

## URBANISMO DE PROXIMIDAD EN BARCELONA

*Una ciudad saludable a 15 minutos del hogar*

**Adriana Sansão Fontes**

(Brasil) Profesora Asociada PROURB-FAU,  
Universidade Federal do Rio de Janeiro, Brasil.

**Fernando Espósito Galarce**

(Chile) Profesor Asistente DAU,  
Pontificia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Brasil.

### RESUMEN

Desde diciembre de 2019, ciudades de todo el mundo han sido impactadas por la pandemia de la Covid-19, enfermedad que se expandió rápidamente gracias a su facilidad de transmisión por contacto directo entre personas, situación que ha impuesto un distanciamiento físico como medida para minimizar su propagación. En ese contexto, gobiernos han sido desafiados a pensar soluciones para garantizar el uso de los espacios públicos de forma segura durante la pandemia. Este artículo observa una relación contemporánea entre ciudad y salud, presentando tres casos en la ciudad de Barcelona: el sistema de patios internos de manzana del Ensanche, el programa Superilles y las medidas locales de emergencia en respuesta a la Covid-19. En esos casos es posible percibir el papel que juega el espacio público en una ciudad saludable, como parte de las estrategias de respuesta a la pandemia. Metodológicamente, el trabajo articula investigación en campo, referencial teórico-conceptual y referencial bibliográfico de los casos, esos últimos como soporte de la discusión. En esa coyuntura socio espacial, de importantes desafíos para la planificación de las ciudades, se revela el urbanismo de proximidad: una ciudad de menores desplazamientos y mayor diversidad de espacios y servicios a 1 Km de distancia de los hogares.

**Palabras clave:** salud, espacio público, Barcelona

### ABSTRACT

*Since December 2019, cities around the world are being impacted by the Covid-19 pandemic, a disease that spreads rapidly due to its easy transmission based on direct contact between people, a situation that has imposed physical distancing as a measure of protection. In this context, governments are being challenged to present solutions to guarantee the safe use of public spaces during the pandemic. This paper focus on a contemporary relationship between city and health, presenting three cases in Barcelona: the system of internal courtyards of Ensanche, the Superilles program and the local emergency measures in response to Covid-19. In these three cases, it is possible to understand the role played by public space in a healthy city, as part of the pandemic response strategies. Methodologically, the work articulates field research, theoretical-conceptual references and bibliographic references of the cases, the last ones as a basis for the discussion. In this challenging socio-spatial context for the urban planning, a vicinity urbanism is revealed: a city with fewer displacements and a great diversity of spaces and services 1 km far from homes.*

**Keywords:** health, public space, Barcelona

## INTRODUCCIÓN

Desde diciembre de 2019, ciudades de todo el mundo han sido impactadas por la pandemia de la Covid-19, situación que ha impuesto un distanciamiento físico como medida para minimizar su propagación. La crisis sanitaria fue ocasionada por el Coronavirus, que se expandió rápidamente gracias a su facilidad de transmisión por contacto directo entre personas. Desde marzo de 2020, gobiernos y organizaciones de todo el mundo han sido desafiados a pensar soluciones para garantizar el uso de los espacios públicos de forma adecuada y segura durante la pandemia.

Aunque la relación entre las enfermedades y el urbanismo puede ser algo no tan evidente, esta ha sido una de las principales impulsoras de la evolución de las ciudades en los últimos siglos. Con los movimientos migratorios que se intensificaron a principios del siglo XVIII y que aumentaron la población urbana en las grandes ciudades, las condiciones sociales, económicas y laborales de gran parte de esta población empeoraron, y especialmente sus condiciones de vida y salud. La búsqueda de oportunidades y el sueño de vivir en la ciudad para tener acceso a los múltiples beneficios que se suponía ella ofrecía, durante mucho tiempo significó todo lo contrario para muchos de estos nuevos ciudadanos, especialmente en las grandes ciudades europeas. El hacinamiento y las precarias condiciones sanitarias y de salubridad afectaron no solo a los más pobres, sino que a todo el conjunto de la sociedad por aquellos años.

La peste siempre fue una amenaza en las ciudades. La Peste Negra diezmó un tercio de la población de Europa en el fin de la Edad Media. A medida que las primeras ciudades modernas crecían y

se hacían más densas, y, por lo tanto, más llenas de excrementos y orina, también se transformaban en terreno fértil para la proliferación de ratas y de las enfermedades que ellas provocaban (Sennett, 2018, p.34).

Por otra parte, y como el mismo autor lo expone, el crecimiento de la población urbana también significó una mayor cantidad de casas, lo que se tradujo en más chimeneas contaminando el aire, creando las condiciones perfectas para el brote y proliferación de la tuberculosis. Y así fue también con el cólera y otras enfermedades que se transmitían rápidamente entre una población que, con condiciones de autocuidado prácticamente imposibles de aplicar, fuese por la ignorancia o por las paupérrimas condiciones de vida de la mayoría de los habitantes que imperaban en la época, hacían de las suyas en ese precarizado y joven territorio urbano que comenzaba a evolucionar en duras condiciones.

En ese contexto urbano complejo, la respuesta vino primero de los urbanistas y no de la medicina, urbanistas que en ese momento ni siquiera eran reconocidos como tal, pues se trató de ingenieros que respondieron técnicamente a los desafíos que los problemas sanitarios y de salud pública le colocaron a las ciudades. El origen de esos problemas, además del hacinamiento y las precarias condiciones espaciales de la ciudad, en su mayoría correspondían a determinadas prácticas culturales e ignorancia de una población nada acostumbrada a vivir en las aglomeraciones urbanas.

