

EIXAMPLE RESPIRA

El nou carril bici de l'Eixample és un exemple per a una planificació urbana ambientalment justa?

Sinopsi | L'Eixample ha estat un districte caracteritzat per nivells creixents de contaminació atmosfèrica i sonora i un elevat trànsit d'automòbils, amb el carrer Aragó al centre d'aquest trànsit i contaminació tan intensos. Aquest carrer ha estat sovint objecte de protestes simbòliques des de la dècada de 1990, quan els moviments socials van pressionar perquè el carrer es convertís en una rambla o passeig de menys trànsit. Eixample Respira va sorgir com una plataforma de barri amb l'objectiu de conscienciar sobre la contaminació atmosfèrica urbana i exigir accions per reduir el trànsit d'automòbils, així com promoure la mobilitat de baix impacte ambiental i la creació de nous espais verds al districte. A través de diferents mobilitzacions que s'han estès del barri fins a diferents ciutats d'Espanya, Eixample respira treballa en promoure un model de ciutat que garanteixi el dret a una ciutat saludable per als seus residents, i amb particular èmfasis els drets dels nens i les nenes al voltant del seu entorn escolar. El recentment inaugurat (2020) carril bici al carrer Aragó, com a part de l'expansió de la infraestructura ciclable potenciada durant la crisi del Covid-19, representa un primer pas en la direcció d'un marc més ampli de reivindicacions a l'Eixample per un aire més net, la pacificació dels carrers, l'increment d'espais verds i espais comunitaris com elements essencials per la justícia urbana a nivell de barri.

Autor: Viktor Valentin Humpert (ICTA master student)
Editores: Panagiota Kotsila & Amalia Calderón-Argelich (BCNUEJ, UAB, ICTA)

BCNUEJ

Barcelona
Laboratory for Urban
Environmental Justice
and Sustainability

July 20, 2021



Figura 1. Manifestació d'Eixample Respira als entorns escolars. Font: [Cat El País](#)

Eixample Respira és una plataforma de barri al districte de l'Eixample, fundada per veïns i veïnes compromeses al 2019. Impulsats pel ressentiment vers el fracàs dels òrgans administratius davant el problema dels nivells excessivament alts de contaminació atmosfèrica al districte (per sobre dels estàndards legals de la UE i les recomanacions de la Organització Mundial de la Salut), la plataforma tracta de conscienciar i -en paraules del seu portaveu Guille López- "frenar la seva normalització, així com auditar i pressionar els diferents òrgans administratius, des de l'escala municipal fins a l'europea".¹

La contaminació atmosfèrica i acústica en tot el centre de Barcelona es produeix principalment pel trànsit de vehicles de combustió. *Eixample Respira* (2019) destaca la prevalença d'autovies urbanes al districte, especialment el carrer Aragó, Gran Via, el carrer Marina i el carrer València, i l'elevat cabal diari de cotxes als carrers de diversos carrils. Després de la inauguració de les Rondes en el context de la reestructuració urbana per als Jocs Olímpics de 1992, carrers com Aragó i Gran Via marquen les últimes carreteres urbanes que queden (Tello, 1996). Una mitjana de 350.000 cotxes al dia passen per aquestes carreteres urbanes i fan de l'Eixample el barri més transitat i contaminat de Barcelona (Ajuntament de Barcelona, 2021). La lluita per convertir la resta de l'autopista urbana d'Aragó en un espai més acollidor per als vianants i les bicicletes es remunta a les dècades de 1980 i 1990, quan moviments com *Amics de la Bici* i *Barcelona Estalvia Energia* han estat pressionant per convertir la carrer en un passeig, on la prioritat rau en la mobilitat no motoritzada i integrada (Subirana, 2020).



Figura 2. Logo de la "Revolta Escolar". Font: <https://www.revoltaescolar.cat/>

Al ser l'Eixample una de les zones més densament poblades de tot Europa, quantitats insalubres de contaminants perillosos estan afectant a un gran nombre de residents a la vegada (*Eixample Respira*, 2019). L'impacte negatiu en la salut (major risc de càncer de pulmó, accidents cerebrovasculars i atacs cardíacs, asmes infantils, problemes de conducta i obesitat. Veure: de Bont et al., 2019; Forns et al., 2016; Pierangeli,

¹ Citat i traduït al català d'una entrevista personal feta en castellà amb el Guille López (portaveu d'*Eixample Respira*) el 10 de març de 2021.

