

SUPERBLOCKS

L2. Formas de crecimiento urbano razonable

Máster Habilitante en Arquitectura
Laboratorio de Urbanismo Sostenible – LUS –

Mariano López Villacañas

ÍNDICE

- Introducción
- Desarrollo del plan
- Fases
- Comparación Barcelona Utrecht

BARCELONA

Introducción



Luz y visitas monumentales



Pero también, una ciudad con altos niveles de contaminación

Muy por encima del que limita la Unión Europea y la causante de a de alrededor de 3000 muertes anuales



Entonces surgió la idea de solucionarlo mediante la distribución de los bloques de edificios en forma de malla reticular

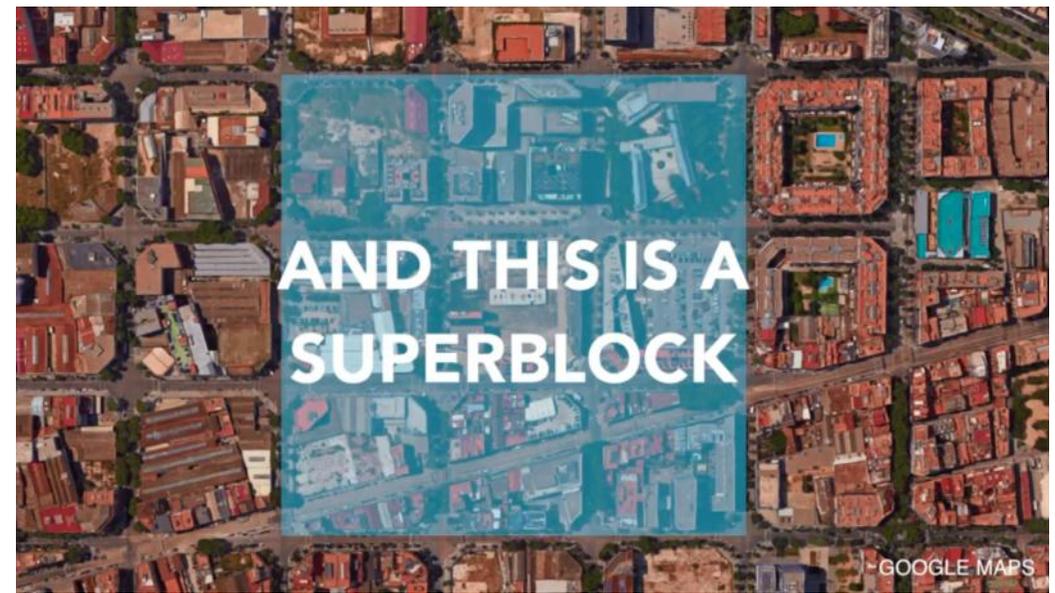


El Gobierno local implementó un plan basado en una idea muy básica con la que conseguir grandes cambios con respecto a la contaminación en la ciudad:

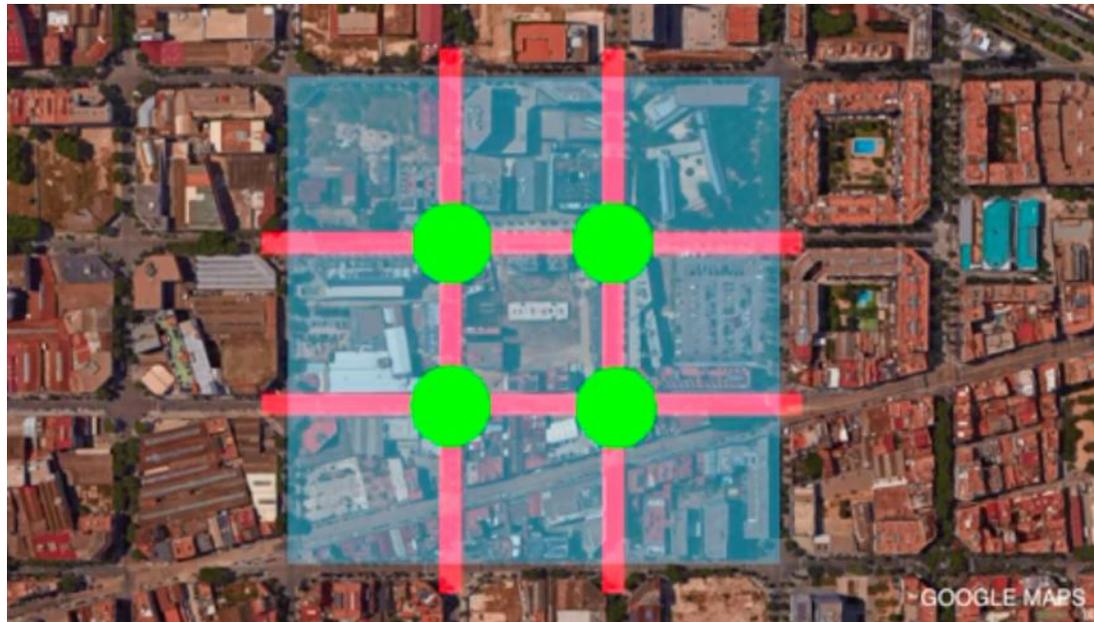
Esto es lo que se llama un bloque:



Y al conjunto de 9 de ellos superbloque:

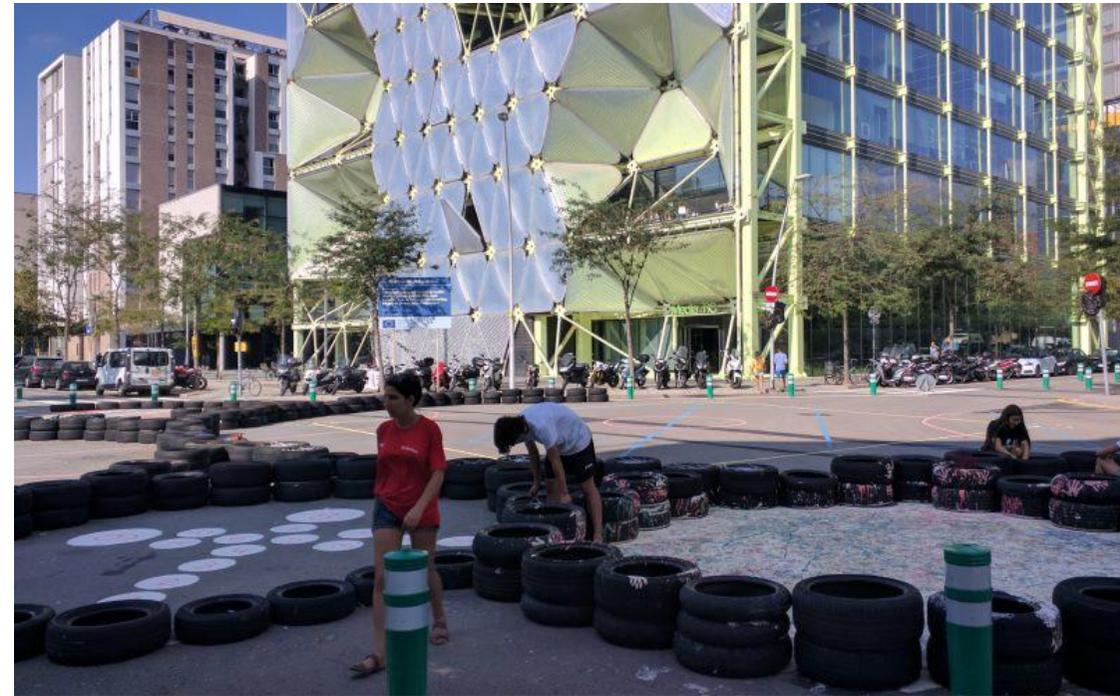


El tráfico dentro de estos superbloques está restringido y en las intersecciones se habilitarían espacios abiertos para los peatones



-  Tráfico rodado
-  Zonas peatonales

Así es como se ven el centro de estas intersecciones, como amplios espacios públicos en los que poder desarrollar multitud de actividades al aire libre que fomenten la vida social de los peatones



