

La defensa del espacio público*

In defense of the public space

Josep Maria Montaner**

Universidad Politécnica de Cataluña

Zaida Muxí**

Universidad Politécnica de Cataluña

Recibido: 26 de agosto de 2020

Aceptado: 2 de octubre de 2020

Resumen

Este artículo analiza conceptual e históricamente el significado del espacio público, defendiendo su crecimiento y argumentando los peligros de cuando este se reduce y tiende a desaparecer. Se presentan alternativas de peatonalización y renaturalización, especialmente las aplicadas recientemente en Barcelona y otras ciudades catalanas.

Palabras clave: espacio público, bien común, nuevos movimientos, ausencia de lo público, Barcelona.

Abstract

This article analyzes conceptually and historically the meaning of public space, defending its growth and arguing the dangers of when it is reduced and tends to disappear. Alternatives for pedestrianization and renaturation are presented, especially those recently applied in Barcelona and other Catalan cities.

Keywords: public space, common benefit, new movements, absence of the public, Barcelona.

* **Antecedentes del documento.** El texto forma parte de un conjunto de ensayos escritos en torno al vínculo de la política y la arquitectura, por un urbanismo de lo común, en una visión ecofeminista. (**Nota del editor:** En el texto, de manera alternada, se ha utilizado como sinónimos las palabras coche y automóvil, carriles bici y ciclovías, así como aparcamientos y estacionamientos).

** **Josep Maria Montaner.** Arquitecto y Doctor en Arquitectura (Universidad Politécnica de Cataluña). Profesor de Teoría e Historia de la Arquitectura en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Universidad Politécnica de Cataluña.

** **Zaida Muxí.** Arquitecta y urbanista (Universidad de Buenos Aires). Doctora por la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla, Universidad de Sevilla. Profesora de Urbanismo y Ordenación del Territorio en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Universidad Politécnica de Cataluña.

En la dramática encrucijada que vivimos, el único futuro posible radica en asumir la conciencia de la condición humana contemporánea, empatizando con todo lo vivo que conforma la tierra y asumiendo el objetivo de una humanidad planetaria (Augé, 2018; Augé, Montaner, 2019). Y uno de los objetivos más importante es el de reforzar los valores de lo público y, en las ciudades, del espacio público.

Donde mejor se refleja la defensa de lo público y del bien común es en el espacio público. La primacía de los valores de lo público debería expresarse en una posición clara y contundente de no ceder ni un metro cuadrado a la privatización del espacio público: que las aceras, plazas, jardines, ramblas, paseos y calles peatonales estén libres de vehículos, terrazas de bares y elementos exteriores de los comercios. Es vital que el espacio público sea, realmente, de dominio público, para los peatones (peatones, niños y niñas, gente mayor). Y es clave luchar contra la tendencia a su mercantilización.

Expresiones de lo público

La raíz del concepto de lo público procede del latín, *publicus*, pueblo, y en cada época y lugar ha ido evolucionando su concepción y gestión (Deutsche, 2009). Hanna Arendt, en su libro *La condición humana* de 1957, definió a fondo las diferencias entre la esfera pública y la privada. Y autores como Jane Jacobs, Jan Gehl o Jordi Borja han teorizado y defendido insistentemente los valores del espacio público, considerando que para ello la clave es frenar el dominio del vehículo privado y la irrupción de nuevas vías rápidas.

Un ejemplo emblemático de defensa radical del espacio público como bien común se produjo en el 2013, con el “Occupy Gezy” en Estambul, la lucha urbana para proteger el Parque Gezy y su arbolado, que se extendió a la colindante plaza Taksim, ante la amenaza de proyectos que pretendían ocupar una gran parte de dicho espacio verde con fines especulativos, construyendo un gran centro comercial, hoteles, un museo, una mezquita, una pista de patinaje sobre hielo y otros usos

(Bedir, 2016). La represión de esta defensa del espacio público se convirtió en un grave problema político y fue el síntoma de una deriva dictatorial. Años después de esta lucha, liderada, entre otros, por la arquitecta Múcella Yapıcı, el parque se mantiene como espacio público, pero su estado de abandono por parte de la administración delata una estrategia para que se degrade más, esperando la ocasión para privatizarlo.

