

# Barcelona, España

## Informe de Indicadores de ciudades saludables y sostenibles: Comparaciones con 25 ciudades a nivel internacional

Colaboración global de indicadores de ciudades saludables y sostenibles



© 2022 Xavier Delclòs-Alió



Global Observatory of  
**Healthy and  
Sustainable Cities**

El informe completo que incluye datos, métodos y limitaciones se ha publicado en:

The Lancet Global Health Series on urban design, transport, and health. 2022. <https://www.thelancet.com/series/urban-design-2022>

Global Observatory of Healthy & Sustainable Cities. 2022. <https://www.healthysustainablecities.org>

Datos sobre población: Schiavina, M. et al. (2019): GHS population grid multitemporal (1975, 1990, 2000, 2015) R2019A. European Commission, Joint Research Centre (JRC). <https://doi.org/10.2905/42E8BE89-54FF-464E-BE7B-BF9E64DA5218>

Límites urbanos: Florczyk, A. et al. (2019): GHS Urban Centre Database 2015, multitemporal and multidimensional attributes, R2019A. European Commission, Joint Research Centre (JRC). <https://data.jrc.ec.europa.eu/dataset/53473144-b88c-44bc-b4a3-4583ed1f547e>

Características urbanas: OpenStreetMap contributors. Openstreetmap (2020). <https://planet.osm.org/pbf/planet-200803.osm.pbf.torrent>

Escala de colores: Crameri, F. (2018). Scientific colour-maps (3.0.4). Zenodo. <https://doi.org/10.5281/zenodo.1287763>

### **Dirección del estudio**

Deepti Adlakha, Jonathan Arundel, Geoff Boeing, Ester Cerin, Billie Giles-Corti, Carl Higgs, Erica Hinckson, Shiqin Liu, Melanie Lowe, Anne Vernez Moudon, Jim Sallis & Deborah Salvo

### **Editores**

Carl Higgs, Melanie Lowe & Billie Giles-Corti

### **Colaboradores locales (Barcelona)**

Xavier Delclòs Alió, Susana Aznar-Lain, Guillem Vich, Joan Carles Martori, Carme Miralles, Anna Puig-Ribera & Marta Rofin

### **Traducción**

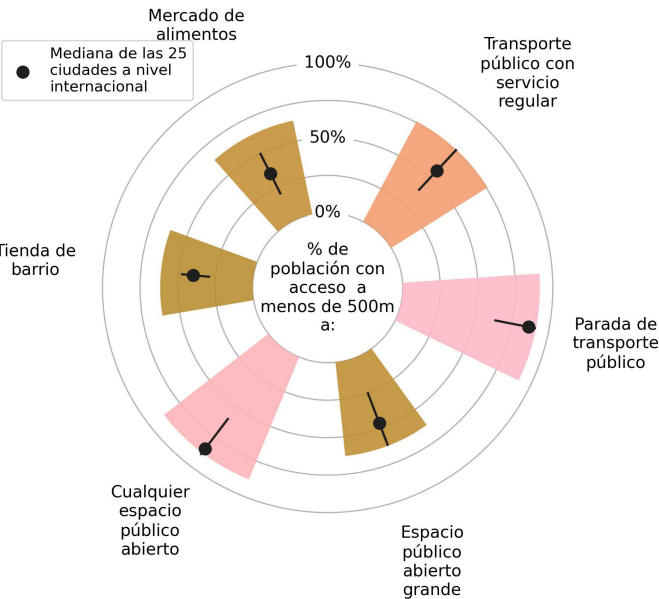
Xavier Delclòs Alió, Joan Carles Martori, Javier Molina-García, Anna Puig-Ribera, Ana Queralt & Guillem Vich

Informe de Indicadores de ciudades saludables y sostenibles

Este breve informe describe cómo Barcelona puntúa en una selección de indicadores espaciales y políticos sobre ciudades saludables y sostenibles. Nuestro estudio colaborativo ha examinado la distribución espacial de una serie de características de diseño urbano y relativas al transporte, así como la presencia y calidad de políticas de planificación urbana que promueven la salud y la sostenibilidad en 25 ciudades de 19 países.

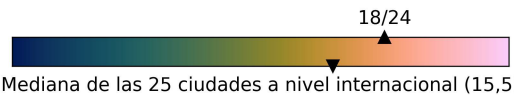
Las comparaciones con los valores medianos para todas las ciudades incluidas en este estudio internacional podrían identificar cambios necesarios en políticas urbanas locales. Los mapas muestran la distribución de determinadas características de diseño urbano y de transporte en Barcelona, e identifican las áreas que más podrían beneficiarse de intervenciones para crear entornos saludables y sostenibles.

