

# La revolución de las "supermanzanas".

## Está haciendo que las ciudades sean más seguras y limpias

"Un planificador urbano "díscolo" convirtió una ciudad automovilística en un paraíso peatonal, pero desplegarla en otro lugar no será fácil.

### LA CIUDAD CAMINANDO

By: **Wes Enzinna**



Los fines de semana, la calle de Postas en Vitoria-Gasteiz, España, se siente como una fiesta interminable. Los ciclistas comparten la calle sombreada de magnolia con perros sin correa y niños pequeños tambaleantes. Hay bulliciosas mesas de café y familias en bancos que comen helados. Así es la vida en esta ciudad de 200,000 en el País Vasco, donde casi la mitad de las calles se han convertido en zonas libres de automóviles durante la última década.

"Esta ciudad es mi caso de prueba", dice Salvador Rueda, un urbanista español conocido por supervisar las conversiones peatonales a gran escala en Barcelona y Buenos Aires, entre otros lugares. Vitoria-Gasteiz, dice, es su "laboratorio", una ciudad cuya historia como centro de fabricación de automóviles, es el hogar de fábricas para Mercedes y Michelin, lo convierte en un escaparate poco probable. "Si podemos hacer algo aquí, otros pueden verlo y replicar nuestros resultados".

Rueda, de 66 años, es conocido como el principal defensor mundial de los "supermanzanas", en los que los grupos de calles comerciales o residenciales están bloqueados por el tráfico, cruzados por pasarelas peatonales y alfombrados con centros comerciales cubiertos de hierba. Gracias a su trabajo, Vitoria-Gasteiz tiene 63 de ellos, con planes para 48 más. "Es una revolución", dice Rueda mientras paseamos en bicicleta por la calle de Postas. "Una revolución barata, donde no tienes que demoler un solo edificio".



La idea de grandes bloques libres de vehículos, que ha existido desde la década de 1920, se ha aplicado, a menudo con resultados decepcionantes, al diseño de campus corporativos y viviendas públicas. Pero nadie ha usado supermanzanas tan extensas o tan exitosamente como Rueda. En partes del centro de Vitoria-Gasteiz, él y su equipo han reducido la cantidad de automóviles en la carretera en un 27%, lo que ha llevado a una reducción del 42% en las emisiones de dióxido de carbono de la ciudad. Un 50% de los residentes caminan como su principal medio de transporte, y un 15% en bicicleta. En septiembre, las Naciones Unidas nombraron a Vitoria-Gasteiz como la Ciudad Verde Global del Año, citando su compromiso "no solo con la sostenibilidad, sino con la igualdad ciudadana, la seguridad, la felicidad y la salud". Las ciudades de los Estados Unidos y América Latina están considerando adoptar su modelo.



Para hacer una "supermanzana", Rueda y su equipo generalmente comienzan con nueve bloques cuadrados que suman alrededor de 40 acres. Luego extienden las aceras, plantan árboles, agregan carriles para bicicletas e instalan bancos. Los automóviles no están totalmente prohibidos; en los proyectos españoles de Rueda, los residentes y los vehículos de entrega deben cumplir con un límite de velocidad de 10 kilómetros (6 millas) por hora, el equivalente a un trote, pero no se permite el tránsito. Las cámaras registran las velocidades y rutas de los autos, y los infractores de reglas son multados con 200 € por cada violación de las reglas.

"**Todos aquí siguen las reglas**", dice Rueda, desmontando de su bicicleta y señalando astutamente a una cámara de circuito cerrado en un edificio. "Pero por si no lo hacen, los vigilamos".

La conversión promedio para un solo supermanzana cuesta alrededor de € 5 millones, y el costo total de los proyectos de supermanzana en Vitoria-Gasteiz desde 2008 hasta 2016 fue de € 56.6 millones. **En la calle de Postas, que forma parte de una "supermanzana", llamado Sancho el Sabio**, los mayores gastos provienen de la creación de carriles para ciclistas y peatones y el almacenamiento público de bicicletas y el desvío de líneas de autobuses en todo el perímetro. La construcción de garajes subterráneos para guardar automóviles estacionados fue otro gran costo, como lo explicaba todo al público. Los fondos fueron proporcionados por el gobierno regional vasco, así como por Madrid y la Unión Europea.



