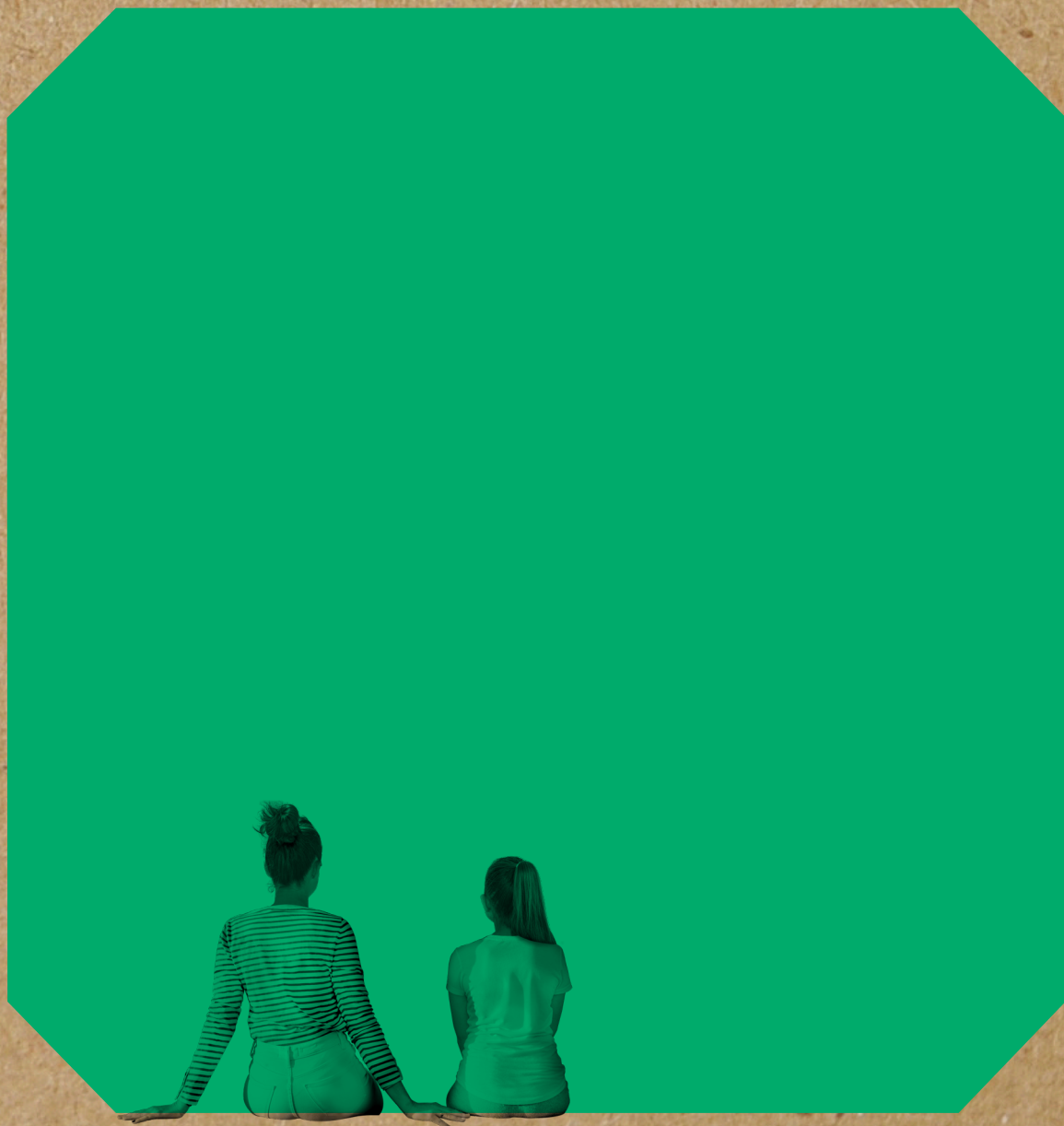


# SUPERILLA

## BARCELONA

BARCELONA 2015—2023





# **SUPERILLA** **BARCELONA**





**Sant Antoni**  
Cruïlla dels carrers Parlament i Comte Borrell  
2017-2019





**La Maternitat i Sant Ramon**  
Carrer de Conxita Supervia  
2017-2022







**Hostafrancs**  
Carrer del Rector Triadó  
2019-2022





Superilla de Sant Antoni. Cruïlla dels carrers Comte Borrell amb Manso.  
Font: DEL RÍO BANI per a LEKU Studio







Vila de Gràcia  
Carrer d'Astúries  
2002-2022





**Horta**  
Plaça d'Eivissa i carrer d'Horta  
2018-2022





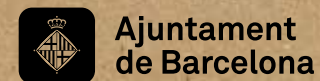


**Poblenou**  
Cruïlla dels carrers Sancho de Àvila i Roc Boronat  
2015-2022





# SUPERILLA BARCELONA





## PRESENTACIÓ

20 # Els hashtags

25 Superilla Barcelona: urbanisme ecofeminista per un futur millor  
JANET SANZ

31 Superilla, una nova urbanitat  
XAVIER MATILLA



38  
**L'ORIGEN DE  
LES SUPERILLES**  
DE LA TEORIA A LA PRÀCTICA



122  
**ESCLAT DE  
LES SUPERILLES**  
OMPLIM DE VIDA ELS CARRERS

41 Recuperem els nostres carrers: cinquanta anys creant espai per a les persones  
SAMUËL I. SCHWARTZ I DAVID KANER.  
NOVA YORK

48 La salut com a motor de canvi  
**#ESCOLTA I RESPIRA**

72 Barris a velocitat humana  
**#MOU-TE ACTIVAMENT**

92 La transició ecològica de la ciutat  
**#ACLIMATA'T**

125 Una proximitat feliç en ciutats per a la vida  
CARLOS MORENO. PARÍS

130 El Poblenou: primera transformació a la trama Cerdà  
**#EMPODERA'T**

150 Sant Antoni i l'urbanisme tàctic  
**#PARTICIPA**

180 Les superilles als mitjans  
**#RESSONA**

03

210  
**LA CIUTAT QUE VOLEM**  
SUPERILLA BARCELONA



213 Superilles al poder  
CAMILLA VAN DEURS. COPENHAGUEN

220 Salt d'escala: Superilla Barcelona  
**#AMPLIA LA MIRADA**

250 Un nou model de carrer  
**#CONCURSA**

282 Coproducció de polítiques urbanes  
**#COL-LABORA**

306 La funció social de l'espai públic  
**#HABITA**



326  
**ESPAI PÚBLIC  
I VIDA QUOTIDIANA**  
DRET A LA CIUTAT

329 La ciutat cuidadora. Bogotà i la reconquesta del que és públic amb la ciutadania  
MARIA MERCEDES JARAMILLO GARCÉS. BOGOTÀ

336 Del verd urbà a la naturalització de la ciutat  
**#VIU EN VERD**

362 Cuida en xarxa i en proximitat  
**#CUIDA EN COMUNITAT**

382 La ciutat jugable  
**#JUGA**

410 El comerç de proximitat fa ciutat  
**#COMPRA A PROP**

436 Les superilles: recerca i experimentació  
**#EXPERIMENTA**



## # ELS HASHTAGS

La superilla és una solució integral a molts problemes de les grans ciutats: canvi climàtic, mobilitat sostenible, manca d'espai verd, equitat en l'habitabilitat urbana i la necessitat de compartir l'espai públic. La superilla incorpora múltiples variables en un escenari concret: és un ecosistema complex format per moltes peces que han d'encaixar entre sí per fer rodar l'engranatge de la transformació de l'espai públic cap a una ciutat més sostenible.

El signe del coixinet # esdevé l'element gràfic que acompanya i guia el llibre *Superilla Barcelona*. Aquest element al·ludeix a una superilla tipus de tres per tres illes de la trama Cerdà, que realça els seus carrers interiors o espai veïnal.

L'espai viari alliberat, del fins ara rol predominant del vehicle privat, obre la finestra a múltiples usos i activitats a l'espai públic: la superilla és joc, la superilla és verd, la superilla és serveis de proximitat, la superilla és confort, la superilla és comerç, entre moltes altres qualitats.

Cada capítol de llibre incorpora una etiqueta amb una acció figurada i un text comunicatiu de la temàtica tractada per fer participants les persones lectores. La superilla obre el teló per descobrir els seus orígens, impactes, ressò local i internacional, aplicacions i suma d'accions participatives que han fet gran aquest projecte. *Superilla Barcelona* ofereix una visió 360° dels continguts i actors que la constitueixen.







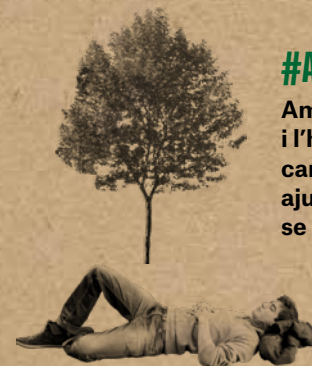
## #ESCOLTA I RESPIRA

La salut ha determinat la manera de fer ciutat. La superilla és una de les respostes per crear ciutats habitables, amb menys soroll i contaminació.



## #MOU-TE ACTIVAMENT

Tot comença amb la mobilitat. La superilla redueix el trànsit privat i allibera espai públic per a la vida urbana.



## #ACLIMATA'T

Amb l'augment del verd i l'habitabilitat dels carrers, la superilla ajuda la ciutat a adaptar-se al canvi climàtic.



## #EMPODERA'T

Amb la superilla del Poblenou s'inicia un procés d'implicació social que acompanyarà la resta de transformacions urbanes.



## #PARTICIPA

La superilla obre un procés de participació a totes les persones i entitats interessades. Aquest treball enriqueix el projecte final.



## #RESSONA

Els mitjans de comunicació s'han fet ressò de la implantació del model de superilla i han estat clau per donar a conèixer el paradigma arreu del món.



## #AMPLIA LA MIRADA

Es deixa d'actuar en àmbits tancats i es passa a crear eixos verds i places. A l'Eixample, es generaran 33,4 ha per a les persones vianants.



## #CONCURSA

Dos concursos d'idees convocats pel Consistori han recollit més d'una vuitantena de propostes per transformar quatre eixos verds i quatre places de l'Eixample.



## #COL-LABORA

Els vuit equips sorgits dels concursos, els equips tècnics i el veïnat treballen plegats i de manera coordinada per aplicar un nou model de carrer.

## #HABITA

A l'espai públic s'expressen les diverses formes d'habitar la ciutat. Una multiplicitat d'usos i activitats s'obre pas a l'espai guanyat al cotxe.



## #VIU EN VERD

La natura és una peça cabdal de la superilla. L'ecosistema urbà aporta serveis socioambientals bàsics per a la ciutat.



## #CUIDA EN COMUNITAT

El projecte Vilaveïna comença a planificar els serveis de cures des de la proximitat. S'incorpora la dimensió social i comunitària de la ciutat.



## #JUGA

Barcelona vol esdevenir una ciutat pels infants i millorar i diversificar les oportunitats del joc lliure i compartit en tot l'espai públic.



## #COMPRA A PROP

L'espai alliberat de la superilla dona vida als barris i carrers i reforça el comerç de proximitat, la cohesió social i la sostenibilitat ambiental.



## #EXPLORA

La superilla esdevé un espai de recerca i experimentació. Contaminació, ús de l'espai públic, salut, antropologia urbana, la ciutat com a objecte d'estudi.



## #IMAGINEM

L'aprenentatge de les diferents experiències de transformació urbana. Imaginem la ciutat futura amb Superilla Barcelona.



# **SUPERILLA BARCELONA: URBANISME ECOFEMINISTA PER UN FUTUR MILLOR**

**JANET SANZ**

Tinenta d'Alcaldia. Àrea d'Ecologia,  
Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat  
de l'Ajuntament de Barcelona

**Barcelona no és un miracle. Barcelona és el resultat de moltes mans, de moltes veus, de molts colors i, sobretot, de moltes lluites. És també el resultat d'un anhel: el d'una ciutat metropolitana i d'acollida, que desborda les seves pròpies fronteres en un procés d'adaptació i transformació constant. Barcelona és desig i revolució.**

En aquest constant procés d'adaptació, els barris de Barcelona ho són tot. Només cal repassar l'evolució urbana de la ciutat per comprovar-ho. Comptem amb uns barris carregats d'història, que conserven la identitat i la memòria col·lectiva: cada capa de la ciutat és un testimoni de les persones que la formen, del centre històric a la muralla, dels conjunts industrials als habitatges obrers, de les barraques a la trama igualitària de Cerdà. Ho comprovem cada vegada que fem obres: de sota l'asfalt, en surten llambordes, vies, murs, sistemes de reg i masies.

Però la Barcelona d'avui també és fruit de les pressions d'una economia urbana especulativa que durant massa anys ha deformat el somni de la ciutat per a tothom. Una ciutat neoliberal, desindustrialitzada i sobrevalorada per fons voltors, que va apostar el seu futur a una activitat extractivista i gentrificadora com és el turisme. Aquestes pressions han tingut la seva resposta en les lluites populars per recuperar la ciutat, des de l'espai públic fins a l'habitatge, uns moviments socials que han anat teixint comunitats, xarxes i espais de resistència.

I és sobre aquesta xarxa de dependències —íntimes, patrimonials, comunitàries, econòmiques i laborals— que Superilla Barcelona vol reivindicar el dret a la ciutat. Perquè, com han demostrat les resistències locals a les lògiques capitalistes i

ecocides de l'últim segle, el que toca ara és posar la vida i les cures al centre, tot reconeixent aquestes relacions de dependència com el fonament indispensable sobre el qual construir un futur habitable. Necessitem un urbanisme que deixi enrere la fantasia del creixement pel creixement i que entengui que les cures no són un concepte teòric extravagant, sinó la condició de possibilitat de la supervivència en el capitalocè.

Per això és tan important presentar Superilla Barcelona, en primer lloc, com una estratègia d'urbanisme ecofeminista. L'urbanisme feminista ha de suposar un canvi radical en el disseny de les ciutats. El model urbà imperant està fet a mida del subjecte masculí, blanc, funcional, de classe mitjana o alta, que treballa als centres urbans i es desplaça en cotxe: una ciutat grisa feta a la mida de «l'home gris». Però l'urbanisme feminista clarifica que ni aquest subjecte és universal ni el disseny de les ciutats ha sigut racional i neutre. El nou model urbà ha de fer protagonistes les dones, els infants i la gent gran, corregir l'exclusió de l'espai públic de les cures i acabar amb una mobilitat androcèntrica, que reproduïx desigualtats de gènere i ha contribuït a la degradació ambiental i social dels entorns urbans.

Prendre's seriosament el valor de cuidar comença per entendre la interdependència radical de les persones com un fet biològic, social i polític: els humans som animals dependents. Només cal fixar-se en diferents moments de la nostra vida: quan som infants, quan som grans, quan ens posem malalts o tenim funcionalitats diverses es posa de manifest que l'autonomia no és una competència individual, sinó social i relacional. A més, l'actual context d'emergència climàtica i sanitària ha fet visible que aquesta interdependència no es limita només a les necessitats humanes, també s'ha de vincular a les necessitats de l'espai que habitem, a la relació amb la resta d'animals no humans, éssers vius i ecosistemes. Cal, doncs, incorporar en el disseny urbà el metabolisme del territori, i acabar amb una manera de fer ciutat que l'entén com una màquina d'extracció i desposseïó de recursos naturals: la protecció de la biodiversitat i la regeneració d'espais naturals han de formar part d'aquest nou model urbà.

La sostenibilitat de la vida ha d'impregnar l'acció pública com un principi de disseny urbà. Posar les cures al centre vol dir facilitar un tipus de desplaçaments —a peu, en transport públic, en bicicleta— o transformar determinats espais de la ciutat perquè siguin més segurs i saludables. Però també vol dir fer polítiques estructurals, que determinin quin tipus d'usos i recursos consumeixen les ciutats, perquè en plena emergència climàtica no podem seguir pensant en una temporalitat a escala humana si volem evitar l'extinció.

Aquests principis ecofeministes poden semblar molt abstractes, però tenen conseqüències pràctiques evidents, que ja s'estan deixant notar en un nou sentit comú que recorre la ciutadania i que Superilla Barcelona recull amb iniciatives populars com el programa "Protegim les escoles": pacificar els entorns dels centres educatius, reduir carrils de circulació de cotxes, limitar la velocitat, o rodejar les escoles de vegetació,

bancs i jocs. És una actuació de disseny que té un impacte directe en el dia a dia de les persones: on abans hi havia cotxes, soroll i pol·lució, ara hi ha nens i nenes jugant, famílies i professorat conversant, un espai obert a tothom on aturar-se i seure una estona. "Protegim les escoles" canvia les jerarquies dels carrers: l'espai de les persones que cuiden és prioritari a l'espai dels qui es desplacen en vehicle privat.

Per consolidar aquesta transformació, tanmateix, cal anar més enllà. Superilla Barcelona és una intervenció estructural per recuperar un milió de metres quadrats d'espai públic i fer que un de cada tres carrers de la trama Cerdà sigui verd. L'objectiu és que tota la ciutat sigui un refugi davant l'augment de temperatures, la pujada del nivell del mar, l'escassetat d'aigua, la proliferació d'incendis, i l'augment de morts prematures i de malalties respiratòries i cardiovasculars per culpa de la contaminació. Superilla Barcelona és, per tant, una revolució de la mobilitat urbana per descarbonitzar els desplaçaments i acabar amb el predomini dels combustibles fòssils.

Però és molt més que això. No volem canviar els cotxes de gasolina pels cotxes elèctrics i que 600.000 vehicles continuïn entrant cada dia a Barcelona per ocupar-ne el 60 % de l'espai públic. No volem que no es pugui seure al carrer si no és pagant en una terrassa o en una cadira individual. En tant que urbanisme ecofeminista, volem capgirar el model de carrer i que les persones i el verd siguin els protagonistes. Això vol dir canviar els materials: passem de l'asfalt al granit, el panot i la pedra natural, que tenen una petjada de carboni molt menor i eviten l'efecte illa de calor. Vol dir canviar les jerarquies de poder: ja no hi ha calçada i vorera, sinó una plataforma única on el viuant té prioritat absoluta. Vol dir un carrer amb molt de mobiliari urbà: bancs, taules i àrees de joc per a grans i petits. Vol dir un carrer amb molts arbres i grans zones de vegetació, amb un subsol preparat perquè puguin arrelar bé i pensat per fer més eficient la recollida d'aigua de pluja. Vol dir un carrer amb comerç de proximitat i equipaments públics de qualitat, perquè la transformació dels carrers va acompanyada d'una millora dels serveis als barris i d'una protecció dels veïns i veïnes.

Superilla Barcelona entén l'espai públic com l'extensió natural de les nostres cases. El reivindica com un espai comú, per a la majoria, que faciliti les trobades veïnals, el suport mutu, la col·laboració i, sí, també l'amistat: no per casualitat, la geògrafa Leslie Kern defineix la ciutat feminista com aquella ciutat en la qual pots fer coses i estar amb les amigues al carrer. Això, evidentment, passa per trencar les dinàmiques de disseny urbà on l'espai públic està al servei del cotxe, un disseny que ens aïlla, ens segrega i ens obliga a relacionar-nos amb la ciutat a través del consum.

Dit d'una altra manera: Superilla Barcelona està construint una ciutat on els nens i les nenes puguin sortir de l'escola sense por, quedar-se al carrer jugant a perseguir-se o a ping-pong, mentre els adults xerren asseguts a l'ombra i passen per la fruiteria del mercat abans d'entrar a la biblioteca o al dentista municipal. Una ciutat que tingui parcs i places on berenar, llegir o celebrar un aniversari. L'urbanisme és la primera

pedra dels drets socials, i per això volem fer una ciutat que no exclogui ningú, tampoc l'home adult, blanc, funcional, que es desplaça amb cotxe per anar a treballar: també serà una ciutat més amable amb ell, que millorarà la seva salut física i mental. Volem guanyar una ciutat cuidadora, una ciutat refugi, on tots ens sentim com a casa i no només no en vulguem marxar, sinó que hi puguem i hi vulguem viure.

Evidentment, el camí no és fàcil, ni ho serà els propers anys. Els principals estudis científics sobre l'emergència climàtica ens diuen que les transformacions haurien de ser radicals, més extenses i més ràpides, perquè les temperatures seguiran pujant, les nits tropicals es multiplicaran, i els estius seran més llargs i secs. Només una dada: al ritme actual, la descarbonització del sistema energètic trigaria 150 anys. Mentrestant, com és obvi, haurem de continuar fent front a les dinàmiques especulatives del neoliberalisme: evitar la gentrificació dels nous carrers i places verds, limitant el preu dels lloguers tant dels habitatges com dels baixos comercials; evitar l'arribada massiva de cuines i supermercats fantasma, com ja hem començat a fer prohibint l'obertura de nous comerços d'aquest tipus; evitar que les grans cadenes substituïxin el comerç local, amb regulacions específiques per blindar-lo; evitar que el Port es converteixi en un aparcament de creuers i que el model econòmic de futur sigui encara més de monocultiu turístic, o evitar, com ha passat els últims anys, que les zones industrials es converteixin en els grans magatzems de logística d'empreses de plataforma com Amazon.

Que el planeta ha arribat al seu límit —d'extracció de recursos i energia, d'augment de temperatura, de destrucció de la biodiversitat— és una dada, no un debat. Però la certesa del capitalocè no és necessàriament la d'un futur pitjor. Que haguem de decreïxer en molts àmbits no vol dir que no puguem créixer en d'altres, i aquesta és la proposta de Superilla Barcelona: redistribuir la qualitat de vida, guanyar una ciutat millor. No n'hi ha prou amb sobreviure, volem viure bé. Per això, l'estratègia de Superilla Barcelona no es limita a uns barris i carrers, sinó que l'estem fent extensiva a tota la ciutat, revertint injustícies històriques, rehabilitant i reciclant el patrimoni, creant ocupació de qualitat i apostant per la reindustrialització de la ciutat en àmbits estratègics. Necessitem que Barcelona recuperi el seu múscul productiu, el seu orgull popular, i posar fi al procés capitalista d'homogeneïtzació dels barris, que ha volgut convertir Barcelona en una ciutat aparador, en un decorat sense vida.

Per tot això, Superilla Barcelona és també un missatge d'esperança. Neix amb la vocació d'esdevenir un imaginari col·lectiu emancipador. Davant el "no hi ha res a fer", ofereix un futur de polítiques ecosocialistes de reapropiació del que és comú. És un crit a l'acció, a la mobilització: cada lluita compta; cada esquerra verda oberta a l'asfalt; cada escocell que s'emplena amb un arbre; cada espècie que retorna a la ciutat; cada decibel de soroll que es redueix; cada cotxe que no entra a la ciutat; cada centímetre de carril bici; cada vagó de transport públic.

Superilla Barcelona mira al futur, però ens parla del present: és una utopia quotidiana, una rebel·lió contra el col·lapsisme i el nihilisme. Perquè, com ens recorda Yayo Herrero, pensar el col·lapse com un gran cataclisme que encara ha d'arribar és una forma molt patriarcal i antropocèntrica de pensar l'emergència climàtica: ja són moltes les vides col·lapsades avui. Desastres naturals, espècies extingides, morts en onades de calor, malalties causades per la contaminació. Davant d'aquesta situació, Superilla és una política de reparació i regeneració, que parteix de la realitat material de la ciutat per transformar-la. És una estratègia de xoc davant la incertesa del canvi profund que necessiten les nostres societats.

Superilla Barcelona és un al·legat a l'esperança. A la construcció d'una ciutat ecofeminista, cuidadora, que posi la interdependència en el centre. Però també, i no menys important, l'explosió d'un nou imaginari urbà que demostra amb fets que no només hi ha futurs possibles: hi ha presents millors.



# SUPERILLA, UNA NOVA URBANITAT

## XAVIER MATILLA

Arquitecte en cap de l'Ajuntament de Barcelona

A Barcelona s'ha demostrat que és possible aplicar el model Superilla, fer-lo realitat i assolir les millores esperades. I s'ha fet precisament en un moment en què les ciutats necessiten nous models per enfocar el futur amb optimisme.

Ens trobem en un moment decisiu per a l'evolució de les ciutats. Un moment crític que probablement determinarà la seva continuïtat o no, com a llocs on viure de manera col·lectiva i saludable. En aquest context, l'experiència de Superilla a Barcelona significa una pràctica inspiradora. Un model urbà que té la capacitat d'oferir una visió de futur per al conjunt de la ciutat, de promoure escenaris ambiciosos de transformació estratègica i sistèmica i alhora, construir un nou imaginari de com pot ser l'espai públic i la vida col·lectiva a la ciutat. Un projecte que ha permès aportar millores al present amb visió de futur.

El repte és clar i ineludible: adaptar la ciutat als impactes del canvi climàtic, millorar les seves condicions ambientals i, a més a més, fer-ho afavorint una ciutat més justa i amable, de distàncies curtes, per enfortir la seva condició social.

Si ha estat possible fer-ho realitat és perquè s'ha desenvolupat de manera col·laborativa, és a dir, mitjançant processos col·lectius de participació, tant en l'àmbit de ciutat com local, que han fomentat les transformacions aplicades. Cal destacar la creació de l'Oficina tècnica Superilla que ha permès impulsar i coordinar els projectes i facilitar el treball conjunt entre equips tècnics municipals i equips externs, així com la constitució d'un Consell Assessor format per 17 persones expertes en diversos camps professionals vinculats a l'urbanisme.

## BARCELONA, CIUTAT DE CARRERS

Barcelona és una ciutat compacta i densa, amb un model urbà policèntric, per tant, amb molt bones condicions per esdevenir una ciutat eficient i de bona qualitat per viure. Però té un gran punt feble en l'espai públic. La mobilitat, hegemnitzada pel cotxe privat, ocupa més del 50 % de l'espai públic i alhora és el principal emissor de contaminació atmosfèrica i acústica. L'hegemonia del cotxe, a més de significar un clar factor d'empitjorament de les condicions ambientals a l'espai públic i de dissuasió del seu ús social, és un element clar d'injustícia socioespacial, en el que només el 10 % de població que es desplaça en vehicle privat ocupa una superfície molt superior a la resta que ho fa amb transport públic, en bicicleta o caminant.

Altrament, Barcelona no disposa de grans parcs com altres ciutats. La seva ràtio de verd públic per habitant se situa en només 7 m<sup>2</sup>/hab. Per tant, Barcelona és una ciutat de carrers. Si volem millorar les condicions ambientals i socials des de l'espai públic i adaptar la ciutat al canvi climàtic, necessitem transformar els carrers. I és en aquest punt en el qual la idea de Superilla pren tot el seu sentit i pertinència. La definició d'un nou model de la xarxa de carrers, fonamentat en un nou model de mobilitat més eficient, és a dir, que ocupi menys espai i contami ni menys, prioritzant a l'espai públic el transport públic, la bici i el vianant.

D'aquesta manera és possible reduir el trànsit rodat privat i, per tant, disminuir els efectes negatius que aquests comporten: contaminació, soroll i consum d'espai. I alhora permet alliberar carrers de la mobilitat de pas i destinar-los a incrementar les zones verdes i a promocionar la vida quotidiana i de proximitat, i, per tant, optimitzar les condicions ambientals i socials.

Superilla és un projecte de xarxes, amb vocació sistèmica, per millorar el conjunt de la ciutat. No es tracta de millorar àmbits o alguns carrers. La proposta és millorar seqüencialment tots els carrers de la ciutat. En els que han de complir funcions de mobilitat de pas, reduint espai de circulació de cotxes i ampliant els espais per a la mobilitat sostenible i saludable. En aquest sentit, la xarxa ortogonal d'autobusos i l'increment de la xarxa ciclable en els últims anys tenen un paper molt important. I en els que no són necessaris com a espai de pas, transformant-los en eixos verds, carrers amb prioritat per a les persones, pensats i dissenyats com a espai d'estada. L'objectiu és racionalitzar la mobilitat optant per una mobilitat més activa i sostenible i millorar les condicions ambientals de l'espai públic des d'una perspectiva de proximitat ampliant els espais per a usos d'estada, el joc infantil, la trobada i el contacte amb la natura.

La seva aplicació defineix un nou mapa de Barcelona de nous carrers verds. Aquesta nova xarxa d'eixos verds defineix una nova infraestructura ambiental que permetrà aportar millores ambientals i adaptació climàtica a tota la ciutat. La finalitat no és millorar uns quants carrers sinó estendre una millora sistèmica per al conjunt de la ciutat.

## UN MODEL PER A TOTA LA CIUTAT

En aquests moments és un programa consolidat, molt ben valorat a la ciutat i amb reconeixement i prestigi internacional. Durant el període 2015-2020 el programa Superilles ha demostrat que a Barcelona és possible avançar cap a un espai públic més saludable, més just, més segur i que afavoreixi les relacions socials i econòmiques de proximitat.

Les actuacions de l'any 2016 al barri del Poblenou i, posteriorment, l'any 2018 al barri de Sant Antoni han posat de manifest que l'aplicació del model Superilla aconseguix reduir la contaminació atmosfèrica i acústica, disminuir l'accidentalitat i afavorir les relacions socials i l'activitat comercial. I no només als carrers en els quals s'ha intervingut sinó sobre un àmbit més ampli. En el cas de Sant Antoni, l'aplicació del model Superilla ha significat recuperar més de 23.000 m<sup>2</sup> d'espai per a usos socials i increment de verd urbà, mentre que la circulació de vehicles s'ha reduït prop del 10 % per a la totalitat de l'àmbit.

Consolidades les actuacions pioneres de Ciutat Vella i de Gràcia, nuclis històrics de Barcelona, que es poden considerar com les primeres Superilles de la ciutat, després d'acabar les actuacions en els àmbits del Poblenou i de Sant Antoni, i els àmbits d'Horta i d'Hostafrancs a punt d'acabar, s'ha començat una nova etapa, amb un canvi d'escala i de ritme en l'aplicació del projecte. En aquesta nova etapa, s'han iniciat nous àmbits d'intervenció impulsats/sol·licitats pels mateixos veïns i veïnes dels territoris, com els de la Sagrera sud, el Clot-el Camp de l'Arpa, el Farró i la Bordeta. I s'ha identificat l'àmbit central de l'Eixample com un espai prioritari d'intervenció, tant per la seva situació i condicions actuals com per la seva funció estratègica en la Barcelona metropolitana.

## RECUPERAR L'ESPERIT CERDÀ

L'Eixample de Cerdà ha estat i és un projecte essencial en la història de Barcelona. Ha guiat el desenvolupament urbà de la ciutat durant més de 150 anys des que va ser concebut l'any 1859. Durant aquest període però, s'ha pervertit en bona part l'esperit que el va originar. L'increment especulatiu de l'edificabilitat, la reducció dels espais lliures previstos i l'aparició massiva del cotxe han suscitat un teixit urbà amb unes condicions ambientals i de salut que disten molt de l'objectiu higienista que el va impulsar. La virtut, però, del projecte Cerdà és la seva capacitat d'evolucionar i en aquests moments necessita evolucionar una vegada més i adaptar-se als nous reptes ambientals i socials que les ciutats contemporànies encaren.

La dimensió de la xarxa viària a l'Eixample i una gestió que ha prioritzat la fluïdesa del pas de vehicles han promogut una densitat de trànsit molt elevada. Aparentment, l'Eixample pot semblar isòtrop, però ni formalment ni funcionalment no ho és tant. Porten molt més trànsit les vies horitzontals que les verticals; i si examinem bé el teixit, veurem que no tots els carrers tenen la mateixa connectivitat. El teixit de l'Eixample suporta tant trànsit de vehicles en sentit horitzontal en el seu tram central (més de 350.000 vehicles/

dia) com la ronda de Dalt i la ronda Litoral conjuntament (170.000 vehicles/dia cadascuna). Aquest factor és la causa principal de contaminació atmosfèrica a l'Eixample.

Les taxes de contaminació a l'Eixample superen els llistats recomanats per l'OMS. L'any 2018 la concentració mitjana anual de diòxid de nitrogen i micropartícules va ser, respectivament, de 54 µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> i 26 µg PM<sub>10</sub>/m<sup>3</sup>. Els llistats fixats per l'OMS són 40 µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> i 20 µg PM<sub>10</sub>/m<sup>3</sup>, respectivament. El trànsit, però, no només provoca contaminació atmosfèrica a l'Eixample sinó que també comporta alts índexs d'exposició al soroll. El 55 % de la població resident a l'Eixample està exposada a nivells de soroll superiors als 53 dB (llistat màxim recomanat per l'OMS). A més, l'Eixample és el districte més privat de verd, amb només 2,01 m<sup>2</sup> de verd públic disponible per habitant.

No obstant això, l'Eixample és també la zona més ben servida per les xarxes de transport públic metropolità, la qual cosa el converteix en el millor lloc per afavorir un canvi de comportaments de mobilitat. En aquest sentit, l'Eixample és un àmbit decisiu on és necessària una reforma ambiciosa per corregir els dèficits i impactes actuals a partir d'estratègies de reordenació de l'espai públic. Aquestes estratègies s'haurien de centrar a reduir el trànsit aprofitant el canvi modal envers el transport públic, la bicicleta i els VMP, disponibles aquí més que en qualsevol altre lloc de la ciutat.

Aplicar el model Superilla a l'Eixample de Cerdà ens permet definir una nova visió i projecte de futur mitjançant una nova lògica estructural. La reordenació de la mobilitat facilita generar un nou sistema d'espais públics i crear així més verd urbà i més espais pensats per a l'estada. En definitiva, dotarà l'Eixample d'espais públics més saludables i molts espais verds, garantint una vida urbana de qualitat.

Dels 61 carrers (34 verticals, 21 horitzontals i 6 diagonals) de la zona central de l'Eixample, es proposa transformar una superfície de 66 ha de la superfície total per aconseguir 21 carrers verds (1 de cada 3 carrers) i originar 21 places noves a les interseccions que ja han emprès la transformació. Es tracta de 33,1 km lineals de carrers reconvertits que comporten un increment de 334.750 m<sup>2</sup> (50,5 %) de l'espai públic per als vianants i un increment de 6,6 ha de zones verdes. Tota la població del districte pot accedir a aquestes noves places i carrers pacificats en una cobertura de 200 metres des de la seva residència. La nova estructura de carrers verds i noves places es converteix en una xarxa que prioritza i considera les necessitats de la vida quotidiana, connectant equipaments i comerços, espais verds i escoles.

El programa de Superilles a l'Eixample planteja recuperar els valors que defensava Cerdà, situant la salut pública i l'higienisme com a visió central, per rehabilitar i fer més eficient un teixit urbà que prioritzi la mobilitat saludable i acosti de forma equitativa els equipaments i els espais verds a tothom. Superilla incorpora la natura i adapta l'espai públic per poder fer front als impactes del canvi climàtic. És, per tant, una oportunitat excel·lent per transformar i reivindicar un dels espais icònics de la ciutat, i recuperar una visió urbanística admirada arreu del món.

A finals del 2020 es va convocar un concurs per escollir els equips que havien de redactar, en primer lloc, el nou model d'eix verd per implantar, i en segon, els projectes de la primera fase que consta de 4 eixos verds i 4 places. Les obres de la primera fase, que inclou 4 projectes d'eixos verds i 4 projectes de places, van començar l'agost del 2022 i es preveu acabar-les l'abril del 2023.

### UN NOU MODEL DE CARRER

Complementàriament a la dimensió estratègica i l'objectiu de canvi sistèmic a tota la ciutat, Superilla també proposa un nou model de carrer. Després de moltes dècades d'un model carrer condicionat per la presència abusiva del cotxe, la possibilitat de reduir l'espai que necessita obre una gran oportunitat per reconceptualitzar com han de ser els carrers i, sobretot, com han de funcionar. En essència, es tracta de treure el cotxe del centre, literalment i figuradament, incorporar el vector climàtic i situar les persones com a mesura de les decisions.

El nou model de carrer es fonamenta en la revisió i l'actualització dels dos factors que, tal com explicava Manuel de Solà-Morales, constitueixen la ciutat: el suport/la infraestructura, potenciant-ne el caràcter i el valor com a infraestructura ambiental, i la idea d'urbanitat, reforçant el caràcter de proximitat i enfortint els usos a l'espai públic. D'aquesta manera s'està introduint un nou tipus de carrer, un nou paisatge que també té la capacitat de desvetllar una nova urbanitat per a Barcelona.

El nou model de nou carrer parteix de 5 principis: el carrer com a infraestructura ambiental, com a promotor de les relacions de proximitat, com a espai d'innovació, com a espai identitari i patrimonial, i com a espai que garanteix l'accessibilitat i els serveis urbans.

El carrer és, en primer lloc, infraestructura. Un espai tridimensional que cal dissenyar incorporant la visió ecosistèmica i l'adaptació als impactes del canvi climàtic. Cal desenvolupar solucions basades en els processos naturals, introduint el factor temps, les relacions entre el verd, l'aigua, els paviments i les infraestructures, per maximitzar els serveis que ens poden oferir. Començant pel subsol, el carrer ha de ser un espai on fer una gestió del cicle de l'aigua més intel·ligent i més eficient. Ha de permetre incrementar el verd i l'arbrat i constituir una infraestructura verda urbana funcional, una xarxa d'espais diversos que contribueixen a la millora ecològica, social i ambiental. També ha de ser un espai que incorpori captació d'energia que afavoreixi un model energètic basat en l'eficiència, l'ús racional de l'energia i la generació renovable i local.

Els nous eixos verds han de ser uns carrers que enforteixin la idea de proximitat de la ciutat compacta i mixta que és Barcelona. Que fomentin les activitats a les plantes baixes i les relacions entre aquestes i l'espai públic. Es tracta d'una xarxa que enllaça espais verds, equipaments i comerços de proximitat de forma segura i amable per a les persones. Un nou carrer que també té espais d'estada confortables i ombrejats, espais

que fomenten la trobada, el repòs i el joc infantil. L'espai és inclusiu i té en compte la perspectiva de gènere, responent de manera específica a les necessitats de col·lectius diversos, amb una atenció especial als col·lectius més fràgils, com són els infants i la gent gran, principals usuaris per la seva necessitat d'inclusió i socialització, o les persones amb diversitat funcional.

Cal també promoure la innovació en el disseny dels nous carrers. Necessitem nous materials i solucions constructives d'acord amb els requisits socials ambientals. S'ha de prioritzar la reutilització de materials, com és el cas de les llambordes ja preexistents en els mateixos carrers. I s'ha d'avançar en nous materials de proximitat i de baixes emissions. En el marc dels programes, s'ha impulsat el disseny i la fabricació d'un nou panot que redueixi la petjada de carboni en el procés de fabricació i transport i alhora aporti nous requisits funcionals, com per exemple reduir la temperatura superficial o permetre construir paviments permeables.

Qualsevol projecte de transformació ha de tenir la capacitat de reconèixer els valors de les preexistències del lloc i l'habilitat d'integrar-los en el projecte. En el cas dels carrers, la permanència de l'arbrat existent, el reconeixement dels edificis patrimonials i equipaments actuals, o les singularitats de cada tram han de ser arguments clau en el disseny dels nous eixos verds.

El programa Superilles basa la seva proposta en la racionalització de la mobilitat i la jerarquització viària, no obstant això, cal garantir en tots els carrers l'accés del trànsit privat de residents, així com l'accessibilitat dels vehicles de serveis urbans i serveis d'emergències. També cal assegurar la càrrega i descàrrega de manera que s'ha de preveure l'espai destinat amb aquesta finalitat o dimensionar el pas per permetre l'aturada temporal. Ara bé, tots els vehicles han de conviure amb els usos principals: passeig, estada i joc. Per això, és imprescindible una reducció dràstica de la velocitat a 10 km/h.

### VIURE COL·LECTIVAMENT

Superilla s'ha d'entendre com un model amb visió i capacitat transformadora per a tota la ciutat. Un procés de canvi seqüencial del conjunt de carrers de tots els barris i districtes de la ciutat. L'aplicació del concepte Superilles defineix un nou mapa de Barcelona. Una nova manera de visualitzar la ciutat que integra i orienta totes les actuacions de transformació de l'espai públic de la ciutat. Actuacions com les transformacions en marxa a l'avinguda Meridiana, l'avinguda Diagonal o l'àmbit de Glòries, a Pi Margall i a la via Laietana, o al 22@.

Projectes que prioritzen la mobilitat sostenible i saludable, que fomenten una ciutat compacta, de proximitat i amable, i que incrementen el verd urbà i milloren les condicions ambientals, per fer de Barcelona una ciutat on viure col·lectivament, ara i en el futur.





41

RECUPEREM ELS NOSTRES  
CARRERS: CINQUANTA ANYS  
CREANT ESPAI PER A  
LES PERSONES

SAMUEL I. SCHWARTZ  
NOVA YORK

48

LA SALUT COM  
A MOTOR DE CANVI

#ESCOLTA I RESPIRA

# 01

72

BARRIS A VELOCITAT  
HUMANA

#MOU-TE ACTIVAMENT

92

LA TRANSICIÓ ECOLÒGICA  
A LA CIUTAT

#ACLIMATA'T



# L'ORIGEN DE LES SUPERILLES

DE LA TEORIA A LA PRÀCTICA





## RECUPEREM ELS NOSTRES CARRERS: CINQUANTA ANYS CREANT ESPAI PER A LES PERSONES

### SAMUEL I. SCHWARTZ

Excomissionat de trànsit de Nova York  
i fundador de Sam Schwartz Engineering

### DAVID KANER

Comunicació a Sam Schwartz Engineering

Un port important. Un pol històric del comerç i la indústria. Un destí del turisme global. Encara que siguin molt diferents, Barcelona i Nova York tenen nombrosos punts en comú. Una de les qüestions a què s'enfronten des de fa dècades és què cal fer amb el cotxe. A totes dues poblacions, més que un debat d'enginyeria, s'ha reflexionat al voltant de per a què i a qui serveixen les ciutats. Des de la Ciutat Comtal fins a la ciutat que no dorm mai, la manera de respondre aquestes preguntes serà decisiva per al futur dels centres urbans.

He pogut seguir aquest debat a Nova York en primera fila durant més de mig segle, he vist com el pèndol basculava des d'un creixement sostingut de les autopistes cap a un consens cada cop més ampli sobre els perills que suposa el vehicle privat a les ciutats, per a la salut i per al planeta.

Alhora, he descobert que la gestió de l'espai públic no és tan sols un problema d'enginyeria, sinó que cal unir els camps del disseny, la regulació i la política. El progrés no és un camí planer. El poden fer costerut, o fins i tot impracticable, els conductors ofesos, els grups d'interès i els canvis a l'alcaldia. Tot i això, s'està avançant cap a un espai urbà que prioritza les persones i no els vehicles. Una transformació molt desitjada.

«Gasós, letàrgic i impenetrable», així és com definia la revista *Fortune* l'aire de Nova York l'any 1946, quan feia menys d'un any que s'havia acabat el racionament de gasolina de l'època de guerra. Gairebé 400.000 vehi-

cles embussaven els carrers de Manhattan entre setmana. Aquesta xifra es doblaria al llarg dels següents 45 anys. A mitjans del segle xx, la ciutat va expandir la xarxa viària sense treva, mentre deixava que el transport



públic es deteriorés. Entre el 1924 i el 1965, el nombre de carrils de circulació per entrar a Manhattan va augmentar de 68 a 120, mentre que del final dels anys quaranta a la meitat dels setanta els passatgers de metro es van reduir a la meitat. La construcció de noves autopistes va partir en dos els barris arreu de la ciutat, amb un impacte molt més devastador en barris pobres i racialitzats.

El 1971, quan vaig entrar al Departament de Trànsit de Nova York, era obvi que l'època daurada del vehicle privat estava tenint greus conseqüències. L'any anterior s'havia celebrat el primer Dia de la Terra i el paradigma polític estava canviant, cada vegada hi havia una consciència ambiental més gran. Aquests valors van rebre el suport de les més altes instàncies del govern de l'Ajuntament amb John Lindsay, un alcalde jove i dinàmic, que ens va encomanar la tasca d'adaptar Nova York perquè fos una ciutat més apta per al transport públic, la bicicleta i les persones vianants.

Algunes de les mesures que vam prendre canviarien la ciutat per sempre i serien les bases d'altres transformacions els anys següents. El tancament als cotxes del Central Park i el de l'avinguda Prospect els caps de setmana i entre setmana a l'estiu va ser molt ben rebut i, després de dècades de reclamacions, els parcs es van tancar permanentment als vehicles l'any 2018. Es va mantenir una zona d'exclusivitat per al transport públic a Fulton St., un gran eix comercial de Brooklyn, mentre que s'abandonaven altres projectes similars arreu del país. Fa poc, el meu estudi ha ajudat a crear un pla que situa aquesta zona al centre d'una xarxa molt més gran d'espais prioritaris per a vianants i

carrers amb poc trànsit al barri que l'envolta.

Altres esforços, que presagiaven algunes de les iniciatives més innovadores d'avui dia, van ser rebutjats per part de l'oposició. La proposta més ambiciosa va ser la creació de la Zona Vermella (*Red Zone*) que prohibia l'entrada de cotxes a Midtown Manhattan entre les 10h i les 16h els dies feiners. Aquesta mesura no va tirar endavant. En canvi, sí que ens van donar permís per gravar amb un peatge els ponts que connectaven Manhattan amb la resta de la ciutat — una llei que mai no va entrar en vigor perquè el Congrés la va tombar—. Més endavant, un pla de menys abast per pacificar el carrer de Broadway entre Times Square i la plaça Herald tampoc va reeixir per l'oposició d'un gran magatzem. Dècades després aquest projecte sí que tindria èxit.

El 1980 el nou alcalde, Ed Koch, em va ascendir a comissionat assistent de Transport. En aquell moment, Nova York va patir un dels daltabaixos de mobilitat més importants de la seva història: una vaga del transport públic d'onze dies. Vaig ser el responsable d'articular la resposta de la ciutat. Vam habilitar carrils bus a l'avinguda Madison, vam construir carrils bici segregats per les artèries principals i vam prohibir l'accés de vehicles ocupats per una sola persona als ponts d'entrada a Manhattan —la primera vegada que Nova York aplicava una mesura així contra el trànsit—. Aquestes mesures van ser elogiades per prevenir la congestió i em van fer guanyar la posició de comissionat de Trànsit de la ciutat.

Però, quan vam intentar fer permanents aquestes accions, l'èxit va ser relatiu. Vam poder mantenir els carrils bus. Però l'alcalde va manar desmantellar els carrils bici



pocs mesos després, al·legant que hi havia hagut queixes, i un jutjat va aturar les restriccions dels ponts.

Després d'aquesta etapa, l'interès per experimentar de l'Ajuntament es va desinflar. Les dues administracions que van agafar el relleu de Koch, que oscil·laven entre la indiferència i l'hostilitat, deixarien clar com és de necessari un lideratge compromès amb la transformació urbana per aconseguir canvis.

Malgrat això, alguns projectes sí que van tirar endavant. El més rellevant va ser l'auto-

pista West Side que vorejava el riu Hudson. El 1973 es va haver de tancar perquè se'n va ensorrar un tram. Al Departament de Trànsit vaig ser el responsable de revisar-ne les conseqüències. El resultat ens va sorprendre: els 80.000 vehicles que la feien servir no van congestionar els carrers de la ciutat; al contrari, molts conductors van decidir no

Times Square és un dels espais més emblemàtics del món on s'ha fet servir l'urbanisme tàctic per pacificar el trànsit.

Font: New York City Department of Transportation



desplaçar-se o fer-ho en transport públic. Va ser un dels primers indicadors quantitatius que ens va permetre demostrar que construir nous carrils *augmenta* la circulació de cotxes, mentre que reduir-los fa que la gent agafi menys el cotxe, una informació crucial que apuntala tots els esforços de pacificació.

Tanmateix, el primer pla per substituir l'autopista era construir-ne una de nova amb sis carrils, soterrada sota 95 ha de residus d'abocador, a sobre de les quals es construiria obra nova. Qui ho va aturar va ser un peix. El 1982, un jutge va dictar que el Cos d'Enginyers de l'Exèrcit dels Estats Units no havia tingut en compte l'impacte del projecte sobre el llobarro atlàntic ratllat, fet que, sumat a altres violacions de lleis ambientals, va parar les obres.

Així doncs, l'alternativa guanyadora va ser un passeig fluvial que va reduir la barreira entre la ciutat i el riu. Les obres van acabar a principis dels anys dos mil. Es va aprofitar la riba del riu per fer-hi un parc que va suposar l'agregació més gran d'espai verd a la ciutat des de Central Park. Allà es troba el carril bici amb més circulació de tot el país.

A la meitat dels dos mil va haver-hi el següent canvi rellevant quan l'alcalde Michael Bloomberg va anomenar Janette Sadik-Khan comissionada del Departament de Transport. En aquesta etapa de sis anys amb una urbanista creativa al capdavant del Departament, la ciutat va aconseguir convertir 72 ha de carreteres. El resultat van ser gairebé 16 ha de places, bancs públics i espais per a vianants, a més de 587 km de carrils bici.

Es van implementar més de vint zones 30 (*Slow Zones*) en diferents ubicacions i un pro-

grama participatiu de reducció de la velocitat de circulació amb elements de seguretat en una àrea delimitada. A més, es va posar èmfasi a protegir els usuaris més vulnerables, amb millores al voltant d'escoles i casals de gent gran. Els resultats van ser increïbles: la taxa de mortalitat en atropellaments va disminuir un 30 % entre el 2001 i el 2013.

El projecte més emblemàtic d'aquest període és la pacificació de Times Square, que va tornar a ser protagonista després de caure en l'oblit als anys setanta. La «cruïlla del món» durant anys va estar en el punt de mira de totes les polèmiques sobre com recuperar espai públic a la part més turística de la ciutat (això em fa pensar en els debats sobre redissenyar la Rambla de Barcelona). L'experiència novaiorquesa demostra els avantatges de provar idees amb materials temporals i de fer canvis progressius. El 2009 es van tancar al trànsit cinc illes de Broadway amb pilones i taules i cadires senzilles per oferir espais d'estada.

Les noves places que es van crear van ser tot un èxit i oferien una experiència inèdita a un espai urbà icònic. Al llarg dels anys següents, es va continuar transformant la zona amb panots distintius, bancs de granit i espais reservats per a activitats comercials i per a la circulació de vianants que van alleugerir les aglomeracions habituals. Les persones vianants van guanyar més de 10.000 m<sup>2</sup> d'espai i els accidents de trànsit es van reduir dràsticament. El teixit comercial local va rebre positivament els canvis perquè l'augment dels desplaçaments a peu a la zona va consolidar el carrer com un eix comercial valuós.

A més, va millorar la descongestió del trànsit. Broadway és un eix diagonal que



trenca la trama quadricular i per això, quan es va tancar al trànsit, els carrers del voltant van guanyar fluïdesa (els esforços per reduir el trànsit a la Diagonal de Barcelona amb la construcció del tramvia segueixen la mateixa lògica). Més endavant, s'han anat tancant als vehicles més illes de Broadway. Cada cop sembla més un parc lineal al cor de Manhattan.

Els esforços per reduir l'espai als vehicles van tenir una incidència real en l'ús del cotxe. Mentre que la població i els llocs de feina van créixer, el nombre de vehicles que entren al centre de negocis de la ciutat va disminuir de 776.000 el 2010 fins als 705.000 el 2017. Malauradament, també va haver-hi tendències contràries: la popularització dels

vehicles compartits va duplicar el nombre de trajectes en vehicles de lloguer durant el mateix període. A més a més, durant aquests anys també va augmentar el repartiment en camions impulsat per Amazon i altres botigues en línia. Així doncs, la velocitat mitjana de circulació es va reduir de 14,6 km/h el 2010 a 11,4 km/h set anys després, cosa que indica més embussos.

Llavors, el 2020, la pandèmia va provocar el canvi modal més gran que he vist mai. En un primer moment tota la mobilitat va caure dràsticament, però es va notar més en el transport públic perquè moltes persones el van deixar de fer servir per por del virus, malgrat que ara s'ha demostrat que no hi havia tant de perill com en altres espais. A mitjan 2022, l'ús del vehicle privat se situava a nivells pre-pandèmics i el dels camions havia augmentat un 110 % respecte al volum del 2019. En canvi, l'ús del transport públic representava menys de dos terços del que havia arribat a ser abans de la pandèmia.

Un augment de l'ús del vehicle privat seria un entrebanc enorme en la lluita contra el canvi climàtic. El transport és l'activitat que més contribueix a les emissions de gasos amb efecte hivernacle als Estats Units. L'ús elevat del transport públic a l'Estat de Nova York fa que sigui un dels Estats amb menys emissions de transport *per càpita* en tot el país. Tot i això, el transport provoca gairebé la meitat d'emissions de CO<sub>2</sub>, una dada que ha crescut els últims anys.

Les conseqüències per a la salut són molt greus. A causa de l'increment de vehicles de dimensions més grans i de la conducció temerària, la taxa de mortalitat per accidents de trànsit als Estats Units ha revertit una llar-

Carril bici al Hudson River Park, espai que ocupava l'antiga autopista West Side, reconvertida en parc lineal.

Font: Liz Albroy Photography. iStock

ga tendència a la baixa. A Nova York, s'ha incrementat un 33% del 2018 al 2021. No tots els barris es veuen afectats de la mateixa manera. Als barris on viu una població pobra i racialitzada, la taxa d'hospitalització de vianants per accidents de trànsit sol ser molt més alta que en barris majoritàriament rics i blancs.

Aquesta distribució desigual també es troba en altres problemes causats pels cotxes, com ara la contaminació acústica, que cada cop més investigadors determinen com un factor de risc de diverses malalties. Trobem la mateixa desigualtat en la contaminació de l'aire. Els nivells de partícules produïdes pel trànsit amb diàmetre inferior a 2,5 micres (PM<sub>2,5</sub>) són un 50% més elevats en barris pobres. Les PM<sub>2,5</sub> contribueixen a una de cada vint morts a Nova York, és a dir, 2.300 morts anuals.

Està clar que la ciutat pot donar una millor resposta. Els nous usos que es van donar als carrers arran de la pandèmia mostren el camí que cal seguir per implementar canvis a llarg termini. Més de dotze mil establiments van participar en el programa de restaurants oberts (*Open Restaurants*) que permetia posar terrasses a les calçades. Ara, la ciutat està tramitant la regulació definitiva del programa, que va suposar un salvavides per als restaurants, però que alhora va crear problemes d'accessibilitat, de sanejament i de congestió del trànsit.

La iniciativa de carrers oberts (*Open Streets*), que tancava completament el pas als vehicles, ha passat a ser permanent. I ha demostrat ser transformadora per a molts barris, però mantenir-la ha estat complicat. El *The New York Times* fa poc ha desco-

bert que la iniciativa ha passat de disposar de 133 km a uns 20 km. En general, aquests canvis han estat ben rebuts per la ciutadania, excepte, com era d'esperar, pels conductors, que s'hi han oposat amb contundència.

Un peatge de congestió —que no va reeixir durant la meua trajectòria, ni tampoc durant el Govern de l'alcalde Bloomberg— seria la millor manera de resoldre el problema del trànsit: així els conductors haurien de pagar una part molt important del cost ambiental i social real que té el vehicle privat. El pla actual, que no entrarà en funcionament fins a finals del 2023, farà pagar els conductors que entrin al centre de negocis de la ciutat. Les persones amb mobilitat reduïda i els vehicles d'emergència en quedaran exempts i les persones amb pocs ingressos tindran bonificacions fiscals per compensar el peatge.

Es preveu que el pla recapti 1.000 milions de dòlars per millorar el transport públic i redueixi els vehicles que entren al centre de negocis de la ciutat entre un 15 i un 19%. La qualitat de l'aire milloraria i els horaris del servei de bus serien més fiables.

Penso que la disminució de l'ús del cotxe deixaria espai polític per a més intervencions, incloent-hi mesures dràstiques com la transformació d'autopistes. A part del cas de West Side hi ha hagut altres intents de reduir l'impacte de les autopistes a Nova York. Els 2 km de l'autopista Sheridan es van convertir en un bulevard el 2019, i el 2021 en un tram de la Brooklyn-Queens es van reduir els carrils de tres a dos per augmentar-ne la vida útil.

Entre els projectes que s'estan estudiant, el que està més desenvolupat és el cobriment de l'autopista Cross Bronx, que divideix en dos el barri més pobre de la ciutat



i causa l'índex d'hospitalització per asma més alt de tot l'Estat. Cobrir amb parcs aquestes autopistes, o eliminar-les directament, seria un pas important per millorar els problemes ambientals i de salut d'un sistema de transport que depèn massa dels vehicles de motor.

Les noves tecnologies també poden ajudar a pal·liar la crisi de mobilitat, però només si s'implementen estratègicament. Els cotxes elèctrics, per exemple, poden reduir la contaminació de l'aire, però no suposen cap canvi substancial en la seguretat o la sostenibilitat viària. Les opcions de mobilitat a petita escala, des de bicicletes elèctriques fins a bicitaxis, es desenvolupen ràpidament i és probable que millorin el transport urbà personal (tot i que em preocupa que les persones que fan servir aquestes opcions siguin les que abans anaven en metro, cosa que deixaria el servei encara més infrafinançat).

Els vehicles autònoms encara podrien empitjorar les coses, ja que conduir seria més còmode i econòmic si es despleguen

Carrer Fulton, eix comercial amb prioritat per a vianants i amb una zona d'exclusivitat pel transport públic.

Font: Adams Boerum. Wikimedia Commons

com a vehicles personals. En canvi, els usos compartits són més encoratjadors; les llançadores autònomes podrien ser una opció econòmica i fiable per transportar persones en barris de poca densitat o des dels suburbis a les estacions de transport públic. Però hem de seguir tocant de peus a terra. Totes aquestes noves tecnologies encara s'han d'avaluar per veure com contribueixen a l'equitat, la seguretat i la sostenibilitat.

És a dir, ens trobem en un punt d'inflexió en la gestió dels nostres carrers. Veure com cada cop hi ha més consciència sobre el perill dels cotxes i l'expansió desigual, però persistent, de l'espai per a les persones em fa mantenir l'esperança. Però, com he vist al llarg de la meua trajectòria professional, ningú no assegura que aquestes mesures perdurin en el temps. És vital valer-se d'un sentit de l'experimentació per deixar que els canvis tinguin temps de generar un impacte i de guanyar suport. El lideratge també és essencial per implementar i defensar iniciatives que potser d'entrada no són populars i anar-les consolidant amb el temps.

Això significa escollir governs municipals que estiguin a favor de vianants, bicicletes i transport públic. Però construir i aconseguir aquests avenços no és només una responsabilitat de les altes institucions. Cal que tothom s'hi posi: des d'activistes que reclamen transformacions, fins a urbanistes i enginyers com jo mateix, sovint fent feina de formigueta per defensar un millor disseny, passant per gent normal que exigeix barris més habitables.

És evident el què està en joc. Ens cal lluitar per assolir millors illes, millors ciutats i un món millor. Ens veiem als carrers!



# LA SALUT COM A MOTOR DE CANVI

#ESCOLTA I RESPIRA

La gènesi de les superilles a la ciutat de Barcelona és inseparable de la planificació de l'Eixample. El seu lligam no només existeix en l'àmbit conceptual, sinó que hi ha una estreta relació entre forma urbana i salut. A mitjans del segle XIX, la pulsó higienista va ser la força motriu de l'Eixample de Cerdà i, un segle més tard, els problemes ambientals i les seves conseqüències en la salut van entrar en l'agenda política i van començar a ser determinants en la nostra manera de fer ciutat. El concepte de superilla a Barcelona ha estat una resposta a aquests reptes.

Entre els problemes ambientals de la ciutat destaca la qualitat de l'aire, per la seva influència en la salut. No és difícil traçar un fil entre la preocupació higienista per l'aire que es respirava a la Barcelona sobredensificada de Cerdà i el que implica la contaminació atmosfèrica de la ciutat actual. Aquest factor exerceix un paper cabdal en el relat sobre les polítiques urbanístiques i de mobilitat.

Aquest capítol revisa l'origen de les superilles a Barcelona: des de les primeres experiències de pacificació de Ciutat Vella, a inicis dels anys noranta del segle XX, a l'entrada del concepte de superilla en les eines de planificació de la ciutat, durant els anys 2000, vinculat al procés de l'Agenda 21 i al naixement de l'Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona. I com a partir d'aquest projecte, ideat per al conjunt de Barcelona, en van sorgir el 2005 les primeres aplicacions pràctiques: les superilles de Gràcia. A més, aquest apartat també evidencia el fet que la recuperació d'espai públic disponible està relacionada amb la planificació de Cerdà, base del pensament urbanístic contemporani.

## CERDÀ, HIGIENISME I SUPERILLES

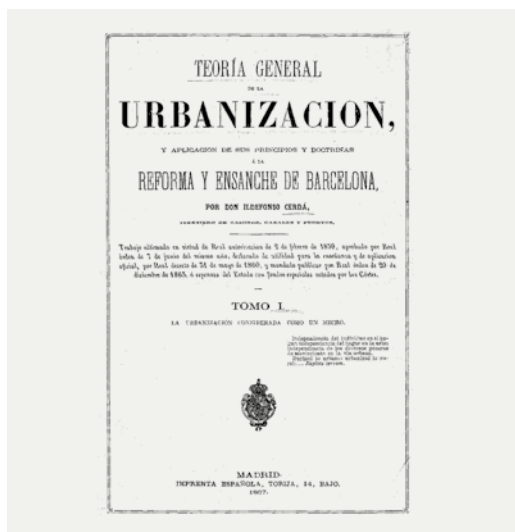
La salut ha determinat la urbanització de les ciutats des de l'antiguitat i el procés de concepció de l'Eixample Barceloní per part d'Ildefons Cerdà n'és un dels millors exemples. La inspiració que Cerdà va extreure de la medicina, una disciplina aliena a la seva, l'enginyeria, i llavors immersa en un procés de canvi radical, va ser fonamental per al disseny de la ciutat. L'higienisme és l'argument central de la seva obra escrita, que vinculava mortalitat i densitat, sobretot a causa de les grans epidèmies, ocasionades per la contaminació atmosfèrica provinent dels efluis de l'aire. A partir d'aquests preceptes, Cerdà estableix la necessitat moral de fer unes ciutats més saludables per a totes les classes socials que les habiten.

### «NO PUEDE ESTO LLAMARSE VIVIR»

En matèria de condicions d'habitabilitat, la inspiració directa de Cerdà va ser la publicació del *Traité d'hygiène publique et privée* de Michel Levy, síntesi de les recerques impulsades a França a causa de les epidèmies del còlera del 1830. A partir de llavors va accedir als càlculs sobre les necessitats d'aire respirable per a les persones. L'obra de Levy recull reflexions sobre les teories miasmàtiques, que formaven part del debat científic abans de les teories dels gèrmens, i estableix que: «Els vapors que es desprenen de la superfície humana es barregen amb l'aire i s'hi dissolen; són acompanyats per matèries animals que no triguen gaire a comunicar mala olor a l'aire. I aquestes matèries són, sense discussió, la causa més poderosa d'insalubritat».<sup>1</sup>



Carrer d'en Malla, desaparegut amb l'obertura de la via Laietana (1908), prevista per Cerdà.  
Font: Adolf Mas Ginestà. Arxiu Fotogràfic de Barcelona



Portadeta de l'emblemàtica obra de Cerdà, *Teoría General de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas en la reforma y ensanche de Barcelona*, 1867.  
Font: Fundació Ignacio Larramendi



Per als higienistes les altes densitats urbanes eren un factor negatiu, a causa de la concentració i la circulació de gasos produïts per les activitats i de miasmes animals de procedència variada. Això es combinava amb la creença en la toxicitat dels miasmes generats per les mateixes persones en l'acte de respirar, cosa que indicava problemes per resoldre a la ciutat i al carrer, però també dins dels habitatges. Cerdà recomanava que Barcelona, vuit vegades més densa que Londres i amb el doble de mortalitat a l'època, adoptés en el futur una densitat similar. Aquests càlculs li servien per argumentar el seu Eixample, enllaçar la vella ciutat amb els pobles i suburbis del pla i obtenir una pauta general d'urbanització del territori.

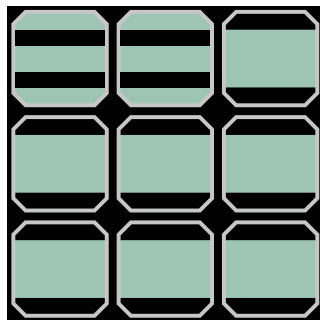
Una altra de les premisses higienistes era que l'amplada del carrer havia de ser més gran que l'altura dels edificis. Levy va proposar que cada persona havia de disposar de 40 m<sup>2</sup> de ciutat. En aquell moment, a cada ciutadà de Barcelona li corresponien, tan sols, 13,5 m<sup>2</sup>.

El càlcul començava a les llars, amb habitacions que havien de tenir una quantitat d'aire suficient per garantir la salut (l'anomenada teoria del "cub atmosfèric"); continuava amb l'organització de la malla de carrers, en la direcció dels vents dominants i amb una amplada suficient per rebre la llum del sol,

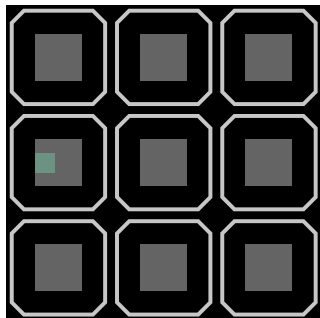
Plànol de l'Eixample original, Barcelona, 1860.  
Font: Ajuntament de Barcelona



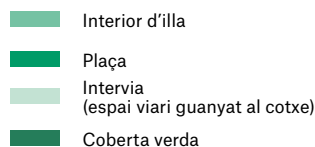
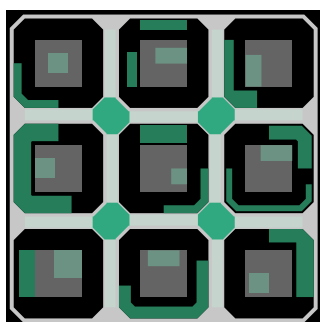
**Cerdà 1859**  
Espai verd  
34,8 %



**Eixample actual**  
Espai verd  
0,6 %



**Espai potencial a l'Eixample**  
Espai verd  
35,8 %



i es completava amb una generosa provisió d'espai verd al seu conjunt. El vincle entre densitat i mortalitat era la justificació principal per a la reforma de la ciutat i per a la creació d'un espai urbà saludable per a tota la població. I el crit de «Abajo las murallas», en referència a la insalubritat de la ciutat antiga, esdevenia en Cerdà un reflex de la seva consciència vinculada al socialisme utòpic. És a dir, el cristianisme entès en aquesta clau i amb una clara inspiració ambientalista i de salut pública. Així es fa palès en la seva obra, on escriu sobre les llars sobredensificades de Barcelona: «En dichas casas no penetra la luz que todo lo vivifica, no se encuentra espacio suficiente para moverse y, lo que es más todavía, ni siquiera aire para respirar. No puede esto llamarse vivir en casas sometidas a las reglas que, especialmente en beneficio de la salud pública, establece la civilización».² I a més, indica que calia aplicar «en las casas que hayan de servir para la clase rica, lo mismo que en las que se destinan a la clase obrera, una disposición tal que corresponda a lo que el sentimiento cristiano y la cultura de nuestra época reclaman».³

#### CERDÀ I LES SUPERILLES

La provisió d'espai verd que preveia Cerdà inicialment era molt superior a aquella que es va acabar executant. Aquest fet es va produir per diversos motius, entre els quals destaca l'especulació urbanística. Així doncs, la política de superilles es desenvolupa en el marc urbà que coneixem en l'actualitat, fruit de l'acumulació de molts processos urbanístics històrics.

Avui en dia, l'organització en un esquema de superilles permetria alliberar una

Comparativa de l'espai verd (% m² sòl) en una superilla tipus.

Font: Rueda, S., *Regenerando el Plan Cerdà. De la manzana de Cerdà a la supermanzana del urbanismo ecosistémico*, 2020

**Pla Cerdà 1863**  
Espai verd  
767,1 ha



**Eixample 2017**  
Espai verd  
171,2 ha



**Eixample + superilles PMU 2013-2018**  
Espai verd  
403,7 ha



Comparativa de la superfície verda en l'àmbit del Pla Cerdà.

Font: Rueda, S. *Regenerando el Plan Cerdà. De la manzana de Cerdà a la supermanzana del urbanismo ecosistémico*, 2020

Següent pàgina: Eixample. Zona del carrer Aragó amb Balmes. La densificació actual de l'Eixample només pot ser corregida recuperant els carrers per a la vida urbana. El verd ha de colonitzar terrats i interiors d'illa.  
Font: Orbon Alija. iStock







quantitat d'espai d'estada i verd semblant al planificat per Cerdà en un inici, a partir de la conversió d'un nombre important de carrers en eixos verds, dotats d'abundant vegetació i complementats en el cas de l'Eixample amb l'increment de patis interiors i de cobertes verdes. El resultat és aquest per un conjunt d'illes (superilla tipus) però també si s'avalua pel conjunt de l'àmbit del Pla Cerdà, segons es pot calcular a partir de l'esquema de superilles aprovat al PMU 2013-2018.

Per a les illes, Cerdà va proposar una relació entre l'ocupació del sòl verd i de l'edificat amb la que s'obtenia un 34,8 % de superfície verda en una àrea de 16 ha (9 illes de l'Eixample). L'Eixample actual va ocupar tot l'espai dedicat al verd urbà, es van elevar les alçades dels edificis i es varen ocupar la gran majoria dels interiors d'illa. La superilla, en la seva concepció inicial, té la intenció de restablir en bona mesura el verd urbà i reequilibrar la dicotomia entre relació i aïllament proposada per Cerdà. Potencialment es podria ocupar amb verd el 35,4 % d'una superilla tipus si se suma el verd de l'espai públic, 1.500 m<sup>2</sup> a l'interior de les illes i el 30 % de les cobertes, com es pot veure als esquemes anteriors.<sup>4</sup>

A Barcelona, abans de la formulació del model de superilles, ja es van començar a recuperar interiors d'illa amb la finalitat de guanyar espai verd públic a l'Eixample, una necessitat imperiosa en un districte que encara avui té la quantitat d'espai verd per càpita més baixa de la ciutat (2,01 m<sup>2</sup>/hab.). La recuperació d'interiors d'illa, amb èpoques de diferent intensitat, ha estat una política constant des del 1987.

## CONTAMINACIÓ, SALUT PÚBLICA I SUPERILLES

Al segle XXI la pulsó higienista per fer una ciutat més saludable quant a l'aire que respira la població s'ha desplaçat, i no sense motius, a la prevenció de la contaminació atmosfèrica. Avui en dia aquest aspecte determina la manera en què s'intervé sobre l'espai públic i com es fa ciutat.

Durant el segle XX les fonts, la naturalesa i la distribució de la contaminació atmosfèrica han canviat substancialment, de la mà dels canvis de la societat industrial i postindustrial. Progressivament s'ha reduït l'emissió de partícules de diòxid de sofre (SO<sub>2</sub>), procedent de la combustió del carbó per a usos domèstics i industrials, i ha augmentat la d'òxids de nitrogen i partícules provinents dels vehicles de motor.

A principis dels anys noranta ja es constata que la principal font de contaminació atmosfèrica a Barcelona eren les emissions dels cotxes. Un estudi sobre la proporció de partícules en suspensió en l'aire a la ciutat, dut a terme el 1993,<sup>5</sup> mostrava que els gasos emesos pels vehicles a motor eren responsables d'un 35 % del total de partícules, mentre que l'activitat industrial i altres focus de combustió (calefaccions) aportaven només un 1%. Avui la contribució dels vehicles encara és superior.

## EVOLUCIÓ DE LA CONTAMINACIÓ I EFECTES EN LA SALUT

L'interès sobre els efectes en la salut de la contaminació atmosfèrica va de bracet de l'aparició de l'ambientalisme, inicialment lligat a l'esfera científica. Durant els anys se-

tanta i vuitanta aquest interès se centrava en els efectes dels nivells extrems de contaminació; encara no s'havia estudiat l'exposició a nivells més baixos de contaminants de forma constant. En aquell moment es pensava que amb els nivells de contaminació existents a l'aire de les ciutats no hi havia risc per a la salut. No obstant això, durant la segona meitat dels vuitanta i noranta comencen a aparèixer estudis, als Estats Units, que mostren efectes adversos en nivells de contaminació que complien els estàndards establerts llavors.

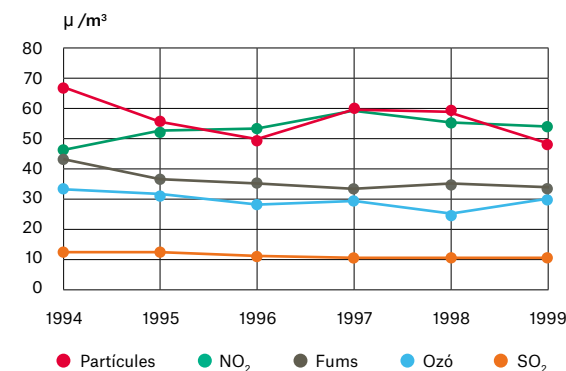
L'any 1993 Barcelona va entrar en un projecte finançat per la UE<sup>6</sup> amb l'objectiu d'investigar si hi havia conseqüències adverses per a la salut amb els nivells de contaminació atmosfèrica de les ciutats europees. En el projecte hi van participar quinze ciutats de deu països. Tots els contaminants estudiats (partícules, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub> i ozó) es van associar a efectes a curt termini en la mortalitat total, de causa respiratòria i cardiovascular. Les partícules i l'ozó es van associar amb admissions hospitalàries per motius respiratoris. D'altra banda, els increments en els nivells d'NO<sub>2</sub> es relacionen amb admissions per asma.

En aquest camp a Barcelona cal destacar el paper de l'Agència de Salut Pública (ASPb), que com a institució científica alertava dels perills de la contaminació atmosfèrica molt abans que aquesta qüestió entrés en l'agenda política de la ciutat. A finals dels noranta les evidències científiques sobre els efectes en la salut dels nivells extrems de contaminació atmosfèrica eren conegudes, però no tant els estudis sobre les afectacions generals sobre la salut pú-

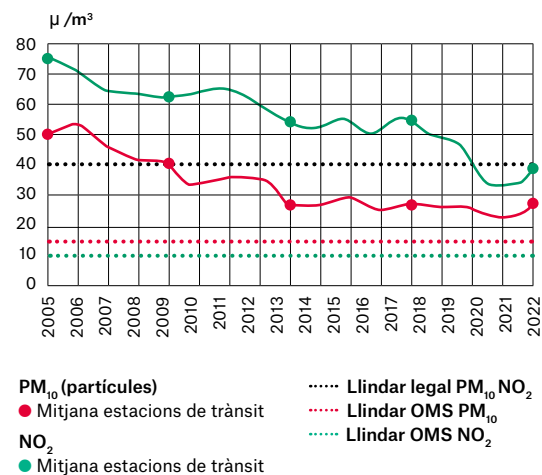
blica. El llavors Institut Municipal de Salut Pública, molt al dia en la literatura científica del moment, ja alertava dels problemes potencials a gran escala: «Encara que els riscos relatius associats a la contaminació atmosfèrica són baixos, el fet que tots els ciutadans hi estiguin exposats de forma permanent fa que la contaminació atmosfèrica pugui representar un important problema de salut pública amb una magnitud que depèn de la grandària de la ciutat».<sup>7</sup>

Avui el consens científic és que la contaminació atmosfèrica és el principal problema de salut pública de Barcelona.

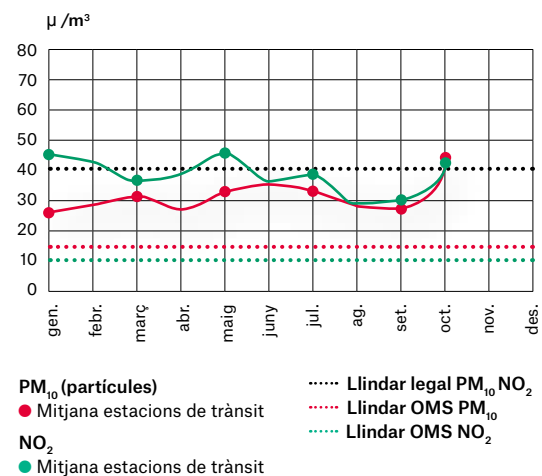
Era un moment previ a l'existència de legislació europea sobre qualitat de l'aire (les primeres directives no arribarien fins al 1996), i l'ASPb es feia eco dels resultats del projecte europeu començat el 1993, amb Jordi Suñé, on ja s'alertava que: «En bona part dels estudis s'observa associació entre la contaminació atmosfèrica i la salut, fins i tot a nivells que estan per sota dels estàndards considerats com a segurs per les



Evolució dels nivells de contaminació atmosfèrica a Barcelona (1994-1999). Mitjanes anuals. Font: Informe de l'ASPb 1999



**Evolució dels nivells de contaminació atmosfèrica a Barcelona (2005-2022). Mitjanes anuals.** Elaboració pròpia a partir de dades de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica. Font: Contaminació Barcelona



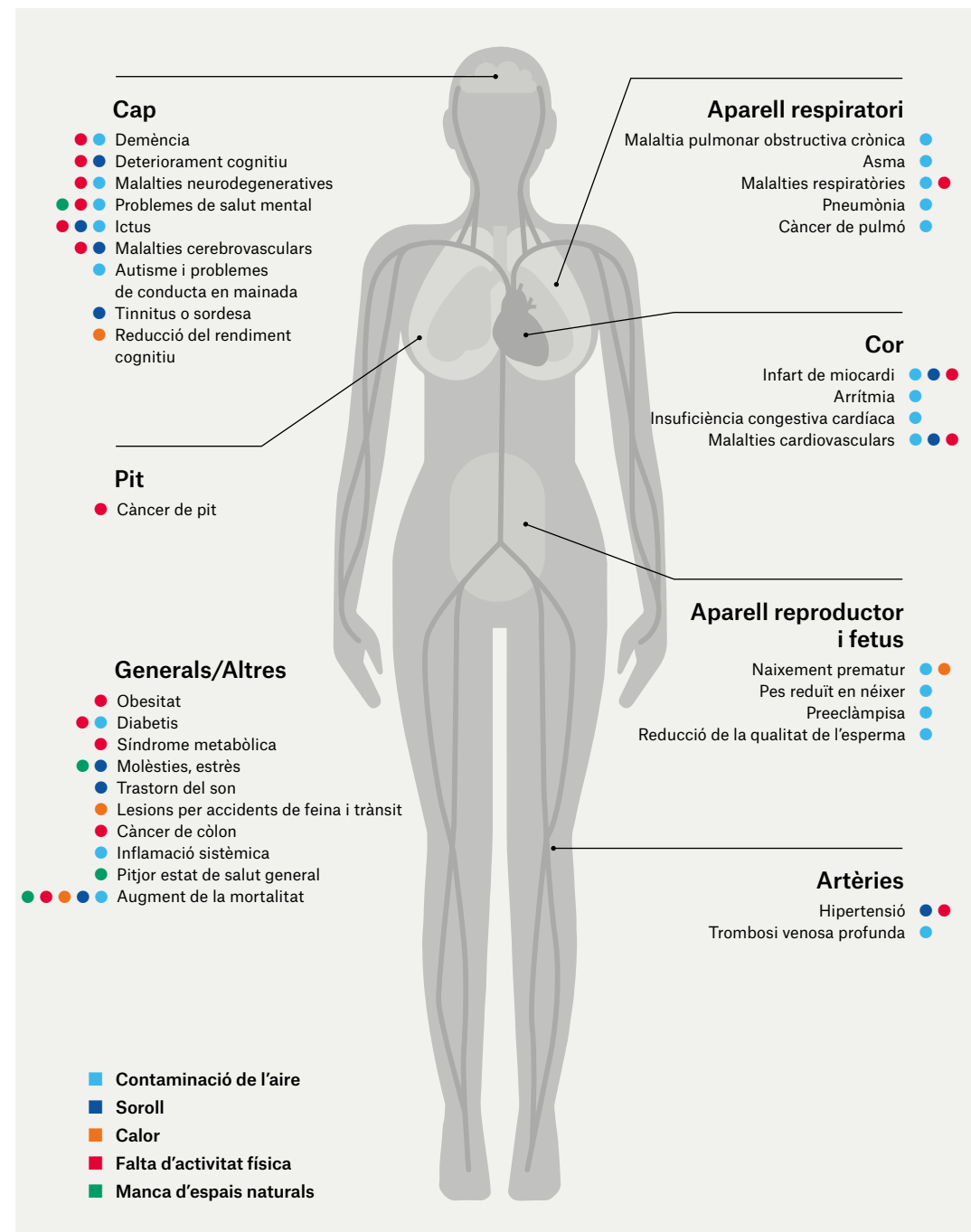
**Evolució dels nivells de contaminació atmosfèrica a Barcelona (2022). Mitjanes mensuals.** Elaboració pròpia a partir de dades de la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica. Font: Contaminació Barcelona

agències internacionals. A més a més, especialment en el cas de les partícules, quan s'examina la relació dosi-resposta entre els nivells de contaminació i els indicadors de salut, no es troba evidència d'un llindar per sota del qual no s'esperen efectes adversos».

En aquells moments l'ASPB constatava que durant els darrers anys la qualitat de l'aire a la ciutat havia millorat significativament i que els indicadors tradicionals llavors en el mesurament de la contaminació atmosfèrica, SO<sub>2</sub> i fums, més lligats a l'activitat industrial, havien assolit nivells força baixos i que els resultats preocupants s'obtenien ara amb els indicadors d'NO<sub>2</sub>, partícules i ozó troposfèric (avui en dia els contaminants de referència). Ja hi començava a haver una preocupació per les partícules més fines, que per la seva mida poden penetrar profundament en els pulmons (PM<sub>10</sub> i PM<sub>2,5</sub>), i que llavors es mesuraven amb tota la resta de partícules.

Durant les darreres dècades l'epidemiologia ambiental ha ajudat a caracteritzar els efectes sobre la salut de la contaminació atmosfèrica i de l'entorn urbà en general. Més enllà de les conseqüències negatives en el sistema respiratori, objecte principal de la recerca científica els primers anys, se n'han trobat a tots els sistemes del cos humà (com es pot veure de forma resumida a la imatge adjunta).

En l'actualitat els nivells de contaminació han continuat baixant de forma lenta i sostinguda, però sempre per sobre dels límits legals. La pandèmia de la Covid-19 va fer baixar de forma anòmala els nivells; probablement a Barcelona, com a altres ciutats del món, durant els mesos de confinament més dur del 2020 es van assolir els va-



**Com l'entorn urbà impacta en la nostra salut.**  
Font: Ajuntament de Barcelona i ISGlobal



lors més baixos des de la industrialització. Durant el 2021, per segon any consecutiu, la mitjana anual d'NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> i PM<sub>2,5</sub> es va mantenir per sota dels límits legals, un fet inèdit a la ciutat. No obstant això, aquests límits continuaven per sobre dels nivells considerats com a segurs per l'OMS. A més durant el 2021, a causa de noves evidències científiques, aquesta entitat va revisar a la baixa els seus valors de referència, i Barcelona es troba molt lluny d'aquests nous límits. La UE també ha anunciat una revisió a la baixa dels límits legals. Tanmateix, la mobilitat en vehicle privat s'ha recuperat gairebé als nivells preandèmics i s'evidencia un creixement de tots els contaminants. De fet, a finals del 2021, coincidint amb els augments més importants de la mobilitat, els nivells de contaminació també van augmentar de forma rellevant i a l'Eixample es van tornar a superar els nivells legals d'NO<sub>2</sub>. D'altra banda, l'evolució mensual del 2022 mostra que els nivells d'NO<sub>2</sub> han estat per sobre dels límits legals en la majoria de mesos.

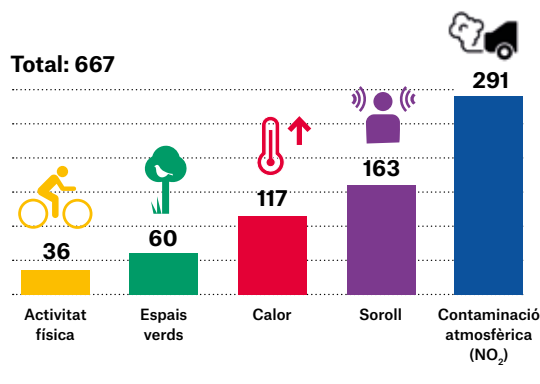
### SUPERILLES I SALUT

L'ASPB sempre ha estat especialment interessada a passar de la recerca epidemiològica a l'acció en salut pública i inicialment va fer-ho mitjançant el desenvolupament d'un sistema de vigilància dels efectes a curt termini de la contaminació atmosfèrica sobre la salut. Aquesta mateixa intenció es va manifestar en el seu interès per avaluar la influència de les transformacions urbanes en la salut i concretament amb un estudi sobre les superilles del 2021.

En el marc del projecte «Salut als carrers», es van dur a terme diferents estudis

observacionals, quantitius i qualitius en algunes superilles implantades, segons el moment en què es trobava la intervenció en cada zona. Es va avaluar l'impacte potencial en la salut i en els seus condicionants, com ara la contaminació atmosfèrica i acústica, l'activitat física i el nivell de benestar, entre d'altres. Els principals resultats del projecte mostraven efectes positius en la salut amb una millora de la qualitat de vida. En general, s'observava una millora del benestar, de la tranquil·litat, de la qualitat del son, de la reducció del soroll i la contaminació i de l'augment de la interacció social i de la mobilitat activa.

Segons l'evidència científica, la majoria dels efectes observats poden contribuir a prevenir trastorns de salut crònics, entre ells les malalties cardiovasculars, la diabetis, l'obesitat, el càncer, les afeccions respiratòries, la depressió i l'ansietat, així com també poden implicar un increment de les relacions socials. Per tant, tot i que per la durada i l'extensió de les intervencions,



Nombre de morts anuals prematures que s'evitarien amb l'aplicació del model de superilles a Barcelona. Càlcul realitzat a partir del PMU 2013-2018. Font: Mueller, N. *et al.*, Changing the urban design of cities for health: The Superblock model. Environment International, 2019

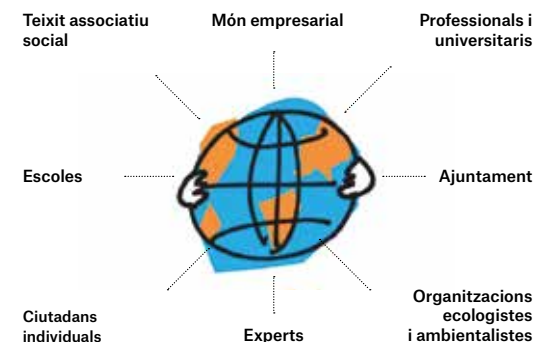
ons, no es podien detectar canvis en la salut en aquest sentit, l'estudi va concloure que aquestes mesures tenien un gran potencial d'impacte positiu en la salut de la població, si s'implantaven de manera extensiva.

En la mateixa línia s'expressava un estudi del 2019 de l'Institut de Salut Global de Barcelona. Aquesta anàlisi xifrava en 667 les morts prematures anuals que es podrien prevenir si s'implantessin superilles en el conjunt de la ciutat i avaluava així en termes de salut la proposta aprovada al Pla de mobilitat urbana (PMU) 2013-2018.<sup>8</sup>

### L'AGENDA 21 A BARCELONA I LES SUPERILLES

L'entrada definitiva dels problemes ambientals en l'esfera política es produeix amb el procés que desemboca en la Cimera de la Terra de Rio de Janeiro del 1992. Entre d'altres mesures de l'àmbit internacional, d'allà sorgeix un pla d'acció ambiental municipal, conegut com a Agenda 21, que feia referència al nou segle que estava a punt de començar, marcat per les prioritats de la sostenibilitat.

L'Agenda 21 era una radiografia en l'àmbit municipal dels conceptes que tenien a veure amb el medi ambient des d'una perspectiva global: consum d'aigua o energia i els seus usos; producció de residus i reciclatge; biodiversitat; ús de l'espai públic; repartiment de la mobilitat entre transport públic i privat; entitats ambientals, etc. Suposa el primer intent de quantificació i l'establiment d'uns primers indicadors ambientals, una perspectiva quantificada de la sostenibilitat que havia d'objectivar i guiar les polítiques municipals.



Aquest procés es va reforçar el 1994 amb la signatura de la Carta d'Aalborg, que contenia el compromís de les ciutats amb l'Agenda 21 i que Barcelona va signar un any després. L'adhesió implicava treballar d'acord amb els principis del desenvolupament sostenible i era el primer pas per dotar la ciutat d'una Agenda 21 local. És l'època en què té lloc un esforç per definir els criteris de sostenibilitat que s'han de seguir a la ciutat. El Pla d'acció de l'Agenda 21 de Barcelona, impulsat per Txema Castiella i Teresa Franquesa, és l'instrument de referència en aquell moment.

Després d'un extens procés, amb la implicació de molts actors, Barcelona va concretar la seva Agenda 21 en el Compromís ciutadà per la sostenibilitat 2002-2012, un document àmpliament consensuat que definia principis, objectius i línies d'acció per avançar vers una ciutat millor, i que es renovaria anys després en un nou acord. Aquest cop per al període 2012-2022. És en aquest context i amb l'objectiu d'enriquir els treballs de l'A21 amb una visió de futur, que es duu a terme el primer treball que planteja

Actors de l'Agenda 21 de Barcelona.





el concepte de superilla a Barcelona i l'organització de tota la ciutat en aquest esquema.

La idea de les superilles estava present d'una manera o altra en propostes urbanístiques prèvies (ja se'n troben referències al GATCPAC durant la Segona República o a l'urbanisme soviètic de la mateixa època). La manca d'espai públic i la gran densitat de Barcelona feien de les superilles una eina idònia per esponjar-ne l'espai públic i aportar lloc d'estada a partir de l'espai dels carrers, davant la impossibilitat de fer-ho en la mateixa escala mitjançant nous espais públics, inexistents en una ciutat reblida d'edificació com la nostra. De fet, la idea de la superilla ja havia estat present, encara que sense un marc teòric prou desenvolupat, en

el procés de conversió en zona de vianants de Ciutat Vella als anys noranta, i especialment al barri de la Ribera. En darrer terme, es tracta de transformar el conjunt de la ciutat a partir del canvi d'ús dels seus carrers.

BCNecologia, l'Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona, creada i dirigida per l'ecòleg Salvador Rueda, treballa en aquesta direcció i dota de marc teòric les superilles. De fet, es converteix en la institució impulsora del model urbà basat en superilles com a unitat bàsica d'organització de l'espai públic. Aquest treball inicial, i que s'anirà desenvolupant amb els anys, queda recollit a la publicació del 2002, *Barcelona, ciutat mediterrània, compacta i complexa: una visió de futur més sostenible*,<sup>9</sup>

#### Espai interior alliberat

- Espai verd actual i futur
- Esquema dels espais verds i «d'estada» que apareixen en la proposta de superilles



on també es desenvolupa aquesta perspectiva quantificada de la sostenibilitat i es defineixen indicadors, àrea on l'Agència serà referent.

A partir del model urbanístic dissenyat per l'edificador Cerdà, BCNecologia plantejava un nou paradigma: la superilla. Una unitat urbana de planificació i gestió que permet organitzar, de manera coordinada, diferents àmbits que participen en l'activitat urbanística: les xarxes de mobilitat, l'ordenació de l'espai públic, la conservació de la biodiversitat, l'activitat econòmica, la dotació de serveis i l'eficiència energètica, la gestió de residus, la gestió del cicle de l'aigua i la dotació de serveis per afavorir la convivència i la cohesió social.

Aquest model urbà es planteja amb unes dimensions d'unes 16-20 hectàrees, uns 400x400 m o nou illes de l'Eixample de Barcelona (superilla tipus), tot i que no es formulava encara amb aquesta concreció, i estableix com a punt de partida la reorganització de les xarxes de mobilitat. En el model, la superilla està definida per una perifèria (vies bàsiques) que integra el conjunt de xarxes de transport de superfície, on la velocitat màxima és de 50 km/h. A l'interior de les superilles (vies locals) la velocitat màxima admesa dels

Primers mapes de superilles a Barcelona. Esquema de vies bàsiques i d'espai interior alliberat.<sup>9</sup>

Font: Rueda, S., *Barcelona, ciutat mediterrània, compacta i complexa: una visió de futur més sostenible*. Ajuntament de Barcelona, 2002



vehicles és de 10 km/h, la qual permet pacificar i compartir l'espai amb el conjunt d'usos i drets de la ciutadania i donar preferència a la persona que va a peu i amb bicicleta.

Les superilles integren, de la manera més eficient, el conjunt de les xarxes de transport, garanteixen la funcionalitat i l'organització de la ciutat i, al seu torn, alliberen la major part de l'espai públic, avui utilitzat per a la mobilitat de pas. A partir d'aquesta reorganització de la mobilitat s'obre tot un conjunt d'opcions que no és factible quan el vehicle de pas ocupa tots els carrers. L'espai alliberat pot presentar usos urbans que altrament serien impensables.

Si bé la transformació de la mobilitat, i amb aquesta la de l'espai públic, proporciona les condicions necessàries per actuar, el concepte de superilla va molt més enllà. Les superilles esdevenen petites ciutats que poden albergar una població mitjana d'unes 6.000 persones, amb una quantitat suficient d'habitatge assequible i on hi hauria d'haver tots els serveis bàsics. La mesura humana que ofereixen les superilles és el marc ideal per proporcionar una escala de proximitat i comunitària als serveis públics.

A les imatges originals (p. 62-63) del primer plantejament de superilles per a Barcelona, es pot apreciar com encara eren un plantejament teòric: les superilles no tenen encara una concreció carrer per carrer. Es destaca, a més, una idea: que des del seu inici les superilles no eren cèl·lules aïllades de 3x3, sinó que constituïen una proposta per a la ciutat en el seu conjunt, una proposta radical per a la transformació del model de mobilitat que obria la porta a una transformació urbana total.

### APLICACIÓ DE LES IDEES ANTERIORS A LA SUPERILLA DE GRÀCIA

Aquestes idees es van concretar sobre el territori per primera vegada al Pla de mobilitat i espai públic del Districte de Gràcia del 2003, amb l'execució del Pla de superilles. Més que una operació de ciutat, les primeres superilles van ser fruit d'una aposta particular del Districte de Gràcia, encapçalada primer pel regidor Ferran Mascarell al mandat 1999-2003 i després per Ricard Martínez al mandat 2003-2007. Davant la situació d'un districte molt dens, amb el típic teixit urbà de casc antic i, a més, amb carrers saturats de vehicles i amb vores molt estretes, van donar l'impuls polític per convertir Gràcia en zona de vianants de la manera més àmplia possible.

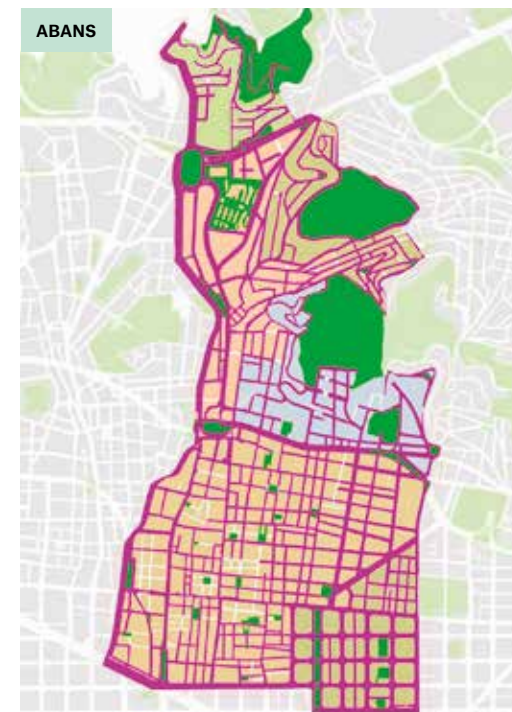
Des de Gràcia coneixien el procés de la transformació de Ciutat Vella i la superilla de la Ribera de 1993, i van voler aprendre d'aquella experiència per aplicar-la al districte. Van entrar en contacte amb l'Agència d'Ecologia Urbana, ja que Salvador Rueda, com a principal ideòleg i impulsor de les superilles a Barcelona, havia estat implicat en aquelles primeres pacificacions, i d'aquí va sorgir la col·laboració que va desembocar en la transformació del districte.

Des de l'Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona es va fer el primer mapa ecològic d'una part de la ciutat, on s'identificaven les activitats i els serveis lligats a la sostenibilitat del districte, i es van iniciar els treballs del Pla de mobilitat i espai públic del districte de Gràcia, en la línia de l'Agenda 21 recentment aprovada. Basat en el concepte

de superilles, i amb una perspectiva integral de sostenibilitat, fou el primer pla que s'elaborava a Barcelona amb aquestes premisses. Es va presentar a principis del 2004 i tenia com a principals objectius la reducció de l'espai destinat al trànsit de vehicles i l'augment de la superfície d'espai públic destinada a les persones vianants. Per això calia disminuir el nombre de vehicles que ocupaven l'espai públic, especialment les motos, i millorar la càrrega i descàrrega. El pla també se centrava en la determinació d'espais verds i d'estada més propers a la ciutadania, l'enfortiment del transport públic i el foment de l'ús de la bicicleta. A més, en aquell moment al districte també estaven molt implicats en el treball sobre els camins escolars. Per diferents motius, Gràcia estudiava com alliberar-se del trànsit de pas i l'organització de la mobilitat en un esquema de superilles era la resposta a un conjunt de problemes que fins llavors el Districte afrontava per separat.

Un cop definides les superilles, l'estudi sobre les possibles solucions a peu de carrer va portar anys i va implicar tota la plantilla del Districte. En paral·lel es va treballar el consens entre els grups polítics del districte i després es van celebrar més de 160 reunions de participació, amb el veïnat, les escoles, les entitats i el teixit econòmic per sectors. Finalment el setembre del 2005 es van començar a aplicar solucions que combinaven canvis de sentit i pilones per evitar el trànsit de pas i es van dibuixar unes vies

Proposta d'implantació de les superilles a Gràcia.  
Font: Pla de Mobilitat i espai públic del districte de Gràcia.  
BCNecologia 2003





perimetrals i unes d'interiors on els vehicles podien accedir però que no podien travessar. El canvi es va fer en un cap de setmana, inicialment només en l'àmbit de la senyalització. Poc després, es van col·locar pilones en els passos de vianants i, finalment, les calçades es van omplir amb aglomerat de vorera a vorera per fer carrers de plataforma única. Tot es va dur a terme amb solucions de baix cost i amb el pressupost de manteniment del districte.

Si bé l'acord polític era sòlid, la contestació social, lligada sobretot a sectors vinculats amb el transport i els gremis industrials, va ser molt forta. En l'àmbit de ciutat i en els mitjans de comunicació, en canvi, la repercussió va ser escassa. L'aplicació de solucions personalitzades, dins de l'esquema de superilles, va ser clau per al naixement del model a Gràcia. Aquestes solucions, que podien ser útils per a determinades activitats productives, van ser defensades activament i de manera contundent per les associacions de famílies d'alumnes (AFA) i les associacions veïnals (AV).

La primera superilla va ser l'anomenada B1, situada entre el carrer de Còrsega, la travessera de Gràcia, els carrers del Torrent de l'Olla i Gran de Gràcia, amb la plaça de la Vila de Gràcia al seu interior. Ara bé, les superilles molt aviat es van estendre a les zones limítrofes, amb el mateix teixit dens de casc antic. La següent, el febrer del 2006, va ser la C2, la més coneguda, perquè va implicar la pacificació de la part central del districte. Se situa entre els carrers del Torrent de les Flors, de la Providència, del Torrent de l'Olla i la travessera de Gràcia i conté les places de la Virreina, del Diamant i de la Revolució de

Setembre de 1868, en ple cor del districte. Després vindria la resta.

El debat sobre uns carrers privilegiats (els interiors) i els perjudicats (vies perimetrals) es va solucionar de forma pràctica. Si bé aquest dilema pot ser real quan s'executa una superilla única o una actuació de poc abast, la transformació de tota la zona amb un esquema de diverses superilles va fer disminuir el trànsit fins i tot a les vies perimetrals. A més, aquestes es van reurbanitzar, ja amb més pressupost, per dur a terme l'ampliació de voreres i altres millores: els barris del sud de Gràcia van deixar de ser atractius per als cotxes.

També en aquesta època es va desenvolupar un estudi estratègic al districte de Sants-Montjuïc, amb l'Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona, on es van formular propostes de millora basades en les superilles. L'àmbit pilot proposat es va situar al voltant del parc de l'Espanya Industrial, als barris d'Hostafrancs i de Sants. El cas de Gràcia, però, va ser l'únic que de moment es va atrevir a passar de la teoria a la pràctica.

Una de les primeres actuacions a les superilles de Gràcia al 2005: plantació d'una palmera davant l'escola Patronat Domènech per impedir el pas dels vehicles.

Font: Marta Torrent Santarita. Barcelona Regional





## Superilla de la Ribera

El primer espai pacificat a Barcelona va ser a Ciutat Vella. La primera conversió en zona de vianants emblemàtica, la del Portal de l'Àngel, data del 1973. I progressivament, durant els anys vuitanta, es van tancar més carrers del Gòtic al trànsit. L'augment de la quantitat de cotxes en circulació i que aparquen en l'espai públic impactava de forma especial en un teixit urbà molt poc apte per a aquest tipus de mobilitat. Es tractava d'un teixit amb molta centralitat i, per tant, amb una elevada atracció per a diferents usos, i d'un espai residencial de densitat elevadíssima i, per tant, amb molta mobilitat a peu. Tot en un espai públic especialment reduït.

És en aquest context on la pacificació de Ciutat Vella arriba al barri de la Ribera, amb un esquema de superilla, quan les seves teories ja s'estaven començant a formular a Barcelona. Al principi dels anys noranta del segle xx va culminar la transformació d'una part del barri, entre els carrers de la Princesa, la via Laietana, l'avinguda del Marquès de l'Argentera i el passeig de Picasso.

A la primera superilla de la ciutat es van dur a terme les mesures següents: la restricció de l'accés dels cotxes privats per prioritzar l'espai públic per a les persones vianants; la reducció del soroll; la millora de la qualitat de l'aire, i l'increment de l'afluència de clients als comerços de la zona. Es va plasmar un nou model de mobilitat i espai públic on cada mitjà de transport disposava del seu espai. Vianants i ciclistes poden transitar de forma segura i confortable, sense friccions amb el vehicle de pas. La regulació a l'interior de la superilla es feia amb un sistema de pilons retràctils, ubicats a la seva perifèria, que donava accés a la ciutadania resident, vehicles de càrrega i descàrrega, taxis i vehicles d'emergències.



**Passeig del Born.**  
Font: Ajuntament de Barcelona

**34.587 m<sup>2</sup>**

**Nou espai públic d'ús ciutadà**

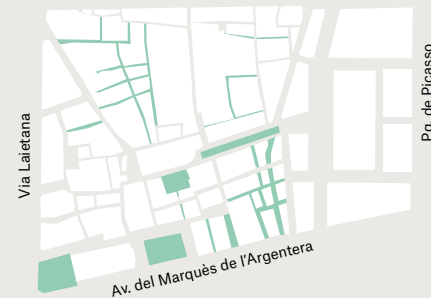
Inici de les obres: 1993

Superfície: 182.244 m<sup>2</sup>



**Abans**

C. de la Princesa



18.540 m<sup>2</sup>

**Després**

C. de la Princesa



53.127 m<sup>2</sup>

## Superilla de la Vila de Gràcia

L'any 2005 el Districte de Gràcia va iniciar una transformació radical dels seus carrers. El seu teixit de casc antic, el segon més gran de la ciutat, patia especialment l'impacte de la mobilitat motoritzada i es feia necessària la pacificació dels carrers. El procés havia començat molt abans, amb l'impuls polític dels seus responsables i la implicació del personal tècnic, que va portar a la redacció del Pla de mobilitat i espai públic del 2003 per part de l'Agència d'Ecologia Urbana, un document que desenvolupava les línies recentment aprovades a l'Agenda 21, amb una perspectiva integral de sostenibilitat i amb una proposta de superilles. La tardor del 2005 va començar la implantació de les superilles, amb la implicació del teixit associatiu del districte, en especial de les associacions de famílies d'alumnes i les associacions veïnals. La transformació més icònica i que va marcar un abans i un després en la transformació del districte va ser la de la superilla situada a la seva part central, al quadrat comprès entre els carrers del Torrent de l'Olla, de la Providència, del Torrent de les Flors i de la travessera de Gràcia, un espai que comprèn places tan conegudes com la del Diamant, la Virreina o la de la Revolució de Setembre de 1868. La transformació es va anar estenent a partir d'aquí a tot el teixit de casc antic de la part sud del districte. La pacificació dels carrers va alliberar l'espai públic de vehicles, que van perdre la seva posició de domini, i es van obrir noves perspectives per a la vida veïnal, que va tornar a ocupar els carrers de forma preferent. La fesomia del districte va canviar per sempre.



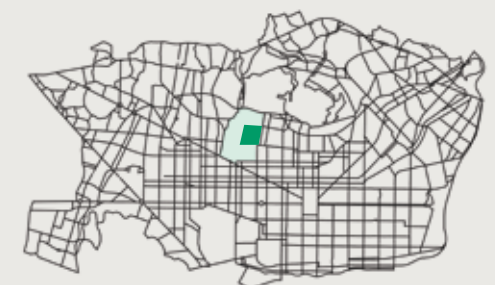
**Plaça de la Vila de Gràcia.**  
Font: Paola de Grenet. Ajuntament de Barcelona

**7.212 m<sup>2</sup>**

**Nou espai públic d'ús ciutadà**

Inici de les obres: 2006

Superfície: 237.653 m<sup>2</sup>



**Abans**

C. de la Providència



Trav. de Gràcia

40.640 m<sup>2</sup>

**Després**

C. de la Providència



Trav. de Gràcia

47.852 m<sup>2</sup>

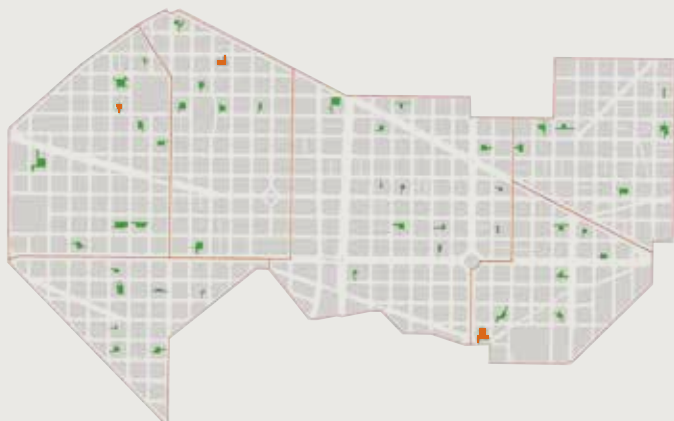




**Pati interior d'illa dels jardins d'Agustí Centelles-Palau Macaya, a la Dreta de l'Eixample.**  
Font: Dani Rovira. Ajuntament de Barcelona

**Jardins de Montserrat Figueras, a l'Antiga Esquerra de l'Eixample.**  
Font: Ajuntament de Barcelona

- 45 interiors d'illa recuperats
- 3 en previsió



## Recuperació d'interiors d'illa a l'Eixample

La manca d'espai públic al districte de l'Eixample va impulsar el 1987 el projecte de recuperació dels interiors d'illa, una política que continua activa. L'especulació urbanística amb l'Eixample de Cerdà va omplir tot l'espai possible per construir a cada illa, inclosos els interiors. La seva recuperació no és fàcil perquè en la majoria dels casos es tracta d'espais privats que l'Administració ha d'adquirir i després condicionar per poder convertir en espais verds i, a més, n'hi ha molts que estan construïts. Actualment, amb aquest mètode s'han recuperat 45 interiors d'illa que, amb la incorporació dels futurs espais de Londres 86, l'editorial Gustau Gili

i l'avinguda de Vilanova, aviat en seran 48. La recuperació d'interiors d'illa té un paper clau a l'hora de generar nous espais públics a l'Eixample i es complementa amb la conversió en espai verd dels carrers de l'Eixample amb el projecte Superilla Barcelona. L'objectiu és augmentar la quantitat d'espai verd disponible per a la ciutadania i la provisió d'espai públic de proximitat, de manera que tothom disposi d'una zona verda a menys de 200 metres de casa seva. De vegades, els nous espais es complementen amb alguns equipaments (CAP, biblioteca...) i també mantenen elements patrimonials característics.





# BARRIS A VELOCITAT HUMANA

#MOU-TE ACTIVAMENT

Les externalitats d'un model de mobilitat amb una forta presència del vehicle privat són nombroses i no es limiten a la contaminació atmosfèrica. L'impacte de la circulació del cotxe a la ciutat és tan profund que d'ell se'n deriva l'ús que la ciutadania pot fer de l'espai públic, el model energètic, la sinistralitat o els nivells de soroll. Els canvis comencen amb la mobilitat: si el vehicle privat perd els seus privilegis, la transformació urbana esdevé possible i els beneficis són per al conjunt de la població.

La idea motriu del model de superilles és revertir aquesta situació per poder engegar canvis urbans en l'àmbit metabòlic, en la biodiversitat o en la cohesió social d'una ciutat. Després dels treballs del 2002 per a l'Agenda 21, la concreció del paradigma continua evolucionant, es fan propostes de superilles en àmbits pilot distribuïts pels barris i es plasma la idea per primera vegada en una planificació obligatòria per a la ciutat que va rebre l'aval del Consistori: el Pla de mobilitat urbana 2013-2018.

El PMU fixa per primer cop la necessitat d'implantar les superilles a tota la ciutat per arribar als objectius de reducció d'emissions contaminants. El Pla explica la superilla com a unitat bàsica per a l'organització de la mobilitat de la ciutat i en fa una primera proposta carrer per carrer, que lliga totes les xarxes de mobilitat: la xarxa de vianants, de bicicletes, del transport públic en superfície i la xarxa bàsica per als vehicles. Els reptes continuen vigents en el proper PMU (2019-2024).



## TOT COMENÇA AMB LA MOBILITAT...

Si bé el concepte de superilla va molt més enllà de la mobilitat i integra qüestions relacionades amb els fluxos metabòlics (aigua, residus, energia...), la biodiversitat o la cohesió social, els canvis en la mobilitat són la palanca de canvi per poder emprendre les transformacions posteriors. Canviar la situació de privilegi que el vehicle privat ostenta a la nostra ciutat possibilita que molts altres aspectes de la vida quotidiana comencin a canviar i tots ells redunden en la salut i el benestar de les persones.

Ja fa temps que els estudis duts a terme a Barcelona identifiquen el trànsit com la font principal dels contaminants amb més impacte sobre la salut de la població; enrere es troben la resta de fonts, tant si parlem d'emissions (contaminació produïda) com d'immissions (contaminació present a l'aire que respirem, un cop s'ha distribuït). La proporció és variable en funció del tipus de contaminant, la zona de la ciutat o la proximitat a un carrer més transitat, però, per al conjunt de la ciutat, els darrers estudis disponibles (BR, 2020) indiquen que el trànsit és responsable del 54,8 % del NO<sub>x</sub> i del 40 % de les partícules presents a l'aire que respirem.

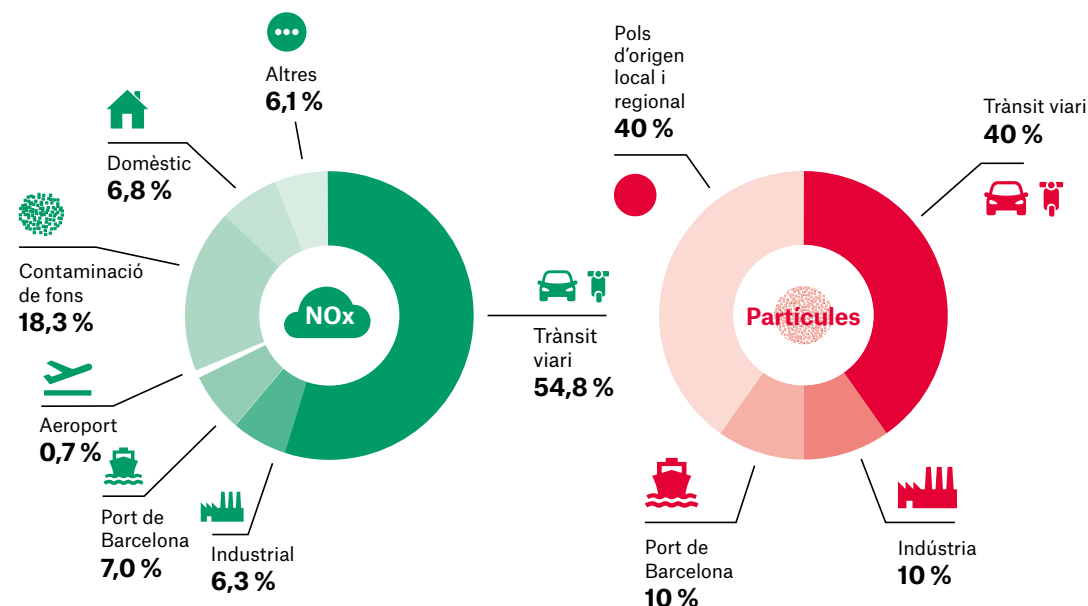
De fet, la necessitat d'implantar un model de superilles a la ciutat no respon només a la contaminació atmosfèrica, sinó que l'ocupació de l'espai públic té un paper fonamental: si la majoria de l'espai urbà està ocupat pel vehicle privat, no hi ha espai per a la vida urbana. A Barcelona només el 25,4 % dels desplaçaments es fa

en cotxe privat (EMEF, 2021), fins i tot si es compten aquells amb origen o destí fora del municipi, però en canvi ocupen al voltant del 60 % de l'espai públic. Aquest espai no s'adapta a la manera de moure's de la majoria dels habitants de la ciutat, que és també la més oblidada: caminar (43 % dels desplaçaments).

A causa de la seva elevadíssima densitat poblacional, Barcelona té una quantitat d'espai públic per càpita molt menor a la d'altres ciutats europees. Per culpa de l'ocupació massiva que en fa el vehicle privat, hi ha un repartiment molt irregular d'un recurs públic molt preuat i escàs, cosa que esdevé una desigualtat flagrant. El seu reequilibri és una tasca ineludible de qualsevol Administració, ja que és una qüestió de justícia urbana.

L'impacte del 25,4 % de desplaçaments en vehicle privat sobre altres aspectes cabdals, com ara el soroll, la sinistralitat o el canvi climàtic, fa necessari un canvi dràstic en la mobilitat. El 22,8 % de la ciutadania de Barcelona està exposada a nivells de soroll per sobre de la legalitat (> 65 dB(A) diürns), amb múltiples efectes sobre la salut. De fet, el 2020 l'ASPB va calcular que al voltant de 130 morts anuals són atribuïbles al soroll; el 75 % de sinistres del 2021 involucraven un cotxe o una moto i, a més, el transport és la font principal d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (26,7 % de les emissions).

Per tots aquests motius, els canvis en el sistema de mobilitat de la ciutat estan en l'agenda des de fa anys. El model de superilles va néixer per donar resposta a aquests dèficits, i cada Administració n'ha fet la seva lectura.



## BARRIS A VELOCITAT HUMANA: SUPERILLES PILOT

Després del cas de Gràcia, el capítol següent de les superilles va trigar anys a aparèixer. Les idees ja estaven formulades i el 2012, en paral·lel a la deliberació sobre la xarxa ortogonal d'autobusos, va ressorgir la implantació de les superilles en el debat polític de la ciutat. En aquesta ocasió, el procés va ser completament diferent a l'anterior. Era el moment del Govern municipal de Xavier Trias (CiU) i a Barcelona (2011-2015) i arreu va agafar força el discurs al voltant de la tecnologia i les solucions de les anomenades *Smart Cities*. En aquest cas, l'Àrea d'Hàbitat Urbà de l'Ajuntament, amb Antoni Vives al capdavant i Vicente Guallart com a arquitecte en cap, va

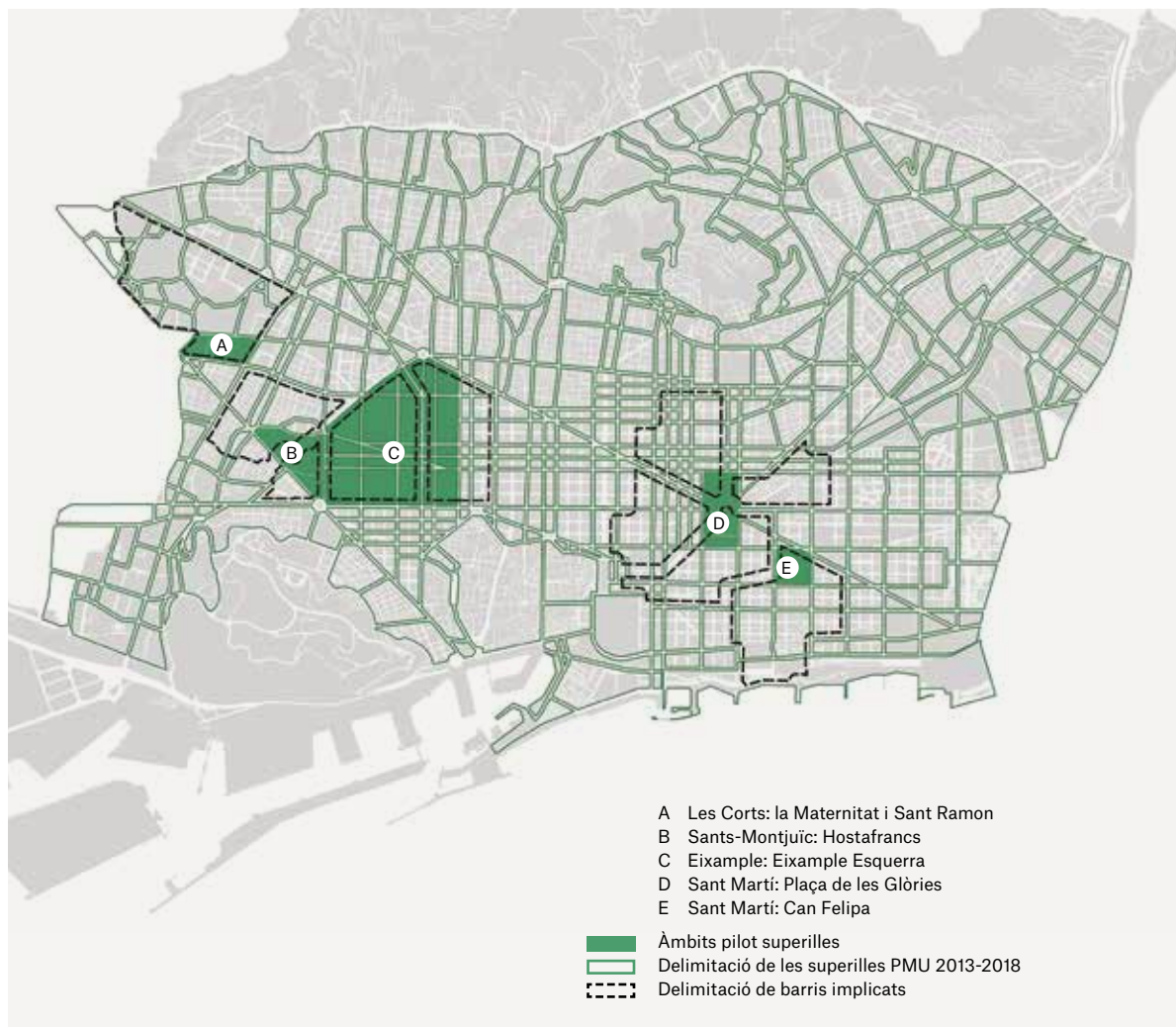
impulsar la posada en marxa de les superilles, mitjançant un programa adreçat a diversos indrets de la ciutat. Es definien cinc àmbits pilot i les solucions tecnològiques s'incorporaven al debat urbà sobre les superilles.

El repte era reconvertir el teixit Cerdà i, per tant, els àmbits pilot se situaven principalment als districtes de l'Eixample, Sant Martí i les Corts. Durant el mandat només es van començar a fer actuacions a la superilla de les Corts. En aquest període, també es van dur a terme dos estudis per als districtes de les Corts i Sant Martí, on es plantejaven escenaris de futur amb una implantació progressiva, a més de solucions transversals en els àmbits de la mobilitat, l'espai públic, l'energia, la biodiversitat, l'aigua i la gestió de residus.



A la ciutat es van formular cinc estudis més sobre diferents solucions per al desenvolupament dels àmbits pilot, que fins i tot es van fer participatius, i també documents de diagnòsi i d'indicadors. Al final d'aquesta etapa, el 2015, al darrer plenari del mandat, es va aprovar el Pla de mobilitat urbana 2013-

2018 (PMU) de Barcelona, que fixava per primer cop la necessitat d'implantar les superilles a tota la ciutat per arribar als objectius de reducció d'emissions contaminants. Les superilles s'introduïen d'aquesta manera per primer cop en una planificació de ciutat que havia de rebre l'aval del Consistori.



Mapa d'àmbits pilot en la proposta de superilles 2013-2015.

Font: BCNecologia



Superilla pilot del barri de la Maternitat i Sant Ramon. Plaça de les Ceràmiques Vicens als jardins de Bacardí.

Font: Ajuntament de Barcelona



## LES SUPERILLES MODELEN LA PLANIFICACIÓ DE LA MOBILITAT DE BARCELONA. EL PMU 2013-2018

La planificació de la mobilitat mitjançant un Pla de Mobilitat Urbana (PMU) és obligatòria a Catalunya per a tots aquells municipis que hagin de prestar un servei col·lectiu de viatgers i viatgeres, i aquesta planificació s'ha d'actualitzar cada sis anys (Llei 9/2003). És, evidentment, en el cas de Barcelona, on els debats polítics i socials al voltant d'aquesta planificació i les seves determinacions han estat intensos.

L'any 2012, amb Eduard Freixedes com a regidor de Mobilitat, l'Ajuntament va encarregar a l'Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona la redacció del PMU per als anys 2013-2018. En aquest Pla es van projectar els mateixos principis que s'havien aplicat en el seu dia al Pla de mobilitat i espai públic de Gràcia del 2003. A més, es va donar continuïtat al procés iniciat amb el PMU anterior (2008-2012) i a la seva vocació de reflexionar sobre el model urbà, tot posant en relació diferents polítiques sectorials de mobilitat i cercant-ne la compatibilitat.

El PMU va consolidar les actuacions previstes en el primer Pla a partir d'un balanç detallat de la seva execució i alhora va establir noves mesures que permetien anar més enllà en el camí cap a una ciutat més habitable.

Es va centrar en quatre eixos d'actuació: la mobilitat segura, sostenible, equitativa i eficient, mitjançant 66 actuacions concretes que portarien a la seva execució, assolida de forma parcial. La principal novetat respecte al pla anterior era precisament la incorporació de la superilla com a peça fonamental de

la jerarquització viària de tota la ciutat i com a element clau per liderar el canvi de model de mobilitat. Aquest es basava en l'atorgament de la majoria de l'espai públic a la persona vianant, en l'enfortiment del transport públic de superfície i en el desenvolupament total de la xarxa de bicicleta.

