

BARCELONA, Superblocks Gràcia (BCNecologia)





Gràcia es uno de los distritos de Barcelona con más acusada personalidad. Entre 1850 y 1897 constituyó un municipio independiente en el que florecieron numerosas industrias y actividades culturales que se han mantenido hasta hoy en **un tejido urbano muy denso**. El distrito de Gràcia ofrece una **gran diversidad de usos y funciones**, que constituye un elemento de atracción para sus habitantes como para los de otros puntos de la ciudad. Con **más de 120.000 habitantes censados**, Gràcia acoge todavía un mayor número de personas que acuden cotidianamente a realizar diversas actividades -laborales, lúdicas, turísticas, culturales.

Esta situación responde en principio a algunos de los rasgos que definen a la **ciudad más sostenible** como son la **concentración en el territorio y la complejidad**. Sin embargo hay que tener en cuenta que, en el caso de Gràcia, características positivas como las citadas se dan en un **espacio muy limitado que con el crecimiento masivo del uso del automóvil**, iniciado durante la segunda mitad del siglo XX, **recibe aún mayor presión**.

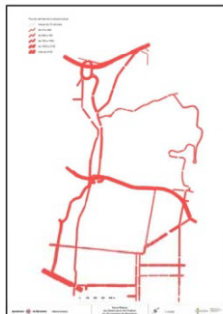
La motivación para realizar un estudio de este tipo en Gràcia parte de la constatación empírica que, dada la **escasez de espacio público disponible**, se ha producido un **desequilibrio a favor del automóvil en la ocupación de dicho espacio**.

El objetivo genérico es implantar un modelo urbano en el que se unan un **nuevo concepto del espacio público y de movilidad**.

OBJETIVOS:

- **Reducir el número de vehículos que ocupan el espacio público** y liberarlo para usos ciudadanos que actualmente están mediatizados o impedidos por la presencia del tráfico.
- **Incrementar la superficie** de espacio público **destinada al peatón**.
- Crear nuevas ubicaciones para el **aparcamiento libre en la vía pública**.
- Hacer compatible la **carga y descarga** con el resto de usos ciudadanos.
- Aumentar la **accesibilidad a los espacios verdes** y de relación a los habitantes del distrito.
- Aumentar la **accesibilidad a los equipamientos** a los habitantes del distrito, a pie, en bicicleta o en transporte público.
- Mejorar la oferta de **transporte público** con una nueva red.
- Favorecer el uso de **la bicicleta**.
- **Reducir el consumo de energía y las emisiones** ligados a la movilidad.
- **Reducir el nivel sonoro** en el espacio público y sustituir la contaminación acústica por sonidos relacionados con la vegetación y la avifauna.

Red básica

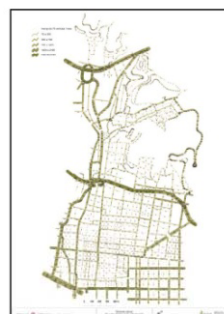


Red básica 2003



Propuesta de Supermanzanas

Flujos de vehículo privado en hora punta



2003



Supermanzanas

Carga y Descarga



2003



Supermanzanas

Aparcamiento



Nuevos aparcamientos en vías principales



La Supermanzana de Gràcia. Usos



La primera gran actuación del Plan de Movilidad que se ejecuta durante el presente mandato es la creación de una Supermanzana en el corazón de la Vila de Gràcia.

Su realización (ejecución) será gradual y se inicia con la definición de los puntos de acceso, la nueva red interna, para dejar lugar a los usos y las actividades que ya se llevan a cabo tradicionalmente.

El principal objetivo ha sido el de definir conjuntamente con vecinos y entidades las posibles soluciones detalladas de todas las necesidades de los diferentes grupos de usuarios y colectivos.

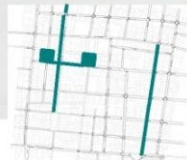
(El proceso de participación que se inicia tiene como objetivo definir conjuntamente con vecinos y entidades afectadas las posibles soluciones detalladas de todas las necesidades de los diferentes grupos de usuarios y colectivos: vecinos, comerciantes, asociaciones, niños, ancianos, ciclistas, propietarios de garajes, motoristas, ...)

Los usos actuales del espacio público en el interior de la primera Supermanzana son una muestra de la riqueza del tejido organizado existente.

La proporción de espacio público por cada vecino es mínima, el tejido asociativo y del comercio tradicional y nuevo es grande, la capacidad de atracción durante todo el año tiene su culminación durante el verano.

Entre todos los actores habrá que buscar pactos para conseguir el equilibrio entre la mejora del espacio público para usos vecinales y el control de las actividades de ocio que atraen visitantes de toda la ciudad.

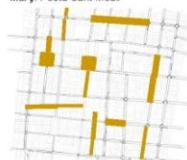
Espacio peatonal	
Calzadas	46%
Viveres	54%
Espacio de estancia	
m2 espacio estancia / persona	13566.92
Vehículos censados	
Ciclomotores	714
Motos	1013
Furgonetas	227
Turismos	2800
Aparcamiento	
Calzada	
Interior ámbito	520 places
Límite ámbito	169 places
Garajes	
Vecinos	1364 places
No vecinos	327 places



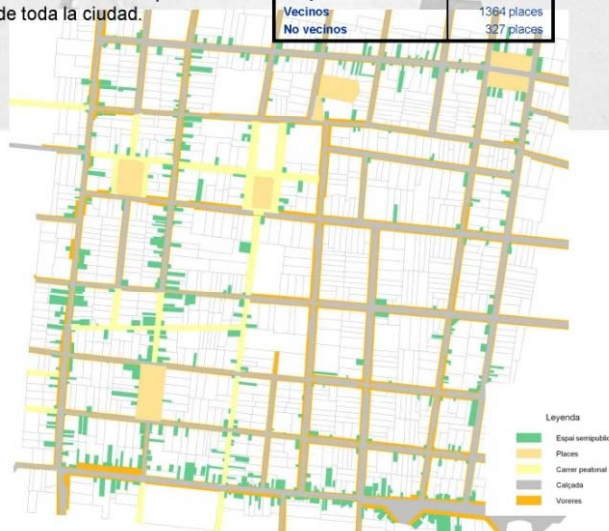
Gener. Festa de la Festa



Març. Festa de la Festa



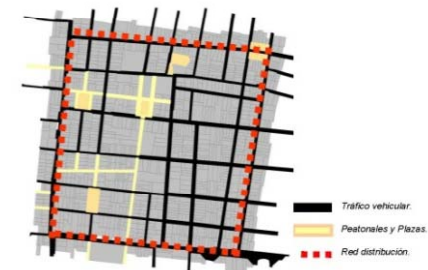
Agost. Festa de la Festa



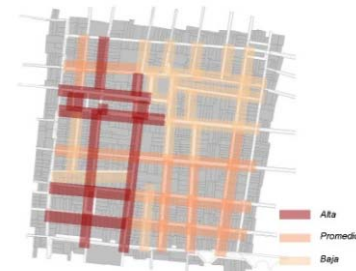
La Supermanzana. Actividades

La estructura del espacio público se forma por tramos de calle con circulación de vehículos y tramos de calle peatonales.