En este sentido, es clave el valor simbólico del espacio público como espacio de la insumisión, lugar de la aparición de los nuevos movimientos, tal como se reflejó con la ocupación de la Puerta del Sol, la Plaza de Cataluña o la Plaza de la Encarnación, por parte de los indignados el 15 de mayo de 2011, en Madrid, Barcelona y Sevilla, respectivamente, contra la corrupción y la vieja política (“no nos representan”), y reclamando una nueva manera de hacer y de relación entre gobernantes y sociedad (“democracia real ya”). Dicho movimiento tuvo su reflejo en la victoria de plataformas de izquierdas en las elecciones municipales del 2015, con los llamados “ayuntamientos del cambio” en España.

Es imprescindible que el espacio público sea gestionado por las administraciones como un bien común. Para ello es clave reducir el espacio dedicado al tráfico privado, potenciar una compleja y completa red de carriles bicis (ciclovías) por las calles, y regular la proliferación de todo tipo de vehículos de movilidad personal, como patinetes eléctricos y demás artilugios, que invaden el espacio de los peatones y que alcanzan velocidades peligrosas.

En definitiva, la pugna por la defensa del espacio público tiene relación directa con la disminución de la presencia del automóvil en la ciudad; algo que ya defendía Louis Kahn en la década de 1950 y que argumentaba Jane Jacobs en 1961: que las personas sean el centro de la ciudad y del proyecto urbano (Jacobs, 2011). Pero, ¿qué sucede cuando lo público y el espacio público se van reduciendo y privatizando, empobreciendo y desapareciendo?

El caso de los “chalecos amarillos” en Francia

En octubre del año 2018 eclosionó un movimiento nuevo y singular en la Francia no urbana partiendo, precisamente, de un medio de transporte: el automóvil o la camioneta, símbolos del individualismo; una reivindicación contra el endurecimiento de las normas, la subida de los impuestos y el encarecimiento de los combustibles, especialmente el diesel. Y este movimiento territorial adoptó como icono revolucionario el chaleco amarillo de emergencia, que todo conductor ha de llevar en su auto.

Los “*gilets jaunes*” no surgieron en las grandes ciudades francesas, sino en las pequeñas y en un territorio rural disperso. Y aparecieron en el contexto político de la Francia del gobierno de Emmanuel Macron, tan inclinado a defender los intereses neoliberales de los poderosos y ricos.

Son una expresión rabiosa contra el desequilibrio territorial entre las grandes ciudades, especialmente París, dotada ampliamente de servicios, inversiones y consumo, y los pueblos olvidados. Recurriendo a las redes sociales e internet, ha sido el espacio inhóspito de las rotondas, elemento de circulación que relaciona periferias de los pueblos y pequeñas ciudades, el que ha sido ocupado, donde se reúnen y hacen las asambleas. Los chalecos amarillos han convertido las rotondas desiertas y las carreteras en su “espacio público” de encuentro y organización. Al lado de gasolineras, talleres, centros comerciales, peajes y autopistas, en unas poblaciones vaciadas de escuelas, hospitales, centros culturales o estaciones de tren, con plazas mediocres definidas por la ausencia en los frentes de equipamientos públicos o de actividad comercial, los chalecos amarillos han inventado sus ágoras posmodernas, a las que acceden en vehículo privado. Han sido la rotonda, desierto antiurbano, y la autopista, no lugar motorizado, los espacios de aparición en la escena pública.

Sin embargo, para hacerse visibles a la sociedad francesa, mutaron su espacio de encuentro, en un entorno depauperado que les era propio, que representa la ga-

nancia de otros a su costa, resultado de la riqueza ajena y del centralismo, por su objetivo de lucha, por un enclave lejano y emblemático; donde más puede doler, en el corazón más opulento de la capital: París, con sus espacios representativos, comercios e infraestructuras, convertido en su diana de protesta y destrucción. Arrasando elementos urbanos y locales representativos de los *Champs Élysées*, el máximo símbolo del lujo, su diana expresa la desesperación de la clase media modesta, de las pequeñas ciudades, que necesita el automóvil a causa de una perversa estructura territorial dispersa, que el gobierno francés promocionó a partir de finales de la década de 1960.

Los chalecos amarillos son las clases medias del campo que ven como las metrópolis, las clases altas y los políticos los olvidan, y su futuro no existe. De manera polémica e insolidaria a los objetivos planetarios, expresan que ellos no quieren ser quienes paguen la necesaria transición ecológica¹. De esta manera aquello que se aglutinó en la cólera de las rotondas se ha convertido en una ambigua guerrilla urbana, que visibiliza desesperadamente su rechazo, sin escrúpulos, en el corazón más rico y representativo de Francia, el París centralista y elitista, de sus símbolos del poder y del negocio.