Els treballs sobre superilles del 2002, en el marc de l'Agenda 21, ja havien plantejat un model de superilles per tota la ciutat, i en feien un esquema d'implementació. El PMU desenvolupa aquest model i en fa una primera proposta concreta, carrer per carrer, que lliga totes les xarxes de mobilitat. Al Pla també es recull la superilla tipus, de 3x3 illes de l'Eixample, però la seva extensió per la ciutat es formula amb àrees de forma i mida flexibles. L'esquema s'entén i s'explica a partir de la seva unitat bàsica (la superilla tipus), però la importància radica en la xarxa que s'estableix a partir de cadascuna de les seves unitats.

### ELS REPTES PRINCIPALS

L'aprovació de la normativa europea en l'àmbit de la contaminació atmosfèrica implica que la planificació que l'abordi ha d'introduir el seu compliment com a marc mínim de referència. Així, el PMU va establir nous objectius de reducció de l'ús del vehicle privat i la distribució modal d'acord amb la previsió de compliment dels paràmetres normatius de qualitat ambiental per  $NO_x$  i  $PM_{10}$  i per gasos amb efecte d'hivernacle que estableix la Unió Europea, de manera que es garanteix alhora el nivell de servei de trànsit. El vehicle privat circularia exclusivament per la xarxa bàsica i només accediria a l'interior de la superilla si hi té origen o destí. Si s'elimina el trànsit de

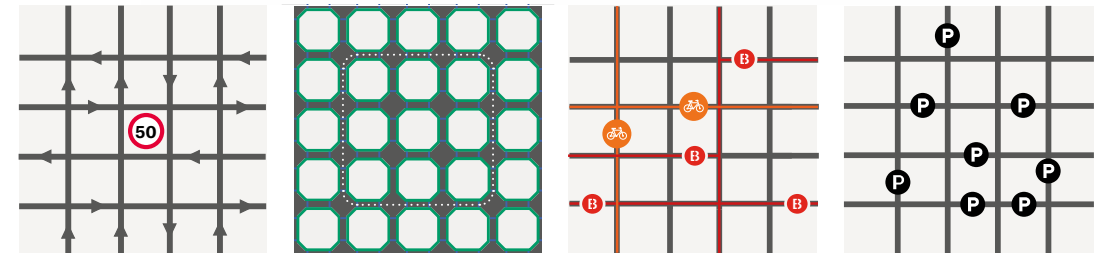
pas, l'interior de les superilles es pot pacificar i la circulació de vehicles es pot salvaguardar.

Finalment, el PMU també tenia en compte la regulació de l'aparcament a la calçada i fora de la calçada, la millora de l'eficiència de la distribució urbana de mercaderies (DUM) i la disminució conseqüent de la fricció de la càrrega i descàrrega (C/D) amb la resta de fluxos de mobilitat.

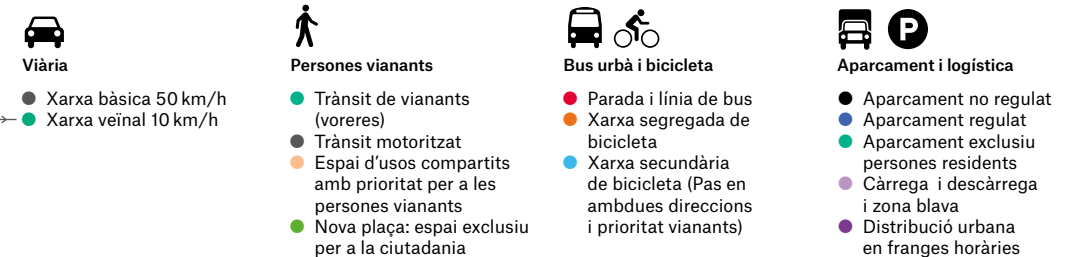
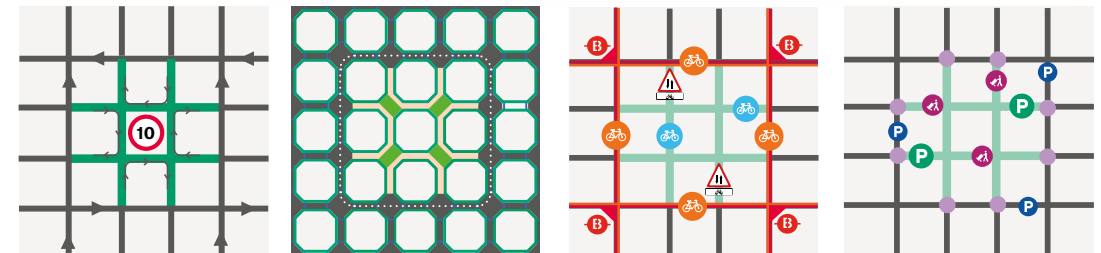
Amb la implantació de totes les actuacions proposades pel Pla, es volia aconseguir una reducció dels desplaçaments en

vehicle privat del 21 %, que s'acompanyava d'un increment dels desplaçaments en mitjans de transport més sostenibles. Així, en la demanda de transport públic es preveia un augment del 3,5%; en els viatges a peu, d'un 10 %, i en els desplaçaments en bicicleta, d'un 67 %. A més de complir els paràmetres ambientals definits per la Unió Europea, aquestes projeccions proposaven la reducció d'un 30 % dels morts i d'un 20 % dels ferits per sinistres de trànsit a la ciutat. El 2013 es partia de 22 morts i 260 ferits greus.

### Abans



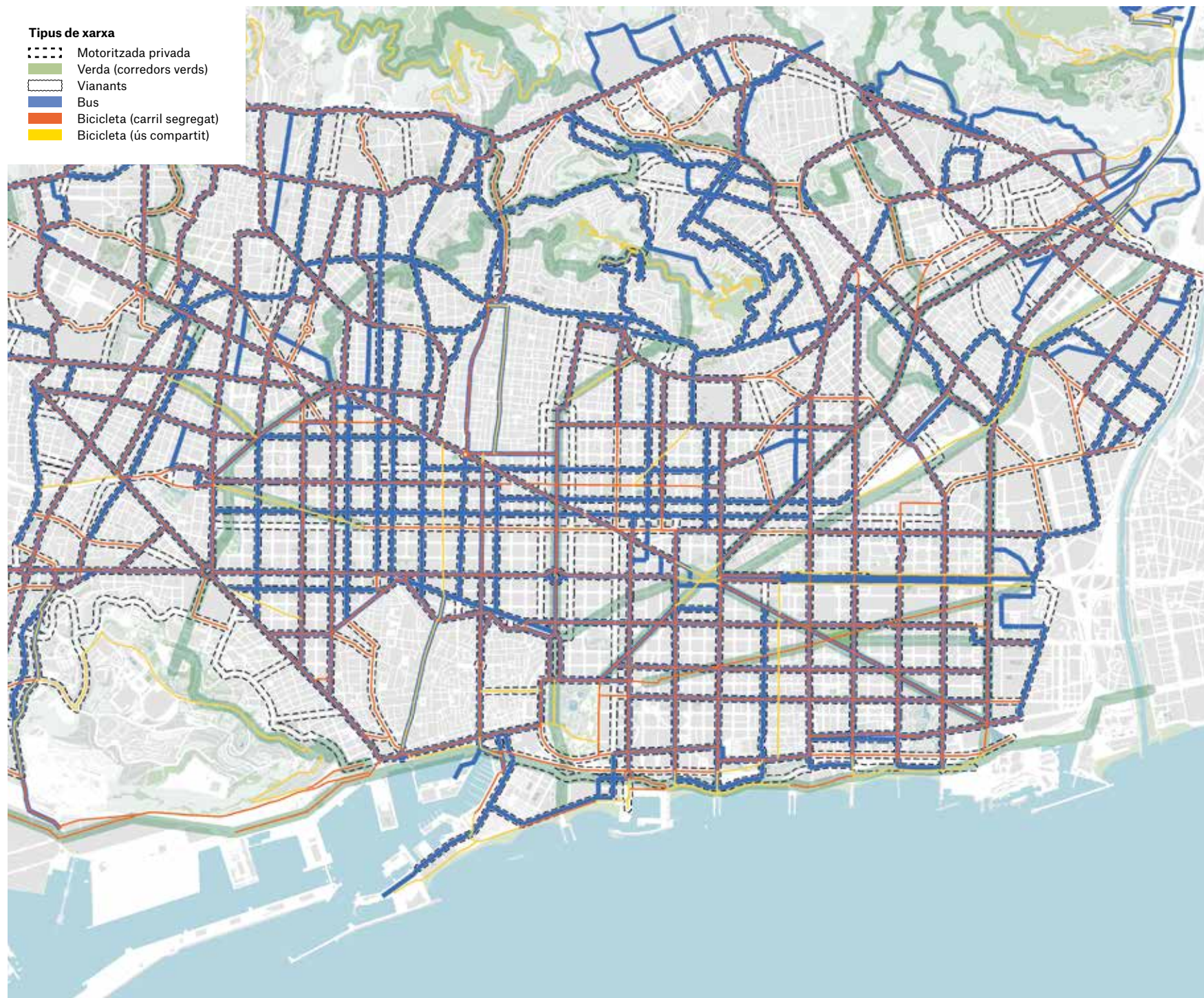
### Superilla



Integració de les diferents xarxes de mobilitat en el concepte de superilla.

Font: BCNecologia





### LA IMPLEMENTACIÓ DEL PLA

El PMU va rebre un ampli reconeixement, amb premis diversos de diferents agents, com ara el guardó de Greenpeace o el del Foro Nuevas Tecnologías en el Transporte ITS España.

El Pla es va aprovar a finals del mandat, així doncs, el seu desplegament es va dur a terme durant el mandat següent (2015-2019), amb Mercedes Vidal com a regidora de Mobilitat dins del Govern de l'alcaldeessa Ada Colau. El PMU va esdevenir llavors el veritable full de ruta de l'acció municipal en mobilitat, alineat amb l'estratègia de l'Àrea d'Ecologia Urbana, encapçalada per la regidora Janet Sanz: acabament de la xarxa ortogonal, que es va assumir sense cap pausa entre els dos mandats; aposta explícita pel model de superilles, amb un desplegament moderat, però com no s'havia vist des del cas de Gràcia; extensió de la infraestructura ciclista (en un mandat es van duplicar tots els carrils bici que s'havien fet fins aleshores); represa d'una qüestió tan espinesa a la ciutat com la connexió del tramvia, etc. En la situació existent, però, un objectiu de mínims com era complir la legislació ambiental requeria una reducció molt ambiciosa del vehicle privat (21%) que només es podia aconseguir desplegant alhora totes les eines del PMU, cosa que no es va arribar a produir, o bé implantant-ne de noves, com es va fer amb la Zona de Baixes Emissions. El nou PMU ha heretat aquests reptes, que ha d'encarar de manera ineludible.

PMU 2013-2018. Integració de les diferents xarxes de mobilitat la ciutat.

Font: BCNecologia



## ENCAIX DE LES XARXES DE MOBILITAT A LA SUPERILLA

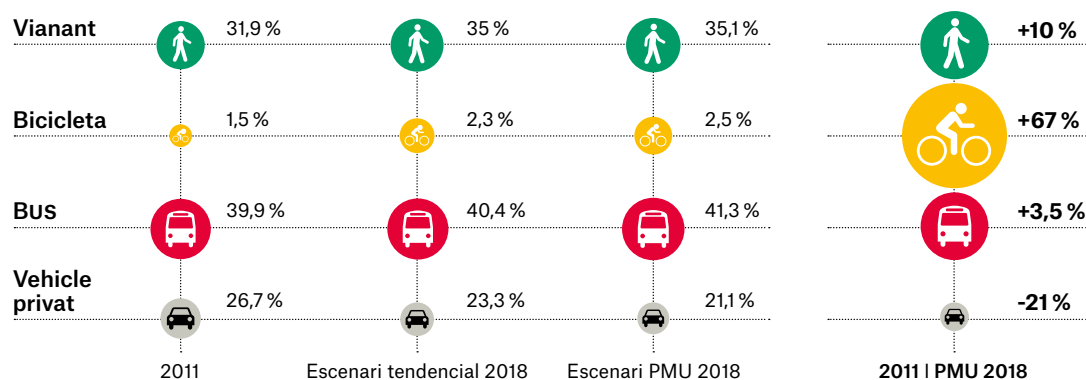
El fet de situar la superilla al centre de la planificació de la mobilitat implicava estructurar l'encaix de les diferents xarxes de mobilitat: a peu, transport públic de superfície, bicicleta i vehicle privat. Encara que el desplegament de les superilles no s'estengués per tota la ciutat (es va implementar al Poblenou, Sant Antoni i també a Horta i Hostafrancs) l'esquema de superilles estava present com a guia en el desplegament de la resta de polítiques de mobilitat.

### LA XARXA ORTOGONAL DE BUS

El cas més representatiu és el de la xarxa ortogonal d'autobusos o nova xarxa de bus (NBX). La xarxa de transport públic en superfície té una importància cabdal a l'hora d'absorbir nous desplaçaments provinents del vehicle privat convencional i de donar lloc al nou paradigma de la mobilitat futura. En el cas de Barcelona, la xarxa d'autobusos preexistent era hereva de la xarxa de tram-

vies d'un segle enrere. Amb el creixement de la ciutat, les línies es van anar estenent i superposant, amb diferents concessions privades que es coordinaven poc entre si, de manera que es crea una xarxa poc lògica, amb redundància entre línies i recorreguts que penalitzaven la velocitat i la freqüència de pas. Tampoc no assegurava bé la connexió entre les diferents zones de la ciutat i, finalment, per a les persones usuàries no habituals, la xarxa d'autobusos era poc entenedora i difícil de llegir en un mapa. Si es volia potenciar el transport públic en superfície, calia un canvi radical.

La NXB és una malla d'eixos horitzontals i verticals, amb sentits intercalats, que s'entrecreuen en nodes d'intercanvi. Aquest tipus de xarxa isotropitza el territori i el fa més fàcil de comprendre, ja que, com que s'estructura de manera similar als sistemes de metro, és molt més llegible per a les persones que la fan servir. Els recorreguts rectes, que minimitzen els girs, fan guanyar en velocitat, així com l'organització dels eixos verticals i horitzontals que cobreixen tota la ma-



Objectius de repartiment modal al PMU 2013-2018.  
Font: PMU 2013-2018, BCNecologia

lla de carrers, que evita la coincidència de moltes línies en una mateixa parada. A més, la gran majoria de les destinacions s'assoleixen amb un sol transbordament, cosa que simplifica l'ús en xarxa i elimina la necessitat actual de conèixer cada línia individualment.

La nova xarxa de bus s'adapta doncs a l'esquema de superilles, amb 28 línies que circulen sobretot per les vies bàsiques, que comparteixen carrers amb el trànsit de pas, però majoritàriament amb carrils bus segregats, fet que atorga més velocitat i competitivitat a la xarxa. Es planifica l'accessibilitat del 95 % de la població, amb una parada de la NXB a 300 m de distància com a mínim.

El concepte de xarxa ortogonal es materialitza des de principis del 2000 a l'Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona i, després de múltiples estudis per a TMB (Transports Metropolitans de Barcelona), el 2012 en comença el desplegament amb el mandat de Xavier Trias. El PMU 2013-2018 consolida aquesta planificació, que va tenir una implantació progressiva i per fases. La darrera fase de la xarxa s'implementa durant la tardor del 2018, a finals del primer mandat d'Ada Colau. El desplegament de l'NXB com a política compartida per administracions de diferent color polític és un èxit de gestió, ja que l'execució no es frena amb el canvi de govern. Es comença per les línies que patien menys canvis i es van anar substituint les línies existents que coincidien amb les noves línies o que es mantenien amb variacions del recorregut.

La nova xarxa va comportar un gran esforç organitzatiu per part de TMB, dels serveis de mobilitat de Barcelona i de participació barri a barri, i un compromís polític decidit, especialment en les darreres fases,

que implicaven més canvis per a la població i, per tant, eren més difícils d'implementar. La seva finalització constitueix el canvi més important per al transport públic en superfície des del desmantellament de la xarxa de tramvies els anys seixanta del segle xx.

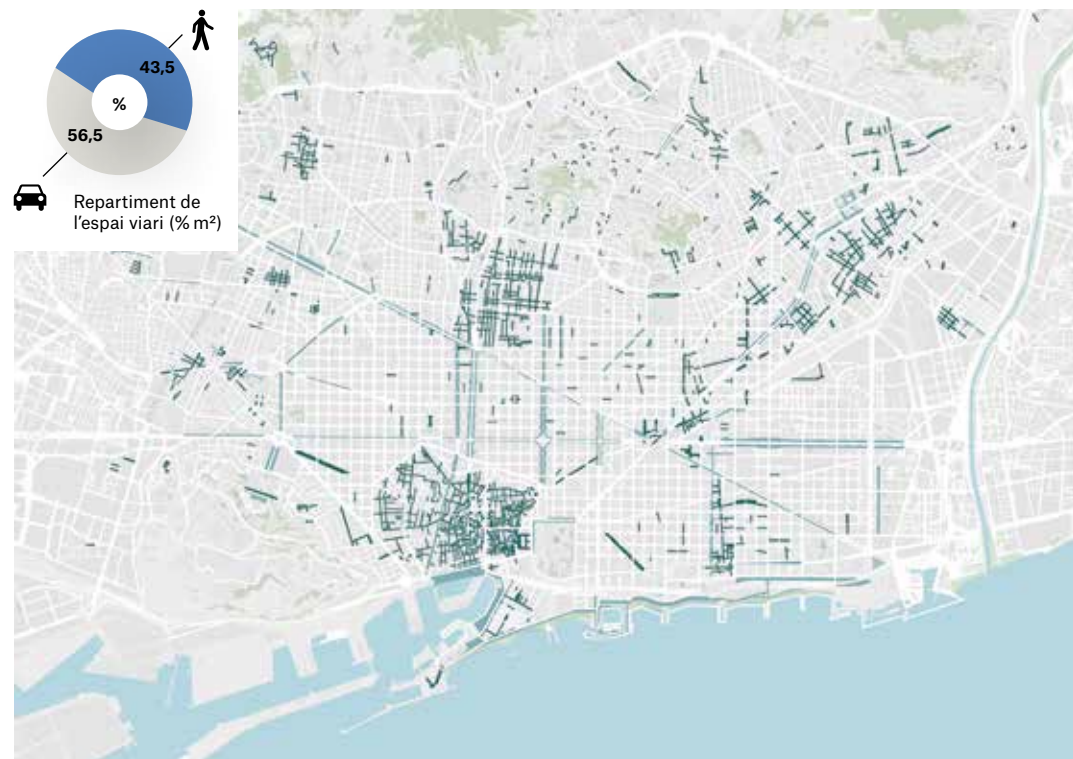
Amb el mateix nombre d'unitats de la flota de busos s'aconsegueix: reorganitzar les línies en recorreguts més lògics, situar la freqüència mitjana de les línies ortogonals a l'entorn dels 5-8 minuts, i augmentar el nombre de població de la resta de Barcelona amb temps d'accés inferiors a 40 minuts (es passa del 37,6 % al 47,8 %). En conjunt, en el període 2015-2019, el de màxima transformació de la xarxa, el nombre de viatges en bus va passar de 187,6 milions a 215,4, amb una taxa de creixement per sobre del conjunt del transport públic.

A més, hi havia altres propostes de transport públic que incloïen la millora de l'eficiència del taxi, la reducció dels desplaçaments en buit o l'estudi de la mobilitat turística. El 2017 d'aquest tema se'n va fer un pla específic.

### L'EXPLOSIÓ DE LA XARXA CICLISTA

El PMU establia també un desplegament de la bicicleta per normalitzar-ne l'ús a la ciutat com un vehicle més, amb accés de tota la població a 300 metres d'un carril bici com a mínim, amb un criteri de xarxa coherent amb l'esquema de superilles. El Pla volia ampliar i millorar la xarxa principal d'itineraris per a la bicicleta, de manera que esdevingués una xarxa contínua, còmoda i segura. Per això calia triplicar la infraestructura que hi havia i dotar-la d'un criteri de xarxa útil per a qualsevol desplaçament. Durant



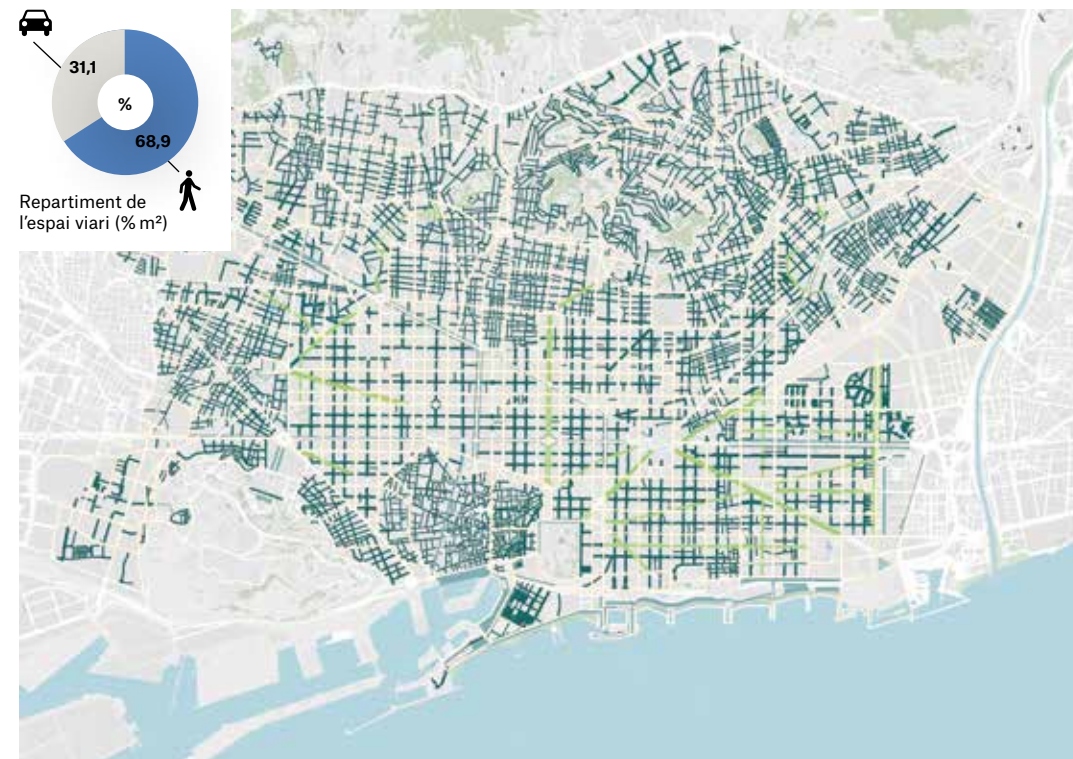


el mandat 2015-2019 es va duplicar tota la infraestructura ciclista existent a la ciutat fins aleshores: va passar de 116 a 227 km. El plantejament del PMU era dotar les vies bàsiques de carrils bici, amb infraestructura pròpia, i fer que l'interior de les superilles també fos un espai ciclable, una xarxa secundària o de proximitat per a bicicletes, en un espai on la prioritats seria de la persona vianant. L'extensió dels carrils bici ha continuat, amb l'objectiu d'acabar el present mandat amb 276,6 km i amb la millora d'alguns carrils existents. Part d'aquests nous carrils s'han executat amb mesures ràpides per facilitar la mobilitat sostenible durant la Covid-19.

El PMU també formulava aspectes com ara: la importància de les connexions metropolitanas que es van començar a treba-

llar amb el desplegament del PMU, amb la col·laboració de l'AMB, i que es continua treballant en aquest mandat; la necessitat d'incrementar la infraestructura d'aparcament, en procés de millora contínua; la regulació dels vehicles de mobilitat personal, que es va aprovar de manera pionera el 2017, quan cap ciutat disposava de normativa al respecte, i també la necessitat de potenciar la bicicleta elèctrica i millorar l'eficiència del sistema públic de préstec de bicicletes (Bicing). El nou contracte d'aquest servei es va adjudicar el 2017 i el desplegament es va iniciar l'any següent, per primera vegada amb una presència important de la bici elèctrica, que ha tingut una gran acollida.

La millora de l'eficàcia de la distribució urbana de mercaderies també era objecte



Tipus de xarxa

- Carrers amb prioritats per a vianants (màx. 20 km/h)
- Rambles, passejos i avingudes per on es pot passejar
- Corredors verds

del PMU 2013-2018, amb propostes com ara l'estudi de finestres temporals o l'establiment de centres de distribució urbana per centralitzar viatges i fer el repartiment de proximitat amb vehicles sostenibles i amb menor impacte, com per exemple bicicletes elèctriques de càrrega.

#### CAMINAR PER LA SUPERILLA

Finalment, la principal transformació es planteja a la xarxa de vianants, que esdevindria el negatiu de la xarxa bàsica de circulació de vehicles i ocuparia la resta de l'espai públic un cop s'executin totes les superilles. En una única superilla l'espai pacificat beneficia les persones que hi viuen i que en gau-

deixen. En canvi, en una lògica d'implantació global de superilles, amb la cobertura de tota la ciutat, la visió canvia: l'espai pacificat de cada superilla connecta amb els espais homòlegs de les superilles circumdants en una lògica d'eixos pacificats o eixos verds, que formen una xarxa capaç de reassignar la majoria de l'espai urbà als vianants en detriment del vehicle privat. La reducció del vehicle privat que marca el PMU es produeix a conseqüència de la disminució del seu espai disponible, que passa a ser per a la bicicleta,

Xarxa de vianants actual i en un horitzó futur, amb l'execució de les superilles plantejades al PMU 2013-2018.

Font: PMU 2013-2018, BCNecologia



el transport públic en superfície i, sobretot, per a la ciutadania. Es configura una malla connectada, complementària i funcional per a totes les xarxes de mobilitat, guiades per l'esquema en superilla.

#### LA ZONA DE BAIXES EMISSIONS ES DESPLEGA ALHORA QUE EL PMU

Durant el mateix mandat, i en paral·lel a l'execució del PMU, també es va impulsar la creació de la Zona de Baixes Emissions a les rondes de Barcelona (ZBE), una política que, si bé tenia precedents a nombroses ciutats europees, era totalment nova a la ciutat de Barcelona i no disposava ni dels estudis tècnics ni dels acords institucionals en l'àmbit metropolità o de la Generalitat. La ZBE es va planificar, per tant, des de zero i va entrar en vigor l'1 de gener del 2020. La seva entrada en servei coincideix amb l'arribada de la Covid-19, que ha portat nombrosos canvis en els patrons de mobilitat i n'ha dificultat el seguiment.

Durant la pandèmia, la reducció dels viatges en cotxe va netejar de forma instantània l'aire de les nostres ciutats. Si eludim aquest descens, la reducció dels nivells d'NO<sub>2</sub> vinculada a la renovació del parc de vehicles per d'altres de menys contaminants i accelerada per la implantació de la ZBE va ser de 4,3 g/m<sup>3</sup> (11%). La millora de qualitat de l'aire associada a aquests canvis ha permès: disminuir al voltant de 125 morts anuals (el 0,8 % de totes les morts) respecte als valors del 2017; el 5 % dels nous diagnòstics d'asma infantil (110 anuals), i l'1 % dels nous casos de càncer de pulmó (15 anuals). Avui resta pendent decidir com ha de ser l'evolució de la ZBE.

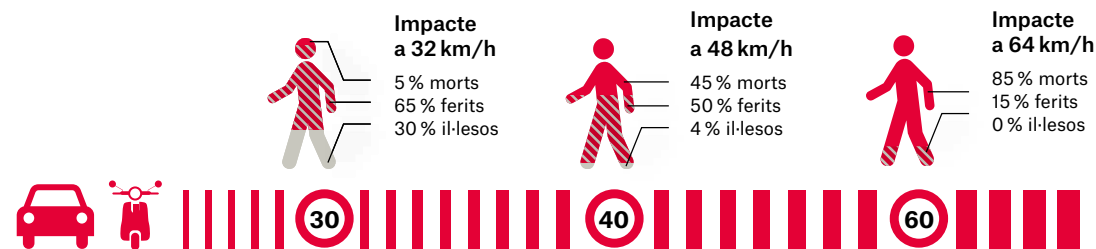
#### EL PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE 2019-2024

En el Pla de mobilitat urbana sostenible (PMUS) 2019-2024, primer a l'Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona i posteriorment a Barcelona Regional, s'han revisat els processos que es van iniciar amb els plans de mobilitat anteriors, els PMU 2008-2012 i 2013-2018. I, a més, es reforça la voluntat d'encaminar-se cap a un model de mobilitat més integrada i sostenible.

Iniciat durant el mandat anterior i encara pendent d'aprovació, el Pla anuncia la proposta d'implantació de superilles com un instrument de resolució de la mobilitat a llarg termini i, al seu torn, estableix una sèrie de mesures que s'haurien d'adoptar per millorar les condicions urbanes a mitjà i curt termini. És per això que estableix un escenari de cara a l'any 2024 i una visió de futur pensant en la mobilitat de Barcelona del 2030.

El PMUS 2019-2024 se centra en cinc eixos d'actuació —la mobilitat segura, saludable, sostenible, equitativa i intel·ligent— mitjançant 59 actuacions concretes i 62 indicadors de seguiment. Així, aposta per millorar el repartiment modal en benefici dels transports més sostenibles, com ara la mobilitat activa (a peu i amb bicicleta) i el transport públic. Així mateix, busca minimitzar el consum energètic i els efectes negatius sobre el medi ambient i la qualitat de vida de la ciutadania.

A més de consolidar algunes de les propostes ja plantejades en el pla anterior, el PMUS actual dona prioritat a les mesures que limiten la presència de vehicles a l'espai públic, com per exemple la millora de l'habi-



tabilitat d'aquest espai, el desplegament de la infraestructura per a la bicicleta sobre la calçada i la reforma de la regulació d'aparcaments per a cotxes i motos. D'altra banda, s'introdueix el desenvolupament de la ZBE i es manté la política de la incorporació de flotes elèctriques en els serveis públics.

Com a resultat de la posada en marxa de les mesures dissuasives sobre el vehicle privat, el pla preveu un creixement del 12,6 % en els desplaçaments en transport públic i una disminució del 25 % en els desplaçaments en vehicle privat. Pel que fa als modes no motoritzats, s'estima un creixement de la mobilitat a peu del 6 % i un augment del 75 % de la demanda de la bicicleta. Una altra novetat destacada és la incorporació de la mobilitat intel·ligent com a peça fonamental de la mobilitat urbana. Les noves tecnologies han arribat per canviar permanentment els hàbits de mobilitat de les persones i les mercaderies. No obstant això, cada cop hi ha més agents que intervenen en el seu desenvolupament, de manera que les accions relacionades amb la mobilitat intel·ligent s'han d'articular cap a la creació d'un ecosistema segur, flexible, eficient i sostenible.

En concordança amb les polítiques de la DGT i del Servei Català de Trànsit, el PMU 2019-2024 incorpora també la Visió Zero en la sinistralitat, juntament amb la inten-

ció d'avançar cap a una ciutat 30, és a dir, on el límit de 30 km/h sigui la norma. La Visió Zero implica reconèixer que un sinistre sempre té unes causes, ja siguin directes (alcoholèmia, manca de respecte de la normativa, excés de velocitat etc.) com indirectes o estructurals (model de mobilitat molt basat en el cotxe, disseny del carrer, velocitat incompatible amb la vida urbana, etc.). I per tant no són «accidents»: els sinistres són evitables.

Tots els estudis mostren que hi ha una relació directa entre sinistralitat i velocitat, sobretot pel que fa a la gravetat de les conseqüències, però també en el mateix nombre de sinistres. L'excés de velocitat és una de les causes més freqüents. Barcelona ja disposa d'un bon nombre de carrers on el límit legal de la velocitat és aquest: tots aquells que només tenen un carril de circulació per sentit. No obstant això, calen eines efectives per al compliment efectiu d'aquesta normativa. Per la seva banda, els carrers amb plataforma única o prioritat per a vianants tenen un límit de 10 o 20 km/h, però són molt més escassos. Ara mateix, només el 13 % dels carrers de la ciutat. Fer una ciutat més tranquil·la i caminable tindrà múltiples beneficis per a tota la població.

Velocitat i gravetat de la sinistralitat.

Font: Barcelona Regional a partir de Claudio Olivares Medina



## Pla de mobilitat urbana 2013-2018

El PMU és l'instrument obligatori de planificació on es defineixen les línies d'actuació que han de governar la mobilitat urbana en un horitzó de sis anys i que està definit per la Llei 9/2003. El PMU 2013-2018 és el primer que organitza la trama urbana de Barcelona en superilles. Es defineix una xarxa bàsica de circulació per on es proposa que circulin el vehicle de pas, el transport públic de superfície i la xarxa principal de bicicleta. En el seu interior, es proposa que les vies siguin de prioritat per a la persona vianant.

Aquest escenari era plausible, sense afectacions en el servei de trànsit, amb una reducció del 13 % del nombre de vehicles circulant, però amb l'objectiu de complir els paràmetres normatius de la Unió Europea en matèria de qualitat de l'aire. El Pla proposava reduir el trànsit un 21 %, juntament amb un augment del 10 % en la mobilitat a peu, un 3,5 % en la mobilitat en transport públic i un 67 % en la ciclista.

El Pla estableix els objectius i les accions necessàries per a la convivència a la via pública dels diferents usuaris i usuàries i mitjans de transport. A més, prioritza i protegeix la persona vianant i el ciclista i fomenta el transport públic col·lectiu amb la reducció de l'ús del vehicle privat i la regulació de la mobilitat comercial i turística, i finalment garanteix l'eficiència del conjunt de la xarxa de mobilitat. Es defineixen un total de 67 actuacions per tal d'arribar a un repartiment modal en què prop del 80 % dels desplaçaments es facin a peu, amb transport públic o en bicicleta.

### PMU 2013-2018. Planificació de superilles.

Font: BCNecologia



### EIXOS ESTRATÈGICS:

1. Mobilitat segura
2. Mobilitat sostenible
3. Mobilitat equitativa
4. Mobilitat eficient

#### Xarxa bàsica de circulació



#### Canvi modal i augment de l'índex d'ocupació de vehicles



#### Vehicles sostenibles i segurs



#### Gestió de l'estacionament



#### Amb moto



#### Divulgació de la mobilitat sostenible i segura



#### Les divuit actuacions previstes per al vehicle privat.

Font: PMU 2013-2018

## Xarxa ortogonal de bus

Ja des del 2001, l'Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona va començar a estudiar el projecte de xarxa ortogonal per a Barcelona. La feina es va presentar el 2004. L'objectiu era transformar la xarxa de bus, hereva de les lògiques urbanes i concessionals de les antigues línies del tramvia, en un esquema ortogonal, amb una xarxa de fàcil lectura per a la ciutadania, de manera que fos possible arribar a la destinació des de qualsevol parada, amb un màxim d'un transbordament. Aquest esquema augmentava la cobertura, l'accessibilitat i la connectivitat, juntament amb un guany de la velocitat comercial en evitar girs i acumulacions de línies a una mateixa parada. La velocitat es podia incrementar encara més amb l'habilitació de més infraestructura exclusiva per al bus a la calçada i mesures de prioritització semafòrica.

Fins al 2013 es van dur a terme múltiples estudis per a Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) sobre diferents aspectes de la xarxa ortogonal, en què s'analitzaven aspectes com ara: les projeccions de demanda, la velocitat comercial, l'extensió del carril bus i les mesures de prioritat, la connexió metropolitana, el tipus de parada i d'informació a la població, la renovació de la flota, el consum energètic i les emissions a l'atmosfera, l'impacte psicosocial del canvi de xarxa i el procés de comunicació i participació. Tots aquests estudis previs culminen en la redacció del PMU 2013-2018 de Barcelona, document en el qual la xarxa ortogonal s'acaba consolidant. El seu desplegament es va iniciar el 2012 i es va acabar el 2018. La configuració final de la NXB era de 28 línies: 8 d'horizontals (H), 17 de verticals (V) i 3 de diagonals (D).

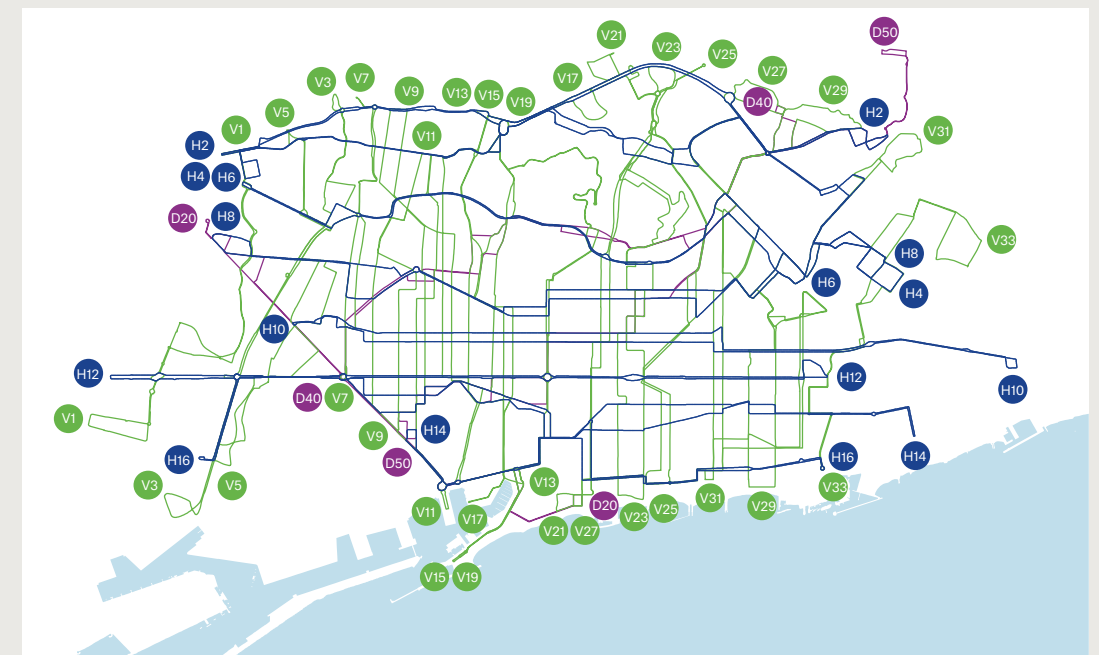


### Bus de TMB.

Font: Ajuntament de Barcelona

### Nova xarxa de bus al final del seu desplegament, a la tardor del 2018.

Font: Barcelona Regional





## Superilla de la Maternitat i Sant Ramon

L'any 2013 es va seleccionar com a primer àmbit pilot del programa «Omplim de vida els carrers» el barri de la Maternitat i Sant Ramon, que inclou dues superilles delimitades per la travessera de les Corts, l'avinguda de Madrid, la gran via de Carles III i la riera Blanca. La seva delimitació és fruit de la definició de la xarxa ortogonal d'autobusos plasmada al Pla de mobilitat urbana 2013-2018 i de la proposta d'implantació de les superilles al districte de les Corts. L'àmbit d'actuació inclou una superfície de 21,4 hectàrees.

Aquest àmbit es caracteritza per la seva proximitat a una zona d'equipaments de la ciutat, situats dins del districte, com per exemple les instal·lacions del Camp Nou i l'Hospital Casa de la Maternitat i els seus espais principals de relació, els jardins de Bacardí i de Josep Goday i Casals.

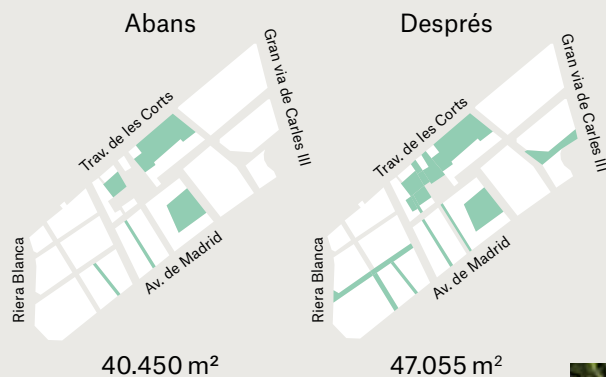
En aquesta àrea s'han executat diverses actuacions de pacificació i millora de carrers veïnals, així com la reurbanització dels carrers de Conxita Supervia, del Regent Mendieta i de Benavent. En total s'han pacificat uns 6.600 metres quadrats d'espai públic. Entre els anys 2014 i 2017, la sinistralitat s'ha reduït dràsticament: les persones usuàries de la bicicleta lesionades per trànsit s'ha reduït un 66,7% i les usuàries de vehicles de motor, un 27,3%.

6.605 m<sup>2</sup>

**Nou espai públic d'ús ciutadà**

Inici de les obres: 2013

Superfície: 213.661 m<sup>2</sup>



	Abans	Després
Espai públic (m <sup>2</sup> )	40.450	47.055
Longitud ciclable (ml)	2.152	2.262
Arbres (u)	897	869
Sòl permeable (m <sup>2</sup> )	16.095	16.161
Places per seure (u)	540	581
Activitat econòmica (u)	333	390



**Carrer de Conxita Supervia.**

Font: Marta Torrent Santarita. Barcelona Regional

## Superilla d'Hostafrancs

Al barri d'Hostafrancs, al districte de Sants-Montjuïc, es treballa amb el programa Superilla Barcelona des de l'any 2014, en què es va constituir el grup impulsor. Des de fa anys, s'han anat executant diverses obres per pacificar una part d'aquest barri, com ara les reurbanitzacions en plataforma única dels carrers del Forn, d'Ermengarda i de Miquel Bleach i les reurbanitzacions per a la millora de l'espai urbà de les places d'Antoni Pérez Moya, d'Herenni i de Joan Pelegrí. En total, s'han guanyat 3.360 m<sup>2</sup> de viari per a l'ús de la ciutadania.

El programa Superilla Barcelona ha pacificat el trànsit en aquest barri i ha eliminant la dreuera de pas de vehicles que es produeix pel carrer de Sant Nicolau, des del carrer d'Aragó, i travessa el barri pel carrer del Consell de Cent. Per això es canvia el sentit del carrer de Sant Nicolau i es redueix la capacitat de trànsit rodat del Consell de Cent, de manera que es deixa un únic carril compartit per a bus i cotxes i es manté un carril de servei per a càrrega i descàrrega. A més, s'implanta un carril bici de doble sentit que connecta el carril existent del carrer de Tarragona amb el futur carril del carrer del Moianès fins a la Gran Via. Durant el 2021 es van executar les obres de pacificació d'una part dels carrers del Rector Triadó i de la Torre d'en Damians, entre Consell de Cent i Creu Coberta. Les actuacions han eliminat les voreres i han convertit ambdós carrers en vies de plataforma única, persones vianants poden ocupar tot l'espai.

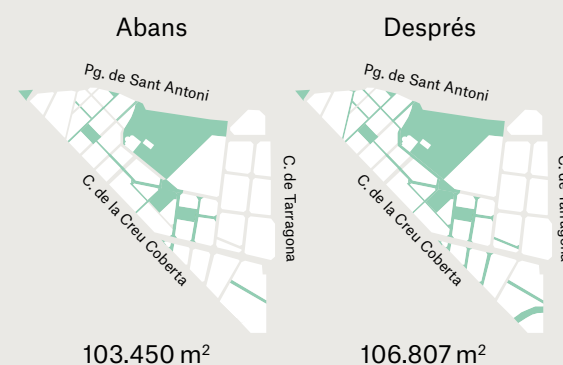
3.360 m<sup>2</sup>

**Nou espai públic d'ús ciutadà**

Inici de les obres: 2014

Superfície: 371.560 m<sup>2</sup>

	Abans	Després
Espai públic (m <sup>2</sup> )	103.450	106.807
Longitud ciclable (ml)	6.617	6.958
Arbres (u)	1.118	Sense dades
Sòl permeable (m <sup>2</sup> )	11.786	Sense dades
Places per seure (u)	1.126	1.126
Activitat econòmica (u)	783	Sense dades



**Plaça d'Herenni.**

Font: Curro Palacios. Ajuntament de Barcelona



# LA TRANSICIÓ ECOLÒGICA A LA CIUTAT

#ACLIMATA'T

La humanitat s'enfronta a un repte sense precedents, el canvi climàtic, que a més impactarà de forma especialment greu en el Mediterrani. L'increment de les temperatures, les seves conseqüències i l'augment de fenòmens extrems tensionaran la ciutat de Barcelona, els seus ecosistemes i els seus serveis bàsics. Això portarà canvis importants en l'estructura econòmica i impactarà especialment en la salut i el benestar de la població més vulnerable, amb menys mitjans per adaptar-se.

Fa molt temps que a tot el món occidental, on es troben les causes del canvi climàtic, haguéssim hagut d'emprendre canvis radicals en la nostra manera de viure, consumir, desplaçar-nos, etc. per poder evitar l'augment de les temperatures i les seves conseqüències sobre la nostra civilització, que cada cop son més patents. Si bé no estem a temps d'evitar el canvi climàtic, sí que podem encara eludir els pitjors efectes i transitar el més ràpidament possible cap a una ciutat neutra en carboni. La inacció, doncs, no és una opció perquè, a més, cal adaptar la ciutat per poder afrontar els grans canvis que vindran. Encara tenim l'oportunitat de fer front a l'emergència climàtica de manera planificada.

Hem de naturalitzar Barcelona i, per fer-ho, hem de redefinir el mateix concepte de ciutat, que, històricament, s'ha construït al marge dels cicles naturals. Ara, però, veiem que l'única garantia de la seva pervivència és reconnectar-la als fluxos i cicles naturals, tot formant part de la xarxa de teixits vius que la sostenen, i contribuint d'una manera positiva a la sostenibilitat local i global. El verd ha de ser funcional, no simplement contemplatiu, ornamental o decoratiu. Ha de poder complir totes les funcions i la potencialitat metabòlica que pot desenvolupar, i a més ha de proporcionar diferents serveis socioambientals.

Barcelona està encarant aquests reptes amb una planificació específica i el programa Superilla Barcelona és una eina que desenvolupa els seus objectius als carrers de la ciutat.



## EL CANVI CLIMÀTIC A BARCELONA: CAUSES I EFECTES

L'origen del canvi climàtic es troba en les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (GEH), principalment el diòxid de carboni (CO<sub>2</sub>) i en menor mesura el metà (CH<sub>4</sub>) i altres gasos, vinculats a la nostra manera de viure actual i al tipus de consum energètic que fem per satisfer-la. La crema de combustibles fòssils, la nostra font principal d'energia, té com a subproducte aquests gasos, que s'emeten a l'atmosfera i en provoquen l'escalfament.

La signatura del Protocol de Kyoto el 1997 és el primer acord vinculant en l'àmbit internacional per a la reducció dels GEH i inicia un període de compromisos i acords per part dels Estats, que s'han anat traslladant de diferents maneres a altres esferes polítiques i administratives. Actualment, a Barcelona la planificació de referència en matèria de lluita contra el canvi climàtic és el Pla d'acció per l'emergència climàtica 2030, aprovat el 2021.

### COM CONSUMIM L'ENERGIA

A la ciutat de Barcelona la font principal d'emissions de GEH és el transport, amb una contribució del 26,7%. És en aquest sector, per tant, on s'han d'emprendre iniciatives més contundents per reduir les emissions. La contribució del sector serveis també és molt rellevant (21,4%), així com les emissions derivades del consum energètic de les nostres llars (20,7%). El sector industrial continua sent important, però queda lluny d'aquestes xifres, i l'activitat d'algunes infraestructures com ara el

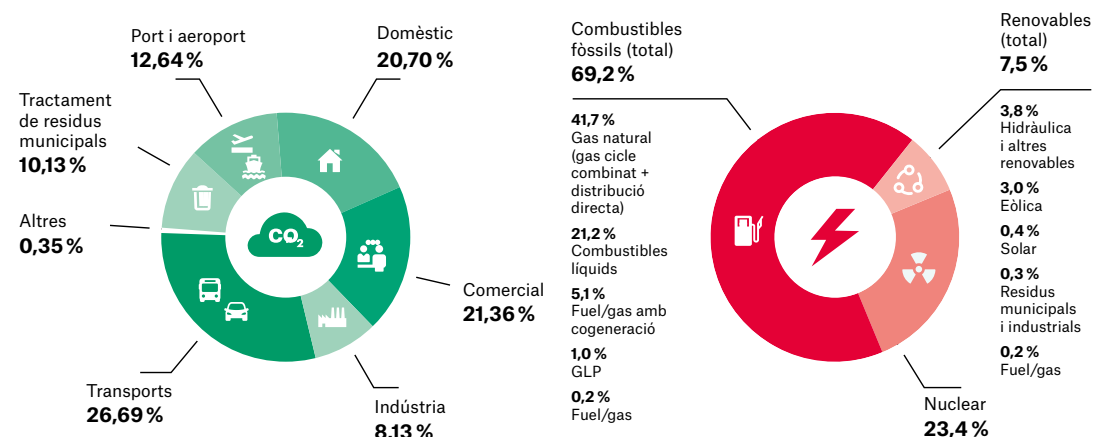
port i l'aeroport generen també un impacte rellevant. Per tant, a l'hora d'abordar la reducció dels GEH la responsabilitat es reparteix entre múltiples actors que han d'entrar en acció de manera coordinada.

El consum energètic del conjunt de la ciutat va ser de 15.321 GWh d'energia a finals de l'any 2019, l'equivalent a 9,36 MWh de mitjana per persona. El 2019, tenint en compte el mix elèctric de Catalunya, les emissions de GEH de Barcelona van ser de 3.557.000 tones de CO<sub>2</sub>-e, (2,7 t CO<sub>2</sub>-e/hab.).

L'evolució en el nostre consum energètic mostra un augment d'un 6,11% entre el 1992 i el 2019, tot i que ha disminuït des del seu pic màxim de l'any 2005. En canvi, les emissions de GEH han disminuït un 25,01% des del 1992 i van arribar també a un pic l'any 2005. El context de crisi econòmica i l'augment del preu de l'energia han contribuït en gran mesura al fet que s'hagi reduït una part del consum que fins llavors no s'havia previst. Des del 2014 la tendència és el manteniment o un lleuger repunt del nivell de consum i d'emissions. S'evidencia, doncs, l'existència d'una correlació entre el consum energètic i el context socioeconòmic.

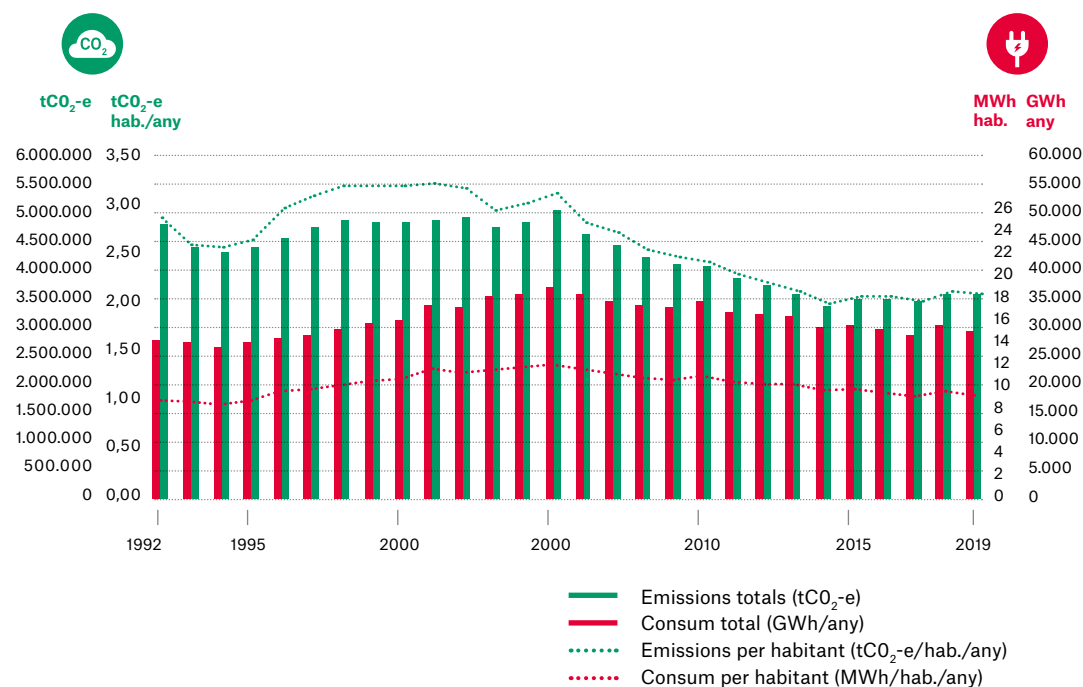
En l'àmbit internacional, l'Acord de París marca una reducció del 50% dels GEH respecte al 1992 abans del 2030. Això significa que a Barcelona ja hem recorregut la meitat del camí, però cal fer un canvi quant a la tendència actual i accelerar la lluita contra el canvi climàtic si volem tenir una oportunitat per evitar-ne els pitjors efectes.

D'altra banda, la intensitat energètica de Barcelona, que permet relacionar el PIB amb el consum energètic, ha passat de 261,64 Wh/€ l'any 1999 a 175,29 Wh/€ el 2019 (no



Origen de les emissions de CO<sub>2</sub> a BCN el 2019. Font: Pla d'acció per l'emergència climàtica 2030

Origen de l'energia final segons el MIX català. Font: Pla d'acció per l'emergència climàtica 2030



Evolució del consum d'energia i emissions de gasos amb efecte d'hivernacle a Barcelona (1992-2019). Font: Pla d'acció per l'emergència climàtica 2030



es disposa de dades anteriors). Això vol dir que la ciutat ha estat capaç de consumir menys energia per cada euro generat i sembla que la tendència és continuar per aquest camí, però encara cal implementar més esforços en el desacoblament del creixement econòmic del consum energètic.

La font principal d'energia de Barcelona són, de llarg, els combustibles fòssils, un 69,2 % del total de l'energia final consumida a Barcelona durant el 2019. Això inclou des del combustible dels vehicles de motor o el gas que consumim directament a les nostres llars fins a l'electricitat que prové de centrals de cicle combinat, que també funcionen amb gas. L'energia nuclear, que produeix bona part de l'electricitat que consumim, també té un paper destacat (23,4 %) i finalment les renovables; només produeixen el 7,5 % del total de l'energia consumida a la ciutat.

Una part d'aquesta energia renovable ha estat generada a la ciutat. L'any 2019 Barcelona va generar 357,65 GWh a partir de l'aprofitament d'energies renovables i residuals locals. La font principal entre les energies renovables i residuals a Barcelona és la provinent de la valorització dels residus sòlids urbans de la planta de Sant Adrià de Besòs (54 %) i la solar tèrmica (15 %). La contribució de Barcelona a la generació, doncs, encara pot créixer molt i així figura en la planificació climàtica.

**CRISI CLIMÀTICA I VULNERABILITATS**  
L'increment de les temperatures associat al canvi climàtic té múltiples conseqüències, que impacten sobre una població amb una estructura social i productiva complexa,

amb graus de vulnerabilitat molt diferents. Els efectes en una ciutat com ara Barcelona són profunds i nombrosos i s'interrelacionen, com veurem, amb el medi natural, les persones, la seva economia o les infraestructures de la ciutat.

#### CADA COP MÉS CALOR

L'evolució de la temperatura mitjana anual mostra una tendència clara a l'alça des dels inicis dels anys noranta i l'augment de les temperatures ja és palpable. Els darrers 37 anys a Barcelona s'han comptat onze onades de calor i, les últimes quatre, han estat els darrers cinc anys. D'una onada de calor cada quatre anys hem passat a una per any i el canvi climàtic ens en portarà en el millor dels casos un mínim de dues anuals, o entre quatre i cinc cada any, si no es redueixen dràsticament els nivells dels GEH des d'ara mateix.

A Barcelona, a més, cal tenir en compte l'efecte de l'illa de calor, produït per l'aglomeració de població i urbanització, que incrementa les temperatures dins de les ciutats. A Barcelona, les estacions urbanes registren una mitjana anual de 3º més que les de fora de la ciutat. El canvi climàtic intensificarà aquest efecte, ja que augmentarà l'exposició a episodis d'altres temperatures.

Les onades de calor no afectaran de la mateixa manera els diferents barris. L'augment de la temperatura durant les onades de calor no és uniforme, com tampoc ho és la condició de les llars per fer-hi front, el seu comportament energètic, la disponibilitat de verd proper, l'índex de sobreenvelliment o la renda familiar disponible. Si tenim en compte aquests paràme-

tres, les zones amb més risc són el districte de Nou Barris i algunes zones dels districtes de Sants-Montjuïc, les Corts i l'Eixample.

#### CADA COP MENYS AIGUA

Barcelona i el seu entorn metropolità tenen un consum hídic per càpita molt reduït, però concentren una part molt important de població i d'activitats econòmiques, que tenen unes necessitats d'aigua potable que no es poden cobrir amb recursos hídrics propis. Cada any entren a Barcelona uns 200 hm<sup>3</sup> d'aigua, dels quals el 60 % ho fa a través de la xarxa d'aigua potable (117 hm<sup>3</sup>) provinent de les conques del Llobregat i del Ter; un 30 % correspon a aigua de pluges i un 10 %, a aigües freàtiques per a usos no potables. La ciutat, però, presenta un sistema d'abastament deficitari, ja que un de cada quatre anys els recursos són inferiors o molt propers a la demanda.

Amb el canvi climàtic es preveu una lleugera disminució dels recursos hídrics, una variabilitat més gran en la seva disponibilitat i un augment de la demanda a causa de la pujada de la calor. Concretament, en l'horitzó 2050 es preveu una reducció del 12 % dels recursos superficials i del 9 % dels recursos subterranis i un ascens de la demanda per als diferents usos d'un 4 %. Per tant, hi haurà una necessitat de recursos addicionals d'aigua potable per a l'àrea metropolitana de Barcelona de 34 hm<sup>3</sup>/any, que especialment per a Barcelona s'ha estimat en 18 hm<sup>3</sup>/any. Cal tenir en compte que aquesta disminució dels recursos hídrics existents també implicarà alteracions en la qualitat i suposarà una amenaça per a la garantia sanitària.

#### INCREMENT DEL RISC D'INUNDACIONS

El risc d'inundació per manca de drenatge a Barcelona està condicionat pel perfil del terreny, l'alt grau d'impermeabilització i l'artificialització dels cursos naturals d'aigua, que s'ha anat produint durant els processos històrics d'urbanització a la ciutat. El 2009 el 72 % de la superfície del municipi estava impermeabilitzada. Tots aquests factors determinen que una quantitat més gran de pluja es converteixi en escorrentiu i hagi de ser absorbida pel clavegueram.

Aquest efecte es veu incrementat per les característiques del clima mediterrani, que es caracteritza per una concentració de la major part de les pluges en pocs episodis d'alta intensitat. Tot i que les tendències indiquen que les mitjanes anuals de pluja es reduiran, les pluges seran més intenses i més concentrades en episodis extrems. Aquest augment d'intensitat pot provocar que determinades zones de la ciutat s'inundin, la qual cosa posaria a prova el sistema de drenatge de la ciutat, que ja avui presenta problemes amb el règim de pluja existent. S'ha determinat que les àrees més sensibles es trobarien al Poblenou, l'eix de la Diagonal, Sant Andreu, Badal i Sant Antoni.

#### RETROCÉS DE LES PLATGES DE LA CIUTAT

Com a conseqüència del canvi climàtic, es preveu un augment de la inundació, canvis morfològics a les platges i una exposició més gran de les infraestructures portuàries. Actualment, l'onatge és el responsable d'originar les problemàtiques més importants en el litoral barceloní quan es pro-





**Horts urbans a l'interior dels jardins del Doctor Pla i Armengol al Guinardó, un espai per a la promoció de la biodiversitat que forma part d'un corredor verd de la ciutat.**

Font: Andreu Adrover per al Districte d'Horta-Guinardó



dueixen episodis extrems de temporals. Ja en la situació actual, les vuit platges de Barcelona estan afectades per un risc alt en relació amb els temporals marítims. A excepció de la platja de la Barceloneta, la resta tenen prop del 80 % de la seva superfície afectada per aquest risc. Les projeccions climàtiques, a escala general, preveuen que els esdeveniments extrems seran més freqüents, tot i que la seva magnitud no variarà gaire. Concretament, a Barcelona, el que abans s'associava a períodes de retorn de 50 anys, es preveu que s'associï, l'any 2050, a períodes de 35 anys.

A més dels temporals, l'increment del nivell del mar podria comportar un retrocés a totes les platges de la ciutat. Algunes platges com la de Sant Sebastià podrien arribar gairebé a desaparèixer en el pitjor dels escenaris, mentre que les altres poden patir reduccions d'entre el 30 i el 46 %.

#### MÉS POBRESA: TENSIÓ ALS PREUS DE L'ENERGIA, L'AIGUA I ELS ALIMENTS

De partida, el canvi climàtic suposa un empitjorament de les condicions de vida i treball de les persones i un augment de les desigualtats socials, les migracions i els conflictes. Cal tenir en compte que el canvi climàtic podria fer variar a l'alça dels preus de l'aigua i l'energia i també dels aliments, per les tensions en la producció a causa dels efectes climàtics, i això dificultaria l'accés de la població als recursos més bàsics.

D'altra banda, a causa de les dinàmiques demogràfiques i socioeconòmiques de la ciutat, es preveu que augmentarà la població vulnerable, ja que hi haurà més llars amb

menors dependents i llars unipersonals, creixeran els moviments migratoris i l'envel·liment de la població serà més acusat. A causa de les desigualtats de gènere, les dones tindran més dificultats per disposar d'un habitatge digne i assumir el cost dels subministraments bàsics i, per tant, la seva situació també s'agreuja.

Tots aquests aspectes poden implicar un ascens de la pobresa energètica que actualment ja afecta un 24 % de la població barcelonina. En el futur, més llars tindran problemes per mantenir l'habitatge a una temperatura adequada durant els episodis de calor.

#### EMPITJORAMENT DE LA SALUT FÍSICA I MENTAL

Els efectes anteriors tenen conseqüències a diferents nivells sobre la salut de la població. La calor té un efecte directe sobre la mortalitat, principalment en persones vulnerables, nadons i persones grans o amb malalties cròniques prèvies. A Catalunya mor un 19 % més de gent quan es produeix una onada de calor i, segons un estudi dut a terme per l'ISGlobal, amb dades del 1983 i el 2006, a Barcelona aquesta xifra arriba fins al 27 %. S'observa que la durada de l'onada de calor té més impacte que la intensitat de la calorada i que la gent gran és el col·lectiu més sensible: com més edat, més augmenta la mortalitat quan la calor es dispara. L'increment de la pobresa energètica agreujarà aquest tipus de problemes.

A més dels efectes directes de la calor, l'alça de les temperatures també tindrà efectes indirectes en la salut a través dels canvis en la producció d'aliments i l'empit-

jorament de la qualitat de l'aire i de l'aigua. Cal afegir que el canvi de clima s'acompanya de nous vectors de malalties, com ara el mosquit tigre, que té la capacitat d'actuar com a transmissor de malalties produïdes per virus com ara el dengue, la febre groga, la febre del Nil occidental, el chikungunya i la febre del Zika.

En aquesta situació la salut mental també pateix un cert impacte. Els desastres naturals i l'augment de les malalties infeccioses poden provocar ansietat, estrès psicològic o posttraumàtic, depressió severa o somatitzacions. De fet, moltes de les persones nouvingudes recentment són refugiats i refugiades climàtics, que han patit un trauma intens en el procés, amb efectes potencials a llarg termini. A banda, el malestar per la calor pot desencadenar o empitjorar diferents malalties mentals.

#### ALTRES EFECTES DEL CANVI CLIMÀTIC

##### DISMINUCIÓ DE LA QUALITAT DE L'AIRE

Clima, contaminació de l'aire i salut es lliguen d'una manera complexa. El canvi climàtic i la contaminació atmosfèrica comparteixen moltes de les fonts d'emissions que els provoquen. A escala global, el canvi climàtic provoca un empitjorament de la qualitat de l'aire (OMS, 2018). En el cas de Barcelona, les projeccions realitzades indiquen que els efectes del canvi climàtic podrien comportar un increment en la concentració anual de tres contaminants atmosfèrics: les partícules, el NO<sub>2</sub> i en menor mesura l'O<sub>3</sub>. Aquests contaminants te-

nen un efecte perjudicial per a la salut de la població (vegeu el capítol 1, l'apartat «Evolució de la contaminació i efectes sobre la salut»). Tammateix aquest efecte es pot veure mitigat si hi ha reduccions importants en la mobilitat amb vehicle privat.

##### PÈRDUA DE BIODIVERSITAT I

##### INCREMENT D'ESPÈCIES INVASORES

L'elevació de les temperatures i dels períodes de sequera pot impactar en la vegetació de les zones naturals. La fenologia de les plantes ja està actualment afectada i l'estrès hídric pot suposar una pèrdua de vitalitat de la vegetació, la penetració d'espècies més ben adaptades i més vulnerabilitat a patir plagues i malures.

Quant a la fauna, aquests canvis poden afectar les espècies més vulnerables dels ecosistemes de Barcelona: peixos, amfibis i papallones. En canvi, algunes espècies plaga (paneroles, cotorreta de pit gris i múrids) podrien veure's beneficiades amb el canvi de les condicions climàtiques, i també algunes espècies de mosquits que transmeten malalties infeccioses. En general, tots aquests canvis poden incidir en la simplificació dels ecosistemes i, consegüentment, en una pèrdua de la biodiversitat de la ciutat.

##### INCREMENT DEL RISC D'INCENDIS

##### FORESTALS

Les projeccions climàtiques indiquen que es produirà un augment del risc d'incendis a la regió mediterrània. A l'entorn de Barcelona, però, hi ha altres factors relacionats amb l'activitat humana, els processos d'urbanització i els canvis d'usos del sòl, que són els responsables principals dels incendis. A cau-



sa de l'alça de les temperatures i de la disminució de la precipitació, provocades pel canvi climàtic, el perill d'incendi augmentaria moderadament. Aquests factors comportaran un augment d'estrès hídric i una elevació de la combustibilitat de la vegetació.

A Barcelona, les zones de perill més gran d'incendis actual i de futur es concentraran en el vessant barceloní de Collserola dels barris de Vallvidrera, el Tibidabo i les Planes, Horta, Canyelles i Torre Baró.

### TENSIÓ EN LA DISPONIBILITAT D'ENERGIA I EN ELS SEUS PATRONS DE CONSUM

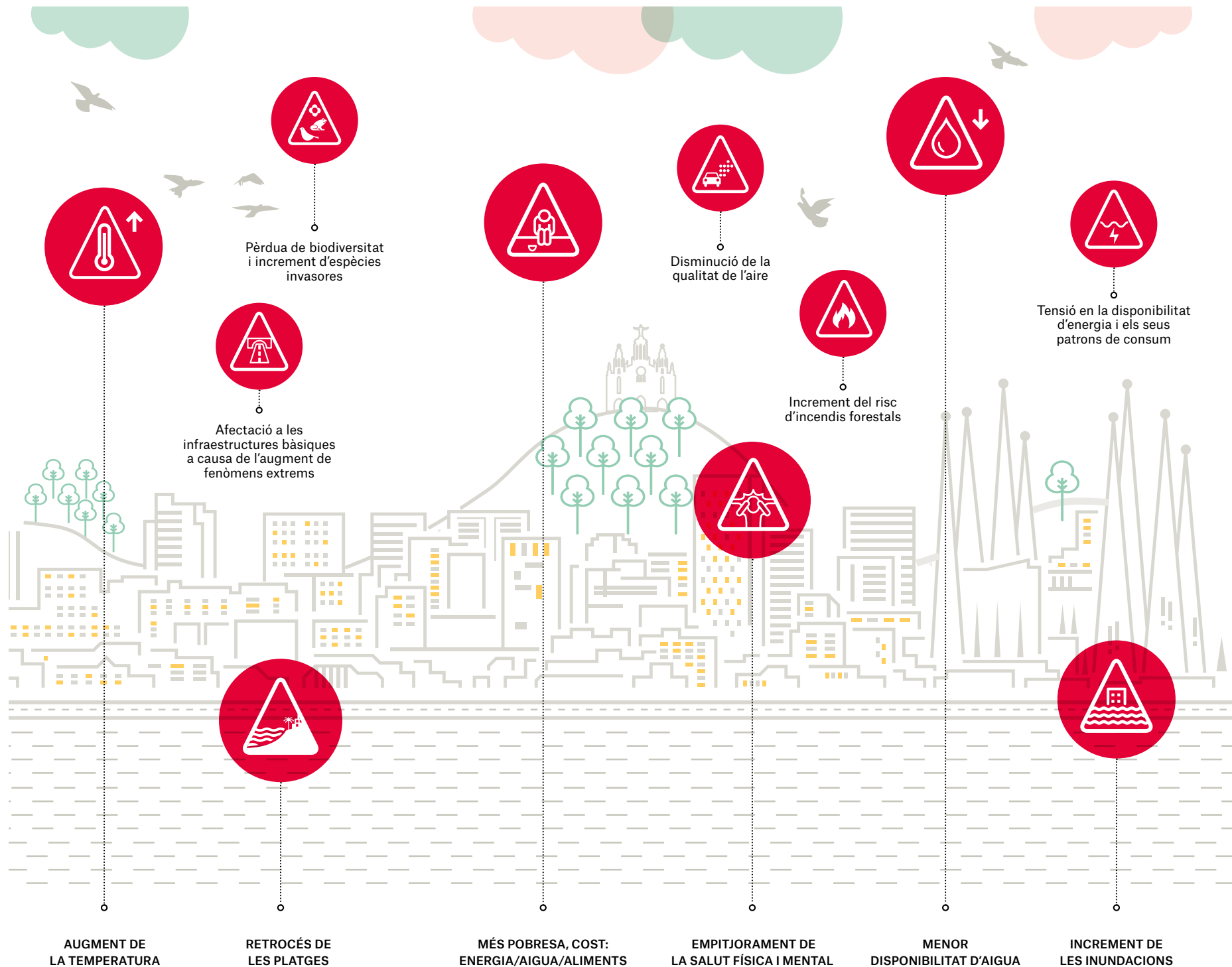
Malgrat que es preveu una disminució global en el consum energètic de la ciutat, també s'estima un canvi en els patrons de consum de la ciutadania. La demanda d'electricitat pot augmentar principalment per la necessitat de climatització vinculada a episodis d'altres temperatures i també pels nous consums de la mobilitat elèctrica. Així, la ciutat necessitarà més infraestructures de distribució.

### AFECTACIÓ A LES INFRAESTRUCTURES BÀSIQUES PER L'AUGMENT DE FENÒMENS EXTREMS

Després de les platges, les xarxes de sanejament i de mobilitat són les infraestructures que podrien quedar més afectades per l'augment dels riscos d'inundació (fluvial, urbana, a causa de l'elevació del nivell del mar o per temporal marítim) o d'incendis.

Efectes del canvi climàtic a Barcelona.

Font: Pla d'acció per l'emergència climàtica 2030.  
Barcelona Regional





## POSSIBLES ESCENARIS PER LLUITAR CONTRA EL CANVI CLIMÀTIC

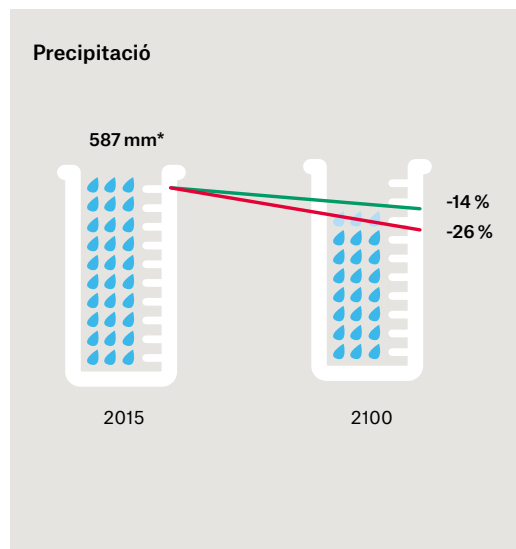
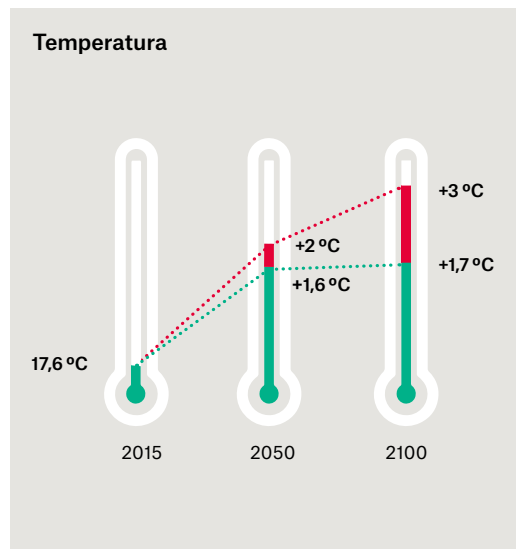
Reduir les emissions és un compromís global, però, com hem vist, els efectes de no fer-ho són locals. Per això, s'ha analitzat com ara el canvi climàtic pot afectar Barcelona a partir de les projeccions que ha dut a terme el Servei Meteorològic de Catalunya, que corresponen a una regionalització. I a més, s'ha centrat l'anàlisi en dos escenaris possibles: l'escenari compromès i l'escenari passiu, modelitzats al projecte RESCCUE.<sup>1</sup>

En l'escenari compromès, s'assoleixen els objectius de reducció d'emissions de l'Acord de París del 2015 (disminució del 50 % de les emissions de GEH respecte al 1992 i abans del 2030). En aquest escenari, la concentració de GEH arribaria a ser superior a l'actual a finals de segle, però l'increment s'atenuaria a partir del 2030 a fi de limitar l'augment màxim de la temperatura global del planeta a 1,5-2 °C.

Un escenari més passiu representa un escenari tendencial, on no s'accelera la lluita contra el canvi climàtic i, per tant, no s'arriben a assolir els objectius marcats a París, de manera que les concentracions de GEH a finals de segle serien molt superiors a les actuals. L'augment de temperatura global superaria àmpliament els 2 °C.

Els efectes descrits amb anterioritat s'accentuarien o es moderarien en funció de si ens movem entre un escenari o l'altre.

Amb l'aplicació de les mesures previstes de cara al 2030, en el Pla d'acció per l'emergència climàtica es preveu una reducció del



- Escenari passiu
- Escenari compromès

Estimacions de l'increment de les temperatures i disminució de les precipitacions a Barcelona, en un escenari d'assoliment o no de la reducció d'emissions de l'Acord de París.

Font: Pla d'acció de l'emergència climàtica 2030

Parc del Turó de la Peira.

Font: Vicente Zambrano. Ajuntament de Barcelona



consum energètic de la ciutat d'un 25,1 % pel que fa als valors actuals. Així, per aquestes dates s'assoliria en conjunt el 50 % de reducció de les emissions de GEH respecte a les del 1992. Aquest escenari representaria un pas intermedi que permetria trencar la dinàmica actual de consums i emissions i arribar a l'any 2050 amb valors de neutralitat en carboni, l'únic objectiu viable a llarg termini.

Si no s'implantessin les mesures del Pla d'acció, els esforços que caldria fer per arribar als objectius del 2050 serien més grans, més costosos i menys justos.

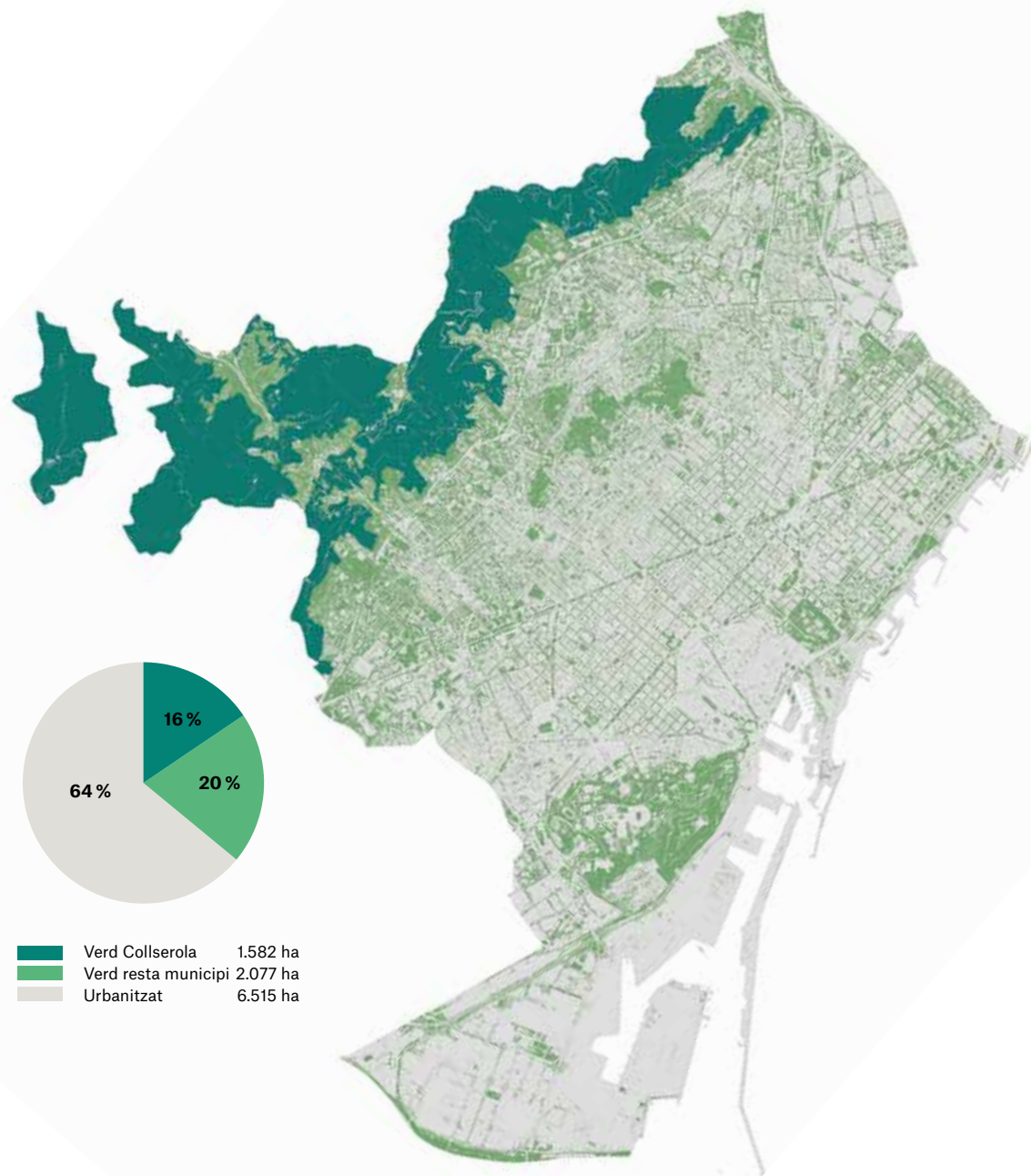
Els objectius són tots a llarg termini, però les accions plantejades a Barcelona ho són a curt, a mitjà i a llarg terme. L'estratègia de Superilla Barcelona respon també a aquests reptes, amb una reducció dels vehicles en circulació, la despavimentació per a una millor regulació de la temperatura i el cicle de l'aigua i un increment del verd i l'ombrejant per minvar la calor.

## LA IMPORTÀNCIA DEL VERD

El 2019 la ciutat de Barcelona té 3.659 hectàrees de cobertura vegetal identificada des del cel, a través de l'índex NDVI (*Normalized difference vegetation index*), conegut com a índex de vegetació de diferència normalitzada. Aquest índex mostra la quantitat, la qualitat i el desenvolupament de la vegetació a través d'una imatge generada de la coberta vegetal vista des de l'aire. D'aquesta superfície, 1.582 hectàrees corresponen a Collserola (43%). La distribució d'aquesta cobertura vegetal als diferents barris de la ciutat és molt irregular: els que toquen a Collserola gaudeixen d'unes condicions ben diferents (> 20 m<sup>2</sup>/hab.) a aquelles que es poden trobar als barris més centrals (< 10 m<sup>2</sup>/hab.).

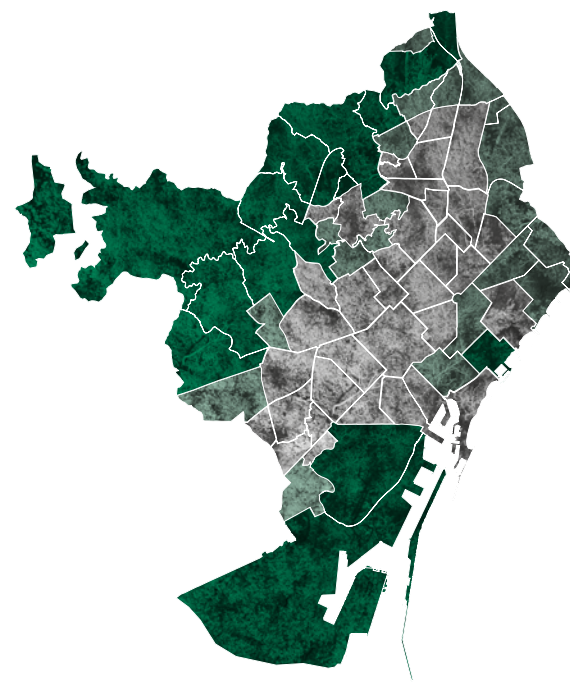
De tota aquesta cobertura vegetal, la superfície verda pública és actualment de 2.870 hectàrees, de les quals un 41% correspon a verd estrictament urbà (1.171 hectàrees) i un 59%, a verd forestal del Parc Natural de la Serra de Collserola. A més del verd públic, la cobertura vegetal a Barcelona també inclou el verd privat, el verd associat als espais fluvials o marítims i tot l'arbrat urbà, especialment abundant a la ciutat: hi ha 242.789 arbres en trama urbana i en parcs i jardins. La superfície verda pública per habitant l'any 2020 és de 17,22 m<sup>2</sup>/hab., i de 7 m<sup>2</sup>/hab. si es compta només el verd urbà. L'evolució del verd públic per persona es manté estable des de l'any 2010, al voltant dels 17 m<sup>2</sup>/hab. Això s'explica per l'augment progressiu de la població de Barcelona que fa que, malgrat que la superfície total de verd s'incrementi lleugerament, la superfície per habitant es mantingui.





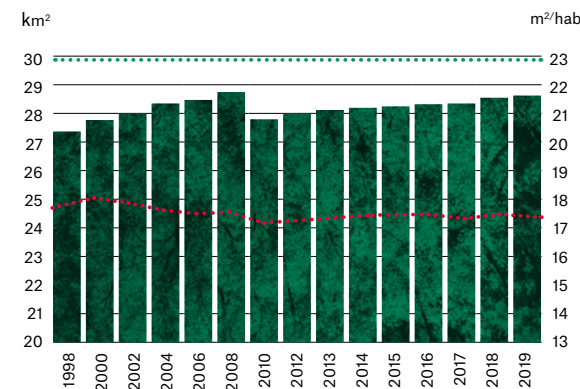
**Superfície de cobertura vegetal a Barcelona.**  
Superfície identificada des del cel el 2019 amb un vol fotogramètric (índex NDVI).  
Font: Pla Natura Barcelona 2030, Barcelona Regional

**Dreta a baix: Evolució de la superfície de verd públic per habitant.**  
Font: Pla Natura Barcelona 2030, Barcelona Regional



**Cobertura vegetal per habitant i barri (m<sup>2</sup>/hab.)**

- Menys de 10
- 10-20
- Més de 20



Verd públic total (km<sup>2</sup>)  
Verd públic per habitant (m<sup>2</sup>/hab.)  
Objectiu del Pla d'acció per l'emergència climàtica 2030: 1,6 km<sup>2</sup> addicionals als valors del 2015 (29,87 km<sup>2</sup>)

## CONNECTIVITAT DE LA NATURA I SERVEIS ECOSISTÈMICS

Els ecosistemes urbans tenen un valor ambiental per si mateixos com a ecosistema, que a més no es limita a l'espai on es troben. La flora i la fauna d'aquests sistemes naturals no pertanyen només a la ciutat, sinó que és un bé col·lectiu. Les relacions que s'estableixen entre els organismes vius que formen els ecosistemes urbans i amb el medi que els envolta configuren una infraestructura ecològica complexa, que estableix lligams amb altres ecosistemes propers, fora de l'espai urbà. D'aquesta manera, qualsevol política pública que actuï en positiu o en negatiu sobre el verd a Barcelona, també la inacció, influeix més enllà dels límits estrictes de la ciutat.

El municipi disposa d'espais de verd i de biodiversitat d'especial interès localitzats principalment a la falda de Collserola, però també a la muntanya de Montjuïc, als Tres Turons i al parc de la Ciutadella. A més d'aquests espais, tots els parcs de la ciutat, els petits jardins, l'arbrat urbà, les cobertes verdes o altres espais de verd als edificis desenvolupen una funció ecològica.

Pel que fa a la vegetació de Barcelona, la flora de la ciutat és rica i està en constant evolució. La millora de la gestió del verd permet que hi hagi més quantitat i més qualitat, així com més riquesa de flora i abundància de fauna. Un dels objectius de la creació de nous hàbitats i de la millora en la gestió és que hi pugui haver més espècies d'animals vertebrats i invertebrats i que el nombre d'exemplars de cada espècie pugui augmentar.



Actualment, hi ha 320 espècies de fauna autòctona detectades a Barcelona (inclosa Collserola) entre mamífers, ocells (la classe més nombrosa), rèptils, amfibis, peixos o papallones, i les dades disponibles indiquen que la diversitat de la fauna autòctona va en augment, tot i que l'evolució de cada espècie i cada ambient mostra una resposta diferent. Estudis sobre les poblacions d'ocells, que tenen en compte l'abundància i la diversitat, mostren una davallada de les poblacions d'espècies autòctones i un augment de les assilvestrades, amb particularitats dins de cada població estudiada. No obstant això, les anàlisis sobre la diversitat de les papallones de la ciutat en mostren un gran augment. La natura a les ciutats, però, no només té valor per ella mateixa com a ecosistema, sinó que proporciona un conjunt de beneficis socioambientals en molts àmbits.

Els ecosistemes urbans, públics o privats, actuen doncs com a recurs multifuncional que ofereix serveis ecològics, ambientals, socials i econòmics. Aquests serveis ecosistèmics es potencien amb la connectivitat del verd, és a dir, amb la possibilitat del moviment i de la dispersió d'organismes vius i dels processos ecològics i els fluxos que els caracteritzen (aigua, energia, intercanvi de material genètic, etc.). Aquesta connectivitat es pot produir a través de parcs, jardins o espais naturals de la ciutat i també a partir d'espais urbans semitransformats, amb la suficient qualitat ecològica per permetre aquests fluxos de matèria i energia, com els plantejats als eixos verds.

Mapa de corredors verds.

Font: Barcelona Regional





## SERVEIS SOCIOAMBIENTALS DE LA NATURA A LES CIUTATS

### Proporciona espais per a la socialització

Parcs, jardins o places són espais idonis per a l'oci, l'esbarjo, el descans, l'esport a l'aire lliure i tota mena d'activitats socials i polítiques.

### Beneficis culturals

Molts espais naturals sovint tenen valors identitaris, reconeixibles per una comunitat que ha tingut una evolució històrica conjunta. De fet, els espais naturals poden presentar un interès historicoartístic; exerceixen com a elements d'ordenació del territori i també presenten àmplies oportunitats per a l'educació i la recerca.

### Bellesa

Els espais naturals disposen d'unes característiques paisatgístiques molt apreciades per la població. Qualitats olfactives, visuals, cromàtiques, sonores... que transcendeixen els aspectes purament sensorials i s'endinsen de ple en l'espiritualitat humana.

### Contacte i interacció amb la natura

La interacció amb la natura no només és possible als espais forestals i rurals, sinó també en àmbits netament urbans gràcies als seus parcs i jardins.

### Regula la temperatura i aporta humitat

La presència de verd a la ciutat exerceix un efecte directe sobre les temperatures: proporciona ombra, mitiga l'efecte d'illa de calor dels espais construïts i contribueix al confort tèrmic amb els processos d'evapotranspiració de la vegetació. Per aquest motiu la infraestructura verda tindrà un paper crucial en l'adaptació al canvi climàtic i ajudarà la ciutat a suportar millor els increments de temperatura.

### Disminueix la contaminació atmosfèrica i acústica

Els espais verds actuen com a coixí davant del soroll, que arriba més atenuat a les llars, i també mitiguen la contaminació atmosfèrica, ja que la vegetació és capaç d'absorbir diferents partícules que es troben en suspensió en l'aire perquè exerceix de filtre natural.

### Regula els cicles de carboni i d'aigua

Els ecosistemes urbans també intervenen en els cicles naturals de la matèria. Absorbeixen CO<sub>2</sub> de l'atmosfera com qualsevol altre ecosistema, a través de l'activitat fotosintètica. Formen part, doncs, del cicle natural del carboni i, per tant, contribueixen a l'atenuació del canvi climàtic amb la fixació d'aquest element. També intervenen en el cicle de l'aigua i ajuden a fer que les ciutats, llocs altament permeabilitzats, tinguin espais d'infiltració d'aigua al subsòl.

### Produeix matèria orgànica i aliments

Als espais urbans els sòls biològicament funcionals són escassos. Els espais verds generen matèria orgànica que enriqueix el sòl i que passa a formar part del seu cicle i, a més, també poden produir aliments per a determinades espècies. Parlem no només dels horts urbans, sinó també de diferents espècies d'arbres ornamentals.

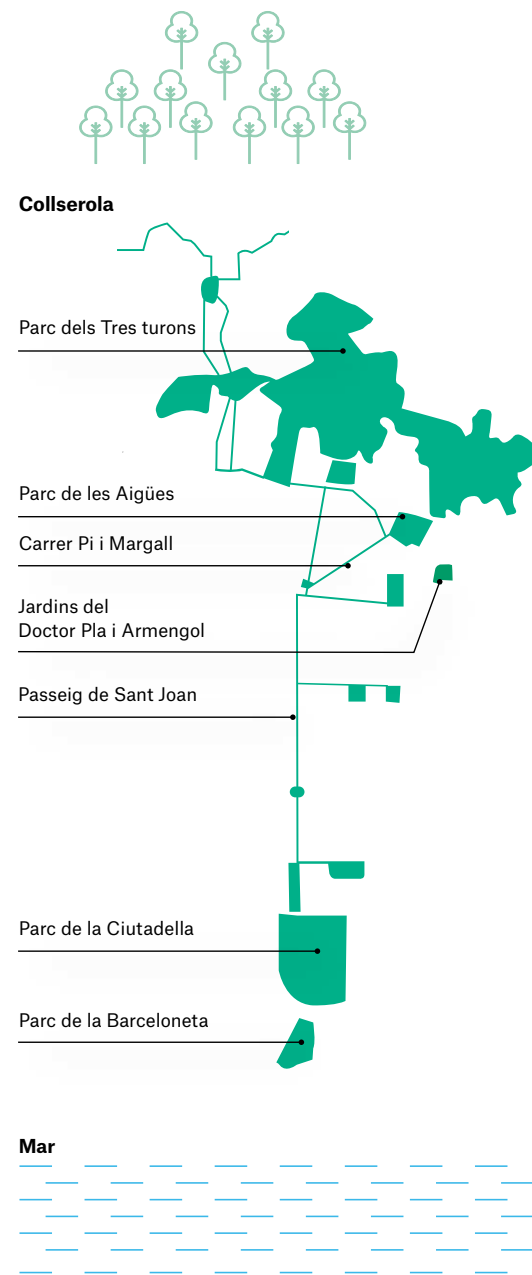
### Millora el benestar físic i psíquic

Els beneficis anteriors beneficien la població, tant en l'àmbit físic com en el de la seva salut mental. El verd és imprescindible per a l'equilibri.

### Genera activitat econòmic

Moltes de les activitats anteriors impliquen una activitat econòmica i alguns espais singulars també tenen un atractiu turístic.





Esquema de corredor verd central.  
Font: Pla Natura Barcelona 2030

L'increment de la infraestructura verda amb criteris de connectivitat fa que determinats llocs de la ciutat puguin actuar com a corredors verds entre diferents espais i entre la ciutat i els ecosistemes de l'exterior, de mar a muntanya, i els fluvials. Els eixos verds tindran funcions d'aquest tipus, però, a més, la Declaració d'emergència climàtica preveu impulsar els corredors verds urbans amb especial atenció al corredor Ciutadella-Collserola.

Tant els treballs de les Nacions Unides (ONU) com l'Estratègia de biodiversitat europea 2030 fan palesa la pèrdua de biodiversitat en l'àmbit mundial. D'altra banda, la problemàtica derivada del canvi climàtic ha esdevingut una emergència. Ens trobem amb una crisi ecològica que afecta el conjunt de la Terra, i tenir cura de la natura esdevé central. L'Estratègia europea conclou que la natura és tan important per al nostre benestar físic i mental com per a la capacitat de la nostra societat de fer front al canvi global, a les amenaces per a la salut i a les catàstrofes. Per això urgeix actuar per a la seva millora. Necessitem que els ecosistemes del planeta siguin resistents i continuïn aportant els serveis bàsics per a la vida.

### NATURA I SALUT

L'any 2020 la situació generada per la Covid-19 ha posat el focus en la importància de la natura a les ciutats, com a suport a la salut física i emocional de les persones i com a contribució a la biodiversitat de la Terra. S'ha experimentat el valor que té l'aire lliure i net, el silenci, la vegetació i la fauna silvestre. La ciutadania ha descobert

que a la ciutat hi ha una gran riquesa animal i vegetal de la qual pot gaudir. Aquest fet ha anat acompanyat d'una conscienciació sobre la necessitat de preservació global de la natura, ja que no hi ha cap dubte que la seva alteració fa que la humanitat sigui més vulnerable.

Aquesta importància de la natura, i sobretot de la natura urbana per a la ciutadania, no és un descobriment nou. Des de fa anys la recerca reuneix evidències científiques sobre aquesta realitat. Segons la secretària executiva del Conveni sobre la biodiversitat biològica: «Una biodiversitat sana és la infraestructura essencial que sosté totes les formes de vida sobre la Terra, inclosa la vida humana».

En una ciutat com ara Barcelona, amb una densitat de població molt per sobre del context urbà estatal o europeu, l'espai públic és un bé escàs, altament preuat i amb un ús molt intensiu. A més, no es troba distribuït de manera homogènia. Ens trobem també en una ciutat amb alts nivells de contaminació atmosfèrica. Això té un gran impacte sobre la salut de la ciutadania, però també sobre la dels ecosistemes urbans i, a més, incrementa la necessitat que la població té d'estar en contacte amb la natura. Omplir els espais públics de natura és doncs una necessitat des de molts punts de vista i l'ús intensiu que se li dona incrementa els factors d'exigència en la seva gestió, en una ciutat tan mancada de verd com la nostra.

A Barcelona s'han dut a terme diferents estudis dels serveis ecosistèmics per avaluar els beneficis que generen els espais verds en àrees on viu una gran quantitat

de població. Els resultats permeten identificar les zones amb més accessibilitat o amb més dèficit de serveis i justifiquen la necessitat d'incrementar-ne la presència, millorar-ne l'estat i difondre'n la importància de manera proactiva.

No cal perdre de vista la perspectiva de classe quan parlem de verd urbà. Per a moltes persones, els parcs, els jardins urbans i les platges són una de les poques possibilitats que tenen de gaudir de la natura. Per tant, també cal planificar el verd urbà tenint en compte les seves necessitats. Cal incloure i facilitar les iniciatives ciutadanes i també oferir propostes concretes de comunicació, formació, educació i implicació perquè la ciutadania, les organitzacions i la resta d'actors puguin tenir un paper actiu en la promoció i la conservació de la biodiversitat urbana. Això s'aconseguirà treballant de manera activa per a la seva protecció i millora, tant en l'àmbit públic com en el privat, i que en conjunt el gaudi de la natura estigui a l'abast de tota la població, independentment de la condició física, l'edat, el nivell de renda o altres qüestions socioeconòmiques.

Segons l'Observatori de Salut i Medi Ambient (2020), una iniciativa de DKV en la qual col·labora l'ISGlobal (Institut de Salut Global de Barcelona), la natura s'ha de prescriure a la ciutadania i cal augmentar l'exposició que hi fan les persones.

Quant a les conclusions principals d'aquest organisme sobre l'afectació positiva de la natura urbana en la salut de la ciutadania, en el marc del Pla Natura se'n destaquen les següents:



## NATURA A LES CIUTATS. EFECTES POSITIUS EN LA SALUT

### La salut depèn de l'estil de vida, del medi ambient i del context socioeconòmic

La salut humana no només està determinada per l'assistència sanitària o per factors genètics, sinó també per l'estil de vida, el medi ambient i el context socioeconòmic, entre altres elements.

### L'estat del medi ambient afecta la nostra salut

L'Organització Mundial de la Salut (OMS) calcula que els factors de risc ambientals són responsables del 24 % de la càrrega de morbiditat mundial i del 23 % de totes les morts en l'àmbit planetari. Concretament, a Europa representen 1,4 milions de morts a l'any.

### Una ciutat més saludable presenta menys mortalitat per causes naturals

Un 20 % de les morts per causes naturals es podrien prevenir si cada any les ciutats del món (on l'any 2050 s'hi concentrarà el 70 % de la població) complissin les recomanacions internacionals sobre activitat física, exposició a la contaminació atmosfèrica, soroll, calor i accés a espais verds.

### Cada cop més països s'impliquen activament en la recerca

En el panorama internacional, cada cop més països s'impliquen activament en la recerca i desenvolupament de projectes que vinculen la natura amb la salut com a recurs preventiu o complementari a l'assistència sanitària.

### No es tracta només de conservar, sinó d'incrementar els beneficis del verd en la salut

Augmentar el verd i la biodiversitat a les ciutats i millorar-ne i conservar-ne l'estat no hauria de tenir com a objectiu únic evitar el perjudici dels sistemes naturals i, per tant, la nostra salut. S'hauria d'anar més enllà i centrar-se també en la multiplicació dels beneficis que els espais verds aporten en les persones, com ara la millora del benestar i la prevenció d'algunes malalties.

### Incorporar els espais naturals com a actius per a la salut

La prescripció social basada en la natura és una eina per enriquir les receptes de prevenció de la salut que difon el personal mèdic i sanitari.

### Hi ha una clara evidència científica sobre els efectes positius del contacte amb la natura

Tots aquests beneficis estan lligats a la promoció de l'activitat física en el medi natural, que pot prevenir l'obesitat i la diabetis, aconseguir la restauració mental i física, la reducció de l'estrès, la millora cognitiva i la interacció i la cohesió socials. A més, aquest contacte també beneficia el sistema immunitari i el metabolisme. I la mitigació de l'exposició a la contaminació atmosfèrica, la reducció dels nivells de contaminació acústica, l'augment de la biodiversitat i la regulació de la temperatura (que atenua els efectes de l'illa de calor) també tenen efectes positius directes en la salut.

### La infraestructura verda com a recurs de la salut

La progressiva urbanització de la població condueix a una reducció del contacte amb els espais verds. Per això, cada vegada són més les ciutats que integren noves infraestructures verdes en la seva trama urbana com a suport al tractament de malalties o de manera preventiva.

### Si s'inverteix en natura, s'inverteix en salut i, per tant, es redueixen els costos associats

Dedicar part dels pressupostos municipals a conservar, millorar i augmentar els espais verds urbans redueix els costos en salut. S'estima que la manca d'activitat física, l'exposició a la contaminació de l'aire, el soroll, la calor i el poc accés als espais verds va suposar un sobrecost per a la ciutat de Barcelona de més de 20 milions d'euros l'any 2017. I, si es parla en termes d'estalvi, en el cas del Regne Unit, es podrien comptar 2.350 milions d'euros extres anuals (que ara es dediquen a despeses mèdiques) si la ciutadania tingués accés als espais verds, sobretot per l'increment de l'activitat física.



## Pla d'Acció per l'Emergència Climàtica

Aprovat el 2021, el Pla d'acció per l'emergència climàtica 2030 recull la feina del Pla Clima aprovat el 2018 i també integra la Declaració d'emergència climàtica del 2020. El Pla, doncs, actualitza les previsions del Pla Clima i, d'acord amb les recomanacions científiques, accelera les accions previstes i n'augmenta l'ambició per poder arribar abans del 2030 als objectius de l'Acord de París, un 50 % de reducció dels gasos amb efecte d'hivernacle respecte al 1992.

El Pla estableix unes accions a curt, mitjà i llarg termini a partir de cinc àmbits i divuit línies d'acció, que cobreixen tots els aspectes que Barcelona pot treballar, ja sigui amb les seves competències o en col·laboració amb altres administracions. Entre aquestes competències, es troben: la salut i el benestar, per posar les persones primer en la lluita contra el canvi climàtic; l'estalvi i la generació d'energia, amb la millora de l'eficiència dels edificis; el model urbà i de mobilitat, amb la transformació de l'espai públic i la seva mobilitat per reduir les emissions i augmentar l'habitabilitat; la cultura climàtica, per aconseguir la complicitat de tots els actors en la lluita contra el canvi climàtic, i el consum i l'economia, amb el desacoblament entre el creixement econòmic i la qualitat de vida de les persones. Aquesta darrera responsabilitat es basa en una visió circular de l'economia que aprofita els recursos al màxim i evita generar residus i emissions.



### OBJECTIUS ESTRATÈGICS 2030

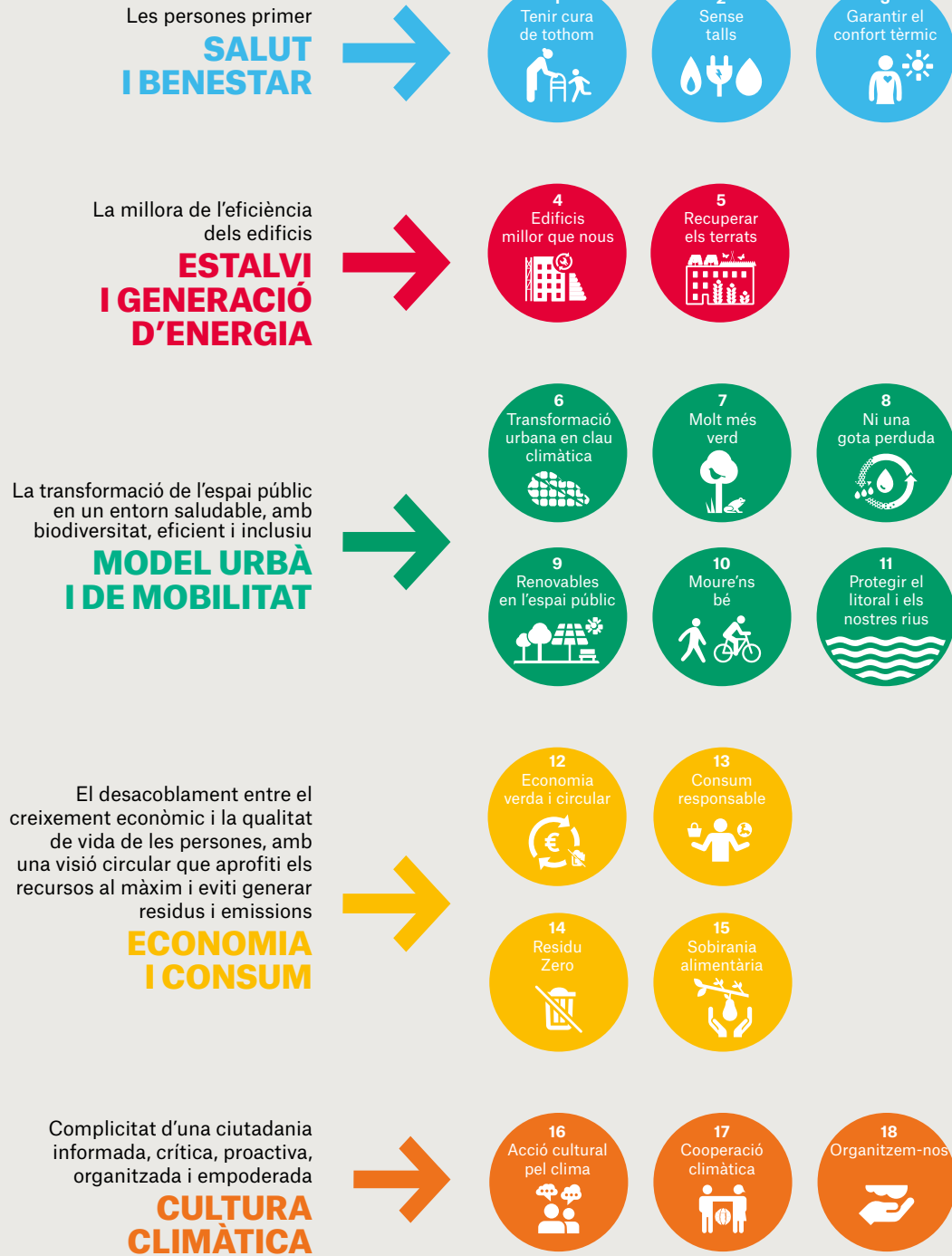
- MITIGACIÓ** → ▼ **50 %** d'emissions de GEH respecte al 1992. Ser **neutres en carboni** el 2050.
- ADAPTACIÓ** → ▲ **1 m<sup>2</sup>** de verd per persona. **100 l/hab./dia d'aigua**.
- JUSTÍCIA CLIMÀTICA** → **0** persones en situació de pobresa energètica. **100 %** finançament net.
- IMPULS DE L'ACCIÓ CIUTADANA** → **1 M€** anual en ajudes a projectes per a la ciutadania.



Pla Clima 2018, antecessor del Pla d'acció per l'emergència climàtica 2030.

Declaració d'emergència climàtica, aprovada al Plenari de l'Ajuntament de Barcelona el 2020.

### ÀMBITS I LÍNIES D'ACCIÓ 2030





## Pla Natura Barcelona 2021-2030

El 2013 Barcelona va llançar el Pla del verd i de la biodiversitat 2020, que ha estat el full de ruta dels darrers anys. El 2017 el Govern municipal va tirar endavant una mesura de govern (Programa d'impuls a la infraestructura verda) on es concretaven els compromisos del Pla. El Pla Natura Barcelona 2021-2030 pren el relleu de la planificació anterior, l'actualitza i li dona més força. És un instrument estratègic i participat que defineix i planifica els objectius i els compromisos del Govern municipal en tres eixos: l'increment de la infraestructura verda de la ciutat, la conservació de la biodiversitat i l'activació de la implicació de la ciutadania en el coneixement i la cura de la natura urbana.

El Pla té la visió d'una ciutat del 2050 amb una infraestructura verda funcional i ecològica i amb un verd equitatiu, accessible, connectat a la trama urbana i amb la xarxa verda metropolitana, per maximitzar els serveis socials i ambientals, sobretot els de salut i adaptació al canvi climàtic. Aquesta xarxa de natura urbana és apreciada i conservada com a patrimoni natural de la Terra i com a benefici per a les persones i les generacions presents i futures, que gaudeixen de la connexió amb la natura i s'impliquen en la creació d'espais verds i en la conservació i la millora de la biodiversitat.

<b>Objectius quantitatius del Pla Natura 2030:</b>	Crear <b>10</b> refugis de biodiversitat
Incrementar <b>160 ha</b> Des del 2015: 1 m <sup>2</sup> + de verd per habitant	Augmentar <b>100 ha</b> la superfície naturalitzada
Doblar el nombre de participants en activitats de natura	<b>40</b> nous projectes del programa «Mans al verd»

Els objectius del Pla Natura són els següents:

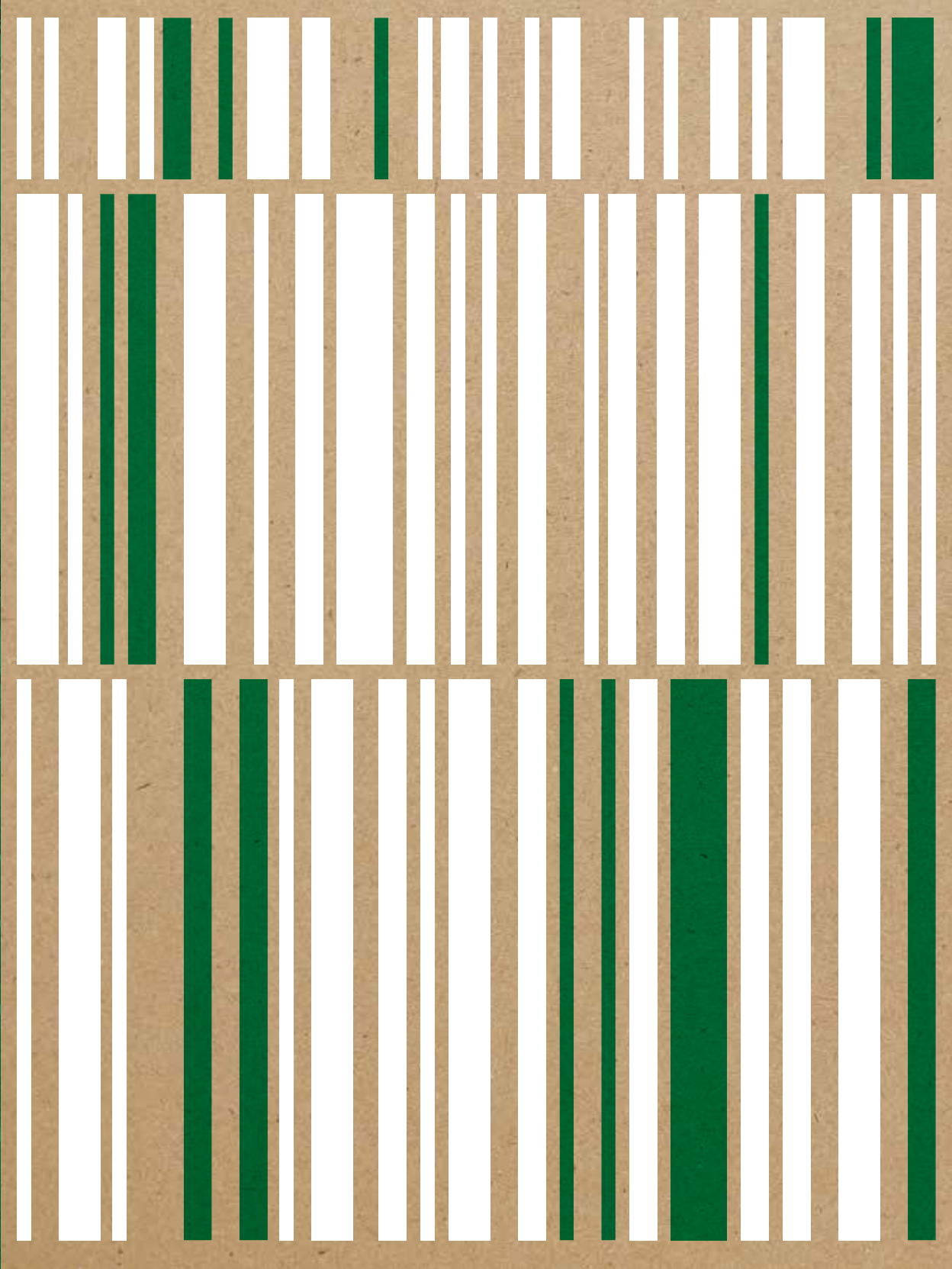
- Incrementar la infraestructura verda de la ciutat per maximitzar-ne els serveis, sobretot els d'adaptació al canvi climàtic, i millorar l'accés de tota la ciutadania a la natura urbana.
- Desplegar i consolidar la gestió ecològica de la natura, al servei de la salut de la ciutadania i de la conservació de la biodiversitat a la Terra.
- Conservar i promoure la biodiversitat amb la protecció de les espècies i la millora dels hàbitats i la seva connectivitat.
- Fer créixer el coneixement, el gaudi i la cura de la natura urbana i així facilitar i promoure la implicació de la ciutadania en la seva conservació i millora.



Bassa naturalitzada als jardins del Doctor Pla i Armengol al Guinardó.

Font: Andreu Adrover per al Districte d'Horta-Guinardó







125

UNA PROXIMITAT  
FELIÇ EN CIUTATS  
PER A LA VIDA

CARLOS MORENO

130

EL POBLENOU:  
PRIMERA  
TRANSFORMACIÓ  
A LA TRAMA CERDA

#EMPODERA'T

150

SANT ANTONI  
I L'URBANISME  
TÀCTIC

#PARTICIPA

180

LES SUPERILLES  
ALS MITJANS

#RESSONA

02

ESCLAT DE LES

SUPERILLES

OMPLIM DE VIDA ELS CARRERS





## UNA PROXIMITAT FELIÇ EN CIUTATS PER A LA VIDA

**CARLOS MORENO**

Director científic, càtedra  
"Emprenedoria, territori, innovació",  
París Sorbonne Business School

Els informes que adverteixen sobre la urgència climàtica i l'impacte creixent que té sobre els nostres models de vida es poden resumir en una sola frase: hi ha un perill consubstancial per a la humanitat.<sup>1, 2, 3</sup> És banal dir que en aquesta era de l'antropocè<sup>4</sup> continuem amb la degradació accelerada de les nostres condicions de vida ambientals. El paper central de les ciutats, el lloc principal on es desenvolupa la vida i un dels contribuents més grans d'emissions de CO<sub>2</sub>, ens obliga a pensar i actuar de manera decidida per tenir capacitat de reaccionar enfront de la difícil situació actual. La complexitat del repte ens obliga a reflexionar sobre el que significa «la batalla per a un món sostenible» i també la de les ciutats, que es troben a primera línia.

Sovint, les urgències ens fan reaccionar en *temps curts*, i les necessitats estratègiques en *temps llargs*. En el context de crisis ininterrompudes en el qual estem, aquests temps acostumen a ser contradictoris. És indispensable aconseguir que siguin complementaris per tal de dissenyar polítiques urbanes coherents i amb una continuïtat eficaç. Pensar la ciutat d'aquesta manera també ens obliga a tenir en compte els *temps amples* que sobretot representen la

nostra capacitat d'estar en "ressonància" amb les esferes individuals, socials i de sostenibilitat, una idea del filòsof alemany Harmut Rosa.<sup>5, 6</sup> Com es pot construir una gramàtica urbana que reconciliï aquests tres temps de reflexió i acció, *curt, llarg i ample*? Aquesta qüestió queda recollida en les propostes elaborades al voltant del concepte de la proximitat feliç de la ciutat policèntrica i de serveis, urbana i territorial, encarnada en un concepte que he creat: «la



ciutat dels 15 minuts»,<sup>7</sup> a zones compactes i l'equivalent per a zones de densitat baixa i mitjana, «el territori de la mitja hora».

Ara que ens enfrontem fins i tot a la possible extinció de l'espècie humana a final d'aquest segle, la noció fonamental que m'anima és la d'*habitabilitat*. En un món urbà regit pel productivisme, s'ha perdut la noció de com satisfer les necessitats bàsiques que dignifiquen la vida humana. Aquestes necessitats s'han anat ignorant en detriment de l'acció productiva, la noció del temps útil s'ha esfumat a poc a poc, i ha quedat relegada pel seu corol·lari, el consum. La mateixa vida a la ciutat ha passat a centrar-se més en *allotjar-se* que no pas en *viure*, una diferència essencial que l'amenaça climàtica i la pèrdua probable d'espais de vida encara ha qüestionat més.

Ens apropiem de la noció d'«habitabilitat espacial i temporal» com «la nostra capacitat de satisfer les funcions socials essencials»<sup>8</sup> Així doncs, el temps ample és la possibilitat de satisfer en un espai-temps optimitzat i amb poques emissions de CO<sub>2</sub> les sis funcions socials bàsiques que configuren l'*habitabilitat*: 1) viure en un habitatge digne; 2) tenir una feina que redueixi la mobilitat pendular llarga i costosa; 3) comprar en circuits curts i que generin activitat i ocupació; 4) rebre seguiment de la salut física i mental 5) accedir a l'educació, la cultura i l'art; 6) disposar d'espais públics propers de qualitat, frescos i verds com espais de vida.

Les nostres reflexions sobre la ciutat policèntrica i multiservei estan basades en l'imperatiu d'oferir l'accés a totes aquestes funcions socials clau en qualsevol moment

i espai amb desplaçaments curts i amb poques emissions. Com deia Jane Jacobs, una ciutat és viva “quan ofereix múltiples coses a fer sense haver d'agafar el cotxe”,<sup>9</sup> o igual que el filòsof francès Pascal parlant de Déu, però en el nostre cas de l'omnipresent vida urbana, “una esfera amb el centre a tot arreu i la circumferència enlloc”.<sup>10</sup>

L'*habitabilitat* ha d'anar de bracet d'una sostenibilitat real com a eix de tota política urbana i territorial. Ser rigorós significa utilitzar aquesta paraula amb la profunditat semàntica indispensable, i assenyalar, abans que res, la convergència de tres reptes que cal afrontar per aconseguir un món amb ciutats en què *sostenibilitat* sigui sinònim d'*habitable*, viable i equitatiu. Quan el professor Muhamad Yunus, Premi Nobel de la Pau el 2006, va escriure *Un món de tres zeros*<sup>11</sup> el 2017, parlava d'un món amb “zero emissions, zero pobresa i zero atur”, referint-se a les tres necessitats inseparables de la vida: l'ecològica, la social i l'econòmica. No s'ha d'ignorar cap d'aquests tres components quan parlem d'un món realment sostenible. La complexitat,<sup>12</sup> entesa amb la mateixa universalitat que ho fa el sociòleg Edgar Morin, ens fa entendre'n millor les interseccions. La intersecció de l'ecologia i el que és social és un món habitable, la de l'ecologia i l'economia un món viable, mentre que l'encreuament entre el què és social i econòmic evoca un món just. Així és, un món sostenible es troba a la intersecció d'un món habitable, viable i equitatiu. El nostre deure és treballar per una política urbana i territorial que conjugui aquests tres elements resumits en aquesta frase: cada euro invertit en la sostenibilitat ha de

tenir una rendibilitat d'inversió en l'ecologia, l'economia i un impacte social positiu.

Ara que els estats s'enfronten a una crisi geopolítica incerta, les ciutats representen una esperança enfront de les transformacions que s'imposen. L'*habitabilitat* és el punt de trobada entre la realitat i les exigències ecològiques, econòmiques i socials de la sostenibilitat per millorar el dia a dia de tota la població. Posem en la vida urbana, independentment de la mida i la densitat de les ciutats, l'epicentre de la nostra preocupació: com conciliar la transició cap a una descarbonització indispensable i massiva, i alhora, augmentar la qualitat de vida i oferir espais democràtics i participatius a la ciutadania? Aquesta és l'essència conceptual de les nostres propostes.

A Europa, des de març de 2020, s'han anat superposant la crisi climàtica creixent i la irrupció d'una de sanitària, cosa que suposa un gran repte. Des de febrer del 2022, la guerra d'Ucraïna ha accentuat la crisi amb l'increment del preu de l'energia, cada vegada menys disponible, la inflació i l'escassetat de matèries primeres i productes importats. En aquesta conjuntura, sorgeix una pregunta molt senzilla: en quina ciutat volem viure? Al llarg de la història moderna hi ha hagut múltiples formes urbanes. Arreu del món, després de la Segona Guerra Mundial les ciutats s'han estructurat seguint la victòria del productivisme, el consum de masses i el formigó per on circulen els vehicles. Amb el dogma que calia sacrificar els afers personals i socials per guanyar-se-la vida, s'han anat deshumanitzant les interaccions socials i l'acte de viure. La zonificació estipulada a la Carta d'Ate-

nes<sup>13</sup> ha estat hegemònica i ha deixat una empremta de distàncies llargues i especialitzacions a les ciutats. La Declaració de Brussel·les<sup>14</sup> de 1980 per una ciutat mixta i multifuncional no va redreçar la situació.

Això es constata clarament a Europa on hi ha moltes ciutats fragmentades i segmentades, on els viatges quotidians llargs i tediosos per arribar a la feina des de casa són la norma, amb la corresponent pèrdua de sociabilitat. A més, cal sumar-hi edificis i infraestructures amb un sol ús, la desigualtat en l'accés als serveis, la categorització social dels barris residencials, i l'exclusió social i econòmica de les persones en situació de vulnerabilitat; tot això crea unes tensions permanents i visibles. La vida urbana més que mai és sinònim d'estrès, ansietat i soledat.

Convé destacar, que a les ciutats on ha prevalgut un urbanisme constructiu, la segregació espacial ha provocat una separació i una oposició entre el temps útil i l'espai urbà. L'enginyeria de mobilitat ha intentat omplir aquest buit amb mitjans de transport ràpid diaris i costosos que són una font de malestar permanent. Le Corbusier pensava que “la ciutat que té velocitat té èxit”,<sup>15</sup> però pensar i actuar per reduir-la està en la línia dels reptes ecològics, socials i econòmics contemporanis. A la cruïlla d'aquestes tres grans crisis, climàtica, sanitària i energètica, s'ha obert un debat sobre com viure d'una altra manera.

La nostra visió, que posa l'èmfasi en la proximitat com a palanca vital per cobrir les necessitats bàsiques i millorar la qualitat de vida i el benestar ofereix una altra perspectiva que ha estat plebiscitada.



Està clar que els impactes del canvi climàtic no són els mateixos en funció dels ingressos i la posició socioeconòmica. A més, en una cultura urbana que ha heretat el culte al vehicle privat, una possessió que dona estatus, la seva sobreutilització i ocupació de l'espai públic continua agreujant els efectes sistèmics sobre la qualitat de vida a la ciutat i la salut urbana. En el marc d'aquesta crisi, tant la de la covid com l'energètica provocada per la guerra iniciada per Rússia, s'ha confirmat i accelerat el redescobriments de la proximitat, l'ús de la mobilitat activa, i com són d'important les relacions socials i el teixit econòmic local per a la cohesió de la ciutat. El concepte de la ciutat dels 15 minuts s'ha estès per tot el món<sup>16</sup> i ha ofert un marc conceptual comú per traçar un possible camí: la transformació de la nostra manera de viure basada en una reinvençió de la proximitat com a clau d'un full de ruta ambiciós. Una via eficaç per allunyar-se d'una centralització forçosa i dependent que restringeix la capacitat de fer servir els recursos, la creativitat i les dinàmiques locals urbanes i territorials. Els testimonis d'alcaldes i alcaldesses de tot el món són eloqüents. La ciutat dels 15 minuts ha posat en relleu aquesta proximitat feliç a escala planetària i és un model per satisfer les sis funcions socials indispensables per assolir una vertadera diversitat dels usos socials i funcionals, que optimitzi l'espai urbà o territorial i el temps útil. Les superilles,<sup>17</sup> els barris vitals, els cercles de vida de 15 minuts, els barris complets, els barris de 20 minuts, són exemples d'aquesta tendència i voluntat política que s'ha imposat per canviar la nostra manera de viu-

re d'una vegada per totes. Hem de celebrar aquesta nova perspectiva que ens uneix.

Des del juliol del 2020 arran de la pandèmia de la covid, els alcaldes de la xarxa global de ciutats pel clima, C40<sup>18</sup>, han integrat la ciutat dels 15 minuts i les proximitats policèntriques al cor de l'agenda comuna adoptada per sortir de la crisi i recuperar la vida urbana a través d'una "prosperitat verda".<sup>19</sup> Les mesures proposades tenen com a objectiu desenvolupar el "big-bang de la proximitat"<sup>20</sup> com ho ha definit l'alcaldessa de París Anne Hidalgo, que va agafar aquest concepte com a eix vertebrador del seu segon mandat. Aquesta xarxa de ciutats promou activament una política urbanística que afavoreixi la proximitat, la mobilitat activa en els desplaçaments, i el desplegament d'equipaments públics a prop de la població. Aquest desplegament és basa en flexibilitzar els usos funcionals dels edificis i els espais públics i intensificar la vida multicèntrica social en una ciutat multiservei.

