

Societat

URBANISME

La pacificació exprés a Barcelona: ¿audàcia o nyap?

Els nous carrils pintats a la calçada alteren els codis de l'espai públic

MARIA ORTEGA
BARCELONA

La pandèmia del covid-19 no només ha servit per veure com, en qüestió de dies, un poliesportiu es convertia en un hospital o les escoles alteraven tota la seva operativa per dividir grups i esglaonar entrades. Els canvis també s'han notat als carrers, on s'ha desplegat un urbanisme d'emergència per aconseguir, en poc temps i a baix cost, que vianants i bicicletes tinguin més espai i que bars i restaurants, ofegats per les restriccions sanitàries, puguin tenir o ampliar terrasses encara que sigui amb poques taules i protegint-les amb elements de formigó. Terrasses de campanya.

El resultat, però, atempta contra el disseny clàssic de la ciutat, que ha vist aflorar nous carrils pintats de groc o blau en espais com la Via Laietana i en carrers de l'Eixample com Consell de Cent, Girona o Rocafort. I trastoca els codis habituals de l'espai públic. Per això molts ciclistes, veient un carril estret i groc a la Via Laietana, han assimilat que és un espai per a bicis i no una ampliació de voreres, com es pretén. I per això encara hi ha certes reserves dels veïns a caminar al mateix nivell que el trànsit pels carrils pintats a l'Eixample, on s'acumulen furgone-

tes aprofitant l'espai per a la càrrega i descàrrega.

El govern d'Ada Colau té clar que hi ha aspectes, com les invasions de carrils o la mateixa estètica i seguretat dels blocs de formigó que protegeixen aquests espais, que s'hauran de repensar, i defensa que si es van col·locar així va ser per donar una resposta ràpida al moment, però reitera que els canvis han vingut per quedar-se i que l'objectiu, a mesura que es vegi que funcionen i que hi hagi pressupost, serà consolidar-los. Així ho explica la tinent d'alcalde d'Urbanisme, Janet Sanz, que defensa que el model que es vol entendre és el de la superilla de Sant Antoni però que en plena pandèmia calia actuar amb rapidesa.

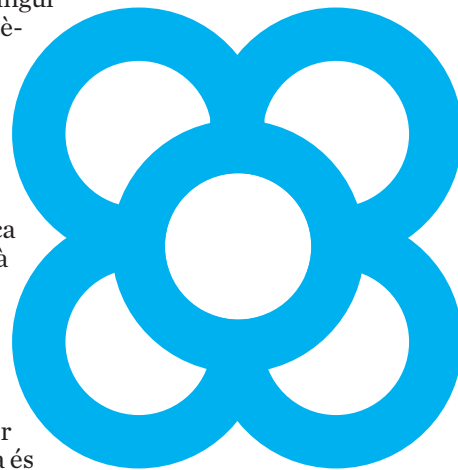
Hi ha poc debat sobre la necessitat de canvis per acabar amb el domini del trànsit a l'espai públic, però n'hi ha molt més sobre la conveniència de fer-los amb elements tàctics i sobre l'estètica i les ubicacions escollides. Mentre que alguns arquitectes i experts en mobilitat defensen la riquesa de fer proves i l'imperatiu de guanyar metres quadrats per als veïns –sobretot ara que la distància social i la recomanació d'evitar llocs tancats ho fan encara més necessari–, d'altres demanen fer obra amb més garanties de seguretat i sense bandejar els canons habituals a l'hora de

generar nou espai públic. En definitiva, que tot el que es faci tingui un ús clar i sigui segur, estètica a banda.

La degana del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, Assumpció Puig, elogia la rapidesa amb què s'ha actuat en l'escenari de pandèmia i remarca que, a partir d'aquí, caldrà veure què ha funcionat bé i què no tant: "Calia que estigués operatiu ràpidament, però des del primer dia estem en converses per dir què s'ha de fer millor, perquè Barcelona és un referent en la creació d'espai públic". Comparteix, diu, els objectius al 100% perquè cal guanyar espai per a la mobilitat sostenible i ara serà el moment d'obrir un debat ampli per plantejar cap on va la ciutat.

Estètica vs. urgència

"La pandèmia obligava a fer actuacions immediates. No ens podem permetre arribar tard i, de fet, el gruix de ciutats europees estan anant en aquesta mateixa línia perquè és el que marca el sentit comú", defensa Carme Miralles-Guasch, catedràtica de geografia urbana de la UAB. Més enllà del debat sobre els colors, remarca que l'urbanisme tàctic bus-



Situació
Els elements d'urbanisme tàctic es revisaran abans de consolidar-se

ca canviar les prioritats a l'espai públic i que això és un imperatiu, i posa èmfasi en iniciatives com la d'eliminar places d'aparcament per posar-hi terrasses. Si ara no són els espais més agradables del món, ja aniran agafant forma, defensa.