En el caso del cólera, por ejemplo, se pensaba, de forma equivocada, que la enfermedad era transmitida por el aire, y no por el agua.

Durante la epidemia de 1832, muchos parisienses intentaban protegerse de la plaga que asolaba la ciudad cubriendo su boca con pañuelos blancos cuando hablaban con otras personas. El color blanco parecía especialmente importante como escudo. El Palais-Royal, antiguo mercado y depósito, fue transformado en un hospital donde los enfermos se alineaban en filas apretadas debajo de un techo de vidrio; el montón de cuerpos enfermos provocaba nuevos contagios en caso de que alguien diese señales de recuperación, pero tanto los médicos como los pacientes permanecían firmes en la convicción de que la luz del sol proyectada en los moribundos tenía poderes desinfectantes, desesperado legado de la vieja creencia en la luz curativa de Dios (Sennett, 2018, p. 34).

Así, alrededor del 1800, invenciones como la pavimentación de calles adoquinadas, lo que facilitaba la limpieza, o la paulatina erradicación de algunos malos hábitos, como el de lanzar los desechos domésticos por las ventanas o el de orinar en las calles, costumbre principalmente masculina muy común en la época, fueron mejorando las condiciones sanitarias. Otras invenciones como urinarios en las calles o drenes en el subsuelo para captarlos, predecesores de lo que posteriormente fueron los sistemas modernos de alcantarillado, poco a poco fueron también contribuyendo a ciudades más limpias y organizadas, incluso influyendo en las conductas de sus vecinos. Calles más limpias y aires menos pestilentes comenzaron a ser valorados y cuidados, cambiando los hábitos de la población (Sennett, 2018).

Las ciudades, por lo tanto, han estado históricamente relacionadas a la transmisión de enfermedades. Segundo Harvey (2020), es sabido que también las epidemias de sarampión, por ejemplo, solo se manifiestan en grandes centros urbanos, siendo fácilmente controladas en regiones poco pobladas. Eso ocurre porque “la forma como los seres humanos interactúan unos con los otros, como se mueven, se disciplinan u olvidan de lavar las manos, afecta la forma en como las enfermedades son transmitidas” (Harvey, 2020, p. 15). Esas

circunstancias se agravan, ciertamente, en los lugares de alta densidad.

En parte, es esta relación entre ciudad y enfermedad la que da origen al urbanismo, disciplina relativamente reciente, cuyo nombre es declarado por primera vez en 1859, por el arquitecto catalán Ildefons Cerdà, que por esos años también se veía en la urgencia de responder a los desafíos que la ciudad de Barcelona imponía. Todo esto producto de la desordenada y poco higiénica ciudad, caracterizada por su trazado medieval, en esos años restringida al núcleo antiguo, originalmente amurallado, y que hasta hoy conocemos como el Barrio Gótico, el Raval y el Born, y que actualmente respira bastante más aliviado gracias a la expansión del Ensanche.

Como se puede observar, los cambios urbanos y los desafíos sanitarios van de la mano. Y hoy, en el año 2020, los ciudadanos se ven enfrentados, nuevamente, y tal vez como nunca, a un desafío no sólo urbano sino global, que involucra, además de las respuestas puntuales de cada ciudad, cada país y gobierno, una coordinación planetaria. Esto permite enfrentar como humanidad la pandemia de la Covid-19 y realizar los cambios estructurales necesarios en las conductas, no sólo urbanas, sino que tal vez más importante que eso, en la forma como la sociedad asume su responsabilidad con el planeta y sus recursos naturales y con ella misma. Se trata, por lo tanto, de una crisis sanitaria pero también de sobrevivencia, de igualdad y dignidad como humanidad. En esa disyuntiva, es la ciudad el principal campo de actuación.

En ese contexto descrito, este trabajo observa una relación contemporánea entre ciudad y salud, presentando tres casos en la ciudad de Barcelona, en los que es posible percibir el papel fundamental que juega el espacio público en una ciudad saludable, y en este caso específico, como parte de las estrategias de respuesta a la pandemia. Los casos son: (1) el sistema de patios internos de manzana del Ensanche; (2) el programa de las Superilles (supermanzanas) y; (3) las medidas urbanas de emergencia en respuesta a la Covid-19.

De los tres casos, el de los patios internos es tratado con mayor relevancia, por ser parte del plan de expansión histórica de la ciudad (el Ensanche) y que, como se verá, es soporte para el caso de las superillas (definido por las manzanas) y complementado por las estrategias de emergencia en respuesta a la Covid-19. En conjunto, pueden observarse como estrategias complementarias, pero claramente el caso de los patios internos de las manzanas del Ensanche es la base estructural del urbanismo contemporáneo de Barcelona.

Metodológicamente el trabajo opera sobre la base de investigación en campo, referencial bibliográfico de los casos y teórico-conceptual, estos últimos como soporte de la discusión. Además, los casos ya venían siendo observados con anterioridad como parte de otras iniciativas académicas, lo que ha permitido acompañar con regularidad el desarrollo de estas estrategias urbanas. Como consecuencia de la pandemia, estas han adquirido nuevos significados para la investigación.

