

EL DRET A LA SALUT URBANA. ÉS LÍCIT OPOSAR-S'HI?

CONTESTACIÓ SOCIAL I POLÍTICA CONTRA EL CREIXEMENT DE LA MOBILITAT ACTIVA

JOAN FERRER RIPOLL

El creixement de la xarxa de mobilitat activa a la ciutat de Palma (Illes Balears) és una història farcida d'aparents desavinences entre dos bàndols perfectament identificables (Administració i societat civil). Les principals friccions s'han centrat en els arguments clàssics: la desaparició de llocs d'aparcament i possibles pèrdues econòmiques per al comerç.

Després de viure l'estiu més extrem segons els registres tèrmics, sembla que ja no hauria de ser objecte de confrontació la millora de l'espai urbà per assolir més zones per a vianants, ciclistes i altres mitjans de transport sostenible que ajudassin a reduir els efectes de les denominades «illes de calor». Així i tot, el debat continua.

Segons l'Agència Estatal de Meteorologia¹, aquest estiu es va produir una anomalia tèrmica que arribà a 2,3 °C per damunt de la mitjana. El juliol fou el més calorós dels registres amb una temperatura mitjana màxima de 32,9 °C. A Palma, amb 39,1 °C, es va batre el rècord de temperatura de 1978. Les onades de calor ocuparen un

total de vint-i-vuit dies entre juliol i agost. Al seu torn, l'encreuament de les dades de l'Institut Nacional d'Estadística i el MoMo (Sistema Monitoratge Mortalitat) ha desvelat que s'han produït 20 000 morts més de les esperades a Espanya. En nombres absoluts, és l'estiu amb més morts des de 1941. La correlació d'aquestes dades evidencia que la mortalitat es dispara durant les onades de calor i que no sols venen produïdes pels «cops de calor», sinó també perquè les altes temperatures potencien l'agreujament de malalties cròniques o agudes. A les Illes Balears, aquest excés s'ha quantificat en 603 morts, un augment del 31,60% de la mortalitat i que ens situa en segona posició al rànquing de creixement desmesurat després de Navarra.

No és l'única alarma. Un altre estudi² ens indica que l'escalfament de les ciutats serà més sever que a altres zones, a causa del canvi climàtic. Les conclusions apunten un preocupant escalfament que es produeix en aquests nuclis. Es proposa el creixement de zones verdes, evitar l'asfalt i el ciment a les denominades «places dures» i substituir-ho per zones enjardinades, d'arbrat o terra, que és on es generen dinàmiques de refrigeració que mitiguen l'anomenat efecte «illa de calor». Podríem concloure que, atesos aquests condicionants, a més de les acumulacions de partícules contaminants a l'atmosfera, que afecten directament la salut de les persones i l'ecosistema urbà, es fa encara més urgent radicalitzar un canvi de model urbanístic que privilegiï les àrees de baixes emissions, incloses totes les millores possibles en el transport públic, per evitar l'escalfament urbà que delaten les alarmants temperatures.

