

# iscte

INSTITUTO  
UNIVERSITÁRIO  
DE LISBOA

**NOVA**  
UNIVERSIDADE NOVA  
DE LISBOA

---

Usos del espacio público en zonas peatonalizadas/pacificadas. El caso del proyecto de Superilles en Barcelona

Miguel Gómez Serrano

Mestrado em Estudos Urbanos,

Orientadora:

Doutora Graça Índias Cordeiro, Professora Associada,  
ISCTE-Instituto Universitario de Lisboa

Outubro, 2022

---

Usos del espacio público en zonas peatonalizadas/pacificadas. El caso del proyecto de Superilles en Barcelona

Miguel Gómez Serrano

Mestrado em Estudos Urbanos,

Orientadora:

Doutora Graça Índias Cordeiro, Professora Associada,  
ISCTE-Instituto Universitario de Lisboa

Outubro, 2022

## **AGRADECIMIENTOS**

Antes de empezar este trabajo me gustaría agradecer la compañía y el apoyo de algunas personas, gracias a las cuales he conseguido desarrollar esta investigación. En primer lugar, a mis padres por siempre tenderme una mano cuándo más lo necesito y confiar en mí. A mis amigos y amigas, que estando cerca o lejos nunca han dudado de mis capacidades y me han dado su mejor cara en mis peores días.

También quiero agradecer a todos mis compañeros y compañeras del máster de Estudios Urbanos por permitir aprender de ellos tanto personal como académicamente. No puedo olvidarme de mi orientadora Graça índias Cordeiro que con infinita paciencia ha sabido guiarme y darme la atención que necesitaba.

En definitiva, a todas las personas que han hecho posible este trabajo de una forma u otra. Quiero hacer una mención especial a todas las personas maravillosas que conocí en Barcelona y con su buena energía y predisposición hicieron el camino mucho más ligero.

Por último, no quería dejar pasar la oportunidad de agradecer a mi yo del pasado por no rendirse, saber entender mis tiempos, perdonarme y tener clara la meta.

## **RESUMO**

O espaço público na maioria das cidades contemporâneas é ocupado principalmente por veículos, seja em circulação ou estacionados, mas isso está mudando em algumas áreas urbanas onde a lógica está sendo transformada e as áreas pedonais e/ou pacificadas estão crescendo consideravelmente. Para tanto, o urbanismo tático ganhou popularidade como forma de implementação de ação rápida e de baixo custo, na qual os cidadãos têm um papel decisivo. Na cidade de Barcelona, está sendo desenvolvido um projeto chamado *Superilles*, que integra ações de vários tipos, com o objetivo de aumentar um espaço público de qualidade que possa ser usado de diferentes maneiras por seus habitantes. Este estudo tem como objetivo analisar duas ações determinadas no âmbito deste projeto, nas áreas de Sant Antoni e Poblenou, nas quais a circulação e estacionamento de veículos particulares é limitado em alguns quarteirões, e em esses lugares se localizaram equipamentos de lazer, descanso e caminhar, para que você possa ver os usos do espaço e os efeitos que eles trazem.

Palavras-chave: espaço público, urbanismo tático, qualidade de vida urbana, mobilidade.

## **ABSTRACT**

Public space in most contemporary cities is occupied mainly by vehicles, whether in circulation or parked, but this is changing in some urban areas where the logic is being transformed and pedestrianized areas are growing considerably. To this end, tactical urbanism has gained popularity as a form of implementation of rapid action and low cost, in which citizens have a decisive role. In the city of Barcelona, a project called *Superilles* is being developed, which integrates different kind of actions, with the aim of increasing a quality public space that can be used in different ways by its inhabitants. This study aims to analyze two actions determined under the umbrella of this project, in the areas of Sant Antoni and Poblenou, in which the circulation and parking of private vehicles is limited in some blocks, and in their place facilities for leisure, rest and walk were located, so is possible to analyze the uses of space and the effects they bring.

Key words: public space, tactic urbanism, urban quality of life, mobility.

## ÍNDICE

Introducción.....	1
Capítulo I. Aproximación conceptual: Espacio público y urbanismo táctico. ....	3
Capítulo II. La estrategia metodológica .....	11
Capítulo III. Contexto: Proyecto Superilles de Barcelona .....	13
III. I. Barrio de Sant Antoni .....	21
III.II. Barrio de Poblenou.....	25
III.III. Contexto socioeconómico de los barrios/zonas estudiadas .....	26
Barrio de Sant Antoni.....	27
Barrio El Parc i la Llacuna de Poblenou .....	34
Capítulo IV. Análisis de los resultados obtenidos.....	41
V.I. Descripción de la percepción de los espacios intervenidos .....	43
V.II. Percepción de los espacios intervenidos a partir de las personas usuarias.....	50
Objetivo de la intervención .....	50
Usos del espacio público en las supermanzanas .....	54
Efectos multinivel de las Superilles .....	57
Visión futura del espacio y otras intervenciones.....	62
Conclusiones y posibles futuras líneas de investigación .....	65
Futuras y posibles líneas de investigación futuras.....	67
Bibliografía.....	68
Anexos.....	73
Anexo A. Notas de trabajo de campo .....	73
Anexo B. Guion entrevistas a usuarios de Supermanzanas .....	79

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Mapa de la ciudad de Barcelona con indicación geográfica de los barrios de Sant Antoni y El Parc i la Llacuna de Poblenou. Fuente: <a href="https://w20.bcn.cat/cartobcn/default.aspx?lang=es">https://w20.bcn.cat/cartobcn/default.aspx?lang=es</a> .....	14
Figura 2. Jerarquía viaria en el modelo de Superilles. Fuente: <a href="http://bcnecologia.net">bcnecologia.net</a> .....	18
Figura 3. Actuaciones realizadas por el momento y a realizar en el futuro en El Eixample bajo el modelo de Superilles. Fuente: <a href="https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/superilla/eixample">https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/superilla/eixample</a> .....	20
Figura 4. Mapa de la Supermanzana de Poblenou y actuaciones a realizar en el distrito de Sant Martí hasta 2023. Fuente: <a href="https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/content/ejes-verdes-de-sant-marti">https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/content/ejes-verdes-de-sant-marti</a> .....	21
Figura 5. Ensanche de Barcelona ideado por Ildefons Cerdà. Fuente: <a href="https://urbanistica91.com/doctrina/el-ensanche-de-barcelona-de-cerda">https://urbanistica91.com/doctrina/el-ensanche-de-barcelona-de-cerda</a> .....	22
Figura 6. Espacio público y zonas verdes del Eixample que estaban originalmente en el Plan Cerdà. Fuente: Marmolejo, C. (2004) Barcelona: Breve reseña histórica 1857-2000. Centro de Política de Suelo y Valoraciones.p.13.....	23
Figura 7. Mapa del barrio de Sant Antoni. Fuente: <a href="https://www.elnacional.cat/es/sociedad/barcelona-implantara-superilla-sant-antoni-eixample_207612_102.html">https://www.elnacional.cat/es/sociedad/barcelona-implantara-superilla-sant-antoni-eixample_207612_102.html</a> .....	27
Figura 8. Gráfico sobre la evolución de la densidad de población neta de Sant Antoni. Fuente: <a href="https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica">https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica</a> . Elaboración propia.....	28
Figura 9. Gráfico sobre la evolución del porcentaje de la población extranjera en Sant Antoni. Fuente: <a href="https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica">https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica</a> . Elaboración propia.....	29
Figura 10. Gráfico sobre la evolución del nivel educativo de la población de Sant Antoni. Fuente: <a href="https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica">https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica</a> . Elaboración propia.....	30
Figura 11. Gráfico sobre la distribución de las personas en situación de desempleo de Sant Antoni. Fuente: <a href="https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica">https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica</a> . Elaboración propia.....	31
Figura 12. Gráfico sobre la evolución del precio medio de la vivienda en alquiler de Sant Antoni. Fuente: <a href="https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica">https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica</a> . Elaboración propia.....	32
Figura 13. Gráfico sobre la evolución del precio medio de la vivienda en venta de Sant Antoni. Fuente: <a href="https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica">https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica</a> . Elaboración propia.....	32
Figura 14. Gráfico sobre la evolución del uso de la superficie del suelo en Sant Antoni. Fuente: <a href="https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica">https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica</a> . Elaboración propia.....	33

Figura 15. Gráfico sobre la evolución del número de vehículos en Sant Antoni. Fuente: <a href="https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica">https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica</a> . Elaboración propia.....	34
Figura 16. Mapa del distrito de Sant Martí, donde se puede situar Poblenou. Fuente: <a href="http://www.paseodegracia.com/historia/una-historia-de-sant-marti-dels-provencals/">http://www.paseodegracia.com/historia/una-historia-de-sant-marti-dels-provencals/...</a>	35
Figura 17. Gráfico sobre la evolución de la densidad de población neta de Poblenou. Fuente: <a href="https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica">https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica</a> . Elaboración propia.....	35
Figura 18. Gráfico sobre la evolución del porcentaje de población extranjera en Poblenou. Fuente: <a href="https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica">https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica</a> . Elaboración propia.....	36
Figura 19. Gráfico sobre evolución del nivel educativo de la población de Poblenou. Fuente: <a href="https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica">https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica</a> . Elaboración propia.....	37
Figura 20. Gráfico de la distribución de las personas en situación de desempleo de Poblenou según edad. Fuente: <a href="https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica">https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica</a> . Elaboración propia.....	38
Figura 21. Gráfico sobre la evolución del precio medio de la vivienda en alquiler en Poblenou. Fuente: <a href="https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica">https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica</a> . Elaboración propia.....	39
Figura 22. Gráfico sobre la evolución del precio medio de la vivienda de segunda mano en Poblenou. Fuente: <a href="https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica">https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica</a> . Elaboración propia.....	39
Figura 23. Gráfico sobre la evolución de la estructura del uso del suelo en Poblenou. Fuente: <a href="https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica">https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica</a> . Elaboración propia.....	40
Figura 24. Gráfico de la evolución del número de vehículos en Poblenou. Fuente: <a href="https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica">https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica</a> . Elaboración propia.....	41
Figura 25. Foto de la zona de juegos infantil situada en el cruce de calle ciudad de Granada y calle Sancho de Ávila en Poblenou. ....	44
Figura 26. Foto del cruce de las calles Comte de Borell y Parlament en Sant Antoni... ..	44
Figura 27. Foto del equipamiento público en la calle Comte Borrell en Sant Antoni....	45
Figura 28. Foto del equipamiento público en la calle Sancho de Ávila en Poblenou. ...	45
Figura 29. Foto de la entrada a la Superilla de Poblenou por la calle Roc Boronat.....	46
Figura 30. Foto de la salida de la Superilla de Poblenou en la calle de Almogavers.....	46
Figura 31. Foto del cruce entre las calles de ciudad de Granada y Almogavers en Poblenou.....	47
Figura 32. Foto de autobús pasando por la calle Roc Boronat en Poblenou. ....	48
Figura 33. Foto de furgoneta mal aparcada en la calle Parlament en Sant Antoni.....	49

## Introducción

En las últimas décadas, bastantes ciudades europeas han comenzado a reestructurar su espacio público, con la idea de cambiar el paradigma urbano, para que así los coches no sean los únicos protagonistas de las zonas urbanas. En muchas ocasiones, se han puesto en marcha políticas urbanas de bajo coste, participación ciudadana, rápida acción y fácil desarrollo que responden al nombre de urbanismo táctico para desplegar esta nueva forma de entender las ciudades contemporáneas. El proyecto *Superilles* impulsado por el Ayuntamiento de Barcelona puede considerarse uno de los ejemplos de este tipo de intervenciones en el espacio urbano. Se trata de un proyecto que pretende ampliar el espacio público reservado para los peatones, delimitando y reconfigurando la presencia de coches en la vía pública, ya sea tanto el tráfico como el aparcamiento de estos. Este proyecto ha creado las bases para que se puedan configurar un total de ocho supermanzanas (mismo concepto de *superilles* traducido al castellano) en seis diferentes distritos de la ciudad, lo que supone un impacto considerable en términos de área urbana y población afectada.

Para poder conocer mejor este proyecto y las características específicas, se ha decidido analizar dos actuaciones situadas en los barrios de Sant Antoni y Poblenou que se encuentran bajo el paraguas del denominado proyecto. Ambas intervenciones se caracterizan por haber limitado el tránsito de vehículos por un área determinada con la implementación de diferentes tipos de equipamiento público centrados en el ocio y jardineras con árboles y plantas, que le dan una nueva vida a la gris ciudad.

Este trabajo pretende comprobar si las expectativas planteadas por el Ayuntamiento se han cumplido y analizar estas dos actuaciones para así poder observar que efectos ha generado en el espacio y en la población que vive, trabaja o frecuenta el área por diversos motivos. Para ello, se han planteado las siguientes preguntas de partida de la investigación:

- ¿Cuál es la relación existente entre el planteamiento del proyecto urbanístico de las *Superilles* y el uso que tienen este tipo de espacios?
- ¿Cuáles son los efectos que ha tenido y tiene este proyecto en las zonas implicadas?

Por tanto, con el fin de dar respuesta a estas preguntas a estas cuestiones, los objetivos de la investigación van a ser comprobar si los usos planteados por el proyecto del Ayuntamiento de Barcelona se corresponden con los usos que las personas dan a estos espacios en el día a día e igualmente conocer cuáles han sido los efectos e impactos a nivel social, económico, demográfico y espacial que estas intervenciones han generado en ambos barrios. Por tanto, puede decirse que se trata de una investigación exploratoria, una experiencia piloto sobre los usos y efectos de dos espacios que han sufrido una intervención de las mismas características y ver cómo ha afectado a diferentes niveles, sin perder de vista que existen diferencias entre los dos barrios a nivel urbano, social, demográfico y económico.

La metodología que se va a seguir en esta investigación va a ser mixta, para así poder obtener la información más completa posible. Van a realizarse análisis contextuales a partir de datos cuantitativos relativos a las características sociodemográficas de los barrios escogidos, igualmente se realizarán técnicas cualitativas como las entrevistas en profundidad y la observación directa in situ, ambas teniendo una gran orientación para la consecución de los objetivos establecidos de esta investigación.