De la autodestrucción hace más de diez años de los propios barrios periféricos, de las “*banlieu*”, por parte de los jóvenes condenados a la estigmatización y a la marginación, se ha pasado a las acciones de este movimiento territorial, que se organiza horizontalmente en las rotondas de lo no urbano, con escasos líderes y un programa ambiguo, que dirige su rabia vectorial y certeramente contra el glamour del poder, el centralismo y la maquinaria de lo urbano que consideran les ha dejado fuera de juego.

El caso del suburbio americano

Otro fenómeno consecuencia de la pérdida programada del espacio público en el urbanismo contemporáneo es la nefasta herencia del suburbio norteamericano; una transformación urbana estudiada académica y críticamente y que ha sido el motor

para la reacción del movimiento del “New Urbanism”, cuyo objetivo es recuperar los valores de lo urbano y del espacio público. (Muxí, 2009, 2013)

En este sentido, los chalecos amarillos franceses, con su lucha dura y ambigua, viven condiciones de crisis similares a los WASP² empobrecidos, que habitan los suburbios y que votaron en el 2016 mayoritariamente por Donald Trump.

La promoción del suburbio en los Estados Unidos se basó en dos principios que han sido la base de su desarrollo durante la segunda mitad del siglo XX: la dependencia total del automóvil y el abandono de la ciudad, con la segregación racial y por género como resultante. Con ello no solo se dejaba la ciudad compacta e histórica, que se iba degradando, si no que se destruía la posibilidad de un espacio público, un foro o ágora que concentrase la vida urbana, las instituciones y los equipamientos.

Este motor de una economía sin valores ni responsabilidades, basada en el consumo de infraestructuras, energías fósiles, automóviles y electrodomésticos no solo se ha demostrado insostenible, si no que hoy sus problemas y su pobreza aumentan. Está en crisis y lo demuestra el brutal incremento de las adicciones a medicamentos, ansiolíticos, opiáceos y drogas, al aumento de la violencia y los asesinatos múltiples, la demostración de que los “commuters” tienen peor salud, más enfermedades crónicas, que quienes viven en ciudades bien equipadas y que no deben efectuar viajes diarios a su trabajo. Al mismo tiempo que una parte de las clases altas están volviendo a las grandes ciudades, otra parte sigue viviendo en barrios ricos dentro de estructuras de suburbios de lujo. Sin embargo, ello no deja de ocultar el enorme despilfarro que implica: comporta un coste de energía 2,5 veces mayores que los de las personas que viven en las ciudades. (Florida, 2017) Y en el caso de vivir en una vivienda aislada en el suburbio, al coste familiar de la vivienda y sus servicios se ha de sumar el del transporte, ya sea privado o público.

Es en este contexto de crisis que la elección de Donald Trump en 2016 como presidente de los Estados Unidos no fue ninguna

sorpresa ni misterio. Según el sistema electoral norteamericano por circunscripciones, los republicanos de Trump ganaron en las zonas menos densas, menos urbanas y más rurales, en el mundo de los suburbios venidos a menos, ganando en representantes y no en votos. Sus votantes fueron mayoritariamente blancos, habitantes de suburbios, con un nivel bajo de educación y muy religiosos. Ello nos demuestra una tremenda y estrecha relación entre lo social y político y la estructura urbana y territorial; algo que algunos urbanistas empiezan a reconocer. La densidad, el tamaño y la estructura urbana y territorial donde viven los votantes marcan ya tendencias políticas.

Esto es definitorio en una ciudad como Madrid, que en su periferia norte ha crecido desmesuradamente a base de barrios de clase media y alta, con urbanizaciones de torres y “adosados” (casas similares, una al costado de otra), potenciando una población que se considera opulenta y que genera los mismos problemas de equipamientos e infraestructuras que los suburbios. Y ello explica la tendencia recurrente de la ciudad y la Comunidad de Madrid hacia el voto conservador.

La insostenibilidad del suburbio es un problema global, también lo es en una Cataluña que nunca ha sido capaz de hacer frente al problema de sus urbanizaciones dispersas y precarias, de las décadas de 1960 y 1970, especialmente en la región metropolitana de Barcelona y en la costa. Un problema agravado en las décadas de 1980 y 1990 por los “adosados”, que se extiende por toda la costa mediterránea.