"El covid-19 no ha de servir d'excusa per fer actuacions que no hagin passat pels filtres tècnics ni de participació", critica, en canvi, l'arquitecte Daniel Mòdol, que va ser regidor del PSC al consistori i va ostentar l'àrea d'Arquitectura. Creu que el que s'ha fet no dona resposta a cap demanda ni soluciona cap proble-

Auditoria per revisar les noves terrasses i mesures contra les invasions de carril

M.O.
BARCELONA

S'ha actuat amb urgència i tot es revisarà abans de consolidar-se. És la resposta del govern d'Ada Colau davant de polèmiques com la dels blocs de formigó per separar carrers pacífics –la Fiscalia està investigant si són segurs–, de les terrasses amb dues taules separades dels cotxes per New Jerseys grocs o de les fileres de furgonetes aparcades sobre els carrils per a vianants. La tinent d'alcalde d'Urbanisme, Janet Sanz, va explicar ahir

que estan fent una auditoria per revisar que totes les ampliacions de terrasses que ja s'han fet s'ajusten al que tenien autoritzat. Després, l'objectiu serà convertir-les en llocs més agradables i fer-hi canvis com posar-hi tarimes o jardineres.

"Haurem de buscar un model coherent, que fugi de la provisionalitat inicial", explica Roger Pallarols, president del Gremi de Restauració, que detalla que tenen prevista una trobada amb el govern municipal per abordar, d'una banda, les moltes denegacions d'ampliació de terrassa que hi ha hagut a Ciutat Vella i Gràcia, i, de l'altra, l'estètica que

hauran de tenir aquests espais. Celebra que el govern municipal hagi acceptat que les terrasses es quedin sobre la calçada passada la pandèmia i fa una valoració "globalment positiva" de la resposta que s'ha donat als restauradors amb la cessió d'espai públic tot i la lentitud en les respostes i les denegacions en zones de carrers estrets.

El consistori també s'ha compromès a revisar els elements de mobiliari urbà col·locats als carrers pacífics i assegura que estudiarà el problema de la càrrega i descàrrega en carrils habilitats per als vianants. —



Un repartidor estacionat en un dels espais guanyats per als vianants a Barcelona. MANOLO GARCÍA

SIS PARCS NATURALS DUPLIQUEN VISITANTS

La crisi del covid-19 ha truncat aquest any les vacances a l'estranger, i el turisme interior i la natura ho han notat. Sis espais naturals catalans han doblat el

nombre de visitants els mesos de juliol i agost. El delta de l'Ebre, els Ports i Poblet van rebre el doble d'afluència, i el Cadí-Moixeró i el cap de Creus els van seguir de

prop. El Govern estudiarà aquesta tardor mesures per pal·liar la massificació dels parcs naturals i reforçar la vigilància davant de l'incivisme.

Copenhaguen
Pioners en conquerir terreny per als vianants

La capital danesa va ser una de les primeres ciutats europees a limitar el trànsit al centre

NÚRIA MASCLANS
COPENHAGUEN

Una ciutat per a la gent. Aquest ha sigut el leitmotiv que ha marcat la carrera de l'arquitecte danès Jan Gehl, sovint considerat un dels pares de l'urbanisme tàctic (també anomenat urbanisme humanista), que fa més de mig segle va impulsar un moviment de transformació de Copenhaguen cap a una metròpoli amb molt més espai per als vianants. Després de molts anys de reduir les zones per a vianants, Copenhaguen va ser una de les primeres ciutats europees que va prendre la iniciativa a principis dels anys 60 i va començar a reduir el trànsit de vehicles i l'estacionament al centre.

Ja el 1962 el principal carrer de la capital danesa, Strøget, es va convertir en un passeig per a vianants, enmig d'un "escepticisme abundant", segons el mateix Gehl explica en un dels seus llibres. Però l'èxit es va fer evident en ben poc temps. En només un any el nombre de vianants hi va augmentar un 35%. Aquella va ser la llavor d'un procés de transformació que ha conduït Copenhaguen a ser una de les ciutats on és més agradable viure, segons uns quants rànquings.