La aplicación de las restricciones de movilidad y la cuarentena obligatoria permitieron que la última fase de observación se desarrollara entre mayo y junio del 2020, con recorridos y registros fotográficos, mapeo y textos de observación. Estos recorridos se realizaron dentro de un radio máximo de 1 km de distancia en relación al lugar de residencia de los investigadores, distancia impuesta por la autoridad para disminuir los riesgos de contagio por movimientos de la población entre barrios. Esta distancia corresponde a aproximadamente 15 minutos de caminata. En cada caso, los principales rasgos observados fueron: (1) dimensiones del espacio público; (2) usos detectados en el espacio público y su entorno; (3) equipamientos y mobiliario implementado en los espacios observados (4) cambios en relación a los tipos e intensidad de uso de los espacios en comparación a una situación normal.

## **DESAFÍOS URBANOS Y CAMBIOS DE HÁBITOS IMPUESTOS POR LA PANDEMIA**

Desde que comenzó la gradual apertura de las ciudades, pasados algunos meses de confinamiento, la crisis sanitaria ha transformado los hábitos de gran parte de la población. Obligados a confinarse en casa por varias semanas, muchos ciudadanos comenzaron a percibir la importancia de los espacios públicos a partir del momento en que perdieron el derecho a ellos. El cierre forzado de una serie de establecimientos, como escuelas, bibliotecas, gimnasios, restaurantes, museos y comercio, produjo un dislocamiento en la rutina de la población. El espacio público pasó a ser requerido para usos más allá de los habituales, con otra intensidad, y desempeñando un papel más activo que antes. Además de las actividades necesarias, la población comenzó a realizar más actividades opcionales (Gehl, 2006) en el espacio público, como caminadas recreativas (antes no tan comunes), actividades físicas, actividades con niños, motivadas por la suspensión de las clases, comer en bancos de plazas fuera de los establecimientos cerrados (que solo vendían “para llevar”), entre otras. Así, en palabras de Gehl, lo necesario pasó a ser opcional, y lo opcional, una actividad social. Salir, convivir, ver a otros y ser parte de la ciudad comenzaron a recuperar un valor algo olvidado por la ciudad contemporánea.

Otra dinámica notablemente alterada fue el uso del transporte público. Para evitar aglomeraciones, muchos usuarios del sistema inicialmente migraron para el coche privado, lo que, en el caso de una “nueva normalidad”, resultaría inviable, agravando aún más el problema de la movilidad urbana.

Por lo tanto, la pandemia trajo tres desafíos principales para las ciudades: el derecho al espacio individual, correspondiente a un radio de 1 a 1,5 metros libres, o 7 m<sup>2</sup> por persona, como recurso

sanitario de prevención contra el contagio. El segundo, la importancia de un sistema de micro movilidad y autonomía local. Y finalmente, una mayor agilidad en la implementación de proyectos, pensando en una rápida vuelta a las calles cuando las condiciones sanitarias lo permitieran.

Como resultado de la recomendación de espacio individual de por lo menos 1 metro de distancia entre personas, nuevas apropiaciones surgieron en las aceras, como, por ejemplo, las filas para acceder a los establecimientos cerrados, como bancos y locales comerciales. El objetivo era evitar aglomeraciones en los espacios internos. Sin embargo, muchas de estas aceras ni siquiera tenían 1 metro de ancho, sin contar los obstáculos que acumulan, estando sometidas a nuevas presiones y saturación del ya tan sacrificado espacio público, desafiando a encontrar rápidas soluciones.

En ese contexto, el desequilibrio entre áreas dedicadas a vehículos y a peatones se convierte, una vez más, en el centro del problema, retomando una crítica ya puesta por Jane Jacobs (2011 [1961]) en la década del 1960, aún actual, y reiterada innumerables veces medio siglo después. Espacios viarios dedicados a los coches, como calles, estacionamientos y áreas residuales de tráfico, surgen como candidatas ideales para ganar espacios públicos más activos para peatones y ciclistas. La importante recomendación de la OMS (Batista e Corrêa, 2020) en relación a la micro movilidad va al encuentro de esta problemática, sugiriendo, además de caminar, el uso de la bicicleta como medio de locomoción individual.

En el contexto actual de urgencia por el distanciamiento físico, este tema se hace aún más relevante. El actual escenario de emergencia puso la “vieja ciudad” en jaque, cobrando una nueva postura de gobiernos, técnicos y de la sociedad en general, en relación a la calidad de los espacios públicos, que ahora, más que nunca, son una cuestión de salud pública.

Estamos viviendo un momento en que las ciudades pueden alterar su curso. Las calles y barrios de

antes de la pandemia están sufriendo una revisión, y la “nueva normalidad” coloca sobre la mesa una oportunidad de repensar la urbanización bajo un cambio de paradigma. ¿Queremos, realmente, volver a lo que éramos antes?

### UN URBANISMO DE PROXIMIDAD

Es en esta coyuntura socio espacial, de importantes desafíos para la planificación de las ciudades, donde se valora el urbanismo de proximidad, como una posible respuesta a la pandemia. El urbanismo de proximidad aborda la necesidad de pensar una ciudad que ofrezca a todos los ciudadanos una rutina de menores desplazamientos y más variedad y diversidad de espacios y servicios en un radio de 1 km, o a 15 minutos de caminata desde los hogares.

La proximidad es un concepto que, segundo Miralles-Guasch y Marquet (2013), se está reivindicando en muchas ciudades, y está relacionado a variables como calidad de vida, ahorro de tiempo de desplazamiento, espacio público como espacio social y sostenibilidad urbana. El tema está en la agenda de gestores de diversas ciudades, siendo un ejemplo el caso de París, que divulgó el plano de Ciudad de 15 minutos, tiempo necesario para el desplazamiento de un ciudadano, a pie o en bicicleta, y de la casa al trabajo o a equipamientos recreativos.

