

Polèmica ciutadana

# El tramvia, una mirada oberta

Barcelona necessita canviar radicalment el model de mobilitat i apostar pel transport sobre rails

LLUÍS  
Inglada



Mentre a Barcelona estem debatent l'oportunitat o no de seguir apostant pel tramvia, a mig Europa aquest és un debat superat i en tot cas la discussió rau en quin model adoptar. Avui, la principal referència és el model francès, que es basa en una xarxa nova de tramvies amb uns objectius que van més enllà del mateix servei de transport de gran capacitat i persegueix, al mateix temps, la plena integració urbana, transformar els espais que travessa i cosir barris segregats. D'altra banda, trobem els models d'Europa central i de l'est, on el tramvia no va arribar a desaparèixer i les velles línies s'han anat adaptant als canvis de la ciutat.

El tramvia és un gran exemple de com la història canvia. Curiosament, aquest model de transport va ser esborrat als anys 70 dels carrers de moltes ciutats occidentals per la popularització del cotxe i, ara, aquell mateix mitjà es presenta com la gran aposta per a la mobi-

litat i com a revulsiu per substituir definitivament el vehicle particular en els centres urbans.

L'èxit assolit pel tramvia suposa un canvi de tendència, i avui ja hi ha més de 300 ciutats amb xarxa de tramvia a Europa i en els propers cinc anys se n'hi afegiran una vintena més. Només cal tenir present l'èxit d'aquest mitjà de transport a ciutats com Bordeus, Lió, París, Rotterdam, Viena, Saragossa, Sydney, Berlín o Florència, per poder visualitzar com aquestes urbs (algunes també denses com Barcelona) han fet del tramvia l'instrument per oferir una mobilitat universal, millorar

**S'ha de dilucidar si ens enfrontem a un debat tècnic o sobre el projecte de ciutat**

la qualitat de l'aire i humanitzar la ciutat, tot adaptant-se als diferents paisatges i situacions urbanes (fins i tot als centres de les ciutats).

Paral·lelament a l'extensió del tramvia, estem veient la seva evolució tecnològica (eliminació catenària, millores en l'eficiència energètica, excel·lència en l'ergonomia

i el confort...) i l'aparició de nous formats, com és el cas del Tren-Tram, un model de transport suburbà que combina els avantatges dels nous tramvies urbans (transport integrat i de proximitat) amb l'aprofitament de les xarxes ferroviàries (velocitat i capacitat per recórrer grans distàncies i millorar l'accessibilitat a les grans capitals regionals). Actualment existeixen una quarantena de sistemes tren-tram en llocs com Karlsruhe, Manchester o el Randstad.

Barcelona necessita canviar radicalment el model de mobilitat, els tramvies que ja tenim requereixen connectar-se i, finalment, la Diagonal demana completar la seva reforma (la bona actuació feta entre Francesc Macià i passeig de Gràcia ho avala). Es comprèn, però, que hi hagi incerteses i fins i tot que s'hi entrevegin riscos, però al capdavant, hi ha un dubte per sobre de tots ells: dilucidar si ens enfrontem a un debat tècnic -i, per tant podem trobar-hi solucions- o bé a un debat sobre model de ciutat, és a dir, polític -i per tant, que exigeix un pacte sobre objectius de ciutat- per, tot seguit, consensuar el projecte que ens hi menim... sobre rodes de ferro o de cautxú? ≡

Director de Territori de l'Institut Cerdà.



LEONARD BEARD

Canvis en l'ensenyament

# Per una pedagogia relacional

A l'escola importa l'ambient humà i la trama social que es configura als espais educatius

ANNA  
Pagès



Avui dia, qui més qui menys parla d'educació. Donar una opinió sobre aquest tema és relativament fàcil: tothom ha tingut una experiència educativa personal, a casa i a l'escola. Després, quan es tenen fills, es viuen les dificultats i contradiccions de fer passar els més petits per l'adreçador i també, en molts casos, de constatar el caos que suposa intentar posar límits. L'educació és un tema sempre actual. En tot moment es pot criticar per millorar, tot i que al final no s'acabi de millorar mai del tot (deia Rousseau que aquesta és la gràcia). L'educació és una assignatura pendent per a tothom: els problemes dels primers anys d'infància i jove-

tut ens acompanyen quan som grans (si és que ens n'hem fet); els traumes escolars, la relació amb pares més o menys autoritaris, aquella assignatura maleïda que no aconseguíem aprovar de cap de les maneres perquè el mestre «ens tenia mania», els primers amors a l'escola i les estomacades al pati, els càstigs i les excursions. Un conjunt de records intensos que formen part per sempre més del nostre bagatge íntim, en forma de batalla per explicar als nostres néts. Tot plegat passa per l'educació.

