

Salvador Rueda, urbanista español:

“Estamos transformando el modelo de movilidad y espacio público de las ciudades”

Previo a su participación en la 14^a Conferencia Internacional de la Ciudad que se realizará en Santiago este miércoles, el urbanista explicó en conversación con La Tercera, cómo su modelo ecosistémico busca rediseñar la movilidad y el uso del espacio público para enfrentar los desafíos contemporáneos de las grandes urbes.

Marta Quinteros

Salvador Rueda (71) es un ecologista urbano originario de España, presidente de la Fundación Ecología Urbana y Territorial, y fundador y exdirector de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona (2000-2020). Es reconocido por desarrollar el concepto de urbanismo ecosistémico, en que propone reorganizar las ciudades a partir de las supermanzanas: agrupaciones de manzanas donde se restringe el tráfico vehicular.

De esa manera, se prioriza al peatón y se reduce significativamente la contaminación y el ruido. El modelo, base de su propuesta de movilidad sostenible y rediseño del espacio público, ha sido aplicado en Barcelona y está en proceso de adopción o estudio en más de 140 ciudades, incluyendo Nueva York, Berlín, Vancouver, Buenos Aires, Quito y Bogotá.

Actualmente se encuentra de visita en Santiago, donde dará una charla este miércoles en el marco de la 14^a Conferencia Internacional de Ciudad (CIC) 2025, que en esta edición lleva por nombre “Recuperación urbana: ciudades más vivas, espacios seguros”, evento organizado por la Cámara Chilena de la Construcción (CCCh), que reunirá a expertos nacionales e internacionales para hablar de los desafíos de las urbes. Las inscripciones para asistir al evento continúan abiertas.

En conversación con La Tercera, Rueda explicó los alcances de esta estrategia, con la que busca reordenar las ciudades situando a las personas y a las leyes de la naturaleza en el centro de la planificación urbana.

¿Podría explicar el concepto de las supermanzanas?

Las supermanzanas es un modelo que está dentro del urbanismo ecosistémico y que permite reducir el nivel de contaminación atmosférica y el nivel de ruido, permite reducir de forma drástica la ocupación del suelo por parte del automóvil, puesto que en el caso de Barcelona se libera el 70% del espacio que ocupaban los autos, se libera para convertirse en espacio para peatones de manera prioritaria. (...) Podemos incorporar muchos elementos fruto de que hemos liberado el espacio con



► El modelo de Rueda se aplicó en Nueva York, Berlín y Bogotá, entre otras ciudades.

la propuesta de supermanzanas. Y además incorporamos un paisaje social nuevo, que es un espacio donde tú liberas las calles y las conviertes en plazas, pues consigues que el número de personas que la ocupa caminando sea mucho mayor y que además el contacto social se multiplique como si fuera una plaza. En definitiva, eso es lo que estamos haciendo y lo que yo explicaré en mi conferencia, que estamos transformando totalmente el modelo de movilidad y espacio público de las ciudades.

Para una ciudad como Santiago u otras de Latinoamérica, donde un asunto de preocupación es la seguridad, ¿cómo el modelo puede mejorar esto?

La seguridad, como todo el mundo sabe, está en parte relacionada con la ocupación del espacio público. Es decir, el espacio público es la casa común, es la casa de todos, es el lugar donde vienen a confluir

todos, todo el mundo y con todos sus intereses. Por tanto, en el espacio público, uno se siente seguro cuando hay personas en él, cuando hay personas y cuando hay actividades. Cuando hay personas y hay actividades, se multiplica el número de ojos que vigilan. Así que, cuando se dan estas circunstancias, se reduce la posibilidad de que puedas vivir en una situación de inseguridad. ¿Esto quién lo aporta? Lo aporta fundamentalmente el segundo de los grandes ejes del modelo, la complejidad. La complejidad quiere decir, en este caso, la mixticia de usos y funciones, es decir, que en el espacio público se encuentra radicada un número de actividades económicas y de organizaciones que están implantadas sobre todo en planta baja, en las fachadas, es decir, de tiendas, de comercios, etc., que, digamos, son los elementos clave y que son también parte de

los ojos de los espacios públicos. Si además incorporamos el tema de la iluminación, pues entonces tenemos el escenario perfecto para no tener miedo. Pero el miedo está incrustado y está muy relacionado con escenarios desérticos. Por tanto, el modelo es compacto y es complejo.

Otro problema habitual en Santiago es el esmog, causado por la contaminación ambiental. ¿Cómo el modelo resuelve esto?

Mi conferencia la voy a dar precisamente en cómo reordenar el tráfico y las redes de transporte para conseguir que ese esmog no se dé. En Barcelona teníamos ese esmog. Cuando yo empecé a trabajar, a principios de 1986, en el Ayuntamiento de Barcelona dirigiendo los servicios técnicos de medioambiente, pues llegué allí precisamente porque en el mes de diciembre se produjo un episodio de alta contaminación atmosférica que llegó a niveles de emergencia. Y entonces a mí me llevaron precisamente para gestionar una realidad de contaminación, que era insufrible e inaceptable.

Y empezamos a trabajar primero con los focos fijos, que quiere decir las chimeneas, las industrias, las calefacciones. Y también en los focos móviles que son los automóviles. Los fijos los resolvimos de una tacada. Hicimos una propuesta que fue muy efectiva y eficiente puesto que pudimos cambiar todos los combustibles, los líquidos y sólidos, el gasoil, el fuel oil, el carbón, todo eso lo pudimos traspasar a gas. Hicimos una campaña muy potente y finalmente conseguimos que no hubiera ni un foco que se pudiera ver, ni una chimenea humeante en la ciudad. Ahora mismo, si tú subes a cualquier parte alta de la ciudad no verás ni una chimenea.

Pero, por otra parte, nos quedaban los vehículos. El problema de los vehículos era un poco distinto, porque en aquella época, como ahora todavía, el auto es casi el rey de la ciudad. De hecho, ocupa la mayor parte del espacio público y es algo que está metido en nuestro cerebro casi de forma física. Con lo cual, ¿cómo podíamos cambiar el modelo de movilidad que era el causante de la mayor parte de las emisiones contaminantes generadoras de ese esmog? Y ahí es donde hice la propuesta de las supermanzanas. ●