



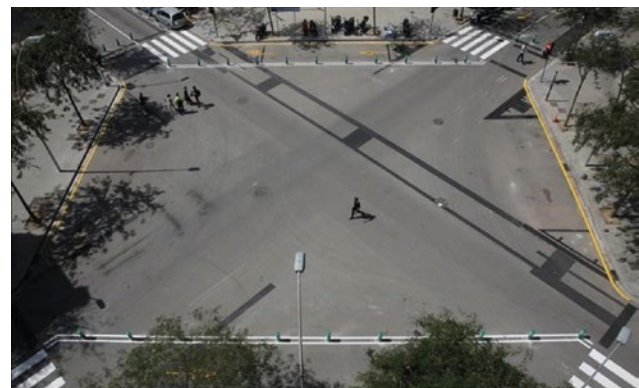
Dr. Gustavo Gij Ruiz

Supermanzanas

LA MEJORA DE LA **MOVILIDAD URBANA** Y LA **REDUCCIÓN DE EMISIONES** SON DOS ASPECTOS QUE ESTÁN EN LA AGENDA DEL AYUNTAMIENTO DE NUMEROSAS CIUDADES. QUIZÁ LA ACTUACIÓN A ESTE EFECTO QUE MÁS LLAME LA ATENCIÓN ES LA CREACIÓN DE SUPERMANZANAS EN ENTORNOS URBANOS

Actualmente, **nuestras ciudades están diseñadas para los vehículos**. Desde la segunda mitad del siglo pasado todo en ella se orienta a que la maraña de viales y cruces preste el mejor servicio a los automóviles. El resto de usuarios del espacio público, como peatones o ciclistas, quedan confinados en los estrechos perímetros de las calles. En una ciudad española como Barcelona los desplazamientos en vehículo privado suponen el 20% del total de desplazamientos que se producen en la ciudad, mientras que el espacio dedicado a ese tipo de transporte alcanza el 60% de la vía pública. Los espacios para la socialización y el disfrute se limitan a plazas y parques, con una extensión muy escasa en comparación con la ocupada por el torrente circulatorio. La mayor parte de

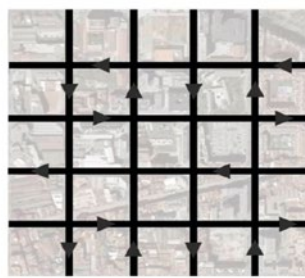
la población percibe esta situación como algo casi natural, pero existen expertos en urbanismo que alzan la voz en pos de **recuperar las ciudades para la gente**, que el espacio urbano no se destine a atravesar





Jerarquía viaria en el modelo de Supermanzana

SITUACIÓN ACTUAL



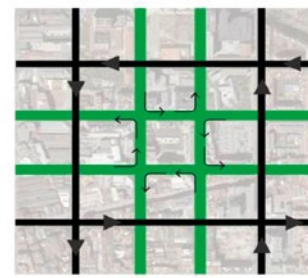
400 metros

Red básica: 50 km/h



ÚNICO DERECHO: DESPLAZAMIENTO.
MÁXIMA ASPIRACIÓN: PEATÓN

SUPERMANZANA



400 metros

Red local: 10 km/h



LOS VEHÍCULOS DE PASO NO LA ATRAVIESAN
EJERCICIO DE TODOS LOS DERECHOS QUE LA CIUDAD OFRECE. MÁXIMA ASPIRACIÓN: CIUDADANO

como el *New York Times* o *The Guardian* han dedicado artículos a este plan, integrado en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Barcelona, y que ya tiene varias actuaciones implementadas en los barrios de El Born, Gracia y Poble Nou.

Una **supermanzana** es un conjunto de manzanas de edificios que se configuran como una única célula o unidad urbana. En el caso de Barcelona se están tomando células cuadradas que engloban 9 manzanas. Sus características principales son dos: en primer lugar, que las calles interiores están peatonalizadas o bien tienen el tráfico restringido a una determinada velocidad (10 km/h) y/o a ciertos tipos de conductores y vehículos (vecinos, reparto, emergencias, etc.). La segunda característica fundamental es que la supermanzana no se puede atravesar por los vehículos a motor, lo que hace que no tenga sentido entrar si su destino no está en dichas vías internas, disminuyendo drásticamente el ruido y la contaminación en sus calles, y liberando más del 70% del espacio que actualmente ocupan los vehículos motorizados en pro de los desplazamientos a pie o en bicicleta. Todos los demás vehículos y transportes públicos, cuyos trayectos antes cruzaban estas vías interiores, han de emplear las vías perimetrales de la supermanzana.