Avui dia, l'educació ha de ser innovadora: aquesta paraula representa la divisa actual. Les escoles s'animen a variar les metodologies per adaptar-les als temps que corren: menys discursivitat, més activitats i treball per projectes, més cooperació i socialització dels aprenentatges. La presència dels altres esdevé el nucli de les orientacions pedagògiques avui: presentacions orals, debats, discussió, argumentació, escolta, traducció del que

ens han volgut dir, intercanvi, diàleg.

El model de la Pedagogia tecnico-instrumental de la dècada dels anys 80 i 90 està donant pas a un paradigma de tipus relacional, que encara el treball sobre els continguts des del vincle entre iguals i amb els mestres. Les relacions passen per davant de la mecànica. L'important és l'ambient

**El paper dels equips docents es reforça per donar un suport als nens més personalitzat**

humà i la trama social que es va configurant als espais educatius. A l'escola, ja no hi ha un mestre per aula sino dos o tres: el paper dels equips docents es reforça per donar un suport als infants més personalitzat i humà. Els nens diuen que ho prefereixen: poden escollir a quin dels

seus mestres fer-li una pregunta metodològica i en canvi a quin altre, en un moment donat, fer-li una confiança. Abans s'ho jugaven tot a una carta: era el o la mestra que els havia tocat aquell curs.

Les opinions dels alumnes són sempre d'allò més autèntiques, encara que a vegades ens posin en qüestió: saben que no cal ser políticament correcte quan es parla amb els altres. Els infants tenen un do especial per dir les coses tal com són, sense matisos ni alegories. Pels grans no és tan senzill. Per això és essencial restituir a la família i a l'escola la relació que ens fa parlar en persona (i no per WhatsApp). **Pere Vergés** digué una vegada que l'important en educació són els detalls que brollen d'una conversa dialogada en un temps comú. En aquest sentit, la pedagogia que ens cal ensenyar avui serà relacional... o no serà. ≡

Professora de la Facultat d'Educació de la Universitat Ramon Llull.

La clau

## Un debat necessari

ALBERT  
Sáez  
ADJUNT AL  
DIRECTOR



Amb pocs dies de diferència, hem sabut que l'Ajuntament de Barcelona pretén crear dues empreses públiques per gestionar el cycle de l'aigua i la llum que consumeix el consistori mateix per evitar treure-la a concurs públic. El que resulta certament curiós és que un assumpte de tanta transcendència amb prou feimes hagi tingut un mínim debat públic, ni polític ni mediàtic. De fet, aquest divendres la creació de la nova companyia pública d'energia no va comptar pràcticament amb oposició al ple municipal, només el PP s'hi va oposar. Resulta sorprenent que ni el PDECat ni Ciutadans hi votessin en contra.

Les caixes eren públiques

Aquest vent remunicipalitzador -eufemisme per no parlar de nacionalitzacions- bufa emparat per les destrosses de l'actual crisi i pels excessos de certes companyies que van voler passar de ser monopolis públics a monopolis privats. Però aquesta és una visió adamista. La companyia que gestiona l'aigua a Barcelona ja és un consorci públic privat. I no tot el que és públic ha passat millor la prova de la crisi que el que és privat. Una part substancial dels greuges que van portar al poder els actuals gestors de la ciutat els van cometre les caixes, que eren entitats de dret públic i que -ho hem vist amb Bankia i CatalunyaCaixa- s'han endut la major part de les ajudes de l'Estat tot i ser més responsables de la bombolla immobiliària i dels desnonaments fins i tot que la banca estrictament privada. Encara que també hi hagi excepcions com La Caixa o Kutxabank.

És ingenu pensar que la simple gestió directa dels serveis públics millorarà l'eficiència en la gestió fins al punt d'abaratir el preu per al públic. Alguns s'obliden dels temps en què les companyies elèctriques eren públiques, moment en el qual la tarifa de la llum va acumular una part substantiva del dèficit que avui encareix el rebut. S'ha de debatre el tema a fons, no tot el que es deixi de pagar a les concessionàries serà benefici. I també s'ha de pensar que les companyies que avui gestionen uns, demà ho faran uns altres. ¿No seria millor regular millor abans que nacionalitzar?

@albertsaez