En Barcelona (España), de cierta forma, esa visión ha sido practicada desde los orígenes del Ensanche, con el plan de expansión de la ciudad más allá de las murallas, del ingeniero Ildefons Cerdà (1859), siendo constantemente corregida y adaptada a lo largo de sus aproximados 150 años. El plan tuvo como principal característica la multiplicación de una unidad morfológica básica, la manzana, en una cuadrícula relativamente homogénea distribuida a lo largo del territorio, donde no existe una definición rígida de uso de suelo.

Desde el punto de vista de un urbanismo de proximidad, esa homogeneidad y flexibilidad de usos favorece la oferta descentralizada de oportunidades en la trama, coherente con la propia

naturaleza de la cuadrícula, que, pese a su alta densidad y, consecuentemente, a las mayores probabilidades de contactos físicos y de contagios, ha contribuido en el buen desempeño durante el período de “desescalada” del confinamiento.

De hecho, según estudios de Miralles-Guasch y Marquet (2013), esas características de ciudad densa y compacta, con distribución descentralizada de servicios, permiten que aproximados 15% de los desplazamientos sean inferiores a cinco minutos, y ese porcentaje no cambia mucho entre distritos, debido a la homogeneidad morfológica y alta distribución de servicios.

Por otra parte, esa densidad y compacidad, reforzada por consecutivas legislaciones implementadas en el Ensanche, que alteraron alturas edificables, profundidades de edificios y la naturaleza de los espacios libres internos de las manzanas, llevó a una grave desproporción de espacios verdes por habitante, que hoy es de 1,3 m<sup>2</sup> por habitante, bastante inferior a la recomendación de la OMS de 10 m<sup>2</sup>/hab (Ajuntament de Barcelona, 2013). En respuesta a ese desequilibrio, en las últimas décadas se realizaron algunos proyectos con el propósito de universalizar la oferta de espacios públicos en la ciudad.

A partir de la década de 1980, el municipio dio inicio a la apertura de una serie de patios de manzana, con pequeñas plazas y jardines públicos, y que, en el plan original, eran espacios libres que en muchos casos terminaron siendo utilizados con actividades industriales y productivas. El proceso tuvo varias fases de ejecución y cambios de legislación para que pudiese ponerse en práctica. Entre 1987 y 2012 fueron abiertos casi 50 patios internos en el Ensanche, alcanzando una superficie de 11,72 ha. Son espacios intermedios de propiedad pública, abiertos a un uso público general, pero con horario limitado.

Las manzanas del plan Cerdá tienen una dimensión de 113 x 133 metros y están delimitadas por edificios en su perímetro, de alturas y profundidades más o menos homogéneas y chaflanes de 20

metros en las esquinas. Los espacios interiores de manzana existen desde los primeros planteamientos, aunque originalmente tenían un área de 50% de la manzana y eran públicos y abiertos al menos hacia una de las calles, lo que confería a las fachadas internas de los edificios un status de “frentes”.

### **LOS PATIOS INTERNOS DEL ENSANCHE**

Con las reformulaciones de la manzana a lo largo del siglo XX, la edificación, que originalmente delimitaba dos o tres de sus lados, ha sido consolidada en la totalidad del perímetro y los jardines originales se han convertido en patios internos, delimitados por las espaldas de las edificaciones, con un área inferior al 50% de la superficie de la manzana, variando bastante de tamaño (Pazos, 2014). Muchos de ellos incluso fueron ocupados por edificaciones de baja altura, como talleres e industrias.

Frente a las dificultades de obtener grandes áreas verdes o de equipamientos, la idea del ayuntamiento con el proyecto de los patios era compensar las carencias de espacios verdes en el Ensanche por medio de actuaciones de pequeña escala distribuidas por la trama, hasta conseguir que cada vecino tuviera alguno a 200 m de su casa (Pazos, 2014). Es decir, se trata de pequeños espacios de proximidad distribuidos por todo el Ensanche.

Más que extender la urbanidad o crear grandes parques metropolitanos en las periferias resulta más innovador acercar el espacio libre al ciudadano, posibilitar su uso cotidiano (Pazos, 2014, p. 5).

Segundo Pazos (2014, p. 9), “el valor de las zo-

nas verdes no solo se cuenta como superficie por habitante, sino que se mide por proximidad, por su alcance”. Así, los patios traen un beneficio para la ciudad como un todo, pero más aún para el barrio, que gana un espacio verde de proximidad.

Para conseguir ese cambio en la planificación del Ensanche, el municipio utilizó varios métodos para hacer públicos estos espacios interiores, siempre utilizando la ordenanza como

herramienta fundamental. Así, los patios fueron conquistados lentamente, usando nuevos decretos, investigaciones y levantamientos realizados en las manzanas para verificar oportunidades de espacios ociosos, como, por ejemplo, espacios industriales obsoletos.

Entre 1997 y 2012, el ayuntamiento fijó como objetivo que una de cada nueve manzanas debería tener un espacio interior abierto al uso público (Pazos, 2014), lo que se ha concretado sólo parcialmente. La página web del ayuntamiento mapea 42 interiores abiertos<sup>1</sup> hasta el 2020, aunque el mapeo no considera algunos patios recuperados por la iniciativa privada o por operaciones fuera del programa, lo que elevaría la cifra para aproximadamente 50 patios abiertos al público (Figura 01).

### EL PROGRAMA DE LAS SUPERILLES

Los patios han sido una gran contribución a la redistribución de áreas verdes en el Ensanche, pero el desafío de equilibrar espacios públicos por habitante persistió, agravado por la contaminación del aire debido al pesado flujo de vehículos a lo largo de la cuadrícula, también una consecuencia de la homogeneidad del plan. Así, algunas décadas después de la implementación del programa de patios internos, otra propuesta de universalización de espacios públicos es presentada por el municipio: las *Superilles*.