La necessitat de la "proximitat feliç" va junt amb la d'establir lligams de confiança ciutadana. La pèrdua de confiança individual i social és un element clau que sorgeix en aquest període en el qual s'ha generat un sentiment d'abandonament amb relació a l'acció pública i les institucions. Aquestes vacil·lacions, fins i tot contratemps, han aprofundit el sentiment de desconfiança i de soledat, acompanyat d'una pujada perillosa del populisme i les seves amenaces a la convivència democràtica i plàcida, que opten per teories obscures i irracionals.

És fonamental recuperar la confiança social. La vida urbana i territorial en distàncies curtes representa un camí de fu-

tur per reconstruir una vida reconciliada amb l'ecologia alegre, amb una nova vitalitat econòmica descentralitzada i creadora d'ocupació i vincles socials de qualitat. La proximitat feliç és una de les claus per construir un futur més serè.

París, Barcelona, Roma, Milà, Oslo, Copenhaguen, Buenos Aires, Bogotà, Santiago de Xile, Seattle, Boston, Chengdu, Kuala Lumpur, Ahmadabad, Johannesburg, per anomenar algunes ciutats, formen part d'aquest món urbà en moviment que no para d'avançar per promoure el canvi de paradigma que mostra que un altre camí és possible. El C40 ha servit per federar aquests esforços i ha fet visible que hi ha una massa crítica necessària. La iniciativa "Prosperitat i barris de carboni zero" que atorga un paper central a la proximitat policèntrica i multiservei de la ciutat dels 15 minuts, ha sigut un factor clau d'aquesta cimera mundial. Recuperar els espais públics com a espais de vida; obrir les escoles els caps de setmana; protegir els voltants de les escoles; donar suport al comerç local; establir mercats i circuits curts; construir parcs lineals; delimitar illes de vida local lliures de vehicles; augmentar els equipaments esportius, pedagògics, culturals i de joc arreu dels barris; promoure serveis públics propers amb solucions com els quioscs ciutadans parisencs; bastir barris mixtos, que siguin alhora residencials, productius i multiservei; convertir cruïlles en espais de joc; ampliar les biblioteques, les ludoteques mòbils, els centres d'atenció primària i de cures; recuperar els rius i les ribes; oferir fonts, espais d'aigua i frescor, senders per a vianants,

serveis de bicicletes compartides mecàniques i elèctriques, diferents opcions de transport amb poques emissions; elaborar pressupostos participatius i formes de participació ciutadana; implementar nous models econòmics... S'han compartit moltes iniciatives que alimenten aquesta esperança de la proximitat feliç policèntrica com una via d'inclusió ecològica, econòmica i social d'una ciutat per a tots.

La ciutat dels 15 minuts ha rebut diversos premis i reconeixements, com ara el Pergamí d'honor de l'ONU-Habitat.<sup>21</sup> Alhora la Unió Europea ha obert una licitació per a projectes d'investigació i col·laboració<sup>22</sup> en aquesta àrea. Aquest concepte ha obert un debat mundial sobre la necessitat imperativa de recrear ciutats guiades per un urbanisme d'usos i serveis de proximitat i circulars. Les múltiples experiències comentades demostren la ràpida difusió internacional d'aquestes idees i posen de manifest que es comparteix l'entusiasme per reflexionar sobre els nostres entorns de vida. Alcaldes, funcionaris, experts, investigadors, acadèmics, sectors econòmics i la ciutadania s'han implicat per construir conjuntament, en els seus contextos, ciutats pròximes, felices, sostenibles i desitjables.

Amb la ciutat de proximitat hem obert nous futurs que ens permeten imaginar, compartir i construir altres models de vida per transformar aquesta crisi en una oportunitat.

Ara, més que mai, viure dignament, humanitzar la ciutat, regenerar la vida urbana i territorial, i desenvolupar l'habitabilitat, significa reconciliar l'espai i el temps de les ciutats i territoris per una convivència més amable que augmenti la qualitat de vida de tothom.



# EL POBLENOU: PRIMERA TRANSFORMACIÓ A LA TRAMA CERDÀ

El Poblenou esdevé l'escenari de la primera superilla a l'Eixample de Cerdà i suposa l'esclat del model de superilles a la ciutat. De la nit al dia la paraula *superilla*, fins llavors desconeguda per la majoria de barcelonins i barcelonines, està en boca de tothom: partidaris i detractors. En tots els àmbits (polític, mediàtic, veïnal), es confronten pels canvis esdevinguts en la circulació dels vehicles, el desplaçament de parades de bus, les dates triades per al canvi o el caràcter temporal de les actuacions tàctiques. La prova pilot del Poblenou no deixa ningú indiferent.

El mandat municipal 2015-2019 representa l'inici d'un nou impuls de les superilles a Barcelona. El programa «Omplim de vida els carrers», impulsat pel govern d'Ada Colau, neix amb l'objectiu de recuperar l'espai públic pels vianants, i fixa les línies d'acció i metodologia per implantar el model de superilles en diferents àmbits de la ciutat. Les transformacions físiques flexibles, amb poc pressupost, i en alguns casos reversibles, s'incorporen a l'estratègia municipal per mitigar els efectes de la contaminació atmosfèrica i el soroll en la salut pública. Empoderament ciutadà i urbanisme tàctic es configuren com els dos grans eixos de treball per dur a terme les actuacions del programa. Es dissenya un procés de participació que des del teixit social anirà acompanyant tot el desplegament de les mesures per implementar i que cerca, en tot moment, la implicació i compromís dels teixits socials existents a cada indret. D'altra banda, es prioritzen els canvis funcionals sobre els canvis físics.

#EMPODERA'T



### «OMPLIM DE VIDA ELS CARRERS»

L'actuació del Poblenou s'impulsa després de l'aprovació del Pla de mobilitat urbana 2013-2018 (PMU) en el Consell Plenari de l'Ajuntament de Barcelona (març del 2015). Aquest pla fixava per primer cop la necessitat d'implantar les superilles a tota la ciutat per arribar als objectius ambientals de la Unió Europea, reduir la sinistralitat viària i fomentar una mobilitat més equitativa.

Uns mesos abans de la posada en marxa de la superilla del Poblenou (maig del 2016), l'Ajuntament de Barcelona, de la mà de l'arquitecte en cap Ton Salvadó, presenta la mesura de govern «Omplim de vida els carrers. La implantació de les superilles

a Barcelona». Aquesta mesura basa les seves directrius i criteris en plans i compromisos sectorials municipals: el Pla de mobilitat urbana, Barcelona pel clima, Pla del verd i la biodiversitat..., i en l'anterior programa Superilles 2011-2015. Els objectius estratègics del programa són millorar l'habitabilitat de l'espai públic, avançar cap a una mobilitat més sostenible, augmentar el verd i la biodiversitat i promoure la participació i la responsabilitat ciutadana.

La voluntat del programa és alliberar els carrers per caminar, relacionar-se i fer-hi vida, amb l'habilitació de nous espais de trobada i fent-ne protagonistes el seu veïnat. L'espai públic es posa al servei de la salut, l'economia i la socialització dels que donen



vida als seus barris. El model de superilles significa una nova forma d'organitzar la ciutat que es basa a invertir la distribució de l'espai públic entre els vehicles i les persones, amb la prioritització de la ciutadania.

A través dels districtes, se seleccionen uns àmbits repartits per tot el territori amb l'objectiu d'ampliar el desplegament del programa Superilles 2011-2015 a tota la ciutat: garantir la implantació d'un àmbit superilla per districte. Aquests nous àmbits territorials són els següents: Sant Gervasi de Cassoles, el nucli antic d'Horta, el barri de la Prosperitat i el barri de Sant Andreu, que s'afegeixen als àmbits pilot del mandat

Nova plaça de 2.000 m<sup>2</sup> a l'espai alliberat de la cruïlla dels carrers Tànger i Badajoz. L'espai per al trànsit de vehicles s'estreny en tot l'interior de la superilla.

Font: Jon Tugores

anterior. Al Poblenou, arran de la definició d'aquests àmbits pilot, ja s'havia seleccionat una superilla amb epicentre a la rambla del Poblenou, just al costat del que seria el perímetre de la futura superilla, i s'havien fet les primeres passes del procés de participació.

La superilla del Poblenou es llança amb l'empenta del districte de Sant Martí i de l'Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona, que mesos abans havia elaborat un Pla d'espai públic i mobilitat al districte, amb el desplegament en detall de les propostes del PMU. A partir d'aquest pla, en el nou mandat, el districte opta per fer la implantació a la superilla del costat.

La pintura al terra i la senyalització vertical indiquen l'accés a l'interior de la superilla del Poblenou.

Font: BCNecologia



## EL POBLENOU: GRAN LABORATORI URBÀ A L'EIXAMPLE

Amb la complicitat de tots els agents implicats —les àrees de Model Urbà i Mobilitat de l'Ajuntament, el Districte de Sant Martí, l'Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona i la Confederació de Tallers de Projectes Arquitectònics— i amb una posada en marxa de rècord, el dilluns 5 de setembre de 2016 nou illes del barri del Poblenou (tres d'elles travessades pel carrer de Pere IV, de directriu inclinada), entre els carrers Tànger, Badajoz, Pallars i la Llacuna, es converteixen en un petit laboratori urbà. De manera que es transforma el concepte tradicional de carrer per a cotxes en un espai obert per a múltiples activitats lúdiques i ciutadanes. Diverses operacions d'urbanisme tàctic van pacificar una cèl·lula quadrada de setze hectàrees per constituir una prova pilot per a una futura estratègia a gran escala amb la voluntat de guanyar espai públic al vehicle privat i oferir-lo a la ciutadania.

Després de la intervenció, els carrers de l'interior de la superilla, de vint metres d'amplada, on cinc metres per banda són voreres per a les persones vianants i deu metres, calçada per als cotxes —tres carrils de circulació i una franja d'aparcament—, el trànsit motoritzat passa a disposar només d'un carril de circulació lenta. A una velocitat màxima de 10km/h, aquest carril es veu obligat a fer un gir de noranta graus a cada cruïlla. Això vol dir que, a cada tram de carrer, s'allibera el 75 % de la superfície abans ocupada pel cotxe. I, a cada cruïlla, típicament formada per xamfrans a 45°, la superfície guanyada és de 2.000 metres

Situació de partida



Primera implantació tàctica, setembre 2016



Implantació de la mobilitat definitiva, febrer 2017



- Via veïnal
- Via local
- Via bàsica

Fases d'implantació de la mobilitat a la superilla del Poblenou. El sistema de gir interior impedeix la continuïtat dels cotxes i així guanyar noves places a les cruïlles.

Font: Ajuntament de Barcelona

quadrats. D'aquesta manera, els vehicles tenen accés garantit a tots els edificis de l'àrea pacificada, tot i que es veuen obligats a moure's de manera més lenta i tortuosa. Amb aquesta nova configuració s'expressa el canvi de rol del veïnat de la ciutat: passar de persones vianants a ciutadanes, amb l'afavoriment de l'apropiació de l'espai públic i la millora de l'habitabilitat.

L'elecció final d'aquest indret no fou casual. Hi havia dos elements clau que en facilitaven la implementació. D'una banda, l'escassa població resident en un antic sector industrial en via de compleció, que disminuïa les friccions de la posada en marxa de la prova pilot. Calia buscar un emplaçament poc dens per posar a prova les accions i de reivindicació de l'ús de l'espai públic en una trama tan complexa, des del punt de vista funcional, com ara la de l'Eixample. I, de l'altra banda, la menor intensitat de trànsit dels seus carrers, a diferència de la resta de la malla ortogonal, també afavorien un baix impacte en l'àmbit de la reorganització de les xarxes de mobilitat. La zona, a més, disposa d'una provisió abundant d'habitatge protegit, cosa que la protegeix de la gentrificació. Tot plegat, oferia un terreny de proves que semblava més adient per a una primera experiència pilot.

Els canvis en la mobilitat pretenen dissuadir els conductors i conductores però no prohibeixen la circulació de vehicles en cap tram de carrer i permeten que el veïnat de la zona pugui accedir als garatges o aparcaments d'acord amb els itineraris marcats. Els vehicles de mercaderies que han de carregar o descarregar, els taxis o els vehicles d'emergències també hi poden accedir.

La bicicleta és l'únic mode de transport que pot travessar els encreuaments de l'interior de la superilla en línia recta i, a més, pot circular en doble sentit, sempre que s'adaptin a la velocitat de les persones vianants. Per aquest motiu, el carril bici que discorria pel carrer de Sancho de Àvila (via veïnal) va quedar anul·lat.

Els recorreguts dels autobusos van variar per acomodar els itineraris a les vies perifèriques de la superilla i es van suprimir també dues parades que hi havia situades a l'interior de l'àrea. Per poder continuar oferint el mateix servei es van habilitar tres parades a l'exterior del perímetre.



Noves àrees de joc a l'interior de la superilla del Poblenou creades a partir del taller experimental.

Font: Amy Oliver



La primera implantació tàctica es va realitzar amb un pressupost inicial baix, uns 55.000 euros. Es va actuar amb pintura, mobiliari urbà i arbres en torreta per crear i remarcar les zones d'estada i la nova direcció dels carrers. Després del taller de la superilla pilot es va realitzar un procés de debat amb el veïnat i les entitats locals per adoptar la mobilitat definitiva i configurar la urbanització tàctica.

### EL TALLER EXPERIMENTAL DE LA #SUPERILLA PILOT

El col·lectiu CTPA (Confederació de Tallers de Projectes Arquitectònics), format per més de dos-cents alumnes i professors de diferents escoles d'arquitectura, van dur a terme el taller #superillapilot, un projecte d'acció urbana per fer realitat la superilla del Poblenou i reivindicar l'ús de l'espai públic a la ciutat.

En un procés del tot inèdit, universitats, diversos col·lectius veïnals, altres entitats de recerca i educatives com ara l'Institut de Salut Global de Barcelona (ISGlobal) o el Fablab Poblenou, i tallers locals van sumar esforços per executar i desenvolupar tot un seguit d'activitats i actuacions tàctiques temporals i reversibles per posar a prova el model superilla.

L'acció global incloïa diferents activitats entre els dies 5 i 22 de setembre del 2016 centrades en les quatre cruïlles interiors de la superilla. A cada intersecció o node veïnal es reivindicava un dret fonamental a l'espai públic com a element democratitzador i de desenvolupament social per promoure la

participació i les iniciatives socials. Els nous espais inventats i construïts per l'alumnat tenien com a finalitat ser l'escenari de diferents activitats programades amb entitats socials i col·lectius, tant públics com privats, per assajar la recuperació efectiva de l'espai urbà. L'acció acabava el 22 de setembre en una jornada molt especial: el Dia Europeu sense Cotxes, durant el qual moltes ciutats tallen el trànsit a les principals vies i que a Barcelona s'acabava de recuperar a inicis del mandat.

A cada cruïlla es va muntar una instal·lació de manera temàtica per recrear els drets a: la cultura, al lleure i l'esbarjo, de participació i d'expressió, i d'intercanvi en forma de mercat. Durant el taller es van construir elements de mobiliari urbà amb material reciclat, la producció dels quals es va realitzar gràcies al suport d'empreses de producció local i de fabricació digital de la xarxa Fab City del Poblenou.

Tot un seguit d'activitats, en diferents franges horàries, omplien de contingut i vida els diversos espais de la superilla. Activitats de tota mena vinculades amb un estil de vida més sostenible, l'economia compartida, les noves tecnologies, la salut, entre d'altres, van ser programades i gestionades pel veïnat i per entitats i negocis locals. Així, van sorgir pistes esportives, un mercat de fruites i productes de proximitat, tallers lúdics sobre els bancs del temps, xarxes de voluntariat, monedes complementàries, intervencions artístiques, pràctiques de ioga, paellada popular, disseny i muntatge d'horts urbans, concerts, debats al carrer, exposició i prova de vehicles elèctrics, entre moltes altres propostes. La festa



major del barri i la Setmana de la Mobilitat Segura i Sostenible, que van coincidir amb les dates de l'esdeveniment, també van ajudar a farcir i dinamitzar activitats a la zona.

Una de les accions més memorables va ser l'espai «Parlament», a la cruïlla dedicada a l'expressió i participació —intersecció dels carrers dels Almogàvers i de la Ciutat de Granada—. Durant dues setmanes es van produir quatre debats molt interessants sobre la superilla i el model de mobilitat, els estils de vida, el dret a la ciutat i l'espai públic i la desigualtat i el risc d'exclusió social. Representants polítics, personal tècnic, col·lectius, veïns i veïnes, estudiants, professionals experts,... es van citar per exposar i confrontar les idees del programa superilles i de l'urbanisme col·lectiu al centre d'un encreuament on dies abans passaven cotxes. Partidaris i detractors van exposar els seus arguments per intercanviar posicions i visions. La discrepància fou benvinguda per

posar sobre la taula de debat la necessitat d'apostar per una mobilitat més equitativa i sostenible per tal de combatre emergències tan importants però sovint desateses com ara la injustícia espacial, la manca de qualitat de l'aire o el canvi climàtic.

Pocs dies després de la seva implementació, la primera fase de la intervenció va provocar una tempesta mediàtica sense precedents en l'urbanisme barceloní de les darreres dècades. El gran debat es va traslladar immediatament a tots els mitjans periodístics de la ciutat i del país i va arribar a ocupar espais clau en diferents mitjans internacionals. Mitjans impresos i digitals com ara *The New York Times*, *BBC News*, *The Guardian* o *VoxMedia* es van fer ressò de les actuacions del Poblenou.

Cruïlla interior dedicada a reivindicar el dret del lleure i l'esbarjo als carrers Roc Boronat i Sancho de Àvila.  
Font: CTPA-Corporació de Tallers de Projectes Arquitectònics





A l'espai pacificat, la bicicleta pot circular-hi en doble sentit, adaptant la velocitat als usos de l'espai públic.

Font: CTPA-Corporació de Tallers de Projectes Arquitectònics

Cruïlla on va tenir lloc els debats sobre el model i les actuacions de la superilla del Poblenou.

Font: CTPA-Corporació de Tallers de Projectes Arquitectònics

Malgrat que, ben aviat, moltes persones residents, treballadores de les oficines adjacents o alumnat d'una escola pública van evidenciar que quan es van retirar els cotxes del carrer es va desencadenar un renaixement màgic de la vida urbana, una part gens menyspreable dels veïnat i els comerciants va protagonitzar una onada de protestes continuades i amplificades per no pocs mitjans de comunicació. Les queixes al·ludien principalment als canvis de circulació, a la pèrdua de llocs d'aparcament i les seves afectacions en el comerç i serveis locals o al trasllat de parades de bus. De les valoracions positives destacaven la millora en la qualitat de vida del barri i el paisatge urbà, el descens dels nivells de soroll, l'ampliació de les activitats en una zona «sense vida», la recuperació del carrer per les persones viants i les bicicletes i la disposició de jocs infantils i espais segurs per a la mainada. Malgrat l'abundància d'evidències científiques sobre els nefastos efectes del cotxe a la ciutat i la salut pública, la població encara no estava ni està del tot conscienciada.

La implantació del model de superilla funcional va convertir l'àmbit pilot en un veritable indret d'experimentació de l'espai pacificat i, a poc a poc, va anar adquirint activitat i, el més important, sembrant identitat en el veïnat. Tot i l'oposició sonora d'una part del veïnat i establiments de la zona, l'Ajuntament es va mantenir ferm en el no desmantellament parcial o total de la superilla. Calia fer alguns ajustaments amb la cooperació i l'acceptació de les parts afectades. És així com el procés de participació es va intensificar per arribar a un consens màxim de les actuacions implementades.

Les veus a favor també es van fer sentir amb força. El paisatge urbà canviava completament cap a un espai públic més habitable i ple de vida. El Col·lectiu Superilla Poblenou, creat a iniciativa dels veïns i de les veïnes a favor de la superilla i amb implicació des del minut zero, va tenir un paper rellevant en la continuïtat de l'àmbit pilot i del programa, sempre en col·laboració amb el Districte de Sant Martí, en l'organització de múltiples activitats culturals, socials i d'esbarjo, en la difusió del model de superilla i en el foment de moviments similars a altres zones de la ciutat, en la gestió dels horts urbans de la plaça d'Isabel Vila i, en definitiva, en la participació activa de cocreació de l'espai superilla.

La primera prova pilot va servir per aplanar el camí de les següents superilles de la trama Cerdà. Arran de la seva implantació, es va impulsar un procés de valoració i propostes obert al veïnat per treballar conjuntament els ajustos necessaris per millorar-ne el funcionament i reforçar-ne les potencialitats, mitjançant sessions obertes a tothom i amb la creació d'una Comissió de Treball amb els principals col·lectius i entitats.

Uns mesos després (febrer del 2017) es va iniciar el Grup Impulsor de la superilla de Sant Antoni i el maig del 2018 s'executa la segona actuació del programa superilles a la trama Cerdà: el barri de Sant Antoni es transformava de forma molt reeixida amb un guany notori d'espai públic per al ciutadà, una gran plaça de 1.800 m<sup>2</sup> que, conjuntament amb la urbanització d'espais de l'entorn del mercat, fan un total de 5.000 m<sup>2</sup> d'espai públic destinat al gaudi de les persones vianants, espais d'estada per a nous usos i més presència del verd.



## SEGUIMENT I CONSOLIDACIÓ DE LA SUPERILLA

Després de la culminació del taller #superrillapilot va començar una nova fase participada de consolidació. Fruit d'haver escoltat les queixes i les propostes, i de la feina feta en el marc de la Comissió de Treball, es va implantar la mobilitat definitiva a principis del 2017, obrint un dels carrers interiors (Roc Boronat) al trànsit pensat per a la circulació d'un dels autobusos verticals de la xarxa ortogonal de transport públic. També es van iniciar diverses actuacions a l'espai públic per adaptar el model al territori, a la seva població i a les activitats que s'hi fan.



Joves jugant a la sortida de l'escola La Flor de Maig, al carrer alliberat de Sancho de Àvila.

Font: Ajuntament de Barcelona

Els equips tècnics de l'Ajuntament van introduir modificacions sobre la base dels resultats d'un procés participatiu amb el veïnat, que ha donat lloc a àrees de jocs infantils, pistes esportives, taules de pícnic, taules de ping-pong, espais assemblearis, rutes literàries i mercats efímers. Un cop els espais ja van estar assignats, de manera empírica i pedagògica, a diferents assajos d'ús, la segona fase, iniciada a partir de la tardor del 2017, va consistir a consolidar la intervenció de manera permanent, a través d'obres convencionals d'enginyeria civil.

A la tardor de 2017 va començar una nova fase dels treballs, amb l'execució de la urbanització amb plataforma única del tram del carrer dels Almogàvers, entre els



Activitats esportives a l'interior de la superilla del Poblenou.

Font: Col·lectiu Superilla Poblenou





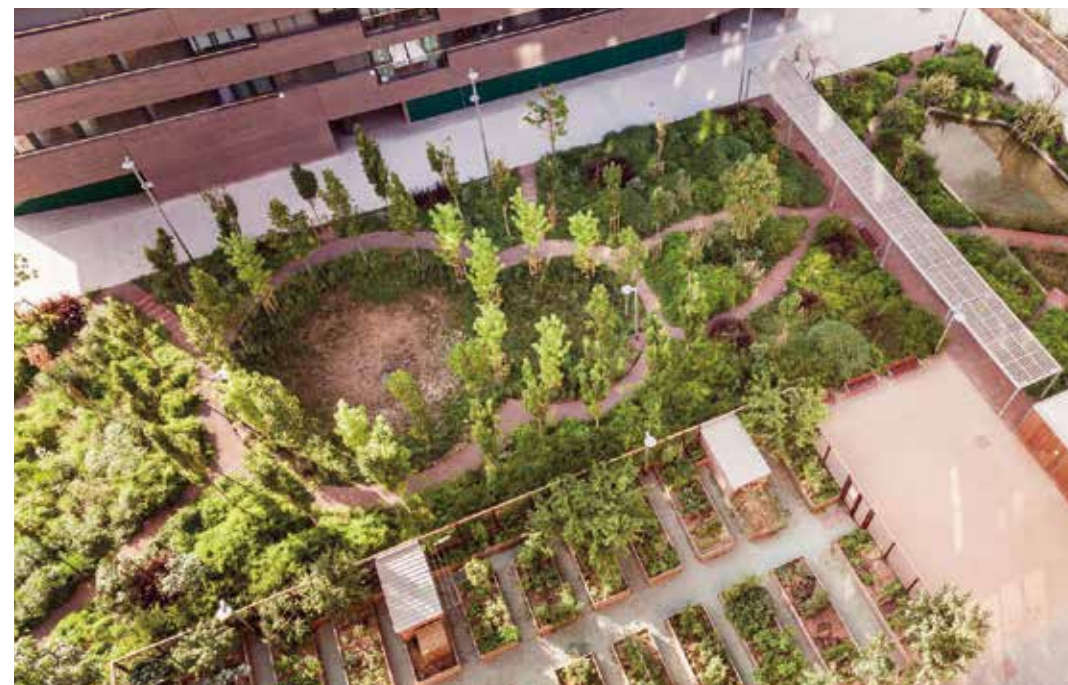
carrers de Roc Boronat i de la Llacuna, així com voreres passants que componen plaques triangulars dels accessos als carrers de trànsit perimetrals. A més, també es van fer obres per consolidar les zones d'estada i el verd: a l'interior d'una illa de cases es guanya un nou espai enjardinat de 6.550 metres quadrats —la plaça de Dolors Piera i la d'Isabel Vila— que aplega una zona de jocs infantils, una àrea destinada a horts urbans gestionats per les entitats veïnals, un petit jardí d'arbres fruiters, pistes de pe-

tanca i una zona d'exercicis per a la gent gran. La urbanització es va coordinar amb la construcció d'un edifici de 68 habitatges de promoció pública en la mateixa illa.

L'art públic també hi ha tingut cabuda amb la instal·lació de sis escultures de ferro colat de tres metres d'alt i dos d'ample de la sèrie *Guardians* de l'artista parisenc d'origen català Xavier Mascaró. Situada davant del Museu Can Framis, aquestes peces recreen un museu a l'aire lliure i conviden la gent a viure la cultura d'una manera propera.

Escultures a l'espai públic, davant el Museu Can Framis al carrer de Roc Boronat.

Font: Curro Palacios. Ajuntament de Barcelona



Nou espai verd situat a l'interior d'illa plaça Dolors Piera, amb hort urbans i un estany naturalitzat.

Font: Curro Palacios. Ajuntament de Barcelona

Urbanització definitiva al carrer dels Almogàvers, amb nova àrea de jocs infantils i espais enjardinats.

Font: Curro Palacios. Ajuntament de Barcelona



### RESULTAT: EL DOBLE DE ZONES VERDES I MENYS DE LA MEITAT DE COTXES

En total, la superilla del Poblenou ha incrementat en 25.000 metres quadrats la superfície d'espai públic d'ús ciutadà. Malgrat que les quatre vies perimetrals van patir inicialment un increment de trànsit del 2,3 %, el nombre de vehicles que circulaven pels carrers interiors es va reduir un 58 % (2017). En aquests carrers, que abans superaven els llindars acústics recomanats per l'OMS, hi ha hagut una reducció mitjana dels nivells de soroll diürn de cinc decibels. També hi ha hagut una reducció de les persones lesionades per trànsit ja que la majoria d'accidents es produeixen en vies no pacificades. S'hi han plantat 195 nous arbres, s'hi han instal·lat més de 300 bancs, s'han creat 2.500 metres quadrats d'àrees de jocs infantils i les activitats culturals a l'aire lliure s'han multiplicat.

Hi ha hagut una disminució de les places d'aparcament gratuïtes en superfície per minimitzar les friccions a l'espai públic entre persones vianants i vehicles i reduir l'efecte «park-and-ride» que patia la zona. També s'ha regulat un bon nombre de places, d'àrea verda exclusiva per al veïnat i places de rotació (àrea blava). També han augmentat les places de càrrega i descàrrega, s'ha guanyat una nova parada de taxi a dins de l'àmbit, que ha passat a tenir-ne dos, i tota la població continua tenint accés a la xarxa de transport públic a una distància menor de 300 metres o l'equivalent a cinc minuts a peu.

L'augment en el nombre d'activitats a peu de carrer en més d'un 36 % (període

2016-2019) és un bon indicador de les bondats de la pacificació per a l'estímul comercial i la revitalització dels teixits urbans. Aquest fet desmenteix el vaticini dels que insistien que la menor presència del cotxe portaria el barri a la ruïna.

La dimensió de l'acció ha superat amb escreix la d'un projecte urbanístic experimental, una prova pilot per testar el programa de les superilles, abans d'estendre'l a l'Eixample més congestionat. Aquest model ha destacat l'urbanisme tàctic i ha generat autèntiques experiències de convivència i afirmació col·lectiva en un espai abans ocupat pels cotxes. La ciutadania s'ha apropiat i fet seu l'espai guanyat amb l'ampliació de l'espai de vida quotidiana.

El 2018 el projecte va obtenir una menció del Premi Europeu de l'Espai Públic Urbà. El jurat internacional del guardó va destacar que el projecte barceloní «demostra que els carrers no són només una infraestructura per a la mobilitat, sinó llocs que ofereixen múltiples oportunitats per a la interacció social i, per tant, poden i han de recuperar-se per a la vida diària».

El Poblenou també ha estat visitat per escoles d'arquitectura, curiosos i mitjans d'arreu del món per tal de viure i trepitjar l'asfalt que abans estava imperiosament ocupat pels cotxes. La sensació és d'allò més positiva. L'any 2017 més de cent delegacions internacionals varen recórrer la superilla del Poblenou.

Aquesta superilla, autèntic projecte de reciclatge urbà, ha posat de manifest que tot projecte urbanístic és un projecte viu i obert, en la mesura que interactua amb el territori i les dinàmiques socials.

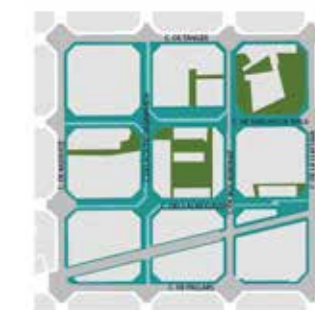
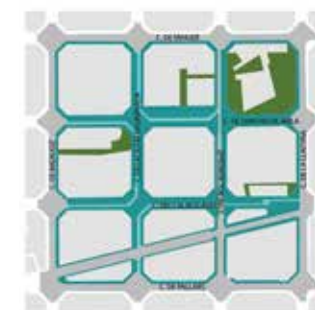
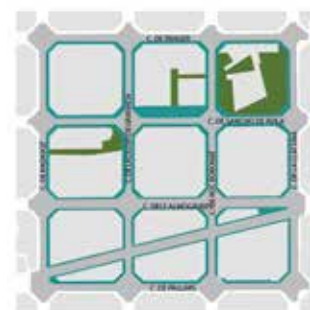


	2016	2019
Espai públic d'ús ciutadà	29.300 m <sup>2</sup>	54.300 m <sup>2</sup>
Arbrat	500 u.	695 u.
Superfície permeable	7.195 m <sup>2</sup>	14.803 m <sup>2</sup>
Places per seure	36 u.	624 u.
Àrees de joc infantil	0 m <sup>2</sup>	2.490 m <sup>2</sup>
Activitats en planta baixa	65 u.	116 u.
Places d'aparcament	575 u.	282 u.

2016 - 29.300 m<sup>2</sup>  
(Preimplantació de la superilla)

2017 (fase 1) - 47.700 m<sup>2</sup>  
(Postimplementació de la superilla)

2019 (fase 2) - 54.300 m<sup>2</sup>  
(Postimplementació de la superilla)



- Espai verd i/o d'estada fora de viari
- Espai viari guanyat al transport motoritzat + voreres
- Espai viari de convivència vianants/vehicles

Jocs infantils a la cruïlla dels carrers Roc Boronat i Sancho de Ávila.  
Font: Curro Palacios. Ajuntament de Barcelona

Indicadors de la superilla del Poblenou. Evolució de l'espai públic d'ús ciutadà guanyat i altres paràmetres.  
Font: Ajuntament de Barcelona i BCNecologia



**Infants corrent per la pista de curses del carrer  
dels Almogàvers a la superilla del Poblenou.**

Font: Curro Palacios. Ajuntament de Barcelona





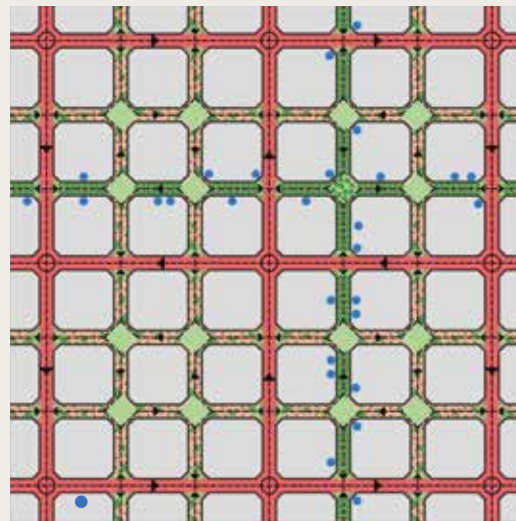
## Mesura de govern «Omplim de vida els carrers»

Mesura de govern creada l'any 2016 per impulsar la implantació del model superilles a tota la ciutat, millorar l'habitabilitat de l'espai públic i posar en el centre de la planificació la persona vianant i la mobilitat sostenible.

Per tal d'aconseguir aquests objectius es parteix d'una diversificació dels carrers quant a la seva habitabilitat, els seus usos i en relació amb la seva capacitat connectora. Les superilles es difonen entre tot l'entramat de relacions urbanes com una tela escocesa. Els espais verds, els punts tractors i equipaments, els eixos per a persones vianants, els carrers i les diferents xarxes de mobilitat, configuren sistemes que se superposen i entreteixeixen els districtes, barris o unitats veïnals (habitatge). Alguns carrers s'encarreguen de canalitzar el trànsit de pas, altres esdevenen eixos cívics i verds que connecten espais verds, barris i punts d'interès, i altres queden alliberats per a diferents funcions ciutadanes, lligades al fet d'habitar i a la vida de barri. En tots els eixos és clau millorar l'habitabilitat de l'espai públic, introduir el verd i posar en el centre de la planificació la persona vianant i la mobilitat sostenible. Es defineixen tres tipus d'àmbits territorials d'implantació: 1) Trama Cerdà; 2) Àmbits ja iniciats al Programa Superilles 2012-2015 a les Corts i Hostafrancs, i 3) Nous àmbits territorials (Sant Gervasi de Cassoles, la Prosperitat, Sant Andreu i Horta).



- Àmbits territorials iniciats
- Àmbits territorials nous
- Àmbit ciutat. Trama Cerdà



Augmentar i millorar el verd urbà i la biodiversitat és un dels objectius del programa.

Font: Ajuntament de Barcelona

- Punt d'interès ciutadà
- Carrer de xarxa bàsica
- Eix verd/cívic
- Carrer de xarxa local
- Sentit del carrer
- ⊕ Cruïlla entre carrers de xarxa bàsica
- ◆ Plaça de cruïlles entre eixos verds/cívics
- ◆ Plaça de cruïlla entre carrers de xarxa local
- ◆ Plaça de cruïlla entre carrers de xarxa bàsica i local

## Superilla del Poblenou

El setembre de 2016 es va implantar la superilla del Poblenou en el perímetre format pels carrers Badajoz, Pallars, Llacuna i Tànger, la primera de la trama Cerdà. En un primer moment s'hi van aplicar mesures bàsiques de mobilitat, amb actuacions tàctiques temporals, reversibles i de ràpida execució, que van permetre visualitzar els nous usos que s'hi podien arribar a fer.

Arran de la seva implantació, es va impulsar un procés de valoració i propostes obert al veïnat per treballar conjuntament els ajustos necessaris per millorar-ne el funcionament i reforçar-ne les potencialitats, mitjançant sessions obertes a tothom i amb la creació d'una Comissió de Treball amb els principals col·lectius i entitats. De la feina feta en el marc de la Comissió de Treball, es va aplicar la mobilitat definitiva a principis del 2017 i es van iniciar diverses actuacions en l'espai públic per adaptar el model al territori, a la seva població i a les activitats que s'hi fan: zones de joc, zones esportives, taules de pícnic, etc. En total, s'han guanyat 25.000 m<sup>2</sup> per a la ciutadania.

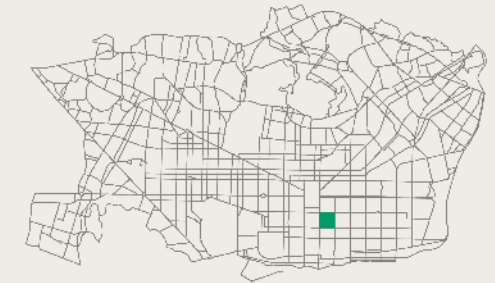
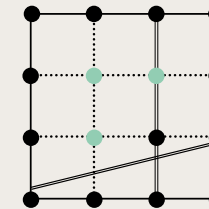
**25.000m<sup>2</sup>**

Nou espai públic d'ús ciutadà

Inici de les obres: 2016

Superfície: 43.611 m<sup>2</sup>

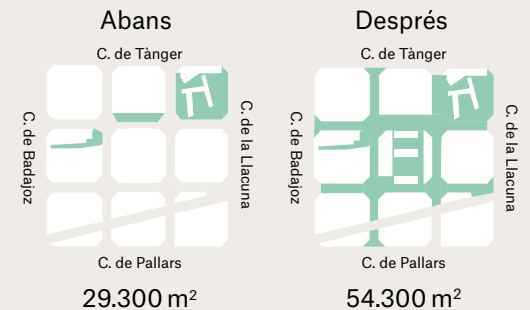
- Nova plaça
- Xarxa bàsica
- Xarxa local
- .... Xarxa veïnal



Actuacions tàctiques i estructurants configuren una diversitat d'usos a la superilla.

Font: Ajuntament de Barcelona

	Abans	Després
Espai públic (m <sup>2</sup> )	29.300	54.300
Longitud pedalable (ml)	803	2.028
Arbres (u)	500	693
Sòl permeable (m <sup>2</sup> )	7.192	14.803
Places per seure (u)	36	624
Activitat econòmica (u)	65	116





# SANT ANTONI I L'URBANISME TÀCTIC

#PARTICIPA

Després del rodatge de la superilla del Poblenou, la superilla aterra mig any després al barri de Sant Antoni. La intervenció també té lloc a la trama Cerdà però l'escala d'actuació i la densitat poblacional i d'activitats es multiplica per 8 i per 25 respecte al Poblenou.

Les actuacions de pacificació a Sant Antoni responen a una programació temporal i progressiva fruit d'un treball tècnic i participat. El grup impulsor, creat a l'inici del procés, fa d'enllaç entre l'equip tècnic, el veïnat i altres col·lectius del barri com ara els comerciants, les escoles i els instituts i aquelles entitats que es poden sentir especialment afectades i que habitualment no s'engresquen en espais de participació.

La implementació de les superilles a Sant Antoni busca revertir certes mancances d'un teixit molt congestionat: poc espai verd, nivells alts de contaminació atmosfèrica i acústica, alta sinistralitat viària, i insuficient espai públic d'ús ciutadà. Tanmateix, el teixit associatiu i comercial del barri és únic. El nou Mercat de Sant Antoni configura un nou espai de trobada i de relacions comercials i socials singular i immillorable per reforçar els vincles comunitaris i identitaris del barri.

Les actuacions implementades a Sant Antoni combinen intervencions de caràcter estructurant (disseny finalista) i tàctic (disseny adaptable i reversible). Al final del capítol s'explica el perquè s'ha optat per l'urbanisme tàctic a Sant Antoni i en altres programes i indrets de la ciutat, una estratègia molt estesa a ciutats americanes i europees.



## SANT ANTONI: UNA SUPERILLA EN CREIXEMENT

La superilla de Sant Antoni comprèn tot el barri: una gran superfície de 800.985 m<sup>2</sup> (80,01 ha). El febrer del 2017, i després de cinc mesos d'experiència amb la implementació de la superilla del Poblenou, la primera a la trama Cerdà, es va constituir el Grup Impulsor de la superilla de Sant Antoni: veïns i veïnes, comerciants, AFA (Associacions de Famílies d'Alumnes) i entitats de l'entorn van debatre i consensuar idees per definir els treballs del que havia de ser la futura superilla. Aquest col·lectiu, format per persones i entitats representatives del barri, va treballar des de l'inici de manera conjunta amb l'Ajuntament de Barcelona, amb l'objectiu de configurar quina havia de ser la proposta del model de superilles en aquest espai.

Aquest treball tècnic i participat va servir per intervenir en les anàlisis i el disseny de les actuacions i col·laborar en l'adaptació del model a les característiques de la zona i a les necessitats concretes del barri. Aquest procés va ser impulsat per Francesc Magrinyà com a conseller de districte de l'Eixample, que ja havia treballat sobre el terreny a les accions participatives anteriors. Fruit d'aquest procés, es van concretar diverses propostes d'intervenció, coincidents amb les fases d'execució i amb l'entrada en funcionament de la renovació del Mercat de Sant Antoni.

El Grup Impulsor és un espai de seguiment i rendició de comptes. Es crea a cada territori a l'inici del procés, constituït per un grup de persones i entitats representatives del barri, que s'impliquen de manera especial en el projecte des del disseny fins a

l'avaluació. El Grup Impulsor fa d'enllaç entre l'equip tècnic i el veïnat, redacta i fa el seguiment del Pla d'acció, estableix l'escenari final i ajuda a definir els diferents espais de participació. A partir d'un pressupost acotat, aquest grup i l'equip tècnic decideixen l'ordre i el caràcter de les intervencions.

A causa de les dimensions de l'àmbit, la seva implementació és gradual. El projecte ha anat evolucionant i adherint nou espai públic en funció de l'experiència i la participació ciutadana. La superilla s'amplia, com una taca d'oli, amb actuacions estructurants (disseny finalista) i actuacions tàctiques (disseny adaptable en el temps) i pren com a element inicial la cruïlla dels carrers Tamarit i Comte Borrell.

A diferència de la superilla del Poblenou, un àmbit en desenvolupament urbanístic i de baixa densitat residencial, Sant Antoni és un teixit residencial plenament consolidat, amb una massa crítica de població i activitat comercial molt rellevant. El mateix Mercat de Sant Antoni constitueix un dels edificis públics més emblemàtics de l'Eixample barceloní: ocupa una illa sencera en forma de creu grega i alberga un equipament bàsic de proximitat però d'interès i atracció internacional. El mercat va tancar les portes l'any 2009 per donar pas a la seva remodelació.

### SITUACIÓ DE PARTIDA: MANCA D'ESPAI VERD I ALTS NIVELLS DE CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA

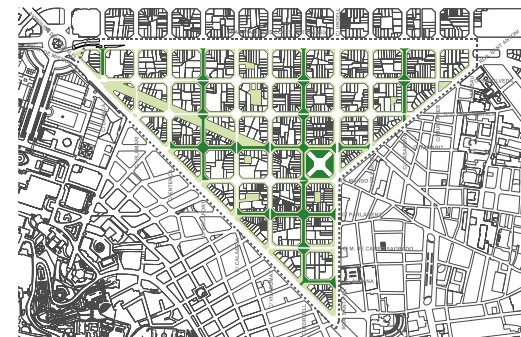
El barri de Sant Antoni es caracteritza per ser un teixit urbà amb una alta densitat poblacional i amb un índex d'envelliment molt alt. La població de 65 anys i més representa el 22,5 % del total de la ciutadania.

És un barri amb una elevada intensitat edificatòria (compacitat), que presenta un gran desequilibri entre l'espai construït i l'espai d'ús i gaudi ciutadà. A banda de l'espai verd de l'avinguda de Mistral i alguns espais interiors d'illa, tots els carrers estan destinats al trànsit de pas. Aquest fet es tradueix en una ràtio d'espai verd i recreatiu de les més baixes de la ciutat: 0,87 m<sup>2</sup>/habitant. Aquesta xifra és molt inferior en comparació amb altres barris com ara Sant Gervasi-la Bonanova (12,0 m<sup>2</sup>/h.), Horta (3,3 m<sup>2</sup>/h.), el Fort Pienc (3,2 m<sup>2</sup>/h.) o la Prosperitat (2,5 m<sup>2</sup>/h.). Els paràmetres de contaminació atmosfèrica i soroll tampoc compleixen amb els objectius marcats per l'OMS. Els sinistres de trànsit l'any 2017 van ascendir a un total de 487 persones lesionades, la majoria d'elles persones usuàries de motocicletes i ciclomotors (56,1%), seguides de vehicles de motor (23%) i persones vianants atropellades (9,4%).

### EL PLA D'ACCIÓ: MÉS ESPAI PÚBLIC HABITABLE I QUALITAT URBANA

Un dels objectius programàtics del Pla d'acció de la superilla de Sant Antoni és el guany i millora de l'espai públic a través de l'ordenació de la mobilitat i millora de l'habitabilitat urbana. Les actuacions tenen un caràcter transversal i van destinades a millorar l'habitabilitat de l'espai públic. A més, asseguren la sostenibilitat del model de mobilitat i equilibren la seguretat amb els múltiples usos socials que els espais han d'estimular i amb l'increment del verd urbà i la biodiversitat.

La superilla es converteix en un nou concepte d'ordre urbà format per un teixit integrat de relacions que destaca els barris, els

141.560 m<sup>2</sup>+ 23.709 m<sup>2</sup>+ 40.929 m<sup>2</sup>

■ Espai públic actual  
■ Guany d'espai públic

Espai públic d'ús ciutadà a la superilla de Sant Antoni: situació de partida, estat actual i horitzó final.  
Font: Oficina Tècnica Superilla. Ajuntament de Barcelona



carrers, els edificis i les activitats existents, i promou la recuperació de l'espai públic i un sistema de mobilitat sostenible que els connectarà. Així, també es transforma la vida de la ciutadania, l'apropa i promou relacions socials de proximitat.

Els criteris utilitzats que prevalen són el realçament del que ja existeix, de l'espai públic com a bé comú, la protecció del barri del trànsit de pas, la reducció de la contaminació i els accidents, l'enfortiment dels drets de la persona vianant i la cohesió social. D'altra banda, la renaturalització del nou espai públic amb elements vegetals i paviments tous (permeables) és un altre factor important per al disseny urbà d'aquests nous espais. La naturalització de l'espai públic permet combatre l'excessiva impermeabilització de la ciutat, que té molta repercussió sobre el medi ambient: reduir l'efecte illa de calor, adaptació al canvi climàtic.

El Pla d'acció incorpora i articula diversos projectes de mobilitat i espai públic dins el mateix model de ciutat. La confluència del desenvolupament de propostes com ara l'impuls del transport públic, l'ampliació de la infraestructura ciclista, les mesures de pacificació viària, etc., donen la possibilitat d'entendre la ciutat com un conjunt ambientalment articulat que vol canviar el model imperant, una pràctica que desaprofita l'espai del carrer i afavoreix la mobilitat en cotxe.

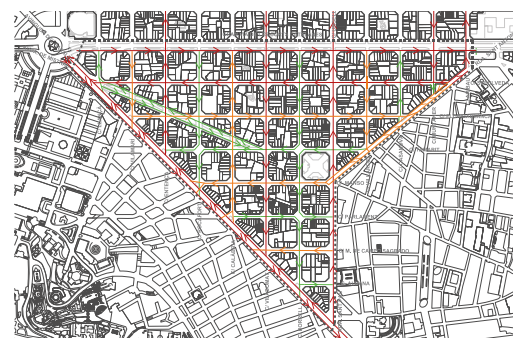
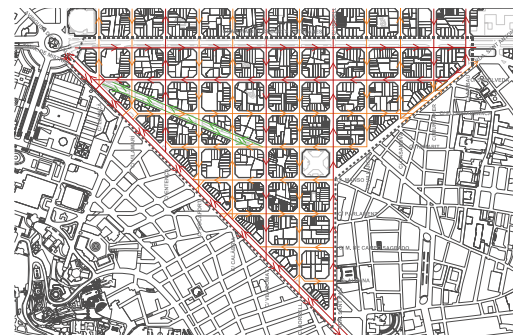
El projecte a Sant Antoni també té en compte el valor del comerç existent, la importància de preservar i impulsar el comerç de proximitat com a peça estratègica del barri, configuradora de l'espai urbà i de la integració social. El mercat com a element central i la densitat d'activitats comercials i serveis

del seu entorn exerceixen una clara funció vertebradora i social del territori. El teixit associatiu també és cabdal a Sant Antoni. El programa Superilla incorpora diferents instruments, com per exemple el Pla d'usos, per evitar la gentrificació comercial o el desequilibri d'usos cap a interessos turístics.

### ACTUACIÓ LOCAL AMB UNA VISIÓ DE CIUTAT: SUPERPOSICIÓ DE XARXES

La implantació de la superilla a Sant Antoni, seguint la mesura de govern del 2016 «Omplim de vida els carrers», incorpora com a referència principal el model integral de ciutat. D'aquesta manera els conceptes es concreten en actuacions, plans i projectes de forma articulada i distribuïda territorialment, on els instruments i conceptes es van adaptant a les necessitats i propostes del veïnat.

El model canvia una planificació basada en la necessitat de circular, de transportar les persones i béns d'un lloc a un altre, cap a una planificació que destaca la necessitat d'habitar l'espai públic. Per tal d'aconseguir aquests objectius es parteix d'una diversificació dels carrers quant a la seva habitabilitat, els seus usos i en relació amb la seva capacitat connectora. Els eixos que configuren les superilles s'apliquen en tot l'entramat de relacions urbanes com si formessin una tela escocesa. Els espais verds, els punts tractors i els equipaments, els eixos per a persones vianants, els carrers i les diferents xarxes de mobilitat constitueixen sistemes que se superposen i entreteixeixen els districtes, els barris o les unitats veïnals (habitatge).



- Via bàsica
- Via local
- Via veïnal
- Sentit de la via

La integració de tots els sistemes i xarxes configura un teixit urbà on la qualitat urbana s'estén i difon més o menys homogèniament. No es tracta d'entendre la superilla com una cèl·lula aïllada, delimitada per eixos viaris en el seu perímetre. Es tracta d'una diversificació dels carrers, que es basa a reconèixer i potenciar les característiques prèvies d'aquests i sumar-hi les diferents xarxes. Hi ha eixos importants per la seva continuïtat, per la seva funcionalitat, jerarquia espacial (secció), capacitat d'unir

Funcionament de la mobilitat a la superilla de Sant Antoni. Estat previ a la implantació i proposta a llarg termini.

Font: Oficina Tècnica Superilla. Ajuntament de Barcelona

llocs o edificis, o per la seva mateixa història, que defineixen uns sistemes urbans que engloben i relacionen llocs i activitats.

Alguns carrers canalitzen el trànsit de pas de vehicles, busos i bicicletes, altres esdevenen eixos pacificats i verds que connecten espais verds, barris i punts d'interès, i d'altres queden alliberats per a diferents funcions ciutadanes, lligades al fet d'habitar i a la vida de barri.

L'objectiu del model és que les persones recuperin la condició de ciutadanes, que avui dia queda relegada a la funció de vianant, i afavorir que els veïns i veïnes es tornin a apropiat de l'espai públic, amb la millora de l'habitabilitat i la presència de verd al carrer.

Per tal que les dues funcions bàsiques esmentades (circular i habitar) s'equilibrin, la implantació del model va acompanyat de les actuacions del Pla de mobilitat llavors vigent (el PMU 2013-2018), que fa una primera organització dels carrers a partir de les diferents xarxes de mobilitat.

### FASES D'IMPLANTACIÓ

La implantació del model superilles esdevé un procés continu de millora de l'espai públic que, en barris tan grans com el de Sant Antoni, els diferents nivells de consolidació són graduals i amb tipus d'intervencions diferents. La implementació de la superilla s'està duent a terme amb la combinació d'actuacions estructurants i d'actuacions tàctiques.

Les primeres són reurbanitzacions definitives que consoliden el canvi funcional, l'habitabilitat i l'establiment del verd i la biodiversitat de l'espai públic. Són accions



de gran consens i estables en el temps. Les segones, de naturalesa reversible, són més econòmiques i d'execució ràpida. Les actuacions tàctiques són adaptables i escalables i ofereixen un paisatge adaptatiu i canviant a la llarga.

#### PRIMERA FASE: MILLORA DELS ENTORNS DEL MERCAT

La primera fase d'implantació del programa Superilles a Sant Antoni va concloure el maig de 2018 amb la urbanització de l'espai públic entorn del nou Mercat de Sant Antoni. Es va actuar sobre els trams dels carrers Comte Borrell i Tamarit, que formen part del perímetre del mercat (Comte Borrell entre Floridablanca i Manso; i Tamarit, entre Viladomat i Comte d'Urgell).

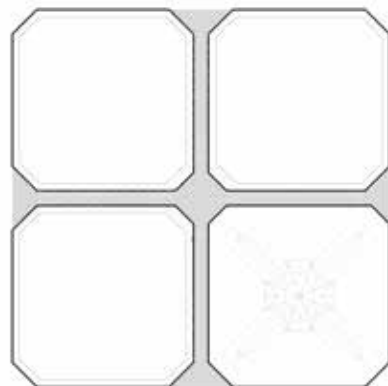
El resultat ha conclòs amb una gran plaça pública de 1.800 m<sup>2</sup> que, conjuntament amb la cruïlla, els carrers i les places del mercat, sumen un total de 5.000 m<sup>2</sup> d'espai públic destinat al gaudi de les persones vianants, espais d'estada per a nous usos i més presència del verd, amb arbres i arbusts amb



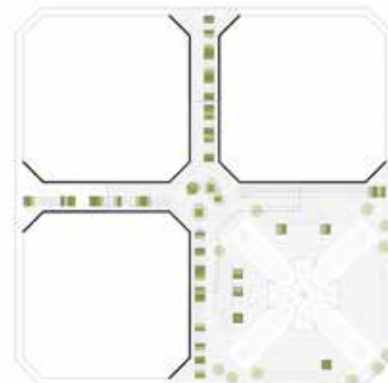
Tram del carrer del Comte Borrell amb nous espais per la vegetació.

Font: Adrià Goula

Estat previ



Proposta



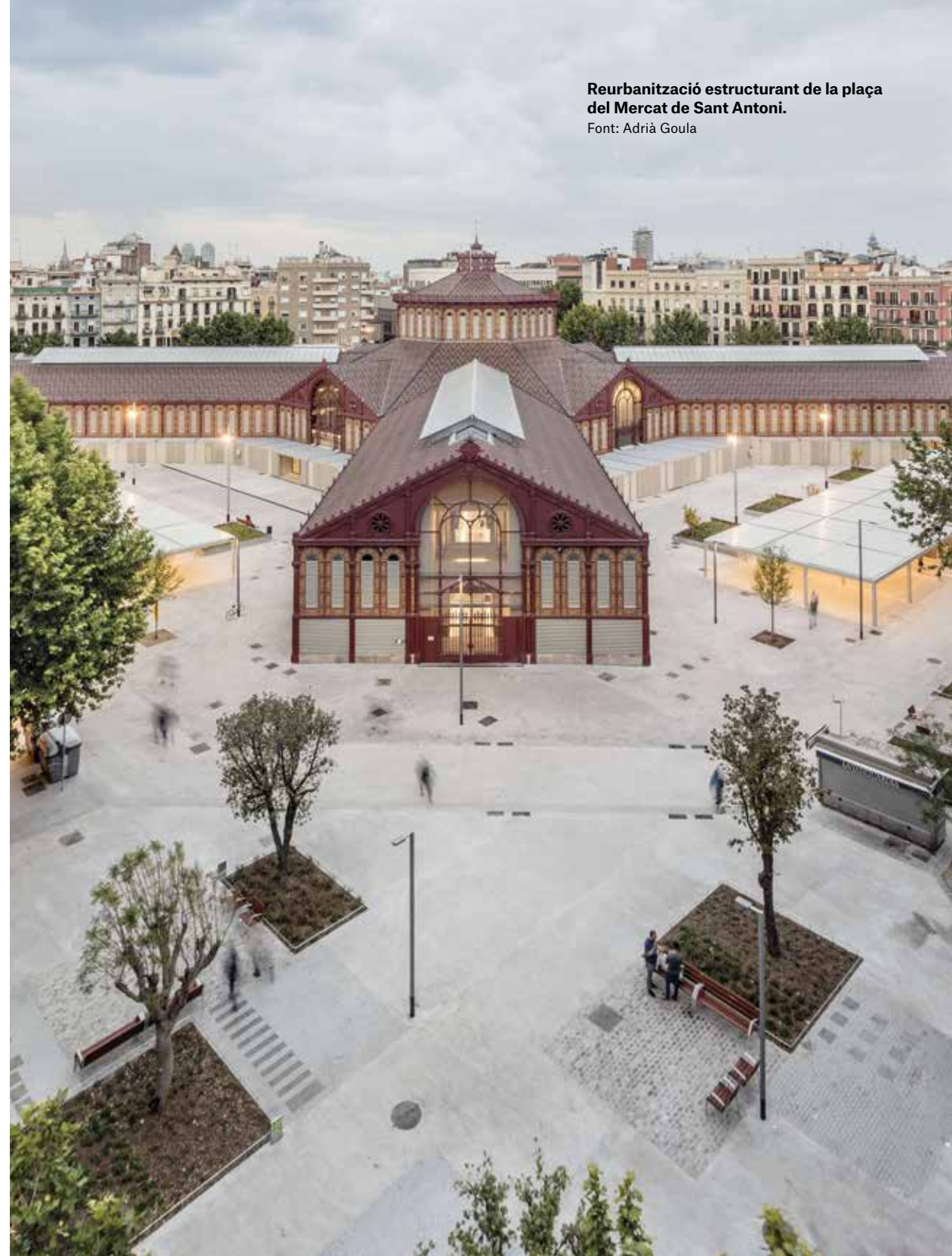
flor. El projecte d'urbanització dels entorns del Mercat de Sant Antoni ha permès reduir substancialment el trànsit rodat al voltant del mercat a través d'una plataforma única de façana a façana. La ubicació d'una nova plataforma logística sota el mercat allibera la superfície del trànsit de camions per al subministrament de l'activitat comercial i permet assumir exclusivament el trànsit corresponent al servei a les façanes.

Detall del projecte de definició de l'espai públic al voltant del Mercat de Sant Antoni.

Font: Ravellat-Ribas, BAC Engineering

#### Reurbanització estructurant de la plaça del Mercat de Sant Antoni.

Font: Adrià Goula





## SEGONA I TERCERA FASE:

## AMPLIACIÓ A LES ILLES CONTIGÜES

En una segona i tercera fase, i amb la culminació dels treballs a l'octubre del 2019, es va ampliar la superilla a altres illes de Sant Antoni. D'una banda, amb actuacions tàctiques i de caràcter estratègic a la cruïlla formada pel carrer del Comte Borrell entre Manso i l'avinguda del Paral·lel, i també al carrer del Parlament entre la ronda de Sant Pau i Viladomat. De l'altra, en la remodelació de caràcter estructurant dels carrers Comte Borrell, entre Gran Via i Floridablanca; i Tamarit, entre Viladomat i Calàbria. En total, s'han recuperat 23.700 m<sup>2</sup> d'espai públic per a la ciutadania.

La nova plaça a la intersecció entre els carrers Comte Borrell i Parlament configura una gran àrea d'estada i esbarjo. De la mateixa manera que a la superilla del Poblenou, s'allibera l'espai en calçada i es limita l'accés dels cotxes a un únic carril, que han de compartir amb la bicicleta i la persona vianant. Els nous usos conquereixen l'espai alliberat en estreta relació amb les activitats de les plantes baixes, el ritme pausat pels arbres i el nou mobiliari compost per bancs, taules i cadires.

En els carrers pacificats (vies veïnals), la persona vianant és qui té la prioritat, en convivència amb diferents modes de transport. L'accés de vehicles es produeix a 10 km/h amb el sentit de circulació original del carrer (amb ziga-zaga per reduir la velocitat) i els vehicles no poden estacionar (però sí aturar-se). Les bicicletes poden circular en els dos sentits de la marxa respectant sempre la persona vianant. També hi ha espais reservats a places de càrrega i descàrrega amb control horari.

Les xarxes funcionals (transport públic, vehicle privat, xarxa de bicicletes, distribució urbana de mercaderies i aparcament) s'adapten a la nova configuració de les vies (bàsica, local o veïnal) i a la velocitat permesa d'aquestes. En alguns casos, els itineraris de les línies de bus s'adapten a la nova estructura viària per fer el conjunt de les xarxes més eficients. La reducció de places d'aparcament en superfície (88 places d'àrea verda per a residents) no té una incidència significativa perquè el barri presenta un superàvit global de 292 places (entre les teòriques demanades i les ofertes en calçada i fora de calçada).

També s'han executat actuacions de millora en voreres als carrers Viladomat i Manso en forma d'escocell seguit i s'han creat nous parterres plantats.

La conquesta de dues grans places a la retícula de l'Eixample suposa una fita que reivindica les possibilitats de la malla urbana. La transformació d'aquest espai icònic ha provocat un canvi determinant en la manera com es percep el xamfrà i el carrer i ha generat així nombroses possibilitats de transformació i diverses formes socials de rehabilitar els carrers de l'Eixample.

El guany social del carrer ha provocat una dinàmica positiva al barri i ha fet que el veïnat i els comerciants assumeixin la responsabilitat col·lectiva dels nous espais i es preocupin pel seu ús i per la seva cura. A més, els entorns lúdics s'han integrat en el disseny de manera oberta per tal de fomentar el joc espontani: la disposició de mobiliari jugable integrat amb patrons lúdics en el paviment ha suposat un reclam al joc, identificable per la mainada.



En l'actualitat, s'està afrontant el procés de reurbanització de la llosa on es va ubicar provisionalment el mercat durant els anys de la reforma, que tallava la ronda de Sant Antoni entre els carrers de Casanova i del Comte d'Urgell, en la frontera entre els barris de Sant Antoni i el Raval. El resultat final encara està per decidir però l'espai estarà notablement més pacificat que abans de la reforma, ja que no es tornarà a obrir al trànsit privat. Es permetrà el pas del bus, bicicletes i mercaderies i s'ampliarà considerablement el verd i l'espai per a les persones vianants.



El mobiliari urbà i la pintura a terra afavoreix la trobada i el joc.

Font: Mireia Riera.

Infants jugant a la plaça de la cruïlla dels carrers del Comte Borrell i del Parlament.

Font: Edu Bayer. Ajuntament de Barcelona



## IMPACTE DE LA SUPERILLA: EL PAS DE VEHICLES DISMINUEIX UN 82 %

Els indicadors que parametritzen i avaluen les superilles també avalen l'impacte positiu de la seva aplicació. El nou espai públic d'ús ciutadà suma un total de 23.709 m<sup>2</sup>. En el període 2017-2019, els nivells de contaminació NO<sub>2</sub> (contaminant molt relacionat amb les emissions de trànsit) en l'espai pacificat de la cruïlla del carrer del Comte Borrell amb Tamarit s'han disminuït un 33 %.

Les actuacions del carrer del Comte Borrell han contribuït a una reducció global

	2017	2019	Variació
Contaminació (Borrell / Tamarit)			
NO <sub>2</sub>	57 µg/m <sup>3</sup>	38 µg/m <sup>3</sup>	- 33 %
PM <sub>10</sub>	24 µg/m <sup>3</sup>	23 µg/m <sup>3</sup>	- 4 %
Soroll (Borrell / Tamarit)			
Dia	66,6 dB	62,5 dB	- 4,1 dB
Tarda	65,5 dB	60,2 dB	- 5,3 dB
Nit	61,1 dB	55,7 dB	- 5,4 dB
Vehicles			
Borrell	7.216	1.266	- 82 %
Viladomat	8.498	10.266	+ 20,8 %
Villarroel	12.416	12.382	- 0,3 %
Total	28.130	23.914	- 15,0 %
Vianants (Tamarit)	11.990	15.407	+ 28 %

### Evolució dels principals indicadors vinculats amb la mobilitat.

Font: Agència de Salut Pública de Barcelona i "Estudi Impacte sobre la Mobilitat de vehicles privats motoritzats 2023. Superilla Barcelona". UTE Calbetó-VAIC Mobility-Solucions Geogràfiques, març 2022

del trànsit del 15 % entre els anys 2017 i 2019. L'espai guanyat per a la ciutadania ha fet augmentar un 28 % més les persones que diàriament passegen, juguen i fan activitats a la superilla. A més, l'increment del verd i el foment de la mobilitat de persones vianants i ciclistes dibuixa un nou paisatge de carrers cívics, espais de proximitat, que mostren un Eixample més humà i saludable. Els indicadors de soroll també disminueixen: 4,1 decibels menys de dia i 5,4 menys de nit.

Segons dades de l'Agència de Salut Pública de Barcelona, recollides a través d'una enquesta, es percep més tranquil·litat, seguretat i satisfacció, millor descans i més socialització, així com que amb la reducció de cotxes també minva el soroll i la contaminació.

## PROVA PILOT PER A LA DISTRIBUCIÓ DE MERCADERIES

El model actual per a la distribució de mercaderies a la via pública en els carrers pacificats incorpora una sèrie d'espais específics i senyalitzats. Amb el temps s'ha evidenciat que el fet de disposar d'aquests espais genera efectes negatius: poca capacitat en hora punta i, en conseqüència, la DUM es realitza de forma irregular en espais no habilitats, i un horari partit que interfereix en les entrades i sortides dels infants a les escoles (8.00-11.00 hores i 15.00-17.00 hores).

A partir del març del 2022 es posa en marxa una prova pilot que afecta diversos trams de la superilla de Sant Antoni per fer compatible l'ús de l'espai públic per part de tothom, amb l'objectiu de reduir el nombre de vehicles a la superilla en els moments



Superilla de Sant Antoni. El mobiliari urbà es disposa sobre la base gràfica i actua com a catalitzador de nous usos i suport de la vegetació.

Font: DEL RIO BANI per a LEKU Studio



que hi ha més persones al carrer. Aquesta prova permetrà la flexibilització de l'ús de l'espai públic, en qualsevol punt del carrer, de manera que les operacions es puguin fer tan a prop com sigui possible dels establiments i se'n redueixi així la durada. En aquests espais es permetrà la càrrega i la descàrrega en un horari limitat: de 9.30 a 16.00 hores i durant un màxim de 30 minuts. Fora de l'horari habilitat no està permès el repartiment de mercaderies. Ara bé, aquest repartiment sí que està autoritzat a qualsevol hora si es fa amb bicicleta, cicles de càrrega o a peu. Aquesta prova pilot permetrà validar el model DUM que es proposa per als futurs eixos verds.

### L'URBANISME TÀCTIC A SANT ANTONI I A LA CIUTAT

L'urbanisme tàctic o perfectible permet canviar la funció o l'ús d'un espai públic ràpidament i a baix cost. Aquest «urbanisme tou o lleuger» sobre l'estructura existent permet realitzar accions immediates que es poden anar millorant, transformant o completant segons les necessitats canviants dels seus habitants o la funcionalitat urbana de la ciutat. L'urbanisme tàctic és un dels instruments emprats en la implementació de la superilla de Sant Antoni.

A diferència de la urbanització estructurant, molt més costosa i permanent, l'urbanisme tàctic es fonamenta en un model interactiu on els veïns i veïnes es poden apropiari de les intervencions perquè aquestes cobrin sentit. L'ocupació de l'espai en una lògica de l'experimentació possibilita l'avaluació de

l'impacte de l'actuació en temps molt breus i la reacció en conseqüència, de manera que es perfecciona en tot moment la intervenció. Aquesta agilitat s'adapta al dinamisme de la vida a la ciutat i garanteix la vigència i rellevància dels objectius de les intervencions.

L'urbanisme tàctic complementa l'urbanisme convencional per a l'impuls de projectes de regeneració urbana en la mesura que és un instrument dinàmic i flexible que es va acomodant als canvis que porta el temps. Habitualment, les actuacions tàctiques són temporals amb l'objectiu de convertir-se, a mitjà o llarg termini, en permanents.

Les actuacions tàctiques dutes a terme a la ciutat responen a la necessitat de guanyar més espai per a la ciutadania i a la millora de la mobilitat de la ciutat, amb caràcter més o menys urgent. Els projectes de transformació urbana tarden molt a construir-se i generen un gran impacte en el seu entorn. La gestió del mentrestant a les grans ciutats resulta cabdal, ja que el mateix procés és tan important com el projecte. Barcelona ha implementat diferents actuacions tàctiques a la ciutat, més enllà del projecte de superilla, per donar resposta de forma àgil i tan equitativa com sigui possible a la construcció d'un model de ciutat més saludable i habitable.

### LA IMPORTÀNCIA DEL PROCÉS

L'urbanisme tàctic és una fórmula per canviar ràpidament els usos d'un carrer i adaptar la ciutat a una mobilitat més equitativa i sostenible, amb nous espais d'estada, més segurs i amb menys contaminació. Aquest

Carrer del Comte Borrell. Vista aèria de la superilla de Sant Antoni.  
Font: Jon Tugores



tipus d'actuacions són una bona oportunitat per reequilibrar les funcions de l'espai públic en la ciutat consolidada, d'una manera més justa i inclusiva.

Barcelona està acomodant el seu espai urbà per garantir un repartiment d'espai més equitatiu per als diferents modes de transport: obre espais de circulació a les bicicletes, millora la xarxa de bus, i dona prioritat a les persones que es desplacen a peu, amb l'ampliació de voreres i carrers pacífics que ofereixin confort i seguretat. Per donar una resposta efectiva a aquest model de ciutat més sostenible i saludable cal repensar la ciutat amb una visió a llarg termini però també és necessari donar respostes immediates i gestionar el mentrestant, combinant projectes complexos i estratègics, amb costos elevats i llargs processos de transformació, amb projectes d'acció breu, menys costosos i flexibles.

El disseny del procés de transformació en si mateix és molt important. La gestió i programació de tot el que passa entre l'inici i final d'un projecte flexibilitza el procés de planificació. És important oferir eines adaptables i de resposta àgil i directa i que siguin capaces d'involucrar la ciutadania.

La ciutat aposta des de fa uns anys per l'urbanisme tàctic a l'hora de fer actuacions que requereixen fer canvis funcionals als carrers amb molta rapidesa i d'una manera més econòmica. Aquesta estratègia, emprada a moltes altres ciutats del món, permet reutilitzar i aprofitar el que ja existeix d'una manera més eficient, empoderar la ciutadania i fer-la participar de les decisions.

Carrers amb franges de colors, mobiliari i jardineres que es poden moure si és

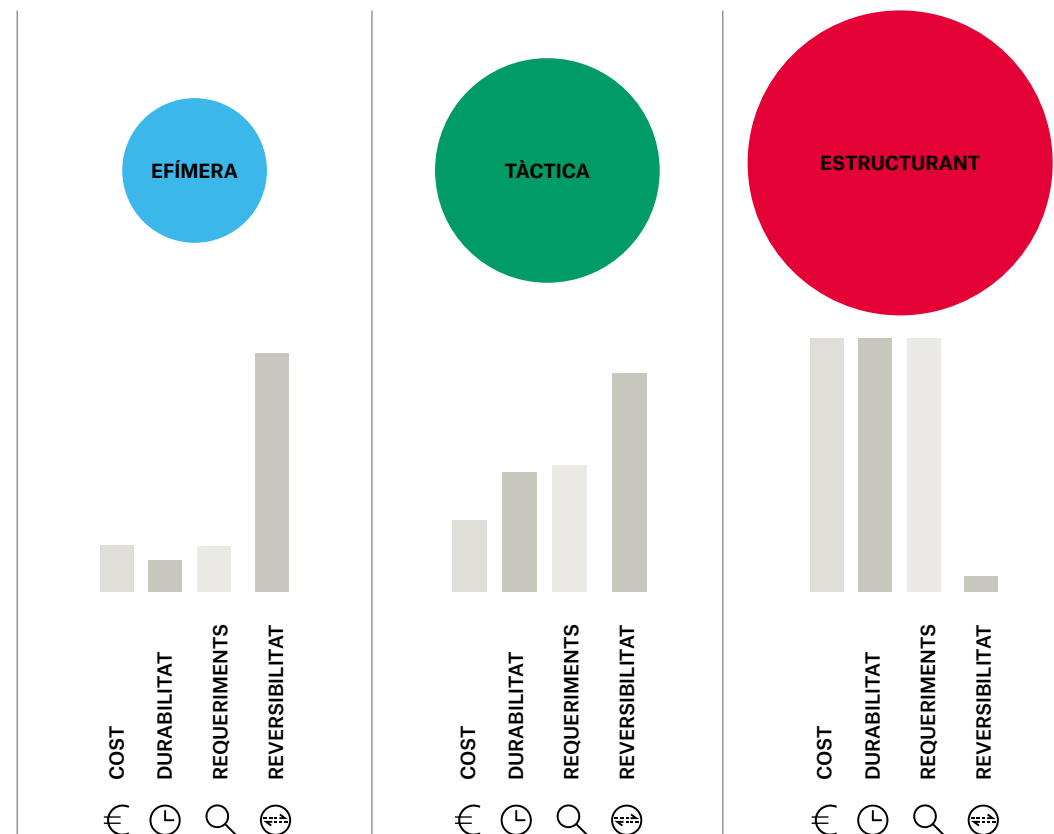
necessari, jocs pintats al carrer... Aquests són alguns dels exemples que darrerament es poden veure als carrers de Barcelona. D'aquesta manera, pintant un carril de la calçada d'un carrer i col·locant-hi mobiliari urbà, es pot guanyar més espai per a la persona vianant, per passejar, per crear noves places i nous espais d'estada o per protegir els voltants d'una escola.

### QUÈ OFEREIX L'URBANISME TÀCTIC

En una situació ideal, la reforma d'un carrer sempre és millor realitzar-la amb obra estructurant, és a dir, fer-hi obres per permetre que la transformació de l'espai sigui permanent. Malgrat això, de vegades és necessari fer els canvis amb rapidesa o no es disposa de tot el finançament necessari per fer una d'aquestes transformacions.

És en aquests casos que l'Ajuntament de Barcelona ha decidit apostar per l'urbanisme tàctic. Es tracta d'actuacions econòmiques i àgils que permeten canviar la funció d'un espai viari fàcilment per respondre a aquesta necessitat. Tot i la urgència d'algunes actuacions, com per exemple les derivades de la pandèmia de la Covid-19, l'urbanisme tàctic sempre respon a una planificació prèvia i mai a la improvisació.

L'urbanisme tàctic també té més visibilitat i permet destacar fàcilment els usos alternatius que pot tenir l'espai públic. Fins i tot es pot emprar per innovar i provar nous tipus d'urbanitzacions, elements urbans, o funcionalitats del carrer i analitzar si s'ajusten a les necessitats de la ciutadania.



### FLEXIBILITAT I REVERSIBILITAT

L'urbanisme tàctic presenta diversos avantatges sobre els models tradicionals de planificació i execució de projectes. Un d'ells és la flexibilitat de la seva implementació, ja que possibilita la revisió i modificació d'una part o la totalitat dels elements que componen l'actuació. L'aprofitament del que ja existeix d'una manera eficient i efectiva atorga reversibilitat i adaptabilitat a l'espai urbà.

Habitualment, aquestes actuacions tàctiques són temporals. En moltes ocasions, l'objectiu és que, quan es demostrï la viabilitat dels canvis o es disposi de les partides pressupostàries necessàries, les obres

passin a ser definitives. A més, en cas que aquests canvis d'ús no aconseguixin els objectius marcats o calgui fer alguna modificació del projecte, les obres són fàcilment reversibles o modificables. Cal assenyalar que les actuacions de l'urbanisme tàctic no sempre tenen un caràcter temporal. En alguns casos, es planifiquen i dissenyen amb la voluntat de tenir una permanència a mitjà i llarg termini, sempre que es reuneixin certes condicions de funcionalitat, habitabilitat i qualitat.

Comparativa dels tipus d'intervencions urbanístiques a l'espai públic: efímera, tàctica i estructurant.<sup>1</sup>  
Font: LEKU Studio



### RAPIDESA I BAIX COST

La premissa de la intervenció tàctica és el seu baix cost. Aquestes intervencions ràpides s'implementen amb elements estandaritzats, pintures, materials bàsics i de baix cost per tal de treure el màxim rendiment en termes d'impacte generat i excel·lència en el disseny. Generalment es prioritza la utilització de materials certificats de procedència reciclada i sostenible.

No obstant això, són intervencions de millora de l'espai públic que han de complir en tot moment les normatives i protocols establerts per l'Ajuntament. Ara bé, com que tenen uns requeriments de durabilitat inferiors, poden reduir els estàndards d'excel·lència i qualitat dels materials i, en conseqüència, abaratir costos.

L'urbanisme tàctic permet distribuir millor els recursos econòmics per fer efectiva, d'una manera més extensiva, la transformació de la ciutat per posar la vida quotidiana en el centre: amb els mateixos diners d'una urbanització definitiva es pot transformar molt més espai urbà per millorar la quotidianitat de més persones a més barris.

### PROVA I ASSAIG

La intervenció tàctica, emmarcada en un procés de transformació, és flexible i adaptable. Aquestes qualitats permeten testar, valorar, reconfigurar i retirar els elements emprats segons l'evolució i les valoracions i decisions tècniques i col·lectives preses al llarg del camí. A més, permet ser més agosarat en la introducció de nou mobiliari i testar nous models de materials, textures i usos. En aquest procés és molt important el seguiment i avaluació de l'impacte de les

actuacions. Aquesta fase implica l'observació, l'anàlisi i el mesurament objectiu (nivell sonor, qualitat de l'aire, pas de vehicles, pas de vianants, accidentalitat, etc.), mitjançant la comparació de paràmetres consensuats des de l'inici del projecte.

### PARTICIPACIÓ CIUTADANA

L'urbanisme tàctic es fonamenta en la idea que l'espai públic està en construcció permanent a partir de l'apropiació que en fa la ciutadania. Es tracta d'un instrument que permet dur a terme processos de participació diferents als reglats: en l'ús de l'espai públic compartit es produeix una col·laboració activa per obtenir els millors resultats.

En aquesta fase el que importa és la solució i no tant la materialització d'aquesta, que vindrà més endavant, un cop s'hagi demostrat la viabilitat i acceptació de la proposta. La participació té lloc, no només a partir de plànols i idees (sovint amb una escassa implicació ciutadana), sinó des de l'experiència viscuda dels canvis executats.

### AVALUACIÓ I SEGUIMENT

L'urbanisme tàctic és un instrument de planificació que incorpora processos on es proven elements i s'arrisca més en comparació amb l'urbanisme convencional (mobiliari, materials, etc.). En aquest procés és imprescindible el seguiment i l'avaluació de l'impacte mitjançant una comparació de paràmetres consensuats des de l'inici del projecte. Així, es poden avaluar els encerts i els errors, i corregir i dissenyar un millor projecte final.



### ON S'HA APLICAT L'URBANISME TÀCTIC A LA CIUTAT

La mateixa concepció de l'urbanisme tàctic, que és un recurs utilitzat per moltes altres grans ciutats de tot el món, facilita que es pugui aplicar a diverses necessitats. A Barcelona s'ha emprat en diferents indrets i contextos: en el programa Superilles (el Poblenou, Sant Antoni); en la pacificació de carrers per habilitar noves zones de passeig durant la pandèmia; per protegir els entorns escolars, i ampliar terrasses de bars i restaurants, entre d'altres mesures.

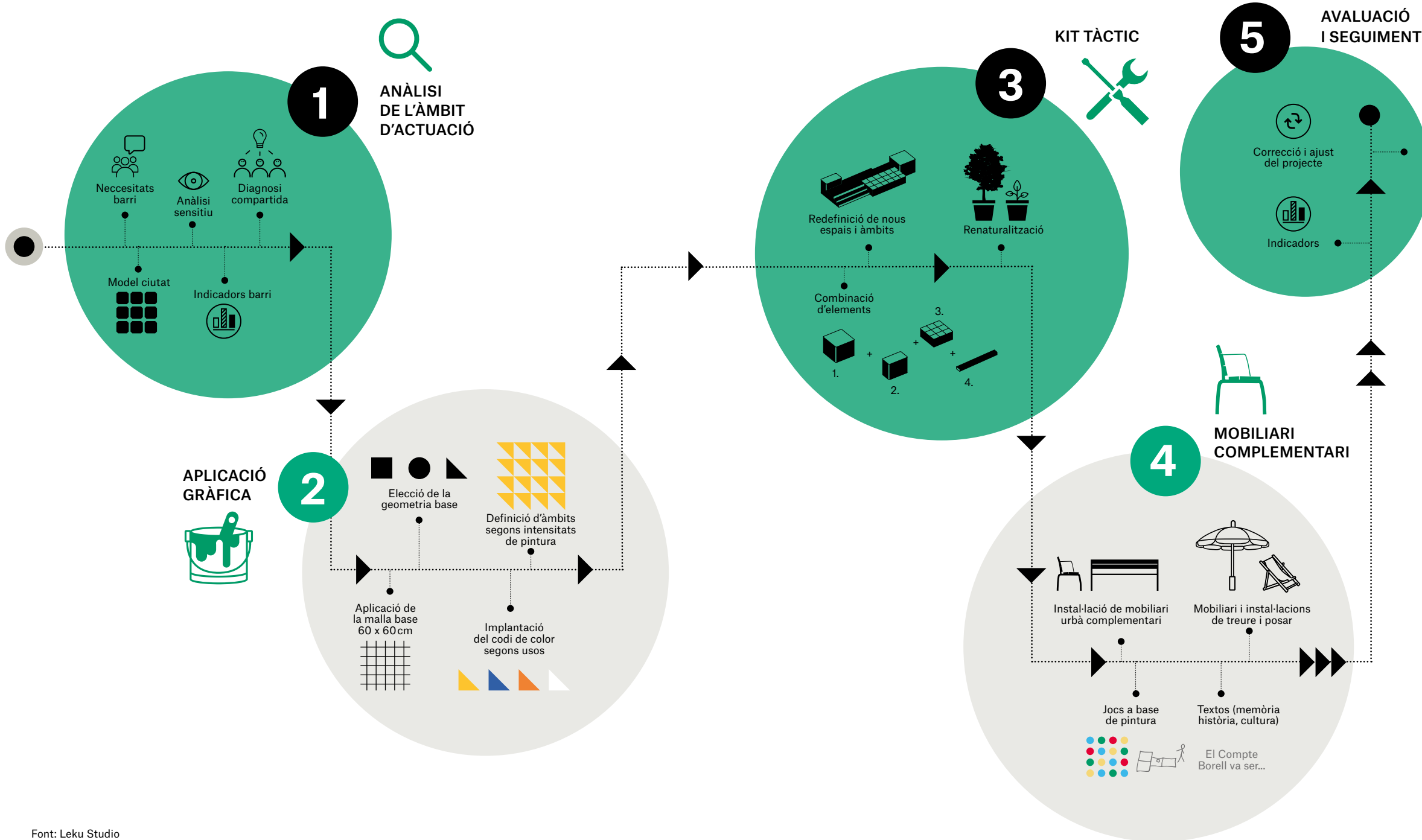
### ACTIVACIÓ DE NOU ESPAI PÚBLIC

Les obres de regeneració de l'espai públic, sobretot d'aquelles de gran complexitat, requereixen una bona planificació i disseny del procés de transformació per tal de compatibilitzar les obres lligades a la mobilitat i funcionalitat urbana, en les diferents fases, amb l'espai, els usos i les activitats que es van sumant per al gaudi de la ciutadania, en espera de la urbanització completa. La primera aplicació de l'urbanisme tàctic a Barcelona, impulsada per l'Ajuntament, la trobem en el projecte de les Glòries.

Actuació provisional a la Gran Via, plaça de les Glòries, amb pintura i grans testos amb arbres.  
Font: Adrià Goula



# PROCÉS TEÒRIC D'IMPLANTACIÓ DE L'URBANISME TÀCTIC





### SUPERILLES

Un dels exemples emblemàtics de l'urbanisme tàctic a Barcelona el trobem en el programa Superilles. Part de les superilles del Poblenou i de Sant Antoni disposen d'aquest tipus d'urbanització temporal, que marca l'espai dedicat a la persona vianant amb pintura al carrer, mobiliari urbà nou o grans jardineres. La intenció és que en un futur les actuacions esdevinguin estructurants.

### SORTIDES DE LES ESCOLES

Protegir i fer més segurs els entorns escolars és l'objectiu del projecte «Protegim les escoles». L'urbanisme tàctic, combinat amb actuacions estructurants s'utilitza en aquests casos per crear nous espais d'estada al voltant dels accessos a les escoles.

Durant el mandat 2019-2023 s'aplicarà a unes dues-centes escoles de la ciutat, amb l'objectiu d'estendre aquestes pacificacions a tots els centres en un futur.

### AMPLIACIÓ DE VORERES

En determinades vies concorregudes del centre de la ciutat i amb una vida comercial molt intensa, com per exemple el carrer de Pelai o la Ronda de la Universitat, les seves voreres queden petites per la gran quantitat de persones que les transiten. Per això, l'Ajuntament ha optat per guanyar espai amb l'ocupació d'un dels carrils dedicats als vehicles privats.

### AMPLIACIÓ DE TERRASSES

La pandèmia també ha fet que l'Ajuntament autoritzi la creació de noves terrasses de bars i restaurants o l'ampliació de les ja existents. La impossibilitat de socialitzar-se en espais interiors implicava el risc d'una

pèrdua massiva de llocs de treball a causa del pes de la restauració a la ciutat, cosa que va determinar actuacions d'urgència. En aquest cas, s'ha aplicat l'urbanisme tàctic (amb la utilització de formigó i pilones) per guanyar aquest espai a les calçades, en lloc de restar-lo a les voreres i reduir l'espai on circula la persona vianant. La nova ordenança de terrasses requereix la utilització de mobiliari homologat obligatori: un moble plataforma accessible i segur on col·locar les taules i les cadires, que farà possible la retirada definitiva dels blocs de formigó.

### ACTUACIONS DE MOBILITAT

L'urbanisme tàctic també es pot utilitzar per canviar funcionalment els usos d'un carrer, amb la creació, per exemple, de nous corredors bici o modificacions per millorar la fluïdesa de pas dels autobusos. Durant aquests darrers mesos, s'han millorat i guanyat 21 quilòmetres d'espai dedicat a la bici i s'ha aplicat pintura a la calçada en diversos carrers de la ciutat, amb l'aprofitament de la planificació existent i una execució ràpida (carrers València, Castillejos, etc.). La mesura de govern «Una nova mobilitat sostenible en un nou espai públic» (abril de 2020) ha estat l'instrument que ha vehiculat aquestes mesures i actuacions. Aquesta mesura vol garantir un retorn progressiu a la mobilitat i al gaudi dels espais públics.

### ACTUACIONS D'EMERGÈNCIA PER LA COVID-19

La necessitat de guanyar espai per a la ciutadania durant el desconfinament de la pandèmia per habilitar noves zones de passeig i mantenir la distància de seguretat, va per-



Acció del programa Protegim Escoles. Escola Grèvol, districte de Sant Martí.  
Font: Andrés Flajszer

Ampliació de vorera al carrer Consell de Cent. Actuació d'emergència per la Covid-19.  
Font: Mònica Moreno. Ajuntament de Barcelona



metre actuar amb urbanisme tàctic als carrers de Consell de Cent, Rocafort i Girona. En el marc del projecte Superilla Barcelona, aquestes accions es convertiran en estructurants properament.

## LA SENYALITZACIÓ DE LES ACTUACIONS TÀCTIQUES

L'extensió de l'urbanisme tàctic a la ciutat requereix un grafisme urbà, un codi de formes i colors, de fàcil interpretació i comprensió per a tothom. Barcelona treballa en la implantació d'un estil gràfic estandaritzat, un codi clarament reconeixible per a les àrees pacificades, i amb una identitat sòlida. Aquest nou codi urbà, en procés de consolidació, ha de ser un sistema gràfic flexible, una caixa d'eines que permeti solucionar molts tipus de necessitats amb un llenguatge gràfic únic. L'objectiu d'aquest nou grafisme és doble: d'una banda, la generació d'un codi visual comprensible i, de l'altra, la creació d'un asfalt humanitzat. La implementació d'aquest nou llenguatge gràfic a la ciutat tampoc ha estat exempt de polèmica. Tot i ser un recurs habitual a d'altres capitals mundials, a Barcelona el seu ús era molt puntual i no s'aplicava a gran escala ni a projectes emblemàtics. La urbanització estructurant era la norma. En el cas de l'urbanisme tàctic, no s'ha fet una crítica directa al guany d'espai per a la persona vianant que ha comportat el seu ús, menys encara quan la Covid-19 feia necessària la distància social. En canvi, la urgència d'algunes actuacions en temps de pandèmia, els colors emprats o l'ús de determinats

elements com ara les peces de ciment New Jersey no han estat acceptades per tothom. I aquestes actuacions s'han titllat d'improvissades, poc estètiques o fins i tot perilloses. A la pràctica, això suposava una impugnació al canvi d'ús que s'estava produint als carrers: més espai per a les persones en detriment dels vehicles. A més, no oblidem que es tracta d'un llenguatge nou on estètica i funcionalitat han d'anar de bracet. Equips d'especialistes en disseny, grafisme, psicologia, paisatge urbà, entre d'altres professionals tècnics, treballen en la recerca de la millor solució que conjugui els valors de l'urbanisme tàctic: baix cost, rapidesa d'actuació i funcionalitat amb criteris de qualitat i disseny. Més enllà de l'estètica urbana, cal garantir, tal com passa amb l'habitatge, unes condicions mínimes d'habitabilitat (accessibilitat, confort) d'aquests espais on habitem de manera col·lectiva.

## L'URBANISME TÀCTIC A ALTRES INDRETS: ALGUNS EXEMPLES

Són nombrosos els exemples de ciutats d'arreu del món que en els darrers anys han realitzat, amb gran èxit per a la ciutadania, intervencions de recuperació d'un espai públic escàs i amb predominança del trànsit vehicular. A l'empara nominativa d'urbanisme tàctic, lleu, efímer, actiu, participatiu, *pop-up*, entre d'altres, s'han desenvolupat actuacions efectives i de baix cost per adaptar el disseny dels carrers al gaudi de la ciutadania.

L'urbanisme tàctic apareix com un moviment després d'una reunió del grup «Next



Generation of New Urbanist» a Nova Orleans, l'any 2010. És llavors quan apareix la figura del planificador urbà novaiorquès Mike Lydon, clau en la conceptualització del terme. Lydon, conjuntament amb Anthony Garcia, publica el llibre *Urbanisme tàctic: acció a curt termini, canvi a llarg termini*. Aquesta publicació recull una sèrie d'intervencions, sorgides en carrers de ciutats dels Estats Units (San Francisco, Dallas, Nova York, etc.), totes elles de baix cost,

flexibles, amb implicació de la ciutadania, per guanyar espai públic i promoure la mobilitat sostenible a través d'accions de petita escala. L'urbanisme tàctic es refereix a intervencions o accions a curt termini que busquen generar canvis a llarg termini, de manera que promouen el desenvolupament de capital social entre la ciutadania, i construeixen capacitat d'organització entre institucions públicoprivades, no lucratives i ONG.

Actuació tàctica a la icònica plaça de Times Square, Nova York.

Font: RFC Graphics





Paseo Bandera, espai de vianants de 400 metres al centre de Santiago de Xile. L'actuació temporal iniciada al 2017 ha esdevingut permanent.

Font: María Gonzalez

Intervenció tàctica promoguda per la municipalitat de Milà (2019), a través del programa "Piazze Aperte". La cruïlla de pas (via Venini) de vehicles es converteix en plaça.

Font: Comune di Milano



Les Berges de Seine, espai alliberat del cotxe i transformat en passeig exclusiu per a vianants. París, 2013.

Font: Ysevauchez

Actuació tàctica de curta durada en el punt de trobada de dues grans avingudes de la ciutat de Panamà, 2018.

Font: @raisabanfield





Programa Pavement to Parks de San Francisco.  
Font: San Francisco Planning Department

Transformació d'espai d'aparcament en espai d'estada a Vancouver.  
Font: Paul Krueger

Els projectes vinculats a l'urbanisme tàctic responen a un ampli espectre d'intervencions: des d'actuacions autoritzades i avalades per les corresponents administracions locals, passant per actuacions no autoritzades per activar temporalment espais en desús, incentivar l'ús de la bicicleta o desplegar equipaments, serveis en indrets amb una carència d'aquests o la recuperació d'espais contaminats per transformar-los en espais públics, fins a actuacions promogudes per l'Administració local. La seva interacció pot ser d'un dia (una demostració puntual), de mesos (prova pilot) o d'anys, de manera que es converteix en permanent. La naturalesa d'aquests moviments, la majoria sorgits de grups de ciutadans i ciutadanes organitzades, també és variable.

Tot i l'onada d'intervencions tàctiques arreu del món a començaments del segle XXI, ens podríem remuntar als inicis del segle XX per referenciar exemples de recuperació de l'espai públic. Un d'ells és «The Play Streets»<sup>2</sup> nascut a Nova York l'any 1914. Totes les tardes (excepte els diumenges) els carrers de jocs de la ciutat es tancaven al trànsit perquè nens i nenes poguessin córrer, jugar i practicar esport en un espai segur. Més tard, aquest exemple es va replicar a Londres.

Més recentment, un dels models més emblemàtics ha estat la transformació de Times Square a Nova York, que ha convertit un gran encreuament de vehicles en una zona per a persones vianants amb activitats culturals, comercials i cíviques. Aquesta intervenció pilot, que finalment ha estat permanent, respon al programa *Green Light for Midtown* promogut pel Departament

de Transport (New York DOT) l'any 2009, amb la comissionada de Transports Janette Sadik-Khan al capdavant. Altres actuacions significatives són les derivades de l'ocupació dels espais d'estacionament en alguns carrers de San Francisco per col·locar «parcs de butxaca»<sup>3</sup> o petites àrees verdes (*parklets*). El Departament d'Urbanisme i Mobilitat de l'Ajuntament de San Francisco és qui vetlla pel bon disseny i estableix els criteris i les normes de seguretat. *Les Berges de Seine*, a París, és una altra intervenció al llarg dels 2,3 quilòmetres del marge esquerre del riu que s'ha convertit en una àrea exclusiva per a les persones vianants, amb àrees de descans, gandules, zones de jocs infantils, jocs de taula, instal·lacions esportives, etc., o la transformació de la via Venini a Milà.

A Llatinoamèrica també hi ha exemples molt interessants com ara el projecte *"Panamá Camina: comparte la Central"*, la transformació del carrer Madero a Ciutat de Mèxic o el passeig Bandera a Santiago de Xile. Aquesta intervenció compta amb el suport de la municipalitat de la ciutat i estava pensada per a una utilització temporal, fins a l'acabament de les obres del metro. No obstant això, el seu ús es manté permanentment i té prevista la seva extensió a altres vies de connexió.

A Espanya, altres ciutats com ara Pontevedra, Bilbao, València, La Laguna o Logroño també han dut a terme actuacions per recuperar espai públic per a la ciutadania. «Logroño calles abiertas» és una de les estratègies d'adaptació dels carrers per a un repartiment més equilibrat i just de l'espai a la ciutat.

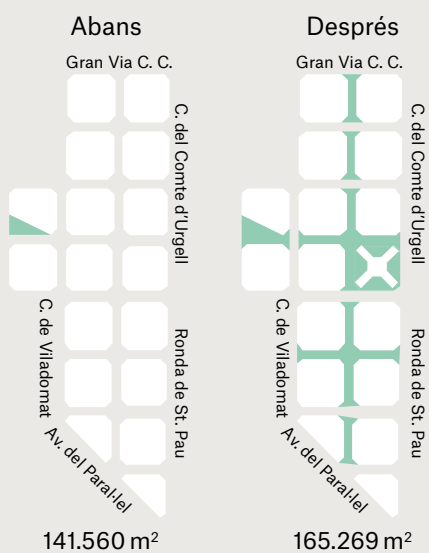
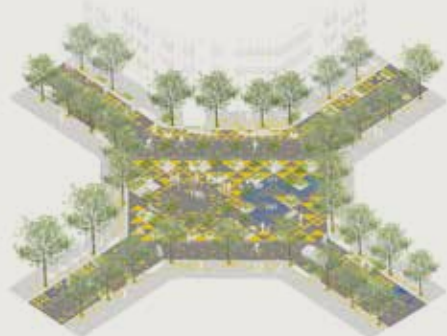


## Superilla de Sant Antoni

La primera fase d'implantació del programa superilles a Sant Antoni va concloure el maig del 2018 amb la urbanització de l'espai públic entorn del nou Mercat de Sant Antoni. Es va actuar sobre els trams dels carrers Comte Borrell i Tamarit, que formen part del perímetre del mercat (Comte Borrell entre Floridablanca i Manso; i Tamarit, entre Viladomat i Comte d'Urgell). El resultat és una gran plaça pública de 1.800 m<sup>2</sup> que, conjuntament amb la cruïlla, els carrers i les places del mercat, sumen un total de 5.000 m<sup>2</sup> d'espai públic destinat al gaudi de les persones vianants, espais d'estada per a nous usos i més presència del verd, amb arbres i arbusts amb flor. En una segona fase s'ha treballat l'ampliació de la superilla. D'una banda, amb actuacions tàctiques i de caràcter estratègic a la cruïlla formada pel carrer del Comte Borrell entre Manso i l'avinguda del Paral·lel, i també al carrer del Parlament entre la ronda de Sant Pau i Viladomat. I, de l'altra, en la remodelació de caràcter estructurant dels carrers Comte Borrell, entre Gran Via i Floridablanca; i Tamarit, entre Viladomat i Calàbria. En total, s'han recuperat 23.710 m<sup>2</sup> d'espai públic per ús ciutadà.

23.709 m<sup>2</sup>

Nou espai públic  
d'ús ciutadà  
Inici de les obres: 2017  
Superfície: 800.985 m<sup>2</sup>



	Abans	Després
Espai públic (m <sup>2</sup> )	141.560	165.269
Longitud pedalable (ml)	6.697	11.249
Arbres (u)	3.272	3.326
Sòl permeable (m <sup>2</sup> )	21.838	24.711
Places per seure (u)	1.532	1.947



Font: Adrià Goula



La transformació de la cruïlla dels carrers Parlament i Comte Borrell en una nova plaça ha provocat un canvi en la manera d'habitar el xamfrà característic de la retícula de l'Eixample.  
Font: DEL RIO BANI per a LEKU Studio



# LES SUPERILLES ALS MITJANS

La presència de les superilles als mitjans ve de lluny, i es fa més evident a partir del 2004, quan s'expliquen públicament els plans per a les superilles de Gràcia. La premsa, amb el seu llenguatge propi, s'ha fet ressò de la planificació, i també dels acords i dels desacords a l'entorn d'aquest concepte. Primerament, aquest impacte s'ha produït en l'àmbit local, ja sigui en mitjans escrits o audiovisuals, i posteriorment, s'ha estès als àmbits nacional i internacional.

L'aparició en els mitjans ha crescut paral·lelament a l'augment del nombre de superilles a la ciutat: s'han publicat centenars de notícies, articles d'opinió i reportatges audiovisuals sobre aquest nou paradigma urbanístic barceloní a Catalunya, Espanya i en molts altres llocs del món.

Si fem un treball d'hemeroteca, s'observa la temàtica i l'evolució del tractament d'aquestes peces periodístiques, des del poc interès suscitat per les superilles de Gràcia fins a l'explosió mediàtica de la superilla del Poblenou. Els mitjans d'àmbit local s'han centrat especialment en els efectes de l'aplicació de les superilles en la vida quotidiana de la ciutadania, sobretot en la pacificació de carrers i en els moviments de contestació i participatius endegats pel veïnat. En l'àmbit internacional, s'han tractat sobretot conceptes relacionats amb l'urbanisme i la mobilitat. Aquest camí també dibuixa un recorregut des de l'anonimat a la polèmica i finalment a l'èxit reconegut a tot el món.

D'altra banda, l'anàlisi de les cerques a internet ajuda a comparar l'interès de la població sobre les superilles en diferents períodes i ens mostra també com el terme en català i en d'altres llengües s'ha popularitzat fins a generar marca pròpia.



### LES SUPERILLES ALS MITJANS D'ÀMBIT LOCAL I NACIONAL

#### LA RIBERA

La superilla de la Ribera va ser la primera de la ciutat com a tal (1993), però és una de les menys mediàtiques. De fet, va tenir un impacte molt reduït en els mitjans de comunicació tradicionals i es va limitar a l'àmbit barceloní. Tampoc no es troben referències digitals; internet es comença a estendre en la nostra societat a partir del 1995 i les primeres revistes digitals no sorgeixen fins al 2004. Amb tot, tant la denominació *superilla* com la mateixa *superilla de la Ribera* eren conceptes molt incipients i poc coneguts entre la població i l'opinió pública. Ens situem abans del procés de l'Agenda 21 a Barcelona, i, per tant, de l'entrada de les qüestions ambientals a l'agenda política. Les superilles encara no s'havien introduït en la planificació de la ciutat.

El procés de pacificació de Ciutat Vella, en el qual s'insereix la superilla de la Ribera, és un fet de rellevància urbanística cabdal. És, efectivament, el primer moviment històric de cert abast a Barcelona (tot un districte) on es redueix l'espai destinat als vehicles a motor i es guanya per caminar. Durant dècades la ciutat havia avançat en la direcció contrària, amb la progressiva colonització de l'espai públic per part del cotxe des del període posterior a la Guerra Civil, i sobretot a partir dels anys cinquanta del segle xx. Amb aquest procés per primera vegada es fan passos visibles en la recuperació d'espai urbà per a la ciutadania. Estem, però, en l'època postolímpica i en plena recessió econòmica, on fins i tot s'acabava



de devaluar la pesseta i s'estaven gestant grans canvis polítics a l'Estat i a la ciutat. En aquest marc, les notícies eren unes altres. A més, al costat del context urbanístic de l'època, que va donar una gran publicitat a les grans obres dels Jocs Olímpics i a l'urbanisme d'autor que sovint les acompanyava, la pacificació dels carrers de Ciutat Vella no va generar grans titulars. Aquest canvi va ser progressiu i s'inicia als setanta, amb la transformació de l'avinguda del Portal de l'Àngel en zona per a vianants, que sí que va tenir repercussió en els mitjans.

A partir del 1995, es pot trobar alguna referència a la pacificació de la Ribera en les grans capçaleres barcelonines. Al desembre, *La Vanguardia* publica l'article «Cinco

Cotxes envaiant la Gran Via el 1974. Font: M'agrada Catalunya (magradacatalunya.cat)

recetas contra el ruido urbano»,<sup>1</sup> on diversos experts i expertes destaquen propostes per lluitar contra la contaminació acústica de Barcelona i es parla d'implementar zones per a vianants com en el cas del barri de la Ribera, en el marc de la pacificació de carrers realitzada en el districte de Ciutat Vella. La paraula *superilla* encara no hi apareix. No és fins després del boom mediàtic de la superilla del Poblenou, i prop del 30è aniversari de l'execució de la superilla de la Ribera, quan se l'anomena com a tal en algun article, i especialment en un reportatge del 2019 de *BTV Notícies* que encara es pot trobar en línia. «Fa 15 anys el pare de les superilles ja demanava expandir aquest model urbanístic a tot Barcelona», assenyalava el mitjà.<sup>2</sup>



#### SUPERILLES DE GRÀCIA

En el cas de les superilles de Gràcia, del 2004 al 2006 els mitjans locals tradicionals i digitals informen de la implementació del Pla de mobilitat i espai públic del districte, que inclou la creació d'un conjunt de superilles per a la pacificació del trànsit. No existeix un gran nombre de notícies al respecte, i les que hi ha no ocupen llocs destacats. Ens situem més d'una dècada després del primer moviment de pacificació de la ciutat i no s'han produït avenços significatius en aquest sentit, tot i que s'han començat a pacificar carrers dels centres històrics d'alguns barris de Barcelona. En aquest context Gràcia està a punt de fer un salt amb la pacificació completa de tota la part baixa del districte, i la paraula *superilla*, per primer cop, apareix en els mitjans.

Arran de la presentació pública del Pla de mobilitat i espai públic de Gràcia, el febrer del 2004, diaris com ara *La Vanguardia*,<sup>3</sup> *El Periódico*<sup>4</sup> o *El País*<sup>5</sup> comencen a parlar de la nova cèl·lula urbana. *El País* i *La Vanguardia* mencionen explícitament les superilles, fins i tot als titulars, mentre que *El Periódico* parla d'«illes delimitades sense trànsit» i explica el concepte. Les notícies fan referència a l'espai per a vianants, a la pacificació dels carrers i a la cerca del consens amb el veïnat de cara al seu desenvolupament. El desembre del mateix any la Corporació Catalana de Mitjans Audiovisuals (CCMA) assegura que «El barri de Gràcia crearà "illes de vianants" i restringirà el trànsit de carrers petits».<sup>6</sup>

Article «Las cinco recetas contra el ruido urbano». Font: *La Vanguardia*, 5 de setembre, 1995



Les notícies sobre les superilles de Gràcia es troben també als mitjans locals. El juny de 2005, *L'Independent de Gràcia* recull el desplegament d'una tercera superilla al districte: la superilla del Coll.<sup>7</sup> El juliol, aquest mitjà se centra en els moviments veïnals contraris al Pla de mobilitat dels districte,<sup>8</sup> i a finals de setembre del 2005 en destaca l'acord de la superilla central "després de mig any de crisi".<sup>9</sup> A mitjans de desembre, el districte de Gràcia, el veïnat i els comerciants arriben a un acord per a l'aplicació del Pla de mobilitat, i uns dies més tard, *El País* parla de l'establiment d'una «supermanzana de pacificación del tráfico» situada entre la travessera de Gràcia i els carrers de la Providència, Torrent de l'Olla i Torrent de les Flors, en l'ar-

ticle «Gràcia pone barreras al coche en el sector central del distrito».<sup>10</sup>

Per la seva banda, la plataforma digital *Sí al Tancament Vial/Els carrers per les persones*,<sup>11</sup> creada per veïns i veïnes a favor dels canvis, resumeix detalladament l'aplicació del Pla de mobilitat i la seva evolució, i recull les notícies més destacades d'altres mitjans. Del febrer al maig del 2006 mitjans com ara *L'Independent de Gràcia*,<sup>12,13</sup> *El Punt Avui*<sup>14</sup> i la *CCMA*<sup>15</sup> fan referència a la implantació de les superilles i a les pilones que les delimitaven.

La contestació social fou intensa ja que els canvis sobre l'espai públic van ser de gran rellevància. Es van configurar grups veïnals molt actius a favor i en contra de la planificació però aquest interès local no es trasllada

ni a l'oposició municipal ni a la premsa generalista de l'època, tot i que aquesta sí que en fa alguna menció. La pacificació d'una part significativa d'un districte no era un fet menor i la superilla era un concepte nou, rupturista, però no deixava de ser una iniciativa treballada i consensuada en l'àmbit polític del districte, que tenia una transcendència limitada en els assumptes de ciutat.

El maig del 2016, *Betevé* recull els plans per expandir les superilles al districte de Gràcia,<sup>16</sup> i uns mesos més tard, amb el nou impuls a aquest model dut a terme amb l'arribada d'Ada Colau a l'alcaldia de Barcelona, es fa ressò del desè aniversari de les superilles de Gràcia amb el reportatge «10 anys després, els veïns celebren les superilles».<sup>17</sup>



LA VANGUARDIA | JUEVES, 19 FEBRERO 2004 | 6 | VIVIR EN BARCELONA

## Gràcia quiere dar prioridad a los peatones con la creación de "supermanzanas"

ÓSCAR MUÑOZ | BARCELONA

Que los coches circulen por las calles principales que suman, aproximadamente, el 20% del espacio viario —y que la superficie restante —el otro 80%, agrupado en grandes manzanas— se destine básicamente a los peatones. Este es el objetivo del plan de movilidad que el distrito de Gràcia pondrá en marcha de acuerdo con los vecinos y los comerciantes. Las primeras medidas se aplicarán este año, aunque tímidamente. De la veintena de "supermanzanas" previstas, el compromiso municipal es estrenar la primera antes del 2007, cuando acabe el mandato. Supondrá quitar 2,4 hectáreas a los coches para dárselas a los viandantes. "Iremos poco a poco, queremos aplicar el plan a medida que se debata y se vaya acordando; forzar el ritmo sería negativo", explicó ayer el concejal del distrito, Ricard Martínez. Un 89% de los vehículos que

bre la calidad de vida de muchas personas", dijo Salvador Rueda, de la Agencia Local d'Ecologia Urbana, que ha elaborado el estudio técnico previo al plan.

Los límites de las "supermanzanas" se acordarán con los ciudadanos. Las calles interiores tendrán elementos físicos que las diferencien. Los coches y motos de los residentes podrán pasar, así como los taxis, las camionetas comerciales de carga y descarga (según horarios) y los vehículos de emergencia, además de las bicicletas, siempre a velocidades inferiores a 30 km/h. No son, por tanto, zonas peatonales sino áreas en las que conviven diversas maneras de desplazarse.

*El distrito acordará con vecinos y comerciantes los límites de una veintena de zonas pacíficas; la primera se estrenará antes del 2007*

El plan también prevé construir 9.000 plazas de aparcamiento subterráneas, 2.100 de las cuales este mandato. El objetivo final es contar con 45.000. En cuanto a las plazas para motos en superficie, se plantea aumentarlas en un 35%. Asimismo, se propone pasar de las actuales 800

Imagen tomada ayer de la calle Torrijos, una de las vías peatonales más transitadas del centro de Gràcia

Notícia de la presentació del Pla de mobilitat i espai públic de Gràcia. És la primera vegada que el terme *superilles* apareix en un titular.

Font: *La Vanguardia*, 19 de febrer, 2004



Pancartes a favor i en contra de la pacificació del districte de Gràcia, 2005.

Font: Adrià Ortiz

Aspecte típic d'un carrer de Gràcia abans de la implantació de les superilles: voreres molt estretes i doble cordó d'aparcament. Carrer de Montmany, 2002.

Font: Districte de Gràcia



### ALTRES SUPERILLES ABANS DEL POBLENOU: LES CORTS, HOSTAFRANCS...

A partir del 2011, amb el mandat del convergent Xavier Trias, es reprèn la planificació de superilles. Aquesta vegada no des d'un districte, sinó com a política del mateix Ajuntament, des de les àrees de Mobilitat i Urbanisme. Després d'anys sense parlar-ne, el concepte torna a aparèixer discretament a la premsa i en els mitjans audiovisuals. El febrer del 2014, *BTV*<sup>18</sup> esmenta la iniciativa del govern de Trias d'implementar cinc futures superilles: les Cortes, Hostafrancs, l'Eixample i a l'entorn de Glòries i el Poblenou. I el diari *ABC*<sup>19</sup> també en parla dies més tard. L'Ajuntament va iniciar processos participatius a totes elles però el mandat acabava a mitjans del 2015 i les actuacions només es van arribar a materialitzar a les Cortes. *BTV* recull l'inici del procés participatiu i *La Vanguardia* informa del començament de les obres a finals del 2014. Amb tot, a principis del 2015 el diari *20 Minutos*<sup>20</sup> explica detalladament el nou concepte d'unitat urbana de la superilla, en recorda la implantació a Gràcia i esmenta la planificació a l'Eixample. Durant el mateix període *La Opinión A Coruña* destaca la voluntat del consistori barceloní d'aplicar el pla de superilles. En aquell moment la *Corunya*<sup>21</sup> havia avançat en la definició d'un pla de superilles arran de la col·laboració amb l'Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona, i es feia ressò de l'aplicació també a la Ciutat Comtal del nou model. Altres ciutats espanyoles, com ara Còrdova, també tenien plans al respecte, i apareixen notícies als mitjans locals que ho expliquen però no fan referència a la planificació de Barcelona.

A finals de març del 2015, l'aprovació del Pla de mobilitat urbana de Barcelona 2013-2018, basat en superilles, al darrer plenari del mandat, també és una mostra del compromís municipal amb el projecte. Entre d'altres aspectes, *Betevé*<sup>22</sup> en destaca «l'aposta per l'ordenació del trànsit a través de les anomenades superilles».

El maig del 2015, Ada Colau és escollida alcaldessa i l'octubre del mateix any, *El Punt Avui*<sup>23</sup> destaca el fet que el nou govern fa seu el projecte «de vertebració de Barcelona en una nova unitat territorial, batejada com a superilla», i esmenta les cinc superilles que es van planificar a la ciutat al mandat anterior. Tot i les notícies aparegudes amb anterioritat, els mitjans difonen el model i en remarquen la *novetat*, associada a la nova alcaldia, encara que algunes notícies, com aquesta, també expliquen la continuïtat de la proposta.



Notícia de la publicació del pla de superilles aprovat durant el mandat de Xavier Trias.

Font: *La Vanguardia*, 15 de març, 2014

### Colau vol estendre les superilles a tota la trama Cerdà

El districte de Sant Martí és l'únic que té el projecte concretat



#### «OMPLIM DE VIDA ELS CARRERS»

El maig de 2016 l'Ajuntament aprova una mesura de govern per ampliar la planificació prèvia de superilles i desplegar-les per tota la ciutat, una a cada districte. A principis de maig del 2016, *BTV*<sup>24</sup> assenyalava que l'Ajuntament de Barcelona vol desplegar les superilles a partir del 2017 en el marc del programa «Omplim de vida els carrers». *Nació Digital*<sup>25</sup> comença a parlar de les superilles previstes i de la quasi immediata aplicació d'una superilla pilot a Sant Martí, al Poblenou. El diari *Ara*<sup>26</sup> destaca la voluntat de l'alcaldeessa d'estendre les superilles a la trama Cerdà i el fet que al districte de Sant Martí el projecte està més concretat, i *El Periódico*<sup>27</sup> remarca la voluntat de l'Ajuntament d'invertir deu milions d'euros en superilles a la ciutat fins al 2019. Per la seva banda, *La Vanguardia*<sup>28</sup> destaca que «el vianant s'imposarà al cotxe a Sant Martí», fent referència a la primera superilla que s'ha d'executar, la del Poblenou. Al juny,

*ElDiario.es* assenyalava que «Barcelona camina hacia una ciudad sin coches para mejorar la movilidad urbana». En un període en què la mesura de govern encara no s'ha materialitzat, les notícies són globalment positives.

#### LA SUPERILLA DEL POBLENOU

El setembre de 2016 s'implementa la superilla del Poblenou, la primera amb Ada Colau com a alcaldessa i que suposa un punt i a part en l'aplicació d'aquesta política d'ordenació urbana a la ciutat. Si fins llavors les superilles i la planificació al seu voltant havien ocupat un espai més aviat discret als mitjans, tot està a punt de canviar amb l'experiència del Poblenou: la superilla estarà en boca de tothom a Barcelona i serà coneguda arreu del món.

Notícia de la Mesura de govern «Omplim de vida els carrers», que recull per primera vegada l'aposta explícita del govern d'Ada Colau per les superilles.

Font: *Ara*, 5 de maig, 2016



A l'agost, Betevé anuncia que «El Poblenou estrenarà superilla al setembre» i destaca: «Tot i el caràcter experimental del projecte, l'Ajuntament s'ha mostrat ferm amb la implantació d'aquest nou model de ciutat que persegueix reduir el trànsit i fomentar l'espai públic per als ciutadans».<sup>30</sup> El 3 de setembre de 2016, un dia abans de la inauguració, aquest mitjà també fa un seguiment de les transformacions inicials: «La superilla de Poblenou canvia els fluxos de circulació des d'aquest cap de setmana»<sup>31</sup> i «Els primers canvis de sentit sorprenen els conductors».<sup>32</sup> El 5 de setembre, ja parla de que «El canvi de circulació a la superilla provoca un col·lapse de trànsit al seu perímetre»<sup>33</sup> qüestió desmentida pels serveis tècnics municipals.

Betevé continua informant amb detall els dies subsegüents: «La Festa Major de

Poblenou arrenca amb protestes veïnals durant el pregó»;<sup>34</sup> «Estudiants d'arquitectura enllesteixen els nous usos de l'espai alliberat a la superilla»<sup>35</sup> i «L'Ajuntament aplica ajustos a la superilla per adaptar-la les demandes veïnals».<sup>36</sup> Casualment, les oficines de la cadena estaven a tocar de la superilla, fet que facilitava una cobertura quasi permanent.

A finals de setembre *El Nacional* penja a YouTube el vídeo «Superilles, la Barcelona que ve» (amb gairebé 3.000 visualitzacions),<sup>37</sup> on l'ideòleg del model, Salvador Rueda, explica en què consisteix el projecte de les superilles i com afectarà la vida de la ciutadania. A més, *Vilaweb*<sup>38</sup> informa de moviments veïnals en contra de la superilla i de la constitució d'una plataforma d'afectats.

Per la seva banda, *El Periódico*<sup>39</sup> informa d'una certa oposició veïnal contra la implan-

tació de la superilla del Poblenou i destaca que el consistori permetrà el pas d'una línia de bus i començarà a instal·lar-hi mobiliari i zones de joc fixes davant la imatge de provisionalitat de l'espai. I uns dies més tard, també en aquest mateix diari,<sup>40</sup> el president de l'Associació de veïns del Poblenou, Salvador Clarós, que sempre s'ha mostrat a favor de les superilles, destaca el fet que hauria estat necessari endegar un procés participatiu previ a la prova pilot. Així mateix, el diari *Ara* fa referència al «xoc veïnal per la superilla»;<sup>41</sup> se centra en la perspectiva de la divisió veïnal a favor i en contra de la mesura, i esmenta que l'oposició de Convergència i Unió en el govern municipal demana la celebració d'una consulta sobre el futur del projecte.<sup>42</sup>

La superilla del Poblenou també estava molt present als articles d'opinió i d'anàlisi. A *La Vanguardia*<sup>43</sup> diversos arquitectes publiquen «*Supermanzanas, una alternativa para Barcelona*». A *El País*, la periodista i escriptora Patricia Gabancho publica l'article d'opinió «El tema del mandato»,<sup>44</sup> on parla d'una certa improvisació en l'aplicació de la superilla, entre d'altres assumptes. Per la seva banda, el llavors director del diari *Ara*, Carles Capdevila, ironitza sobre els atacs cap a la superilla a l'article d'opinió «Dia amb rondinaires»,<sup>45</sup> que fa referència al Dia sense Cotxes, que s'havia recuperat amb el canvi de govern. En aquesta peça carrega contra les queixes que estaven provocant les diferents mesures de mobilitat sostenible del Govern municipal. Capdevila escriu també altres columnes en la mateixa línia on defensa la necessitat d'una ciutat més pacificada i més saludable.

El novembre del 2016, Betevé fa balanç dels primers dos mesos de la superilla del Poblenou i assegura que «l'experiment millorarà amb les aportacions dels veïns».<sup>46</sup> Mentrestant la plataforma veïnal a favor de la superilla s'ha organitzat i el programa *Bàsics*<sup>47</sup> (també de Betevé) recull el primer debat entre opinions veïnals divergents. La plataforma organitzarà durant els mesos següents activitats divulgatives per donar a conèixer la seva posició, principalment a les xarxes socials i a la mateixa superilla.

També el novembre *Europapress.es* destaca que «Barcelona rechaza celebrar una consulta ciutadana sobre la *supermanzana*».<sup>48</sup> I al desembre, *La Vanguardia*<sup>49</sup> parla dels moviments dels partits a l'oposició: «CiU i ERC pacten un nou model alternatiu de superilla i demanen el consens a Colau». I afegeix: «El govern municipal promet estudiar el document acordat pels dos grups més grans de l'oposició (...)».

El 2 de gener de 2017, Betevé es fa ressò de l'inici de les obres per modificar la superilla.<sup>50</sup> I *La Vanguardia*<sup>51</sup> anuncia «Cambios en la controvertida supermanzana del Poblenou tras las quejas de vecinos y comerciantes». Per la seva banda, el diari *Ara*<sup>52</sup> i *El Periódico*<sup>53</sup> destaquen la manifestació contra les superilles d'alguns veïns i veïnes.

A finals de gener del 2017, l'Ajuntament de Barcelona destaca al seu web<sup>54</sup> que la superilla del Poblenou tindria el seu format definitiu, un cop finalitzada la prova pilot i recollides les observacions veïnals. *El Periódico*<sup>55</sup> parla també d'aquests canvis. A l'abril, la Plataforma d'Afectats per la Superilla vol celebrar una consulta veïnal i amenaça amb anar als tribunals, destaca també *La*



Reportatge realitzat per Betevé sobre les primeres transformacions en el trànsit de la superilla del Poblenou.

Font: Betevé, 3 de setembre, 2016



*Vanguardia*.<sup>56</sup> En aquest sentit, també es manifesta *El Nacional*.<sup>57</sup>

En les mateixes dates, *Plataforma Arquitectura*, el lloc web d'arquitectura més llegit en castellà, publica l'article «Quién te ha dicho que tú no pintas nada? Un ensayo sobre la supermanzana en Barcelona».<sup>58</sup> Aquesta peça resumeix una de les accions participatives realitzades durant la inauguració de la superilla del Poblenou. A l'abril, *El Periódico*<sup>59</sup> fa el seguiment de la finalització de la «prova pilot» del Poblenou. *La Vanguardia*<sup>60</sup> publica una notícia que relaciona la superilla del Poblenou amb la construcció d'habitatge protegit: «La supermanzana de Poblenou de Barcelona incluirá 68 nuevos pisos públicos, i *EIDiario.es*<sup>61</sup> afirma que «La supermanzana de Ada Colau cumple medio año con alabanzas y algunos ajustes».

A l'agost del 2017, *El matí a Ràdio 4*,<sup>62</sup> a través de la periodista especialitzada en ecologia Pilar Sampietro, parla profundament de la superilla del Poblenou. Recull els testimonis del veïnat favorable i informa d'aquest canvi de model necessari i positiu per a la ciutat.

El setembre del 2017, la superilla del Poblenou celebra un any. *La Vanguardia* destaca «La supermanzana cumple un año convertida en un páramo».<sup>63</sup> I uns dies més tard, amb l'article «*Superilles made in Barcelona*»,<sup>64</sup> explica minuciosament aquest nou model urbà i n'analitza l'evolució, des de la implementació de la superilla de la Ribera fins a la del Poblenou. Betevé, per la seva banda, afegeix el següent: «La superilla del Poblenou compleix un any i la confrontació continua».<sup>65</sup>

La quantitat d'articles i notícies al respecte és nombrosíssima. De fet, la profusió

de peces periodístiques i el seu tractament, altament polititzat, desvela que la superilla i les seves transformacions, ben tangibles encara que fossin discretes (nou illes d'una zona poc concorreguda del Poblenou), van encarnar com cap altra política la personalització del govern d'Ada Colau. En aquells moments inicials del seu primer mandat, la seva figura era objecte d'una atenció mediàtica permanent i una aferrissada oposició a dreta i a esquerra. Les superilles eren un dels temes preferents de l'oposició municipal, que aprofitava la gran atenció mediàtica que el model urbà suscitava per a la seva acció política. El tractament als mitjans manifesta una evolució positiva, on la consolidació i l'acceptació dels canvis urbanístics fa que les notícies que recullen polèmiques i aspectes negatius vagin minvant amb el pas del temps. Era, però, una polèmica netament catalana i més concretament barcelonina,



Notícia sobre els ajustos efectuats a la superilla del Poblenou.

Font: *La Vanguardia*, 2 de gener, 2017



LA CIUTAT QUE VE

## Barcelona rebaixa l'agressivitat del pla de superilles a les Corts

El Nacional

Foto: Ajuntament de Barcelona  
Barcelona, Dilluns, 1 de gener de 2018, 18:40  
Actualitzat: Dimarts, 2 de gener de 2018, 07:24  
Temps de lectura: 2 minuts

amb una transcendència limitada a altres punts de l'Estat. De fet, altres polítiques de contenció del vehicle privat, com ara la posada en marxa del projecte Madrid Central, van tenir una presència destacada de forma contínua en diaris i mitjans d'àmbit estatal.

