralla - catalogado como “la zona arqueológica de Iluro”.

Figura 36. Calificación del suelo en el Centro de Mataró, usos permitidos y condiciones.



Fuente: Ajuntament de Mataró. Text Refós Normes Urbanístiques del Pla General de Mataró 2005. Títol V. Cualificación del Sòl. Regulació de les Zones.

*Siempre que cuide especialmente la integración arquitectónica de estos establecimientos en el conjunto edificado y la reserva de plazas de aparcamiento para estos. **Condicionados al cumplimiento de la ordenanza municipal reguladora de usos recreativos. *** No se permitirán en calles destinadas al uso peatonal.

- MPG 1997/002982/B Ampliación plantas bajas de parte de los ejes comerciales de las calles Camí Real, la Riera, Barcelona, d'en Pujol i Sant Josep.

Dichas modificaciones aprobadas hace dos décadas se incluían en el marco estratégico para el comercio de Mataró, principalmente, en el Centro y entorno inmediato de l'Eixample. La propuesta amplía la profundidad edificable de las plantas bajas incluso posibilitando la ocupación de hasta el 100% de los patios de islas.

- MPG 2002/001092/B Ámbito de Can Xammar.

Esta modificación se enmarca en las directrices de mejorar la calidad del espacio urbano restaurando las zonas degradadas, incluidos elementos de patrimonio arquitectónico del centro histórico. En sí, se aprobó la transformación de la isla de 4.893m² en torno a la antigua muralla del s. XVI en un espacio libre de amplia conectividad y accesibilidad, mejorando su calidad con mobiliario y arbolado e integrando una mixtura de usos con la propuesta de edificación de 2.500m² para locales con distintos usos privados y públicos (equipamientos, comercial, servicios), tal y como se muestra en la actualidad.

- MPG 2008/031050/B Uso de aparcamiento en el subsuelo y trámite para la construcción de equipamientos.

Esta modificación compatibiliza el uso de los diferentes sistemas, ya sean equipamientos o espacios libres en superficie con el sistema de aparcamiento, puesto que obliga a desarrollar éste último uso exclusivamente en el subsuelo. En consecuencia, este barrio dispone actualmente de espacios libres peatonales en superficie tales como la pl. Can Xammar, la c. de la Riera y/o la pl. Santa Ana que cuentan con centenares de aparcamientos en el subsuelo facilitando así el acceso al área comercial histórica de la ciudad.

- MPG 2013/051485/B Titularidad del sistema de equipamientos comunitarios.

La modificación del plan parte de la premisa de que un sistema de equipamiento comunitario es el que realiza una función pública y social con dotaciones al servicio del ciudadano. Así la modificación ordena que la titularidad de un equipamiento -hasta 2013 pública- pueda ser también privada. Integran el sistema de equipamientos comunitarios usos como el religioso, el cultural, el docente, el deportivo, el sanitario, el asistencial y cualquier otro equipamiento de interés público o social.

Planeamiento derivado

- Plan Especial del Patrimonio Arquitectónico de Mataró 1999.

Este plan puso fin a una serie de décadas sin un planeamiento urbanístico ordenado donde las excavadoras –entre otras perpetraciones- derribaron un conjunto muy importante de yacimientos románicos, así como edificaciones barrocas, equipamientos industriales y culturales del modernismo y el movimiento moderno de gran valor arquitectónico en diferentes puntos.



En el centro, la zona de Can Xammar fue una de las huellas borradas de la etapa románica de la ciudad. El Plan aprobado en 1983 derivó en la redacción del Plan General de 1996 y contó el objetivo de proteger y dinamizar el patrimonio arquitectónico y su entorno mediante ayudas y subvenciones y, en todo caso, mejorando el paisaje urbano. Posteriormente, el Plan especial de 1999 supone la integración de la Llei 9/1993, de 30 de septiembre, del Patrimonio Cultural Catalán, que obliga a los poderes públicos a la protección, conservación, fomento, investigación y difusión del conocimiento del patrimonio cultural dada su condición de testimonio de la evolución histórica y de identidad de una colectividad nacional. La Llei da un paso hacia delante al introducir “los espacios de protección arqueológica”.

Los objetivos del plan de 1999 priorizan el valor pedagógico y cultural de las distintas tipologías y estilos y cuenta con un inventario de más de un centenar de figuras localizadas en diversos puntos de la ciudad además del núcleo histórico.

- Plan Especial de mejora urbana (24 PMU) PEMU 06-Can Cruzate.

La actuación iniciada en 2008 y paralizada contemplaba la transformación de usos en suelo urbanizado no consolidado. La isla de casas de Can Cruzate (antigua casa Cal Notaris) sería de uso mixto – residencial, locales comerciales en las plantas bajas además de un equipamiento público de 1.500m² que preservara los elementos arquitectónicos de las fachadas. En la actualidad la reforma del equipamiento prevé un uso de equipamiento cultural de atracción turística que sirva de catalizador para impulsar el comercio de proximidad en el centro de la ciudad.

- Plan Especial protección patrimonio y catálogo. 2010 / 041965 / B. Incorporación del yacimiento arqueológico Obrador de Gerrer de Jaime Catarineu en la Muralla de la Presó.

La aparición de restos arqueológicos de tipología no catalogada durante las intervenciones urbanísticas es una constante en la ciudad. En ocasiones se descubren elementos de distintos períodos de la historia en un mismo espacio o muy próximos entre sí. En esta línea este plan especial permite incorporar un nuevo bien cultural de interés local (B.C.I.L) como son los restos de dos hornos de una industria alfarera de finales del siglo XVIII hallados junto a un Bien Cultural de Interés Nacional (B.C.I.N) como es la Muralla de la Presó del s. XVI.

En conclusión, el planeamiento de ordenación urbanística vigente en el Centro de Mataró persigue en líneas generales el enaltecimiento, la preservación y la divulgación de sus valores históricos patrimoniales arqueológicos y culturales. Este factor determina las actuaciones urbanísticas por lo que respecta a la calificación de los usos del suelo y, a su vez, le otorga al espacio público un carácter

singular que define el interés de la administración en la promoción turística de la ciudad costera desde una perspectiva cultural. El objetivo principal de la atracción de visitantes en el Centro histórico persigue la dinamización económica del pequeño comercio selecto que se concentra en zona de la ciudad. Así mismo, son pocos los usos privativos incompatibles en el Centro aunque gran parte de estos están limitados o restringidos a las vías no peatonales y, en todo caso, cualquier aprovechamiento del suelo va a estar determinado por la aparición de nuevos restos arqueológicos.

8.2.5. Diagnóstico socioambiental del barrio seleccionado (resumen)

El barrio del Centro de Mataró forma parte del conjunto de barrios históricos de tantas ciudades del país que, tras experimentar una etapa de ordenación urbanística basada en la demolición y construcción, apostaron -en la década de los noventa- por la intervención urbanística de los centros en riesgo de degradación de sus ciudades catalogando su patrimonio histórico arquitectónico y cultural, restaurando y reutilizando edificios viejos como espacio para ideas nuevas -tanto servicios públicos como privados-; una forma de preservar la identidad, en este caso de los mataronenses.

En los últimos años la administración ha apostado por el enaltecimiento de los valores históricos como factor de atracción de visitantes que contribuirán en dinamizar la actividad económica y así los prioriza en las normativas urbanísticas del Plan General de Ordenación, texto refundido 2005.

En este punto cabe destacar una conservación óptima de la trama irregular y estrecha de las calles del núcleo histórico que, además, cuenta con pendientes >20% en la franja sur del barrio, un desnivel descendente de 50 metros del centro hacia la playa. En la línea de la preservación se ha podido constatar durante el trabajo de campo una actividad moderada de rehabilitación de los edificios en riesgo de degradación.

Por otro lado, esta área cuenta con una red de equipamientos básicos educativos, sanitarios, administrativos, si bien se ha notado en falta los de tipo deportivo y un espacio público escaso de zonas verdes.

La población actual del barrio del Centro -4.510 residentes- ha experimentado un discreto incremento del 26,4% desde el inicio del siglo XXI coincidiendo con la oleada inmigratoria extracomunitaria. Sin embargo, este fenómeno que ha contribuido al rejuvenecimiento de la población en otros barrios de la ciudad -como Rocafonda o Cerdanyola-, en el Centro supone un 11,35%, que apenas ha conseguido frenar el envejecimiento que caracteriza la estructura demográfica del Centro histórico por encima del



resto de barrios. La media de edad de los residentes se sitúa en los 40,27 años, descendiendo un escaso 1% desde el año 2000.

Partiendo de esta variable y considerando las variables socioeconómicas consultadas, se consideran relevantes las siguientes observaciones:

1. Dominio absoluto de hogares formados por 1 persona –el 39,10% del parque- frente al 26,46% de hogares con dos miembros- y del resto de tipologías que se presuponen familias con hijos.
2. Dominio absoluto de residentes nacidos en Cataluña -78,5%-, muy por encima de los residentes nacidos en el resto de comunidades españolas y de otros países –comunitarios y/o extracomunitarios-.
3. Elevado grado de participación e implicación de su tejido asociativo en la propuesta de iniciativas y toma de decisiones en torno al mantenimiento y la ordenación del espacio público del barrio.
4. Dominio de la actividad económica basada en el pequeño comercio de proximidad y servicios con un ratio de 60 locales por cada 1.000 habitantes, siendo los locales de alimentación los que han experimentado una pérdida. Se constatan dos ejes comerciales que puedan tener una incidencia en la dinámica comercial actual: uno el de la Plaça Cuba (dentro de nuestra área de estudio) y su mercado municipal, y, el otro, al norte de la ciudad, el gran Centro Comercial Mataró Parc.

Por lo que respecta al marco ambiental relativo al barrio de estudio éste queda definido por la climatología suave de la ciudad –Mediterráneo Litoral- sujeta a los efectos del calentamiento global que en las ciudades costeras tendrá mayor incidencia en el aumento del número de noches tropicales durante la estación veraniega, incremento del mosquito tigre, la degradación/pérdida de playas, y a largo plazo las afectaciones que sobre el centro de Mataró pueda ocasionar un aumento del nivel del mar –distancia a línea de costa 500m- tales como el retroceso del frente marítimo.

En el mismo marco hay que remarcar que calidad del aire en el centro de Mataró no es la más óptima, si bien se trata de una amplia zona peatonal la frecuencia de vehículos transitando se percibe aún demasiado notable. En este sentido y aunque los datos obtenidos de la estación más próxima no están en una calle peatonal periódicamente –en 3 ocasiones en 2016- se ha superado el margen establecido de PM10 partículas en suspensión en el aire, las más nocivas para la salud humana.

Por último, se han identificado las posibles carencias/excesos durante nuestro trabajo de campo:

1. Necesidad de circuitos comerciales y centralidades.

2. Renovación de establecimientos y profesionalización.
3. Falta de actividades de ocio, culturales y de promoción turística del centro.
4. Aumento del precio de los locales que dificulta la renovación a causa de la revalorización del precio del suelo en el centro histórico situándose en torno a los 2.500€/m².
5. Incremento de un uso no comercial de los bajos.
6. Necesidad de modernización de los mercados.
7. Necesidad de rehabilitación y ocupación de la vivienda en riesgo de degradación.
8. Necesidad de mixtura de usos en los bajos –por ejemplo, manufactura artesanal- para complementar la rotación del sector terciario y crear ocupación laboral.
9. Necesidad de zonas verdes, incluso con carácter divulgativo como, por ejemplo, huertos comunitarios y equipamientos deportivos libres que favorezcan las “*actividades de estar*” y la dinamización social en el espacio público como factor de atracción vecinal.
10. Necesidad de conectividad peatonal con el resto de barrios de la ciudad para reforzar la identidad colectiva de pertenencia a Mataró y la participación de la ciudadanía en lo que concierne al uso e imagen que debe proyectar el corazón de la ciudad.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Boletín oficial del Estado (2011) Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire. Núm. 25, Sec. I. Pág. 9574. Consultado el 8/11/2017 en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2011-1645>
- Boletín oficial del Estado (2011) Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire. Núm. 25, Sec. I. Pág. 9574. Consultado el 8/11/2017 en <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2011-1645>
- Codificació i glossari de termes mapa urbanístic sintètic de Catalunya (2016). Mapa Urbanístic de Catalunya (MUC). Consultado el 8/11/2017 en http://territori.gencat.cat/web/.content/home/06_territori_i_urbanisme/02_activitat_urbanistica/mapa_urbanistic_de_catalunya/caracteristiques_tecniques/metodologia/documents/codificacio_i_glossari_muc.pdf
- Codificació i glossari de termes mapa urbanístic sintètic de Catalunya (2016). Mapa Urbanístic de Catalunya (MUC). Consultado el 8/11/2017 en http://territori.gencat.cat/web/.content/home/06_territori_i_urbanisme/02_activitat_urbanistica/mapa_urbanistic_de_catalunya/caracteristiques_tecniques/metodologia/documents/codificacio_i_glossari_muc.pdf



- [pa_urbanistic_de_catalunya/caracteristiques_tecniques/metodologia/documents/codificacio_i_glosari_muc.pdf](#)
- Estudi de la Població Mataró, Ayuntamiento de Mataró, 2001-2017
 - IDESCAT. Pluviometría. Consultado el 8/11/2017 en <https://www.idescat.cat/pub/?id=aec&n=217&lang=es>
 - Instituto Cartográfico y Geológico de Catalunya. ICGC. Consultado el 8/11/2017 en <http://www.icgc.cat/>
 - IDESCAT. Meteorología. Consultado el 8/11/2017 en <https://www.idescat.cat/pub/?id=aec&n=214&lang=es>
 - IDESCAT. Pluviometría. Consultado el 8/11/2017 en <https://www.idescat.cat/pub/?id=aec&n=217&lang=es>
 - Instituto Cartográfico y Geológico de Catalunya. ICGC. Consultado el 8/11/2017 en <http://www.icgc.cat/>
 - La Muralla de Mataró: estudi i divulgació. Ramon Salicrú, tutor Grup Escoles Mataró (GEM) 2n de Batxillerat Humanístic, 21 de març de 2011
 - L'Urbanisme. Planejament vigent. Ayuntamiento de Mataró. [Consulta 5 de noviembre de 2017] <http://www.mataro.cat/web/portal/ca/urbanisme/planejament/planols/index.html>
 - Mataró Bús. Ayuntamiento de Mataró. Consultado el 8/11/2017 en <http://www.matarobus.cat/cat/index.htm>Mataró Bús.
 - Mapa Urbanístico de Catalunya (MUC). Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat. [Consulta 5 de noviembre de 2017] <http://dtes.gencat.cat/muc-visor/AppJava/home.do> y <http://www.mataro.cat/web/portal/ca/urbanisme/planejament/planols/index.html>
 - METEOCAT (2017) Climatología. El Maresme. Consultado el 8/11/2017 en <http://static-m.meteo.cat/wordpressweb/wp-content/uploads/2014/11/13083422/Maresme.pdf>
 - METEOCAT (2017) Climatología. El Maresme. Consultado el 8/11/2017 en <http://static-m.meteo.cat/wordpressweb/wp-content/uploads/2014/11/13083422/Maresme.pdf>
 - Ministerio de agricultura y pesca, alimentación y medioambiente (2017) Partículas en suspensión. Problemática ambiental y contaminantes. Consultado el 8/11/2017 en <http://www.mapama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/atmosfera-y-calidad-del-aire/emisiones/prob-amb/particulas.aspx>
 - Ministerio de agricultura y pesca, alimentación y medioambiente (2017) Partículas en suspensión. Problemática ambiental y contaminantes. Consultado el 8/11/2017 en <http://www.mapama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/atmosfera-y-calidad-del-aire/emisiones/prob-amb/particulas.aspx>
 - MUC. Visor del MUC. Mataró. Consultado el 8/11/2017 en http://territori.gencat.cat/ca/06_territori_i_urbanisme/urbanisme/mapa_urbanistic_de_catalunya/visor_del_mapa_urbanistic/visor/
 - MUC. Visor del MUC. Mataró. Consultado el 8/11/2017 en http://territori.gencat.cat/ca/06_territori_i_urbanisme/urbanisme/mapa_urbanistic_de_catalunya/visor_del_mapa_urbanistic/visor/
 - Participa; Plan Integral del Centre, Eixample y Havana, Ayuntamiento de Mataró, 2005
 - Plan Director Urbanístico del Sistema Còstero (PDUSC), 2005. Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat.[Consulta 4 de noviembre de 2017]
 - Registre del planejamenturbanístic de Catalunya (RPUC). Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat.[Consulta 29 de octubre de 2017]<http://ptop.gencat.cat/rpucportal/inici/ca/index.html>
 - Xarxa de vigilància i previsió de la contaminació (XVPCA). Dades de Qualitat de l'aire. ZQA 7: Maresme. Generalitat de Catalunya. Consultado el 8/11/2017 en <http://dtes.gencat.cat/icqa/>
 - Xarxa de vigilància i previsió de la contaminació (XVPCA). Dades de Qualitat de l'aire. ZQA 7: Maresme. Generalitat de Catalunya. Consultado el 8/11/2017 en <http://dtes.gencat.cat/icqa/>



8.3. ESCENARIOS

La diagnosis ha finalizado con la construcción de escenarios correspondientes a cada uno de los principales ámbitos estudiados; aspectos socio-demográficos, institucionales y ambientales.

La configuración de escenarios es una herramienta complementaria –no sustitutiva– de los métodos cuantitativos y cualitativos propios de las Ciencias Sociales, que estimula la creatividad, amplía perspectivas, desafía los marcos cognitivos preestablecidos y genera nuevas preguntas de investigación.

Según Herman Kahn y Anthony J. Wiener (1967: 262) los escenarios son “intentos de describir con cierto detalle una secuencia hipotética de hechos que puede conducir a una situación futura plausible”.

Los escenarios son imágenes impresionistas sobre posibles futuros que se construyen combinando valores distintos en diversas variables causales. Conviene subrayar que la construcción de escenarios no pretende predecir el futuro. Como afirman Godet y Durance (2009: 25): "toda forma de predicción es una impostura. El futuro no está escrito, sino que está por construirse. El futuro es múltiple, indeterminado y abierto a una gran variedad de futuros posibles".

Para cada ámbito se han establecido además tres tipos de escenarios. Por una parte el escenario Tendencial; aquel que sigue las dinámicas actuales y no implica ninguna transformación radical. El escenario distópico que se refiere a un empeoramiento de la situación actual. Por último, el escenario utópico que se refiere a una mejora considerable de las diferentes situaciones que se presentan en el barrio.

Durante el trabajo de campo con observación participante fuimos testigos de las discrepancias con nuestras propuestas de escenarios, así como de sugerencias y percepciones que quedaron recogidas debidamente.

Las principales observaciones recibidas por los asistentes:

1. Temor a la degradación del patrimonio y del Centro.
2. Identidad de pueblo.
3. Valoración positiva de la gestión del Ayuntamiento.
4. Percepción de pérdida de centralidad, desplazamientos de servicios y falta de equipamientos deportivos en el espacio público.
5. Percepción de pérdida del comercio de proximidad.
6. Reflexión y autocrítica en relación a la falta de concienciación sobre la movilidad peatonal.