Elas surgen en el contexto del nuevo Plan de Movilidad Urbana para el período de 2013-2018, con el objetivo de reducir el uso de vehículos y ampliar la cantidad de espacios públicos para uso de peatones y ciclistas. Las superilles consisten en la integración de nueve manzanas en una única supermanzana (400 x 400 metros), con tráfico reducido y prioridad para peatones y ciclistas en su interior (Sansão Fontes et al, 2019).

Dentro de esa nueva estructura, además de los tramos de calles pacificadas, cuyo límite de velocidad es 30 Km/h, los cruces internos, ya dilatados por los chaflanes de las esquinas del Plan Cerdá, son potencializados como nuevas áreas recreativas de grandes dimensiones – plazas –,

buscando incrementar la cantidad de área verde. (Sansão Fontes et al, 2019, p. 216)

El proyecto piloto fue realizado en el barrio de Poblenou y se desdobló, hasta ahora, en cinco barrios más: Sant Antoni, Esquerra de l'Eixample, Hostalfrancs, Les Corts y Horta, aunque no en todos los casos corresponde a una estructura de nueve manzanas. La idea es que la propuesta se implemente en toda la ciudad.

Idealizador del proyecto de las Superilles, Rueda (2013) argumenta que uno de los mayores errores urbanísticos cometidos en el siglo XX fue dar al coche paso libre en todas las calles de la ciudad.



Figura 01. Jardines de Cesar Martinell  
Fuente: Autores, 2020



Figura 02. Esquina de la Superilla Sant Antoni  
Fuente: Autores, 2020



Figura 03. Cierre de la calle de Sants  
Fuente: Autores, 2020

Las superilles nacen para minimizar ese impacto, partiendo de la manzana como unidad urbana ideal para el desplazamiento a pie, pero creando una red de vehículos sobrepuesta a la escala caminable. Es decir, mientras los peatones caminan en una malla de 133 x 133 m, los vehículos lo hacen en una de 400 x 400 m. (Figura 02).

### ESTRATEGIAS DE EMERGENCIA COVID-19

La pandemia de la Covid-19 trajo nuevos desafíos a las formas en que los ciudadanos se relacionan en el espacio público. La necesidad de conductas que evitaran la propagación del virus por contagio persona a persona, principalmente a través de la distancia física, motivó algunas redefiniciones en el uso de la ciudad y en el movimiento de las personas. En el caso de Barcelona, esas acciones, de manera general, han sido ejecutadas con pintura. En situaciones normales, estas demandarían operaciones de tráfico importantes para su implementación. Sin embargo, al ser realizadas durante el confinamiento, con bastante menos tráfico, fue posible realizarlas con mayor agilidad y sin mayores conflictos.

Barcelona, a pesar de contar con un sistema de espacios públicos de calidad, con aceras anchas y muchas áreas peatonalizadas, necesitó de adaptaciones para garantizar la distancia física mínima durante el período posterior al confina-

miento. Durante el período de cuarentena, el poder público presentó una propuesta de adaptación de tramos de la ciudad para las nuevas demandas de distanciamiento, apuntando a un progresivo desconfinamiento. La propuesta consistió en acciones enfocadas en la movilidad activa y en el transporte público, utilizando como soporte las pistas de vehículos y las franjas de estacionamiento de calle. La idea fue desahogar el transporte público y aumentar la movilidad individual, incentivando la migración de las personas para el uso de bicicletas y patinetas, desincentivando los coches.

Las acciones se dividieron en algunas soluciones básicas: rediseño vial, cierre de calles e implementación de ciclovías temporales. El rediseño vial consistió en la extensión de las aceras sobre las vías del coche, ejecutadas con un padrón de pintura y protección con bancos de hormigón, balizadores o jardineras. El cierre de calles fue más simple. En algunas avenidas que cuentan con pistas laterales, fueron instaladas barreras, evitando la entrada de coches, convirtiéndolas en vías peatonales. Las ciclovías temporales también ocupan una pista de coches, ejecutando esa conversión con pintura amarilla y protección con delineadores viales. Las transformaciones totalizan actualmente cerca de 12 Km, y corresponden a 30 mil m<sup>2</sup> de nuevos espacios públicos para peatones y usuarios de bicicletas y patinetas. (Fig. 03)

El incremento de espacio público para peatones y ciclistas ocurre hace décadas en Barcelona. Estudios realizados por el municipio defienden la hipótesis de que un tercio de la superficie vial atendería suficientemente el flujo de vehículos, lo que permitiría liberar el resto para la movilidad activa.

### OBSERVANDO EL BARRIO SANT ANTONI

En el caso de los patios internos y de las superilles, tratase de programas y estrategias que contribuyeron para conformar una ciudad con descentralización de espacios públicos y núcleos fácilmente caminables, apuntando a una ciudad de 15 minutos. En el caso de las recientes medidas de emergencia en respuesta a la Covid-19, se trata de una

estrategia que prioriza la movilidad individual y activa, aumentando la distancia física en el espacio público y, por lo tanto, actuando como medida sanitaria complementaria en el combate a la pandemia. A modo de ejemplo, se observa un recorte localizado en el barrio Sant Antoni (Figura 04).