(abajo) Porcentaje de población con acceso a servicios en menos de 500 metros (m) en Barcelona, España.



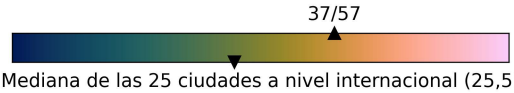
Presencia de políticas en Barcelona

Políticas de diseño urbano y de transporte que promueven la salud y la sostenibilidad



Calidad de la política en Barcelona

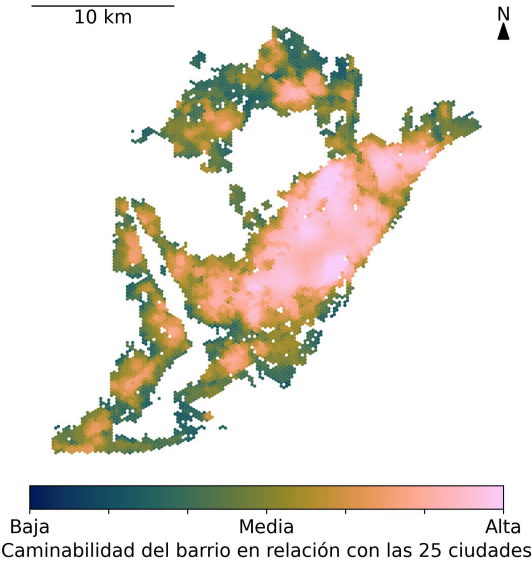
Calificación de la calidad de las políticas específicas y medibles alineadas con la evidencia sobre ciudades saludables



| Requisitos para la planificación urbana   | Barcelona | % de las ciudades con requisitos cumplidos, por nivel de renta del país |          |
|---|-----------|---|----------|
|   |           | Medio /6  | Alto /19 |
| Acciones específicas sobre salud en las políticas urbanas metropolitanas                                      | X         | 0 %   | 84 %     |
| Acciones específicas sobre salud en las políticas de transporte metropolitano                                 | X         | 50 %  | 63 %     |
| Requisitos de la evaluación del impacto en la salud presentes en la política/legislación urbana/de transporte | X         | 33 %  | 11 %     |
| Información sobre el gasto público en infraestructura para los diferentes modos de transporte                 | X         | 33 %  | 47 %     |
| Políticas de contaminación atmosférica relacionadas con la planificación del transporte                       | ✓         | 50 %  | 89 %     |
| Políticas de contaminación atmosférica relacionadas con la planificación del uso del suelo                    | ✓         | 67 %  | 84 %     |

Caminabilidad en Barcelona

Los barrios caminables ofrecen la oportunidad de disfrutar de estilos de vida activos, saludables y sostenibles, al tener unos umbrales de densidad de población suficientes pero no excesivos, que hacen posible una provisión adecuada de servicios locales, incluidos los servicios de transporte público. Los barrios caminables cuentan con diversidad en los usos del suelo, así como con calles bien conectadas que garantizan un acceso cercano y adecuado a los destinos. Una infraestructura peatonal de alta calidad y la reducción del tráfico a través de la gestión de la demanda de uso del automóvil también pueden fomentar el desplazamiento a pie como modo de transporte.

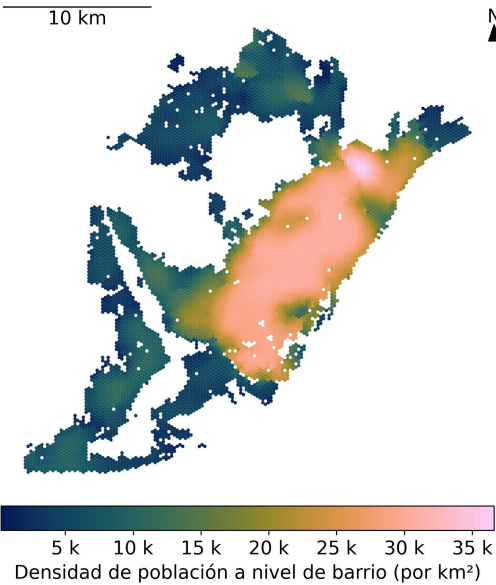


(arriba) 90,6 % de la población que vive en barrios con puntuaciones de caminabilidad superiores a la mediana de las 25 ciudades internacionales