Escenarios para el barrio Centro de Mataró en el año 2050

	Escenario Tendencial	Escenario Utópico	Escenario Distópico
Sociodemográfico	El porcentaje de mayores se mantiene en alrededor de un 20 % del total. La densidad de habitantes aumenta a 1693 hab. / km ² y aumentan también los hogares. El precio de la vivienda aumenta desencadenando un proceso de exclusión social y un parque considerable de vivienda desocupada.	Se mantiene el porcentaje de adultos mayores y se crean políticas que promueven el envejecimiento activo y la calidad de vida (adaptación de viviendas y espacio público). La densidad de habitantes aumenta un 40% hasta 1693 hab. / km ² , aumenta la diversidad de los grupos de edad y disminuye los hogares unipersonales de población mayor con dificultades. Se regula el precio de la vivienda y se favorece el aumento de la rehabilitación y el acceso de población residencial heterogénea que contribuye al dinamismo económico y al asociativismo del barrio.	Aumenta el sobre-envejecimiento de la población sin políticas ni servicios destinados a mejorar la calidad de vida de este colectivo. La densidad de habitantes aumenta un 40% hasta 1693 hab. / km ² , se reduce la diversidad de los grupos de edad y se incrementan los hogares unipersonales de población mayor con dificultades. El alto valor de las viviendas atrae un proceso de gentrificación de larga estancia y altera la actividad económica del barrio asociativo tradicional.
Institucional	Se mantiene el actual trazado peatonal con restricción parcial del tránsito motorizado y una reposición discreta del transporte público por vehículos eléctricos.	Peatonalización de todo el centro, recuperación de un espacio público vivo y de calidad con políticas de fomento de la movilidad activa en detrimento de la motorización. Transporte público eléctrico y accesible.	Se reduce el espacio público y se restringe el acceso peatonal. En ausencia de políticas restrictivas se genera inseguridad peatonal y la pérdida de espacio público.
Económico	Se mantiene el comercio tradicional y recuperado mejor conservado.	Revalorización y revitalización del comercio tradicional y la generación de nuevos usos y genera un espacio público de calidad.	Se acentúa la pérdida de comercio tradicional y se genera un espacio público de baja calidad.
Patrimonio	El patrimonio histórico -arquitectónico y cultural- protegido no se conserva por falta de recursos e inversiones desencadenando una degradación gradual que disminuye su valor.	El patrimonio histórico-artístico se revaloriza como un recurso de modo sostenible atrayendo inversores, visitantes y nuevos usos públicos que mejoran notablemente la calidad de vida de los vecinos y hacen aumentar la percepción de identidad en el barrio.	El patrimonio histórico-artístico está sometido a una degradación irreversible; deterioro de los edificios y pérdida del valor paisajístico y de identidad.
Ambiental	Se mantienen los espacios verdes públicos y la vegetación actuales sin cambios en la capacidad de absorción de GEI con un impacto negativo progresivo de la calidad medioambiental. Aumenta la temperatura media anual (T media) y la frecuencia de olas de calor con un impacto notable de los grupos de edad más vulnerables sin políticas de adaptación a este fenómeno.	Incremento notable de los espacios verdes públicos mejorando la calidad de vida y reduciendo las patologías respiratorias, al mismo tiempo se reducen los efectos de la "isla de calor" en el barrio mejorando el bienestar de las personas. Aumenta la T media anual (T media) y la frecuencia de olas de calor con un impacto notable de los grupos de edad más vulnerables sin políticas de adaptación a este fenómeno.	Reducción de los espacios verdes públicos con un impacto negativo sobre la salud y la percepción de bienestar de las personas debido al aumento de las partículas en suspensión (PM10) y el efecto "isla de calor" en el barrio. Se genera una degradación paisajística en el barrio. Aumenta la T media anual (T media) y la frecuencia de olas de calor con un impacto notable de los grupos de edad más vulnerables sin políticas de adaptación a este fenómeno.
	Aumento de las emisiones medias diarias de partículas en suspensión PM10 disminuyendo progresivamente la salud y la calidad de vida de los vecinos.	Como consecuencia de la mejora en las políticas de movilidad se genera una disminución considerable de las emisiones de partículas en suspensión PM10 aumentando notablemente la calidad medioambiental y el bienestar de los vecinos.	Incremento sustancial de las emisiones medias diarias de partículas PM10 en ausencia de políticas proactivas afectando a la salud de los residentes debido a la pérdida de calidad medioambiental.

Figura 37. Imagen de los escenarios y las aportaciones de los asistentes después de nuestra presentación

Seguidamente se presentan los escenarios configurados después de la visita al Centro con las diversas entidades.



Figura 38. Cuadro de los escenarios.

Ambiental	Económico / institucional	Sociodemográfico
<p>Aumenta la amplitud térmica anual (0,9°C/década) con un impacto sobre el bienestar de la población y, en particular, de los grupos de edad más vulnerables sin políticas de adaptación/mitigación.</p> <p>Aumento anual del 0,35 ppm de las emisiones medias diarias de partículas en suspensión PM10 y de los GHE disminuyendo progresivamente la salud y la calidad de vida de los vecinos.</p>	<p>El patrimonio histórico-arquitectónico y cultural- protegido no se conserva por falta de recursos e inversiones descendiendo una degradación gradual que disminuye el valor paisajístico en general.</p> <p>Se mantienen los espacios verdes públicos y la vegetación actuales sin cambios en la capacidad de absorción de GEH con un impacto negativo progresivo de la calidad medioambiental.</p>	<p>El patrimonio histórico-arquitectónico y cultural- protegido del comercio tradicional y recuperación del comercio mejor conservado, generando una actividad económica estable.</p> <p>Se mantiene el actual trazado peatonal con restricción parcial del tránsito motorizado y una reposición discreta del transporte público por vehículos eléctricos, mientras las tarifas aumentan gradualmente y disminuye su uso. Las actividades de estar en el espacio público se ven limitadas a algunas calles.</p> <p>Sustitución parcial del comercio tradicional y recuperación del comercio mejor conservado, generando una actividad económica estable.</p>
<p>Aumenta la amplitud térmica anual (0,9°C/década) con un impacto que no altera el bienestar de los vecinos debido a las políticas de mitigación y adaptación al cambio climático.</p> <p>Disminución considerable de las emisiones de partículas en suspensión PM10 y de los GHE aumentando notablemente la calidad medioambiental y el bienestar los vecinos.</p>	<p>Incremento notable del espacio verde público mejorando la calidad del aire y reduciendo las patologías respiratorias, al mismo tiempo que reduce los efectos de la "isla de calor" en el periodo estival mejorando el bienestar de las personas.</p>	<p>Se regula el precio de la vivienda favoreciendo el aumento de la rehabilitación y el acceso de población residencial heterogénea que contribuye al dinamismo económico y el asociacionismo.</p> <p>Se regulariza el precio de la vivienda favoreciendo el aumento de la rehabilitación y el acceso de población residencial heterogénea que contribuye al dinamismo económico y el asociacionismo.</p>
<p>Aumenta la amplitud térmica anual (1,8°C/década) y aumento de la frecuencia de olas de calor con un impacto notable sobre la salud de los grupos de edad más vulnerables sin políticas de mitigación y adaptación al cambio climático.</p> <p>Incremento sustancial de las emisiones medias diarias de partículas PM10 >0,35ppm y de las emisiones de los GHE en ausencia de políticas proactivas afectando a la salud de los residentes debido a la pérdida de calidad medioambiental.</p>	<p>Reducción del espacio verde con un impacto negativo sobre la salud y la percepción de bienestar de las personas debido al aumento de las partículas en suspensión, los GEH y el efecto "isla de calor" estival desencadenando la degradación paisajística en ausencia de políticas restrictivas de elementos contaminantes del medioambiente.</p> <p>El patrimonio histórico-artístico está sometido a un proceso de degradación irreversible; deterioro de los edificios históricos y pérdida del valor paisajístico y de identidad.</p>	<p>El alto valor de las viviendas atrae un perfil de residente temporal generando un proceso de gentrificación que excluye al residente de larga estancia y altera la actividad económica y el tejido asociativo tradicional.</p> <p>No se sustituye el modelo de transporte público ni se reducen las tarifas para facilitar su uso, junto al aumento de la circulación motorizada y en ausencia de políticas restrictivas y/o de fomento de la movilidad (pe / bicicleta), se genera inseguridad peatonal y la pérdida notable de la calidad del espacio público (frontero al aire) y el bienestar general de los vecinos de larga estancia.</p> <p>Sustitución del comercio tradicional por el comercio franquiciado y el aumento exacerbado de la restauración, generando un oligopolio que hace desaparecer el comercio local y disminuye la calidad de vida de los vecinos de larga estancia.</p>

8.4. CRITERIOS

Una vez realizada la diagnosis y elaborados los posibles escenarios para el año 2050, en este apartado se identifican y definen aquellos criterios sobre nuestras preferencias para la evolución del Centro, tal y como recoge la tabla 19.

En primer lugar, los principales factores relacionados con el ámbito sociodemográfico giran en torno al sobre envejecimiento de la población del Centro -con la tasa más elevada de la ciudad- y las consecuencias que se derivan de este fenómeno. Es por este motivo que cabría impulsar políticas para favorecer una estructura de edades equilibrada y reducir la elevada tasa de hogares unipersonales, garantizando, además, el acceso a la vivienda a todos los grupos sociales.

En segundo lugar, por lo que respecta a la dimensión institucional, se aboga por recuperar la centralidad y la jerarquía de servicios que, junto a un mayor compromiso en el impulso de la movilidad activa y el transporte sostenible y la revalorización del patrimonio histórico –arquitectónico y cultural-, van a fortalecer la imagen del Centro Histórico a escala urbana y metropolitana.

Seguidamente, en el terreno económico, se abordan la actividad comercial y la turística. Para la primera actividad, sería conveniente estimular la mixtura de usos comerciales para evitar la especialización pero, en todo caso, protegiendo el local tradicional como un elemento más a preservar en el núcleo histórico.

A propósito de la segunda actividad, corresponde aprovechar la larga lista de recursos patrimoniales -arqueológicos y culturales- del Centro para promover un turismo de carácter cultural, sostenible e inteligente, generando así un nuevo motor de atracción de inversores y visitantes.

En cuanto al aspecto ambiental, y teniendo en cuenta los datos recogidos en la diagnosis, cabe equilibrar el espacio construido generando más espacios verdes como un mecanismo más de adaptación y mitigación al cambio climático, entre otros, a establecer para garantizar el confort medioambiental, por ejemplo, ante él, cada vez más frecuente, fenómeno de la “isla de calor” que se da en las ciudades.

Por último, y a título de resumen, se ha elaborado un criterio general que obedece a lo expuesto hasta ahora:

**RECUPERAR LA CENTRALIDAD URBANA Y METROPOLITANA,
IMPULSAR LA MIXTURA DE USOS, LA PROXIMIDAD Y LA SOSTENIBILIDAD,
PROTEGIENDO EL PATRIMONIO HISTÓRICO
Y EVITANDO LOS PROCESOS DE GENTRIFICACIÓN.**



En definitiva, los aspectos que recoge el criterio principal son aquellos que, bien conducidos, van a fortalecer la imagen de Mataró, donde el Patrimonio Cultural y un modelo de su gestión sostenible es la clave en el Centro Histórico; en tanto que se administren de manera equitativa las tres dimensiones de la sostenibilidad -la social, la económica y la ambiental-.

Figura 39. Cuadro de los criterios definidos según las dimensiones analizadas.

Campos		Criterios
Sociodemográfico	Estructura	Impulsar una estructura demográfica equilibrada evitando el sobre envejecimiento
	Hogares	Reducir el número de hogares unipersonales formados por grupos de edad vulnerable
	Vivienda	Mantener el uso residencial del suelo favoreciendo la accesibilidad a la vivienda de calidad a todos los grupos sociales
Institucional	Centralidad	Fomentar la centralidad y la jerarquía de servicios urbanos y metropolitanos
	Transporte	Propiciar la movilidad activa, el transporte multimodal urbano y metropolitano
	Patrimonio	Conservar y valorizar el patrimonio histórico-arquitectónico y cultural para fortalecer la imagen de la ciudad
Económico	Actividad comercial	Impulsar la mixtura de usos comerciales protegiendo los locales tradicionales
	Turismo	Promover el turismo cultural sostenible y inteligente como nuevo motor de atracción
Ambiental	Áreas verdes urbanas	Propiciar el equilibrio entre el espacio construido y el espacio verde

Isla de calor	Establecer mecanismos de adaptación y mitigación al cambio climático
Calidad del aire	Mejorar las condiciones ambientales reduciendo las emisiones de partículas y gases contaminantes

8.5. DAFO

Luego de haber establecido los criterios por cada ámbito, se procedió a realizar un DAFO para los aspectos sociodemográficos, institucionales, económicos y ambientales que presentaba el barrio Centro de Mataró. Al finalizar ese proceso, se realizó un DAFO que engloba la síntesis de los cuatro DAFO's realizados.

El análisis DAFO, es una herramienta de estudio de la situación de una empresa, institución, proyecto o persona, que permite analizar características internas; es decir debilidades y fortalezas y características de su situación externa; considerando amenazas y oportunidades. Esta herramienta permite dar cuenta del estado de la situación actual, y de esta manera poder establecer acciones futuras.

DAFO DE SÍNTESIS

La síntesis guarda relación con;

1. La oferta de vivienda disponible; sus causas y consecuencias.
2. La mixtura de usos comerciales y el turismo cultural.
3. La centralidad urbana.
4. El cambio climático.



Figura 40. DAFO de síntesis

		LOCAL	GENERAL
		DEBILIDADES	AMENAZAS
NEGATIVO		EL SOBRE ENVEJECIMIENTO Y EL PRECIO DE LA VIVIENDA NO FAVORECE EL RELEVO POBLACIONAL	PROCESOS DE GENTRIFICACIÓN Y/O DESPOBLAMIENTO
		PÉRDIDA DE MIXTURA DE USOS Y AUSENCIA DE POLÍTICAS DE PROMOCIÓN DEL TURISMO CULTURAL	DESLOCALIZACIÓN DE SERVICIOS BÁSICOS Y PRESIÓN EXCESIVA DE UN TURISMO NO REGULADO
		PÉRDIDA DE LA CENTRALIDAD URBANA, DE ACCESIBILIDAD, JERARQUÍA DE SERVICIOS E IMAGEN	REASIGNACIÓN DE LAS PRIORIDADES PRESUPUESTARIAS
		PLAN DE MITIGACIÓN Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO CON OBJETIVOS MODESTOS	INCUMPLIMIENTO DE LOS TRATADOS FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO Y PRIORIZACIÓN DE UN DESARROLLO ECONÓMICO NO SOSTENIBLE
		FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
POSITIVO		LA DEMANDA DE VIVIENDA ES PROPICIADA POR LA OFERTA DE VIVIENDA DISPONIBLE	EXISTENCIA DE POLÍTICAS PÚBLICAS QUE PERMITAN EL RENACIMIENTO DE MODOS VIDA URBANOS TENDIENTES A LA RECENTRALIZACIÓN
		EXISTENCIA DE UNA TRADICIÓN HISTÓRICO-CULTURAL DE CENTRALIDAD URBANA CON POLÍTICAS DE PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO	PROYECCIÓN URBANA Y METROPOLITANA SOSTENIBLE DE LA CIUDAD HISTÓRICA
		CONCENTRACIÓN DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL Y DE LOS ELEMENTOS PATRIMONIALES DE LA CIUDAD	PROYECCIÓN DE POLÍTICAS ORIENTADAS AL DINAMISMO ECONÓMICO EN EL CENTRO HISTÓRICO
		EXISTENCIA DE ESPACIOS VERDES URBANOS Y DE ZONAS PEATONALES POTENCIALES	DEMANDAS SOCIALES DE POLÍTICAS PÚBLICAS QUE PROPICIEN LA INNOVACIÓN EN LA PLANIFICACIÓN DE LOS CENTROS HISTÓRICOS

DAFO SOCIODEMOGRÁFICO

El primer DAFO realizado fue el que consideraba los aspectos sociodemográficos.

En análisis permitió visualizar una pirámide de edades que conduce al sobre-envejecimiento, junto a la baja densidad de población y un alto número de hogares unipersonales, lo que podría decantar en un despoblamiento del centro y/o la ocupación ilegal y degradación de las viviendas. Sin embargo, fue posible analizar las potencialidades de esta situación; considerando que la misma pirámide de edades conduce al sobre- envejecimiento, posibilita también, una fuente de viviendas vacías que sumado a la fuerte tendencia del renacimiento de modos de vida urbanos, podrían permitir incorporar nuevos residentes y facilitar el recambio generacional.

Del mismo modo, el alto precio de las viviendas con que actualmente cuenta el barrio, podría llegar a propiciar procesos de gentrificación, situación a la que se ven expuestos la mayoría de los centros urbanos. Lo anterior podría combatirse con políticas de vivienda social y de rehabilitación (certificación energética), de manera de aprovechar las condiciones estructurales óptimas con las que cuentan las edificaciones actuales.

Figura 41. DAFO sociodemográfico

		LOCAL	GENERAL
		DEBILIDADES	AMENAZAS
NEGATIVO		LA PIRÁMIDE DE EDADES ACTUAL NOS CONDUCE AL SOBRE ENVEJECIMIENTO	DESPOBLAMIENTO DE LOS CENTROS HISTÓRICOS
		LA BAJA DENSIDAD DE POBLACIÓN Y EL ENVEJECIMIENTO NO FAVORECE LOS HOGARES MULTIPERSONALES	Ocupación ilegal y degradación de la vivienda
		EL PRECIO DE LA VIVIENDA NO FACILITA LA ACCESIBILIDAD A LA MISMA	PROCESOS DE GENTRIFICACIÓN
		FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
POSITIVO		LA ESTRUCTURA DEMOGRÁFICA DEL BARRIO TIENDE A GENERAR UN PARQUE CRECIENTE DE VIVIENDAS VACÍAS QUE SE PUEDAN APROVECHAR PARA INCORPORAR NUEVOS RESIDENTES	EL RENACIMIENTO DE MODOS DE VIDA URBANOS TENDIENTES A LA RECENTRALIZACIÓN
		EL CENTRO, COMO NÚCLEO HISTÓRICO, MUESTRA UN ENCANTO PARA ATRAER A PAREJAS JÓVENES	INCENTIVOS ECONÓMICOS PARA LA REHABILITACIÓN DE EDIFICIOS Y VIVIENDA Y LA OBTENCIÓN DE LA CERTIFICACIÓN ENERGÉTICA
		EL TIPO DE VIVIENDA ANTIGUA PRESENTA UNAS CONDICIONES ESTRUCTURALES ÓPTIMAS PARA FAVORECER LA RESIDENCIA	POLÍTICAS DE VIVIENDA SOCIAL

DAFO INSTITUCIONAL

El segundo DAFO realizado fue relativo a los aspectos Institucionales.

Un sector/ciudad para ser catalogado como una centralidad urbana debe tener tres características fundamentales; accesibilidad, funcionalidad (jerarquía de los servicios) y una imagen clara. A propósito del análisis realizado en torno al Centro de Mataró, fue posible constatar, que si bien es una zona con una tradición de centralidad urbana, actualmente la ha ido perdiendo; debido a que muchos servicios se han trasladado del sector a otros, no ha logrado consolidar un sello de sector patrimonial y hay bastante caos respecto al uso de los vehículos motorizados. Se visualizan como oportunidades el impulso de políticas que permitan la sensibilización del uso del transporte motorizado, la protección al patrimonio artístico y arqueológico y la consolidación de la jerarquía urbana y metropolitana.



Figura 42. DAFO institucional

	LOCAL	GENERAL
NEGATIVO	DEBILIDADES	AMENAZAS
	PÉRDIDA DE LA CENTRALIDAD FUNCIONAL Y DE LA JERARQUÍA DE SERVICIOS	DESLOCALIZACIÓN DE EQUIPAMIENTOS BÁSICOS
	INCUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA DE RESTRICCIONES A LA CIRCULACIÓN MOTORIZADA.	TENDENCIA AL USO EXCESIVO DEL VEHÍCULO PRIVADO MOTORIZADO
	FALTA DE RECURSOS PARA LA REHABILITACIÓN Y LA GESTIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO-ARTÍSTICO	REASIGNACIÓN
POSITIVO	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
	FUERTE TRADICIÓN DE CENTRALIDAD URBANA	LA CONSOLIDACIÓN DE LA JERARQUÍA URBANA Y METROPOLITANA
	LA EXISTENCIA DE ZONAS RESTRINGIDAS A LA CIRCULACIÓN MOTORIZADA	SENSIBILIZACIÓN ACERCA DE LA MOVILIDAD ACTIVA Y EL TRANSPORTE SOSTENIBLE
	POLÍTICAS DE PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO ARTÍSTICO Y ARQUEOLÓGICO	AFIANZAMIENTO DEL PATRIMONIO ARTÍSTICO E HISTÓRICO COMO IMAGEN DE LA CIUDAD

DAFO ECONÓMICO

El tercer DAFO se realizó en torno a los aspectos económicos.

Los fenómenos más visualizados, corresponden a la pérdida de la especificidad del comercio tradicional, que años atrás estaba fuertemente liderada por el textil, como así la alta incrementación del comercio de tipo franquiciado. Se visualiza como potencialidades la concentración de la actividad comercial de la ciudad en el barrio y las políticas de protección al comercio tradicional que podrían impulsarse de manera de mantener la heterogeneidad de la actividad comercial.

Del mismo modo, destaca la falta de promoción del turismo cultural como una oferta de ocio atractiva y competitiva al turismo de playa (que es el turismo que, aunque con falencias, es el que tiene mayor desarrollo en la ciudad. Las potencialidades guardan relación con la presencia de amplios contingentes de elementos patrimoniales históricos y culturales como elementos de atracción y la orientación del centro histórico como dinamizador económico.

Figura 43. DAFO económico

	LOCAL	GENERAL
NEGATIVO	DEBILIDADES	AMENAZAS
	PÉRDIDA DE LA ESPECIFICIDAD DEL COMERCIO TRADICIONAL	INCREMENTO DEL COMERCIO DE TIPO FRANQUICIADO QUE DESPLAZA AL COMERCIO TRADICIONAL
	FALTA DE PROMOCIÓN DEL TURISMO CULTURAL COMO UNA OFERTA DE OCIO ATRACTIVA	PREDOMINIO DE UN MODELO TURÍSTICO CON ESCASO INTERÉS POR EL PATRIMONIO HISTÓRICO-CULTURAL.
POSITIVO	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
	CONCENTRACIÓN DE LA ACTIVIDAD COMERCIAL DE LA CIUDAD	HETEROGENEIDAD DE LA OFERTA COMERCIAL Y PROTECCIÓN DE LA ACTIVIDAD TRADICIONAL
	PRESENCIA DE UN AMPLIO CONTINGENTE DE ELEMENTOS PATRIMONIALES HISTÓRICO Y CULTURALES COMO ELEMENTOS DE ATRACCIÓN	ORIENTACIÓN TURÍSTICA DEL CENTRO HISTÓRICO COMO DINAMIZADOR ECONÓMICO

DAFO AMBIENTAL

El cuarto DAFO realizado fue el ambiental.