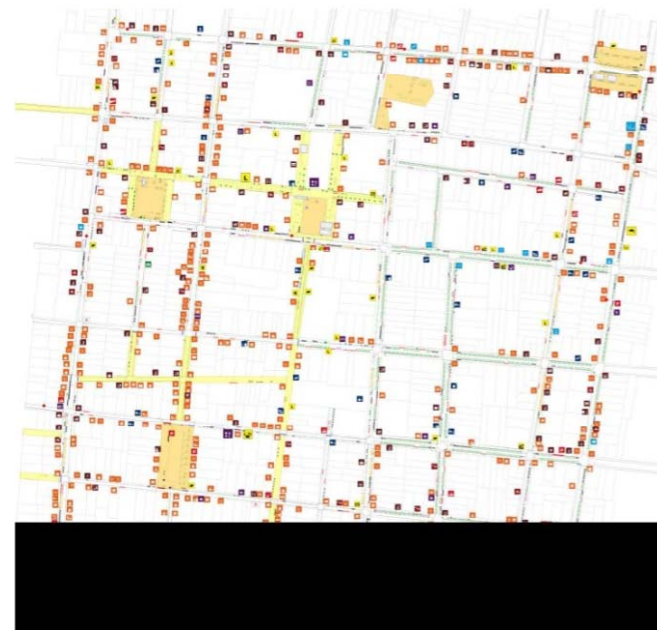
Actualmente, las actividades económicas que se desarrollan dentro del ámbito de la Supermanzana se concentran en las calles que se permiten un mayor flujo de peatones.



Estructura actual del espacio público



Concentración de actividades



Actividades Económicas en Planta Baja



Capital Social



Carga y Descarga

METODOLOGÍA:

Para desarrollar el modelo de movilidad, accesibilidad y espacio público se necesita:

1. Definir una red de vías básicas que permita **dibujar la periferia de las supermanzanas** y canalizar la **circulación del vehículo de paso y del transporte colectivo** de superficie.

2. Definir para cada modo de transporte una red específica.

- Para el vehículo **privado**
- Para el transporte **público**
- Para la **bicicleta**
- Para la movilidad a **pie**

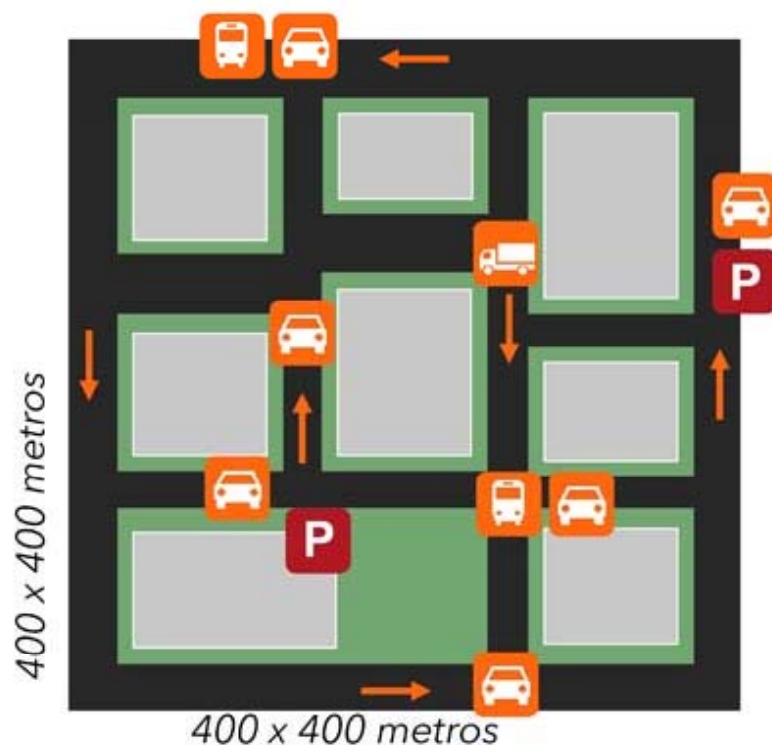
3. Crear nuevas plazas de aparcamientos subterráneos en la red viaria básica para absorber el déficit actual, déficit que se verá incrementado por el conjunto de vehículos que no podrán aparcar en superficie a causa de la extensión prevista de las áreas peatonales en el esquema de las supermanzanas.

4. Estudiar y poner en práctica sistemas alternativos de carga y descarga que sean compatibles con el nuevo esquema de movilidad y espacio público y que permitan asumir las futuras variaciones en la demanda de esta actividad.

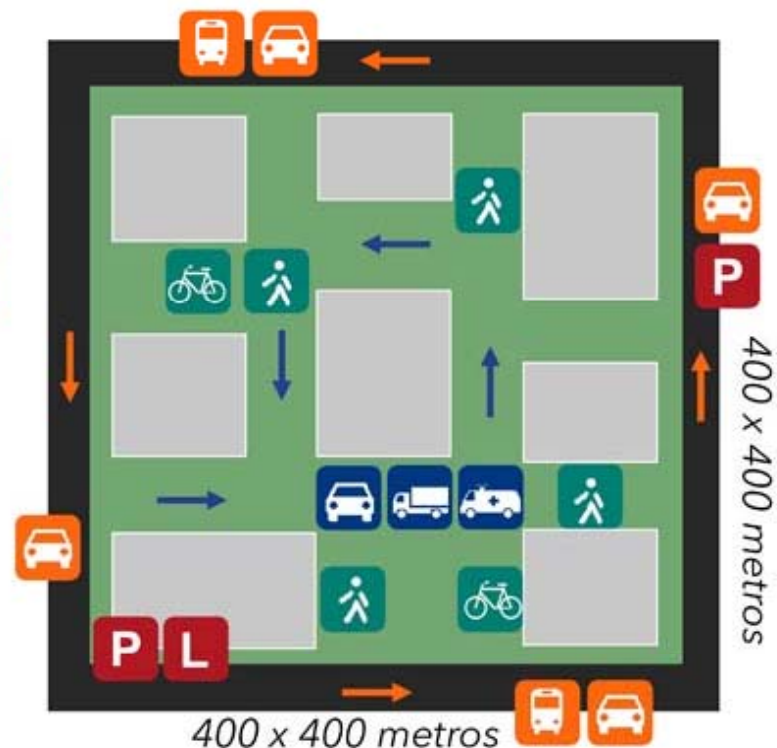
5. Analizar las características del espacio público en el distrito -lazas, calles zonas verdes- para determinar la medida de las intervenciones orientadas a **implantar el nuevo modelo de movilidad, accesibilidad y espacio público**. En este análisis hay que tener en cuenta las peculiaridades de cada uno de los barrios del distrito.

6. Establecer mecanismos de participación para la ciudadanía con reuniones periódicas.

CONVENCIONAL



CON SUPERMANZANAS



Viario para el transporte motorizado



Viario para el peatón y otros usos del espacio público (sección única)



Vehículos de paso y transporte público



Vehículos de residentes, carga y descarga, emergencias



Aparcamiento y plataforma logística



Tránsito peatonal y de bicicletas



Red básica



Red secundaria interna

El distrito de Gràcia en Barcelona ha **ganado el premio BMW de la iniciativa hacia 2011 para sus Superbloques innovadores** (Supermanzanas), ha diseñado por BCNECOLOGIA (la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona).

