

Superilla Barcelona: Un modelo urbano para armonizar la movilidad sostenible y la calidad de vida en la ciudad



AÑO DE INICIO
2006

CIUDAD
Barcelona

NÚMERO DE HABITANTES
1.620.943

PAÍS
España

TÍTULO ORIGINAL
Superilla Barcelona: Un model urbà
per harmonitzar la mobilitat
sostenible i la qualitat de vida a la
ciutat

TEMAS
ASOCIACIONISMO Y PARTICIPACIÓN,
Participación ciudadana, DESARROLLO URBANO Y
MOVILIDAD, Calidad urbana, Diseño y renovación
urbana, Movilidad sostenible, MEDIO AMBIENTE Y
SOSTENIBILIDAD, Reducción de la contaminación,
Sostenibilidad

GRUPOS DE EDAD

Todas
las
edades

JUSTIFICACIÓN Y RESUMEN



Según datos oficiales, los niveles de contaminación del aire provocados por el tráfico en la ciudad de Barcelona causan la muerte de alrededor 1.000 personas al año y son responsables directos de un 33% de los nuevos casos de asma infantil y de un 11% de los de cáncer de pulmón. Además de la contaminación que provoca (atmosférica y acústica), el vehículo privado ocupa de forma desproporcionada el espacio público: mientras que sólo representa un 25% del total de desplazamientos realizados en la ciudad, dispone de casi el 60% del espacio urbano para circular y aparcar. Esto se traduce en congestiones de tráfico y mayor riesgo de accidentes, que actúan, a su vez, como elementos disuasorios de la movilidad a pie o en bicicleta y de un uso socializador del espacio público, contribuyendo a perpetuar estilos de vida sedentarios y a empobrecer la vida social al aire libre.

Ante estas evidencias, se pone de relieve la necesidad de intervenir para proponer un modelo urbano que armonice la necesidad de proteger la vida y la salud de las personas, asegurando una movilidad sostenible en la ciudad.

El programa Superilla Barcelona se articula como un plan integral que pretende fomentar un uso equitativo, saludable, seguro y sostenible del espacio urbano. Para lograrlo se establece una jerarquía de vías en función de su conectividad, funcionalidad y dimensión: vías básicas, vías locales y vías vecinales. El tráfico motorizado y esencial (priorizando el transporte público, el transporte de mercancías y la bicicleta rápida) circula principalmente en las vías básicas y, en menor grado, en las vías locales. En las calles vecinales se reduce al mínimo el tráfico motorizado y el aparcamiento de vehículos en superficie, y se da la máxima preferencia a los peatones y bicicletas lentas.

Con esta nueva organización de la movilidad, se libera espacio para otros usos ciudadanos como el paseo, el reposo, el juego y las actividades comunitarias y, además, se amplían las zonas verdes. De esta forma, se dibuja una ciudad de supermanzanas con calles vecinales enmarcadas por las calles básicas que les dan acceso. El modelo incorpora de forma proactiva a la ciudadanía en todas las fases de implementación y contribuye a generar cambios de hábitos en favor de la sostenibilidad y la salud.

OBJETIVOS



- Mejorar la calidad de vida, la seguridad y la salud de la ciudadanía a través de la gestión de la movilidad con criterios de sostenibilidad ambiental y social.
- Promover un uso equitativo del espacio público para fomentar que pueda ser utilizado como espacio de encuentro, socialización, intercambio, cultura y ciudadanía y no solo de desplazamiento.
- Priorizar los desplazamientos sostenibles (a pie, en bicicleta o en transporte público) sobre los realizados en vehículo privado.
- Incrementar las zonas verdes disponibles en la ciudad.

METODOLOGÍA

El modelo de la supermanzana se empezó a implantar en un barrio de Barcelona en el año 2006 de forma experimental, si bien ya se habían dado antecedentes previos en zonas del casco antiguo de la ciudad en el año 1993. En la actualidad, constituye un proyecto de ciudad que se irá extendiendo a los diferentes barrios.



Una supermanzana es una agrupación variable de tejido urbano con calles vecinales de entre 300 y 500 metros por cada lado. El tráfico principal y el transporte público se redirige a las calles exteriores del perímetro. En el diseño interior de las calles vecinales se introducen elementos disuasorios para que no se pueda atravesar en línea recta y se limita la velocidad a 10 km/h, quedando el tráfico de paso restringido al necesario para garantizar el acceso a vecinos/as, a servicios comerciales y a emergencias. En superficie se suprimen plazas de aparcamiento (que pueden sustituirse por aparcamiento subterráneo) y se redistribuye el espacio con zonas peatonales, plazas, espacios de juego y de encuentro, configurando plataformas únicas sin barreras arquitectónicas y creando zonas verdes. Con ello, se recupera hasta un 70% del espacio para la ciudadanía, eliminando tan solo el 25% del tráfico. Con medidas complementarias, como el incremento del precio del aparcamiento para los no residentes, la reducción de aparcamientos en superficie, la mejora del transporte público y de carriles bici, se contribuye también a reducir el número de vehículos privados. Extendiendo el modelo a toda la ciudad, se promueve una transformación integral del metabolismo urbano.