La estructura que sigue este estudio es simple y busca la consecución del objetivo de la investigación a partir de un orden claro y conciso. En primer lugar, se va a realizar una conceptualización y reflexión de lo que se entiende por espacio público, para proseguir con una profundización de la noción de urbanismo, y de las características principales que definen al urbanismo táctico, por ser estos elementos vertebradores del estudio. A partir de ahí, se va a definir la estrategia metodológica que ha guiado el trabajo, haciendo hincapié en la relevancia de las técnicas usadas para poder acercarse mejor al objeto de estudio. Posteriormente, se va a detallar el contexto en el que se basa la investigación explicando de manera detallada en qué consiste el proyecto de *Superilles* del que forman parte las actuaciones a estudiar, así como haciendo un repaso histórico de los barrios de Sant Antoni y Poblenou, con una breve referencia a la historia urbana del Eixample y de Barcelona. No obstante, se consideró relevante no solo conocer la historia de estos, sino también el contexto sociodemográfico actual y la tendencia de este en los últimos años, a partir del conocimiento del nivel educativo, porcentaje de población extranjera y origen o actividad económica principal de los barrios, entre otros datos.

Una vez que ya está toda la premisa conceptual, metodológica y contextual presentada se realizó un análisis de los resultados obtenidos, los cuales se dividieron en dos partes. En primer lugar, se realizó una descripción de la percepción de los espacios intervenidos, a partir de las notas tomadas en la observación directa y las fotografías realizadas, para después proseguir con el análisis de las doce entrevistas a frequentadores de las zonas investigadas, en cuatro bloques temáticos: objetivo de la intervención, principales usos del espacio, efectos multinivel de las actuaciones y visión sobre el futuro de este tipo de proyectos urbanos. Finalmente, y como forma de cerrar el trabajo, se presentan una serie de conclusiones y se detallan las que podrían ser posibles líneas de investigación futuras relacionadas con el tema a tratar.

## **Capítulo I. Aproximación conceptual: Espacio público y urbanismo táctico.**

Las intervenciones urbanísticas que van a ser analizadas en este estudio están orientadas a una remodelación y reconfiguración del espacio público, por lo tanto, es importante en primer lugar reflexionar sobre qué es este concepto, las diferentes visiones que hay de éste, a partir de lo escrito por los autores más relevantes. El espacio público puede ser definido como el medio por el cual se percibe la historia de la ciudad, ya que exterioriza las relaciones que tienen lugar entre las personas que la habitan, así como entre el poder y la ciudadanía (Borja & Muxí, 2001). Igualmente se puede entender como un lugar de interacción en el que las personas pueden expresarse y dar pie a la creación de lazos sociales de diferente tipo con sus pares y el entorno (Rangel, 2002) lo que crea las condiciones necesarias para poder generar un sentido de pertenencia. A partir de la concepción de espacio público detallada, se puede reflexionar como los espacios públicos pueden crear el germen indispensable para congregar diferentes aspiraciones, usos y diversidad cultural urbana que facilite promover nuevas formas de identidad en el tejido urbano, lo cual nos habla sobre la libertad de ser (Torres Veytia, 2009).

El concepto de espacio público es rico y variado, pues cuenta con diferentes perspectivas y enfoques, en función de dónde se ponga la atención principal sobre el mismo, lo cual puede llegar incluso a darse consideraciones contradictorias sobre el mismo (Segovia & Dascal, 2003) pudiendo ser considerado un lugar de control, un ámbito de expresión de la libertad o también un espacio de aprendizaje. Por otra parte, resulta importante señalar como el elemento definitorio del espacio público urbano no es la naturaleza jurídica del

mismo, es decir, la propiedad pública, sino la sociológica, el uso que se hace del mismo y las condiciones de acceso, pues existen espacios de titularidad pública cuyo acceso no es libre, mientras otros de carácter privado que sí lo son. En definitiva, se puede decir que el principio definitorio del espacio público es su libre acceso (Borja, 2003). En este sentido, se tiene que exponer la condición de que nadie se apropie del espacio público, para que de esta manera todo el mundo pueda tener derecho a acceder a él libremente. No obstante, llevar a cabo estos principios a la vida cotidiana urbana genera tensiones, pues en ocasiones el uso del espacio público va en detrimento del derecho de otros usuarios a usarlo de una manera equitativa (Aramburu, 2008).

Desde un punto de vista más crítico, como es el que Lefebvre (1975) expone, se puede considerar el espacio público como resultado de una serie de acciones estratégicas, cuya definición viene determinada por aspectos sociales, políticos o económicos, siendo por tanto un resultado político, donde las estrategias se desarrollan y se correlacionan entre sí. Igualmente, se puede definir como un producto social, que se construye a partir de elementos históricos o naturales, con una articulación puramente política. En caso de que tenga aspecto neutro, se debe a que su ocupación y ordenación en otros momentos fue fruto de estrategias antiguas, cuyo reconocimiento y evaluación resulta más complicado en momentos históricos posteriores.

El espacio público es el elemento responsable de la estructuración de la ciudad desde su origen y ofrece la base para el crecimiento y la calidad del espacio urbano a lo largo de su ciclo de vida. El espacio público y los equipamientos de servicio público tienen una fuerte ligación desde la formación de las primeras ciudades. Esto ocurre con la intención de dotar al espacio público de funciones de relevancia general, así como ser capaz de responder a las necesidades de la población como pueden ser la comunicación y la circulación. A la vez pretende dotar a la ciudad de servicios esenciales a partir de infraestructuras de carácter educativo, de administración pública, judicial, de salud o cultural, o incluso de ocio o entretenimiento (Silva Correia, Da Silva & Magnabosco, 2010), y que tiene como objetivo estimular a la población a usar el espacio e incluso a establecerse en él.

Igualmente, Brandão (2008) afirma que el espacio público tiene como objetivo generar un sentido de comunidad, que sirva de refuerzo a la identidad de una región (en este caso, barrio) por medio del surgimiento de referencias simbólicas, así como por la

interdependencia que se crea entre estas, pues el espacio público tiene el gran potencial de adaptarse a nuevos usos que la comunidad exige y necesita.

Es importante señalar también que las calles de una ciudad son espacio público que se transforman en un bien del movimiento revolucionario. Existe una lucha clara sobre la producción y el acceso al espacio público, así como el debate sobre a cargo de quien debe estar y a quien beneficia (Harvey, 2012). Cabe mencionar como en las últimas décadas se ha incrementado el nivel de privatización del espacio público en grandes ciudades, pues el neoliberalismo ha otorgado a las urbes un rol principal en la extracción de rentas y plusvalías, dando al suelo y al urbanismo un mayor protagonismo. Harvey apunta que las ciudades permiten formas de explotación capitalista secundaria, pues este sistema no es solo un modo de producción, sino también de apropiación (Harvey, 1982 en Mansilla López, 2018). El proyecto y las intervenciones que se van a analizar y estudiar en este trabajo, van en contra de esta dinámica privatizadora, como se podrá observar más adelante.

No se puede hablar sobre el espacio público, sin hacer una mención especial al urbanismo, el cual puede ser definido como el conjunto de disciplinas que tiene como objetivo principal el estudio de diferentes tipos de asentamientos humanos para su análisis, comprensión e intervención. Igualmente, cabe destacar que la geografía urbana es una herramienta fundamental del urbanismo, usada para poder discernir ampliamente los procesos urbanos con la meta de una planificación organizada de las intervenciones para la medición y evaluación del espacio (García-Ayllón, 2014).

En los últimos años ha aumentado la concienciación sobre la importancia de la gestión y planificación urbana, incluso siendo considerada una pieza clave para el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) ideados por la ONU, en concreto el número 11, el cual pretende “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles” (Naciones Unidas, 2018).

En este contexto, cabe mencionar la Nueva Agenda Urbana, que ha sido diseñada por ONU Habitat y está pensada como un recurso para actores de distintos niveles administrativos que tienen poder de decisión sobre políticas de impacto urbano. Esta Nueva Agenda Urbana se basa en cuatro dimensiones centrales, las cuales son sostenibilidad social, sostenibilidad económica, sostenibilidad espacial y sostenibilidad ambiental (ONU-Habitat, 2020). Para poder alcanzar esas metas, existen diferentes

métodos de implementación que permiten una nueva visión de la sociedad urbana, los principales procedimientos serían mecanismos de intervención, como por ejemplo políticas urbanas nacionales, diseño urbano (entre lo que se podría incluir el proyecto de *Superilles* a analizar), medidas “duras” de infraestructuras y servicios, medidas “blandas”, y la tecnología e innovación. A continuación, se van a detallar en qué consisten cada una de este tipo de medidas y los efectos de éstas. Sobre lo que se denomina medidas duras, entran, sobre todo, políticas centradas en la movilidad y el transporte, facilitando una rápida y eficiente movilización de las personas en los entornos urbanos. Por otra parte, las medidas blandas hacen referencia a políticas centradas en la mejora de la cultura, la educación, la salud o la seguridad urbana de las personas que habitan las ciudades. Finalmente, cabe señalar la importancia vital que juegan la tecnología y la innovación en esta Agenda, pues los métodos tradicionales de planificación ya no son siempre útiles para abordar los desafíos urbanos (ONU-Habitat, 2020).

Cabe destacar que el urbanismo ha sido, a lo largo del tiempo, una disciplina realizada exclusivamente por perfiles técnicos, es decir, arquitectos e ingenieros civiles, con una lógica top-down. Sin embargo, en referencia a la gestión política del espacio público, en los últimos años ha salido a relucir un concepto novedoso: el urbanismo táctico, el cual ha recibido diferentes definiciones y concepciones, aquí nos ajustaremos a la siguiente explicación: “son propuestas de intervención urbana de carácter informal y efímero en lugares públicos” (Padilla Llano & Martínez Palacios, 2021, p.86). Por tanto, de acuerdo con estos autores, los puntos definitorios de este tipo de urbanismo sería su informalidad y su fugacidad en el tiempo.

Hasta hace, relativamente, poco tiempo, se consideraba que cualquier política de intervención urbana requería de una gran cantidad de recursos, y las decisiones eran tomadas desde las instituciones hacia el conjunto de ciudadanos y ciudadanas. Sin embargo, hacia el año 2011, comienza a popularizarse el movimiento denominado como urbanismo táctico, que también recibe el nombre de incremental o adaptativo, a partir de la publicación del artículo *Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change* por parte de Mike Lydon y Anthony Garcia, quienes a su vez son directores fundadores de *The Street Plans Collaborative* (Moreno García, 2021).

Estos autores promueven una nueva modalidad de urbanismo y gestión del espacio público que tenga como herramientas principales políticas estratégicas de bajo coste, a un

corto plazo y que tengan capacidad de ser escalables a largo plazo para estimular un cambio de paradigma urbano (Lydon et al., 2012). Este nuevo enfoque del urbanismo tiende a reproducir proyectos de pequeña escala, sobre todo aquellos denominados piloto que sirven para ver cuáles serían los efectos de una hipotética intervención a mayor escala y permanente en el futuro. Se podría decir que el urbanismo táctico pretende una forma de funcionar que sea de abajo a arriba, es decir, se trataría de una respuesta por parte de la ciudadanía hacia el urbanismo tradicional, que funciona mediante la proposición de instituciones locales de forma jerárquica, sin que exista posibilidad de influencia por parte de los habitantes de la ciudad. Por tanto, ante unos resultados del urbanismo tradicional alejados de las demandas de los ciudadanos, surgen otros tipos de proyectos desarrollados por nuevos agentes no tradicionales en este tipo de políticas urbanas (Pfeifer, 2013).

Este nuevo tipo de urbanismo da un rol principal a la ciudadanía en la reconfiguración urbana, puesto que esta tiene un papel desde el diseño del proyecto, dejando siempre espacio para la adaptación de este a las necesidades de la población interesada. Es justamente el carácter temporal y experimental del urbanismo táctico el que permite que las medidas tomadas normalmente tengan un bajo coste y un riesgo limitado (Lydon et al., 2012). Además, el hecho de que exista cooperación entre ciudadanos y urbanistas crea las condiciones para poder ir ajustando el proyecto a medida que va pasando el tiempo, siendo los usuarios quienes deciden si las propuestas una vez puestas en práctica les convencen o no, teniendo que ser estas reversibles de una forma sencilla y a bajo coste. No obstante, cabe destacar que la gran mayoría de intervenciones de urbanismo táctico que se han llevado a cabo han permanecido de una forma estable, lo cual no quiere decir que no surjan inicialmente con una voluntad temporal.

El urbanismo táctico (Lydon & García, 2015) busca poner a prueba la viabilidad de alternativas a la situación urbana actual con el propósito de que se puedan realizar transformaciones de mayor calado y con un carácter más duradero en el tiempo. Romero de Ávila (2021) cuenta como actualmente y vinculado a la lucha contra la pandemia de la covid-19, se ha popularizado y extendido este tipo de estrategias por diferentes lugares del mundo. Mientras que en el origen estas experiencias se realizaban por parte de autores no institucionales, en la actualidad hay muchas administraciones que son las que han comprobado lo beneficioso que puede ser implementar algunas soluciones provisionales junto a la ciudadanía, antes que realizar unas transformaciones con mayor coste y de carácter definitivo.

Lydon y García (2015) detallan las características principales que están presentes en las actuaciones de urbanismo táctico como el hecho de que sean *bottom up*, es decir, la estructura de la acción viene desde abajo hacia arriba, siendo la toma de decisiones una cuestión de cooperación por diferentes grupos de personas. Igualmente, está la cuestión de *short-term*, que viene a hacer referencia a la agilidad y a la rapidez con que se realizan las prácticas en cuestión. También señalan el carácter *low cost*, pues los materiales que se usan en las tácticas deben ser asequibles y de fácil acceso, y finalmente está la cuestión de *long-term* que hace referencia a los cambios físicos pensados a largo plazo que la táctica pretende realizar en la zona de la actuación.

El término táctico, viene determinado por el hecho de ser un procedimiento para la obtención de un fin específico, es decir, su objetivo va más allá de un diseño urbano rápido con la implementación de mobiliario urbano o la aplicación de diferentes colores al asfalto, se puede considerar que el urbanismo táctico es, a fin de cuentas, un ejercicio de crítica a la ciudad (Vargas, 2020). Por tanto, no se puede entender que se apele a este como una estrategia definitiva de transformación, pues va en contra de la base crítica del concepto. Algunas ciudades, como es el caso de Barcelona, han visto la posibilidad de transformación de sus realidades urbanas a partir de estas intervenciones, dando solución a algunas cuestiones deficitarias como por ejemplo la existencia de espacios disponibles para la sociabilidad de las personas (Padilla Llano & Martínez Llanos, 2021).