En el sector, existe una alta densidad edificatoria. En relación a este fenómeno, se visualiza como potencialidad la existencia de espacios públicos y privados con capacidad para integrar el verde urbano, como así la tendencia mundial de ir incrementando los espacios verdes.

Otro tema relevante fueron los modestos objetivos de mitigación y adaptación al cambio climático; una de sus principales expresiones aparece como el aumento de la isla de calor a nivel general pero con efectos importantes a nivel local. Para este fenómeno se visualizan como potencialidades; la voluntad política y concientización de los diversos agentes locales en torno a la temática, como así la coordinación de acciones entre diversos actores sociales para mitigar y adaptarse a los efectos del cambio climático.

Por último, aparece como fenómeno digno de análisis la excesiva motorización de la movilidad y la resistencia a la implementación de medidas de movilidad sostenible que existe a nivel general, no tan sólo en el centro de Mataró. Se visualiza como una potencialidad que podría ir creciendo; la existencia de zonas exclusivas para peatones y la posibilidad de implementar políticas de limitación a la circulación de los vehículos contaminantes.



A propósito de los cuatro DAFO's realizados, se procedió a realizar una síntesis con los principales temas de incidencia en el barrio que tienen relación con los aspectos sociodemográficos, institucionales, económicos y ambientales.

Figura 44. DAFO ambiental

	LOCAL	GENERAL
NEGATIVO	DEBILIDADES	AMENAZAS
	ALTA DENSIDAD EDIFICATORIA	TENDENCIA DENSIFICACIÓN EDIFICATORIA
	PLAN DE MITIGACIÓN Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO CON OBJETIVOS MODESTOS	AUMENTO DEL FENÓMENO DE LA "ISLA DE CALOR"
	EXCESIVA MOTORIZACIÓN DE LA MOVILIDAD NO SOSTENIBLE Y FALTA DE INCENTIVOS PARA LA TRANSICIÓN HACIA VEHÍCULOS NO CONTAMINANTES	RESISTENCIA A LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE
POSITIVO	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
	EXISTENCIA DE ESPACIOS PÚBLICOS Y PRIVADOS CON CAPACIDAD PARA INTEGRAR EL VERDE URBANO DE CALIDAD Y EXISTENCIA DE UNA TRAMA URBANO ESTRECHA E IRREGULAR	TENDENCIA A INCREMENTAR LOS ESPACIOS VERDES
	VOLUNTAD POLÍTICA Y CONCIENCIACIÓN DE LOS DIVERSOS AGENTES LOCALES	COORDINACIÓN DE LA ACCIÓN SOCIAL CON OTROS NIVELES DE LA ADMINISTRACIÓN PARA MITIGAR Y ADAPTARSE A LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO
	EXISTENCIA DE ZONAS PEATONALIZADAS Y AUSENCIA DE ACTIVIDADES CONTAMINANTES	POLÍTICAS DE LIMITACIÓN A LA CIRCULACIÓN DE LOS VEHÍCULOS CONTAMINANTES

8.6.PROPUUESTAS Y PROYECTOS

Una vez definidos los criterios para que el Centro desarrolle el escenario más adecuado desde ahora hasta el año 2050, y habiendo identificado las principales fortalezas y debilidades con las que contamos según la tendencia actual, en este apartado se proponen los proyectos para cada uno de los ámbitos trabajados a lo largo de este estudio integral territorial. En esa línea se describen las fichas de cada proyecto que creemos deberían propiciar iniciativas para incorporar al planeamiento y la ordenación urbanística del Centro.

Todas y cada una de las actuaciones que se proponen a continuación persiguen la premisa general de recuperar la centralidad y la jerarquía del Centro, no sólo para convertirse en la imagen de la ciudad a proyectar a escala urbana y metropolitana, sino también para erigirse como modelo de desarrollo sostenible para el resto de barrios.

En definitiva, un modelo basado en la riqueza de la diversidad social, en el equilibrio estructural de la población residente, en la accesibilidad a los servicios primarios, en la revalorización del patrimonio histórico arquitectónico y cultural, en el desarrollo económico sostenible y en aquellos parámetros ambientales que favorecen el bienestar y confort de residentes y visitantes intensificando las medidas de adaptación y mitigación al cambio climático.

ÁMBITO SOCIODEMOGRÁFICO

Figura 45. Propuesta 1 – proyecto 1.1.

PROPUESTA 1: EQUILIBRAR LA ESTRUCTURA DEMOGRÁFICA Y REVITALIZAR EL CENTRO MEDIANTE LA ATRACCIÓN DE POBLACIÓN RESIDENTE ACTIVA JOVEN, PREFERENTEMENTE PAREJAS Y FAMILIAS
Proyecto 1.1: Viviendas sostenibles - Plan de rehabilitación y adaptación de viviendas
<p>Objetivo</p> <p>Incentivar la rehabilitación de las viviendas, bajo criterios de sostenibilidad y adaptabilidad al cambio climático</p>
<p>Actuación</p> <p>Primera fase</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Levantamiento de un catastro de viviendas con condiciones para ser rehabilitadas (20% de viviendas están degradadas y antiguas) 2. Promoción de los subsidios a los propietarios de las viviendas con esa tipología.



<ol style="list-style-type: none"> 3. Difusión de la tipología de subsidios; la administración financia la rehabilitación de fachadas, ascensores y otros servicios externos a la vivienda, se invita a que el privado financie las reparaciones internas. 4. Si los propietarios acceden, el Ayuntamiento realiza una compensación económica (rebaja la tasa de impuesto). 5. Se establece un pago de multas para los propietarios que tengan sus viviendas vacías (10%). 6. Se realizan las rehabilitaciones <p>Segunda fase</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Difusión del proyecto para adaptar viviendas al cambio climático. 2. Adhesión voluntaria al programa de acuerdo a las posibilidades económicas de cada participante. 3. Realización de intervenciones de tipo arquitectónico y de reforma estructural de los edificios. 4. Sustitución de elementos que favorecen la dispersión de calor al exterior. 5. Se procede a la certificación y regularización de las viviendas intervenidas.
<p>Agentes</p> <p>Ayuntamiento de Mataró, oficina de vivienda Generalitat de Catalunya Tejido social del sector Empresas de construcción Institut Català d'Energia (ICAEN) Fondos concursables de UE</p>
<p>Localización</p> <p>Centro. La localización específica la otorgara el catastro levantado.</p>
<p>Temporalidad</p> <p>3 años para la ejecución de la primera fase. 5 años para la ejecución de la segunda fase establecida como política permanente hasta la totalidad de la rehabilitación del parque de viviendas degradadas.</p>
<p>Recursos</p> <p>El proyecto será financiado por el Ayuntamiento y la Generalitat de Catalunya, como así diferentes fondos concursables pertenecientes a la Unión Europea. La segunda fase será financiada por aportes privados, principalmente, provenientes de los propietarios. Del mismo modo se invitará a inversores privados interesados en el desarrollo de iniciativas empresariales en vivienda social.</p>
<p>Concertación y tramitación</p> <p>El programa será implementado por el Ayuntamiento de Mataró y su organismo, la oficina de vivienda. Ejecución de las empresas de construcción con la revisión permanente de la administración local.</p>
<p>Evaluación y seguimiento</p>

Se hará una evaluación al finalizar cada una de las etapas del proyecto, que será liderada por el Ayuntamiento.
 El seguimiento del proyecto se realizará por parte del Ayuntamiento hasta la entrega de la evaluación final del mismo.

Figura 46. Propuesta 1 – proyecto 1.2

<p>PROPUESTA 1: EQUILIBRAR LA ESTRUCTURA DEMOGRÁFICA Y REVITALIZAR EL CENTRO MEDIANTE LA ATRACCIÓN DE POBLACIÓN RESIDENTE ACTIVA JOVEN, PREFERENTEMENTE PAREJAS Y FAMILIAS</p>
<p>Proyecto 1.2: Viviendas para re-nacer - Proyecto de alquiler social para familias</p>
<p>Objetivo</p> <p>Equilibrar la estructura demográfica mediante la incorporación de familias y parejas con niños pequeños o con la intención de tenerlos, con el afán de revitalizar el centro histórico</p>
<p>Actuación</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Realización de un inventario de vivienda pública en el barrio y catastro de viviendas rehabilitadas. 2. Estudio de una bajada de precio de la vivienda pública y privada (rehabilitada). 3. Ayudas a menores de 35 años que cuenten con los requisitos mínimos (económicos y sociales) para participar del programa de alquiler social. 4. Creación de un parque de vivienda pública-privada disponible a partir de las viviendas rehabilitadas. 5. Introducción de mecanismos de estabilidad en los precios del alquiler social.
<p>Agentes</p> <p>Ayuntamiento de Mataró Generalitat de Catalunya (Sostenibilidad y vivienda) Agència de l'Habitatge de Catalunya Observatori Municipal de l'habitatge de Mataró Oficina Local de l'habitatge (PUMSA) Jove.cat</p>
<p>Localización</p> <p>Centro. La localización específica la otorgará el catastro levantado de las viviendas a rehabilitar..</p>



Temporalidad
10 años desde la entrega de las viviendas rehabilitadas.
Recursos
El proyecto será financiado por el Ayuntamiento de Mataró.
Concertación y tramitación
El programa será implementado por el Ayuntamiento de Mataró, específicamente por la oficina de vivienda social.
Evaluación y seguimiento
Evaluación al finalizar todas las actuaciones a cargo de la administración. Seguimiento a cargo del Ayuntamiento que coordinará la supervisión de cada una de las acciones.

Asociaciones de Padres y Apoderados Asociaciones de Adultos Mayores
Localización
Escuelas Públicas Centro de Mataró
Temporalidad
Enero-Julio y Septiembre-Diciembre
Recursos
El proyecto será financiado por el Ayuntamiento de Mataró
Concertación y tramitación
El programa será implementado por el Ayuntamiento de Mataró, específicamente por la oficina de vivienda social.
Evaluación y seguimiento
Evaluación al finalizar el año académico mediante cuestionario a menores y padres coordinado por las escuelas. Seguimiento de cada una de las acciones coordinado por el Ayuntamiento y los colegios.

Figura 47. Propuesta 1 – proyecto 1.3

PROPUESTA 1: EQUILIBRAR LA ESTRUCTURA DEMOGRÁFICA Y REVITALIZAR EL CENTRO MEDIANTE LA ATRACCIÓN DE POBLACIÓN RESIDENTE ACTIVA JOVEN, PREFERENTEMENTE PAREJAS Y FAMILIAS
Proyecto 1.3: Aprendamos Juntos: vínculo entre generaciones.
Objetivo
Dotar de una oferta extra-curricular a niños y niñas externa a su jornada educativa, que posibilite la actividad laboral de sus padres y fomente el intercambio generacional y la cohesión social mediante módulos realizados de modo voluntario por la gente mayor residente.
Actuación
<ol style="list-style-type: none"> 1. Planificación de un programa que incorpore actividades recreativas, culturales y deportivas destinado a los niños y niñas del barrio. 2. Difusión del programa en las AMPA de colegios y guarderías. 3. Inscripción de voluntarios de la tercera edad. 4. Inscripción de niños y niñas participantes. 5. Puesta en marcha del programa con módulos realizados por gente mayor residente.
Agentes
Ayuntamiento de Mataró Directivos Escuelas de Mataró

ÁMBITO INSTITUCIONAL

Figura 48. Propuesta 2 – Proyecto 2.1

PROPUESTA 2: RECUPERAR LA CENTRALIDAD URBANA Y METROPOLITANA REFORZANDO LA IMAGEN DEL CENTRO
Proyecto 2.1: Muévete con conciencia - Plan de transporte multimodal
Objetivo
Implementar el sistema de transporte intermodal integrando portabicicletas en una nueva red de autobuses urbanos e interurbanos híbridos o eléctricos, así como ubicando estacionamientos seguros (tipo “BICEBERG”) en los principales puntos de intercambio modal -estaciones ferroviarias- para reducir la movilidad privada motorizada y los gases contaminantes.
Actuación
<ol style="list-style-type: none"> 1. Servicio de aparcamiento de bicicletas seguro con sistema “biceberg” con capacidad para 23 bicicletas en cada una de las estaciones ferroviarias y al norte de la c. de la Riera.



2. Instalación de elementos de amarre convencional para bicicletas de uso privativo en los nodos estratégicos de acceso al Centro histórico y área exterior de los equipamientos públicos.
3. Puntos de intercambio de bicicletas convencionales y eléctricas de alquiler (sistema bicing), en la pl. de las Teresas y otros nodos estratégicos (puertas antiguas de la ciudad histórica) de acceso. Funcionamiento pre-pago con tarjeta anual.
4. Campaña de divulgación e incentivos para el uso de la bicicleta en los desplazamientos cotidianos mediante reducciones de las tarifas en transporte público integral.
1. Conversión o reemplazo de la actual flota de autobuses por vehículos híbridos (ahorrando hasta un 22% del gasto en combustible anual por cada una de las unidades transformadas y reduciendo las emisiones hasta un 60% menos y un 90% menos de partículas contaminantes si incluyen los filtros de escape). Además será necesario que incorporen portabicicletas delanteros externos incorporados tanto en vehículos interurbanos y urbanos.

Agentes

Ayuntamiento de Mataró
 Empresas del sector privado de bicicletas
 Empresas privadas de cualquier sector para sponsor
 Compañía de autobuses de Mataró
 Asociación de Empresas Gestoras de Transportes Colectivos Urbanos (ATUC)

Localización

Portales de acceso al núcleo histórico –perímetro de las murallas- y junto a las paradas de autobús urbano e interurbano en la plaza de las Teresas, así como en las puertas de los principales equipamientos públicos culturales. Unidad de aparcamiento seguro de bicicletas sistema “biceberg” al norte de la c. de la Riera.

Temporalidad:

3 a 6 meses desde la campaña de divulgación y promoción del nuevo servicio de alquiler y nuevos puntos de aparcamiento convencional y sistema “biceberg”.
 5 años para el reemplazo progresivo de las unidades de autobús urbano.

Recursos

Aparcamiento convencional de tubo de acero estimado en 156€ x cada bloque de 6 unidades.
 Sistema biceberg estimado en 3.000€/ud con capacidad de custodia de 20 bicicletas.
 O sustitución de la flota de 27 autobuses urbanos por modelo híbrido estimado en 300.000€ /unidad.
 Valor total estimado para el proyecto 2.1 en 8 MEUR

Concertación y tramitación

Ayuntamiento de Mataró
 Empresas del sector privado de bicicletas
 Compañía de autobuses de Mataró
 Empresas privadas sponsor

Evaluación y seguimiento

Evaluación a cargo de las empresas privadas, el seguimiento y el mantenimiento a cargo de las empresas privadas.

Figura 49. Propuesta 2 – 2.2

<p>PROPUESTA 2: RECUPERAR LA CENTRALIDAD URBANA Y METROPOLITANA REFORZANDO LA IMAGEN DEL CENTRO</p>
<p>Proyecto 2.2 : En el centro estás tú - Plan de conectividad peatonal</p>
<p>Objetivo</p> <p>Facilitar la conectividad y la accesibilidad de los mataronenses con el Centro de la ciudad a través de la peatonalización de toda su área, restringiendo la motorización excepto vehículos autorizados.</p>
<p>Actuación</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Elaborar un plan de peatonalización de todo el Centro para facilitar la conexión peatonal con el resto de barrios pavimentación de plataforma única en las siguientes calles y las fases previas de pacificación. 2. Localización de nuevo estacionamiento para las calles peatonales. 3. Modificación del sentido de las vías externas al Centro para re-dirigir el tráfico rodado. 4. Pavimentación de con plataforma única. 5. Implementación de elementos ornamentales como jardineras, arbolado y mobiliario urbano de calidad.
<p>Agentes</p> <p>Ayuntamiento de Mataró</p>
<p>Localización</p> <p>c. de la Riera, c. Argentona, c. de st. Benet, c. Miquel Biada, st. Joan i c. st. Bru.</p>
<p>Temporalidad</p> <p>2 años</p>
<p>Recursos</p> <p>Plataforma única (incluyendo extracción de acera segregada) 56€ x m² Valor a estimar según la calidad de los elementos ornamentales y mobiliario urbano.</p>
<p>Concertación y tramitación</p>



Ayuntamiento y empresa de asfaltos y obras públicas vigente o a concurso.
Evaluación y seguimiento
A cargo de la empresa de asfaltos y el Ayuntamiento.

ÁMBITO ECONÓMICO

Figura 50. Propuesta 3 – Proyecto 3.1

PROPUESTA 3: FOMENTAR EL CENTRO HISTÓRICO COMO UNA NUEVA FUENTE DE DESARROLLO ECONÓMICO
Proyecto 3.1: Nuestra historia es presente - Plan estratégico de promoción turística
Objetivo
Promover el turismo en el Centro histórico para potenciar la imagen la ciudad a escala local y metropolitana a través de la divulgación de su patrimonio histórico arquitectónico y cultural.
Actuación
<ol style="list-style-type: none"> 1. Reuniones de coordinación entre Ayuntamiento, representantes de las distintas instituciones y asociaciones de vecinos e inversores del sector privado. 2. Presentación de las iniciativas que se quieren implantar y retroalimentación por parte de los participantes. Incorporación de nuevas ideas. 3. Elaboración de un logo que represente la imagen patrimonial de la ciudad. 4. Elaboración de un mapa del conjunto del patrimonio histórico arquitectónico y cultural. 5. Creación de rutas temáticas e instalación de señalética. 6. Promoción del Plan a escala local y metropolitana a través de diversos canales de comunicación. 7. Creación de una App con las rutas históricas y la oferta cultural actualizada. 8. Invitación a las rutas temáticas a todos los estudiantes de los centros educativos de Mataró.
Agentes
Asociaciones de comerciantes Asociaciones de vecinos Ciudadanos y voluntarios Ayuntamiento – Concejalía de Urbanismo Diputación de Barcelona Generalitat de Catalunya
Localización
Sector Patrimonial del Centro en conexión con los elementos arquitectónicos del resto de barrios.
Temporalidad
La aplicación del proyecto es inmediata y estimada en 2 años
Recursos

A cargo del Ayuntamiento y empresas del sector privado cultural
Concertación y tramitación
A cargo del Ayuntamiento y las empresas privadas.
Evaluación y seguimiento
A cargo del Ayuntamiento y encuestas a residentes y visitantes.

Figura 51. Propuesta 3 – Proyecto 3.2

PROPUESTA 3: FOMENTAR EL CENTRO HISTÓRICO COMO UNA NUEVA FUENTE DE DESARROLLO ECONÓMICO
Proyecto 3.2: Yo compro en el Centro, compro a mi gente - Plan de protección al comercio local
Objetivo
Promoción y protección del comercio local como alternativa a las grandes cadenas y franquicias comerciales, con un sello distintivo de su oferta, que atraiga población de otros sectores
Actuación
<ol style="list-style-type: none"> 1. Reuniones con asociaciones de comerciantes locales y de vecinos. 2. Identificación del comercio tradicional distinto a la oferta comercial. 3. Rehabilitación del mercado de Plaza Gran mediante un proceso de diseño participativo que fomente la identidad del sector y permita la localización de nuevos comercios. 4. Promoción de los mercados municipales. 5. Diseño de un “paquete” de descuentos fiscales a los pequeños comerciantes establecidos y a todo aquel que decida empezar un proyecto de pequeño establecimiento comercial/ servicios en el barrio. 6. Difusión de la política municipal de incentivo de comercio.
Agentes
Ayuntamiento Asociaciones de comerciantes Asociaciones de vecinos Ciudadanos y voluntarios
Localización
Calles del casco antiguo, en particular c. Barcelona y c. de la Riera
Temporalidad
La realización del proyecto es inmediata y se prevé una duración de 2 años.
Recursos
Los recursos provendrán del Ayuntamiento y la rehabilitación de los mercados municipales provendrá de la Generalitat de Catalunya.



Concertación y tramitación
El programa será implementado por el Ayuntamiento de Mataró
Evaluación y seguimiento
A cargo del Ayuntamiento.