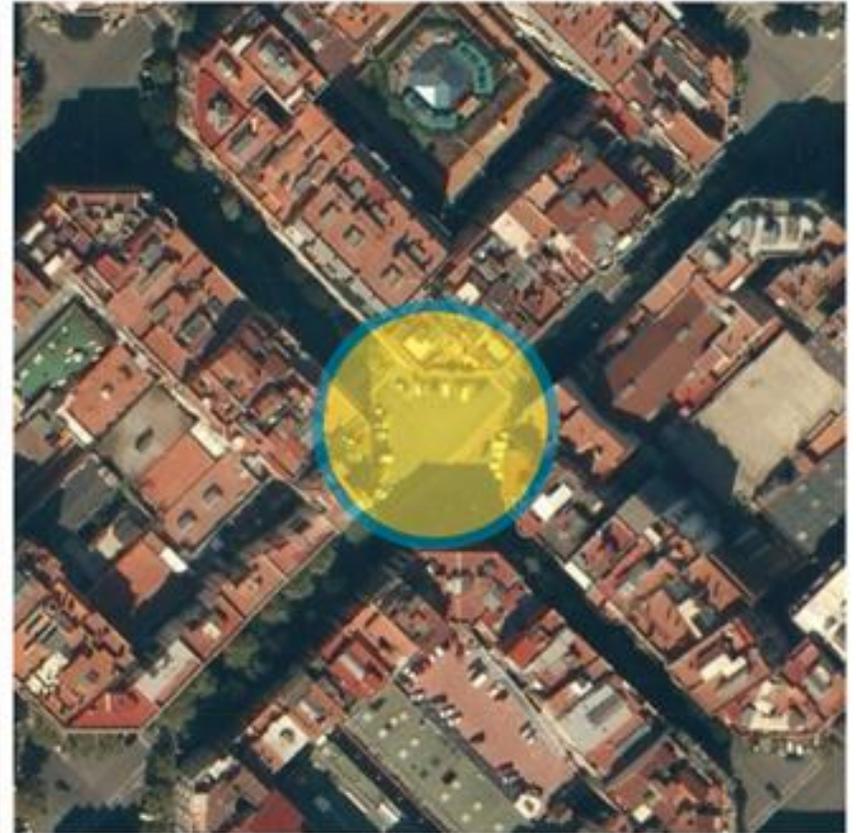
El superbloque del Poblenou

Una vez que no hay tráfico, se puede escuchar el sonido de los niños jugando y riendo. Aunque se trata de un proyecto piloto, el Poblenou ya muestra cómo sería la ciudad cuando el plan de los superbloques se haga realidad. La diferencia con las calles tradicionales, llenas de tráfico sería inimaginable. Es una forma de ir concienciándonos de que las ciudades del futuro tienen que estar diseñadas sólo para los peatones.

En octubre de 2017 en el congreso “Urban Thinkers Campus” (UTC), centrado en cómo conseguir ciudades más vivas, sustentables, sanas y seguras, mediante la implementación de nuevos modos de movilidad. No significa que haya que eliminar los coches, sino limitar mucho su uso y sólo a ciertas zonas



El modelo de superbloque incrementa la pacificación del espacio con la prioridad de los peatones



Vila de Gràcia Square
2.035m²

Eixample Intersection
1.916m²

La patente de diseño de la expansión del siglo XIX de Barcelona, crea espacios octogonales en las esquinas de cada bloque. Estas plazas octogonales son tan grandes casi como las plazas de las partes antiguas de la ciudad, que se usaban como lugares de reunión social. Pues para esto es para lo que deben de emplearse hoy en día, en mitad de los superbloques.

Dividida en 4 categorías:

- Espacio público
- Zona de juegos
- Zonas de deporte
- Zonas para nuevos actos urbanos



ZONES D'ESTADA

- 1 Taules de picnic
- 2 Recorregut literari
- 3 Espai per a mercats eventuais

ZONES DE JOC

- 4 Àrea gran de jocs infantils
- 5 Àrea petita de jocs infantils
- 6 Tarima per a espectacles
- 7 Espai de joc
- 8 Tauler d'escacs
- 9 Àrea de jocs infantils

ZONES ESPORTIVES

- 10 Circuit de joc
- 11 Taules de ping-pong
- 12 Cistella de bàsquet
- 13 Pista d'atletisme

OBRES DE REURBANITZACIÓ

- 14 Cruïlles d'accés a la superilla
- 15 Obres de reurbanització del carrer de Pere IV entre els carrers de Roc Boronat i Bilbao
- 16 Places de Dolors Piera i Isabel Vila
- 17 Tram del carrer dels Almogàvers entre els carrers de Roc Boronat i Llacuna
- 18 Obres de l'edificació del PMH, d'11 plantes i 68 habitatges en dret de superfície, d'entre 60 i 84 m². Data prevista d'inici a partir d'abril - maig de 2017

— Àmbits d'actuació de les obres de reurbanització

Este plan comenzará en el famoso barrio cuadrículado del Eixample. Ese diseño revolucionario, ideado por Ildefons Cerdà a finales del siglo XIX, tenía en su núcleo la idea de que la ciudad debía respirar y, por razones tanto ideológicas como de salud pública, estaba previsto que la población se distribuyera por igual, además de proporcionar espacios dentro de cada bloque.