"Tenemos mucha suerte aquí", dice Gorka Urtaran, alcalde de Vitoria-Gasteiz. En su ciudad, dice, la política ambiental no está tan polarizada como en muchas otras partes del mundo e incluso en otras partes de España. La sucursal local del Partido Popular de centroderecha apoya las "supermanzanas", al igual que los principales fabricantes de automóviles, que emplean al 30% de la fuerza laboral de la ciudad. Alberto González Pizarro, director comercial de Irizar E-Mobility, una empresa automotriz que ha sido contratada para construir autobuses eléctricos, dice que los fabricantes de automóviles ven las "supermanzanas" como una oportunidad de negocio.

"**Lo que está surgiendo son otros modos de transporte que estamos bien equipados para construir**". "**Estamos listos para el futuro**". El sindicato de taxistas también ha venido. "**Hacemos lo mismo y, a veces, más en tarifas ahora, y no estamos destruyendo el medio ambiente para hacerlo**", dice Izaskun López de Sosoaga, presidente de la Asociación de Taxi de Alavesa, un sindicato de conductores en Vitoria-Gasteiz. "**Es un ganar-ganar**".

Las cosas han sido menos fáciles en Buenos Aires, donde Rueda fue contratada en 2018 para crear supermanzanas en Cinco barrios. A diferencia de las ciudades en España, con sus plazas y callejones que son ideales para peatones, Buenos Aires depende más de automóviles, con transporte público menos confiable. Ha habido algunos éxitos: la ciudad afirma que el tráfico en partes de su "microcentro" en el centro de la ciudad ha caído un 77%, pero Debido a que los vehículos están prohibidos en los bloques durante el día, los comerciantes se quejan de tener que presentarse ya a las 7 a.m. para recibir entregas. "A la gente le encanta pasear por estas calles", dice Nancy Demellier, 56, que dirige ABC Glass en la calle Maipú. Pero "nosotros, como minoristas, estamos un poco cansados de esta situación".

En el vecindario de Once, al oeste del microcentro, resistencia de los propietarios de almacenes y minoristas. fue tan intenso que el municipio redujo drásticamente sus planes. "Esta es una ciudad donde 3 millones la gente va a trabajar todos los días, muchos de ellos en automóvil ", dice Pablo Güiraldes, director de renovación urbana de Ministerio de Medio Ambiente y Espacio Público de la ciudad. "Es difícil calmar las expectativas de traer y estacionar su automóvil en todas partes después de más de 50 años de políticas a favor del automóvil ".

Problemas similares han surgido en Quito, Ecuador, donde Rueda primero elaboró planes para supermanzanas en junio de 2014. Desde entonces se han convertido algunas calles, pero debido a que las líneas de autobuses en el país son principalmente de propiedad privada, el gobierno de la ciudad no pudo redirigir los autobuses, que todavía rugen a través de las "supermanzanas" propuestas.

Incluso en España, "**algunos residentes aún no están dispuestos a ceder las calles a los peatones**". En Barcelona, donde el gobierno de la ciudad ha construido seis "supermanzanas", con planes de crear hasta 503 para 2050, allí han sido pequeñas pero enérgicas protestas públicas. En el barrio de Poblenou, un local, Francesco Abad, El año pasado se quejó al periódico Ara: "**Ahora necesito otros 20 minutos para ir a trabajar. Tengo que caminar un tercio de milla para llegar a mi automóvil** ".

El sitio web CityLab, informó que el automóvil se desplaza por las supermanzanas estaban tomando tres veces más tiempo que antes. **"Continuar este patrón en toda la ciudad ... haría navegar por Barcelona en coche es tan complejo como resolver un cubo de Rubik "**, señala el artículo.

