

## CAP A UNA CIUTAT EDUCADORA, SANA, INCLUSIVA I RESILIENT

El globus vermell, 2021

[Francesco Tonucci](#) porta des dels anys vuitanta defensant que la concepció i el disseny de les ciutats s'han de fer amb i per als infants; és a dir, d'una banda, tenint en compte les seves opinions i propostes i, a més, pensant en donar resposta a les seves necessitats (d'autonomia, de joc, de seguretat, etc.). Tonucci explica que una ciutat pensada tot posant els infants al centre de les decisions urbanes serà una ciutat que també respondrà adequadament a les necessitats de la resta de ciutadans.

Però, per arribar-hi, el punt de partida no és gens engrescador.

Barcelona és una de les ciutats més denses del món (gairebé 16.000 habitants/km<sup>2</sup>) i, alhora, de les que té menys zones verdes (només 6 m<sup>2</sup> de verd per habitant). Concretament, a l'Eixample, el 95% de la superfície està coberta per edificis, voreres i asfalt i, per tant, només el 5% és de terra i transpira (1).

Així mateix, Barcelona també és la ciutat europea amb més densitat de vehicles: gairebé 6.000 cotxes/km<sup>2</sup>. Si incloem les motos la xifra s'eleva fins als 9.000 vehicles/km<sup>2</sup>. Tots aquests vehicles, que passen el 95% del temps estacionats, sense que se'n faci ús, ocupen el 60-70% de l'espai públic, tenint en compte els carrils de circulació i les zones d'aparcament en superfície (2) –i sense comptar les moltíssimes motos aparcades a les voreres-, i provoquen el 50% de la pol·lució atmosfèrica a l'àrea metropolitana de Barcelona.

Per tot això, el 95% dels barcelonins estan exposats a uns nivells de contaminació atmosfèrica anuals superiors als recomanats per protegir la salut (3). De fet, la capital catalana supera els valors anuals de contaminació que aconsella l'Organització Mundial de la Salut (OMS) així com els límits legals que obliga la normativa europea (Directiva 2008/50/CE); molt més laxes que els que recomana l'OMS. I passa exactament el mateix amb la contaminació acústica, que no es veu però se sent -i molt, massa- i que també és font de nombroses afectacions en la salut dels ciutadans (4).

La contaminació és un importantíssim problema de salut pública, ja que provoca morts prematures i diversos tipus de càncer, malalties respiratòries i renals, problemes cardíacs i ictus.

Es calcula que la pol·lució provoca unes 3.500 morts prematures cada any a l'àmbit metropolità (5) i que el 7% de les morts naturals a Barcelona el 2019 -unes 1.000 persones- van ser provocades per la contaminació de l'aire (6).

Els infants són un dels grups de població més afectats per la contaminació. Aquesta afecta els òrgans en procés de desenvolupament dels més petits, com els pulmons (7), i pot provocar asma crònic i bronquitis aguda –més de 30.000 casos anuals a l'àrea metropolitana- (5). A més, també pot causar un retard en la maduració cerebral dels escolars i generar afectacions en el sistema nerviós que donin lloc a problemes d'hiperactivitat o de manca de capacitat d'atenció (8).

Només a l'àrea metropolitana el cost sanitari derivat de totes les afectacions causades per la contaminació s'estima en 6.400 milions d'euros anuals; uns 1.600 euros per càpita (5).

Tota aquesta allau de dades ens dóna una idea clara i esfereïdora de la magnitud de la tragèdia. Una ciutat molt densa, amb una gran manca d'espais verds i tranquils, on el vehicle privat és el rei de l'espai públic i en la qual els ciutadans respiren un aire permanentment contaminat. Una ciutat on els infants pràcticament no tenen autonomia de moviments, on troben poquíssims espais per jugar amb tranquil·litat i on la seva salut és posada en perill. Lluny, molt lluny, de la "[ciutat dels nens](#)" que defensa Tonucci.

La bona notícia és que hi ha una consciència creixent i iniciatives molt diverses per intentar revertir la situació. Aquí ens centrarem en aquelles situades en un punt on convergeixen les propostes educatives, les ambientals, les de mobilitat i les d'espai públic, ja siguin impulsades per la societat civil o bé per l'administració pública.