Figura 52. Propuesta 3 – Proyecto 3.3

PROPUESTA 3: FOMENTAR EL CENTRO HISTÓRICO COMO UNA NUEVA FUENTE DE DESARROLLO ECONÓMICO
Proyecto 3.3: Disfrutemos del Centro - Programa de promoción del centro como motor de la vida social
Objetivo
Incrementar la oferta gastronómica, de bares y lugares de encuentro en el Centro como fuente de atracción y entretenimiento para residentes y visitantes.
Actuación
<ol style="list-style-type: none"> 1. Realización de un inventario de la oferta gastronómica y locales actualmente presentes y las faltas de servicios con la participación de los residentes. 2. Identificación y recuperación de los locales vacíos. 3. Cambio de destino de empleo de la planta baja de algunos edificios presentes en los lugares de mayor flujo. 4. Aumentar y diferenciar la oferta por una subvención a los empresarios para que inviertan en las actividades de restauración. 5. Garantizar la apertura de los locales y restaurantes en las horas de punta. 6. Intervenciones de mejoría de las plazas para garantizar un lugar de ocio, bancos, juegos. 7. Promover acontecimientos en las calles y en las plazas del casco antiguo, como festivales artísticos, literarios y musicales, cine al aire libre.
Agentes
Asociaciones de comerciantes Propietarios de locales Asociaciones de vecinos Ayuntamiento – Concejalía de Urbanismo Generalitat de Catalunya
Localización
Casco antiguo: calles y plazas de mayor flujo: pl. Santa Anna, pl. de la Muralla, pl. de Santa María y pl. Gran
Temporalidad
Posterior a la ejecución del proyecto 3.1. Duración para la revitalización estimada en 3 años.
Recursos

Agentes privados Incentivos a partir de estrategias definidas por el Ayuntamiento.
Concertación y tramitación
Agentes privados, empresarios del sector y/o propietarios de los locales vacíos en convenio con el Ayuntamiento.
Evaluación y seguimiento
Evaluación y seguimiento anual a cargo del Ayuntamiento – incluyendo encuestas a las asociaciones de vecinos- y la asociación de empresarios del sector.

ÁMBITO AMBIENTAL

Figura 53. Propuesta 4 – Proyecto 4.1

PROPUESTA 4: INTENSIFICAR LAS ESTRATEGIAS DE ADAPTACIÓN Y MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y MEJORAR LA CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO
Proyecto 4.1: Jardines para el centro - programa de mejora de la calidad del espacio público a través del incremento de verde urbano
Objetivo
Aumentar la densidad de vegetación en los principales espacios libres calificados actualmente como zonas verdes.
Actuación
<ol style="list-style-type: none"> 1. Implementar bandas horizontales de alfombra de líneas que intercalan el pavimento actual con franjas intercaladas de césped y equiseptosida (planta herbácea perenne) y plantas estacionales integrando aspersores de agua en un área de 1.500 m², en la pl. Can Xammar, respetando el área de recreo infantil y el resto de usos. 2. Implementar bandas horizontales de alfombra de líneas que intercalan el pavimento actual con franjas de césped y equiseptosida y plantas estacionales que, a su vez, se intercalan con aspersores de agua, un espacio de 70m² en la pl. de Santa María, en la pl. de l'Ajuntament, en la pl. de Pere Màrtir Viada y en la pl. de les Figueretes. 3. Implementar dos bandas horizontales de alfombra de césped alternando el pavimento actual en la c. de la Riera y la pl. Santa Anna (500 m de longitud por 1 m de ancho por franja). 4. Implementar equipamientos deportivos exteriores antivandálicos (ping-pong y área segregada para juego a la petanca) en la plaza del Café Nou. 5. Elaboración de un inventario de fachadas de viviendas –no catalogadas de patrimoniales- que presenten condiciones para implementar jardines verticales en el eje principal. 6. Mejora del mobiliario urbano del espacio público instalando bancos y elementos sostenibles que favorezcan el desarrollo de las actividades de estar.
Agentes
Ayuntamiento de Mataró – Concejalía de Urbanismo Asociación de vecinos Propietarios de edificaciones degradadas Aigües de Mataró
Localización



Plaza de la Muralla, plaza de Can Xammar, plaza del Café Nou, plaza de Santa María.
Temporalidad
6 meses
Recursos
Alfombras de césped y hierbas estacionales, valor 2.000m ² , estimado en 800.000 € Aspersores de agua y sistema de re-utilización de agua, estimado en 6.000 € Sombreros para bancos, valor por unidad, estimado en 800 € Bancos-hamacas, conjunto de 6 unidades, valor por conjunto 1.500 € Mesas de ping-pong, valor por unidad 2.300 € Valor total estimado proyecto 4.1: 815.000 €
Concertación y tramitación
Ayuntamiento y empresas del sector mediante concurso público
Evaluación y seguimiento
A cargo del Ayuntamiento mediante la supervisión y encuestas realizadas a los usuarios y asociaciones de vecinos sobre el uso de los espacios mejorados

Figura 54. Propuesta 4 – Proyecto 4.2

PROPUESTA 4: INTENSIFICAR LAS ESTRATEGIAS DE ADAPTACIÓN Y MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y MEJORAR LA CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO
Proyecto 4.2: Mataró no derrocha - programa de re-utilización de aguas pluviales
Objetivo
Procurar la capacidad de auto-abastecimiento de agua pluvial re-utilizable a través de sistemas de captación en los tejados para cubrir el riego del verde urbano.
Actuación
<ol style="list-style-type: none"> 1. Implementar cubiertas vegetadas en todas aquellas edificaciones que accedan al plan de rehabilitación concebido en el proyecto: 1.2. Plan de Rehabilitación sostenible de viviendas. Quedando así subordinadas a la dotación económica de dicho proyecto. 2. Implementar varias franjas de drenajes filtrantes (Filter Drains) de unos 20m² (hasta ocupar el ancho de la calle x 2m) en el c. de la Riera. Situando una última en el cruce con la Baixada de Santa Anna. 3. Implementar dos franjas de drenajes filtrantes (Filter Drains) de unos 10m² (hasta ocupar el ancho de la calle x 2m) en la Baixada de les Escaletes. 4. Implementar franjas filtrantes (Filter Strips), aprox. 1.000m² (500m de largo x 1m de ancho) en las dos hileras de césped que conecte el arbolado del c. de la Riera y la plaza Santa Anna, concebidas en el proyecto 4.1.
Agentes
Ayuntamiento de Mataró

Asociación de vecinos Propietarios Comunidades de vecinos
Localización
Calle de la Riera, Baixada de Santa Anna i Baixada de les Escaletes
Temporalidad
6 a 12 meses (coincidiendo algunas de las obras con las necesarias para implementar las actuaciones del proyecto 4.1.)
Recursos
Valor total para el proyecto 4.2 estimado en 2 MEUR.
Concertación y tramitación
A cargo del Ayuntamiento mediante concurso para empresas privadas de sector.
Evaluación y seguimiento
Evaluación a cargo del Ayuntamiento mediante encuestas a las AA.VV y seguimiento periódico para el control del mantenimiento a cargo por la empresa instaladora.

Figura 55. Propuesta 4 – Proyecto 4.3

PROPUESTA 4: INTENSIFICAR LAS ESTRATEGIAS DE ADAPTACIÓN Y MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO Y MEJORAR LA CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO
Proyecto 4.3: Edificios públicos eficientes y sostenibles - Programa de energías renovables para edificios públicos
Objetivo
Cubrir el consumo energético de los principales equipamientos públicos a través de la implementación de energías renovables para reducir las emisiones de CO ² en más de 1.000 t/año y equipamiento.
Actuación
<ol style="list-style-type: none"> 1. Instalación progresiva de placas fotovoltaicas para abastecer el suministro eléctrico. 2. Instalación de caldera de biomasa en cada equipamiento público empleando la astilla de madera (recurso obtenido a partir de la gestión forestal del entorno natural) como fuente primaria para abastecer el servicio de calefacción. 3. Convenio con la planta de cogeneración de energía procedente de biomasa forestal del Vallès Oriental o creación de una nueva planta en la comarca del Maresme.
Agentes
Ayuntamiento de Mataró Consell Comarcal del Maresme Consell Comarcal del Vallès Oriental Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) Intelligent Energy – Europe (IEE) programme Inversores y empresas del sector privado



Localización
Ayuntamiento y equipamientos sanitarios, culturales y otros edificios de la administración.
Temporalidad
5 a 8 años
Recursos
Caldera de biomasa, valor unidad estimado en 400.000€ por equipamiento renovado Placa fotovoltaica, valor unidad estimado en 800€/kW instalado Valor total estimado para el proyecto 4.3 de 7 a 8 MEUR (No incluye la construcción de una planta de biomasa forestal en caso necesario).
Concertación y tramitación
A través del Ayuntamiento y concurso público para las empresas privadas interesadas en el proyecto.
Evaluación y seguimiento
A cargo del Ayuntamiento y el mantenimiento de las empresas implicadas en la renovación.







ÍNDEX

Presentació	1
Calendari.....	3
Cartografia de referència.....	5
Detall del calendari.....	7
Sessió inaugural	13
Programa Mòdul temes avançats (en ordenació del territori).....	15
Programa Mòdul planejament territorial	19
Programa Mòdul ciutat i espais metropolitans	24
Programa Mòdul SIG, planejament i paisatge	27
Programa Cicle de conferències (UAB).....	31
Programa de la setmana de camp a Mataró (9-13 octubre 2017)	33
Avaluació.....	35

PRESENTACIÓ

En nom del Departament de Geografia de la UAB, vull donar una cordial benvinguda als i les estudiants matriculats en aquesta nova edició del Màster en Estudis Territorials i de la Població (METIP), en l'especialitat d'Ordenació del Territori, Desenvolupament Local i Planificació Territorial.

El nostre Departament té ja una llarga tradició en estudis territorials des dels seus orígens a finals dels anys 60'. Ha participat activament en les profundes transformacions que en les darreres dècades s'han donat en el nostre territori, i ha begut de les millors fonts de l'experiència internacional que li permetien interpretar i contribuir a transformar positivament el nostre entorn.

La gestió i l'ordenació del territori en el nostre context no és una tasca fàcil: els darrers anys han suposat la consolidació dels processos d'urbanització en un espai molt humanitzat, amb un relleu difícil, i un marc político-administratiu complex: els governs locals (amb Barcelona com a model de referència des dels JJ.OO.), el govern autònom de la Generalitat, l'Estat espanyol i la Unió Europea. La crisi actual presenta nous reptes i obliga a seleccionar molt bé les prioritats. Ens trobem, doncs, en un moment extraordinari per aprendre de les experiències adquirides i reflexionar sobre el futur.

El METIP té ara ja una notable trajectòria. Es va programar per primera vegada el curs 2006-07, però comptava amb el precedent -des del curs 1986-87- dels nostres estudis de Doctorat, on els cursos sobre anàlisi territorial ja hi tenien una notable presència. D'altra banda, ha estat fonamental la implicació del nostre Departament en programes de grau i postgrau relacionats (grau de Geografia i Ordenació del Territori, grau de Ciències Ambientals, diversos màsters interuniversitaris...); en instituts de recerca de primer nivell (l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, el Centre d'Estudis Demogràfics, l'Institut de Ciència i Tecnologia Ambientals, etc.); o en la presència i gestió de serveis universitaris o institucionals, com són el Laboratori d'Informació Geogràfica i Teledetecció de la UAB, la Cartoteca de la UAB o el mateix Institut Cartogràfic de Catalunya.

És també important esmentar l'articulació del METIP amb el *Màster Interuniversitari en Polítiques i Planificació de les Ciutats, l'Ambient i el Paisatge*, amb la qual cosa es consolida el vincle amb les Universitats de Girona, Lisboa, Sàsser (Alguer) i Institut Universitari d'Arquitectura de Venècia, d'on provenen cada curs un bon nombre d'estudiants per cursar una part del nostre màster. Des del curs 2014-15 els estudiants del METIP tenen l'oportunitat de matricular-se també a aquest màster Internacional, adquirint nova experiència en alguna universitat italiana o portuguesa.

Després d'un cicle de tres edicions centrades en l'anàlisi territorial a les Illes Balears (Formentera, curs 2012-13; Mallorca, 2013-14; i Menorca, 2014-2015), el Màster va iniciar el 2015-2016 un nou cicle amb l'estudi de la problemàtica socioambiental, el planejament i la gestió dels espais lliures de ciutats metropolitanes de Barcelona; començant amb la ciutat de Sabadell, continuant amb Terrassa (2016-2017), i enguany, amb la ciutat de Mataró. El METIP vol consolidar així el seu camí amb un programa renovat, on destaca una forta integració dels seus continguts i una vocació de dotar els alumnes amb unes capacitats clares de competir en l'àmbit professional de la gestió i el planejament territorial. Toca donar les gràcies a tot el professorat que ha participat en aquesta renovació, i també al professorat que ha assumit amb entusiasme el nou curs, com aviat podreu comprovar els qui heu escollit la nostra proposta acadèmica. Creiem que sens dubte, el projecte central del



Màster -la proposta del planejament sostenible per espais litorals a Mataró-, us aportarà un bagatge molt útil com a futurs professionals del planejament. Igualment, aprofiteu per agrair a l'Ajuntament de Mataró, i en particular a la regidoria d'Urbanisme i Medi Ambient, el suport que ens ha ofert per fer possible aquest curs.

Em resta desitjar-vos un molt bon curs, i animar-vos a aprofitar al màxim aquesta experiència, que us pot ser decisiva en el vostre futur proper.

Benvinguts, bienvenidos, benvenuti, welcome!

Carme Miralles-Guasch

Directora

Departament de Geografia UAB

Calendari docent curs 2017-2018 (1r semestre): Itinerari Ordenació del Territori



Setembre 2017

dl	dm	dc	dj	dv	ds	dg
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

Octubre 2017

dl	dm	dc	dj	dv	ds	dg
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

Novembre 2017

dl	dm	dc	dj	dv	ds	dg
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

Desembre 2017

dl	dm	dc	dj	dv	ds	dg
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

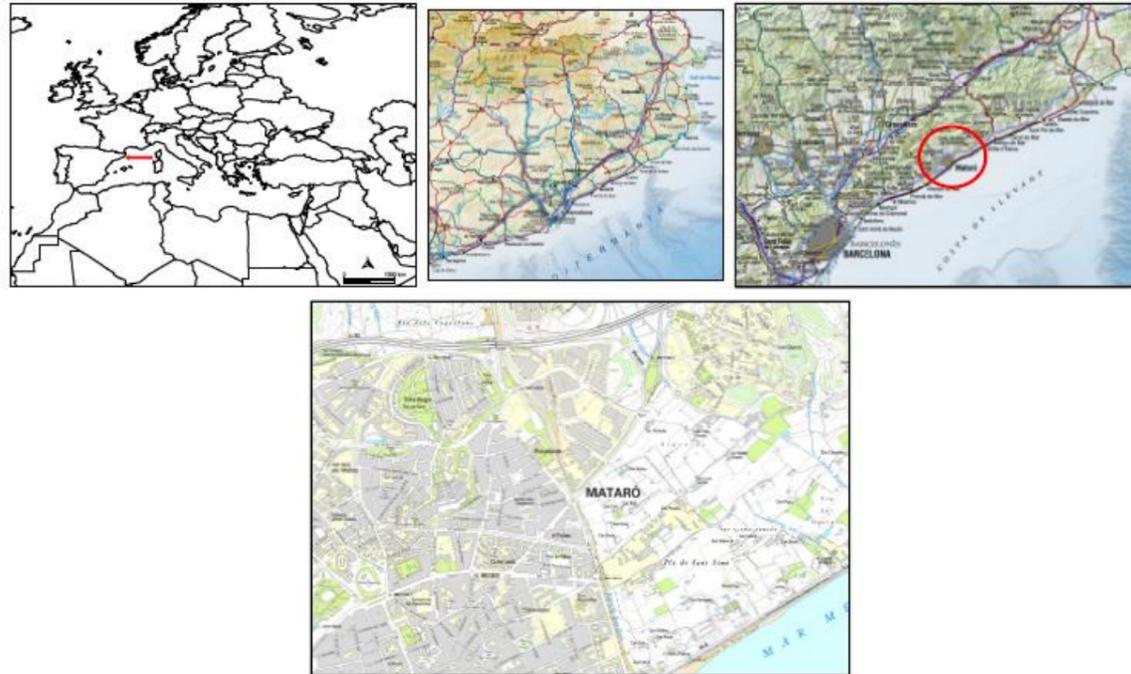
Gener 2018

dl	dm	dc	dj	dv	ds	dg
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

- Conferència inaugural
- Mòdul Temes avançats (sessions de 16:00h - 19:00h)
- Conferències (1,5 hores), Mòdul Temes Avançats (1,5 hores)
- Mòdul Planejament territorial (sis sessions de 16:00h - 20:00h dues sessions de 16:00 a 19 h).
- Mòdul Ciutat i espais metropolitans (sessions de 16:00h - 20:00h)
- Mòdul SIG, planejament i paisatge (sessions de 16:00h - 20:00h).
- Sortida de camp (Mataró)
- Presentació i debat dels escenaris (Mataró)
- Tallers de projecte i propostes (sessions de 4 hores)
- Presentació pública dels treballs troncal (el 25 a la UAB i el 31 a Mataró)
- Festius



Cartografia de referència de l'àrea d'estudi (Mataró)



DETALL DEL CALENDARI

4 d'octubre

Presentació del projecte Troncal: MATARÓ 2050 (1 hora) [Tot el professorat]

Sessió inaugural del Màster en Estudis Territorials i de la Població.
Conferència a càrrec de Javier Martin Vide, geògraf i climatòleg del Departament de Geografia de la Universitat de Barcelona.

EL TERCER INFORME SOBRE EL CANVI CLIMÀTIC A CATALUNYA

5 d'octubre

Sessió 1 (1.30 hores) [Oriol Nel·lo]

Les dinàmiques de transformació del territori i el procés de metropolitanització a la regió metropolitana de Barcelona

Sessió 2 (1.30 hores) [Oriol Nel·lo]

Els instruments per a la gestió del territori a Catalunya

9, 10, 11 i 13 d'octubre

Treball de camp

Coordinació: David Saurí i Jordi Nadal

16 d'octubre

Sessió 1 (2 hores) [Pere Serra]

Presentació del mòdul

Sessió 2 (2 hores) [Pere Serra]

Mapes continus: MDE i derivats (pendent, orientació). Identificació de classes

17 d'octubre

Sessió 1 (2 hores) [Antònia Casellas]

Globalització, ciutat i àrees metropolitanes: principals reptes terminològics i metodològics

Sessió 2 (2 hores) [Anna Ortiz]

Salut, espais públics i ciutat

18 d'octubre

Sessió 2 (3 hores) [David Saurí]

1a part: Ciutats i canvi climàtic: Introducció

2a part: El futur i eines per imaginar-lo: construcció d'escenaris

19 d'octubre

Sessió 3 (1.30 hores) [Oriol Nel·lo]

El planejament territorial: problemàtica, continguts i mètode

Sessió 4 (1.30 hores) [Oriol Nel·lo]

El Pla Territorial Metropolità de Barcelona

23 d'octubre



<i>Sessió 3 (4 hores) [Pere Serra]</i> Funcions de geoprocés i eines d'anàlisi espacial
24 d'octubre
<i>Sessió 3 (4 hores) [Anna Ortiz]</i> Urbanisme i gènere
25 d'octubre
<i>Sessió 3 (1:45 hores) [David Saurí]</i> Polítiques territorials i urbanes europees 2050
Primera conferència (1 hora) [Vicenç Garcia, UPC] CANVI CLIMÀTIC, SISTEMES COSTANERS I DINÀMICA LITORAL
26 d'octubre
<i>Sessió 5 (1.30 hores) [Oriol Nel-lo]</i> El règim jurídic del sòl i el planejament urbanístic
<i>Sessió 6 (1.30 hores) [Oriol Nel-lo]</i> El sistema de planejament
30 d'octubre
<i>Sessió 4 (4 hores) [Pere Serra]</i> Operacions bàsiques aplicades al planejament urbà i territorial
31 d'octubre
<i>Sessió 4 (4 hores) [Antònia Casellas]</i> Planificació i política: què planifiquen, com planifiquem i per aquí ho fem?
2 de novembre
<i>Sessió 7 (1.30 hores) [Oriol Nel-lo]</i> La política de sòl i habitatge
<i>Sessió 8 (1.30 hores) [Oriol Nel-lo]</i> Les polítiques de rehabilitació urbana
6 de novembre
<i>Sessió 5 (4 hores) [Pere Serra]</i> Operacions avançades aplicades al planejament urbà i territorial
7 de novembre
<i>Sessió 5 (2 hores) [Antònia Casellas]</i> Els reptes interconnectats i les escales d'actuació: repte ambiental, repte energètic i repte social
Conferència (pendent de confirmar) (2 hores)
8 de novembre
<i>Sessió 4 (1:45 hores) [David Saurí]</i> Canvi Climàtic : Estratègies de Mitigació.
Segona conferència (1 hora) [Juan Antonio Módenes, UAB i CED] DIMENSIONS D'ANÀLISI DE L'HABITATGE EN ENTORNS URBANS LITORALS: DEMANDA DEMOGRÀFICA I DEMANDA TURÍSTICA