La realidad y el desarrollo urbano, sin embargo, se sofocaron con los automóviles, la contaminación de la ciudad y los niveles de ruido se han disparado.

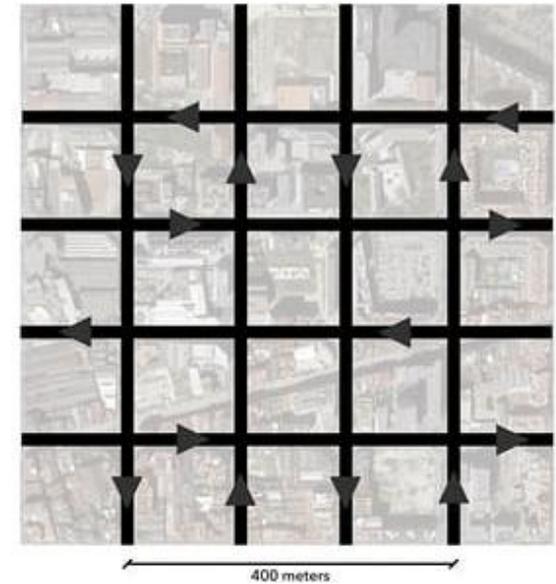
Lo que una vez fue un diseño para hacer que Barcelona sea más saludable, ahora tiene que reconsiderarse dramáticamente por las mismas razones.

Los objetivos son ambiciosos; Al implementar estas estrategias a la vez, la ciudad quiere reducir el uso del automóvil en un 21% en los próximos dos años y aumentar la movilidad a pie, en bicicleta y en transporte público.

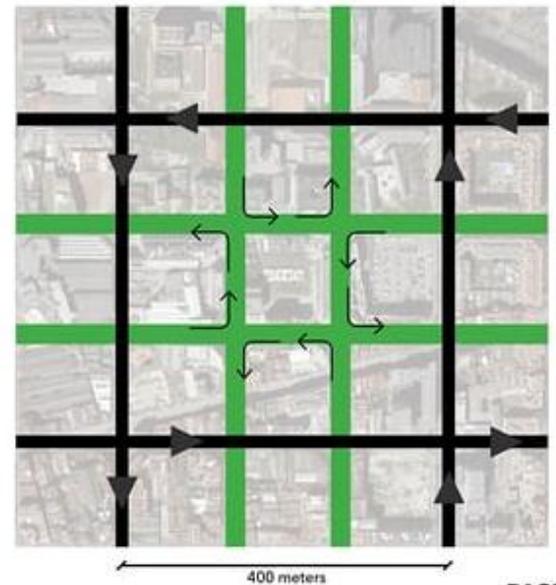
Las supermanzanas se complementarán con la introducción de 300km de nuevas ciclovías (en la actualidad hay alrededor de 100km), así como una red de autobuses ortogonales que ya se ha puesto en marcha, por la cual los autobuses solo navegan por una serie de vías principales. Esto asegurará, según Salvador Rueda, director de la agencia de ecología urbana de la ciudad y uno de los impulsores de la idea de las supermanzanas, que "cualquier persona estará a menos de 300 metros de una parada de autobús en cualquier momento, y el tiempo promedio de espera será de cinco". minutos en cualquier lugar de la ciudad [los promedios actuales son 14]".

Además, "sería una red equitativa en la que se podría pasar de cualquier punto A a B con solo una transferencia en el 95% de los casos". Como en un juego de Battleship".