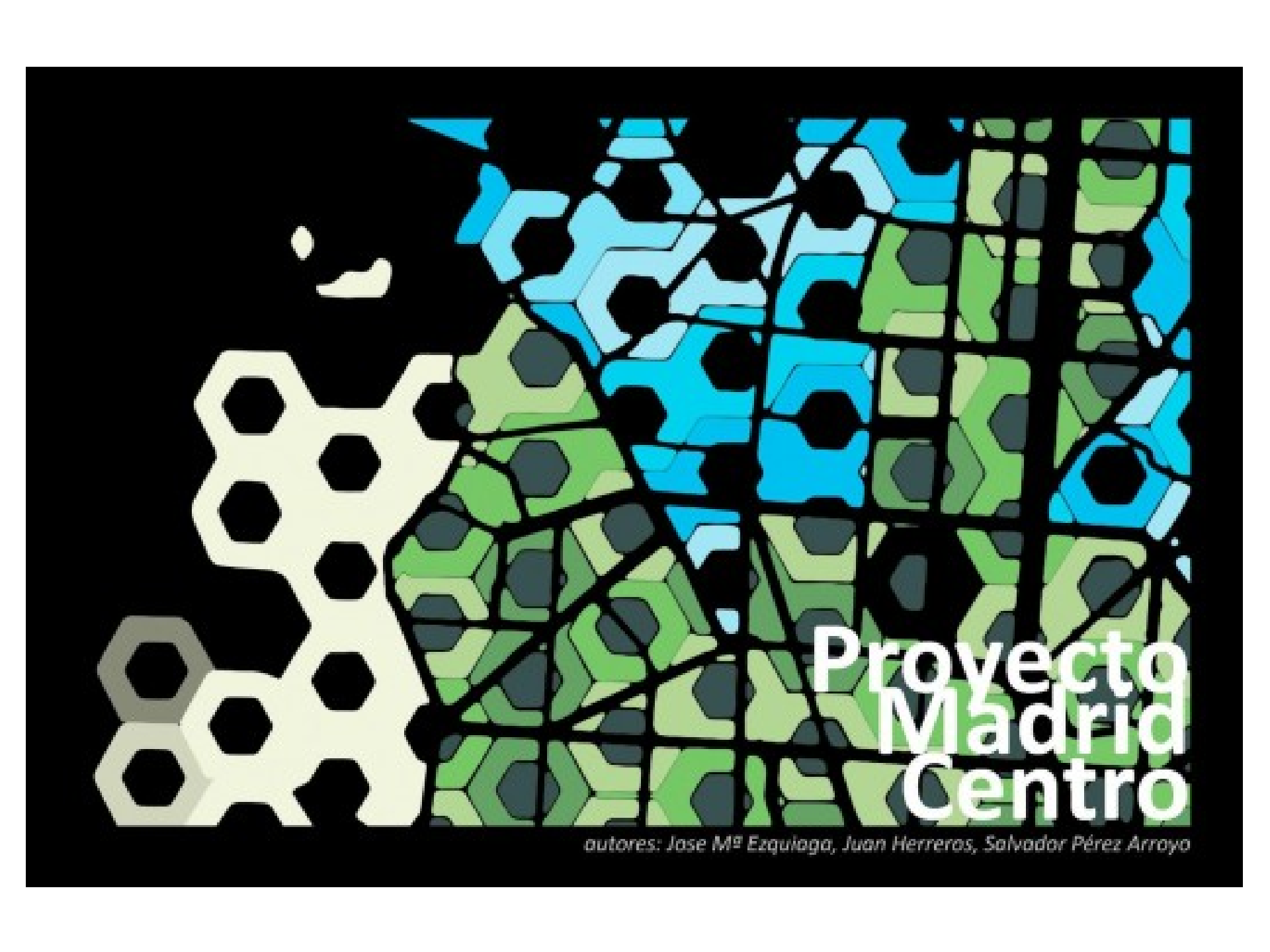
El concepto de Superbloques fue desarrollado por BCNECOLOGIA como un modo de combatir publicaciones(cuestiones) de movilidad en un ajuste urbano.

Su **objetivo era enfocar la necesidad de una ciudad más accesible de peatones y construir una red más sostenible de superficie de transporte.** El Plan de Movilidad ha aumentado la disponibilidad y la accesibilidad de **espacio público** en el Distrito de Gràcia (Barcelona) por la introducción de dos Superbloques, ha bosquejado por la agencia y el director Salvador Rueda Palenzuela. Los superbloques han introducido un nuevo modelo de movilidad y el espacio público en Gràcia, y han mejorado la funcionalidad y la calidad urbana del distrito.

Los superbloques están compuesto de una **rejilla de caminos básicos que forman un polígono, aproximadamente 400 en 400 metros**, tanto con componentes interiores como con exteriores. El interior (**intervía**) **está cerrado a la mayoría de vehículos motorizados** y sobre la tierra el aparcamiento, y da la **preferencia al tráfico de peatones en el espacio público**. En este nuevo argumento los ciudadanos también tienen el acceso a **espacios públicos verdes** dentro de una **distancia que anda de 200 metros o menos**. El perímetro, o exterior, del Superbloque es donde el tráfico motorizado circula, encima de la red de carreteras básica.

Este proyecto ha sido un pionero en el edificio de las fundaciones para el **nuevo modelo de la ciudad compacta y compleja**. El éxito de su puesta en práctica ha permitido a Superbloques extenderse a otro, ciudades tipológicamente diversas, españolas y distritos.

MADRID



Proyecto Madrid Centro

autores: Jose M^a Ezquiaga, Juan Herreros, Salvador Pérez Arroyo

El **proyecto Madrid Centro** es una estrategia en la que se integran distintas políticas urbanas, y que está destinado a sentar las bases que permitan general un cambio en el área central para afrontar los retos del siglo XXI.

El ámbito delimitado son los distritos de **Arganzuela, Salamanca, Retiro, Centro, Chamberí, Tetuán; y parte de Moncloa-Aravaca.**

Tiene como propósito contribuir a hacer del centro un **espacio más habitado, más habitable, más integrado socialmente, más cultural, más contemporáneo, más seguro, que promueva la competitividad económica** de la ciudad y la calidad de vida de los residentes y usuarios de la almendra central.

En él se recoge un extenso catálogo de propuestas en el que se identifican las principales dinámicas de la ciudad, se sugieren objetivos, estrategias, instrumentos de actuación y posibles intervenciones.

El proyecto ha sido elaborado por un equipo por José María Ezquiaga. Se han llevado a cabo consultas a expertos universitarios y a miembros de corporaciones profesionales, económicas y sociales.



Extraído del estudio de Uriel Fugère, arquitecto, para la plaza de Vara del Rey

proyecto madrid centro



A CONTINUACIÓN, SE PROPONE
ALCANZAR ESTOS OBJETIVOS MEDIANTE
UNA SERIE DE ESTRATEGIAS Y UN
NUEVO MODO DE GOBERNANZA.

LAS **ESTRATEGIAS** SE ORDENAN EN:

CINCO GRANDES “ASUNTOS” O
ESTRATEGIAS DE CARÁCTER
TRANSVERSAL:

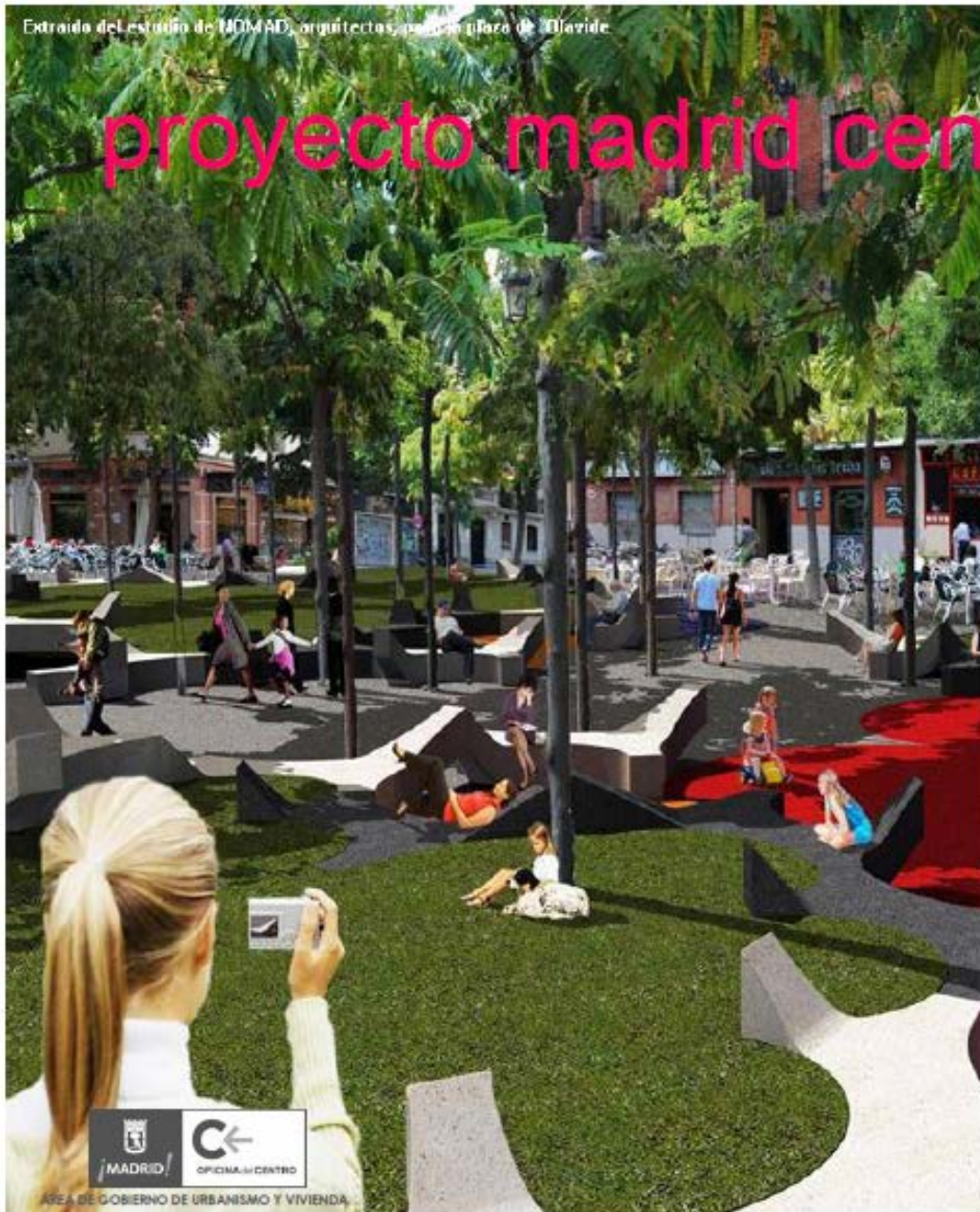
**SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA,
AMBIENTAL Y SOCIAL; INNOVACIÓN;
RENOVACIÓN CULTURAL; COHESIÓN
SOCIAL Y TERRITORIAL; Y SEGURIDAD.**



ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO Y VIVIENDA

Extraída del estudio de MOMAD, arquitectos, para la plaza de Olavide

proyecto madrid centro



Y SEIS ESTRATEGIAS
ESPECÍFICAS:

E.1 UNA NUEVA ORDENACIÓN URBANA

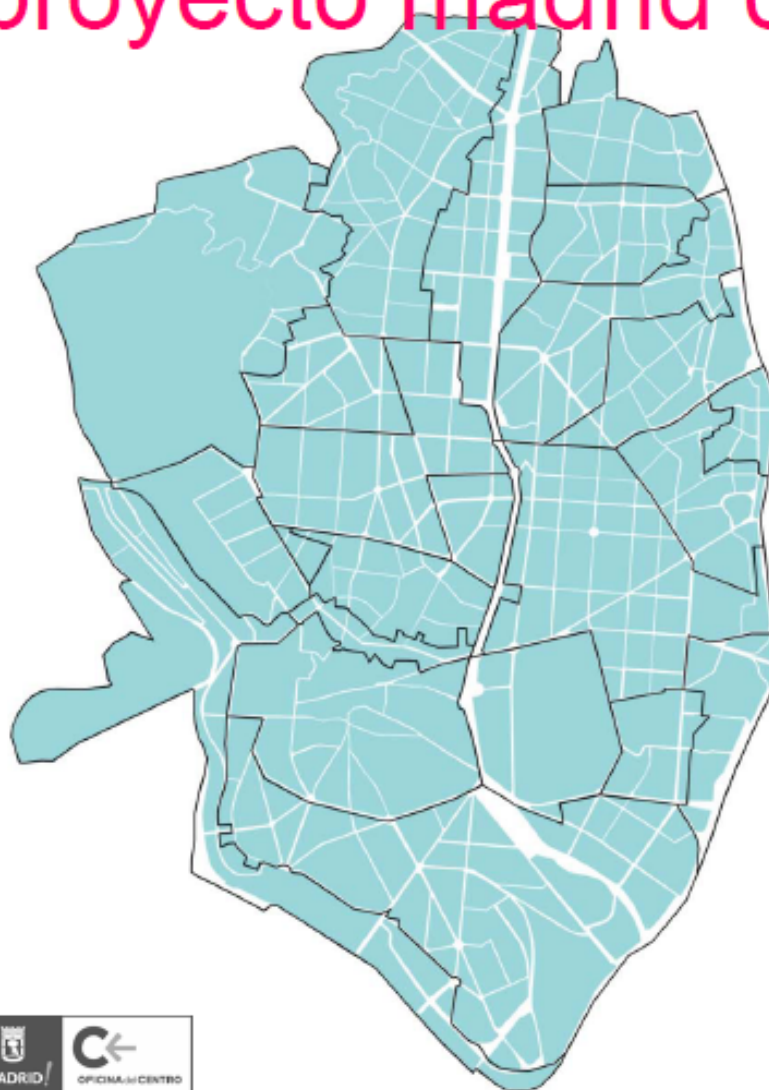
INTERVINIENDO SOBRE LA
MOVILIDAD, EL ESPACIO
PÚBLICO Y LA ATENCIÓN A LAS
NECESIDADES DE CADA
RINCÓN DE LA CIUDAD.

SON PARTE DE ESTA
ESTRATEGIA:



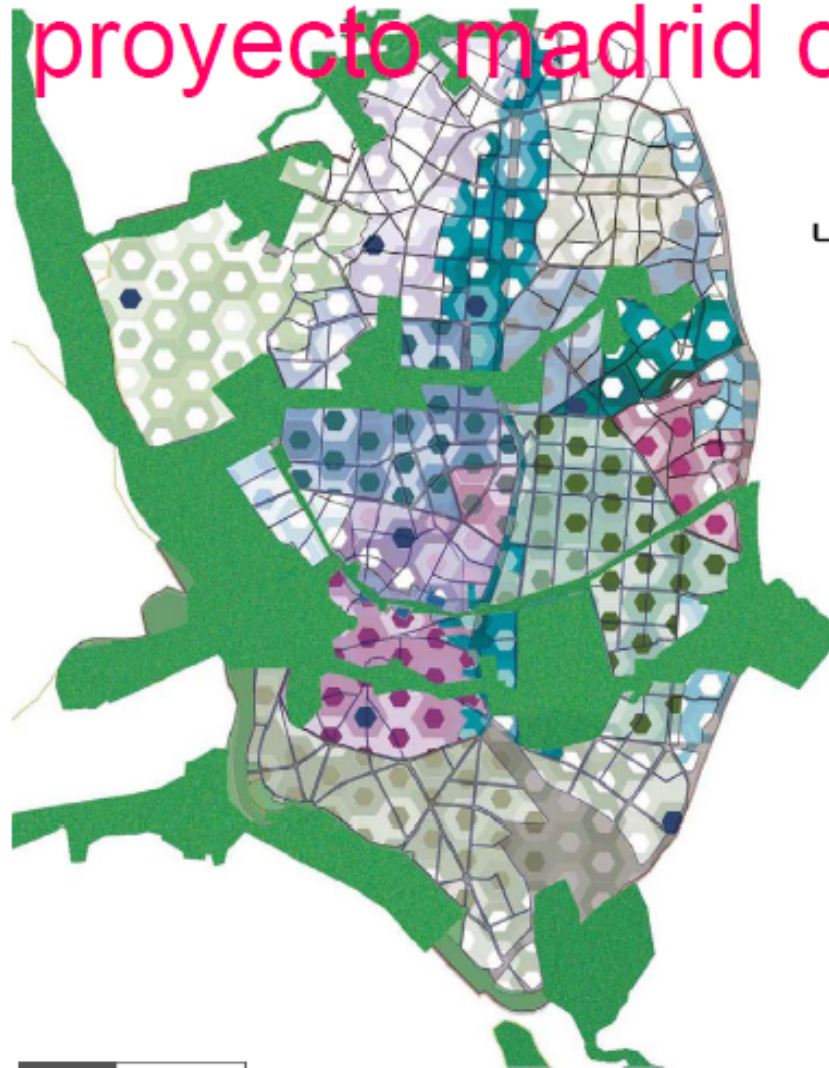
ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO Y VIVIENDA