Por lo tanto, este tipo de urbanismo pretende hacer reflexionar sobre la idea de que son los urbanistas quienes saben más sobre las necesidades de los habitantes de la ciudad, es decir, interpela a la interlocución entre diferentes actores para poder conseguir mejores en las urbes. Para ello, es imprescindible que haya participación ciudadana en la toma de decisiones de la ciudad, y de esta forma no queden de lado las ideas de los y las residentes. Justamente esta es una de las cuestiones sobre las actuaciones que se verá con mayor detalle a lo largo del trabajo.

En la mayoría de los casos, las acciones realizadas bajo el paraguas de lo denominado como urbanismo táctico, tienen que ver con una reconfiguración del espacio público, de manera que se lleve a cabo una humanización de éste (Padilla Llano & Martínez Llanos, 2021). Este nuevo orden urbano trae consigo una pérdida de espacio reservado para los vehículos, sobre todo aquellos que son privados e individuales, hecho que a su vez ocasiona una serie de problemas en las ciudades contemporáneas. Con relación a estos,

Jane Jacobs ya expuso en su clásica obra *Vida y muerte en las grandes ciudades* (2011) algunos elementos que siguen de total vigencia en la actualidad:

*“Está de moda suponer que la solución reside en señalar algunos lugares sólo para peatones y otro sólo accesibles para vehículos. Eventualmente, podríamos hacer esas operaciones, si resultara que realmente queremos. Pero, en todo caso, estos esquemas son solo prácticos si presuponen de antemano un espectacular declive en cifras absolutas de los automóviles que usan la ciudad. De no ser así, los necesarios aparcamientos, garajes y vías de acceso alrededor de las reservas peatonales alcanzarían desorbitadas y funestas proporciones, que en conjunto, serían un apaño capaz únicamente de desintegrar la ciudad y no de salvarla”. (p.382)*

En este fragmento, Jacobs plantea como factor fundamentalmente necesario para una transformación satisfactoria de la distribución del espacio público, una considerable reducción de la presencia de los automóviles privados en la ciudad, llegando a suponer en caso contrario un empeoramiento de las condiciones de vida urbanas. Esta apreciación realizada por Jacobs parece bastante razonable, pues carece de sentido limitar el acceso de vehículos a una zona particular de la ciudad, si esto va a generar el aumento de tráfico en otras áreas. Esta autora llega incluso a hablar de que este tipo de actuaciones de manera particular y sin una visión holística podría llegar a desintegrar la ciudad, en vez de salvarla, como se pretendía hacer en origen. Este asunto es, sin duda, de los más complejos de resolver en actuaciones como las analizadas en este trabajo, pues el número de vehículos apenas se ha reducido, mientras que el espacio para la circulación de estos si se ha visto limitada, lo cual puede generar otros problemas asociados, como es la falta de aparcamiento, una mayor condensación del tráfico en determinadas vías de la ciudad, con su respectivo empeoramiento de la contaminación del aire, del ruido y de la seguridad vial.

Ante el planteamiento de este proyecto urbanístico, creo que es relevante mencionar a Lefebvre (1975) en su ya clásico *Derecho a la ciudad*, para enriquecer el debate desde el punto de vista intelectual:

*“cada proyecto de reforma urbana pone en cuestión las estructuras: las de la sociedad existente y la de las relaciones inmediatas (individuales) y cotidianas, pero también las que se pretende imponer por vía coactiva e institucional a lo*

*que queda de realidad urbana. La estrategia de renovación urbana, intrínsecamente reformista, se torna «forzosamente» revolucionaria, no por la fuerza de las cosas, sino porque va en contra de las cosas establecidas» (pp. 134)*

Siguiendo las palabras del autor francés se podría decir que el proyecto de *Superilles* impulsado por el Ayuntamiento de Barcelona supone una revolución de la constitución de la ciudad, pues se está dotando a las calles de personalidad propia, siendo estas no solo un lugar de paso para vehículos o personas, sino que crean un espacio público de calidad, disponible para todo el mundo, donde es posible realizar diferentes acciones y actividades, entre las que se incluye socializar, crear lazos de comunidad o el simple hecho de descansar. Por lo tanto, estas intervenciones cuestionan las estructuras de la sociedad existente, al originar espacios públicos donde el protagonismo lo tienen los peatones, en contra de lo que ha sido la lógica urbana de las últimas décadas de la privatización de las calles y plazas, y al mismo tiempo hace reflexionar el modo, lugar y forma de las relaciones sociales que ocurren en las grandes ciudades. Se puede decir que estas actuaciones van en contra del orden establecido de las cosas en el sentido de que, a pesar de que ya en el plan Cerdá del siglo XIX si existían grandes espacios públicos, en la actualidad las vías del Eixample estaban centradas en el tránsito de vehículos con un reparto desigual en comparación a los espacios de encuentro o reunión social.

Es cierto que las principales características mencionadas sobre el urbanismo táctico son cuestiones que se reflejan perfectamente en las actuaciones urbanísticas que se van a analizar del proyecto *Superilles* de Barcelona en este trabajo. Sin embargo, como se señalará más adelante justamente la participación ciudadana es una de las cuestiones que aunque está presente en este proyecto, puede considerarse algo deficitaria en términos de involucración civil. Aun así, hay que destacar que, como más adelante se detallará, las intervenciones en cuestión tienen una lógica de rápida actuación, con un bajo coste y que pretende una reflexión a largo plazo sobre la ciudad a la que se aspira, entonces, ¿puede encuadrarse este proyecto dentro del abanico del urbanismo táctico? A lo largo de este estudio se detallarán las principales características de esta intervención urbanística y su relación con las características de este nuevo fenómeno urbano contemporáneo.

## Capítulo II. La estrategia metodológica

Cómo sucede en muchas investigaciones o procesos de investigación, el objeto de estudio fue cambiando a medida que se conoció mejor las características del proyecto en su conjunto y de los espacios a analizar en determinado. En un primer momento, se planteó que el objetivo del estudio debía ser la comparación de los efectos de las intervenciones realizadas en los barrios de Sant Antoni y Poblenou bajo el paraguas del proyecto de *Superilles*. No obstante, a medida que se fue conociendo con mayor detalle qué tipo de actuaciones se llevaron a cabo, se comprobó que las características urbanísticas, demográficas y económicas de cada una de estas zonas eran muy diferenciadas y perdía sentido compararlas debido a su naturaleza tan distinta.

A partir de esta premisa, la lógica de la investigación se orientó a un enfoque más dirigido a la adecuación del resultado de las intervenciones con lo planificado en el inicio, es decir, comprobar cuál es la relación entre lo planificado a priori y el resultado final, para ver hasta qué punto se ha seguido la idea original y su puesta en marcha sobre el terreno. Además, se considera relevante analizar y observar los efectos de diferente tipo que esta intervención ha tenido en cada uno de los barrios escogidos en esta investigación, sin perder de vista, que las características de estos son de una naturaleza distinta y, por tanto, su comparación tiene que ser limitada.

Con la estrategia metodológica se pretende determinar los métodos y técnicas más adecuados para abordar el objeto de estudio de forma adecuada y así producir conocimiento válido. En primer lugar, se ha desarrollado una revisión bibliográfica sobre la cuestión, pues se entiende que la realidad social no es estática, sino que tiene dinamismo, es decir, tiene que ser entendida en base al recorrido histórico que les precede (Alguacil, 2011). A esta revisión le ha seguido una sistematización de los recursos disponibles sobre la cuestión analizada para su análisis posterior. Igualmente, se ha tomado el plan del proyecto de *Superilles* del Ayuntamiento de Barcelona, para su análisis a varias escalas, tanto desde un punto de vista cartográfico como de perspectiva del uso cotidiano que las personas hacen de estos espacios públicos.

Como se mencionaba anteriormente, del conjunto del proyecto *Superilles* del Ayuntamiento de Barcelona, se han escogido dos intervenciones determinadas realizadas en los barrios de Sant Antoni y El Parc i La Llacuna de Poblenou para comprobar sus efectos de una manera comparada. Los motivos principales que han llevado a escoger

estudiar estos dos espacios en vez de otros han sido principalmente su antigüedad, ya que los dos son los que llevan un mayor recorrido en términos de implementación, y su tamaño y área de impacto, pues se tratan de dos intervenciones que han modificado el espacio público de un área considerable. Mientras tanto, en otros barrios de la ciudad la duración del proyecto ha sido menor hasta la fecha por haber sido su implementación más reciente y también un impacto menor por tratarse de actuaciones más limitadas en lo que se refiere a metros cuadrados intervenidos.

Fue debido a la cuestión mencionada anteriormente, sobre la distinta naturaleza de las zonas intervenidas, que las entrevistas realizadas en los dos barrios se analizaron conjuntamente en torno a los temas más destacados durante la realización de estas y no por separado, como en un inicio se tenía pensado.

A la hora de plantear, cual podía ser la metodología más adecuada para la obtención de una respuesta a las preguntas de investigación, poniendo la vista en la obtención de la mayor información posible, se ha considerado que una metodología mixta es la más adecuada. En primer lugar, se va a realizar una contextualización sociodemográfica de cada uno de los barrios en los que se encuentran las supermanzanas a lo largo de los años. Los indicadores que se han escogido son cuatro: tasa de desempleo, nivel de educación, esperanza de vida y precio de la vivienda. Se quiere conocer si con la implementación de este proyecto el tipo de población de los barrios ha cambiado, así como conocer el impacto sobre el mercado inmobiliario.

Las técnicas de investigación cualitativas permiten realizar análisis completos de elementos simbólicos o subjetivos que establecen ciertos comportamientos sociales, a partir de la perspectiva de los significados que las personas les otorgan, permitiendo a su vez que se pueda abordar el objetivo desde una óptica no numérica, pero estructural. Para adecuarse al objetivo de la investigación se ha optado por desarrollar una observación directa in situ, la cual puede definirse como “la primera acción sistemática del análisis espacial local” (González, 2005, p.101), y es necesario tener presente las tres condiciones fundamentales, que son la receptividad, la intencionalidad y la memoria, pues con ellas se obtendrá la información más válida. En este tipo de observación resulta importante prestar atención al espacio conocido para poder cumplir correctamente con la descripción de este. Además, se puede complementar con la observación indirecta, a partir del uso de mapas, planos, e incluso fotografías aéreas. Esta observación se realiza en los lugares señalados previamente, en días laborables y fin de semana, así como en horas diferentes

del día para abarcar la mayor información posible, cuyo análisis va a realizarse a partir de notas de trabajo de campo/registros de la observación, y fotos tomadas del área por mí.

Igualmente se ha decidido llevar a cabo entrevistas en profundidad semiestructuradas, una técnica conversacional clásica en las ciencias sociales, a usuarios de estos espacios públicos o frequentadores de las áreas intervenidas para poder conocer de primera mano sus impresiones, opiniones y poder afrontar el estudio desde un punto de vista ciudadano por parte de las personas interesadas en el espacio intervenido. La elección de personas entrevistadas pretende seguir un reparto igualitario en términos de género, edad, grupo étnico y función que desempeña en el área (comerciante, frequentador, trabajador o residente). De esta manera se quiere obtener la mayor cantidad de información posible, con una representación que se adecue a la realidad de las personas que hacen uso de estos espacios. La información aportada en estas entrevistas es privilegiada, debido a que se realizan a personas que han estado o están implicadas con el proceso social que se estudia (Alguacil, 2011), así como su vivencia con el espacio público se ha visto influenciada por el proyecto estudiado. Es cierto que hubiera querido contar con más testimonios, pero debido a situaciones que se escapaban a mi control, finalmente se realizaron un total de doce entrevistas, cinco en El Parc i La Llacuna de Poblenou y siete en Sant Antoni.

Como se ha mencionado anteriormente, se han escogido para analizar dos áreas intervenidas bajo el modelo de *Superilles*, es decir, espacios en los que el paso de vehículos motorizados está limitado a algunos casos específicos como son las personas residentes, o servicios especiales entre los que se incluyen policía, servicios de limpieza y transporte de mercancías. Las dos intervenciones seleccionadas son las ubicadas en los barrios de Sant Antoni y Poblenou, siendo las razones principales para su selección, su larga trayectoria a lo largo del tiempo ya que cuentan con un tiempo de implementación más duradero en comparación a otras actuaciones del proyecto de *Superilles*, al igual que debido al hecho de que la superficie intervenida es de mayor tamaño, lo cual supone un mayor impacto en el espacio público.

### **Capítulo III. Contexto: Proyecto Superilles de Barcelona**

En este apartado se va a detallar el contexto urbanístico, histórico y económico en el que se basa la investigación, lo cual parte en primer lugar del origen y de las características del proyecto *Superilles* de Barcelona, así como de cada uno de los barrios en los que se

sitúa la intervención analizada, con un breve repaso de por medio a la historia del Eixample de la ciudad condal.

Se considera importante hablar sobre la ubicación de los barrios en los que se ha realizado el proyecto de remodelación del espacio público, la cual se encuentra detallada en la siguiente figura. Como se puede observar en esta, la ciudad de Barcelona tiene unas características topográficas y urbanísticas que la hacen única, debido a que una gran parte del área urbana tiene un plano ortogonal, es decir, existe un trazado de las calles en el predominan las líneas rectas, que cruzan otras perpendicularmente, dando muestra de un gran sentido del orden (Araujo et al., 2021). Las intervenciones analizadas en este trabajo se encuentran en los barrios de Sant Antoni y El Parc i La Llacuna de Poblenou, que están anaranjados en el mapa, dando señal de que ambos son bastante céntricos teniendo en cuenta la superficie total de la ciudad de Barcelona.



