



El laboratorio de las 'supermanzanas'

THE LABORATORY FOR
THE 'SUPERBLOCKS'

ESCRIBE C. CARABAÑA



Una nueva célula urbana, un espacio novedoso donde la prioridad pasa de los vehículos a los peatones y ciclistas, una configuración donde el motor pierde protagonismo frente a las piernas... es así como se definen las 'supermanzanas'. La teniente de alcalde de Ecología, Urbanismo y Movilidad, Janet Sanz, ha explicado que este proyecto es una transformación de la movilidad y los usos y costumbres de la ciudad y sus barrios. Pero todo camino tiene un primer paso y este se está dando en el barrio de Poblenou, donde se ha instalado el laboratorio de pruebas.

"La 'supermanzana' tiene un tamaño aproximado de 400 metros por 400 metros, agrupando en su interior varias manzanas o bloques de edificios, de donde sale su nombre", explica Salvador Rueda, director de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona. "Está delimitada por las denominadas vías básicas, que es por donde debe circular el vehículo de paso, permitiendo únicamente el tránsito dentro de la 'supermanzana' a aquellos vehículos que tienen el origen o final de su desplazamiento en ella".

Dentro, la velocidad se limita a 10 kilómetros por hora, permitiendo que los peatones anden sin peligro en su interior. Además, las bicicletas serán los únicos vehículos que pueden circular en doble sentido y atravesar los cruces en línea recta. Los carriles bici, de hecho, se han anulado, y en su lugar hay señales que indican el doble sentido. Aunque la aplicación y sus beneficios son mucho más visibles en zonas similares al Eixample, formadas por calles paralelas y perpendiculares, Rueda asegura que el modelo es escalable y se puede adaptar a cualquier tipo de entramado urbano sin necesidad de tirar ningún edificio.

La prueba es que en Barcelona existen ya dos 'supermanzanas' en los barrios de Gràcia y El Born, zonas de calles estrechas e irregulares. "Si bien, en un principio, causaron cierta reticencia

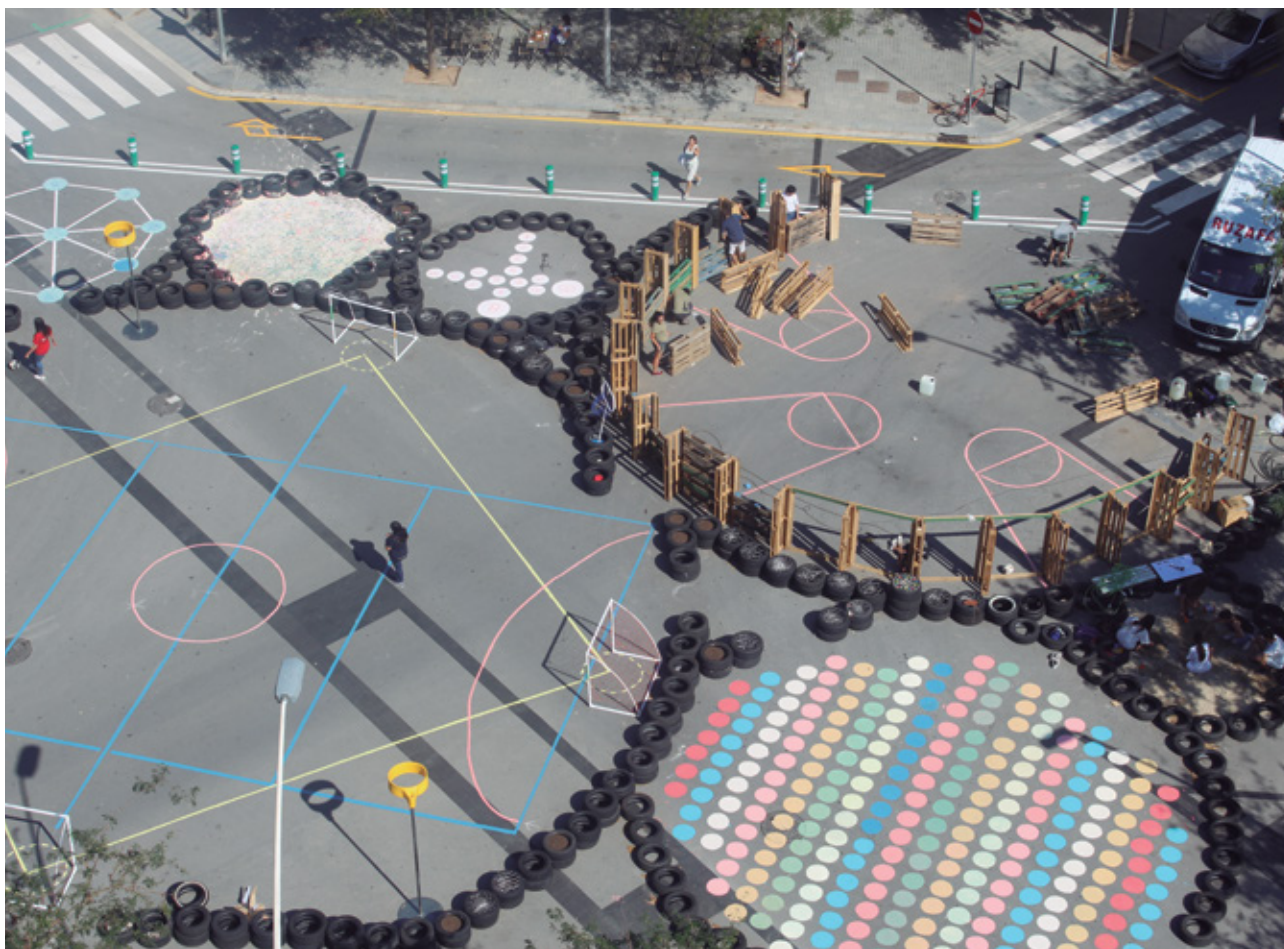
A new urban unit, a new space where cars give way in importance to pedestrians and cyclists, a new configuration where motors are less important than legs... This is what defines the 'superblocks' of urban buildings in Barcelona. The city's deputy mayor for Ecology, Urbanism and Mobility, Janet Sanz, explains that this project is a way to transform traffic and customs in the city and its neighbourhoods. But every journey has a first step, and this has been taken in the Poblenou neighbourhood, the setting for the experimental laboratory.