Una mirada al passat recent

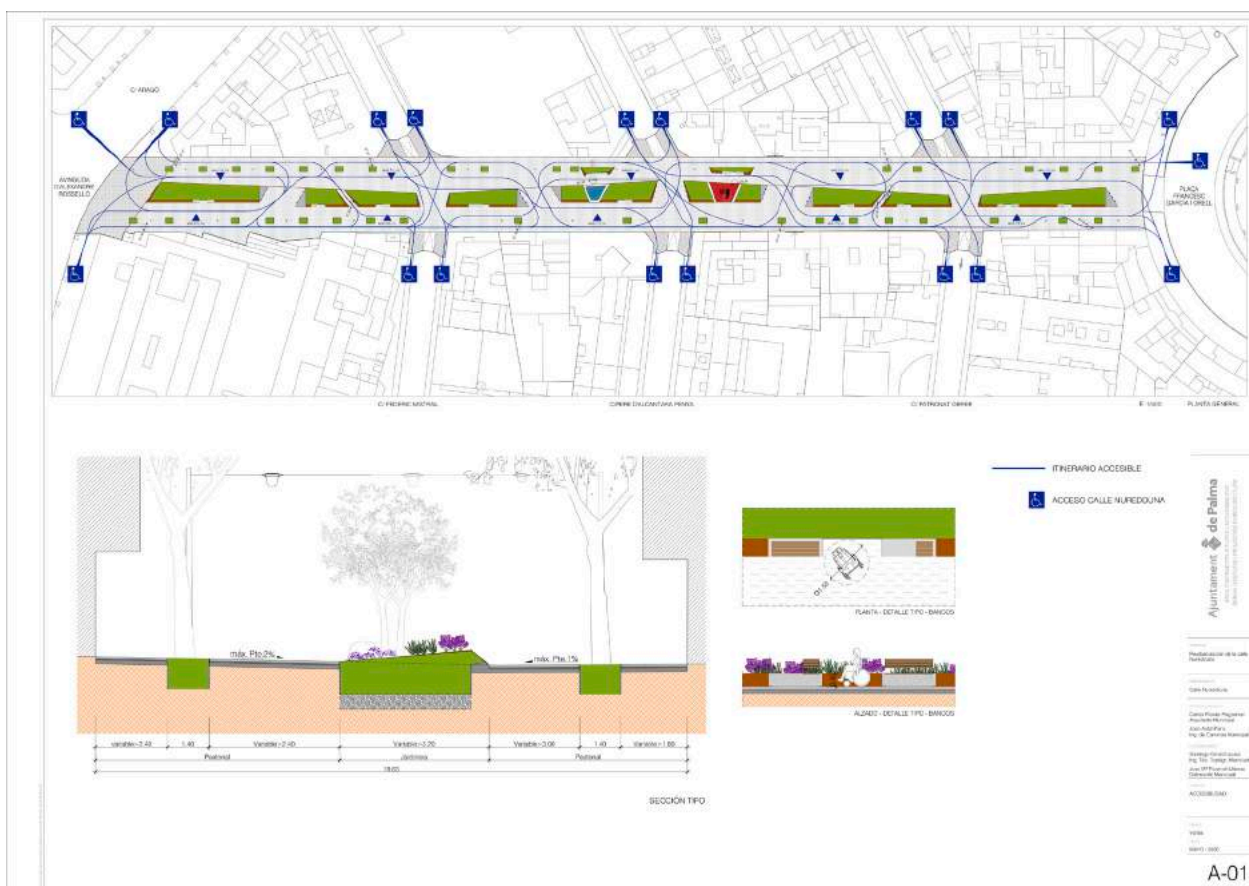
L'urbanisme compacte palmèsà ha viscut diverses transformacions pel que fa al creixement de la mobilitat activa, especialment des de finals dels anys vuitanta, coincidint amb la presa de consciència que la ciutat ja era una de les més congestionades d'Espanya i que tenia una minsa xarxa de carrers de vianants. La primera intervenció notable es va concretar en el carrer dels Oms, centre històric, i aixecà nombroses crítiques per part dels comerciants de la zona, alguns veïns i el principal partit en aquell moment a l'oposició, de signe

conservador. La intervenció va anar endavant, malgrat la pèrdua del poder municipal per l'equip de govern progressista. Inaugurada pel seu successor el 1991, en aquell moment la intervenció cobrà sobtadament el vistiplau dels antics opositors.

Per a més intervencions de gran importància cal remuntar-se al mandat municipal 2007-11, quan s'impulsaren, entre d'altres, les reurbanitzacions de dos eixos per als vianants, fora del centre històric, tot i que connectats amb aquest: els carrers de la Fàbrica i de Blanquerna. En aquella mateixa època es feu una forta aposta per la mobilitat ciclista amb un carril segregat que suposava una anella que rodejava tot el centre històric. Les tres intervencions comptaren amb una forta oposició, novament dels actors habituals. La batlia socialista del moment fou substituïda per una conservadora que, com a primera mesura, arrasà el carril bici i reobrí al trànsit motoritzat el carrer de Blanquerna. Afortunadament, aquesta darrera mesura fou revertida poc després: els mateixos opositors al projecte de vianalització foren els que reclamaren el tancament al trànsit en veure els importants beneficis per a les seves activitats i un augment dels índexs de qualitat urbana. Es repetia la història del carrer dels Oms! El carrer de la Fàbrica correria una sort diferent: no es va alterar la seva vianalització, si bé una liberalització de les llicències per a restaurants i terrasses provocaren -i encara ara provoquen- conflictes entre empresaris d'oci nocturn, Ajuntament i veïns.