Espacio público y *carriles bici* en Barcelona

En Barcelona el espacio público está sometido a una fuerte presión, debido sobre todo a la afluencia de turismo en una ciudad de un tamaño medio, muy inferior a grandes capitales como Berlín, París o Londres, que han recibido hasta ahora un número similar de visitantes. Por ello el espacio público es muy apetecido para las terrazas de los bares, que pagan unas tasas muy bajas y que perciben que esta cesión pública, en realidad una concesión que se ha de revisar

y renovar cada año, es ya un derecho adquirido.

Además, las personas que van en moto usan las aceras para poder aparcar justo delante del trabajo, de su casa o del lugar de gestiones o compras, aunque haya espacios reservados para estacionamiento en la calle, en detrimento del espacio para el peatón, especialmente para el que necesita más espacio, como el que lleva carritos de bebé o va en silla de ruedas. La única solución es regular y afrontar estos abusos.

Uno de los caminos que ha seguido Barcelona ha sido el de incrementar las ciclovías, bajando al asfalto algunos de los carriles existentes en las aceras y restando carriles para automóviles y su aparcamiento.

La instalación de más kilómetros de ciclovías en Barcelona hacia el 2016, durante las primeras extensiones de la red y el aumento de usuarios, tuvo quejas por parte de la gente mayor, que utiliza poco la bicicleta, por razones obvias, y que se sintió amenazada, especialmente por la inseguridad que genera el incivismo de una parte minoritaria de los ciclistas, generalmente hombres, que circulan velozmente para ganar tiempo, saltándose los semáforos en rojo, yendo en sentido contrario y no respetando a los peatones. Desde principios de 2018, la reacción se organizó por calles y barrios de clases altas, cuando los carriles dejaron de pasar por las aceras para conquistar sistemáticamente espacio a los coches, algo que alarmó a vecinos y comerciantes defensores del vehículo privado, ante la evidencia de su pérdida de poder en la ciudad, con la reducción de plazas de aparcamiento y la reubicación de zonas reservadas a carga y descarga. Un rechazo a los carriles bici y a la peatonalización que siempre el paso del tiempo, con su éxito incluso comercial, demuestra que es falso e hipócrita. De hecho, la situación provocada en 2020 por la pandemia COVID-19 ha llevado a que se recuperen más velozmente, con actuaciones de urbanismo táctico, creando espacios para peatones y bicicletas.

Las bicicletas, en esta nueva etapa de crisis sanitaria, se han consolidado como el vehículo primado en ciudades como París, Ámsterdam o Barcelona, con sus carriles

exclusivos. Ello puede ocasionar conflictos, que los medios procuran siempre amplificar, dando voz a los representantes de los poderes fácticos, por haber quitado espacio al dios absoluto y dominante de la ciudad del siglo XX: el vehículo privado. No en vano el símbolo de la ciudad moderna, Brasilia, estuvo proyectada para circular solo en automóvil.

Contra el mito del coche

La mitificación del automóvil enraíza en los mismos mitos seductores del capitalismo: el énfasis en la autonomía, en la propiedad privada y en la libertad individual para consumir. Se sigue percibiendo como signo de estatus y, para aquellos que lo utilizan habitualmente, es la prolongación móvil de la vivienda como espacio privado. Además, el automóvil se sigue considerando y promoviendo como el máximo símbolo de la libertad personal: se enfatiza el valor de una autonomía que permitiría llegar a donde el conductor quiera; aunque a menudo, guiado por alguna aplicación de dispositivo móvil, se quede “encallado”, atrapado en las calles estrechas y peatonales de los centros históricos. Desde hace un siglo, el coche se considera una extensión del individuo y de la familia, símbolo máximo de la pretendida libertad en la sociedad de consumo. De esta manera, cualquier restricción del dominio del vehículo privado se interpreta como una mutilación de la libertad individual. Son ideas que se repiten continuamente en la publicidad de los medios.

Ello tendría un cierto sentido en los viajes por carretera, pero se ha convertido en absurdo y pernicioso dentro de las metrópolis, que disponen de sistemas de transporte público, así como en ciudades compactas, que no pueden ceder la mayor parte del espacio público a la circulación y aparcamiento del vehículo privado y que están amenazadas por la contaminación, el ruido y las graves enfermedades que estas ocasionan.