Entre el 1962 i el 2005, la superfície dedicada als vianants i a la vida urbana es va multiplicar per set, d'uns 15.000 metres quadrats a 100.000, segons detalla Gehl al llibre *Ciutats per a la gent*. Un altre exemple emblemàtic, a part de Strøget, és Nyhavn, el carrer turís-

tic per excel·lència de la capital danesa, que fa trenta anys que és de vianants.

La transformació de Copenhaguen també ha tingut en compte la bicicleta, un mitjà de transport essencial i clau per avançar cap als objectius climàtics. Ara mateix la ciutat té uns 400 quilòmetres de carrils bici, clarament separats, i més del 60% dels seus residents la fan servir per anar a treballar o a estudiar, mentre que fa deu anys eren el 36%.

Emergència climàtica

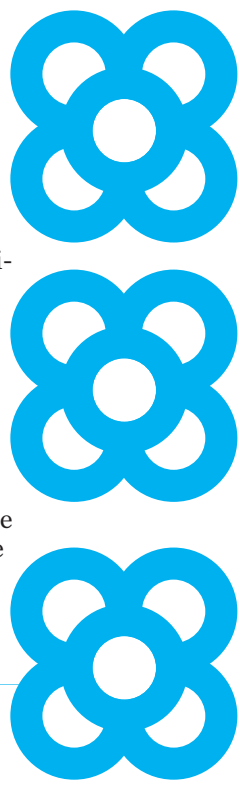
Durant els últims anys, el patró aplicat al centre de la ciutat s'ha anat replicant a altres districtes, sovint lligant dos punts de vista: els vianants i l'emergència climàtica. Un dels últims exemples és el carrer Bryggervangen, al barri d'Østerbro, on s'han transformat 9.000 metres quadrats d'asfalt en àrees verdes, amb gairebé 600 nous arbres que, a més de fer la zona més agradable, ajuden a prevenir inundacions en cas de pluja intensa.

També destaca l'exemple del Sønder Boulevard, una antiga artèria al barri de Vesterbro que s'ha revitalitzat reduint-hi els carrils per a vehicles a un per sentit, cosa que ha permès guanyar 17 metres d'amplada a la zona central, que s'ha dividit en diverses seccions ortogonals.

En algunes d'aquestes zones hi ha parcs infantils o àrees per a gossos, però la majoria poden ser utilitzades com els veïns vulguin. Per exemple, amb horts urbans, pistes de bàsquet, terrasses o zones de descans.



Un grup de ciclistes fent servir un dels carrils habilitats per a bicicletes a Copenhaguen. GETTY



zález, que remarca que aquest hauria de ser un urbanisme fet de baix cap a dalt i que, en canvi, aquí s'ha fet sense processos participatius. Hi veu un exemple d'una manera de fer de la política que se centra més en el missatge que es dona que no pas en la transformació real que es fa.

També l'arquitecta Maria Sisternas ha trobat a faltar implicació ciutadana en els canvis. Defensa que per legitimar tota l'estratègia de prendre protagonisme al vehicle hauria convingut fer una consulta i acordar que sí, que avancem a l'una amb aquest objectiu. Proposa grans canvis com intentar reservar una hora a la mobilitat associada a les escoles i que la resta de conductors sàpiguen que és millor no sortir entre les vuit i les nou del matí. O establir una quota d'hores de cotxe per a cada veí. També demana destinar els grans eixos al vehicle lleuger i que, per tant, hi hagi un carril bici com el que es preveu al carrer Aragó i se'n faci també al passeig de la Bonanova, on hi ha molta mobilitat escolar. "Si vas en cotxe, hauràs de fer més volta".

Més trànsit a la Gran Via

Per a Pere Buil, arquitecte de l'estudi Vora, arriscar-se és positiu i l'ocasió que oferia el covid no es podia desapropiar: "Barcelona pot assumir equivocacions i les coses que vagin bé, que es consolidin". Jaume Carné, que es presenta com a arquitecte ciclista, defensa que els canvis han quedat curts i que l'exemple a seguir és París, on en plena emergència s'han fet 50 quilòmetres de carril bici. Apunta que ara molts GPS guien els conductors que travessen la ciutat per la Gran Via i no per les rondes, i que l'Eixample està col·lapsat. "La ciutat que es considera més glamurosa, París, també ha creat terrasses en places d'aparcament i no hi ha hagut tanta polèmica", apunta.

Des del punt de vista del disseny, Óscar Guayabero insisteix que la prioritat és l'objectiu de prendre espai al cotxe. Assegura que l'estètica s'ha improvisat però que totes les ciutats han fet el mateix perquè el que calia era actuar amb rapidesa. "Els colors donen imatge lúdica als espais pacificats, és un codi que els nens entenen ràpid", afegeix.