Figura 1. Mapa de la ciudad de Barcelona con indicación geográfica de los barrios de Sant Antoni y El Parc i La Llacuna de Poblenou. Fuente: <https://w20.bcn.cat/cartobcn/default.aspx?lang=es>

Para poder comprender el proyecto, hay que remontarse a la década de 1930, cuando arquitectos de renombre, entre los cuales se encontraba Le Corbusier y Josep Lluís Sert, ya planearon una modificación del tramado ideado décadas antes por Cerdà. Se trata del Plan Macià (1931-1938) o también conocida como “Nova Barcelona”. Cabe señalar que esta propuesta buscaba una transformación total de la realidad urbana de Barcelona y

parte del Área Metropolitana substituyendo las vías existentes por Redents. Este tipo de calles se compone bajo una red perimetral que permite conectar diferentes partes de la ciudad entre sí, es decir, se fomenta la función de circular por estas vías, dejando libre el interior a una propuesta urbanística que permite desarrollar las tres funciones clave de la ciudad: habitar, trabajar y recrearse. Esta remodelación se encuentra dentro del marco de la búsqueda de la denominada “ciudad funcional” y sigue los principios de la Carta de Atenas de 1933<sup>1</sup> (Rueda, 2016).

Alker Tripp ya en la década de 1940, desde la URSS, comenzó a hablar del problema que supondría la alta presencia de tráfico rodado a las vías de la ciudad, y aunque por entonces no se habían alcanzado los niveles de automóviles en las zonas urbanas que décadas después se llegaría, ya en esa época, se realizó una “planificación” ideal de lo que debería ser. La idea más influyente de este autor fue la jerarquización de las vías urbanas, desarrollándose en la URSS a partir del año 1958 con la siguiente clasificación: calles arteriales dedicadas en exclusiva al tráfico, calles principales a nivel ciudad, calles a nivel de barrio, calles locales y finalmente, calles de parque. La elaboración de esta jerarquía detallada de las calles se realizó junto a la creación también de un eje jerárquico de las zonas residenciales, de los equipamientos existentes y de las zonas verdes (Khairullina, 2018).

Colin Buchanan (1963) ya planteó un esquema sobre la doble función de las calles relativo al uso que se les otorga, dividiéndolas en vías de distribución y de acceso, es decir, planteó la necesidad de crear áreas con un ambiente de calidad, abastecidas por vías distribuidoras. La justificación de este enfoque se encuentra en la analogía entre el sistema viario de la ciudad y como se distribuyen las personas dentro de los edificios. Este autor pretende extrapolar el funcionamiento de un edificio que abastece las áreas funcionales a través de pasillos distribuidores a la movilidad urbana, estableciendo áreas ambientales a las que se accede por vías en las que el tráfico se prioriza. No obstante, a diferencia del proyecto de *Superilles* el objetivo pretendido por este autor estaba en facilitar la circulación de los vehículos ya existentes, e incluso de los potenciales. Las propuestas se

---

<sup>1</sup> La Carta de Atenas fue el resultado de las reuniones del IV C.I.A.M. (1933) siendo el documento más preciso sobre las preocupaciones urbanísticas del “movimiento moderno”. Ante el desorden que predominaba en las ciudades de esa época, se proponen una serie de características de orden y funcionalidad que deberían ser las propias de la ciudad moderna (Rueda, 2016).

articulaban a través de la creación de una red de autopistas urbanas que destruían en buena medida los tejidos urbanos preexistentes. Debido a que el objetivo principal de su propuesta estaba relacionado con la funcionalidad y acomodar los vehículos, los espacios pacificados, es decir aquellos ambientes de calidad, terminaban por ser escasos.

En Barcelona se han llevado a cabo diferentes experiencias desde la década de los ochenta para ganar espacio peatonal, siendo las primeras acciones encaminadas en ese sentido, la conversión del casco antiguo en una zona exclusiva para peatones. Con las primeras remodelaciones, hubo algunas críticas (como ahora ocurre con las supermanzanas), pero una vez se disiparon las dudas, el modelo terminó propagándose hasta sacar el tráfico privado de la mayoría del barrio Gótico. Este tipo de actuaciones se repitieron en núcleos de los pueblos que se fueron anexionando a Barcelona, con el propósito de dejar libres de tráfico aquellas calles estrechas y densas de actividades. Con el Plan de Movilidad de la Vila de Gràcia, impulsado en el año 2003, se ejecutó la primera herramienta del modelo *Superilles* como tal en Barcelona, aún sin existir el plan que definiría su existencia posterior. A partir de estas primeras actuaciones surgió el debate sobre la especialización de las calles en toda la ciudad, y se comenzó a plantear el modelo de red isotrópica, es decir, aquel en el que el tráfico pasa por todas las vías (Ajuntament de Barcelona, 2016).

Para entender el proyecto *Superilles* desde el inicio hay que remitirse al Plan de Movilidad Urbana de Barcelona 2013-2018, el cual define las diferentes *Superilles* como proyectos de intervención urbana que consiste en la modificación de la movilidad al restringir el tráfico (excepto a personas residentes en esa cuadra) en un área que ocupa 400x400 m<sup>2</sup> aproximadamente, haciendo que el tráfico de vehículos particulares se desplazaría para las calles perimetrales de estas áreas (Podjapolskis, 2017). El Ayuntamiento impulsó inicialmente un programa de desarrollo de cinco ámbitos piloto que incluyen: Esquerra de l'Eixample, Maternitat i Sant Ramon, Sants i Hostafrancs, Poblenou i Glòries. El programa tenía como objetivo principal la mejora de la habitabilidad de las calles, considerar prioritarios modos de transporte más sostenibles, mejorar el uso que se hace de los recursos (agua, energía, residuos), así como el fomento del tejido social de cada barrio (gea21, 2015).

El proyecto de las *Superilles* fue conceptualizado para limitar el tránsito de vehículos en el perímetro de nueve cuadras (tres por tres), convirtiendo así el espacio vial en un espacio público para una vida comunitaria más saludable (Rueda, 2019; Speranza, 2016) Este

proyecto es un excelente ejemplo de cómo se puede innovar en la gestión de las ciudades e intervenir en el diseño urbano, en la Figura 4 se muestra como quedaría la jerarquía de las vías de Barcelona bajo el modelo de *Superilles*. No obstante, los impactos de este proyecto, a pesar de ser significativos, son cuestionados, suscitando debates locales, con vecinos a favor y en contra de los cambios (O'Sullivan, 2017). El proyecto *Superilles* ha atraído una atención internacional significativa (Hu, 2016) siendo una de las políticas públicas que más se tomó en consideración durante la COP26 realizada en 2021, en cuanto políticas urbanas que fueron capaces de apaciguar la contaminación atmosférica, ruido y los efectos de isla de calor, mejorando áreas verdes y el fomento de la actividad física (Nieuwenhuijsen, 2021).

Uno de los principales objetivos de este plan urbanístico es la recuperación del mayor número posible de espacios públicos para cubrir las necesidades de los residentes y peatones, igual que promover un aumento en el número de interacciones sociales. Existe la concepción de que a lo largo de las últimas décadas se han sobrerrepresentado las necesidades del coche en la ciudad y hay voluntad para que eso cambie (Gyurkovich et al, 2019). Tal como se muestra en la Figura 2, la materialización del modelo de *Superilles* en la trama urbana del Eixample planeada por Ildefonso Cerdá permite la reorganización de la movilidad urbana, a la vez que se pueden crear nuevos ejes verdes y plazas en las esquinas de cada manzana, para que las personas tengan a su alcance espacios públicos de reunión, juegos infantiles (y adultos) y sociabilidad. Los ejes verdes del proyecto son vías que permiten desplazamientos a pie por la ciudad con una mayor seguridad y confort. Las nuevas “plazas” que surgen derivadas de la instalación de las *Superilles* son espacios con una superficie de aproximadamente 2000 m<sup>2</sup>, dedicados anteriormente exclusivamente al tráfico vehicular y donde el lugar central de las vías va a pasar a ser áreas verdes, con pavimentos permeables o zonas de juegos (Ajuntament de Barcelona, 2021).

### Jerarquía viaria en el modelo de Supermanzana

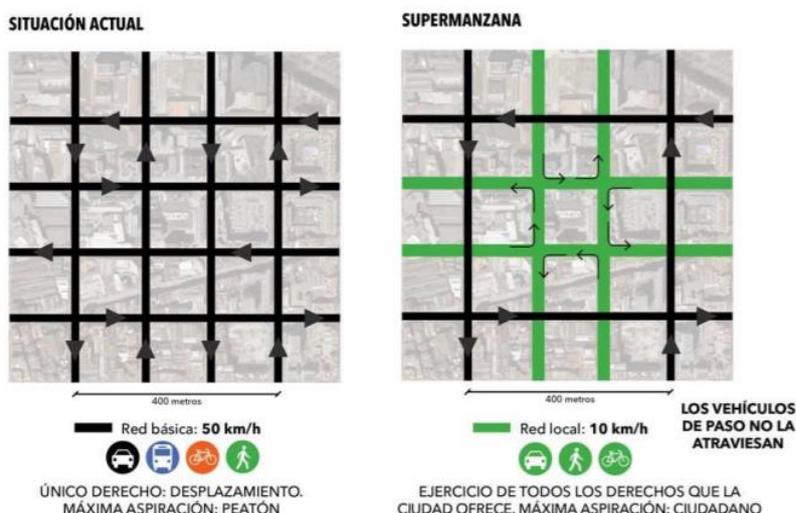


Figura 2. Jerarquía viaria en el modelo de Superilles. Fuente: bcneecologia.net

De esta forma se pretende articular un nuevo modelo de espacio público, centrado en la mejora de la calidad del aire, la seguridad vial y la movilidad urbana. Siguiendo las tesis de Páramo & Burbano (2014) el estudio del espacio público debe hacerse desde un punto de vista de la dimensión social y de los efectos que tiene en la ciudadanía, en el sentido de analizar como contribuye u otorga un carácter específico al paisaje urbano, sin perder de vista el uso que las personas hacen de él. Por tanto, la democratización del espacio urbano se tiene que entender a partir de la experiencia que hacen de él los ciudadanos (Monnet, 2009).

La democratización del espacio público también requiere de la existencia de un reparto equitativo en el uso que se hace de la ciudad, con una reflexión sobre la ocupación mayoritaria que los coches tienen, creando una privatización del espacio por los coches privados, además de la desigualdad que genera, debido a que las personas que no tienen coche quedan perjudicadas en ese reparto. En definitiva, la democratización del espacio público requiere del uso de este para diferentes propósitos, sin estar supeditado siempre a los mismos intereses. Un ejemplo de esto es un uso variado y diferente que envuelva desde la movilización política, el encuentro social, el entretenimiento o las expresiones culturales (Páramo & Burbano, 2014). Como se ha mencionado anteriormente, hay una serie de políticas urbanas que cada vez están siendo más comunes en ciudades de diferentes partes del mundo, las cuales llevan el nombre de urbanismo táctico y permite

un cambio rápido en el espacio público a bajo coste, con una implicación de la población afectada por el entorno (Lydon & García, 2015).

El aumento de la calidad de vida urbana es una de las consecuencias directas que se pretende conseguir con el proyecto de remodelación del espacio público en Barcelona. Se puede decir que, de esta manera se concibe la movilidad de personas y bienes en la ciudad, no solo desde una perspectiva económica, sino también desde una consideración de otras disfunciones urbanas en términos de medio ambiente y calidad de vida (López et al, 2020).

Cabe mencionar que bajo el “paraguas” del proyecto de *Superilles*, existen diferentes intervenciones impulsadas por el ayuntamiento de Barcelona que se encuentran a lo largo de la ciudad. Algunas de estas actuaciones están relacionadas con la peatonalización de calles, remodelación de plazas y espacios públicos, mientras que otras son propiamente dichas *Superilles*, es decir, espacios “ganados” a los coches, mediante la colocación de jardineras de gran tamaño que evitan el acceso a vehículos o equipamiento como bancos y mesas de uso libre (Ajuntament de Barcelona, 2021).

Podjapolskis (2017) realiza una revisión del proyecto, de manera que se puedan detallar los aspectos positivos y negativos de la implementación del proyecto de *Superilles* en la ciudad de Barcelona. Por un lado, se describen características positivas del mismo como son la disminución de la contaminación acústica y atmosférica, así como una mejora de los parámetros urbanísticos y de la movilidad peatonal. Igualmente, se destaca como efecto principal de este proyecto la mejora de la movilidad urbana en la ciudad, lo cual se busca a partir de la segregación del tráfico rodado general a los perímetros de las cuadras marcadas y permitiendo exclusivamente el paso al interior a transportistas, servicios de emergencia y acceso para residentes.

Con relación a los posibles efectos negativos que este tipo de proyecto urbanístico puede tener en la ciudad de Barcelona, cabe la revalorización de las zonas afectadas, entendidas como lugares con una mayor calidad de vida en cuanto a cuestiones de mayor seguridad (de circulación vial para peatones, ciclistas y otro tipo de transeúntes), tampoco se escapan de generar algunas desigualdades sociales, contribuyendo así a un nuevo tipo de gentrificación verde (Anguelovski et al., 2018). Ante este tipo de comentarios, destacan por parte del consistorio municipal, que la idea es que las *Superilles* lleguen a todos los barrios y distritos de la ciudad, de manera que no exista la concepción de que unas zonas



Por otra parte, en la Figura 4 se señalan las actuaciones realizadas y que van a realizarse en el futuro más inmediato en el área de Poblenou, el cual pertenece al distrito de Sant Martí, con la idea de que una vez finalizadas las actuaciones un tercio de las calles del distrito sea un eje verde donde los peatones tendrán el protagonismo de la vía. Se observa el área en el que se inscribe la Superilla, así como los diferentes ejes verdes ya realizados o proyectados, como son el Eje Puigcerdá, Zamora, Cristóbal de Moura, Bolivia y Almogàvers.



Figura 4. Mapa de la Supermanzana de Poblenou y actuaciones a realizar en el distrito de Sant Martí hasta 2023. Fuente: <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/content/ejes-verdes-de-sant-marti>

A continuación, se van a describir individualmente y en detalle las dos supermanzanas que se van a analizar específicamente en este estudio, dando un poco de contexto histórico a los barrios en los que se sitúa cada una de ellas. La idea es mostrar estos dos espacios a partir de las fases de implementación que el Ayuntamiento de Barcelona impuso para ver el recorrido que han seguido hasta tener la apariencia y organización que tienen en la actualidad.