El proceso de conversión de un ámbito urbano en una supermanzana se realiza de forma participativa. En cada zona donde se implanta se crea un grupo impulsor constituido por un grupo de personas y/o entidades representativas del territorio, que hace seguimiento del proyecto. El grupo impulsor actúa como enlace entre el equipo técnico del Ayuntamiento y el vecindario, ayudando a definir los espacios de participación y validando los resultados de los diferentes talleres participativos y el trabajo técnico realizado, durante las tres fases del proceso:

1. Presentación del modelo. Se organizan jornadas y sesiones de trabajo con entidades, expertos y organizaciones sociales del territorio para presentar, enriquecer y validar los objetivos y criterios del modelo. Estos encuentros tienen lugar en el marco de las sesiones del Plan de Acción del Programa Supermanzanas de los distritos donde se implanta.

2. Diagnóstico y redacción del plan de acción. Tiene por objetivo recoger el conjunto de propuestas, acciones e intervenciones que definirán la aplicación del modelo en el contexto concreto. A partir del conocimiento y diagnóstico participativo realizado conjuntamente con el vecindario y los colectivos locales (a través de talleres presenciales y mediante una plataforma digital), se procede a realizar propuestas concretas que se priorizarán en el plan de acción específico (en función de criterios de disponibilidad técnica, económica y temporal).

3. Proyectos y ejecuciones. Puesta en marcha de la propuesta definitiva según la priorización realizada con actuaciones que pueden ser funcionales o tácticas, o estructurantes. En esta fase se determinan las acciones para conseguir el cambio de funcionamiento, la mejora de la habitabilidad del espacio y su naturalización: pacificación de una calle, cambios en la señalización y/o los sentidos de circulación, creación de una plaza, ampliación de aceras, etc.

CONTEXTO SOCIAL Y URBANO DE LA EXPERIENCIA



Barcelona es una ciudad mediterránea con una población de 1.609.000 habitantes. La ciudad y su área metropolitana cuentan con clústeres industriales de referencia (como el químico, el alimenticio o el de la automoción) y con una importante actividad económica en el sector turístico y de servicios.

Se trata de una ciudad compacta, con una elevada densidad residencial, un parque de viviendas envejecido, con déficit de espacios verdes y una movilidad excesivamente dependiente del vehículo motorizado. Todos ellos son factores que afectan negativamente sus condiciones ambientales y la salud de sus habitantes.

EVALUACIÓN E IMPACTO



El modelo de supermanzanas (basado en los principios del urbanismo ecosistémico), permite una transformación profunda del modelo de ciudad sin importantes inversiones económicas, ya que no requiere construir grandes infraestructuras ni hacer demoliciones. A través de transformaciones urbanísticas simples permite gestionar la movilidad limitando los efectos negativos de la presencia del vehículo privado en el espacio público y mejorando, consecuentemente, la salud, la seguridad y el bienestar de la ciudadanía.

Allá donde se ha implementado se han observado sus efectos positivos en la calidad de vida de las personas residentes, en aspectos como: la reducción de los índices de contaminación atmosférica y acústica; el aumento de las áreas verdes; la reducción de los índices de accidentalidad viaria; la mayor utilización del espacio público con fines socializadores (para jugar, encontrarse, pasear...) y la mejora de los resultados económicos del comercio local en superficie. En una dimensión cualitativa, el hecho de disponer de espacio público libre de vehículos ha favorecido estilos de vida más activos y ha generado oportunidades de socialización en la calle que habían quedado relegadas. En algunos casos, esto ha generado una revitalización del tejido social, creándose asociaciones vecinales que tienen por objetivo organizar actividades lúdicas, culturales y cívicas en los espacios públicos liberados.

Si bien el modelo cuenta actualmente con una buena aceptación por parte de la ciudadanía (especialmente en aquellas zonas en las que ya se ha implantado), en sus inicios tuvo que hacer frente a una fuerte oposición. Esto fue debido principalmente a una estrategia de implementación que no tuvo suficientemente en cuenta la voz de la ciudadanía y su participación efectiva en el diseño y puesta en marcha de las diversas acciones. Consecuentemente, en la actualidad el eje de

participación ciudadana está presente de forma transversal en todos los momentos de intervención.

El programa cuenta con experiencias activas en 8 zonas de la ciudad que se encuentran en diferentes fases de implementación y se pretende hacerlo extensivo a toda la ciudad en un futuro a medio plazo.

En 2010 el plan de supermanzana implementado en el barrio de Gràcia de Barcelona fue reconocido como Buena Práctica por UN-Habitat y en 2018 el del barrio de la Llacuna de Poblenou obtuvo una mención en el Premio Europeo del Espacio Público. Otras ciudades españolas (Vitoria-Gasteiz, Viladecans, A Coruña...) y del mundo (Quito, Buenos Aires, Vancouver...) están también implementando el modelo.

VÍDEOS

<https://www.youtube.com/watch?v=RaCrp2DwGog>

ORGANIZACIÓN

[Ajuntament de Barcelona](#) (Ayuntamiento de Barcelona)

<https://www.barcelona.cat/ca>