L'OMS recomana l'accés universal als espais verds i estableix que cada habitatge hauria de tenir a no més de 300 m una zona verda de mitja hectàrea com a mínim. L'[Institut de Salut Global de Barcelona](#) (ISGlobal) calcula que a Barcelona es podrien evitar gairebé 1.000 morts prematures cada any si complíssim aquesta recomanació de l'OMS (9).

Amb aquest objectiu, als anys 80 l'Ajuntament de Barcelona va engegar el pla d'obertura de jardins públics als interiors d'illa. L'objectiu és que una de cada nou illes de l'Eixample tingui un jardí interior, és a dir, que tots els habitants de l'Eixample disposin d'una zona verda a un màxim de 200 m de casa seva. Des que es van obrir els primers jardins interiors d'illa fins a l'actualitat se n'han inaugurat una cinquantena al districte de l'Eixample i una vintena al de Sant Martí, sobretot al Poblenou, i s'ha recuperat un total de més de 150.000 m<sup>2</sup> d'espai verd (1).

Alhora, els últims anys l'Ajuntament ha impulsat el programa [Superilles](#), el qual, mitjançant la pacificació de carrers, vol transformar l'espai públic en un lloc saludable, més verd, més segur i que afavoreixi les relacions socials.

En la mateixa línia d'augmentar la superfície de verd, moltes comunitats escolars estan reclamant, cada vegada amb més força, la transformació i renaturalització dels patis, habitualment asfaltats i únicament destinats a jocs de pilota –i, per tant, amb un biaix de gènere important (10)–. L'objectiu és que esdevinguin espais verds que permetin un contacte regular amb la naturalesa i ofereixin una diversitat de joc i d'aprenentatge molt més rica, variada i igualitària.

Són moltes les escoles que en els últims anys han impulsat projectes d'aquest tipus, ja sigui per iniciativa de l'AFA, de tota la comunitat escolar i/o de la pròpia administració pública, normalment ajuntaments.

La renaturalització dels patis escolar, a més, els converteix en "refugis climàtics" que contribueixen a mitigar l'efecte illa de calor propi de les gran ciutats, a combatre els efectes de la crisi climàtica i a augmentar la resiliència urbana. Així mateix, una bona gestió pot permetre que aquests patis escolars puguin ser utilitzats com espais públics de la ciutat fora de l'horari escolar.

Tot això és el que també promou el programa "[Patis x Clima](#)", desenvolupat per [El globus vermell](#) amb el recolzament de la [Fundación Biodiversidad](#) del Ministeri per a la Transició Ecològica. I ho fa mitjançant l'organització de [jornades](#) i [sessions de formació](#) i la publicació de materials divulgatius –exposicions, un [manual](#), [vídeo-càpsules](#) i el [mapatge](#) de projectes de renaturalització de patis escolars arreu de la península.

En consonància amb alguns d'aquests objectius, i sota el paraigües de la "[ciutat educadora](#)", fa anys que l'Ajuntament i el Consorci d'Educació de Barcelona promouen els "[Patis Oberts](#)", programa del qual en formen part més de 50 escoles i

que consisteix en obrir i, en alguns casos, dinamitzar patis en dies i hores determinats, sempre fora de l'horari lectiu. Així mateix, més recentment s'ha posat en marxa el projecte "[Refugis climàtics](#)" amb l'objectiu de convertir els espais exteriors d'onze escoles públiques en frondosos espais verds oberts a tota la ciutadania.

Però les reivindicacions de millora i el processos de transformació depassen els perímetres de les escoles i s'estenen ja pels seus entorns.

Moltes entitats, organitzacions ciutadanes, centres de recerca i professionals de l'urbanisme, l'educació, la mobilitat i la salut pública s'han mobilitzat intensament per reclamar que es redueixi el trànsit als entorns escolars i aquests esdevinguin espais urbans segurs i pacificats (11). Fins i tot n'han redactat un [manifest](#) per impulsar una Proposició No de Llei.

Exactament això mateix estan reivindicant, especialment els últims dos anys, moltes escoles (12).

Una de les iniciatives que s'està impulsant des de diverses comunitats escolars és el [#bicibús](#), que consisteix en organitzar grups de mares, pares i infants per anar tots junts en bicicleta fins a l'escola, fet que dona molta més seguretat a tothom, i especialment als més petits. A més, és una manera de promoure l'autonomia i responsabilitat dels infants i de teixir vincles entre les famílies.