### LES SUPERILLES DESPRÉS DEL POBLENOU

La mesura de govern «Omplim de vida els carrers» preveia deu superilles per districte durant el mandat 2015-2019, però l'atenció tècnica i política que durant molt temps va requerir la superilla del Poblenou (arran de la polèmica que va aixecar la seva implementació), va endarrerir l'arribada d'altres iniciatives previstes. Tot i així, tres mesos després de Poblenou, el Govern municipal ja dona les primeres pistes sobre les superilles següents. El desembre del 2016, *El Periódico* destaca l'anunci del consistori de cinc noves superilles (a Gràcia, les Corts, Horta i dues més a l'Eixample)<sup>66</sup> mentre que *El País* posa

l'accent en el fet que les noves superilles de Barcelona no veurien la llum fins al 2018.<sup>67</sup>

Entre aquestes actuacions, el govern també reprèn el procés d'implementació de les superilles que ja s'havien començat a treballar durant l'anterior mandat, de Xavier Trias. El desembre del 2017 Betevé recull que «Hostafrancs torna a treballar en la futura superilla».<sup>68</sup> I remarca que «L'Ajuntament consolida la superilla de les Corts amb més pacificacions».<sup>69</sup>

El gener del 2018, la publicació digital *El Nacional*<sup>70</sup> afirma que «Barcelona rebaixa l'agressivitat del pla de superilles a les Corts» però que avançarà a l'entorn de la Maternitat i Sant Ramon. Com a mostra d'una part de la percepció mediàtica del període, el diari destaca que es tracta d'una intervenció menys «intensa» que la

Notícia sobre la implantació de superilles després de l'actuació al Poblenou, en aquest cas, a la Maternitat i Sant Ramon.

Font: *El Nacional*, 1 de gener, 2018



del Poblenou, «més en la línia de les dues superilles “toves” executades a Gràcia durant els mandats anteriors». No obstant això, les transformacions a Gràcia van ser més intenses (amb barreres físiques als cotxes) i més extenses que les del Poblenou. En aquest cas, es tractava d'una única superilla, mentre que a Gràcia es va transformar la part baixa del districte.

Amb tot, el març del 2018, Betevé informa de les «Reticències a la superilla de la Maternitat i Sant Ramon»<sup>71</sup> i explica que els veïns i les veïnes la veuen amb bons ulls però hi troben algunes pegues. El maig, també fa referència al mateix fet a Hostafrancs: «El veïnat d'Hostafrancs, reticent amb la superilla».<sup>72</sup>

En general, després del Poblenou les notícies sobre superilles se succeeixen de manera continuada, i fins i tot petits avenços o anuncis constitueixen un fet noticable. El setembre del 2017, Betevé assenyala: «Les d'Horta i Sant Antoni, properes superilles de les 11 que es faran»,<sup>73</sup> i a l'octubre del 2018, *El Periódico*<sup>74</sup> anuncia que «Colau acabarà el mandat iniciant dues superilles més». L'article es refereix a les superilles d'Hostafrancs i d'Horta.

Abans del procés del Poblenou, al districte d'Horta ja s'havia parlat d'una superilla. Amb un procés participatiu molt extens, els canvis van avançar discretament i alguns es van concretar en el mandat següent. A mitjans de maig 2016, *BTV Notícies* esmenta que l'Ajuntament de Barcelona comença a treballar en la superilla d'Horta per pacificar el centre històric del barri.<sup>75</sup> A principis de novembre del 2017, aquest mateix mitjà també assegura que «La superilla avança a Horta»<sup>76</sup> i que reduir el trànsit a la



plaça d'Eivissa i entorns és l'objectiu prioritari d'aquesta actuació. A mitjans d'octubre del 2018, *El Periódico*<sup>77</sup> destaca que “El vell Horta s'uneix a l'esperit de les superilles” i que el nucli antic del barri pacificarà quatre carrers per evitar el trànsit de pas cap a la Ronda de Dalt. *La Vanguardia*<sup>78</sup> segueix aquesta mateixa línia: «La supermanzana llega al casco antiguo de Horta». I afegeix: «El objetivo del Ayuntamiento es reducir los 3.000 vehículos que cruzan de paso esta zona diariamente».

#### SUPERILLA DE SANT ANTONI

Indubtablement, l'actuació més destacada després del Poblenou va ser la nova superilla de Sant Antoni. A l'octubre del 2017, *El Periódico*<sup>79</sup> assegura: «La estrategia de las supermanzanas afronta la prueba de fuego en Sant Antoni». El diari *Ara*, per la seva banda, destaca que «La segona superilla

Article sobre la nova superilla d'Horta.

Font: *La Vanguardia*, 15 d'octubre, 2018

de Colau pren forma a Sant Antoni». I afegeix: «La implantació, que es completarà el 2019, no implica cap canvi de sentit». I *Metrópoli Abierta*<sup>80</sup> se centra en l'inici de les obres de la superilla de Sant Antoni de cara al 9 de novembre.

El maig del 2018, la *CCMA*<sup>81</sup> informa del fet que en la nova superilla de Sant Antoni les persones vianants guanyaran 26.000 metres quadrats. «La inauguració de la primera fase de la superilla coincideix amb la del nou mercat de Sant Antoni de Barcelona» (en obres durant vuit anys i mig). En aquesta fase, es pacifica el trànsit i es restringeix l'aparcament en quatre illes, als carrers de Tamarit i Borrell. A la cruïlla, es guanya una gran plaça per a la ciutadania.

El gener del 2019, Betevé es fa ressò del començament de les obres d'ampliació de



Reportatge de TV3 sobre la superilla de Sant Antoni.

Font: TV3, 20 de juny, 2018



la superilla de Sant Antoni.<sup>82</sup> I l'*Ara* també es manifesta en aquest sentit: «La superilla de Sant Antoni s'expandeix. Comencen les obres per ampliar la pacificació dels carrers Borrell i Tamarit».<sup>83</sup> El juny, aquest diari realitza dos reportatges més relacionats amb la inauguració de la segona fase de la superilla. Es tracta de les peces «Sant Antoni es fa seva l'ampliació de la superilla, amb les obres inacabades»<sup>84</sup> i de «Part de l'ampliació de la superilla de Sant Antoni, oberta als veïns».<sup>85</sup>

Des del juliol al setembre del 2021, Betevé<sup>86</sup> també produeix una sèrie de reportatges lligats a Sant Antoni. Primer destaca les «crítiques dels botiguers a la superilla de Sant Antoni» perquè, segons asseguren, la proposta ha produït una reducció de les vendes. A mitjan d'agost, el mitjà dona veu a l'associació comercial Sant Antoni Comerç, que es manifesta en sentit contrari i afirma que «la superilla no ha fet baixar les vendes».<sup>87</sup> De fet, la complicitat del sector comercial va ser clau en la implantació del projecte.

Betevé informa d'un dels efectes positius de la superilla de Sant Antoni: la reducció de la contaminació.

Font: Betevé, 2 de setembre, 2021



Al setembre, gràcies a la superilla, Betevé destaca dos fets fonamentals per al barri: la reducció de la contaminació<sup>88</sup> i l'encapçalament de la recuperació econòmica postpandèmia a la ciutat.<sup>89</sup> Segons assegura aquest canal de la televisió, si s'analitzen les transaccions mensuals i el valor de les vendes del mes de juny del 2021, Sant Antoni obté unes xifres proporcionalment més altes que les de la resta de Barcelona.

El 7 de març del 2022, Betevé anuncia que "es limitarà la distribució de mercaderies a la superilla de Sant Antoni".<sup>90</sup> Per millorar la convivència i la seguretat, la nova regulació vol reduir el nombre de vehicles quan hi ha més persones al carrer.

En conjunt, el tractament de les notícies de la superilla de Sant Antoni, tot i que es fa eco de diferents opinions, té un to més reposat i està molt allunyat de la polèmica que va envoltar la superilla del Poblenou.



L'Alcaldesa Ada Colau presenta els projectes executius dels eixos verds i places de Superilla Barcelona.

Font: Ajuntament de Barcelona, febrer, 2022

## SUPERILLES A L'EIXAMPLE: SUPERILLA BARCELONA

Els projectes de superilles a l'Eixample estan sobre la taula des del mandat Trias, on aquesta zona va ser una de les àrees pilot escollides i es va iniciar un procés de participació veïnal. El setembre de 2014, Betevé<sup>91</sup> anuncia que «l'Esquerra de l'Eixample estudiarà la creació de dues superilles». Es refereix al quadrant situat entre els carrers Tarragona, Aragó, Comte d'Urgell i Gran Via i al grup d'illes d'habitatges delimitada pels carrers d'Entença, París, Muntaner i Mallorca.

Durant el mandat següent també es poden trobar notícies sobre aquest àmbit: el juny del 2016, *La Vanguardia* remarca que el vianant serà el rei absolut de l'Esquerra de l'Eixample<sup>92</sup> i el gener del 2018, el diari *Ara* assenyala que «A l'Eixample hi creixen superilles» i que pròxima gran proposta que es debatrà té el carrer Consell de Cent com a punt central».<sup>93</sup>

Però és al novembre de 2020 quan l'Ajuntament aposta definitivament per aquest territori i per desplegar aquest model urbà per tota la ciutat amb el programa «Superilla Barcelona». L'anunci el fa la mateixa alcaldessa, i aquest paper protagonista, que s'ha mantingut fins a l'actualitat, ja és en si una novetat quant a les etapes anteriors del projecte. Els mitjans en parlen de manera positiva, se centren en qüestions relatives al model urbà i en fan un seguiment. En aquesta nova etapa, l'oposició a la superilla, en absència de moviments ciutadans i d'una

Vídeo institucional per a la presentació del projecte Superilla Barcelona.

Font: Ajuntament de Barcelona, novembre, 2020

oposició política que faci d'aquest tema una qüestió prioritària, es trasllada a l'àmbit judicial, on la premsa també se'n fa ressò.

El vídeo *Superilla Barcelona*,<sup>94</sup> realitzat pel consistori per al llançament del projecte, descriu l'extensió de la superilla al carrer del Consell de Cent com a punt central. Aconseguix prop de 24.000 visualitzacions a YouTube. A la premsa, la cobertura d'aquest període és àmplia. El diari *Ara* publica dos articles relacionats amb la proposta: «Barcelona engega el pla per pacificar un de cada tres carrers de l'Eixample en deu anys»<sup>95</sup> i «Barcelona: de les superilles als eixos verds».<sup>96</sup>

També el novembre del 2020, l'Ajuntament convoca el Concurs d'idees pel disseny dels nous eixos verds del programa Superilles. I a principis de març del 2021, el consistori anuncia les 8 propostes guanyadores (de les 86 presentades): 4 correspo-

nents als carrers (eixos verds) i 4 a les places. Aquests projectes definiran la futura superilla de l'Eixample i la transformació dels carrers Consell de Cent, Rocafort, Comte Borrell i Girona. Les obres van començar a l'estiu del 2022 i tenen un pressupost de 37,8 milions d'euros.

Betevé<sup>97</sup> s'endinsa en les característiques de la nova superilla en el reportage «Així serà la nova superilla de l'Eixample: sense asfalt i amb més verd» i també *Time Out*, amb un titular gairebé calcat: «Així seran les noves superilles de l'Eixample: l'Ajuntament escull els projectes guanyadors». A més, aquest mitjà afegeix el següent: «Tots ells s'encarregaran de dissenyar un model de barri "més saludable i accessible" on no hi haurà pràcticament asfalt i «es prioritzarà l'anar a peu i la renaturalització dels carrers».<sup>98</sup>

Posteriorment, el febrer del 2022, Betevé informa àmpliament la ciutadania sobre la







filosofia i futur d'aquesta nova superilla en diversos reportatges, com ara: «La superilla de l'Eixample serà una realitat d'aquí un any»;<sup>99</sup> «4 cruïlles seran places verdes en la superilla de l'Eixample»;<sup>100</sup> i «L'abans i el després de la superilla de l'Eixample».<sup>101</sup>

A principis d'abril del 2022, a partir d'una informació de l'Agència Catalana de Notícies (ACN), *La Vanguardia*<sup>102</sup> assenyala: «Una plataforma denuncia el projecte de Superilla de Barcelona a la fiscalia». Es tracta de l'associació Salvem Barcelona, liderada per l'advocat Jacint Soler i l'economista Francesc Granell, que assegura que l'Ajuntament de Barcelona incorre en un delictes d'ordenació territorial. A més, aquest diari afirma el següent: «Els denunciants demanen al ministeri públic que aturi cautelament l'inici de les obres als carrers Consell de Cent, Borrell, Rocafort, Enric Granados i Girona, que està previst que a partir del juny es transformin en eixos verds». Segons apunten, «el projecte s'ha iniciat sense la necessària modificació del Pla General Metropolità (PGM)».

En aquest sentit, també es manifesta el reportatge de *Betevé* «Salvem Barcelona porta la superilla de l'Eixample a la fiscalia».<sup>103</sup> I *Públic* destaca: «La judicialització con-

tra l'acció de govern de Colau s'estreny i la fiscalia investiga ara la superilla de l'Eixample».<sup>104</sup> A mitjans d'aquest mes, nombrosos mitjans de comunicació fan un seguiment de la notícia i aprofundeixen en el fet que la fiscalia inicia una investigació contra la superilla de l'Eixample. Parlem de *Betevé*,<sup>105</sup> *La Vanguardia*,<sup>106</sup> el diari *Ara*,<sup>107</sup> *El País*,<sup>108</sup> la *CCMA*,<sup>109</sup> entre d'altres.

No obstant això, a finals de maig del 2022, *Betevé* anuncia l'inici de les obres de la superilla de l'Eixample de cara al juliol.<sup>110</sup> I a finals de juny, *El Periódico* remarca que «Las obras del Eixample de Barcelona se ponen en marcha».<sup>111</sup> I el programa *L'Informatiu* de RTVE,<sup>112</sup> assegura: «Les obres de l'Eixample tenen data d'inici».<sup>113</sup>

L'1 de juliol el diari *Ara* destaca que «Els primers carrers de la superilla de l'Eixample començaran a expulsar cotxes a l'agost».<sup>114</sup> Malgrat tot, uns dies més tard, *La Vanguardia* informa d'una «Nueva denuncia contra la superilla del Eixample».<sup>115</sup> Aquest cop l'exarquitecte en cap municipal Josep Antoni Acebillo sosté que s'ha vulnerat la legislació urbanística i demana que es paralitzin els treballs de manera cautelar.

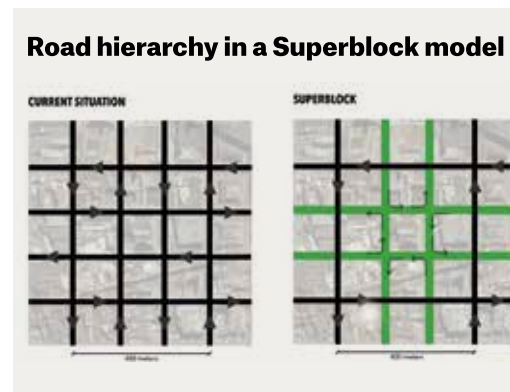
A finals d'any la proximitat de les eleccions municipals de març de 2023 ha fet que la oposició torni a pujar el to contra les superilles, com recullen diversos mitjans com el *Periódico*<sup>116</sup> o l'*Ara*.<sup>117</sup>

Article de la Vanguardia que fa referència a la judicialització dels eixos verds.

Font: *La Vanguardia*, 8 d'abril, 2022

## EL SALT INTERNACIONAL DE LA SUPERILLA

La superilla del Poblenou, amb el seu boom mediàtic, és la que introdueix les superilles en l'àmbit internacional. Ja abans de la seva implementació, a mitjans del 2016, hi ha una fita que ajuda a catapultar el concepte de les superilles de Barcelona als mitjans internacionals: es tracta de la publicació de l'article "Superblocks to the rescue: Barcelona's plan to give streets back to residents" al diari britànic *The Guardian*.<sup>118</sup> Tot fent referència a les superilles que vol aplicar el consistori barceloní, l'article parla «d'un pla ambiciós per tornar el carrer a la ciutadania (...), de l'últim intent d'una gran



ciutat per allunyar-se de l'hegemonia del cotxe». El diari parla de la mesura de govern recentment aprovada i del fet que l'execució de la superilla del Poblenou al setembre despertaria un interès molt més gran.



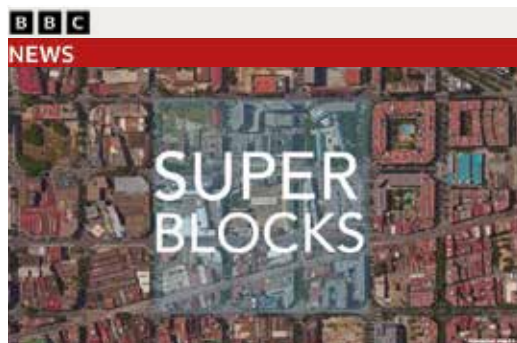
*Superblocks to the rescue*. Primer article sobre superilles en un gran diari estranger.

Font: *The Guardian*, Regne Unit, 17 de maig, 2016

Imatge sobre les superilles del vídeo "Superblocks. How Barcelona is taking city streets from cars", la peça audiovisual sobre superilles més reproduïda.

Font: Plataforma digital *Vox*, EUA, setembre, 2016





Diferents notícies sobre l'aplicació de les superilles a Barcelona a grans mitjans estrangers.

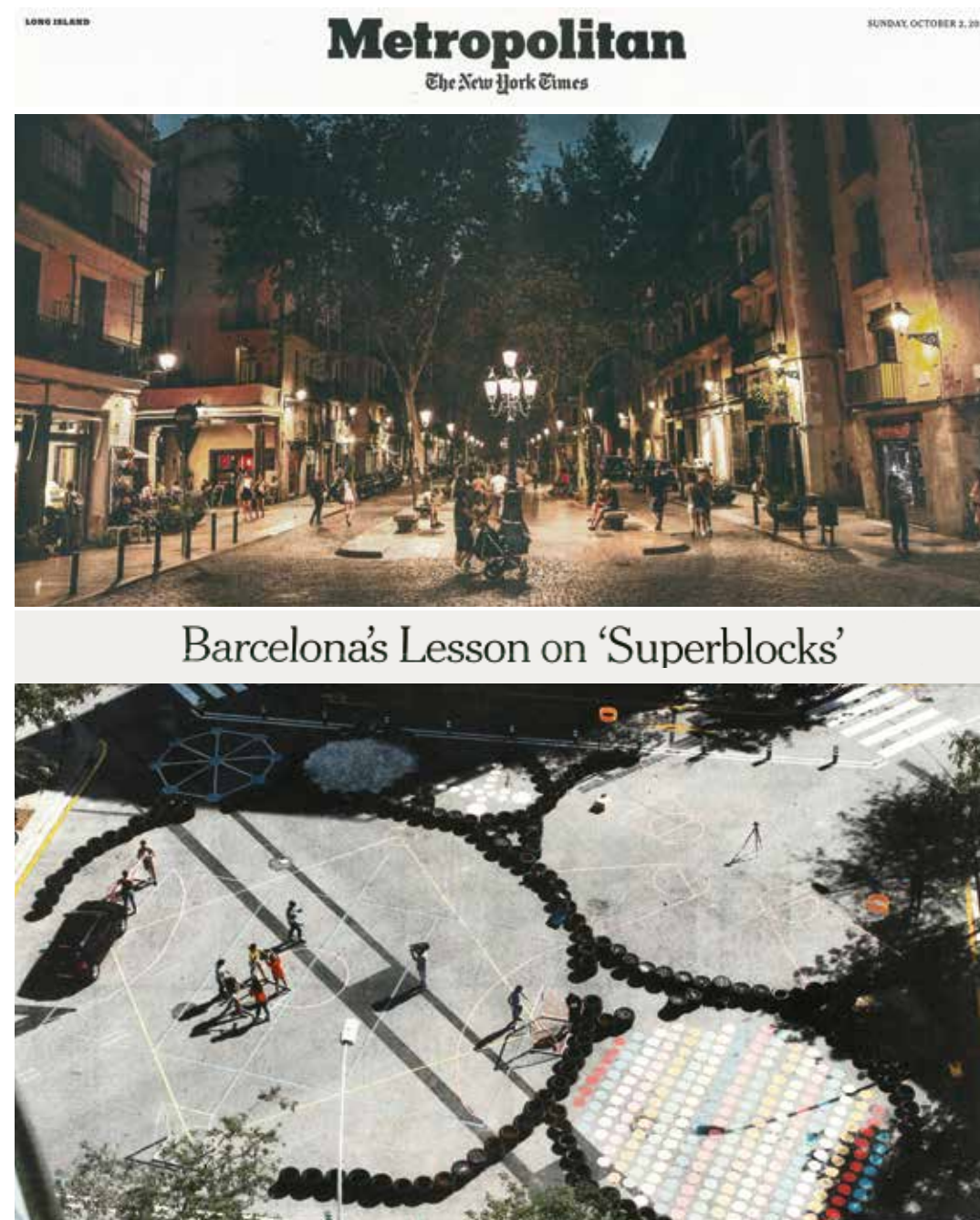
Font: BBC, Regne Unit, 8 de febrer del 2017;

Font: The Wall Street Journal, EUA, 1 d'agost, 2017;

Font: The Times, Regne Unit, 13 novembre, 2020

El setembre del 2016, el programa *Costing the Earth*, de BBC Radio 4, se centra en les ciutats sense cotxes (Cities Without Cars)<sup>119</sup> i mostra les noves propostes de Barcelona (amb les *superilles*) i París per aturar la congestió i reduir la pol·lució. El portal audiovisual Vox edita el vídeo "Superblocks. How Barcelona is taking city streets from cars".<sup>120</sup> El vídeo explica els problemes de contaminació de la ciutat i com el Govern municipal ha dissenyat un Pla de mobilitat urbana basat en superilles per solucionar-los, a partir de l'agrupació d'illes de 3x3 i la reproducció d'aquest model urbà a tota la ciutat. A YouTube aquesta peça arriba a més de 7.000.000 de visualitzacions i assoleix 131.000 «m'agrada», i a Facebook, publicat a l'abril del 2017, aconsegueix gairebé 1.500.000 reproduccions. És fins avui la peça audiovisual més vista sobre superilles.

A finals de setembre l'onada expansiva de la superilla del Poblenou arriba fins al *The New York Times*.<sup>121</sup> En l'article digital "What can learn New York from Barcelona superblocks", el diari nord-americà afirma: «Imagineu que els carrers fossin per passejar, les interseccions per jugar i els cotxes gairebé mai fossin permesos. Això, que sembla un somni per a les persones vianants i un malson per als conductors, s'està convertint en una realitat a Barcelona». En plena polèmica local, la visió internacional ofereix un gran contrast. A més, curiosament, a principi d'octubre del 2016, el tabloide anglosaxó publica el mateix article en paper amb un nou titular: "Barcelona's Lesson on 'Superblocks'"<sup>122</sup> i també es fa una versió digital en castellà de la publicació: «Lo que Nueva York puede aprender de Barcelona».<sup>123</sup>



*Barcelona's Lesson on 'Superblocks'*. Article sobre la superilla de Poblenou al The New York Times.

Font: The New York Times, EUA, 2 d'octubre, 2016



Sense obviar la polèmica, el to de la peça periodística és netament positiu i destaca les consideracions urbanístiques de la proposta, més neutres en un context internacional, aliè a les polèmiques locals. Aquesta és, a més, la primera peça en paper i en un diari internacional de gran prestigi que es refereix a una política concreta del nou govern de Barcelona; més enllà dels articles de caràcter generalista apareguts amb l'arribada a l'alcaldia d'Ada Colau i lligats al moviment dels "ajuntaments del canvi".

Al novembre, la revista *Ling*, vinculada a la companyia aèria *Vueling* publica, en castellà i anglès, l'article analític «El laboratorio de las supermanzanas» o "The laboratory for the 'superblocks'".<sup>124</sup> A més, la publicació nord-americana *Civil Engineering* destaca l'article "'Superblocks' to Redefine Barcelona's Streets".<sup>125</sup> El blog *The City Fix*, editat pel WRI Ross Center for Sustainable Cities de Washington, se centra en la creació de superilles a Barcelona.<sup>126</sup> El web *Urbanist* tracta de les "Urban Superblocks: Barcelona Redesign to Reclaim Streets from Cars".<sup>127</sup>

A principi del 2017, el mitjà nord-americà *Business Insider* (especialitzat en notícies financeres i empresarials) es fa ressò de les protestes en contra de la superilla del Poblenou amb la publicació "Spain's Plan to Create Car-Free 'Superblocks' is Facing Protests".<sup>128</sup> I la *BBC*<sup>129</sup> produeix dos reportatges sobre les superilles: "Superblocks to the rescue"<sup>130</sup> i "Superblocks: Barcelona's war on cars".<sup>131</sup>

Al febrer l'agència britànica de notícies *Reuters* parla de les superilles com a possible alternativa per reduir el trànsit i millorar la qualitat de l'aire, a l'article "Can

Barcelona Superblocks cut the traffic and clean up city air?".<sup>132</sup> I al març, la publicació digital *Metropolitan Barcelona* analitza exhaustivament l'aplicació de les superilles a Barcelona i la possible implementació a ciutats com ara Londres i Nova York.<sup>133</sup> A finals d'abril, el paradigma de les superilles desvetlla l'interès novament de la plataforma digital *Vox*, amb l'article "A fascinating new scheme to create walkable public spaces in Barcelona".<sup>134</sup>

A l'agost del 2017, el diari nord-americà *The Wall Street Journal* publica l'article "Barcelona bans cars and boosts tech",<sup>135</sup> on parla del desenvolupament del 22@, de l'alliberament d'espai públic i, de passada, esmenta les quatre superilles ja realitzades en aquesta àrea i de les tretze previstes a la ciutat.

A l'abril del 2018, la plataforma en línia *Bloomberg* analitza què passaria amb la quadrícula de Manhattan si s'hi superposés la superilla de Barcelona i un concepte holandès similar de carrer pacificat (el *woonerf*), amb l'article «Rethinking Manhattan's Grid. What do you get when you layer the Barcelona "superblock" and the Dutch woonerf onto Manhattan's grid? Streets that are for people». <sup>136</sup>

A l'agost, la productora *Streetfilms* llança el reportatge "Barcelona Superblocks: Change the Grid, Change your Neighborhood"<sup>137</sup> i aconsegueix a YouTube gairebé 67.000 visualitzacions i més d'un milió d'agradaments. I al setembre, la versió digital del prestigiós diari alemany *Süddeutsche Zeitung* se centra en l'article "Wir brauchen eine Vielfalt an öffentlich zugänglichen Räumen" («Necessitem una diversitat d'espais d'accés

públic»),<sup>138</sup> on fa referència a les superilles de Barcelona, entre d'altres propostes urbanístiques innovadores.

A l'abril del 2019, la plataforma digital *Vox* publica una sèrie de cinc articles *en línia* sobre el pla urbanístic integral que s'està aplicant a Barcelona i que, segons el mitjà, podria recuperar més de la meitat dels carrers fins ara dedicats als cotxes per convertir-los en espais públics d'ús mixt, o «superilles». Es tracta de les publicacions: "Cars dominates cities today. Barcelona has set out to change that",<sup>139</sup> "Barcelona wants to build 500 superblocks. Here's what It learned from the first superblocks";<sup>140</sup> "Barcelona is pushing out cars and putting in superblocks";<sup>141</sup> "Barcelona's superblocks are a new model for 'post-car' urban";<sup>142</sup> i "Could Barcelona's plan to push out cars and build superblocks work in the US?".<sup>143</sup> *NBC News*, per la seva banda, s'endinsa també a les superilles en el reportatge "Inside Barcelona's Superblocks. A future Where Pedestrians Rule Car-Free Streets",<sup>144</sup> amb més de 23.000 visualitzacions a YouTube.

El novembre del 2020, la plataforma audiovisual especialitzada en urbanisme *The Life-Sized City*, conduïda per l'expert en disseny urbà i mobilitat Mikael Colville-Andersen, se centra en les superilles de Barcelona (concretament, en la del Poblenou). Amb el reportatge "The Superblocks of Barcelona",<sup>145</sup> aconsegueix més de 14.000 visualitzacions. En les mateixes dates, el diari britànic *The Times* dona suport a la creació de 21 eixos verds i places de cara al 2030. L'article en qüestió (publicat *en línia*) es titula: "Barcelona's La Rambla drive for clean air will see cars give way to people".<sup>146</sup>

A més, a finals de novembre, en el reportatge audiovisual "How can Superblocks transform public space?", de l'EIT Urban Mobility, l'ideòleg de les superilles Salvador Rueda aprofundeix també en la filosofia del model i defineix la superilla de la Ribera com a tot un èxit. Més de 96.000 persones veuen aquest vídeo.<sup>147</sup>

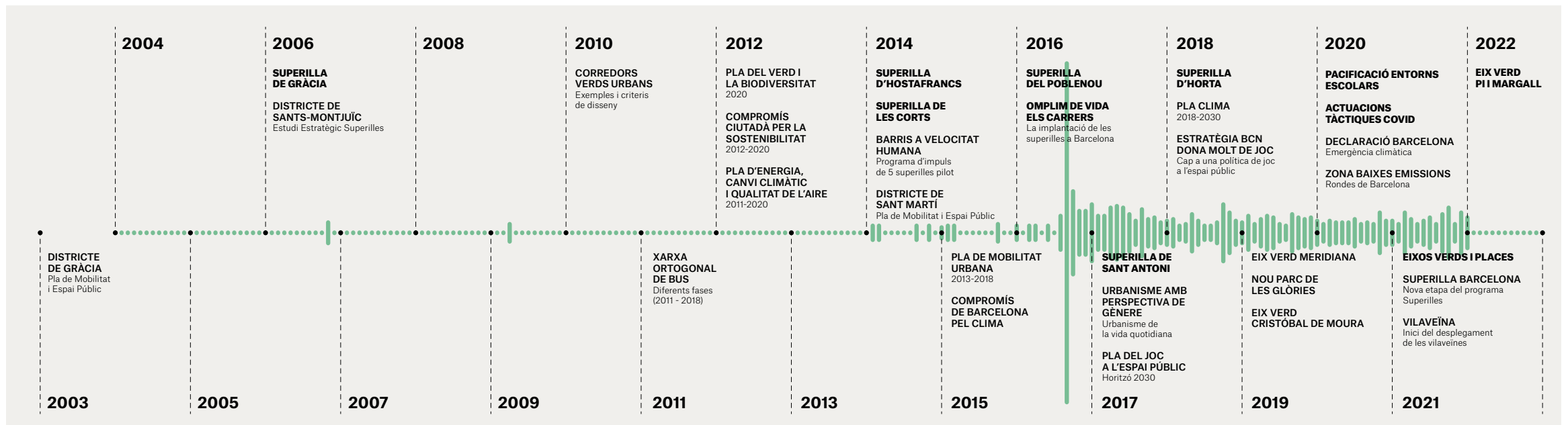
El març del 2022, el mitjà alemany *Deutsche Welle Rev. Cars & Mobility* (en la seva edició *en línia* en anglès) edita la peça "Cities For People: How Paris & Barcelona Learned Urban Planning From Groningen".<sup>148</sup> Amb més de 192.000 visualitzacions i 6.700 "m'agrada" a *YouTube*, fa referència a la superilla de Sant Antoni, entre d'altres iniciatives alternatives de planificació urbana aplicades a Holanda, Alemanya i França.

En general, a la premsa internacional les notícies sobre les superilles es troben allunyades de la polèmica i no mostren gaire politització. Fins i tot quan els mitjans generalistes en parlen, les peces periodístiques són més tècniques, se centren en les consideracions urbanístiques de la proposta, i analitzen com aquesta es podria reproduir en altres ciutats d'arreu del planeta.

#### LES SUPERILLES A INTERNET

Des de la primera superilla al pla d'implementació actual, els mitjans de comunicació han esdevingut una de les eines fonamentals per a la difusió del concepte des de l'àmbit local a l'internacional. I aquesta divulgació ha fet que amb la generalització de l'ús d'internet en els països desenvolupats, la població utilitzi aquest mitjà per cercar informació sobre el projecte.





Per conèixer l'impacte del concepte *superilla* a internet, hem analitzat el nombre de cerques realitzades a Google del concepte i d'altres paraules relacionades, en català, castellà, anglès i alemany, del gener de 2004 al juny del 2022. A través de l'eina Google Trends, s'ha estudiat el ressò de mots com ara: *superilla*, *superilles*, *supermanzana*, *supermanzanas*, *superblocks*, *superblocks Barcelona*, *supermanzanas en Barcelona*, *superilles a Barcelona*, *superilla Poblenou*, *supermanzana Poblenou*, *supermanzana Pueblonuevo*, *Poblenou Superblock*, *superilla Barcelona*, *superilla de Gràcia*, *superilla de*

*la Ribera*, *superilla Les Corts*, *Superilla Horta*, *superilla Eixample*, *superblock Barcelona*, *Barcelona superblock* i *Superblock*, entre d'altres. El seu impacte ha estat desigual. Veiem, doncs, quines paraules han estat les més cercades.

#### CONSULTES EN CATALÀ

El concepte *superilla* ha creat marca des del principi de la seva implementació. No obstant això, és a partir del 4 de setembre de 2016, amb la inauguració de la superilla pilot del Poblenou, quan es detecta un gran increment del nombre de cerques a internet de la denominació i de termes relacionats. A internet es pot observar bé fins a quin punt hi ha un veritable esclat de les superilles. L'interès generat en aquest moment no té comparació possible amb cap altra etapa del projecte, ni abans ni després de la superilla del Poblenou.

Parlar de «marca» no és gratuït. Tot i que també s'utilitzen els termes *supermanzana* i *superblock*, a les cerques s'observa com sovint la paraula *superilla* no es tradueix i és la que genera més impactes. Amb tot, el terme *superilla* (en català) només es busca de manera rellevant a Catalunya i Espanya, concretament, a la província de Barcelona, a Madrid (ciutat) i a la Comunitat Valenciana. Per la seva banda, *superilla Poblenou* es busca principalment a les ciutats de Barcelona i Madrid.

A més, la consulta *Poblenou*, sobre el barri, apareix com a concepte relacionat a *superilla Poblenou*. I també hi ha una relació directa entre *superilles* i veïnat, ja que l'aplicació al Poblenou d'aquest model urbà genera moviments de contestació. En aquest sentit, del setembre del 2016 al 2017, *superilla* també es relaciona estretament amb el terme *problema*, períodes en els quals s'originen queixes i grups de detractors.

En el cas de la *superilla de les Corts* (2013) i *superilla d'Hostafrancs* (2014), hi ha un interès significatiu a internet sobretot a partir del 2014 a l'àrea de Barcelona. A les Corts, aquesta significació es produeix, especialment, gràcies a diversos fets: amb l'inici de les obres de la seva implementació (novembre del 2017); l'acabament de la primera fase de transformació del barri; abans de l'estrena de la superilla del desembre del 2019 (novembre del 2019), i la reobertura del debat sobre aquesta superilla, amb posicions enfrontades entre diverses entitats (juliol del 2020). I a Hostafrancs, amb la constitució del grup impulsor de la iniciativa al districte Sants-Montjuïc (2014) i la sessió participativa oberta al veïnat dins del procés de creació d'aquesta superilla (maig del 2018).

La *superilla d'Horta* és una de les menys buscades. Coincidint amb l'inici de les obres,

Incidència de les cerques a internet relacionades amb l'evolució de la implantació de les superilles. El cronograma no mostra l'impacte en xifres absolutes ja que Google no proporciona aquesta informació sobre el número de cerques, però sí que permet comparar-les en períodes temporals.

Font: Barcelona Regional a partir d'anàlisi de dades de La Sembra



a l'octubre del 2018, es detecta algun interès, és a dir, un cert increment del nombre de cerques.

A partir del 2019, la incidència de la superilla de Sant Antoni a internet és un fet. Tot i que no és tan elevada com la del Poblenou, la segueix en nombre de consultes en línia. En efecte, els moments de debat social (a favor o en contra del paradigma) generen pics d'interès (més cerques) a internet ja que les diverses opinions dels moviments veïnals apareixen a la premsa.

#### CONSULTES EN CASTELLÀ

Quant a les consultes *on line*, destaca la cerca *supermanzana* a partir del setembre del 2016 (amb la inauguració de la superilla del Poblenou), principalment a Catalunya, seguida de la Comunitat valenciana, Andalusia, Aragó, Comunitat de Madrid (capital) i el País Basc. A més, també es detecta un interès elevat de consultes del terme en les zones ja esmentades durant el setembre del 2017 (coincidint amb el primer aniversari de la superilla pilot); a l'abril-maig del 2019 (amb l'anunci de les superilles de l'Esquerra i Dreta de l'Eixample dret i Sant Gervasi de Cassoles), i el març-abril del 2021 (amb l'impacte mediàtic de la futura superilla de l'Eixample).

La cerca *supermanzana Poblenou* es limita a Catalunya des del setembre del 2016. A més, hi ha pics d'interès destacables el novembre del 2020 i 2021, i el febrer del 2022 (amb l'anunci d'alguns mitjans que la transformació de l'Eixample s'iniciaria el juny).<sup>149</sup> *Supermanzana Barcelona* se centra també a Catalunya i té tres punts d'interès destacats: setembre i desembre del 2016 i novem-

bre del 2020. Així mateix, es manté també la relació del terme *supermanzana* amb *veïnos i participación*, i amb l'alcaldesa de Barcelona Ada Colau. Pel que fa a les superilles de Sant Antoni, Horta, Hostafrancs, les Corts i Gràcia no es detecta un nombre de cerques amb un volum destacable perquè puguin ser quantificades per Google Trends.

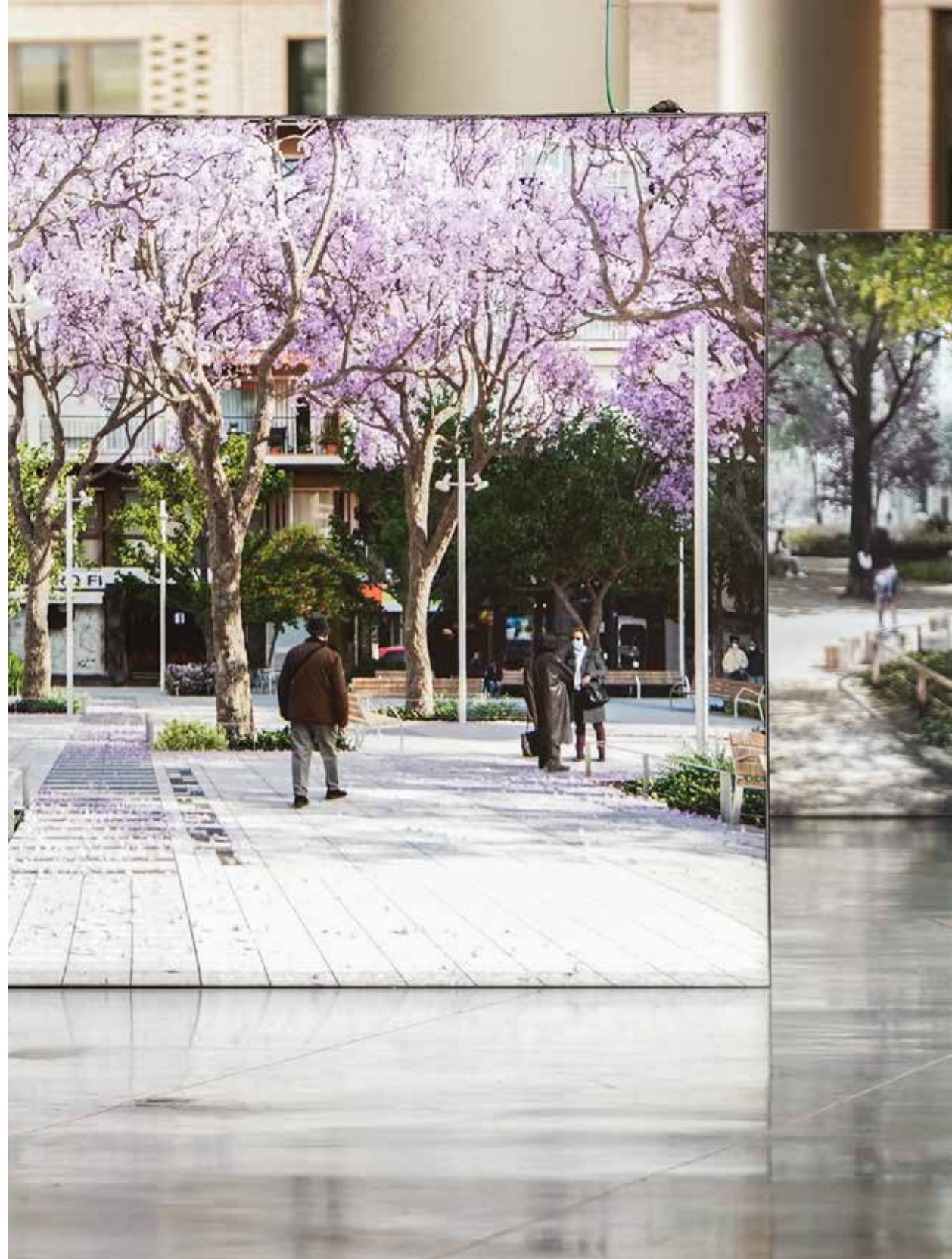
#### CONSULTES EN ANGLÈS I ALEMANY

En l'àmbit internacional, destaquen les cerques en anglès en països anglosaxons i de parla germànica del terme *superblocks* que vinculen el projecte de superilles de Barcelona amb el planejament i l'aglomeració urbana.

#### SUPERBLOCKS BARCELONA

D'altra banda, aquest concepte s'ha consultat a Espanya, Alemanya i els Estats Units (per aquest ordre, en nombre de consultes). A Espanya, els pics més destacats de cerca estan relacionats amb: l'evolució del pla de superilles; la publicació d'articles i peces audiovisuals internacionals de gran abast sobre el desenvolupament d'aquest pla i la possible *reproductibilitat* en ciutats com ara Nova York o Londres. Aquestes puntes d'interès es focalitzen en els períodes següents: de finals de setembre a finals d'octubre del 2016 (coincidint amb la inauguració i els inicis de la implementació de la superilla del Poblenou); el juliol del 2017 (amb l'expansió de la superilla de Sant Antoni); el juliol del 2019 (com a resultat de la sortida a la

Vista de l'exposició sobre superilles  
"El futur ja és present". Maig 2022  
Font: Ajuntament de Barcelona







llum a l'abril de diversos vídeos sobre el pla del consistori), i el desembre del 2020 (arran del vídeo d'EIT Urban Mobility "How can Superblocks transform public space?"<sup>150</sup> i de l'article de *The Times* "Barcelona's La Rambla drive for clean air will see cars give way to people").<sup>151</sup> En el cas d'Alemanya, les cerques s'han dut a terme sobretot en els *Länder* de Baviera, el Rin del Nord-Westfàlia, la Baixa Saxònia i Baden Württemberg (amb pics de cerques el desembre del 2017 i el novembre del 2020). En aquestes zones la nova cèl·lula urbana *made in Barcelona* possiblement inspira urbanistes, arquitectes i especialistes en la planificació urbana i la mobilitat, dissenyadors de nous habitatges i barris en diverses ciutats alemanyes per acollir persones refugiades. Durant el 2015 el país rep un milió de nouvinguts i a la tardor d'aquest mateix any els *Länder* decideixen implementar un programa de construcció d'excepció (*Sonderbauprogramm*) per bastir nous habitatges en poc temps i poder allotjar aquesta població nouvinguda.

Als Estats Units, hi ha puntes d'interès des de l'agost del 2016 al novembre del 2021. Destaquen els pics de l'octubre del 2016 i de l'abril del 2019, estretament relacionats amb algunes de les publicacions ressenyades, d'especial rellevància: a finals de setembre del 2016, és quan el portal *Vox* publica el reportatge "Superblocks. How Barcelona is taking city streets from cars"<sup>152</sup> i *The New York Times*, l'article "What can learn New York from Barcelona super-

blocks",<sup>153</sup> a l'abril del 2019, *Vox* també informa àmpliament sobre les superilles en una sèrie de cinc reportatges.

La consulta *Superblock Barcelona* se situa a Alemanya i Àustria i amb un pic el setembre del 2021, període en el qual van tenir lloc diverses biennals i seminaris sobre arquitectura i planificació urbana en el context europeu i de ben segur que la superilla va desvetllar molt interès.

A més, el web corporatiu del Departament de Desenvolupament Urbà de la capital vienesa anunciava que des de l'estiu del 2021 l'Ajuntament de la ciutat estava treballant en un projecte pilot d'una nova cèl·lula urbana i climàtica inspirada en els *Superblocks* de Barcelona, la *Supergräetzel*. Dissenyada per al barri vienes de Favoriten, aquest model se centrava en la pacificació del trànsit, l'augment del verd i espai públic i millora de la qualitat de vida de la població.

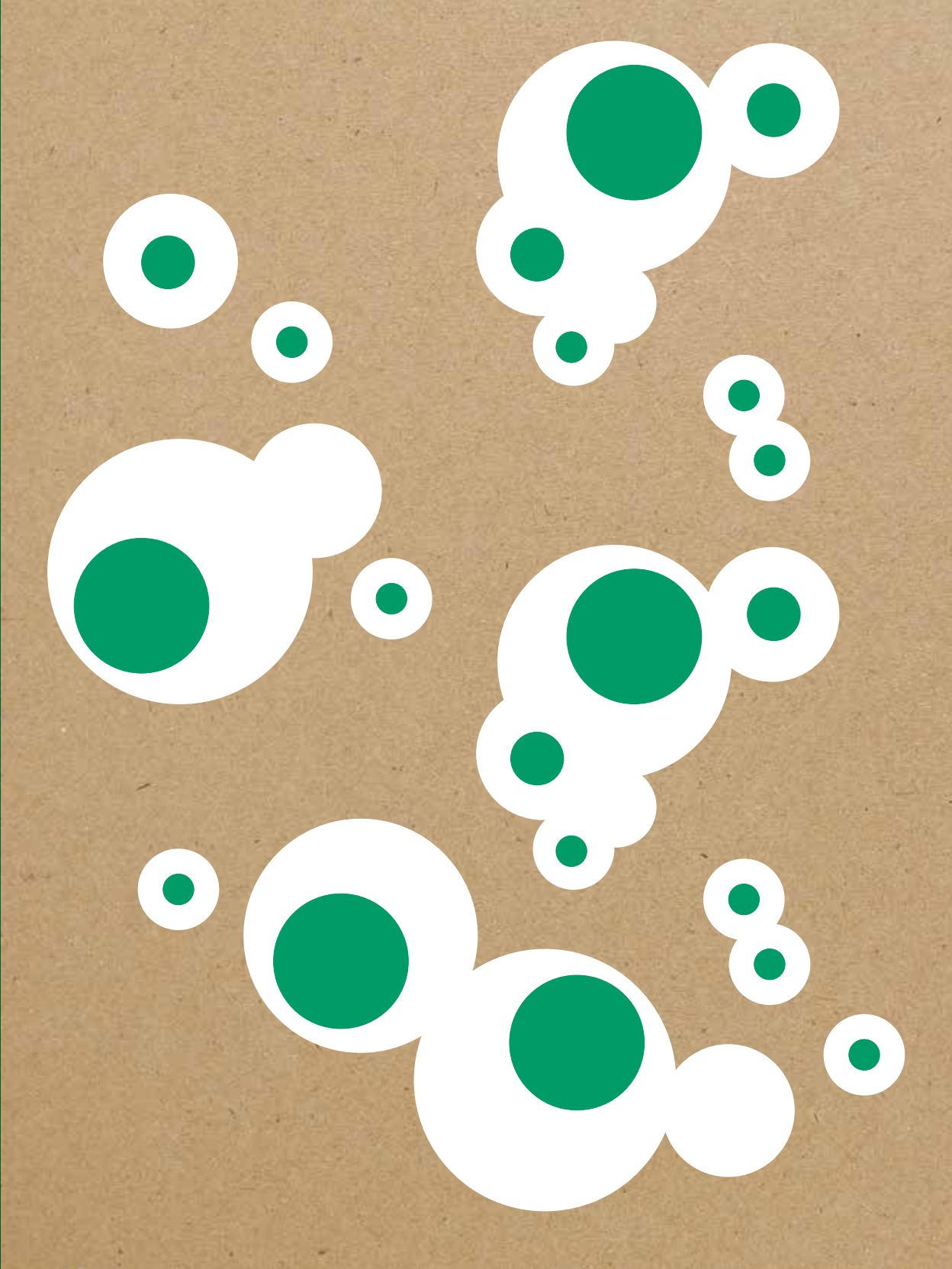
En el cas d'Alemanya, a causa del sorprenent impacte del terme *superblocks Barcelona*, hem ampliat també la cerca al terme traduït a l'alemany, *Superblöcke Barcelona*. S'observa que el desembre de 2017 té un punt àlgid, que coincideix amb un dels pics de *Superblocks Barcelona*. Així mateix, la Baixa Saxònia, Baden-Württemberg i Baviera són els *Länder* on s'ha produït una consulta més elevada del mot en alemany.

En general, les cerques a internet reproduïxen el mateix esquema dels mitjans en paper, digitals i audiovisuals. En l'àmbit nacional les superilles es relacionen amb veïns, participació i també amb la polèmica durant una etapa concreta, mentre que en l'àmbit internacional predominen les consideracions urbanístiques.

Vista de l'exposició sobre superilles "El futur ja és present". Maig 2022

Font: Ajuntament de Barcelona







213

**SUPERILLES  
AL PODER**

CAMILLA VAN DEURS

220

**SALT D'ESCALA:  
SUPERILLA BARCELONA**

#AMPLIALAMIRADA

250

**UN NOU MODEL  
DE CARRER**

#CONCURSA

282

**COPRODUCCIÓ DE  
POLÍTIQUES URBANES**

#COL-LABORA

306

**LA FUNCIO SOCIAL  
DE L'ESPai PÚBLIC**

#HABITA

03



# LA CIUTAT QUE VOLEM

**SUPERILLA BARCELONA**





## SUPERILLES AL PODER

### CAMILLA VAN DEURS

Arquitecta en cap de Copenhaguen

Des dels anys vuitanta, Barcelona s'ha caracteritzat per una política de l'espai públic visionària i revolucionària. La ciutat és una referència cabdal en el camp de la planificació urbana. A més, ha tornat a donar veu pròpia al disseny urbanístic dins de l'arquitectura, que gairebé havia desaparegut en l'ascens del funcionalisme. El meu primer viatge com a estudiant d'arquitectura de la Reial Acadèmia de Belles Arts de Dinamarca va ser a Barcelona el 1996. Com a escandinaus ens va fascinar l'efervescència de la ciutat, plena d'obres arquitectòniques de primer ordre, amb un espai urbà innovador i ple de vida. Avui, com a arquitecta en cap de Copenhaguen torno a fixar-me en Barcelona.

Els últims vint anys, la capital catalana ha estat la font d'inspiració més important per als arquitectes, paisatgistes, urbanistes i polítics encarregats d'ordenar l'espai públic. El Gòtic, el Raval i l'Eixample són la trama urbana històrica de Barcelona. Enlloc més al món es poden veure tants exemples diferents de nous parcs i places que combinen un disseny d'excel·lència i l'experimentació. Barcelona ha estat radical i innovadora en l'execució de les polítiques de l'espai públic. Oriol Bohigas

va encapçalar aquest esforç i va transformar la ciutat amb la construcció de múltiples parcs i places democràtics, el disseny de la Vila Olímpica i la façana marítima de la Barceloneta, entre d'altres. El procés ha implicat la participació de la ciutadania i un enfocament multidisciplinari en el qual artistes i arquitectes han cooperat en gairebé tots els nous projectes. Un disseny divers ha estat la clau de l'èxit, ja que cada barri té la seva pròpia identitat i disposa d'espais únics.



L'experimentació urbana ha fet de Barcelona un laboratori capdavanter en el disseny de l'espai públic en termes d'imaginació, diversitat i varietat de solucions. L'abast de la transformació segueix el mateix patró, es comença amb modificacions a petita escala i després es repliquen, com els quatre-cents projectes arreu de la ciutat, que conjuntament formen una xarxa d'espais singulars de trobada i d'oci.

Un cas pràctic d'aquesta idea és la recuperació dels interiors d'illa de l'Eixample. L'objectiu era transformar l'estructura de la mateixa ciutat i obrir a la ciutadania aquests espais densos, foscos i amb usos industrials poc atractius, amb mesures per millorar-ne la connexió i l'accessibilitat. Es pretenia així respondre a la necessitat de la població de tenir zones per descansar del trànsit dens dels carrers del districte. L'Eixample té gairebé nou-centes illes amb la forma octogonal característica. Des de l'aire, la densitat i la magnitud de la morfologia dels blocs de cases demostren la gran capacitat de planejament i replicació d'Ildelfons Cerdà, malgrat que les illes finalment no es despleguessin com s'havia imaginat. El pla urbanístic original havia d'afavorir la presència de parcs i jardins. Però a la llarga, l'Eixample es va convertir en un barri tancat, privatitzat i amb escassos espais de verd. Els interiors d'illa, en contrast amb la visió utòpica de Cerdà, sovint eren closos i s'utilitzaven com a aparcaments de cotxes. Al principi de la dècada dels dos mil, en una aliança entre l'Ajuntament de Barcelona i diversos bancs es va constituir l'empresa mixta Proeixample, que pretenia recuperar els interiors d'illa perquè fossin fidels

als ideals de Cerdà. L'objectiu principal de Proeixample era recuperar cinquanta interiors d'illa, és a dir uns 100.000 m<sup>2</sup>, per garantir així que tota la població de l'Eixample tingués un espai verd accessible en un radi de 200 metres. D'aquesta manera, els interiors d'illa es van convertir en espais oberts, públics i amb vida. En aquests espais interiors s'hi van establir horts comunitaris, àrees de joc infantil i fins i tot una piscina, això va capgirar el sentit d'espai públic a la ciutat. Observant des de fora els canvis que s'han fet a Barcelona, em va semblar una transformació atrevida per respondre a la necessitat cada cop més òbvia de crear espais de trobada verds i allunyats del trànsit per a una població que no para de créixer.

#### DESAFIAR L'*STATU QUO* DELS CARRERS

Les dues estratègies barcelonines per reconquerir l'espai urbà —dissenyar més de quatre-cents espais públics i convertir els cinquanta interiors d'illa— componen una imatge potent de transformació urbana. Tot i així, en el context actual de crisi climàtica, de recursos i de biodiversitat, Barcelona es veu obligada a intervenir de nou en el seu patrimoni urbà. La ciutat té uns nivells de contaminació i de soroll excessius i encara falten molts espais verds accessibles. Davant d'això, Barcelona torna a ser exemple: ha dissenyat un nou pla de mobilitat per reduir el trànsit i alliberar gairebé el 60 % dels carrers motoritzats per convertir-los en espais oberts a la ciutadania, anomenats superilles. A l'Eixample les superilles pre-

nen forma a través dels eixos verds que segueixen la trama dels carrers, que resultaran en una manera de moure's per la ciutat més sostenible i saludable. Això demostra la perdurabilitat de l'estructura de Cerdà, que fa possibles tots aquests canvis dins del mateix plànol urbà.

El pla va començar a través de l'urbanisme tàctic, pintar els carrers amb colors vius i col·locar vegetació en grans testos de plàstic. Ara mateix s'està treballant en transformacions més perdurables, i la primera intervenció serà pacificar el carrer del Consell de Cent i crear quatre grans places en les cruïlles amb Rocafort, Comte Borrell, Enric Granados i Girona. Finalment, el pla culminarà amb la creació de vint-i-una places a tot l'Eixample a les cruïlles d'alguns carrers, on hi haurà mobiliari públic i àrees de joc infantil i també en els carrers adjacents a les places. Aquest projecte ha evolucionat amb la col·laboració ciutadana per assegurar que les funcionalitats dels espais es corresponguin amb les necessitats dels barris.

He tingut l'oportunitat de veure en primera persona aquesta transformació urbana de Barcelona. Vaig visitar la superilla del Poblenou, entre els carrers de Roc Boronat i Sancho de Àvila, en dues ocasions, la tardor del 2016 i la primavera del 2022 per veure com es desenvolupava. La transformació em va semblar espectacular, igual que la resposta del veïnat. La comunitat veïnal dels voltants s'havia apropiat clarament de la superilla, i també vaig veure com l'Ajuntament estava invertint en canviar el paisatge urbà en les millores de les façanes dels edificis propers. El que em va cridar més l'atenció va ser veure com s'havia construït

un sentiment de comunitat en un espai de trobada que abans no existia.

Barcelona ha fet servir la mateixa fórmula en totes aquestes transformacions urbanes. Un cop s'han fet les primeres accions de pacificació del trànsit i la comunitat ha tingut l'oportunitat d'opinar, el següent pas és reconstruir la zona amb un disseny de qualitat i el mobiliari urbà reconeixible i que es fa servir arreu de la ciutat. Finalment, es té en compte la vegetació perquè sigui variada, adaptada al clima local, millori els microclimes i la biodiversitat dels espais, i proporcioni ombra.

#### UNA NOVA JERARQUIA URBANA

Per a una persona forana, a primera vista pot semblar una estratègia aleatòria i pot ser difícil entendre per què s'han escollit certes zones en aquest experiment transformador. Però si en prenem distància i analitzem el projecte en conjunt i amb una perspectiva estratègica, apareix un model coherent. Les primeres superilles van establir les bases del projecte de la Superilla Barcelona que canviarà radicalment la ciutat des del parc de Collserola fins al front marítim de la Barceloneta, des de l'aeroport del Prat i el Parc Agrari del Baix Llobregat fins al riu Besòs. A sobre de l'entramat de l'Eixample es comença a dibuixar una altra quadrícula verda que afegeix una nova capa de connexions verdes, vies ciclistes, passadissos de biodiversitat, i el més important en el clima de Catalunya: una estructura verda ortogonal que farà entrar aire net i refrescarà la població que hi viu.



Superposar aquest pla estratègic a la trama de l'Eixample és una decisió audaç. Intenta capgirar un model urbanístic que no tenia en compte les condicions i les característiques del paisatge natural, amb un plànol uniforme i només travessat per algunes avingudes en diagonal. Avui dia, en ple canvi climàtic, amb temperatures ascendents, contaminació atmosfèrica i una gran escassetat de biodiversitat dins de la ciutat, Barcelona s'ha atrevit a sacsejar el patrimoni urbanístic i crear un nou planejament.

#### DE LES SUPERILLES A LA COPENHAGUENITZACIÓ

Moltes altres ciutats del món estan transformant el plànol urbà per ser més sostenibles, per exemple, Nova York, Sydney, Bogotà, Gant, Oslo, Amsterdam, Birmingham, Brussel·les, Hèlsinki i la meua ciutat, Copenhaguen. Copenhaguen és una ciutat que es considera el paradigma de la mobilitat a peu i en bicicleta. El model s'ha popularitzat tant que el diccionari d'urbanisme ha afegit un nou terme: *copenhaguenitzar* la ciutat. El 42 % dels desplaçaments diaris es fan en bicicleta, en una ciutat que disposa de 386 quilòmetres de carrils bici i on al voltant del 25 % dels infants van en bicicleta a l'escola. A més a més, la ciutat té una xarxa de metro capdavantera al món.

No obstant això, per aconseguir ser la primera gran ciutat del món neutra en carboni el 2025, Copenhaguen s'enfronta a l'únic repte que encara no ha solucionat: reduir el trànsit. La mobilitat és un dels quatre pilars del Pla climàtic CPH 2025, que ara es

troba en l'última fase. Malgrat la reputació de ser una ciutat ciclista, més d'un terç de les emissions de Copenhaguen provenen del trànsit. De fet, la part de les emissions de CO<sub>2</sub> imputable al trànsit ha incrementat, ja que altres sectors han reduït les emissions. Disminuir aquest percentatge és cabdal si es tenen en compte les previsions demogràfiques, que indiquen un augment de la població del 20 % en deu anys. Així doncs, el planejament urbanístic i la mobilitat sostenible han d'avançar de braçet.

L'estiu de 2021 Copenhaguen va emprendre un experiment urbanístic inspirat en les superilles. Es va eliminar l'aparcament en superfície en cinc carrers del centre històric, es va limitar el trànsit i se'n va canviar la fisonomia, es van plantar 281 arbres i 50 bancs. Així, es va crear una experiència d'espai urbà més tranquil·la, verda i social. L'Ajuntament va decidir començar amb tancaments temporals de carrers, i dur a terme tasques de seguiment i de recerca per mesurar l'impacte que havien tingut en el trànsit i en les dinàmiques socials. El procés es va iniciar el 2019 quan es va formar una assemblea ciutadana amb la participació de 36 representants de la societat civil, que després de mesos de debats i suggeriments, van recomanar a l'Ajuntament de reduir el trànsit en un 85 %, crear més espais verds i culturals, i assegurar un millor equilibri entre turistes i habitants en els carrers del centre històric.

Tot això es va acompanyar amb el desplegament d'un Pla estratègic de trànsit i espai públic. Igual que a Barcelona, l'experimentació va donar pas a un salt d'escala.

Mentre planificàvem els experiments, poc ens imaginàvem que s'estava coent







una pandèmia que canviaria radicalment els usos del centre de la ciutat. Calia més espai per a la mobilitat tova, ja que la població evitava el metro; gairebé no hi havia turistes a la ciutat; els restaurants i bars tenien problemes per arribar a final de mes i l'única font d'ingressos en la qual podien confiar era la dels serveis de terrassa; i la ciutadania maldava per tenir un respir després d'un llarg hivern de confinament. Els experiments del

2021 no podien haver estat més oportuns. De cop, les ciutats eren rius plens de gent que omplien els carrers d'activitats culturals en comptes de l'espèc trànsit diari.

Aquest disseny urbanístic s'està desplegant a la resta dels deu barris de Copenhaguen. De moment, en la primera fase del projecte, la ciutadania ha tancat deu carrers per guanyar espais verds comunitaris i treure'n els cotxes aparcats. La segona fase del projecte ha estat molt influenciada per la visita a Barcelona la primavera del 2022. Es convertiran 50 espais més en "carrers per a la vida urbana", però sense el mateix enfocament global de Barcelona. Els espais s'han escollit de manera més orgànica conjuntament amb el veïnat.

Cada context urbà és únic, i el disseny de solucions de cada ciutat s'hi ha d'adaptar després d'haver analitzat el context i les condicions urbanes locals. Per tant, el disseny de les superilles no es pot replicar directament en altres ciutats, però la visió de fons està servint d'inspiració en altres ciutats. A mesura que hi ha més evidència empírica dels avantatges d'àrees urbanes sense cotxes, tant en termes d'habitabilitat, com de suport al petit comerç, la salut pública i la reducció de CO<sub>2</sub>, la tendència és cada cop més clara, i una vegada més, Barcelona obre el camí.

Transformacions als carrers de Copenhaguen per reduir el trànsit, amb una destacada presència de l'urbanisme tàctic.

Font: Troels Heien





# SALT D'ESCALA: SUPERILLA BARCELONA

L'Ajuntament de Barcelona comença una nova etapa en les superilles. Després de les experiències del Poblenou, Horta, Hostafrancs i Sant Antoni, durant el període 2015-2020, i com a una acció prioritària inclosa en la Declaració d'Emergència Climàtica, el programa afronta un canvi d'escala i de ritme, incrementant el nombre d'actuacions, ampliant el seu abast territorial i el seu caràcter estructural.

Superilla Barcelona fa un salt d'escala: d'actuar en àmbits concrets i delimitats passa a crear eixos verds i places. Els eixos verds són carrers pacificats, amb llocs d'estada i més verd, que permeten desplaçar-se a peu amb comoditat, confort i seguretat. Els eixos verds es planifiquen per a tota la ciutat.

En els encreuaments d'aquests eixos verds del teixit Cerdà, i gràcies als característics xamfrans de la trama de l'Eixample, sorgeixen places noves: espais d'uns 2.000 m<sup>2</sup>, ara dedicats totalment al trànsit, però que es convertiran en espais d'estada confortables, on el verd i el joc tindran un paper principal.

La trama ideada per l'edifici Cerdà, especialment l'Eixample, és la zona de Barcelona que pateix una pressió més elevada del trànsit rodat, amb més contaminació i més soroll, amb tot el que això implica per a la salut de la ciutadania. A més, també és el districte amb més escassetat d'espais verds. Per aquests motius, Superilla Barcelona creix especialment a l'Eixample amb un total de 21 eixos verds, que suposen 33 quilòmetres de recorregut; amb 21 places noves, que sumen 3,9 hectàrees d'espai ciutadà nou. En total, l'Eixample guanyarà 33,4 hectàrees de nou espai de prioritat per al vianant.

#AMPLIALAMIRADA



## NOVA ETAPA DEL PROGRAMA SUPERILLES: UN MODEL PER A TOTA LA CIUTAT

El programa superilles fa un pas endavant i es converteix en el model de transformació dels carrers de tota la ciutat, amb l'objectiu de recuperar per a la ciutadania una part de l'espai que actualment ocupen els vehicles privats. L'objectiu és aconseguir un espai públic saludable, amb més verd, més just i segur, que afavoreixi les relacions socials i l'economia de proximitat.

Superilla Barcelona millora el conjunt de carrers de la ciutat, és a dir, tot el sistema que configura la viabilitat urbana: no només la pacificació i naturalització de les vies ve-

ïnals o eixos verds sinó també aquells carrers que han de continuar garantint la funcionalitat de la mobilitat de pas i el transport públic. En tots ells, aconseguir una millor habitabilitat de l'espai públic és un objectiu compartit. Els fluxos de mobilitat s'estudien amb deteniment i s'endrecen, amb la qual cosa esdevenen més eficients, de manera que la suma de tots ells crea una mobilitat més activa, segura i sostenible.

La reorganització de les vies de la ciutat és el resultat d'analitzar l'espai just i necessari per a cada mode de mobilitat segons la seva connectivitat, prioritzant en cada cas l'eficàcia dels modes més sostenibles. La xarxa bàsica de la ciutat, aprovada al Pla de mobilitat urbana 2013-2018, defineix

aquesta xarxa com la proposta més eficient que permet alliberar el màxim d'espai públic amb la menor reducció de cotxes circulant, tot garantint el mateix nivell de connectivitat de trànsit actual.

A les vies bàsiques, que esdevenen vies de connectivitat per a tots els modes de transport, es prioritza el transport públic i les bicicletes. A més, aquesta xarxa ofereix una cobertura total de tots els usos i activitats a menys de 200 metres, és a dir, tot succeeix també a prop d'una via bàsica.

Consolidades les pacificacions pioneres de Ciutat Vella, de Gràcia i d'altres nuclis històrics de Barcelona, considerades com les primeres superilles de la ciutat, i després de les actuacions en els àmbits del Poblenou i de Sant Antoni ja acabades i els àmbits d'Horta i d'Hostafrancs a punt d'acabar, les propostes, en aquesta nova etapa, se centren principalment en el teixit de l'Eixample Cerdà.

El model d'espai públic executat durant el segle XIX cal que evolucioni i s'adapti per a donar resposta als nous reptes ambientals i socials als quals s'enfronten les ciutats contemporànies.

L'aplicació del concepte *superilles* a l'àmbit de l'Eixample Cerdà permet definir una nova visió i un projecte de futur, a través d'una nova lògica estructural, en què la reorganització de la mobilitat permet la generació de nous eixos verds i places noves a les seves cruïlles, i per tant la creació de més verd urbà i més espai per a l'estada. En definitiva, un Eixample amb un espai públic més saludable, amb molts més espais verds, i una vida urbana de més qualitat, amb molts més espais i més confortables per a les persones.

## TRANSFORMACIÓ SISTÈMICA DE L'ESPAI PÚBLIC

L'espai públic és un sistema complex, obert i en transformació progressiva i tanmateix és el suport físic de bona part de les renovacions urbanes per fer front a l'emergència climàtica i reequilibrar els barris per fer-los més equitatius, inclusivament i habitables.

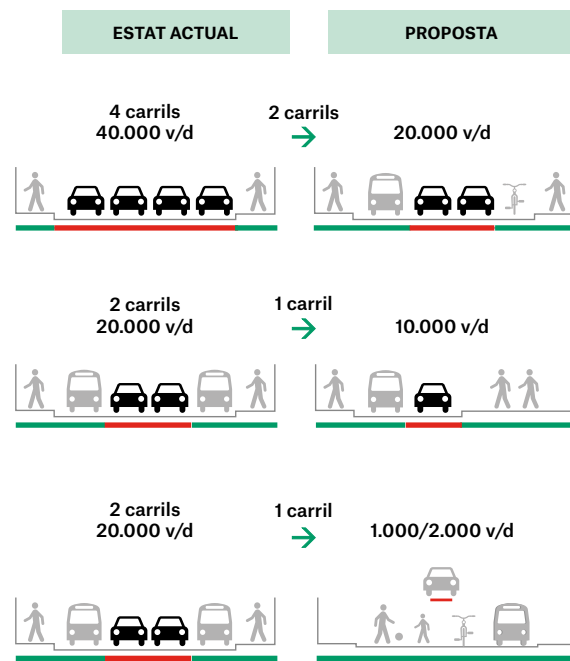
L'espai públic és limitat però té un gran potencial, a través d'una nova configuració dels usos i funcions urbanes, com a infraestructura ambiental, amb atenció al cicle de l'aigua, al verd i la biodiversitat, al sòl i l'energia, com a suport per al estimul del comerç de proximitat i del foment de la vida al carrer, ressituant els ciutadans al centre.

Superilla Barcelona és una estratègia de transformació de l'espai públic de tota la ciutat, amb l'objectiu de destinar l'espai utilitzat actualment pel vehicle privat a usos ciutadans, mitjançant un nou model d'espai públic més just i més saludable.

La implementació de superilles va més enllà de la racionalització de la mobilitat actual cap a una de més activa i sostenible; tracta, a més, de reconfigurar el funcionament global de l'espai públic ampliant els àmbits per a usos com l'estada, el joc, aspectes facilitats per la reducció proposada del trànsit de vehicles motoritzats en alguns carrers i, consegüentment, dels seus efectes negatius (contaminació, soroll, consum d'espai).

A diferència d'altres moments en què la ciutat abordava transformacions de grans àmbits, en aquests moments es duen a terme múltiples transformacions distribuïdes per tota la ciutat, més petites però de gran ambició: la millora global de tota la ciutat.

- En vies bàsiques**
  - Reducció de l'espai de circulació, vehicle privat
  - Reducció de la capacitat de vehicles/dia
  - Es manté la mobilitat essencial (serveis, mercaderies)
  - Incorporació carril bus i carril bicicleta
  - 50 km/h. Sense estacionament
- En vies locals**
  - Reducció de l'espai de circulació, vehicle privat
  - Reducció de la capacitat de vehicles/dia
  - Es manté la mobilitat essencial (serveis, mercaderies)
  - Guany d'espai públic per al vianant (+5/+10) o xarxa bus/bici complementària
  - 30 km/h. Estacionament i C/D
- En vies veïnals / eixos verds**
  - Reducció de l'espai de circulació, vehicle privat
  - Reducció de la capacitat de vehicles/dia
  - Es manté la mobilitat essencial (serveis, mercaderies)
  - Guany d'espai públic per al vianant
  - 10 km/h. Sense estacionament, C/D franja horària

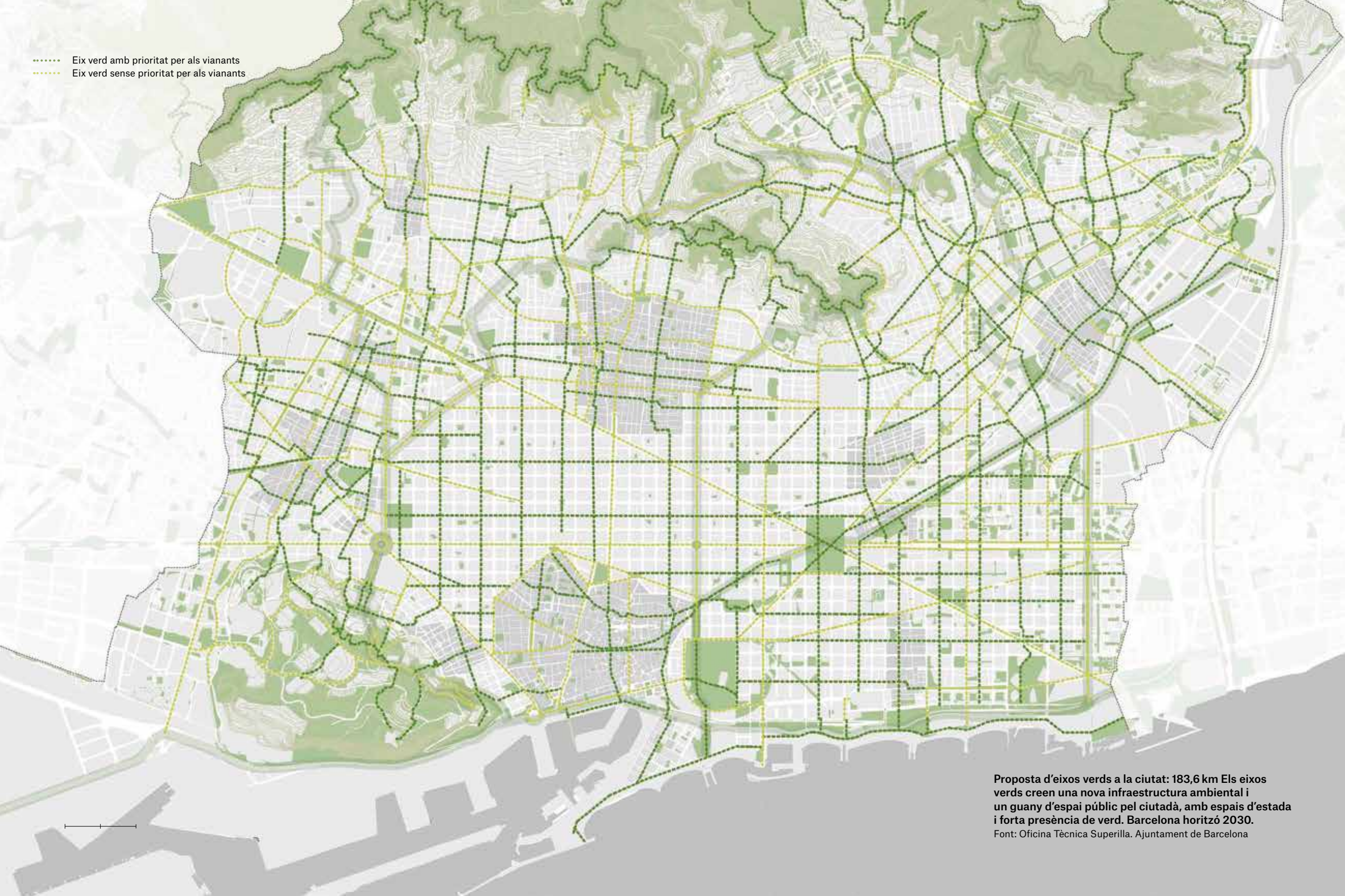


Reorganització dels carrers de la ciutat en funció del tipus de via.

Font: Ajuntament de Barcelona



- ..... Eix verd amb prioritat per als vianants
- ..... Eix verd sense prioritat per als vianants



**Proposta d'eixos verds a la ciutat: 183,6 km** Els eixos verds creen una nova infraestructura ambiental i un guany d'espai públic pel ciutadà, amb espais d'estada i forta presència de verd. **Barcelona horitzó 2030.**  
Font: Oficina Tècnica Superilla. Ajuntament de Barcelona



Naturalitzar, aproximar i col·laborar es converteixen en principis rectors d'aquesta nova transformació sistèmica de la ciutat.

**Naturalitzar**, per recuperar les condicions ambientals saludables i reconnectar la ciutat amb els cicles naturals. El verd urbà com a suport principal de la infraestructura natural compleix una multitud de funcions en diverses escales que milloren la qualitat de la ciutat en el seu conjunt i també la qualitat de vida dels seus habitants en l'esfera particular. A més, aquest element ben distribuït i mantingut pel territori constitueix un servei i una infraestructura democràtica i igualitària al servei de tota la ciutadania.

En aquest sentit, el pla que millor explica el procés de naturalització a la ciutat és Superilla Barcelona. Un procés que permetrà convertir, a mitjà termini, un de cada tres carrers en eixos verds construint una veritable infraestructura verda i social per a tota la ciutat, un veritable canvi sistèmic, que significarà la millora de la qualitat ambiental i més espais d'ús social a tota la ciutat.

**Aproximar**, per generar una estructura urbana equilibrada que faciliti els desplaçaments sostenibles, el comerç de proximitat i els vincles relacionals de barri. La transformació de l'espai públic ha de garantir que sigui fàcil i agradable moure's caminant, però també amb bicicleta i transport públic. Actualment el 74,6 % de desplaçaments diaris a la ciutat es fan a peu, en transport públic o en bicicleta (2021) i amb el Pla de mobilitat urbana l'objectiu és arribar al 81,5 % el 2024.

Finalment, **col·laborar** per comptar amb la participació del veïnat en la presa de de-

cisions. El procés de transformació urbana no tindrà èxit si no es fa de bracet de la ciutadania: és un projecte que s'ha de fer de manera col·laborativa.

### UNA NOVA INFRAESTRUCTURA AMBIENTAL I SOCIAL

L'estratègia d'implantació amplia l'escala d'actuació. Si abans s'actuava localment, en àmbits amb un perímetre delimitat, ara s'amplia la mirada de manera que els canvis esdevinguin estructurals i que, progressivament, s'estenguin per tota la ciutat, augmentant l'impacte i la velocitat de transformació.

Els canvis progressius permeten minimitzar el rebuig i vèncer la por de tot allò que és "nou" o que comporta canvis en els hàbits quotidians, així com transformar la ciutat d'una manera més compassada amb d'altres actuacions (mobilitat alternativa, per exemple), reprogramant els hàbits i les inèrcies d'una manera més natural i sense desestabilitzar el funcionament actual de la ciutat.

Si bé la tàctica d'implementació és diferent de com s'havia fet fins ara, l'objectiu final és el mateix: alliberar el màxim espai públic per a la ciutadania, avui viari motoritzat, garantint el mateix nivell de servei de trànsit actual. El percentatge de cotxes que podran circular es restringeix al mínim, a través de mesures dissuasives.

Per al seu desplegament, s'estableix una doble estratègia d'actuació. D'una banda, la generació de nous "eixos verds" que permetin assolir el canvi d'escala i

l'impacte sistèmic. Eixos que generin nous itineraris significatius, connectant entre si espais públics de referència o connectant l'Eixample amb els barris perimetrals, i que generin places als seus encreuaments. Allà on ara hi ha cruïlles, s'introduirà una tipologia d'espai públic més verd, d'ús ciutadà i d'estada en un teixit com la trama Cerdà, on principalment hi ha carrers. I d'altra banda, es continua actuant en àmbits: noves superilles a diferents barris de la ciutat, combinant les dues estratègies d'actuació.

La nova xarxa d'eixos verds es concep com una nova infraestructura ambiental, que permet augmentar la presència de verd, millorar la gestió del cicle de l'aigua amb paviments permeables i infraestructures de subsol, regular millor la temperatura ambiental amb la incorporació d'ombra, i fins i tot la possibilitat d'incorporar puntualment elements captadors d'energia. Plantejada de manera unitària i com a sistema ha de permetre millorar les qualitats ambientals de forma global a la ciutat.

Més enllà de la proposta d'eixos verds a tota la ciutat, i de les superilles en curs, el model Superilla Barcelona no posa fi a la planificació actual. L'objectiu per als propers anys és maximitzar l'espai pel ciutadà per fer front als reptes d'emergència climàtica i resoldre els problemes actuals en matèria de salut, contaminació, soroll, equitat i verd urbà. La pacificació del 70 % de la superfície dels carrers de la ciutat (vies veïnals i locals), avui dedicada a la circulació de pas, ha de ser la guia de les actuacions actuals i futures del model de ciutat per abordar els problemes esmentats.

### IMPULS DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE A LA CIUTAT

La mobilitat és l'emissor de contaminació atmosfèrica més important i ocupa el 60 % de l'espai públic de la ciutat. Necessitem un nou model de mobilitat que sigui més eficient, que contaminei menys i que ocupi menys espai. Per això cal prioritzar i fomentar el transport públic, la xarxa ciclable i caminar.

#### REORGANITZACIÓ DE LA MOBILITAT

L'espai viari engloba de manera simultània el funcionament de diverses xarxes. Aquestes xarxes actuen de manera complementària per garantir l'accessibilitat a escala local, de ciutat, metropolitana, regional i supraregional i, alhora, són el suport per millorar l'habitabilitat a l'espai públic.

Superilla Barcelona estructura les diferents xarxes de mobilitat de la ciutat (a peu, en bici, en cotxe, en transport públic) i a més manté la jerarquització de la xarxa viària en tres categories segons la seva funció en relació amb la circulació de vehicles privats motoritzats: les vies bàsiques, les vies locals i les vies veïnals. Els eixos verds, amb la màxima pacificació, coincideixen amb les vies veïnals i són els itineraris preferents per a la mobilitat a peu.

La implementació dels eixos verds a l'Eixample comportarà una reducció de la capacitat de l'espai destinat al vehicle privat d'un 40 %, és a dir, es passarà de 113 carrils destinats al vehicle privat a 68. Aquesta reducció d'espai dedicat al vehicle privat significa un increment de l'espai destinat a la mobilitat activa i sostenible.



En la primera fase, on es transformaran 4 carrers i 4 places el 2023, i es reduirà la capacitat en un 15 %, és a dir, es passarà de 113 carrils destinats a la mobilitat privada motoritzada a 96 carrils.

El Pla de mobilitat urbana 2019-2024 estima una reducció de la demanda de l'ús del vehicle privat del 25 % per a l'any 2023, de manera que aquestes actuacions s'harmonitzen amb el que es preveu que ha de ser el trànsit privat el 2023, i les superilles són una part d'aquesta estratègia.

#### LA MILLORA DEL TRANSPORT PÚBLIC

L'aplicació del programa superilles va lligat a la implementació de la xarxa ortogonal de busos, que va acabar de desplegar-se el 2018. S'ha treballat la compatibilitat de la xarxa de bus i els eixos verds per garantir i reforçar el funcionament de la xarxa ortogonal d'autobusos en tot el desplegament del programa Superilles.

Es consoliden més de 60 quilòmetres de carril bus, en via bàsica o via local, de manera compatible amb la jerarquia viària del model Superilla. Així doncs, al voltant d'un 40 % de la xarxa viària disposa de carril bus.

Es potencia la intermodalitat, es milloren els itineraris d'accés a peu i en bicicleta a les principals estacions de transport públic. La xarxa de vianants a l'Eixample dona cobertura en l'escenari final al 100 % d'estacions de tots els operadors ferroviaris, incloent-hi les noves estacions del perllongament de la línia Llobregat-Anoia i les de la nova connexió del tramvia a la Diagonal. Es treballarà especialment la millora en l'accés a peu a les estacions del gran intercanviador de Sants Estació i a les estacions de

Rodalies Passeig de Gràcia, FGC Provença i Rodalies El Clot-Aragó.

#### CONNEXIÓ DEL TRAMVIA PER LA DIAGONAL

La connexió de les dues xarxes del tramvia és una aposta clara per la millora ambiental i la mobilitat accessible ja que permetrà connectar bona part de l'àrea metropolitana amb els principals intercanviadors de metro, FGC i Rodalies, a banda de connectar amb la xarxa ortogonal de bus. La connexió del tramvia, en el tram comprès entre Francesc Macià i Glòries, arribaria a tenir un total de 222.000 viatgers diaris i reduiria diàriament el pas de 12.500 vehicles pel tram central de l'avinguda Diagonal.

Després d'anys de debat i estudis, la connexió del tramvia entra, ara sí, en una fase definitiva amb l'inici de les obres de Glòries a Verdguer (1,5 quilòmetres), que tindrà tres parades noves i entrarà en servei a principis del 2024. Les actuacions inclouen també la reurbanització de l'avinguda per reduir la contaminació i augmentar les zones verdes, la xarxa ciclista i l'espai per a vianants.

#### MÉS QUILOMETRES A LA XARXA CICLISTA

El govern municipal treballa en la construcció de 32,6 nous quilòmetres de carril bici i en la millora de 11,7 dels ja existents, amb l'objectiu d'arribar al 2023 amb 272,6 quilòmetres de xarxa ciclista a la ciutat, per fer més fàcils, sostenibles i segurs els desplaçaments en bicicleta i vehicles de mobilitat personal.

Durant la pandèmia l'extensió de la xarxa ciclista també va formar part de les estratègies d'urbanisme tàctic de manera molt de-



El tramvia de Barcelona en el futur recorregut per la Diagonal, en una imatge virtual.

Font: Ajuntament de Barcelona

Carril bici de l'avinguda Meridiana, al costat de la rambla central i segregat del trànsit.

Font: Mariona Gil. Ajuntament de Barcelona



cidida. Els carrers de València i Aragó, per exemple, espais amb un gran pes del vehicle privat, van incorporar nous carrils bici en tot el seu recorregut.

Entre les actuacions programades destaquen la implantació de carrils bici a grans vies de la ciutat com el passeig de Maragall, la via Augusta, Fabra i Puig, Independència-Badajoz o al carrer de Mallorca. També s'actuarà sobre punts emblemàtics com la plaça de Catalunya i es construiran nous eixos vinculats al projecte de la Sagrera.

A banda de crear nova infraestructura també es millorarà l'existent, baixant de vorera a calçada trams de carril bici de grans vies com l'avinguda Diagonal o la Gran Via, amb l'objectiu d'incrementar la seguretat de vianants i usuaris de la bici.

A l'Eixample es preveu un increment global de gairebé 10 quilòmetres de carril bici, desplegant carrils específics en un 40 % de la xarxa viària. Els eixos verds complementaran la capacitat global de la xarxa per als ciclistes més lents, contribuint a assolir gairebé 40 quilòmetres addicionals d'itineraris ciclables de baixa velocitat (majoritàriament entre 10 i 20 km/h).

A més de l'aposta municipal, la bicicleta està prenent força com a estratègia metropolitana, amb el projecte Bici Via. S'han definit grans eixos que han de donar servei a diferents municipis, així com les connexions prioritàries entre els carrils bici de Barcelona i el continu urbà dels municipis limítrofs.

L'augment de la infraestructura específica per a la bicicleta i els VMP avança en paral·lel amb l'aposta de l'Ajuntament de Barcelona per consolidar la capital catalana com una ciutat 30, recollida al PMU 2019-

2024, i fer que els conductors respectin aquesta limitació de velocitat. Actualment, tots els carrers de la xarxa secundària de la ciutat ja tenen com a límit els 30 km/h i s'ha iniciat la instal·lació de nous radars a l'interior de la ciutat per garantir-ne el compliment. Gràcies a aquest impuls, a banda dels carrils bici la ciutat ja compta amb una extensa xarxa de vies ciclables amb carrers a velocitat 30, 20 o a 10 km/h, entre els quals s'hi inclouen les superilles i les plataformes úniques. D'aquesta manera, sumant tots els recorreguts, carrers i carrils bici aptes per desplaçar-se en bicicleta, Barcelona ja disposa de prop de 1.150 quilòmetres d'itineraris ciclistes a disposició de la ciutadania.

#### **GRANS EIXOS DE CIUTAT: MERIDIANA, DIAGONAL, LA RAMBLA I VIA LAIETANA**

L'estratègia superilla sempre és la mateixa: d'una banda, reduir asfalt per guanyar verd i espai social, i de l'altra, ampliar l'espai disponible per a la mobilitat sostenible, promocionar la bici i el transport públic en superfície i caminar. Aquesta política no només s'està aplicant a l'Eixample, sinó que també és d'aplicació als grans eixos viaris de la ciutat, on també s'ha de reduir l'espai del cotxe.

Actualment, tres de cada quatre desplaçaments de connexió en vehicle privat que es fan a la ciutat tenen com a origen o destinació l'Àrea Metropolitana de Barcelona, on es disposa d'una tarifa metropolitana de transport públic. Un 69 % del total de desplaçaments amb vehicle privat, en dia feiner (1,1 milions al 2021), tenen origen o

destinació en municipis de la primera corona metropolitana, Barcelona inclosa, amb servei molt competitiu de transport públic. A més, també un 50 % dels desplaçaments de connexió són potencialment atractius per a la bicicleta i els vehicles de mobilitat personal, ja que tenen origen o destinació a menys de 8 quilòmetres del centre de Barcelona.

Els grans eixos de la ciutat tenen un paper cabdal en el nou model de ciutat. Han de ser vies d'entrada i sortida, on el transport públic ha de guanyar pes, i enllaçar de la millor manera possible amb l'àmbit metropolitana, per tal de poder resoldre un dels reptes més urgents: la mobilitat metropolitana.

Els grans eixos de ciutat han de ser canals de transport públic, incorporar la bicicleta amb amplitud, com a mitjà de transport de mitjanes distàncies, resoldre amb cura i atenció els espais intercanviadors amb altres modes de transport, potenciant el verd i maximitzant els espais d'estada per als vianants. En definitiva, guanyar urbanitat i habitabilitat.

La transformació de la Meridiana, des de Glòries fins a Fabra i Puig, és l'exemple de com Barcelona vol que siguin les grans vies, convertint el seu caràcter d'autopista urbana en un eix cívic de referència per a la ciutat. La nova Meridiana ja és una realitat des de la plaça de les Glòries fins al carrer de Josep Estivill, i estan a punt d'acabar les obres per continuar aquesta transformació fins al tram de Navas-Estivill. Paral·lelament, s'estan avançant els tràmits per estendre la renovació fins al carrer de Felip II. La licitació del darrer tram fins a Fabra i Puig està prevista pel 2023. Amb totes les actuacions,

que abastaran 2,9 quilòmetres de l'avinguda, es renovaran 163.367 metres quadrats de superfície i es guanyaran 836 arbres i 17.176 metres quadrats de parterres i verd.

La transformació de la Diagonal de Barcelona no només implica la connexió del tramvia; preveu una reordenació dels usos actuals amb una reducció del trànsit motoritzat privat en benefici d'una millora i ampliació de l'espai de vianants, de l'espai ciclable i de les àrees verdes. En el tram comprès entre els carrers de Castillejos i Bajadoz es planteja la urbanització en plataforma única, donant la prioritat als vianants i la presència del trànsit privat queda reduïda a itineraris de veïnat i serveis.

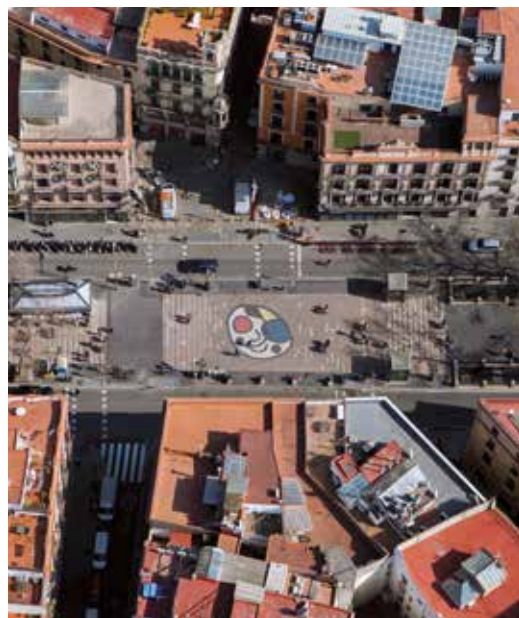
#### **Regeneració del centre històric**

Els grans eixos del centre històric, la Rambla i la via Laietana, també estan en transformació sota les mateixes premisses. Ciutat Vella és una de les zones que ha esdevingut més fràgil i que més ha experimentat processos de gentrificació i turistificació, amb dinàmiques de llarga durada. Té un problema de saturació, amb una sobreocupació excessiva de l'espai públic, problemes de convivència entre els diferents modes de mobilitat, molèsties derivades de l'excés de visitants, com ara el soroll, etcètera; als quals se suma una exclusió residencial per l'increment de preus de l'habitatge i una progressiva substitució de l'ús residencial permanent per l'ús residencial estacional i turístic. Això ha provocat la pràctica desaparició del comerç quotidià, i l'aparició d'una activitat monocultiu destinada al visitant: restauració, hotels, botigues de records, oci nocturn, etcètera.



Ciutat Vella s'ha d'impulsar amb el desplegament de diverses polítiques, però també repensant els seus espais públics, fent l'esforç de dotar-los de contingut de caràcter veïnal i aconseguir el difícil equilibri entre el caràcter global i metropolità amb el local. I alhora, emprendre el repte d'atendre i renovar les seves vores i les artèries principals, assignant-les pendents des de fa molt de temps.

La reforma de la via Laietana, que va començar el març del 2022, permetrà crear places noves i voreres més amples, de més de quatre metres a tot el carrer. Es potenciaran grans espais d'estada al llarg del carrer: l'espai que es crearà a la unió entre la via Laietana i el carrer de Jonqueres (que es pacificarà), una gran plaça a Antoni Maura (que permetrà unir la Catedral i el Mercat de



Santa Caterina), la plaça de l'Àngel i la nova plaça d'Idrissa Diallo. Les bicicletes circularan al costat de les voreres en els dos sentits i no compartiran espai amb els cotxes. Només hi haurà un carril de circulació per a vehicles privats, limitat a 30 km/h i en sentit baixada. No hi haurà trànsit privat general en direcció Urquinaona: hi haurà un carril per a busos i taxis que també podrà usar el veïnat de la Barceloneta per connectar el barri.

La futura Rambla també pren forma. La recuperació de la Rambla com a eix de la ciutat pretén reactivar-hi la vida veïnal i l'activitat econòmica. La prioritat és promoure'n la diversificació comercial, potenciar-hi l'habitatge, impulsar-hi activitats culturals i remodelar l'àmbit per afavorir-hi el passeig i les trobades. La nova ordenació també mi-



Estat actual i simulació de la Rambla després de la reforma.

Font: Ajuntament de Barcelona



llorarà l'accessibilitat i la connectivitat entre els barris del Raval i el Gòtic, i se sumará a la reforma de la via Laietana, que contribuirà a la reactivació del comerç local i del centre de la ciutat.

El projecte és el resultat d'un treball cooperatiu entre tècnics, ciutadania i administració. Aquest procés s'ha basat en la generació de dinàmiques comunitàries i espais de cooperació entre els diferents agents implicats. Més enllà dels treballs dels grups cooperatius ciutadans, i els espais de seguiment

i coordinació del Grup Motor i la Comissió de Seguiment, el procés ha inclòs la realització de tallers oberts a tota la ciutadania.

El replantejament de les rondes de Ciutat Vella és un procés que començarà en els propers mesos per poder repensar aquesta via central de la ciutat, fer-la més amable i revitalitzar el centre de la ciutat i l'activitat comercial.

Per fer aquest espai més humà s'hi ha practicat una primera actuació tàctica al carrer de Pelai que inclou ampliar la vorera del costat de mar, reduint els carrils de vehicles i fixant en 30 km/h la velocitat màxima de circulació.

Aspecte futur de la Via Laietana un cop reformada.

Font: Ajuntament de Barcelona



## DESPLÉGAMENT DE SUPERILLES

El desplegament de les superilles no s'atura en els diferents districtes i avança en paral·lel a la implementació dels eixos verds. La visió del desplegament d'aquestes noves superilles té un àmbit territorial concret, però es fa seguint una lògica d'eixos coherent amb l'estratègia de ciutat. En un grau més o menys elevat de desenvolupament continuen els treballs dels grups impulsors dels diferents projectes, les sessions de par-



- Espai públic actual per al vianant
- Guany d'espai públic per al vianant
- Eix verd de ciutat prioritat vianant en convivència
- Places Sagrera
- Eixos principals encreuament i nodes projecte av. Meridiana
- Passos zebra projecte Meridiana
- Equipaments
- Equipaments educatius

Espai públic actual i futur a la superilla Sagrera sud-Navas sud.

Font: Oficina Tècnica Superilla. Ajuntament de Barcelona

ticipació del pla d'acció i la definició de les propostes i projectes executius. De fet, ara mateix hi ha projectes de superilles noves a pràcticament tots els districtes, en diferent estadi d'implementació.

Després de les superilles iniciades al mandat de Xavier Trias, al mandat següent es van redactar sis plans d'acció, i en tres es va executar obra: Poblenou, Sant Antoni i Horta. Van quedar aprovats tres plans d'acció: Consell de Cent, Girona i Sant Gervasi de Cassoles.

Durant el mandat 2019-2023 després dels aprenentatges de Sant Antoni i Poblenou, es canvia d'estratègia d'implantació. Es planifica un àmbit més ampli, i es decideix actuar per eixos, enlloc de per àmbits reduïts, ja que el benefici i l'impacte queda més repartit territorialment. L'horitzó final, la pacificació de tota la ciutat, és el mateix.

En aquest període es redacten els projectes pendents a Sarrià-Sant Gervasi i s'executa alguna millora funcional a Horta. Al Poblenou també s'executa una part de l'eix verd d'Almogàvers. A més, s'inicia la redacció de tres plans d'acció nous: Sagrada Família-Camp del Grassot, el Fort Pienc i la Sagrera Sud-Navas Sud.

A banda, amb més impuls a les polítiques de participació, es posen en marxa els primers pressupostos participatius, i entre les iniciatives més votades per la ciutadania, hi ha tres propostes per fer tres superilles noves: el Farró, el Clot-Camp de l'Arpa i la Bordeta. Es tracta d'àmbits que, per la seva trama urbana, ja es podrien considerar superilles, perquè els seus carrers tenen un elevat grau de pacificació. En aquests casos caldrà resoldre problemes

2011 2015	1	LA MATERNITAT - SANT RAMON
	2	SANTS-HOSTAFRANCS
2015 2019	3	LA LLACUNA DEL POBLENOU
	4	HORTA
	5	SANT GERVASI DE CASSOLES
	6	SANT ANTONI
	7	ESQUERRA EIXAMPLE SUD CONSELL DE CENT
	8	DRETA EIXAMPLE - GIRONA

### EIXOS VERDS FASE 1

2019 2023	9	SAGRADA FAMÍLIA CAMP D'EN GRASSOT
	10	EL FORT PIENC
	11	LA SAGRERA SUD - NAVAS SUD
	12	EL FARRÓ
	13	CLOT - CAMP DE L'ARPA
	14	LA BORDETA
2019 2023	15	CONGRÉS INDIANS. VILAVEÏNA PILOT
	16	VILAPICINA. VILAVEÏNA PILOT

### EIXOS VERDS FASE 2

Futur	17	PORTA
	18	LA PROSPERITAT
	19	SANT MARTÍ DE PROVENÇALS
	19	LA VERNEDA
	20	EL BESÒS I EL MARESME
	21	PROVENÇALS POBLENOU

puntuals lligats al vehicle privat, com l'excés de velocitat o una presència excessiva de vehicles en punts concrets.

Per executar totes aquestes actuacions, junt amb els eixos verds a l'exemple, a finals de 2020, es va constituir l'Oficina Tècnica Superilla Barcelona depenent de la figura de l'arquitecte en cap, càrrec que actualment ocupa Xavier Matilla. La funció que se li encarrega és la de vetllar pel bon desenvolupament del Programa Superilla Barcelona, pel qual es necessiten persones de múltiples àmbits de l'Ajuntament. L'oficina reuneix tècnics de la gerència de l'arquitecte en cap, urbanisme, medi ambient, mobilitat i infraestructures, participació, comunicació, relacions internacionals i BIMSA. Totes les àrees necessàries per establir una bona coordinació entre tots els àmbits que entren en joc a l'hora de planificar i executar cada superilla.

En paral·lel avança el programa Vila-veïna, que desenvolupa la dimensió social de les superilles en alguns àmbits escollits, de manera molt lligada a les cures i a les persones que les duen a terme i com això es relaciona amb l'espai públic. Serveis Socials pretén expandir el programa a 17 àmbits pilot.

- Plans d'acció en execució
- Plans d'acció aprovats i projectes en redacció
- Plans d'acció en redacció
- Plans d'acció en estudi
- Plans d'acció exprés pressupostos participatius

Àmbits superilla en funció del seu estadi d'implementació.

Font: Oficina Tècnica Superilla. Ajuntament de Barcelona



## ACTUALITZACIÓ DEL PLA CERDÀ: EIXOS VERDS I PLACES

L'aplicació del model Superilla a la trama Cerdà permet definir una nova visió i un projecte de futur, reorganitzant la mobilitat general per generar nous eixos verds i places noves a les cruïlles. L'objectiu és que els ciutadans de la trama Cerdà disposin d'una plaça o un eix verd a 200 metres com a màxim, la qual cosa milloraria de manera especialment significativa l'oferta d'espais de trobada i gaudi a la zona central de l'Eixample.

La proposta del programa nou és que l'any 2030, 21 carrers més 21 places de l'Eixample (un total de 69,9 hectàrees) es converteixin en eixos verds i places renaturalitzades, transformant els carrers on predomina l'asfalt en espais de gran qualitat urbana i ambiental. Aquesta extensió equival a 2,2 vegades el parc de la Ciutadella o 11,5 nous parcs de Joan Miró.

Superilla Barcelona a l'Eixample pot recuperar com enlloc més de la ciutat els valors que defensava Cerdà. En primer terme, posa la salut pública i l'higienisme com a visió central, dona la possibilitat de rehabilitar i fer més eficient un teixit urbà igualitari que apropi de manera equitativa els equipaments, i prioritzi els serveis i els modes de transport més sostenibles, i dona la oportunitat d'incorporar a una trama tan densa i central la natura i els fluxos metabòlics en la infraestructura del carrer.

És, per tant, una oportunitat excel·lent per transformar i fer valer un dels espais icònics de la ciutat, i recuperar una visió urbanística que va ser admirada arreu del món. La implementació de superilles tracta de re-

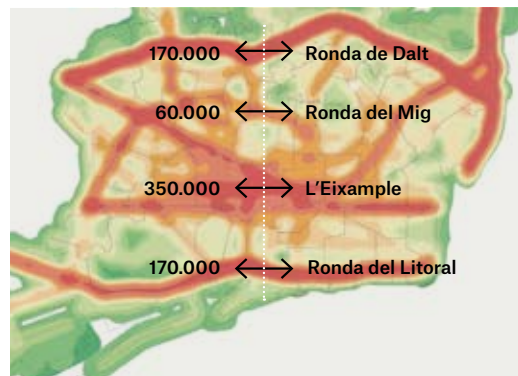
configurar el funcionament global de l'espai públic de l'Eixample, racionalitzar la mobilitat apostant per una mobilitat més activa i sostenible, i ampliar els àmbits per a usos com l'estada, el joc, la trobada i el contacte amb la natura.

La xarxa d'eixos verds garanteix la connectivitat amb la xarxa de camins i avingudes metropolitanes, els espais verds principals de la ciutat i els principals equipaments dels diversos barris de l'Eixample.

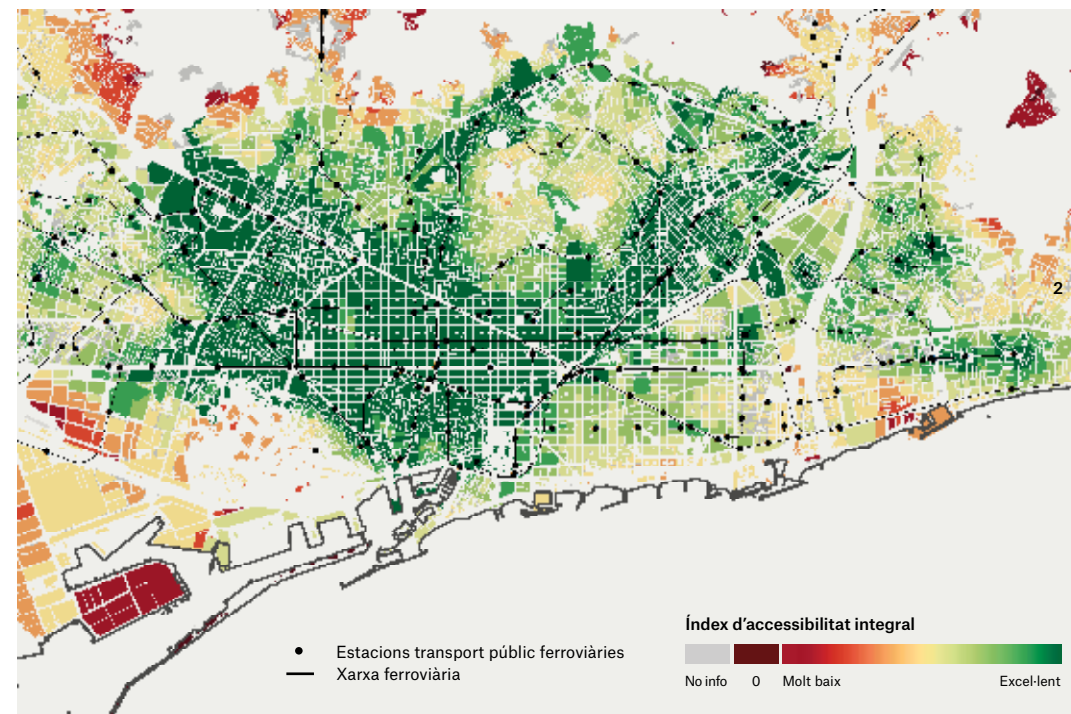
### L'EIXAMPLE DE CERDÀ: ÀMBIT D'ACTUACIÓ PRIORITÀRIA

En aquest estadi, Superilla Barcelona concentra els esforços en la transformació de l'Eixample central, que presenta els principals déficits d'espai públic, així com la densitat de població i la contaminació ambiental més elevades.

Si bé l'Eixample té un alt nivell de trànsit atès que és una de les principals destinacions de la metròpoli i ofereix una alta permeabilitat per a vehicles, també és l'àrea que està més ben servida amb transport públic.



L'Eixample suporta el 44% del trànsit privat (vehicles/dia feiner) que creua la secció central de la ciutat.  
Font: Ajuntament de Barcelona, dades de 2019



**La mobilitat a l'Eixample.** La ciutat s'ha desenvolupat amb un sistema de rondes encaixat entre la muntanya, el mar i els rius, amb teixits històrics poc permeables i en posicions relativament poc centrals o perifèriques (viles històriques) i, en canvi, amb un teixit central molt permeable (l'Eixample).

Aquesta situació, juntament amb una gestió de la xarxa viària que durant anys ha prioritzat la fluïdesa del trànsit de vehicles, ha generat que el teixit de l'Eixample suporti tant trànsit en la seva secció central com ho fan les rondes de Dalt i Litoral juntes. Diàriament travessen horitzontalment els carrers de l'Eixample uns 350.000 vehicles, dos terços dels quals són vehicles que fan un viatge de connexió, amb origen o destinació fora de Barcelona. A més, és el teixit urbà amb més lesionats per accidents de trànsit.

**Alta accessibilitat en transport públic.** Si bé l'Eixample té un alt nivell de trànsit atès que és una de les principals destinacions de la metròpoli i ofereix una alta permeabilitat per a vehicles, també és l'àrea que està més ben servida amb transport públic.

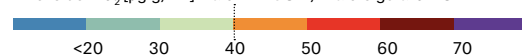
En aquest sentit, l'Eixample és un àmbit decisiu, que necessita una reforma ambiciosa per corregir els déficits i impactes actuals a partir de diverses estratègies de reorganització de l'espai públic que en redueixin el trànsit, aprofitant que el transvasament modal cap al transport públic, la bicicleta i els VMP és aquí més possible que en cap altre lloc de la ciutat.

L'Eixample és un dels teixits urbans més accessibles en transport públic.  
Font: Pla Director Urbanístic, AMB, 2018





Nivells d'immissió mitjana anual per trams 2019  
Nivells de NO<sub>2</sub> [µg g/m<sup>3</sup>] Valor límit UE / Valors guia OMS



**Contaminació atmosfèrica i soroll.** La contaminació atmosfèrica i el soroll constitueixen un risc mediambiental per a la salut pública. La densitat de trànsit resultant d'aquesta xarxa viària potent i altament permeable per a cotxes i motos és la causant principal de la concentració de contaminació atmosfèrica i dels alts nivells de soroll.

Els índex de contaminació de l'Eixample superen els límits recomanats per l'OMS. La mitjana anual del 2018 de concentració de diòxid de nitrogen i micropartícules<sup>1</sup> va ser de 54 µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup>, i de 26 µg PM<sub>10</sub>/m<sup>3</sup>. Els límits establerts per l'OMS són de 40 µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> i 20 µg PM<sub>10</sub>/m<sup>3</sup>. En relació amb el soroll, el 55 % de la població resident a l'Eixample està exposada a nivells de soroll superiors a 53 dB (límit màxim recomanat per l'OMS).

Per aconseguir reduccions importants d'exposició "continuada" a qualsevol acti-

vitat sensible de la ciutat (escoles, centres sanitaris, habitatges, etcètera) cal enfocar-se a la reducció del trànsit de manera global en les àrees amb més densitat de circulació, entre les quals destaca l'Eixample i molt especialment el seu àmbit esquerre.

**Dèficit de zones verdes.** Els estàndards d'espai verd per habitant recomanats són entre els 10-15 m<sup>2</sup>/hab. Barcelona actualment té 6,5 m<sup>2</sup> distribuïts de manera molt irregular (sense comptar Collserola). Per districtes, l'Eixample és on manca més verd urbà, amb només 2,02 m<sup>2</sup> per habitant.<sup>2</sup>

El vehicle privat ocupa aproximadament el 50 % de l'espai públic de l'Eixample destinat a la mobilitat. Es fa evident, d'una banda, el desequilibri existent respecte a modes més sostenibles, i de l'altra, es posa de manifest l'oportunitat de guanyar espai públic per a les persones i el verd.

#### EIXOS VERDS

En un teixit format essencialment per carrers, com és l'Eixample, en els encreuaments de dos eixos verds, i a causa dels seus característics xamfrans, apareixen unes places noves. Es tracta d'uns espais d'aproximadament 2.000 m<sup>2</sup>, ara dedicats quasi exclusivament a la mobilitat, que poden esdevenir espais d'estada confortables, on el verd, els paviments permeables, el joc i altres usos poden tenir un paper principal.

Aquestes places noves, juntament amb el conjunt de nous eixos pacificats, arriben a oferir una cobertura de 200 metres a tota la població del districte, i milloren de manera especialment significativa l'oferta a la zona central de l'Eixample.

Dels 61 carrers (34 de verticals, 21 d'horitzontals i 6 de diagonals) de l'Eixample central, es proposa transformar una superfície de 660.260 m<sup>2</sup> d'aquests, per aconseguir 21 eixos verds (el 30 %) i generar 21 places noves als encreuaments.

Es tracta de 33,1 quilòmetres lineals de carrers convertits en nous eixos verds, que significarien un augment de 334.750 m<sup>2</sup> (50,5 %) d'espai públic per als vianants, i que inclouria espais per al verd i altres usos ciutadans.

Les actuacions de Superilla Barcelona en el període 2020-2023 inclou la creació de quatre eixos verds (4,65 quilòmetres) i quatre places (0,8 ha), la qual cosa equival a 11 hectàrees de transformació en eixos i places de prioritat per als vianants.

El districte de Sant Martí també està experimentant una gran transformació, arran de les actuacions emmarcades en el procés de desenvolupament del 22@. L'objectiu en aquest sector és que la nova economia es barregi amb un urbanisme més amable, amb més espais d'estada per al veïnat i més verd.

A Sant Martí, l'aplicació del model Superilla a la trama Cerdà queda recollida a la Modificació puntual del Pla general metropolitana per un 22@ més sostenible i inclusiu, aprovada inicialment el 30 de setembre del 2020, i permetrà que, en un futur, un mínim d'un de cada tres carrers del districte sigui un eix verd. A mesura que es vagi desenvolupant la transformació urbana prevista, els eixos verds s'aniran reurbanitzant i consolidant.

En els darrers anys, el districte ha guanyat nous trams d'eix verd i places noves amb la reurbanització de carrers que

componen l'eix Cristóbal de Moura, l'eix Almogàvers i l'eix Zamora. Aquests eixos són estratègics per connectar grans peces de verd urbà com són el parc de l'Estació del Nord, el parc Central del Poblenou i el parc del Besòs.







Les obres s'han fet seguint els criteris dels eixos verds del pla Superilla Barcelona per donar protagonisme al veïnat, el verd, la mobilitat sostenible i el comerç de proximitat. En els propers mesos es continuarà amb l'extensió de l'eix verd Cristóbal de Moura, que es convertirà en un parc d'uns 25 metres d'amplada al llarg de vuit illes, entre Bac de Roda i Maresme, i que unirà el parc Central del Poblenou amb el parc del Besòs. També s'amplien les actuacions de l'eix Almogàvers (de Roc Boronat a Badajoz), l'eix Zamora (de Pujades a Llull) i es comencen a pacificar els eixos Puigcerdà i Bolívia.

En total s'han renovat 14.000 m<sup>2</sup> de viari en plataforma única i s'han ampliat els metres destinats al passeig, així com les zones d'estada, parterres, verd i arbrat. El 2023, s'hauran regenerat i millorat un total de gairebé 23 hectàrees d'espai públic, l'equivalent a unes 18 illes de la trama Cerdà. A banda d'aquestes actuacions, se'n sumen d'altres com els jardins de Ca l'Aranyó, l'eix de Pere IV, la plaça de Dolors Piera o les obres dels carrers de Tànger, Pamplona, Àlaba i Marroc, enfocades a tornar l'espai públic per a l'ús ciutadà i potenciar la mobilitat sostenible.

**Una xarxa de proximitat.** La nova estructura d'eixos verds i de places noves, esdevé una xarxa que prioritza i té en compte les necessitats de la vida quotidiana, relligant els

L'Eixample és el districte amb més contaminació atmosfèrica, amb valors superiors als límits legals.  
Font: Ajuntament de Barcelona



-  Eixos verds i places
-  Eix verd amb prioritat vianant
-  Eix verd sense prioritat vianant
-  Places
-  Corredors verds urbans
-  Espais verds



Proposta de transformació a l'Eixample central:  
21 eixos verds i 21 places.

Font: Oficina Tècnica Superilla. Ajuntament de Barcelona





equipaments i els comerços de proximitat, els espais verds i les escoles.

Els mercats municipals són l'equipament comercial públic per excel·lència, element clau d'un model comercial de proximitat que ofereix a l'Eixample una cobertura inferior als 10 minuts a peu. La xarxa d'eixos verds connecta i relliga tots els mercats, enforteix i estructura el teixit comercial de proximitat, ja que la major part d'aquests eixos són els que actualment aglutinen més afluència de persones i més activitat comercial.

Les escoles i els espais de joc mereixen una atenció prioritària en el desplegament dels eixos verds. Els nous eixos es converteixen en els camins escolars de referència per a la majoria d'escoles, ja que se situen en els mateixos carrers o els immediatament paral·lels, a menys de 200 metres.

Els eixos verds ofereixen una xarxa d'itineraris segurs que permeten als infants desplaçar-se a l'escola de manera autònoma, carrers amb espais amplis i velocitat baixa de circulació, però també vetllant per tal que les cruïlles siguin més segures i oferint als vianants les trajectòries més intuïtives, és a dir, les rectilínies. La superfície d'espai jugable a l'Eixample es podrà doblar amb aquesta nova estructura d'eixos verds i places, si s'entén com a espai disponible polivalent apte per al joc lliure i espontani. En algunes places s'hi podran instal·lar àrees de joc noves.

**Una infraestructura ambiental.** La nova estructura d'eixos verds i places també té un impacte directe en la millora ambiental i funcional del carrer. El desplegament dels eixos verds a l'Eixample permet incrementar els paviments permeables en una superfície de 132.052 m<sup>2</sup>, equivalent al 12 % de la superfície dels carrers i al 20 % de les places, de la

qual el 50 %, 66.026 m<sup>2</sup>, pot ser plantada, i així s'incrementa també la presència de natura i la cobertura arbòria en les places noves.

La xarxa d'eixos verds i les places noves es conceben com una infraestructura ambiental, que aporta nous serveis ecosistèmics per contribuir a una millora ambiental de tot l'Eixample central. A més de la reducció de la contaminació atmosfèrica i acústica, la millora de la permeabilitat i l'increment del verd urbà de manera intensa i sistemàtica, augmenten els serveis ambientals i socials, i inclús poden ajudar a contribuir a la reducció de l'efecte illa de calor, o a la reducció d'aportació d'aigües residuals en tempestes.

#### PLACES

La plaça ha estat i és el lloc per excel·lència de l'espai públic, el centre de la vida urbana, l'espai de trobada i socialització on la ciutadania pot exercir els drets ciutadans que ofereix la ciutat: el lleure i els descans, l'intercanvi, la cultura i el coneixement, la participació i l'expressió. En aquestes places es concentra gran quantitat d'activitats socials, comercials i culturals.

A l'Eixample de Barcelona les ordenances congestives del període 1942-1975 van suprimir la major part dels espais de relació, els jardins de les intervies planificats en el projecte original de Cerdà, i van deixar únicament les voreres de cinc metres d'amplària. La compressió resultant ha ocasionat un teixit urbà molt dens, amb una ràtio d'espai verd per habitant irrisòria.

Els xamfrans són la imatge més característica de l'Eixample de Barcelona i des del punt de vista del buit urbà generen places octogonals de gairebé 50 metres entre ca-

res oposades, l'equivalent a 2.000 m<sup>2</sup>. Per la seva rellevància dins l'estructura de la ciutat, aquests espais poden esdevenir grans àrees per gaudir plenament d'un nou espai públic més verd, articulant la relació entre els carrers que intersequen, ja siguin eix verd o no.

Cerdà considerava que la primera llei de la vialitat és la continuïtat del moviment. Tot i això, se'n va adonar en analitzar el funcionament dels nusos d'una diferència essencial entre el moviment equestre o rodat i el dels vianants. El primer «es desenvolupa indefinidament en totes direccions, i segueix per diferents rumbos y sempre amb el ferm proporcionat a la naturalesa del seu funcionament». El segon es recolza en les voreres que envolten les illes, però «mai es desenvolupen ni segueixen en sentit longitudinal». A causa de la dificultat del vianant per continuar amb la seva marxa longitudinal un cop arribat a la cantonada de la intervía, Cerdà va idear els refugis i passos a l'espai central de confluència entre dues vies.

Cerdà va dissenyar diferents interseccions amb solucions morfològiques per garantir el pas i la seguretat dels vianants: des de refugis en forma de triangle fins a un únic espai quadrat, que es va interpretar que podien contenir fins a dotze cases i quioscos per a diferents activitats, amb superfícies que oscil·laven entre un màxim de 100 m<sup>2</sup> i un mínim de 5 m<sup>2</sup>, dels quals la majoria tenien de 10 a 16 m<sup>2</sup>. Els usos que va pensar eren tan variats com les seves pròpies formes: des d'indústries de carrer fins a serveis vinculats amb l'administració.<sup>3</sup>

Els eixos verds esdevenen una xarxa d'itineraris preferents per a la mobilitat dels vianants, que permet desplaçar-se



ABANS



DESPRÉS



**De la cruïlla a la plaça.** Als encreuaments dels eixos sorgeixen noves places convertides en espais d'estada confortables, amb més verd i jocs infantils.

Font: Oficina Tècnica Superilla. Ajuntament de Barcelona

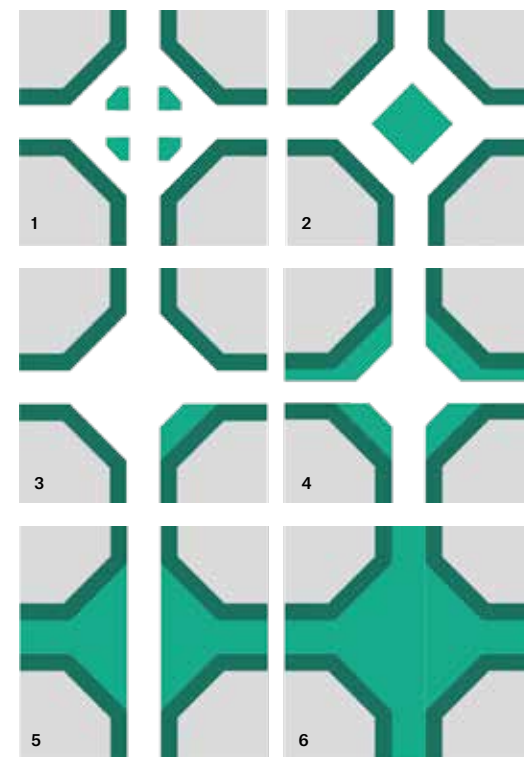
per la ciutat a peu amb comoditat, confort, seguretat i rapidesa. La nova funcionalitat d'aquests eixos i places comporta una nova secció, en plataforma única, per dedicar tot l'espai del carrer a l'ús social, garantir la continuïtat de l'espai i trencar els patrons de desplaçament rectilinis. El carrer i la plaça es flexibilitzen, per promoure una nova relació entre les plantes baixes i els carrer, entre la vida pública i la privada, alliberant les voreres actuals de la pressió d'usos i elements que l'han anat envaint. Les places esdevenen grans espais per a la naturalització, nodes de biodiversitat i gaudi dels ciutadans.

Les places noves també incorporen franques per a la circulació de persones i vehicles de veïns, serveis i emergències. El valor de la circulació (puntual o persistent) és inherent a la pròpia estructura de la cruïlla, que és un lloc d'encreuament. El pas i l'estada han de conviure, però atorgant a la mobilitat l'espai mínim imprescindible per garantir-ne la funcionalitat.

La permanència i el llegat de Cerdà són valors definitoris de les propostes urbanístiques de les places i nous eixos verds. La comprensió de la plaça com una cruïlla que incorpora un espai d'estada, el valor de la lectura de l'eix i la construcció de la perspectiva són claus en la proposta, així com el valor de façanes perimetrals com a definició del continent.

El guany d'espai públic en els xamfrans té anys de recorregut amb el desplegament de transformacions com les derivades de l'anterior programa de superilles, al Poblenou i Sant Antoni, dels espais pacificats a l'entorn de les escoles o de les actu-

acions d'urgència per la pandèmia ocupant l'àrea de servei d'un dels xamfrans per a l'ampliació reversible de la vorera. El nivell de pacificació dels xamfrans pot esdevenir parcial o total segons les necessitats i, en tots els casos, la mobilitat i els seus girs no es veuen compromesos.

