

Superilla Barcelona: avances, retos y posibilidades de un nuevo modelo urbano para el s. XXI

Janet Sanz

Regidora de Ecología, Urbanismo, Infraestructuras y Movilidad y Segunda Teniente de Alcalde de Barcelona (2019-2023).

Barcelona, como toda ciudad, se encuentra en un momento trascendental en la definición de su futuro. La pandemia evidenció los límites de varios elementos estructurales de nuestra sociedad que pueden determinar el rango de posibilidades de un futuro próspero para todos. Es decir, tensó hasta hacer ostensibles las costuras escondidas de una triple crisis –social, sanitaria y climática– que está hoy cronificada.

La desigualdad de oportunidades para optar a una posición laboral que escape de la precarización masiva, la dificultad en el acceso a derechos básicos como la vivienda, una sanidad pública de calidad o una emergencia climática cada vez más palpable conforman esta triple crisis cuyas consecuencias más agresivas tienden a recaer sobre la mayoría social.

En este primer cuarto de partido en lo que llevamos de siglo XXI, la respuesta de esta mayoría en clave política se ha manifestado de forma muy desigual. Sin embargo, desde algunas ciudades en general, y de forma muy particular en Barcelona, han sucedido dos procesos de articulación social y política altamente significativos para entender la transformación que hoy estamos desarrollando y que pretende generar respuestas y habilitar márgenes de posibilidad frente a esta triple crisis.

En primer lugar, un 15M que situó a la democracia frente un espejo que la descubría como deforme, escasa e incapaz de generar respuestas a los retos que nos enfrentábamos. Fue un contundente rechazo a la arquitectura política e institucional existente que facilitó la construcción de un nuevo sujeto político: los indignados. En segundo y consecuente lugar, el salto a las instituciones de una parte importante de estos movimientos, que catalizaron en Barcelona con la victoria de Barcelona en Comú y el nombramiento en mayo del 2015 de Ada Colau como la primera mujer alcaldesa de la ciudad condal. La base social indignada del 2011, junto con un proyecto electoral amplio, abierto y transversal cuajaron en la configuración de una agenda de cambios sin precedentes y que debía acometer retos inaplazables.

Si la Barcelona del 2015 adolecía de una tasa de paro del 15%, siendo la cuestión que más preocupaba a su ciudadanía, apenas un año más tarde, afloraba en la misma ciudad y de manera significativa la gestión del turismo (fruto de una falta de gobierno escandalosa) y el tránsito de automóviles (omnipresentes en su 60% de parcela pública permanente ocupada) en segunda y tercera posición respectivamente. Fue entonces cuando diversos estudios independientes se entrecruzaban con sanciones europeas por el incumplimiento de la “Directiva de la calidad del aire”. A esto se le fueron añadiendo sendos informes

que alertaban del impacto del tráfico en los índices de contaminación, y consecuentemente el peligro que supone para la salud pública, especialmente de los colectivos más vulnerables, como los niños y niñas, las mujeres embarazadas y la gente mayor.

Quizá por primera vez, la preocupación por las consecuencias del cambio climático tenía un lugar prioritario en la agenda pública y se empezó a crear un nuevo sentido común entre la ciudadanía, que exigía cambios radicales. La preocupación por el aumento de temperaturas o la emisión de gases de efecto invernadero no se percibía ya como una realidad inaprensible a escala humana, una idea extravagante procedente de grupos ecologistas y antisistema minoritarios. Bien al contrario, la emergencia climática empezó a sentirse como una emergencia cotidiana, que tenía que ver con la posibilidad de que los niños pudieran abrir las ventanas de las escuelas, la gente mayor sufriera muertes prematuras o que aumentase desproporcionadamente el número de noches tropicales. De ahí que Barcelona declarase en enero de 2019 la emergencia climática, y que lo hiciera como una respuesta integral a la grave situación de crisis planetaria bajo el Capitaloceno, y no solo como una propuesta para descarbonizar la movilidad y poner la etiqueta “eco” a un modelo de crecimiento urbano insostenible.

Los objetivos que nos marcamos fueron muy ambiciosos. Antes de 2030, Barcelona debía aumentar 1m² de verde por habitante; reducir el 20% de la movilidad en vehículo privado a motor; rehabilitar energéticamente el 20% de los edificios; asegurar que ningún ciudadano se encontrase en situación de pobreza energética; reducir el consumo de agua potable hasta llegar a una cifra inferior a los 10 litros de agua potable por habitante al día; y, evidentemente, ser neutra en emisiones de carbono antes de 2050. La lista de objetivos es mucho más larga y precisa, pero estos ejemplos dejan claro que la declaración de emergencia climática no solo quería hacer llegar el consenso científico a las instituciones. Su objetivo era, por encima de todo, sentar las bases de una transformación ecosocial del modelo urbano, que evidenciaría el hecho de que las injusticias sociales no podían revertirse sin abordar también las injusticias climáticas, y viceversa.