No obstant, els grans canvis estructurants en la mobilitat i la transformació urbana dels entorns escolars són aspectes que cal abordar des de o amb l'administració municipal. Són els ajuntaments els qui han de fer efectius canvis com la transformació dels carrers en eixos verds i de vianants, la implementació de més carrils bici, la millora del transport públic o, simplement, l'ampliació i reconfiguració de les voreres davant de les escoles.

Aquest és, precisament, l'objectiu del "[Protegim les escoles](#)", programa que agafa el relleu del "[Camí escolar, espai amic](#)". Impulsat per l'Ajuntament de Barcelona el "Protegim les escoles" pretén, mitjançant la pacificació del trànsit, l'ampliació de voreres i la incorporació de mobiliari, vegetació i jocs, transformar aquests espais perquè esdevinguin àmbits on poder compartir, descansar i jugar.

En paral·lel, "[Ampliem espais educatius als barris](#)" (13), un altre projecte municipal nascut l'any passat, pretén enfortir encara més el vincle entre l'escola i la ciutat. Amb aquesta iniciativa la ciutat de Barcelona posa equipaments públics (centres cívics, biblioteques, ateneus, museus...) i espais públics (parcs, jardins, places...) a disposició dels centres educatius de l'entorn perquè en puguin fer ús com a espais educatius i d'esbarjo. Durant el curs 2021-2022 s'hi van sumar 171 centres que van utilitzar espais públics exteriors i 37 centres que van aprofitar els espais interiors d'equipaments.

Reforçar el vincle entre l'escola i la ciutat i fer-ho des d'una mirada global i inclusiva, que entén que aprenem sempre i a tot arreu i que, per tant, tots els espais tenen la potencialitat de ser educadors, és el que també defensa [Educació 360](#).

Si tota la ciutat educa, caldrà dissenyar-la adequadament perquè faciliti l'autonomia dels infants i l'aprendre jugant (i vivint). I això implica capgirar el sistema de mobilitat, reduir dràsticament els nivells de contaminació, concebre uns espais públics (inclosos els patis de les escoles) més inclusius i augmentar de manera clara el verd urbà.

Si la ciutat és educadora cal concebre-la perquè les actuals i, especialment, les futures generacions hi puguin créixer en plenitud i desenvolupar totes les seves capacitats físiques i intel·lectuals.

- (1) "[Jardins interiors d'illa de l'Eixample. Barcelona](#)". El globus vermell. 2018.
- (2) "[Menys cotxes, més salut](#)". Plataforma per la Qualitat de l'Aire. 2017.
- (3) "Informe d'avaluació de la qualitat de l'aire a la ciutat de Barcelona 2016". Agència de Pública de Barcelona (ASPB).
- (4) "[Soroll ambiental i salut a la ciutat de Barcelona](#)". Agència de Pública de Barcelona (ASPB). 2020.
- (5) "[Els beneficis per a la salut pública de la reducció de la contaminació atmosfèrica a l'àrea metropolitana de Barcelona](#)". Perez L, Sunyer J, Kunzli N. CREAL, 2007.
- (6) "[Informe d'avaluació de la qualitat de l'aire a la ciutat de Barcelona 2019](#)". Agència de Pública de Barcelona (ASPB).
- (7) "[L'exposició a la contaminació del trànsit durant l'embaràs pot danyar els pulmons dels nens](#)".
- (8) "[Els nens que van a escoles properes al trànsit mostren un menor desenvolupament cognitiu](#)". ISGlobal. 2015.
- (9) "[Rànquing de Ciutats. Estudi de salut urbana a 1.000 ciutats europees](#)". ISGlobal. 2021.
- (10) "[Viure en igualtat demà comença jugant en igualtat avui](#)". Equal Saree. 2018.
- (11) [www.entornoscolares.es](http://www.entornoscolares.es)
- (12) [www.revoltaescolar.cat](http://www.revoltaescolar.cat) / #RevoltaEscolar
- (13) Ampliem espais educatius als barris: [vídeo](#)

Article per al [blog](#) de la Fundació Bofill:

<https://fundaciobofill.cat/blog/cap-a-una-ciutat-educadora-sana-inclusiva-i-resilient>