Nieuwenhuijsen, Cirach & Rojas -Roda, 2020) és dels punts crucials en les mobilitzacions de l'Eixample Respira que visibilitzen aquests temes a través de pancartes, discursos i protestes que apleguen veïns de tot el districte. Sota el nom de #RevoltaEscolar i #RevoltaVeïnal reivindiquen el dret a una ciutat saludable, amb particular èmfasis en les escoles del barri, on les nenes i els nens passen la major part del seu temps. Iniciat per les famílies amb fills i filles d'escoles de l'Eixample, s'han dut a terme diferents accions amb una àmplia col·laboració entre veïns, escoles i associacions de famílies, amb la publicació d'un mapa amb els nivells de contaminació de l'aire de cada escola de Barcelona², talls temporals de trànsit de forma regular als carrers de Barcelona i que s'ha anat estenent a altres ciutats d'Espanya, per tal d'augmentar la pressió sobre els governs perquè actuïn cap a la pacificació dels carrers, la reducció del trànsit i l'ampliació de l'espai públic per a vianants i bicicletes.

El tema s'emmarca dins de la injustícia espacial, social i ambiental atès que, mentre només el 26.04% dels desplaçaments diaris ocorren en vehicles motoritzats privats a Barcelona (Ajuntament de Barcelona, 2020), més de la meitat de la superfície pública urbana està coberta per infraestructura destinada a la mobilitat de l'automòbil. Les carreteres urbanes com el carrer Aragó no permeten un ús segur de la mobilitat mixta, ja que el predomini de la circulació d'automòbils representa un risc per als residents, vianants i ciclistes que volen compartir l'espai. Això, en combinació amb l'ampliament de places d'aparcament públiques subvencionades, mostra unes polítiques favorables a l'automobilitat privada massiva que s'han vist normalitzades però que romanen profundament problemàtiques.

L'actual pla de mobilitat urbana de l'Ajuntament busca assolir el límit europeu d'aquí a 2024 (Ajuntament de Barcelona, 2020), però segons representants d'*Eixample Respira*, mesures actuals com les zones de baixes emissions i el tancament de carrers al trànsit durant el cap de setmana ("Carrers oberts") no és suficient. Un informe publicat per l'Agència de Salut Pública de Barcelona avaluant la zona de baixes emissions indica que les noves sancions no han portat un canvi significatiu en els nivells de NO₂ de l'aire (Agència de Salut Pública de Barcelona, 2021).



Figura 3. Imatge utilitzada per reclamar la vida quotidiana al carrer Aragó per Eixample Respira. Font: [Twitter Eixample respira](#)

² Es pot consultar a <https://www.contaminacio.cat/escoles/>

L'arribada de l'COVID-19 com a greu amenaça per a la salut pública ha empès a l'administració a actuar per tota la ciutat. El "pla d'adequació de l'espai públic" (Ajuntament de Barcelona, 2020c), publicat després de la primera onada de la pandèmia a la primavera de 2020, tenia com a objectiu sumar 501.000m² de superfície per als vianants i un total de 21,3km de carrils bici per garantir un espai públic més segur per Barcelona (Ajuntament de Barcelona, 2020d). Aquests esforços recents han inclòs la inauguració de nous carrils bus i de carril bici de 4,8 km de longitud al carrer Aragó (Ajuntament de Barcelona, 2020b). Per als moviments històrics que lluiten per una mobilitat justa i justícia ambiental des de fa més de trenta anys (Tello, 1996; Amics de la Bici, 2017; Subirana, 2020) això ha estat sens dubte un passa en la bona direcció. Altre demandes inclourien la consolidació del tancament del carrer de forma regular els caps de setmana i la incorporació de carrers amb tant de tràfic com és Aragó dintre de plans més ambiciosos com el "Barcelona Superilla". Aquest programa pretén transformar alguns carrers de l'Eixample a través del model de Superilla, creant noves places i implementant nous corredors verds amb nova vegetació i paviment permeable (Ajuntament de Barcelona, 2021).

Eixample Respira ha aconseguit vincular els problemes i les demandes d'un barri específic amb tota la ciutat i més enllà. Amb contínues mobilitzacions en diversos fronts, els ciutadans continuen utilitzant el seu coneixement col·lectiu i la seva força política per prioritzar la millora de la qualitat de l'aire i per obtenir més espai públic disponible per caminar, anar amb bicicleta i lleure a la ciutat.