### III. I. Barrio de Sant Antoni

Para poder conocer el contexto y el distrito del barrio de Sant Antoni se va a realizar un breve repaso a la historia de Barcelona, porque a comienzos del siglo XIX se remitía al área amurallada de la Ciutat Vella, que hoy en día comprende los barrios históricos de El

Raval, Gótico y el Born, lo que generaba una serie de problemas a nivel de salubridad y baja esperanza de vida (Marmolejo, 2004). Para el año 1834 se derribaron las murallas para ampliar la ciudad, y se le encarga a Ildefons Cerdà que planifique la urbanización del área alrededor de este enclave, el cual proyecta la ampliación de la ciudad de Barcelona a partir de un ensanche (Eixample en catalán) con un plano ortogonal, creando una red continua de islas de 113,3 m por 113,3 m<sup>2</sup>, que van desde Besòs hasta Montjuïc, con calles de ancho variable desde los 20m, 30m o 60 m (Ajuntament de Barcelona, 2016), que queda ilustrado en la Figura 5. Hay proyectos urbanísticos que poseen una gran capacidad de adaptación y terminan convirtiéndose en referencia de identidad simbólica de la ciudad, el Eixample de Cerdà es un ejemplo claro de ello, a la vez que es un proyecto precursor de la teoría urbanística moderna (Busquets, 2018).



Figura 5. Ensanche de Barcelona ideado por Ildefons Cerdà. Fuente: <https://urbanistica91.com/doctrina/el-ensanche-de-barcelona-de-cerda>

El proyecto de Ildefons Cerdà es, sin lugar a duda, un trabajo extraordinario para la creación y consolidación de una Barcelona contemporánea. En cuanto al espacio público, este plan propone un reparto equitativo del mismo, ya que el 50% del ancho de la calle se destinaría al uso de carruajes (posteriormente otros vehículos motorizados) en la zona central, y el otro 50% restante destinado a peatones en situación lateral, entre la calzada y la alineación, por las dos mitades (Corominas i Ayala, 2002). Cerdà, preveía en su plan grandes espacios públicos como se muestra en la Figura 6, que no llegaron a realizarse,

así como manzanas con mucho menos densidad de población. Con el paso del tiempo, la malla proyectada por Cerdà, debido a su flexibilidad, ha conseguido adaptarse a las necesidades de la urbe, absorbiendo el aumento de la población y de tráfico. Así, la ciudad se ha convertido en un ejemplo de ciudad compacta y de usos mixtos, estructurada sobre una trama de espacios públicos claramente innovadora en el momento de su edificación (Ajuntament de Barcelona, 2016).



*Figura 6. Espacio público y zonas verdes del Eixample que estaban originalmente en el Plan Cerdà. Fuente: Marmolejo, C. (2004) Barcelona: Breve reseña histórica 1857-2000. Centro de Política de Suelo y Valoraciones.p.13*

Esta ampliación de Barcelona tuvo grandes detractores en su época y sufrió planificaciones en varias ocasiones y bajo diversas visiones, como fue el Plan Jaussely, con un contenido más ideológico que formal y que, aunque fue aprobado en 1905, nunca se llegó a implementar pasando de ser un plan formal general de ordenación del territorio urbano para terminar convirtiéndose en intervenciones sectoriales sin alcanzar una financiación municipal a la altura de las propuestas diseñadas (Navas, 2014). El Plan Comarcal de 1953 estableció los límites para evitar la agregación a Barcelona de otros municipios colindantes para que así mantuvieran su autonomía administrativa al igual que existiera unidad en cuanto al planeamiento urbanístico. Esto sirvió de base para la posterior redacción del Plan General Metropolitano de 1977, que es el marco urbanístico que en la actualidad sigue teniendo la ciudad de Barcelona como base al planeamiento urbanístico (Soteras, 1977).

Una vez explicada de manera general la historia de El Eixample es el momento de exponer brevemente la historia del barrio de Sant Antoni, el cual recibe ese nombre debido al

convento del siglo XV que estaba situado junto a la muralla de la Ciutat Vella de Barcelona. Ya a comienzos del siglo XIX este convento quedó en manos de la orden religiosa de los escolapios, naciendo tiempo después la Escuela Pía de Sant Antoni. El Mercado de Sant Antoni tiene un gran pasado, y existe constancia histórica de él desde el siglo XIII, aunque por entonces situado fuera de las murallas y marginal. A finales del siglo XIX, se construyó el gran mercado de hierro, que sobrevive hasta la actualidad, y en su momento servía como mercado del barrio del Raval. Con el tiempo, se fueron desarrollando un nuevo barrio entorno al mercado y a los puestos que lo rodeaban, dándole personalidad. Para poder comprender la fisonomía actual del barrio, se ha de remontar a la época de las reformas vinculadas a la Exposición Universal del año 1929, que urbanizó los accesos a Montjuic, eliminando las chabolas que estaban situadas entre la avenida Parallel, la Gran Vía y la avenida de Mistral (Ajuntament de Barcelona, s.f.).

En los últimos años, este barrio ha ido recibiendo una mayor atención, siendo considerado por algunas guías turísticas como el barrio moderno o hípster de la ciudad, esto unido a un cambio en la oferta de comercios y su localización geográfica, ha hecho que tenga todas las condiciones para que se produzca un proceso de gentrificación en este barrio (Caballero & Tapada, 2017).

En lo que respecta a la intervención realizada en Sant Antoni bajo el paraguas del proyecto de *Superilles*, comienza en febrero de 2017 a partir del proceso de debate con vecinos, comerciantes y otras entidades del área implicado, que permitió constituir el grupo impulsor. El colectivo fue trabajando con el Ayuntamiento de Barcelona con el propósito de configurar una propuesta del modelo para el espacio, teniendo en cuenta las características particulares de la zona y las necesidades del barrio. Las actuaciones realizadas hasta la fecha en el barrio de Sant Antoni han permitido ganar un total de 23.709 m<sup>2</sup> de espacio público peatonal, realizado en dos fases. La primera de ellas se centró en la mejora de la plaza y el entorno del mercado, la cual terminó en la primera mitad de 2018. Las intervenciones se centraron en las zonas de las calles Tamarit y Comte Borrell que forman parte del contorno del mercado, dando como resultado una gran plaza pública que da oportunidad para nuevos usos, así como más presencia de árboles y zonas ajardinadas (Ajuntament de Barcelona, 2021).

La segunda fase se ha centrado en la supermanzana, con actuaciones de tipo táctico y estratégico en los diferentes cruces de la calle del Comte Borrell entre calle Manso y la

avenida del Paral·lel, así como en la calle Parlament, entre la ronda Sant Pau y la calle Viladomat. Estas intervenciones han venido a redefinir el espacio público, quitando la posibilidad de aparcar a coches, limitando la circulación a determinados vehículos permitidos y reconfiguración de los sentidos marcados, que deberían generar una mayor sensación de seguridad vial (Ajuntament de Barcelona, 2021).

Debido a que la carga y descarga de mercancías de los comercios de la zona, era uno de los asuntos que más problemas generaba, tal y como se verá en las entrevistas realizadas, en marzo de 2022 entró una normativa municipal que regula estas actividades. Esta viene a limitar el horario de carga y descarga junto a los establecimientos entre las 9.30 y las 16.00, para de esta manera evitar que se coincida con la entrada y salida de los colegios y escuelas de la zona. No obstante, la entrega de mercancías a pie o en bicicleta es permitida a cualquier hora del día (Ajuntament de Barcelona, 2022).

### **III.II. Barrio de Poble Nou**

Para hablar sobre el recorrido histórico del denominado barrio de Poble Nou hay que mencionar en primer momento sobre esta zona fue durante siglos una zona pantanosa y de grandes humedales, hasta el siglo XVIII época en que las tierras comenzaron a privatizarse y se empiezan a construir las primeras fábricas textiles en la zona. Ya en el siglo XIX esta gran cantidad de presencia de almacenes y locales fabriles hizo que esta área fuera denominada como el Manchester catalán, debido al hecho de tener la mayor concentración industrial del país (Ajuntament de Barcelona, s.f.).

Con el crecimiento progresivo de Barcelona, Poble Nou pasa a ser un barrio más de la ciudad ya casi en la entrada del siglo XX. Durante gran parte de esta centuria la actividad industrial sigue localizada en esta área de la ciudad, pero a partir de la década de 1970 estas instalaciones fabriles comienzan a quedarse en desuso, mudándose para otros polos industriales como la Zona Franca o el Prat Llobregat, o directamente cerrando debido al nuevo contexto de economía globalizada. En el año 1986 se decide que Barcelona va a albergar los Juegos Olímpicos de 1992, lo cual genera la posibilidad de renovar y urbanizar zonas de la ciudad que estaba en crisis de modelo industrial desde los años setenta, entre las que se sitúa las zonas del límite izquierdo de Poble Nou, como son la Vila Olímpica, el Port Olímpic o el Parc Port Olímpic. Los Juegos Olímpicos de Barcelona fueron una etapa más en el proceso de internacionalización de la ciudad y su lavado de imagen, ya no como una ciudad industrial sino como una ciudad turística. En todo este

contexto el barrio de Poblenou comienza un proceso de terciarización, en el comienzan a crecer el número de edificios de oficinas, así como de residencias, que van dando una nueva cara a esta emblemática zona de la ciudad condal (Simões Mendo, 2017).

En lo que se refiere a las actuaciones analizadas en este trabajo, cabe mencionar que en Poblenou se ubicó la primera supermanzana de Barcelona, siendo en septiembre 2016 cuando comenzaron a darse los trabajos para su implementación, estableciendo un perímetro formado por las calles de Badajoz, Llacuna, Pallars y Tànger. Las primeras medidas que se implementaron fueron de movilidad, con actuaciones de carácter temporal, reversible y de rápida ejecución. Una vez realizadas las primeras medidas se impulsó un proceso de participación al barrio, abierto a quejas y propuestas, con la creación de una Comisión de Trabajo, que dio como resultado una movilidad rediseñada definitiva a principios de 2017 (Ajuntament de Barcelona, s.f.). Los materiales que se usaron para estas actuaciones fueron pintura, árboles y jardineras con plantas, así como otros equipamientos urbanos de diferente estilo. Ya en otoño de 2017 dieron comienzo una nueva fase de actuaciones, en la que se incluía la calle Almogavers, entre Roc Boronat y Llacuna, así como obras de consolidación de zonas verdes.

La característica principal de esta zona intervenida está relacionada con el de hecho de estar en el entorno de una escuela de enseñanza infantil y primaria (Escola Flor de Maig), lo cual explica que haya una gran cantidad de zonas de juegos infantiles de diferente tipo en varios de los cruces peatonalizados o pacificados, que se explicaran más en detalle en apartados posteriores.

### **III.III. Contexto socioeconómico de los barrios/zonas estudiadas**

Para poder conocer de una forma más profunda los barrios que este estudio involucra, se han tomado los datos socioeconómicos relativos a cuestiones demográficas como es el tipo de población que los habita y la densidad de población neta, sociales como es el nivel educativo de los residentes de los barrios, así como aquellos de carácter económico que incluye la actividad económica y el mercado de trabajo. Igualmente se hace necesario entender como es el mercado inmobiliario de estos barrios a partir del precio de la vivienda tanto en alquiler como en venta y el número de vehículos personales (coches y motos) con los que cuentan estas dos zonas. De esta forma se pretende realizar un “retrato” básico que describa las características más importantes de estos barrios para



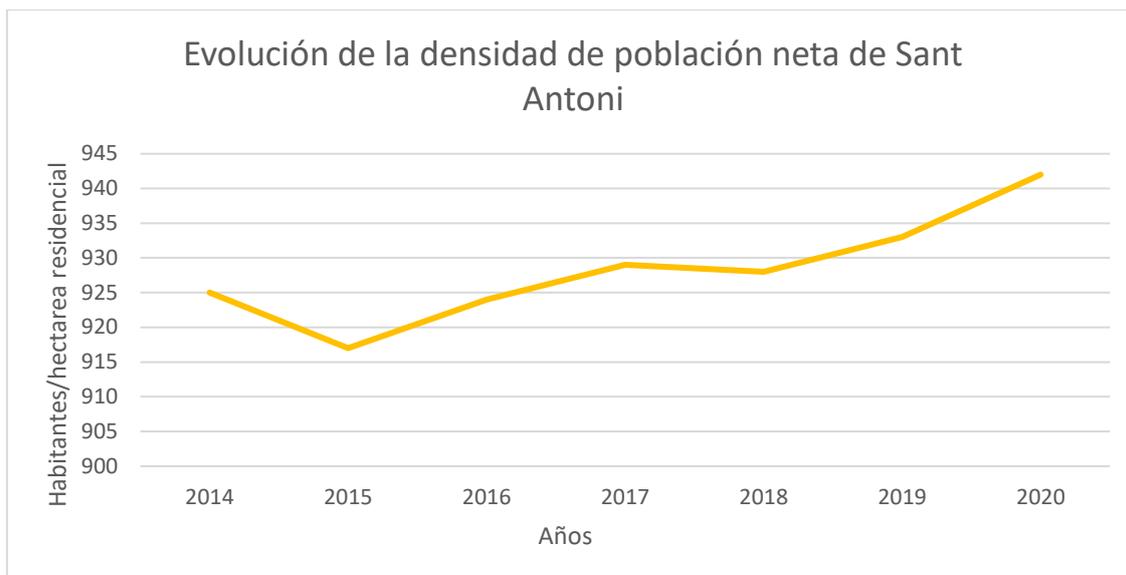


Figura 7. Gráfico sobre la evolución de la densidad de población neta de Sant Antoni. Fuente: <https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica>. Elaboración propia.

La composición de la población que habita este barrio es variada, en términos de género se puede destacar que hay un mayor número de mujeres, pero se tratan de unos datos que se mantienen a lo largo del tiempo. Si cabe señalar como se ha dado un proceso moderado de rejuvenecimiento del barrio, pues se ha reducido el porcentaje de personas mayores de 65 años residentes en Sant Antoni, pasando del 22,7% en 2014 al 22% en 2020, y por el contrario el porcentaje de la población entre 16 y 64 años ha aumentado desde el 66,3 en 2014 hasta llegar al 67,1% en 2020.

En lo que respecta al origen de las personas que habitan el barrio de Sant Antoni, se observa un aumento del porcentaje de la población extranjera del barrio, pues como se puede observar en el gráfico 9, en 2014 había un 19,6% de residentes de origen extranjero y ya en el año 2020 ese porcentaje es del 25%. Es un valor algo superior al conjunto del distrito del Eixample que se sitúa en 24,4%. Con relación a los países de origen más predominantes en Sant Antoni son Italia, China y Filipinas, mientras que en el conjunto del Eixample estos países son Italia, China y Francia.