Trazando un radio de 1 km equivalente a 15 minutos de caminata, se puede comprobar la existencia de 12 patios internos próximos al lugar de residencia de los autores (punto rojo en el centro del círculo seleccionado). Además, la misma área está atravesada completa o parcialmente por cuatro ramblas o avenidas importantes, todas anchas y con espacios generosos para la circulación de peatones y bicicletas (Figura 05).

Entendido como un sistema de espacios libres, tanto las superillas como los jardines internos y las acciones de emergencia Covid-19, sumados a los ejes viarios que ya cumplían una función relevante en cuanto a la oferta de espacios públicos y movilidad activa, todos dentro del radio de 1 km de la residencia, se configuran como un urbanismo de calidad y con las cualidades necesarias desde

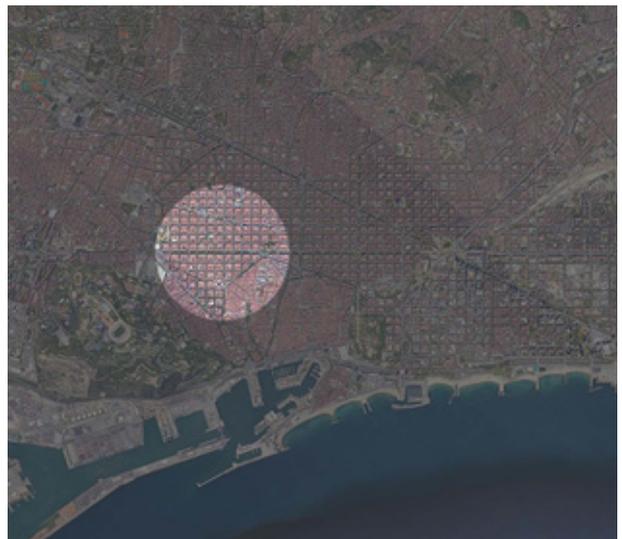


Figura 04. Recorte observado en el barrio Sant Antoni, correspondiente a una circunferencia de 1 km de radio, con centro en el lugar de residencia de los autores

Fuente: Autores, 2020

un punto de vista sanitario en este periodo de pandemia. El distanciamiento físico, de esta forma, no necesariamente significa un distanciamiento social, si consideramos que la ciudad, en sus diferentes escalas, es capaz de ofrecer posibilidades de interacción que, además de estimular la con-

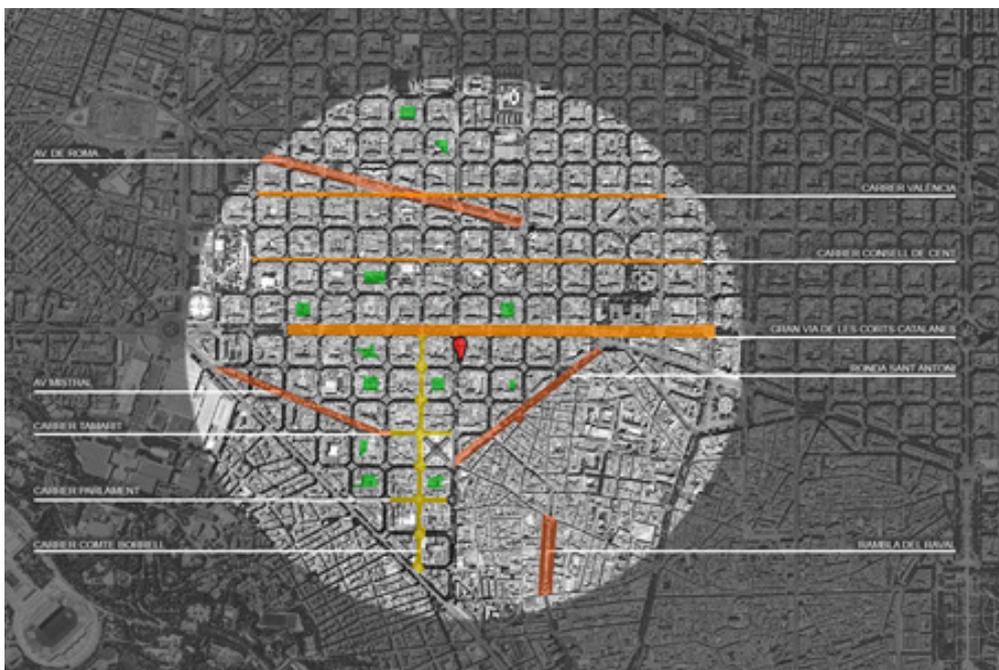


Figura 05. Área de estudio con indicación de los principales ejes viarios, identificando la Superilla (amarillo), los jardines internos (verde) y las acciones de emergencia Covid-19 (naranja). En rojo se han indicado las avenidas, y ramblas que, por sus dimensiones y características espaciales, contribuyen al sistema de espacios públicos del barrio.

Fuente: Autores, 2020

vivencia y actividades colectivas, también puede ofrecer resguardo y espacios seguros y saludables.

En ese radio de 1 km de distancia desde casa, es posible encontrar espacios verdes, lúdicos y recreativos, lugares para sentarse, hacer deporte, y con una amplia diversidad en cuanto a tamaño y forma. Entre los 12 patios y jardines internos, los de Paula Montal y Sebastià Gasch (Fig. 06 y 07) ejemplifican de buena forma esta diversidad.

Entre las superillas implementadas, la de Sant Antoni puede considerarse la de mayor éxito, representando un buen equilibrio entre densidad y espacios libres públicos (Figuras 08 y 09). La intensa actividad del barrio y la abundante y diversa presencia de servicios y equipamientos, como el Mercado Sant Antoni, además de biblioteca, bares, restaurantes y comercio de varios tipos, refuerzan y nutren los espacios públicos de la superilla.