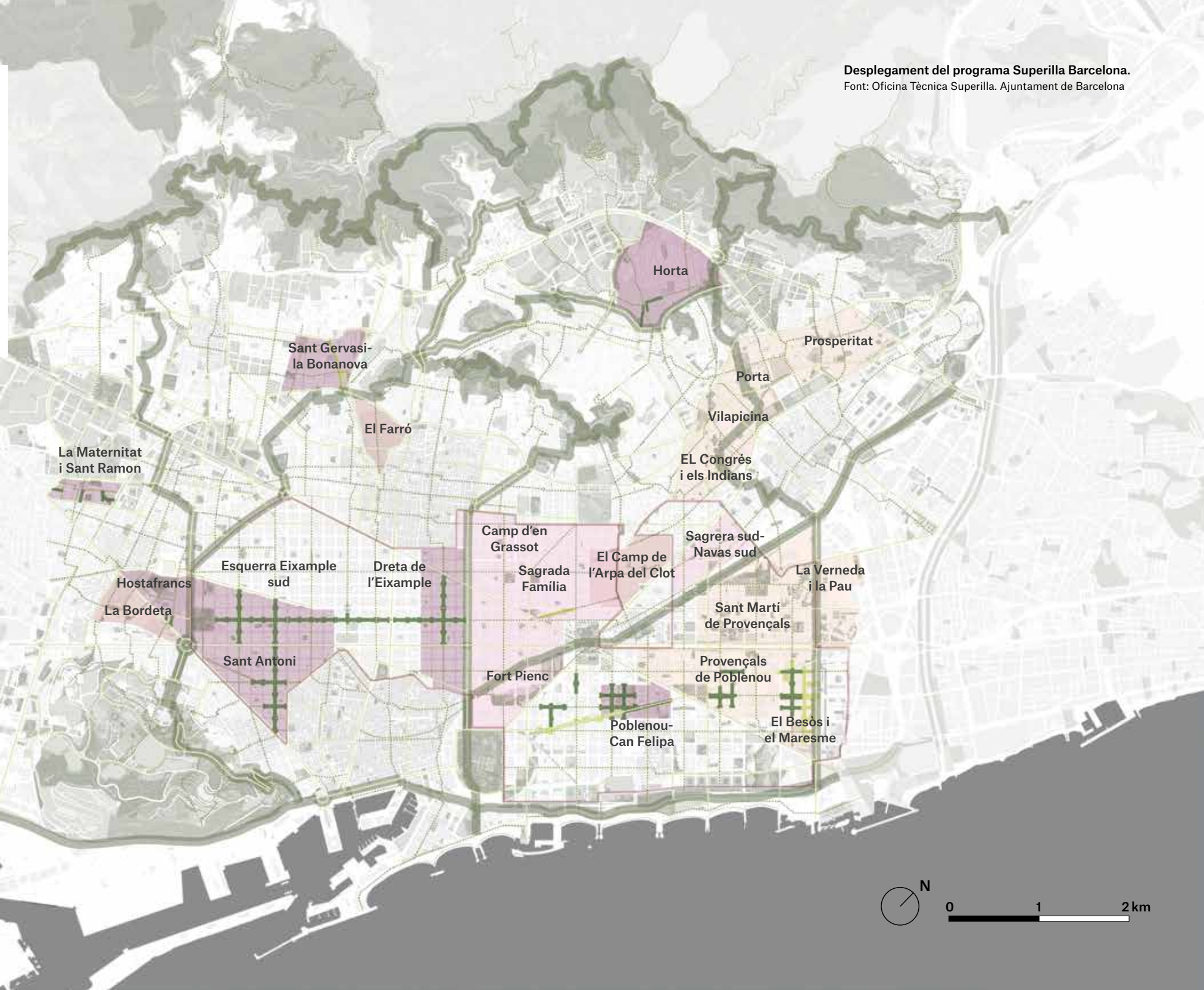


**Possibles estratègies de pacificació a les cruïlles de l'Eixample.** 1) i 2) refugis centrals ideats per Cerdà, 3) ampliació de l'espai vorera degut a l'existència de la sortida d'un edifici singular com un escola o un altre equipament, 4) pacificació d'un dels carrers que defineixen el xamfrà, mantenint un carril ben definit destinat al vehicle de pas, així com una franja de serveis; es creen quatre petites places en l'espai guanyat en cadascun dels xamfrans, 5) pacificació completa d'un eix verd on el carrer vertical no pacificat divideix en dos els espais guanyats al ciutadà i 6) gran plaça com a confluència de dos eixos verds.

Font: Barcelona Regional



- Àmbit Superilla**
- 1. Pla d'acció aprovat (amb projectes en execució/redacció)
  - 2. Pla d'acció bàsic (amb projectes en redacció)
  - 3. Pla d'acció aprovat (sense projectes en redacció)
  - 4. Pla d'acció en estudi (diagnosi)
- Àmbit trama Cerdà
- Eixos verds**
- Eixos verds executats el 2023
  - Eixos verds en projecte el 2023
- Corredors verds (Pla Natura)
- Eix verd (prioritat vianant)
  - Eix cívic (vianant segregat)





## Superilla de Sant Gervasi-la Bonanova

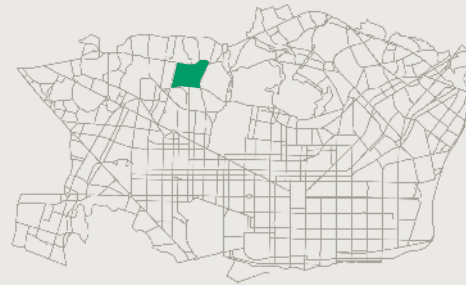
El grup impulsor de la superilla compresa entre els carrers de Balmes, Ganduixer, passeig de la Bonanova i ronda del General Mitre es va constituir el juny de 2018. Una de les problemàtiques principals de l'àmbit són dues drecceres de cotxes de pas que travessen el barri, de la ronda del General Mitre a la ronda de Dalt i per accedir a les escoles de Sarrià, al llarg del carrer de Sant Gervasi de Cassoles, en sentit nord, i de la ronda de Dalt a través del carrer de Castanyer fins al carrer de Balmes, en sentit sud, amb una mitjana de pas de 2.500 vehicles al dia cada una. Així mateix, s'ha detectat manca d'accessibilitat a les voreres, escassetat d'espai públic i de zones verdes. Per tot això, es proposa consolidar com a eixos cívics el carrer de Sant Gervasi de Cassoles i els carrers d'Arímon, Bigai-Dalmases i Sant Màrius, eliminant les drecceres de trànsit de pas d'aquests carrers veïnals. Les actuacions prioritàries, en aquest cas, són les urbanitzacions estructurants del carrer Sant Gervasi de Cassoles, i d'alguns trams dels altres tres carrers, a més dels entorns del Mercat de Sant Gervasi. El projecte també proposa altres actuacions funcionals, com ara canvis de sentit, eliminacions de girs, etcètera.

14.221 m<sup>2</sup>

Nou espai públic  
d'ús ciutadà

Inici de les obres: 2023

Superfície: 498.321 m<sup>2</sup>



Vista aèria de la biblioteca Sant Gervasi-Joan Maragall a la futura superilla de Sant Gervasi-la Bonanova.

Font: Vicente Zambrano. Ajuntament de Barcelona

## Superilles de l'Esquerra i Dreta de l'Eixample

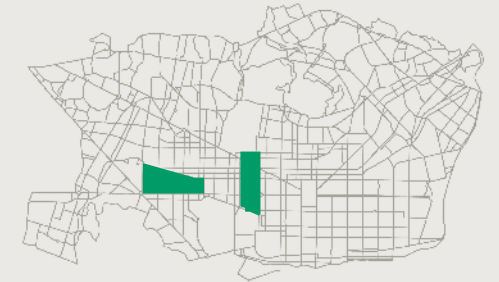
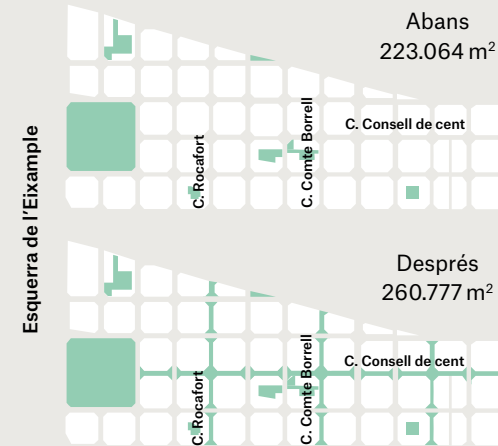
Durant el mandat de Xavier Trias ja s'havia iniciat el debat sobre les superilles a l'Eixample, amb activitats concretes de participació amb el veïnat i les entitats. Va ser el 2018, durant el primer mandat d'Ada Colau, quan es va aprovar el pla d'acció de la superilla de la Dreta de l'Eixample-Girona i de la superilla de l'Esquerra de l'Eixample - Consell de Cent. Aquests àmbits estan lligats a l'execució dels eixos verds a l'Eixample, i pel seu desenvolupament necessiten una visió més local i un treball de participació que incorpori tota l'àrea al voltant dels eixos. A l'Esquerra de l'Eixample, l'àmbit de la superilla es desenvolupa a partir dels eixos verds de Consell de Cent (horitzontal) i Rocafort i Borrell (verticals) i en les seves interseccions es generaran dues places noves (any 2023). Al seu torn, l'eix de Comte Borrell enllaça amb la part ja executada en aquest mateix carrer a la superilla de Sant Antoni. A la Dreta de l'Eixample, la superilla pivota sobre la intersecció entre l'eix verd de Consell de Cent i el del carrer de Girona, on també es generarà una plaça nova. Totes aquestes actuacions han començat el 2022 i es preveu que acabin el 2023.

77.668 m<sup>2</sup>

Nou espai públic  
d'ús ciutadà

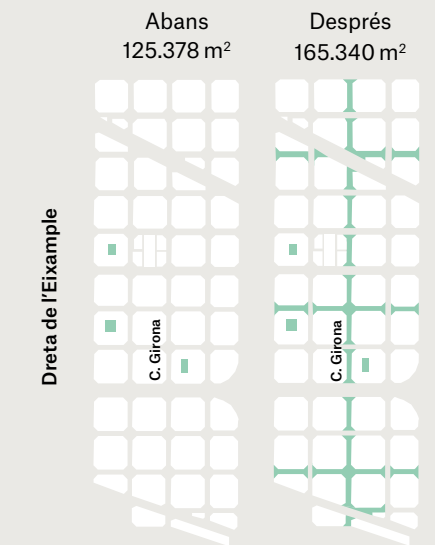
Inici de les obres: 2022

Superfície: 1.658.111 m<sup>2</sup>



Eixos verds de l'Eixample, fase 1. Pla d'acció nivell ciutat.

Font: Oficina Tècnica Superilla. Ajuntament de Barcelona





# UN NOU MODEL DE CARRER

#CONCURSA

La nova etapa Superilla Barcelona pren forma. L'Ajuntament de Barcelona comença la transformació de l'espai públic de l'Eixample amb unes actuacions prioritàries que convertiran en eixos verds els carrers del Consell de Cent, Rocafort, Comte Borrell i Girona. A més, també es crearan quatre grans places, d'uns 2.000 m<sup>2</sup> cada una, que s'ubicaran a les cruïlles entre dos eixos verds i ocuparan l'espai que fins ara estava dedicat només als vehicles.

El guanyador del concurs, conjuntament amb els tres següents classificats i la coordinació de l'Oficina Tècnica Superilla Barcelona, han treballat conjuntament per crear el document tècnic del model urbà dels eixos verds. A més, s'hi han incorporat les aportacions d'un consell assessor, format per diversos experts, i del veïnat i les entitats, en el marc d'un procés participatiu que continua en marxa.

En aquest capítol es desgranen els vectors que componen el model del carrer del segle XXI, el model d'espai públic pels nous eixos verds i places, i es mostra un tast dels projectes executius dels guanyadors i guanyadores, escollits pel jurat del concurs.



## CONCURS D'IDEES PER A LES NOVES PLACES I EIXOS

L'Ajuntament de Barcelona va engegar, al novembre de l'any 2020, el principal projecte de transformació de l'espai públic amb la implantació del concepte *superilles* a la trama Cerdà, a través de la generació de nous eixos verds i places noves a les seves cruïlles. Tot, amb l'objectiu d'aconseguir un espai públic amb més verd urbà, més respirable, amb més espai per a l'estada i una vida urbana de més qualitat.

Amb aquest enfocament sobre la taula i amb la voluntat d'obrir un debat tècnic i professional, el Govern municipal va convocar dos concursos d'idees per definir el nou model de carrer del segle XXI i dissenyar quatre eixos verds nous i quatre places noves a l'Eixample. L'objectiu dels concursos era trobar una resposta innovadora per a un nou tipus d'espai públic que prioritza realment les persones i que integrés els processos naturals, el verd i la biodiversitat, optimitzant els recursos locals, amb solucions racionals i senzilles.

Per als eixos verds, l'àmbit del concurs incloïa 35 trams de carrer situats als carrers de Rocafort, Borrell, Girona i Consell de Cent, al districte de l'Eixample. Per a les places, el concurs es va dividir en quatre lots, corresponents a cadascun dels quatre àmbits d'actuació (quatre places noves).

Des del llançament de la convocatòria es va constatar el gran interès que va suscitar el concurs, amb un èxit rotund de participació. Durant aquest procés, el jurat i els membres del Consell Assessor de la Superilla Barcelona, òrgan de reflexió, orientació, se-

guiment i avaluació del desplegament territorial del projecte Superilla Barcelona, van avaluar un total de 86 propostes.

Fruit d'aquesta anàlisi, el jurat va escollir les quatre propostes que definien millor el carrer del segle XXI. El primer classificat va ser l'encarregat de redactar el document de model d'espai públic dels eixos verds, que fixa les bases pel desenvolupament i l'execució dels futurs projectes d'eixos verds, i ho va fer treballant de manera col·laborativa amb la resta de guanyadors seleccionats pel jurat i la coordinació de l'Oficina Tècnica Superilla Barcelona. Pel que fa a les places, es van escollir els quatre equips encarregats dels projectes executius dels nous espais que naixeran als encreuaments del carrer del Consell de Cent amb els de Girona, Comte Borrell, Rocafort i Enric Granados, amb una mida d'uns 2.000 m<sup>2</sup> cadascun.

Els quatre eixos verds i les quatre places són el primer pas per estendre el model Superilla a tot el districte de l'Eixample. L'horitzó final fixa la creació de 21 eixos verds i 21 places que generaran 33,4 hectàrees d'espai per a vianants i 6,6 de verd urbà, de manera que un de cada tres carrers sigui un eix verd i que cada veí i veïna tingui un d'aquests eixos o una plaça a 200 metres de casa seva.

El carrer del segle XX. La mobilitat és la funció predominant.

El carrer del segle XXI. El carrer per a cotxes es transforma en un espai per a múltiples activitats pel ciutadà.

Font: Barcelona Regional a partir d'esquema original de l'Ajuntament de Barcelona

ABANS



DESPRÉS



PROXIMITAT.  
ÀREES D'ESTADA  
I JOC

NOVA  
INFRAESTRUCTURA  
AMBIENTAL

INNOVACIÓ I NOVA  
MATERIALITAT

PERMANÈNCIES  
I PAISATGE

ACCESSIBILITAT  
I SERVEIS



## LES PREMISSES DEL NOU CARRER

L'Eixample Cerdà representa el pla urbanístic més important de la industrialització de Barcelona, i després de molts processos de mutació, és el moment de demostrar la seva capacitat de resiliència amb la transformació del seu principal component: el carrer. Un espai que reclama el protagonisme de les persones, la natura i la sostenibilitat, els tres eixos d'actuació que vertebraran aquest nou model urbà.

Les bases del nou model d'espai públic es fonamenten en la revisió i actualització de dos factors que, tal com explicava Manuel de Solà-Morales, constitueixen la ciutat: el suport o la infraestructura, potenciant-ne el caràcter i el valor com a infraestructura ambiental, i la idea d'urbanitat, reforçant el caràcter de proximitat i enfortint els usos a l'espai públic. D'aquesta manera s'introdueix un nou tipus de carrer, un nou paisatge que també té la capacitat de generar una nova identitat urbana per a Barcelona.

Els criteris generals que han traçat les bases del concurs per a la transformació dels carrers i les places han estat els següents:

### PROXIMITAT I DRET A L'ESPAI PÚBLIC

La xarxa d'eixos verds ha de ser una xarxa on es prioritzen els recorreguts a peu, enfortint la proximitat als serveis essencials i la vida quotidiana. Es tracta d'una xarxa que enllaça espais verds, equipaments i comerços de proximitat de manera segura i amable per a les persones.

Als eixos verds, la totalitat de l'espai ha d'estar destinada als vianants i als usos ciutadans, recuperant així el dret a l'espai públic, amb espais d'estada confortables i ombrejats, espais que fomentin el joc espontani, o fins i tot s'hi puguin integrar puntualment elements o àrees específiques destinades al joc.

L'espai ha de ser inclusiu, tenir en compte la perspectiva de gènere i recollir i respondre de manera específica a les necessitats de col·lectius diversos, amb una atenció especial als col·lectius més fràgils, com són els infants i la gent gran, principals usuaris per la seva necessitat d'inclusió i socialització, o les persones amb diversitat funcional.

### VISIÓ INFRAESTRUCTURAL DEL CARRER

La xarxa d'eixos verds ha de servir d'infraestructura que aporta serveis a la ciutat i que potencia la visió ecosistèmica i la capacitat de resiliència de l'espai públic.

Respecte al cicle de l'aigua, les propostes han d'incorporar criteris que maximitzin les superfícies permeables, amb dimensions d'unitats mínimes de 15 m<sup>2</sup> per tal que siguin efectives, valorar, sempre que sigui possible, la utilització adequada de les diferents tipologies de recollida i aprofitament de les aigües superficials, garantir que el nou disseny no incrementi el risc d'inundació de la zona i implantar noves fonts per beure.

En relació amb el verd, s'ha d'incrementar al màxim la presència de verd, en proporció i qualitat, com a element estructural, seleccionar espècies adaptades i resistents, garantir a l'estiu, com a mínim el 80 % de la superfície en ombra mitjançant canòpia vegetal, entre altres criteris.

Així mateix, els eixos verds i les places també han de servir de suport per a generar energia renovable, tenint en compte la possibilitat d'ubicar estructures d'ombra que, a més, puguin generar energia.

### INNOVACIÓ I NOVA MATERIALITAT

El nou model d'espai públic requereix una reflexió sobre els materials, solucions constructives i mobiliari urbà que afavoreixin elements urbans polivalents i adaptables als nous usos. El mobiliari ha de ser inclusiu, que afavoreixi la vida quotidiana de les persones i que doni resposta a les necessitats de tots els perfils i col·lectius.

Els espais han de ser flexibles, no tenir a l'especialització i reivindicar el buit. Minimitzar el nombre de materials emprats, proposar solucions constructives racionals i senzilles, i racionalitzar també el nombre d'elements de mobiliari als necessaris, tenint en compte la seva adaptabilitat i flexibilitat, i que pugui oferir diferents serveis alhora.

Cal utilitzar solucions i materials de baix impacte ambiental, materials o elements fàcilment reciclables i de proximitat. Per això, l'Ajuntament de Barcelona, a través de BIT Habitat, acompanya aquesta premissa amb un concurs obert a empreses i professionals per crear el panot del segle XXI, una evolució del panot més sostenible que incorpori innovació en la composició, en el disseny i en la col·locació.

### EL VALOR DE LES PERMANÈNCIES I EL PAISATGE

El nou model d'espai públic es preveu respectuós amb la seva història precedent i vol fer valer els aspectes que constitueixen un llenguatge d'estil propi que compon el paisatge urbà del teixit de l'Eixample, actualitzant la seva interpretació i posant-lo al servei de les necessitats actuals.

En aquest sentit, les propostes han d'integrar els elements patrimonials o arqueològics que puguin existir, mantenir i millorar de les condicions de l'arbrat d'alineació existent i tenir en compte el llenguatge dels materials que componen el paisatge de l'Eixample i introduir-los en la reflexió.

### L'ACCESSIBILITAT DELS SERVEIS

El nou model de carrer dona el protagonisme de l'espai als vianants, al verd i als usos cívics, però també s'ha de donar resposta als requeriments necessaris per al correcte funcionament de la ciutat (pas de vehicles, serveis, etcètera).

En aquest sentit, les propostes han de garantir el pas de vehicles motoritzats amb origen o destí a l'àmbit d'actuació per accedir als aparcaments soterranis existents i per encotxar o desencotxar persones, garantir l'accés dels vehicles motoritzats dels serveis de manteniment, emergències, neteja, enllumenat, taxis, i càrregues i descàrregues de qualsevol tipus, afavorir amb el disseny la reducció de la velocitat rodada, que serà de 10 km/h màxim, garantir l'accessibilitat per a tothom, entre d'altres criteris.



## ELS FONAMENTS DEL NOU MODEL DE CARRER

El model de carrer del segle XXI s'ha dissenyat i redactat de manera conjunta pels equips guanyadors del concurs i l'Ajuntament, i s'implantarà en tots els eixos verds de la ciutat. Significa un canvi de paradigma respecte a com s'havia concebut fins ara la urbanització de l'espai públic: implica passar de carrers pensats per als cotxes a carrers pensats per a les persones, invertint del tot les prioritats i els usos.

Aquest nou concepte de carrer té els següents eixos principals:

- Foment de la vida al carrer: la ciutadania al centre.
- Innovació: disseny d'una nova infraestructura ambiental.
- Reactivació econòmica: estímul al comerç de proximitat.

La concreció d'aquests eixos es tradueix en una sèrie de fonaments i característiques bàsiques vinculats als usos, la mobilitat, el verd, l'accessibilitat, el mobiliari i l'enllumenat. Sumats, formen un eix verd que promourà l'apropiació del carrer per part de les persones, amb més vida familiar, comerç de proximitat i menys contaminació i soroll.

### VIDA AL CARRER: ÚS PRIORITARI DE LA CIUTADANIA

Els vianants tenen prioritats absoluta en qualsevol dels recorreguts possibles, tant de passeig, com d'estada, com de socialització. Els vehicles són agents convidats, ja que hi podran circular en casos excepcio-

nals, a una velocitat de 10 km/h, i sense recorreguts rectes, ja que hauran de girar a les cantonades.

### PLATAFORMA ÚNICA DE FAÇANA A FAÇANA

Els eixos verds seran de plataforma única, sense barreres ni divisions. S'elimina la diferència d'alçades actuals entre la vorera i la calçada, i es dedica tot l'espai del carrer a l'ús social, a les persones. L'asfalt desapareix i el paviment principal serà el panot, actualitzat segons els nous requeriments de resistència. Per identificar edificis patrimonials, equipaments o llocs singulars es farà servir el granet, un material noble que a Barcelona ja es fa servir a les vorades.

### EXPLOSIÓ DE VERD

Els carrers actuals dediquen tan sols un 1% de la superfície al verd. Els futurs carrers n'hi dedicaran com a mínim el 10%, amb molt més protagonisme de l'arbrat en el paisatge. Es calcula que als 21 eixos previstos en el projecte Superilla Barcelona hi haurà fins a 4.000 arbres nous, i seran lledoners, til·lers, pruneres i altres espècies. Els arbres ocuparan la part central del carrer per poder créixer més i aconseguir més frondositat.

### NOVA INFRAESTRUCTURA AMBIENTAL I SUBSOL MÉS FÈRTIL

El carrer passa a ser una infraestructura ambiental que aposta per la sostenibilitat, l'eficiència i l'autosuficiència energètica. Això s'aconseguirà passant d'un subsol compactat i impermeable vinculat al pas de vehicles, a un subsol permeable

i fèrtil que afavoreixi el creixement del verd, de l'arbrat i la gestió del cicle de l'aigua. Hi haurà més espai per a les arrels dels arbres i, per tant, més riquesa i biodiversitat. Es crearan dues noves àrees de subsol vegetal per a la plantació de verd: una d'entre 6 i 7 metres i una altra d'entre 2 i 3,5 metres. La disposició de les dues franges serà asimètrica per buscar el màxim nivell d'assolellament. D'altra banda, es passarà d'un model que no fa cap tipus de gestió de l'aigua de pluja a un model que en gestionarà el 30%. L'aigua es recollirà en les àrees vegetades, cosa que n'afavorirà la infiltració i retenció. També s'incorporaran sistemes fotovoltaics per promoure l'autosuficiència energètica dels eixos verds per a captació solar (l'energia s'utilitzarà per al consum propi del carrer: enllumenat, etc.).

### CARRERS ACCESSIBLES PER A TOTHOM

El carrer serà 100% accessible per afavorir el pas i l'estada de qualsevol col·lectiu, amb elements com ara encaminadors, botonades, semàfors, indicadors de pas, etcètera. Els passos de vianants actuals es mantindran i es crearà un nou pas de vianants central. El nou eix verd garanteix el pas i les necessitats dels serveis d'emergències, bombers, recollida d'escombraries, neteja, etcètera. A més, integrarà els contenidors necessaris a cada tram, i incorporarà el nou model de contenidor aprovat al nou contracte de neteja, que és més baix i disminueix l'impacte i les barreres visuals. Pel que fa a la càrrega i descàrrega, es permetrà a tot l'àmbit amb control horari i mitjançant l'ús d'una app.

### UN ENLLUMENAT NOU PER A UNA ATMOSFERA NOVA

Es passarà d'una il·luminació pensada per a la circulació de vehicles a una il·luminació a escala humana. Els nous fanals seran més baixos, i se situaran en llocs centrals del carrer, la qual cosa crearà una nova il·luminació que afavorirà els usos socials.

### NOU MOBILIARI PER FOMENTAR ELS USOS SOCIALS

Per fer que hi hagi més vida al carrer i hi hagi més activitats veïnals, s'incorporarà més mobiliari urbà. Es col·locaran més bancs, fonts, zones de joc i, fins i tot, taules. L'objectiu és fomentar l'ús social del carrer. S'estudiarà si és possible que part d'aquest mobiliari sigui mòbil. A més, a cada tram de carrer es crearà un espai d'estada i un espai per al joc infantil.

### FOMENT DEL COMERÇ DE PROXIMITAT

El nou model també suposarà un factor de reactivació econòmica, fomentant la vida comercial de façana a façana, gràcies a la plataforma única i a la desaparició de la barriera que suposen els carrils de circulació, alhora que es garanteix la càrrega i la descàrrega, habilitant franges horàries concretes. Estudis recents i l'experiència de la superilla de Sant Antoni demostren que la pacificació dels carrers afavoreix el passeig de la ciutadania i les compres als comerços de proximitat: l'any 2018, any d'inauguració del mercat i la superilla de Sant Antoni, l'afluència de visitants a la zona de Sant Antoni Comerç es va incrementar un 16%, i va arribar als 64 milions de visitants/any.



### TRES ESTRATS: SUBSOL, SÒL I VOL

Els tres protagonistes del nou espai urbà són les persones, la natura i la sostenibilitat. Aquests protagonistes vertebreren les estratègies, i és la recerca d'un equilibri entre totes les parts el que donarà un resultat encertat en els nous eixos verds. Fins ara, el carrer s'havia mirat amb una visió majoritàriament superficial, sense tenir gaire en compte el que passa per sota, el paisatge ocult, i per sobre, el paisatge aeri. Les necessitats del nou carrer del segle XXI passen per tenir una mirada més global, i s'ha d'entendre el carrer de manera tridimensional.

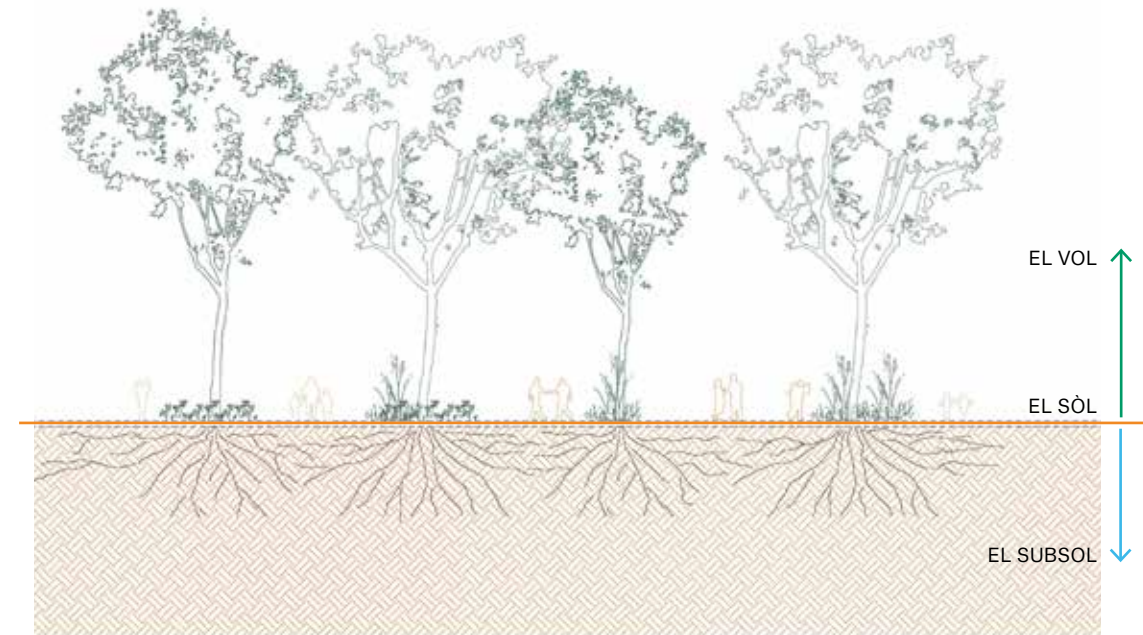
L'urbanisme hauria de tenir una mirada més transversal i incorporar un tractament ecosistèmic de la ciutat a través de l'encaix de les peces que es produeixen en cada pla. El planejament urbanístic identifica el sòl, sovint, com un suport físic dels ecosistemes, els usos urbans o l'agricultura, sense tenir en compte que aquesta interfase entre la litologia i els usos que es desenvolupen sobre seu és el primer horitzó viu, el suport al desenvolupament d'ecosistemes més o menys artificials, el principal estoc de carboni del planeta, l'ambient clau en el cicle dels nutrients que acaba generant la vida o l'espai més rellevant en la regulació del cicle de l'aigua.

De la mateixa manera, les cobertes i el vol (part aèria) esdevé també un espai clau per propiciar una millor regulació dels ambients urbans o una millor eficiència en l'ocupació de l'espai, que podria incloure més complexitat que l'actual.

Per facilitar i captar millor les estratègies concretes que es proposen en aquest model de carrer del segle XXI, s'ha decidit

agrupar-les en els tres àmbits o estrats que componen l'ecosistema urbà: subsol, sòl i vol.

El subsol serà tota la base oculta del carrer, el món oblidat que esdevé part essencial en aquesta transformació. No es veu a simple vista, però sí que en podrem apreciar els seus resultats en la superfície. Aquest estrat agrupa les bases dels futurs paviments, infraestructures diverses i les arrels d'arbres existents i nous. Per tant, contindrà els capítols d'infraestructura ambiental i del cicle de l'aigua. El principal protagonista és el sòl estructural, una nova base porosa que pot conviure amb les arrels, doncs aporta l'espai, la humitat i la ventilació que avui en dia els manca, i a més, és compatible amb la pavimentació superior i els usos del carrer. El següent estrat és el sòl, el pla horitzontal més visible sobre el qual es disposa el carrer. Hi trobarem paviments, accessibilitat i serveis i activitats (usos i mobiliari) i serà la superfície que relacioni el subsol amb el tercer àmbit, el vol. Aquest darrer estrat és el que agrupa la natura, l'energia i l'enllumenat, és a dir, tots els elements que suposen un volum que supera el pla del sòl. Si bé s'ha decidit que la natura estigui en aquest apartat, tenim clar que fa d'element vertebrador i transversal que relliga tot el conjunt. Es buscarà que hi hagi un equilibri entre els tres protagonistes, doncs en algunes solucions la balança s'inclinirà més cap a la natura o d'altres vegades serà prioritari la mirada en termes de sostenibilitat o d'usos (persones). Com s'ha explicat, es tracten de tres estrats fortament relacionats. No es pot deixar de banda cap d'ells sense perjudicar el benestar del conjunt i cal treballar-los de manera global, entenent el carrer com un espai en tres dimensions.



EL VOL	NATURA ENERGIA I ENLLUMENAT
EL SÒL	PAVIMENTS ACCESIBILITAT I SERVEIS USOS: ACTIVITAT I MOBILIARI
EL SUBSOL	INFRAESTRUCTURA AMBIENTAL CICLE DE L'AIGUA

Els diferents estrats que componen l'ecosistema urbà del nou model de carrer.

Font: Oficina Tècnica Superilla. Ajuntament de Barcelona

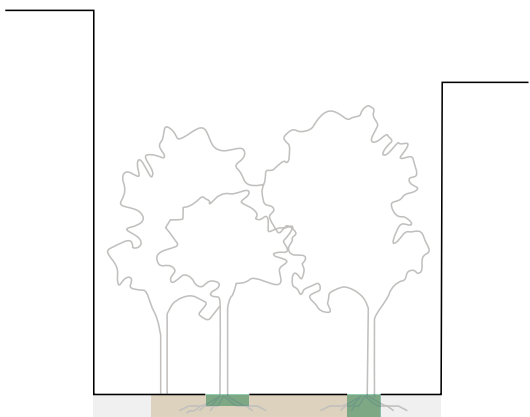


## EL SUBSOL

### INFRAESTRUCTURA AMBIENTAL

El nou model de carrer fa una especial atenció al paisatge ocult, el gran oblidat en el planejament i disseny de l'espai públic, en definitiva, la base sobre la qual es manifesta l'activitat i la natura. A les ciutats el terreny està molt compactat, inert i impermeable i els arbres tenen una quantitat i una qualitat de terra vegetal del tot insuficient.

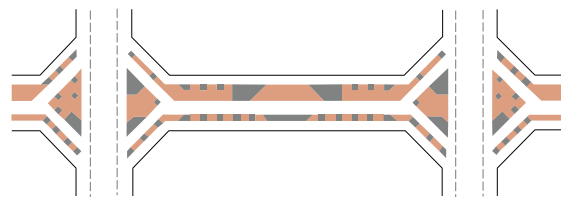
Amb l'objectiu de generar un subsol prou flexible que sigui adaptable en el temps i que accepti marge de millora en clau ambiental i aconseguir uns eixos realment verds, cal incrementar la superfície de terra vegetal i les seves qualitats. El subsol estarà format per terra vegetal, sòl estructural i franges de llosa de formigó existents. El sòl estructural, un tipus de base composta per grava i terra es maximitzarà per tal de connectar la canòpia i afavorir la infiltració, l'aeració i el cicle de l'aigua.



Secció de sòl estructural en els eixos verds mantenint la llosa existent.

Font: Oficina Tècnica Superilla. Ajuntament de Barcelona

Les àrees de plantació se situaran sobre terra vegetal o dins d'àmbits amb dispositius SUDS i, pel que fa a l'àmbit de les voreres, es preservarà la llosa existent per tal de garantir la no afectació dels serveis existents.



- 58 % sòl existent a mantenir
- 30 % sòl estructural
- 12 % terra vegetal

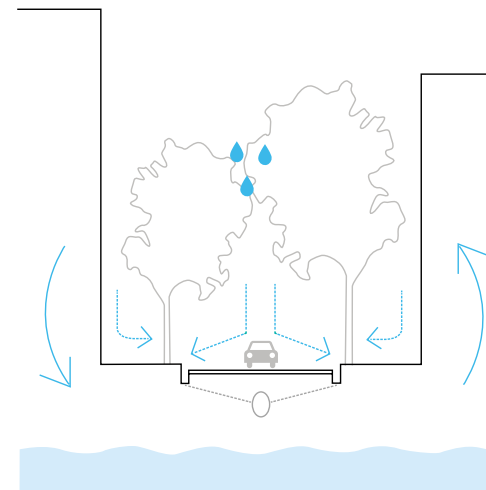
### CICLE DE L'AIGUA

Aquest nou subsol ha de permetre la infiltració d'aigua de pluja, per tal de recarregar l'aqüífer i tancar el cicle de l'aigua. D'aquesta manera es pot restablir l'equilibri natural i afavorir la sostenibilitat d'aquest element tan preuat, doncs es podrà regar amb aigua freàtica sense esgotar-ne els recursos. S'aposta per l'aplicació de criteris de drenatge sostenible, perquè la transformació de l'Eixample comporti una millora en la gestió sostenible de l'aigua. Aquesta nova infraestructura ha de reconèixer la trama urbana existent. Les aigües que baixen pels carrers verticals s'intercepten en els cruïlles amb els eixos horitzontals.

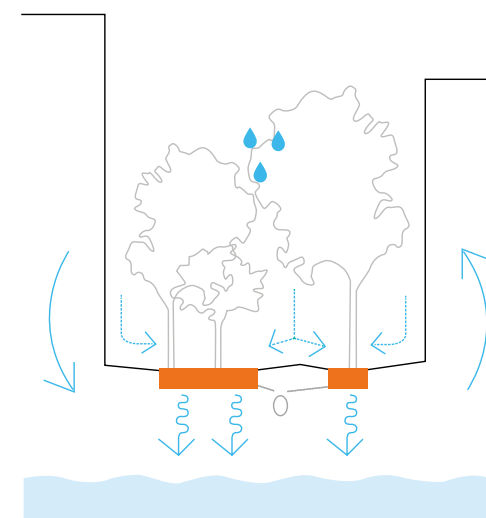
Diagrama del subsol a l'eix verd, amb dos nous àmbits de sòl estructural i terra vegetal.

Font: Oficina Tècnica Superilla. Ajuntament de Barcelona

### ABANS



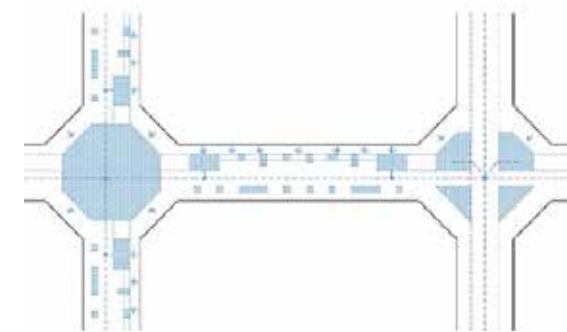
### DESPRÉS



Secció del cicle de l'aigua en un carrer tipus de l'Eixample actual i en un eix verd.

Font: Oficina Tècnica Superilla. Ajuntament de Barcelona

Hi haurà àrees vegetades dissenyades com a dispositius SUDS (sistema urbà de drenatge sostenible), majoritàriament a les cruïlles i places, on hi ha més espai per ubicar-les. Aquests dispositius són sistemes de drenatge alternatius al drenatge convencional, que permeten reproduir en l'àmbit urbà el comportament natural de l'aigua d'escolament, la qual cosa possibilita laminar, filtrar i infiltrar l'aigua de pluja en el terreny. Aquests dispositius ja s'han implementat en diferents projectes de Barcelona, com per exemple al carrer de Cristóbal de Moura.



També es vol garantir que la infraestructura de drenatge sostenible gestioni inicialment els escorrentius de la màxima superfície i que els excedents es deriven a la xarxa de clavegueram. Així es disminueix el cabal que ha d'assumir la xarxa actual, avui en dia molt congestionada, per contribuir a l'eficiència de la infraestructura. Abans de tot, caldrà estudiar quines solucions són viables en funció de la capacitat de permeabilitat del sòl de cada tram.

Sistemes urbans de drenatge sostenible (SUDS) dels eixos verds a les places i les vies bàsiques.

Font: Oficina Tècnica Superilla. Ajuntament de Barcelona



## EL SÒL

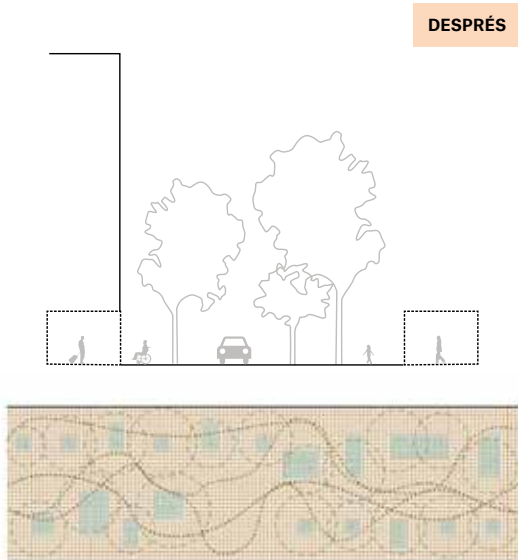
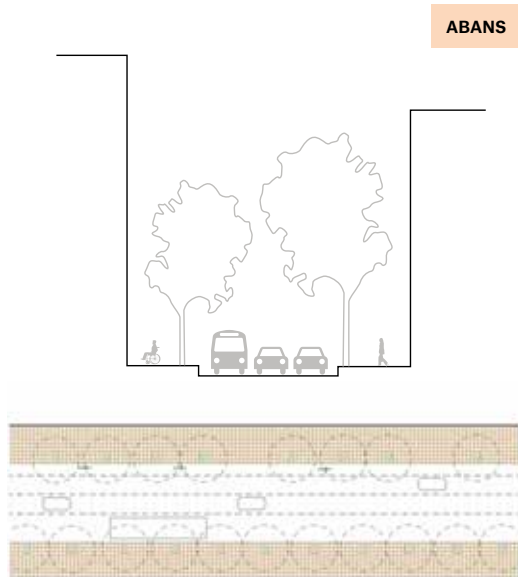
### PAVIMENTS

L'objectiu del nou model de carrer és un canvi de paradigma en la manera de caminar, partint de la base de la plataforma única on el paviment no delimiti tres franques de circulació, una de rodada al centre i dues per a vianants, sinó que potencii la transversalitat del carrer i en desdibuixi els límits. Aquest nou paviment anirà de façana a façana, i exemplificarà una nova manera d'entendre el carrer. Es fugir de la continuïtat que dona la massa per dissenyar un pla horitzontal format per peces, amb la possibilitat de permetre el drenatge, garantint en tot moment l'accessibilitat universal.

S'aposta per la desaparició de l'asfalt i es busca la reinterpretació de la materialitat de l'Eixample, el panot i la pedra, amb l'objectiu de fer les llambordes més sostenibles, mantenint el disseny tradicional. Els prototips escollits fruit del concurs del panot del segle XXI es provaran durant un any als eixos verds i, passat aquest temps, es decidirà finalment el disseny que s'implantarà. El model guanyador serà de llicència oberta a Barcelona, un disseny públic patrimoni de la ciutat.

També es proposa la presència de catifes amb un altre tipus de paviment, preferiblement pedra, en llocs puntuals on l'emplaçament demani una especial consideració: equipaments o edificis patrimonials, accessos a interiors d'illa, passatges, etcètera.

El nou model de carrer afavoreix les connexions transversals al llarg de tot l'eix garantint com a mínim tres passos transversals que connectin els espais propers a les façanes



Del carrer jerarquitzat en carrils a la plataforma única d'accessibilitat universal dels eixos verds.

Font: Oficina Tècnica Superilla. Ajuntament de Barcelona

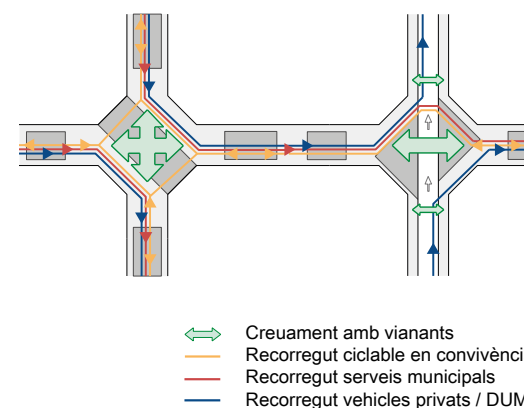
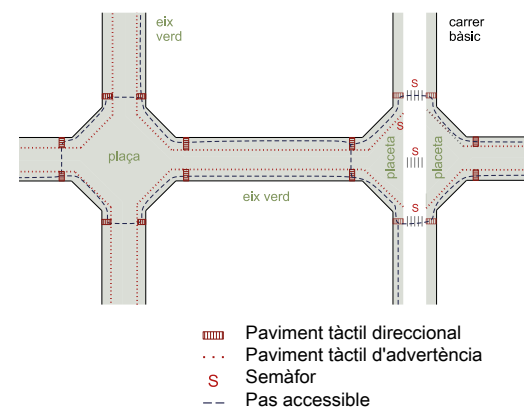
nes amb el centre. En tots els casos, la transició entre paviment accessible i zona verda trepitjable o paviment accessible i zona apta per al trànsit rodat ha de preveure la correcta senyalització amb paviment tàctic per a invidents seguint la normativa vigent.

### ACCESSIBILITAT I SERVEIS

Tota la via d'eix verd és de prioritat per als vianants, un espai inclusiu sense diferenciació de calçada, garantint l'accessibilitat universal de tots els vianants. Les circulacions a peu s'inverteixen, potenciant el passeig i la continuïtat al llarg de cada eix. Es permet l'accés de trànsit rodat, amb un únic carril, tot i que no tindran els mateixos privilegis que fins ara. Els cotxes seran agents convidats, i hauran de circular a baixa velocitat. Sempre es garanteix l'entrada dels veïns que vulguin accedir als seus guals, i es manté la mobilitat essencial (serveis, bombers, sanitaris i mercaderies). També hi haurà zones per a càrrega i descàrrega amb control horari.

Els passos de vianants existents als encreuaments amb les vies bàsiques es mantenen per no perjudicar l'orientació actual de tots els vianants. A més, es defineix un nou pas central a l'encreuament amb les vies bàsiques. El nou eix verd ha de tenir en compte les necessitats dels serveis i fer possible la seva actuació: emergències, bombers, recollida d'escombraries, neteja. Es garantirà un espai central, anomenat àrea de convivència, amb una amplada mínima de 5,20 metres.

El disseny de l'eix verd també integra els contenidors necessaris dins de cada tram. Les bateries de contenidors a considerar



en el disseny de l'eix és de 4+2 per a cada tram. Això vol dir un contenidor groc, verd, blau, orgànic i dos de rebuig. També s'incorpora un nou disseny de contenidors, aprovat a la darrera contracta de neteja, amb una alçada menor per disminuir l'impacte i les barreres visuals.

Les zones de càrrega i descàrrega hauran d'estar en llocs d'ús compartit multi-

Diagrama d'accessibilitat en un eix verd, amb paviments tàctils direccionals i d'advertència.

Font: Oficina Tècnica Superilla. Ajuntament de Barcelona

Funcionament general de la mobilitat en un eix verd.

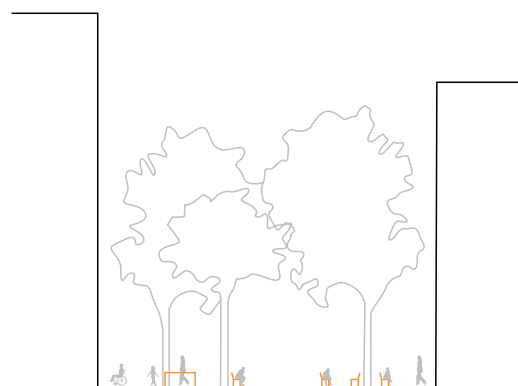
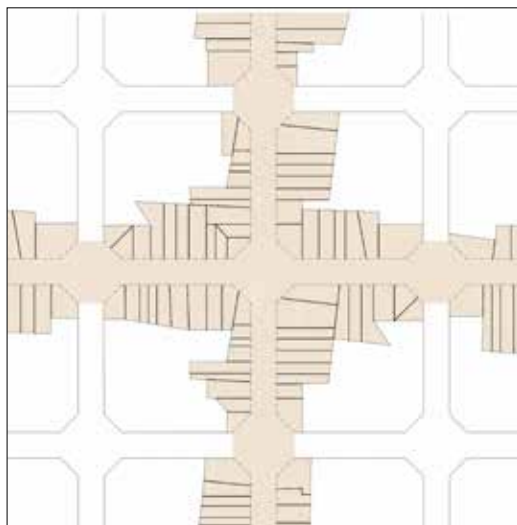
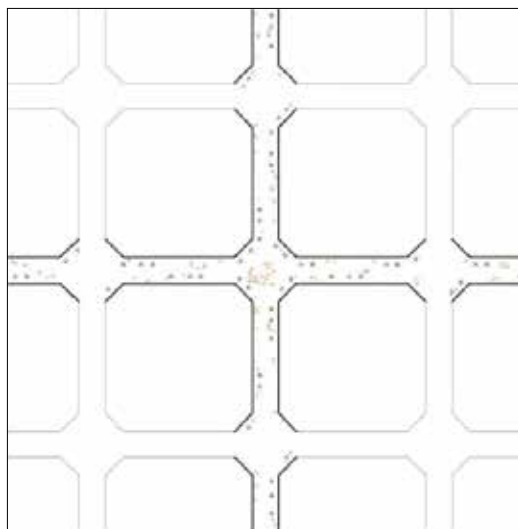
Font: Oficina Tècnica Superilla. Ajuntament de Barcelona



funcional, és a dir, es permetrà aquest servei al llarg de tot el carrer, amb flexibilitat de punt de parada però amb finestres horàries concretes. També hi haurà la possibilitat de fer una aturada de dos minuts per recollir un paquet o desencotxar per a tots els usuaris.

#### USOS: ACTIVITAT I MOBILIARI

Amb la intenció d'atorgar més domesticitat al carrer, es promouen noves relacions en l'àmbit urbà a cavall entre la vida pública i la privada. En aquest nou model de carrer, s'ofereix la possibilitat de contemplació i socialització als habitants, tot dotant-se de nous espais de relació i manifestació de la quotidianitat. L'apropiació ciutadana d'aquests espais, promourà la cura i la responsabilitat cívica. Es vol tenir



El nou model de carrer fomenta la relació entre l'espai públic i les plantes baixes.

Font: Oficina Tècnica Superilla. Ajuntament de Barcelona

Diagrama de mobiliari als eixos verds. Secció amb diverses tipologies de mobiliari als trams i cruïlles.

Font: Oficina Tècnica Superilla. Ajuntament de Barcelona

obert el ventall de possibles noves tipologies d'usos, alguns de proposats per la participació ciutadana o d'altres que apareguin de manera espontània, per així expandir els límits del joc i de l'estada. D'aquesta manera, es faran compatibles els futurs nous usos amb els actuals.

S'incorporarà una nova mirada en l'exercici projectual, amb l'horitzó posat a facilitar l'autonomia dels infants, donant valor a l'espai de joc en l'espai públic, per a totes les edats i condicions, amb una actitud activa en la configuració d'aquests espais. La perspectiva de gènere s'incorpora en la lectura de l'espai lúdic.

En relació amb el mobiliari urbà, en pro de beneficiar la vida quotidiana de les persones i sense perdre de vista la voluntat d'incrementar el caràcter social dels eixos verds, s'aborda la implantació del mobiliari amb una estratègia dual: la ubicació de zones d'estada i de joc fixes i la integració d'una nova modalitat de mobiliari: les cadires mòbils. Gràcies a la desjerarquització del carrer, aquesta nova tipologia de mobiliari incitarà l'empoderament de l'espai públic per part de la ciutadania, situant les cadires segons el seu criteri i necessitat. S'aposta pel mobiliari urbà de fusta, còmode i ergonòmic. Aquest mobiliari, format per bancs i cadires, també inclourà taules intercalades com a element integrador. En definitiva, un mobiliari que protegeix les tasques de cura, afavoreix el descans i promou el lleure de la gent al carrer.

## EL VOL

### ARBRAT

La societat i el planeta demanen que les ciutats responguin a l'emergència climàtica. La vegetació té la capacitat de reduir l'efecte illa de calor amb la generació d'ombres i l'evapotranspiració, a més de mitigar el canvi climàtic amb la reducció del carboni. Es vol aconseguir la naturalització de la trama urbana, amb una diversificació d'espècies per afavorir l'estratificació de la vegetació en pro de la biodiversitat i per aportar variabilitat al llarg de l'any, evidenciant els cicles de la natura, amb la complexitat del patrimoni vegetal que ja té la trama de l'Eixample. Aquesta clara millora de la vegetació repercutirà en el paisatge urbà, avui gris i dur, fent-lo més atractiu i

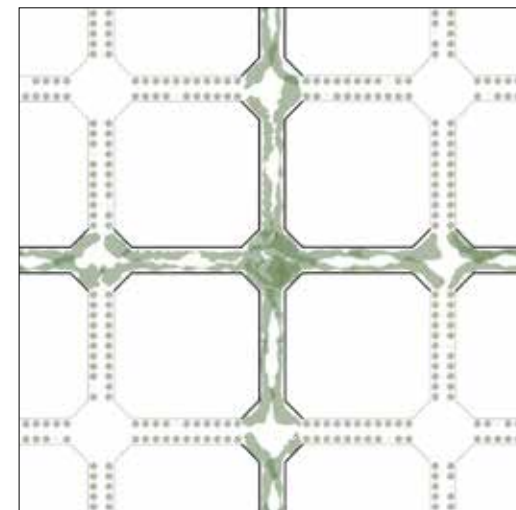
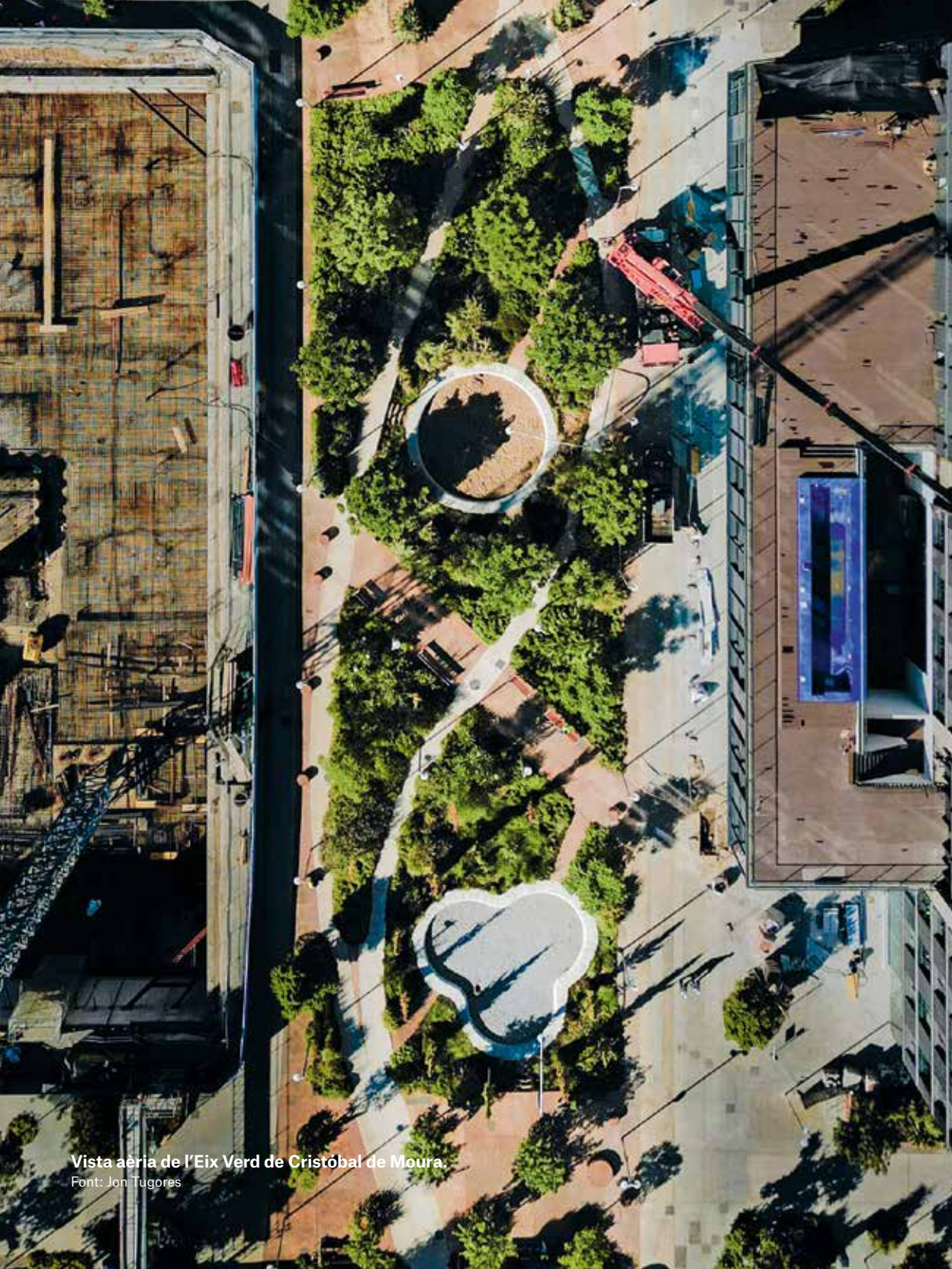


Diagrama de la natura als eixos verds.

Font: Oficina Tècnica Superilla. Ajuntament de Barcelona

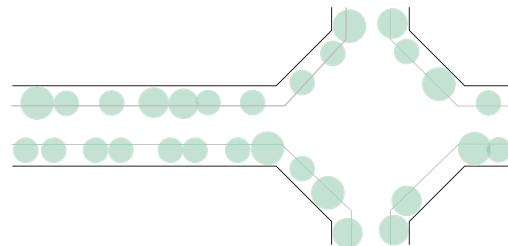
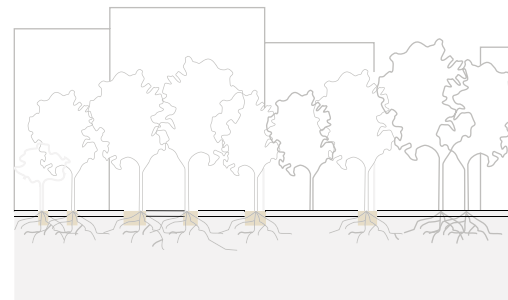




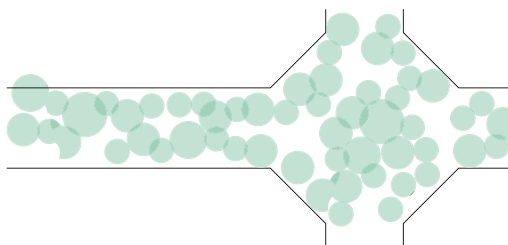
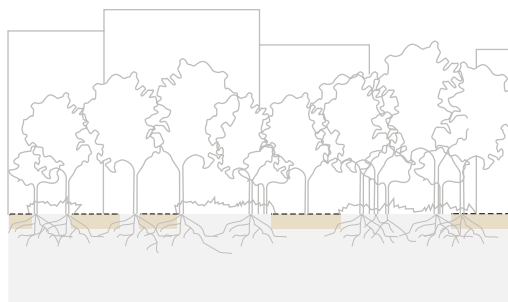
Vista aèria de l'Eix Verd de Cristóbal de Moura.

Font: Jon Tugores

## ABANS



## DESPRÉS



La naturalització dels carrers i composició del subsol en un carrer típic, actual i a l'eix verd.

Font: Oficina Tècnica Superilla. Ajuntament de Barcelona

bell, i aportant salut als ciutadans. En definitiva, contribuir a la millora ecològica, social i ambiental del territori.

Es plantarà en una primera àrea flexible de plantació, entre uns 2 i 5,8 metres d'amplada, i que estarà en una posició asimètrica dins la secció transversal del carrer per buscar la màxima insolació. En els carrers horitzontals, aquest àmbit serà al costat muntanya o solana, en els carrers verticals se situarà al costat est. S'acceptarà que, en alguns trams on no es pugui plantar en el costat indicat, pugui invertir-se la franja. La segona àrea de plantació serà inferior, reforçant l'asimetria del carrer, i estarà compresa entre els 2 i els 4 metres d'amplada.

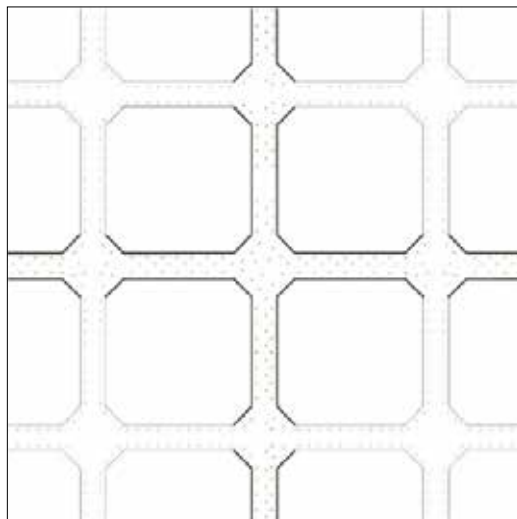
També es treballarà en pro de l'estratificació de la vegetació. S'haurà d'evidenciar l'estacionalitat i potenciar espècies que canvien en coloració, estructura i floració al llarg de l'any. Es buscaran floracions esgronades i una paleta àmplia de colors. Tot i que es prioritzarà plantar la vegetació arbustiva i herbàcia en una situació més propera a les cruïlles, excepcionalment i amb una anàlisi de l'asolellament i dels usos més acurat, es podran detectar punts dins de l'eix que permetin la plantació d'estrat més alt.

Als escocells s'inclourà estrat vivaç i herbaci. Se sembraran amb llavors de plantes anuals o vivaces, estratègia que afavoreix el drenatge i la infiltració de l'aigua, dissuadeix el vianant de trepitjar-los, la qual cosa evita la compactació del terra, i poden servir de refugi per a pol·linitzadors i invertebrats.

Les cruïlles i places seran els espais d'oportunitat per fer esclatar la presència de la vegetació. Seran espais d'identitat dels



eixos, amb més densitat de verd i reconeixibles per la selecció d'espècies icòniques. Es prioritzarà plantar en el costat més assolellat, que és el nord als eixos horitzontals i l'est als verticals, conclusió reforçada per l'estudi d'ombres de l'Eixample.



### ENLLUMENAT

La il·luminació d'aquest nou model d'espai públic ha de reflectir que el protagonista va a peu, i allunyar-se dels elements pensats per a l'espai viari. D'aquesta manera, es minimitzen els nivells lumínics actuals i es baixa l'alçada dels llumeners, sempre dins del marc normatiu vigent, per adaptar-les al confort de les persones. L'objectiu és aconseguir una il·luminació més propera que acompanyi l'ambient que crearà la gran canòpia. Es proposa una il·

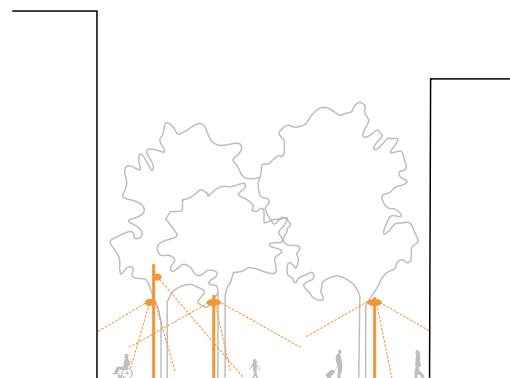


Diagrama d'enllumenat als eixos verds i secció amb il·luminació per fanals de baixa alçada.

Font: Ajuntament de Barcelona

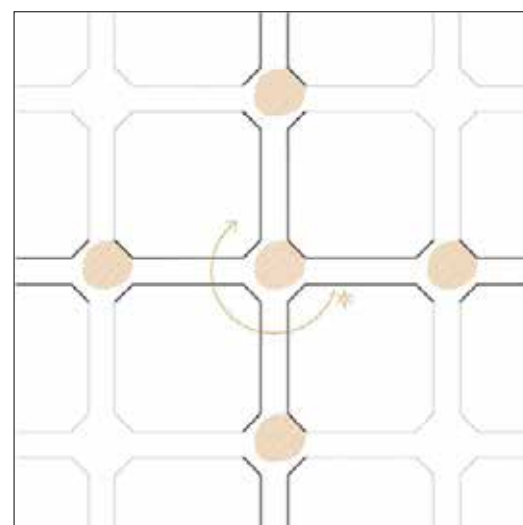


Diagrama de l'àmbit de captació solar als eixos verds.

Font: Oficina Tècnica Superilla. Ajuntament de Barcelona

luminació que trenqui les alineacions habituals als carrers de l'Eixample, que generi un joc al portell i potenciï la il·luminació a les franges vegetades amb doble alineació. Aquesta tipologia d'il·luminació té la flexibilitat suficient per acomodar-se a les diferents situacions que es presentin, complint els criteris de mobilitat i seguretat, i tenint en compte el manteniment derivat del seu ús. L'enllumenat haurà d'optimitzar-se per afavorir l'estalvi energètic.

### ENERGIA

La generació d'energia a l'espai públic és una de les accions que formen part de l'estratègia per aconseguir que Barcelona tingui un model energètic basat en l'eficiència i la generació renovable i local. Per als propers anys, hi ha l'objectiu de doblar la capacitat productora d'energia renovable a la ciutat i, per a fer-ho possible, es necessita utilitzar tant l'espai públic com els edificis municipals.

A les places i eixos verds s'aposta per l'energia solar i convertir els captadors solars fotovoltaics en un element arquitectònic quotidià. Aquestes plaques capten i acumulen energia que es trasllada instantàniament en consumidors municipals de l'entorn. S'ha d'estudiar quina és la millor posició d'aquests elements, sense comprometre la presència de la vegetació, ja que ambdós busquen el millor assolellament. Es prioritzarà la ubicació de captadors solars fotovoltaics als xamfrans sud, especialment a les places.

Tot i disposar de solucions convencionals de generació d'energia com ara les pèrgoles fotovoltaïques, caldrà explorar

altres solucions com, per exemple, implementar generació en parets mitgeres, tòtems, marquesines i qualsevol altre element urbà.

### EINES URBANÍSTIQUES

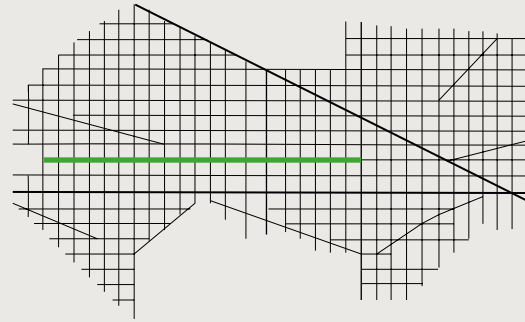
El programa Superilla Barcelona s'afronta des d'una perspectiva transversal i integral, i s'acompanya de dues eines que van més enllà de la reurbanització de l'espai. D'una banda, en general, allà on s'implanten superilles, s'acompanya d'un pla d'usos que regula els usos de les plantes baixes, i que té per objectiu vetllar per la pluralitat d'usos que caracteritzen la ciutat mixta i protegir el comerç i serveis de proximitat.

L'altra eina que acompanya el programa és una bateria d'indicadors de seguiment. Indicadors que tenen per objectiu mesurar efectes directes de les actuacions, com l'increment de l'espai dedicat al vianant, el verd i les superfícies drenants, i a la vegada, els efectes derivats previstos com ara la millora ambiental. Però també poder seguir i controlar altres efectes no desitjats com un possible augment de preus o un canvi d'usos. Aquesta bateria d'indicadors es concep com una avaluació continuada, que serveix per comprovar que s'assoleixen els objectius plantejats, i alhora anar millorant i polint aspectes d'implantació.

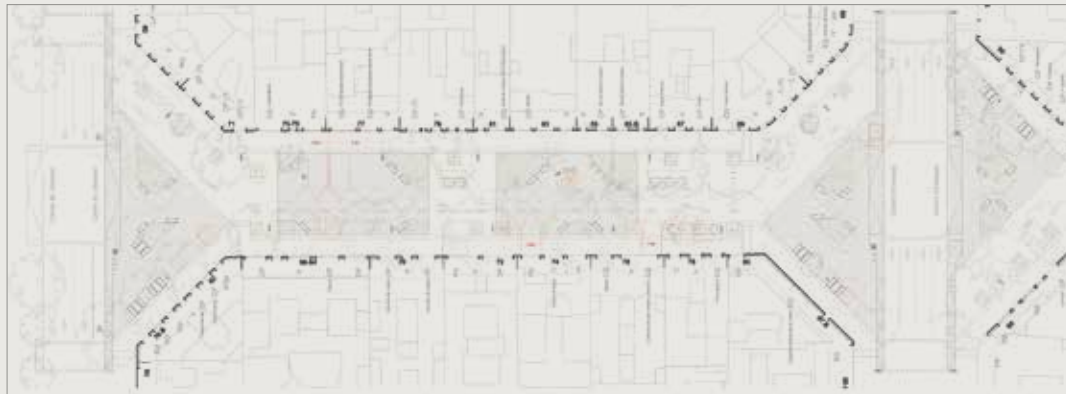


## Eix Consell de Cent

UTE b67 Palomeras Arquitectes, SLP +  
Cierto Estudio, SCCLP



	Estat inicial	Projecte executiu	Increment
Espai d'ús exclusiu per a vianants	26.224 m <sup>2</sup>	39.312 m <sup>2</sup>	13.088 m <sup>2</sup>
Espai per a vianants compartit amb vehicles	0 m <sup>2</sup>	10.064 m <sup>2</sup>	10.064 m <sup>2</sup>
Espai verd	768 m <sup>2</sup>	6.067 m <sup>2</sup>	5.299 m <sup>2</sup>
Arbres	605 u	854 u	249 u



Planta i secció del projecte executiu de l'eix verd  
Consell de Cent, entre el carrer de Vilamarí  
i el carrer d'Entença.

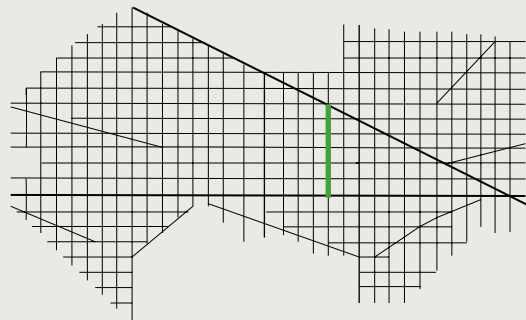


Recreació del futur eix verd i plaça del carrer  
Consell de Cent.



## Eix Girona

UTE Esteyco-Cáceres Arquitectura +  
Estudi Martí Franch Arquitectura del  
Paisatge + Nablabn Studio



	Estat inicial	Projecte executiu	Increment
Espai d'ús exclusiu per a vianants	7.353 m <sup>2</sup>	11.360 m <sup>2</sup>	4.007 m <sup>2</sup>
Espai per a vianants compartit amb vehicles	0 m <sup>2</sup>	3.480 m <sup>2</sup>	3.480 m <sup>2</sup>
Espai verd	167 m <sup>2</sup>	1.642 m <sup>2</sup>	1.475 m <sup>2</sup>
Arbres	152 u	213 u	61 u



Recreació del carrer de Girona.

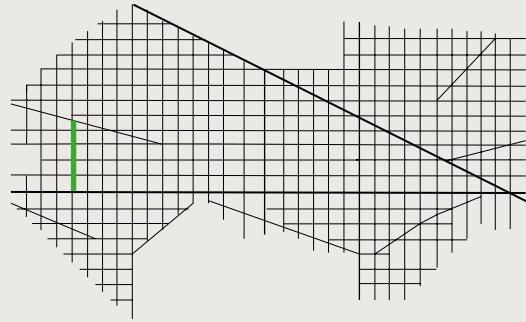


Planta i secció del projecte executiu de l'eix verd Girona, entre l'avinguda Diagonal i el carrer d'Aragó.



## Eix Rocafort

UTE Fabric Office, SCCLP. + González Cavia  
y Cabrera Arquitectura Urbanismo y Paisaje, SLP



	Estat inicial	Projecte executiu	Increment
Espai d'ús exclusiu per a vianants	5.930 m <sup>2</sup>	8.291 m <sup>2</sup>	2.361 m <sup>2</sup>
Espai per a vianants compartit amb vehicles	0 m <sup>2</sup>	3.151 m <sup>2</sup>	3.151 m <sup>2</sup>
Espai verd	139 m <sup>2</sup>	1.540 m <sup>2</sup>	1.401 m <sup>2</sup>
Arbres	121 u	172 u	52 u



Planta i secció del projecte executiu  
de l'eix verd Rocafort, entre l'avinguda  
de Roma i el carrer d'Aragó.

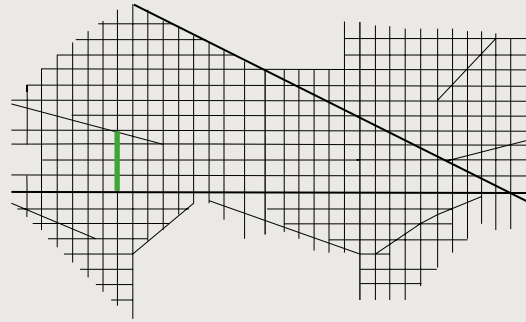


Recreació del futur eix verd i plaça del carrer Rocafort.



## Eix Comte Borrell

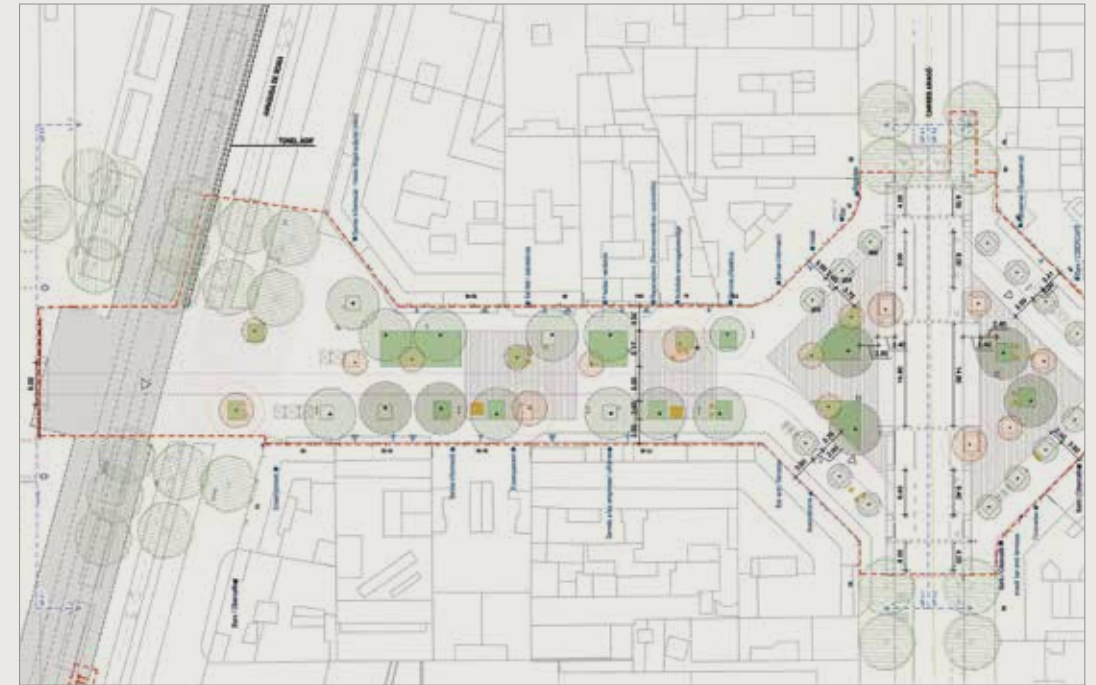
UTE GPO Ingeniería y Arquitectura, SLU +  
AGENCE TER, SARL + Ana Coello de Llobet, SLP



	Estat inicial	Projecte executiu	Increment
Espai d'ús exclusiu per a vianants	7.909 m <sup>2</sup>	8.774 m <sup>2</sup>	865 m <sup>2</sup>
Espai per a vianants compartit amb vehicles	0 m <sup>2</sup>	1.303 m <sup>2</sup>	1.303 m <sup>2</sup>
Espai verd	503 m <sup>2</sup>	1.244 m <sup>2</sup>	741 m <sup>2</sup>
Arbres	98 u	169 u	71 u

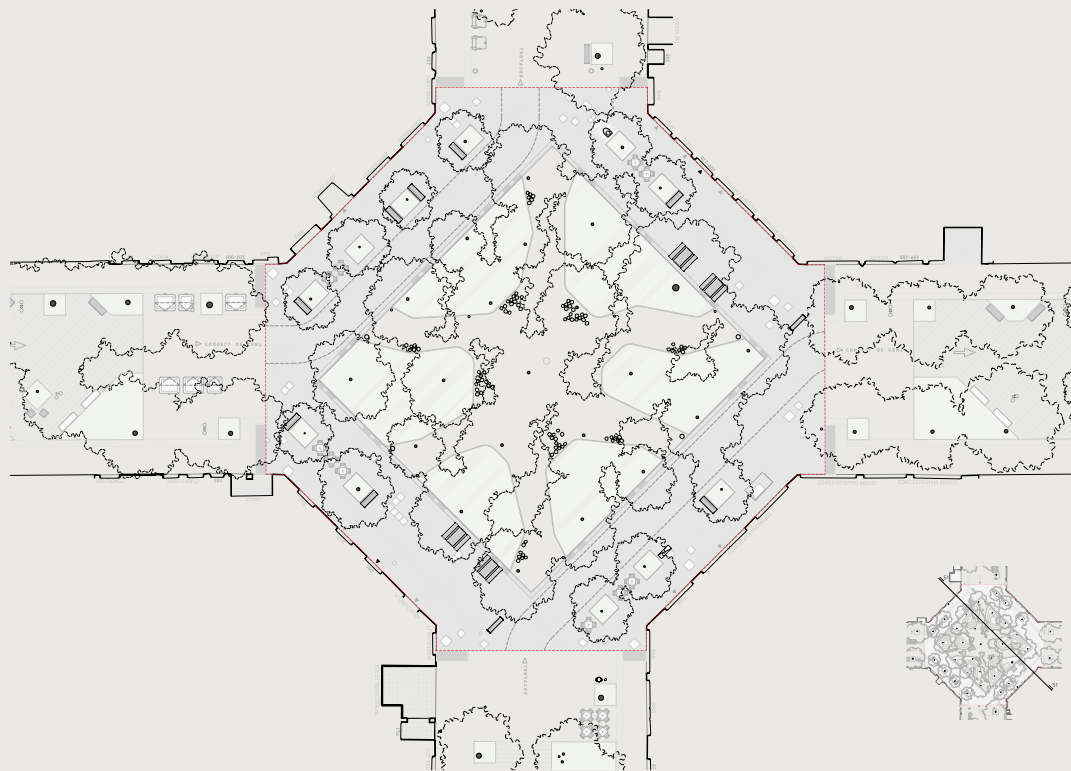


Recreació del futur eix verd Comte Borrell.



Planta i secció del projecte executiu de l'eix verd Comte Borrell, entre l'avinguda de Roma i el carrer d'Aragó.





### Plaça de Consell de Cent / Rocafort

Estudi 08014. Arquitectura, ciutat, territori, SCPP



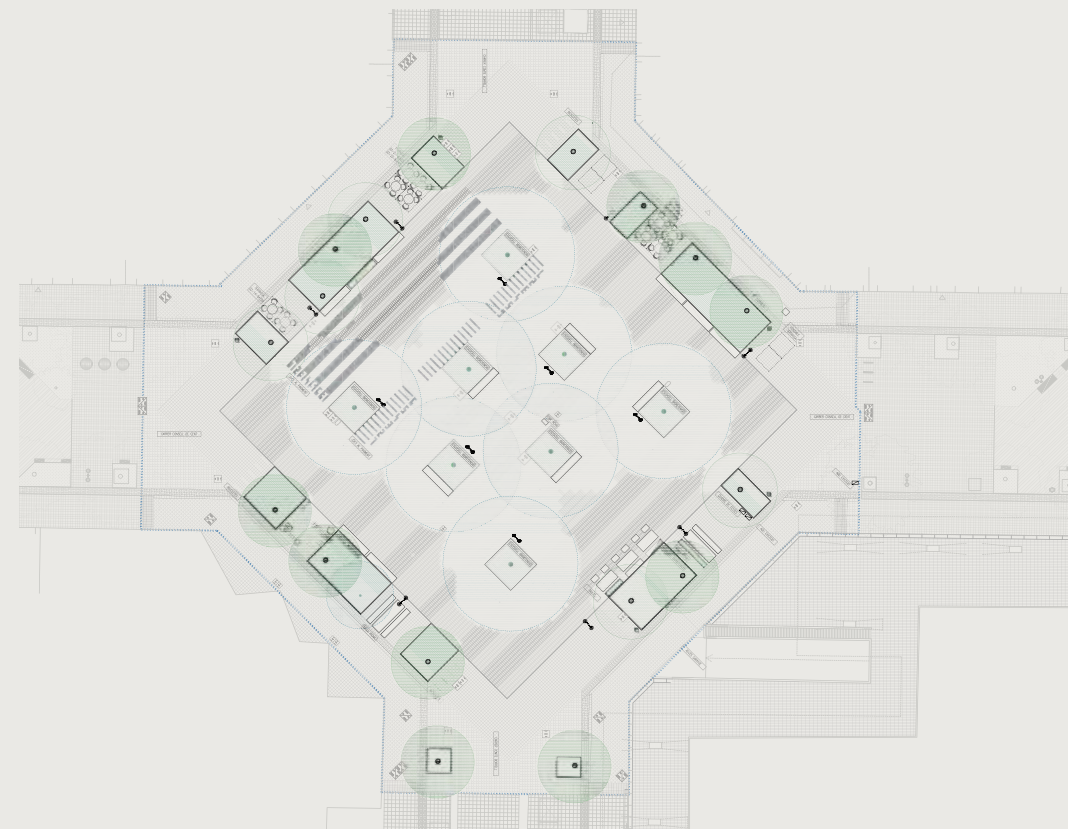
Planta i secció del projecte executiu de la nova plaça.



Recreació de la nova plaça situada a l'encreuament dels eixos verds Consell de Cent-Rocafort.

### Plaça Consell de Cent / Comte Borrell

UTE Clara Solà-Morales + Albert Casas Álvarez +  
Frederic Villagrasa Álvarez



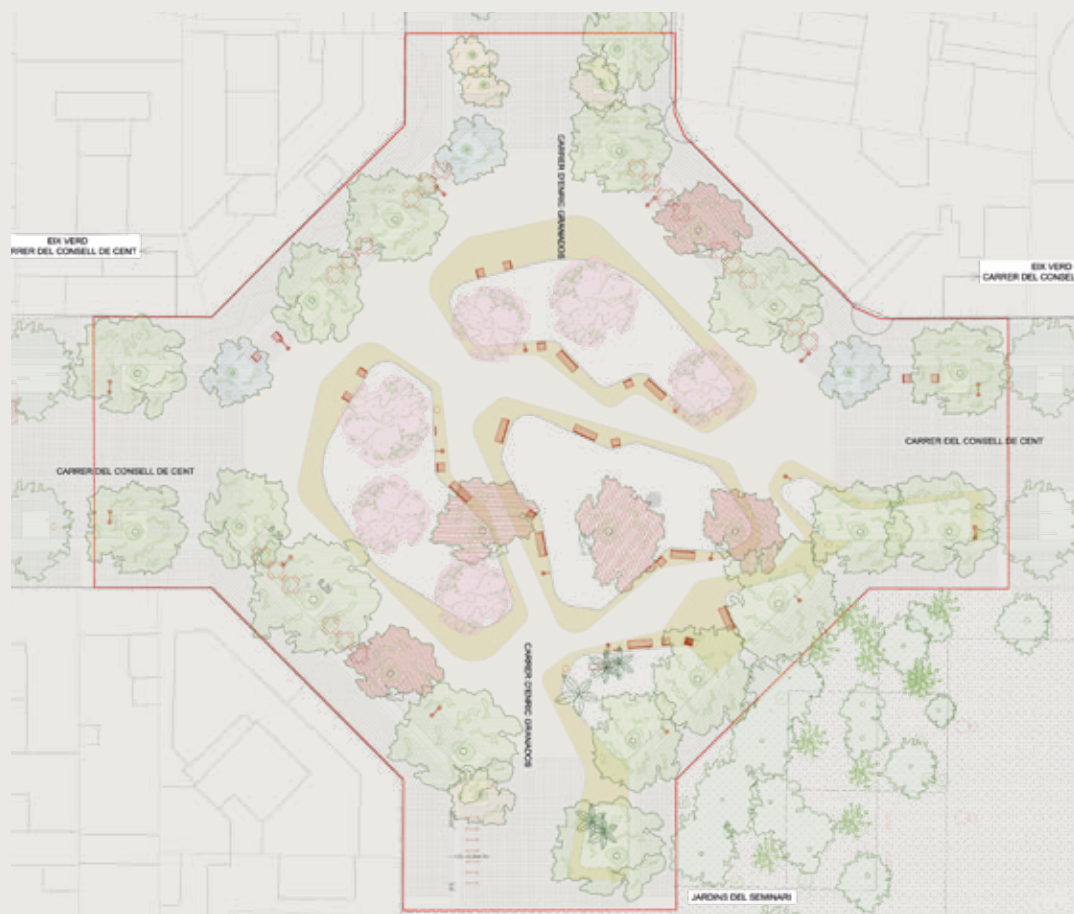
Secció i planta del projecte executiu de la nova plaça.

Recreació de la nova plaça situada a l'encreuament dels eixos verds Consell de Cent-Comte Borrell.



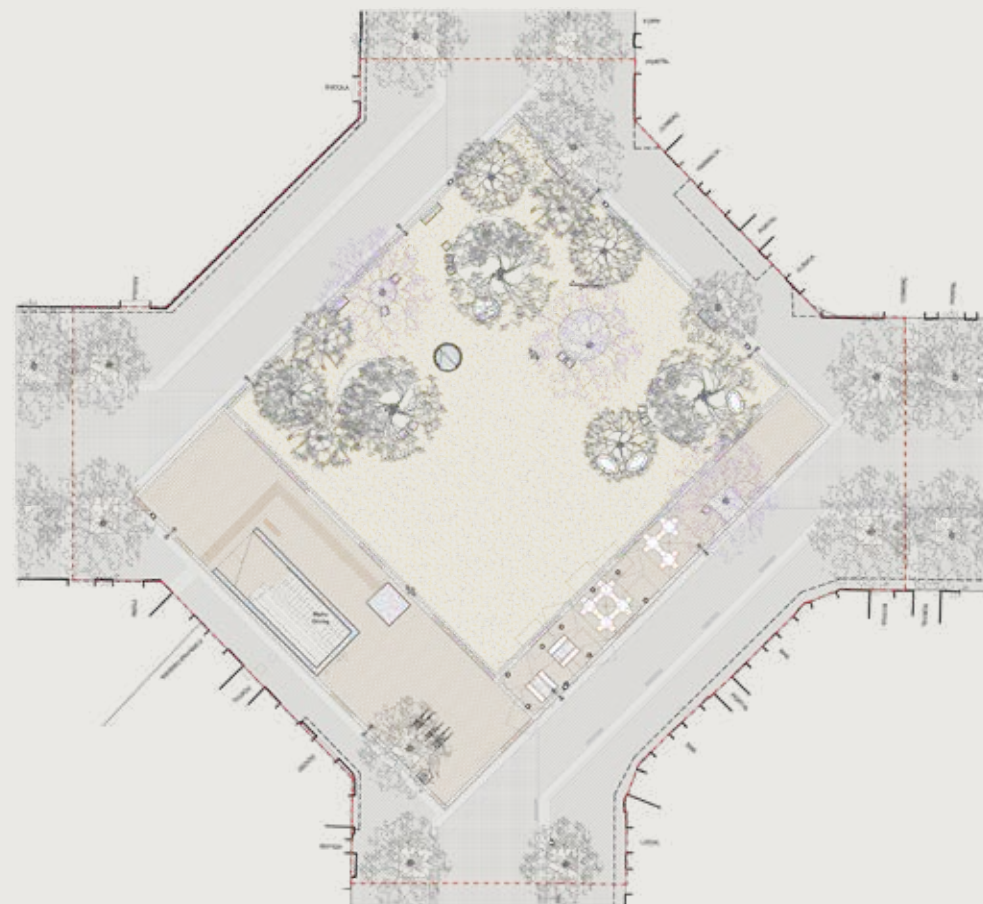
## Plaça Consell de Cent / Enric Granados

UTE GPO Ingeniería y Arquitectura, SLU +  
LAND LAB, laboratorio de paisajes, SL



Secció i planta del projecte executiu de la nova plaça.

Recreació de la nova plaça situada a l'encreuament dels eixos verds Consell de Cent-Enric Granados.



## Plaça de Consell de Cent / Girona

UTE Under Project Lab, SCP + BOPBA Arquitectura,  
SLP



Planta i secció del projecte executiu de la nova plaça.

Recreació de la nova plaça situada a l'encreuament dels eixos verds Consell de Cent-Girona.



# COPRODUCCIÓ DE POLÍTIQUES URBANES

#COL·LABORA

La riquesa, diversitat i força dels moviments socials sempre ha tingut un paper important a Barcelona. En especial, el moviment veïnal forjat als anys seixanta del segle XX, en diferents barris de Barcelona, va impulsar grans canvis en qüestions urbanes, socials i culturals.

La força motriu de l'acció veïnal esdevé un eix vehicular essencial per aprofundir en les bases democràtiques de la ciutat, construir les polítiques dels districtes, posar sobre la taula les principals disfuncions urbanes i socials i formular propostes per revertir-les. El nou model de ciutat posa el ciutadà al centre i també ho fa a l'hora de comptar amb la seva participació per definir-lo: actualment ja no es plantegen transformacions urbanes sense treballar-les amb el veïnat.

Els processos de transformació urbana no tenen èxit si no es fan de bracet de la ciutadania. Superilla Barcelona és un projecte que es duu a terme de manera col·laborativa i amb la disposició de nous instruments i espais de treball per implementar-lo. Aquest és el cas, per exemple, de la plataforma Decidim Barcelona, que permet definir i ajustar les propostes d'acord amb les veritables necessitats de veïns i veïnes.

La ciutat també ha innovat amb la celebració, l'any 2020, dels primers pressupostos participatius: 30 milions d'euros del pressupost municipal. Amb una participació de gairebé 40.000 barcelonins i barcelonines, set de cada deu projectes guanyadors estaven relacionats amb pacificacions i guany d'espai pel ciutadà, nous carrils bici, millora dels entorns escolars i més àrees verdes i de joc.



## LA IMPORTÀNCIA DE LA PARTICIPACIÓ I L'ACCIÓ COMUNITÀRIA

La intervenció a la ciutat s'està convertint en un dels eixos fonamentals per donar resposta a reptes de gran complexitat com l'emergència climàtica, la pressió turística en zones determinades, la manca d'infraestructura verda o la segregació urbana. Dintre d'aquestes intervencions prenen una gran importància totes aquelles destinades a reduir l'ús del cotxe, incorporar mitjans de transport no contaminants i retornar l'espai urbà a la ciutadania.

Barcelona parteix d'una estructura urbana donada i necessita canvis profunds, amb implicacions a moltes escales del territori. En aquest context, Superilla Barcelona planteja un repte important; aconseguir els canvis en el disseny i usos de la ciutat que ens apropin a una ciutat més sostenible i resilient, treballant també amb les resistències existents davant dels canvis de costums que aquest nou model urbà implica.

La deliberació, coproducció i decisió de la ciutadania sobre els assumptes que l'afecten és essencial per transcendir la mirada individual i que prengui protagonisme el fet col·lectiu en la presa de decisions polítiques.

El dret a la participació ciutadana reconegut en la Llei 22/1998, de 30 de desembre, de la Carta de Barcelona, és una opció estratègica i estructural de l'Ajuntament de Barcelona, per acompanyar les seves actuacions, especialment les que estan relacionades amb la qualitat de vida de la ciutadania i amb tot allò que n'afecti la quotidianitat. Recentment s'ha aprovat

el nou reglament de participació ciutadana, elaborat també amb un extens procés participatiu, que aprofundeix en aquests processos, els normativitza i per fer-ho ha recollit la llarga tradició creativa, reivindicativa, de lluita social i de col·laboració del teixit social i associatiu de la ciutat. La participació no és opcional.

Són els qui viuen i treballen al territori els que millor coneixen els problemes i potencialitats dels barris de la ciutat. La participació ha de ser una eina per apropar i obrir les institucions a la ciutadania, millorar la confiança mútua amb l'objectiu d'aprofundir en les bases democràtiques de la construcció de la ciutat. A més, des del coneixement del territori es millora la feina tècnica, optimitzant l'encaix de la tasca projectual sobre un espai concret. I l'administració pública té l'obligació de recollir la riquesa que componen els barris de la ciutat per implementar polítiques que respondin a consensos amplis i vetllin pel bé comú. Si la ciutadania que vol incidir sobre les polítiques públiques no troba els canals oberts, incidirà sobre l'acció política a través d'altres vies no reglades, la qual cosa representa tota la tradició històrica dels moviments socials a Barcelona.

Les polítiques de sostenibilitat qüestionen la divisió de competències tradicional entre els diferents nivells de govern. El sistema de governança, a través del qual s'adopten i s'apliquen les decisions relatives a la sostenibilitat urbana, té necessàriament un caràcter multinivell i, a més, implica actors de tot tipus. Per tal que les polítiques de sostenibilitat assoleixin el seu màxim potencial transformador cal

que siguin adoptades per tota la ciutadania, fet que només és possible amb la seva implicació profunda en el procés.

La ciutadania de Barcelona està composta per una gran varietat de realitats, necessitats, experiències, etcètera. Aquesta pluralitat forma una gran diversitat, amb interessos diferents i, sovint, contradictoris. Les diferents realitats associatives i de capacitat de mobilització dels barris; les mateixes desigualtats materials entre col·lectius i persones; així com la diversitat de realitats, necessitats i interessos, planteja la necessitat de reconèixer la multiplicitat de pràctiques participatives que tenen expressió al territori, i habilitar mecanismes

i espais de participació que incorporin aquesta diversitat i permetin exercir el dret a la participació en igualtat d'oportunitats.

## EL TREBALL PARTICIPAT, ELEMENT TRANSVERSAL A TOTES LES SUPERILLES

El treball participat entre els ciutadans, organitzats o no, i les institucions és un denominador comú del procés d'implementació de les superilles a la ciutat des dels seus inicis. El diferent capital social dels barris té un paper rellevant a l'hora de teixir relacions de confiança i promoure un comportament cooperatiu dels ciutadans i un interès especial



Infants participant en l'actuació tàctica de la superilla del Poblenou, setembre 2016.

Font: Amy Oliver



cap a les causes de caràcter col·lectiu. En cada cas, aquestes qualitats permeten formar més ràpidament comunitats més sensibles als assumptes públics i, per tant, més propenses a la participació no electoral en assumptes vinculats a l'urbanisme.

Les eines participatives, però, han anat evolucionant amb el temps per involucrar més agents i garantir un accés més igualitari als processos de presa de decisions. No n'hi ha prou amb eines de participació purament informatives, sinó que cal generar canals per a un diàleg horitzontal entre els ciutadans, els experts i els representats polítics i també fomentar iniciatives *bottom-up*, és a dir, iniciatives de grups de ciutadans (comunitats) directament involucrats en la solució de problemàtiques o en la proposició d'accions de canvi o millora.

Les característiques de les eines de participació i el model urbà proposat són determinants per assolir índexs de participació més o menys elevats. Un relat expositiu clar i l'elaboració de plans d'acció participats, amb mecanismes reals de presa de decisions, ajuden a afrontar problemàtiques com la desconfiança dels ciutadans cap a processos participatius institucionals i a superar les dificultats d'empoderament de la societat civil cap a temes complexos com són la salut urbana, el canvi climàtic, la cohesió social, entre d'altres.

Les eines digitals, com per exemple la plataforma participativa Decidim.Barcelona estan empenyent cap la construcció d'una societat més oberta, transparent i col·laborativa. Aquesta plataforma o comunitat va néixer amb el «Pla municipal 2015-2019, 73 barris, una Barcelona. Cap a la ciutat dels

drets i les oportunitats», amb la participació de gairebé 40.000 persones. Amb l'objectiu de garantir els principis democràtics del contracte social de la plataforma, es genera una comunitat de persones interessades a millorar i vigilar la qualitat dels processos i de la mateixa plataforma. Per poder participar-hi només cal registrar-se per afegir propostes, compartir idees en els debats i a les xarxes socials, fer comentaris, donar suport a les propostes o fer-ne el seguiment.

A Decidim.Barcelona, qualsevol ciutadà pot involucrar-se en els processos participatius —trobades delimitades en un temps concret per promoure el debat i el contrast d'arguments entre la ciutadania, o entre aquesta i les persones responsables municipals—, en els diferents òrgans de participació—canals de trobada i d'interlocució regular entre la ciutadania i l'Ajuntament a fi d'incidir en les polítiques municipals—, en les Audiències Públiques de Districte, en els debats amb les regidores i els regidors o presentar una iniciativa ciutadana a través de la recollida de signatures. Totes les actuacions de les superilles es recullen a la plataforma amb l'objectiu que els ciutadans puguin participar en les diferents fases d'implementació: diagnosi, definició de criteris de disseny i usos, propostes, etcètera.

Els processos de participació endegats dins del programa Superilles inclouen la perspectiva de gènere i interseccional, posant al centre del procés la vida quotidiana de totes les persones des de la diversitat atenent a les esferes reproductives, productives, personals i comunitàries, la perspectiva intercultural, la perspectiva de les persones amb diversitat funcional, la

transparència de la informació i la inclusió d'eines de participació diverses per afavorir la participació del màxim de persones.

### TREBALL PARTICIPAT A LA VILA DE GRÀCIA

En aquest cas, les primeres superilles van ser fruit d'una aposta particular del districte de Gràcia. En paral·lel al treball tècnic, es va treballar el consens entre els grups polítics del districte, més endavant, es van efectuar més de 160 reunions de participació amb veïns, escoles, entitats i teixit econòmic per sectors. Tot i això, quan es van dur a terme els canvis de sentit i la instal·lació de pilones per evitar el trànsit de pas a les vies interiors de la superilla, la contestació d'alguns veïns i veïnes, dels comerciants i, sobretot, de sectors del transport i de gremis industrials va ser sonora, i va conduir a diferents ajustos per adequar el màxim la superilla a les necessitats dels diferents col·lectius del barri. La defensa activa i contundent que en van fer les AFA i les AVV va ser clau pel naixement de les superilles de Gràcia.

Els canvis van generar confusió al principi. L'eliminació de places d'aparcament i la dificultat per accedir al transport públic eren dos dels elements que generaven més preocupació. Els comerciants fins i tot van unir-se per aconseguir que la zona de la superilla no quedés completament tancada als cotxes, acordant amb l'Ajuntament obrir per horaris els pilons d'accés al barri. Avui, més de 15 anys després, ningú discuteix les bondats i el guany de qualitat urbana del barri.

### BARRIS A VELOCITAT HUMANA

El primer programa de superilles es va iniciar en paral·lel a la redacció del PMU 2013-2018 en cinc àmbits pilots de la ciutat: La Maternitat i Sant Ramon (les Corts), Hostafrancs (Sants-Montjuïc), Diagonal - Poble Nou (Sant Martí) i l'Esquerra de l'Eixample (l'Eixample).

Aquest programa va desplegar, de manera simultània, un treball tècnic i un procés participatiu, destinat a desenvolupar un programa d'actuacions a cadascun dels àmbits pilot. Els tallers participatius van permetre treballar de manera col·laborativa els objectius, les propostes i les prioritats per a cada superilla.

De manera complementària als formats de taller tradicionals es van dur a terme diferents accions participatives dissenyades amb l'objectiu d'estendre la participació a persones no associades a les entitats del barri. Les accions es van dissenyar des d'una perspectiva innovadora amb formats diversos com ara dinàmiques lúdiques, instal·lacions informatives, construcció de maquetes, entre d'altres.

Per exemple, a la superilla de la Maternitat i Sant Ramon, coincidint amb la Festa de la Primavera anual, es va desenvolupar una instal·lació interactiva a la plaça de les Ceràmiques Vicens i al carrer de Benavent, amb materials informatius i espais per a la recollida de propostes.

El mandat acabava a mitjan 2015 i el programa de les superilles tot just començava el 2014. A la majoria d'àmbits pilot només va haver-hi temps de fer la participació i no es van executar les actuacions. Aquest és



el cas de la superilla d'Hostafrancs, en què la constitució del grup impulsor i el treball sobre la proposta de procés participatiu que cal dur a terme es produeix al novembre de l'any 2014.

El grup impulsor és l'espai de seguiment i rendició de comptes. Es crea a cada territori a l'inici del procés, constituït per un grup de persones i entitats representatives del barri, que s'impliquen de manera especial amb el projecte, des del disseny fins a l'avaluació. El grup impulsor fa d'enllaç entre l'equip tècnic i el veïnat, fent el seguiment del programa i validant les diferents fases. També ajuda a definir els espais de participació, així com els resultats dels diferents tallers de participació i del treball tècnic realitzat.

## OMPLIM DE VIDA ELS CARRERS

Amb la nova mesura de govern "Omplim de vida els carrers", la participació i la responsabilitat de la ciutadania també és un objectiu programàtic. Es vol afavorir la màxima obertura del procés i vetllar per la inclusió de tots els col·lectius implicats. Es treballa participadament en dues escales: una mirada de ciutat per entendre el model global i una mirada de territori. La participació és oberta a totes les persones interessades a través de trobades i activitats, tant a escala de barri com a escala de ciutat; és a dir, amb les contribucions de les entitats locals i del veïnat, però també amb les de les organitzacions de la ciutat expertes en diferents temàtiques, que enriqueixen el projecte.



## SUPERILLA DEL POBLENOU

El Poblenou esdevé l'escenari de la primera superilla tàctica a l'Eixample de Cerdà i suposa l'esclat del model de superilla a la ciutat. La mesura de govern "Omplim de vida els carrers. La implantació de les superilles a Barcelona" s'havia presentat uns mesos abans de la posada en marxa de la superilla i les primeres passes del procés de participació havien tingut lloc justament en un àmbit confrontant, abraçant la rambla del Poblenou. Aquest fet va comportar cert desconcert per part del veïnat ja que una gran majoria desconeixia el projecte.

Les actuacions per donar vida a 8.000 m<sup>2</sup> d'espai públic alliberat, en una quadrícula de 3x3 illes de l'eixample, no van deixar ningú indiferent. La paraula *superilla* esta-

va en boca de tothom. Pocs dies després es van constituir dues plataformes, una a favor (Col·lectiu Superilla Poblenou) i una altra en contra (Afectats per la Superilla del Poblenou). Els primers van rebre la proposta amb molt bons ulls, albirant-ne tot el potencial. Des del minut zero es van involucrar en la cocreació de l'espai i en el foment d'activitats de caire cultural, recreatiu i social per impulsar i revitalitzar la superilla. Els segons al·legaven que la posada en marxa s'havia fet sense consens ni previ avís i qüestionaven l'impacte real en la salut urbana (de la millora dels nivells de contaminació atmosfèrica). Reclamaven aturar el projecte. Quatre mesos més tard (al gener de 2017) van entregar més de 4.000 signatures en contra de la superilla.



Sessió de participació a la superilla de La Maternitat i Sant Ramon (Les Corts), novembre 2014.

Font: Paisaje Transversal

Sessió de debat a la superilla del Poblenou, setembre 2016.

Font: Amy Oliver



La resposta de l'Ajuntament va ser ferma en el no desmantellament de la superilla, tot i que calia fer-hi alguns ajustos. Pocs dies després es va iniciar un procés d'avaluació sobre el funcionament a la superilla i de proposta sobre els següents passos que calia seguir: es van fer diferents reunions de treball amb els diversos col·lectius de la zona i va tenir lloc una jornada oberta de valoració i propostes.

Les converses van continuar al Consell de Barri, un mes després, en què la superilla del Poblenou era un dels punts més rellevants per tractar. Amb la participació de tothom, la implementació de la superilla es va millorar i adaptar a les necessitats de tots els veïns i veïnes: introduint canvis als espais de càrrega i descàrrega, ampliant els espais de gir i ajustant els temps dels semàfors.

També es va posar a disposició de la ciutadania una bústia de suggeriments específica sobre les superilles per tal de poder fer arribar a l'Ajuntament totes les idees, dubtes o preguntes oportunes. Així mateix, fins al 28 de setembre hi va haver un punt d'atenció presencial a l'edifici MediaTic a la vega da que pel territori de la superilla hi havien informadors que s'encarregaven de recollir informació sobre incidències o propostes de possibles millores.

Posteriorment es van desenvolupar diferents reunions temàtiques periòdiques de la comissió de seguiment de la superilla pel seguiment de les obres estructurants posteriors i avaluació dels impactes.

Un dels aspectes que més s'ha treballat a la superilla del Poblenou, a causa de les característiques de partida del seu teixit residencial (poca massa crítica de residents i

activitats), ha estat la "gestió del mentrestant", és a dir, la reactivació transitòria de grans espais alliberats que, de cop i volta, passen de tenir un ús clar i definit (el pas de vehicles) a estar "buits de contingut". La ciutadania té certa temor del silenci o del fet que no passin coses al carrer. Els processos d'activació de l'espai públic són cabdals en la dinamització col·lectiva de l'espai urbà i a generar confiança i seguretat.

#### SUPERILLES D'HORTA, SANT ANTONI I ENTORN DEL CARRER GIRONA

Després del gran ressò mediàtic de la superilla del Poblenou, les sessions de participació s'inicien a la resta d'àmbits definits per la mesura de govern. Sense tant estrèpit i deixant reposar l'esclat del Poblenou es constitueixen els grups impulsors de la superilla d'Horta (novembre de 2016), de Sant Antoni (febrer de 2017) i de l'entorn del carrer de Girona (desembre de 2017). La marca Superilla està plenament consolidada a escala internacional, però a Barcelona hi ha certa contrarietat i desconcert del procés d'implantació de les superilles, de les accions tàctiques i del model que ho abraça tot. El treball participat i deliberatiu esdevé un procés molt llarg per fer-ne particip el veïnat i als comerciants i fer pedagogia del model superilla i els seus beneficis.

En tots els casos, els plans d'acció són força llargs per enfortir el model Superilla i re-fermar-ne el procés i les accions en el temps. Són àmbits grans, amb un teixit associatiu i comercial potent, sobretot a Sant Antoni.

El Pla d'acció és un document que, de manera participada, implementa el model Superilla a un territori convertint-se en un



full de ruta de les actuacions i projectes a desenvolupar-hi. Cada una de les actuacions descrites al Pla d'acció requereix, després, una redacció del projecte executiu per poder executar-les.

La participació a Horta i Sant Antoni va ser complexa, ja que hi havia moltes resistències al programa Superilles. El treball del Pla d'acció va consistir, en gran part, a fer una primera tasca de sensibilització a través d'una profunda i elaborada diagnosi de les problemàtiques i mancances en termes de verd i salut i habitabilitat que hi havia al barri, i explicar el model Superilla per tal de solucionar aquestes deficiències, sobretot trencant i desmentint alguns tòpics que s'havien estès sobre les superilles que eren falsos, com ara que no s'hi podria accedir en cotxe.

Un cop el veïnat va disposar de tota la informació i va poder resoldre els dubtes i temors es va poder passar a una fase de propostes i treballar com es podria encaixar el model Superilla als barris de Sant Antoni Horta. A cada un d'ells, el model es va adaptar a les necessitats territorials i a les de-

mandes del veïnat. Per exemple, a Sant Antoni no es van fer canvis de direcció als encreuaments de vies veïnals amb bàsiques (només a la gran plaça, cruïlla dels carrers Comte Borrell i Tamarit) i a Horta no es van fer canvis de sentit a la part alta del barri durant el primer mandat d'implementació de les superilles. Tot i que els treballs de diagnosi ja estaven fets, més tard, al maig i juny del 2018, va tenir lloc la primera sessió de treball del grup impulsor de la superilla de Consell de Cent-Germanetes i de Sant Gervasi-la Bonanova.

#### SALT D'ESCALA I EXTENSIÓ DEL MODEL

Amb el nou programa iniciat l'any 2020 l'Ajuntament de Barcelona vol que el projecte Superilla Barcelona sigui una actuació de ciutat que es construeixi amb diàleg i la participació de tots els agents i la ciu-



tadania, donant continuïtat al procés d'escolta que s'ha fet en cada procés de transformació de les superilles. Es deixa d'actuar en àmbits tancats per ampliar la mirada al conjunt de la ciutat, a través de la consolidació d'eixos verds.

Els quatre equips vencedors del concurs d'idees dels eixos verds han treballat conjuntament per crear el document Model d'espai públic dels eixos verds, que haurà de complir de manera general la xarxa d'eixos verds que determina el programa Superilles a la ciutat. A més, en tots els casos, els equips han rebut les conclusions del procés participatiu Superilla Barcelona a l'Eixample, engegat a la primavera de l'any 2021, amb totes les aportacions del veïnat i les entitats, per tal de millorar cada projecte.

El procés participatiu ha estat exemplar, però, altra vegada, el projecte Superilles a la trama Cerdà no està exempt de disputa. Tot i el gran consens social i polític en defensa dels eixos verds, en el context actual de judicialització de la política, les actuacions del programa Superilla Barcelona no en són una excepció. Un cop desaparegudes les accions veïnals de protesta sobre les superilles i la politització de què va ser objecte la superilla de Poblenou, la via judicial es converteix en una opció per torpedinar el projecte d'eixos verds i places a l'eixample, al·legant que el projecte, amb grans repercussions sobre la mobilitat, s'ha iniciat sense la modificació del Pla general metropolità (PGM).

Aquests i altres casos no són fets aïllats ni exclusius de Barcelona. Cal recordar que no és la primera vegada que s'intenten revertir, per la via judicial, mesures anticontaminació (Zona de Baixes Emissions) o que

volen disminuir la presència del vehicle privat en els carrers. Altres ciutats també han patit intents de veto en aquest sentit, com per exemple Madrid, Gijón i París.

### ACCIONS PARTICIPADES PER A LA TRANSFORMACIÓ DE L'ESPAI PÚBLIC DE L'EIXAMPLE CENTRAL

Mentre les accions participatives preliminars sobre el model d'espai públic Superilla Barcelona fan referència a criteris generals i a escala de ciutat, el procés participatiu a escala de districte/barri estan centrades en especificacions i propostes concretes per a la transformació de l'espai públic de l'Eixample central.

El marc metodològic general per al desenvolupament d'aquesta fase del procés és la Investigació-Acció Participativa (IAP). Amb aquesta base, l'equip dinamitzador combina diferents tècniques d'investigació que, d'una banda, faciliten la difusió i coneixement dels plantejaments tècnics de la Superilla de l'Eixample i, d'altra banda, afavoreix la creació d'un diàleg compartit entre els serveis tècnics i la ciutadania. Aquest diàleg se sistematitza per tal d'extreure'n elements de diagnòstic i proposta que enriqueixin el procés de transformació dels barris.

Amb aquesta premissa metodològica es plantegen sessions de treball que han anat combinant la presentació tècnica amb espais de reflexió grupal, per tal de facilitar el debat sobre els continguts exposats, tot sistematitzant-lo en àmbits temàtics dife-



Procés participatiu sobre com ha de ser la futura superilla de l'Eixample amb els alumnes de l'escola Joan Miró, primavera 2021.

Font: Ajuntament de Barcelona

Marxa exploratòria d'un grup de dones a l'Eixample, primavera 2021.

Font: Ajuntament de Barcelona





Administració local



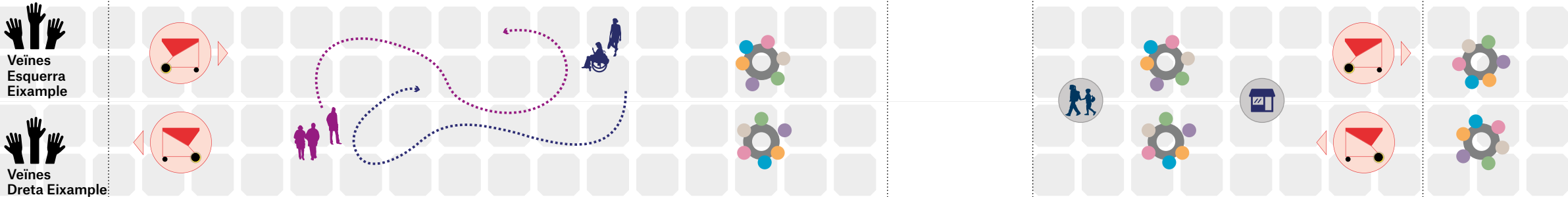
Equips guanyadors concurs

**Diagnosi: criteris d'urbanització i projectes**  
maig-juliol 2021

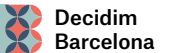
**TRASLLADAR INFORMACIÓ A LES REDACTORES DELS PROJECTES**

**Propostes: Eixos i Places**  
setembre-octubre 2021

**Retorn**  
novembre 2021



DECIDIM BARCELONA



Trobades

Enquestes

Seguiment

Debats

**Accions processuals**

- Desplegament d'accions amb carretó informatiu
- Reunions de treball (Grup Impulsor i altres agents específics)
- Marxes exploratòries (perspectiva de gènere)
- Passejades temàtiques
- Treball amb centres educatius
- Sessions obertes (trams/encreuaments)
- Enquesta comerç
- Treball específic amb comerciants

**Resultats**

- Informe aplicació perspectives
- Informe propostes territorials
- Model d'espai públic SuperillaBCN
- Projectes executius SuperillaBCN

Visió global del procés de planificació i participació per al projecte Superilla Barcelona a l'Eixample.  
Font: Ajuntament de Barcelona

renciats. Aquests àmbits temàtics són els que, de manera prèvia, s'han treballat a les propostes tècniques del programa Superilla Barcelona: mobilitat, qualitat de l'espai públic, medi ambient i activitats.

Les tècniques establertes han implicat un nombre divers d'agents i d'estructures de col·laboració. Per poder establir un procés que generés un discurs coherent i equi-

librat s'han dissenyat espais de treball diferenciats respecte al tipus de mostra amb el qual es volia treballar. D'una banda, amb visions més properes al projecte, més implicades o especialitzades com poden ser les dels grups impulsors o agents específics, fins a les visions més centrades en la percepció quotidiana o general de l'espai i el projecte, com poden ser les de la ciutada-



nia no organitzada. En aquests dos extrems trobem un ventall d'opinions i experiències que s'acumulen, es reflexionen i es validen en les successives accions portades a terme i es concreten i fixen dins del projecte final per part dels equips tècnics amb les seves anàlisis i propostes.

### DESENVOLUPAMENT DEL PROCÉS

El procés participatiu ha tingut en compte dos nivells de discussió. D'una banda, el de model d'espai públic, i de l'altra, el dels projectes que apliquen el model en un àmbit concret de la ciutat. Aquests dos nivells s'encavalquen cronològicament i també en l'aspecte conceptual, ja que en relació amb el model es posen casos concrets exemplificadors i en el nivell de projectes es parla del model, que serveix de referència per actuar de forma concreta en els projectes.

El primer consta d'una sola fase de sessions informatives i de debat en diferents espais de participació estable de la ciutat i amb el Grup Impulsor Superilla Barcelona. El segon, s'estructura en les fases de diagnosi, propostes, i retorn, amb objectius diferents per a cadascuna d'elles.

A escala procedimental, la fase de diagnosi comença amb les sortides de difusió (accions informatives sobre els criteris que adopta el model d'espai públic superilla), i continua amb marxes exploratòries i passejades veïnals (accions restringides on, amb un grup reduït de persones, s'afegeixen les seves perspectives específiques

Resum de tots els agents que han participat a les diferents fases del procés participatiu Superilla Barcelona a l'Eixample.

Font: Ajuntament de Barcelona

### REFLEXIÓ DE MODEL

38	Grups Impulsors de la superilla de Consell de Cent-Germanetes i de la Dreta de l'Eixample
S/I	Taula d'Emergència Climàtica del Districte de l'Eixample
S/I	Taula contra la contaminació de l'aire
60	1a sessió del Grup Impulsor de Superilla BCN: constitució del GI
S/I	Grup de Treball d'Accessibilitat de la Xarxa d'Accessibilitat i Vida Independent
45	2a sessió del Grup Impulsor de Superilla BCN: model d'eixos i places
80	3a sessió del Grup Impulsor de Superilla BCN: treball sobre les premisses I
80	4a sessió del Grup Impulsor de Superilla BCN: treball sobre les premisses II
78	Xarxa Barcelona + Sostenible
15	Entitats del Consell de les Dones de l'Eixample
25	Entitats de comerç de l'Eixample
67	Entitats del Pacte per la Mobilitat
38	5a sessió del Grup Impulsor e Superilla BCN: retorn de premisses de l'espai públic

### DIAGNOSI

280	Sortides de difusió: Superilla Barcelona Eixample
82	Sessió oberta: diagnosi, criteris d'urbanització i projectes
6	Sessió restringida: marxa exploratòria nocturna a l'àmbit Enric Granados
11	Sessió restringida: marxa exploratòria nocturna a l'àmbit Borrell-Rocafort
7	Sessió restringida: marxa exploratòria nocturna a l'àmbit Girona
7	Sessió restringida: marxa exploratòria nocturna a l'àmbit Enric Granados
3	Sessió restringida: marxa exploratòria nocturna a l'àmbit Borrell-Rocafort
3	Sessió oberta: marxa exploratòria nocturna a l'àmbit Girona
6	Enquesta a 182 comerços
45	Sessió oberta: presentació del nou model de carrer del segle XXI al GI
35	Sessió oberta Esquerra de l'Eixample: model espai públic i taller de diagnosi
12	Sessió oberta Dreta de l'Eixample: model espai públic i taller de diagnosi
14	Sessió restringida: reunió amb comerciants del carrer Rocafort

### PROPOSTES

51	Sessió oberta: presentació dels projectes de la Dreta i l'Antiga Esquerra de l'Eixample
58	Sessió oberta: presentació dels projectes de la Nova Esquerra de l'Eixample
24	Taller participatiu a l'Escola Concepció
24	Taller participatiu a l'Institut Viladomat
48	Taller participatiu a l'Escola Joan Miró
93	Sortides de difusió: Superilla Barcelona a l'Eixample
455	Batuda informativa a comerciants Superilla Barcelona a l'Eixample
14	Sessió restringida: reunió amb comerciants de la Dreta de l'Eixample

### RETORN

36	Sessió de retorn dels projectes a la Nova Esquerra de l'Eixample
24	Sessió de retorn, projectes a l'Antiga Esquerra i Dreta de l'Eixample
100	Retorn a les escoles

S/I Sense informació sobre el nombre de participants



a escala de diagnosi). A banda d'altres sessions puntuals, la fase culmina amb els tallers de diagnosi (accions obertes de presentació del nou model d'espai públic Superilla BCN i d'aportacions de diagnosi sobre els àmbits específics d'intervenció dels projectes).

La fase de propostes es desenvolupa, d'una banda, a partir de tallers (accions obertes de presentació dels avantprojectes i d'incorporació de perspectives dels assistents), i d'altra banda, amb accions sectorials (sessions restringides específiques amb centres educatius i amb comerciants dels àmbits de projecte).

La fase de retorn es duu a terme en format de presentació, accions obertes plenàries on s'exposen les conclusions del procés participatiu, i es responen els dubtes i s'incorporen els suggeriments del públic assistent.

#### DADES DE PARTICIPACIÓ

S'han dut a terme prop de 40 accions participatives i s'ha arribat a més de 1.500 participants acumulats al final del procés, tant de forma presencial com a distància.

A la primera fase del procés, la definició conjunta del model d'espai públic, s'han dut a terme 4 sessions informatives de presentació i 9 sessions participatives tant amb el grup impulsor com amb entitats específiques per temàtiques. Hi ha hagut un total de 446 participacions. A la segona fase del procés, diagnosi (criteris d'urbanització i projectes) s'han realitzat un total de 13 accions/sessions participatives. També hi ha hagut un total de 686 participacions, és a dir, totes les vegades que el veïnat i el personal de l'Ajuntament de Barcelona ha acudit a les diferents sessions. Una de les accions

d'aquesta fase ha estat el treball informatiu que s'ha dut a terme amb el sector comercial per resoldre dubtes vinculats a la càrrega i descàrrega, horaris i sistema, etcètera: una batuda a 717 comerços dels eixos i places, dels quals 455 van rebre informació. Un total de 101 comerços han estat identificats com a especials.

A la tercera fase, de propostes de disseny dels eixos verds i les places, s'han realitzat un total de 8 accions/sessions participatives. També hi ha hagut un total de 767 participacions, és a dir, totes les vegades que veïns i veïnes i personal de l'Ajuntament de Barcelona han acudit a les diferents sessions. Finalment, en la darrera fase de retorn de les conclusions del procés participatiu s'han dut a terme un total de 2 sessions participatives. També hi han hagut un total de 60 participacions.

#### CONCLUSIONS PRINCIPALS DE LES SESSIONS DE PARTICIPACIÓ

Del conjunt d'accions dutes a terme s'extreuen un conjunt de conclusions que reflecteixen les diferents aportacions i preocupacions dels agents que han participat en el procés.

En termes globals, la proposta del nou model d'espai públic als eixos verds té bona acollida i acceptació: hi ha un acord ampli a reduir l'espai de circulació pel vehicle privat i els impactes positius que això genera en la millora de l'habitabilitat de l'espai públic (qualitat acústica, increment del verd, més espai d'estada, millora de l'accessibilitat, entre d'altres).

Per altra banda, es qüestiona i hi ha certa preocupació per la gestió, cada cop més complexa i amb més elements, de l'espai

MOBILITAT	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Acord ampli per a la pacificació del trànsit a la ciutat, però s'assenyala la importància de resoldre els impactes generats amb una mirada metropolitana (més connexions de transport públic amb l'àrea metropolitana).</li> <li>• Valoració positiva de l'urbanisme tàctic però cal millorar la convivència amb els Vehicles de Mobilitat Personal (VMP) i l'ús irregular de l'estacionament de la càrrega i descàrrega.</li> <li>• Garantir recorreguts per a vianants en línia recta i sense obstacles, sobretot a les places.</li> <li>• La bicicleta es percep, en moltes ocasions, com a incompatible amb l'espai compartit amb els vianants.</li> <li>• Potenciar la mobilitat a peu en els entorns escolars i les "branques verdes" entre aquests entorns i els eixos verds.</li> <li>• Preocupació per les places d'aparcament.</li> </ul>
QUALITAT	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es valora positivament la reducció de soroll de trànsit.</li> <li>• Preocupació per la millora de la neteja i el manteniment de l'espai públic.</li> <li>• Necessitat de més i millor mobiliari urbà en els espais d'estada (jocs infantils i mobiliari per asseure's).</li> <li>• Carència de punts d'aigua, papereres i lavabos públics.</li> <li>• Més aparcament per bicicletes, quioscs, espais de lactància.</li> <li>• Necessitat d'elements d'orientació i identitat urbana.</li> </ul>
VERD	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Molt bona acceptació de la nova infraestructura verda; integració amb la xarxa verda urbana.</li> <li>• Demanda de més verd —arbrat de gran port— a les places i als carrers: més espais d'ombra.</li> <li>• Diversificació de les espècies vegetals i dels ports vegetals.</li> <li>• Manteniment de les zones verdes per evitar-ne el deteriorament.</li> <li>• Petició de gestió comunitària d'algunes zones verdes.</li> </ul>
ACCESSIBILITAT	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Necessitat de més espai públic d'ús ciutadà adaptat als col·lectius amb diversitat funcional, la gent gran i els infants.</li> <li>• Garanties d'accessibilitat integral dels carrers en plataforma única per la convivència de vehicles diferents, especialment per a les persones amb discapacitat visual (alliberació de l'espai adjacent a la façanes de mobiliari i obstacles).</li> </ul>
INFRAESTRUCTURES	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Demanda de més contenidors amb un impacte visual menor.</li> <li>• Proposta de pèrgoles fotovoltaïques que facin ombra.</li> <li>• Adaptació de la il·luminació als nous espais d'estada i als vianants.</li> </ul>
ACTIVITATS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Més seguretat i percepció de seguretat, sobretot en carrers amb menor densitat comercial.</li> <li>• Demanda de més espais de joc per a infants i espais de trobada per adolescents i gent gran. Més activitats d'esport a l'aire lliure.</li> <li>• Diversificació dels usos per evitar el monocultiu turístic-hostaler i els seus impactes: ocupació de les terrasses, soroll. Requeriment d'un pla d'usos a tots els barris per preservar el comerç de proximitat.</li> <li>• Voluntat clara de vincular-se a una gestió comunitària de l'espai públic per part de diverses agrupacions; més flexibilitat en l'ús i mobiliari de l'espai públic.</li> <li>• Delimitació de l'espai per a les terrasses; evitar tendència expansiva.</li> </ul>
COMERÇ	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Necessitat de garantir la logística dels comerços. Es qüestiona la gestió de la càrrega i descàrrega de mercaderies en carrers comercials pacificats (horaris, ús de l'app requerida).</li> <li>• Demanda d'aparcament puntual de vehicles per a la recollida de material o productes.</li> </ul>



públic: les terrasses, l'ús irregular de l'estacionament per a la càrrega i descàrrega de mercaderies, la recollida d'escombraries, el manteniment de les zones verdes, la neteja viària, entre d'altres, així com un ús més intensiu de l'espai públic i els problemes que puguin ocasionar (soroll, brutícia, convivència amb patinets i bicicletes, etcètera).

