Supermanzanas en Barcelona

Una nueva forma de consumir el espacio público

¿Sensaciones de la primera vez? Recordando la película “Abre los ojos”. El cruce entre calles, el chaflán entero, despejado. No hay coches aparcados, y los carriles para los vehículos están donde antes estaban los coches aparcados. Toda la zona central de la intersección entre dos calles está despejada. Nos invita a entrar, aunque en un primer momento nos sintamos desangelados.

Cuánto espacio hemos reservado para los coches. Y generalmente no lo percibimos porque es nuestra realidad de cada día. Sólo se nota cuando estos coches ya no están en los cruces liberados. Y de repente la superficie equivalente a medio campo de fútbol está allí lista para... para cualquier cosa, o para nada simplemente. Espacio público para el público: nosotros, las personas.

Circulando en bicicleta por la Superilla del Poblenou de repente uno se sorprende la ausencia de semáforos. Porque... ¿qué es un semáforo? Nos obligamos a regular el paso de los peatones porque sin semáforos no tendrían opciones de cruzar el 80% de las calles de Barcelona. En la Superilla simplemente no existen. Las personas que están en el espacio público de la Superilla tienen que tener contacto visual para determinar quién pasa en cada momento. Y sobre todo a los que van en coche les cuesta ceder el paso a un peatón si cruza donde no hay paso de cebra. Pero TODA la Superilla es un paso de cebra o por lo menos debería ser tratada como tal. Y una vez te has adaptado a la Superilla de repente parece absurdo que en el resto de la ciudad miles de peatones estén esperando a que pasen cientos de coches. Parece que, automáticamente, dejemos pasar a los coches: porque son más rápidos, porque son más grandes, porque pesan más. Pero rara vez hay en un lugar de Barcelona más automovilistas que peatones.

En la Superilla los peatones tienen la prioridad. Después los ciclistas. No hay necesidad para semáforos. En la Superilla un peatón no tiene que justificar ni pedir permiso para estar en un momento determinado en cualquier lugar del espacio público. En la Superilla podemos ESTAR, como personas, no como peatones circulando de un lado a otro.

Después de tres meses desde el inicio de la Superilla del Poblenou el Ayuntamiento ha puesto bancos en medio de la calle. Y en este momento te das cuenta de que en el resto de la ciudad los sitios más centrales, más importantes, los puntos de encuentro instintivo entre personas están ocupados por el tráfico. En los cruces liberados los niños van inmediatamente hacia el centro para jugar juntos, ocupan el espacio. Los adultos, en cambio, ya tenemos tan internalizado que las intersecciones entre calles son un espacio peligroso donde hay que ir con mucho cuidado que nos cuesta ponernos en medio. Pero cuando te pones en medio tomas conciencia de que éste es el centro de un Espacio que es Público. El lugar idóneo para juntarnos. En el resto de la ciudad nos metemos en una esquina pegados a los edificios. En la Superilla los encuentros entre personas son en medio de la calle. En el centro y visible, invitando al transeúnte a participar en la conversación. En los cruces de la Superilla tampoco hay coches aparcados. Y uno se da cuenta: Aquí nos podemos VER.

Pasa un coche. Los vehículos motorizados tienen acceso a todos los lugares de la Superilla, pero sólo entran si tienen su destino allí. Pasa el coche, lo notamos. Por un momento dejamos de conversar, hasta que ha pasado el coche, para no obligarnos a levantar la voz para poder

entendernos. Y en ese mismo instante nos damos cuenta: en el resto de la ciudad no estamos hablando. En las calles de Barcelona cuesta entender lo que nos intenta decir el otro, hay un ruido constante al fondo. Para entendernos bien ¡nos estamos gritando! La ausencia de ruido constante de tráfico es otro aspecto que sólo llegas a apreciar después de un tiempo en la Superilla. Te das cuenta al acabar una conversación. ¿Por qué estás tan a gusto y relajado? Porque podemos hablar sin gritar, podemos entender lo que dice el otro sin esfuerzo. Hay una relajación en la conversación. En la Superilla nos podemos OÍR.

En las ciudades los coches se imponen. Ocupan el espacio, los ritmos. Si en un espacio limitado como la Superilla obligas a los coches a ser sumisos, súbditos al rey peatón y a la reina bicicleta, te das cuenta de cómo tenemos asumido, internalizado y aceptado que los coches dominan el espacio público en todos sus aspectos, sus dimensiones y sus sentidos. No dejan lugar, dictan sin preguntar dónde y cuándo nos movemos, no nos dejan hablar, y obligan a regular hasta el último cm². Obligan porque no comunican en una forma interactiva. Comunican con su masa, su peso, su velocidad, sus humos y sus ruidos. Son una dictadura. Pero lo tenemos muy asumido, internalizado, parece un hecho incuestionable, algo lógico, casi natural. Hasta que se crea un espacio donde se les obliga a ser sumisos, a ser nuestros servidores y nada más. Y te das cuenta de todas estas cosas.

Pero, ¿de dónde sale la voluntad política de hacer una Superilla, una red de Superillas en toda Barcelona? ¿Y con el apoyo del 98% del consistorio en la aprobación del Plan de Movilidad Urbana 2013-2018?

Más del 60% del espacio público está ocupado por los coches en una u otra forma. Pero apenas el 25% de los desplazamientos se hace en coche. En Barcelona cada año los vehículos motorizados matan y hieren: 16 peatones y 3 ciclistas muertos en el año 2016 (de un total de 28 muertos), más de 200 heridos de gravedad y más de 9.000 lesionados. Por otro lado, a estas muertes hay que sumar, tal y como apuntan las investigaciones del CREAL y del CSIC, unas 3.500 muertes prematuras en Barcelona como consecuencia de la contaminación del aire que provocan los vehículos motorizados. No sólo del humo del motor de combustión, sino también del desgaste de neumáticos y frenos.

Finalmente hay otro aspecto que puede generar voluntad política para actuar. El 2 de agosto de 2016 un grupo de defensa ambiental holandés puso una demanda judicial donde exige medidas urgentes a nivel nacional pero sobre todo a nivel de ciudad para que se cumpla la normativa europea. **Como que la contaminación tiene consecuencias directas sobre la salud, las administraciones tienen una responsabilidad imputable, sobre todo porque existen medidas concretas y realizables ya aplicadas en otras ciudades europeas que sí que garantizan una mínima calidad de aire que no perjudica la salud.** Y, al existir estas medidas, el no aplicarlas es denunciabile, sancionable y finalmente causante de indemnizaciones.

Pero el dinero de una indemnización no es el elemento interesante. La salud sí que lo es, pero tampoco la aprecias (cuando la tienes) en el día a día. Lo más impactante de todo el proceso de la Superilla es a nivel de calidad de vida. **Calidad de vida en el espacio público.** En la Superilla este Espacio que es Público realmente es de las personas, y sirve para que podamos estar, ver, oír. Pero la Superilla nos permite especialmente que el Espacio Público sea un lugar donde podamos SER humanos.

Patrick Kappert
Sílvia Casorrán

Barcelona, 23 de enero de 2016