Links

#Eixample Respira

Web: <https://www.eixamplerespira.com/>

Blog: <https://medium.com/eixample-respira>

Twitter: <https://twitter.com/eixrespira>

Youtube: https://www.youtube.com/channel/UCoLRBx37ISd_vVq93WJ8Qnw

Instagram: <https://www.instagram.com/eixamplerespira/>

Mail: eixample.respira@gmail.com

#RevoltaEscolar

Els PTA (Associacions de Pares i Mestres), en col·laboració amb organitzacions veïnals, realitzen talls cada 2 setmanes els divendres quan surten de l'escola per exigir a l'Ajuntament una major pacificació del trànsit i seguretat dels entorns escolars, menys contaminació i menys soroll. La protesta es va iniciar a Barcelona el desembre del 2020, amb 20 escoles que varen organitzar 17 talls o bloquejos. Des de llavors ha anat creixent! El 26 de febrer de 2020, el sisè dia consecutiu de protestes, van ser més de 75 escoles mobilitzades a vuit ciutats diferents. L'anomenen #RevoltaEscolar.

Web: <https://www.revoltaescolar.cat/>

#RevoltaVeinal

https://docs.google.com/document/d/1nPhCGudosSaSHg1A8b91DmWjArC_WIXT-XNncNUpUqU/

Bibliografia

Agència de Salut Pública de Barcelona (2021). *Avaluació de la ZBE rondes Barcelona en la qualitat de l'aire. 1r informe 2020*. Available at <https://www.aspb.cat/wp-content/uploads/2021/06/rondes-barcelona-qualitat-aire-2020.pdf>

Ajuntament de Barcelona (2020a). *Pla de Mobilitat Urbana 2024*. Retrieved 21 March 2021, from <https://www.barcelona.cat/mobilitat/es/actualidad-y-recursos/aprobacion-inicial-del-plan-de-movilidad-urbana-2024>

Ajuntament de Barcelona (2020b). *Empiezan las obras del carril bici en la calle de Aragón*. Retrieved 21 March 2021, from https://www.barcelona.cat/mobilitat/es/actualidad-y-recursos/noticias/empiezan-las-obras-del-carril-bici-en-la-calle-de-aragon_1006736

Ajuntament de Barcelona (2020c). *Plan de adaptación del espacio público*. Retrieved 21 March 2021, from https://www.barcelona.cat/infobarcelona/es/como-nos-desplazaremos-cuando-empiece-el-desconfinamiento_942252.html

Ajuntament de Barcelona (2020d). *Una ciudad adaptada para una movilidad activa y saludable que llene de vida los barrios*. Retrieved 21 March 2021, from <https://ajuntament.barcelona.cat/bicicleta/es/noticia/una-ciudad-adaptada-para-una-movilidad-activa-y-saludable-que-llene-de-vida-los-barrios>

Ajuntament de Barcelona. (2021). *21st century upgrade to the Cerdà plan*. Retrieved 21 March 2021, from https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/sites/default/files/20210202_Superblock_Barcelona_web.pdf

Amics de la Bici (2017). "Historia" (website). Retrieved from http://www.amicsdelabici.net/historia_adlb.php

Cassee, F., Héroux, M., Gerlofs-Nijland, M., & Kelly, F. (2013). Particulate matter beyond mass: recent health evidence on the role of fractions, chemical constituents and sources of emission. *Inhalation Toxicology*, 25(14), 802-812. doi: 10.3109/08958378.2013.850127

de Bont, J., Casas, M., Barrera-Gómez, J., Cirach, M., Rivas, I., & Valvi, D. et al. (2019). Ambient air pollution and overweight and obesity in school-aged children in Barcelona, Spain. *Environment International*, 125, 58-64. doi: 10.1016/j.envint.2019.01.048

Eixample Respira. (2019). *Manifest*. Retrieved 21 March 2021, from <https://www.eixamplerespira.com/>

Forns, J., Dadvand, P., Foraster, M., Alvarez-Pedrerol, M., Rivas, I., & López-Vicente, M. et al. (2016). Traffic-Related Air Pollution, Noise at School, and Behavioral Problems in Barcelona Schoolchildren: A Cross-Sectional Study. *Environmental Health Perspectives*, 124(4), 529-535. doi: 10.1289/ehp.1409449

Pierangeli, I., Nieuwenhuijsen, M., Cirach, M., & Rojas-Rueda, D. (2020). Health equity and burden of childhood asthma - related to air pollution in Barcelona. *Environmental Research*, 186, 109067. doi: 10.1016/j.envres.2019.109067

Subirana, J. (2020). *Calle de Aragón: un carril bici en una 'autopista' urbana*. *Metropoli Abierta*. Retrieved 21 March 2021, from https://www.metropoliabierta.com/informacion-municipal/movilidad/calle-arago-carril-bici-autopista-urbana_31544_102.html

Tello, E. (1996). *Barcelona Estalvia Energia: una proposta de democràcia participativa para el cambio de modelo de ciudad*. *Ecología Política*, 11.