#### DIFICULTATS PRINCIPALS DEL TREBALL PARTICIPAT

La participació ciutadana no està exempta de reptes per aconseguir un treball actiu i fructífer en la consolidació de propostes. Una de les principals dificultats rau en la resistència, es podria afirmar que visceral, al canvi cultural que suposa un model de mobilitat urbana on el transport privat ja no és el protagonista, donant prioritat a les persones que es desplacen a peu. La modificació de les rutines o dels hàbits, tant de vida com professionals, genera rebuig per la por o dificultat de fer canvis a alguna cosa nova o diferent. Els participants es pregunten: "Com em desplaçaré?" "Com faré la càrrega i descàrrega?" "Podré accedir en cotxe a la superilla?" Per a gran part de la població és més important preservar els seus costums que adaptar-se a una situació nova: els col·lectius que tenen un vincle més fort i dependència amb el vehicle privat, com per exemple els comerciants, els transportistes o la gent gran, són els que presenten més resistència al canvi.

Una altra de les dificultats és el fet d'explicar i debatre idees sobre un model de ciutat més sostenible, és a dir, un sistema complex que es construeix a partir de les relacions i comportaments de moltes varia-

bles. És difícil entendre la translació de determinades accions en el curt termini que tindran un impacte a mitjà i llarg termini. D'aquesta complexitat sorgeix la necessitat de fer primer un pla d'acció i després executar els projectes derivats.

La politització del projecte Superilles ha generat i continua generant molt soroll en els mitjans de comunicació, embrollant l'acció participada i condicionant l'opinió pública amb premisses falses o contradictòries. El cotxe s'ha convertit en un subjecte polític dificultant el debat social i ambiental de fons del model superilla. Es parla de les zones de càrrega i descàrrega o del trasllat d'una parada de bus més que del dret a la ciutat saludable o el dret dels infants a jugar a l'espai públic en un entorn segur. El rebombori creat sobre les superilles és un més dels exemples al voltant d'un debat intens i complex sobre la difícil conciliació entre l'ús públic i privat de l'espai, la seva gestió i la responsabilitat sobre els efectes de la nostra activitat.

Cal assenyalar, també, la dificultat d'acceptació de les etapes transitòries de la planificació urbanística. Algunes actuacions, sobretot les vinculades amb l'urbanisme tàctic, no són benvingudes perquè es veuen com una urbanització no definitiva i experimental. També preocupa l'impacte de les superilles en el preu de l'habitatge i dels locals comercials.

#### NOVES OPORTUNITATS

Superilla Barcelona ha posat en el focus de molts ciutadans l'emergència climàtica i el futur de l'energia així com la necessitat d'actuar de manera imminent per mitigar-ne els efectes i poder fer una transi-

ció ecològica més conscient. La divulgació i implantació de valors nous com la salut personal i la del planeta, l'habitabilitat urbana, la convivència funcional o un model urbà més equitatiu on tothom tingui les mateixes possibilitats de moure's en mitjans de transport més sostenibles o disposar d'un espai verd proper s'erigeixen amb força en l'acció participada. Les superilles ja són una realitat i tenen prou rodatge en diferents barris de la ciutat per copsar i viure l'experiència de submergir-se en una superilla. En aquests anys, la ciutadania dona continuïtat a la millora contínua i

constant de Barcelona des d'una visió democràtica i mitjançant una participació directa. La superilla de Sant Antoni ha servit de far per exemplificar les bondats del projecte i sensibilitzar a la població per donar respostes urgents a la manca d'espai verd urbà, a respirar un millor aire de qualitat, a moure's i estar en un entorn segur i atractiu, etcètera. El pas dels anys ha enfortit el projecte, i els indicadors clau així ho evidencien: es milloren els índexs de confort acústic, de qualitat de l'aire, de millora de l'economia local, menys sinistralitat viària i una explosió de vida social.



Sessió oberta de participació del projecte de places i eixos verds, primavera 2021.

Font: Ajuntament de Barcelona



## TREBALL EN XARXA I COL-LABORACIÓ INTERNACIONAL

Cada vegada són més les ciutats que s'estan organitzant en xarxa per abordar l'emergència climàtica: mentre els acords internacionals avancen lentament, les ciutats teixeixen noves aliances per dotar-se d'espais institucionals comuns des dels quals coordinar-se i compartir experiències i objectius.

La creació i el creixement de la xarxa de ciutats C40 és l'exemple més evident d'aquest procés. Des del 2005, any de fundació d'aquest grup de lideratge climàtic, el nombre de ciutats que la formen s'ha multiplicat per cinc i ja en són prop de 100: representen una població de 700 milions de persones i suposen el 20% de l'economia mundial. Moltes d'aquestes ciutats han fet explícit el compromís de ser neutrals en carboni abans del 2030, tot i que els alcaldes i alcaldesses reclamen una actuació immediata tal com ho van fer palès en l'última gran cimera internacional, la COP26 de Glasgow.

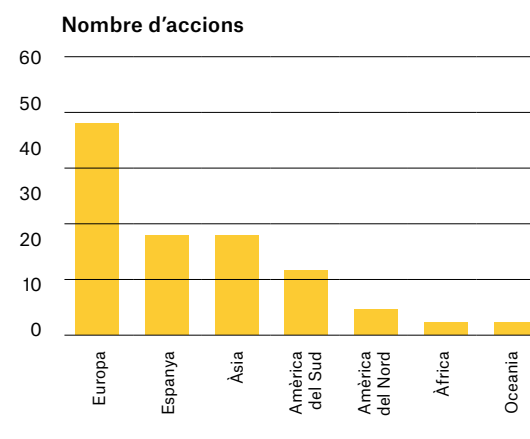
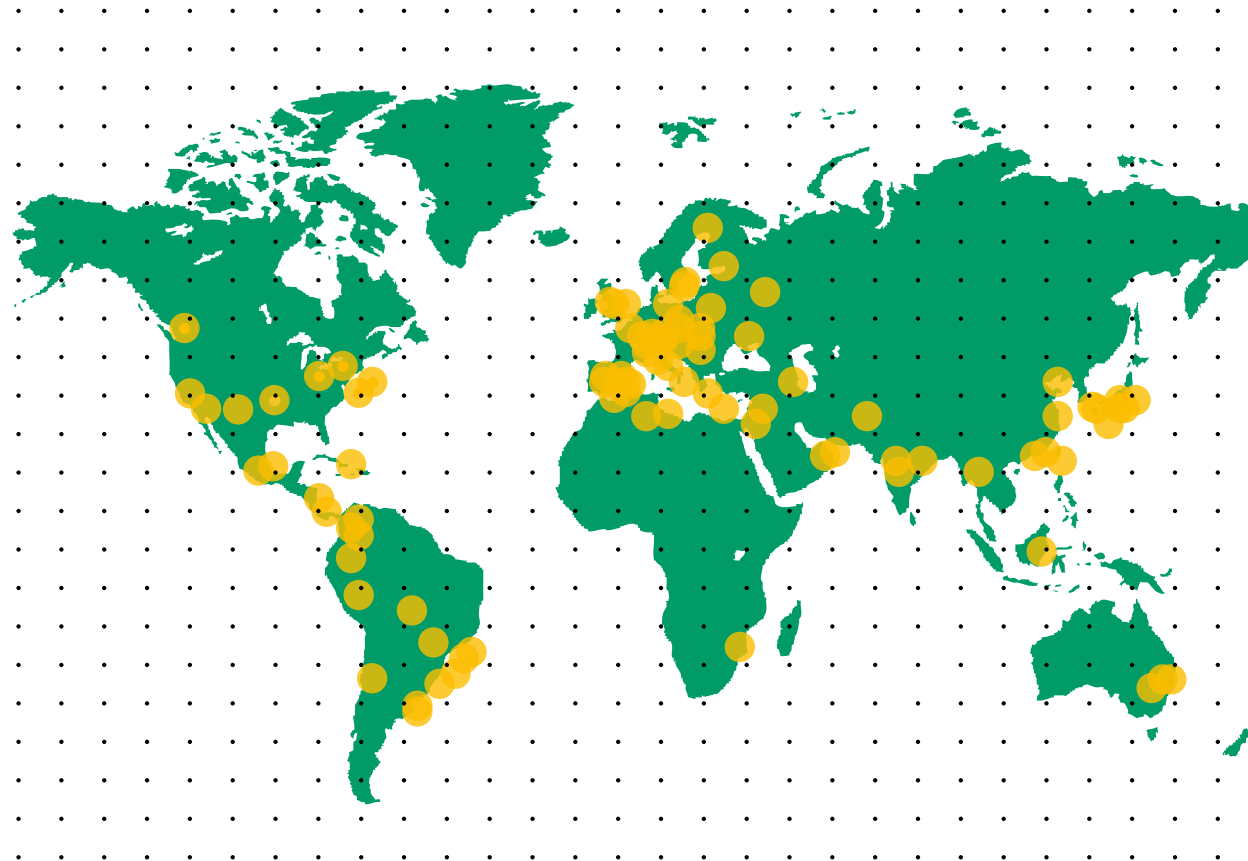
En resposta a aquesta urgència, Barcelona ha passat a l'acció i s'ha convertit en un referent internacional. El Pla Clima de Barcelona ha estat premiat com el millor de les grans ciutats europees. El model Superilla ha estat reconegut per la ONU com un exemple d'èxit en la lluita contra el canvi climàtic. I també Nacions Unides ha nomenat la ciutat de Barcelona "Urban Resilience Hub" per la feina que s'ha fet els darrers anys per preparar les infraestructures de la ciutat de cara a les transformacions ambientals derivades de la pujada de temperatura. Un lideratge que es concre-

ta en el nomenament de l'alcaldeessa Ada Colau com a representant principal de les ciutats C40, juntament amb Sadiq Khan, alcalde de Londres.

## BARCELONA, REFERENT INTERNACIONAL

Aquesta posició capdavantera es reflecteix amb xifres: a Barcelona, només l'any 2021 hi va haver 170 activitats internacionals, tant de participacions en línia (trobades bilaterals, seminaris web, participació en congressos) com presencials (congressos, viatges) i visites de delegacions internacionals. Barcelona ha popularitzat les superilles al món arran de l'experiència del Poblenou: més de 100 d'aquestes activitats responien a peticions d'altres ciutats i països per conèixer el nou model de ciutat del programa Superilla Barcelona. En total, en el període 2017-2022 des de l'Ajuntament de Barcelona s'han rebut i informat a més de 5.000 persones, d'arreu del món, interessades a conèixer el model i les actuacions de les superilles. Això representa un total de 546 accions internacionals.

Les superilles han catapultat Barcelona com a referent mundial en la pràctica urbanística innovadora per transformar els carrers de la ciutat en espais més habitables. La ciutat és punt d'intercanvi i lidera projectes per repensar com han de ser i com es volen reciclar els sistemes urbans. Moltes ciutats s'emmirallen en el projecte Superilla Barcelona. Aquest lideratge també demostra el fet d'haver estat escollida la Capital Mundial de l'Arquitectura i la seu del Congrés de la Unió Internacional d'Arquitectes (UIA) el 2026.



Contactes internacionals sobre superilles entre l'Ajuntament de Barcelona i altres ciutats en el període 2007-2022.

Font: Ajuntament de Barcelona

Altres exemples de treball col·laboratiu són el grup Tune Our Block, un projecte europeu creat l'any 2021 on representants de set ciutats (Londres, Rotterdam, Viena, Ljubljana, Lodz i Gant), es troben periòdicament amb Barcelona per analitzar estratègies d'implementació i expansió de les superilles en diferents teixits urbans. O el projecte d'investigació, també europeu, SMARTTEES que té com a finalitat donar suport a la transició energètica i millorar el disseny de polítiques urbanes i on les superilles s'han analitzat com a palanca d'innovació social i local per a una mobilitat més sostenible.



La pandèmia ha tingut un paper clau en l'acceleració d'aquests processos, així com en l'establiment d'un canvi en la perspectiva a l'hora de repensar les ciutats: la necessitat de donar una resposta immediata a la crisi sanitària va fer que les ciutats intensifiquessin les seves relacions per compartir les experiències i dades sobre les noves formes d'intervenció urbana. L'urbanisme tàctic ha tingut un paper rellevant en la implementació d'actuacions efectives, ràpides i a baix cost.

Aquest procés de renovació de la planificació urbana no és quelcom nou: fa dècades que moltes ciutats plantegen transformacions per poder garantir la salut i el benestar de la seva població. La ciutat de Vitoria-Gasteiz, nomenada el 2012 capital verda d'Europa en bona part per les mesures de restriccions al trànsit, va ser la pri-

mera a desplegar superilles, la qual cosa va augmentar l'espai per a vianants del 45 % al 75 %. En els últims anys, però, aquests canvis s'han vist accelerats i estesos arreu del món. En l'àmbit europeu, el projecte CATMED, ja fa més d'una dècada (2009-2011), va ser el primer projecte europeu que d'una manera incipient va unir diferents ciutats (Barcelona, Roma, Torí o Màlaga, entre d'altres) al voltant del concepte de *superilla*, que anomenaven *green block*.

#### URBANISME DE PROXIMITAT

També la pandèmia va fer palesa la necessitat de crear models urbans de proximitat, barris que permetessin crear comunitat i que garantissin tots els equipaments essencials que necessitem per a la vida quotidiana. L'anomenada "ciutat dels 15 minuts" ha esdevingut un referent per a

la planificació urbana: aproximar és facilitar i fomentar l'ús d'aquesta ciutat de distàncies curtes, transformant l'espai públic en un espai on sigui fàcil i agradable moure's caminant, però també amb bicicleta i transport públic. L'aposta de París per la ciutat dels 15 minuts, com també el projecte de la ciutat dels 20 minuts de Portland, Melbourne o Bogotà, tenen com a anàleg a Barcelona el projecte Superilla, que vol garantir la proximitat i l'habitabilitat als barris de la ciutat.

A Europa, prenent com a referència el model Superilla Barcelona, moltes ciutats estan implementant programes i actuacions de pacificació viària, revitalització urbana i millora de l'habitabilitat a l'espai públic. Aquest és el cas de Londres i els "Low Traffic Neighborhood", a Berlín els "#Kiez Blocks" i a Viena els "Urban Living Labs". També es-

tan en procés d'implementació de superilles a Lodz (Polònia), Amsterdam, Rotterdam i Ljubljana. La major part d'aquestes ciutats implementen els canvis amb actuacions d'urbanització provisional o urbanisme tàctic, avaluen els impactes, i després emprenen els projectes definitius.

Moltes d'aquestes iniciatives també responen a processos de participació molt interessants. Per exemple, en el cas dels #Kiez Blocks de Berlín, hi ha 62 iniciatives ciutadanes en marxa per pacificar 62 barris. Els residents són qui decideixen les propostes d'implementació i recullen signatures (en calen un total de 1.000) per presentar-les al districte responsable i començar els tràmits per desplegar-les. Els diferents Kiez Blocks també estan coordinats entre si, amb una visió global de ciutat, per optimitzar l'impacte de les actuacions.



Imatge del projecte pilot *Supergrätzl* al districte de Favoriten, Viena.

Font: Stadtplanung Wien



Implementació de mesures de pacificació viària en diferents barris de Berlín.

Font: Norbert Michalke i Uta Bauer



*Low Traffic Neighborhood* implementat per reduir el trànsit directe en àrees residencials de Londres.

Font: Living Streets



# LA FUNCIÓ SOCIAL DE L'ESPai PÚBLIC

#HABITA

La quantitat d'activitats que es poden desenvolupar a l'espai públic és gairebé inabastable, i la seva diversitat va en paral·lel a la de tots els col·lectius que habiten la ciutat. Com a societats mediterrànies, l'ús intensiu de l'espai públic, fer vida al carrer, en les seves múltiples derivades, és més antic que el mateix concepte d'àgora a la cultura clàssica. Arran de la pandèmia, la valoració dels espais exteriors per part de la ciutadania encara és més elevada. L'espai públic és un bé molt preuat, i en una ciutat densa i ocupada majoritàriament pel trànsit privat és, a més, un bé escàs: el conflicte en el seu ús està servit.

L'espai públic hauria de ser la casa de tots, especialment d'aquells que menys espai tenen a casa seva, per tant caldria planificar com posar-lo al servei de tots els col·lectius, per tal que ningú se'n senti exclòs. Aquesta planificació no resoldrà per si sola els problemes de desigualtat que existeixen a la nostra societat i que troben el seu reflex a l'espai públic, però a l'hora d'intervenir-hi sempre s'ha de tenir en compte com es pot ajudar a garantir més drets de ciutadania a l'espai comú, més enllà del desplaçament: dret a l'esbarjo, a la lliure expressió, a l'intercanvi, a la cultura... Proporcionar un espai suficient és el primer pas per tal que tothom el pugui fer servir, però les seves característiques físiques, de confort, d'accessibilitat, d'atracció, de cura de la salut de les persones... determinaran que més col·lectius sentin que respon a les seves necessitat i se'l puguin fer seu.



## L'ESPAI PÚBLIC COM A ESPAI EN DISPUTA

Barcelona és una ciutat molt singular en un aspecte que poc sovint es destaca, i que tanmateix és una qüestió que determina molts dels processos que es donen a la ciutat: una elevada densitat en el seu context occidental. Això explica, per exemple, com un determinat repartiment modal del vehicle privat en una altra ciutat no produeix els nivells de contaminació que es donen a Barcelona, o com determinats usos urbans es poden percebre com a conflictius abans que en altres indrets. La densitat de Barcelona té una influència permanent i molt concreta en la vida dels seus habitants. El seu espai públic, sotmès a múltiples interessos, moltes vegades divergents, esdevé, en una ciutat tan densa, un espai desitjat per tothom, on establir equilibris d'ús és una feina delicada.

L'espai públic hauria de ser l'espai de garantia dels drets de ciutadania, la casa de tots, un espai igualitari d'on ningú es pugui sentir exclòs, però l'espai públic no és una materialitat aliena a la ideologia, ben al contrari, és el reflex de la societat que el construeix, i com a tal hi projecta les seves característiques. És difícil garantir drets per a tothom que utilitza l'espai públic si aquesta garantia no existeix de facto a la nostra societat, si la desigualtat, la segregació o el racisme encara no han estat eliminats de les nostres comunitats.

De la mateixa manera que existeixen privilegis entre els grups socials, l'espai públic respon moltes vegades a les necessitats del grup dominant: un home blanc de

classe mitjana, sense discapacitats ni càrregues i que es desplaça en cotxe o moto. Ara bé, *dominant* no vol dir ni molt menys *majoritari*, i d'aquesta manera l'espai públic pot menystenir o relegar àmplies capes de la població que voldrien satisfer-hi les seves necessitats, però que no troben una configuració feta a la seva mida. Ben al contrari, l'espai públic pot resultar incòmode o fins i tot inhòspit per a un infant que voldria jugar al carrer, una persona amb mobilitat reduïda que vol desplaçar-se, una persona gran que necessita ombra, lavabos a prop i seure sovint, una persona migrada sense llar que ha de dormir-hi, exposant-se als riscos del carrer, un pare que porta el seu fill caminant a l'escola i no hi pot mantenir una conversa pel soroll, una mare que ha d'al·letar el seu nadó o una dona que torna de nit a casa seva. Les casuístiques són múltiples, i la diversitat dels habitants de Barcelona ha de sentir-se acollida a l'espai públic.

Més enllà de ser objecte d'una atenció especial per part dels poders públics a conseqüència de la seva diversitat o grau de dependència, totes les persones són subjectes de drets de ciutadania. Aquesta és una qüestió que no només s'aborda des de les polítiques específiques (infància, feminisme, cures, no-discriminació, lluita contra la pobresa i la desigualtat...), sinó que la configuració de l'espai públic té molt a dir a l'hora de garantir drets. Dit d'una altra manera, tota política sectorial té una component que es reflecteix a l'espai públic, i ha de parar atenció a com la garantia de drets es fa efectiva a un espai que pugui ser viscut i gaudit per tothom, independentment de la seva renda, edat, sexe o procedència.



Diversitat social en l'ús de l'espai públic a la Pl. Eivissa, a la superilla d'Horta.  
Font: Laura Guerrero. Ajuntament de Barcelona

Festa major de la dreta de l'Eixample.  
Font: Vicente Zambrano. Ajuntament de Barcelona



La planificació de l'espai públic no resoldrà per si sola els problemes de desigualtat d'una societat on la segregació socioespacial és un fet i l'esperança de vida mostra grans diferències per barris. Mentre existeixin aquests problemes, continuaran expressant-se i visibilitzant-se a l'espai públic, però sí que es pot planificar des d'una perspectiva inclusiva i feminista i així intentar mitigar les desigualtats a l'espai públic, mentre s'aborden les seves causes des de les seves polítiques concretes. Es pot planificar tenint en compte els diferents col·lectius vulnerables de la ciutat, les diferents necessitats de les persones en el seu cicle vital, i sobretot, en una ciutat densa com Barcelona i on l'espai públic és un bé valuós i escàs, es pot obtenir més espai públic per repartir-lo amb equitat, a costa de reduir l'espai a qui més l'ocupa: el vehicle privat. Que una minoria dels desplaçaments, els que es fan en vehicle privat motoritzat (25,4 % el 2021), ocupi de forma preferent la majoria de l'espai públic de la ciutat, és una inequitat greu i una qüestió per corregir per part de qualsevol administració. És, també, el punt de partida per després intentar adequar aquest espai públic guanyat al cotxe a les necessitats de tota la població.

Un cop l'espai públic s'ha guanyat per a la vida ciutadana, omplir-lo de vida esdevé factible. En aquest cas, la densitat de la ciutat hi juga a favor, ja que la població, especialment els nens i nenes, ocupen de manera espontània cada nou espai disponible. No n'hi ha prou, però, amb proporcionar més espai. Les característiques físiques i de funcionament de l'espai públic condicionen el grau d'interacció i de convivència de les

persones i són determinants per a la qualitat urbana i la qualitat de vida dels ciutadania. A Barcelona, la història de la lluita per la obtenció i adequació de l'espai públic és la mateixa que la història de la lluita per la democràcia, on els moviments ciutadans i veïnals han treballat de la mateixa manera per imposar una agenda de drets en abstracte (expressió, participació...), com per la seva concreció carrer a carrer.

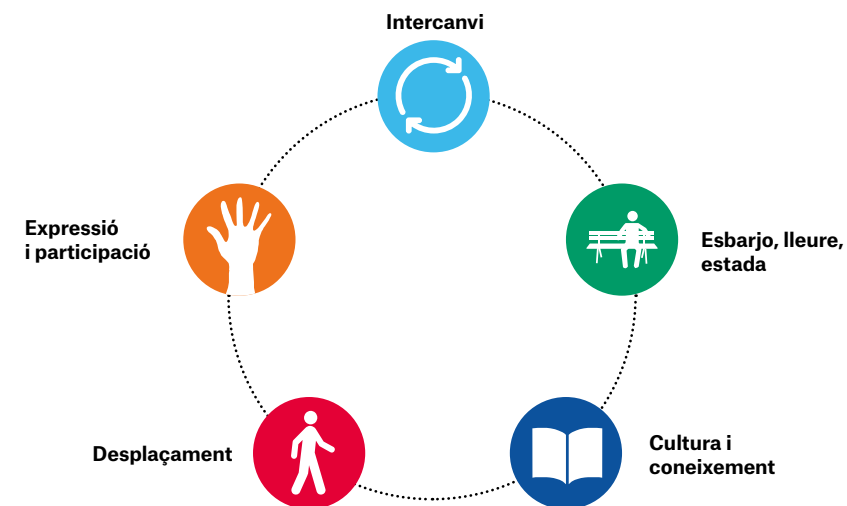
### ELS DRETS A L'ESPAI PÚBLIC

El predomini del vehicle motoritzat a l'espai públic, tant pel que fa a l'extensió que ocupa com als impactes ambientals i sobre la salut pública que genera (contaminació, soroll, accidentalitat, etcètera), és un dels elements principals que distorsionen el paper de l'espai públic com a espai de trobada i gaudi per part de la ciutadania. Per tant, és necessari revertir aquesta preeminència, mitjançant la transformació de les funcions actuals de l'espai públic, per millorar el benestar de la ciutadania. La implantació de les superilles és una eina clau per aconseguir aquest objectiu.

La tipologia d'espai públic (vorera, plaça, parc, etcètera) així com el mobiliari urbà que s'hi disposa i les seves condicions ambientals (soroll, contaminació, confort tèrmic, etcètera) permeten el desenvolupament d'uns usos i funcions determinats que configuren els diferents drets d'ús de la ciutadania.

#### DRET AL LLEURE I L'ESTADA

Aquest és el dret de tot ciutadà d'ocupar l'espai públic per fer-hi activitats relacionades amb l'oci i el temps lliure. El dret a



l'estada fa referència l'ocupació de l'espai públic per descansar, llegir, contemplar, meditar... Estirar-se en parcs i platges, seure en un banc, jugar, fer esport, etcètera, són alguns dels usos de l'espai públic en aquest sentit. També ho són, per exemple, les festes populars o qualsevol celebració. Arran de la pandèmia, l'activitat física al carrer, per exemple, s'ha tornat molt més habitual, no només anar a córrer, sinó també amb activitats dirigides, que ara són més fàcils de trobar a parcs, places o platges.

Que nens i adolescents tinguin un espai ampli i suficient per poder desenvolupar els seus jocs aporta una dimensió lúdica a l'espai que és essencial per a les persones, també per als adults, que igualment haurien de tenir un espai on poder jugar (jocs de taula, escacs...). L'aspecte relacional de l'espai públic és fonamental, especialment per als joves, que en una etapa on fan les descobertes vitals fora de l'àmbit familiar no poden veure condicionat el seu oci al consum o al

pagament d'una entrada, necessiten més opcions. També ho és per a les capes de la població amb menys recursos, que han de poder accedir a un oci no mercantilitzat.

#### DRET A L'EXPRESSIÓ I PARTICIPACIÓ

Aquest dret fa menció a l'acció de manifestar, donar a conèixer el pensament, el sentiment, etcètera, amb la paraula, l'actitud, qualsevol altre signe exterior. Manifestacions, concentracions, reivindicació de drets o expressió de conviccions i creences, mítings polítics... Tot aquest tipus d'activitats estan emparades per la llibertat d'expressió i l'espai públic és el seu lloc per excel·lència. També les de petit format: taules informatives, repartiment de material polític, consultes populars, recollides de signatures, debats veïnals, etcètera, que són part fonamental de l'exercici dels drets democràtics.





**Cruïlla carrer Parlament amb Comte Borrell.**  
La superilla proporciona més espai públic  
i permet una major diversitat en el seu ús.  
Font: Andrés Flajszer



## DRET A LA CULTURA I AL CONEIXEMENT

La cultura ha de tenir un lloc preferent a l'espai públic. Les activitats per satisfer els interessos culturals, informatius, educatius, etcètera, estan relacionades amb el desenvolupament d'aquest dret. Concerts al carrer, xerrades organitzades per entitats, cinema a la fresca... els formats són múltiples. Les festes populars, per exemple, també tenen un component molt significatiu en aquest sentit, música i concerts al carrer o les diferents expressions de la cultura popular (correfocs, castells, cercaviles, processons...) han de poder tenir un espai de forma extraordinària per poder compatibilitzar-se amb altres activitats més quotidianes. Dins de l'apartat de la cultura, la memòria hi té un paper important. La identitat dels carrers es configura amb la petjada que hi han deixat els esdeveniments històrics que hi han tingut lloc, i donar-los una visibilitat adequada (rutes, exposicions, panells informatius, actes...) dignifica i fa més identificable l'espai. Les polítiques de memòria han de tenir una dimensió a l'espai públic.

## DRET A L'INTERCANVI

Aquest dret es refereix a les possibilitats que ofereix l'espai públic d'establir una interacció entre les persones que inclogui la transferència d'un producte o servei, d'un subjecte a un altre a canvi d'un altre producte o d'una contraprestació econòmica, com en el cas, per exemple, dels mercats d'intercanvi. Aquest intercanvi pot ser de caràcter formal o informal i pot ser fix o temporal. Les terrasses són l'activitat de consum amb

més presència, però n'hi ha moltes més: fires, mercats de pagès, d'artesanía, antiguitats... També els serveis de vehicle compartit impliquen un intercanvi de béns i serveis a l'espai públic.

## DRET AL DESPLAÇAMENT

El dret de pas a l'espai públic fa referència al dret que tenen les persones a desplaçar-se d'un lloc a un altre, amb un destí fixat. Si bé la mobilitat és un dret, no ho és desplaçar-se en un mitjà concret, sinó que s'ha de fer possible per a qualsevol, independentment de les seves característiques i sense malmetre la salut de la resta. El transport públic és un dels pilars de l'estat del benestar i l'eina principal amb la qual les administracions garanteixen el dret a la mobilitat a Barcelona (1,7 milions de desplaçaments diaris el 2021, el 28,2 % del total), però no es pot oblidar la importància dels modes actius, començant per caminar, el més accessible, el més habitual a la ciutat (43 % dels desplaçaments diaris el 2021) i el més oblidat.

Actualment, la major part de l'espai públic està pensat com un espai per a desplaçar-se, configurant-se en ell un únic dret, el de la mobilitat, on el dret de pas de l'automòbil privat és l'hegemònic, ja que se li permet la circulació per pràcticament totes les vies públiques i en les condicions més favorables (de velocitat, d'ocupació...). La ocupació progressiva de l'espai públic de la ciutat per part del cotxe des del segon terç del segle xx l'ha situat en una posició de domini absolut dels carrers, quan abans de la seva generalització l'espai públic era ocupat majoritàriament per la gent a peu.



Cercavila durant les festes de la Mercè 2013.  
Font: Antonio Lajusticia Bueno

Correfoc de la Festa Major del Poblenou.  
Font: Antonio Lajusticia Bueno





Aquell canvi no es va produir de manera natural ni sense conflicte; el cotxe va guanyar espai a base de desplaçar la població a espais "segurs" on no la poguessin atropellar. Revertir la situació actual tampoc serà un camí plàcid.

En canvi, una velocitat màxima de circulació de 10 km/h permet compatibilitzar el dret de desplaçament dels modes alternatius entre ells i amb l'automòbil privat en el mateix espai, ja que així s'aconsegueixen reduir bona part dels impactes que genera. Aquesta velocitat també permet fer coincident el dret de pas del vehicle motoritzat amb la resta de drets ciutadans a l'espai públic, que a velocitats més elevades són irreconciliables.

Fira del comerç a Sarrià-Sant Gervasi.

Font: Vicente Zambrano. Ajuntament de Barcelona

És necessari intervenir sobre l'espai públic, limitant l'espai i velocitat dels vehicles, incrementant la superfície destinada al ciutadà, i dotant-la dels elements necessaris, per permetre la diversificació d'usos i funcions que facin efectiu l'exercici d'aquells altres drets generadors de cohesió social; el dret d'estada, el dret d'oci i el dret d'intercanvi, d'una manera més equilibrada. No és esperable, però, que aquesta intervenció es pugui fer sense fortes resistències, perquè implica limitar el privilegi d'ocupació de la minoria que es desplaça en cotxe o moto, que porta dècades instal·lat sense qüestionaments. Si la ciutadania vol guanyar espai públic només ho podrà fer en detriment seu.

Usos de l'espai públic vinculats a la mobilitat. Persones consultant informació a la parada de l'autobús.

Font: Vicente Zambrano. Ajuntament de Barcelona

Qualsevol política que alteri significativament la situació de domini al carrer per part del vehicle privat, que redueixi el seu espai de manera proporcional a la població que el fa servir, és inherentment conflictiva, com s'ha pogut comprovar amb la implantació de les superilles.

L'increment de la superfície de l'espai públic considerat com a espai d'estada i esbarjo per a la població, així com l'espai verd, ha d'assegurar una dotació adequada per habitant. Alhora, cal assegurar que la dotació i cobertura dels diferents tipus d'instal·lacions fixes o temporals a l'espai públic (jocs infantils, zones i pistes de joc, terrasses, mercats d'intercanvi, etc.) garanteixen l'exercici de tots els drets ciutadans a l'espai públic, de manera equilibrada. La provisió d'espai públic per socialitzar ha de tenir en compte el factor de la densitat de població: se n'ha de

crear més allà on la quantitat disponible per persona és més baixa. També s'ha de tenir en compte la mateixa densitat dels habitatges, un paràmetre estretament lligat a la renda: com més petita és casa teva, més necessitat tens de disposar de més espai públic per a qualsevol activitat. Planificar el repartiment de l'espai en aquesta clau també és un exercici de redistribució de la riquesa.

### MILLORAR EL NIVELL D'HABITABILITAT DE L'ESPAI PÚBLIC

Les característiques de l'espai públic han de permetre fer-ne un ús en condicions de benestar per part dels ciutadans, amb tota la seva diversitat. El nivell de benestar a l'espai públic, o bé la seva habitabilitat, es pot des-

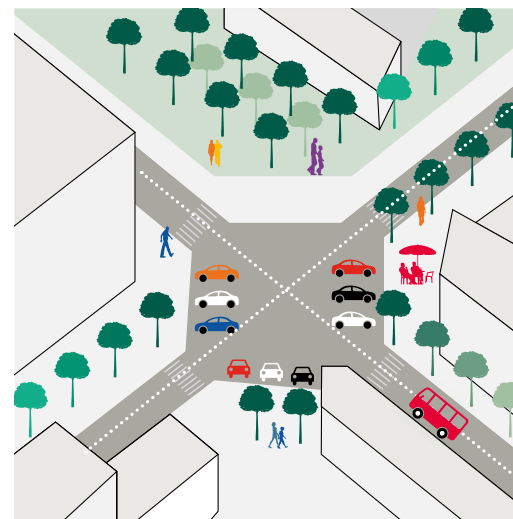




criure a partir de tres variables: ergonomia, atracció i confort i benestar físic.

És necessari millorar el grau d'ergonomia de l'espai públic a partir, d'una banda, de garantir i millorar l'accessibilitat dels vianants. És a dir, l'espai per on circulen els vianants ha de tenir unes dimensions suficients per assegurar que aquests es desplacen en condicions adequades de comoditat i seguretat. A més, cal eliminar l'existència de barreres físiques que puguin dificultar o impedir aquests desplaçaments. En aquest sentit, cal posar especial atenció en aquelles persones més vulnerables (persones amb mobilitat reduïda, infants, etcètera).

Per millorar l'ergonomia és necessari incrementar l'espai públic destinat al vianant vs. vehicle motoritzat. Els modes de transport no motoritzats són els més vulnerables pel que fa als impactes que l'automòbil privat produeix sobre ells: elevada pèrdua d'espai públic disponible, accidentalitat, efectes nocius sobre la salut (per contaminació i soroll). D'aquests, atenent la velocitat mitjana de circulació, el vianant és el més fràgil. Així, cal incrementar l'espai destinat a la circulació segura i còmoda de vianants (voreres amples o zones de velocitat màxima 10 km/h) davant del destinat al trànsit de vehicles motoritzats, de manera que se n'inverteixi la preeminència a la via pública.



Un dret, una única funció



Cal garantir un nivell suficient d'atracció de persones a l'espai públic perquè tinguin un nivell suficient d'afluència de persones que n'incrementi la sensació de seguretat. Cal fomentar els àmbits urbans amb activitats en planta baixa i un volum de verd urbà que sigui atractiu. Un altre cop, la densitat de la ciutat és un factor positiu en aquest aspecte, perquè afavoreix la concentració i la diversitat d'activitat.

La millora del grau de confort i benestar físic fa referència al fet que és necessari que els nivells d'immissió, acústics i tèrmics no malmetin la salut de les persones. Per això, cal reduir dràsticament la presència del vehicle motoritzat a l'espai públic i modificar-ne les condicions d'ús (velocitat

Repartidors de menjar a domicili esperen davant un establiment de menjar ràpid.

Font: Marta Torrent Santarita. Barcelona Regional



Diversos drets, múltiples activitats



de circulació, etcètera) mitjançant la prioritització de l'ús ciutadà de l'espai públic sobre l'altre mitjà. L'increment de la superfície d'espai públic destinada al ciutadà permet augmentar el volum de verd, fet que multiplicarà els efectes positius sobre aquestes variables ambientals.

Poder mesurar tots aquests aspectes mitjançant indicadors concrets objectiviza la qualitat de l'espai públic, ofereix eines a la població per exercir els seus drets i poder exigir millores en el seu benestar, i permet a l'administració fer un seguiment dels èxits o fracassos de les polítiques públiques. La provisió d'un espai abundant, saludable, accessible, facilitarà que la ciutadania se'l faci seu per múltiples usos.

Drets que permet l'espai públic segons la seva configuració. Situació de predomini de la mobilitat privada (lògica lineal) i carrer amb trànsit pacificat (lògica complexa).

Font: BCNecologia



- A. DRET AL LLEURE I L'ESTADA
- B. DRET A L'INTERCANVI
- C. DRET A LA CULTURA I EL CONEIXEMENT
- D. DRET A L'EXPRESSIÓ I PARTICIPACIÓ
- E. DRET A LA MOBILITAT



B | Reparació de bicicletes

A | Activitats esportives

E | Desplaçament no motoritzat

B | Repartiment a domicili

D | Acte públic de propaganda

C | Ruta turística

B | Repartiment de mercaderies

A | Camí escolar

A | Descans

E | Passeig

B | Compra de proximitat

A | Cultiu d'horts urbans

A | Jocs infantils



- A. DRET AL LLEURE I L'ESTADA
- B. DRET A L'INTERCANVI
- C. DRET A LA CULTURA I EL CONEIXEMENT
- D. DRET A L'EXPRESSIÓ I PARTICIPACIÓ
- E. DRET A LA MOBILITAT



B | Cuidar

E | Repartiment

C | Espectacles

C | Ruta gastronòmica

A | Descans

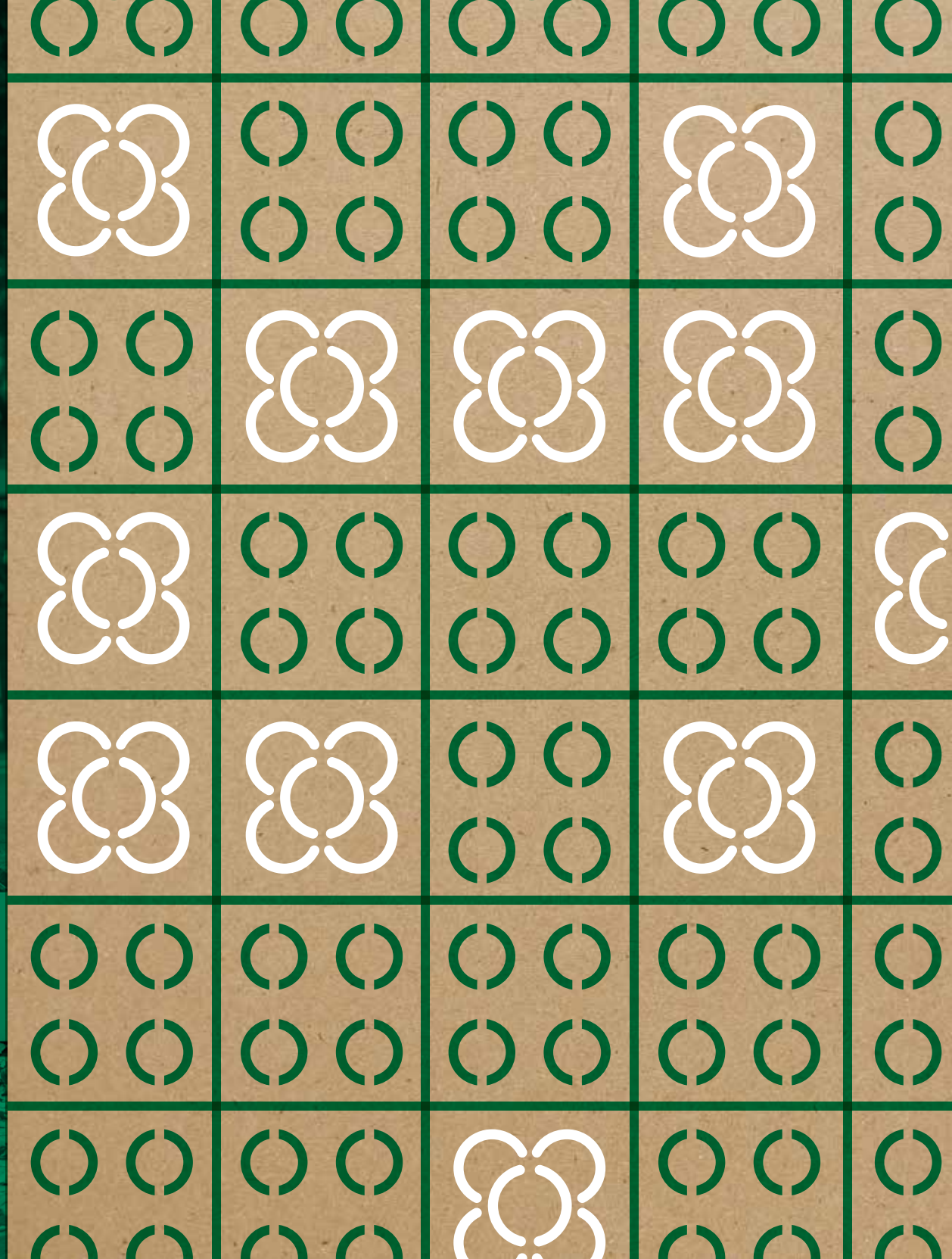
B | Compra de proximitat

E | Passejar

A | Conversar

E | Desplaçament no motoritzat







329

**LA CIUTAT CUIDADORA.  
BOGOTÀ I LA RECONQUESTA  
DEL QUE ÉS PÚBLIC  
AMB LA CIUTADANIA**

MARÍA MERCEDES JARAMILLO  
GARCÉS

336

**DEL VERD URBA  
A LA NATURALITZACIÓ  
DE LA CIUTAT**

#VIU EN VERD

362

**CUIDA EN XARXA  
I EN PROXIMITAT**

#CUIDA EN COMUNITAT

382

**LA CIUTAT JUGABLE**

#JUGA

410

**EL COMERÇ DE  
PROXIMITAT FA CIUTAT**

#COMPRA A PROP

436

**LES SUPERILLES:  
RECERCA  
I EXPERIMENTACIÓ**

#EXPERIMENTA

04

# ESPAI PÚBLIC I VIDA QUOTIDIANA

## DRET A LA CIUTAT





## UNA CIUTAT CUIDADORA. BOGOTÀ I LA RECONQUESTA DEL QUE ÉS PÚBLIC AMB LA CIUTADANIA

MARÍA MERCEDES JARAMILLO GARCÉS

Secretària de Planificació de Bogotà

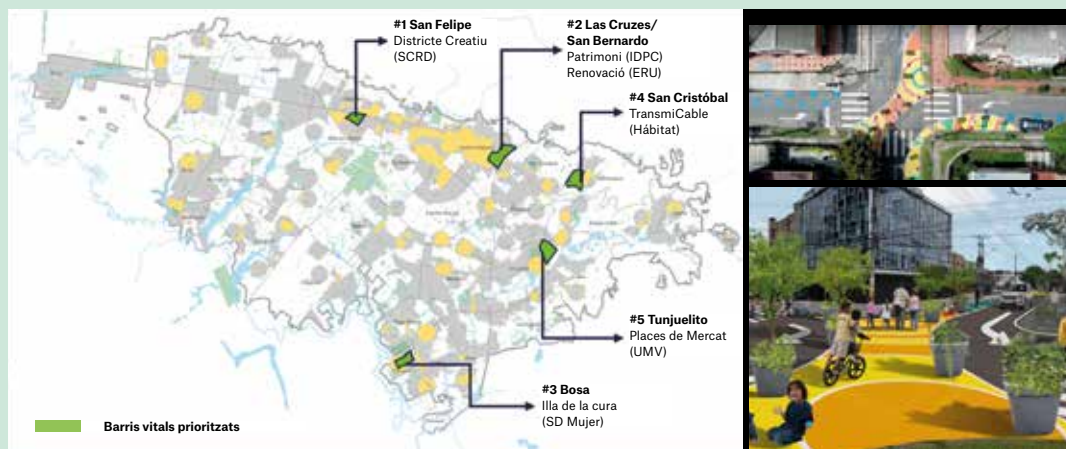
En un intent de fer de Bogotà una ciutat cuidadora, solidària, propera i feminista, la planificació de la qual es faci des d'una escala més local, estratègies municipals com els barris vitals i les illes de les cures han aconseguit transformar l'espai públic i la manera d'apropiar-se'l de les comunitats; ahora, revolucionen les maneres de construir ciutat conjuntament entre les comunitats i les autoritats. Cal destacar que les comunitats més vulnerables, i abans excloses del diàleg ciutadà, com són les cuidadores, han pogut opinar i han expressat els seus anhels i preocupacions. D'aquesta manera s'ha consolidat un procés de reconquesta participativa del que és públic per construir la pau.

Els últims anys, Bogotà ha impulsat l'estratègia «barris vitals» (*Barrios Vitales*), una eina inserida dins de la política de mobilitat sostenible que vol recuperar múltiples espais públics per a les persones vianants i ciclistes que fins ara ocupaven els cotxes. L'objectiu dels barris vitals és promoure els desplaçaments a peu i la reconquesta dels carrers per a la mainada i la gent gran; i també incrementar l'índex d'espai públic de cada habitant ja que el 2021 la mitjana

era de poc més de 4 m<sup>2</sup> *per capita*.<sup>1</sup> Els barris vitals disminueixen el trànsit motoritzat i la velocitat de circulació, revitalitzen l'espai públic perquè sigui un espai agradable per estar-s'hi estona i així contribueixen a millorar la qualitat de l'aire.

La crisi sanitària que va començar el març de 2020 ens va demostrar que aquesta estratègia era efectiva, i a més a més, era especialment necessària, ja que s'havien de limitar les trobades i aglomeracions





Els BARRIS VITALS són al POT com a unitats que gestionen el trànsit i revitalitzen l'espai públic perquè els habitants puguin realitzar les seves activitats en la proximitat.



La ciutat de Bogotá treballa en la pacificació i revitalització de dotze barris vitals. Secretaria de Movilidad. Alcaldía Mayor de Bogotá

Espais de prioritat per a vianants al barri vital de San Felipe, convertit avui en un Districte Creatiu. Font: Secretaria de Movilidad. Alcaldía Mayor de Bogotá

en espais tancats. Amb la pandèmia de la Covid-19, «barris vitals» es va transformar en «Bogotà a cel obert» (*Bogotà a Cielo Abierto*), una estratègia complementària que buscava reactivar l'economia traient espai als cotxes. Així, els restaurants i bars van guanyar espai públic per desenvolupar l'activitat econòmica i també en van recuperar les persones vianants.

Tanmateix, es va notar l'impacte social i econòmic de la pandèmia, sumat a l'arribada massiva de mig milió de migrants veneçolans a Bogotà:<sup>2</sup> entre el 2019 i el 2020 la ciutat va passar del 27 % de llars per sota del llindar de la pobresa al 40 %, un atur juvenil del 20 % i una feminització de la pobresa dramàtica.<sup>3</sup> Les dones van ser les primeres que van haver de deixar la feina per cuidar els infants que eren a casa perquè l'escola havia tancat. Aquestes dones aturades es van sumar al milió de persones cuidadores sense remuneració, gairebé totes dones, que tenen fills i filles, gent gran o persones malaltes a càrrec. Les cuidadores a jornada completa van augmentar un 50 % des del principi de la pandèmia: de 891.000 dones el 2019 a gairebé 1,2 milions el 2020.<sup>4</sup> I la gana va tornar a Bogotà quan ja no era un dels símptomes de la pobresa a la capital de Colòmbia. Llavors, van canviar les prioritats del nou govern i de la primera alcaldessa de la ciutat, Claudia López.

Com a mesura d'urgència, l'Administració local va posar en marxa un sistema de transferències monetàries a les llars més pobres, però no totes tenien un compte bancari. Així doncs, el 2021 vam obrir 600.000 comptes bancaris nous i vam atendre un milió de llars.<sup>5</sup>

Com a mesura estructural, vam adoptar un nou Pla d'ordenament territorial (POT, *Plan de Ordenamiento Territorial Bogotá Reverdece 2022-2035*), a fi que la majoria de la població ja no visqués a més de dues hores de distància d'un lloc de benestar. D'aquest POT, cal destacar-ne la decisió de fer coincidir l'escala de la planificació territorial amb la divisió politicoadministrativa de la ciutat a través de 33 unitats de planejament local (UPL, *Unidades de Planeamiento Local*), que acabaran sent els districtes (*localidades*) de Bogotà. L'objectiu és ser més eficaços en l'acció pública, aconseguir més corresponsabilitat de la ciutadania en la presa de decisions, i sobretot, acostar les llars als serveis que necessiten diàriament. Cada UPL tindrà la seva pròpia alcaldia local per ordenar, des d'aquesta escala, els trenta districtes urbans i els tres rurals de proximitat que el POT delimita.

El desplegament del sistema de cures (*Sistema Distrital del Cuidado*) en cada una d'aquestes UPL ajudarà a acostar els serveis a la població a través de les quaranta-cinc illes de les cures (*Manzanas del Cuidado*). Aquest sistema és una xarxa de serveis i equipaments socials per reconèixer, redistribuir i reduir el temps que, sobretot les dones, dediquen a les tasques de cures no remunerades. L'objectiu és que les persones cuidadores tinguin més temps i autonomia per al propi benestar, descans, formació, generació d'ingressos i gaudi d'una vida lliure de violències. Formen part del sistema municipal de cures escoles bressol i primàries, parcs, biblioteques, centres de desenvolupament comunitari, centres de salut, hospitals, cases d'igualtat d'oportunitats, cen-



tres d'atenció a les persones grans i amb discapacitat, bugaderies, menjadors comunitaris, entre altres serveis que necessiten les dones de Bogotà. El sistema és un punt més de l'estratègia de pacificació del trànsit iniciada amb els barris vitals, per crear el que anomenem «illes de les cures». A partir d'ara, les illes de les cures i l'alcaldia local hauran d'oferir tres tipus de serveis:

- Cures a infants, persones amb discapacitat i gent gran mitjançant serveis d'educació, oci, esport, cultura, cures temporals, al domicili i institucionals.
- Descans, formació i capacitació per augmentar les oportunitats laborals de les persones cuidadores.
- Transformació cultural per acabar amb el masclisme i promoure masculinitats cuidadores i corresponsables.

A través de les illes de les cures Bogotà serà la ciutat solidària, cuidadora, propera i feminista que ha de ser.

Però no ens podem oblidar de quin és el context. Bogotà és una ciutat de vuit milions d'habitants i una aglomeració urbana de gairebé deu milions.<sup>6</sup> És evident que la qualitat de vida de la població, la igualtat d'oportunitats de tota l'aglomeració així com la competitivitat de les àrees productives no es resolen només en l'escala local. Per administrar una ciutat que té la mida d'un país cal una resposta multiescalar: de regional a local, i de metropolitana a municipal. I així ho preveu el POT Bogotà Enverdeix 2022-2035, que preveu grans inversions públiques d'impacte metropolitana com ara la construcció d'infraestructures de trans-

port. La necessitat de la ciutat de construir un milió d'habitatges i de crear un milió de llocs de feina en els pròxims catorze anys no es podria assolir sense les dues línies de trens regionals, les cinc línies de metro, els set telefèrics i els més de mil quilòmetres addicionals de carrils bici que estan previstos en el programa del POT. No obstant això, el pla d'ordenament que es comença a tramitar el 2021 prioritza que l'òrgan de planificació urbana de Bogotà s'ocupi de l'escala local, i els barris vitals i les illes de les cures treballen en aquest sentit.

D'altra banda, Bogotà és la capital d'un país que encara s'està refent de les ferides de mig segle de conflicte armat i que busca reconciliar-se desesperadament. En una societat que té por de si mateixa hi regna la desconfiança. Encara que ens omplim la boca de «comunitat», no hi ha res que s'hi assembli, a Bogotà. La fórmula «no van tenir en compte la comunitat» és freqüent quan es legitima o deslegitima l'acció pública, però serem capaços de construir una comunitat d'anhels? Trobarem la manera de compartir un anhel en comú? A la Secretaria de Planificació n'estem convençuts i per aconseguir-ho, hem intentat amb totes les forces involucrar la ciutadania —diversa, diferent, contradictòria— en el planejament de plans i projectes. Certament, el principal èxit dels barris vitals és que han estat el laboratori per crear una nova relació entre les comunitats i les autoritats.

El més significatiu dels barris vitals no són els canvis palpables en l'espai públic. Els testos amb arbres i plantes, les taules i cadires o els jocs infantils pintats a terra que també serveixen per restringir la circu-

lació només són el resultat visual d'un procés molt més important: la recuperació del que és públic com a canal de diàleg que ens ha de fer avançar cap a un futur comú i una convivència saludable.

Per això, els barris vitals s'han dissenyat amb el veïnat en diversos tallers i activitats pedagògiques i s'ha fet servir la tècnica de l'acupuntura urbana per analitzar el plànol urbà abans de dur a terme els canvis en l'espai físic. Les illes de les cures, més substancials i difícils d'engegar, han permès incorporar en aquests laboratoris de participació la gent gran, les dones cuidadores i les persones que són cuidades, freqüentment excloses del diàleg ciutadà per la falta d'accessibilitat o per la poca disponibilitat que tenen.

A partir d'aquest nou diàleg, hem incorporat els desitjos d'aquestes capes de la població i hem desconstruït molts supòsits de la tecnocràcia hegemònica i històricament masculina de la ciutat. Algunes propostes que ens han fet les cuidadores són treure pilons per plantar-hi horts urbans i posar fi així a espais grisos centrats en el cotxe. Ens demanen espais públics segurs per a nenes i adolescents on anteriors administracions s'havien dedicat a construir camps d'esports i parcs de patinatge. Ens reclamen lavabos públics accessibles i sales de lactància en tots els equipaments. I ens sol·liciten rutes circulars de transport públic més adaptades als itineraris poligonals que segueixen les dones de la ciutat.

A més a més, mentre ideàvem el POT, en aquest procés de diàleg ciutadà per definir l'espai físic de la ciutat s'hi van sumar dos temes crucials per a la ciutadania: l'estructura ecològica i els patrimonis materials i im-

materials. La població de Bogotà, la majoria provinent d'arreu de Colòmbia, i més recentment, de Veneçuela, exigeix garanties de permanència. La comunitat muisca reclama la seva relació ancestral amb el territori, la comunitat LGBTIQ+ demana un municipi divers, les comunitats rurals reivindiquen la manera de viure pagesa, les víctimes del conflicte volen que se les reconegui i demanen justícia i reparació. I tothom, excepte el gremi de la construcció, reclama accions fermes contra el canvi climàtic i la preservació dels ecosistemes. «Més verd i menys ciment», ens diuen. Així que a Bogotà hi ha un consens sobre la importància de preservar el medi ambient i la cerca de la pròpia identitat. La gent vol ser i sentir-se part d'aquesta ciutat de ningú o de tothom, cosa que significa que hi ha esperança de construir una visió col·lectiva. Almenys hi ha un desig col·lectiu, el de pertànyer.

Aleshores vam prendre dues decisions: al POT vam incorporar l'estructura ecològica principal i l'estructura integradora de patrimonis com a sistemes urbans prioritaris per ordenar el territori. Volíem consolidar les múltiples identitats de Bogotà amb mesures atrevides per protegir els sectors d'aglomeració dels oficis tradicionals, artesanals i les indústries creatives, i fer viable l'opció de no només protegir els edificis, sinó els espais urbans i rurals, així com les manifestacions culturals que s'expressen a la ciutat. Així, en un futur, no només seran vitals els barris, sinó també els patrimonis locals, urbans, rurals i naturals. I això no és el resultat d'una decisió tecnòcrata, és gràcies a la ciutadania que ho ha reconegut com a patrimoni i n'ha reclamat la perdura-





bilitat, ja que en depèn la possibilitat d'identificació amb el territori, de viure'l amb corresponsabilitat i de sentir-se part d'aquesta societat complexa que estem construint.

És el moment de reconèixer que Bogotá ja no pot ser només un paradigma de noves formes de mobilitat. No en tenim prou amb haver millorat el transport públic de masses en autobús i l'ús de la bicicleta; el nostre objectiu tampoc és que se'ns reconegui per haver reconquerit una part de l'espai públic per a les persones vianants. El que demostren els barris vitals, les illes de les cures i els patrimonis integrats és que Bogotá ha estat capaç d'explorar processos valuosos de reconquesta participativa del que és públic, i que ens enorgulleix anomenar «laboratoris de pau». D'aquesta recerca de la pau que ens ha estat tan esquiva, Bogotá en vol ser un exemple i aconseguir estar a l'altura dels seus anhels en els pròxims catorze anys.

**A las Manzanas del Cuidado, les dones cuidadores i les persones cuidades troben serveis de formació i descans que milloren la seva qualitat de vida.**  
L'any 2021, 53.178 persones es van beneficiar d'aquest sistema.

Font: Secretaría de Integración Social

**Festival Open San Felipe.** La ciutat de Bogotá té quinze districtes creatius on es promou la creació d'espais multifuncionals i de treball col·laboratiu per a la comercialització i distribució de béns i serveis culturals.  
Font: Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte.  
Alcaldía Mayor de Bogotá





# DEL VERD URBÀ A LA NATURALITZACIÓ DE LA CIUTAT

#VIU EN VERD

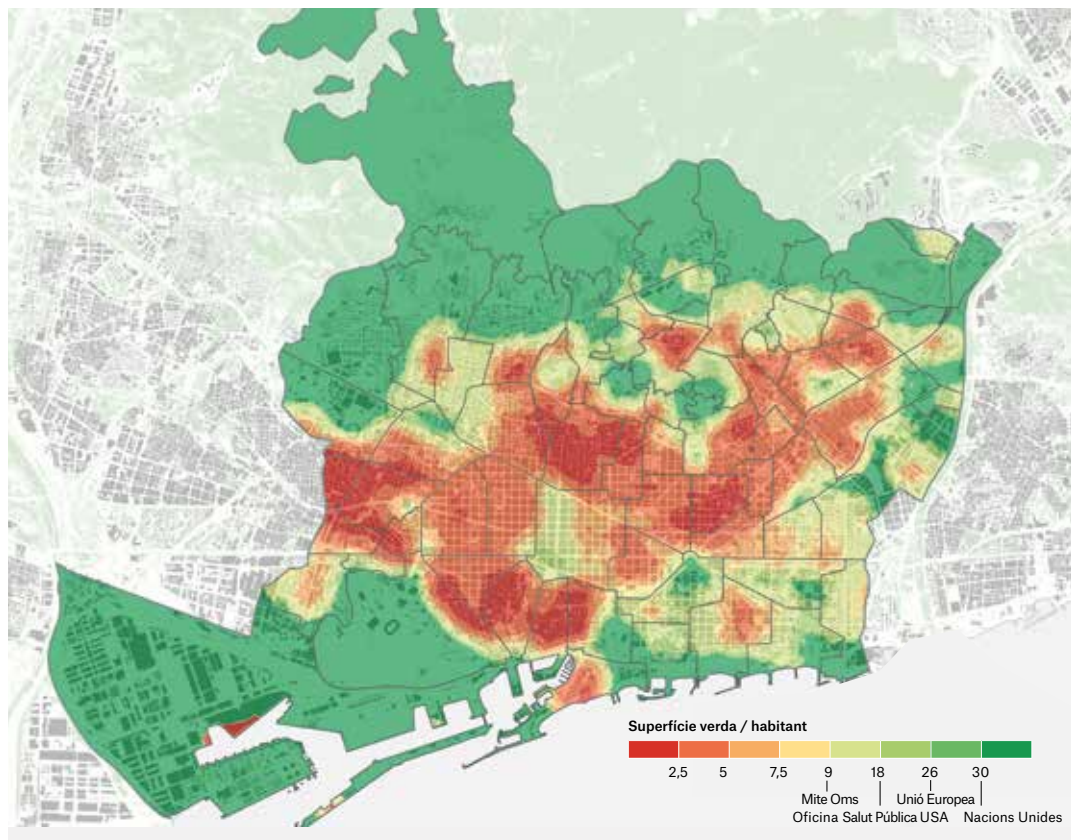
La natura té un paper molt important a les nostres ciutats. Tot i estar envoltats d'asfalt i edificis, la biodiversitat urbana s'obre pas i ens ofereix espais molt apreciats a Barcelona: grans parcs per gaudir de la natura, petits espais verds on jugar, llegir o relaxar-se, carrers plens d'arbrat urbà, basses i horts urbans, cobertes i murs verds als edificis o plantes a milers de balcons. Cada espai compta.

La pandèmia ens va donar l'oportunitat de veure que era possible viure de manera més sostenible. Durant els mesos de confinament, la natura va guanyar espai, i en absència de vehicles circulant pels carrers, el cant dels ocells es podia sentir des de dins de les llars. La percepció de la importància de la natura es va incrementar notablement davant la impossibilitat de gaudir-ne.

I és que els ecosistemes urbans no només tenen valor per si mateixos, sinó que aporten un conjunt de serveis socioambientals bàsics a la nostra ciutat: protecció davant de l'increment de temperatures ocasionades pel canvi climàtic, oci, esbarjo, esport, cultura, bellesa..., i sobretot una gran influència en la salut de la població.

A Superilla Barcelona la natura hi té un paper primordial i els objectius per aconseguir tenir cura dels espais verds de la ciutat tenen en compte la creació de més infraestructura verda, de més qualitat i pensada per respondre a les necessitats de tota la població.





## MÉS VERD I MÉS BIODIVERSITAT URBANA

El sòl permeable a Barcelona és un bé escàs i encara hi ha barris amb un dèficit important d'espais verds. D'altra banda, la necessitat de contacte amb la natura i de vida als carrers i als espais oberts de la ciutat per part de la ciutadania està experimentant un augment i la pressió per l'ús social de l'espai públic entra en fricció amb el manteniment dels beneficis ambientals que aquests espais aporten a la ciutat.

Davant la situació climàtica, sociocultural i econòmica és necessari adoptar un nou

paradigma per avançar cap a un escenari on s'entrellacin la ciutat i la natura. En aquest escenari es reconeix el valor estructural del verd, a la vegada que es projecta i es gestiona l'equilibri entre la importància de les zones verdes per al benestar de la ciutat i la pressió que rep per l'ús social.

Barcelona fa anys que ha reconegut el valor del verd com a infraestructura imprescindible per a la ciutat, per aconseguir una metròpolis resilient que afronti millor els reptes del canvi climàtic, augmentar els

Superfície verda per habitant en un radi de 300 metres. En molts teixits residencials hi ha un dèficit important d'espai verd proper.

Font: Barcelona Regional. Ajuntament de Barcelona

índexs de salut de la ciutadania i generar espais de més equitat social.

El Pla del verd i de la biodiversitat 2020, el Programa d'impuls a la infraestructura verda i el Pla Natura Barcelona 2021-2030, entre d'altres, són alguns dels documents que se centren en la importància de constituir una infraestructura verda urbana funcional amb dues línies d'actuació estratègiques:

- Més quantitat d'espais verds: objectiu que es va impulsar inicialment mitjançant el Compromís Barcelona pel Clima i que vol incrementar els espais verds de Barcelona en 1 m<sup>2</sup>/habitant en l'horitzó de l'any 2030.
- Més naturalització dels espais verds: per tal d'ampliar l'aportació de serveis ecosistèmics quant a la termoregulació, el confort acústic, l'augment de la biodiversitat, l'estalvi energètic, la disminució de les emissions de CO<sub>2</sub>, de la contaminació atmosfèrica, la regulació del cicle de l'aigua i de producció d'aliments per a les persones i per a la fauna.

## IMPULS A LA INFRAESTRUCTURA VERDA

La infraestructura verda es defineix per la xarxa de zones naturals i seminaturals i d'altres elements ambientals que es planifica de forma estratègica, es dissenya i es gestiona perquè proporcioni una extensa gamma de serveis ecosistèmics. Els serveis ecosistèmics de la infraestructura verda són clau i seran cada cop més estratègics i necessaris per fer front a l'emergència climàtica.

Augmentar 1 m<sup>2</sup> de verd per cada habitant en l'horitzó del 2030, per generar més adaptació de la ciutat als possibles efectes del canvi climàtic, és un objectiu del Pla

Natura i equival a 160 hectàrees de nous espais verds. La trama urbana de Barcelona és densa i consolidada, fet que dificulta la previsió de futurs parcs urbans. No obstant això, hi ha un gran nombre d'opcions per augmentar el verd a la ciutat que van més enllà dels nous espais verds, com per exemple: la millora del verd actual, el seu increment en llocs que fins ara no es plantejaven com a tals, com ara les superilles, i amb actuacions de cara a la ciutadania que contribueixin a enverdir la ciutat, com per exemple les cobertes i els murs verds, o els mateixos balcons.

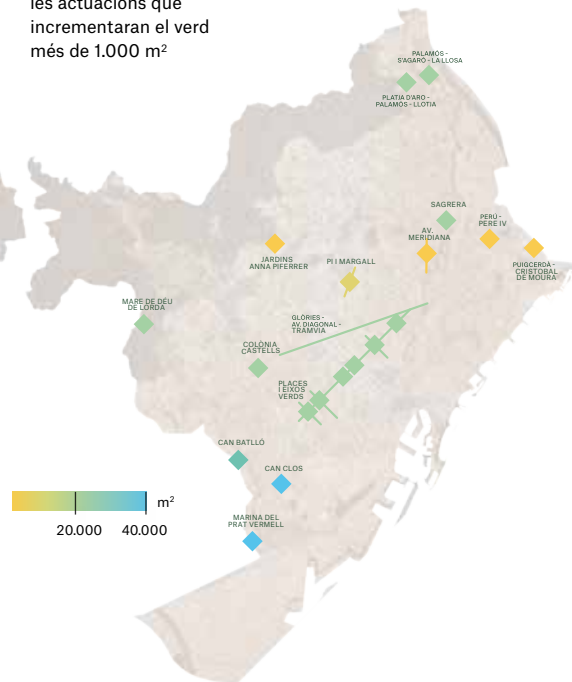
En el període 2015-2019 s'han incrementat 44,1 hectàrees d'infraestructura verda a la ciutat, la majoria a través de la creació de nous parcs i jardins públics (+ 21,3 ha) i en el període 2019-2021, s'han afegit 19,8 hectàrees més.

En aquest primer període les actuacions més emblemàtiques han estat el nou parc de les Glòries i els jardins del Doctor Pla i Armengol, al Guinardó. Les obres per omplir Glòries de verd van començar el 2016, un cop executada part de la infraestructura viària, de manera que es va donar compliment al Compromís de Glòries de 2007, de l'època de l'alcalde Jordi Hereu. S'han anat executant per fases, compassades amb les obres d'infraestructura, de gran complexitat, i que inclouran també la connexió del tramvia. La primera part, aproximadament la meitat del total, va acabar el 2019 i la superfície final serà superior a les 4 ha de verd. És un parc amb grans zones d'estada i àrees infantils i per joves, on sobresurt la gran clariana central.

En el cas dels jardins del doctor Pla i Armengol, el foment de la biodiversitat hi té un paper important, amb àrees d'accés res-



S'inclouen al mapa les actuacions que incrementaran el verd més de 1.000 m<sup>2</sup>



tringit com els horts urbans i altres espais amb hàbitats humits. L'espai conserva el jardí noucentista i la finca de la mateixa època, ara reconvertida en museu, i hi afegeix una àrea on s'ha instal·lat un amfiteatre, una plaça verda, un mirador i una zona de jocs infantils. En total son 3,7 ha de verd que es van inaugurar el 2019.

Entre el 2022 i el 2023 està previst que s'incorporin a la xarxa verda cinc nous parcs i jardins, concentrats sobretot a Sants-Montjuïc. El projecte més gran és el futur parc de Can Batlló amb 24.400 m<sup>2</sup> i el segueix de prop, el parc central de la Marina del Prat Vermell amb quasi 20.000 m<sup>2</sup>. Juntament amb el parc de la Colònia Castell, el parc de la Sagrera i els jardins d'Anna Ferrer aportaran 6,4 noves ha de verd. Altres actuacions rellevants com ara el corredor verd de Pi i Margall o la recuperació d'interiors d'illa en teixits densament construïts també s'afegeixen a l'increment de la infraestructura verda.

En el mateix període també es milloraran zones verdes emblemàtiques com el parc de Cervantes i el parc del Castell de l'Oreneta i es rehabilitaran setze espais més: els parcs de la Trinitat, del Clot, del Laberint d'Horta, de Can Dragó, Central de Nou Barris i dels Tres Tombs; els jardins de Can Fabra, de Can Miralletes, Laribal, de la rambla de Sants, de Mercè Rodoreda, de Caterina Albert, de Sant Pau del Camp i de Cèsar Martinell; la plaça de La Maquinista i, l'interior d'illa Elena Maseras.

Increment del verd 2021-2023. 42 actuacions en zones verdes (179.076 m<sup>2</sup>)

Projectes de rehabilitació del verd previstos 2021-2023.

Font: Pla Natura 2030. Ajuntament de Barcelona



Hort urbà construït a la coberta del mercat de la Vall d'Hebron i la Teixonera. Es tracta de l'hort més gran de l'estat situat a la coberta d'un edifici, amb 1.750 m<sup>2</sup> d'espai de cultiu.

Font: Ajuntament de Barcelona

Jardins de la Mediterrània, interior d'illa a Sants Montjuïc.

Font: Edu Bayer. Ajuntament de Barcelona



Increment del verd (m²)	2015-2019	2020-2030
Crear espais verds	213.312	833.238
Recuperar interiors d'illa	50.053	8.800
Enjardinar solars buits	32.700	30.800
Intervenir a la via pública	138.820	304.700*
Enverdir cobertes	5.431	22.000
Enverdir murs i mitgeres	3.838	12.100
<b>Total</b>	<b>444.156</b> <b>(44,1 ha)</b>	<b>1.211.638</b> <b>(121,16 ha)</b>

\* 100.836 m² corresponen a l'objectiu d'augmentar un 5% la cobertura arbòria prevista al Pla director de l'arbrat 2037, i 203.864 m² a intervencions a l'espai públic intensificant la presència de verd: Programa Barcelona Superilla, carrers pacíficats, agricultura urbana, plantació en escocells...



**Taula de l'increment de la infraestructura verda a la ciutat.**

Font: Programa d'impuls de la infraestructura verda urbana. Ajuntament de Barcelona

**Parc Central de la Marina del Prat Vermell, futur gran pulmó verd de 21.000 m².**

Font: Ajuntament de Barcelona

## NATURALITZACIÓ DE LA CIUTAT

En els darrers anys, l'Ajuntament de Barcelona ha apostat per la gestió ecològica i per la naturalització dels espais verds, amb l'objectiu de contribuir a conservar i a augmentar la natura a la ciutat per guanyar més salut i qualitat de vida.

Naturalitzar els espais verds urbans és transformar-los gràcies a una gestió més centrada en els processos ecològics i en l'entrada espontània de flora i fauna i a aconseguir un benefici social, de salut i de conservació de la biodiversitat. S'han realitzat aquest tipus de refugis per a la biodiversitat a diferents espais verds de la ciutat: als Jardins del doctor Pla i Armengol, a Ca l'Alier,

al Parc de Joan Miró, als Jardins de Valent Petit i a Diagonal Mar.

Per aconseguir aquesta naturalització es realitzen accions com: la creació d'hàbitats per a la flora i la fauna (terrestres, d'aigua dolça, litorals...); la definició de zones d'interès natural de baix manteniment per a la conservació i millora de la biodiversitat (Collserola, Montjuïc i Tres Turons); l'enjardinament inspirat en la natura; la gestió de les basses per tal que hi pugui viure fauna aquàtica; l'evolució de les gespes cap a prats o herbassars; el creixement de plantes espontànies; la plantació de flora amiga o beneficiosa que afavoreix la fauna útil (principalment als escocells dels arbres i als horts), o la instal·lació de caixes niu i altres estructures per a la fauna.



**El parc de Diagonal Mar acull un refugi de la biodiversitat i se suma als cinc que hi ha a la ciutat. S'hi han detectat 150 espècies diferents d'aus.**

Font: HEMAV





### CONTRIBUCIÓ DEL MODEL D'EIXOS VERDS I PLACES A LA CIUTAT

La implantació de superilles parteix d'aquesta visió de la natura a la ciutat. El verd no només ha d'estar present a parcs o places. La planificació dels carrers amb més presència de verd, en tots els àmbits, no només en l'arbrat, és indispensable per aconseguir que els beneficis de la naturalització arribin a tota la població. Es vol avançar cap a un model d'espai públic més sostenible, més saludable i pensat per a les persones. Un paradigma que afavoreix les relacions socials, que fomenta el comerç de proximitat i posa

Increment del verd a través d'intervencions a la via pública. Superilla de Sant Antoni.

Font: Mariona Gil. Ajuntament de Barcelona

al centre les necessitats dels nens i de les nenes i de la gent gran de la ciutat. Superilla prioritza una pacificació de carrers on la persona vianant i la mobilitat sostenible hi tenen un pes fonamental, s'incrementa el verd i s'afavoreix la interacció ciutadana. El programa implementa una xarxa d'eixos verds i noves places que enllacen equipaments i espais verds de manera segura per a la ciutadania i redueixen el trànsit local. Vianants i aire net són els protagonistes.

De forma complementària a la política de recuperació d'interiors d'illa de l'Eixample, que s'està desenvolupant des de fa temps, l'estratègia d'eixos verds acostarà el verd

Proximitat als espais verds de més de 2000 m<sup>2</sup> de l'eixample. Actual i amb eixos verds.

Font: Oficina tècnica superilla. Ajuntament de Barcelona



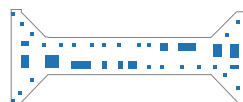
- Radi 500 m a espais verds > 1ha
- Radi 200 m a espais verds >2000 m<sup>2</sup>
- Espais verds > 1ha
- Espais verds < 2000 m<sup>2</sup>
- Espais verds > 2000 m<sup>2</sup>
- Espais verds lineals
- Equipaments
- Equipaments educatius







Permeabilitat tronc tipus  
Eixample actual 1-2%



Permeabilitat tronc tipus amb  
actuació estructurant > 10%

Permeabilitat del sol

- < 1%
- 10 %-15 %
- 15 %-50 %
- 50 %-75 %
- > 75 %



urbà a una de les àrees més deficitàries en zona verda de la ciutat com és l'Eixample. Ara mateix la proximitat a espais verds es veu molt limitada per la densitat d'edificacions. La transformació dels carrers en eixos verds augmentarà la proximitat de la població a llocs on poder gaudir de la natura.

Tot i que els vint metres de secció estàndard dels carrers de l'Eixample han facilitat històricament una provisió abundant d'arbrat urbà, arran de terra, els espais naturalitzats són mínims i la permeabilitat del sòl a l'Eixample també és una variable que cal augmentar urgentment. Ara mateix un carrer tipus d'aquesta zona no té més d'un 1%-2% de superfície permeable. Els eixos verds augmentaran aquesta xifra fins al 10% i introduiran escocells més amples, que milloraran l'estat de salut de l'arbrat urbà i dels parterres i permetran tenir més vegetació. Es calcula que als 21 eixos previstos en el projecte Superilla Barcelona hi haurà fins a 4.000 arbres nous, i seran lleoners, til·lers, pruneres i altres espècies.

El carrer passarà de ser un espai inert a una part fonamental de l'ecosistema. Cal passar d'un espai asfaltat, compactat i impermeable a un subsol permeable i biològicament útil per a la vegetació i la gestió del cicle de l'aigua. Si es desasfalten part dels carrers, amb l'obertura de més espais de sòl i la utilització de paviments semipermeables (sòl estructural), hi haurà més espai per a les arrels dels arbres i, per tant, més riquesa i biodiversitat.

Permeabilitat del sòl a l'Eixample. Actual i amb eixos verds.

Font: Oficina tècnica superilla. Ajuntament de Barcelona

## REEQUILIBRI DEL CICLE DE L'AIGUA

Les ciutats mediterrànies són especialment vulnerables al canvi climàtic, als episodis de pluges torrencials i els riscos associats d'inundació urbana que cada cop seran més freqüents. També hi haurà menys aigua disponible emmagatzemada als sòls i més episodis de sequera i calor.

El sistema planta-sòl de la infraestructura verda redueix el flux superficial de la pluja, permet que la humitat transpiri a l'ambient, i infiltra i reté l'aigua. Com a conseqüència d'això, a la ciutat disminueix el risc d'escorriments i d'inundacions provocats per les pluges torrencials, es recarrega l'aquífer i es refresca l'ambient.

Amb el nou disseny d'eixos verds, es passarà d'un model que no fa cap tipus de gestió de l'aigua de pluja a un model que en gestionarà el 30%. L'aigua es recollirà en les àrees vegetades, cosa que n'afavorirà la infiltració i retenció, fet que després possibilitarà l'ús dels recursos freàtics pel reg o la neteja de carrers. A més, aquest increment de la infiltració de l'aigua ajudarà a evitar inundacions.

S'aposta per l'aplicació de criteris de drenatge sostenible, perquè la transformació de l'Eixample comporti una millora en la gestió sostenible de l'aigua. Aquesta nova infraestructura ha de reconèixer la trama urbana existent. Les aigües que baixen pels carrers verticals s'intercepten en les cruïlles amb els eixos horitzontals.

Hi haurà àrees vegetades dissenyades com a dispositius SUDS (sistema urbà de drenatge sostenible), majoritàriament a les cruïlles i places, on hi ha més espai per ubicar-les. Aquests dispositius són sistemes de



drenatge alternatiu al drenatge convencional, que permeten reproduir en l'àmbit urbà el comportament natural de l'aigua d'escollament, la qual cosa possibilita laminar, filtrar i infiltrar l'aigua de pluja en el terreny. Aquests dispositius ja s'han implementat en diferents projectes de Barcelona, com per exemple al carrer de Cristóbal de Moura.

També es vol garantir que la infraestructura de drenatge sostenible gestioni inicialment els esorrentius de la màxima superfície i que els excedents es derivin a la xarxa de clavegueram. Així es disminueix el cabal que ha d'assumir la xarxa actual, avui en dia molt congestionada, per contribuir a l'eficiència de la infraestructura. Abans de tot, caldrà estudiar quines solucions són viables en funció de la capacitat de permeabilitat del sòl de cada tram.

#### DIVERSIFICACIÓ D'ESPÈCIES EN TRES ESTRATS

La diversificació d'espècies està molt relacionada amb l'estratificació de la vegetació: si s'inclou vegetació als diferents estrats, herbaci, arbusti i arbori, les possibilitats de millora de la biodiversitat dels carrers s'incrementen exponencialment respecte a un carrer tradicional on només hi ha presència d'estrat arbori. La tasca de treballar l'estacionalitat de la vegetació també possibilita jugar amb el cromatisme de les espècies, ja siguin herbàcies, arbustos o arbres i, per tant, amb el paisatge resultant, que anirà canviant amb les estacions. Incloure estrat herbaci als escocells afaforeix el drenatge i la infiltració d'aigua, evita la compactació del terra i augmenta les possibilitat de refugi per a es-

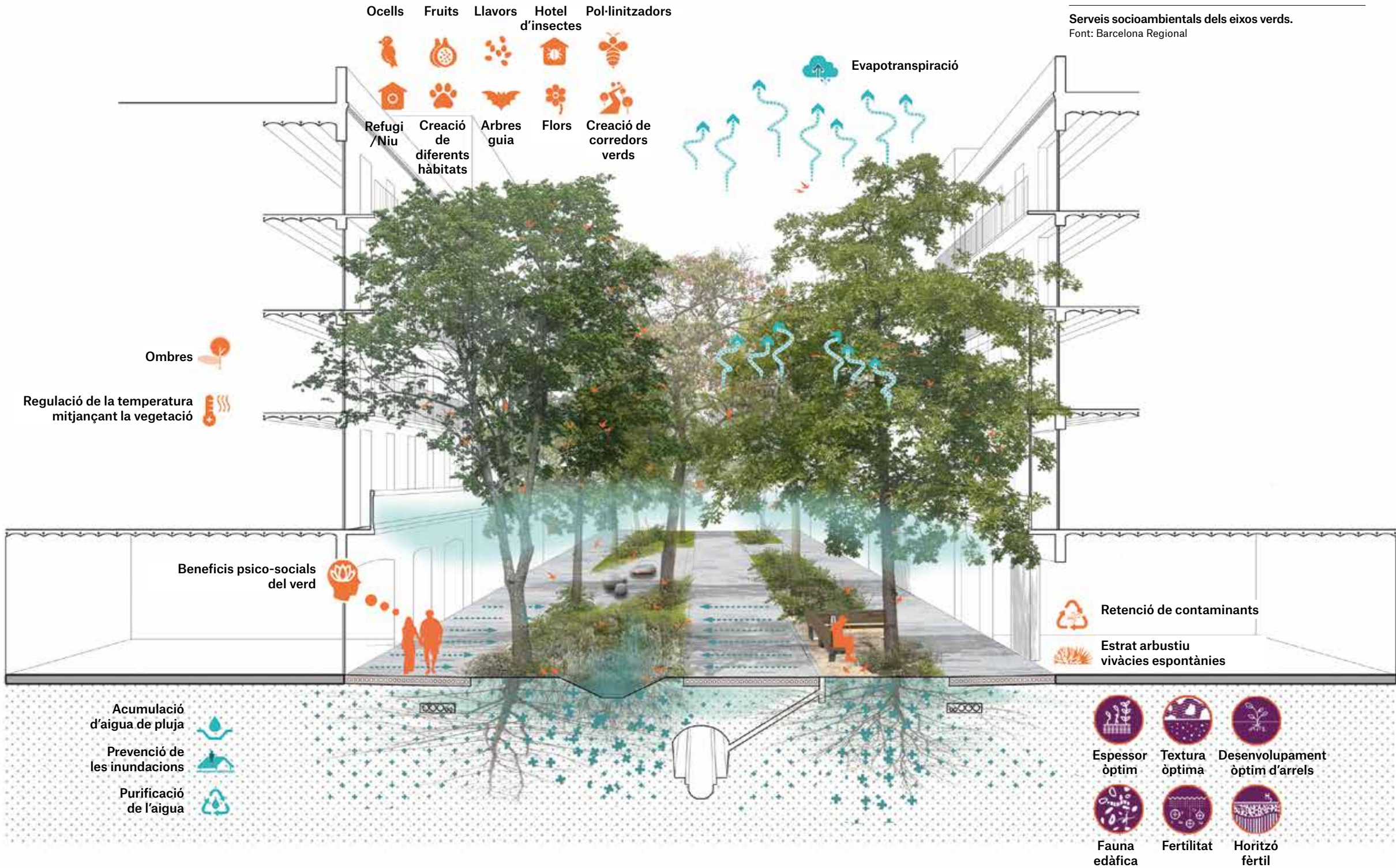
pècies pol·linitzadores i altres invertebrats. La introducció d'arbres guia ajuda a definir un corredor verd, mitjançant espècies que la fauna pot reconèixer. La varietat d'hàbitats que es pot obtenir, la presència de llavors, fruita, flors, etc. ajuda a la diversificació de la fauna i reverteix en uns ecosistemes més rics i resistents. L'evapotranspiració i les ombres que es produeixen en una infraestructura verda tan completa (al sòl i en alçada) té una incidència directa sobre el confort tèrmic del carrer. L'encreuament d'aquests eixos verds amb els tradicionals carrers arbrats de l'Eixample incidirà en la millora de la biodiversitat de tota la zona i les places es convertiran en nous nodes de diversitat biològica, amb més densitat de verd i un nombre més alt d'espècies diferents.

Un aspecte que no s'ha de deixar de banda en el cas dels carrers pacificats és la percepció del verd lligada a la ubicació de les persones vianants dins de la secció del carrer, cosa que permet gaudir de manera diferent de la infraestructura verda. La percepció paisatgística del verd s'incrementa notablement quan el carrer s'observa des del centre, quan les persones se situen dins del túnel verd que formen les capçades dels arbres, una perspectiva de què actualment només gaudeixen els cotxes, mentre que si es fa des de les voreres la percepció visual del mateix arbrat urbà és totalment diferent. A més, aquesta percepció s'incrementarà notablement als eixos verds a causa de la inclusió de tota la infraestructura verda que els acompanya, ja sigui amb nous arbres o amb més vegetació arran de carrer.

Parc de l'Aqüeducte a Ciutat Meridiana.  
Font: Andrés Flajszer









Tots aquests aspectes en l'àmbit de carrer tenen una gran incidència en els beneficis psicosocials del verd i, per tant, en la salut de la població de la ciutat. Els espais amb poc o gens de verd no només són inhòspits i excloents per a la fauna i la flora, sinó també per a les persones.

### DISMINUCIÓ DE LES EMISSIONS DE CO<sub>2</sub> AMB EFECTE D'HIVERNACLE

Els espais verds mitiguen el canvi climàtic mitjançant els sòls i la vegetació. Els sòls són el principal embornal de carboni terrestre, per davant de les plantes i de l'atmosfera, malgrat que, quan són remoguts, també actuen com a font de diòxid de carboni i d'altres gasos amb efecte d'hivernacle. D'altra banda, en les plantes el segrest de carboni es produeix quan incorporen el carboni de l'atmosfera als teixits durant el creixement. Tot i que després s'alliberen de nou amb la descomposició de la matèria orgànica que les compon, s'ha calculat que a Barcelona, a mitjà termini, la taxa encara és a favor del segrest de carboni. D'altra banda, les cobertes verdes també retenen CO<sub>2</sub>.

La planificació dels eixos verds es troba inserida en els plans de lluita contra el canvi climàtic i respon a la mateixa estratègia. En efecte, totes les grans actuacions urbanístiques sobre l'espai públic van en la mateixa direcció.

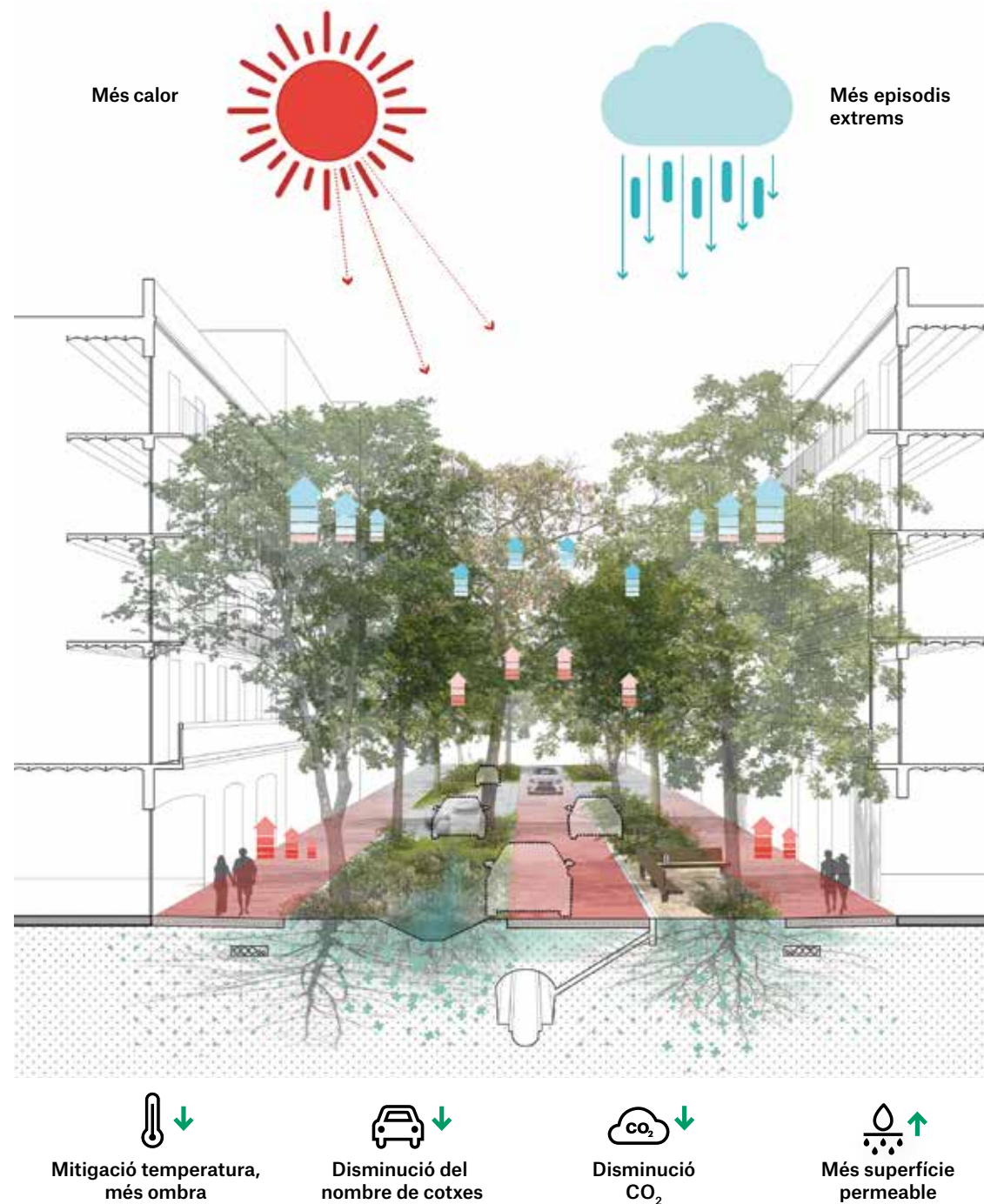
El Pla d'acció per l'emergència climàtica compta amb el fet que el programa Superilles serà capaç de transformar 15 quilòmetres de carrers a eixos verds de cara al 2024. També assegura que amb el seu desplegament s'incrementarà el verd i la despavimentació del

sòl de la ciutat per guanyar espai per a la regulació del cycle de l'aigua i per aconseguir més sòl funcional per al desenvolupament de la fauna i la flora urbana.

També cal tenir en compte que la pacificació dels carrers és una mesura més per restar espai al trànsit privat i, per tant, ajudar a disminuir-lo. Les actuacions urbanístiques sobre l'espai públic i de gran reforma urbana de carrers i parcs segueixen els mateixos criteris d'augment del verd i de la permeabilització del sòl: més parcs, més arbrat, més espai despavimentat als carrers i, en general, més vegetació en l'espai públic, en la línia de mitigació de l'increment de les temperatures.

Les plantes, i en especial determinats arbres, refresquen l'ambient gràcies a diversos factors: l'ombra que proporcionen, la transpiració, la influència que exerceixen en el canvi dels patrons del vent i l'efecte que tenen en la modificació de la capa límit de l'atmosfera. La vegetació pot fer menys intensa l'illa de calor urbana, que serà més aguda en la situació d'emergència climàtica ja que augmentarà l'exposició a episodis llargs de temperatures elevades i onades de calor. Tot i que l'increment de la temperatura serà comú a tota la ciutat, amb el canvi climàtic les temperatures extremes afectaran més la població vulnerable i determinats barris.

En aquest sentit, cal destacar la xarxa de refugis climàtics de la ciutat. Des de l'any 2019, l'Ajuntament de Barcelona ha posat en marxa una xarxa d'espais de refugi climàtic, equipaments públics i parcs (202 espais), on protegir-se de la calor en episodis d'onades de calor. Cada ciutadà té un refugi a menys de deu minuts a peu.



Impacte dels eixos verds sobre el clima.

Font: Barcelona Regional



## Eix verd Pi i Margall

El carrer de Pi i Margall es transforma en un eix verd amb predomini de vegetació que posarà al centre les persones vianants, les bicicletes i el transport públic. A més, permet connectar el parc de les Aigües amb la plaça d'en Joanic i el passeig de Sant Joan. Aquest eix forma part de la xarxa del corredor verd que uneix la Ciutadella amb Collserola.

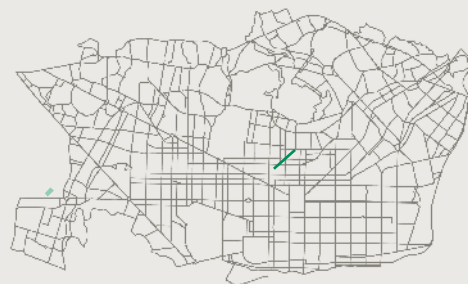
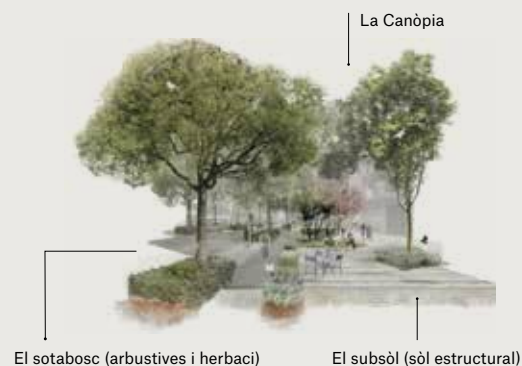
Un dels aspectes destacats de la remodelació és que s'elimina l'asfalt i es redueix l'espai destinat als vehicles. Així, el 70 % de tot l'espai serà per a la ciutadania i el verd. A més, les voreres seran més amples —arribaran als 12 metres en alguns punts— i es crearan zones d'estada. El carrer tindrà un tipus de sòl estructurant amb un sistema de drenatge sostenible que reaprofitarà l'aigua de la pluja i proporcionarà als arbres millors condicions de reg i d'aire. Pel que fa a la mobilitat, es prioritzarà la circulació de vehicles locals i autobusos i la velocitat estarà limitada a 30 km/h. De pujada, hi haurà un carril per a busos i trànsit local i un nou carril bici segregat i, de baixada, un carril compartit per a busos, trànsit local i bicicletes. S'inclourà també un cordó de serveis en les dues voreres, integrat entre parterres, per a les zones de càrrega i descàrrega, contenidors, aparcaments de bici i altres necessitats.

4.980 m<sup>2</sup>

**Nou espai públic  
d'ús ciutadà**

Inici de les obres: 2022

Longitud: 1.700 m/L



**Corredor verd estructurat en tres estrats:  
la canòpia, el sotabosc (arbustives i herbaci),  
i el subsòl (sòl estructural).**

Font: EMF M. Franch, Esteyco S.A., Cáceres Arquitectura SCP, DOYMO

	Abans	Després
Espai públic (m <sup>2</sup> )	7.050	12.030
Longitud ciclable (ml)	0	1.700
Arbres (u)	130	223





## Parc de les Glòries

L'àrea que avui ocupa l'actual plaça de les Glòries Catalanes ha estat des de sempre un lloc de pas —i no un espai d'estada— en la sortida natural de Barcelona cap al Vallès i al Maresme. L'any 2003 s'impulsa l'agenda per eliminar el trànsit privat en superfície, crear un gran espai verd i generar una ordenació urbanística més coherent amb l'entorn. El nou parc de les Glòries forma part d'una complexa transformació urbanística que s'inicia l'any 2014 amb l'enderrocament de l'anella viària. L'abril del 2019 s'obria a la ciutadania la primera part del parc, amb la Gran Clariana com a protagonista. El nou gran pulmó verd de Barcelona ja comença a ser una realitat amb 20.400 m<sup>2</sup> de superfície verda, petits refugis de natura, diversos jardins de pluja, un gran espai lúdic de 1.200 m<sup>2</sup> destinat al lleure de nens i nenes i una zona dedicada als joves que poden jugar a diversos jocs esportius en una àrea polivalent de grans dimensions. El 2022 la transformació continua amb la reurbanització de part de l'avinguda Diagonal, les obres de connexió del tramvia (de Glòries a Verdguer), la creació d'un intercanviador de transport públic i l'ampliació del parc per la banda de mar. I el 2023 està previst l'inici de les obres de la zona central del parc de les Glòries per tal de culminar el gran espai verd de la ciutat.

**20.400 m<sup>2</sup>**

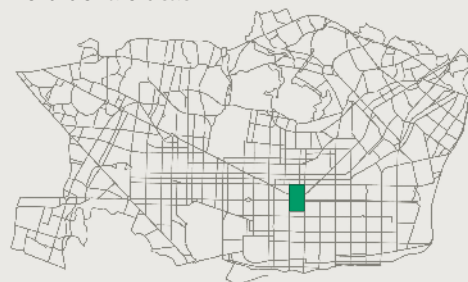
**Nou espai públic  
d'ús ciutadà**

Inici de les obres: 2016

Superfície: 43.611 m<sup>2</sup>

	Previ	2019	Després
Espai verd (m <sup>2</sup> )	21.900*	20.400	43.611

\*Superfície de l'antic parc a l'interior del tambor.



**Perspectiva aèria del gran pulmó verd de Glòries un cop estigui culminat.**

Font: Ajuntament de Barcelona



**Gent gaudint a la clariana del parc de Glòries asseguts a les gandules i cadires disponibles.**

Font: Àlex Losada. Ajuntament de Barcelona





**La gran clariana del parc de les Glòries.  
Districte de Sant Martí.**

Font: Andrés Flajszer



## Eix cívic Meridiana

Aquest eix és l'exemple de com Barcelona vol que siguin les grans vies. És a dir, vol transformar el seu caràcter d'autopista urbana en un eix cívic de referència per a la ciutat. L'eix cívic Meridiana és estructurant; parteix del parc de la Ciutadella fins a arribar a Vallbona (pont del Congost) i s'està reconvertint en un gran carrer verd on la vegetació, els espais d'oci i d'estada i el mobiliari urbà conviden a viure la Meridiana i no percebre-la com una barrera que divideix els barris. La reforma de la via, estructurada en diferents àmbits, és fruit del procés de treball d'una taula de participació. S'han executat canvis en la mobilitat i l'espai públic per avançar en la pacificació de l'avinguda i s'ha prioritzat l'ús del transport públic. Aquesta prioritització s'ha dut a terme gràcies a l'eliminació d'un carril de trànsit per sentit, la segregació dels carrils bici de la calçada en l'espai central, la creació d'una nova rambla central i l'ampliació de les voreres fins a dotze metres d'amplada amb nous parterres. A més, es treballa en la millora de la transversalitat de l'avinguda, amb l'increment de l'amplada i del nombre de punts de pas existents i la reducció de la distància de creuament mitjançant la implementació de refugis per a persones vianants en la mitgera.

17.176 m<sup>2</sup>

**Nou espai públic d'ús ciutadà**

Inici de les obres:

Longitud: 7.100 m/L



	Abans	Després
Espai verd (m <sup>2</sup> )	-	17.176
Calçada (m <sup>2</sup> )	89.219	55.518



Font: Ajuntament de Barcelona

## Eix Cristóbal de Moura

Amb l'objectiu d'avançar cap a una ciutat verda i resilient s'està transformant el carrer de Cristóbal de Moura, al districte del 22@, en un eix verd pacificat. Es tracta d'una actuació estratègica de ciutat per crear un gran corredor verd d'1,27 km de longitud que, en un futur, connectarà el parc del centre del Poblenou, la rambla de Prim i el parc del Besòs, i que suposarà un guany aproximat de 32.000 m<sup>2</sup> d'espai públic.

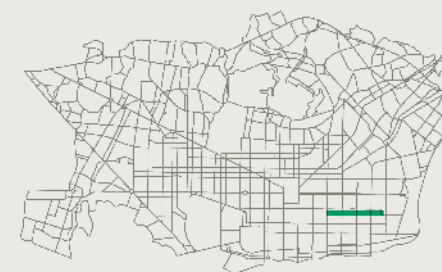
Actualment ja s'ha executat el tram entre els carrers de Fluvià i Provençals, que disposa d'un gran espai central verd de 26 metres d'amplada amb zones d'estada i lleure i jocs infantils, dues voreres, un carril bici i un de serveis. Les obres de la segona fase de transformació, iniciades el gener del 2022, s'executen en una superfície de 24.500 m<sup>2</sup>, 6.528 m<sup>2</sup> dels quals correspondran a superfície permeable plantada. El projecte també incorpora un sistema urbà de drenatge sostenible per recollir les aigües pluvials i així regar els arbres i arbustos de l'entorn. La resta de trams per consolidar la totalitat de l'eix verd s'aniran consensuant i concretant amb el veïnat, les entitats del barri i el teixit social.

32.000 m<sup>2</sup>

**Nou espai públic d'ús ciutadà**

Inici de les obres: 2018

Longitud: 1.270 m/L



Font: Ajuntament de Barcelona



	Abans	Després
Espai públic (m <sup>2</sup> )	-	32.000



Trams executats o en execució



# GUIDA EN XARXA I EN PROXIMITAT

Les implicacions del concepte de superilla són profundes i s'endinsen en tota la complexitat dels fenòmens urbans, no només en la mobilitat o l'espai públic. L'urbanisme té una clara dimensió social, el medi urbà no és neutre respecte a les interaccions socials que s'hi poden establir, i pot ajudar o dificultar la cohesió social de la comunitat que l'habita.

Reflexionar com l'espai urbà pot contribuir a mitigar les situacions de vulnerabilitat dels seus habitants i millorar la cohesió social és un deure de les ciutats. Proporcionar habitatge assequible, transport públic accessible, garantir una adequada provisió de serveis urbans i d'espai públic segur o facilitar la cura en espais de proximitat, sense discriminació per renda, edat, sexe o procedència, impliquen, de fet, garantir el dret a la ciutat.

Aquesta dimensió social de les superilles encara està poc explorada però té una gran potencialitat. Aquest vessant es va començar a incorporar a les polítiques de govern amb el Pla per la justícia de gènere (2016) i es va començar a concretar amb la Mesura de govern per la democratització de les cures (2017), amb el concepte de *ciutat cuidadora*, lligat a l'urbanisme feminista. Diferents projectes concrets, previs o posteriors s'han anat orientant amb aquesta visió de la responsabilitat social de les cures, treballant especialment l'entorn de proximitat de les persones (projecte Radars, servei de canguratge municipal, etc.). A Barcelona el projecte que més clarament està desenvolupant la dimensió social de les superilles és el projecte «VilaVeïna».

## #GUIDA EN COMUNITAT



## LA DIMENSIÓ SOCIAL DE L'URBANISME

La ciutat ha estat històricament l'espai de les relacions socials, on la varietat, la densitat i proximitat de les persones, les activitats i les estructures urbanes han permès la construcció conjunta d'experiència humana. Producció, coneixement, cultura... Les relacions entre grups socials han construït un ordre i una organització col·lectiva, amb freqüència desigual i conflictiva. En aquest procés, l'hàbitat urbà no és un mer decorat. Com ocorre en un ecosistema, on el medi físic marca i posa límits a les relacions biològiques que s'hi poden establir, la forma urbana és determinant en les interaccions socials que es desenvolupen a la ciutat. L'urbs pot ser el lloc de la coexistència harmoniosa dels llegats provinents de cada un dels subjectes de la història d'un poble o el reducte del clasmisme, l'exclusió, la segregació o el racisme. En aquests processos dinàmics, la configuració de la ciutat hi té una marcada influència.

A la metròpolis, l'escala humana i la proximitat s'han configurat com a factors que ajuden a integrar respostes a demandes que requereixen abordatges integrals, des de diferents polítiques públiques. Els escenaris locals es configuren com a espais decisius en el benestar individual i col·lectiu davant d'una agenda d'actuacions més complexa i heterogènia. És a dir, la garantia d'uns drets abstractes (sostre, educació, cultura, mobilitat...) a la ciutat pren cos i es concreta en la provisió d'habitatge assequible, una xarxa de transport públic útil i accessible, una escola pública o una programació cultural. Aquesta s'ha d'apropar a la

ciutadania perquè en gaudeixi, ja sigui en un centre cívic o en un espai públic.

Que un espai urbà sigui socialment integrador dependrà, en primer lloc, del fet que hi hagi una quantitat suficient d'habitants que li aportin vida. Una compacitat adequada és un dels primers requisits per assegurar aquesta condició. En els teixits dispersos existeixen espais privats que cobreixen necessitats fonamentalment recreatives que als barris de ciutats compactes es desenvolupen habitualment en espais col·lectius. Aquesta és una condició necessària (però no suficient) perquè els teixits compactes tinguin una bona vida social. Una densitat de població adient, sumada a una bona barreja de funcions urbanes (residència, equipaments, treball, activitat terciària, espais d'oci...) generarà freqüentació i atracció i, per tant, un augment de les interaccions espontànies.

La reflexió sobre com l'espai urbà pot contribuir a mitigar les situacions de vulnerabilitat dels seus habitants i millorar l'atenció social és un deure de les ciutats, que esdevenen espais on cuidar de totes les persones que hi viuen sense discriminació per renda, edat, sexe o procedència. Aquesta tasca no depèn únicament de les polítiques socials que hi intervinguin, sinó que pot presentar més o menys dificultats en funció de la configuració urbana, i cal identificar quins elements de millora estan a l'abast del planificador per incidir-hi. És més, això implica que el disseny de les polítiques socials no estarà complet o no podrà desplegar tot el seu potencial si no té en compte la dimensió espacial del territori on s'aplica. La teoria de les superilles entronca amb aquestes qüestions i té un dels seus pilars en el foment de la cohesió social.

## BARCELONA I VULNERABILITAT. DADES BÀSIQUES

La vulnerabilitat social és un fenomen que engloba situacions molt diverses. Tot i que hi ha condicionants lligats a la classe social que marquen tota la trajectòria vital d'una persona, hi ha moments del cicle de vida on aquesta vulnerabilitat es manifesta de manera més clara. Primera infància, vellesa, malaltia incapacitant, famílies monoparentals...

No estem parlant d'una part petita de la societat, ans el contrari, ens referim a grups de persones cada cop més nombrosos, ben quantificats per les estadístiques municipals, que reclamen serveis específics als quals tota la societat ha de saber donar resposta.

Si ens fixem en els grups d'edat, l'envelliment creixent de Barcelona és el factor, àmpliament estudiat, que requerirà més atenció. L'arribada a la vellesa de grups d'edat cada cop més nombrosos, juntament amb la precarietat creixent, els preus de l'habitatge o l'accés als subministraments bàsics de la llar són un veritable repte que no se solucionarà únicament amb l'atenció social, i al qual cal respondre. Actualment un 21,1 % de la població té 65 anys o més i un 11,3 % és igual o més gran de 75. Si examinem la qüestió per llars, el 8,7 % són unipersonals de gent de més de 65 anys, la gran majoria (76,1 %), dones.

Els nens i les nenes més petits també requereixen una atenció molt important. Tot i que a causa de les dinàmiques demogràfiques la seva presència és molt inferior a la ciutat (només un 2,9 % de la població té entre 0 i 3 anys), en xifres absolutes hi ha molts infants que necessiten serveis ade-

### Persones per grups d'edat (anys)



**Persones grans:**  
+ 65 anys: **21,1 %**  
+ 75 anys: **11,3 %**  
+ 85 anys: **4,1 %**



**Infants:**  
0-3 anys: **2,9 %**  
4-12 anys: **7,4 %**

### Per tipus de llars



**Unipersonals: 24 %**  
+ 65 anys: 8,7 % (76,1 % són dones)



**Monoparentals: 8,9 %**



**3-15 membres sense parentiu: 3,5 %**

### Persones en risc d'exclusió social



**3-15 membres sense parentiu: 4,7 %**



**Nacionalitat extracomunitària: 14,6 %**



**Sense estudis: 1,8 %**  
(72,3 % són dones)



**En risc de pobresa: 21,7 %**



**Amb discapacitat reconeguda: 7,1 %**  
(53,9 % són dones)  
(61 % tenen + de 65 anys)

Possibles situacions de vulnerabilitat demogràfica o econòmica.

Font: Ajuntament de Barcelona, Oficina Municipal de Dades i Enquesta sociodemogràfica 2021





quats (48.789). Segons dades de l'Ajuntament de Barcelona, per exemple, només obtenen plaça en una escola bressol pública aproximadament la meitat de les famílies sol·licitants, fet que mostra la dimensió del problema. El 7,4 % de la població de Barcelona són infants de 4 a 12 anys, xifra que correspon a l'etapa d'educació primària, una edat on encara estan construint la seva autonomia personal i són destinataris preferents de les cures de les persones del seu entorn.

Un 8,9 % de les llars de la ciutat està format per famílies monoparentals, normalment una dona amb els seus fills/filles, un col·lectiu que encapçala les estadístiques dels més vulnerables. A més, el 4,7 % de la

població de la ciutat (un 3,5 % de les llars) són persones que viuen juntes sense parentiu, fet que indica una precarització de les condicions de residència que condueix a una convivència moltes vegades forçada, símptoma dels greus problemes d'accés a l'habitatge que pateix la ciutat. La població en aquesta situació va en augment.

Altres grups també se situen en una posició de risc d'exclusió social. De partida, el 21,7 % de la població de la ciutat, de tota edat i condició, es troba en risc de pobresa relativa. Encara és aviat per actualitzar aquestes dades amb la inflació històrica que s'està vivint el 2022 però les entitats que atenen persones vulnerables alerten d'incrementos alarmants en la pobresa.

La població extracomunitària, el 14,6 % de la ciutat, tot i ser un col·lectiu molt variable, té més vulnerabilitat; més dificultats

Mans de dona gran.  
Font: Danie Franco. iStock

en l'accés a l'habitatge, discriminació en l'accés a la feina, etc. Aquests problemes s'estenen en general a tota la ciutadania racialitzada, entre la qual hi ha molta població extracomunitària però també persones de nacionalitat espanyola, que per les seves característiques racials vinculades als seus orígens també són susceptibles de patir aquest tipus de discriminació. Un altre factor ben conegut que opera sobre la vulnerabilitat és el nivell d'estudis. En un extrem es troba la població que no té estudis; l'1,8 %, amb una aclaparadora majoria de dones (72,3 %), sovint grans. Una altra dada molt rellevant és la relacionada amb la discapacitat; el 7,1 % de la població de la ciutat té alguna discapacitat reconeguda, la majoria novament gent gran, cosa que també comporta riscos d'exclusió.



Treballadora de l'entitat Oasiurbà ajuda a rehabilitar un habitatge de persones en situació de vulnerabilitat.

Font: Mariona Gil. Ajuntament de Barcelona

## EL TREBALL DE CURES I LA FORMA URBANA

El volum creixent de població de la qual s'han d'ocupar els Serveis Socials de Barcelona és tot un repte no només per al seu finançament, sinó també per a la seva organització, que ha d'intentar arribar a totes les persones que ho necessiten i alhora trobar les eines més eficaces de gestió.

A això cal afegir-hi el fet que els treballs de cures de les persones malaltes, grans, infants, etc. han estat tradicionalment vinculats a les dones, cosa que ha propiciat la seva invisibilització i infravaloració total. Aquest fenomen aflora de manera evident a mesura que també l'Administració assumeix aquest esforç.

Un dels treballs fundacionals de l'economia de les cures és el llibre de l'economista nord-americana Nancy Folbre *Who pays for the kids? Gender and the structures of Constraint*, del 1994. Des de llavors, els avenços en aquesta qüestió han estat nombrosos però les cures encara estan lluny d'ocupar la posició que els correspondria, ja que són el treball que sosté tota la resta de treball reconegut i remunerat. De fet, és sorprenent com la nostra societat viu tan d'esquena a qüestions tan universals i comunes com ara la criança, la vellesa o la malaltia, situacions per les quals tothom ha passat i on el treball de cures esdevé vital. De la mateixa manera, malgrat els avenços de l'urbanisme feminista, els espais urbans reproduïen aquesta lògica i sovint estan poc o gens pensats per a qualsevol persona que no tingui plena autonomia i, fins i tot, és habitual que moltes dones s'hi sentin excloses per motius d'inseguretat.

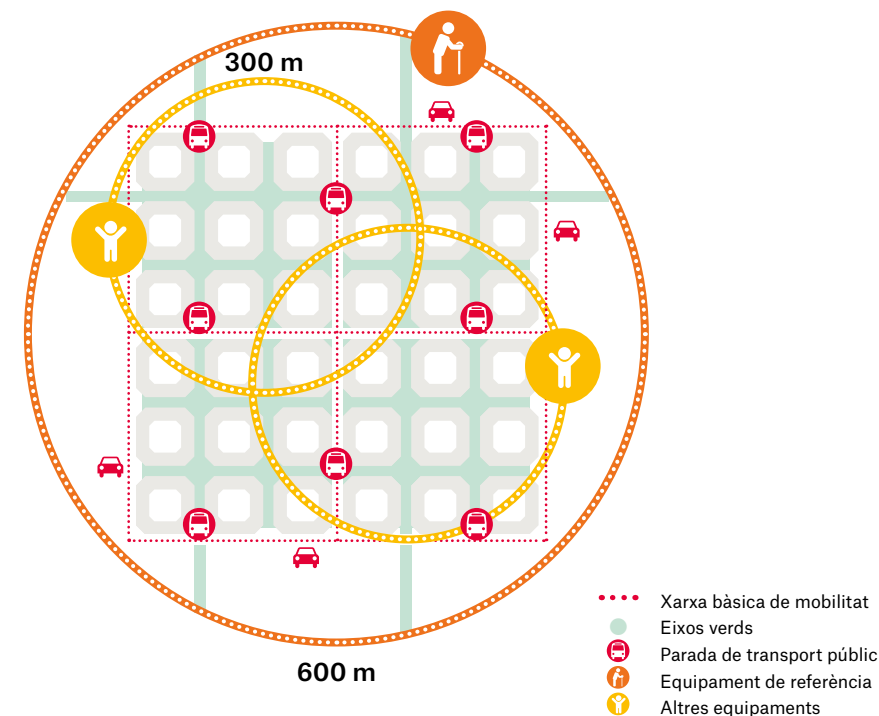


Cal col·locar al centre les tasques de cura, no només amb unes polítiques que les tinguin suficientment en compte sinó també que es puguin desenvolupar en un espai urbà que faciliti la seva realització. Per exemple, el trànsit de vehicles motoritzats a una velocitat elevada per l'interior de la ciutat representa un risc per a qualsevol, però especialment per a les persones més vulnerables per edat o condició física. Aquest risc limita totalment l'ús que poden fer d'un espai públic que en teoria és de tothom i que fa que requereixin una supervisió que no seria necessària en un espai totalment segur. Això és d'especial importància a l'hora de planificar equipaments. Per exemple, no té cap sentit que creuar les fronteres dels centres de dia o escoles impliqui exposar els més vulnerables a tot tipus de perill. Uns carrers pacífics, accessibles, amb una bona provisió de transport públic, amb suficient activitat econòmica de proximitat a la que poder vincular també a les cures (com es fa per exemple amb el programa Radars), i amb la freqüentació i la vida que facilita els mecanismes de seguretat passiva i de grup, constitueixen un espai pensat per a tothom, sense exclusions.

En aquest sentit, el moviment de ciutats 8/80, originari del Canadà i fundat per Guillermo Peñalosa, va en la mateixa direcció. Amb una comunicació senzilla, el moviment es basa en la creença que si tot allò que es fa a l'espai públic funciona bé per a una persona de 8 i una de 80 anys, llavors també funcionarà per a la resta de la societat. I que només tenint en compte la diversitat de la població i la seva implicació en les polítiques de mobilitat i d'espai públic, es poden crear comunitats vitals, saludables i equitatives.

En aquesta línia, una altra idea que incideix sobre la importància de les cures en proximitat és el que s'anomena «residència distribuïda» o «virtual».<sup>1</sup> Un concepte segons el qual l'habitatge d'una persona rep tots els serveis que necessita, ja sigui a casa seva o en una escala de barri suficientment petita per a les persones amb mobilitat reduïda. La identificació d'un ciutadà o ciutadana amb el seu habitatge i el seu territori de referència és un aspecte fonamental de la qualitat de vida i el desenvolupament personal que ha de tenir en compte tot servei de cures (salut, educació, serveis socials...). Ho és per a tothom: per a una persona gran, que ha vinculat la seva trajectòria vital a un lloc que forma part de la seva pròpia identitat i del qual seria totalment contraproductiu separar-la; pels nens i les nenes més petites, que de camí a la seva escola de primària o bressol es fan seu el carrer i reclamen el seu espai com a habitants de ple dret de la ciutat; i també ho és per a les persones en situació de pobresa que teixeixen la seva xarxa de suport al seu voltant. L'escala de les superilles facilita la planificació en aquest sentit.

Un concepte similar es troba en la formulació de l'anomenada «ciutat dels quinze minuts», que es basa en les teories urbanístiques que destaquen el paper del veïnatge i de la proximitat, i les virtuts de la ciutat policèntrica i suficientment densa perquè pugui acollir una massa crítica de persones que li doni vida (Clarence Perry, Jane Jacobs...). La defensa de la ciutat dels quinze minuts es va popularitzar el 2019 a París amb l'alcaldesa Anne Hidalgo i l'impuls del científic Carlos Moreno.



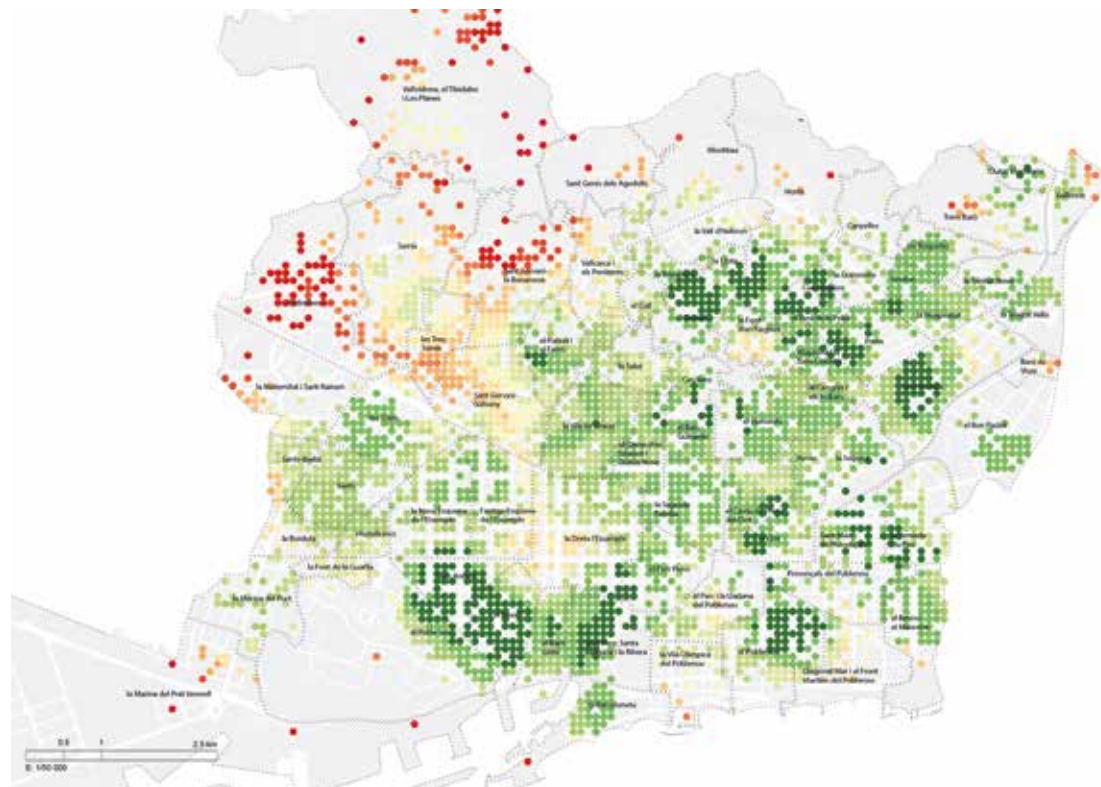
### LES SUPERILLES SOCIALS: URBANISME COMUNITARI DE PROXIMITAT. LA DIMENSIO SOCIAL DE LES SUPERILLES

El concepte de sostenibilitat supera l'àmbit estrictament ambiental i incorpora aspectes econòmics i socials, com ara l'equilibri relacional d'una comunitat, el seu grau de benestar social o les activitats econòmiques que hi tenen lloc. De la mateixa manera, les superilles tenen en compte tots aquests aspectes i els concreten a l'espai públic. Ara bé, la popularització del concepte *superilla* ha obviat de vegades les qüestions lligades a la funcionalitat urbana, l'economia de proximitat o les cures i s'ha centrat molt més en la mobilitat.

Per exemple, la caminabilitat de l'espai públic és una característica indispensable per afavorir la vida comunitària a la ciutat. En aquest sentit, l'organització en superilles transforma l'espai públic per als viants, tot incorporant molts altres aspectes des d'un punt de vista integral de la sostenibilitat. Aquests són conseqüència directa de l'apropiació ciutadana de l'espai públic que es produeix amb l'afavoriment de la vida a peu i del canvi d'escala que implica gestionar les diferents necessitats dels veïns i veïnes en l'àmbit de la superilla.

Qüestions com ara la dotació adequada d'equipaments (culturals, educatius, de





Nombre d'equipaments



Població servida (%) a 10 min. apeu

- Al 75 % de tota la xarxa (9 o més eq.): 80, 5 % població
- Al 100 % de tota la xarxa (12 eq.): 14,2 % població

salut...) o d'habitatge protegit, el necessari lligam que s'ha de produir entre una bona accessibilitat a peu i una correcta provisió d'aquests serveis, l'organització de l'activitat econòmica i el verd urbà, el model de gestió de residus, energia o aigua, troben en la superilla un nivell de planificació idoni per gestionar el seu funcionament a escala humana. Cal destacar que aquests aspectes tindrien una concreció espacial molt diferent sense les transformacions de la superilla per afavorir la vida a peu.

En efecte, la mesura de govern per a la implantació de les superilles de l'Ajunta-

ment de Barcelona (maig de 2016) ja té present aquesta visió de sostenibilitat integral. Aquesta mesura assenyalava el següent: «Avui els carrers necessiten ser redefinits com a espais públics, espais habitables, espais comunitaris, territori d'extensió de l'habitatge, espai per al joc, per al verd, la història i la vida local dels barris. Repensar la

Proximitat de la població als diferents equipaments públics bàsics. Percentatge de població amb accés, a menys de 300 o 600 metres (depenent del tipus d'equipament), als següents equipaments bàsics o de proximitat: educatiu, cultural, esportiu, salut i benestar social, de forma simultània.

Font: Barcelona Regional

ciutat a partir de noves formes d'agrupació a partir de les illes tradicionals, permet replantejar el rol dels carrers i fomentar a més la interacció i l'agrupament social». Es tracta, doncs, de desenvolupar el vessant social i de cures de les superilles per desplegar-la al territori, tenint en compte tots els serveis d'atenció a les persones.

Acompanyar el desplegament de les superilles d'una dotació adient d'habitatge protegit és essencial, per exemple, per evitar fenòmens de gentrificació. Si no hi ha polítiques públiques per proporcionar habitatge protegit o per salvaguardar l'activitat econòmica, els mecanismes de mercat, de

forma automàtica, intentaran apropiarse de les plusvàlues generades per l'Administració quan inverteix en la millora d'un determinat espai públic, per la via d'incrementar el preu dels habitatges o els locals de la zona. Actuar des dels poders públics perquè les plusvàlues generades per una millora urbana reverteixin en la població i no contribueixin a substituir-la, implica activar polítiques com ara el control dels preus del lloguer, suspensions de llicències i plans d'usos per a l'activitat econòmica, o provisió d'habitatge protegit per totes les vies possibles. Per exemple, en el cas de la superilla del Poblenou, l'existència d'una important



Dones grans assegudes en un banc del barri de Sants.  
Font: Vicente Zambrano. Ajuntament de Barcelona



dotació d'habitatge protegit a la zona va ser un factor més a l'hora de triar aquest espai per al desplegament de la superilla.