9 de novembre
ENTREGA DE LA DIAGNOSI
13 de novembre
<i>Sessió 6 (2 hores) [Pere Serra]</i> Operacions avançades aplicades al planejament urbà i territorial
<i>Sessió 7 (2 hores) [Pere Serra]</i> Examen teòric del mòdul
14 de novembre
<i>Sessió 6 (2 hores) [Anna Ortiz]</i> Benestar i ciutat
Conferència (pendent de confirmar) (2 hores)
15 de novembre
<i>Sessió 5 (1:45 hores) [David Saurí]</i> Canvi Climàtic: Estratègies d'Adaptació
Tercera conferència (1 hora) [Anna Ribas, UdG] LES INUNDACIONS A LES RIERES MEDITERRÀNIES
16 de novembre
<i>Sessió 9 (1.30 hores) [Eduard Ariza]</i> Les polítiques i els instruments de planejament de l'espai litoral
<i>Sessió 10 (1.30 hores) [Eduard Ariza]</i> Les polítiques i els instruments de planejament de l'espai litoral
20 de novembre
<i>Sessió 8 (4 hores) [Pere Serra]</i> Tallers d'operacions avançades aplicades a cadascun dels barris analitzats, per grups
21 de novembre
<i>Sessió 7 (2 hores)</i> . Presentació i discussió de les lectures
Examen (1 hora)
22 de novembre
<i>Sessió 6 (1:45 hores) [David Saurí]</i> Mitigació i Adaptació al Canvi Climàtic a Europa
Quarta conferència (1 hora) [Joaquín Recaño, UAB i CED] EL COMPONENT MIGRATORI EN L'EVOLUCIÓ DEMOGRÀFICA DELS ESPAIS URBANS I PERIURBANS DEL LITORAL ESPANYOL DES DE FINALS DE LA DÈCADA DELS VUITANTA DEL SEGLE XX
23 de novembre
ENTREGA DE LA PROPOSTA D'ESCENARIS
23 de novembre
<i>Sessió 11 (1.30 hores) [Eduard Ariza]</i> La gestió de les transformacions socials i ambientals de l'espai litoral



Sessió 12 (1.30 hores) [Eduard Ariza] La gestió de les transformacions socials i ambientals de l'espai litoral
27-30 de novembre
PRESENTACIÓ I DISCUSSIÓ D'ESCENARIS A LES PLATAFORMES VEINALS DE MATARÓ
4 de desembre
Sessió 9 (4 hores) [Pere Serra] Tallers d'operacions avançades aplicades a cadascun dels barris analitzats, per grups
5 de desembre
Sessió 7 (3 hores) [Francesc Muñoz] Seguiment treballs
7 de desembre
Taller (3 hores) Lliurament i presentació de les memòries + escenaris amb validació als barris de Mataró + debat amb participació del professorat
11 de desembre
Taller (3 hores) Preparació per grups de l'elaboració dels criteris i DAFO de cada barri
12 de desembre
Sessió 8 (3 hores) [Francesc Muñoz] Seguiment treballs
13 de desembre
Sessió 9 (1:45 hores) [David Saurí] Mitigació i Adaptació al canvi Climàtic a Catalunya
Cinquena conferència (1 hora) [Josep M. Aguirre, UdG] EL RÈGIM JURÍDIC DEL LITORAL CATALÀ
14 de desembre
Sessió 13 (1.30 hores) [Oriol Nel·lo] Els agents urbans, les polítiques i els instruments de planejament
Sessió 14 (1.30 hores) [Oriol Nel·lo] Terrassa 2050. Escenaris relatius al marc institucional i al planejament
18 de desembre
Taller (1:45 hores) [David Saurí] Seguiment de resultats
19 de desembre
Sessió 10 (4 hores) [Pere Serra] Tallers d'operacions avançades aplicades a cadascun dels barris analitzats, per grups
19 de desembre
Seguiment treballs
20 de desembre

Sessió 10 (1:45 hores) [David Saurí] Justícia Climàtica
Sisena conferència (1 hora) [Toni López, CED] CAP A CIUTATS MÉS POLARITZADES? REPTES SOCIODEMOGRÀFICS EN UN NOU CONTEXT URBÀ
21 de desembre
Sessió 15 (1.30 hores) [Oriol Nel·lo] Els agents urbans, les polítiques i els instruments de planejament
Sessió 16 (1.30 hores) [Oriol Nel·lo] Terrassa 2050. Escenaris relatius al marc institucional i al planejament
22 de desembre
ENTREGA DE CRITERIS I DAFO
8 i 9 de gener
Taller (3 hores) Elaboració de materials de difusió de resultats
10 i 11 de gener
Taller (3 hores) Preparació per grups de propostes i projectes d'actuació en els barris
15 i 16 de gener
Taller (3 hores) Presentació de propostes i projectes i debat amb participació del professorat
16 de gener
ENTREGA DE PROPOSTES I PROJECTES
17 i 18 de gener
Taller (3 hores) Presentació preliminar dels treballs
22-24 de gener
Presentació preliminar dels treballs
25 de gener
Sessió de cloenda, exposició de materials i presentació pública dels treballs (UAB)
31 de gener
Exposició de materials i presentació pública dels treballs (Mataró). NOTA: la data pot variar



SESSIÓ INAUGURAL

4 d'octubre 2017

Primera part:

Benvinguda als participants [Carme Miralles-Guasch] i presentació del programa troncal del METIP. Objectius, contingut i mètode [David Saurí]. Aula 402, Facultat de Filosofia i Lletres de la Universitat Autònoma de Barcelona.

Segona part:

El Departament de Geografia de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) es complau a convidar-vos a la Conferència inaugural del Màster en Estudis Territorials i de la Població de la UAB:.

Universitat Autònoma de Barcelona

Departament
de Geografia

“El Tercer Informe sobre el Canvi Climàtic a Catalunya”,

a càrrec de Javier Martín Vide, geògraf i climatòleg del Departament de Geografia de la UB.

L'acte se celebrarà el **dimecres 4 d'octubre**, a les **18 hores**,

a la Sala d'Actes B7-1056 de la Facultat de Filosofia i Lletres de la Universitat Autònoma de Barcelona (C/ de la Fortuna, s/n, de Cerdanyola del Vallès).

Bellaterra, octubre del 2017

PROGRAMA MÒDUL TEMES AVANÇATS (EN ORDENACIÓ DEL TERRITORI)

COORDINACIÓ: DAVID SAURÍ

PROFESSORS: DAVID SAURÍ i FRANCESC MUÑOZ RAMÍREZ

1. Els temes avançats de l'ordenació del territori: la importància de la reflexió teòrica i metodològica sobre futurs socioambientals a les àrees urbanes.

L'assignatura pretén reflexionar al voltant de les aportacions teòriques i metodològiques més útils i innovadores per tal d'analitzar les interrelacions entre les diverses especialitats de Geografia i Ordenació del Territori, amb un èmfasi especial en les dimensions socioambientals. Aquesta reflexió es concreta mitjançant el tema genèric de les relacions entre canvi climàtic i ciutats.

La reflexió teòrica ha de servir per a interpretar les qüestions i els problemes socials, i ambientals sorgits de les transformacions urbanes contemporànies a diferents escales i per a desenvolupar possibles escenaris socioambientals pel futur.

Per aconseguir això, la temàtica del mòdul s'estructurarà entorn dels processos de canvi socioambiental a les ciutats del nostre entorn i molt especialment en els impactes que el canvi climàtic pot causar en aquestes ciutats. Els impactes del canvi climàtic tindran lloc en entorns urbans que el planejament ha de saber adaptar. A més, aquest planejament ha de poder comptar amb eines que ens permetin pensar i actuar futurs possibles, siguin desitjats o no desitjats.

Cal conèixer doncs quins són els principals referents futurs de les àrees urbanes, com per exemple les directrius europees sobre com gestionar les dinàmiques urbanes de les properes dècades al continent o les previsions demogràfiques i econòmiques més plausibles per aquestes ciutats. També ens cal conèixer les estratègies de mitigació i adaptació al canvi climàtic i al canvi socioambiental en general i disposar d'elements que ens permetin sotmetre aquestes directrius, previsions i estratègies a l'escrutini públic mitjançant mecanismes participatius.

2. Objectius del mòdul

En el marc de la programació troncal del METIP 2017-2018 el mòdul de Temes Avançats (en Ordenació del Territori) té com objectius:

- Que l'alumnat sàpiga aplicar els coneixements adquirits i la capacitat de resolució de problemes en entorns nous o poc coneguts i en contextos més amplis (o multidisciplinaris) relacionats amb la seva àrea d'estudi.
- Que l'alumnat sàpiga comunicar les seves conclusions i els coneixements i raons últimes que les sustenten a públics especialitzats i no especialitzats d'una manera clara i sense ambigüitats.
- Que l'alumnat sàpiga posseir les habilitats d'aprenentatge que li permeti continuar estudiant d'una manera que haurà de ser en gran mesura auto dirigida o autònoma.
- Que l'alumnat sàpiga aplicar les diferents metodologies d'anàlisi geogràfica a diferents escales territorials, especialment la urbana i sàpiga integrar qüestions socials i qüestions ambientals.



Que l'alumnat sàpiga analitzar i interpretar la interrelació entre les dinàmiques urbanes, dinàmiques demogràfiques i dinàmiques ambientals, especialment les derivades del canvi climàtic

f) Que l'alumnat sàpiga detectar la complexitat de les dinàmiques territorials, demogràfiques i ambientals i reconèixer els mecanismes de gestió més eficients, en particular en situacions de conflicte.

Per aconseguir aquests objectius, l'alumnat haurà de saber:

Valorar la incidència del marc legislatiu, econòmic, polític i social en les dinàmiques demogràfiques territorials i ambientals .

- Reconèixer la interrelació entre sistema polític i jurídic, sistema demogràfic, dinàmica territorial i sistema ambiental .

- Aplicar críticament els conceptes i plantejaments teòrics més avançats a l'estudi de l'ordenació del territori la població i el medi ambient.

- Identificar els paradigmes de referència de les línies actuals d'investigació en temes territorials, ambientals i demogràfics.

- Identificar els canvis socioambientals a diferents escales (micro, meso, macro) com a eix de la investigació geogràfica .

3. Treball de curs i avaluació

L'avaluació del mòdul de Temes Avançats (en ordenació del territori), com a part integrant del programa troncal del METIP 2017-18, tindrà una part de l'avaluació específica del mòdul, en què l'alumne/a haurà de demostrar una sèrie d'habilitats instrumentals i coneixements sobre el que s'ha tractat a les sessions d'aula i una altra part que serà l'avaluació del treball troncal.

L'avaluació es distribuirà de la següent manera:

- Examen individual (25% de la nota).
- Participació activa en les sessions (10% de la nota).
- Treball troncal: 65% de l'avaluació.

4. Càrrega lectiva, horaris i programació (veure també el full de programació general)

El mòdul Temes avançats (en ordenació del territori) consta de 9 ECTS, la qual cosa significa 225 hores de treball de l'alumnat. D'aquestes 225 hores, 54 són de classe amb presència del professorat que es distribueixen en hores de classe per part dels responsables de l'assignatura; conferències a càrrec d'experts (a la UAB i a Terrassa) i tallers (llevat del primer, la resta es faran conjuntament amb els altres mòduls)

Cal tenir present que és obligatòria l'assistència a les jornades completes de treballs de camp a Mataró (9-13 Octubre 2017) , a la sessió inaugural, al cicle de conferències i a les jornades de cloenda.

L'organització dels continguts es realitzarà de la següent manera:

4 Octubre 2017

Sessió 1 (1 hora) [David Saurí]

Presentació del Treball Troncal: MATARÓ 2050

18 Octubre 2017

Sessió 2 (3 hores) [David Saurí]

1a part: Ciutats i canvi climàtic: Introducció

2a part : El futur i eines per imaginar-lo: construcció d'escenaris

25 Octubre 2017

Sessió 3 (1:45 hores) [David Saurí]

Polítiques territorials i urbanes europees 2050

Primera conferència (1 hora) *Vicenç Gracia (UPC):*

Canvi climàtic, sistemes costaners i dinàmica litoral

8 Novembre 2017

Sessió 4 (1:45 hores) [David Saurí]

Canvi Climàtic : Estratègies de Mitigació

Segona conferència (1 hora) *Juan Antonio Módenes (UAB) :*

Dimensions d'anàlisi de l'habitatge en entorns urbans litorals: demanda demogràfica i demanda turística

15 Novembre 2017

Sessió 5 (1:45 hores) [David Saurí]

Canvi Climàtic: Estratègies d'Adaptació

Tercera conferència (1 hora) *Anna Ribas (UdG):*

Les inundacions a les rieres mediterrànies]

22 Novembre 2017

Sessió 6 (1:45 hores) [David Saurí]

Mitigació i Adaptació al Canvi Climàtic a Europa



Quarta conferència (1 hora) [Joaquín Recaño (UAB):

El component migratori en l'evolució demogràfica dels espais urbans i periurbans del litoral espanyol des de finals de la dècada dels vuitanta del segle XX"]

5 Desembre 2017

Sessió 8 (3 hores) [Francesc Muñoz Ramírez]

12 Desembre 2017

Sessió 9 (3 hores) [Francesc Muñoz Ramírez]

Seguiment treballs

13 Desembre 2017

Sessió 10 (1:45 hores) [David Saurí]

Mitigació i Adaptació al canvi Climàtic a Catalunya

Cinquena conferència (1 hora) [Josep M. Aguirre (UdG):

El regim jurídic del litoral català

20 Desembre 2017

Sessió 11 (1:45 hores) [David Saurí]

Justícia Climàtica

Sisena conferència (1 hora) Toni López (UAB)

Cap a ciutats més polaritzades? Reptes sociodemogràfics en un nou context urbà"

Durant les classes del mòdul es repartirà una bibliografia especialitzada per a cada tema.

PROGRAMA MÒDUL D'ORDENACIÓ, PLANEJAMENT I GESTIÓ DEL TERRITORI

COORDINACIÓ: ORIOL NEL·LO

PROFESSORS: ORIOL NEL·LO I EDUARD ARIZA

1. Introducció

El Màster d'Estudis Territorials i de la Població del Departament de Geografia de la Universitat Autònoma de Barcelona té per objectiu la formació de professionals en l'anàlisi i la gestió del territori. Enguany dedicarà el seu programa troncal a l'estudi i a l'elaboració de propostes per a la planificació i la gestió urbana a la ciutat de Terrassa.

El programa complet, consultable en el Quadern de Troncal, està integrat per quatre mòduls -Temes Avançats, Ordenació del Territori, Sistemes d'Informació Geogràfica i Paisatge, Ciutat i espais metropolitans-, els cicles de conferències a Terrassa i a Bellaterra i el treball de camp. A continuació trobareu el contingut de les lliçons del mòdul d'Ordenació del Territori que impartirà el professor Oriol Nel·lo.

2. L'ordenació del territori: tècnica professional, instrument administratiu i disseny polític

Els processos de transformació del territori en les societats contemporànies es caracteritzen per la seva velocitat i la seva profunditat. La integració de l'espai a escala planetària i l'avenç del procés d'urbanització comporten canvis radicals tant en l'estructuració dels sistemes urbans, com en l'ocupació del territori, la utilització dels recursos i la configuració del paisatge. Canvis que són alhora causa i efecte de les dinàmiques demogràfiques, de l'organització dels processos productius, de la circulació dels factors (capital, mercaderies, informació, força de treball), de l'estructuració social i de la distribució de la riquesa.

A escala regional, a les regions mediterrànies europees, la integració del territori i l'avenç del procés d'urbanització ocorregudes durant el darrer mig segle han estat estretament relacionades amb el desenvolupament econòmic, la disminució de les desigualtats territorials, la unificació dels mercats laborals i la major accessibilitat als serveis. Tanmateix, la concreció de les transformacions territorials ha comportat també en molts casos l'aparició o l'agreujament de diverses problemàtiques, vinculades a factors com l'ocupació accelerada del sòl, la dispersió de la urbanització, l'especialització funcional dels llocs, l'augment del cost dels serveis, l'increment de les necessitats de la mobilitat, el malbaratament dels recursos naturals o els riscos de la segregació social.

En aquest context, és a dir, davant de les potencialitats i les problemàtiques que es deriven de les transformacions territorials contemporànies, pren una importància creixent la capacitat dels poders públics d'ordenar el territori en benefici de la col·lectivitat. Per això resulta necessari dotar-se de diagnòstics, instruments i normatives capaços d'orientar, potenciar i, quan s'escaigui, corregir, les dinàmiques territorials en curs. Aquest és el camp de l'ordenació del territori com a tècnica professional, com a actuació administrativa i com a disseny polític.

3. Objectius del mòdul: el coneixement dels instruments i l'aprenentatge de les tècniques



El mòdul s'insereix en el programació troncal del METIP 2016-2017, que té com a finalitat principal oferir als estudiants la possibilitat de participar en l'elaboració, a efectes didàctics, d'un instrument d'ordenació del territori. A aquests efectes, totes els mòduls del primer semestre del Màster s'integren en un únic programa, configurat, a més de les sessions didàctiques, per un exercici intensiu de treball de camp, dos cicles de conferències i tres setmanes de tallers. L'exercici proposat per aquest any és l'elaboració d'un document de *La planificació i gestió dels espais públics a la ciutat de Mataró i el seu entorn en la perspectiva 2050*.

En aquest context, el mòdul de planejament territorial del Màster d'Estudis Territorials i de la Població té precisament com objectiu perfeccionar la capacitat dels estudiants de intervenir professionalment en l'ordenació del territori. En les lliçons impartides pel professor Oriol Nel-lo s'estudiaran els diversos instruments disponibles per a l'ordenació i la gestió del territori. Es partirà de l'experiència catalana de les darreres dècades en aquest camp i, a partir de l'estudi de les seves realitzacions, amb el seu potencial i les seves limitacions, s'avançarà cap a l'adquisició de coneixements i tècniques de caràcter general. A les classes del professor Eduard Ariza farà èmfasi en els aspectes distintius de la planificació i gestió territorial dels espais litorals.

Des del punt de vista de les capacitats, l'objectiu central del mòdul es concreta en dues direccions:

- a) Per un costat, donar a conèixer als estudiants els instruments vigents en matèria d'ordenació territorial.
- b) Per l'altre, avesar-los a la pràctica de la comprensió, l'elaboració i la gestió d'aquests instruments.

D'altra banda, des del punt de vista professional es treballaran amb particular atenció aspectes com són:

- a) L'estudi de les fonts normatives en matèria d'ordenació del territori
- b) La comprensió dels circuits administratius que hi tenen relació.
- c) El coneixement dels recursos cartogràfics, estadístics i administratius per a la seva elaboració i gestió.
- d) L'anàlisi dels instruments vigents (plans territorials, plans directors urbanístics, planejament urbanístic general, normatives sectorials).
- e) Les tècniques per a la seva elaboració.
- f) La formació i la col·laboració en equips interdisciplinars per a la seva confecció i gestió.

4. Treball de curs i avaluació: l'elaboració *hands-on* d'un instrument de planejament territorial

Com s'ha dit, el mòdul forma part del programa troncal del METIP 2016-2017, programa que té com a objectiu principal, perfeccionar les capacitats dels alumnes d'intervenir directament com a futurs professionals en l'elaboració i la gestió d'instruments d'ordenació del territori.

L'objectiu dels ensenyaments troncal del primer semestre consistirà en dotar els estudiants de les habilitats conceptuals i pràctiques per al disseny i redacció d'instruments planejament urbà.

Així, el programa del Mòdul ha estat elaborat de manera coordinada amb la resta dels mòduls del semestre, de manera tal que, a més, dels continguts de caràcter conceptual i instrumental, es disposi del temps necessari per tal que els alumnes puguin elaborar, a efectes didàctics, un instrument de planejament amb allò que serien tots els seus elements.

El procés s'estructurarà en cinc etapes:

- a) *Reconeixement territorial*. Contingut: Memòria explicativa sobre les dinàmiques de transformació del urbana a Terrassa.
- b) *Anàlisi de les problemàtiques territorials i ambientals*. Contingut: Estudi de la problemàtica ambiental i urbanística del rodal de Terrassa. Construcció d'escenaris amb l'horitzó 2050.
- c) *Identificació de potencialitats i riscos*. Contingut: elaboració de les taules SWOT.
- d) *Establiment de criteris i objectius*. Contingut: concepte, criteris i proposta d'objectius específics a assolir en l'exercici de planejament (a aquests efectes, es suggeriran objectius contrastats als diversos grups per tal de fer evidents les diverses possibilitats d'utilització del planejament).
- e) *Elaboració dels projectes i propostes d'intervenció*. Contingut: propostes per a la .