Defecte
Molts ciclistes han entès que el carril de vianants de la Via Laietana és per a bicis

Confusió
La tria de colors per als nous espais pacificats genera polèmica

ma, i lamenta que no s'hagin respectat els codis de l'espai públic. Hi veu un atemptat contra el bon fer tradicional de la ciutat i titlla d'"urbanisme de Servei d'Estació" decisions com incorporar elements reflectants als blocs de formigó que separen l'espai de vianants dels cotxes en punts com el carrer Girona.

També Salvador Rueda, el pare de la idea de les superilles a Barcelona, assegura que les intervencions d'urgència no han respectat els codis: "Confonen més que no aclareixen". Defensa el model de la superilla que expulsa al perímetre el trànsit de pas i reserva l'interior als veïns, més que no pas el de fer conviure en un mateix espai el trànsit i l'ampliació de vorera en calçada: "Els veïns han de veure clar per on hi ha trànsit i per on no". I afegeix que els colors escollits per a les zones pacificades són els que en la natura s'associa al perill, com el groc o el taronja.

Espais conquerits

La tria cromàtica, en canvi, és un encert sota el punt de vista de l'urbanista Andreu Ulied, que defensa que es demostra que són lloc de "tensió" que el vianant "ha guanyat heroicament i de la nit al dia". Admet que les coses quan es fan ràpid -perquè cal un missatge clar per canviar prioritats a l'espai públic- poden quedar lletges, però diu que Barcelona sabrà reconduir-ho: "No passa res perquè ara sigui lleig; s'anirà arreglant". Ulied demana confiar en la capacitat de revisió dels tècnics municipals però remarca que en l'origen de l'urbanisme tàctic hi ha la implicació veïnal: és la ciutadania la que ha de decidir i pintar els nous espais. Una apreciació que comparteix l'arquitecta Itziar Gon-

URBANISME

Berlín



Una de les zones per a vianants de la ciutat de Berlín. GETTY

Carrils bici 'pop-up' i més zones de vianants pel covid

GEMMA TERÉS
BERLÍN

Conviure amb el coronavirus ha portat ciutats com ara Berlín, Leipzig, Munic i Nuremberg a guanyar espais de la via pública per a vianants i bicicletes. Ciclistes i passavolants han acollit positivament la iniciativa, que a Berlín va començar en districtes governats per ecologistes i esquerres. Els partits conservadors i liberals han criticat que l'Ajuntament s'està deixant influir per una "política d'odi als cotxes" i ho ha qualificat "d'activisme pop-up". El partit ultradretà Alternativa per a Alemanya va presentar una sol·licitud urgent al setembre contra vuit dels carrils bici emergents i el Tribunal Administratiu de Berlín va considerar que són il·legals perquè cadascun comporta un cert nivell de perill viari. El Senat berlinès ha impugnat la decisió i l'ha portat al Tribunal Administratiu Superior. Mentrestant, però, els carrils bici segueixen funcionant.

Els conductors de cotxes sumen cada matí i cada tarda més minuts de trajecte si han de creuar el centre de la ciutat, ja que s'han reduït els carrils per a vehicles. El coronavirus ha fet que el volum de ciclistes augmentés a les ciutats com a mitjà alternatiu al transport públic, que va ple de gom a gom a les hores punta. Bona part dels ciclistes volen que aquesta multiplicació de carrils bici es mantingui un cop passada la crisi del coronavirus. Segons un estudi que va fer el diari *Berliner Morgenpost*, el 55% de les vies transitades de Berlín compten amb un carril bici, un total de 1.377 quilòmetres de carrils bici.

També degut al covid-19 i des de principis de maig, alguns districtes berlinesos tallen carrers els caps de setmana per convertir-los en espais de joc i de vianants. Si bé Berlín és una ciutat amb més de 2.500 parcs i zones verdes, hi ha barris amb nivells de natalitat molt alts i proporcionalment pocs espais de lleure. Els veïns s'organitzen per gestionar-los i els cartells i senyals per delimitar-los els proporcionen l'administració. Al districte berlinès de Friedrichshain-Kreuzberg, per exemple, hi ha 19 d'aquests trams. Una altra iniciativa molt estesa a Alemanya, ja des d'abans del coronavirus, són els jardins veïnals que sorgeixen per convertir en horts i jardins urbans trossos de solars entre cases. —

París

Una trentena de carrers reservats per als vianants

La ciutat elimina places d'aparcament per ampliar les voreres

ALÍCIA SANS GARDEÑES
PARÍS

París és una ciutat particularment densa: el nombre d'habitants per km² era de 20.754,5 el 2017 segons les xifres de l'Institut Nacional d'Estadística del país. Amb la sortida del confinament al mes de maig, la municipalitat de la capital francesa va anunciar que almenys una trentena de carrers passaven a ser únicament per als vianants, "principalment als voltants de les escoles per evitar els agrupaments", i se sumaven a la vuitantena de vies que ja existeixen i on només s'hi pot transitar a peu o amb bicicleta. D'aquesta manera es pot respectar la distància de seguretat, asseguren des de l'Ajuntament, en un espai públic fins ara limitat a les voreres.