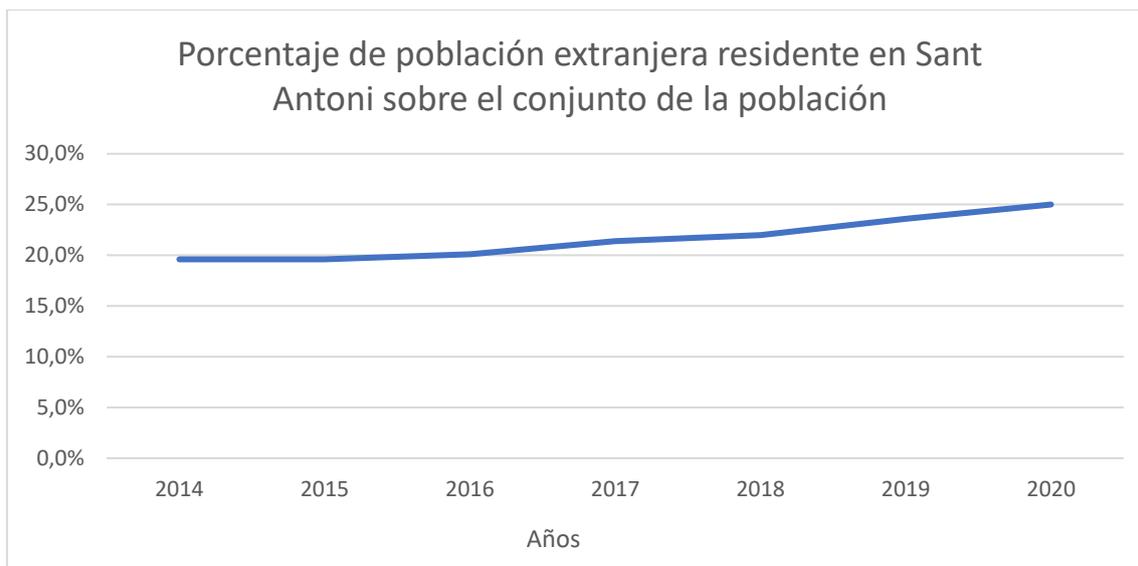


Figura 8. Gráfico sobre la evolución del porcentaje de la población extranjera en Sant Antoni. Fuente: <https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica>. Elaboración propia.

El nivel de formación de las personas residentes de Sant Antoni ha aumentado en los últimos años como se refleja en la Figura 10, lo que también nos indica la transformación de la composición del tipo de vecino de este barrio. En el año 2014 había un 5,3% de habitantes del barrio con un nivel de instrucción insuficiente, es decir, que no habían finalizado los estudios obligatorios, la ESO, mientras que en 2020 ese porcentaje se había reducido hasta el 1,6%. Igualmente, también se ha reducido el porcentaje de residentes de Sant Antoni que cuentan con estudios obligatorios, existiendo una diferencia de casi cuatro puntos porcentuales al pasar del 36,5% al 32,8%, entre los años 2014 y 2020. Por otra parte, la población con estudios universitarios pasó del 32,4% en 2014 hasta el 38,9% en 2020, lo que supone un ascenso de casi el 7%, y pasando a ser el nivel formativo mayoritario de las personas residentes en el barrio. No obstante, este valor sigue por debajo de la media de residentes del distrito del Eixample en su conjunto que tienen estudios universitarios (44,5%).

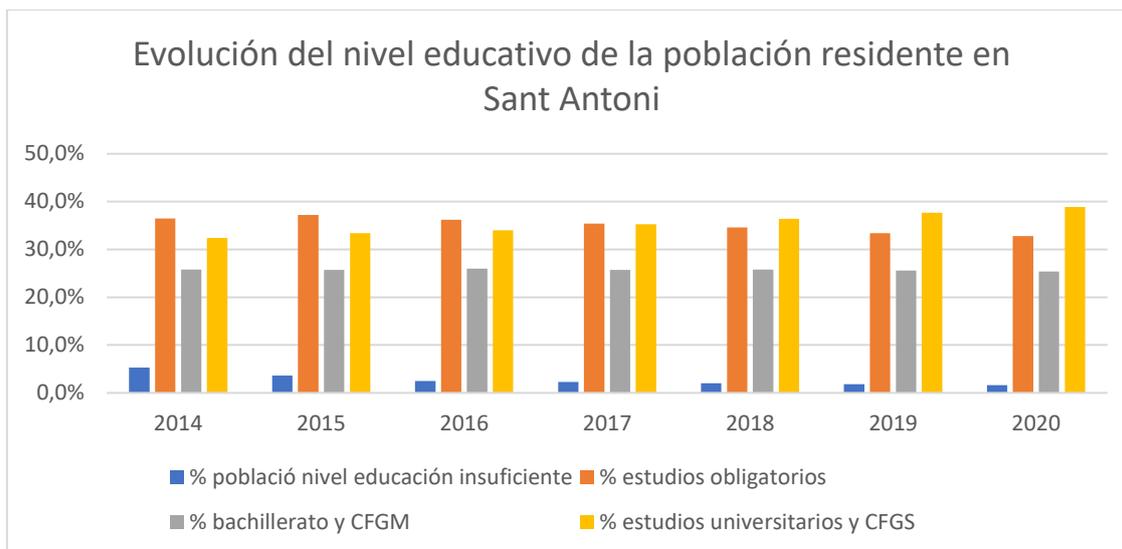


Figura 9. Gráfico sobre la evolución del nivel educativo de la población de Sant Antoni. Fuente: <https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica>. Elaboración propia.

Sobre el mercado de trabajo y la actividad económica del barrio de Sant Antoni cabe destacar una serie de cuestiones centrales como que el número de parados ha aumentado considerablemente en 2020 (se entiende que puede ser debido al impacto de la pandemia del virus COVID-19 y las restricciones de la actividad económica asociadas a esta), llegando a superar al número de personas en situación de desempleo que había en 2014 (2119 y 2129 personas, respectivamente). Sobre el perfil de las personas que están desempleadas, cabe mencionar que a lo largo de todos los años que hay datos disponibles, siempre ha sido mayor el porcentaje de mujeres sin trabajo que hombres. En lo que respecta a la edad, como se puede observar en el gráfico 11 las personas mayores de 45 años es el grupo que predominantemente tiene un mayor porcentaje de personas en situación de desempleo, sin embargo, se ha ido reduciendo en los últimos años, pasando del 50,2% en 2014 hasta 45,6 del total en 2020. Por otra parte, las personas menores de 29 años son quienes han aumentado su proporción de situación de desempleo, pasando del 12,4% en el año 2014 hasta alcanzar un 16,7% en 2020. Finalmente, cabe señalar como el porcentaje de parados con origen extranjero ha aumentado en los últimos años, siendo un 18% del total en 2014 y un 27,9% del total en 2020.

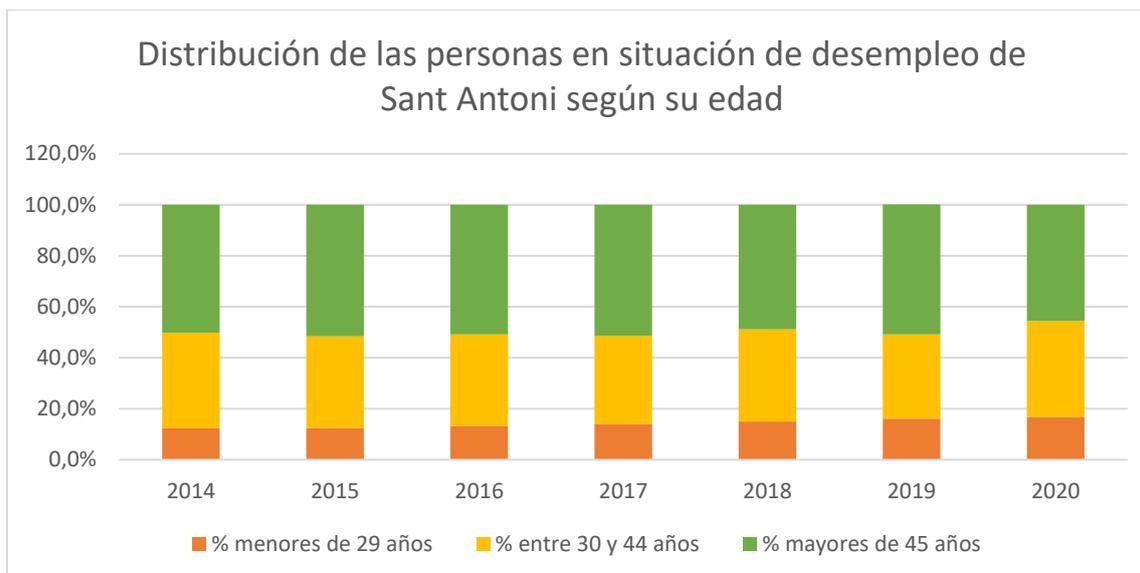


Figura 10. Gráfico sobre la distribución de las personas en situación de desempleo de Sant Antoni. Fuente: <https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica>. Elaboración propia.

La vivienda en el barrio de Sant Antoni se ha encarecido considerablemente en los últimos años, tanto aquella en alquiler como en venta de segunda mano. En la Figura 12 se puede observar cómo ha sido el incremento del precio de la vivienda en alquiler de vivienda en Sant Antoni en los últimos años, pues el precio metro cuadrado en 2014 estaba en 10,01€ hasta llegar a 13,95€ en el año 2020, acercándose a la media del distrito del Eixample que está en 14,22€/m<sup>2</sup>. Con respecto al precio de la vivienda en compra de segunda mano, la Figura 13 nos muestra como también se ha producido un parecido aumento importante en los últimos siete años, pasando de 3000€/m<sup>2</sup> en 2014 al pico más alto se produjo en el año 2017 al alcanzar los 4591€/m<sup>2</sup>, para finalmente establecerse en 2020 en el 4219€/m<sup>2</sup>. No obstante, se trata de un precio más bajo que el que presenta el conjunto del distrito del Eixample en el año 2020, siendo de 4492€/m<sup>2</sup>.

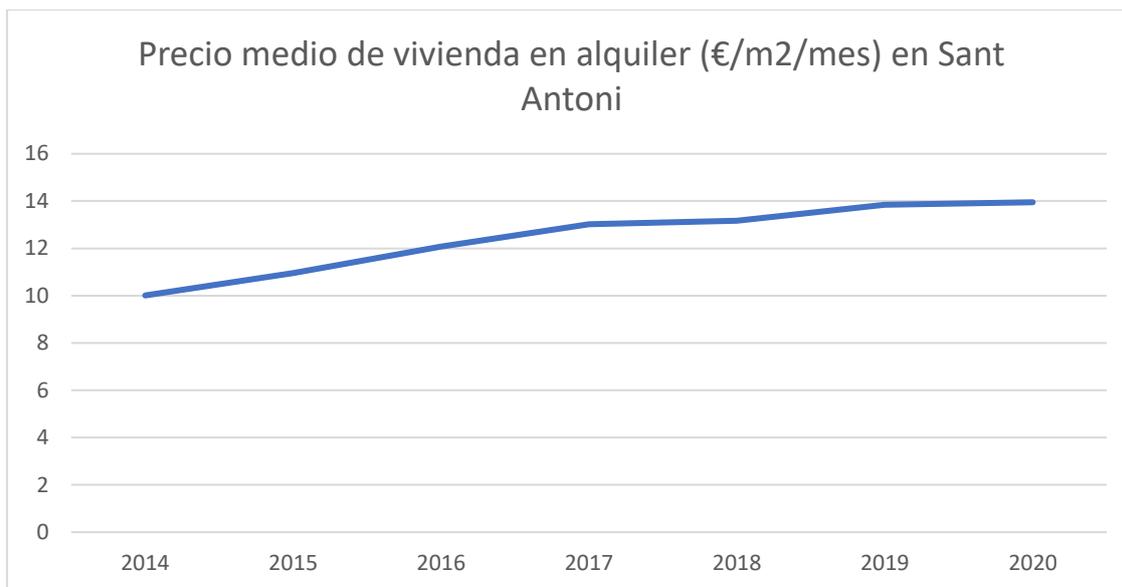


Figura 11. Gráfico sobre la evolución del precio medio de la vivienda en alquiler de Sant Antoni. Fuente: <https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica>. Elaboración propia.

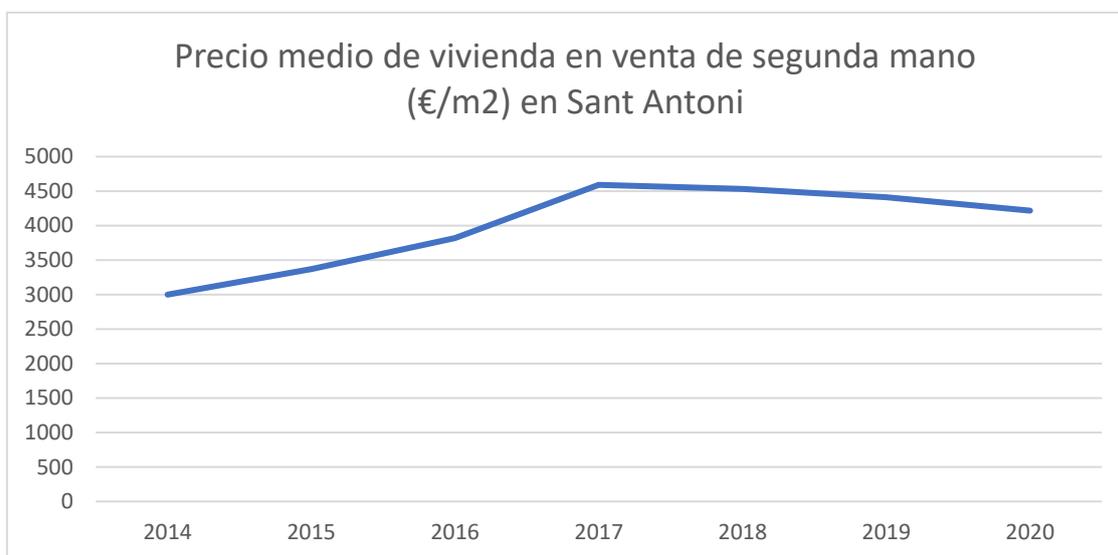


Figura 12. Gráfico sobre la evolución del precio medio de la vivienda en venta de Sant Antoni. Fuente: <https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica>. Elaboración propia.