5. Horaris, tasques i avaluació

Per a l'elaboració d'aquest projecte el mòdul constarà de les activitats següents:

10 sessions de 120 minuts, per un total 20 hores.

El mòdul s'avaluarà a través d'un examen.

Hi haurà possibilitat de reavaluació de l'examen específic del mòdul. No hi haurà possibilitat de re-avaluació per al treball troncal.

6. Instruments i materials d'autoaprenentatge

A l'inici del curs es posaran diversos materials i recursos formatius a disposició d'aquells estudiants que, per raó de l'especialització de la seva formació prèvia o de la seva procedència, considerin que els cal un treball previ addicional per tal d'adequar el seu nivell de formació en matèria d'urbanisme i ordenació del territori.

Aquests materials inclouran mecanismes d'autoavaluació, però el seu contingut no serà objecte d'avaluació separada en el marc del mòdul.

7. Programa del mòdul

El programa definitiu del Mòdul serà el que apareixerà en el Quadern de Bloc, integrat amb les matèries Sistemes d'Informació Geogràfica i Paisatge, Ciutat i Espais Metropolitans i Temes Avançats.

Tanmateix, a efectes informatius, s'indica a continuació el contingut de les 24 sessions lectives de les constarà el mòdul. Cada una d'aquestes sessions constarà de 90 minuts.

L'organització dels continguts es realitzarà de la següent manera:

5 d'octubre 2017

Sessió 1 (1.30 hores) [Oriol Nel-lo]

Les dinàmiques de transformació del territori i el procés de metropolitanització a la regió metropolitana de Barcelona



Sessió 2 (1.30 hores) [Oriol Nel·lo]

Els instruments per a la gestió del territori a Catalunya

19 d'octubre 2017

Sessió 3 (1.30 hores) [Oriol Nel·lo]

El planejament territorial: problemàtica, continguts i mètode

Sessió 4 (1.30 hores) [Oriol Nel·lo]

El Pla Territorial Metropolità de Barcelona

26 d'octubre 2017

Sessió 5 (1.30 hores) [Oriol Nel·lo]

El règim jurídic del sòl i el planejament urbanístic

Sessió 6 (1.30 hores) [Oriol Nel·lo]

El sistema de planejament

2 de novembre 2017

Sessió 7 (1.30 hores) [Oriol Nel·lo]

La política de sòl i habitatge

Sessió 8 (1.30 hores) [Oriol Nel·lo]

Les polítiques de rehabilitació urbana

16 de novembre 2017

Sessió 9 (1.30 hores) [Eduard Ariza]

Les polítiques i els instruments de planejament de l'espai litoral

Sessió 10 (1.30 hores) [Eduard Ariza]

Les polítiques i els instruments de planejament de l'espai litoral

23 de novembre 2017

Sessió 11 (1.30 hores) [Eduard Ariza]

La gestió de les transformacions socials i ambientals de l'espai litoral

Sessió 12 (1.30 hores) [Eduard Ariza]

La gestió de les transformacions socials i ambientals de l'espai litoral

14 de desembre 2017

Sessió 13 (1.30 hores) [Oriol Nel·lo]

Els agents urbans, les polítiques i els instruments de planejament

Sessió 14 (1.30 hores) [Oriol Nel·lo]

Terrassa 2050. Escenaris relatius al marc institucional i al planejament

21 de desembre 2017

Sessió 15 (1.30 hores) [Oriol Nel·lo]

Els agents urbans, les polítiques i els instruments de planejament

Sessió 16 (1.30 hores) [Oriol Nel·lo]

Terrassa 2050. Escenaris relatius al marc institucional i al planejament

Aquest calendari podrà ser modificat d'acord amb les incidències que puguin produir-se o per les necessitats de la docència.



PROGRAMA MÒDUL CIUTAT I ESPAIS METROPOLITANS

COORDINACIÓ: ANNA ORTIZ

PROFESSORES: ANTÒNIA CASELLAS I ANNA ORTIZ

“Cities are the contradictions of capitalism, spelled out in crowds. They are engines of prosperity and inequality in equal measure, and when the inequality tips poor they look unsavable; when it tips rich, they look unjust. And then cities unfold a subtler contradiction—they shine by bringing like-minded people in from the hinterland (gays, geeks, Jews, artists, bohemians), but they thrive by asking unlike-minded people to live together in the enveloping metropolis. While the clumping is fun, the coexistence is the greater social miracle” Adam Gopnik (2015) “Naked Cities. The death and life of urban America”. The New Yorker

“Los planificadores podrían aprender la lección de la larga historia de la arquitectura moderna, hecha de sueños excelsos y desastres abominables: el gran secreto de una ‘buena ciudad’ es que brinda a la gente la oportunidad de hacerse responsable de sus actos ‘en una sociedad históricamente imprevisible’, no en un ‘mundo onírico de armonía y orden preestablecido’. Quien quiera dedicarse a inventar un espacio urbano guiado tan sólo por los preceptos de la armonía estética y la razón, hará bien en detenerse un instante a meditar sobre aquello de que ‘los hombres no se vuelven buenos siguiendo las órdenes buenas o los buenos planes de otros’.

Se puede agregar que la responsabilidad humana, condición última e indispensable de la moral en las relaciones humanas, hallaría en el espacio perfectamente diseñado una tierra yerma, cuando no directamente venenosa. De ninguna manera podría crecer —ni qué hablar de florecer— en un espacio higiénicamente puro, libre de sorpresas, ambivalencia y conflictos. Las únicas personas capaces de afrontar su responsabilidad son aquellas que han dominado el difícil arte de actuar en circunstancias de ambivalencia e incertidumbre, nacidas de la diferencia y la variedad. Las personas moralmente maduras son seres humanos que aprenden a ‘desear lo desconocido, a sentirse incompletos sin una cierta anarquía en sus vidas’, que saben ‘amar la alteridad a su alrededor’” Bauman, Zygmunt (1999) La globalización. Consecuencias humanas, p. 63

“El director de urbanismo de la City de Londres decía que el equipamiento más importante de una ciudad era el café o el bar, el lugar donde la gente se encuentra y habla, se pasa información y se comentan chafarderías, y donde pueden convivir personas de todo tipo. Es decir, nos hacen falta muchos lugares de encuentro y de relación. La relación con la ciudad y entre los ciudadanos es de contacto, oral y sensorial, de hablarse y de verse, de escucharse y de tocarse, olerse y observarse. Y las arquitecturas urbanas pueden ser ciudadanas o urbanicidas” Borja, Jordi (2005), “Urbanisme i ciutadania” Barcelona Metròpolis Mediterrània, p. 8

1. Introducció i objectius

L'assignatura té com objectiu explorar conceptes que permeten entendre la ciutat i l'espai públic actual, i obtenir elements que ajudin a pensar sobre el desenvolupament futur, i les possibles mesures i alternatives per eliminar problemàtiques socials i ambientals que presenta la ciutat contemporània. Es tracta de treballar a nivell teòric i conceptual termes clau que ens ajudin a pensar la ciutat i l'espai públic incorporant una mirada social i política crítica. Els principals temes que es tracten són la dualitat global-local, i ciutat i espai-metropolità; espai públic;

desigualtat; diversitat social i cultural, així com la conformació d'impugnacions i alternatives al model de creixement de la ciutat neoliberal -el dret a la ciutat, la ciutat inclusiva i la justícia, entre altres.

2. Treball de curs i avaluació

L'avaluació del mòdul de Temes Avançats (en ordenació del territori), com a part integrant del programa troncal del METIP 2016-17, tindrà una part de l'avaluació específica del mòdul, en què l'alumne/a haurà de demostrar una sèrie d'habilitats instrumentals i coneixements sobre el que s'ha tractat a les sessions d'aula i una altra part que serà l'avaluació del treball troncal.

L'avaluació es distribuirà de la següent manera:

- Assaig individual (25% de la nota).
- Participació activa en les sessions (10% de la nota).
- Treball troncal: 65% de l'avaluació.

L'organització dels continguts es realitzarà de la següent manera:

Antònia Casellas (ACP) i Anna Ortiz (AOG)

Dimarts 17 d'octubre de 2017 (16:00h. - 20:00h.)

- Presentació de l'assignatura i del treball.
- Globalització, ciutat i àrees metropolitanes: principals reptes terminològics i metodològics (2 hores) ACP
- Salut, espais públics i ciutat (2 hores) AOG.

Dimarts 24 d'octubre de 2017 (16:00h. - 20:00h.)

- Urbanisme i gènere (4 hores) AOG.

Zaida Muxí Martínez, Roser CasanoVas, Adriana Ciocchetto, Marta Fonseca y Blanca Gutiérrez Valdivia (2011) “¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo?”, *Feminismo/s*, 105-129.

Elizabeth L. Sweet & Sara Ortiz Escalante (2015), “Bringing bodies into planning: visceral methods, fear and gender violence”, *Urban Studies*, 52 (10), 1826-1845.

Dimarts 31 d'octubre de 2017 (16:00h. - 20:00h.)

- Planificació i política: Què planifiquem, com planifiquen i per aquí ho fem? (4 hores) ACP

Campbell, Scott (1996). “Green cities, growing cities, just cities?: Urban planning and the Contradictions of Sustainable Development”, *Journal of the American Planning Association*, 62 (3) p. 296-312.

Poli, Corrado (2010) “Sustainable Development: from Fallacy to Fraud”, *Human Geography. A new Radical Journal*, 3 (2) p. 63-82.

**Dimarts 7 de novembre de 2017 (16:00h. - 20:00h.)**

- Els reptes interconnectats i les escales d'actuació: repte ambiental, repte energètic i repte social. ACP

- Conferència (2 hores) – S'anunciarà a classe.

Casellas, Antònia (2014) "Desenvolupament local i territori. Del creixement indiscriminat a la viabilitat social i econòmica", Diputació de Barcelona. Àrea de Desenvolupament Econòmic i Ocupació. 25 p

Estela, Oriol (2015) "Políticas públicas para economías locales resilientes", *Rivista Internazionale di Cultura Urbanistica*, p. 81-94.

Dimarts 14 de novembre de 2017 (16:00h. - 20:00h.)

- Benestar i ciutat (2 hores) AOG.

- Conferència (2 hores) – S'anunciarà a classe.

Amin, Ash (2002), "Ethnicity and the multicultural city: living with diversity", *Environment and Planning A*, 34, 959-980.

Anguelovski, Isabelle (2014), *Neighborhood as refuge* (Community, Reconstruction, Place Remaking and Environmental Justice in the City), MIT Press: Cambridge, Mass (cap 2: "Environmental justice, urban development and place identity").

Dimarts 21 de novembre de 2017 (16:00h. - 18:00h.)

- Presentació i discussió de les lectures.

PROGRAMA MÒDUL SIG i PLANEJAMENT URBÀ

COORDINACIÓ: PERE SERRA

PROFESSORAT: PERE SERRA

1. Els sistemes d'Informació Geogràfica: una eina fonamental per a l'anàlisi territorial i la planificació urbana**Objectius**

La necessitat de l'ús dels SIG com a suport a les tasques de planejament urbà i a l'anàlisi del territori és indiscutible. La seva capacitat d'interrelacionar amb facilitat el component espacial i el temàtic, els converteixen en una eina imprescindible per a totes aquelles tasques de planificació que tenen com a objectiu establir un principi de racionalitat i equilibri territorial. I per tant, és una eina d'anàlisi transversal a la resta de mòduls d'aquest màster, que a la vegada permet incorporar amb facilitat la dinàmica territorial en l'anàlisi a partir de la comparació de diferents moments.

Amb els SIG fem una primera inspecció visual del territori a través de diferents fonts cartogràfiques i a diferents escales per respondre a la pregunta, on es localitzen els diferents objectes geogràfics?; però també, a partir de l'anàlisi espacial, ens hem d'atrevir a proposar on haurien de situar-se. Aquestes propostes, no parteixen només d'un coneixement instrumental de la tècnica cartogràfica, sinó que s'han d'alimentar del coneixement teòric i pràctic de l'ordenació territorial i els instruments d'anàlisi urbana, que ens han de permetre establir uns criteris de gestió i planificació més racionals. Per això, seguint els principis teòrics en els que es fonamenta l'estudi dels usos del sòl es farà un treball pràctic amb el SIG que consistirà en analitzar-los a diferents escales. Fent-ho, l'objectiu és aconseguir dotar al planejament de l'anàlisi empírica que ens aporten les eines SIG.

Aquest mòdul està pensat perquè l'alumne sigui capaç de, per un costat, familiaritzar-se amb els conceptes que permeten entendre els fonaments dels SIG per a l'anàlisi urbana i els usos del sòl, i per l'altre, assolir les habilitats instrumentals necessàries per saber utilitzar els SIG en les tasques de planificació territorial.

Els objectius específics d'aquest mòdul són:

a) Assolir uns coneixements sòlids basats en els fonaments conceptuals i metodològics dels SIG aplicats al planejament territorial. No es pretén entrenar en un programari específic de SIG, sinó aprendre i dominar l'eina a partir de la necessitat que planteja l'elaboració dels diferents mapes bàsics per a la creació de mapes finals.

b) Saber (o aprendre si cal) els conceptes necessaris i entendre quines estratègies és convenient aplicar. Saber quines eines té al seu abast per buscar les funcionalitats que necessita del programa a cada cas i saber escollir o adaptar-se a les possibilitats que anirà trobant amb la finalitat de resoldre problemes de gestió i planificació del territori.

c) Dissenyar i formular propostes en la gestió de l'anàlisi urbana que tinguin en compte la planificació territorial.

Continguts



- Fonts de dades i eines SIG per a l'elaboració de mapes.
- Principals eines d'anàlisi espacial: elaboració de MDE i derivats.
- Generalitzacions i modelització cartogràfiques.
- Ús avançat d'eines d'anàlisi espacial.
- Representació gràfica dels canvis territorials i urbans.
- Elaboració de mapes a escala de barri i/o seccions censals.

3. Treball de curs i avaluació

L'avaluació del mòdul es farà atenent als següents conceptes:

- Pràctiques individuals i en grup: 20% de l'avaluació.
- Prova escrita: 15% de l'avaluació.
- Treball troncal i mapes de la memòria final: 65% de l'avaluació

4. Horaris i tasques

El mòdul SIG, planejament i espai urbà consta de 6 crèdits, la qual cosa significa un total de 150 hores de treball de l'alumne/a. D'aquestes, 28 hores són de classe amb presència del professorat i equival a 7 sessions de 4 hores. D'aquests sis crèdits, 2 crèdits (12 hr) seran de continguts de SIG basats en les funcions de geoprocés; 2 crèdits (12 hr) de continguts instrumentals de la troncal propis del mòdul, centrats en els instruments per a la generació de cartografia bàsica per a la gestió urbana; i 2 crèdits (12 hr) de tallers conjunts amb la resta de mòduls on es treballaran els mapes específics per a l'elaboració de la de la cartografia de la memòria. Els crèdits específics del mòdul tindran lloc els dilluns a partir del 16 d'octubre.

L'organització dels continguts es realitzarà de la següent manera:

Del 4 al 13 d'octubre

Per a tots aquells i aquelles que no tinguin uns coneixements teòrics bàsics dels fonaments dels SIG, ni hagin utilitzat cap programari per posar en pràctica aquests coneixements, és del tot imprescindible donar-li una ullada al llibre electrònic de Víctor Oyala, *Sistemas de Información Geográfica*, http://wiki.osgeo.org/wiki/Libro_SIG perquè sigui llegit abans de començar les sessions pràctiques.

16 d'octubre de 2017

Sessió 1 (2 hores) [Pere Serra]

Presentació del mòdul. Fonts de dades per a l'anàlisi dels usos del sòl, la gestió i la planificació urbana i territorial a diferents escales de planejament. Introducció a l'OGC i a les IDE. Descàrrega i visualització de cartografia.

GUIMET, Jordi (2013). "Infraestructures de Dades Espacials: On som? Cap on anem?". *Revista Catalana de Geografia*. Revista digital de geografia, cartografia i ciències de la Terra. IV època, volum XVIII(47). <http://www.rcg.cat/articulos.php?id=272> [28-8-2013]

Sessió 2 (2 hores) [Pere Serra]

Mapes continus: MDE i derivats (pendent, orientació). Identificació de classes.

"Geomorfometría y análisis del terreno". Capítol 15 a OYALA, V. (2011). *Sistemas de Información Geográfica*. http://wiki.osgeo.org/wiki/Libro_SIG [28-8-2013]

23 d'octubre de 2017

Sessió 3 (4 hores) [Pere Serra]

Funcions de geoprocés i eines d'anàlisi espacial.

30 d'octubre de 2017

Sessió 4 (4 hores) [Pere Serra]

Operacions bàsiques aplicades al planejament urbà i territorial.

6 de novembre de 2017

Sessió 5 (4 hores) [Pere Serra]

Operacions avançades aplicades al planejament urbà i territorial.

13 de novembre de 2017

Sessió 6 (4 hores) [Pere Serra]

Operacions avançades aplicades al planejament urbà i territorial (2 hores)

Examen teòric del mòdul (2 hores)

20 de novembre i 4 de desembre de 2017

Sessions 7, 8 i 9 (4 hores) [Pere Serra]

Tallers d'operacions avançades aplicades a cadascun dels barris analitzats, per grups.

5. Bibliografia

BONHAM-CARTER, G.F. (1994). *Geographic information systems for geoscientists modelling with GIS*, Pergamon. Kidlington. 398 p.



BURROUGHT, P.A., MCDONNELL, R.A. (1998). *Principles of Geographical Information Systems* (2nd Edition). Oxford University Press.

LAURINI, R., TOMPSON, D. (1992). *Fundamentals of Spatial Information Systems Academic Press*. Londres. 680 p.

LONGLEY, P.A., GOODCHILD, M.F., MAGUIRE, D.J., RHIND, D.W. (2001). *Geographical Information Systems and Science*. Wiley.

MAGUIRE, D.J., GOODCHILD, M.F., RHIND D.W. (eds.) (1991). *Geographical Information Systems. Principles and Applications*. 2 Vol. Longman Scientific Technical. Essex. 649+447 p.

NUNES, J. (2012). *Diccionari terminològic de sistemes d'Informació Geogràfica*. ICC.

OYALA, V. (2011). *Sistemas de Información Geográfica*. http://wiki.osgeo.org/wiki/Libro_SIG

SANTOS PRECIADO, J.M (2004). *Sistemas de información geográfica. Unidad didáctica*. (60105UD01A01) UNED. Madrid. 460 p. ISBN: 84-362-2006-4.

VII CICLE DE CONFERÈNCIES "L'ORDENACIÓ DEL TERRITORI: TEORIA I PRÀCTICA"

TEMA DEL CICLE

CANVI CLIMÀTIC I ORDENACIÓ D'ESPais LITORALS

COORDINACIÓ: DAVID SAURÍ

El Departament de Geografia de la Universitat Autònoma de Barcelona, en el marc del seu Màster d'Estudis Territorials i de la Població, organitza el VII Cicle de Conferències "L'ordenació del territori: teoria i pràctica" sobre el tema *Canvi climàtic i Ordenació d'Espais Litorals*

El cicle té per objectiu proporcionar elements per al coneixement i el debat sobre com adaptar el planejament urbà i territorial d'entorns urbans costaners al canvi climàtic i les seves possibles repercussions en l'àmbit litoral. En aquesta línia, alguns dels temes que es tractaran seran els principals impactes del canvi climàtic a Catalunya; els efectes del canvi climàtic sobre el litoral i les platges; les dinàmiques demogràfiques i residencials dels espais costaners catalans durant les darreres dècades; la dinàmica de les inundacions sobtades (*flash floods*) en els espais litorals i l'ordenament jurídic del territori costaner. Els i les conferenciantes que impartiran el cicle gaudeixen d'una gran expertesa en aquests àmbits, tant del món acadèmic com de la pràctica professional.

Les sis conferències tindran lloc durant sis dimecres successius entre els dies 25 d'octubre i 20 de desembre de 2017 (llevat dels dimecres 29 de novembre i 6 de desembre), a la Sala d'Actes B7/1056 de la Facultat de Lletres de la UAB, entre 18 i 19 hores, d'acord amb el programa que figura a continuació.

Les sessions són obertes a tota la comunitat universitària, així com a les persones interessades que vulguin participar-hi. Per assistir-hi és necessari inscriure's prèviament enviant un missatge de correu electrònic al professor **Esteve Dot** (esteve.dot@uab.cat) indicant-hi nom, estudis i universitat de procedència. Es lliurarà un certificat d'assistència als inscrits que segueixin el conjunt del cicle. Així mateix, els participants inscrits rebran els materials que es presentin a les conferències. Les places són limitades.