En definitiva, si se reduce el dominio del auto en la ciudad se considera que se está atacando dos de los argumentos básicos del capitalismo: el deseo de visibilizar el estatus social y la prioridad de la libertad individual. Y además de estos dos argumentos ideoló-



1. Parque de Glorias. Barcelona. Foto Montaner Muxí, arquitectes. 2020.



2. Parque de Glorias, Barcelona. Foto Montaner Muxí, arquitectes. 2020.

gicos hay otras derivaciones prácticas falsas. Una de ellas se basa en considerar que “donde hay automóviles hay seguridad”, defendiendo las calles con tráfico contra las calles peatonales, los ejes verdes o las “supermanzanas” (*superilles*, en catalán)³.

En este sentido, la posición defensora a ultranza del automóvil llega a argumentar que los estacionamientos subterráneos son lugares de seguridad cuando, en realidad, desde una perspectiva de género, son percibidos por las mujeres como lugares inseguros. La concepción de la seguridad en la ciudad y en el espacio público tiene mayor complejidad que los eslóganes que identifican coche con seguridad. Se ha de aplicar una concepción inclusiva de seguridad, que potencie la diversidad de personas conviviendo en la calle.

La otra es la exigencia a poder estacionar gratis el auto en la calle, en zonas acondicionadas para el vecindario, cerca del domicilio, en un espacio público que es de todos, pero que los vecinos propietarios de autos consideran que ellos tienen el derecho a utilizarlos para guardar su vehículo. Incluso llegan a argumentar que tener que buscar aparcamiento reglamentado (es decir, pagado) les obliga a dar más vueltas y, por lo tanto, a contaminar más. Este mismo argumento lo utilizan abusivamente los motociclistas, ante las necesarias restricciones a la invasión que implica aparcar en las aceras. (“Si me obligan a aparcar en lugares establecidos para motos se está ocasionando más gasto y más contaminación, porque tengo que dar más vueltas”, es la premisa de chantaje). Evidentes argumentos falsos si los hábitos no fueran estacionar lo más cerca posible de la puerta, en vez de ir directamente a los lugares permitidos.

Esto culmina con el falso argumento ideológico de que son más culpables de la inseguridad en la ciudad las bicicletas que los vehículos motorizados. Es cierto que el tráfico rodado tiene más décadas de regulación y normativa circulatoria, y el de bicicletas justo empieza a estar reglamentado, con lo cual el incivismo entre los ciclistas es aún relevante y visible. Pero mucho más graves son los incumplimientos recurrentes de los conductores incívicos, que no



3. Detalle de la biodiversidad del Parque de Glorias, Barcelona.
Foto Montaner Muxí, 2020.



4. Parque de Glorias y Torre Agbar, Barcelona.
Foto Montaner Muxí arquitectes, 2020.



5. Conexión del Parque de Glorias con Avenida Meridiana, Barcelona. Foto Montaner Muxí arquitectes, 2020.



16 ■ 6. Pacificación y renaturalización de la avenida Meridiana, Barcelona. Foto Montaner Muxí arquitectes, 2020.



7. Pacificación del tráfico cerca de las escuelas, Barcelona. Foto Montaner Muxí arquitectes, 2019.



8. Día sin coches, Barcelona. Foto Montaner Muxí arquitectes, 2019.



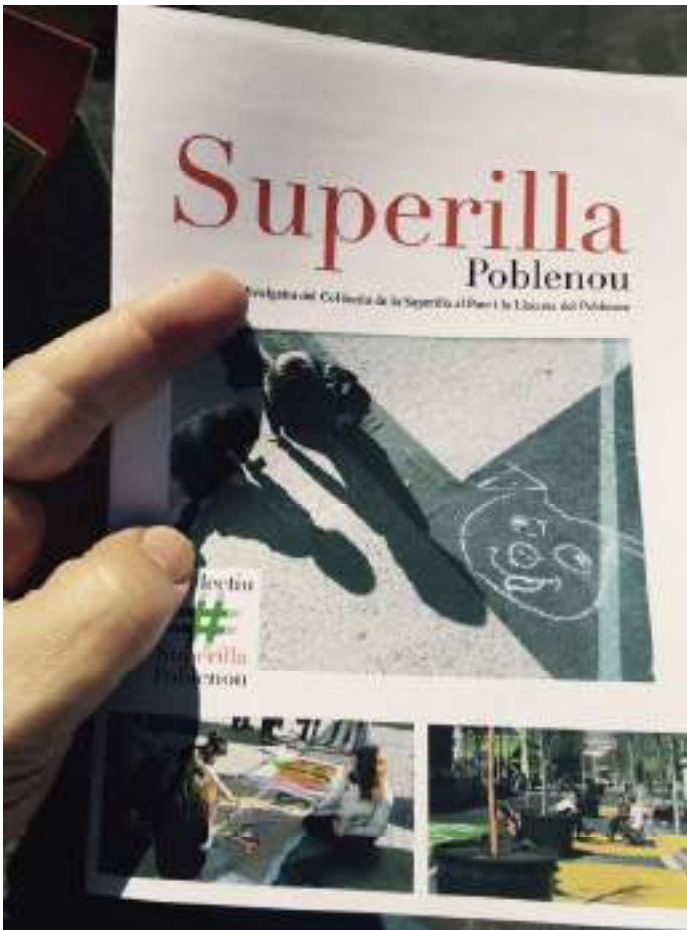
9. Superilla (Supermanzana) del Poblenou, Barcelona. Foto Montaner Muxí arquitectes, 2016