Conviene señalar el tipo de usos que tienen la superficie del barrio, pues a partir de esa información se puede reflexionar sobre el tipo de actividades principales y los efectos de estas. En el caso de Sant Antoni para el año 2020 la principal es el comercio con el 34,3% seguido del uso industrial (que incluye los almacenes también) con un 23,5% del total, en tercer lugar, son las oficinas con un porcentaje del 16,2% y en cuarto lugar estaría la hostelería y el turismo con el 14,5%, tal y como demuestra el gráfico 14. La variación que se ha producido en los últimos años en los usos tiene un gran poder explicativo del proceso de transformación urbano por el que está pasando Sant Antoni, pues desde 2014

ha habido un descenso del comercio de casi cinco puntos porcentuales, mientras que en el caso de la hostelería y el turismo el incremento ha sido de más de nueve puntos porcentuales pasando del 5,4% en 2014 hasta el 14,8% de 2020. No obstante, sigue siendo un barrio con más comercio que el conjunto del Eixample, cuyo valor es del 26,9% y a su vez, tiene menos uso de la superficie para hostelería y turismo pues este se sitúa en un 15,3%.

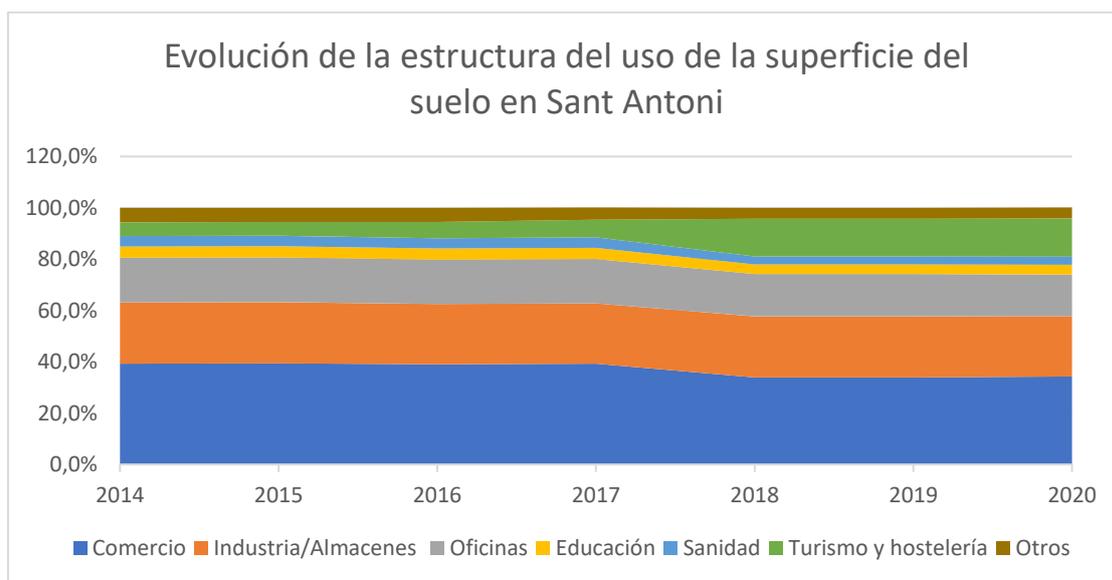


Figura 13. Gráfico sobre la evolución del uso de la superficie del suelo en Sant Antoni. Fuente: <https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica>. Elaboración propia.

Estos datos unidos al incremento del precio de la vivienda (en compra y alquiler) y también el aumento progresivo del nivel de educación de los residentes nos hacen reflexionar sobre el proceso de gentrificación que está sufriendo el barrio de Sant Antoni. No obstante, esos datos no nos indican una clara causa efecto, pero sí que tienen un gran valor informativo que aportan una visión del proceso de transformación del barrio.

En lo relativo al transporte, cabe destacar que en el barrio de Sant Antoni se ha dado un proceso de reducción de coches y motos por habitante en los últimos años, como se puede comprobar en la Figura 15. En 2014 había un total de 293 turismos por cada 1000 habitantes, llegando a ser 303 en 2015, sin embargo, a partir de ese año hasta el 2020 se ha producido un descenso considerable del número de coches por habitante en este barrio, llegando a los 244 por mil habitantes. En el caso de las motos, se da un proceso similar, aunque la reducción ha sido menor, pasando de 155 motos por mil habitantes en 2015 hasta llegar a 143 motos/1000 habitantes en el año 2020.

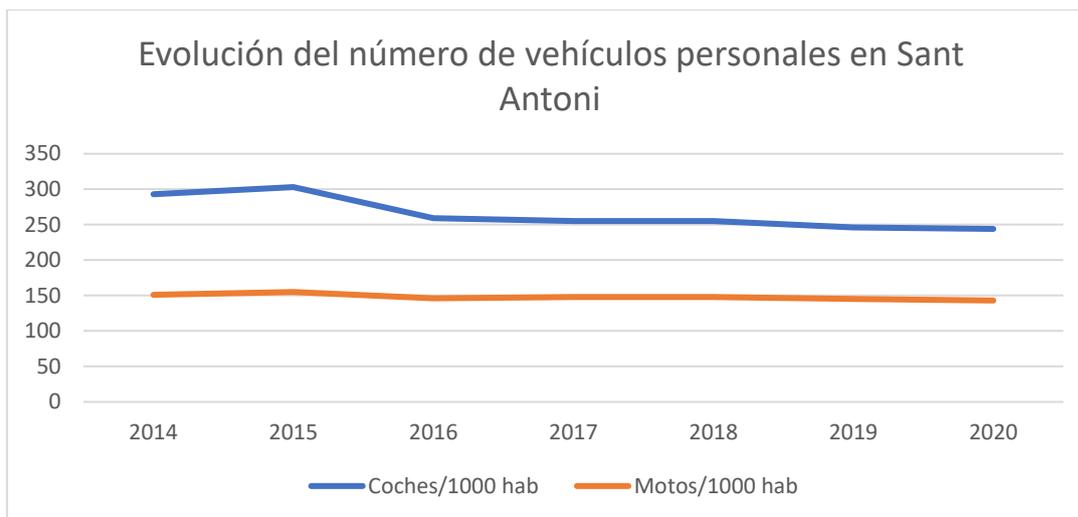


Figura 14. Gráfico sobre la evolución del número de vehículos en Sant Antoni. Fuente: <https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica>. Elaboración propia.

### Barrio El Parc i la Llacuna de Poblenou

Si bien es verdad que en el proyecto de *Superilles* siempre recibe el nombre de Poblenou, la zona intervenida está dentro del área administrativa que lleva por nombre El Parc i la Llacuna del Poblenou, el cual a su vez forma parte del distrito barcelonés de Sant Martí, siendo una zona que incluye la glorieta de Glories y que tiene una ubicación geográfica limítrofe con los distritos del Eixample y Ciutat Vella como se observa en la Figura 16. Las vías que marcan el límite geográfico de este barrio son al norte, la glorieta de Glories y la Gran Vía de las Cortes Catalanas, al oeste la avenida Meridiana, al sur el Carrer de Llul y Carrer de Pere IV y al oeste, carrer de la Llacuna. En este trabajo se va a usar la denominación de supermanzana de Poblenou, pues así es cómo está indicado en los documentos oficiales del Ayuntamiento, con excepción de los títulos de los gráficos que reciben el nombre del área administrativa.

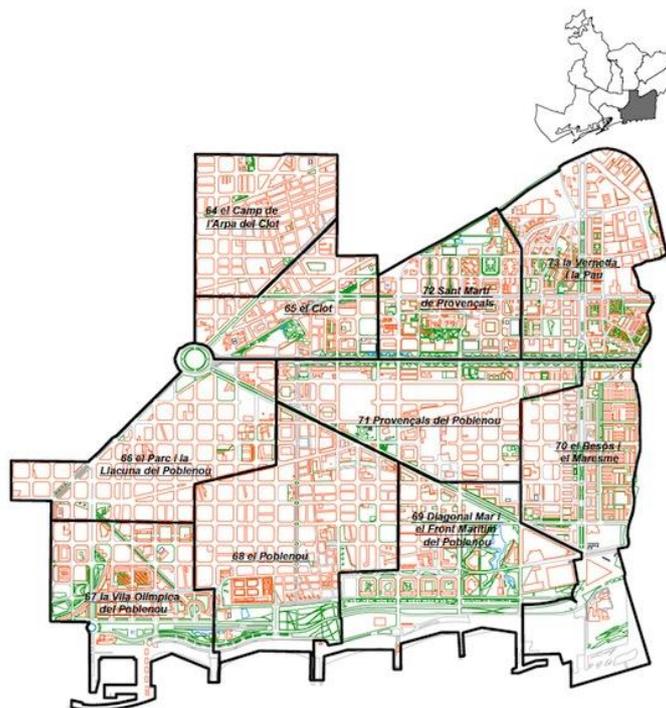


Figura 15. Mapa del distrito de Sant Martí, donde se puede situar Poblenuu. Fuente: <http://www.paseodegracia.com/historia/una-historia-de-sant-marti-dels-provençals/>

La densidad de población neta de este barrio ha ido fluctuando en los últimos años, pasando de 754 habitantes por hectárea residencial en 2014, hasta alcanzar los 762 en 2017, descendiendo considerablemente a los 694 habitantes en 2018 y volviendo a subir hasta los 714 habitantes/hectárea residencial en 2020, como puede observarse en la Figura 17 que se encuentra a continuación. No obstante, sigue estando muy por debajo de la media del distrito de Sant Martí que en 2020 se sitúa en 837 habitantes por hectárea residencial.

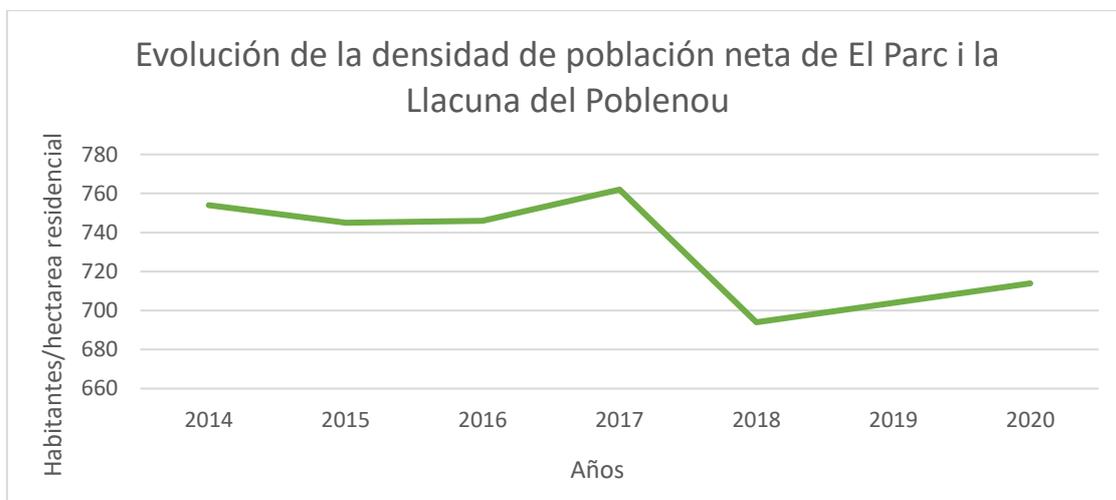


Figura 16. Gráfico sobre la evolución de la densidad de población neta de Poblenuu. Fuente: <https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica>. Elaboración propia.

Este barrio tiene una composición demográfica variada, que apenas ha variado a lo largo de los últimos años. El grupo de edad mayoritario es el de 16 a 64 años, que ha disminuido dos puntos porcentuales entre 2014 y 2020, en favor del grupo de personas mayores de 64 años. Esto nos indica como la población residente en este barrio se está envejeciendo progresivamente. No obstante, el índice de sobre-envejecimiento, que evalúa el peso de las personas mayores de 65 años, del barrio para el año 2020 es del 48,4% dato elevado que se encuentra por debajo del índice global del distrito de Sant Martí que se sitúa en 51,8%.

El origen de la población residente en el barrio de El Parc i la Llacuna de Poblenou es predominante española, sin embargo, el porcentaje de vecinas residentes extranjeras ha aumentado en los últimos años, pasando del 19,8% en 2014 hasta el 24,1% en 2020 que es el último año para el que hay datos disponibles, tal y como se ve en el gráfico que se muestra a continuación. En todo el distrito la proporción de personas extranjeras es inferior, siendo en 2020 del 20,4%. Las nacionalidades extranjeras con una mayor presencia en el barrio son Italia, China y Francia, mientras que en el conjunto del distrito de Sant Martí son Italia, China y Pakistán.

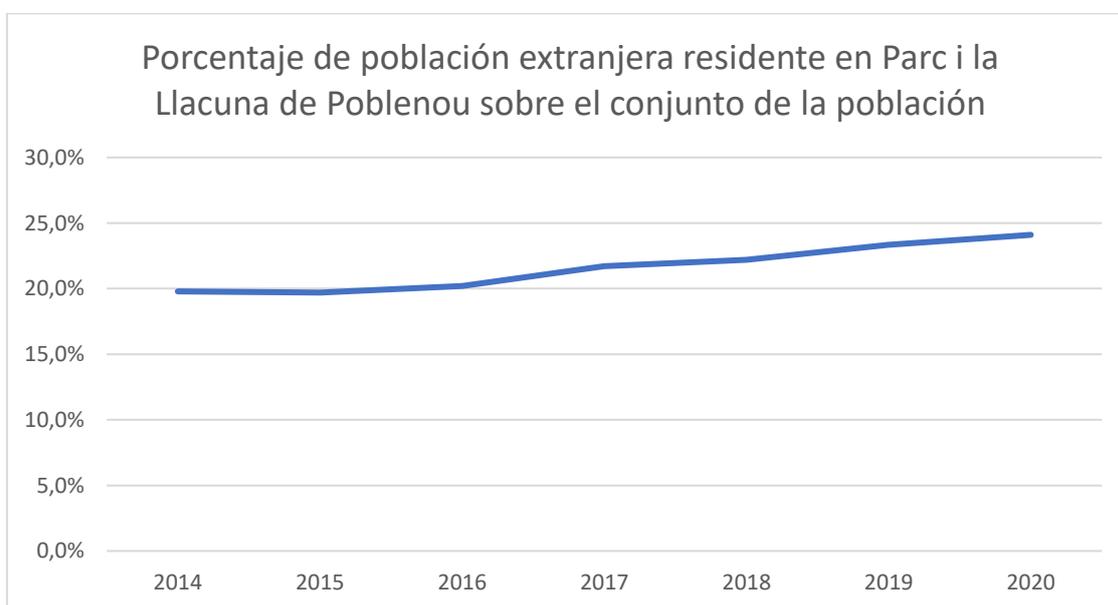


Figura 17. Gráfico sobre la evolución del porcentaje de población extranjera en Poblenou. Fuente: <https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica>. Elaboración propia.