El programa és continuació dels Cicles de Conferències que sota el títol *Ordenació del territori: teoria i pràctica*, el Departament ha organitzat durant els cursos 2011-2012; 2012-2013; 2013-2014; 2014-2015; 2015-2016 i 2016-2017. Els conferenciantes d'aquests cicles varen ser: Josep Báguena, Xavier Basagaña, Amand Blanes, Jaume Busquets, Anna Cabré, Xavier Campillo, Josep Maria Carrera, Rufí Cerdan, Claire Colomb, Jordi Cunillera, José Antonio Donaire, Juli Esteban, Rosa Maria Fraguell, Melissa Garcia-Lamarca, Claire Hancock, Francesco Indovina, Josep Enric Llebot, Joan Llord, Joan López, Hug March, Jaume Mateu, Pau Miret, Francesc Muñoz, Francesco Musco, Oriol Nel·lo, Joan Nogué, Marc Parès, Ricard Pié, Pilar Riera, Eduard Rosell, Vicent Maria Rosselló Verger, Pere Sala, Robert Savé, Jeroen Spijker, David Tàbara, Carme Trilla i Joan Vilà Valentí.



PROGRAMA

25 d'octubre 2017

Vicenç Garcia, enginyer de camins (UPC)

Canvi Climàtic, sistemes costaners i dinàmica litoral.

Sala d'Actes (B7/1056) de 18h a 19h.

8 de novembre 2017

Juan Antonio Módenes, geògraf i demògraf (UAB i CED)

Dimensions d'anàlisi de l'habitatge en entorns urbans litorals: demanda demogràfica i demanda turística.

Sala d'Actes (B7/1056) de 18h a 19h.

15 de novembre 2017

Anna Ribas, geògrafa (UdG)

Les inundacions a les rieres mediterrànies.

Sala d'Actes (B7/1056) de 18h a 19h.

22 de novembre 2017

Joaquín Recaño, geògraf i demògraf (UAB i CED)

El component migratori en l'evolució demogràfica dels espais urbans i periurbans del litoral espanyol des de finals de la dècada dels vuitanta del segle XX

Sala d'Actes (B7/1056) de 18h a 19h.

13 de desembre 2017

Josep M. Aguirre, advocat (UdG)

El règim jurídic del litoral català

Sala d'Actes (B7/1056) de 18h a 19h.

20 de desembre 2017

Toni López, geògraf i demògraf (UAB i CED).

Cap a ciutats més polaritzades? Reptes sociodemogràfics en un nou context urbà

Sala d'Actes (B7/1056) de 18h a 19h.

PROGRAMA DE LA SETMANA DE CAMP A MATARÓ (9-13 OCTUBRE 2017)

COORDINACIÓ: DAVID SAURÍ

Com en altres edicions del METIP un component essencial del treball troncal és la organització d'una setmana intensiva de treball sobre el terreny que, en aquest cas, **es farà entre el 9 i el 13 d'octubre** en diversos espais de Mataró.

1. Agenda i espais proposats a treballar

Dilluns 9 Octubre

9:45 hores: Trobada amb els estudiants del Màster a la Casa Capell (*Parc central* –

<https://goo.gl/maps/J63AeSjNbs2>)

10 hores: Presentació del Pla d'Acció per l'Energia Sostenible i el Clima de Mataró (PAESC), a càrrec de la Lluïsa Boatell

10:40 hores: Presentació del barri de **Via Europa – Nou Parc Central**, a càrrec de la Coral Mas i la Cristina Iglesias

11:15 hores: Passejada pel barri

15 hores: Trobada amb els estudiants del Màster al Centre Cívic Cerdanyola (Pg. Ramon Berenguer III, 82-84)

15:15 hores: Presentació del de **Cerdanyola**, a càrrec d'en Jordi Merino i la Cristina Iglesias

16 hores: Passejada pel barri

18:30 hores: Conferència a càrrec de la politòloga Consol Prados (CC Espai Gatassa; c/Josep Monserrat Cuadrada

Dimarts 10 Octubre

9:45 hores: Trobada amb els estudiants del Màster a Can Palauet (C. d'en Palau, 32)

10 hores: Presentació del **Casc Antic - Centre**, a càrrec de la Coral Mas

10:45 hores: Passejada pel Casc antic

15 hores: Trobada al Local Social de l'Associació de Veïns Havana i Rodalies (Camí Ral, 159-163)

15:15 hores: Presentació del barri de **l'Havana i Rodalies**, a càrrec de la Coral Mas

16 hores: Passejada pel barri



18:30 hores: Conferència a càrrec de l'arquitecta i urbanista Montserrat Hosta (CC Espai Gatassa; c/Josep Monserrat Cuadrada, 1)

Dimecres 11 Octubre

9:45 hores: Trobada amb els estudiants del Màster al Centre Cívic Rocafonda (C. Poeta Punsola, 47)

10 hores: Presentació del barri de **Rocafonda**, a càrrec d'en Jordi Merino i l'Elisenda Solé

10: 45 hores: Passejada pel barri

15 hores: Trobada a l'edifici de Promoció Econòmica (C. Francisco Herrera, 70)

15:15 hores: Presentació del **Front Marítim**, a càrrec d'un tècnic de Promoció Econòmica

16 hores: Passejada pel Front Marítim

18:30 hores: Conferència a càrrec del jurista i urbanista Salvador Milà (Biblioteca Antoni Comas, Carrer Enric Prat de la Riba, 110))

Divendres 13 Octubre

9:45 hores: Trobada amb els estudiants del Màster a la Biblioteca Antoni Comas (C. Enric Prat de la Riba, 110)

10 hores: Presentació de la zona de les **Cinc Sènies**, a càrrec de la Rosa Busqué

10:45 hores: Passejada per les Cinc Sènies

AVALUACIÓ

Mòdul	Avaluació	%
Temes avançats	Participació activa en les sessions	10
	Examen	25
	Treball troncal	65
Planejament territorial	Participació activa en les sessions	10
	Examen	25
	Treball troncal	65
Ciutat i espais metropolitans	Participació activa en les sessions	10
	Examen	25
	Treball troncal	65
SIG i planejament urbà	Examen	15
	Pràctiques	20
	Treball troncal	65



PROGRAMA TRONCAL CURS ACADÈMIC 2017-2018

Directora del Departament

Dra. Carme Miralles carme.miralles@uab.cat

Coordinació dels estudis de Postgrau

Dr. Jordi Nadal (Màster) jordi.nadal@uab.cat

Dra. Mireia Baylina (Doctorat) mireia.baylina@uab.cat

Cos docent del programa troncal

Coordinació general

Dr. David Saurí david.sauri@uab.cat

Dr. Àngel Cebollada angel.cebollada@uab.cat

Mòdul Temes avançats

Dr. David Saurí david.sauri@uab.cat

Dr. Francesc Muñoz franc.munoz@uab.cat

Dr. Àngel Cebollada angel.cebollada@uab.cat

Mòdul Planejament territorial

Dr. Oriol Nel·lo oriol.nello@uab.cat

Dr. Eduard Ariza eduard.ariza@uab.cat

Mòdul Ciutats i espais metropolitans

Dra. Anna Ortiz anna.ortiz@uab.cat

Dra. Antònia Casellas antonia.casellas@uab.cat

Mòdul SIG i planejament urbà

Dr. Pere Serra pere.serra@uab.cat

Coordinació del treball de camp (Mataró)

Dr. David Saurí david.sauri@uab.cat

Dr. Àngel Cebollada angel.cebollada@uab.cat

Coordinació de tallers i suport

Dr. Esteve Dot esteve.dot@uab.cat

ENLLAÇOS DIRECTES del Departament de Geografia:

 <https://www.facebook.com/geografiauab/>

 <https://twitter.com/mastergeografia>

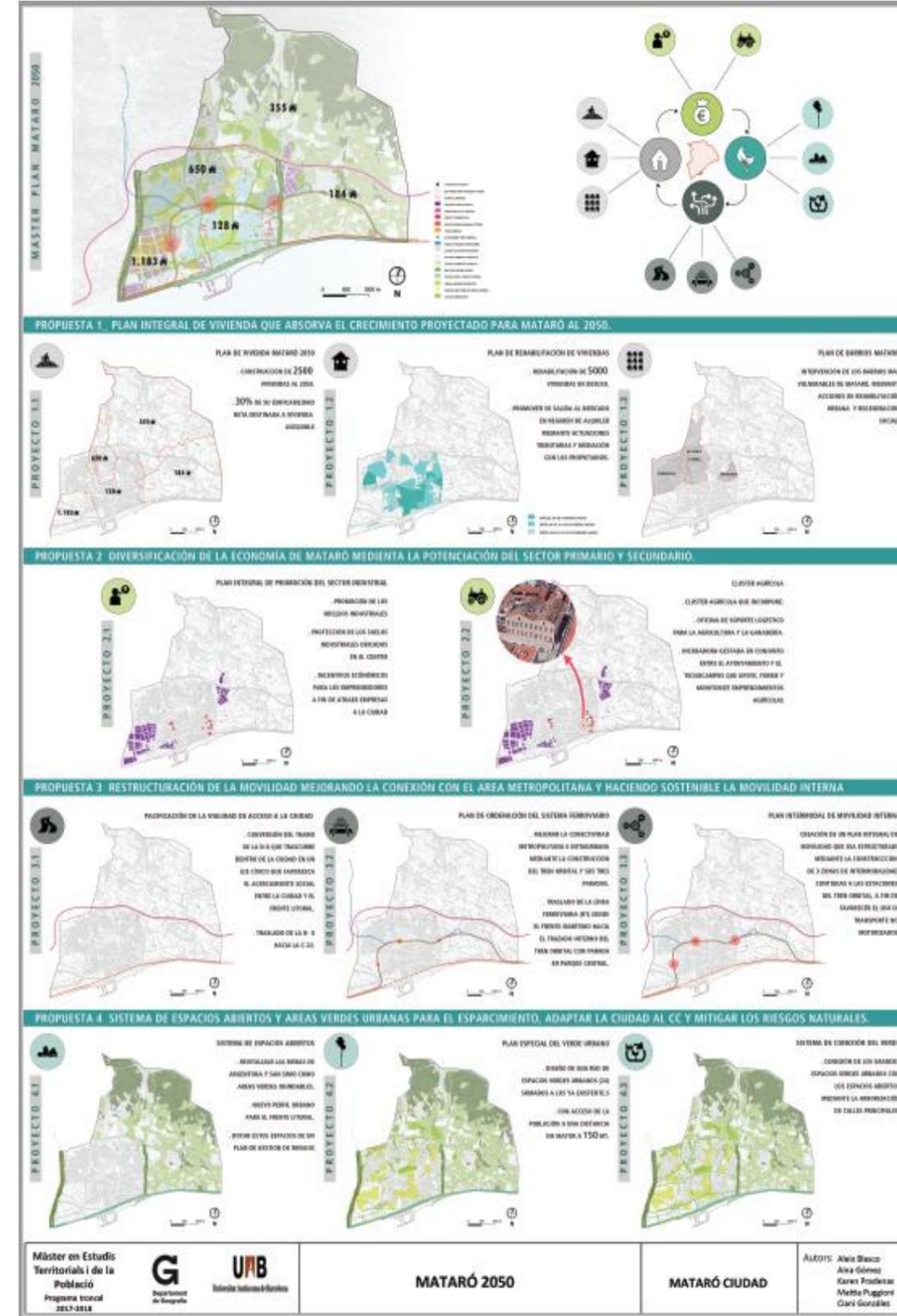
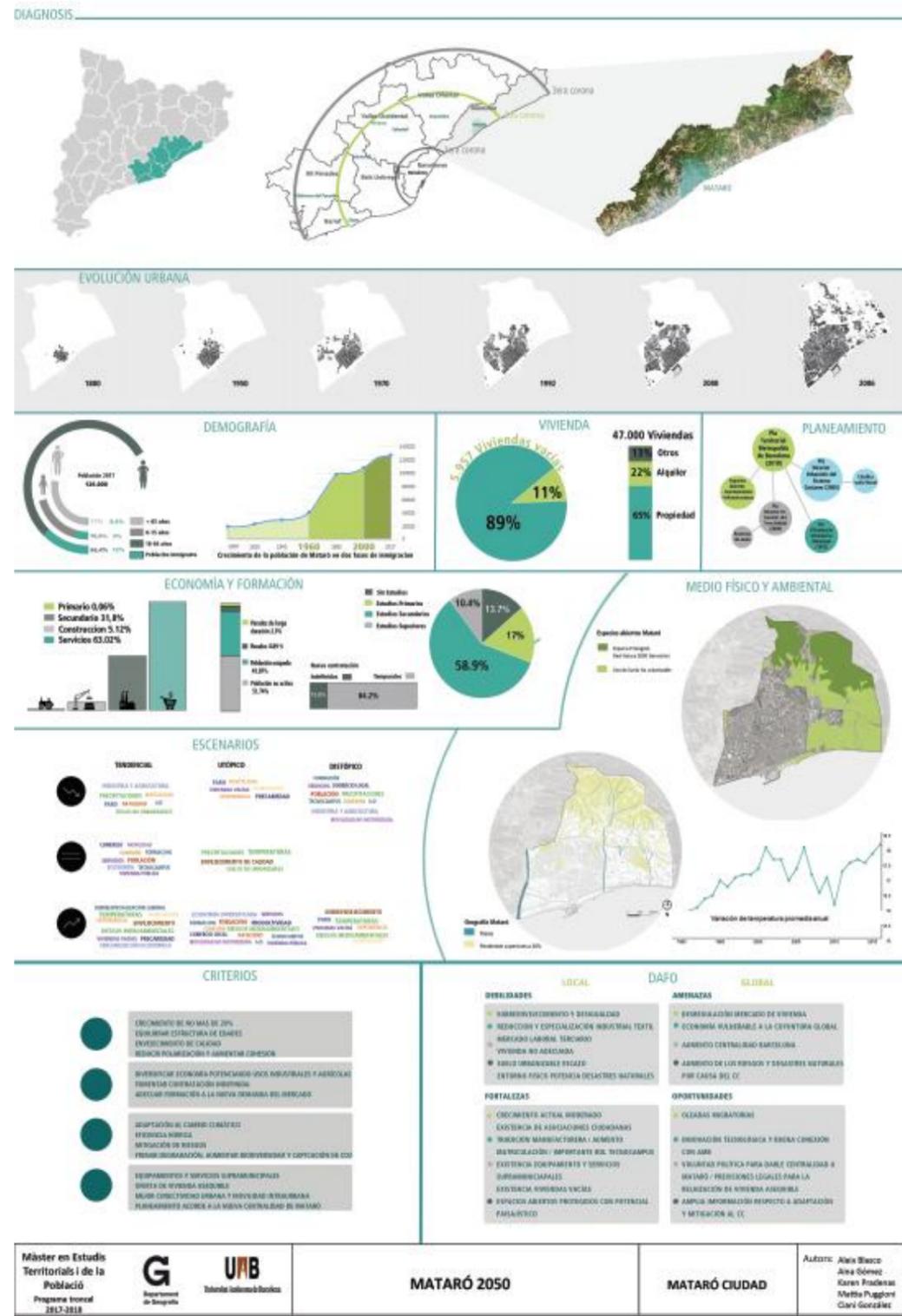
 <https://www.instagram.com/departamentgeografiauab/>

 <http://geografia.uab.cat/metip>





Grupo 1





Grupo 2

Mataró 2050

FRENTE MARÍTIMO Y EL PLA D'EN BOET

Autors: Clèlia Fontana, Antoni Puig, Oscar Garriball, Jordi Giner, Daniela Spino

Mataró 2050

FRENTE MARÍTIMO Y EL PLA D'EN BOET

Autors: Clèlia Fontana, Antoni Puig, Oscar Garriball, Jordi Giner, Daniela Spino

1956

La playa de Pienc, y en general todo el litoral de Mataró, poseen una playa sobresaliente, homogénea y continua.

2017

En la actualidad podemos observar una importante regresión de la playa como consecuencia de la construcción del puerto, que impide la llegada de nuevos sedimentos.

Pirámide de Edades Pla d'en Boet 2017

Evolución de la Población 1956-2017

Población del Barrio

Población inmigrante

Clasificación y tipología del suelo en Pla d'en Boet

Uso y cualificación del suelo urbano en Pla d'en Boet

Polígonos industriales de Pla d'en Boet 2017

Leyenda

- Área protegida
- Urbano
- Urbanizable Programat
- USP - Equipamiento

Leyenda

- Área en construcción
- Industria
- Áreas de verde urbano
- Industrial y terciario
- Suelo en uso
- Recreación
- Equipamiento deportivo

Leyenda

- Balneario
- El Pla d'en Boet
- Las Maras del Carrer del
- Single I
- Single II

ESCAMARIOS

	Tendencial	Utópico	Distópico
Aumentará	Empaqueamiento, Identidad de barrio, Consumo de agua y energía, Vivienda, Clima de calor y temporales, Ruido de Argentina.	Urbano, Político, Ambiental, Movilidad motorizada.	Empaqueamiento, Segregación social, Emisiones GEI, Clima de calor y temporales, Energía fósil, Movilidad motorizada, Degradación riera.
Se mantendrá	Urbano, Político, Ambiental, Movilidad motorizada.	Movilidad motorizada, Tasa de paro, Empaqueamiento, Emisiones GEI, Degradación riera.	Recursos hídricos, Conservación, Pausa de Población, Calidad de vida.
Disminuirá	Emisiones de CO2, Calidad de vida.		

DAFO

Debilidades

- Baja natalidad y envejecimiento
- Diversificación de la actividad económica
- La vía del tren y la NII
- Degradación riera/litoral

Amenazas

- La especulación inmobiliaria
- La competencia comarcal y metropolitana
- La falta de recursos para modificar las infraestructuras

Fortalezas

- Espacio para construir y transformar
- Zona industrial bien comunicada y cluster universitario
- La Universidad y el puerto náutico
- El valor ecológico de la riera y la playa

Oportunidades

- La voluntad de crecer de la ciudad de Mataró
- Nudo de comunicaciones
- La voluntad de abrir la ciudad al mar
- La concienciación ambiental

CRITERIOS DE MEJORA DEL PLA D'EN BOET Y FRENTE MARÍTIMO

Hacer del Pla d'en Boet un nuevo espacio residencial, abierto al mar, pulmón verde de la ciudad, basado en una economía sostenible y del conocimiento

Ámbito	Acciones
Sociodemográfico	1. Aumentar la población respecto a la ciudad y rejuvenecer el barrio 2. Fomentar un crecimiento comparable con la población actual 3. Impulsar la calidad de vida desde la perspectiva de género y la inclusión social
Económico	1. Proyectar los polígonos de actividad económica hacia un modelo eficiente, sostenible y respetuoso con el medioambiente 2. Potenciar la colaboración entre universidad y empresa 3. Dinamizar el frente marítimo con la ayuda del puerto náutico
Institucional	1. Abrir el barrio al mar 2. Mejorar la movilidad y la accesibilidad
Medioambiental	1. Combatir proactivamente en la lucha contra el cambio climático 2. Recuperar los espacios verdes de la Riera de Argentina y la playa de Pienc

Mataró 2050

FRENTE MARÍTIMO Y EL PLA D'EN BOET

Autors: Clèlia Fontana, Antoni Puig, Oscar Garriball, Jordi Giner, Daniela Spino

Mataró 2050

FRENTE MARÍTIMO Y EL PLA D'EN BOET

Autors: Clèlia Fontana, Antoni Puig, Oscar Garriball, Jordi Giner, Daniela Spino

PLA D'EN BOET 2050

- 454 nuevas viviendas
- 1 residencia de estudiantes
- 3 nuevas líneas de bus y 8 paradas
- 1.4Km de paseo marítimo
- 329m más de playa
- 5.8Km de anillo verde
- 700mil m2 de techo solar/vegetal
- 16 ha riera recuperada

P 1.1

CONSTRUIR 454 VIVIENDAS Y FORTALECER UN PARQUE DE VIVIENDA PÚBLICA DE ALQUILER

OBJETIVO: Aumentar la población residente en el barrio y fomentar el alquiler a largo plazo de la construcción de 454 viviendas nuevas. Tener más unidades de vivienda a largo plazo que en el PLA D'EN BOET (1700) para un total de 1150 viviendas nuevas.

AGENTES: Ayuntamiento de Mataró y Generalitat de Catalunya

0.86 ha

P 1.2

CONSTRUIR UNA RESIDENCIA DE ESTUDIANTES PARA EL TECNOCAMPIUS

OBJETIVO: Posibilitar y facilitar el uso de Mataró como ciudad universitaria, promoviendo la construcción de un edificio de estudiantes, en régimen de alquiler, reservado a estudiantes del Tecnocampus. El edificio construido podrá albergar preferentemente estudiantes por el Tecnocampus.

AGENTES: Ayuntamiento de Mataró, Tecnocampus, Departament d'Empresa i Coneixement, Departament d'Educació i Cultura i Drets

1.39 ha

P 2.1

CREAR UN ANILLO VERDE QUE CONECTE EL LITORAL, LA RIERA Y LOS BARRIOS RESIDENCIALES CONTIGUOS

OBJETIVO: Crear un anillo verde que conecte el litoral, la riera y los barrios residenciales contiguos.