La gran proesa de l'alcaldessa Anne Hidalgo ha sigut la transformació de la Rue de Rivoli en via ciclista. Des del desconfinament, els cotxes ja no poden circular per aquesta artèria de gairebé tres quilòmetres de llargària que travessa el cor de París d'est a oest. Només els busos, els taxis i els vehicles autoritzats –com ara ambulàncies, camions de bombers o vehicles comercials que s'encarreguen del transport de mercaderies– hi poden accedir. Des del maig, doncs, els vianants que agafen aquest carrer estan encantats de res-



Un dels itineraris segurs a l'entorn de les escoles que ha habitat la ciutat de París. ARA

pirar menys fum i moure's amb menys soroll (el clàxon a París s'utilitza fàcilment). A més, la via ciclista en aquesta artèria forma part del projecte de crear carrils bici que recorren els mateixos trajectes de les línies de metro 1, 4 i 13 com a mitjà de transport alternatiu.

Alguns carrers adjacents a tocar de la freqüentada estació de trens Montparnasse, com és el cas de la Rue du Départ, també s'han remodelat a favor del vianant, tot i que no serà fins d'aquí uns anys [amb el projecte de renovació d'aquest barri] que es prohibirà completament

l'accés als vehicles. Si bé el veto als cotxes és la mesura estrella d'aquesta pla de mobilitat urbana que la crisi sanitària ha accelerat, cal dir que de moment no és el que més abunda. És per això que l'Ajuntament de París també ha aprofitat l'ampliació temporal de les terrasses de bars i restaurants fins al juny del 2021 per convertir en zona de vianants alguns carrers. En total, una setantena. Una altra de les opcions per donar més espai als vianants ha sigut la de suprimir places d'aparcament per ampliar les voreres en una trentena de vies de la ciutat. —

Milà

Una ciutat més habitable i acolorida

SORAYA MELGUIZO
MILÀ

A vegades n'hi ha prou amb una mica de pintura per fer un carril bici, eixamplar les voreres, limitar la velocitat als carrers o transformar una zona d'aparcaments en una àrea de socialització. Això és almenys el que va pensar l'Ajuntament de Milà, que, en col·laboració amb la Bloomberg Philantropies, una organització sense ànim de lucre dirigida per l'exalcalde de Nova York, pionera a implementar projectes d'urbanisme tàctic als Estats Units, va posar en marxa el 2018 el projecte *Places obertes*, amb l'objectiu de retornar la capital llombarda als milanesos. Des de llavors, cada vegada més parts de la ciutat tenen carrers habitables i segurs, molts tancats al trànsit, sobretot als entorns d'escoles. Una de les últimes intervencions per requalificar l'espai públic es



La Piazza Angilberto II, a Milà, amb espai pintat a terra per a l'ús dels veïns. AJUNTAMENT DE MILÀ

va inaugurar fa només uns dies a Corvetto, un barri multicultural al sud de la ciutat.

Després de remodelar els senyals per fer més segura la mobilitat per a vianants i ciclistes al voltant de la Piazza Ferrara, la setmana passada els veïns van pintar l'asfalt de colors i l'Ajuntament va instal·lar bancs, taules de ping-pong i jardineres davant del mercat comunal. El projecte ha permès convertir una plaça grisa en una zona de joc per als nens i de descans per als més grans.

En altres parts de la ciutat, els bars i restaurants han ocupat l'espai fins llavors dedicat als cotxes per ampliar les seves terrasses i permetre mantenir la distància mínima de seguretat entre clients.

"El projecte està funcionant i ho demostra la resposta i la gran col·laboració especialment de les escoles, que ens demanen intervenir per alentir la velocitat dels vehicles o crear noves àrees de vianants –expliquen des de l'Ajuntament–. Projectar carrers més fàcils de recórrer a peu i en bicicleta té una influència positiva i molts comerços veuen com les vendes augmenten". —