La herramienta fundamental para lograr este cambio de modelo urbano que pusimos en marcha es hoy un referente internacional: *Superilla Barcelona*. Se trata de una estrategia de urbanismo ecofeminista que se propone recuperar un millón de metros cuadrados de espacio público, situar los peatones y la movilidad sostenible en el centro del diseño urbano y conseguir que una de cada tres calles de la trama urbana de Barcelona sea verdes. Como resulta evidente, no se trata solamente de cambiar los coches de gasolina por coches eléctricos, sino de reivindicar el derecho a la ciudad para todes, alterando las jerarquías –de género, de clase, de procedencia– que históricamente habían determinado la configuración de las calles. Así, frente a un modelo urbano surgido de la alianza entre capital y patriarcado, hecho a medida del sujeto masculino, blanco, funcional, de clase media o alta, que trabaja en los centros urbanos, Superilla Barcelona corrige las desigualdades estructurales que han contribuido a la degradación social y ambiental de los entornos urbanos.

¿Y cómo lo hace? En primer lugar, haciendo que mujeres, niñas y gente mayor sean los protagonistas del nuevo modelo de calle, es decir, tomándose en serio la interdependencia como un valor fundamental del diseño urbano. Calles con plataforma única, más accesibles, donde los peatones son los protagonistas y los coches meros invitados. Cambiando la iluminación para adaptarla al paso de las personas, en vez de estar pensada para facilitar el paso de vehículos. Quitando asfalto y cambiando los materiales por otros con una huella de carbono menor, como son el *panot*, el granito o la piedra natural. Mejorando la permeabilidad del suelo, con sistemas de recuperación del agua de lluvia para regenerarla y reutilizarla. Multiplicando la superficie verde de las

calles, con un subsuelo preparado que facilite el crecimiento de las raíces y permita plantar más arbustos, más flores y árboles, ganando espacios de sombra y reduciendo el efecto isla de calor. Colocando mobiliario urbano de calidad: bancos, sillas, mesas, áreas de juego infantil, mesas de ping-pong, tableros de ajedrez.

En segundo lugar, se propone realizar un salto de escala, para que esta estrategia llegue a todos los barrios. La idea de “superilla” no es nueva. El concepto original puede remontarse a los años 30, cuando el GATPAC (Grupo de Arquitectos y Técnicos Catalanes por el Progreso de la Arquitectura Contemporánea) soñó en adaptar los ideales de ciudad jardín de Le Corbusier a la trama urbana de Barcelona, recuperando el espíritu utópico del plan Cerdà a partir de una idea muy simple: desviar el tráfico en torno a una manzana para liberar los cruces de coches y recuperar ese espacio para los peatones. Esa idea inicial, que nunca llegó a aplicarse, fue la que mucho más tarde recogió la Agencia de Ecología Urbana, en los años noventa, y que finalmente empezamos a implementar con urbanismo táctico en 2016. Primero en el Poblenou, en el perímetro formado por las calles Badajoz, Pallars, Llacuna y Tànger, y luego se extendió con éxito en otros espacios de la ciudad, como Sant Antoni, Horta o Hostafrancs.

El caso de Sant Antoni es donde este éxito es más evidente. Las nuevas plazas pintadas de amarillo, naranja y azul, con grandes jardineras y bancos de madera, se ha convertido en un símbolo de espacio público recuperado. Donde antes había coches, circulando y aparcados, ahora hay niños y niñas jugando en medio de la calle, familias paseando, gente mayor jugando al ajedrez, celebraciones de cumpleaños, personas leyendo o tomando el sol. Pero no es solo el símbolo. Los datos muestran que la contaminación se ha reducido un 40%, que el tránsito ha disminuido un 17% en todo el barrio, que hay cuatro decibelios menos de ruido y que en los últimos cinco años han abierto 200 comercios de proximidad. Por todo ello, en 2019 decidimos aplicar este modelo a toda la ciudad: creando 21 ejes verdes y 21 plazas nuevas en el Eixample; pacificando autopistas urbanas como la Meridiana, la Diagonal o la Via Laietana; convirtiendo antiguas zonas industriales en barrios verdes, como en el caso del barrio de la Marina, el espacio ferial de Montjuïc o los polígonos del Besòs; o creando grandes parques en los barrios, como en Glòries, Can Batlló o la antigua Colònia Castells.