"The 'superblock' measures approximately 400 metres by 400 metres, and inside it are several blocks of buildings," explains Salvador Rueda, director of Barcelona's Agency of Urban Ecology. "It is bordered by what are called the basic avenues, through which vehicles pass by, but transit within the 'superblocks' is limited to those vehicles that started their trips there or whose final destination is there."

Once inside, the speed limit is 10 kilometres per hour, which allows pedestrians to walk without fear. In addition, bicycles will be the only vehicles that can move in both directions on a street and go through intersections in a straight line. Indeed, bike lanes have been eliminated, and replaced by signs that indicate this new two-way system. Although the application and benefits are more visible in areas similar to the city's Eixample district, which is formed by parallel and perpendicular streets, Rueda says that the model can be applied and adapted to any urban layout without the need to tear down any building.

The proof is that Barcelona already has two 'superblocks' in the Gràcia and El Born neighbourhoods, zones with narrow, irregular streets. "While they may have evoked a certain reticence when first applied, over time they have proved to be a success that pleases both residents and tradespeople," says Rueda. "For example it's worth mentioning that El Born was one of the most depressed areas of Barcelona, with a large number of empty busi-





en el momento de su implantación, con el tiempo han demostrado ser un éxito del que se congratulan tanto vecinos como comerciantes”, razona Rueda. “Cabe mencionar, por ejemplo, que la zona de El Born era una de las áreas más deprimidas de la Barcelona con un amplio número de locales vacíos, mientras que ahora es uno de los puntos comerciales más relevantes de la ciudad”.

“Para que el nivel de servicio actual se mantenga en un escenario de ‘supermanzanas’, es necesario que se reduzca el tráfico de vehículos motorizados en un 11%”, continúa. “Para ello es preciso que exista un cambio modal hacia el transporte público, la bicicleta y a pie; algo que en Barcelona se está llevando a cabo con la implementación de la red ortogonal de autobuses y se están construyendo 200 kilómetros de carriles bici”.

Está previsto que las ‘supermanzanas’ se extiendan por todos los barrios de la Ciudad Condal. El Plan de Movilidad Urbana de Barcelona, aprobado en 2015, está basado en un diseño de ‘supermanzanas’, con todas las redes de movilidad adaptadas a él y un presupuesto de 11 millones de euros. Se calcula, desde la Agencia, que de lograr llevar este proyecto a toda la ciudad, el 90% de la población respiraría aire de gran calidad y la contaminación acústica se reduciría un 16%. Desde Poblenou, esta nueva célula urbana, puede extenderse hasta donde alcanza la vista.

ness premises, but today it is one of the most important commercial points in the city.”

“To be able to maintain the current level of service in a ‘superblock’ it’s necessary to reduce motorised vehicle traffic by 11%”, he goes on. “To accomplish that there must be a change of attitude toward public transport, bicycles and walking, something that is being carried out in Barcelona through the octagonal network of buses and the construction of 200 kilometres of bike lanes.”

The plan is for the ‘superblocks’ to be extended through every neighbourhood in Barcelona. The Urban Mobility Plan, approved in 2015, is based on a design of ‘superblocks’, with all the mobility networks adapted to it and with a budget of 11 million euros. The Agency calculates that if the project is applied to the whole city, 90% of the population will breathe high quality air, and noise pollution will be reduced by 16%. From Poblenou, this new urban unit could extend as far as the eye can see.