10. Superilla del Poblenou, Barcelona. Foto Montaner Muxí arquitectes, 2020.



11. Superilla del Poblenou frente a la Fundación Vila Casas, Barcelona. Foto Montaner Muxí arquitectes, 2020.



12. Fancine Superilla Poblenou, Barcelona. Foto Montaner Muxí arquitectes, 2019.



13 Superilla del Poblenou, Barcelona. Foto Montaner Muxí arquitectes, 2019. ■ 19

respetan las normas de tráfico, superan el nivel de alcoholemia, están bajo efecto de drogas o no tienen en regla su permiso. Los medios nutren a la opinión pública de argumentos contra ciclistas y ciclovías, en cambio, relatan los accidentes diarios provocados por conductores de vehículos como un mal menor y cotidiano, como algo natural y como si su constante repetición lo normalizara.

En definitiva, los enemigos de la recuperación de la calle como lugares de juego, ocio y encuentro son aquellos que han invertido y apostado por lo privado, incluido espacios de juegos y piscinas dentro de manzanas, condominios o urbanizaciones cerradas. (“Para qué quiero más espacio público para mis hijos si ya lo tienen en nuestra finca; es privado, exclusivo y seguro” argumentan). Los niños han jugado en las calles, aceras, plazas y parques de manera normal, especialmente cuando se daba una sensación de proximidad y de conocimiento del vecindario. Pero hoy, las clases medias y altas ni lo aceptan ni lo ven. Como ha sucedido históricamente, el espacio público ha sido el lugar de juego para los niños de familias con menos recursos.

Y un buen momento para reivindicar el espacio para los peatones es el *Park(ing) Day*, que se celebra cada tercer viernes del mes de septiembre. Una iniciativa que arrancó en San Francisco en el 2005, propuesta por el colectivo de arquitectos Rebar. También se celebra en Barcelona cada año, ocupando más de un centenar de plazas de aparcamiento de autos en la calles para actividades de concientización, pedagógicas y lúdicas⁴.

Conflictos en el espacio público

Es emblemático cómo cada país, sociedad o ciudad afronta los diversos y continuos conflictos que se dan en el espacio público: cómo se lucha contra el incivismo sin medidas estrictamente punitivas; cómo se defiende a los peatones y a los más débiles de la invasión de vehículos privados; cómo se compagina el ocio consumista en las terrazas de los bares con el espacio libre para paseantes, con espacios y bancos para sentarse gratis; cómo se estimula el comer-

cio sin que este invada aceras y calles; cómo se equilibran los intereses de los dueños de animales, especialmente perros, con aquellos que los consideran una interferencia y se consideran perjudicados por la falta de civismo de sus cuidadores en la recogida de excrementos; cómo se da preferencia a niños y niñas en una ciudad pensada para ellos, sus juegos y relaciones.

Es también emblemático como cada cultura cuida la limpieza del espacio público: desde aquellas más cívicas, que tienen una tradición de protección de los bienes comunes, hasta aquellas que consideran que la calle es el trastero o vertedero de su espacio privado, a donde van basuras, plásticos, colillas, muebles viejos, defecaciones y orines de perros, y todo aquello que no tirarían en el suelo de su casa.