proyecto madrid centro



. LAS **ÁREAS DE IDENTIDAD HOMOGÉNEA**, ÁMBITOS DE LA CIUDAD, QUE CUBREN TODO EL ÁREA CENTRAL, CON CARACTERÍSTICAS DIFERENCIALES PROPIAS, QUE SE PLANTEAN COMO BASE PARA UNA NUEVA GESTIÓN URBANA, MÁS CONCRETA, DIRIGIDA Y ADAPTADA A LA REALIDAD DIVERSA DE LA CIUDAD.

proyecto madrid centro



. LA **MALLA DE CÉLULAS URBANAS**, UN MODO DE REORDENAR EL CORAZÓN DE LA CIUDAD QUE RESPONDE A LA NECESIDAD DE LIBERAR ESPACIO PÚBLICO PARA LOS CIUDADANOS, LIMITANDO EL ACCESO INDISCRIMINADO DE VEHÍCULOS A CADA “CÉLULA” Y MANTENIENDO SIMULTÁNEAMENTE LOS FLUJOS DE MOVILIDAD QUE REQUIEREN LAS FUNCIONES DE CENTRALIDAD POR MEDIO DE EJES SELECCIONADOS. EN LA CÉLULA URBANA EL ESPACIO PÚBLICO ESTARÍA DEFINIDO POR LA RELACIÓN ENTRE CALLE Y EDIFICIO. LA NUEVA ORDENACIÓN PONDRÍA EN VALOR EL RICO PATRIMONIO DE LA ARQUITECTURA Y LAS CALLES DE LA CIUDAD.

proyecto madrid centro

. LA INTRODUCCIÓN DE
MODIFICACIONES EN EL
PLAN GENERAL DE
ORDENACIÓN
URBANA DE 1997, QUE
PERMITAN INCORPORAR LOS
NUEVOS ESCENARIOS DE
SOSTENIBILIDAD,
INNOVACIÓN Y RECICLAJE
URBANO QUE EL PROYECTO
PROPONE.

Parque Dotacional del área central (PGOUM 97)
escala 1 a 50mil



ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO Y VIVIENDA

proyecto madrid centro



E.2 UNA NUEVA MOVILIDAD

ESTA NUEVA MOVILIDAD DEBIERA TOMAR LA **CÉLULA URBANA** COMO BASE DE SU DESARROLLO.

. SE APUESTA POR PRIORIZAR **LA MOVILIDAD PEATONAL, EL TRANSPORTE PÚBLICO Y LA BICICLETA**, PARA LO QUE SE CREARÁ UNA RED QUE ABASTEZCA LA ALMENDRA CENTRAL Y QUE SE COMPLEMENTE CON UN SISTEMA DE SENDAS VERDES Y UNA NUEVA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE PRIVADO.

proyecto madrid centro

ES NATURALIZACIÓN DE LA CIUDAD

UNA ESTRATEGIA ACTIVA DE
CONSTRUCCIÓN DE UN NUEVO PAISAJE
URBANO

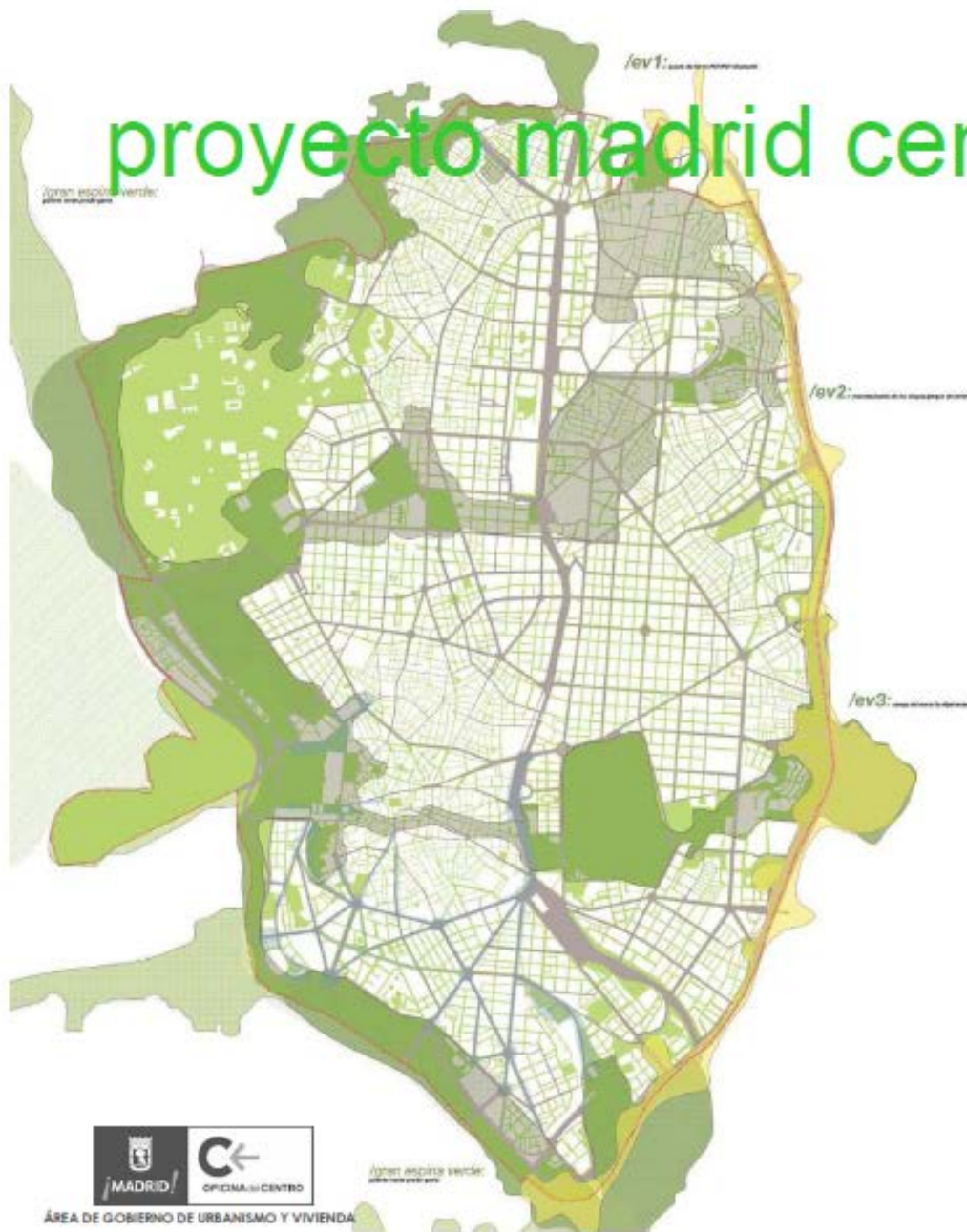
BASADA EN EL CONCEPTO DEL
“GREENING” ANGLOSAJÓN, SUPONE EL
PROCESO CONTRARIO AL TRADICIONAL
DESARROLLO DE LA CIUDAD, AJENO A LOS
VALORES DE LA NATURALEZA Y EL MEDIO
AMBIENTE.