Situación actual



Superblock

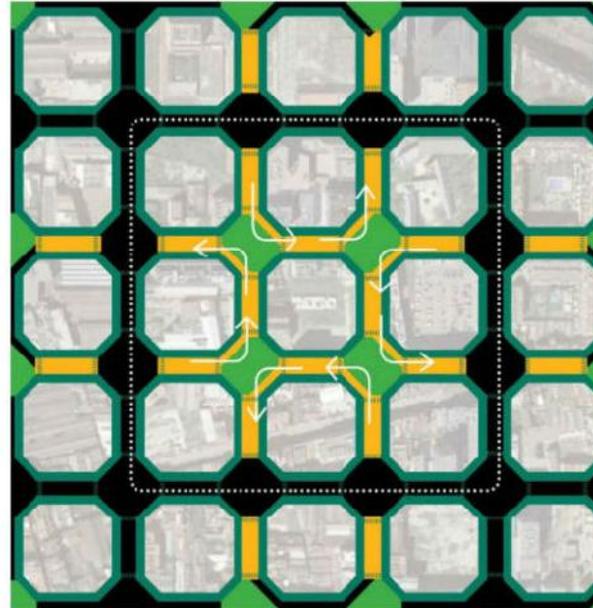


Fases

En la **primera** fase del plan, que ahora se está implementando en algunas áreas, la velocidad máxima en las carreteras dentro del Superbloque está limitada a 20 km/h. La fase uno de los Superblocks se puede implementar fácilmente, a bajo costo, principalmente a través de señales de tráfico cambiantes. Rueda estima que Barcelona puede implementar la primera fase en toda la ciudad por menos de € 20 millones.

La **segunda** fase es más ambiciosa. Transformará la vida de la ciudad y la forma en que las personas usan el espacio público. El estacionamiento en la acera dentro de las Supermanzanas desaparecerá (mediante la construcción de garajes fuera de la calle), y la velocidad máxima será de 10 km/h, permitiendo a las personas usar las calles para juegos, deportes y actividades culturales, como cine al aire libre.

Fases



Phase 1



Phase 2

Seis objetivos para las supermanzanas:

- Una movilidad más sostenible
- Revitalización de espacios públicos
- Promoción de la biodiversidad y el verde urbano
- Promoción del tejido social urbano y la cohesión social
- Promover la autosuficiencia en el uso de los recursos
- Integración de procesos de gobernanza

La idea es que estas supermanzanas se conviertan en comunidades distintas, vecindarios dentro de los vecindarios, con gobernanza compartida y recursos comunes, el equivalente urbano de una microrred.

Actualmente, se están implementando supermanzanas en varios barrios de Barcelona, y hay muchas más posibilidades:



Utrecht VS Barcelona

Comparación



Circa 1000 m x 500 m



Circa 400 m x 400 m



Aunque el modelo de Utrecht es 3 veces más grande, la idea de dejar el tráfico en un cordón alrededor del superbloque residencial, para la mejora de la vida de los habitantes, es muy similar a la que se quiere adaptar en Barcelona

Barcelona es una ciudad de 1,6 millones de personas; totalmente diferente de cualquier ciudad en los Países Bajos y, sin embargo, hay similitudes.

La ciudad quiere ser más para las personas que para los automóviles. Los automóviles plantean los mismos problemas de espacio a Barcelona que a cualquier ciudad, simplemente porque los automóviles son terriblemente ineficientes en el espacio. Este problema universal lleva a una búsqueda universal de soluciones.

Barcelona tiene un patrón de calle muy específico. Una cuadrícula de calle recta con la esquina de cada bloque 'cortado'. Esto lleva a espacios octogonales entre los bloques que son tan grandes como el cuadrado de una ciudad. Esta red fue diseñada a mediados del siglo XIX, antes de que existiera el automóvil. Estos espacios entre los bloques se entendían como cuadrados vecinales donde las personas podían encontrarse. Todo ese espacio ahora se usa para vehículos de motor, lo que significa que un asombroso 85% del espacio de la ciudad está dedicado al automóvil.

Hay similitudes del plan de superbloques con las ciudades de los Países Bajos en gran partes de sus áreas urbanas.

Mediante la introducción de jerarquía a las calles de la ciudad. Algunos son para tráfico de todo y otros solo para tráfico residencial. A través del tráfico se fuerza a recorrer las áreas donde las personas viven sus vidas.

La diferencia es que las áreas holandesas de la ciudad en torno a las cuales se conduce el tráfico rodado son mucho más grandes que las supermanzanas. Con el tránsito a través del camino, así se tiene mucho menos ruido y contaminación, y hay mucho más espacio para ofrecer a las persona: paseos, actividades recreativas y otras usos múltiples.



BIBLIOGRAFÍA

<https://www.vox.com/2016/8/4/12342806/barcelona-superblocks>

<https://www.theguardian.com/cities/2016/may/17/superblocks-rescue-barcelona-spain-plan-give-streets-back-residents#img-2>

<https://bicycledutch.wordpress.com/2017/11/07/the-barcelona-superblock-of-poblenou/>

<http://www.bbc.com/news/av/magazine-38895435/superblocks-barcelona-s-war-on-cars>