

## El cambio verde

# El dilema conciliable entre el verde urbano y la justicia social

¿Se puede naturalizar la ciudad sin caer en la gentrificación que expulsa a los más pobres? Dos expertos reunidos por EL PERIÓDICO sostienen que sí y defienden estrategias conjuntas entre las áreas de Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo

✍ Michele Catanzaro

En el verano de 2015, unas 360 personas murieron en Barcelona a causa del efecto isla de calor (así se conoce el hecho de que la ciudad tenga una temperatura más alta que su entorno: un grado más). De esas muertes, 216 se habrían ahorrado si los árboles hubieran cubierto el 30% de la superficie de la ciudad, en lugar del 8,4% actual.

Así lo ha revelado un estudio publicado en *The Lancet*, que ha analizado la cuestión en 93 ciudades europeas. El trabajo, liderado por Mark Nieuwenhuijsen, investigador del Institut de Salut Global de Barcelona (ISGlobal), es la enésima prueba de que el verde urbano, literalmente, salva vidas.

Pero también tiene otra cara. Barcelona es la única ciudad europea que ha experimentado entre 2000 y 2016 un proceso de gentrificación sostenida y creciente relacionada con el aumento del verde urbano a partir de los años 90, entre las 28 analizadas en un reciente estudio publicado en *Nature Communications*. Otras ciudades europeas, como Nantes y Copenhagen han vivido pro-

cesos de gentrificación asociados al verde. El trabajo está liderado por Isabelle Anguelovski, investigadora del Institut de Ciència i Tecnologia Ambientals (ICTA).

EL PERIÓDICO ha reunido a Anguelovski y Nieuwenhuijsen para hablar de ese dilema. *Spoiler*: el dilema no es inconciliable. Se puede naturalizar la ciudad sin crear injusticia, si eso se acompaña con más vivienda protegida y menos turismo y coches. Los expertos temen que las elecciones en Barcelona resulten en un frenazo en esas políticas.

«Durante 40.000 años hemos vivido en la jungla o la sabana. Nuestro cerebro está adaptado al verde. La gente que vive en zonas verdes tiene menos problemas de drogas, depresión, ansiedad y desórdenes del sueño», afirma Nieuwenhuijsen. «Pero desafortunadamente, el verde se ha ido quitando de muchas ciudades. Barcelona [en referencia al Eixample] se diseñó para tener mucho más verde. Hay que preservar el que tenemos. Es muy valioso. Hacen falta 50 años para tener un árbol grande», añade.

**«Hay que buscar la eliminación casi total del coche», afirma Nieuwenhuijsen, de ISGlobal**

«No puedo estar más de acuerdo, pero es importante tener en cuenta unos matices», replica Anguelovski, que apunta a la gentrificación verde. Este proceso consiste en el desplazamiento de vecinos de clase media y baja por parte de habitantes más ricos, que llegan atraídos por las nuevas zonas verdes. El proceso va de la mano de un aumento del coste de la viviendas.

«El género también influye en que un espacio verde se convierta en un activo», observa la investigadora. Por ejemplo, el contacto con las zonas verdes tiene un efecto en la salud mental más beneficioso para las mujeres que para los hombres, pero ellas son menos propensas a utilizarlas que ellos, por inseguridad o normas sociales. Para esta investigadora es crucial que se diseñen espacios verdes acogedores y que los vecinos los sientan como algo suyo. «Es contradictorio crear áreas verdes y a la vez cargarte los huertos comunitarios», observa.

No obstante estos matices, Anguelovski niega que haya un «dilema verde». «Es un asunto de estrategia. No basta con decidir qué calles serán verdes. El Departamento de Medio Ambiente tiene que planificar con el de Vivienda y el de Desarrollo», afirma.

## Vivienda, turismo, coches

Las políticas de vivienda son el principal dique contra la gentrificación verde. «El porcentaje de vivienda protegida no llega al 2%, frente al 25% de otros países», observa Anguelovski, que alaba las políticas municipales de promoción de vivienda protegida. «El otro ámbito que ha contribuido a la gentrificación en Barcelona es el turismo», afirma la investigadora, favorable a la congelación de licencias para hoteles y pisos turísticos.

Nieuwenhuijsen apunta a un tercer ingrediente: el coche. Las *superilles* y los ejes verdes son grandes experimentos en los cuales se introduce una jerarquía entre calles transitadas y calles naturalizadas que crea un problema de acceso igualitario al verde.

«Concentrarse en [reverdecer] unas cuantas calles no ayudará mucho. Hace falta más ambición. Hay que crear una ciudad para la gente, no para el coche. Algunas ciudades del norte han conseguido eliminar casi totalmente el coche. Es eso lo que hay que buscar», observa Nieuwenhuijsen.

Los dos investigadores se muestran preocupados ante las elecciones en Barcelona. «No quiero que mi investigación sea instrumentalizada por quienes están en contra de la agenda del gobierno municipal. Lo último que necesitamos es que Trias y tire todo lo que se ha hecho», afirma Anguelovski.

Nieuwenhuijsen quisiera ver una naturalización más ambiciosa. «Tengo mucho respeto por lo que está haciendo Janet Sanz, [directora del Área de Ecología y Urbanismo, del Ayuntamiento] pero ponerlo en práctica es muy difícil. Entrar en esta área pantanosa de la política en la cual todo el mundo está en contra», comenta. Por ejemplo, los investigadores no entienden la posición del PSC sobre el plan de usos del Eixample.

Nieuwenhuijsen tiene clara su carta a los reyes. «Imagino una ciudad donde la gente pueda respirar aire limpio, sin sufrir por el calor y el ruido, y con unos barrios mixtos, con gente rica y menos rica, locales y migrantes: es la mejor manera de formar una buena comunidad», concluye.



Isabelle Anguelovski, investigadora del ICTA.



Mark Nieuwenhuijsen, investigador del ISGlobal.



El parque de la Ciutadella, pulmón verde en Barcelona.