. LA **CIUDAD NATURALIZADA** PODRÍA
OFRECER UN ESPACIO PÚBLICO QUE
MEJORARA LA CALIDAD DE VIDA DE LOS
RESIDENTES, FACILITARA LA CONVIVENCIA
Y APORTARA UN MAYOR SENTIMIENTO DE
SEGURIDAD. ES LA NUEVA CULTURA
URBANA QUE PROPUGNA EL PROYECTO
MADRID CENTRO.



ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO Y VIVIENDA

proyecto madrid centro



- SE PROPONE UN SISTEMA TRANSVERSAL DE TRES **EJES VERDES** QUE ATRAVESARÁ LA CIUDAD DE ESTE A OESTE Y “NATURALIZARÁ” TAMBIÉN EL TRAMO ORIENTAL DE LA CALLE 30
- PERO EL PAPEL PRINCIPAL LO DEBIERA DESEMPEÑAR EL **RÍO MANZANARES**: EL GRAN EJE VERDE DEL CENTRO, DESVELADO POR LA LIBERACIÓN EN SUPERFICIE DEL CORREDOR DE LA CALLE 30 Y RECUPERADO AHORA, GRACIAS AL PROYECTO MADRID RÍO.

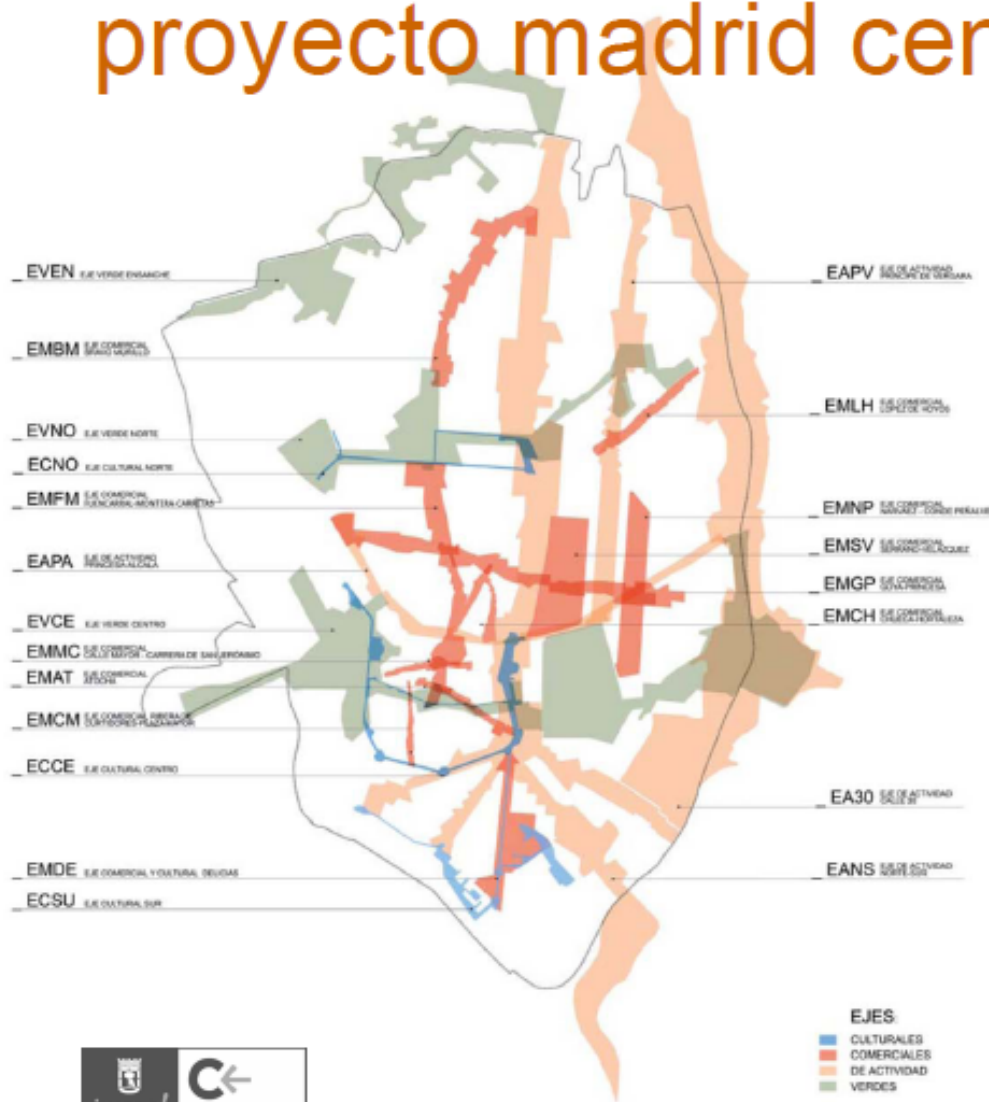
SE SUGIERE CONECTAR LA
ESPINA CENTRAL DEL EJE
CASTELLANA-RECOLETOS-PRADO
CON EL RÍO A TRAVÉS DE LOS
DENOMINADOS CAMINOS DEL RÍO,
VIARIOS ADAPTADOS AL ESPÍRITU
DE INTEGRACIÓN MEDIOAMBIENTAL
DEL PROYECTO MADRID RÍO

proyecto madrid centro

E.4 NUEVOS ESPACIOS PARA LA CREATIVIDAD Y LA INNOVACIÓN

EL PROYECTO ESTRATÉGICO
SELECCIONA UNA SERIE DE
ESPACIOS DE CARÁCTER
ESTRUCTURADOR A LA
ESCALA DEL CENTRO EN SU
CONJUNTO QUE SE
OFRECEN COMO EL
TERRITORIO IDEAL PARA
DESPLEGAR LA INNOVACIÓN
Y LA CREATIVIDAD EN
TÉRMINOS ECONÓMICOS,
CULTURALES,
ARQUITECTÓNICOS Y DE
ESPACIO PÚBLICO.

proyecto madrid centro



. SE HA DISEÑADO UN **SISTEMA DE EJES** – DE ACTIVIDAD, COMERCIALES, VERDES Y CULTURALES – QUE ATRAVESARÁN LA CIUDAD, Y DEFINIDOS MÁS TARDE ENTRE LOS “INSTRUMENTOS ESPACIALES” DEL PROYECTO. TODOS ELLOS EQUIPADOS, SOSTENIBLES, PRIORIZANDO AL PEATÓN SOBRE EL AUTOMÓVIL Y CONFIGURANDO ESPACIOS DE INNOVACIÓN QUE CONTRIBUYEN A LA COHESIÓN URBANA Y SOCIAL.



ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO Y VIVIENDA

proyecto madrid centro

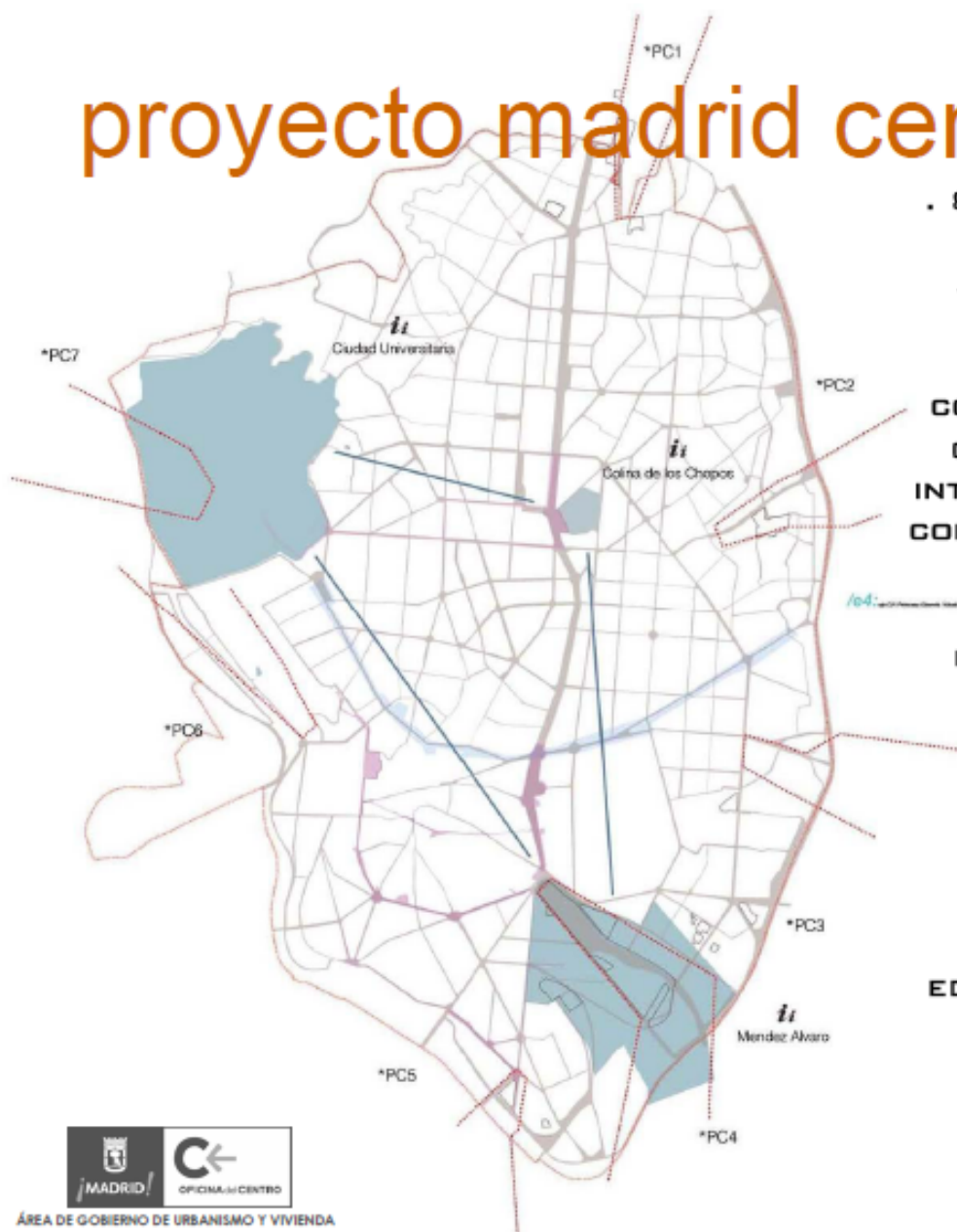
SE HAN IDENTIFICADO ADEMÁS TRES ELEMENTOS QUE CONSTITUIRÍAN UN AUTÉNTICO SISTEMA DE IMPULSO DE

LA INNOVACIÓN:

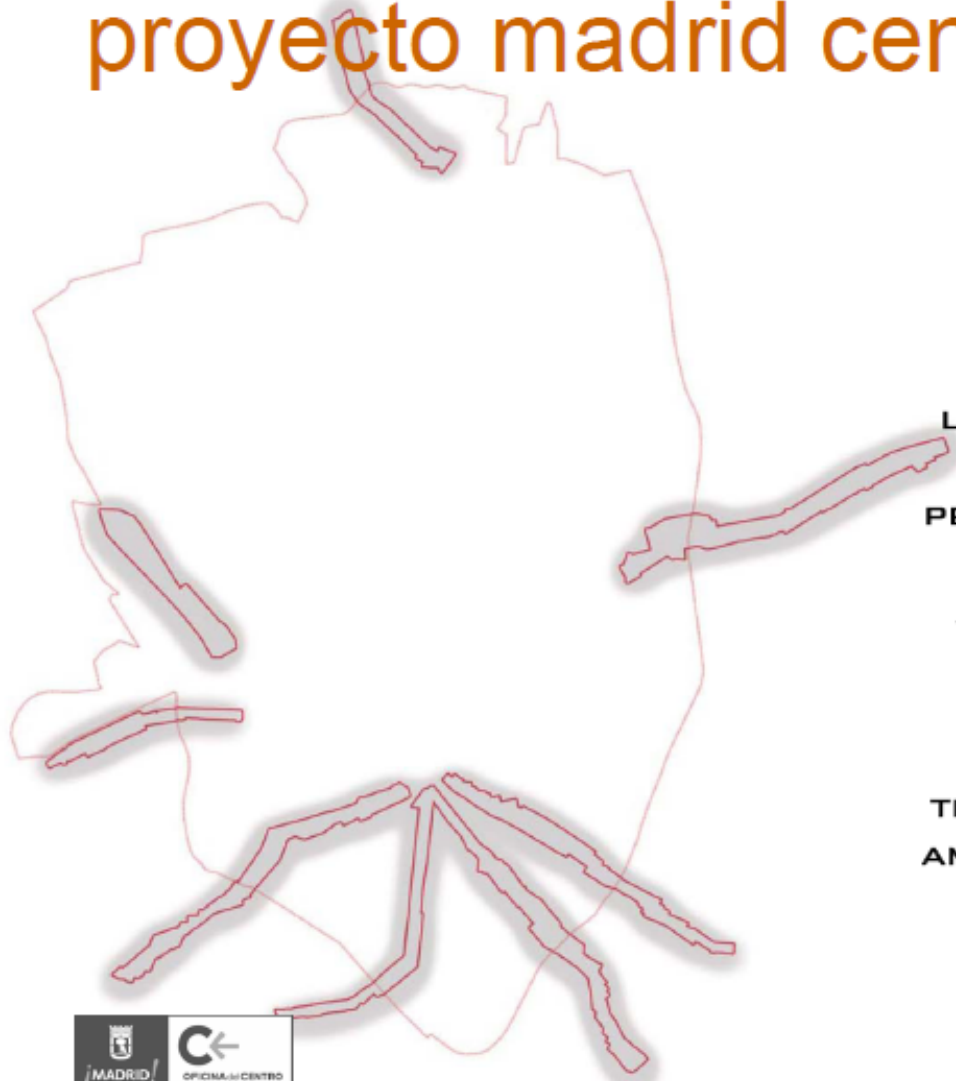
-LA CIUDAD UNIVERSITARIA, COMO CONJUNTO ÚNICO EN EUROPA POR SU CONDICIÓN PIONERA Y SU SITUACIÓN INTEGRADA EN LA CIUDAD, IMPULSADO COMO CENTRO DE INVESTIGACIÓN PURA.

-EL NUEVO "PARQUE TECNOLÓGICO DEL CENTRO" SITUADO JUNTO A LA ESTACIÓN DE MÉNDEZ ÁLVARO, QUE CONSTITUYE UN ESPACIO PARA EL DESARROLLO DE PROCESOS UNIVERSIDAD-EMPRESA DE INVESTIGACIÓN APLICADA.

