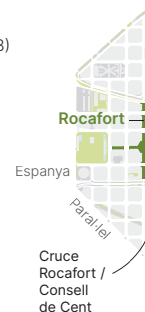




**EL CONSELL**

(PREVISTO PARA 2023)

- 4 nuevas plazas en los cruces
- Ejes con prioridad para el peatón
- Eje verde ya completado (Borrell, de Gran Via a Paral·lel, y Parlament)



## Hacia una metrópolis más humana

# Barcelona, camino de la ciudad de los 15 minutos

París trasciende a las supermanzanas con un proyecto que defiende la urbe policéntrica y de proximidad ● Aquí, con los barrios que fueron pueblos, parece un plan más factible

CARLOS MÁRQUEZ DANIEL  
Barcelona

La ciudad de los 15 minutos no es un descubrimiento de la pandemia porque ya se expuso en la conferencia del clima de París, en 2015. Es además una posible vacuna a un diseño urbano deshumanizado que en buena parte se explica a través del papel del automóvil y la industrialización en la sociedad.

Porque con el coche se llega a todas partes, y aquí los barrios residenciales, a lo lejos los núcleos de oficinas, y más allá, las fábricas. París es la ciudad abanderada de este paradigma de la mano de la alcaldesa Anne Hidalgo, empeñada en crear una capital policéntrica en la que la mejor movilidad sea la que no se hace porque ha dejado de ser necesaria. Crisis climática, pero hay mucho más: lo esencial para el bienestar queda a un cuarto de ho-

ra a pie o en bicicleta. A este lado del Pirineo el debate se ha centrado en la transformación urbanística. Primero las supermanzanas y ahora los ejes verdes en el Eixample. ¿Es posible una Barcelona de 15 minutos? ¿No son ya ejemplo los 73 barrios?

La discusión no puede reducirse solo al ámbito de las cosas públicas y compartidas. Lo primero que necesita esta ciudad de pequeñas proximidades es gente que la

habite. Y eso pasa por la vivienda. El ayuntamiento atraviesa por su momento promotor más álgido y terminará el mandato con 12.000 pisos públicos en una Barcelona que dispone de 684.000 viviendas, es decir, un parque tutelado que supone el 1,8% cuando la media de España es del 2,5% y la de la Unión Europea, del 9,3%. A eso hay que sumar que el precio medio de un alquiler está en 939 euros, que el paro de los menores de 25 años en

España es el más alto de la UE (37,7%) y que los que sí tienen empleo ingresan salarios que no permiten acceder a un piso. De esta manera, más que de los 15 minutos, puede terminar siendo la de los cuatro gatos pudientes.

**Alladito de casa**

Carlos Moreno, profesor de la Sorbona y asesor en materia de urbanismo de Hidalgo, dio una conferencia el pasado jueves en el Mobility Institute del RACC en la que detalló las bondades de su idea y planteó su posible aplicación en Barcelona. Se trata, dijo, de «proponer un cambio de modo de vida que vaya más allá del combate por el clima», en el sentido de transformar todo lo que tiene que ver con la actividad económica, social, educativa, comercial, cultural y de ocio. París se puso a ello a finales de 2019, hasta que llegó la pandemia y el proyecto cobró velocidad de cruce: extensión de la red de carriles bici, el centro y grandes ave-

Ferran Nadeu



Un grupo de peatones pasean por la calle Gran de Sant Andreu, ayer.



nidas cortadas al tráfico privado o patios de escuelas abiertos en fin de semana. «La ciudad de los 15 minutos –dijo– se propone cambiar nuestro modo de vida para encontrar en la hiperproximidad una respuesta a las necesidades esenciales: vivienda, trabajo, suministros, salud y acceso a la cultura, la educación y el deporte».

El confinamiento propiciaba la vida de cercanía, el conocer más y mejor a los vecinos. Y así fue. Pero sucedía en una metrópolis desigual: «Hemos vivido desde los años 70 en ciudades minerales, dedicadas a un transporte automotor que no tiene conciencia de los comunes», definió Moreno. La filosofía, para que se entienda, es que la calle sea la red social más importante, y no solo un ascensor horizontal para desplazarse lejos, y en coche, para realizar actividades que podrían estar al ladito de casa. París, por ejemplo. El urbanista explicó cómo la situación del río, e incluso los vientos, determinaron dónde se colocaban las factorías y dónde las zonas residenciales, creando compartimentos casi estancos que requerían de la movilidad motorizada para conectarlos. Barcelona mantiene la Zona Franca, pero el Poblenou, otrora adalid de la pulsión fabril, es ahora un núcleo en regeneración.