En tercer lugar, la estrategia de Superilla Barcelona es inesperable de las políticas de protección del derecho a la vivienda, el comercio de proximidad y la industria local. La transformación de las calles va siempre acompañada de una estrategia urbanística para limitar y combatir el impacto de la especulación inmobiliaria y el monocultivo turístico. Desde 2015, Barcelona habrá doblado el parque público de vivienda, pasando de 7.500 pisos a 15.000. Si echamos la vista atrás, los datos son todavía más contundentes: se ha ganado más vivienda pública estos últimos ocho años que en los noventa anteriores. Una parte importante de estos nuevos pisos a precio asequible se han ganado en los barrios más tensionados, como el Eixample o cerca de los nuevos ejes verdes, con la compra de edificios enteros que estaban amenazados por el *mobbing* inmobiliario (grandes fondos de inversión que querían expulsar a los vecinos). Al mismo tiempo, durante todos estos años hemos impulsado políticas innovadoras en vivienda, como la construcción de vivienda social en tiempo récord y con materiales reciclados (edificios APROP, premiados por arquitectura sostenible) o la regulación del 30%: una herramienta urbanística que permite ganar pisos asequibles en cada nueva promoción o gran rehabilitación, y que contribuye a rebajar el precio del suelo. Además, a pesar de no tener las competencias de vivienda, que pertenecen a la Generalitat y al Estado, hemos dado un impulso histórico a las políticas de regeneración urbana, para rehabilitar viviendas en mal estado y mejorar la eficiencia energética de los edificios.

A diferencia de lo que sucede con la vivienda, sí podemos regular los usos de los barrios, para asegurar que la transformación verde de la ciudad no conlleva una sustitución del comercio de planta baja, ni favorece el monocultivo turístico. Como han demostrado los sucesivos planes de usos que hemos aprobado en barrios como Sant Antoni, Sant Andreu o ahora en el Eixample, el comercio de proximidad se ha visto beneficiado con cada pacificación: se han registrado más ventas y apertura de nuevos comercios. También hemos impulsado planes urbanísticos pioneros para regular las nuevas empresas de plataforma, que amenazan los comercios y la vida de barrio, convirtiendo las calles y los bajos de la ciudad en un centro logístico de distribución de mercancías. Por ello, hemos prohibido las cocinas y los supermercados fantasma en toda la trama urbana; hemos regulador el reparto de comida a domicilio, para asegurar unas condiciones de trabajo dignas para los *riders* (ahora podrán acceder a los baños de los locales, se les permitirá esperarse dentro de los bares y restaurantes en vez de estar a la intemperie y tendrán espacios donde guardar las bicicletas); y, por último, hemos impulsado la “tasa Amazon”, un impuesto que grava a las grandes empresas por el uso especial que hacen del espacio público.

Pero si hay una medida que destaca para regular el impacto de la especulación y la gentrificación de los barrios ha sido el PEUAT, el Plan Especial Urbanístico de Alojamientos Turísticos, con el que pusimos fin a la situación de desgobierno del turismo que se vivía en Barcelona en 2015. Cuando llegamos al Ayuntamiento, había más pisos turísticos que pisos públicos. Desde entonces, no solo hemos lanzado una campaña contra los pisos turísticos ilegales, que se han reducido prácticamente a cero, sino que hemos conseguido que el número de viviendas de uso turístico decreciera, especialmente en el centro, recuperando cerca de 3.000 pisos para su uso como vivienda habitual.

Sin embargo, a pesar de los esfuerzos para hacer de Barcelona una ciudad donde querer y poder vivir, los retos y las contradicciones que tenemos por delante son todavía mayúsculos. Quizá el caso más sintomático es el de la llamada “gentrificación verde”, que ha sido identificada en diferentes estudios en ciudades de todo el mundo, que demuestran que aquellos barrios que ganan espacios públicos verdes y de calidad son más proclives a la especulación inmobiliaria, que acaba expulsando a los vecinos y vecinas, para acoger a nuevos inquilinos con mayor poder adquisitivo. Se trata de un riesgo importante para un proyecto de transformación urbana y social como Superilla Barcelona, en tanto que oculta que la causa de la expulsión de los vecinos es la especulación y no la mejora de las condiciones ambientales en las calles de la ciudad. Pero no podemos aceptar el falso debate entre vivir en barrios asequibles o vivir en barrios saludables, especialmente cuando esta disyuntiva es utilizada para dar alas al retardismo climático y bloquear cualquier cambio que mejore la vida de los barrios. Asimismo, tampoco podemos ignorar el hecho que los municipios no tenemos las herramientas suficientes para limitar la especulación, independientemente o no de si actuamos o no para mejorar las calles, y que, en consecuencias, reclamar cambios legislativos –como una nueva ley de vivienda que tope el precio de los alquileres– es hoy un imperativo.