Estat actual executat del carrer Nuredduna. Foto: Laura Moyà Victory.



Projecte del carrer Nuredduna. Font: Ajuntament de Palma.

El darrer capítol s'ha viscut amb la intervenció³ al carrer de Nuredduna, ubicat a l'Eixample de Palma, i que connecta el centre històric amb els barris més densament poblats i multiculturalment de la ciutat: Pere Garau, Son Canals i Son Gotleu. Aquest eix cívic ja apareixia al vigent Pla General (1998) i al principal instrument rector de la mobilitat, el PMUS (Pla de Mobilitat Urbana), aprovat l'any 2014, curiosament per un govern conservador. La diagnosi del Pla assenyalava encara el dèficit de xarxes de mobilitat activa i, a més, la memòria participativa indicava que la màxima valoració s'atorgava al «creixement d'una xarxa de vianants adaptada i segura» i, literalment, reclamava «eixos de l'Eixample com el carrer de Nuredduna». Així i tot, s'ha tornat a produir una sonora reacció en contra.

Noves crítiques, vells arguments

Entre les crítiques, més enllà de les clàssiques i sobre les quals existeix abundant literatura acadèmica que les desmenteix (desaparició de places d'aparcament, pèrdues econòmiques per als comerços, etc.)⁴, se n'ha trobat una nova: la possibilitat de l'augment dels preus dels immobles (habitatges i locals comercials), cosa que generaria un «efecte gentrificador». Cal demanar-se si és raonable aquesta oposició reiterada al creixement d'una zona de vianants que inclourà,

seguint les tècniques en alleujament del xoc tèrmic, una zona central enjardinada i nous arbres. Amb tot, resulta encara més inexplicable que s'hagi organitzat una contestació novament amb la concurrència dels agents tradicionals: algunes associacions veïnals i comercials, els partits polítics dretans i, fins i tot, una entitat dedicada a la preservació del patrimoni, hiperactiva els darrers anys en la protecció d'un monument franquista. Una mirada a llarg termini constata que els negocis ubicats a zones de vianants tendeixen a un major volum de vendes que aquells enmig del trànsit. Això és encara més notable si es produeix a ciutats petites o mitjanes, com ara Palma. Així i tot, també cal tenir en compte que el carrer, que cobra una nova «vitalitat», esdevé més atractiu al pas i estada de transeünts i, a més, s'hi troben negocis de restauració que atreuen clients per a botigues d'altres característiques⁵. Addicionalment, l'èxit d'una reurbanització també depèn del grau en què el comerç tradicional mantengui l'autenticitat, atmosfera i identitat de les zones guanyades a l'asfalt⁶. L'afectació que pugui produir la revitalització en els preus dels locals comercials és una qüestió a monitorar atentament i que ha de comptar amb mesures per evitar l'extinció de la diversitat en el carrer a base de grans superfícies o franquícies. Els comerços han de rebre suport i assistència per mantenir la pervivència i essència.

Si bé és curiós notar que les acusacions de ser un projecte «gentrificador» hagin tengut també bona acollida en partits d'orientació liberal, cal dir que, d'acord amb les dades econòmiques i socials de què es disposa, en cap cas respon a una realitat objectivament demostrable: no s'ha produït abandó del barri per part de l'Administració, en connivència amb els principals agents implicats en l'especulació immobiliària. Ans al contrari, l'actuació de Nuredduna complementa d'altres consistents en la generació de nous equipaments per a la barriada (una biblioteca i un casal social, ja en ús; dos nous centres de salut, projectats) a més d'altres actuacions relacionades amb la qualitat urbana. Extrem que desmenteix, també, un altre argument enarborat pels opositors al projecte que clamaven una inversió més «repartida» a altres indrets del barri. A més, i per blindar la possibilitat d'una excessiva terciarització, s'ha aprovat un pla especial d'usos que impossibilita la proliferació de negocis de restauració, a més d'una ja existent prohibició de noves grans superfícies comercials en el terme municipal.