| Políticas de caminabilidad en Barcelona                                  |                                |                  |  |   |
|--|--------------------------------|------------------|--|---|
| Política identificada  | Criterio u objetivo específico | Objetivo medible | Consistente con la evidencia en materia de salud |   |
| Requisitos de densidad de viviendas                                      | ✓                              | ✓                | ✓  | ✓ |
| Requisitos de conectividad de las calles                                 | ✓                              | X                | ?  | ? |
| Restricciones en el aparcamiento para desincentivar el uso del automóvil | ✓                              | ✓                | ✓  | ✓ |
| Provisión de infraestructura peatonal                                    | ✓                              | ✓                | ✓  | ✓ |
| Provisión de infraestructura para la bicicleta                           | ✓                              | ✓                | ✓  | ✓ |
| Objetivos de participación en el desplazamiento a pie                    | ✓                              | ✓                | ✓  | ✓ |
| Objetivos de participación en el desplazamiento en bicicleta             | ✓                              | ✓                | ✓  | X |



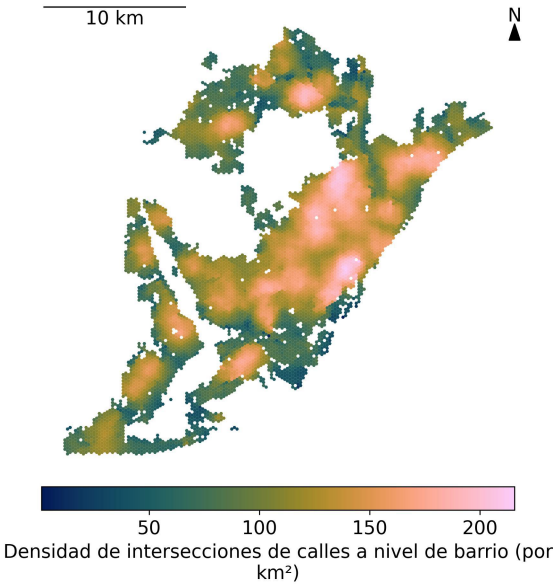
Densidad de población



(arriba) 92,3 % de la población cumple con el umbral mínimo\* de densidad de población a nivel de barrio (5.677 por km²)

\* Los umbrales se basan en nuestro modelado de las características del entorno construido necesarias para alcanzar el objetivo del Plan de Acción Mundial para la Actividad Física de la Organización Mundial de la Salud (OMS), que se refiere a una reducción relativa del 15% en la falta de actividad física, a través de desplazamiento a pie. Hemos encontrado evidencias preliminares de que una densidad de intersecciones superior a 250 intersecciones por km² y los barrios ultradensos (>15,000 personas por km²) pueden tener beneficios decrecientes para la actividad física. Este es un tema importante para futuras investigaciones.

Conectividad de las calles

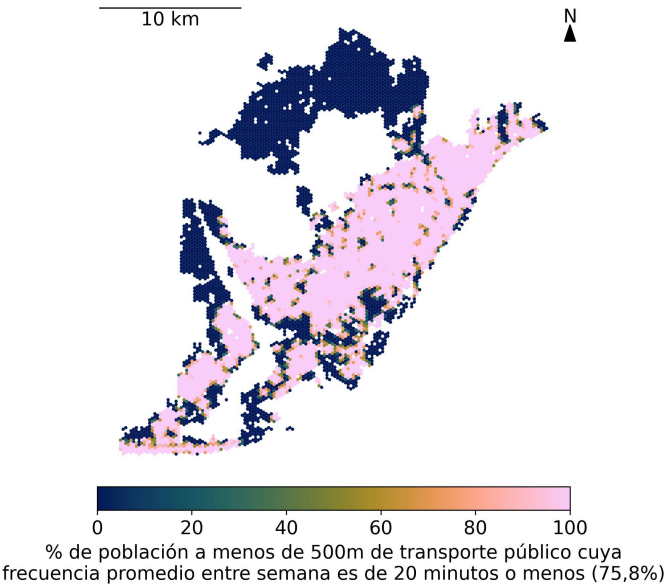


(arriba) 74,9 % de la población cumple con el umbral mínimo\* de densidad de intersecciones de calles a nivel de barrio (106 por km²)