**De esos pueblos, estos barrios**

El cambio pasa irremediablemente por el comercio, tan denostado, sobre todo el emblemático, gracias a una ley que derribó la protección de las rentas antiguas y que abrió las puertas, que ya estaban medio cedidas, a las franquicias que han ido convirtiendo las grandes avenidas del mundo en inquietantes *déjà vu*. «Qué gran sarcasmo que el capitalismo haya sido al final el motor de una uniformidad casi soviética», escribía en este diario en enero Carles Cols. La capital catalana, a pesar de las compras a través de internet y aunque es cierto que muchos *botiguers* se han extinguido, sigue blandiendo un vigoroso comercio de proximidad; aunque desigual. Tiene mucho que ver que Barcelona sea en el fondo una ciudad joven, formada por antiguos pueblos que, con la caída de

**Economía.** Sectores 'amigos'

**A favor de los coches y del turismo, pero en su lugar y descentralizados**

Carlos Moreno, durante su charla en el RACC, se esforzó en dejar claro que la teoría de la ciudad de los 15 minutos «no es enemiga» del turismo ni de la industria de la automoción. Sobre la movilidad privada, dijo que en lugares con menor densidad, esto es, urbes con los servicios más distanciados, el coche es un elemento clave. «Pero puede ser compartido, o multimodal, combinando con medios de transporte sostenibles». El urbanista invitó a romper con la «imagen de estatus social vinculada al coche» y recordó que en un «espacio público de convivencia, de comercio o de cultura, el automóvil debe estar solo donde es necesario».

Sobre los forasteros, explicó que Anne Hidalgo ha fichado a una nueva directora de Turismo «muy comprometida con el bien común, el humanismo y la ecología». París es la segunda ciudad

más visitada del mundo (45 millones de personas cada año, sin pandemia de por medio que lo altere todo), y la manera de que esta marea sea sostenible pasa por «descentralizar la oferta turística descubriendo las proximidades».

Un planteamiento que podría aplicarse a los recientes, porque difícilmente los primerizos querrán visitar una capilla en el distrito de Charonne en vez de debutar en la Tour Eiffel. Este debate ya surgió en Barcelona durante la alcaldía de Xavier Trias y de la mano de la teniente de alcalde de Economía, Sònia Recasens. Se habló repetidamente de crear nuevos polos turísticos en Barcelona, pero como sucede con París, aquí nadie quiere saltarse la Sagrada Família o el museo del Barça. Para conseguirlo, la capital francesa ha abierto un concurso internacional para repartir por la ciudad nuevas propuestas culturales. A más de uno quizás le venga a la cabeza el proyecto de momento fallido del Hermitage en la Nova Bocana del puerto. ■

la muralla a partir de la segunda mitad del siglo XIX, fueron cayendo en las garras de la gran urbe.

La supervivencia del comercio requiere del concurso del ayuntamiento. En París, señaló Moreno, el consistorio tiene en propiedad más de 60.000 locales que alquila a precios asequibles para que negocios como librerías o chocolaterías puedan instalarse en zonas de las que el mercado les había expulsado. Barcelona también se ha puesto a ello, a su ritmo, en Ciutat Vella. Y a nivel de ciudad, está por nacer una plataforma *online* para comprar desde casa producto de los mercados. Pero la ciudad también tiene la red de bibliotecas públicas, *casales* de barrio para personas mayores, escuelas en todos los distritos, centros de atención primaria y programas sociales como Radars, VilaVeïna y Vincles, dedicados al cuidado de kilómetro cero. Falta, eso sí, zonas verdes que eviten saltar a Collserola o a Montjuïc. Pero sí, mucho se parecen los barrios barceloneses a esa idea de la ciudad de los 15 minutos.

**El medio y los objetivos**

Sobre las supermanzanas, Moreno fue diplomático y a la vez contundente: «Nosotros partimos no tanto de los medios como de los objetivos». Una manera de decir que aquí la cosa se centró en el urbanismo sin atender al resto de elementos destinados a incrementar la calidad de vida de los ciudadanos. De acuerdo, pero basta con fijarse en Sant Antoni para comprobar que, aunque todo empieza con el rediseño de la calle, luego se genera un efecto cascada con cambios en la vida comercial y vecinal. Otra cosa es cómo afecta esto al precio de la vivienda o al tipo de restauración y tiendas que aprovechan el tirón de la nueva burbuja urbana. Pero para eso está el control municipal. Del mismo modo, Moreno se mostró crítico con el concepto de *smart city*, puesto que la tecnología, a su modo de ver, también confunde el medio con la finalidad. «Lo que necesitamos son personas felices lejos de sus pantallas, interactuando con su entorno inmediato». El *big bang* de la proximidad, lo llaman. ■



Ferran Nadeu

Comercios junto al mercado municipal de L'Estrella, en el barrio de Gràcia.