El canvi verd

El dilema conciliable entre el verd urbà i la justícia social

¿Es pot naturalitzar la ciutat sense caure en la gentrificació que expulsa els més pobres? Dos experts reunits per EL PERIÓDICO consideren que sí i defensen estratègies conjuntes entre les àrees de Medi Ambient, Vivenda i Desenvolupament

✎ Michele Catanzaro

L'estiu del 2015, unes 360 persones van morir a Barcelona a causa de l'efecte illa de calor (així es coneix el fet que la ciutat tingui una temperatura més alta que el seu entorn: un grau més). D'aquestes morts, 216 s'haurien estalviat si els arbres haguessin cobert el 30% de la superfície de la ciutat, en lloc del 8,4% actual.

Així ho ha revelat un estudi publicat a *The Lancet*, que ha analitzat la qüestió a 93 ciutats europees. El treball, liderat per Mark Nieuwenjuijsen, investigador de l'Institut de Salut Global de Barcelona (ISGlobal), és l'enèsima prova que el verd urbà, literalment, salva vides.

Però també té una altra cara. Barcelona és l'única ciutat europea que entre el 2000 i el 2016 va experimentar un procés de gentrificació sostinguda i creixent relacionada amb l'augment del verd urbà a partir dels anys noranta, entre les 28 analitzades en un estudi recent publicat a *Nature Communications*. Altres ciutats europees, com Nantes i Copenhagen, han viscut processos de gentrificació associats al verd. El treball està liderat per Isabelle Anguelovski, investigadora de l'Institut de Ciència i Tecnologia Ambientals (ICTA).

EL PERIÓDICO ha reunit Anguelovski i Nieuwenjuijsen per parlar d'aquest dilema. Espòiler: el dilema no és inconciliable. Es pot naturalitzar la ciutat sense crear injustícia, si això s'acompanya amb més vivenda protegida i menys turisme i cotxes. Els experts temen que les eleccions a Barcelona comportin una frenada en aquestes polítiques.

«Durant 40.000 anys hem viscut a la jungla o la sabana. El nostre cervell està adaptat al verd. La gent que viu a zones verdes té menys problemes de drogues, depressió, ansietat i desordres del son», afirma Nieuwenjuijsen. «Però, desafortunadament, el verd s'ha anat traient de moltes ciutats. Barcelona [amb referència a l'Eixample] es va dissenyar per tenir molt més verd. Cal preservar el que tenim. És molt valuós. Fan falta 50 anys per tenir un arbre gran», afegeix.

«S'ha de buscar l'eliminació gairebé total del cotxe», afirma Nieuwenjuijsen, de l'ISGlobal

Isabelle Anguelovski, investigadora de l'ICTA.

Mark Nieuwenjuijsen, investigador de l'ISGlobal.

El parc de la Ciutadella, pulmó verd a Barcelona.

«No hi puc estar més d'acord, però és important tenir en compte uns matisos», replica Aneguelovski, que apunta a la gentrificació verda. Aquest procés consisteix en el desplaçament de veïns de classe mitjana i baixa per part d'habitants més rics, que arriben atrets per les noves zones verdes. El procés està vinculat a un augment del cost de les vivendes.

«El gènere també influeix que un espai verd es converteixi en un actiu», observa la investigadora. Per exemple, el contacte amb les zones verdes té un efecte en la salut mental més beneficiós per a les dones que per als homes, però elles són menys propenses a utilitzar-les que ells, per inseguretat o normes socials. Per a aquesta investigadora és crucial que es dissenyin espais verds acollidors i que els veïns els sentin com a una cosa seva. «És contradictori crear àrees verdes i alhora carregar-te els horts comunitaris», observa.

Malgrat aquests matisos, Anguelovski nega que hi hagi un «dilema verd». «És un assumpte d'estratègia. No n'hi ha prou de decidir quins carrers seran verds. El Departament de Medi Ambient ha de planificar amb el de Vivenda i el de Desenvolupament», afirma.

Vivenda, turisme, cotxes

Les polítiques de vivenda són el principal dic contra la gentrificació verda. «El percentatge de vivenda protegida no arriba al 2%, enfront el 25% d'altres països», observa Anguelovski, que lloa les polítiques municipals de promoció de vivenda protegida. «L'altre àmbit que ha contribuït a la gentrificació a Barcelona és el turisme», afirma la investigadora, favorable a la congelació de llicències per a hotels i pisos turístics.

Nieuwenjuijsen apunta a un tercer ingredient: el cotxe. Les superilles i els eixos verds són grans experiments en els quals s'introdueix una jerarquia entre carrers transitats i carrers naturalitzats que crea un problema d'accés igualitari al verd.

«Concentrar-se en [reverdir] uns quants carrers no ajudarà gaire. Fa falta més ambició. Cal crear una ciutat per a la gent, no per al cotxe. Algunes ciutats del nord han aconseguit eliminar gairebé totalment el cotxe. És això el que cal buscar», observa Nieuwenjuijsen.

Tots dos investigadors es mostren preocupats davant les eleccions a Barcelona. «No vull que la meva investigació sigui instrumentalitzada pels que estan en contra de l'agenda del govern municipal. L'últim que necessitem és que hi entri Trias i tiri tot el que s'ha fet», afirma Anguelovski.

Nieuwenjuijsen voldria veure una naturalització més ambiciosa. «Tinc molt respecte pel que està fent Janet Sanz [directora de l'Àrea d'Ecologia i Urbanisme de l'ajuntament], però posar-ho en pràctica és molt difícil. Entres en aquesta àrea pantanosa de la política en la qual tothom està en contra», comenta. Per exemple, els investigadors no entenen la posició del PSC sobre el pla d'usos de l'Eixample.

Nieuwenjuijsen té clara la seva carta als Reis. «Imagino una ciutat on la gent pugui respirar aire net, sense patir per la calor i el soroll, i amb uns barris mixtos, amb gent rica i menys rica, locals i migrants: és la millor manera de formar una bona comunitat», conclou.