Així doncs, ateses totes les cauteles aplicades i la urgència que suposa transformar el teixit urbà per assolir unes millors condicions de salut, crida encara més l'atenció aquesta aparent oposició als beneficis d'una vianalització que aportarà qualitat a la mobilitat, al teixit social i a les condicions mediambientals, i que reportarà beneficis evidents per a l'economia i la salut. Sense oblidar que l'actuació s'incardina en la declaració d'emergència climàtica, promulgada el 2019 per part del Govern autonòmic i el mateix Ajuntament palmèsà.

Implicació ciutadana

Amb aquest panorama, cal primer de tot relativitzar aquestes crítiques i circumscriure-les a un àmbit polític excessivament polaritzat, en el qual els mitjans de comunicació sovint tenen un paper de reforç de les postures més extremes obviant una necessària ponderació i contrast de les dades i donen, a més, veu a entitats i persones sense reportar-ne (o almanco qüestionar) la legitimitat amb la qüestió i que gaudeixen, així, d'una projecció desvirtuada.

No obstant això, i per evitar aquesta suposada confrontació amb una intervenció que sens dubte aportarà els beneficis explicats i que, alhora, inclourà les màximes cauteles per evitar l'efecte negatiu de l'especulació descontrolada, cal impulsar noves eines de participació i

de coneixement de l'opinió ciutadana. S'han de realitzar estudis enfocats en el territori o el sector on es vol actuar per conèixer l'opinió més precisa dels implicats, sigui amb estudis demoscòpics o altres aproximacions. Per altra banda, s'ha de mantenir viva la participació ciutadana i no sols activar-la (o que aquesta s'activi reaccionàriament) quan s'impulsi un nou projecte. I implicar, sens dubte, a sectors habitualment oblidats en els debats i que segons les dades del nou PMUS són els principals protagonistes de la mobilitat sostenible: dones, infants, ancians i persones amb pocs recursos. Així, es podrà aconseguir l'impuls d'un nou model de ciutat que no entri en confrontació constant amb arguments sobradament demostrats com a fràgils o interessats. És evident, també, que la urgència que suposa impulsar una ciutat més verda que esdevengui més saludable no hauria d'apartar els governants d'un full de ruta clar i possibilitador de nous escenaris urbans on proliferin les condicions exposades aquí per combatre els efectes del canvi climàtic. Però això no ha de significar que aquesta evidència resulti un dogma inapel·lable, sinó que caldrà redoblar els instruments de pedagogia i escolta bidireccional per tal de, almanco, posar tota la informació sobre la taula i cedir una part de protagonisme als veïns sempre i que no es desvirtui el projecte que cal dur a terme.

Notas

1. https://www.aemet.es/es/serviciosclimaticos/vigilancia_clima/resumenes?w=1&k=bal
2. Liu, Z., Zhan, W., Bechtel, B., Voogt, J., Lai, J., Chakraborty, T., Wang, Z.-H., Li, M., Huang, F., & Lee, X. (2022). Surface warming in global cities is substantially more rapid than in rural background areas. *Communications Earth & Environment*, 3(1). <https://doi.org/10.1038/s43247-022-00539-x>
3. En el moment de redacció d'aquest article pràcticament executada.
4. Soni, N., & Soni, N. (2016). Benefits of pedestrianization and warrants to pedestrianize an area. *Land Use Policy*, 57, 139–150. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2016.05.009>
5. Yoshimura, Y., Kumakoshi, Y., Fan, Y., Milardo, S., Koizumi, H., Santi, P., Murillo Arias, J., Zheng, S., & Ratti, C. (2022). Street pedestrianization in urban districts: Economic impacts in Spanish cities. *Cities*, 120. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103468>
6. Özdemir, D., & Selçuk, . (2017). From pedestrianisation to commercial gentrification: The case of Kadıköy in Istanbul. *Cities*, 65, 10–23. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2017.02.008>

NOTA SOBRE L'AUTOR

Joan Ferrer Ripoll (Palma, 1977). Dipl. Turisme, llic. Història de l'Art (Univ. Illes Balears); Màster Ciutat i Urbanisme (Univ. Oberta Catalunya). Ha participat en el moviment cívic que reivindica un major protagonisme de les polítiques ciclistes i de mobilitat sostenible a Palma. De 2015 a 2019 va ser regidor de Mobilitat de l'Ajuntament de Palma. Des de 2019 és diputat del Parlament de les Illes Balears pel PSIB-PSOE i responsable de la Secretaria d'Agenda Urbana de la mateixa formació política.