

Barcelona, ¿de quién es el espacio público?

por Adrià Belenguer Sòria ([@AbelenguerSoria](#))



¿Se imaginan que en su calle el ayuntamiento le subvencionará el alquiler de algunos metros cuadrados de suelo público para usar como almacén? ¿O que se destinaran unos metros de la acera para peatones con una característica en particular, por ejemplo para los que usasen deportivas? Pues bien, aunque estas preguntas puedan sonar un poco estúpidas, sus respuestas no distan mucho de la realidad actual. Ya que ambas son la representación de la privatización del uso del espacio público. En el primer caso, es el Estado quien a través de un alquiler económico y subvencionado, permite a los ciudadanos usar espacio público para el beneficio propio y privado. Y en el segundo caso, porque la cesión del espacio público para uso exclusivo de segmento de la población, priva de su goce al resto de la ciudadanía.

¿Qué es el espacio público y que entendemos por su privatización?

El concepto de espacio público es multidimensional y complejo. Aunque ahora solo nos fijaremos en su dimensión jurídica, también tiene dimensiones políticas, sociales, culturales, de resistencia y de organización ciudadana. Jurídicamente, *el espacio público moderno proviene de la separación formal (legal) entre la propiedad privada urbana (expresada en el catastro y vinculada normalmente al derecho de edificar) y la propiedad pública (o dominio público por subrogación normativa o por adquisición de derecho mediante cesión) que normalmente supone reservar este suelo libre de construcciones (excepto equipamientos colectivos y servicios públicos) y cuyo destino son usos*

*sociales característicos de la vida urbana (esparcimiento, actos colectivos, movilidad, actividades culturales y a veces comerciales, referentes simbólicos monumentales, etc.)*¹.

Por privatización del espacio público entendemos aquellas acciones o actividades que conllevan el uso privado del espacio público en beneficio propio o que durante su desarrollo no permiten gozar del espacio público al resto de la ciudadanía. De tal manera, que vulneran su propiedad, dominio o uso público.

Los principales elementos privatizadores del espacio público de Barcelona son el transporte privado y las terrazas.

El transporte privado

Según Salvador Rueda, director de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, en Barcelona el vehículo privado ocupa entre el 65% y el 70% de su espacio directa o indirectamente². Es particularmente preocupante si se tiene en cuenta que de media, los coches pasan 22 horas al día estacionados, un 90% de su vida. Dicho estacionamiento puede producirse en parkings privados, pero también en zonas públicas de pago o espacios gratuitos habilitados que se encuentran a lo largo de la ciudad. En ambos casos, quizá más obviamente en el caso de los espacios sujetos a parquímetros, el ayuntamiento ha *de facto* privatizado suelo público.

Es también interesante reparar en que un trayecto medio de casa al trabajo en coche consume noventa veces más espacio que el mismo trayecto en metro, y 20 más que en bus³.

Otro vehículo privado que provoca un gran impacto en el uso del espacio público es la moto. Aunque su impacto sea mucho más reducido que el del coche, Barcelona es la segunda ciudad europea con más motos después de Roma. Con casi 300.000 motos en 2014, la ciudad condal solo contaba con 56.722 plazas de aparcamiento⁴. Solo hace falta darse un paseo por Barcelona para darse cuenta de la abrumadora ocupación de las aceras por parte de las motos debido a la falta de lugares de estacionamiento regulados. En estos casos, no es el ayuntamiento quien delimita y privatiza el espacio para el uso particular de unos cuantos, sino que son los propios ciudadanos los que se apropian del espacio público.

Terrazas

Debido a la aplicación de la ley antitabaco y al boom del turismo, durante los últimos años la proliferación de terrazas ha sido espectacular en la capital catalana. Fue tan solo en 2013, cuando ya se habían contabilizado más de 4.600 terrazas en toda la ciudad, cuando el gobierno de Trias se decidió a unificar la normativa, ya que antes convivían 24 normativas distintas que afectaban a restaurantes y bares. A partir de este momento, la normativa sobre las terrazas se ha convertido en uno de los puntos calientes de la política barcelonesa. Quejas por no respetar la distancia mínima

¹ BORJA, J. (1998): «Ciudadanía y espacio público», en "Urbanitats" núm. 7: Ciutat real, ciutat ideal. *Significat i funció a l'espai urbà modern*, CCCB, Barcelona. Disponible en: <http://urban.cccb.org/urbanLibrary/htmlDbDocs/A011-B.html>.

² RUEDA, S. (2011) <<Las supermanzanas: reinventando el espacio público, reinventando la Ciudad>>. Disponible en: http://transit.gencat.cat/web/.content/articles/arxiu_ponencies_v_congres/las_supermanzanas.pdf

³ Ticket to the Future: Three Stops to Sustainable Mobility y de UITP. Disponible en: http://www.railway-mobility.org/docs/uitpticket_en.pdf

⁴ MARQUEZ DANIEL, C. (21/06/2014) <<Más motos que nunca>> <http://www.elperiodico.com/es/noticias/barcelona/mas-motos-que-nunca-3394521>

entre las terrazas y el mobiliario urbano, por poner obstáculos a personas con discapacidad, o por incrementar el ruido en la calle se enfrentan a las de los propietarios que ven como una amenaza la regulación de sus terrazas. La cesión de una plaza o una acera para el beneficio particular de un bar o un restaurante es uno de los ejemplos más obvios de apropiación del espacio público por parte de una entidad privada.

¿Hacia un entorno amable?

Cierto es que desde hace unos años, el urbanismo en Barcelona ha dado una mayor relevancia al peatón y lo ha intentado poner en el centro de la toma de decisiones. Pero, hasta que no se invierta seriamente hacia un modelo de ciudad libre de coches, con un transporte público competitivo y competente, Barcelona no será una ciudad amable para su ciudadanía. Esperadamente, los nuevos gobiernos municipales que promulgan un cambio a todos los niveles deberían ser capaces de favorecer políticas en este sentido.