En el caso de las medidas de emergencia Covid-19, las ciclovías, extensión de aceras y mobiliario implementados en las calles Consell de Cent y Valencia son un buen ejemplo, pues demuestran que la coexistencia entre una movilidad activa y espacios de permanencia son compatibles con ejes de transporte motorizado (Figura 10). A la vez, la implementación de vías exclusivas para bicicletas y peatones en las pistas secundarias, antes destinadas a coches, se han mostrado altamente efectivas y, principalmente, una estrategia posible y viable a lo largo plazo (Figura 11).

Por lo tanto, observando este caso, se percibe que ese urbanismo de proximidad, del cual se habla aquí, en el caso de Barcelona, siempre ha estado ahí, latente.

Esta crisis sanitaria es también una crisis sobre las formas de habitar, una crisis cultural, de revisión de hábitos y de relación con el entorno y entre personas. Es una crisis del espacio, del tiempo, del lugar, en suma, una crisis en la forma de pensar, construir y habitar el espacio urbano y del artificio en donde ello ocurre, la ciudad.

La historia de la ciudad ha estado siempre ligada a la emergencia, a la necesidad y a la sobre-



**Figura 06. Jardines de Paula Montal y la presencia de espacios para deporte**  
Fuente: Autores, 2020



**Figura 07. Jardines de Sebastià Gasch y la presencia de espacios para sentarse y tranquilidad**  
Fuente: Autores, 2020



**Figura 08. Superilla Sant Antoni, cruce delante del Mercado Sant Antoni**  
Fuente: Autores, 2020



Figura 09. Cruce de la Superilla Sant Antoni con lugares para permanencia

Fuente: Autores, 2020



Figura 10. Extensión de acera calle Consell de Cent

Fuente: Autores, 2020



Figura 11. Ciclovía temporal en la calle Valencia

Fuente: Autores, 2020

vivencia. La ciudad debería ofrecer la oportunidad de salvaguardar las necesidades básicas de refugio, seguridad, alimento y las más diversas actividades que a partir de ello puedan facilitarse, como educación, recreación, cultura, entre muchas otras. Todas esas necesidades y actividades se han visto alteradas por la pandemia.

Santos (2020) apunta para el hecho de que la irrupción de la pandemia ha exigido cambios drásticos, cambios que de un momento para otro se han hecho posibles como si siempre lo hubiesen sido, y que, con la mayor facilidad, aunque no sin algunos sacrificios, es posible quedarse en casa y volver a tener tiempo para leer un libro, estar con los hijos, con la familia. De pronto, salir a caminar se hace una necesidad y consumir menos una consecuencia casi natural y nada dolorosa. De pronto, el hábito de pasar el tiempo en un centro comercial ya no parece tan importante, y el simple hecho de estar en la calle cercana y conocida, en el barrio, adquiere un nuevo valor. Y es posible percibir, de pronto, la importancia de una infraestructura urbana mínimamente adecuada y amable para esas actividades. Aparece de forma más evidente el valor de aquellas cosas y actividades que Pèrec (2017 [1989]) llama “infra-ordinarias”, y que se revelan con la mayor importancia como constitutivas de la vida urbana. “Es necesario que tras cada acontecimiento haya un escándalo, una fisura, un peligro, como si la vida no debiera revelarse nada más que a través de lo espectacular, como si lo elocuente, lo significativo fuese siempre anormal” (Pèrec, 2017, p. 21).

Así, en un ejemplo dado por el mismo autor, la desigualdad social no puede ser alarmante solamente en épocas de huelgas. Ella es intolerable siempre. De la misma forma, los hábitos saludables, la relación de las personas con la ciudad y entre ellas mismas como sociedad, no pueden ser un problema solo cuando ya es demasiado tarde para reaccionar y con una irreparable pérdida de vidas humanas y un colapso social y económico agudo.

Lo que realmente ocurre, lo que vivimos, lo demás, todo lo demás, ¿dónde está? Lo que ocurre cada día y vuelve cada día, lo trivial, lo cotidiano, lo evidente, lo común, lo ordinario, lo extraordinario, el ruido de fondo, lo habitual ¿cómo dar cuenta de ello, cómo interrogarlo, cómo describirlo? (Pèrec, 2017, p. 23).

En una parte importante, esas preguntas comienzan a ser respondidas por este urbanismo de proximidad que se ha podido observar en estos meses de confinamiento y restricciones de la vida urbana, vida que comienza a volver bajo una nueva forma de entender el espacio público, o como lo han llamado, una nueva normalidad.

### CONSIDERACIONES FINALES

Los programas y estrategias de Barcelona observados aquí son un caso de análisis que lleva a la reflexión acerca de la importancia de repensar la ciudad, asumiendo una postura responsable en relación a las conductas en ella, con ella y con sus habitantes. En tiempos en los que la regla de comportamiento ha sido la distancia social y, más que todo, física, se debe pensar en cómo la ciudad ofrece o no las condiciones necesarias para ejercer esas conductas saludables, sin perder su esencia como lugar de encuentro y sociabilidad. Hacerlo de un día para otro, como si eso fuera a reparar todo el daño causado por décadas y siglos de malas conductas y planificación insuficiente, es imposible. Tal vez esa sea una de las principales críticas que se le puede hacer a las medidas más recientes implementadas en Barcelona en respuesta a la pandemia: la celeridad de su implementación y la consecuente falta de participación ciudadana, algo que puede justificarse, en parte, por la emergencia sanitaria y la necesidad de una respuesta rápida a la misma.