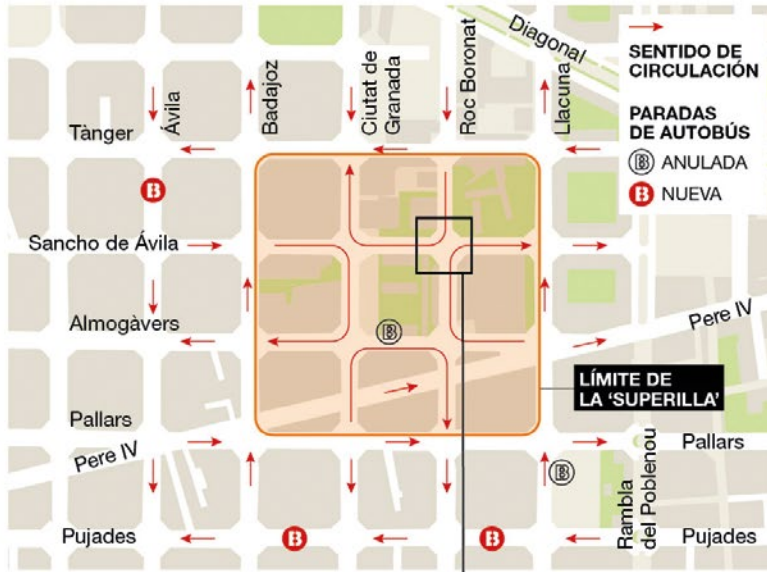
Existen, por tanto, dos redes, una de ciudad, que permite unir los diferentes puntos de la urbe a una velocidad máxima de 50 km/h, y otra local, interna, de velocidad limitada a 10 km/h y que da servicio a los residentes y a las actividades allí ubicadas.

la ciudad o pasar a su alrededor, sino a disfrutarla y vivirla, en contacto con ella y el resto de vecinos.

La **contaminación atmosférica** es también un problema que está encima de la mesa y de plena actualidad. Varias son las ciudades que, con frecuencia, superan los límites de calidad del aire establecidos por la Unión Europea. Como ejemplo, su impacto en la salud de la población del área metropolitana de Barcelona supone 3500 muertes prematuras al año y miles de hospitalizaciones por problemas respiratorios. Otro tipo de contaminante es el **ruido**, que tiene consecuencias también físicas directas sobre la salud de las personas. Según las mediciones, existen distritos, sobre todo en grandes ciudades, donde la población está expuesta a valores diurnos inadmisibles, superiores a los 65 dBA establecidos como límite por la OMS. Para solucionar todos estos problemas, cada ciudad está actuando en diferentes ámbitos. La creación de **supermanzanas** es una de ellos. El concepto no es nuevo, ya que hace algunos años ciudades como Vitoria-Gasteiz llevaron a cabo actuaciones al respecto. Sin embargo, quizá por lo ambicioso del proyecto, el caso que más repercusión mediática está teniendo es el de Barcelona. Medios internacionales

ACTUALMENTE,
NUESTRAS CIUDADES
ESTÁN DISEÑADAS PARA
LOS VEHÍCULOS

LA SUPERMANZANA EN SANT MARTÍ



CÓMO ES UN CRUCE



@elperiodico / @EPGraficos

incremento de la actividad económica, mejora de la autonomía de las personas (especialmente de los niños y ancianos) por el temor que genera el tráfico, un tejido social más denso, etc.

Su implantación se proyecta en varias fases, una primera de ellas funcional y que resuelve los usos relacionados con la movilidad cambiando el orden de prioridades en los modos de transporte, y otra segunda, la urbanística o estructural, en la que se incluyen nuevos usos de las superficies liberadas. Mientras que para la primera fase la inversión necesaria es mínima, la posterior exige dotaciones presupuestarias más elevadas. Cabe destacar que no se precisa una estructura urbana de rejilla simple, como la que tiene buena parte del casco urbano de Barcelona, sino que las supermanzanas se pueden poner en marcha en cualquier configuración. Tampoco se limita a zonas céntricas o comerciales, ya que es posible establecerlas en cualquier barrio como, de hecho, tiene proyectado el Ayuntamiento de Barcelona.

La implantación de supermanzanas no ha de ser un hecho aislado en pro del usuario de la urbe, sino que ha de sumarse a otras actuaciones, como el rediseño de la red de transporte público y mejora de su frecuencia o el aumento en el número de carriles bici.

Como cualquier cambio, siempre existe una resistencia al mismo. La participación de las asociaciones vecinales, comerciantes y otros colectivos implicados es primordial. En todo caso, para su exitosa implantación en necesario un cambio de mentalidad y cultural en la forma en que la gente percibe y usa la calle ■



SE DA EL PROTAGONISMO NO YA EL PEATÓN SINO, EN UN SENTIDO MÁS AMPLIO, AL CIUDADANO



Se trata pues de **cambiar la jerarquía** a la hora de diseñar espacios públicos en los que no ya el peatón como medio de transporte, sino el ciudadano sea el protagonista y los utilice para las relaciones sociales, el ocio, la cultura o el paseo, todo ello compatible con la circulación de residentes, carga y descarga y servicios de emergencias y municipales.

Otras ventajas

Aparte de las mencionadas se consiguen otras ventajas como el incremento de la superficie verde, prioridad y facilidades para los ciclistas, reducción en el número de accidentes de tráfico, reactivación e

PARA SABER MÁS

- Área de Reconstrucción de Accidentes de Tráfico. reconstruccion@cesvimap.com
- Agencia de ecología urbana de Barcelona. <http://www.bcnecologia.net>
- <http://www.circulaseguro.com/las-supermanzanas-aportan-la-seguridad-vial-las-ciudades/>
- <http://www.vox.com/2016/8/4/12342806/barcelona-superblocks>
- www.revistacesvimap.com
- @revistacesvimap