Una segunda tensión tiene que ver con la relación de Barcelona con su área metropolitana, y la falta de inversión en transporte público colectivo por parte de las administraciones competentes. Barcelona ha impulsado medidas importantes para restringir el tránsito de vehículos privados, limitar la entrada de los más contaminantes e impulsar el transporte público y sostenible: se ha doblado la red de carriles bici; se han creado más de 60km de carril bus; hemos congelado los precios de los abonos, liderando también la reducción de los precios de los títulos más utilizados; y, por encima de todo, hemos puesto en marcha la unión del tranvía, habilitando una conexión metropolitana que unirá 9 ciudades metropolitanas, 4 líneas de metro y 13 de bus. Este impulso ya empieza

a dar resultado, puesto que Barcelona es la ciudad grande del estado donde menos gente utiliza el coche para ir a trabajar o estudiar. Con todo, todavía hay mucho margen de crecimiento: el 70% de los desplazamientos que se realizan en vehículo privado están en el ámbito de cobertura del metro y el tranvía. Y para aprovechar todo este potencial necesitamos que se desbloqueen las inversiones y trabajos para mejorar la red de metro, de ferrocarriles, de Rodalies y de transporte de mercancías. La buena noticia es que el impulso de Barcelona en estos últimos años ha obligado al resto de administraciones a acelerar. Ya han empezado las obras para ampliar la estación de Arc de Triomf y las obras de la nueva estación de Sants, mientras que la nueva estación de Sant Andreu ya está terminada; por su parte, la estación de la Sagrera y el corredor mediterráneo avanzan más rápido que nunca, y también se han reactivado las obras de la L9 del metro, ha empezado la ampliación de la L8 de ferrocarriles y avanza el nuevo carril bus de entrada a Barcelona por la B-23.

Otro de los principales puntos de fricción de este modelo tiene que ver con la necesidad de cambiar un imaginario urbano ligado al coche, dado que en el actual contexto la posibilidad de cambiar el vehículo privado por el metro, el tranvía o un autobús es percibido como un sacrificio, una pérdida o una limitación. Dicho de otro modo: cada vez que se pacifica una calle, se reducen carriles de circulación o se crean nuevos carriles bicis, para una gran parte de la población es más fácil imaginar el colapso de la ciudad que una movilidad más diversa, más sostenible y centrada en el transporte público. La urbanista Janette Sadik-Khan utiliza las antiguas representaciones futuristas de coches voladores y autopista áreas para mostrar hasta qué punto el nuevo solucionismo tecnológico de coches autónomos y eléctricos sigue anclado en un modelo de movilidad individualista e ineficiente que perpetua la injusticia espacial de las ciudades contemporáneas.

Por ello, el modelo Superilla está y estará necesariamente ligado a la batalla por un nuevo sentido común urbano y, por lo tanto, se reivindica como un modelo de innovación en positivo, una política pionera que no solo genera resistencia al cambio, sino también orgullo de ciudad. Frente al pesimismo del “nada es posible” y el “todo está perdido”, Superilla propone una política ecosocialista viable de reapropiación de aquello que es común. Es un grito a la acción, a la movilización, donde cada grieta verde abierta en el asfalto cuenta; cada alcorque en el que plantamos un árbol; cada nueva especie que retorna a la ciudad; cada decibelio de ruido que se reduce; cada coche contaminante que no entra en la ciudad; cada centímetro de carril bici y cada vagón de transporte público.

Superilla Barcelona mira al futuro, pero nos habla del presente: es una utopía cotidiana, una rebelión contra el colapsismo y el nihilismo. Es estrategia efectiva tanto a nivel material como simbólico: da respuesta cuantitativa a la situación de emergencia climática (reducción de emisiones, reducción del consumo, mejora de la eficiencia energética, aumento del verde urbano, etc.); también corrige injusticias históricas de acceso al espacio público, salud y vivienda asequible; y, al mismo tiempo, es un alegato a la esperanza, a la construcción de una ciudad que facilita la vida de sus habitantes y ofrece una alternativa a un sistema neoliberal, extractivista y depredador que hoy es incompatible con la vida. Frente a la emergencia climática y social, demuestra con hechos que no solo existen futuros posibles, alternativos: también hay presentes mejores.