Por otro lado, es importante observar la historia urbana de las ciudades y también tener una visión crítica y propositiva a las nuevas estrategias, para así compatibilizar acciones como las

analizadas en este trabajo. Lo que aquí se denomina urbanismo de proximidad no es más que una valorización de lo que está próximo, pero que en muchas ciudades del mundo es algo difícil de alcanzar, principalmente en el contexto sudamericano, caracterizado por metrópolis dispersas, con extremas desigualdades en términos de distribución de espacios verdes y debilidades en los sistemas de movilidad, basados en el automóvil y en un transporte público la mayoría de las veces ineficiente. Encontrar oportunidades para la creación de redes de pequeños espacios públicos de barrio, atractivos para la permanencia, así como promover cambios en la legislación apuntando a la densificación y diversificación de barrios consolidados, creando zonas más autosuficientes, son algunas pistas concretas para favorecer el urbanismo de proximidad en esas ciudades.

Caminar, detenerse, mirar, el simple estar en la ciudad, son hoy, más que una posibilidad renovada, un derecho redescubierto y una necesidad urgente. Por eso es importante enfrentar el problema y forzar un cambio de paradigma en la planificación y proyecto urbano. Son estas simples acciones, que hasta ahora parecían un derecho aparentemente asegurado, las que muchas veces son despreciadas, oprimidas y opacadas por los intereses del capital, con impactos muy concretos en la vida diaria. Una ciudad más democrática, igualitaria e inclusiva, y con espacios públicos de calidad para todas y todos, para circular y permanecer, son el fundamento para cualquier política que apunte a una ciudad más saludable, sobre todo en situaciones de emergencia sanitaria como las vividas durante el 2020.

En el caso de Barcelona, los patios internos, las superilles y las estrategias de emergencia en respuesta a la Covid-19 han llevado a mirar, analizar y proponer una ciudad diferente a la vivida hasta ahora. Barcelona, en ese sentido, se muestra, nuevamente, como un laboratorio de nuevas prácticas urbanas y nuevas formas de vivir la ciudad. ¶

**AGRADECIMIENTOS**

Agradecemos el apoyo financiero de CAPES, FA-  
PER, Fundación Carolina y Secretaria General Ibe-  
roamericana para la realización de este trabajo.

**NOTAS**

[1] Para conocer la red de jardines: <https://ajuntament.barcelona.cat/eixample/ca/coneixeu-el-districte/interiors-dilla>

**REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

Ajuntament de Barcelona (2013). Plan de Movilidad Urbana (2013-2018). Disponible en: <http://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/es/que-hacemos-y-porque/movilidad-activa-y-sostenible/plan-de-movilidad-urbana>. Consultado en: 26/05/2017.

Ajuntament de Barcelona. Interiors d'illa. Disponible en: <https://ajuntament.barcelona.cat/eixample/ca/coneixeu-el-districte/interiors-dilla>. Consultado en: 30/06/2020.

Batista, B., Corrêa, F. Com urbanismo tático, cidades enfrentam a Covid-19 priorizando pedestres e ciclistas. WRI Brasil, 2020. Disponible en: <https://wribrasil.org.br/pt/blog/2020/04/com-urbanismo-tatico-cidades-enfrentam-covid-19-priorizando-pedestres-e-ciclistas> Consultado en: 25/06/2020

Gehl, J. (2006). La Humanización del Espacio Público. La vida social entre los edificios. Barcelona: Editorial Reverté.

Harvey, D. (2020). Política anticapitalista em tempos de Covid-19. In: DAVIS, Mike, et al. Coronavírus e a luta de classes. Brasil: Terra sem Amos.

Jacobs, J. (2011 [1961]). Morte e vida de grandes cidades. São Paulo: Martins Fontes.

Miralles-Guasch, C. y Marquet Sardà, O. (2013). Dinámicas de proximidad en ciudades multifuncionales. Ciudad y Territorio Estudios Territoriales (177), p. 503-512.

Pazos, T. (2014). El pátio del Eixample. Un espacio público de proximidad. Tesis de Doctorado, ETSAB/UPC.

Pèrec, G. (2017 [1989]). Lo extraordinario. Madrid: Editorial Impedimenta.

Rueda, S. (2013). El urbanismo ecológico. Urban-e, (4). Disponible en: <http://urban-e.aq.upm.es/articulos/>

[ver/el-urbanismo-ecol-gico/completo/](http://urban-e.aq.upm.es/articulos/). Consultado en 26/05/2017.

Sansão-Fontes, A. et al (2019). Urbanismo Tático como prueba del espacio público: el caso de las supermanzanas de Barcelona. Revista EURE - Revista De Estudios Urbano Regionales, 45 (136).

Santos, B. de S. (2020). “Coronavírus: tudo que é sólido desmancha no ar”. In: Blog da Boitempo. Disponible en: [https://blogdaboitempo.com.br/2020/04/02/coronavirus-tudo-o-que-e-solido-desmancha-no-ar/?fbclid=IwAR0WeLsYvie\\_NYz2G91nz2rVb1-dH3l-m6g4x0gE12DX6S\\_yFKRp1wKBi8hY](https://blogdaboitempo.com.br/2020/04/02/coronavirus-tudo-o-que-e-solido-desmancha-no-ar/?fbclid=IwAR0WeLsYvie_NYz2G91nz2rVb1-dH3l-m6g4x0gE12DX6S_yFKRp1wKBi8hY). Consultado en 30/06/2020.

Sennett, R. (2018). Construir e habitar: ética para uma cidade aberta. Rio de Janeiro: Record.