Los problemas ocasionados por los grupos que se apropian de los parques, plazas y jardines, generalmente pandillas de hombres, se relacionan también con la seguridad y el equilibrio de estos espacios. La solución es haber seguido la perspectiva de la igualdad de género en su diseño. La ciudad igualitaria es aquella que tiene en cuenta la igualdad de género, unos criterios que terminan beneficiando a todas las generaciones y clases. (Borja, Muxí, 2003)

La plaza y la calle, como espacio público, es el lugar del conflicto, ya que es donde más de manifiestan la dialéctica de los derechos y los deberes, de los problemas que genera el incivismo, del necesario respeto por la diversidad, de que estos espacios han de ser realmente inclusivos. Escritores como Javier Pérez Andújar han sabido reflejar en sus artículos y libros la diversidad de culturas en el uso del espacio público, que conviven en el área metropolitana barcelonesa; como los miembros de la etnia gitana o cultura Rom, que hacen un uso intensivo del espacio abierto, para estar y para hacer celebraciones, y que mantienen, una parte de ellos, una cultura nómada que se detiene temporalmente en asentamientos. Ello se expresa en barrios como La Mina (Sant Adrià del Besós) o el Besós (Barcelona), donde la vida doméstica y familiar tiende a rebosar del reducido espacio de las viviendas, en las que conviven varias personas, expresándose



14, 15 y 16. Jardines J. Beruzo en la Plaza Baró, Santa Coloma de Gramenet. Arquitectas Equal Saree.
Foto Montaner Muxí, 2019.

en los espacios públicos, que tienen por ello un mayor desgaste, más conflictos de convivencia, exigen un mejor mantenimiento y necesitan trabajos de mediación.

Ciertos conflictos en el espacio público se reflejan en las ciudades europeas, especialmente las que atraen más turismo, con el llamado “*top manta*”, que se convierte en un círculo vicioso entre los que no tienen otro medio para subsistir y los turistas que buscan productos de marca a bajo precio. Los vendedores ambulantes y el mercado en la calle ha sido y es uno de los medios tradicionales y necesarios en la evolución de todas las culturas, empezando por la venta de productos del campo en las ciudades y sigue estando en las calles de casi todas las ciudades de los países en desarrollo en Latinoamérica, Asia y África. Con el paso del tiempo, las ciudades occidentales han intentado paulatinamente regular este tipo de comercio, que se estigmatiza como informal; un proceso urbano razonable, pero que ha de ser realista y empático para adaptarse y entender los problemas sociales que están en la base y se reflejan en esta economía de subsistencia.

Las alternativas

Las alternativas que en los últimos años se han desarrollado en distintas ciudades tienden a ganar espacio para el juego de niños y niñas con pequeñas intervenciones que actúan en plazas, recorridos y patios escolares; a reducir el espacio de tráfico con áreas peatonales; y a reforzar los sistemas de parques y ejes verdes para conseguir re-naturalizar las ciudades.

Ganar espacio para los peatones, para juegos infantiles, para estar, se puede conseguir con diversos mecanismos: desde el “urbanismo táctico”, mediante el cual se va transformando y apropiando de manera paulatina, con tanteos y pruebas, hasta los proyectos convencionales, pasando por procesos participativos del vecindario y los escolares, que se reflejan en las soluciones finales y en su construcción.

Con el urbanismo táctico se puede ir conquistando paulatinamente asfalto para los peatones, se consigue que haya más árboles y arbustos, más parterres y bancos, más

mesas y pérgolas, más obras de arte y más actividades de relación, ocio y creación en la calle. Se reduce la circulación, la contaminación y el ruido. Esto es lo que va consiguiendo Barcelona con las “*superilles*” (supermanzanas), ya implantadas en pruebas piloto en el Poblenou, Sant Antoni, Gràcia y Les Corts, en la calle Girona y otras del Ensanche.

También el Ayuntamiento de Barcelona ha establecido nuevas normas, prevenciones y diseños para que la ciudad sea, preferentemente, “jugable”. El “Plan del juego en el espacio público de Barcelona, con el horizonte del 2030”, aprobado en el 2018, ha partido del estudio de cómo potenciar y reforzar los lugares lúdicos que la ciudad ya dispone, introduciendo juegos más inclusivos y que inviten a compartir, con formas que potencien la imaginación y la creatividad, recuperando elementos naturales (como la arena o las cortezas de árboles), fomentando la diversidad de juegos y actividades, y recurriendo a estructuras de madera. Además de la introducción de nuevos elementos, materiales y juegos, este plan conlleva ganar espacio en las esquinas del Ensanche en las que hay escuelas e instalar, algunos días de la semana, kioscos con educadoras de calle en plazas y parques.