-Y LA COLINA DE LOS CHOPOS, EMBLEMÁTICO LUGAR PARA LA HISTORIA DE LA FORMACIÓN Y LA EDUCACIÓN EN ESPAÑA, Y REFERENTE EUROPEO, QUE POSEE LAS CONDICIONES IDÓNEAS PARA CONVERTIRSE EN EL CENTRO DE TRANSFERENCIA DEL CONOCIMIENTO DE ESTE SISTEMA.



proyecto madrid centro



. POR ÚLTIMO, LAS **PUERTAS DEL CENTRO**, ÁMBITOS A LO LARGO DE LA FRONTERA ENTRE EL CENTRO Y LA PRIMERA PERIFERIA QUE AMORTIGUARÍAN, MEDIANTE CONJUNTOS DE ACTUACIONES, EL IMPACTO DE LA ACTIVIDAD DE LA CIUDAD SOBRE EL ÁREA CENTRAL, GARANTIZANDO AL MISMO TIEMPO LA CONTINUIDAD ENTRE AMBAS PARTES Y PROMOVRIENDO LA COHESIÓN TERRITORIAL.

proyecto madrid centro

E5 POTENCIACIÓN CULTURAL

LA CULTURA, ELEMENTO ESENCIAL DEL PRESTIGIO DE LA CIUDAD Y TAMBIÉN MOTOR ECONÓMICO DE LA MISMA, APUESTA POR DESVELAR LA CONTEMPORANEIDAD DE LA ACTIVIDAD INTELLECTUAL DE LA CIUDAD Y CONVERTIR AL CENTRO DE MADRID EN UN LABORATORIO DEDICADO A LA CREACIÓN. UN ESPACIO URBANO CAPAZ DE APROVECHAR LAS SINERGIAS EN MARCHA Y DE CREAR NUEVAS OPORTUNIDADES A PARTIR DEL CONOCIMIENTO COMPARTIDO, LA MEMORIA Y LA CONECTIVIDAD, INSTRUMENTALIZADA A TRAVÉS DE LA CREACIÓN DE **EJES CULTURALES**.



ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO Y VIVIENDA

proyecto madrid centro



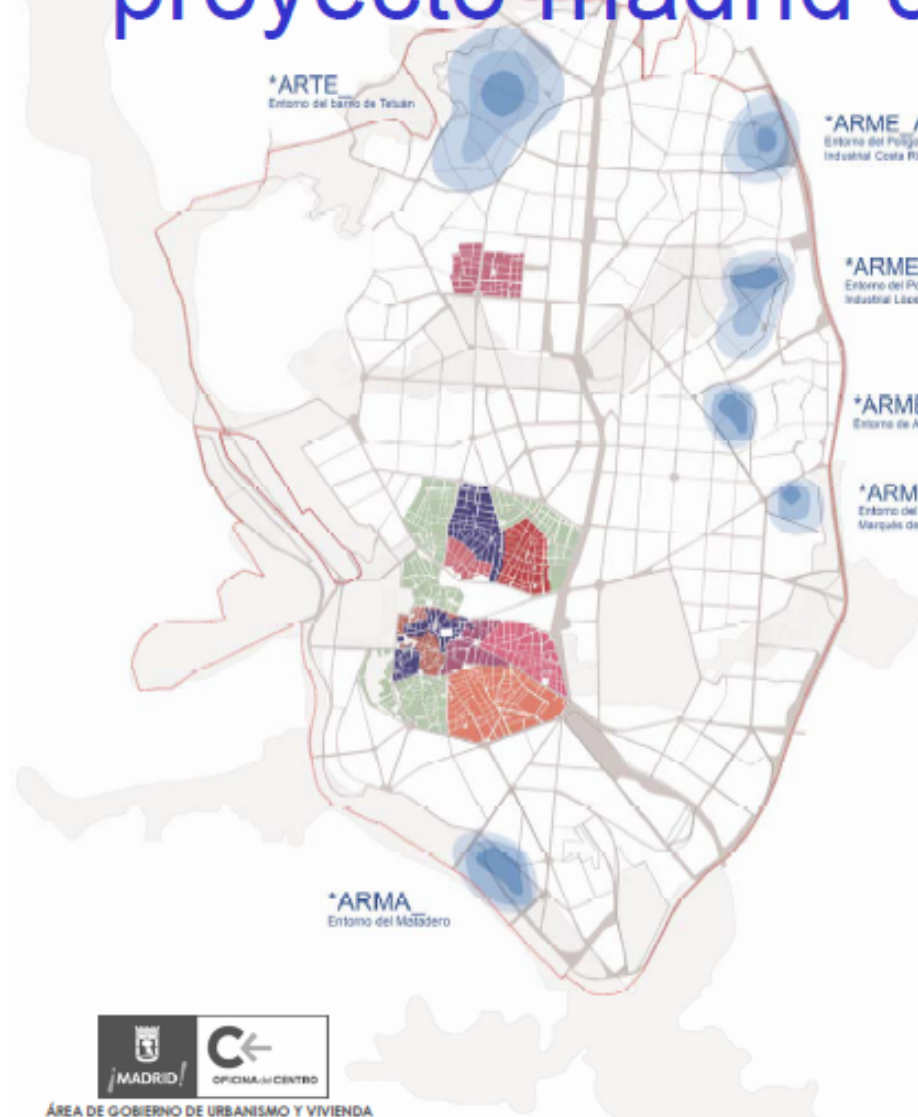
E6 REHABILITACIÓN Y RECICLAJE

EL OBJETO DE ESTA ESTRATEGIA ES LA PUESTA EN VALOR DE LOS ÁMBITOS MÁS DETERIORADOS DEL CENTRO CON UNA ACCIÓN INTEGRAL SOBRE TODOS SUS PROBLEMAS, FAVORECIENDO LA CULTURA DE LA REGENERACIÓN URBANA. UNA ESTRATEGIA GLOBAL HACIA LA SOSTENIBILIDAD, LA HABITABILIDAD Y LA EFICIENCIA, A FIN DE CONSEGUIR LA EQUIDAD SOCIAL Y LA MEJORA DE LA CALIDAD DE VIDA DE TODOS LOS CIUDADANOS.



ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO Y VIVIENDA

proyecto madrid centro



• SE APUESTA POR LA NUEVA **CÉLULA URBANA** COMO LA UNIDAD DE INTERVENCIÓN ADECUADA PARA LLEVAR A CABO LAS POLÍTICAS DE REGENERACIÓN URBANA INTEGRAL, PERMITIENDO ADEMÁS SATISFACER DE MODO PRECISO LOS DÉFICITS DOTACIONALES DE PROXIMIDAD Y GARANTIZANDO EL SERVICIO A LA CIUDADANÍA.

• EN CONTINUIDAD CON LAS ÁREAS DE REHABILITACIÓN INTEGRADA EXISTENTES, EL PROYECTO MADRID CENTRO DEFINE UNA SERIE DE **ÁREAS DE RECICLAJE**, ZONAS CON POTENCIAL DE RENOVACIÓN Y MEJORA, SUSCEPTIBLES DE BENEFICIARSE DE LOS NUEVOS PROCESOS DE INNOVACIÓN.

• EL PROYECTO MADRID CENTRO PROPONE UNA REVISIÓN DE LA PLANIFICACIÓN DE LAS **INFRAESTRUCTURAS**, DE SUS FUENTES Y SUS DISTRIBUIDORES, DESDE UNA ESTRATEGIA INTEGRAL QUE INCORPORE LA SOSTENIBILIDAD COMO EJE DE ACTUACIÓN.