AGENTES: Ayuntamiento de Mataró, Asociación de Vecinos y otras organizaciones locales

5.8 Km

P 2.2

CONSTRUIR EL PASEO MARÍTIMO DE PONENTE

OBJETIVO: Construir un paseo marítimo de 1.4 km, en el barrio de Pienc, en el centro de Mataró. Reducir las emisiones de CO2 de vehículos privados.

AGENTES: Ayuntamiento de Mataró, Ayuntamiento de Cabrils de M. Generalitat de Catalunya y otras entidades

1.4 Km

P 3.1

IMPULSAR POLÍTICAS DE TRANSICIÓN PRODUCTIVA, DE REESTRUCTURACIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA RIERA DE ARGENTINA

OBJETIVO: Reducir el valor ecológico de la Riera como elemento clave dentro del cambio climático. Rescatando su valor paisajístico.

AGENTES: Ayuntamiento de Mataró, Diputació de Barcelona, Departament d'Entornament, Departament de Territori i Sostenibilitat, Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente

16 ha

P 3.2

AMPLIAR LAS LÍNEAS DE METRO EN SU PASO POR EL BARRIO

OBJETIVO: Facilitar el uso del transporte público ampliando la red de metro en el barrio, conectando los polígonos, el núcleo residencial y el centro de Mataró.

AGENTES: Ayuntamiento de Mataró, Ferrocarrils de Mataró, Tecnocampus y Autoritat del Transport Metropolità

9.1 Km

P 4.1

INSTALAR PLACAS FOTOVOLTAICAS EN CUBIERTOS Y JARDINES/TERMINOS VERDEZOS EN LOS CUBIERTOS Y ESPACIOS DE LOS NOVIOS

OBJETIVO: Promover estrategias de mitigación del cambio climático fomentando las energías renovables, la eficiencia energética y reduciendo la dependencia de energía fósil mediante estrategias de integración que reduzcan y absorban las emisiones de CO2.

AGENTES: Ayuntamiento de Mataró, Departament de Territori i Sostenibilitat, ICSEM y DSA, Agència ambiental local y Subvencions provincials UE

700mil m2

P 4.2

CREAR UN BANCO DE RESIDUOS DE MATERIALES PROMET QUE GENERE OPORTUNIDADES DE NEGOCI

OBJETIVO: Impulsar estrategias de adaptación al cambio climático a partir del aprovechamiento de los residuos de las materias primas de las actividades económicas desarrolladas en los polígonos del Pla d'en Boet

AGENTES: Ayuntamiento de Mataró, Agència ambiental local y Departament, Departament d'Empresa i Coneixement, Departament de Territori i Sostenibilitat, DSA y Projectes UE



Grupo 3

EL BARRIO DE Cerdanyola

DIAGNOSI

¿Qué características tiene el barrio?

Encuadre / Descripción física: Pendiente de las calles, Transporte público, Usos del suelo.

Historia: 1920 Primer asentamiento, 1950 Primer asentamiento de masas, 1970 Integración de la parroquia, 1980 Segundo asentamiento de masas, 1990 Plan de ordenación urbanística.

Población: 92.000 hab., 14.80% de la ciudad, 2.87 hab./ha, 8330 viviendas.

Arbitraje: 75% de viviendas, 10% de comercios, 15% de equipamientos, 10% de zonas verdes.

ESCENARIOS

¿Cómo será el barrio en el 2050?

2050 Urbano: Disminuirán las deficiencias estructurales y energéticas. Aumentarán los espacios verdes, el nivel educativo, el comercio local y el uso del transporte público y sostenible, mejorando así la calidad de vida.

2050 Tecnológico: Aumentarán las problemáticas sociales y sanitarias, las deficiencias estructurales de las viviendas, reservas y la población extranjera y el uso privado de vehículo privado se mantendrá, el comercio local y la calidad ambiental disminuirán.

2050 Democrático: Las problemáticas sociales seguirán existiendo, las ambientales seguirán existiendo y las energéticas se controla, la movilidad privada seguirá aumentando, en consecuencia la calidad de vida disminuirá.

CRITERIOS

¿Qué proponemos para mejorar el barrio?

- Mantener el pace de la población joven
- Resolver las deficiencias estructurales de las viviendas y su gestión
- Promover el comercio al detalle y el ocio
- Incrementar la participación de los jóvenes en el tejido asociativo del barrio
- Diversificar el uso del transporte privado y promover el transporte público sostenible
- Continuar y diversificar el uso del suelo en el barrio
- Mejorar la calidad del aire
- Resolver las deficiencias energéticas de los edificios y viviendas mejorando así la potencia energética
- Adaptar el barrio a los efectos del cambio climático

DAFO

¿Qué puntos fuertes y débiles tenemos?

LOCAL:

- OPORTUNIDADES:**
 - El desarrollo de la actividad turística
 - La actividad de ocio en el barrio
 - La actividad de ocio en el barrio
 - La actividad de ocio en el barrio
- DEBILIDADES:**
 - La falta de espacios públicos y verdes
 - La falta de espacios públicos y verdes
 - La falta de espacios públicos y verdes
 - La falta de espacios públicos y verdes
- OPORTUNIDADES:**
 - La actividad de ocio en el barrio
 - La actividad de ocio en el barrio
 - La actividad de ocio en el barrio
 - La actividad de ocio en el barrio
- DEBILIDADES:**
 - La falta de espacios públicos y verdes
 - La falta de espacios públicos y verdes
 - La falta de espacios públicos y verdes
 - La falta de espacios públicos y verdes

GLOBAL:

OPORTUNIDADES:

- El desarrollo de la actividad turística
- La actividad de ocio en el barrio
- La actividad de ocio en el barrio
- La actividad de ocio en el barrio

DEBILIDADES:

- La falta de espacios públicos y verdes

Miester en Estudis Territorials i de la Població, Programa Terrat 2017-2018, UAB, Mataró 2050, Àrea d'estudi: Barri de Cerdanyola, AUTORS: Albert Capdevila, Clàudia Merro, Ilanà Scolari, Francesca Talamà, Pol Terrada

PROPUESTAS Y PROYECTOS

PROPUESTA 1: CONVERTIR CERDANYOLA EN UN BARRIO RESILIENTE

PROYECTO 1.1 MÁS VERDE, MEJOR SALUD: Espacios del barrio del agua, Huertos urbanos, Jardines comunitarios, Espacios verdes, Espacios verdes, Espacios verdes, Espacios verdes.

PROYECTO 1.2 AGUA COMO RECURSO: Sistema de canales y redes de recogida de aguas pluviales, Construcción de depósitos de agua, Depósito de agua pluvial del Barrio de Cerdanyola.

PROPUESTA 2: REDUCIR EL USO DEL VEHÍCULO PRIVADO A TRAVÉS DE LA PROMOCIÓN DE UNA MOVILIDAD ALTERNATIVA Y SOSTENIBLE

PROYECTO 2.1 ADECUACIÓN DE LAS LÍNEAS 1, 6 Y 7 DE BUS: Nueva red de líneas de bus, Línea 1 - 2, Línea 6 - 7, Línea 7 - 8.

PROYECTO 2.2 LA MOVILIDAD COMPARTIDA ES EL FUTURO: 30 en bicicleta, 30 en bicicleta, 30 en bicicleta.

PROPUESTA 3: REHABILITAR LAS VIVIENDAS A NIVEL ENERGÉTICO, ESTRUCTURAL Y SOCIAL

PROYECTO 3.1 MEJOR EFICIENCIA ENERGÉTICA, MENOR GASTO: Aislamiento térmico, Ventanas solares, Energía renovable, Reparación de fachadas, Gestión de residuos, Instalación de paneles solares.

PROYECTO 3.2 CENSO DEL PARQUE DE VIVIENDAS DE CERDANYOLA: Estado de conservación, Propiedad, Municipio, Usos, Estado de conservación, Estado de conservación.

PROPUESTA 4: FOMENTAR LA MULTICULTURALIDAD MEDIANTE NUEVAS ACTIVIDADES Y ESPACIOS DE ENCUENTRO

PROYECTO 4.1 UNA BIBLIOTECA PARA CERDANYOLA: Accesibilidad, Adaptación, Actividades, Accesibilidad, Accesibilidad.

PROYECTO 4.2 EDUCAR EN LA MULTICULTURALIDAD: Talleres de cocina, Talleres de cocina, Talleres de cocina.

PROPUESTA 5: IMPULSAR UNA RED DE COMERCIO COMPETITIVA Y ACTIVA

PROYECTO 5.1 EL MERCADO DE LOS MERCADOS: Agricultura, Diversificación, Agricultura, Agricultura, Agricultura.

Miester en Estudis Territorials i de la Població, Programa Terrat, G, UAB, Mataró 2050, Àrea d'estudi: Barri de Cerdanyola, AUTORS: Albert Capdevila, Clàudia Merro, Ilanà Scolari, Francesca Talamà, Pol Terrada



Grupo 5

ANÁLISIS

LOCALIZACIÓN

EVOLUCIÓN HISTÓRICA

MORFOLOGÍA URBANA

ESCALA 1:10000

VALIDAR ORGANIZACIÓN FUNCIONAL DENSIDAD URBANA

FLUJOS DE ENTRADA Y DE SALIDA

ESCENARIOS

AMBITOS	TENDENCIAL	DISTÓPICO	UTÓPICO
Datos demográficos	Alta densidad de población con una gran variedad de usos	+	-
Usos del suelo y usos mixtos	Separación de la zona de vivienda de la zona de usos mixtos	+	-
Usos del suelo y usos mixtos	Creación de zonas de usos mixtos y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona	-	+
Distancia a servicios	Pequeños espacios públicos que sirven como puntos de encuentro	+	-
Distancia a servicios	Traslado de la zona de usos mixtos a una zona de usos mixtos	+	-

AMBITOS	TENDENCIAL	DISTÓPICO	UTÓPICO
Reserva de espacio público	Dejar espacio público de reserva para usos futuros	-	+
Reserva de espacio público	Dejar espacio público de reserva para usos futuros	+	-
Reserva de espacio público	Dejar espacio público de reserva para usos futuros	+	+
Reserva de espacio público	Dejar espacio público de reserva para usos futuros	+	-
Reserva de espacio público	Dejar espacio público de reserva para usos futuros	+	-
Reserva de espacio público	Dejar espacio público de reserva para usos futuros	-	+
Reserva de espacio público	Dejar espacio público de reserva para usos futuros	+	-

AMBITOS	TENDENCIAL	DISTÓPICO	UTÓPICO
Actividad y participación ciudadana	Aumento de la participación ciudadana en la toma de decisiones	+	-
Actividad y participación ciudadana	La actividad del vecino se centra en la zona de usos mixtos	+	-
Actividad y participación ciudadana	Disminución del consumo y el uso del espacio público de reserva	-	+
Actividad y participación ciudadana	Creación de zonas de usos mixtos que sirven como puntos de encuentro	+	-
Actividad y participación ciudadana	No generar un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona	+	-

CRITERIOS

- Crear un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona
- Crear un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona
- Crear un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona
- Crear un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona
- Crear un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona

DAFO

<ul style="list-style-type: none"> Definición de un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona Definición de un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona Definición de un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona Definición de un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona 	<ul style="list-style-type: none"> Definición de un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona Definición de un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona Definición de un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona Definición de un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona
--	--

PROYECTO

PROYECTOS FÍSICOS	MASTERPLAN	POLÍTICAS URBANAS
<p>PROYECTO 1</p> <p>Propuesta: Actuar sobre el espacio de la zona de usos mixtos para crear un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona</p> <p>Acciones: Creación de un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona</p>		<p>PROYECTO 2</p> <p>Propuesta: Actuar sobre el espacio de la zona de usos mixtos para crear un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona</p> <p>Acciones: Creación de un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona</p>
<p>PROYECTO 3</p> <p>Propuesta: Actuar sobre el espacio de la zona de usos mixtos para crear un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona</p> <p>Acciones: Creación de un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona</p>		<p>PROYECTO 4</p> <p>Propuesta: Actuar sobre el espacio de la zona de usos mixtos para crear un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona</p> <p>Acciones: Creación de un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona</p>
<p>PROYECTO 5</p> <p>Propuesta: Actuar sobre el espacio de la zona de usos mixtos para crear un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona</p> <p>Acciones: Creación de un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona</p>		<p>PROYECTO 6</p> <p>Propuesta: Actuar sobre el espacio de la zona de usos mixtos para crear un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona</p> <p>Acciones: Creación de un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona</p>

ESPACIOS PÚBLICOS

ESCALA 1:3000

LOCALIZACIÓN	ESTADO ACTUAL	PROYECTO	OBJETIVOS	IMAGEN DEL PROYECTO
			<ul style="list-style-type: none"> Crear un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona Crear un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona 	

EQUIPAMIENTOS

ESCALA 1:2000

LOCALIZACIÓN	ESTADO ACTUAL	PROYECTO	OBJETIVOS	IMAGEN DEL PROYECTO
			<ul style="list-style-type: none"> Crear un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona Crear un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona 	

EDIFICIOS

LOCALIZACIÓN	SOSTENIBILIDAD	ACCESIBILIDAD	OBJETIVOS	IMAGEN DEL PROYECTO
			<ul style="list-style-type: none"> Crear un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona Crear un espacio público que sirva como punto de encuentro y sostenibilidad tras el desarrollo de la zona 	

APLICACIÓN MÓVIL

REALIDAD	FUNCIONES	OBJETIVOS	PUBLICIDAD



Grupo 6





Grupo 7

DIAGNOSIS

LOCALIZACIÓN

MARCO SOCIAL

VIVIENDA

DESCRIPCIÓN DEL BARRIO

USOS DE SUELO

- Residencial
- Industrial
- Comercial
- Equipamientos
- Equipos públicos urbanos
- Uso de terreno
- Carreteras
- Plano

USOS DE SUELO

- Residencial
- Industrial
- Comercial
- Equipamientos
- Equipos públicos urbanos
- Uso de terreno
- Carreteras
- Plano

USOS DE SUELO

- Residencial
- Industrial
- Comercial
- Equipamientos
- Equipos públicos urbanos
- Uso de terreno
- Carreteras
- Plano

ESCENARIOS

SOCIO DIVERSIFICADO

- Atraer talento de vida en el barrio
- Presencia de varias generaciones
- Población envejecida

ECONÓMICO MÁS DIVERSIFICADO

- Recursos de comercio de proximidad y equipamientos
- Infraestructuras urbanísticas
- Facilitación de red de transporte público
- Mayor participación estudiantil en actividades

AMBIENTAL

- Sentido de proximidad a la playa, a la feria y a las Cívicas Serres
- Espacios públicos relevantes no se alcanzan
- Conectividad barrio frente marítimo complicada
- Problemas de mantenimiento de la feria
- Falta de instalaciones de sostenibilidad y resiliencia

CRITERIOS

Promover la integración del barrio de La Havana en el conjunto de la ciudad y el frente marítimo, propiciando la identidad local y la creación de una red de espacios público

Preservar el tejido generacional

Impulsar procesos de gentrificación

Recuperar instalaciones de comunalidad

Promover el uso del comercio

Rehabilitar las infraestructuras

Reforzar la conectividad

Generar instalaciones de sostenibilidad

Abrir los espacios públicos

Mejorar la conectividad barrio frente marítimo

DAFO

<p>DEBILIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausencia de incentivos de mejora del espacio público - Planificación inadecuada de la movilidad - Grandes espacios fabriles en desuso 	<p>AMENAZAS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gentrificación - Riesgos de catástrofes naturales - Desuso del frente marítimo 	<p>FORTALEZAS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fuerte identidad local - Barrio atractivo por su localización, baja densidad y tipología de vivienda - Proximidad al frente marítimo 	<p>OPORTUNIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> - Diversificación de la actividad económica, entre población del barrio y el resto de la ciudad. - Interés general por el patrimonio industrial
---	---	---	--

Máster en Estudios Territoriales I de la Población
Programa Integral 2023-2024

G Departament del Territori

UNB Universitat Nacional de Barcelona

MATARÓ 2050

Barrio La Havana y Frente Marítimo

AUTORS:
SALVADOR BANDA AGUIRRE
ROMÁN GARCÍA BARRERA
DAMIÁN MANGUET PÉREZ
PELLEJERIN
www.mataro2050.com

PROPUESTA Y PROYECTO

AMBITO ESPACIO PÚBLICO

CONEXIONES MOVILIDAD

AFIRMACIÓN ESPACIOS PÚBLICOS

VIVIENDA

PROPUESTA 1

Recuperar infraestructuras en desuso y degradadas reforzando su función social

Propuesta 1.1 Recuperar infraestructuras en desuso y degradadas reforzando su función social

Propuesta 1.2 Recuperar infraestructuras en desuso y degradadas reforzando su función social

Propuesta 1.3 Recuperar infraestructuras en desuso y degradadas reforzando su función social

Propuesta 1.4 Recuperar infraestructuras en desuso y degradadas reforzando su función social

PROPUESTA 2

Recuperar infraestructuras en desuso y degradadas reforzando su función social

Propuesta 2.1 Recuperar infraestructuras en desuso y degradadas reforzando su función social

Propuesta 2.2 Recuperar infraestructuras en desuso y degradadas reforzando su función social

Propuesta 2.3 Recuperar infraestructuras en desuso y degradadas reforzando su función social

PROPUESTA 3

Recuperar infraestructuras en desuso y degradadas reforzando su función social

Propuesta 3.1 Recuperar infraestructuras en desuso y degradadas reforzando su función social

Propuesta 3.2 Recuperar infraestructuras en desuso y degradadas reforzando su función social

Propuesta 3.3 Recuperar infraestructuras en desuso y degradadas reforzando su función social

PROPUESTA 4

Abrir espacios públicos al barrio fomentando el tejido generacional y evitando la gentrificación del barrio

Propuesta 4.1 Abrir espacios públicos al barrio fomentando el tejido generacional y evitando la gentrificación del barrio

Propuesta 4.2 Abrir espacios públicos al barrio fomentando el tejido generacional y evitando la gentrificación del barrio

Máster en Estudios Territoriales I de la Población
Programa Integral

G Departament del Territori

UNB Universitat Nacional de Barcelona

MATARÓ 2050

Barrio La Havana y Frente Marítimo

AUTORS:
SALVADOR BANDA AGUIRRE
ROMÁN GARCÍA BARRERA
DAMIÁN MANGUET PÉREZ
PELLEJERIN
www.mataro2050.com



Grupo 8

Legenda

Categoría	Color	Porcentaje
Área Urbana	Verde	83%
Área Industrial	Amarillo	28%
Área Comercial	Naranja	46%

Reservar la centralidad urbana y metropolitana, impulsar la mixtura de usos, la proximidad y la sostenibilidad, protegiendo el patrimonio histórico y evitando los procesos de gentrificación

OBJETIVOS

- Impulsar la estructura demográfica equilibrada del centro urbano.
- Reservar el espacio urbano para usos mixtos y sostenibles.
- Reservar el espacio urbano para usos mixtos y sostenibles.
- Reservar el espacio urbano para usos mixtos y sostenibles.

SEDES URBANAS

- SEDE URBANA 1: Centro de San Jaime
- SEDE URBANA 2: Centro de San Mateo
- SEDE URBANA 3: Centro de San Martín

SEDES INDUSTRIALES

- SEDE INDUSTRIAL 1: Zona Industrial de San Mateo
- SEDE INDUSTRIAL 2: Zona Industrial de San Martín

SEDES COMERCIALES

- SEDE COMERCIAL 1: Zona Comercial de San Jaime
- SEDE COMERCIAL 2: Zona Comercial de San Mateo
- SEDE COMERCIAL 3: Zona Comercial de San Martín

Miester en Estudios Territoriales i de la **UB** **MATARÓ 2050** Distrito IV: Via Europa

Propuesta de proyecto para el Centro

Equilibrar la estructura demográfica y revitalizar el centro mediante la atracción de población mediante actividades juveniles, profesionalmente jóvenes y familias

Proyecto 1.1 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 1.2 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 1.3 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 2.1 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 2.2 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 2.3 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 3.1 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 3.2 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 3.3 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.1 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.2 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.3 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.4 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.5 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.6 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.7 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.8 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.9 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.10 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.11 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.12 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.13 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.14 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.15 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.16 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.17 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.18 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.19 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.20 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.21 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.22 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.23 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.24 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.25 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.26 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.27 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.28 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.29 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.30 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.31 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.32 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.33 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.34 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.35 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.36 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.37 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.38 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.39 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.40 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.41 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.42 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.43 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.44 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.45 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.46 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.47 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.48 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.49 "Plan de sostenibilidad"

Proyecto 4.50 "Plan de sostenibilidad"

Miester en Estudios Territoriales i de la **UB** **MATARÓ 2050** Centro TAV. 2