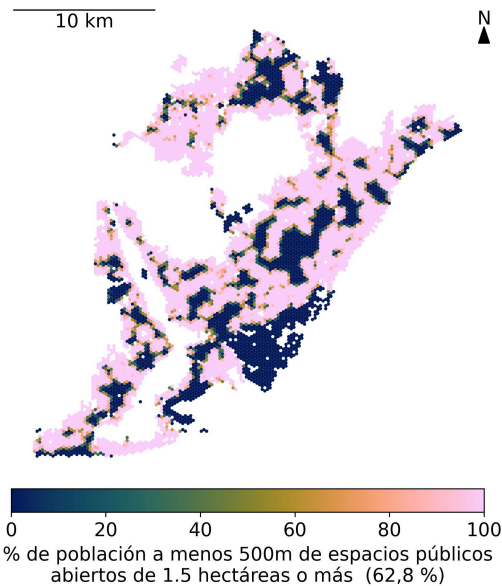
Acceso al transporte público



Un fácil acceso a un servicio de transporte público frecuente es un determinante clave de un sistema de movilidad saludable y sostenible. La oferta de transporte público cerca de viviendas y puestos de trabajo aumenta la cuota modal de los desplazamientos en transporte público, fomentando a su vez el desplazamiento a pie, el acceso a puestos de trabajo y servicios regionales, mejorando la salud, fomentando el desarrollo económico y la inclusión social, así como reduciendo la contaminación y las emisiones de carbono. La frecuencia de los servicios también fomenta el uso del transporte público, además de la proximidad a las estaciones o paradas.

| Políticas de transporte público en Barcelona                                       |                       |                                |                  |  |
|--|-----------------------|--------------------------------|------------------|--|
|  | Política identificada | Criterio u objetivo específico | Objetivo medible | Consistente con la evidencia en materia de salud |
| Requisitos para el acceso en transporte público a lugares de trabajo y a servicios | ✓                     | ✓                              | ✓                | ✓  |
| Requisitos de distribución de los lugares de trabajo                               | ✗                     | -                              | -                | -  |
| Requisitos mínimos para el acceso al transporte público                            | ✓                     | ✓                              | ✓                | ✓  |
| Objetivos para el uso del transporte público                                       | ✓                     | ✓                              | ✓                | ✓  |

Acceso a espacios públicos abiertos



El acceso local a un espacio público abierto de alta calidad promueve la actividad física recreativa y la salud mental. La cercanía a estos espacios crea entornos atractivos para la convivencia, ayuda a enfriar la ciudad y protege la biodiversidad. A medida que las ciudades se densifican y los espacios abiertos privados disminuyen, la provisión de espacios públicos abiertos es fundamental para la salud de la población. Disponer de espacio público abierto a menos de 400 metros de la vivienda puede favorecer el desplazamiento a pie. El acceso a parques de mayor tamaño también puede ser importante.

| Política de espacios públicos abiertos en Barcelona            |                       |                                |                  |  |
|--|-----------------------|--------------------------------|------------------|--|
|  | Política identificada | Criterio u objetivo específico | Objetivo medible | Consistente con la evidencia en materia de salud |
| Requisitos mínimos para el acceso a espacios públicos abiertos | ✓                     | ✓                              | ✓                | ✓  |

Resumen

En general, la disponibilidad y la calidad de las políticas urbanas y de transporte que promueven la salud y la sostenibilidad en Barcelona están muy por encima de la media en comparación con otras muchas ciudades del estudio. Sin embargo, Barcelona no cuenta todavía con acciones específicamente enfocadas a la salud en políticas urbanas y de transporte metropolitanas, ni tampoco con los requisitos para la evaluación del impacto en la salud. En relación a las 25 ciudades de este estudio internacional, la mayoría de barrios de Barcelona son muy caminables. Por tanto, la mayoría de los barrios cumplen los umbrales de densidad de población y conectividad de las calles necesarias para la consecución de los objetivos de la OMS para aumentar la actividad física. Tres cuartas partes de los residentes tienen acceso a paradas de transporte público con servicios regulares y la mayoría de residentes tienen algún espacio público abierto a menos de 500m; sin embargo, menos de dos tercios tienen acceso a un espacio público de grandes dimensiones. En comparación con el resto de ciudades estudiadas, la proporción de población de Barcelona con acceso a menos de 500m a un mercado de alimentación, a una tienda de barrio y a un servicio de transporte público regular está muy por encima de la media. La proporción de población con acceso a un espacio público abierto de grandes dimensiones está por debajo de la media.

---

#### **Cita bibliográfica**

Global Healthy & Sustainable City-Indicators Collaboration. 2022. Barcelona, España — Informe de Indicadores de ciudades saludables y sostenibles: Comparaciones con 25 ciudades a nivel internacional (Barcelona, Spain — Healthy and Sustainable City Indicators Report: Comparisons with 25 cities internationally. Traducción al español (España): Xavier Delclòs Alió, Joan Carles Martori, Javier Molina-García, Anna Puig-Ribera, Ana Queralt & Guillem Vich). <https://doi.org/10.25439/rmt.19614021>



Esta obra está sujeta a una Licencia Creative Commons-No Comercial 4.0 Internacional.