A més de l'habitatge, en l'espai urbà també cal assegurar la provisió de serveis que la gent necessita, en tota la seva diversitat. Els equipaments (escoles, centres sanitaris, centres cívics, etc.) són l'instrument físic amb el qual l'estat del benestar assegura les conquestes democràtiques que suposen l'accés a la cultura, la salut, l'atenció bàsica, etc. En aquest sentit, cal planificar el proveïment dels diferents serveis socials de proximitat suficient per assegurar l'accés de tothom i perquè la seva governança esdevingui alhora més eficient, més propera i atengui millor les necessitats de la població en situació de vulnerabilitat. La superilla és un espai idoni per planificar en aquest sentit. De la mateixa manera que la vulnerabilitat social és un fenomen amb un reflex en l'espai urbà, és treballant en aquest àmbit on es poden trobar moltes de les respostes a les necessitats: com ubicar diferents serveis per maximitzar-ne la utilitat social, com identificar i aprofitar espais que no ho estan, etc.

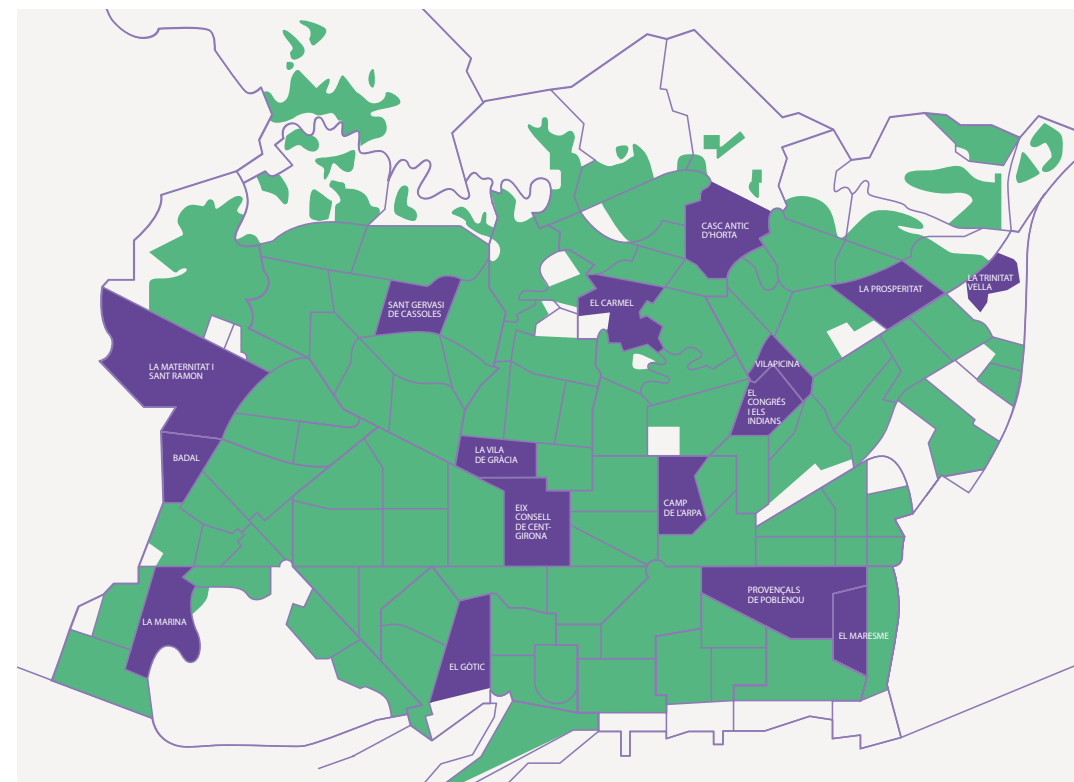
La proximitat amb què les superilles permeten treballar també facilita la planificació de forma adequada de qüestions lligades al metabolisme urbà i la lluita contra el canvi climàtic, com ara: la implantació de models més eficients de recollida selectiva com el porta a porta; l'aprofitament d'aigües pluvials, o la producció d'energies renovables. Aquestes han tingut recentment molt de relleu amb les anomenades comunitats energètiques, veïns i veïnes que s'uneixen per produir i consumir la seva energia.

## VILAVEÏNA I ALTRES PROJECTES DE CIUTAT CUIDADORA

Si bé la proximitat en les cures és un concepte integrat fa temps en les polítiques públiques, la dimensió social de les superilles a Barcelona tot just es comença a explorar. Hi ha, però, diferents projectes que acompanyen aquesta visió de la cura en proximitat. El Pla per la justícia de gènere (2016-2020) és la primera política municipal de la ciutat de Barcelona que apunta a la redistribució de les tasques domèstiques i de cura. A més, emfatitza la necessitat de fer sostenible la cura en l'àmbit privat i redistribuir-la vers l'àmbit públic i comunitari. Al seu torn, el Pla situa la vida quotidiana al centre de l'acció política municipal i estableix l'objectiu de garantir bones condicions de vida per a totes les persones a partir del reconeixement i la valoració de tots els treballs necessaris per a la subsistència, la reproducció i el benestar de la població.

Aquesta dimensió col·lectiva de les cures es desenvolupa en diferents polítiques socials, algunes amb molta tradició a la ciutat, com per exemple el programa Radars, que vincula comerços, entitats i equipaments d'un territori en la cura de les persones grans, amb l'objectiu d'afrontar la soledat no volguda que afecta especialment aquest col·lectiu i també prevenir situacions de risc.

El 2017 es va presentar la Mesura de govern per una democratització de la cura (2017-2020). Una iniciativa liderada per les regidories de Feminismes i LGTBI, Drets Socials i Salut de l'Ajuntament de Barcelona, i impulsada des del Comissionat d'Economia Cooperativa, Social i Solidària i Consum. Aquesta mesura volia iniciar una



Delimitació territorial VilaVeïna

○ Barris

● VilaVeïnes 2021-2023 (16 unitats)

● VilaVeïna (115 unitats)

campanya de sensibilització social per reconèixer les aportacions fetes majoritàriament per les dones des de les llars i les famílies per al sosteniment de la vida i el benestar de la societat en el seu conjunt. I així, poder desplegar actuacions centrades en la distribució de manera més equitativa de la responsabilitat de cuidar, per fer de Barcelona una veritable ciutat cuidadora. Els diferents programes socials de la ciutat s'han anat abordant amb aquest objectiu transformador d'organitzar socialment la cura, fruit de la transversalització del feminisme a les polítiques públiques.

El projecte VilaVeïna és el més representatiu d'aquesta visió de la cura de proximi-

tat, organitzada a partir del model de superilla. El projecte es va presentar a inicis del 2021 i abans del 2023 té previst el desplegament de setze unitats territorials que disposin d'un espai físic des del qual donar resposta a les necessitats vinculades a la cura que tingui el veïnat. Cadascuna d'aquestes unitats territorials ha d'atendre una població d'entre 10.000 i 30.000 habitants, que correspon a una agrupació de diverses illes, que han de disposar d'un espai de referència obert al conjunt de la ciutadania, a prop de casa, i centrat en la tasca de les cures

Planificació territorial de les VilaVeïnes, amb les primeres a implementar abans de 2023.

Font: Ajuntament de Barcelona



Projecte per cuidar en xarxa i proximitat. Àrea de jocs infantils al Turó Park-Parc del Poeta Eduard Marquina, al barri de Sant Gervasi-Galvany.

Font: Vicente Zambrano. Ajuntament de Barcelona.







i les necessitats que puguin derivar-s'hi. Les primeres setze unitats territorials engloben una població d'uns 300.000 habitants i estan distribuïdes per tota la ciutat. En una primera fase es van desplegar les primeres quatre oficines als barris de Vilapicina i la Torre Llobeta (Nou Barris), Provençals del Poblenou (Sant Martí), la Marina de Port (Sants-Montjuïc) i el Congrés i els Indians (Sant Andreu). Durant l'any 2022 s'ha anat desenvolupant la segona fase de programa, amb la incorporació de dotze Vilaveïnes més, amb l'objectiu d'estendre el projecte fins que tota la ciutat estigui organitzada a partir d'aquest esquema.

El projecte VilaVeïna va tenir un pressupost inicial de 3,5 milions d'euros i s'adreça al conjunt de la població que viu al territori, perquè parteix de la premissa que qualsevol persona necessitarà o proveirà serveis de cura al llarg de la seva vida. Tot i així, se centra principalment en la infància i les persones grans, perquè és en aquestes edats en què les cures agafen especial importància. També en les persones cuidadores, que en la gran majoria són dones, tant si fan la seva tasca de manera remunerada com si no. L'objectiu últim és millorar el benestar i la qualitat de vida de la ciutadania, també a partir d'una millor coordinació dels serveis

Programa de suport VilaVeïna als avis que cuiden.  
Barri del Congrés.

Font: Martí Petit. Ajuntament de Barcelona

i recursos del territori, la qual cosa permetrà afrontar amb més eficiència i anticipació els canvis demogràfics i socials de la ciutat que es produiran durant els propers anys. Reconèixer la centralitat de les cures en el sosteniment de la vida i afavorir el sorgiment de comunitats que es cuiden, al costat de casa, és igualment la inspiració de VilaVeïna.

Cada persona que visqui dins d'una VilaVeïna tindrà, en un territori abastable a peu, un equip i un espai de referència que no només disposaran de la informació sobre el conjunt de serveis que ja hi ha a la ciutat i oferiran atenció directa, sinó que també actuaran com a agents clau per al desplegament d'un seguit de serveis i accions noves, com per exemple espais de criança compartida, grups de suport emocional i espais de respir per a persones que cuiden, suport per a projectes comunitaris de cura que facilitin l'organització col·lectiva, així com assessorament legal i laboral per a treballadores de la llar i de les cures. Així doncs, cada Vila Veïna tindrà una cartera de serveis compartida entre tots els territoris, però també tindrà elements propis segons les seves singularitats, perquè la voluntat és igualment afavorir l'autoorganització ciutadana. A més, l'objectiu és que cadascuna d'aquestes oficines, amb la participació veïnal, elaborin també plans de millora de l'espai públic més proper per incorporar la visió feminista i de les cures en sentit ampli. És a dir, dissenyar la ciutat també a nivell físic per fer una ciutat més amable i preparada per cuidar i rebre cures en l'entorn més proper a casa. Això suposa, a la pràctica, la implantació de superilles a cadascun dels barris.

VilaVeïna s'inspira en projectes pioners que s'han posat en marxa durant els últims anys a la ciutat, com per exemple el Banc del Moviment, el centre Barcelona Cuida, el projecte Concilia de canguratge municipal, el desplegament per superilles del Servei d'Atenció Domiciliària (SAD) o bé l'Estratègia contra la soledat no volguda, però té com a objectiu aterrar-los en un espai de màxima proximitat. De fet, els aprenentatges previs han estat bàsics per acabar de definir un projecte que, amb el temps, aspira a revertir les actuals desigualtats existents pel que fa a la provisió de la cura, així com promoure més corresponsabilitat, dignificar la tasca de les persones cuidadores, afavorir el sorgiment d'espais de treball compartit entre professionals, serveis, entitats i ciutadania, i també impulsar més sensibilització al voltant del reconeixement i centralitat social d'aquesta tasca.

Les primeres setze Vilaveïnes es van definir segons un índex compost de vulnerabilitat social que ha tingut en compte el volum de persones de 75 anys o més que viuen soles, la població de 0 a 2 anys que no està matriculada a cap escola bressol o bé que la renda mitjana per persona i població fos inferior als 7.500 euros anuals, tot plegat amb la correcció que suposa incorporar d'entrada una part de les superilles del Servei d'Atenció Domiciliària que ja funcionen actualment o bé facilitar una distribució territorial més equitativa. De fet, el primer servei licitat segons aquest esquema de proximitat basat en superilles ha estat el mateix SAD.

Les primeres Vilaveïnes que s'han estudiat són les de Vilapicina i el Congrés i els Indians. Amb diferents eines de par-



ticipació (passejades, sessions presencials, qüestionaris) s'han definit carrers per potenciar la connectivitat als espais quotidians, s'han identificat espais amb més intensitat de cures que necessiten millores com ara places o eixos d'entorn escolar i s'han plantejat actuacions puntuals de manteniment o reforma. Aquestes actuacions pretenen reforçar la xarxa de vida quotidiana en aquestes àrees a través de l'estudi detallat de l'ús real dels espais i de les relacions que s'hi estableixen entre equipaments, carrers, espais verds, etc.

En el cas de la superilla d'Horta, els aspectes socials i comunitaris tenien una gran importància i així es va posar en relleu durant el procés de participació, ja que l'àrea de la superilla és bona part del nucli urbà de l'antic poble d'Horta. En aquest espai es concentra la vida veïnal del barri i hi ha una destacada presència d'equipaments, espais públics i serveis de referència per a la comunitat, alguns també amb una dimensió històrica, com són els Lluïsos d'Horta, la seu d'algunes entitats veïnals i de joves, el centre cívic Matas i Ramis, la biblioteca de can Mariner, la plaça d'Eivissa o alguns comerços emblemàtics. Per actuar urbanísticament en àrees d'aquestes característiques cal posar les modificacions urbanes al servei de les lògiques de la comunitat.



Grup d'homes grans jugant a la petanca a la plaça de Gaudí, al barri de la Sagrada Família.

Font: Edu Bayer. Ajuntament de Barcelona



## VilaVeïna

El projecte VilaVeïna implica el desenvolupament de la dimensió social de les superilles: la planificació dels serveis socials bàsics en un marc de proximitat on la població tingui les necessitats essencials cobertes en el seu espai urbà de referència.

VilaVeïna és un servei que intenta cobrir les cures en petites unitats territorials, en què els equips professionals especialitzats, les persones que reben atenció i la ciutadania formen part d'una xarxa comunitària i corresponsable del benestar col·lectiu. El desplegament de VilaVeïna a la ciutat forma part d'una transformació de model sociosanitari en què es prioritza la proximitat i la personalització de l'atenció. El canvi principal consisteix a concebre la cura com una tasca compartida i comunitària, no privada i individual. Cuidar en comunitat és millor que fer-ho en soledat.

A més dels serveis i recursos, cada VilaVeïna elaborarà un pla de transformació urbana per pacificar l'espai públic amb una visió feminista i tenint en compte les cures, seguint el model de les superilles. VilaVeïna és una comunitat territorial d'entre 10.000 i 30.000 habitants en què es comparteixen tots els serveis i recursos sociosanitaris, amb l'objectiu que tothom hi pugui accedir fàcilment i que es trobin a prop de casa. Cada VilaVeïna té una seu física de referència per a l'equip de professionals especialitzats en les cures i ofereix beneficis i avantatges tant a les persones cuidadores com a les persones ateses i al veïnat. Fins al 2023 s'implementaran setze unitats.

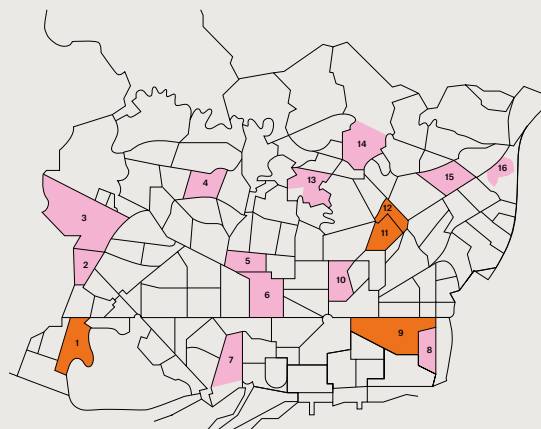


Dones grans passejant pel carrer d'Astúries.

Font: Vicente Zambrano. Ajuntament de Barcelona

**2023:**  
16 unitats  
pilot

**Horitzó:**  
115  
VilaVeïnes



### Delimitació territorial de les VilaVeïna

1 La Marina	9 Provençals del Poblenou
2 Badal	10 Camp de l'Arpa
3 La Maternitat i Sant Ramon	11 El Congrés i els Indians
4 Sant Gervasi de Cassoles	12 Vilapicina
5 La Vila de Gràcia	13 El Carmel
6 Eix Consell de Cent-Girona	14 Casc Antic d'Horta
7 El Gòtic	15 La Prosperitat
8 El Maresme	16 La Trinitat Vella



Planificació territorial de vilaveïnes, amb les primeres a implementar abans de 2023.

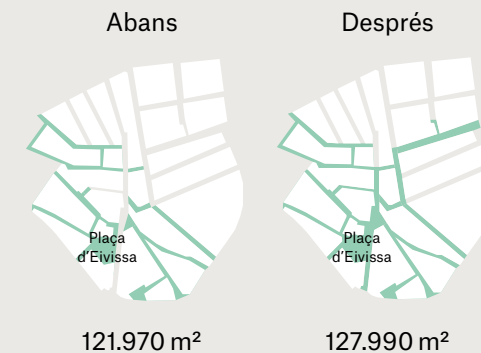
Font: Ajuntament de Barcelona

## Superilla d'Horta

La superilla d'Horta forma part de la mesura de govern «Omplim de vida els carrers». El procés participatiu i la constitució del grup impulsor es va iniciar el 2016 amb l'objectiu de treballar en la reorganització del funcionament dels carrers, establint aquells que han de servir de trànsit de pas (vies bàsiques) i qualificant la resta de carrers com a veïnals, amb àrees d'estada i esbarjo.

En total, s'han recuperat més de 6.000 metres quadrats d'espai d'ús ciutadà per als veïns i les veïnes a través de la pacificació de quatre carrers: els carrers de Fulton i de Feliu i Codina i parts del carrer d'Horta i de Chapí. També ha augmentat la xarxa pedalable en 560 metres lineals de carrer, s'ha ampliat la infraestructura verda amb noves jardineres i s'ha renovat part del mobiliari urbà. Una de les principals intervencions ha consistit a eliminar la dreuera de trànsit de pas pel centre del barri, de 3.000 vehicles al dia de no residents, entre el passeig de Maragall i la ronda de Dalt. Per evitar-ho i facilitar els desplaçaments a peu, el carrer de Fulton i el carrer d'Horta, entre la plaça d'Eivissa i la baixada de la Combinació, han passat a ser de plataforma única i de velocitat reduïda.

La superilla del nucli antic d'Horta inclou també la urbanització de voreres passants als carrers baixada de la Plana amb Tajo i a Canigó amb Fabra i Puig. Darrerament, a més, per pacificar certs carrers i reduir el trànsit a l'interior del barri, l'Ajuntament ha realitzat diversos canvis de sentit de circulació.

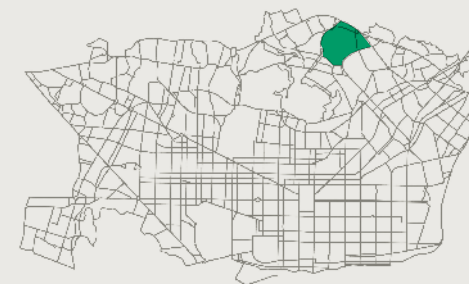


**6.020 m<sup>2</sup>**

**Nou espai públic d'ús ciutadà**

Inici de les obres: 2016

Superfície: 709.134 m<sup>2</sup>



	Abans	Després
Espai públic (m <sup>2</sup> )	121.970	127.990
Longitud ciclable (ml)	15.755	15.755
Arbres (u)	2.010	2.033
Sòl permeable (m <sup>2</sup> )	77.954	77.960
Places per seure (u)	1.123	1.185
Activitat econòmica (u)	380	610



Veïns i veïnes caminant pel carrer d'Horta, una de les vies pacificades en plataforma única de la superilla d'Horta.

Font: Marta Torrent Santarita. Barcelona Regional



A Barcelona viuen prop de 300.000 infants i adolescents, és a dir, que dos de cada deu veïns i veïnes de la ciutat són persones que requereixen una especial cura per al correcte desenvolupament físic, emocional, psicològic i social.

Barcelona és una ciutat amb manca d'espai públic per al gaudi i oci de la ciutadania i, consegüentment, amb poques opcions d'espais on jugar i fer activitat física a l'aire lliure. I és que al voltant del joc es genera trobada i s'enriqueix la vida urbana, tal com diu l'urbanista Jan Gehl: «els infants jugant al carrer són un bon indicador de la qualitat de la vida comunitària».

Donar prioritat a la infància suposa una millora col·lectiva per tota la ciutadania perquè permet abordar grans reptes de ciutat com ara l'autonomia personal, la mobilitat sostenible i la qualitat de l'aire o la vida comunitària i la participació ciutadana. Per tant, no només es tracta d'incorporar la mirada d'un grup de població poc visibilitzat socialment, sinó que és clau concebre que això suposa una millora compartida. Cal situar la criança i la cura de la vida de les persones al centre.

A partir de la mesura de govern «Barcelona dona molt de joc», aprovada el febrer del 2018, es va elaborar el «Pla del joc a l'espai públic amb horitzó el 2030» un any després. Amb aquest pla pioner es vol passar d'una ciutat amb àrees de joc a una ciutat jugable, amb la millora i diversificació de les oportunitats del joc lliure i compartit en tot l'entramat de l'espai públic.

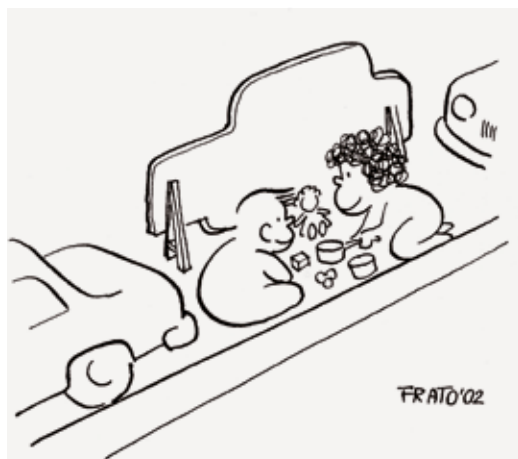


## EL DRET DELS INFANTS A LA CIUTAT

Jugar és un dret dels infants i una necessitat. Ningú discuteix la importància que el joc té en la vida de la mainada: el joc és aprenentatge, diversió, descobriment, expressió, i està arrelat a tots els indrets i cultures del món. El joc és l'activitat per excel·lència dels infants i també en menor grau dels adolescents i un element essencial per al seu creixement i desenvolupament maduratiu.

La Convenció dels drets dels infants de les Nacions Unides inclou una sèrie de drets que els infants i adolescents han de tenir, com ara: el dret a ser escoltats i a opinar, a la llibertat d'expressió; al joc i al temps lliure, i al descans. Per tant, la Convenció té com a objectius fonamentals la recerca d'oportunitats perquè l'espai sigui de les persones i col·locar la vida al centre.

Els infants tenen reconeguts uns drets de ciutadania que, sovint, no es compleixen. La contaminació, l'apropiació dels carrers per part dels cotxes, la progressiva comercialització de l'espai públic, la gran aflluència de turistes en determinats carrers i la manca d'espais que afavoreixen el joc espontani són algunes de les circumstàncies que limiten el seu dret a la ciutat, a la salut i al joc. El trànsit i el relat de la seguretat passen per sobre i condicionen les oportunitats de joc i lleure. La tendència a restringir o excloure tot allò potencialment conflictiu, amb la prohibició de l'activitat en lloc de promoció de la convivència, fa que l'espai públic estigui massa especialitzat per a diferents usos preestablerts. El repte és promoure usos diversos i intergeneracionals en els espais disponibles a la ciutat.



«Hem d'acceptar que els llocs millor adaptats per jugar són els espais reals de la ciutat: escales, patis d'edificis, parcs, places, carrers, monuments... Cal fer possible que tothom els pugui utilitzar, també els infants». Francesco Tonucci, pedagog i dibuixant, director del projecte internacional «La ciutat dels infants».

Als mateixos infants de la ciutat també els preocupa les possibilitats de joc a l'espai públic, com ho demostren diferents processos participatius amb joves que s'han desenvolupat a Barcelona, en diversos moments i formats des de fa molts anys, com per exemple: en l'Audiència Pública als Nois i Noies de Barcelona el 2001, el programa «Parlen els nens i nenes de Barcelona», el «Pregó de la Laia» o en la participació en el «Focus Infància», entre altres. En tots ells han expressat preocupacions i propostes de millora per tal que la ciutat ofereixi un entorn més òptim i atractiu per al joc, així com més temps per jugar i més possibilitats de participació en el disseny de la ciutat.

De fet, una ciutat que sigui més adequada perquè infants i adolescents hi puguin créixer i viure és un indret millor per a tothom. Els nens i les nenes han de poder tornar a jugar al carrer de forma lliure i segura, i han de ser protagonistes actius en la construcció d'entorns urbans diversos i idonis per a tothom, de manera que puguin gaudir d'una experiència com a ciutadanes i ciutadans autònoms i participatius.

## INFANTS I SALUT URBANA

Salut i entorn urbà estan estretament relacionats: viure en un àmbit amb una bona qualitat de l'aire, en un ambient acústicament confortable o tenir un espai verd a prop, són factors ambientals clau per a millorar la salut mental i física, sobretot de les persones més vulnerables: els infants, la gent gran i la ciutadania amb alguna malaltia. Els nens i les nenes són més sensi-

bles a la contaminació atmosfèrica a causa de la seva immadura fisiològica. A més, els infants inhalen un volum d'aire proporcionalment més elevat que els adults.

L'herència d'una planificació centrada en el vehicle privat comporta greus conseqüències de salut pública als seus habitants. Tal com s'explica en el primer capítol d'un estudi liderat per l'Institut de Salut Global (ISGlobal), publicat el 2018, la contaminació de l'aire afecta el cervell dels nens i de les nenes. Les seves investigacions conclouen que l'exposició diària a diòxid de nitrogen (NO<sub>2</sub>) i carboni negre, dos dels contaminants associats al trànsit, afecten el desenvolupament cognitiu infantil.<sup>1</sup>

Un article de la revista *European Respiratory Journal* afirma que un 11% dels casos d'asma en infants es podrien evitar si es reduïssin els valors dels contaminants de l'aire NO<sub>2</sub> i PM<sub>2.5</sub> als límits establerts per l'OMS.<sup>2</sup>

La pol·lució de l'aire al voltant de les escoles de Barcelona és un clar exemple de la feblesa del dret de la salut dels infants. La meitat de les escoles de l'Eixample superen, en horari escolar, el nivell màxim de contaminació de NO<sub>2</sub> recomanat per l'OMS i establert com a màxim legal per la legislació europea (40 g/m<sup>3</sup>). El soroll és un altre dels contaminants. Segons dades d'un estudi recent d'ISGlobal, publicat a la revista *PloS Medicine*, els nens i les nenes que van a centres educatius exposats a alts nivells de soroll a causa del trànsit, mostren un desenvolupament cognitiu més lent, un 23% menys de memòria.<sup>3</sup> Aquestes dades s'han extret després d'un any de treball de camp en 38 escoles de Barcelona.





### A les ciutats, el joc està cada cop més restringit

- ⊗ Disponibilitat limitada d'espai públic i verd
- ⊗ Manca de mobilitat independent de nens i nenes
- ⊗ Més temps lliure a interiors i amb tecnologia



### Impactes en la salut del joc a l'aire lliure

- ✓ Benestar general
- ✓ Autoconsciència
- ✓ Capacitat de raonament
- ✓ Percepció
- ✓ Sentit d'independència



No obstant això, una ciutat saludable no és només aquella amb bona qualitat de l'aire. L'estil de criança, les condicions socioeconòmiques de les famílies i l'estil de vida afecten profundament el desenvolupament físic i emocional dels infants. Amb la pandèmia de la Covid-19 tenim un bon exemple de com, en les primeres onades, el virus ha tingut més impacte en els grups socioeconòmics dels barris més desfavorits ja que l'habitabilitat de l'habitatge és un dels factors determinants de la salut de les persones.

Els barris densament poblats i amb manca d'espais verds i esbarjo condicionen un estil de vida saludable lligat a l'exercici físic i a les activitats a l'aire lliure. Fins i tot, i per primera vegada, s'ha associat l'exposició primerenca a espais verds en la infància amb canvis estructurals beneficiosos

en l'anatomia del cervell.<sup>4</sup> Aquests nens i nenes tendeixen a presentar més volum de matèria blanca i grisa en certes àrees del seu cervell.

#### EL JOC I L'ACTIVITAT FÍSICA MILLORA LA SALUT FÍSICA I MENTAL

Un de cada quatre infants no juguen mai al parc o al carrer: el 30 % de les noies i el 24 % dels nois. I en relació amb les activitats extraescolars esportives, gairebé la meitat de la mainada no en fa cap.

El canvi d'hàbits que s'ha produït en els darrers anys ha propiciat l'aparició o augment de patologies en la població infantil com ara l'obesitat, la diabetis i l'asma. Malgrat una lleugera reducció en la darrera dècada del sobrepès i de l'obesitat en nens i nenes i adolescents, en àrees més desfavorides els nivells sí que s'han incrementat. Així ho conclou un estudi de l'ISGlobal<sup>5</sup> que s'ha realitzat amb dades de més d'un milió

de nens i nenes de Catalunya. Malgrat que durant la darrera dècada els índexs de sobrepès i d'obesitat infantil s'han estancat a molts països de renda mitjana alta, la prevalença segueix essent elevada. A Catalunya, segons dades de l'Enquesta de salut de Catalunya (2019), el 34,6 % dels infants de 6 a 12 anys té excés de pes (el 24,4 %, sobrepès, i el 10,1 %, obesitat). En definitiva, el dèficit de joc, sobretot de joc lliure i compartit i amb reptes, té conseqüències negatives en el benestar i salut mental, un tema

gens menor si tenim en compte que un de cada deu adolescents de la ciutat tenen una alta probabilitat de patir problemes de salut mental.<sup>6</sup> Tal com recull el Pla de salut mental de Barcelona (en el seu eix prioritari d'infància i d'adolescència), una bona salut mental en la infantesa facilita els processos d'aprenentatge, les relacions interpersonals i familiars, l'assoliment d'objectius i la capacitat d'afrontar les dificultats vitals, incloses la transició a l'adolescència i a la vida adulta.



Noies	Cap dia	1-3 dies	4 dies o més
Jugar al carrer	29,1%	34,6%	36,3%
Extraescolars esportives	46,7%	45,8%	7,5%
Nois	Cap dia	1-3 dies	4 dies o més
Jugar al carrer	23,3%	43,8%	32,9%
Extraescolars esportives	36,7%	53,4%	9,9%

Jardins de la Indústria al barri de la Sagrada Família.  
Font: Andrés Flajzer

Activitats de joc actiu dels infants entre 3 i 14 anys.  
Font: Resultats de l'Enquesta de Salut de Barcelona 2016/2017. Agència de Salut Pública de Barcelona, 2018

El joc com a eina per una ciutat més saludable.  
Font: ISGlobal





**El pop del Parc de la Pegaso a Sant Andreu és una de les cinc superàrees de joc de la ciutat, dissenyada a partir de processos de cocreació amb infants i adolescents.**

Font: Laura Guerrero. Ajuntament de Barcelona



## BARCELONA DONA MOLT DE JOC

«Barcelona dona molt de joc» és la mesura de govern que es presenta el febrer del 2018 per afavorir un canvi en el reconeixement de la importància social del joc en l'espai públic.

Aquesta mesura referma el compromís de la ciutat amb la infància amb actuacions estratègiques que promouen i planifiquen noves oportunitats de joc en l'entorn urbà. Entre els seus objectius hi ha el desplegament del primer pla d'impuls del joc, que es concreta el febrer del 2019 amb el Pla del joc a l'espai públic amb horitzó 2030.

L'estratègia se centra en els objectius següents: l'ampliació i diversificació de les oportunitats de joc lliure i inclusiu en les àrees de joc, i el desenvolupament de criteris, eines i indicadors per poder planificar i fer seguiment de l'increment i millora de les oportunitats de joc com a política pública de ciutat i promoure la participació i la corresponsabilitat de la ciutadania i dels actors socials en la nova visió i impuls del joc en l'espai públic.

### ENTORNS JUGABLES I INCLUSIUS

#### PER ENRIQUIR LA VIDA COMUNITÀRIA

El joc enriqueix la vida comunitària i recupera l'espai públic com a lloc de trobada social. Com que hi ha una estreta relació entre les diverses qualitats de l'espai urbà i les activitats ciutadanes que s'hi desenvolupen, cal fer intervencions físiques (de vegades, molt senzilles) per millorar les condicions d'estada a l'aire lliure i, per tant, els usos. Aquestes intervencions són clau perquè les experiències de vida comunitària en l'espai públic creixin en nombre, durada i abast, i

això millori el sentiment de pertinença al barri i potenciï els vincles afectius de les persones amb el seu entorn. Aquesta presència més gran de persones i l'augment de la vitalitat dels carrers també incrementa la percepció de seguretat ciutadana.

En aquest sentit, un dels millors suports per a les activitats de joc i trobada és la generació de condicions òptimes per a l'estada de les persones adultes que cuiden els infants i amb qui, ocasionalment, també poden compartir joc. Aquest fet fa que es tingui més cura de les necessitats de la vida quotidiana amb elements i mobiliari urbà per a l'habitabilitat i l'estada (il·luminació, bancs, taules, elements de joc, WC, fonts, etc.). La presència de quitxalla jugant al carrer fomenta l'espai de trobada informal entre la ciutadania, sobretot per part de les persones adultes que els acompanyen, però també de joves, gent gran o altres veïns i veïnes.

Els usos ciutadans de l'espai públic condicionen els hàbits de joc d'infants i adolescents. En aquest sentit, és important que la ciutat ofereixi múltiples i diverses oportunitats pel joc, que esdevingui jugable més enllà de les àrees predefinides i especialitzades. L'espai públic ha de ser un espai relacional d'experiència compartida, patrimoni de totes les ciutadanes i els ciutadans des de la diversitat d'edat, gènere, classe social, origen cultural i capacitat funcional.

### LA INFRAESTRUCTURA LÚDICA

#### A BARCELONA: ALGUNES DADES

Per primera vegada, Barcelona disposa d'una diagnosi sobre la infraestructura lúdica de la ciutat i una primera aproximació als usos lúdics en l'espai públic. Aquesta anàlisi

ha permès tenir més coneixement de l'activitat lúdica i física en l'espai públic.

A Barcelona hi ha més de 900 àrees de joc certificades que sumen un total de 159.100 m<sup>2</sup> (una mitjana de 183 m<sup>2</sup> per àrea de joc). Aquest fet es tradueix en només 0,9 m<sup>2</sup> d'àrea de joc per infant.

S'evidencien diferències importants en la distribució de les àrees de joc per districtes i barris. Els nens i les nenes de Sant Martí disposen de més del doble d'espai per infant en àrees de joc (1,4 m<sup>2</sup>/infant) que els de Ciutat Vella (0,5 m<sup>2</sup>/per infant) o Sarrià-Sant Gervasi (0,5 m<sup>2</sup>/infant). Les dades per barris mostren ràtios (m<sup>2</sup>/infant) d'àrea de joc especialment baixes a Sants-Badal, el Putxet i el Farró o la Font d'en Fargues, que no arriben a 0,30 m<sup>2</sup>/infant. En relació amb la proximitat, hi ha una bona provisió pel que fa al nombre d'àrees properes tant al domicili dels infants com als centres educatius. Un 80 % de les criatures de 0 a 12 anys tenen una àrea de joc a cinc minuts a peu del lloc on viuen (s'entén que un infant és capaç de recórrer 200 metres caminant en cinc minuts) i un 98 % a deu minuts. El 2 % restant són nens i nenes que tenen àrees de joc a més de quinze minuts.

El nivell de satisfacció dels infants de 10 a 12 anys de la ciutat amb els espais per jugar és baix: la meitat d'ells no estan prou satisfets amb els espais per jugar i divertir-se al seu barri (47 %). En general demanen un augment de la varietat d'activitats perquè tothom trobi resposta als seus interessos de joc i d'activitat lúdica.

Tot i que hi ha àrees de joc mixtes aptes dels 0 als 12 anys, en general, no són prou inclusives per edats i manquen elements

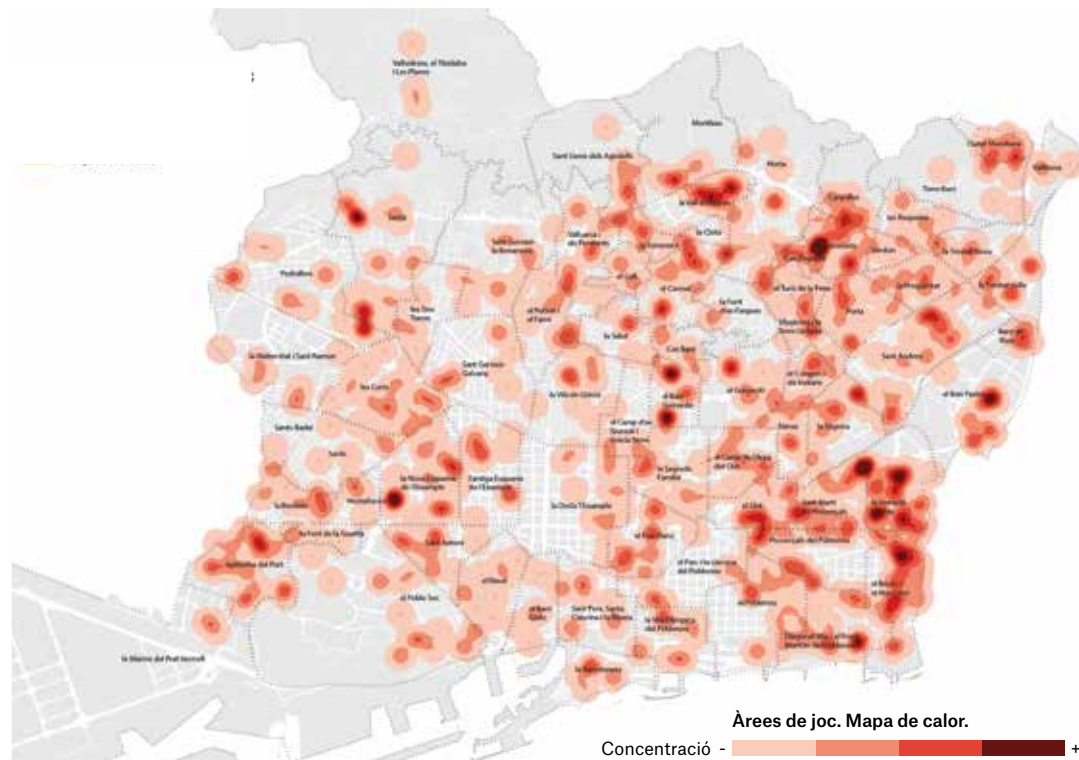
de joc atractius per a infants a partir dels 10-12 anys. A més, els nois i les noies de 13 a 17 anys no tenen cap àrea de joc en l'espai públic pensada per a ells i elles. Per tant, els únics espais dissenyats per a ado-



Espais a la ciutat amb oportunitat de joc.

Font: Ajuntament de Barcelona





lescents han estat pensats en clau esportiva, amb llocs i elements com ara les pistes obertes, les taules de ping-pong, les cistelles de bàsquet, els parcs esportius urbans o els parcs de patinatge (*skateparks*).

En relació amb el contacte amb el verd i els elements naturals, un 50 % d'àrees de joc estan localitzades dins d'un espai verd (parcs, jardins i places que superen els 2.000 m<sup>2</sup> i interiors d'illa). Del 50 % restant, hi ha un 32 % d'àrees de joc situades fora d'un espai verd que tenen contacte amb l'arbrat, però aquest té principalment una funció d'ombra.

Distribució de les àrees de joc a la ciutat.  
Font: Barcelona Regional a partir de dades de l'Ajuntament de Barcelona

## DE LES ÀREES DE JOC A LA CIUTAT JUGABLE

A partir de l'estratègia de la mesura de govern «Barcelona dona molt de joc», s'elabora el Pla del joc a l'espai públic amb horitzó 2030 (febrer del 2019). Aquest pla és el resultat d'un procés transversal i participat de més de 400 professionals, entitats i també ciutadania —infants i adults— i s'inspira en plans de joc pioners a d'altres ciutats com ara Dublín o Londres. Alhora, dona resposta a les recomanacions de les Nacions Unides per fer avançar en el dret al joc, un dret humà específic d'infants i d'adolescents.

Amb aquest pla, Barcelona busca un canvi de paradigma per esdevenir una ciutat amb zones específiques de joc més di-

verses, creatives, accessibles i inclusives i posa l'urbanisme de tota la ciutat a disposició del joc.

Per assolir una ciutat jugable no es tracta només de millorar i diversificar les actuals àrees de joc arreu de la ciutat, sinó d'analitzar i tenir en compte en quins altres indrets de la ciutat els nens i nenes juguen. Cal incrementar les oportunitats de joc en tot el conjunt de l'espai públic, és a dir, a tot arreu on es juga, de manera més o menys espontània, fortuïta i puntual.

Aquest enfocament comporta ampliar la mirada respecte als llocs de joc i concebre també el ventall de possibilitats que s'obre en els entorns i accessos de les àrees de joc, així com en l'àmbit urbà del conjunt de la ciutat: els carrers, les places, els parcs, els patis i entorns escolars i els espais esportius. En aquest sentit, Superilla Barcelona, amb actuacions de pacificació a través de la reurbanització tàctica i estructurant, amplia l'espai públic potencialment jugable, posant al centre l'urbanisme de la vida quotidiana.

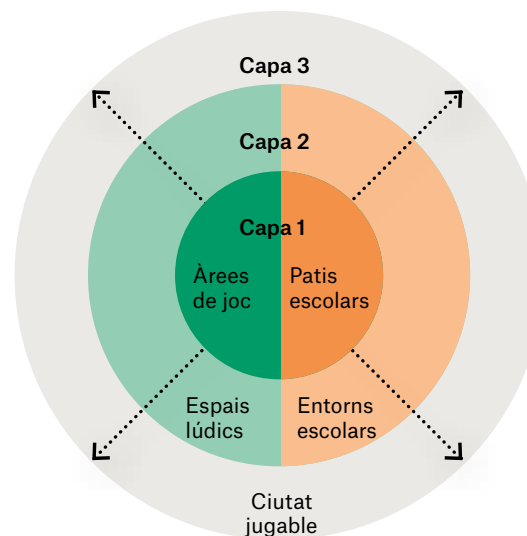
Amb aquesta visió, es concreten 63 actuacions que responen a una òptica integrada i transversal que combina accions d'urbanisme i de caràcter social. En el cas de les urbanístiques, es duen a terme des d'intervencions d'urbanisme tàctic en els entorns escolars, perquè siguin espais segurs i de trobada, fins a grans transformacions urbanes. I en les accions socials es posen en marxa dinamitzacions itinerants i nous conceptes en serveis públics.

La visió i els objectius que cal assolir en el Pla del joc impliquen un canvi de paradigma en el lloc que ocupa el joc a l'aire lliure en el conjunt de l'entorn urbà. És per això

que s'ha creat un marc conceptual propi per a Barcelona per tal de repensar les oportunitats lúdiques a l'aire lliure.

Aquest marc parteix del reconeixement dels beneficis col·lectius i creuats del joc per als infants i per a tota la ciutadania i també pel seu potencial generador de vida comunitària i d'oportunitat per millorar l'entorn urbà. Es construeix una nova categoria d'infraestructura lúdica de la ciutat en tres capes i s'estableixen criteris de qualitat en termes de joc per orientar el disseny dels espais i aplicar-los en la planificació per tal de construir una ciutat més jugable.

Analitzar la ciutat des d'aquesta perspectiva d'infraestructura lúdica permet identificar clarament tres capes on millorar i maximitzar la jugabilitat. Aquestes actuen com a cercles concèntrics i, juntes, componen la infraestructura lúdica urbana.



Les tres capes de la infraestructura lúdica urbana.  
Font: «Pla del joc a l'espai públic amb horitzó el 2030», Institut Infància i Adolescència de Barcelona



- **La primera capa, àrees de joc i patis escolars, són els llocs per excel·lència del joc dels infants a l'aire lliure, on el joc no conviu amb altres usos i que estan dissenyats específicament per jugar i fer activitat física amb la incorporació d'algun element creat expressament i que requereixen certificació.**
- **La segona capa, espais lúdics i entorns escolars, són espais d'ús exclusiu per a vianants amb possibilitats de joc i usos lúdics en convivència amb altres activitats ciutadanes. Per les seves característiques poden incloure elements urbans per al joc, així com elements de joc certificats. Són espais fonamentalment de trobada social i vitals per a les relacions intergeneracionals i per a la convivència comunitària i veïnal. Els seus**

accessos han de garantir la seguretat i l'autonomia de la mainada i afavorir la mobilitat a peu o en rodes, així com l'accessibilitat.

- 1 Múltiples propostes de jocs creatius i amb reptes pel desenvolupament saludable dels infants.
- 2 Espai físic divers, estimulants, connectat i amb accessibilitat.
- 3 Espais de joc inclusius per edats, gèneres, orígens i diferents capacitats.
- 4 Contacte amb la natura, el verd i el joc amb l'aigua i la sorra.
- 5 Joc compartit, intergeneracional i col·laboratiu.
- 6 Lloc de trobada i convivència comunitària.
- 7 Ecosistemes lúdics i entorn segur i jugable.



Balena del Parc Central de Nou Barris.  
Font: Andrés Flajszer

Els set criteris de qualitat que defineix el Pla del joc a l'hora d'avançar cap a una ciutat jugable.  
Font: Ajuntament de Barcelona

- **La tercera capa, la ciutat jugable inclou tot allò que està relacionat amb la infantesa i l'adolescència i la vida comunitària en l'espai públic. Inclou la resta d'espais urbans i naturals, així com recorreguts de persones vianants de la ciutat on es juga i es fa activitat física de manera més o menys espontània o casual per part d'infants, joves, adults i gent gran. Aquesta capa permet maximitzar les oportunitats de joc amb actuacions diverses: des d'ampliar, optimitzar i/o condicionar espais urbans, fins a introduir elements o mobiliari urbà amb una alta jugabilitat passant per l'urbanisme tàctic i iniciatives puntuals que estimulen el joc. Alguns d'aquests espais són: carrers exclusius per a vianants, carrers pacificats i voreres amples, pistes poliesportives obertes, platges, entre d'altres.**

#### L'ACCESSIBILITAT A LES ÀREES DE JOC

L'accessibilitat és el conjunt d'elements que, en el procés d'interacció de l'infant amb l'entorn de joc, han de permetre resoldre les accions d'accedir, comprendre i interactuar de manera autònoma i sense interrupcions. Atendre l'accessibilitat als espais de joc és l'eina indispensable per aconseguir espais de joc inclusius.

El Pla del joc té per fita incrementar les oportunitats de joc de les persones amb diversitat funcional. En conseqüència, l'Ajuntament ha elaborat una diagnosi, una categorització i uns criteris d'intervenció per definir què és una àrea accessible, anant més enllà de la normativa vigent i fent-ho de manera consensuada amb la Xarxa d'Accessibilitat i Vida Independent (una xarxa d'acció de l'Acord Ciutadà per una Barcelona inclusiva).

Les categories que s'han establert de fugen de quotes percentuals d'elements de joc accessibles i s'estableixen per mitjà de l'avaluació de les activitats lúdiques que s'ofereixen en l'espai de joc.

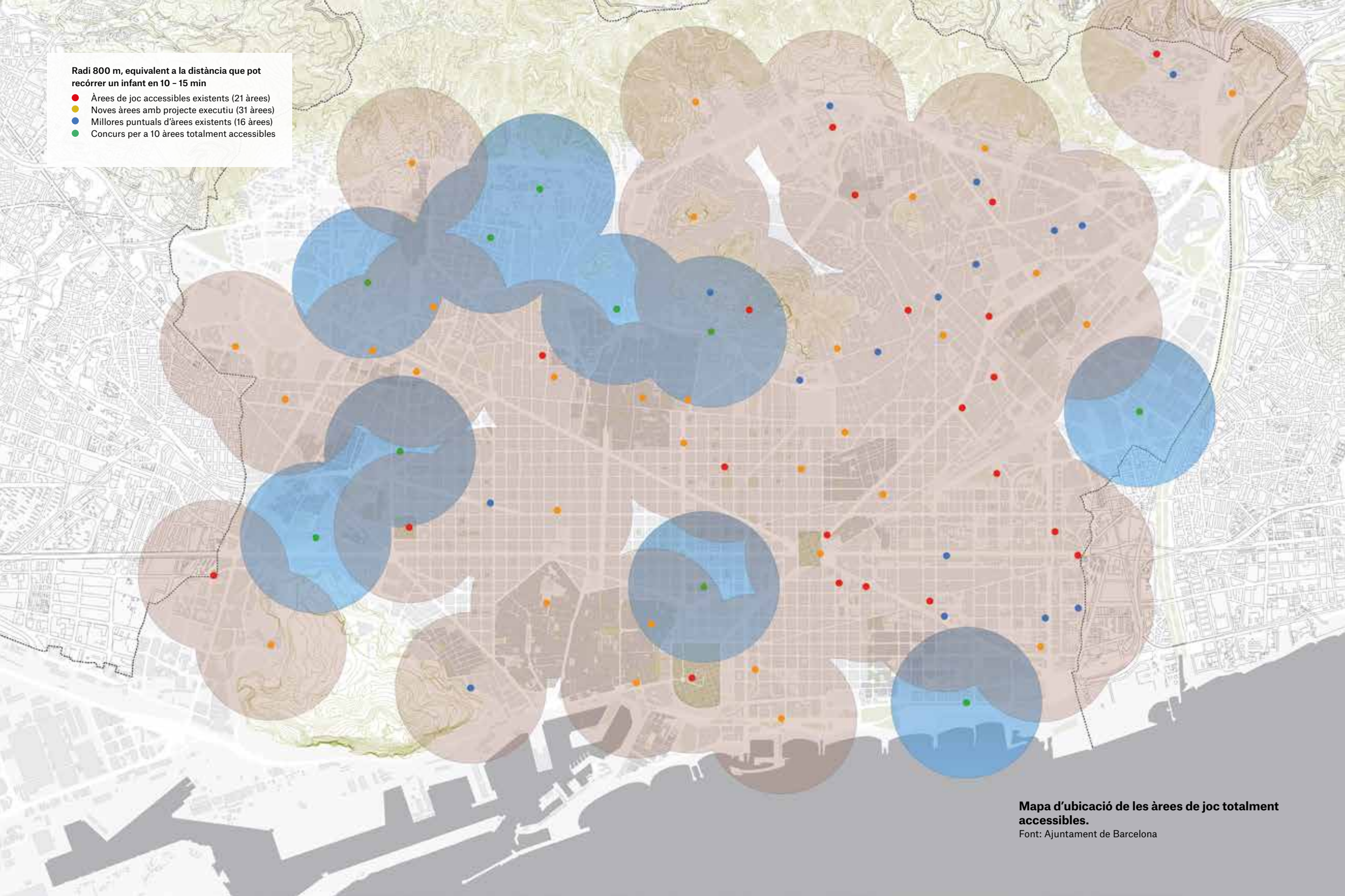
Una àrea es considera accessible quan l'element reclam, aquell que generarà més interès als infants, és accessible. Si l'àrea de joc no té un element reclam, les activitats lúdiques bàsiques que s'hi ofereixin han de ser accessibles. I una àrea es considera totalment accessible quan totes les activitats lúdiques que s'hi ofereixen són accessibles. Cal garantir, doncs, que l'activitat lúdica és accessible i, per tant, que hi ha un element que l'ofereix, no que tots els elements de l'àrea hagin de ser accessibles.

L'any 2021, de les 906 àrees de joc de la ciutat només 21 eren totalment accessibles. Amb l'objectiu de dotar la ciutat d'una cobertura homogènia d'àrees totalment accessibles, l'Ajuntament s'ha marcat per objectiu que, el 2024, el 90 % de la ciutadania tingui una àrea totalment accessible a menys de 800 metres del seu habitatge, és a dir, entre 10 i 15 minuts a peu. I per l'any 2030, que cada barri tingui, almenys, una àrea totalment accessible. Per això, s'han impulsat una cinquantena de renovacions d'àrees de joc i s'ha fet un concurs de projectes per a 10 àrees de joc totalment accessibles, en emplaçaments de condicions diferents, per tal d'explorar solucions que integrin l'accessibilitat des d'un inici. Les propostes guanyadores s'han concretat per mitjà d'un procés de cocreació amb entitats del territori que treballen amb infants amb discapacitat, amb l'objectiu d'assolir projectes exemplars i atendre la diversitat dins la discapacitat.



Radi 800 m, equivalent a la distància que pot recórrer un infant en 10 - 15 min

- Àrees de joc accessibles existents (21 àrees)
- Noves àrees amb projecte executiu (31 àrees)
- Millores puntuals d'àrees existents (16 àrees)
- Concurs per a 10 àrees totalment accessibles



**Mapa d'ubicació de les àrees de joc totalment accessibles.**

Font: Ajuntament de Barcelona





Plaça del Sol, Districte de Gràcia. Juguem a les places és un programa de ciutat amb propostes lúdiques itinerants per afavorir l'habit de jugar al carrer.

Font: Mariona Gil. Ajuntament de Barcelona

Àrea de joc infantil del parc Antoni Santiburcio, a les Casernes de Sant Andreu, inaugurat l'any 2020.

Font: Ajuntament de Barcelona

### SUPERÀREES DE JOC

Una novetat important del Pla del joc ha estat la introducció de les anomenades *superàrees de joc*, és a dir, jocs singulars i atractius que ofereixen diferents possibilitats d'esbargiment i d'exploració per als infants. Són àrees de grans dimensions, de més de 600 m<sup>2</sup>, amb un o més elements de joc que, per la seva dimensió, repte o quantitat d'activitat lúdica que ofereixen, no es troben a cap altre lloc de la ciutat. Són zones que s'ubiquen en espais públics que conviden a passar-hi el dia.

Avui dia ja se n'han construït cinc en espais com ara: el parc de les Glòries, a Sant Martí; el parc d'Antoni Santiburcio i el pop del parc de La Pegaso, a Sant Andreu; la balena del parc Central de Nou Barris i el de l'oreneta dels jardins de la Indústria, a l'Eixample. Aquestes àrees han tingut una molt bona rebuda per part de la mainada i les famílies: són les zones de joc més ben valorades de tot Barcelona. A més, tenen elements de joc que no es troben en cap altre lloc de la ciutat i funcionen com a pol d'atracció: el 17 % dels visitants d'aquest tipus d'espais no són del mateix barri.

Davant la bona acollida ciutadana, entre el 2023 i el 2024 es construiran nou superàrees de joc més als districtes de Sant Martí, Ciutat Vella, Sants-Montjuïc, les Corts i l'Eixample. A més, les superàrees projectades al parc de les Glòries i als jardins de Màlaga seran totalment accessibles.

### NOUS ESPAIS PER REFRESCAR-SE JUGANT

Per prevenir els infants de les onades de calor i les altes temperatures de l'estiu, l'Ajuntament impulsa la creació de nous espais

amb jocs d'aigua per refrescar-se. L'estiu de 2020 ja se'n va obrir una com a prova pilot a la plaça interior que hi ha al costat del carrer de Juan Ramón Jiménez, al barri de Canyelles de Nou Barris. Està adreçada a nens i nenes de més de 5 anys i disposa d'una font amb brolladors aeris que utilitzen aigua potable no recirculada. La idea és replicar el model a més indrets de la ciutat. L'estiu del 2022 es va posar en marxa l'espai de refresc del parc de les Rieres d'Horta, i entre el 2023 i el 2024 se n'instal·laran vuit més.

### MÉS AUTONOMIA PER ALS INFANTS

Cinc de cada deu infants manifesten no estar prou satisfets amb l'autonomia que tenen a casa, a l'escola o al carrer.<sup>7</sup> Actualment hi ha una tendència al sobreproteccionisme per part dels adults respecte als infants, que sovint es tradueix en la manca d'autonomia per emprendre riscos mentre juguen o per poder anar sols pel carrer o a jugar.

La majoria de vegades, la pauta de desplaçament a l'escola depèn de les rutines de mobilitat de les persones adultes. És sorprenent com el nivell educatiu dels pares i de les mares és un factor que afecta enormement l'autonomia infantil i hi ha una correlació inversament proporcional entre nivell d'estudis i el grau de dependència.<sup>8</sup>

En les darreres dècades, la pèrdua d'autonomia infantil és un fet, tot i que caminar és una de les formes més segures de desplaçar-se per la ciutat, només superada pel transport públic. Cada dia a Barcelona es realitzen prop de tres milions de viatges a peu. Per cada milió de viatges a peu només



1,23 de persones vianants es veuran involucrades en algun sinistre, davant dels 14,4 turismes o les 41,7 motos, el mode amb més sinistralitat amb diferència.

Si bé caminar és un mode segur, les persones vianants, per la seva fragilitat, es troben especialment exposades als sinistres del trànsit; el xoc amb un vehicle en moviment pot tenir conseqüències greus. Mentre que entre la població general la taxa d'atropellaments és del 7,1 per cada 10.000 habitants, en els menors de 25 anys i més grans de 65 anys s'apropa als 9 o 10. Cal, doncs, dissenyar carrers més segurs per caminar, adequats als condicionants de la infància i de la vellesa i recuperar l'ús intensiu

dels carrers per part dels infants, en definitiva, aconseguir carrers a velocitat humana.

El programa «Camí escolar, espai amic» és una de les estratègies impulsades per l'Ajuntament de Barcelona per promoure la mobilitat sostenible i segura i per incorporar la mirada infantil en la gestió de l'espai públic, amb l'objectiu de dotar la mainada de més autonomia i responsabilitat en la seva relació amb si mateixa.

La franja verda amb les paraules «Camí escolar», pintada als passos de vianants propers a les escoles, és el símbol més visible d'aquest projecte però en realitat va molt més enllà d'això. Els objectius de l'estratègia són: la millora de la seguretat dels



**Superilla del Poblenou.** Actuacions d'urbanisme tàctic que fomenten el joc lliure, divers i inclusiu en un espai que enriqueix la vida comunitària.  
Font: Ajuntament de Barcelona

infants en el seu camí cap a l'escola; el foment de canvis en l'espai públic per tal de pacificar-lo i la consolidació del desplaçament a peu; un nou discurs que ha de compartir amb la implicació directa de les famílies a fi i efecte de reduir les pors i promoure un canvi en els hàbits de mobilitat dels infants que n'afavoreixin l'autonomia.

### PROTEGIM LES ESCOLES

Les escoles són llocs plens de vida, amb moltes persones que s'hi arriben cada dia, entre alumnat, persones docents i familiars. Per això, els seus entorns han de ser llocs segurs i saludables i amb espais d'estada i joc. Amb aquest objectiu, el gener del 2020, Barcelona posa en marxa el programa «Protegim les escoles», un dels deu projectes tractors del Pla del joc de l'espai públic. Una escola protegida és aquella on el seu entorn es transforma i posa al centre la seguretat i el benestar dels infants a través de diverses actuacions, que es basen fonamentalment en tres tipus de mesures: la pacificació del trànsit, la millora de l'habitabilitat i la visibilitat de l'espai. Es fan intervencions tant estructurals com tàctiques, que es combinen i s'adapten a cada cas.

Per pacificar el trànsit, es disminueix l'espai destinat als vehicles, se suprimeixen carrils de circulació i places d'aparcament i es redueix la velocitat en tots els entorns escolars. Per garantir la seguretat i evitar accidents, la velocitat màxima en tots els àmbits escolars es fixa a 30 km/h; a 20 km/h als carrers de la xarxa local, i a 10 km/h als carrers pacificats i d'ús exclusiu del veïnat i serveis.

Per millorar l'habitabilitat, es defineixen espais «plaça» davant d'aquests accessos, on s'ubiquen elements de mobiliari urbà per tal de dotar-los del confort adient perquè esdevinguin un veritable lloc d'estada i millori la xarxa comunitària. Altrament, el disseny de l'espai fomenta el joc dels infants. S'utilitzen elements urbans i pintura en el paviment per fomentar aquestes activitats en l'espai públic.

Respecte a la visibilització de l'espai, el programa estableix una senyalització específica de l'entorn escolar. Aquesta actuació consisteix en: una catifa taronja amb pictogrames d'infants en calçada, a l'entrada de l'escola, un reforç de la senyalització vertical reglamentària de l'entorn escolar i en la limitació de la velocitat.

L'Ajuntament de Barcelona treballa perquè les escoles siguin punts neuràlgics i d'especial atenció en l'espai públic, de manera que a finals de l'any 2023, una de cada tres escoles de la ciutat disposarà d'un entorn pacificat al trànsit, segur i ple de vida.

En la definició del projecte hi ha una implicació directa de les comunitats educatives en la configuració i usos dels nous espais. També el veïnat té un paper important perquè l'objectiu és que aquests indrets estiguin utilitzats en totes les franges horàries i per tota la ciutadania.

Fins a l'any 2022, les actuacions han beneficiat 80.000 alumnes i han permès guanyar 35.000 m<sup>2</sup> d'asfalt. A més, s'han pacificat 32 carrers, s'han eliminat 16 carrils de circulació, s'han creat tres carrils nous de bus i un total de 68 voreres ampliades.

De cara a finals del 2023 s'actuarà en més de 200 centres educatius, la majoria





Sortida de l'Escola Pia de Balmes.  
Font: Mariona Gil. Ajuntament de Barcelona

Escola Lavinia al carrer Figols de les Corts.  
Font: Alex Losada. Ajuntament de Barcelona

dins del programa «Protegim les escoles» però també amb altres projectes i actuacions de ciutat com ara la reurbanització dels grans eixos de ciutat (avingudes Meridiana i Diagonal), Pla de barris, pressupostos participatius i superilles.

### LES ESCOLES, MOTOR DE CANVI

#### MÉS VERD I ESPAIS COMUNITARIS

Cada nen i nena de primària passa més de 3.000 hores al pati. En una ciutat compacta com Barcelona i amb un espai públic molt limitat és especialment important incloure els patis escolars en la xarxa quotidiana d'aquest espai públic, és a dir, patis escolars connectats amb l'espai públic per al joc i l'activitat lliure física i esportiva.

«Transformem els patis» és un programa impulsat per l'Ajuntament de Barcelona que vol: millorar l'espai d'esbarjo i de joc perquè esdevingui més naturalitzat; fomentar les dinàmiques i relacions igualitàries que es produeixen en aquest entorn a partir de la diversificació del joc, i promoure els usos comunitaris com a equipament de barri. Aquest programa, en el qual els protagonistes de la transformació del pati són el centre educatiu i la comunitat educativa que l'envolta, té la missió d'acompanyar i facilitar recursos per al desenvolupament d'un procés de reflexió sobre el pati.

#### REFUGIS CLIMÀTICS

També en el marc de la lluita contra l'emergència climàtica, el Pla Clima exposa com la transformació de la ciutat des de les escoles és una estratègia clau per mitigar els

impactes de la crisi ecològica. A més, la situació de pandèmia a causa de la Covid-19 ha afegit un nou motiu d'urgència per accelerar la transformació dels patis. S'ha posat de manifest el paper fonamental de l'escola i la necessitat de disposar d'entorns més adequats a l'aire lliure per a les oportunitats de joc i d'aprenentatge.

El projecte «Adaptant escoles al canvi climàtic a través del verd, el blau i el gris», que s'emmarca en el programa "Urban Innovation Action" (UIA) de la Comissió Europea, té com a objectiu la transformació dels patis escolars en refugis climàtics oberts al barri, per tal de disminuir l'impacte de la calor durant els estius, tant en període escolar com fora del període lectiu per a la resta de la població, en episodis d'onada de calor.

Ja són onze els centres d'infantil i primària que s'han transformat i es preveu que cada any se n'hi sumin deu més. Les actuacions estan relacionades amb: l'aigua (incorporació de punts d'aigua, com ara fonts o espais singulars de joc i manipulació d'aigua); l'augment d'espais verds; creació de zones d'ombra, i amb accions relacionades amb l'adaptació dels edificis per millorar-ne l'aïllament.

#### "PATIS OBERTS"

Els patis escolars de la ciutat s'obren, des de fa uns anys (les primeres proves pilot es van posar en funcionament l'any 2005), com a espai d'ús públic per a famílies, infants i adolescents fora de l'horari escolar, en cap de setmana i en període de vacances escolars. Es tracta d'un total de 71 patis. El programa «Patis oberts al barri» és una mesura per incrementar en temps de lleure la igualtat en l'accés a l'educació.





**Àrea de jocs a la plaça Sant Miquel. Ciutat Vella.**  
Font: Pedro Pegenaute





En aquest sentit, el programa vol optimitzar l'ús dels centres escolars, a voltes infrutilitzats, per potenciar els àmbits educatius i socials. De manera que les escoles faciliten l'ús dels seus patis entre la població dels diferents barris i generen espai segurs per tal d'afavorir les lògiques d'interrelació i coneixença mútua.

Els patis oberts s'articulen com a espais d'ús social, com a llocs de trobada i esbarjo entre els membres de la comunitat i, per tant, esdevenen un capital actiu rellevant en la convivència i la cohesió social, sobretot com a mecanisme d'inclusió d'infants i joves de famílies desfavorides que no tenen capacitat d'accedir a les activitats extraescolars. Pel que fa a la freqüència amb la qual s'ac-

Tall al carrer per reivindicar un entorn escolar segur.  
Font: Revolta Escolar

cedeix al pati, una part significativa de les persones usuàries, un 69 %, en fa un ús continuat ja que l'utilitza setmanalment. Cal destacar l'elevat grau de fidelització i també el grau de masculinització de les persones usuàries: un 74 % són nois.

#### EL CAMÍ ESCOLAR MÉS ENLLÀ DE LA MOBILITAT

Cada cop són més les organitzacions de la comunitat educativa (famílies, escoles, AFA) que, amb l'ajut dels infants, lluiten per establir nous models de mobilitat. Organitzacions com ara Eixample Respira o Canvis en Cadena estan promovent actuacions de gran impacte social i mediàtic que posen en qüestió l'actual model de mobilitat i com aquest té una repercussió negativa en els entorns escolars i en els infants que hi assisteixen. En relació amb els hàbits per



anar a l'escola, el mitjans de transport habituals de la població catalana són; a peu (63,7 %, nenes i nenes de 3 a 14 anys); vehicle privat (26,3 %), transport públic (8,5 %) i bicicleta (1,3 %).

Una de les reivindicacions més reeixides i populars de la plataforma Eixample Respira ha estat la #revoltaescolar, una iniciativa que reuneix els divendres a la tarda milers de famílies de centenars d'escoles d'arreu amb la intenció de reivindicar espais segurs i saludables. La revolta escolar va començar a finals del 2020: gairebé una vintena d'escoles van tallar els carrers del seu voltant i van permetre així a nens i nenes de l'escola ocupar aquells espais que sempre els haurien d'haver pertangut.

Un altre bon exemple recent de moviment ciutadà que promou un canvi de model de mobilitat és el Bicibús, un projecte

que va començar amb el curs escolar l'any 2021 i que promou que els infants puguin anar en bicicleta a l'escola de manera segura. La iniciativa es duu a terme els divendres. El trànsit privat no es talla sinó que s'alenteix la marxa i es reivindiquen canvis en la mobilitat de la ciutat que facilitin l'ús de la bici d'una manera inclusiva. La proposta ha estat un èxit i de gran repercussió mediàtica internacional. El Bicibús es va començar a organitzar a la ciutat de Vic, a través de dues entitats (Osona en Bici i Canvis en Cadena) i s'està estenent a diversos punts del territori català. El 2022 aquest projecte va rebre el premi especial del Dia Mundial de la Bicicleta per part de les Nacions Unides.

Bicibús Eixample. Línia que surt del mercat de Sant Antoni i arriba a les escoles Entença i Xirinacs.  
Font: Massimiliano Minocri, El País, 2021



## Pla del joc a l'espai públic de Barcelona amb horitzó 2030

El Pla del joc a l'espai públic (2019) és fruit de la mesura de govern «Barcelona dona molt de joc», aprovada el febrer del 2018. Proposa un nou marc per maximitzar la jugabilitat en l'entorn urbà: concep la infraestructura lúdica en tres capes i dona set criteris per avançar cap a una ciutat jugable. Aquesta infraestructura està formada pels diferents espais urbans a l'aire lliure amb possibilitat de joc: patis escolars, àrees de joc certificat, entorns escolars, places i carrers, jardins i parcs i espais oberts.

L'objectiu del Pla és millorar i diversificar les oportunitats de joc i activitat física en l'espai públic pels seus amplis beneficis tant per al desenvolupament i benestar de la infància i l'adolescència com per a la salut i la vida comunitària.

Amb aquest pla, Barcelona cerca un canvi de paradigma per esdevenir una ciutat amb zones específiques de joc més diverses, creatives, accessibles i inclusives, alhora que posa l'urbanisme de tota la ciutat a disposició del joc. El Pla del joc recull 10 grans fites de ciutat mesurables, a partir de 3 eixos estratègics i 63 actuacions.



Una nena jugant a l'àrea de jocs de la plaça de Sant Miquel.

Font: Mònica Moreno. Ajuntament de Barcelona

Un nen juga a la zona pacificada davant de l'escola Mas Casanovas.











Font: Clara Soler. Ajuntament de Barcelona

Infants jugant als tobogans de Montjuïc.

Font: Paola de Grenet. Ajuntament de Barcelona



## LES DEU FITES MESURABLES DEL PLA DE JOC

		2018 Punt de partida	2030 Punt d'arribada
	<b>Doblar les àrees de joc amb diversitat d'activitats lúdiques</b>	23 % àrees de joc	50 % àrees de joc
	<b>Assegurar estàndards mínims de superfície i jugabilitat a les àrees de joc</b>	4 % àrees de joc < 50 m <sup>2</sup>	0 % àrees de joc < 50 m <sup>2</sup>
	<b>Incrementar les possibilitats de joc amb aigua i sorra a espais lúdics i àrees de joc</b>	2 espais pel joc d'esquitxar-se i refrescar-se	10 espais pel joc d'esquitxar-se i refrescar-se
	<b>Doblar els jocs amb reptes i gestió del risc en espais lúdics per a adolescents i joves</b>	31 jocs	65 jocs
	<b>Augmentar les oportunitats de joc compartit al conjunt de l'entorn urbà</b>	11 % jocs	50 % jocs
	<b>Incrementar el joc inclusiu i l'accessibilitat</b>	25 % àrees de joc accessibles o amb elements inclusius	100 % àrees de joc noves/renovades accessibles o amb elements inclusius
	<b>Millorar l'habitabilitat als espais lúdics</b>	78 % àrees de joc amb font d'aigua per beure; el 8,5 % dels espais verds tenen lavabo; el 9 % dels parcs i jardins tenen taules de picnic.	90 % àrees de joc amb font d'aigua per beure; el 20 % dels espais verds tenen lavabo; el 75 % dels parcs i jardins tenen taules de picnic.
	<b>Doblar els patis adequats amb joc diversificat, coeducatiu i en ambient naturalitzat</b>	30 % dels patis	60 % dels patis
	<b>Entorns escolars com a llocs de trobada</b>	4 entorns escolars millorats	100 entorns escolars millorats
	<b>Augmentar l'activitat lúdica i física entre infants i adolescents reduint la bretxa de gènere</b>	El 29 % de les nenes no juga cap dia al carrer. El 23 % dels nens no juga cap dia al carrer	El 18 % de les nenes no juga cap dia al carrer. El 15 % dels nens no juga cap dia al carrer



# EL COMERÇ DE PROXIMITAT FA CIUTAT

#COMPRA A PROP

El comerç sempre ha estat un sector estratègic per a la ciutat i ho ha de continuar sent, atès que és una peça clau de l'activitat econòmica, de la configuració de l'espai urbà i de la integració social. El comerç va més enllà de la seva consideració com un sector econòmic estratègic: el comerç fa ciutat.

L'activitat comercial determina la vitalitat econòmica de les zones urbanes com a generadora i distribuïdora de riquesa i ocupació. Per a Barcelona representa uns valors econòmics molt significatius: aporta el 12,7 % del PIB de la ciutat i el 13,9 % dels llocs de treball corresponen a posicions relacionades amb el comerç.

El comerç de proximitat, que avui viu una tensió important per múltiples factors (la pressió turística, l'especulació immobiliària, el comerç electrònic, etc.), cal preservar-lo i impulsar-lo per donar servei, en un entorn proper, a les necessitats bàsiques de la població.

L'ocupació de l'espai públic per múltiples usos i activitats, i la logística i serveis urbans que les envolten, suposa un repte a l'hora d'ordenar i gestionar l'espai urbà col·lectiu: cada cop és més complex equilibrar els usos essencials per al sosteniment de la vida a les ciutats amb els usos recreatius, de passeig o lleure.



## EL COMERÇ FA CIUTAT

El comerç, la restauració i els equipaments bàsics omplen de vida els barris i els carrers de la ciutat. El comerç de proximitat, aquell del qual el ciutadà en fa un ús gairebé diari per satisfer les necessitats de compres quotidianes —anar a comprar el pa, la fruita, el peix, anar la farmàcia, etc.—, és part essencial de la identitat de Barcelona i contribueix a la cohesió social i a la sostenibilitat ambiental.

Barcelona ofereix un ventall comercial basat en la combinació del comerç tradicional d'origen familiar, les grans marques internacionals i el comerç innovador. Botiga a botiga, es contribueix a crear un model de ciutat única, ciutat mediterrània, ciutat de comerç. Aquesta diversitat és un dels grans atractius de la ciutat, tant per a residents com per a turistes. La complexitat urbana és un dels principis bàsics per assolir un model de ciutat més sostenible. L'altre principi és aconseguir un model de ciutat més eficient, és a dir, aconseguir que els recursos necessaris per mantenir o fer més complexa l'organització urbana siguin cada cop menors, o com a mínim que la taxa d'increment del consum de recursos (energia, aigua, residus) sigui proporcionalment menor que la taxa d'increment de l'organització urbana obtinguda.

La complexitat urbana atén l'organització urbana, al grau de mixticitat d'usos i funcions urbanes implantades en un territori. L'organització urbana d'una ciutat es tradueix en el nombre de persones jurídiques (activitats econòmiques, associacions, equipaments i institucions) que s'hi donen cita i les interaccions que s'hi estableixen. En els sistemes més complexos, de la mateixa mane-

ra que passa en els sistemes naturals, com més gran sigui la diversitat del teixit econòmic (o diversitat d'espècies), més gran és la seva capacitat per respondre a impactes de diferent naturalesa i resiliència.

Les estructures denses i heterogènies de persones jurídiques també mitiguen la necessitat de mobilitat obligada, creant patrons de proximitat entre l'habitatge i el treball, l'habitatge i oci i l'habitatge i els serveis (equipaments bàsics, transport públic, comerços de proximitat, entre d'altres). En una ciutat com Barcelona la compacitat i la diversitat d'activitats són elements fonamentals per assolir una ciutat de proximitat o «ciutat dels quinze minuts».

Certes morfologies urbanes tendeixen a afavorir el desenvolupament de la complexitat. Són aquelles que propicien la presència d'activitats diverses i complementàries, així com els intercanvis. En general, aquestes condicions es generen en espais amb un cert grau de compacitat, centralitat i accessibilitat. Aquestes condicions són sovint el resultat d'un procés evolutiu de maduració urbana com el que ha tingut lloc a l'Eixample però també és cert que aquest procés es pot accelerar a través de la planificació estratègica com és el cas de les àrees de nova centralitat.

## VITALITAT ECONÒMICA

El comerç té una importància cabdal en l'economia barcelonina. L'any 2019 un 13,9 % dels llocs de treball corresponien a posicions relacionades amb el comerç, una activitat que va aportar el 12,7 % del PIB de la ciutat, i va arribar a un volum de negoci de 39.608 milions

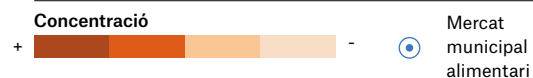
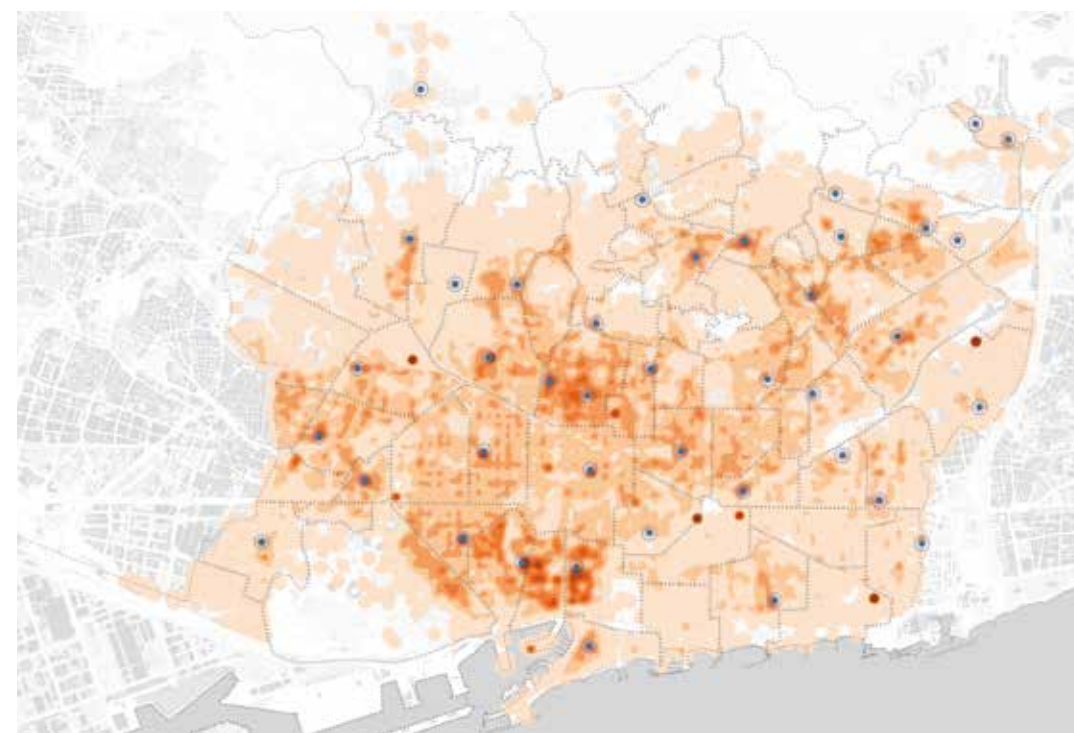
d'euros<sup>1</sup>. Abans de la pandèmia l'ocupació en aquesta branca creixia per cinquè any consecutiu (+0,7 %) —amb un augment de 1.083 persones afiliades—, però a un ritme força inferior al del conjunt dels serveis (+2 %).

L'impacte de la crisi de la Covid s'ha fet sentir amb especial força als districtes centrals amb més presència d'activitat turística, mentre que l'activitat comercial de la resta dels districtes mostra més resiliència i s'ha vist afavorida pel paper cabdal de la compra de proximitat durant la pandèmia.

A Barcelona hi ha censats 80.554 locals comercials en planta baixa<sup>2</sup>, dels quals el 76,4 % són locals en actiu. Respecte al dar-

rer cens de l'any 2016, el nombre de comerços s'ha incrementat un 3,2 %. El 13 % dels establiments són activitats de tipus quotidià (alimentari i no alimentari). Pel que fa al règim de tinença del local, el 70,2 % dels locals són de lloguer, el 16,9 % de propietat (en el cas de comerços de quotidià no alimentari és el 29,3 %, 7,5 punts inferior a l'any anterior) i el 9,8 % són concessió municipal.

Al 2019 el lloguer mitjà se situava en els 1.366 euros<sup>3</sup> (un increment de 127 euros respecte a l'any 2018), 18 euros el metre quadrat de mitjana (16,2 m<sup>2</sup> el 2018). El districte més car és Ciutat Vella (24,8 euros m<sup>2</sup>), seguit per Sarrià-Sant Gervasi amb 22,9 euros m<sup>2</sup>.



Concentració dels locals comercials en planta baixa a Barcelona.

Font: Barcelona Regional a partir de dades del cens d'activitats econòmiques de Barcelona, 2019



La major densitat d'activitats comercials es concentra als quatre barris de Ciutat Vella, a Sant Antoni, la Sagrada Família, la Vila de Gràcia, Sant Andreu, el Clot i Hostafrancs. La densitat i la diversitat d'activitats són un termòmetre de la vitalitat i de la concentració de persones a l'espai públic, ja que serveixen com a indicador indirecte de l'afluència de vianants. Un alt grau de diversitat de persones jurídiques en un context urbà és la millor garantia d'una activitat constant i sostinguda al llarg del dia, fet que suposa, almenys, una presència d'una ràtio elevada de persones a l'espai públic, dotant-lo de mecanismes de seguretat passiva que són palpables en la sensació de confort i seguretat que opera en aquests espais.

### EL COMERÇ DE PROXIMITAT COM A MODEL

El comerç de proximitat és quelcom imprescindible en la vida d'una ciutat ja que proveeix el ciutadà dels productes —alimentaris i no alimentaris— essencials per al nostre dia a dia. La compra de proximitat evita desplaçaments innecessaris, afavoreix l'economia local, és més sostenible i fomenta la cohesió territorial i social dels barris. El comerç de proximitat és aquell on la proximitat no és només una mesura de distància física sinó també relacional.

Barcelona ha basat el seu model comercial en el comerç de proximitat, en el qual els mercats i les botigues de barri s'integren amb una clara vocació de servei als ciutadans, sobretot en el seu entorn immediat, ja que exerceixen una clara funció vertebradora

del territori. El comerç de proximitat és sinònim de professionalització, de tracte personalitzat, d'espai de trobada, de producte de qualitat i variat i, també, de salut. Comprar al barri reflecteix un estil de vida que està totalment compromès i connectat amb el model mediterrani: alimentació saludable, producció local i un ambient amigable.

Els mercats i les botigues de proximitat representen no només el lloc on la gent compra productes d'ús quotidià, sinó també el lloc on es pot trobar el cor de la ciutat. La ciutat és intercanvi i històricament l'expansió d'aquesta ha anat de bracet de la presència de l'activitat comercial.

El comerç de proximitat compleix una funció social de reactivació dels centres dels barris, i així n'evita la desertització. Precisament, el comerç alimentari a Barcelona constitueix una xarxa territorialment molt descentralitzada ja que s'endinsa als llocs on resideix la població. Els grans eixos comercials de la ciutat són presents a tots els districtes de la ciutat.

Avui, però, el comerç de proximitat viu una pressió important des de diferents vessants: econòmic, normatiu, social i de la competència, aguditzada per anys de recessió econòmica. El canvi d'hàbits de consum de la població fruit del comerç electrònic, la massificació turística o la especulació són factors que amenacen el model comercial de la ciutat. Aquest procés comporta una gradual «gentrificació comercial» de determinades zones de la ciutat cap a un monocultiu de negocis comercials, d'oci i restauració. Segons dades del cens d'activitats econòmiques en planta baixa de la ciutat, en el període 2016-2019, el nombre de lo-

cals comercials d'ús quotidià s'ha reduït un 2,6 %, especialment del comerç alimentari. Altrament, el preu de lloguer dels locals comercials en el període 2011-2016 ha augmentat més del 120 %, com a mínim, en tots els districtes de la ciutat. A Nou Barris i a l'Eixample aquest increment està al voltant del 200 %.

Tal com relata Fresnillo,<sup>4</sup> aquests processos han portat a la substitució d'establiments destinats al consum de productes de consum corrent i freqüent adquisició (principalment alimentaris), per altres destinats al consum esporàdic, sovint adreçat a consumidors d'alt nivell adquisitiu, desplaçant tant certs comerciants com els consumidors amb menys rendes. Com a con-

seqüència, la gentrificació no només és un fenomen econòmic sinó també social que modifica els espais relacionals i de veïnatge dels habitants de cada barri. A més, amb una presència tan important del lloguer en el sector (70,2 % dels locals), l'impacte dels increments de preu és generalitzat.

### BARCELONA SUPERILLA: ESTÍMUL DEL COMERÇ DE PROXIMITAT

El model de comerç que cal garantir i potenciar és el comerç de proximitat. La presència dels mercats, en una estructura policèntrica, i del comerç de proximitat han estat fonamentals en la construcció de la identitat social i cultural dels barris. Els barris



Comerç de proximitat al carrer Gran de Sant Andreu.  
Font: Marta Torrent Santarita. Barcelona Regional



són, en definitiva, el primer grau d'integració social, i el comerç de proximitat, un dels instruments generadors de les relacions veïnals que s'estableixen en els barris.

L'Ajuntament de Barcelona fa anys que treballa en aquesta direcció des de múltiples vessants. Més recentment, la mesura de govern «Estratègia de reforç i projecció del comerç a Barcelona 2017-2019» exposa que «Cal garantir la proximitat de l'entorn residencial a l'establiment comercial, amb els avantatges derivats de les facilitats d'accés per a les compres quotidianes i de reposició. Una proximitat que es tradueix en desplaçaments més curts, amb avantatges

de cost, de temps i d'ajut a la sostenibilitat, i que disminueix la necessitat d'ús de mitjans de transport, generalment privats. Una proximitat que millora l'entorn social i la convivència, ja que facilita les relacions i, fins i tot, en darrer terme, comporta control social sobre l'ús de l'espai públic. Aquesta estratègia desplega 8 línies estratègiques i 43 mesures segons els conceptes de proximitat, immersió digital, professionalització i associacionisme.

Dins el marc del programa Barcelona Superilla, potenciar i protegir el comerç i els serveis de proximitat és un dels objectius principals. La millora de la qualitat de l'espai



**Mercat de Sant Antoni.** Els mercats municipals són nodes vertebradors de les zones comercials i tenen un paper destacat com a dinamitzadors econòmics i socials dels barris.

Font: Marta Torrent Santarita. Barcelona Regional

públic, així com la millora de l'accessibilitat amb els modes de transport més sostenibles i la garantia plena de subministrament, esdevenen elements clau per reforçar l'atractivitat d'aquest model de consum de proximitat, amb els mercats municipals com a principals exponents.

Diversos estudis apunten que a més afluència de vianants es millora l'atractivitat i la vitalitat comercial dels carrers i de la seva àrea d'influència.<sup>5-6</sup> En els carrers pacificats, on el vianant-ciudadà és el protagonista i el cotxe té el paper d'un servei més, es donen molts factors d'estímul que directament beneficien l'activitat comercial en general: es produeix un augment de la visibilitat comercial, un augment del pas de persones caminant, un augment de les variables de confort com la qualitat acústica i tèrmica, en definitiva, una millora de l'habitabilitat de l'espai públic.

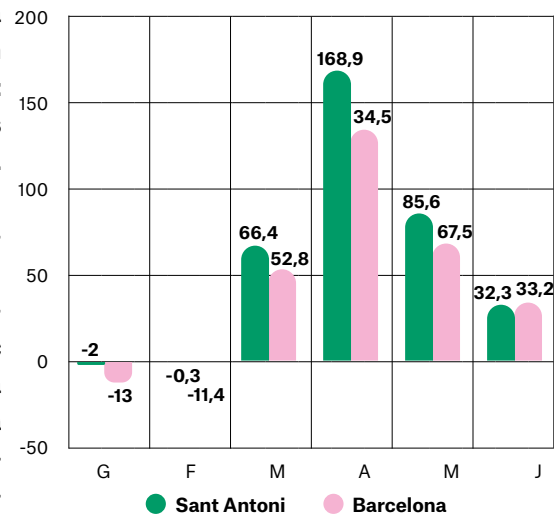
De les experiències de les superilles ja executades, s'ha demostrat que un entorn més atractiu ha tingut efectes positius: les superilles es converteixen en cèl·lules urbanes o eixos de promoció econòmica. L'augment de la qualitat urbana i de l'espai públic és clau per a l'increment de la complexitat urbana.

A la superilla de Sant Antoni els indicadors revelen que la recuperació del comerç després de les restriccions a causa de la pandèmia és més intensa que a la resta de la ciutat. Estudis i enquestes municipals mostren que la ciutadania i els comerciants consideren que l'àmbit de la superilla de Sant Antoni afavoreix el passeig i les compres de proximitat. Els mesos d'abril (+ 168,9 %), maig (+ 85,6 %) i més moderadament juny

(+ 32,6 %) marquen la força del creixement del consum a Sant Antoni.<sup>7</sup> En aquests tres mesos, el creixement ha estat superior al de la taxa global de Barcelona. El valor de la despesa en consum al barri també ha estat superior que la del conjunt de la ciutat.

En paral·lel, una enquesta municipal<sup>8</sup> realitzada a 48 comerços d'aquest àmbit posa de manifest que vuit mesos després d'acabar la transformació dels entorns del mercat, un 83 % dels comerciants de Sant Antoni van notar una millora en la comoditat del passeig del barri i un 69 % va notar un increment en el pas de persones pels carrers pacificats. També un 49 % dels enquestats van manifestar que la transformació de l'espai públic els havia afectat positivament, majoritàriament, perquè els havia donat més visibilitat.

TRANSACCIONS REALITZADES (%)



Variació interanual del nombre de transaccions registrades amb targeta de crèdit i dèbit als comerços de Barcelona al 2021.

Font: Oficina Municipal de Dades Ajuntament de Barcelona





Parada de fruita i verdura en un mercat municipal.  
Paola de Grenet. Ajuntament de Barcelona



En el cas de la superilla del Poblenou, el «Pla d'indicadors i amidaments pel seguiment de les superilles», realitzat entre el 2016 i el 2019, posa de manifest que el nombre d'activitats econòmiques a peu de carrer ha augmentat en un 36 % en els seus primers anys de vida, passant dels 65 establiments inicials el 2016 als 116 el 2019, contribuint a la revitalització de la zona.

A escala internacional i estatal són nombrosos els exemples de transformació de carrers i barris en espais amb prioritat pel vianant-ciudadà, actuant com a cèl·lules de revitalització econòmica i social: el Centre Històric de Quito, Valencia Street a San Francisco, Barrios Vitales a Bogotà, el centre de Pontevedra, les superilles de Vitoria-Gasteiz, Humber Street a Hull (Regne Unit), The Porch a Filadèlfia, Bell Street Park a Seattle, entre molts d'altres.

L'extensió dels eixos verds a Barcelona permet estendre les millores homogèniament, i de forma concentrada, per no crear pols d'atracció focal i minimitzar els impactes de la «gentrificació comercial»: pujada de preus de lloguer, tancament de comerços de proximitat.

El programa Barcelona Superilla contribueix al foment de l'activitat comercial i de les interaccions socials: els carrers esdevenen més vitals i segurs, es fomenta l'economia del caminar i la mobilitat a peu i es dona més visibilitat als comerços.

#### CARRERS MÉS VITALS I SEGURS

L'ús de l'espai públic i la interacció social generalment es veu afavorida per la qualitat del disseny, les condicions dels carrers (voreres amples, carrers pacificats) i la pre-

sència d'activitat en planta baixa. Aquest fenomen ja va ser estudiat per Jane Jacobs (1961) que, amb l'estudi funcional de les ciutats a escala microscòpica i prenent el carrer com a espai d'interacció social, associava la «mort del carrer» a causa del predomini de l'automòbil. Jacobs apuntava les característiques que havia de tenir un carrer per esdevenir un carrer viu: barreja d'usos (oficines, habitatge, cultura, parcs, oci), una morfologia adequada (estructura ampla, recorregut mitjà-llarg i amb cantonades freqüents) i una densitat residencial mínima (una massa crítica de persones suficient per tal que els comerços puguin aflorar).

Altres observadors de la vida urbana, com per exemple l'urbanista Jan Gehl, complementen la mirada de Jacobs i assenyalen la importància que un espai físic afavoreixi la presència de persones per fer múltiples activitats. El confort acústic, el confort tèrmic, l'accessibilitat del carrer, l'espai dedicat al vianant, la presència de verd i la disposició d'activitats en planta baixa són dimensions que configuren l'habitabilitat de l'espai públic i que condicionen la seguretat, atracció i vitalitat dels carrers.

La presència d'activitats comercials d'ús quotidià indica que el teixit residencial és especialment apte per ser habitat, que disposa dels recursos i els serveis necessaris per a la vida urbana, evitant desplaçaments innecessaris. Aquests teixits ajuden a generar espais dinàmics i segurs: la convivència entre usos diferents afavoreix l'ocupació de l'espai públic durant la major part del dia i la nit.

#### FOMENT DE L'ECONOMIA DEL CAMINAR

Els carrers de la ciutat són el lloc per excel·lència que, de forma universal i gratuïta, ofereixen oportunitats de contacte amb el passeig, l'oci i l'esport, i a més són el punt de trobada que fomenta les relacions socials i l'economia de proximitat.

La possibilitat de fer moltes de les tasques de proveïment i de cura quotidiana en el nostre entorn immediat és una motivació per realitzar-les caminant. Barcelona és una ciutat compacta i diversa que afavoreix la mobilitat a peu. Així ho indiquen les xifres de mobilitat dels residents de Barcelona:

un 50,2 % dels desplaçaments es realitzen a peu.<sup>9</sup> Als gairebé 3 milions de desplaçaments diaris a peu, a més, cal sumar el primer o últim tram dels desplaçaments en transport públic que generalment es fa a peu. Per tant, en el 75 % dels desplaçaments hi seria present el fet de caminar.

Barcelona és una ciutat caminable i s'ha guanyat un lloc internacional en el reconeixement de ciutats amables per al vianant. La varietat d'activitats en planta baixa reforça una mobilitat urbana centrada en les persones vianants, amb carrers més segurs, atractius i vitals. La mixticitat de funcions i la quantitat i concentració d'equipaments



Gent passejant per l'eix comercial del carrer Rogent.  
Font: EixClot



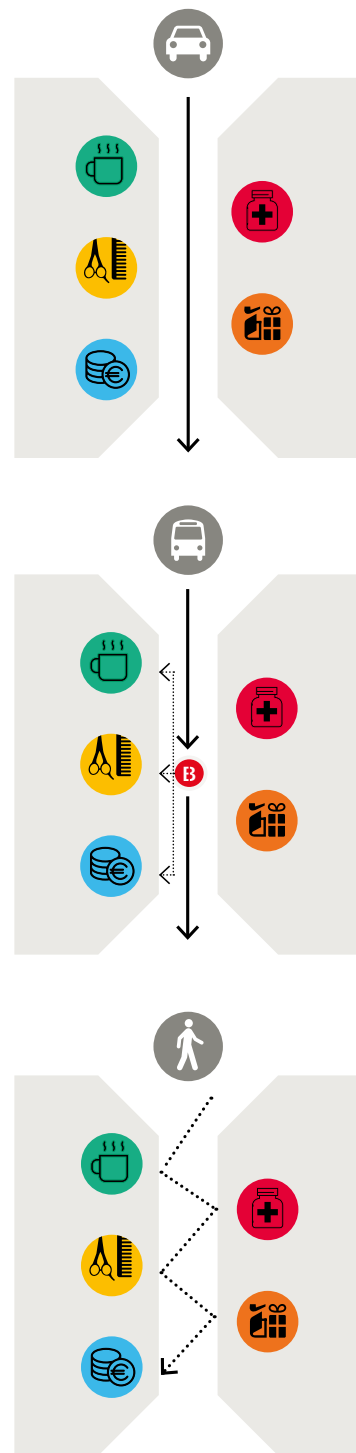
i serveis facilita una mobilitat a peu per dur a terme la cadena de tasques quotidianes: comerç local, mercats municipals, escoles, centres d'atenció primària, centres cívics, equipaments esportius, biblioteques, centres culturals, centres de dia, centres per a joves, parcs i jardins, llocs de treball, nodes de transport col·lectiu, etc. En contraposició, a les ciutats disperses, poc denses i amb la majoria dels seus carrers monofuncionals, caminar no és pas un recurs comú per al desplaçament.

#### MÉS VISIBILITAT COMERCIAL

Els carrers amb plantes baixes actives i amb presència d'espais quotidians com són equipaments bàsics, comerç de proximitat, espais verds, propicien encreuaments espontanis fora dels passos de vianants, sigui per reduir la distància o el temps de semaforització.

El mode de transport utilitzat per les persones que passen per davant del comerç determina la facilitat de les persones per accedir-hi. Amb el programa Superilla Barcelona es millora la visibilitat comercial perquè augmenta la facilitat de l'afluència de ciutadans caminant, amb un pas continu i sense obstacles entre façanes. El passeig en bicicleta, en carrers pacificats, també ofereix una marxa oportuna per fixar-se en els aparadors comercials.

La pacificació dels carrers, sobretot en plataforma única, amplifica l'estructuració del carrer com a connector d'activitats i com



La mobilitat a peu en carrers pacificats augmenta la visibilitat i les interaccions comercials.

Font: Oficina Tècnica Superilla. Ajuntament de Barcelona

a espai d'estada i convivència, fomentant els vincles socials i comercials. La configuració de trajectòries atractives pels vianants, mitjançant la disposició de locals comercials en planta baixa i espais amb prioritat pel vianant, componen itineraris habitables, segurs i dinàmics. En aquests carrers, els locals comercials es poden entendre com una prolongació del carrer, ja que permeten la permeabilitat dels consumidors o espectadors, fomentant múltiples trajectòries entre l'àmbit públic i l'àmbit semipúblic.

#### PROTECCIÓ DEL COMERÇ DE PROXIMITAT: EL PLA D'USOS

El Pla d'usos és un instrument de protecció pública que busca equilibrar els usos urbans (habitatge, comercial, turístic, etc.) en un determinat teixit residencial. Té com a objectiu, entre d'altres, evitar l'expulsió de comerços i residents fora del barri, afavorir la diversitat d'activitat econòmica i comercial, ordenar i limitar les activitats —sobretot d'oci nocturn— que ocasionen molèsties al veïnat (soroll, aglomeració de persones al carrer) i preservar la singularitat comercial.

Ciutat Vella va ser el primer districte a redactar el primer Pla d'usos de la ciutat, l'any 1992, i des d'aleshores s'ha anat revisant per actualitzar-lo en funció de les noves realitats, sempre amb l'objectiu de mantenir un equilibri sostenible entre l'activitat econòmica i els drets fonamentals de la ciutadania.

Barcelona Superilla preveu l'acompanyament de les actuacions de reurbanització de l'espai públic amb un Pla d'usos que reguli l'activitat de les plantes baixes que caracteritzen la ciutat mixta i que vetlli per

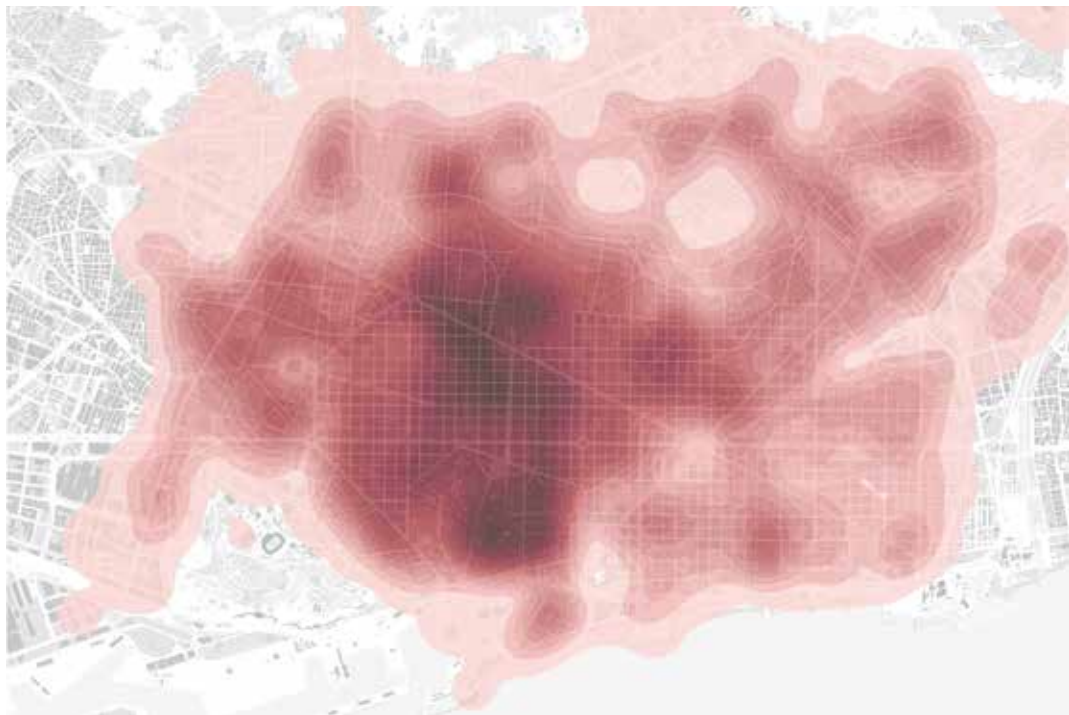
la pluralitat d'usos i protecció del comerç i els serveis de proximitat.

El Pla d'usos del barri de Sant Antoni de l'any 2018 limita l'obertura de restaurants, bars, botigues i locals musicals, entre altres, per protegir el comerç de barri, garantir l'equilibri d'usos entre els diferents establiments i activitats, i evitar o atenuar així els efectes negatius d'un procés de gentrificació urbana. El primer pas del desenvolupament del pla es va iniciar amb una moratòria de les llicències d'activitat l'any 2017: durant un any no es va poder obrir cap restaurant ni botiga de records turístics als voltants del mercat, coincidint amb el tram final de la reforma del nou Mercat de Sant Antoni, que va obrir les portes el maig del 2018.

Aquest pla té en compte diversos factors a l'hora de determinar la possibilitat de concedir noves llicències: el nombre d'establiments ja oberts en un mateix perímetre, la distància entre les botigues que són del mateix tipus i l'amplada dels carrers. A tot el districte de l'Eixample també es limitarà l'obertura de més restaurants i supermercats i altres establiments d'activitat turística per no saturar el districte i preservar el comerç de proximitat. La restauració suposa el 20 % del total d'establiments del districte.

El Pla d'usos de l'Eixample, en una fase d'aprovació inicial, arriba després de la suspensió de llicències que es va fer ara fa un any als carrers que es transformaran amb la superilla de l'Eixample i un tram d'Enric Granados. Es vol evitar que la implantació dels eixos verds afecti el teixit comercial. Amb aquesta regulació es permetrà un màxim de 5 locals vinculats amb l'activitat turística i la restauració en un radi de 50 metres.





Entregues per ha (radi 500 m)



Densitat d'entregues als establiments de la ciutat.  
Cada dia es produeixen 145.000 entregues.

Font: Barcelona Regional a partir de l'enquesta de comerços 2021

### NOVA ESTRATÈGIA PER A LA DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

La distribució urbana de mercaderies (DUM) és una activitat essencial pel sosteniment de la vida a les ciutats. Les nostres necessitats són cobertes a través del consum de mercaderies de tota mena: aliments, roba, electrònica, etc. La DUM també dona suport al desenvolupament de l'economia local, abastint l'activitat mercantil i productiva.

La DUM és un fenomen urbà molt complex ja que cada establiment i cada producte té la seva pròpia cadena de subministrament,

algunes més senzilles i d'altres més complexes, però totes, cada vegada més globals.

La part negativa de la DUM és que també genera externalitats ja que és una activitat amb impacte pel que fa als nivells d'emissions, soroll, seguretat viària, indisciplina i ocupació de l'espai públic. L'Eixample és una zona especialment sensible per l'alta densitat d'establiments i població.

Els eixos comercials de la ciutat coincideixen amb pols de concentració d'establiments, que a més suposen un repte de gestió de l'espai, on ha de conviure una alta demanda d'abastiment amb pacificacions dels vials i una alta afluència de visitants, tant residents com forans.

El disseny d'una estratègia per a la DUM ha de facilitar, doncs, la cura de les persones (sense invasió de voreres, respectant els horaris dels infants i dels col·lectius més vulnerables, i procurant assolir nivells tolerables de contaminació atmosfèrica i acústica, entre d'altres).

La dicotomia de dos elements tan característics de la ciutat, com són el comerç i la vida al carrer, fan d'aquesta estratègia una peça més per considerar en el trencaclosques de la mobilitat, la salut i la sostenibilitat urbana. I tot això sense perdre de vista que la DUM va més enllà de la mobilitat, i que planteja qüestions sobre el model de consum de la nostra societat, i de les implicacions que això comporta en el model ecològic, econòmic i social de ciutat.

L'Ajuntament de Barcelona ha presentat recentment una nova estratègia per la distribució urbana de mercaderies a la ciutat. Es fixen noves mesures per aconseguir que el repartiment es dugui a terme d'una manera més competitiva, ordenada i eficient i alhora es redueixin les externalitats ambientals, l'ocupació de l'espai públic i la sinistralitat d'aquesta activitat, millorant la convivència amb la vida quotidiana.

### NOUS HÀBITS DE CONSUM

El sector del comerç electrònic creix a passos de gegant. Durant el període 2009-2019 Espanya gairebé va duplicar la seva facturació quant a comerç electrònic. La freqüència de compra a les llars catalanes s'ha incrementat significativament, i l'any 2019 el 45,4 % de la població catalana havia realitzat compres mitjançant internet entre una o dues vegades tres mesos abans de l'enquesta.<sup>10</sup>

En el cas de Barcelona, el nombre de consumidors *en línia* ha passat de ser de prop d'un 45 % l'any 2010 a ser del 73 % l'any 2020. Aquesta tendència ascendent provoca que, a efectes pràctics, en la dècada de 2008 a 2018 s'hagin duplicat el nombre de persones usuàries del comerç electrònic en la ciutat.<sup>11</sup>

L'auge de l'*e-commerce* es percep com un risc per una part dels comerços de proximitat de la ciutat. L'any 2018 el 24 % dels establiments de Barcelona considerava probable haver de reduir la plantilla com a conseqüència de l'augment del comerç *en línia*. Tanmateix, un 70 % dels comerços percebien el comerç electrònic com una oportunitat de millora de la seva competitivitat. En aquest sentit, les restriccions implementades arran de la crisi sanitària han actuat com un catalitzador d'aquest procés, i han obligat moltes empreses a reinventar-se i diversificar la seva oferta de serveis, digitalitzant la seva activitat i obrint-se al canal *en línia*. En data de 2020, aproximadament un 32 % dels comerços de la ciutat realitzaven vendes *en línia*.<sup>12</sup>

A més, actualment s'està treballant en diferents projectes per ajudar a la digitalització del comerç de proximitat, com el pla de digitalització de mercats municipals, el *marketplace* de ciutat BCNMarket i el projecte català AmazCat.

Pel que fa als hàbits de consum, el 79,2 % de la ciutadania compra en zones comercials, sobretot els més joves d'entre 16 i 24 anys (89,8 %) per la capacitat de poder triar productes (principalment roba i calçat) i la proximitat que suposa.

D'altra banda, la majoria compren els aliments al supermercat (66,1 % respecte al 16,4 % que ho fa al mercat o a les botigues





especialitzades o de barri), i per als aliments frescos ja gairebé es prefereix de la mateixa manera el mercat municipal que el supermercat. Segons la mateixa enquesta, la ma-

jor part dels desplaçaments lligats al comerç es produeix a peu o en transport públic, fet que reforça un model comercial propi de la ciutat de Barcelona.

El repartiment de mercaderies amb cicles de càrrega és una opció sostenible a potenciar.

Font: Marta Torrent Santarita. Barcelona Regional

Repartidors de menjar a domicili de dues de les grans plataformes d'aquests serveis.

Font: Marta Torrent Santarita. Barcelona Regional

### NOVA MOBILITAT DERIVADA DE LA «MILLA EXTRA»

Aquest nou model de consum afegeix una nova etapa en la cadena de distribució de les mercaderies modificant el model de distribució tradicional. Tradicionalment era la persona usuària qui recollia els diferents productes en un establiment, mentre que en el cas del comerç *en línia* són els comerços els qui fan arribar el producte al client final, a vegades sent necessari un trajecte per a cada producte. És per aquest motiu que es parla de la «milla extra».

Els hàbits de consum, i en últim terme, les decisions de les persones consumidores, tenen un paper fonamental en aquest procés, ja que són les que decideixen finalment els temps i els llocs d'entrega. En funció d'aquestes decisions sobre la immediatesa, la freqüència de les compres i l'elecció de la modalitat d'entrega, els lliuraments tenen més o menys impacte en termes d'emissions, de mobilitat i d'ocupació de l'espai urbà.

L'auge del comerç *electrònic*, accelerat a causa de la pandèmia, ha comportat un increment dels vehicles que realitzen la distribució urbana de mercaderies i que utilitzen la via pública per efectuar les seves operacions de càrrega i descàrrega. La falta d'espais disponibles de càrrega i descàrrega en sòl privat ha accentuat aquest increment d'operacions visibles a l'espai públic.

### FLEXIBILITZACIÓ EN L'ÚS DE L'ESPAI PÚBLIC PER REPARTIR MERCADERIES

L'actual transformació en les funcions i la distribució dels usos de la via pública refor-

cen el concepte d'aquesta com un bé escàs. El canvi de tendència en la prioritització dels usos de la via pública, priorititzant viants, transport públic, mobilitat compartida i mobilitat activa, ha suposat la restricció de l'espai destinat a estacionament, en les diferents modalitats i funcions que es disposa: àrea blava, àrea verda, DUM, motos i altres.

Un dels eixos d'aquesta estratègia és la definició de finestres temporals pel repartiment de mercaderies per vehicles de mitjanes i grans dimensions, per tal de concentrar els repartiments en aquestes franges i promoure la ciclogística durant la resta d'hores. També es vol flexibilitzar l'oferta d'estacionament a la ciutat fent un tractament diferenciat per zones, en funció de la demanda i del teixit de la ciutat a través de la implementació de places d'estacionament polivalent o multiús (el mateix espai disposa diversos usos segons la franja horària) i carrils multiús (aquells carrils que ho permetin, per presentar baixes ocupacions en determinades franges horàries, habilitar-los per a operacions professionals de curta durada).

### CREACIÓ D'UNA XARXA DE CENTRES DE DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

Una altra mesura és la creació de noves infraestructures logístiques encaminades a potenciar i generar nous espais logístics fora de la via pública. A Barcelona, la infraestructura per donar suport al repartiment dels productes *en línia* a través d'espais fora de la via pública és escassa. Hi ha algunes plataformes encarregades de re-



partir paqueteria en alguns barris. Aquest és el cas de Vanapedal, ubicada a l'Estació de França i nascuda el 2010, que arriba a entregar entre 1.000 i 1.500 paquets diaris amb unes 14 bicicletes de càrrega, o de la plataforma privada Geever, que també compta amb el sector públic per desenvolupar la infraestructura, en aquest cas, principalment en aparcaments municipals.

L'Ajuntament donarà suport a la implantació de CDUM plantejats per iniciativa privada. També es treballa en l'adquisició de locals en planta baixa per adjudicar-los amb aquesta finalitat. El repartiment amb vehicles d'energies alternatives i elèctrics és una prioritat.

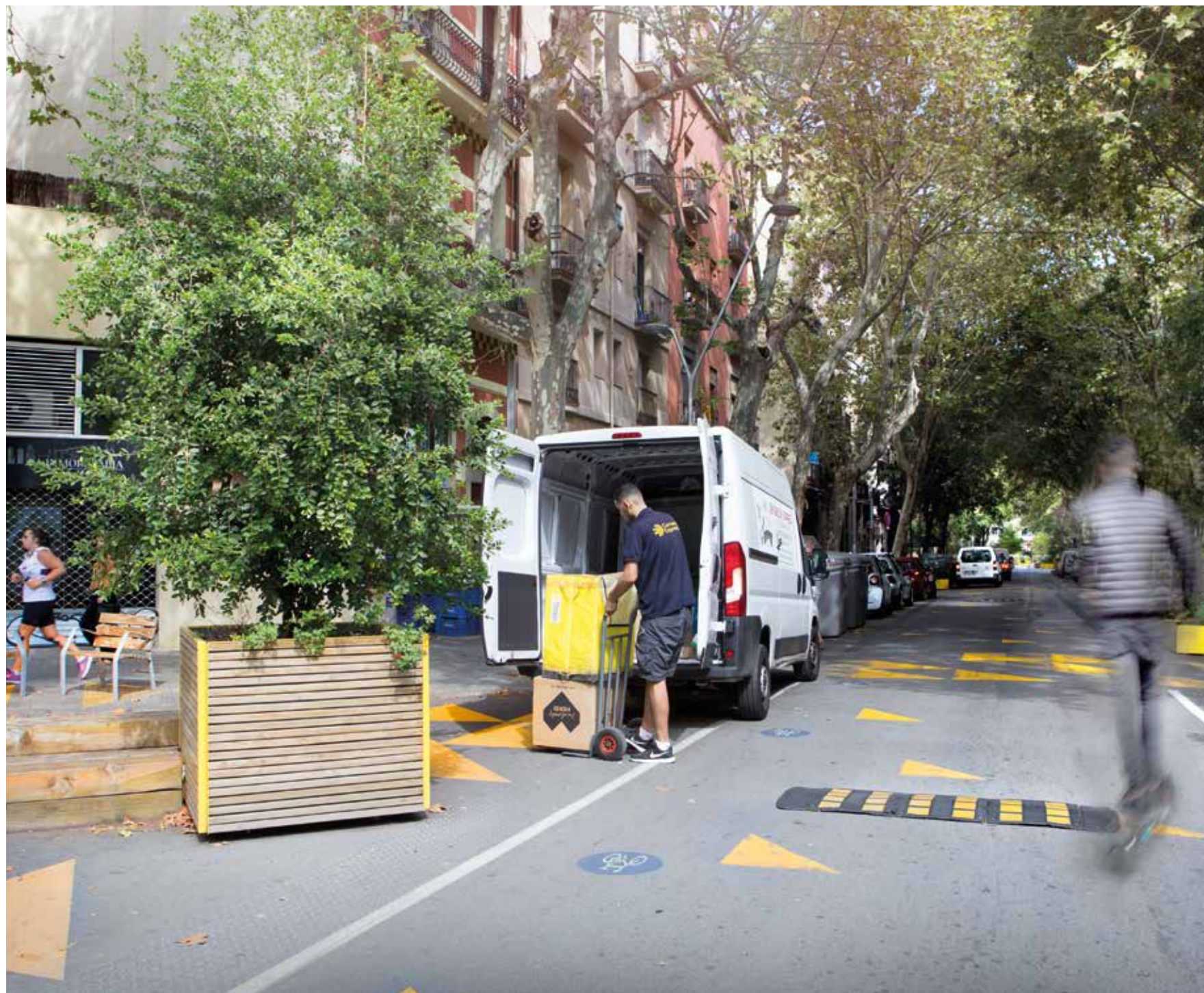
#### FOMENT DELS PUNTS DE RECOLLIDA

Els punts de recollida són un tipus d'infraestructura específica per a la gestió de productes d'*e-commerce*, generalment paqueteria. Es poden considerar espais en els quals una empresa logística diposita encàrrecs per ser recollits pels mateixos consumidors. Aquests punts poden estar a la mateixa botiga o en punts de conveniència en comerços locals, taquilles d'autoservei o en oficines d'operadors logístics (per exemple, oficines de correus). Actualment Barcelona disposa al voltant de 700 punts de conveniència.

Des de l'Ajuntament es treballarà per publicar la informació en forma de visor, ja sigui en web o en una app, i per crear una

Descàrrega de mercaderies en un carrer pacificat de la superilla de Sant Antoni.

Font: Marta Torrent Santarita. Barcelona Regional







base de dades comuna, que podria oferir la possibilitat de connectar-se a les botigues *en línia*, des d'on el comprador podria escollir el seu punt de recollida.

La distribució de productes d'*e-commerce* en punts de recollida és la modalitat d'entrega que genera menys externalitats en la ciutat, ja que és el client el que realitza part del trajecte d'últim quilòmetre.

### ELS EIXOS VERDS I LA GESTIÓ DELS USOS COMERCIALS A L'ESPAI PÚBLIC

Els fonaments del nou carrer del segle XXI —plataforma única, carrers accessibles per a tothom, explosió del verd amb nou arbrat i parterres, nou mobiliari per fomentar els usos socials— suposen un factor de reactivació

econòmica, fomentant la vida comercial de façana a façana, gràcies a la plataforma única i a la desaparició de la barrera que suposen els carrils de circulació.

Als eixos verds els vehicles passen a ser convidats i conviuen amb els vianants, bicicletes i es fomenten altres usos, com el d'estada. D'aquesta manera s'augmenta la permeabilitat transversal i la relació entre

les dues façanes, i per tant, es millora l'accessibilitat i la visibilitat als comerços. El fet de generar un nou recorregut rectilini i continu per al vianant fa que les distàncies i els recorreguts a peu i en bicicleta s'escurcin, i es millora la connectivitat amb les actuals àrees de centralitat i eixos comercials. La proximitat i concentració de comerç i activitats afavoreix la dinamització comercial.



En els nous eixos verds s'estableixen mesures per ordenar la distribució urbana de mercaderies i l'espai ocupat per les terrasses per minimitzar les possibles friccions a l'espai públic i, tanmateix, millorar l'eficiència de la càrrega i descàrrega de mercaderies.

### ORDENACIÓ DE LES TERRASSES, OCUPACIÓ EN CALÇADA

L'ocupació de l'espai públic per les terrasses és sovint motiu de discòrdia entre veïns, usuaris i sector de la restauració. Durant la pandèmia, en molts carrers de la ciutat, sobretot en algunes zones de l'Eixample, hi havia un excés de taules i cadires de bars i restaurants per l'ampliació excepcional permesa per la covid. Els carrers Parlament, Muntaner, Enric Granados, la rambla de Catalunya, entre d'altres, són eixos que l'Ajuntament ha considerat d'especial saturació.

Amb la pandèmia es van concedir llicències excepcionals de terrasses, per a un ús provisional, i guanyar així espai públic mentre duraven les restriccions en els espais interiors. Als 59.000 m<sup>2</sup> que ja ocupaven les terrasses a la ciutat s'hi van afegir 23.000 m<sup>2</sup> addicionals. Es calcula que aquesta acció va salvaguardar uns 2.000 llocs de treball al sector. La majoria de terrasses es van ubicar a la calçada, per tal de preservar l'espai a les voreres pels viants, una política nova a Barcelona que ja s'havia iniciat el 2016 a la Sagrada Família a través del «Pla estratègic de turisme», per facilitar la convivència a unes voreres especialment saturades de visitants. Per

protegir les terrasses, moltes es van delimitar amb blocs de formigó groc ocupant cordons d'aparcament, carrils de circulació i xamfrans. L'actuació no va estar exempta de polèmica, mescla del descontentament per l'estètica dels blocs i de la important reducció de l'espai destinat als vehicles. L'ocupació de la calçada per part de les terrasses també ha obert el debat sobre la possibilitat de reduir l'espai a la calçada per destinar-lo a altres usos recreatius.

L'actual ordenança de terrasses de la ciutat, modificada el desembre del 2021, té com a objectiu regularitzar i racionalitzar l'ocupació de l'espai per a terrasses. Tot i que les ampliacions per la covid s'han fet definitives, a les zones més tensionades de l'Eixample, les llicències extraordinàries no s'han renovat. A més, en el cas de les terrasses en calçada, un model que ja serà permanent a la ciutat, les terrasses noves i les ampliacions excepcionals autoritzades s'hauran d'instal·lar sobre un moble de plataforma accessible homologat. Els restauradors poden triar entre vuit models homologats, quatre en cordó d'aparcament i quatre en xamfrà. Alguns són de formigó i d'altres, de fusta. La qüestió de la limitació horària de les terrasses, per tal de conciliar l'activitat econòmica amb el dret al descans als veïns, que s'han mobilitzat al respecte, encara resta oberta.

Terrasses homologades amb base de plaques de fusta o formigó i barreres amb jardineres. Carrer Casp i cruïlla del carrer Tamarit amb Rocafort.  
Font: Mariona Gil. Ajuntament de Barcelona





## «Obrim carrers»

«Obrim carrers» és una iniciativa de l'Ajuntament de Barcelona per pacificar, els caps de setmana, alguns carrers comercials de la ciutat i així poder passejar o realitzar altres activitats d'oci sense friccions amb els cotxes. El programa busca, a més, reforçar i ampliar l'activitat dels eixos comercials al voltant de les vies tallades al trànsit.

Cada cap de setmana, de les 9.00 a les 20.00 hores, els carrers de l'eix Creu Coberta-carrer de Sants i Gran de Gràcia i, puntualment, el carrer de Fabra i Puig passen a ser espais sense trànsit i plens de vida. Durant aquesta franja horària es recupera plenament l'espai públic perquè els veïns i veïnes puguin passejar-hi, jugar i fer activitats.

La iniciativa vol mostrar els beneficis que suposa la pacificació dels carrers: millora de la salut, foment de la vida a l'espai públic, promoció de les relacions de veïnatge, estímul de l'economia del caminar, entre d'altres. Aquest programa es va posar en marxa a principis del 2020.

Després de quedar interromput per l'aparició sobtada de la pandèmia es va reprendre a l'octubre d'aquell mateix any. En un inici també es van pacificar la via Laietana i el carrer d'Aragó.

**58.600 m<sup>2</sup>**

(caps de setmana)

**Nou espai públic d'ús ciutadà**

Inici programa: 2020

Longitud: 3.400 m/L



Cartell on s'anuncia l'obertura dels carrers.

Font: Ajuntament de Barcelona

Els caps de setmana els carrers s'omplen de gent a les vies on es talla el trànsit: via Laietana, eix Creu Coberta- carrer de Sants i Gran de Gràcia.

Font: Ajuntament de Barcelona



Dones passejant pel carrer de la Creu Coberta.

Font: Mònica Moreno. Ajuntament de Barcelona



# LES SUPERILLES: RECERCA I EXPERIMENTACIÓ

JORDI HONEY-ROSÉS

#EXPERIMENTA

Les superilles de Barcelona han estat reconegudes com un model innovador de planificació i disseny urbà que han cridat l'atenció d'investigadors, urbanistes, mitjans de comunicació i estudiants de tot el món. Professionals de diverses disciplines han viatjat a Barcelona per estudiar aquesta innovació. Volien conèixer de primera mà el procés de transformació, l'impacte que ha tingut en la ciutat i la capacitat de reproduir les superilles en altres ciutats. Han fet servir diferents mètodes com ara registres d'observacions, entrevistes, anàlisi del discurs, modelització i simulació geoespacial.

Aquest capítol revisa la rigorosa recerca i documentació que s'ha dut a terme sobre les superilles i resumeix els aprenentatges, malgrat que encara quedin moltes preguntes. Si analitzem la bibliografia sobre les superilles veiem que és un projecte que ha motivat una recerca i experimentació, ha servit d'espai d'aprenentatge i d'exploració tant per part de l'alumnat com dels professionals. Les superilles han posat l'experimentació urbana en el centre del debat. Ens apropem a una ciutat flexible que incorpora les idees apreses i la creació de coneixements en el dia a dia del planejament i disseny urbanístic.