La ciudad de Granollers fue referente por el proyecto “*Fem un jardí*” (Hagamos un jardín), formando parte de la red de ciudades educadoras. Desarrollado desde el 2001, se han realizado diversos jardines al lado de las escuelas, con la participación de los escolares en el proyecto y en la construcción.

Y en Santa Coloma de Gramenet se ha implementado una política de mejora del espacio público desde la visión de género y desde la voluntad de enriquecer la trama de espacios de juego para los niños de las escuelas próximas. Como el jardín José Beruzo, dentro de la plaza del Baró, inaugurado en el 2019 y proyectado por Equal Saree, después de un sistemático proceso participativo con niños y niñas.

El equipo de Equal Saree, formado por las arquitectas feministas Júlia Goula, Dafne Saldaña y Helena Cardona, dispone de

un método exhaustivo para utilizar el espacio como educador, interviniendo en los patios de los colegios e introduciendo una estructura de espacios de juegos basada en la igualdad de género, con el lema: “vivir en igualdad mañana empieza jugando en igualdad hoy” (Saldaña et al, 2019).

La ciudad de Viena fue la pionera, dando pautas desde fines del siglo pasado, continuando con su experiencia de urbanismo progresista y humano desde décadas, con intervenciones en el espacio público a favor de la vida cotidiana en el distrito de Mariahilfer, tales como ampliar aceras frente a las escuelas, reducir el ancho de vías en los pasos

de peatones, instalar bancos para la gente mayor, introducir rampas para personas con movilidad reducida y cochecitos, etc.

En definitiva, se trata de ganar espacios públicos en las ciudades, para el encuentro y el juego, derribando el mito moderno de que la evolución urbana ha de estar guiada y dominada por la máquina y la velocidad. Hoy es todo lo contrario: el futuro de lo urbano está en su humanización, aportando lugares donde las personas se relacionen siguiendo las nuevas pautas sanitarias y renaturalizando las ciudades para que sean más sanas y respirables. En ello radican las únicas posibilidades del futuro. ■

Notas

- 1 La posición política de los chalecos amarillos es muy dispersa y ambigua, yendo de la extrema izquierda a la extrema derecha. Por ejemplo, en septiembre de 2019, fracasada su propia manifestación, se unieron a la marcha en relación a la crisis climática y junto al “Black bloc” impusieron sus métodos violentos.
- 2 WASP (*white, anglo-saxon and protestant*) es el acrónimo en inglés de “blanco, anglosajón y protestante”, término asociado a un grupo de estadounidenses que históricamente ha ostentado el poder social, político y económico, desde la defensa de valores tradicionales (Nota del editor)
- 3 Las *supermanzanas*, en su significado contemporáneo, son células urbanas en cuyo interior se reduce el tráfico motorizado y el estacionamiento de vehículos en superficie, otorgando preferencia a los peatones en el disfrute del espacio público. (Nota del editor)
- 4 Sobre el *park(ing) day* y las movilizaciones sobre el clima, vease, por ejemplo: <https://calaixambiental.wordpress.com/2019/09/29/mob-clima/>

Referencias bibliográficas

- Augé, M. (2018) *El porvenir de los terrícolas*. Barcelona: Gedisa.
- Augé, M.; Montaner, J. M. (2019) *La humanidad planetaria*. Barcelona: Gedisa.
- Bedir, M. (2016) *Architecture of Commons. The citizens of Istanbul reclaim the city*. *Archifutures* nº 2, *The Studio*, dpr-barcelona.
- Borja, J.; Muxí, Z. (2003) *El espacio público. Ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Editorial Electa.
- Deutsche, R. (2009) *Público*. En A.A.V.V., *Ideas recibidas. Un vocabulario para la cultura artística contemporánea*. Barcelona: MACBA.
- Florida, R. (2017) *The new urban crisis*. New York: Basic Books.
- Jacobs, J. (2011) *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing.
- Muxí, Z. (2009) *La arquitectura de la ciudad global*. Buenos Aires: Nobuko/ Universidad de Palermo.
- Muxí, Z., coordinación (2013) *Postsuburbia. Rehabilitación de urbanizaciones residenciales monofuncionales de baja densidad*. Barcelona: Editorial Comanegra.
- Saldaña, D.; Goula, J.; Cardona, H.; Amat, C. (2019) *El pati de l'Escola en Igualtat*. Barcelona: Pol•len edicions.