Janet Sanz Cid, vicealcalde de energía y planificación urbana, reconoce los inconvenientes, pero dice que: **son un costo modesto para abordar una crisis de salud pública**. El año pasado, al menos 351 personas murieron como resultado de la exposición a la contaminación del aire por emisiones de automóviles, según la Agencia de Salud Pública de la ciudad. Un estudio publicado este septiembre por el Instituto de Salud Global de Barcelona calcula que la ciudad podría prevenir 667 muertes prematuras cada año si construye todas las supermanzanas propuestas.



Otra queja en Vitoria-Gasteiz y Barcelona es que los alquileres han aumentado en los apartamentos adyacentes a las **supermanzanas**, lo que corre el riesgo de expulsar a los residentes.

Es la **ley de hierro de la gentrificación**: hacer algo agradable, y los precios suben. Para abordar este problema, Urtaran en Vitoria-Gasteiz y la alcaldesa de Barcelona Ada Colau apoya un **proyecto de ley nacional de control de alquileres**.

**"La solución"**, dice Rueda, **"no es no construir supermanzanas: es construirlos en todas partes, para que no haya competencia entre diferentes vecindarios "**.

Rueda es muy consciente de los peligros que plantean los auto móviles. En 2004, él y su familia conducían por una carretera cuando un automóvil en el carril que se aproxima cruzó una tapa de registro que había quedado entreabierto, mando el disco de acero volando en el aire y a través del parabrisas de su Volvo azul.

La esposa de Rueda fue golpeada en la cara, falleciendo al instante. Él dice que siempre asociará automóviles con "el infierno dentro del automóvil de ese día" y señala que, en el siglo XX, las colisiones de vehículos automotores mataron a unos 60 millones de conductores, ciclistas y peatones. **"Los automóviles son un artefacto interesante de una era histórica"**, dice. "Pero tal vez su momento como una tecnología útil ha pasado "

Aun así, Rueda insiste hoy en que **"no odia los automóviles"**. Él dice: "Hay muchas maneras de reducir el CO2 emisiones en las ciudades. Las supermanzanas son solo un pequeño bloque de construcción que nos ayuda a pensar en el futuro de las ciudades pueden parecer "

En un artículo reciente, ofreció una metáfora propiamente española de sus ideas, comparando la composición de ciudades a la del plato de arroz nacional: **"La paella es un sistema de proporciones"**, escribió Rueda. **"Incluso si tú usas los mejores ingredientes, si no agrega sal, la paella será suave, y si agrega demasiado, será no comestible "**.

**Al permitir que los automóviles dominen totalmente nuestras ciudades, argumentó, hemos exagerado y arruinado "nuestra cena"**.

De vuelta en Vitoria-Gasteiz, hemos montado nuestras bicicletas por millas a lo largo de una red aparentemente interminable de supermanzanas a las afueras de la ciudad, donde las calles y edificios desaparecen y dan paso a un cinturón verde.

Es un **laberinto gigante de bosques y humedales** con senderos para bicicletas y ríos que lo atraviesan. Al fondo a lo lejos, al borde del parque, el mundo real **"resurge"** en forma de una carretera muy transitada.

Por otro lado, hay plantas automotrices abandonadas y algunas fábricas más nuevas también. De pie a horcajadas sobre mi bicicleta, con **Vitoria-Gasteiz** detrás de mí, la escena me parece un símbolo del sueño de Rueda: a este lado de la carretera, vivimos en un futuro inimaginablemente agradable, y al otro lado del camino está el pasado, el mundo todavía atrapado en el siglo 20.



## Parque de Salburua-Anillo Verde



Le pregunto a Rueda: ¿crees que los dos mundos se pueden unir?

"No lo sé", dice, sonríe y se vuelve hacia la ciudad y sus "supermanzanas".

**"Sigamos empujando hacia Vitoria-Gasteiz "**