## EXPERIMENTS URBANS

El 9 de setembre de 2016, Ariadna Martínez i Philip Mountain, estudiants d'arquitectura a la Universitat Internacional de Catalunya (UIC), van arribar a la cruïlla de Sancho de Àvila i Roc Boronat, al Poblenou, per participar en un experiment urbà. Uns dies abans, els serveis de manteniment de la ciutat havien tancat la cruïlla al trànsit amb pilons verds de plàstic i havien tapat els senyals amb bosses i cinta. L'Agència d'Ecologia Urbana de Barcelona (BCNecologia) havia contractat Philip Mountain per preparar un taller d'arquitectura amb la Confederació de Tallers de Projectes d'Arquitectura (CTPA). En Philip i l'Ariadna no estaven sols. Els acompanyaven més de dos-cents estudiants d'arquitectura de cinc universitats catalanes (IAAC, ETSAB, ETSAV, La Salle i UIC) que, a partir d'aquell matí i durant les dues setmanes següents, van treballar conjuntament per transformar l'espai central de les quatre cruïlles de la superilla pilot del Poblenou.<sup>1</sup>

L'equip d'estudiants tenien la missió de desenvolupar estructures temporals per convertir el paisatge urbà i omplir els carrers de vida, amb un pressupost limitat. La premissa del taller era dissenyar cada cruïlla a partir de quatre temàtiques: cultura, comerç, democràcia i oci. Cada tema estava relacionat amb drets fonamentals de la ciutat que havien estat ignorats per l'obsessió amb la fluïdesa de la mobilitat a motor. D'aquesta manera, el taller recuperava espai simbòlic i físic dels cotxes i en canviava els usos cívics.

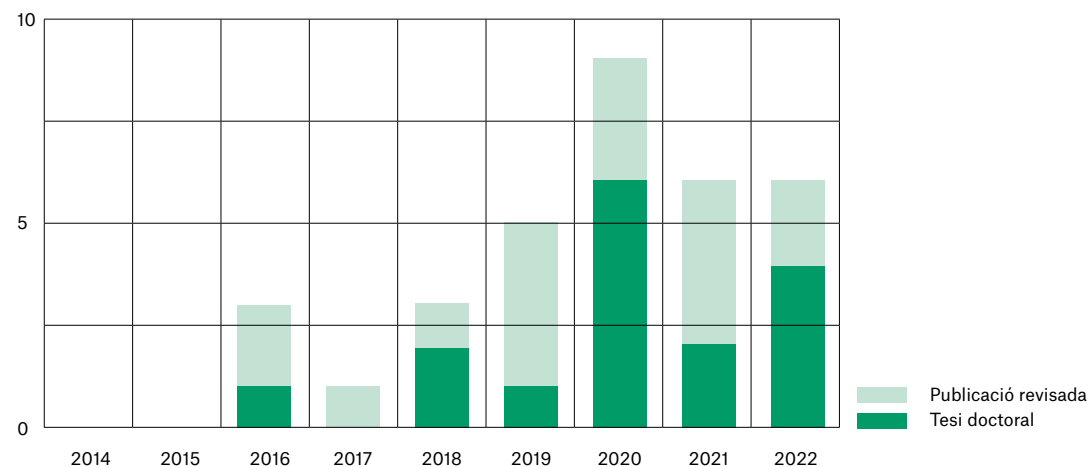
Alguns i algunes estudiants havien cursat una assignatura anual sobre espai púb-

blic l'any anterior i altres la començaven just aquell dia. En aquest carrer buit, els alumnes eren davant d'una oportunitat excepcional: posar la seva creativitat al servei de la construcció d'alguna cosa nova per a aquell espai. Què l'ompliria de vida?

Aquell matí de setembre es posava en marxa un experiment urbà que suposaria un abans i un després per al barri, la ciutat i qui sap si més enllà. Philip Mountain recorda la importància del moment: «Era com estar planejant la cresta d'una gran onada. Havíem arribat a un punt de no retorn, i teníem la sensació que els engranatges per canviar la ciutat començaven a moure's: estava a punt de passar alguna cosa increïble».

En tan sols uns mesos les superilles havien aconseguit fama mundial i Barcelona va entrar en el debat global sobre urbanisme com un lloc on es feien transformacions radicals, s'experimentava i es realitzaven modificacions tàctiques, tot per recuperar els carrers als cotxes. La premsa internacional titulava: «El pla trencador de Barcelona per recuperar els carrers», «Barcelona prohibeix els cotxes i aposta per la tecnologia» o «Què pot aprendre Nova York de les superilles de Barcelona». L'interès d'observadors internacionals en les superilles va demostrar que en Philip tenia raó.<sup>2-5</sup>

Les superilles es van encabir dins de la trama de Cerdà com a experiments urbans on participaven estudiants amb el suport d'universitats i institucions de recerca. Aquests orígens experimentals són el marc de la narrativa del passat i del futur de les superilles, han deixat una marca en el projecte i han atret investigadors i investigadores de tot el món.



Així doncs, Barcelona ha estat el punt de trobada d'estudiants d'arquitectura, d'arquitectura paisatgística, d'antropologia, de geografia, d'enginyeria, de salut pública i d'urbanisme de Colorado, Califòrnia, el Canadà, Carolina del Nord, Alemanya, Bèlgica, els Països Baixos, Itàlia i el Regne Unit. Han investigat el procés d'implementació de les superilles, l'ús de l'espai públic, l'impacte ambiental i en la salut, les millores en les connexions socials i la confiança, el sentiment de pertànyer a la ciutat, i la implicació de la comunitat.

Aquest capítol sintetitza les lliçons apreses de la recerca i l'experimentació duta a terme a les superilles i es divideix en tres seccions. La primera analitza el procés de creació de la primera superilla. Es revisa quin era el context polític que va facilitar la creació del programa de superilles, els entrebancs polítics que es van haver de superar i el procés participatiu dels primers plans pilot.

La segona part de la investigació se centra en la transformació social i de l'espai que han suposat les superilles i com han millo-

rat la qualitat de vida en l'espai públic. Les investigacions que es comenten en aquest capítol han utilitzat indicadors, mètodes d'observació, anàlisis de l'espai, modelització i entrevistes per examinar els resultats aconseguits. Aquests estudis sobretot han prioritzat les respostes dels indicadors quantitatius i dels qualitius (a través d'entrevistes amb el veïnat).

Quins serien els beneficis sobre la salut pública si el model de superilla s'estengués a tota la ciutat? Hi hauria millores en la reducció del trànsit i la qualitat de l'aire? Hi ha el potencial d'implementar el model de superilles en altres ciutats? Aquestes són algunes de les preguntes que un grup d'investigadors de l'àmbit de la salut pública, l'epidemiologia, l'urbanisme i l'enginyeria responen a la tercera secció del capítol. Reflexionen sobre com es pot ampliar i estendre el model de les superilles o si es pot reproduir en altres ciutats del món.

Nombre de publicacions de recerca sobre les superilles de Barcelona.

Font: Jordi Honey-Rosés





Estudiants reunits al carrer per treballar sobre el disseny de les superilles durant els primers dies de la implantació de la superilla de Poblenou.

Font: Amy Oliver

Estudiants amb la maqueta d'una de les noves places generades a la superilla de Poblenou.

Font: Amy Oliver

Estudiosos i alumnat amb ganes de saber si el model urbà de Barcelona està millorant la qualitat de vida s'han fixat en les superilles i analitzen si es poden aplicar a altres llocs. La major part de l'article se centra en la primera superilla del Poblenou, i no tant en les experiències de Sant Antoni, les Corts, Horta, Gràcia i la Ribera. Només menciona breument investigacions més recents sobre l'evolució de les superilles en eixos verds.<sup>6</sup> La bibliografia del treball és principalment acadèmica però també cal tenir en compte els recursos d'associacions veïnals i escoles, molt valuosos per estudiar els canvis locals que han observat. Aquest article també ha contribuït a crear discurs i aprenentatges sobre els projectes de superilles.

Per concloure es parlarà de com les superilles han obert el camí a l'experimentació en els àmbits del planejament i disseny urbanístic.

### PROCÉS D'IMPLEMENTACIÓ, PARTICIPACIÓ CIUTADANA I CONTEXT POLÍTIC

S'han fet molts esforços per entendre quin era el context polític que va fer possible el projecte de les superilles,<sup>7-9</sup> com també les dificultats d'implementació de la prova pilot al Poblenou<sup>10-11</sup> i com va millorar amb més participació ciutadana a Sant Antoni i Consell de Cent. En aquest àmbit, s'ha avaluat fins a quin punt es va informar i consultar el veïnat sobre els projectes pilot i les lliçons apreses d'aplicar ràpidament un projecte pilot. S'han investigat a bastament les polèmiques que va generar la implantació

de la superilla del Poblenou, mitjançant llargues entrevistes amb les diferents parts interessades i els responsables polítics a favor i en contra de la proposta inicial.<sup>10,12-17</sup>

A l'hora de valorar l'èxit d'aquesta prova pilot, els diversos arguments plantejats es van veure molt influenciats pels interessos dels grups polítics locals.<sup>18</sup> Durant les entrevistes, els responsables polítics han reconegut errors comesos durant la fase pilot i han expressat alguns penediments sobre aspectes que es van descuidar i qüestions que canviarien si tinguessin una segona oportunitat.<sup>11, 15, 19</sup>

Zografos *et al.* mostren quin era el context polític en la fase de desenvolupament del pla pilot del Poblenou. Es basen en la bibliografia acadèmica sobre l'adaptació al canvi climàtic i fan servir les superilles com a exemple de la transformació urbana necessària davant l'emergència climàtica. Expliquen que l'oposició del projecte venia, d'una banda, d'un veïnat mal informat i, de l'altra, d'interessos polítics en clau electoralista i a curt termini. Aquest context va dificultar el debat sobre els beneficis urbans i ambientals del projecte pilot, que van quedar en un segon pla davant dels retrets polítics contra el Govern municipal.<sup>13</sup>

La tesi doctoral de l'antropòloga urbana Beatriz Guijarro Turegano «Repensar los cruces. La implementación del modelo superilles: el caso de la superilla del Poblenou de Barcelona (2016-2021)» és l'anàlisi en més profunditat de la superilla pilot. Detalla els orígens i la implementació de la superilla des d'una perspectiva crítica i feminista. Construeix una història convincent de la primera superilla amb entrevistes





a fons amb actors clau i les contrasta amb una revisió exhaustiva de la documentació i dels mapes oficials. Descriu la seqüència de fets i en fa una interpretació crítica. És una lectura essencial per a qualsevol persona que estudiï el projecte de la superilla entre el 2016 i el 2021.

## RESULTATS DE LA TRANSFORMACIÓ

Una qüestió fonamental és com les superilles estan transformant la ciutat. Fins a quin punt estan millorant la qualitat de vida, l'espai públic i l'impacte ambiental? Per respondre aquestes preguntes, inicialment Barcelona compta amb l'experiència de BCNecologia (consorci de l'Ajuntament de Barcelona dissolt el 2021) i actualment amb Barcelona Regional, per definir i perfeccionar un conjunt integral d'indicadors per mesurar la qualitat de la vida urbana. En una fase embrionària, els indicadors se centren en cinc àrees: habitabilitat, mobilitat, biodiversitat i espais verds, activitat

Una de les zones de la superilla de Sant Antoni on s'han efectuat estudis que comparen la seva vida urbana amb altres àrees.

Font: Òscar Giralt. Ajuntament de Barcelona

econòmica i demografia.<sup>20</sup> Aquest treball es basa en l'àmplia experiència de l'equip de BCNecologia en la definició i metodologia d'un sistema d'indicadors per avaluar la sostenibilitat urbana.<sup>21</sup>

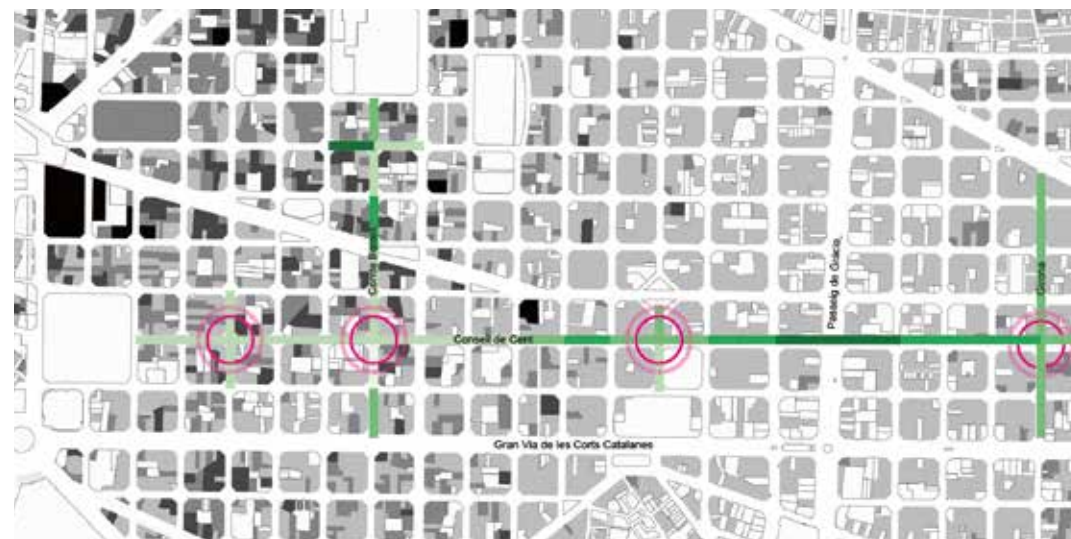
Per exemple, a la superilla del Poblenou es va reduir l'espai reservat exclusivament als cotxes en 16.799 m<sup>2</sup>, es van crear 22.700 m<sup>2</sup> d'espai públic nou per a persones vianants, 7.608 m<sup>2</sup> de superfície permeable per a la vegetació i es van afegir 588 espais per seure i 193 arbres nous.<sup>20</sup>

En l'actualitat s'ha creat un nou sistema d'indicadors més ampli per tal de fer el seguiment del projecte Superilla Barcelona en els eixos verds i les places. Aquesta bateria d'indicadors es concep com una avaluació continuada que serveix per comprovar que s'assoleixen els objectius plantejats, i alhora anar millorant i polint aspectes d'implantació. En el cas de l'eix verd de Consell de Cent<sup>22, 23</sup> disposarà d'una infraestructura de monitoratge que permetrà un estudi més detallat i rigorós del que fins ara s'ha pogut fer en altres projectes urbanístics. La ciutat està fent servir tecnologia de visió artificial per mesurar la circulació de persones vianants, bicicletes i vehicles. Aquestes dades es van començar a mesurar el juny de 2022, mesos abans de l'inici de les obres. D'aquesta manera, Barcelona ha pogut recollir informació detallada dels nivells de circulació per l'eix de Consell de Cent.

Tot i que la ciutat ha estat capaç de recollir dades ben diverses, encara queden aspectes fonamentals de la vida urbana que els indicadors emprats pels equips tècnics no poden mesurar; per omplir aquests buits s'ha comptat amb els estudiants i les uni-

versitats. El comptatge de persones que ocupen l'espai públic és un àmbit en el qual els estudiants han ajudat molt. És una tasca feixuga que requereix moltes persones que observin l'espai durant hores. Hi ha tecnologia per mesurar la quantitat de gent que travessa un lloc concret<sup>24</sup> però encara cal l'observació a peu de carrer per conèixer

l'edat, el gènere i les activitats de la ciutadania que ocupa l'espai públic; sobretot si es vol saber com utilitzen el mobiliari públic, com es comporten (si es queden dretes o si seuen en bancs) o com es relacionen. Estudiants de la Universitat de la Colúmbia Britànica, de la Universitat de Carolina del Nord (UNC), i del Reial Institut de Tecnologia



Pas de persones/hora (2.020) >1.250 De 1.000 a 1.250 De 750 a 1.000 De 500 a 750 <500



Flux de circulació de persones en modes no motoritzats (a peu, bicicleta, VMP, altres) pels trams del carrer del Consell de Cent i cruïlles principals. Les dades es van recollir l'abril de 2020.

Font: Barcelona Regional



El recompte dels aforaments es fa a partir de gravacions de deu minuts de duració en diferents punts estratègics i en quatre franges horàries al llarg del dia.

Font: Barcelona Regional



KTH han fet registres observacionals per detectar patrons d'ús de l'espai públic a les superilles.<sup>25-28</sup> Aquest estudi s'ha basat en les tècniques de recerca de vida urbana de Jan Gehl<sup>29</sup> i les ha perfeccionat.

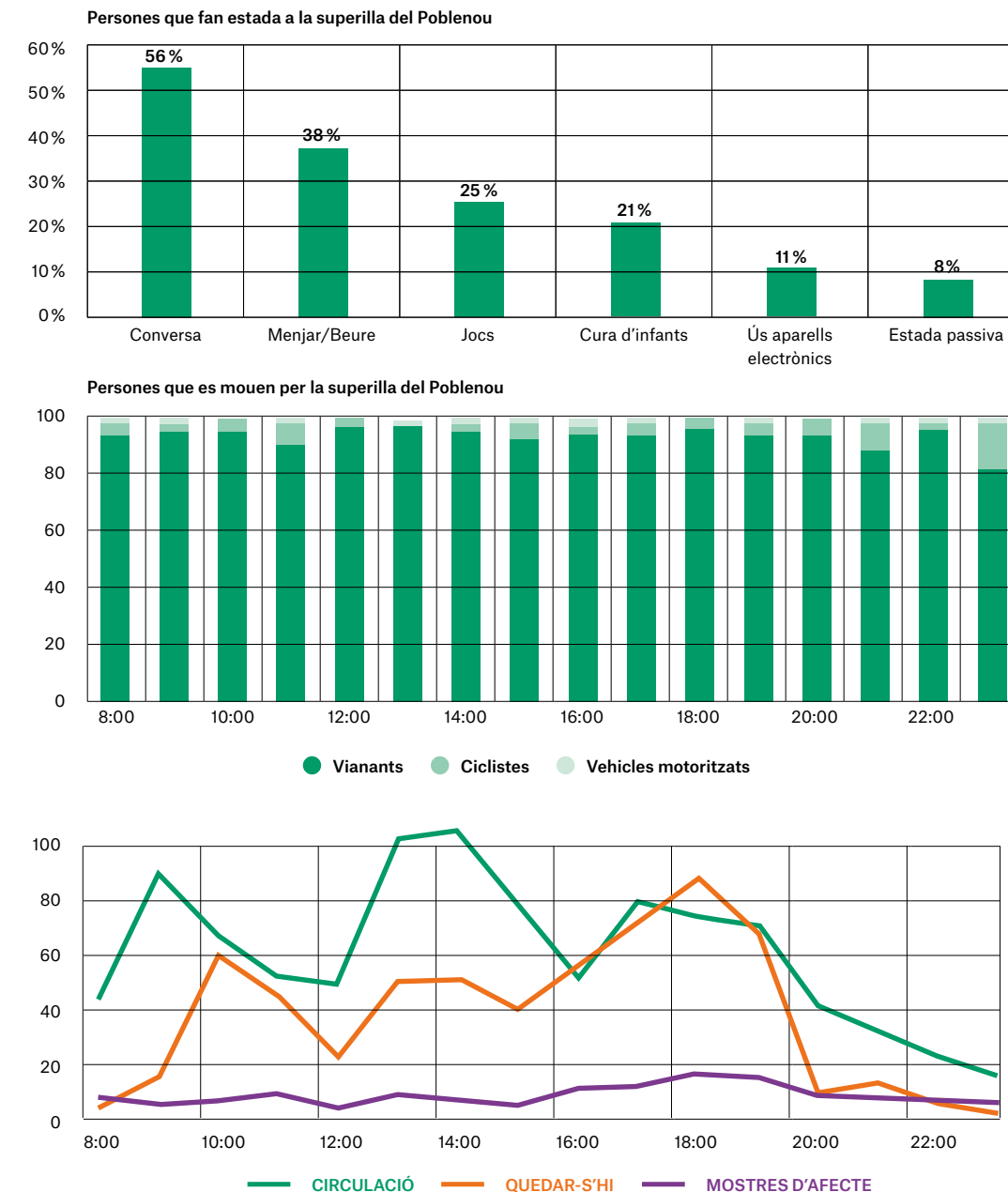
Alumnat d'urbanisme de la Universitat de la Colúmbia Britànica va començar l'observació a la superilla del Poblenou el juny del 2018.<sup>30</sup> Durant cinc anys seguits (2018-2022) han fet registres d'observació la mateixa setmana de juny. Aquesta pràctica repetida al llarg del temps ha permès definir els patrons d'ocupació de l'espai i de circulació de les persones vianants a la superilla. S'ha detectat un ús més intensiu al matí i a la tarda, coincidint amb la franja horària d'entrada i sortida de l'escola que hi ha a prop. En una tarda típica de juny, entre seixanta i noranta persones ocupen l'entorn pacificat de Sancho de Ávila entre les 17.00 i les 19.00 hores. Aquesta dada només té en compte les persones que es queden a l'espai. Pel que fa a les que travessen la superilla sense quedar-s'hi, s'observa una dinàmica diferent, amb un pic a l'hora de dinar.

El registre observacional dels estudiants de la Universitat de la Colúmbia Britànica també ha comptat senyals de coneixença entre les persones, com ara salutacions i mostres d'afecte (abraçades i petons), ja que aquests comportaments afables creen espais més acollidors "amb vincles socials forts" i reforcen la idea que són espais de cura.<sup>31</sup> Els investigadors també han procurat mesurar les interaccions socials a les superilles, amb la combinació de tecnologia mòbil i programari de modelització paramètric (Speranza, 2018).

Alumnat de la Universitat de Carolina del Nord també es va fixar en la qualitat de les interaccions socials a les superilles.<sup>28</sup> Es tracta d'un estudi singular on es van observar classificar les interaccions com a positives (salutacions, converses, infants jugant) i negatives (usar el telèfon mòbil i fumar) a la superilla de Sant Antoni i al carrer de Girona just abans de la pandèmia, el març del 2020. Els resultats van indicar que el 75 % de les interaccions eren positives a Sant Antoni, mentre que al carrer de Girona ho eren el 62 %.

També són interessants els registres observacionals de Duchêne del Reial Institut de Tecnologia KTH perquè comparen la vida urbana en zones de superilla i en altres àrees. Les zones es van escollir amb molta cura perquè fossin comparables. A més a més, els mètodes d'observació també es van inspirar en els de Gehl<sup>29</sup> i així va ser fàcil comparar aquestes dades amb les d'altres estudis.

Els resultats de Duchêne mostren que hi havia més gent a les superilles que a les altres zones i el punt àlgid eren les 17.00 hores al Poblenou i les 11.00h a Sant Antoni.<sup>27</sup> Aquestes dades són similars a les obtingudes per l'equip de la Universitat de la Colúmbia Britànica i això demostra que la vida urbana segueix uns ritmes i patrons estables. Els investigadors també s'han preguntat si les superilles han tingut efectes no desitjats, com podria ser la gentrificació.<sup>33</sup> En les entrevistes fetes a famílies a les àrees de joc infantil del Poblenou sí que es va detectar una preocupació davant del risc d'aquest fenomen.<sup>34</sup> No obstant això, les anàlisis de l'Ajuntament indiquen que els preus de lloguer i venda de pisos a la supe-



A dalt, activitats més freqüents de les persones que fan estada a la superilla del Poblenou. Al centre, modes de desplaçament de les persones en circulació. Anàlisi 2018-2022.

Font: School of Community and Regional Planning. The University of British Columbia

Persones que travessen la superilla de Poblenou, persones que s'hi queden i mostres d'afecte comptabilitzades. Mitjana de cada hora, anàlisi 2018-2022.

Font: School of Community and Regional Planning. The University of British Columbia





Opinions recollides a la superilla del Poblenou durant els primers dies de la seva implantació. El panell on la gent anava escrivint i penjant formava part de les instal·lacions efímeres del taller vertical.  
Font: Amy Oliver

Estudiants de la Universitat de British Columbia (Vancouver, Canadà) treballen sobre la prova pilot de la superilla del Poblenou el juny de 2018.  
Font: Jordi Honey-Rosés

rilla del Poblenou han seguit la mateixa tendència que a la resta de la ciutat.<sup>20</sup>

La recerca duta a terme en les àrees de joc infantil de la superilla del Poblenou va revelar que era un espai amb un nivell alt de confiança social. Es va fer servir el mètode de preguntar per la pèrdua d'una cartera per mesurar el grau de confiança i connexió social entre les famílies.

Aquesta pregunta és molt útil per mesurar la confiança que hi ha en un espai públic en concret. Es preguntava a les famílies si creien que algú els retornaria una cartera que haguessin perdut a la superilla. Dos terços d'elles van dir que sí; en canvi, al parc infantil del Pou de la Figuera a Ciutat Vella només ho creien el 4 % dels nuclis familiars. Aquest fet va posar de manifest que el grau de confiança social entre desconeguts era molt més alt a la superilla del Poblenou que en altres espais similars de la ciutat.

Un treball de final de grau guardonat de la Universitat d'Oxford va investigar fins a quin grau les superilles han enfortit el sentiment de pertànyer a Barcelona.<sup>35</sup> A través d'entrevistes i de l'observació de les persones participants, l'estudi ha arribat a la conclusió que les superilles han revitalitzat la ciutat amb espais més habitables, però també apunta que «la possibilitat de la ciutadania d'exercir aquests drets i responsabilitats varia força i depèn de causes com ara la gentrificació, el sensellarisme i la situació legal».

També s'ha intentat analitzar com les superilles han transformat l'experiència sensorial de la ciutat.<sup>36</sup> Una anàlisi acústica compara el paisatge sonor dins de la superilla amb carrers dels voltants. Es va fer servir

l'aplicació mòbil Hush City i es van identificar una gran quantitat de sons naturals d'ocells i del vent a la superilla, cosa que crea una experiència sonora més agradable.<sup>37</sup> Un paisatgista de la Universitat de Wageningen ha estudiat també qüestions similars. Va examinar les cruïlles de la superilla del Poblenou i va crear unes pautes de disseny amb l'objectiu de millorar el confort ambiental, acústic, olfactiv, tèrmic i el microclima.<sup>38</sup>

En paral·lel a aquesta recerca acadèmica sobre les superilles, durant el mateix període, i lligat a la creixent preocupació de la població per la qualitat de l'aire, també s'han fet diferents iniciatives de ciència ciutadana, amb molta presència de la comunitat escolar. El projecte xAire va recollir les dades sobre contaminació mesurades amb detectors per divuit escoles. El web contaminacio.cat va recollir la informació de la contaminació registrada a totes les escoles de



Observació i recull de dades.  
Font: Project for Public Spaces



Barcelona a partir de la seva georeferenciació i amb els valors del model Lobelia. Amb aquesta base calculava quanta estona estaven els infants per sobre del llindar de contaminació màxim. Al projecte *contaminacio.barcelona* també s'estan fent mesures als entorns d'algunes escoles involucrant la comunitat escolar.

### AMPLIAR, ESTENDRE I EXPORTAR EL MODEL DE SUPERILLES DE BARCELONA

Un altre grup d'investigadors ha analitzat l'impacte de l'ampliació de les superilles més enllà de la prova pilot. Es pregunten: quines implicacions hi hauria si s'implantessin superilles a tota la ciutat? Quins serien els beneficis en la salut? Fins a quin punt es reduiria la contaminació de l'aire, el soroll i la calor? Si mirem més lluny de Barcelona, quines possibilitats hi ha que altres ciutats implementin el model de les superilles a partir de la seva trama de carrers i morfologia urbana?

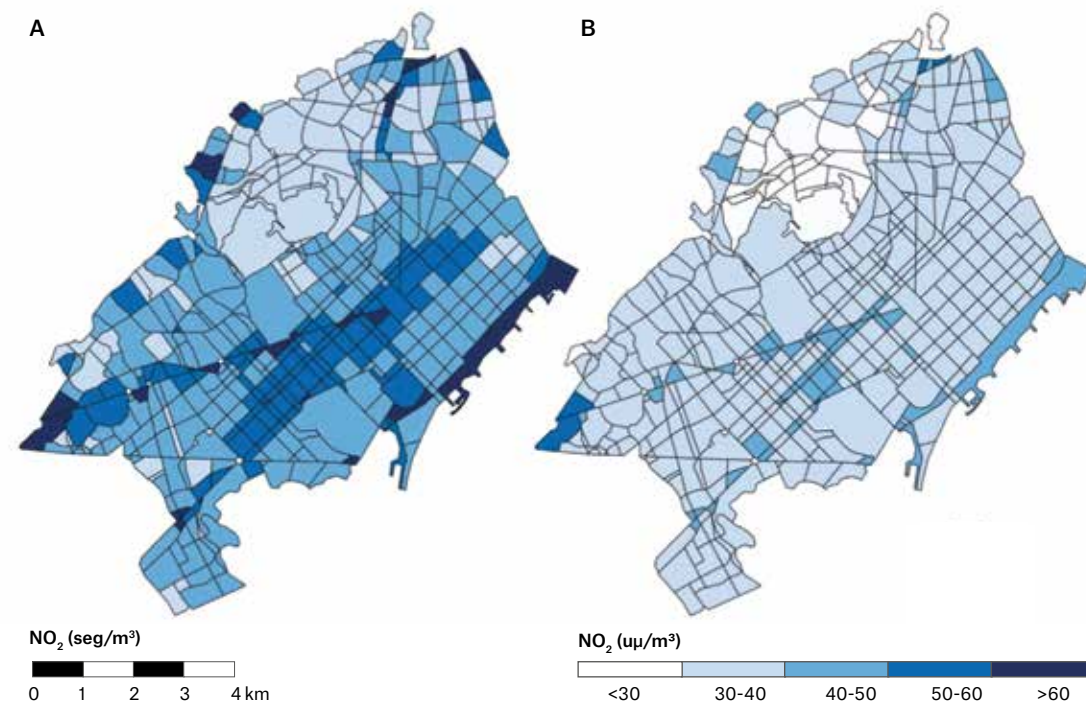
Mueller *et al.* han calculat quins serien els beneficis d'estendre el model de superilles a tota la ciutat per a la salut pública si se'n creessin 503, les que preveia la planificació vigent (el PMU 2013-2018).<sup>39</sup> Els mitjans es van fer ressò d'aquest estudi i se'n va parlar a bastament perquè va demostrar que el model podia salvar vides. Aquests arguments van posar les superilles al centre del debat i van rebatre les crítiques que alguns feien del model.

L'equip d'investigació s'havia fixat en dues millores de la salut pública: la pre-

veió de morts prematures i els canvis en l'esperança de vida. Aquests beneficis per a la salut es basen en un increment de la mobilitat activa, una millor qualitat de l'aire, una reducció del soroll del trànsit, un accés superior a espais verds i una reducció de l'efecte d'illa de calor. L'equip de recerca va fer servir relacions de dosi resposta per determinar els beneficis en la salut de cada millora ambiental. Sobretot es van basar en les estimacions de l'Ajuntament de Barcelona de reducció del trànsit i de les emissions que s'obtidrien si s'estengués el model. Es calcula que es podria disminuir la distribució modal del vehicle privat d'un 26,1% a un 21,1%, una reducció del 19%, i incrementar lleugerament els desplaçaments a peu i en bicicleta.

A partir d'aquells càlculs, l'equip va determinar que les 503 superilles podrien prevenir 667 morts prematures anualment i l'esperança de vida mitjana augmentaria 200 dies a una menor exposició a partícules contaminants. Aquestes dues millores en la salut pública són conseqüència de la millor qualitat de l'aire. Malgrat que l'interval de confiança del 95% coincidia amb 0, l'estudi va calcular que la concentració de NO<sub>2</sub> podria passar de 47,18 µg/m<sup>3</sup> l'any 2012 a 35,72 µg/m<sup>3</sup>, la qual cosa significaria prevenir 291 morts.

Ara bé, aquesta investigació no va tenir en compte altres contaminants provinents del trànsit que si també disminuïssin serien també molt beneficiosos per a la salut pública. Mueller *et al.* assenyalen que pacificar carrers i crear espais verds comporta molts altres avantatges que no s'expliquen en la investigació. La creació d'entorns paci-



ficats al voltant de les escoles i espais de joc ofereix als infants més oportunitats de fer activitat física. Els espais públics verds i de qualitat també optimitzen la cohesió social i el sentiment de pertinença, que en definitiva són altres maneres de millorar la salut i el benestar.

Un equip del Barcelona Supercomputing Center ha calculat les millores en la qualitat de l'aire si s'ampliessin les superilles a tota la ciutat, es reduïssin els carrils per a vehicles a través de l'urbanisme tàctic i s'implementés una zona de baixes emissions.<sup>40</sup> Els autors van combinar un model d'emissions contaminants del trànsit amb un model multiescalar de la qualitat de l'aire per calcular la millora de la qualitat de l'aire com a resultat de les tres mesures: superilles, reducció de carrils i zona de baixes emissions.

Els resultats indiquen que l'ampliació de les superilles no seria suficient per si mateixa per complir amb els estàndards europeus de qualitat de l'aire,<sup>40</sup> encara menys amb el nou índex de NO<sub>2</sub> de 10 µg/m<sup>3</sup>. Per assolir els objectius fixats per la Unió Europea, caldria un conjunt de mesures que disminuïssin dràsticament l'ús del vehicle privat.

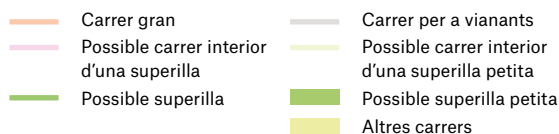
Un altre grup de científics ha estudiat les tensions de l'establiment de cèl·lules urbanes dins de la xarxa quadrícula. Un equip de dissenyadors urbans de Torí, Itàlia, es va centrar en els problemes que comportaria estendre les superilles a tota la ciutat, i es

#### Comparativa de la contaminació atmosfèrica.

Escenari amb el nivell d'exposició actual (A) i un escenari d'implantació de 503 superilles (B), segons planificació del PMU 2013-2018.

Font: Mueller, N. *et al.*





**Estudi del potencial d'implantació de superilles a diferents ciutats del món segons l'actual jerarquia viària.** Les àrees pintades en verd són les que tenen una aplicació més directa.

Font: Sven Eggimann

va fixar sobretot en les possibles tensions i conflictes entre els barris i les necessitats funcionals de Barcelona.<sup>41</sup> Argumenten que s'hauria d'actualitzar el plànol urbà abans d'emprendre aquesta reorganització radical de la ciutat. Assenyalen les tensions que havia provocat el projecte pilot, sobretot entre persones residents i no residents. Els autors també qüestionen la viabilitat de crear cèl·lules urbanes en una xarxa de carrers homogenis com és la quadrícula de l'Eixample, ja que segons ells és més fàcil crear barris pacífics on hi ha una jerarquia de carrers més evident com en el cas del Born o a Gràcia.

Un altre projecte de tesi de l'Escola Tècnica Superior d'Enginyeria Industrial de la UPC també ha mostrat dubtes sobre el pla d'extensió de les superilles. El projecte analitza els carrers prioritari escollits per ser pacífics. Es va fer un mapa de la ubicació de serveis públics, escoles i parcs per identificar si les demandes de carrers pacífics coincidien amb els que l'Ajuntament havia seleccionat. La conclusió era que una revisió del pla actual permetria aconseguir algunes millores. En concret, afirma que s'hauria de persistir en la pacificació dels carrers Consell de Cent, Londres, Cartagena i Sicília, mentre que s'hauria de reconsiderar la prioritització de Rocafort.<sup>42</sup> També s'ha estudiat la possibilitat d'implementar les superilles en altres ciutats amb trames diferents. En un article publicat a *Nature Sustainability*, Sven Eggimann explicava que llocs com ara París i Ciutat de Mèxic tenen molt de potencial per replicar-les, mentre que no funcionarien a Atlanta o Londres.<sup>43</sup> El mateix autor analitza la possibilitat de desenvolupar superilles a nou ciutats de Suïssa. Considera que la

trama urbana de les ciutats suïsses encaixa amb les superilles, i en el cas de Basilea es podrien redissenyar fins a un 18 % dels carrers per crear nous espais verds.<sup>44</sup>

Altres urbs ja han dissenyat programes similars als de Barcelona a partir de l'experimentació, la reducció del trànsit, les conversions en zones de vianants i la recuperació de l'espai públic dels cotxes. Fa anys, la ciutat de Vitória-Gasteiz va replicar el model de Barcelona explícitament. Hi ha estudis que demostren que això ha reduït el temps de desplaçament dels vianants en un 4-5 %.<sup>45</sup> Altres ciutats com per exemple Bogotà i Washington DC també s'han inspirat en les superilles per impulsar projectes similars.<sup>46</sup> Al Regne Unit, els urbanistes estan fent servir els mateixos principis, però ho anomenen barris amb poc trànsit (*Low-Traffic Neighbourhoods*).<sup>47</sup>

No tothom està d'acord en el fet que la rèplica del model hagi estat un èxit, alguns investigadors critiquen l'estratègia de la ciutat de vendre el model a d'altres indrets, sobretot a l'Amèrica Llatina.<sup>10</sup> Tot i això, és difícil no deixar-se seduir per les idees amb les quals tornen els qui visiten Barcelona. N'és un exemple curiós el treball de final de màster sobre les superilles escrit per l'alcalde de Gooik, un poble de Bèlgica amb 9.236 habitants. A l'obra s'hi aprecia l'experiència en urbanisme de l'autor, que demostra conèixer amb profunditat l'evolució de les superilles, des de la prova pilot fins als eixos verds. La seva tesi apunta com els urbanistes podrien avançar en la transformació de la ciutat i considera que hauran d'arribar a un terme mitjà entre la velocitat d'implementació, la qualitat dels nous dis-



senys dels carrers i el nivell d'ambició, des d'intervencions tàctiques de baix cost, fins a carrers pacificats amb mesures permanents. En aquesta cerca de l'equilibri, entre velocitat i qualitat, la ciutat ha canviat. Inicialment es considerava que totes les superilles es podrien instaurar alhora arreu de la ciutat amb una sola intervenció tàctica. Però més endavant ja es va veure que no era possible per motius logístics, estètics i pràctics. A més, De Boeck indica que des d'un punt de vista econòmic, no és viable una implementació ràpida de mesures de pacificació permanents, no tàctiques. En aquest sentit, sembla que l'estratègia d'eixos verds prioritza una recuperació ràpida d'espais per a la ciutadania, amb intervencions de més qualitat.

### LES SUPERILLES FAN AVANÇAR L'AGENDA DE L'EXPERIMENTACIÓ URBANA

«A mesura que es van produint els esdeveniments ens adonem de la importància i la transcendència que té allò que estem fent. I vam percebre que aquell experiment no era innocu, sinó que era més important del que ens podíem imaginar, i també ho era la seva consolidació.»

Ton Salvadó, director de Model Urbà de l'Ajuntament de Barcelona (2016-2019), citant *Guijarro Turegano* (2021).

Les superilles han demostrat el valor de fer proves i han fet créixer la tolerància envers els experiments urbans. Han establert un precedent important quant a l'abast, la mida

i la velocitat requerits per transformar les ciutats. Barcelona no és l'única metròpolis que ha desenvolupat projectes d'urbanisme tàctic per transformar l'entorn urbà<sup>48,49</sup> però les superilles han generat un interès i un entusiasme especials en l'àmbit internacional. Han atret estudiants, investigadors i professionals interessats que han decidit estudiar aquesta transformació com a eina didàctica i d'exploració. A més, la superilla, com a nova unitat urbana, ha estat una font d'inspiració per a urbanistes d'altres ciutats del món.

L'emergència climàtica ens obliga a fer assaigs urbans més ambiciosos i radicals dins d'un marc d'aprenentatge. La primera superilla era una experiència nova i d'estudi. En aquest sentit, no era un experiment formal encaminat a una intervenció sistemàtica i pensada per ser analitzada. Per això hauria estat necessari poder comparar els resultats entre els espais on s'ha intervingut i els que no. En una prova urbana ideal s'escollirien aleatòriament els beneficiaris i la ubicació. Amb un experiment urbà degudament dissenyat amb grups de comparació, podríem demostrar que una intervenció en concret produeix determinats resultats en la salut pública o la vida urbana. Per assolir un aprenentatge sistemàtic, els experiments urbans han d'avançar cap a assaigs formals.<sup>50</sup>

Un petit grup de científics i científiques ha fet servir aquests mètodes d'experimentació, poc habituals en l'àmbit de l'urbanisme, per aprendre sobre les ciutats.<sup>51</sup> S'han dut a terme assaigs urbans formals per estudiar els elements següents: l'impacte de l'increment del nombre de persones a l'espai públic;<sup>52</sup> l'efectivitat de mesures de seguretat al transport públic;<sup>53</sup> els canvis

en l'ús del transport;<sup>54</sup> l'efecte sobre el valor del sòl de les inversions en infraestructura<sup>55</sup>; la discriminació en l'accés a l'habitatge,<sup>56</sup> i la participació ciutadana.<sup>57</sup>

El problema dels experiments, sobretot els formals, és que poden semblar intimidadors i no sempre són benvinguts. La paraula *experiment* evoca imatges de científics de laboratori, amb bates blanques i equipament de protecció. Aquest fet fa que sigui difícil comunicar-ho a la població. La ciutadania es pot sentir incòmoda amb la idea de ser utilitzada en un assaig o rebutjar-lo totalment. En aquest sentit, quant a la prova pilot de la superilla al Poblenou, l'urbanista de l'Ajuntament de Barcelona Ariadna Miquel comenta el següent: «es va comunicar com un experiment i això no és ben rebut per la gent. La ciutadania et diu que vagis a experimentar a un altre lloc, no amb la seva vida. "No soc una rata de laboratori"» (*Beatriz Guijarro Turegano*, 2021, p. 145).

Fer assaigs ens permet acceptar la nostra ignorància com a urbanistes. La majoria d'intervencions en l'espai urbà tenen resultats incerts i no sempre se sap com respondrà el veïnat. Encara que pocs arquitectes i urbanistes ho reconeixin, no saben com impactaran els canvis que proposen en el comportament humà o en les dinàmiques de la ciutat. Així doncs, els especialistes en el disseny urbà ja fa temps que duen a terme diàriament experiments poc controlats en barris i ciutats. L'urbanisme experimental obliga els urbanistes a ser més honestos sobre els límits del mateix coneixement. D'aquesta manera, s'evita ser autocomplaent a l'hora de comunicar els impactes dels canvis urbans i generar fal-

ses expectatives entre la ciutadania. Quan es formalitza l'experimentació urbana ens assegurem que estem aprenent.

Per tant, els experiments, igual que el planejament urbanístic, són molt incerts. La premissa de qualsevol prova és que no en sabem els resultats amb anterioritat. Això vol dir que els experimentadors urbans han de tenir un cert grau de maduresa i d'humilitat. Alhora, la incertesa dels experiments fa que siguin difícils d'implementar, i de vegades, no desitjats políticament. Acceptar la incertesa és una posició difícil per als líders polítics i els experts tècnics perquè la ciutadania n'espera respostes concretes i solucions als seus problemes.

Tot i això, no ens hauria de fer por reconèixer que no tenim totes les respostes i intentem aprendre a partir dels experiments i dels canvis implementats. Hi ha moltes preguntes per resoldre sobre la mobilitat, la vida urbana, la participació ciutadana i la democratització de la construcció de la ciutat, que es podrien solucionar amb experiments ben dissenyats. Amb aquests nous coneixements podem perfeccionar les nostres teories sobre com funcionen les ciutats.

Un enfocament experimental va evolucionant. Aquest fet és un senyal de salut i de supervivència i permet l'adaptació dels principis centrals a les necessitats noves i futures de la ciutat. El model de superilles està canviant i això destaca els orígens experimentals del projecte. Els assaigs ens ensenyen a canviar, a adaptar-nos i ajustar-nos. L'evolució del projecte de les superilles demostra que hi ha hagut un procés d'aprenentatge, flexibilitat i reconceptualització. D'aquí que hagi esdevingut un projecte experimental d'èxit.



## Notes

### L'ORIGEN DE LES SUPERILLES

#### La salut com a motor de canvi

- Lévy, M.; «Traité d'hygiène publique et privée». *Baillière*, Paris, 1857 (3a ed.), vol. I, p. 650.
- Cerdà, I.; «Memoria del anteproyecto de Ensanche», a *Cerdà y Barcelona*. Madrid, Ministerio para las Administraciones Públicas i Ajuntament de Barcelona, 1991. p. 54.
- Cerdà, I.; «Memoria del anteproyecto de Ensanche», a *Cerdà y Barcelona*. Madrid, Ministerio para las Administraciones Públicas i Ajuntament de Barcelona, 1991. p. 73.
- Rueda, S.; «Regenerando el Plan Cerdà. De la manzana de Cerdà a la supermanzana del urbanismo ecosistémico». *Barcelona*, 2020. p. 61.
- Aceves, M. Grimalt, J.; «Large and small particle size screening of organic compounds in urban air». *Atmosphere Environment*, 1993. p. 251-253.
- Sunyer J., Castellsague J., Saez, M., Tobias, A., Anto, J. M.; «Air pollution and mortality in Barcelona». *Journal of Epidemiology Community Health*, 1996; 50:S76-S80.
- Institut Municipal de Salut Pública. «La salut a Barcelona 1999», Barcelona. p. 47.
- Mueller, N. *et al.*; «Changing the urban design of cities for health: The Superblock model». *Environment International*, 2019.
- Rueda, S.; «Barcelona, ciutat mediterrània, compacta i complexa. Una visió més sostenible». Ajuntament de Barcelona, 2002.

#### La transició ecològica de la ciutat

- El projecte Resilience to Cope with Climate Change in Urban Areas (RESCCUE), portat a terme per la Fundació para la Investigació del Clima (FIC), ha realitzat les simulacions de deu models climàtics globals per a la regió de Barcelona. Els resultats obtinguts refermen les tendències d'augment de les temperatures mitjanes en 1,7°C a finals de segle per l'escenari compromès o RCP4.5 i un increment de fins a 4,5 °C a finals de segle per l'escenari passiu o RCP8.5.

### L'ESCLAT DE LES SUPERILLES

#### Una proximitat feliç en ciutats per a la vida

- Ripple W. *et al.*; «World Scientists' Warning of a Climate Emergency 2022». *BioScience*, 26 d'octubre, 2022.
- UNEP «2022 Report on the Gap between Emissions Reduction Needs and Prospects», 27 d'octubre, 2022.
- WWF – SZFL, «Planeta Vivo», 2022.
- Rosa H.; «Resonancia: una sociologia de la relació con el mundo». *Katz*, març, 2020.
- Rosa H.; «Alienación y Aceleración: Hacia una teoría crítica de la temporalidad en la modernidad». *Katz*, 2016.
- Moreno, C. *et al.*; «Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities». *MDPI*, 2021.

- Moreno, C.; «¿Vida urbana y proximidad en tiempos de COVID-19?». *L'Observatoire*, agost, 2020.
- Jacobs, J.; «Muerte y vida de las grandes ciudades». *Capitan swing*, 21 d'abril, 2011.
- Pascal, B.; «Fragment A.P.R.», núm. 2/2- *Papier original*.
- Yunus, M.; «A World of Three Zeros: The New Economics of Zero Poverty, Zero Unemployment, and Zero Net Carbon Emissions». 26 de setembre, 2017.
- Morin, E.; «Introducción al pensamiento complejo». *Gedisa*, 2011.
- «Carta de Atenas». Congrés Internacional d'Arquitectura moderna, novembre 1933.
- Barey, A. *et al.*; «Déclaration de Bruxelles». *Éd. AAM*, Bruxelles, 1980.
- Le Corbusier; «Urbanisme». *Champs Flammarion*, 1994 (Publicació original del 1925).
- RTBF; «La ville du ¼ d'heure, un concept qui provoque un engouement planétaire», 3 de desembre, 2020.
- «Superilles, Barrios vitales, Quartiers complets, 15-minute community life circle». *The 20-Minute neighbourhoods*.
- «How to build back better with a 15-minute city?». *C40*, juliol, 2020.
- «Green and Thriving Neighbourhoods: A pathway to net zero, featuring the '15-Minute City'». *C40*, desembre, 2020.
- «Pacte Parisien de la proximité». *Municipalité de Paris*, 1 de juny, 2021.
- «NREP to collaborate on 15-Minute City pilots». *C40*, setembre, 2022.
- «Pergamino de honor 2022». *ONU-Habitat*.
- «Driving Urban Transitions to a sustainable future». *Urban Europe*, 2022.

#### Sant Antoni i l'urbanisme tàctic

- Santiago J, Sola M, LEKU Studio; «Guía de diseño para intervenciones tácticas. Eixample de Barcelona. Proceso hacia un paisaje más humano, saludable y vibrante», 2017.
- «Heard on the Stoops: A Nostalgia for Playstreets». *The New York Times*, 11 juliol, 2017.
- National Association of City Transportation Officials. San Francisco Parklet Program (nacto.org).

#### Les superilles als mitjans

- «Cinco recetas contra el ruido urbano». *La Vanguardia*, 5 de setembre, 1995.
- «Fa 15 anys el pare de les superilles ja demanava expandir aquest model urbanístic a tot Barcelona». *BTV*, 5 de setembre de 2019. Reportatge que rescata una entrevista realitzada el 2004 a l'ideòleg de les superilles Salvador Rueda. <Quasi 30 anys de la superilla de la Ribera, la primera de Barcelona | Vídeo | Betevé (beteve.cat)>.
- «Gràcia quiere dar prioridad a los peatones con la creación de las supermanzanas». *La Vanguardia*, 19 de febrer, 2004.
- «El 15% dels carrers de Gràcia seran de vianants el 2007». *El Periódico*, 19 de febrer, 2004.

- «Gràcia ensayarà un plan para sacar los coches de las calles y ganar amplias zonas peatonales». *El País*, 19 de febrer, 2004. <Gràcia pone barreras al coche en el sector central del distrito | Cataluña | *El País* (elpais.com)>.
- «El barri de Gràcia crearà "illes de vianants" i restringirà el trànsit de carrers petits». *CMMA*, 18 de febrer, 2004.<El barri de Gràcia crearà grans "illes de vianants" i restringirà el trànsit als carrers petits (ccma.cat)>.
- «La tercera superilla es farà al Coll». *L'Independent de Gràcia*, 17 juny, 2005. núm. 117.
- «"Gràcia sense barreres" s'oposa frontalment al Pla de mobilitat». *L'Independent de Gràcia*. 5 de juliol, 2005.
- «Acord per la superilla C-2 després de mig any de crisi». *L'Independent de Gràcia*, 23 de desembre, 2005. núm. 120.
- «Gràcia pone barreras al coche en el sector central del distrito». *El País*, 19 de desembre, 2005. <Gràcia pone barreras al coche en el sector central del distrito | Cataluña | *El País* (elpais.com)>.
- pilones.blogspot.com. <Sí al Tancament Vial / Els carrers per les persones (pilones.blogspot.com)>.
- «Les pancartes contra la superilla, pendants del pacte d'horaris». *L'Independent de Gràcia*, 2 de febrer, 2006.
- «Les pilones de la superilla estaran abaixades cinc hores al dia». *L'Independent de Gràcia*, 13 de febrer, 2006.
- «Gràcia instal·larà les pilones per a persones vianants per tancar el barri al trànsit». *El Punt Avui*, 21 de març, 2006.
- «Comença la implantació de la superilla C2 del Pla de Mobilitat del barri de Gràcia de Barcelona (ccma.cat)». *CCMA*, 20 maig, 2006.
- «El Camp d'en Grassot tindrà la novena superilla del districte de Gràcia». *BTV Notícies*, 22 de maig, 2016. <El Camp d'en Grassot tindrà la novena superilla del districte de Gràcia (beteve.cat)>.
- «10 anys després, els veïns celebren les superilles». *Betevé*, 13 de desembre, 2016. <10 anys després, els veïns celebren les superilles de Gràcia (beteve.cat)>.
- «L'Ajuntament crearà cinc superilles on els vianants guanyaran espai als cotxes». *BTV Notícies*, 26 de febrer, 2014.
- «El Ayuntamiento de Barcelona impulsará "superislas" en cinco barrios». *ABC*, 1 de març, 2014.
- «'Supermanzanas' para Barcelona: se busca crear la manzana más sostenible de España». *20 Minutos*, 18 de gener, 2015.<'Supermanzana' para Barcelona: se busca crear la manzana más sostenible de España (20minutos.es)>.
- «Barcelona sí quiere supermanzanas». *Diario A Coruña*, 7 de gener, 2015. Aquest article parlava de Barcelona en contraposició a la Corunya, el consistori de la qual havia rebutjat recentment un pla de superilles per a la ciutat.
- «Aprovat el Pla de mobilitat urbana 2013-2018». *Betevé*, 27 de març de 2015. <Aprovat el Pla de mobilitat urbana 2013-2018 (beteve.cat)>.
- «Prioritat per al vianant». *El Punt Avui*, 29 d'octubre, 2015. <Prioritat per al vianant | Francesc Espiga | Barcelona | Societat | *El Punt Avui*>.
- «L'Ajuntament vol desplegar les superilles a partir de 2017 per "omplir de vida els carrers"». *BTV notícies*, 4 de maig,

- <L'Ajuntament vol desplegar les superilles a partir de 2017 per "omplir de vida els carrers" (beteve.cat)>.
- «Barcelona planeja cinc "superilles" aquest mandat a la trama de l'Eixample». *Nació Digital*, 4 de maig, 2016. <Barcelona planeja cinc «superilles» aquest mandat a la trama de l'Eixample | Nació Digital (nacioidigital.cat)>.
- «Colau vol estendre les superilles a tota la trama Cerdà». *Ara*, 5 de maig, 2016. <Colau vol estendre les superilles a tota la trama Cerdà (ara.cat)>.
- «Barcelona invertirà 10 milions en superilles fins al 2019». *El Periódico*, 5 de maig, 2016.
- «El vianant s'imposarà al cotxe a Sant Martí». *La Vanguardia*, 5 de maig, 2016.
- «Barcelona camina hacia una ciudad sin coches para mejorar la movilidad urbana». *EIDiario.es*, 11 de juny, 2016.
- «El Poblenou estrenarà superilla al setembre». *Betevé*, 19 d'agost, 2016. <El Poblenou estrenarà superilla al setembre (beteve.cat)>.
- «La superilla de Poblenou canvia els fluxos de circulació des d'aquest cap de setmana». *Betevé*, 3 de setembre, 2016. <La superilla del Poblenou canvia els fluxos de circulació des d'aquest cap de setmana (beteve.cat)>.
- «Els primers canvis de sentit sorprenen els conductors». *Betevé*, 3 de setembre, 2016. <Els primers canvis de sentit a la superilla del Poblenou sorprenen els conductors (beteve.cat) >.
- «El canvi de circulació de la superilla provoca un col·lapse de trànsit al seu perímetre». *Betevé*, 5 de setembre, 2016. <El canvi de circulació a la superilla provoca un col·lapse de trànsit al seu perímetre (beteve.cat)>.
- «La Festa Major de Poblenou arrenca amb protestes veïnals durant el pregó». *Betevé*, 10 de setembre, 2016. <La Festa Major de Poblenou arrenca amb protestes veïnals durant el pregó (beteve.cat)>.
- «Estudiants d'arquitectura enllesteixen els nous usos de l'espai alliberat de la superilla». *Betevé*, 11 de setembre, 2016. <Estudiants d'arquitectura enllesteixen els nous usos de l'espai alliberat a la superilla (beteve.cat)>.
- «L'Ajuntament aplica ajustos a la superilla per adaptar-la a les demandes veïnals». *Betevé*, 19 de setembre, 2016. <L'Ajuntament aplica ajustos a la superilla per adaptar-la a les demandes veïnals (beteve.cat)>.
- «Superilles, la Barcelona que ve». *El Nacional* - YouTube, 19 de setembre, 2016. <Superilles, la Barcelona que ve - YouTube>.
- «Veïns contra la superilla del Poblenou». *Vilaweb*, 29 de setembre, 2016. <Veïns contra la superilla del Poblenou (vilaweb.cat)>.
- «Superilla immadura». *El Periódico*, 6 d'octubre, 2016. <Superilla immadura (elperiodico.cat)>.
- «Superilles i supercanvis». *El Periódico*, 7 d'octubre, 2016. <Superilles i supercanvis (elperiodico.cat)>.
- «Xoc veïnal per la superilla de Poblenou». *Ara*, 7 d'octubre, 2016. <Xoc veïnal per la superilla del Poblenou (ara.cat)>.
- «CiU demana que se celebri una consulta sobre la superilla de Poblenou». *Ara*, 17 d'octubre, 2016. <CiU demana que se celebri una consulta sobre la superilla del Poblenou (ara.cat)>.



43. «'Supermanzanas', una alternativa para Barcelona». *La Vanguardia*, 9 de setembre, 2016. <"Supermanzanas", una alternativa para Barcelona (lavanguardia.com)>.
44. «El tema del mandato». *El País*, 2 d'octubre, 2016. <El tema del mandato | Cataluña | EL PAÍS (elpais.com)>.
45. «Dia amb Rondinaires». *Ara*, 12 de setembre, 2016. <Dia amb rondinaires (arabalears.cat)>.
46. «Primers dos mesos de la superilla al Poblenou: l'experiment millorarà amb les aportacions dels veïns». *Betevé*, 5 de novembre, 2016. <Primers dos mesos de superilla al Poblenou: l'experiment millorarà amb aportacions dels veïns (beteve.cat)>.
47. Debat entre els veïns partidaris i detractors de la superilla. Programa *Bàsics*, *Betevé*, 7 de novembre, 2016. <Bàsics BTB 07/11/2016-Debat Superilla Poblenou-YouTube> i <Bàsics BTB (beteve.cat)>.
48. «Barcelona rechaza celebrar una consulta ciudadana sobre la "supermanzana"». *Europapress.es*, 2 de novembre, 2016. <Barcelona rechaza celebrar una consulta ciudadana sobre la 'supermanzana' (europapress.es)>.
49. «CiU i ERC pacten un nou model alternatiu de superilla i demanen el consens a Colau». *La Vanguardia*, 19 de desembre, 2016. <CiU i ERC pacten un modelo alternativo de supermanzana y piden consenso a Colau (lavanguardia.com)>.
50. «Comencen les obres per modificar la superilla del Poblenou». *Betevé*, 2 de gener, 2017. <Comencen les obres per modificar la superilla del Poblenou (beteve.cat)>.
51. «Cambios en la controvertida supermanzana del Poblenou tras las quejas de vecinos y comerciantes». *La Vanguardia*, 2 de gener, 2017. <Cambios en la controvertida supermanzana del Poblenou tras las quejas de vecinos y comerciantes (lavanguardia.com)>.
52. «Veïns del Poblenou tallen el trànsit contra la superilla». *Ara*, 16 gener, 2017. <Veïns del Poblenou tallen el trànsit contra la superilla (ara.cat)>.
53. «Un centenar de veïns es manifesten en contra la superilla de Poblenou». *El Periódico*, 2 de gener, 2017. <Un centenar de veïns es manifesten contra la superilla del Poblenou (elperiodico.cat)>.
54. «La superilla de Poblenou, en els seu format definitiu». *Ajuntament de Barcelona*, 25 de gener, 2017. <La Superilla del Poblenou, en el seu format definitiu | Sant Martí (barcelona.cat)>.
55. «Cambios en la supermanzana del Poblenou». *El Periódico*, 29 de juliol, 2017. <Cambios en la supermanzana del Poblenou (elperiodico.com)>.
56. «La Plataforma d'Afectats per la superilla celebrarà una consulta veïnal i amenaça amb els tribunals». *La Vanguardia*, 19 d'abril, 2017.
57. «La Plataforma Afectats per la Superilla amenaça amb els tribunals». *El Nacional*, 19 d'abril, 2017. <La Plataforma d'Afectats per la Superilla amenaça amb els tribunals (elnacional.cat)>.
58. «¿Quién te ha dicho que tú no pintas nada? Un ensayo sobre la supermanzana en Barcelona». *Plataforma arquitectura*, 29 de gener, 2017. < ¿Quién te ha dicho que tú no pintas nada?: un ensayo sobre la supermanzana en Barcelona | Plataforma Arquitectura>.
59. «Finaliza la prueba piloto de la "supermanzana" del Poblenou». *El Periódico*, 12 d'abril, 2017. Finaliza la prueba piloto de la 'supermanzana' del Poblenou (elperiodico.com).

60. «La supermanzana de Pobenu de Barcelona incluirá 68 nuevos pisos públicos». *La Vanguardia*, 12 d'abril, 2017. <La supermanzana del Pobenu de Barcelona incluirá 68 nuevos pisos públicos (lavanguardia.com)>.
61. «La supermanzana de Ada Colau cumple medio año con alabanzas y algunos ajustes». *ElDiario.es*, 16 d'abril, 2017. <La supermanzana de Ada Colau cumple medio año con alabanzas y algunos ajustes pendientes (eldiario.es)>.
62. «Parlem de la Superilla del Poblenou». *El matí a Ràdio 4 (RTVE)*, 1 d'agost, 2017. <El matí a Ràdio 4: Parlem de la "Superilla" del Poblenou | RTVE Play>.
63. «La supermanzana cumple un año convertida en un páramo». *La Vanguardia*, 5 de setembre, 2017. <La supermanzana cumple un año convertida en un páramo (lavanguardia.com)>.
64. «Superilles "made in Barcelona"». *La Vanguardia*, 10 de setembre, 2017. <Supermanzanas 'made in BCN' (lavanguardia.com)>.
65. «La superilla del Poblenou compleix un any i la confrontació continua». *Betevé*, 4 de setembre, 2017. <La superilla del Poblenou compleix un any i la confrontació continua (beteve.cat)>.
66. «Barcelona anuncia superilles a Eixample, les Corts, Gràcia i Horta per al 2018». *El Periódico*, 19 de desembre, 2016. <CiU i ERC acusen Colau d'imposar el seu model de superilla (elperiodico.cat)>.
67. «Las seis nuevas 'supermanzanas' de Barcelona no verán la luz hasta 2018». *El País*, 20 de desembre, 2016. <Las seis nuevas 'supermanzanas' de Barcelona no verán la luz hasta 2018 | Cataluña | EL PAÍS (elpais.com)>.
68. «Hostafrancs torna a treballar en la futura superilla». *Betevé*, 2 de desembre, 2017. <Hostafrancs torna a treballar en la futura superilla (beteve.cat)>.
69. «L'Ajuntament consolida la superilla de les Corts amb més pacificacions». *Betevé*, 1 de gener, 2018. <L'Ajuntament consolida la superilla de les Corts amb més pacificacions (beteve.cat)>.
70. «Barcelona rebaixa l'agressivitat del pla de superilles a les Corts». *El Nacional*, 1 de gener, 2018. <Barcelona rebaixa l'agressivitat del pla de superilles a les Corts (elnacional.cat)>.
71. «Reticències a la superilla de la Maternitat i Sant Ramon». *Betevé*, 21 de març, 2018. <Superilla amb reticències a la Maternitat i Sant Ramon (beteve.cat)>.
72. «El veïnat d'Hostafrancs, reticent amb la superilla». *Betevé*, 16 de maig, 2018. <El veïnat d'Hostafrancs, reticent amb la superilla (beteve.cat)>.
73. «Les d'Horta i Sant Antoni, properes superilles de les 11 que es faran». *Betevé*, 3 de setembre, 2017. <Les d'Horta i Sant Antoni, properes superilles de les 11 que es faran (beteve.cat)>.
74. «Colau acabarà el mandat iniciant dues superilles més». *El Periódico*, 4 d'octubre, 2018. <Colau acabarà el mandat iniciant dues superilles més (elperiodico.cat)>.
75. «Una superilla per pacificar el centre històric d'Horta». *BTV notícies*, 8 de juny, 2016. <Una superilla per pacificar el nucli històric d'Horta (beteve.cat)>.
76. «La superilla avança a Horta». *Betevé*, 3 de novembre, 2017. La superilla avança a Horta (beteve.cat).
77. «El vell Horta s'uneix a l'esperit de les superilles». *El Periódico*, 15 d'octubre, 2018. <El vell Horta s'uneix a l'esperit de les superilles (elperiodico.cat)><El vell Horta s'uneix a l'esperit de les superilles (elperiodico.cat)>.

78. «La supermanzana llega al casco antiguo de Horta». *La Vanguardia*, 15 d'octubre, 2018. <La 'supermanzana' llega al casco antiguo de Horta (lavanguardia.com)>.
79. «La estrategia de las supermanzanas afronta la prueba de fuego en Sant Antoni». *El Periódico*, 29 d'octubre, 2017.
80. «Las obras de la superilla de Sant Antoni empiezan el 9 de noviembre». *Metrópoli Abierta*, 29 d'octubre, 2017. <Las obras de la superilla de Sant Antoni empiezan el 9 de noviembre (metropoliabierta.com)>.
81. «Els vianants guanyen 26.000 metres quadrats en la nova superilla de Sant Antoni». *CCMA*, 20 de maig, 2018. <Els vianants guanyen 26.000 metres quadrats en la nova superilla de Sant Antoni (ccma.cat)>.
82. «Comencen les obres d'ampliació de la superilla de Sant Antoni». *Betevé*, 20 de gener, 2019. <Comencen les obres d'ampliació de la superilla de Sant Antoni | betevé (beteve.cat)>.
83. «La superilla de Sant Antoni s'expandeix». *Ara*, 17 de gener, 2019. <La superilla de Sant Antoni s'expandeix (ara.cat)>.
84. «Sant Antoni fa seva l'ampliació de la superilla, amb les obres inacabades». *Betevé*, 9 de juny, 2019. <Sant Antoni es fa seva l'ampliació de la superilla, amb les obres inacabades | betevé (beteve.cat)>.
85. «Part de l'ampliació de la superilla de Sant Antoni, oberta als veïns». *Betevé*, 20 de juny, 2019. <Part de l'ampliació de la superilla de Sant Antoni, oberta als veïns | betevé (beteve.cat)>.
86. «Crítiques dels botiguers a la superilla de Sant Antoni». *Betevé*, 19 de juliol, 2021. <Crítiques dels botiguers a la superilla de Sant Antoni | betevé (beteve.cat)>.
87. «Sant Antoni Comerç diu que la superilla no ha fet baixar les vendes». *Betevé*, 18 d'agost, 2021. <Sant Antoni Comerç diu que la superilla no ha fet baixar vendes (beteve.cat)>.
88. «La superilla de Sant Antoni aconsegueix baixar la contaminació». *Betevé*, 2 de setembre, 2021. <La superilla de Sant Antoni aconsegueix baixar la contaminació (beteve.cat)>.
89. «Sant Antoni encapçala la recuperació econòmica gràcies a la superilla». *Betevé*, 15 de setembre, 2021. <Sant Antoni encapçala la recuperació econòmica gràcies a la superilla (beteve.cat)>.
90. «Es limitarà la distribució de mercaderies a la superilla de Sant Antoni». *Betevé*, 7 de març, 2022. <Es limitarà la distribució de mercaderies a la superilla de Sant Antoni (beteve.cat)>.
91. «L'Esquerra de l'Eixample estudiarà la creació de dues superilles». *Betevé*, 29 de setembre, 2014. <L'Esquerra de l'Eixample estudiarà la creació de dues superilles (beteve.cat)>.
92. «El peatón será el rey absoluto de l'Esquerra de l'Eixample». *La Vanguardia*, 6 de juny, 2016. <El peatón será el rey absoluto en la Esquerra del Eixample (lavanguardia.com)>.
93. «A l'Eixample hi creixen superilles». *Ara*, 1 de novembre, 2018. <A l'Eixample hi creixen superilles (ara.cat)>.
94. *Superilla Barcelona*. Ajuntament de Barcelona, 11 de novembre, 2020. <Superilla Barcelona-YouTube>.
95. «Barcelona engega el pla per pacificar un de cada tres carrers de l'Eixample en deu anys». *Ara*, 11 de novembre, 2020. <Barcelona engega el pla per pacificar un de cada tres carrers de l'Eixample en deu anys (ara.cat)>.

96. «Barcelona: de les superilles als eixos verds». *Ara*, 30 de novembre, 2020. Barcelona: de les superilles als eixos verds (ara.cat).
97. «Així serà la nova superilla de l'Eixample: sense asfalt i amb més verd». *Betevé*, 3 de març, 2021. <Així serà la superilla de l'Eixample: sense asfalt i amb més verd (beteve.cat)>.
98. «Així seràn les noves superilles de l'Eixample: l'Ajuntament escull els projectes guanyadors». *Time Out*, 3 de març, 2021. <Aquest és l'aspecte que podrien tenir les superilles de l'Eixample de Barcelona (timeout.cat)>.
99. «La superilla de l'Eixample serà una realitat d'aquí un any». *Betevé*, 10 de febrer, 2022. <La superilla de l'Eixample serà una realitat d'aquí a un any (beteve.cat)>.
100. «4 cruïlles seràn places verdes en la superilla de l'Eixample». *Betevé*, 10 de febrer, 2022. <4 cruïlles seràn places verdes en la superilla de l'Eixample (beteve.cat)>.
101. «L'abans i el després de la superilla de l'Eixample». *Betevé*, 10 de febrer, 2022. <L'abans i el després de la superilla de l'Eixample (beteve.cat)>.
102. «Una plataforma denuncia el projecte de Superilla de Barcelona a la fiscalia». *La Vanguardia*, 8 d'abril, 2022. <Una plataforma denuncia el projecte de Superilla de Barcelona a la fiscalia (lavanguardia.com)>.
103. «Salvem Barcelona porta la superilla de l'Eixample a la fiscalia». *Betevé*, 8 d'abril, 2022. <Salvem Barcelona porta la superilla de l'Eixample a la fiscalia (beteve.cat)>.
104. «La judicialització contra l'acció de govern de Colau s'estreny i la fiscalia investiga ara la Superilla de l'Eixample». *Públic*, 8 d'abril, 2022. <La judicialització contra l'acció de govern de Colau s'estreny i la fiscalia investiga ara la Superilla de l'Eixample de Barcelona | Público (publico.es)>.
105. «La fiscalia investiga la superilla de l'Eixample a Barcelona». *Betevé*, 18 d'abril, 2022. <La fiscalia investiga la superilla de l'Eixample a Barcelona (beteve.cat)>.
106. «La fiscalia obre una investigació contra la superilla de l'Eixample de Barcelona». *La Vanguardia*, 14 d'abril, 2022. <La fiscalia obre una investigació contra la Superilla de l'Eixample de Barcelona (lavanguardia.com)>.
107. «La fiscalia investiga les superilles de l'Eixample de Barcelona». *Ara*, 18 d'abril, 2022. <La Fiscalia investiga les superilles de l'Eixample de Barcelona (ara.cat)>.
108. «La Fiscalia investiga el projecte de la 'supermanzana' del Eixample de Barcelona». *El País*, 14 d'abril, 2022. <La Fiscalia investiga el projecte de la 'supermanzana' del Eixample de Barcelona | Cataluña | EL PAÍS (elpais.com)>.
109. «La Fiscalia obre una investigació pel projecte de superilla de l'Eixample de Barcelona». *CCMA*, 14 d'abril, 2022. <La Fiscalia obre una investigació pel projecte de superilla de l'Eixample de Barcelona (ccma.cat)>.
110. «Les obres de la superilla de l'Eixample començaran al juliol». *Betevé*, 26 de maig, 2022. <Les obres de la superilla de l'Eixample començaran al juliol (beteve.cat)>.
111. «Las obras del Eixample de Barcelona se ponen en marcha». *El Periódico*, 30 de juny, 2022. <Las obras de la Superilla del Eixample de Barcelona se ponen en marcha (elperiodico.com)>.
112. RTVE: Ràdio Televisió Espanyola.



113. «Les obres de l'Eixample tenen data d'inici». *RTVE*, 30 de juny, 2022. <Les obres de la Superilla començaran en juliol (rtve.es)>.

114. «Els primers carrers de la superilla de l'Eixample començaran a expulsar cotxes a l'agost». *Ara*, 1 de juliol, 2022. <Els primers carrers de la superilla de l'Eixample començaran a expulsar cotxes a l'agost>.

115. «Nueva denuncia contra la superilla del Eixample». *La Vanguardia*, 9 de juliol, 2022. <Nueva denuncia contra la supermanzana del Eixample (lavanguardia.com)>.

116. «Riña a cara descubierta entre 'comuns' y PSC por las 'superilles' de Barcelona». *El Periódico*, 13 de desembre, 2022.

117. «Colau es queda sola defensant les superilles». *Ara*, 14 de desembre, 2022.

118. «Superblocks to the rescue: Barcelona's plan to give streets back to residents». *The Guardian*, 17 de maig, 2016. <Superblocks to the rescue: Barcelona's plan to give streets back to residents | Cities | The Guardian>.

119. «Cities without Cars» (*Costing the Earth*). *BBC Radio 4*, 13 de setembre, 2016. <Costing the Earth, Cities Without Cars | BBC Radio 4>.

120. «Superblocks. How Barcelona is taking city streets back from cars». *Vox/YouTube*, 27 de setembre, 2016. <Superblocks: How Barcelona is taking city streets back from cars - YouTube>

121. «What New York Can Learn from Barcelona's Superblocks». *The New York Times*, 30 de setembre, 2016. <What New York Can Learn From Barcelona's 'Superblocks' | The New York Times (nytimes.com)>.

122. «Barcelona's lesson on 'Superblocks'». *The New York Times*, 2 d'octubre, 2016. (versió en paper).

123. «Lo que Nueva York puede aprender de Barcelona». *The New York Times*, 4 d'octubre, 2016. <Lo que Nueva York puede aprender de Barcelona | The New York Times (nytimes.com)>.

124. «El laboratorio de las supermanzanas» / "The laboratory for the 'superblocks'". *Ling*, novembre del 2016. núm. 39.

125. «'Superblocks' to Redefine Barcelona's Streets». *Civil Engineering*, novembre, 2016.

126. «Creating 'Super-Blocks' in Barcelona». *The City Fix Juny*, 2016. <Creating "Super-Blocks" in Barcelona | TheCityFix>.

127. «Urban Superblocks: Barcelona Redesign to Reclaim Streets from Cars». *Web Urbanist*, 18 de maig, 2016. <Urban Superblocks: Barcelona Redesign to Reclaim Streets from Cars | Urbanist (weburbanist.com)>.

128. «Spain's Plan to Create Car-Free 'Superblocks' is Facing Protests». *Business Insider*, 24 de gener, 2017. Spain's Plan to Create Car-Free 'Superblocks' Is Facing Protests (businessinsider.com).

129. BBC. British Broadcasting Corporation.

130. «Superblocks to the rescue?» *BBC World*, 22 de gener, 2017 (*Podcast*). <https://www.bbc.co.uk/programmes/p04pfn2l>.

131. «Superblocks: Barcelona's war on cars». *BBC News*, 8 de febrer, 2017. <https://www.bbc.com/news/av/magazine-38895435/superblocks-barcelona-s-war-on-cars>.

132. «Can Barcelona Superblocks cut the traffic and clean up city air?». *Reuters*, 23 de febrer, 2017. <Can Barcelona 'superblocks' cut traffic and clean up city air? | Reuters>.

133. «Superblocks: Barcelona's Sustainable City Plan» *Metro-politan Barcelona*, 1 de març, 2017. <Superblocks: Barcelona's Sustainable City Plan - (barcelona-metropolitan.com)>.

134. «A fascinating new scheme to create walkable public spaces in Barcelona». *Vox*, 22 abril, 2017. <New walkable public spaces in Barcelon | Vox>.

135. «Barcelona bans cars and boosts tech». *Wall Street Journal*, 1 d'agost, 2017. <Barcelona Bans Cars and Boosts Tech - WSJ>.

136. «Rethinking Manhattan's Grid. What do you get when you layer the Barcelona 'superblock' and the Dutch woonerf onto Manhattan's grid? Streets that are for people». *Bloomberg*, 30 d'agost, 2018. <How Manhattan's Streets Would Look as Valued Public Space | Bloomberg>.

137. «Barcelona Superblocks: Change the Grid, Change your Neighborhood». *Streetfilms*, YouTube, 7 d'agost, 2018. <(900) Barcelona Superblocks: Change the Grid, Change your Neighborhood | YouTube>.

138. «Wir brauchen eine Vielfalt an öffentlich zugänglichen Räumen». *Süddeutsche Zeitung*, 2 de setembre, 2018. <"Zukunft der Stadt": Mehr öffentlich zugängliche Räume | Kultur-SZ.de (sueddeutsche.de)>.

139. «Cars dominates cities today. Barcelona has set out to change that». *Vox*, 8 d'abril, 2019. (actualitzat el setembre del 2019). <https://www.vox.com/energy-and-environment/2019/4/8/18273893/barcelona-spain-urban-planning-cars>.

140. «Barcelona wants to build 500 superblocks. Here's what it learned from the first superblocks». *Vox*, 9 d'abril, 2019. <Barcelona, Spain, urban planning: what the city learned from the first superblocks-Vox>.

141. «Barcelona is pushing out cars and putting in superblocks». *Vox*, 10 d'abril, 2019. <https://www.vox.com/energy-and-environment/2019/4/10/18273895/traffic-barcelona-superblocks-gentrification >.

142. «Barcelona's superblocks are a new model for "post-car" urban». *Vox*, 11 d'abril, 2019. <https://www.vox.com/energy-and-environment/2019/4/11/18273896/barcelona-spain-politics-superblocks>.

143. «Could Barcelona's plan to push out cars and build superblocks work in the US?». *Vox*, 12 d'abril, 2019. <https://www.vox.com/energy-and-environment/2019/4/12/18273897/barcelona-urban-planning-portland-oregon-superblocks>.

144. «Inside Barcelona's Superblocks. A future Where pedestrians Rule Car-Free Sreeets». *NBC News*, YouTube, 25 d'abril, 2019. <Inside Barcelona's Superblocks, A Future Where Pedestrians Rule Car-Free Streets | Mach | NBC News - YouTube>.

145. «The Superblocks of Barcelona». *The Life-Sized City*, 13 de novembre, 2020. <(900) The Superblocks of Barcelona - YouTube>.

146. «Barcelona's La Rambla drive for clean air will see cars give way to people». *The Times*, 13 de novembre, 2020. <Barcelona's La Rambla drive for clean air will see cars give way to people | World | The Times>.

147. «How can superblocks transform públic space?». *EIT UMobility*, 30 de novembre, 2020. <How can Superblocks transform public space? | With Salvador Rueda - YouTube>

148. «Cities For People: How Paris & Barcelona Learned Urban Planning from Groningen». *DW Rev. Cars & Mobility*, 5 de

març, 2022. <Cities For People: How Paris & Barcelona Learned Urban Planning From Groningen - YouTube>.

149. «La transformación de l'Eixample siguiendo el modelo Superilla empezará en junio». *El Nacional*, 10 de febrer, 2022. <La transformación del Eixample siguiendo el modelo Superilla empezará en junio (elnacional.cat)>.

150. «How can superblocks transform públic space?». *EIT UMobility*, 30 de novembre, 2020. <How can Superblocks transform public space? | With Salvador Rueda - YouTube>.

151. «Barcelona's La Rambla drive for clean air will see cars give way to people». *The Times*, 13 de novembre, 2020. <Barcelona's La Rambla drive for clean air will see cars give way to people | World | The Times>.

152. «Superblocks. How Barcelona is taking city streets back from cars». *Vox/YouTube*, 27 de setembre, 2016. <Superblocks: How Barcelona is taking city streets back from cars | YouTube>.

153. «What New York Can Learn From Barcelona's 'Superblocks'». *The New York Times*, 2 d'octubre, 2016. <What New York Can Learn From Barcelona's 'Superblocks' | The New York Times (nytimes.com)>.

## LA CIUTAT QUE VOLEM

### Salt d'escala: Superilla Barcelona

1. «Avaluació de la qualitat de l'aire a la ciutat de Barcelona». Agència de Salut Pública de Barcelona. Informe 2018.

2. *Pla Natura 2021-2030*. Ajuntament de Barcelona.

3. Soria, A.; «Cerdá. Las cinco bases de la Teoría General de la Urbanización», Madrid, Electa, 1999.

## ESPAI PÚBLIC I VIDA QUOTIDIANA

### La ciutat cuidadora. Bogotà i la reconquesta del que és públic amb la ciutadania

1. Direcció del Taller del Espacio Público de la Secretaría de Planificación de Bogotá, 2021.

2. Encuesta Pulso de la Migración-DANE 2022, el 24 % dels 2 milions de migrants veneçolans que han arribat a Colòmbia van viure primer a Bogotà.

3. Encuesta integrada de Hogares GEIH-DANE 2019-2020.

4. Encuesta integrada de Hogares GEIH-DANE 2019-2020 i de l'enquesta nacional d'usos del temps-DANE 2017.

5. Secretaria de Planificació de Bogotà-Subsecretaria d'Informació i Estudis Estratègics-2021.

6. Proyecciones de población municipal para el 2022 según el CNPV 2018-DANE.

### Cuida en xarxa i proximitat

1. Torrens, Ll.; «Envejecimiento y mejora de la gestión pública: El caso de Barcelona y las supermanzanas sociales». *Transjus*, Universitat de Barcelona, 2018.

### La ciutat jugable

1. Sunyer J., Suades-González E., García-Esteban R., Rivas I., Pujol J., Alvarez-Pedrerol M., Forns J., Querol X., Basagaña X.; «Traffic-related air pollution and attention in pri-

mary school children: short-term association». *Epidemiology*, 29 de novembre 2016.

2. Khreis H., Cirach M., Mueller, N., *et al.*; «Outdoor Air Pollution and the Burden of Childhood Asthma across Europe». Lloc publicació: *Eur Respir J.*, 2019. En premsa <https://doi.org/10.1183/13993003.02194-2018 >.

3. Foraster M., Esnaola M., López-Vicente M., Rivas I., Álvarez-Pedrerol M., Persavento C., *et al.*; «Exposure to road traffic noise and cognitive development in schoolchildren in Barcelona, Spain: A population-based cohort study», 2022. *PLoS Med* 19(6): e1004001

4. Davdand P., Pujol J., Macià D., Martínez-Vilavella G., Blanco-Hinojo L., Mortamais M., Álvarez-Pedrerol M., Fenoll R., Esnaola M., Dalmau-Bueno A., López-Vicente M., Basagaña X., Jerrett M., Nieuwenhuijsen M., Sunyer J.; «The Association between Lifelong Greenspace Exposure and 3-Dimensional Brain Magnetic Resonance Imaging in Barcelona Schoolchildren». *Environmental Health Perspectives*, febrer, 2018, https://doi.org/10.1289/EHP1876

5. De Bont J., Díaz Y., Casas M., García-Gil M., Vrijheid M., Duarte-Salles T.; «Time trends and socio-demographic factors associated with overweight and obesity in children and adolescents in Spain. Jama Network Open». Març, 2020. doi:10.1001/jamanetworkopen.2020.1171

6. «La salut i els seus determinants en l'alumnat adolescent». *Enquesta FRES* 2016. Agència de Salut Pública de Barcelona i Consorci Sanitari de Barcelona, Barcelona, 2016.

7. «Enquesta de Benestar Subjectiu de la Infància a Barcelona» Institut Infància i Adolescència, 2017.

8. Roman M., Salis I.; «Camino escolar, pasos hacia la autonomía infantil». *GEA 21 y Ministerio de Fomento*, 2010.

9. «Memòria de Patis Escolars Oberts al Barri». Curs 2015-2016. Servei d'acció territorial d'Educació. Direcció de Promoció Educativa. Institut municipal d'educació de Barcelona.

### El comerç de proximitat fa ciutat

1. «El Comerç a Barcelona, 2019», Ajuntament de Barcelona.

2. «Cens d'activitats econòmiques en planta baixa de la ciutat de Barcelona, 2019», Ajuntament de Barcelona.

3. «El Comerç a Barcelona, 2019», Ajuntament de Barcelona.

4. Fresnillo, I.; «La transformació del comerç de proximitat als barris». *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona: Territori, estratègies, Planejament*, núm. 60. 2018

5. Volker J, Handy S.; 2021. «Economic impacts on local businesses of investments in bicycle and pedestrian infrastructure: a review of the evidence». *Transport Reviews*, vol. 41, Issue 4, p. 401-431. https://doi.org/10.1080/01441647.2021.912849

6. Yoshimura Y., Kumakoshi Y., Fan Y., Milardo S., Koizumi H., Santi P., Murillo-Arias J., Zheng S., Ratti C.; «Street pedestrianization in urban districts: Economic impacts in Spanish cities», 2022. *Cities*, vol 121. https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103468

7. Oficina Municipal de Dades (OMD) de l'Ajuntament de Barcelona. «Indicadors de consum privat a través del seguiment en temps real de les targetes de crèdit i dèbit als comerços de Barcelona».

8. *PROCOM retail*, 2018.



9. «Enquesta de mobilitat en dia feiner EMEF, desplaçaments de persones de 16 anys i més», 2019.
10. «El Comerç a Barcelona, 2019», Ajuntament de Barcelona.
11. «Enquesta Òmnibus municipal. Direcció de Comerç i Consum», 2a onada 2020.
12. «L'anàlisi del comerç a Barcelona». Barcelona Oberta, 2018.

### Les superilles: recerca i experimentació

1. «Estudiants d'arquitectura enllesteixen els nous usos de l'espai alliberat a la superilla». Redacció Betevé. 2016 Set. <https://beteve.cat/general/superilla-poblenou-nous-usos-estudiants-arquitectura/>
2. Nonko, E.; «Barcelona bans cars and boosts tech». *Wall Street Journal*, 1 d'agost, 2017. <Barcelona Bans Cars and Boosts Tech-WSJ>.
3. Roberts, D.; «Superblocks. How Barcelona is taking city streets back from cars». *Vox/YouTube*, 27 de setembre, 2016. <Superblocks: How Barcelona is taking city streets back from cars-YouTube>.
4. Roberts, D.; «Barcelona's radical plan to take back streets from cars». *Vox*, 2019. <https://www.vox.com/energy-and-environment/2019/4/9/18300797/barcelona-spain-superblocks-urban-plan>.
5. Hu, W.; «What New York Can Learn from Barcelona's Superblocks». *The New York Times*, 30 de setembre, 2016. <What New York Can Learn From Barcelona's 'Superblocks' - The New York Times (nytimes.com)>.
6. de Boeck, S.; «Barcelona's Superblocks: Iterations between concept and realisation». *KU Leuven*, 2021.
7. Blanco, I., Salazar, Y., Bianchi, I.; «Urban governance and political change under a radical left government: The case of Barcelona». *Journal of Urban Affairs*. 2020;42(1), p. 18-38. <https://doi.org/10.1080/07352166.2018.1559648>.doi:10.1080/07352166.2018.1559648
8. Herrnstadt, J.; «Barcelona en Comú. A new municipal approach for a more cohesive society and an open public space». Technische Universität Wien. Viena, 2022.
9. Perez Fernandez, J.; «L'espai públic com a eina regeneradora del barri: el cas del 22@. Barcelona». Universitat Politècnica de Catalunya, 2017.
10. Frago, L., Graziano, T.; «Public space and the green city: Confictual narratives of the superblock programme in Poblenou, Barcelona». *Journal of Urban Regeneration and Renewal*. 2020; 15(1), p. 1-17.
11. Guijarro Turégano, B.; «Repensar los cruces: La implementación del modelo Superilles: el caso de la Superilla del Poblenou de Barcelona (2016-2021)». Universitat de Barcelona; 2021.
12. Vollmann, LA.; «Llenamos de vida las calles: Barcelona Superilla Poblenou» als *Beispiel menschengerechter Stadplan und bugerlicher Partizipation*. Universitat Passau, 2021.
13. Zografos, C., Klause, K. A., Connolly, J. J. T., Anguelovski, I.; «The everyday politics of urban transformational adaptation: Struggles for authority and the Barcelona superblock project». *Cities*. 2020;99 (juny 2018):102613. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2020.102613>.doi:10.1016/j.cities.2020.102613
14. Lopez, I., Ortega, J., Pardo, M.; «Mobility infrastructures in cities and climate change: An analysis through the super-

- blocks in Barcelona». *Atmosphere*. 2020;11(4). doi:10.3390/ATMOS11040410
15. Oliver, A., Pearl, D. S.; «Rethinking sustainability frameworks in neighbourhood projects: a process-based approach». *Building Research and Information*. 2018;46(5):513-527. doi:10.1080/09613218.2017.1358569
16. Staricco, L., Vitale Brovarone, E.; «Livable neighborhoods for sustainable cities: Insights from Barcelona». *Transportation Research Procedia*. 2022;60(2021):354-361. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.12.046>
17. Sansao-Fontes, A., Pesoa, M., Araujo-Souza, A., Sabate, J., Neves, L.; «Urbanismo Tatico como teste do espago publico: o caso das superquadras de Barcelona». 2019. 209-232. doi:doi.org/10.4067/S0250-7162019000300209
18. O'Sullivan, F.; «Barcelona's Car-Taming 'Superblocks' Meet Resistance». *The Atlantic: Citylab*, 2017, gener 2020.
19. Roberts, D.; «Barcelona wants to build 500 superblocks. Here's what it learned from the first superblocks». *Vox*, 9 d'abril, 2019. <Barcelona, Spain, urban planning: what the city learned from the first superblocks-Vox>.
20. «Àmbit pilot superilla del Poblenou. Avaluació Continua. Anàlisi comparativa 2016-2019. Aplicació del Pla d'indicadors i amidaments pel seguiment de les superilles de Barcelona». BCNecologia. Barcelona, 2020.
21. Rueda, S., Cuchí, A., de Cáceres, R., Brau, L.; «El urbanismo ecológico: su aplicación en el diseño de un ecobarrio en Figueras». BCNecologia, Barcelona, 2012.
22. «Informe de seguiment dels indicadors Superilla Barcelona. Fase 1: Consell de Cent, Girona, Rocafort i Comte Borrell». Dades 2020, Barcelona Regional. 2022. [www.bcnregional.com](http://www.bcnregional.com)
23. «Pla d'indicadors de les actuacions Superilla Barcelona». Barcelona Regional, 2021. [www.bcnregional.com](http://www.bcnregional.com)
24. Ryus, P., Ferguson, E., Laustsen, K. M., Schneider, R. J., Proulx, F. R., Hull, T., Miranda-Moreno, L.; «Guidebook on Pedestrian and Bicycle Volume Data Collection». Washington DC, *The National Academies Press*, 2016. <http://nap.edu/22223>.doi:doi:10.17226/22223
25. Akaltin, D., Chen, J., Cho, W., de Haan Bosch, C., Flock, I., Grondin, S., Guzmán, I., King, S., Kinman, A., McCausland, S. et al.; «Life in Poblenou: Observing Spaces in Transition». Vancouver, Canada, 2019. <http://hdl.handle.net/2429/72184> doi:10.14288/0384917
26. Anderson, R., Chin, S., Dara, N., Harlos, D.; Johnson, E.; Labahn, S., LaRocque, E., Lloyd, G., Lone, S., McBurnie, M. et al.; «Life in Poblenou: Observation and Exploration». 2018. <http://hdl.handle.net/2429/67589>.doi:10.14288/1.0372821
27. Duchêne, D.; «Superblocks A Study of Public Life in Barcelona». KTH Royal Institute of Technology, 2019. <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1333426/FULLTEXT01.pdf>
28. Bonomo, D., Chambers, M., Furtado, M. R., Hinnant, G., Le, C.; «Superblocks in Barcelona, Spain» [Undergraduate Research Report]. University of North Carolina, 2020.
29. Gehl, J., Svarre, B.; «How To Study Public Life». Washington DC: *Island Press*, 2013. doi:10.5822/978-1-61091-525-0\_1
30. Honey-Roses, J.; «Measuring Neighbourhood Change in Public Space: A Public Life Study in Poblenou, Barcelona». Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, 2019.

31. Col·lectiu Punt 6; «Urbanismo Feminista: Por una transformación radical de los espacios de vida». *Virus Editorial*, Barcelona, 2019.
32. Speranza, P.; «A human-scaled GIS: Measuring and Visualizing Social Interaction in Barcelona's Superilles». *Journal of Urbanism*, 2018. 11(1), p. 41-62. <http://doi.org/10.1080/17549175.2017.1341426>
33. Anguelovski, I., Connolly, J. J. T., Masip, L., Pearsall, H.; «Assessing green gentrification in historically disenfranchised neighborhoods: a longitudinal and spatial analysis of Barcelona». *Urban Geography*, 2018. 39(3):458-491. <https://doi.org/10.1080/02723638.2017.1349987>. doi:10.1080/02723638.2017.1349987
34. Oscilowicz, E., Honey-Roses, J., Anguelovski, I., Triguero-Mas, M., Cole, H.; «Young families and children in gentrifying neighbourhoods: How gentrification reshapes use and perception of green play spaces». *Local Environment*, 2020. 25(10):765-786. doi:10.1080/13549839.2020.1835849
35. Pendle, E.; «The Poblenou Superblock: Rights, Responsibilities and Exclusions». Oxford University, 2020.
36. Speranza, P.; «Urban Ecological Interaction: Air, Water, Light and New Transit at the Human Scale of Barcelona's Superilles». *International Journal of Civil, Environmental, Structural, Construction and Architectural Engineering*, 2016. 10(12), p. 1593-1603.
37. Alsina-Pagès, R. M., Ginovart-Panisello, G. J., Freixes, M.; Radicchi, A.; «A soundwalk in the heart of poblenou superblock in Barcelona: Preliminary study of the acoustic events». *Noise Mapping*. 2021; 8(1), p. 207-216. doi:10.1515/noise-2021-0016.
38. Acuna Kuchenbecker, P.; «Humanizing Streets: The Superblocks in the Eixample, Barcelona». Wageningen University, 2019.
39. Mueller, N., Rojas-Rueda, D., Khreis, H., Cirach, M.; Andrés, D., Ballester, J., Bartoll, X.; Daher, C., Deluca, A., Echave, C. et al.; «Changing the urban design of cities for health: The superblock model». *Environment International*, 2020. 134 (agost 2019) 305132. <https://doi.org/10.1016/j.envint.2019.105132>. doi:10.1016/j.envint.2019.105132
40. Rodriguez-Rey, D., Guevara, M., Linares, M. P., Casanovas, J., Armengol, J. M., Benavides, J., Soret, A., Jorba, O., Tena, C., Garcia-Pando, C. P.; «To what extent the traffic restriction policies applied in Barcelona city can improve its air quality?». *Science of the Total Environment*, 2022. 807. doi:10.1016/j.scitotenv.2021.150743
41. Scudellari, J., Staricco, L., Vitale Brovarone, E.; «Implementing the Supermanzana approach in Barcelona. Critical issues at local and urban level». *Journal of Urban Design*, 2020; 25(6):675-696. <https://doi.org/10.1080/13574809.2019.1625706>. doi:10.1080/13574809.2019.1625706
42. Nadal Agustí, M.; «Projectes resilients en un entorn urbà: Accions a les Superilles de l'Eixample». Universitat Politècnica de Catalunya, 2016.
43. Eggmann, S.; «The potential of implementing superblocks for multifunctional street use in cities». *Nature Sustainability*, 5 de maig, 2022. doi:10.1038/s41893-022-00855-2
44. Eggmann, S.; «Expanding Urban Green Space with Superblocks». *Land Use Policy*, febrer 2022. 117. 106111. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2022.106111> doi: 10.1016/j.landusepol.2022.106111

45. Delso, J., Martin, B., Ortega, E.; «A New Procedure Using Network Analysis and Kernel Density Estimations to Evaluate the Effect of Urban Configurations on Pedestrian Mobility. The Case Study of Vitoria -Gasteiz». *Journal of Transport Geography*, 2018. 67:61-72. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692317305513>.doi:https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.02.001
46. Navarro-Serer, B.; «Healthier Streets: How Superblocks and Congestion Pricing Can Help Reduce Air Pollution in Washington, DC». *Journal of Science Policy & Governance*, 2021. 38(01). doi:10.38126/jspg180110
47. Aldred R., Verlinghieri, E.; «LTNs for all? Mapping the extent of London's new Low Traffic Neighbourhoods». *Possible*, 2020. <https://policycommons.net/artifacts/1439909/ltnsforall3/>
48. Lydon, M., Garcia, A.; «Tactical Urbanism». *Island Press*, Washington D. C., 2015.
49. Silva, P.; «Tactical urbanism: Towards an evolutionary cities' approach?». *Environment and Planning B: Planning and Design*, 2016. 43(6):1040-1051doi:10.1177/02658135167340
50. Honey-Roses, J., Stevens, M.; «Commentary on the Absence of Experiments in Planning». *Journal of Planning Education and Research*, 2019. 39(3):267-272. doi:10.1177/0739456x17739352
51. Honey-Roses, J.; «A Review of Field Experiments in Planning and Urban Research». *Planning Practice and Research*, 2019. 35(5):558-572. doi:10.1080/02697459.2019.1647394
52. Zapata, O., Honey-Roses, J.; «The Behavioral Response to Increased Pedestrian and Staying Activity in Public Space: A Field Experiment». *Environment and Behavior*, 2020. 1-22. doi:10.1177/0013916520953147
53. Habyarimana, J., Jack W.; «Heckle and Chide: Results of a randomized road safety intervention in Kenya». *Journal of Public Economics*, 2011. 95(11-12):3438-1446. doi:10.1016/j.jpubeco.2011.06.008
54. Ralph, K. M., Brown A. E.; «The role of habit and residential location in travel behavior change programs, a field experiment». *Transportation*, 2017. p. 1-16. <https://doi.org/10.1007/s11116-0179842-7>doi:10.1007/s11116-017-9842-7
55. Gonzalez-Navarro, M., Quintana-Domeque, C.; «Paving streets for the poor: Experimental analysis of infrastructure effects». *The Review of Economics and Statistics*, 2016. 98 (2):254-267
56. Bosch, M., Carnero M. A., Farre L.; «Information and discrimination in the rental housing market: Evidence from a field experiment». *Regional Science and Urban Economics*, 2010. 40(1):11- 19. doi:10.1016/j.regsciurbeco.2009.11.001
57. Honey-Roses, J., Canessa, M., Daitch, S., Gomes, B., Xavier, A., Zapata O.; «Comparing Structured and Unstructured Facilitation Approaches in Consultation Workshops: A Field Experiment». *Group Decision and Negotiation*, 2020. 29:949-967. <https://doi.org/10.1007/s10726-020-09688-w>.doi:10.1007/s10726-020-09688-w



## SUPERILLA BARCELONA

Barcelona 2015-2023

### EDITA

Ajuntament de Barcelona

Àrea d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat

Gerència de l'Arquitecte en Cap

Av. Diagonal, 240

08018 Barcelona

barcelona.cat/ecologiaurbana

### Barcelona Regional

Carrer, 60, 25-27

Edifici Z. 2a planta

Sector A Zona Franca

08040 Barcelona

www.bcnregional.com

### COORDINACIÓ GENERAL

**Direcció de Serveis Editorials  
de l'Ajuntament de Barcelona**

Passeig de la Zona Franca, 66

08038 Barcelona

Tel. 93 402 31 31

barcelona.cat/barcelonallibres

**La publicació es pot descarregar  
gratuitament a [barcelona.cat/  
barcelonallibres](http://barcelona.cat/barcelonallibres)**

### DIRECCIÓ

**Ajuntament de Barcelona**

Janet Sanz Cid

Xavier Matilla Ayala

**Barcelona Regional**

Josep Bohigas Arnau

### COORDINACIÓ I REVISIÓ TÈCNICA

**Ajuntament de Barcelona**

Ariadna Miquel Amengual

Rosa López Olmos

**Barcelona Regional**

Berta Cormenzana Izquierdo

Mercedes Vidal Lago

Miquel Pybus Oliveras

### TEXTOS

#### Articles

Samuel I, Schwartz i David Kaner;

Carlos Moreno; Camilla van Deurs;

María Mercedes Jaramillo Garcés.

**Ajuntament de Barcelona**

Oficina Tècnica Superilla Barcelona

**Barcelona Regional**

Berta Cormenzana, Mercedes Vidal,

Jordi Honey-Rosés, Susanna G. Larios

### AGRAÏMENTS

Ajuntament de Barcelona: Dani

Alsina, Marc Andreu, David Asparó,

Imma Barbal, Jaume Barnada,

Maria Bonet, Pere Camps, Sílvia

Casorrán, Montse Domínguez,

Pol Font, Neda Kostandinovic,

Marta Pigem, Raül del Toro,

Xavier Valls. Capítol «Les Superilles:

recerca i experimentació»: Phillip

Mountain, Ariadna Martínez,

Albert Valencia, Joan Cholbi,

Charlotte Wienberg, Maya Hörner,

Sultan Ahmed, Henry Lear, Valeria

Cuenca, Glòria Carrasco

### IL·LUSTRACIONS

Oficina Tècnica Superilla Barcelona,

Berta Cormenzana, Giorgia Sgarbossa,

Daniel Lorca, Diatomic Studio

### ESTUDIS EXTERNS

Capítol Les superilles als mitjans:

Cooperativa La Sembra

### CORRECCIÓ

Linguaserve SA, Manners Traduccions

SL, Olistis SCCL

### DISSENY GRÀFIC

Almonacid Estudi

### ASSESSORIA EN L'EDICIÓ

Susanna G. Larios

### ADMINISTRACIÓ

Maria Vila d'Abadal

i tot l'equip tècnic i administratiu

de Barcelona Regional

Tots els drets reservats

© de l'edició: Ajuntament de Barcelona  
i Barcelona Regional

© dels textos: dels autors i les autores  
esmentades

© de les imatges: Ajuntament de  
Barcelona, Barcelona Regional,  
Agència d'Ecologia Urbana de  
Barcelona, CTPA – Corporació de  
Tallers de Projectes Arquitectònics,  
Col·lectiu Superilla Poblenou, Paisaje  
Transversal, RFC Graphics, New York  
City Department of Transportation,  
San Francisco Planning Department,  
Comune di Milano, M'agrada

Catalunya, Stadtplanung Wien, Living  
Streets, Secretaria de Movilidad de  
la Alcaldía Mayor de Bogotá, Revolta  
Escolar, EixClot, Andreu Adrover,  
Adams Boerum, Andrés Flajszer,  
Danie Franco, María González, Adrià  
Goula, Troels Heien, Jim Henderson,  
Jordi Honey-Rosés, Paul Krueger,  
Norbert Michalke+Uta Bauer,  
Massimiliano Minocri, Amy Oliver,  
Adrià Ortiz, Pedro Pegenaute,  
Raisabanfield, Del Río Bani, Dani  
Rovira, Marta Torrent Santarita, Jon  
Tugores, Milena Villalba, Ysevauchez

© de les imatges de l'Arxiu Fotogràfic  
de Barcelona: Adolf Mas Ginestà

© de les imatges iStock: Liz Albro  
Photography, Orbon Alija.

© de les imatges d'obertura del llibre:  
DEL RÍO BANI per a LEKU Studio  
(Sant Antoni 2017 i 2022), Marta  
Torrent Santarita (la Maternitat  
i Sant Ramon 2022, Hostafrancs  
2022, Vila de Gràcia 2022, Horta  
2022, Poblenou 2022), Google

(la Maternitat i Sant Ramon 2017,  
Hostafrancs 2019, Horta 2018) Iwan  
Baan (Poblenou 2015), Districte  
de Gràcia (Vila de Gràcia 2002).

© de les imatges de tancament del  
llibre: UTE B67 Palomeras  
Arquitectes, SLP + Cierto  
Estudio, SCCLP (eix Consell de Cent),  
UTE Esteyco-Caceres Arquitectura +  
Estudi Martí Franch Arquitectura  
del Paisatge + Nablabcn Studio  
(eix Girona), UTE Fabric Office,  
SCCLP. + González Cavia y Cabrera  
Arquitectura Urbanismo y Paisaje,  
SLP (eix Rocafort), UTE GPO  
Ingeniería y Arquitectura, S.L.U. +  
AGENCE TER, SARL + Ana Coello  
de Llobet, S.L.P. (eix Comte Borrell),  
Estudi 08014 Arquitectura, ciutat,  
territori, S.C.P.P. (plaça Consell de  
Cent-Rocafort), UTE Clara  
Solà-Morales + Albert Casas Álvarez  
+ Frederic Villagrasa Álvarez (plaça  
Consell de Cent-Comte Borrell), UTE  
GPO Ingeniería y Arquitectura, S.L.U.  
+ LAND LAB, laboratorio de paisajes,  
S.L. (plaça Consell de Cent-Enric  
Granados), UTE Under Project Lab,  
S.C.P. + BOPBA Arquitectura, S.L.P.  
(plaça Consell de Cent-Girona).



Reconeixement – No comercial –  
Sense obra derivada (BY-NC-ND):  
No es permet un ús comercial de l'obra  
original ni de la generació d'obres  
derivades (copyright).  
(CC BY-NC-ND 4.0) de tots els textos,  
excepte: Samuel I, Schwartz i David  
Kaner; Carlos Moreno; Camilla van  
Deurs; María Mercedes Jaramillo Garcés  
(CC BY-NC-ND 4.0) de les imatges:  
Edu Bayer; Mariona Gil; Òscar Giralte;  
Paola de Grenet; Laura Guerrero;  
HEMAV, Antonio Lajusticia, Àlex  
Losada; Mònica Moreno; Curro  
Palacios; Martí Petit; Mireia Riera;  
Vicente Zambrano González.

ISBN: 978-84-9156-473-7 (versió digital)

Barcelona, febrer del 2023

## EQUIP SUPERILLA 2015 - 2023

Ada Colau Ballano (Alcaldeessa)

Janet Sanz Cid (Tinenta d'alcaldia  
d'Ecologia, Urbanisme, Infraestructures  
i Mobilitat)

Mercedes Vidal Lago (Regidora  
de Mobilitat, 2015-2019)

Roger Clot Duñach, Marc Rius i Piniés  
(Caps de gabinet 2015-2019)

Miguel Mayorga Cárdenas, Albert Arias  
Sans (Assessors 2015-2019), Alicia Puig  
Fernández (Assessora 2019-2023)

Álvaro Nicolás Loscos (Cap de gabinet  
de Mobilitat 2015-2019)

### GERÈNCIA ÀREA D'ECOLOGIA URBANA

Sònia Frias Rollón (Gerent d'Ecologia  
Urbana)

Gemma Arau Ceballos (Gerent  
d'Ecologia Urbana període 2019-2021)

Jordi Campillo Gamez (Gerent  
d'Ecologia Urbana període 2015-2019)

Xavier Matilla Ayala (Arquitecte en Cap)

Ton Salvadó i Cabré (Director de Model  
Urbà 2015-2019)

Laia Grau Balagueró (Gerent adjunta  
d'Urbanisme)

Aurora López Corduente (Gerent  
adjunta d'Urbanisme període 2015-2019)

Manuel Valdés Lopez (Gerent adjunt  
de mobilitat)

Frederic Ximeno Roca (Gerent adjunt  
de medi ambient)

Jordi Ribas Vilanova (Gerent adjunt  
de medi ambient període 2015-2019)

Ricard Font i Hereu (Director general  
BIMSA)

Àngel Sánchez Rubio (Director general  
BIMSA fins al 2022)

### OFICINA TÈCNICA SUPERILLA BARCELONA:

Xavier Matilla Ayala (Arquitecte en Cap)

Dani Alsina Torra (Coordinador oficina)

Ariadna Miquel Amengual (Directora  
d'Estratègia Urbana)

Mercè Llopis Freixas (Directora  
d'Innovació i Transformació Urbana)

Sílvia Casorrán Martos (Experta en  
mobilitat sostenible)

**Equip:** Rosa López Olmos, Joan Delgado  
García, Carme Fiol i Costa, UTE Calbetó  
– VAIC Mobility - AIM – Solucions  
Geogràfiques, Mireia Fernández Novell,  
Joan Tomàs Acosta, Jana Miró Samsot,  
Gerard Lillo Jove, Xavi Valls Olivé, Marta  
Melo Colldeforns, Coral Martínez Granda,  
Jordi Quiñero, Andrea Cortés Feliu,  
Anna Bosch Balagué, Paco Alcañiz  
Carretero, Pilar Santacruz Fouce, Jordi  
Marfà Vives, Neda Kostandinovic, Ivan  
Palomares Gámez, Dani Sánchez Franco.

**Han col·laborat:** Carles Casamor  
i Maldonado, Oriol Giol Molinos, Pol Font  
Teixidor, Imma Barbal Sabarich, Montse  
Domínguez, Dària Kobzeva, Carles  
Esquerra, Adrià Gomila Civit, Carlos  
López Lois, Sílvia Esteban Pérez, Joan  
Valls i Fantova, Mar Escala Estruch, Maria  
Simeon, Verònica Sánchez, Josep Fontova  
i Riasol, Manuel Crespo, Laia Torras  
Sagrístà, Xavier Moreno de Castro,  
Maria Antonia Fullana, Ignasi de Moner  
i de Castellarnau, Oriol Bonet Boixadera,  
Eva López Cabañas, Juan Irala Tihitsa,  
Juan Carlos Pérez Garrido, Alejandro Osete  
Otero, Mario Rico Tuneu, Esteve Piazuelo  
Lázaro, Lorena Acedo, Modest Martínez,  
Susana Gaja Jacob, Maite Peris Colom,  
David Asparó Huix, Marta Pigem Jubany,  
Jaume Barnada Lopez, Iolanda García  
Ceprià, Sònia Cobos Lucas, Josep Alió  
Radua, Maria Simeon Sala, Imma Alemany  
Ayats, Laura González, Lina Martínez, Jordi  
Figueras, Lluïsa Cabezas Fernandez, Begoña  
Tomás Mujal, Marta Hernando García, Irma  
Soldevilla Garcia, Elisabet Gallardo Blanco,  
Jordi Secall Arnal, Enric Portell Penadés,  
Pere Camps Harder, Pere Malgrat Bregolat,  
Lourdes Conesa Cañabate, Anna Massó  
Carbonell, Manuel Torres, Yolanda Lacasa  
Puigmal, Anna Castellà, Alberto Espinosa,  
BIT Hàbitat, Isabella Longo, Màrius Navazo,  
Laura Martínez Garcia, Maribel Hernández  
Crisol, Imma Espuelas Martínez.

Agraïments als districtes de Sant Martí,  
l'Eixample, Horta-Guinardó, Gràcia,  
Sarrià-Sant Gervasi, Les Corts,  
Sant Andreu i Sants-Montjuïc. Sobretot  
a Josep Maria Montaner Martorell,  
Marc Andreu i Acebal, Jordi Matas Vilà,  
Eduard Corbella, Pau González Val,  
Victor Valls Andrés, Eduard Vicente  
Gómez, Xavi Farré Perisé, Jordi Raboso  
Alonso, Joan Manuel del Llano Ribas,  
Antoni Ribes Pagès i als serveis tècnics  
i serveis a les persones de cada districte.

Agraïment especial a Salvador Rueda,  
Cynthia Echave, Francesc Magrinyà i a tothom  
que ha estat implicat en aquest projecte.



# CRONOGRAMA

**Àmbit Superilla**

- 1. Pla d'acció aprovat (amb projectes en execució/redacció)
- 2. Pla d'acció bàsic (amb projectes en redacció)
- 3. Pla d'acció aprovat (sense projectes en redacció)
- 4. Pla d'acció en estudi (diagnosi)

**Àmbit trama Cerdà**

**Eixos Verds**

- Eixos Verds executats al 2023
- Eixos Verds en projecte al 2023

**Grans eixos de ciutat**

- Diagonal i Meridiana
- La Rambla i Via Laietana

**Parcs urbans**

- En execució

**Protegim escoles**

- Entorns pacificats

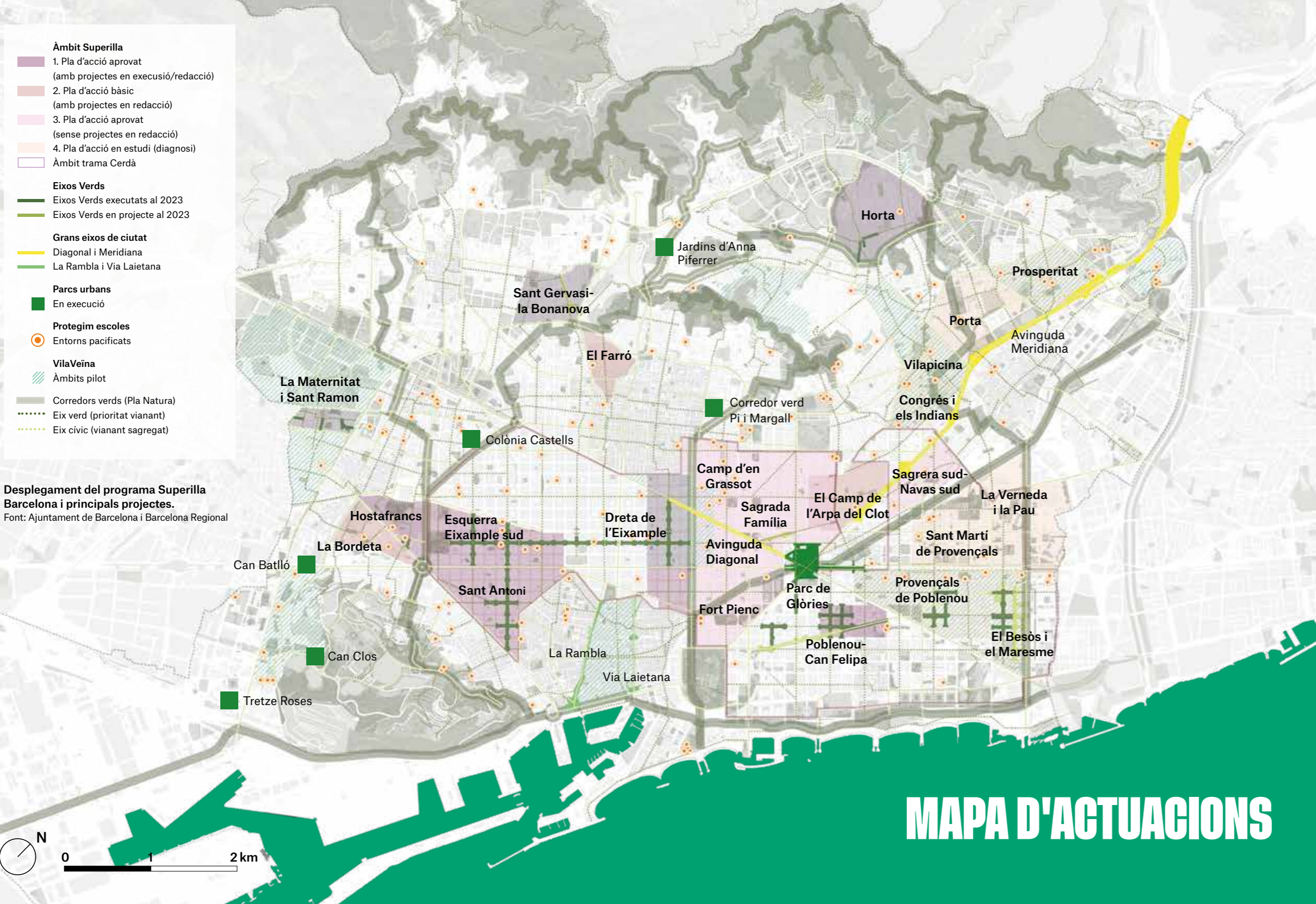
**VilaVeïna**

- Àmbits pilot

**Corredors verds (Pla Natura)**

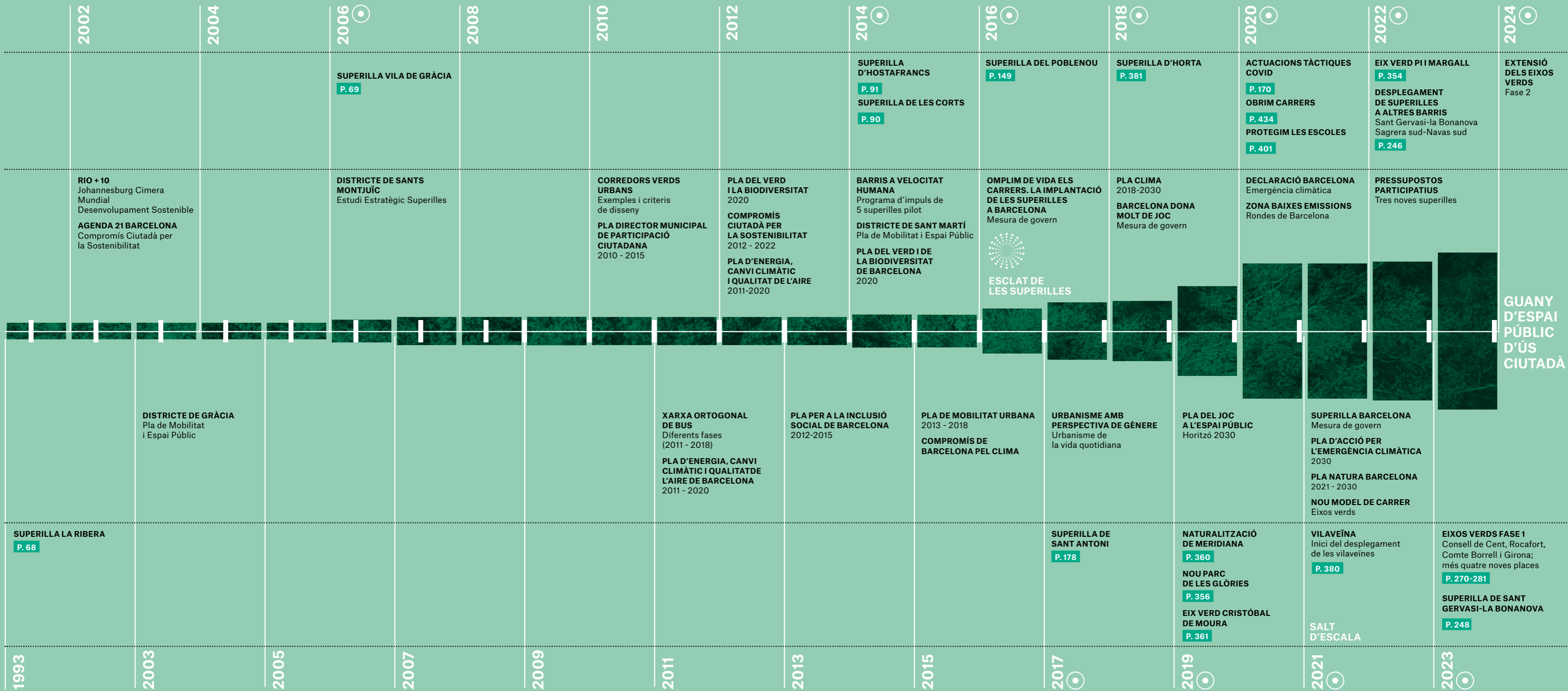
- Eix verd (prioritat vianant)
- Eix civic (vianant sagregat)

Desplegament del programa Superilla Barcelona i principals projectes.  
Font: Ajuntament de Barcelona i Barcelona Regional



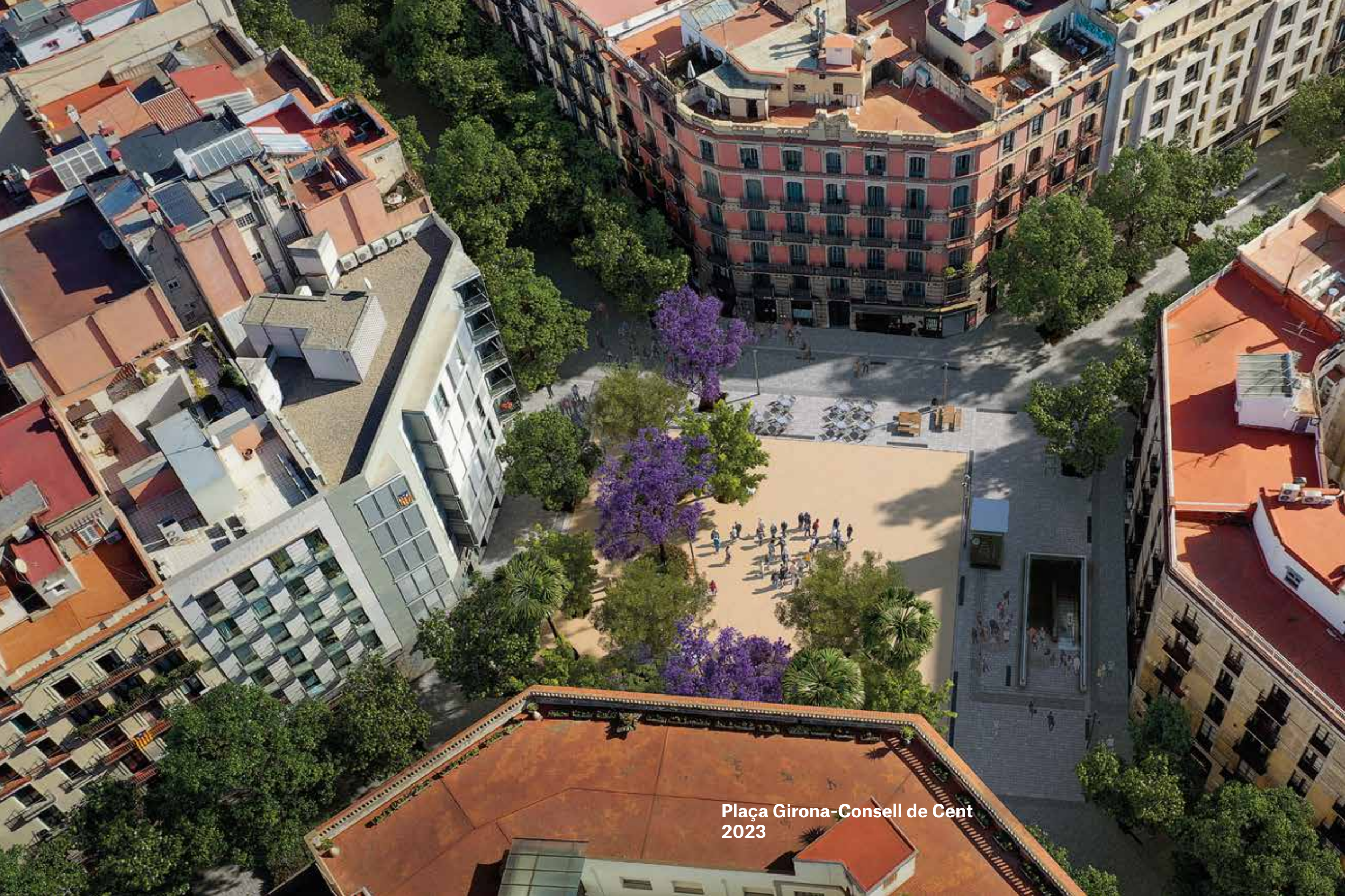
# MAPA D'ACTUACIONS





GUANY D'ESPAI PÚBLIC D'ÚS CIUTADÀ





Plaça Girona-Consell de Cent  
2023





**Eix verd de Consell de Cent  
2021-2023**





**Plaça Comte Borrell- Consell de Cent  
2021-2023**





**Eix verd de Comte Borrell  
2021-2023**





Plaça Enric Granados-Consell de Cent  
2023





**Eix verd de Rocafort  
2021-2023**





**Plaça Rocafort-Consell de Cent  
2021-2023**







**Eix verd de Girona  
2023**



**Barcelona s'enfronta a un repte sense precedents: adaptar la ciutat als impactes del canvi climàtic, millorar les seves condicions ambientals i, a més a més, fer-ho afavorint una ciutat més justa i amable per a tothom, de distàncies curtes, per enfortir l'economia de proximitat i la vida social als barris.**

**Superilla és un projecte de xarxes, amb vocació sistèmica, per millorar el conjunt de la ciutat: quan el vehicle privat perd l'ús preferent de l'espai públic, es prioritzen l'aire net, els espais verds i de qualitat, i el benestar de les persones. Amb aquest llibre descobrim l'origen del model i la lectura que se'n ha fet a través dels anys, les peces estratègiques i projectes que el formen, els seus impactes en la salut i l'habitabilitat urbana, i la suma d'accions participatives que fan possible que Superilla Barcelona esdevingui una nova urbanitat.**



**BARCELONA  
REGIONAL**



**Ajuntament  
de Barcelona**