Las personas residentes en este barrio cuentan mayoritariamente con un nivel de educación alto, sobre todo si se compara con el distrito de Sant Martí en su conjunto. Además, ha existido una evolución creciente en los últimos años que se puede observar en el gráfico 19, pasando de ser mayoritario el porcentaje de personas residentes en este

barrio que contaban con estudios obligatorios (37,1% en 2014), mientras que en 2021 ese porcentaje es el de personas con estudios universitarios (37,1% en 2020). La diferencia con el conjunto del distrito es abrumadora, pues para este último año, la población con estudios superiores está en 28,4%, casi nueve puntos porcentuales menos. El creciente número de residentes del barrio del Parc i la Llacuna de Poblenou con estudios universitarios puede ser un reflejo del aumento del interés por personas con cualificaciones superiores por vivir en esta zona de la ciudad, con los respectivos efectos que ello conlleva.

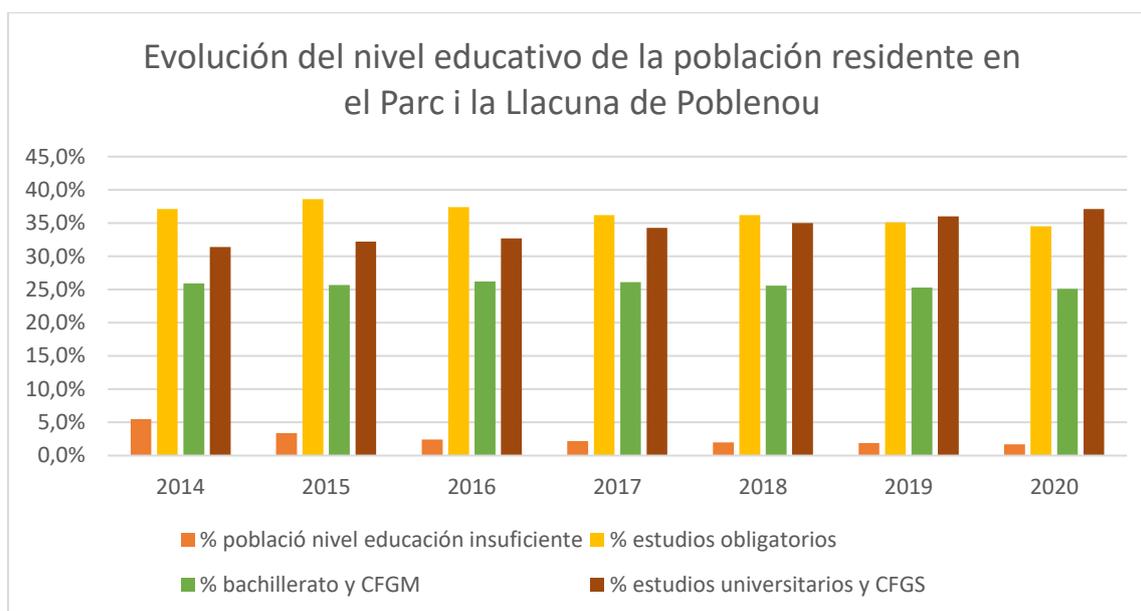


Figura 18. Gráfico sobre evolución del nivel educativo de la población de Poblenou. Fuente: <https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica>. Elaboración propia.

En lo que se refiere al mercado de trabajo y la actividad económica de las personas residentes en este barrio, cabe destacar que la mayoría de las personas que se encuentran en una situación de desempleo son personas mayores de cuarenta y cinco años, estando durante los últimos años siempre por encima del 50% de las personas en esta situación en su conjunto. Sin embargo, hay que señalar que desde el 2014 que había un 53,1% se fue aumentando progresivamente hasta el año 2018 donde se alcanzó el pico mayor que está en 55,9%, para finalmente descender en 2020 hasta el 51,8%, siendo el valor más bajo de los años para los que existen datos disponibles. En contraposición, el grupo de edad que ha crecido relativo a las personas en situación de desempleo ha sido el de menores de 29 años, que desde el 11,5% que tenía en 2014 hasta descender al 10,6% en 2015 ha ido subiendo progresivamente hasta alcanzar en 2020 el 13,2%. Esta evolución de la

distribución de las personas desempleadas según el grupo de edad se puede comprobar en la figura que se muestra a continuación.

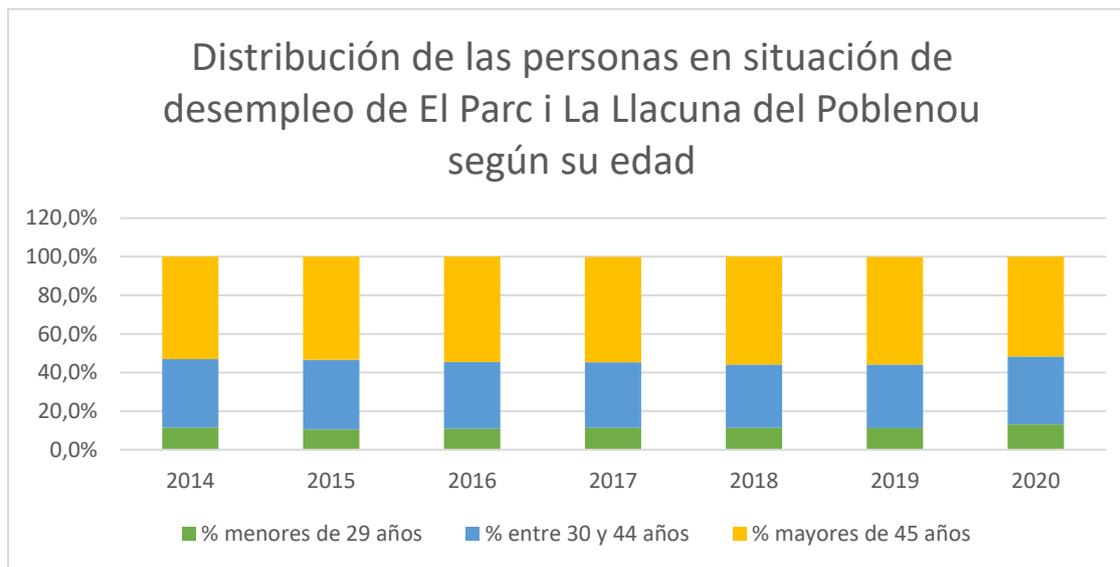


Figura 19. Gráfico de la distribución de las personas en situación de desempleo de Poblenou según edad. Fuente: <https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica>. Elaboración propia.

El precio de la vivienda en el barrio El Parc i la Llacuna del Poblenou ha variado considerablemente en los últimos años, cómo puede observarse en los gráficos 22 y 23 que se muestran a continuación. En primer lugar, se puede observar cómo ha subido el precio de la vivienda en alquiler en el barrio, pasando de 10,24 €/m<sup>2</sup> en 2014 hasta alcanzar el pico en 2019 con un valor de 15,02€/m<sup>2</sup>, y finalmente acabar en 2020 con 14,33€/m<sup>2</sup>. Si se compara con la media de Sant Martí en su conjunto, se ve una notable diferencia pues para el año 2020 el distrito en su conjunto tenía 13,79€/m<sup>2</sup>, lo que son más de 0,50 céntimos de diferencia por cada metro cuadrado. En segundo lugar, el precio de la vivienda en venta de segunda mano en este barrio se mantuvo estable entre 2014 y 2016, entorno a los 2700-2900€/m<sup>2</sup> para aumentar considerablemente en 2017 hasta alcanzar los 4076€/m<sup>2</sup>. A partir de ese año, ha seguido aumentando, aunque de una forma más paulatina, hasta llegar en 2020 a los 4567€/m<sup>2</sup>. Este valor es mucho mayor que el del conjunto del distrito de Sant Martí, el cual para ese mismo año se establece en 3541€/m<sup>2</sup>.

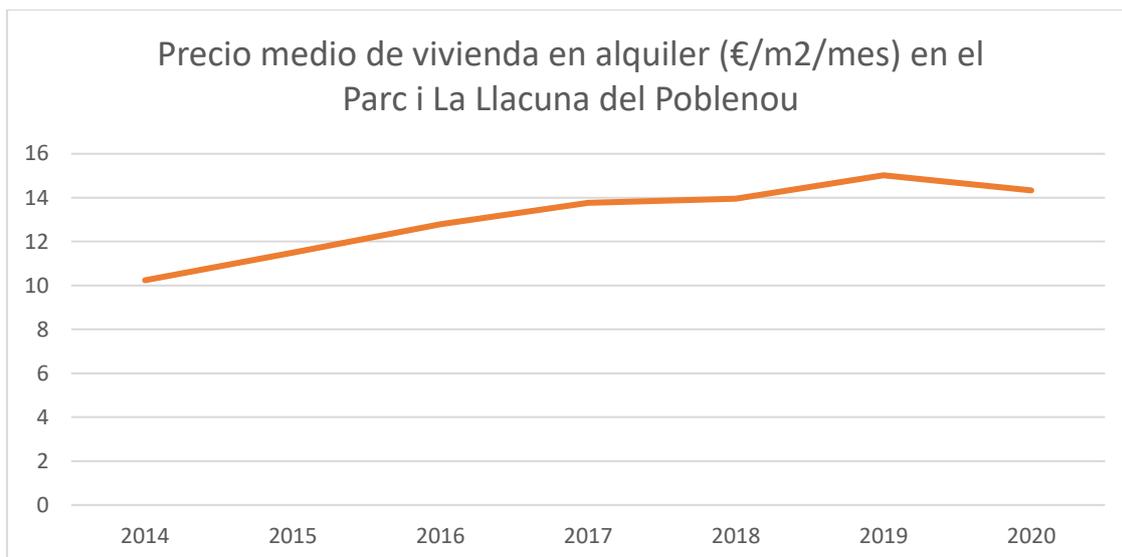


Figura 20. Gráfico sobre la evolución del precio medio de la vivienda en alquiler en Poblenou. Fuente: <https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica>. Elaboración propia.

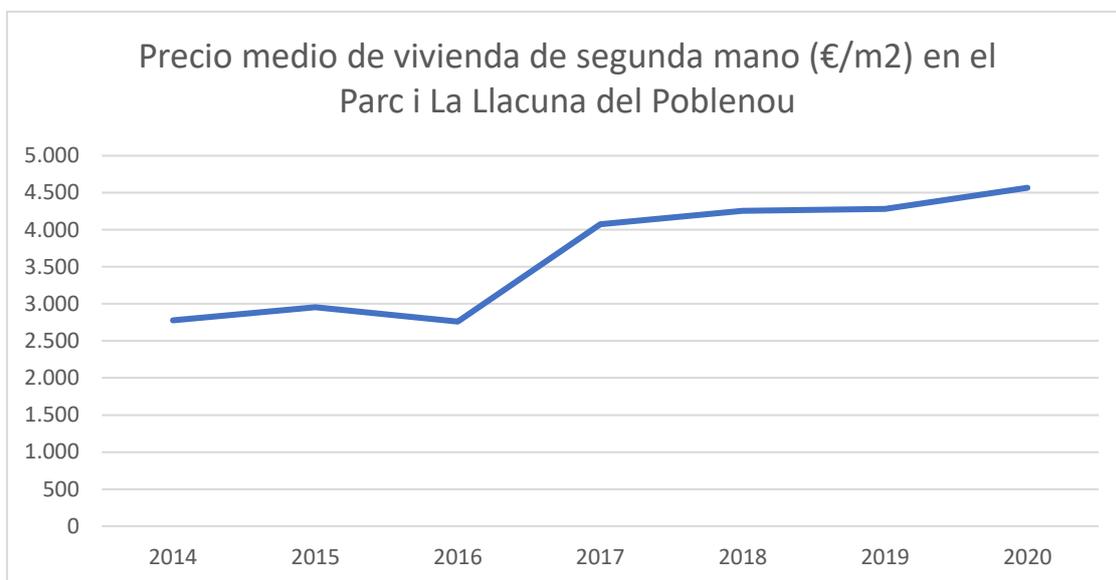


Figura 21. Gráfico sobre la evolución del precio medio de la vivienda de segunda mano en Poblenou. Fuente: <https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica>. Elaboración propia.

La estructura económica de este barrio supone una gran diferencia con la presentada por Sant Antoni, y por el conjunto del distrito de Sant Martí y se mide según los usos principales que tiene el espacio y definen muy bien como es también la estructura urbana del barrio. Como se puede observar en la Figura 23

, este barrio mayoritariamente es una zona con industria y almacenes, representando el 41,2% en 2020, si bien es cierto que se ha visto reducido su porcentaje desde 2014 cuando alcanzaba el 47,8% de los usos. En segundo lugar, está el porcentaje de las oficinas, que han visto aumentada su proporción desde el 24,6% en 2014 hasta el 28,9% en 2020. En

tercer lugar, estaría el comercio que en El Parc i la Llacuna de Poblenou representa un 17,7% del total. Con respecto al conjunto del distrito del que forma parte, cabe señalar la infrarrepresentación que existe en este barrio del sector de la enseñanza y del turismo y hostelería, y la sobrerrepresentación del uso para oficinas. En el conjunto de Sant Martí hay un 6,6% de uso de la superficie para centros educativos, mientras que en este barrio no llega ni al 2%, mientras que por otro lado en El Parc i La Llacuna del Poblenou hay un 28,9% de superficie dedicado a oficinas, mientras que en todo Sant Martí ese porcentaje desciende hasta el 19,5%.

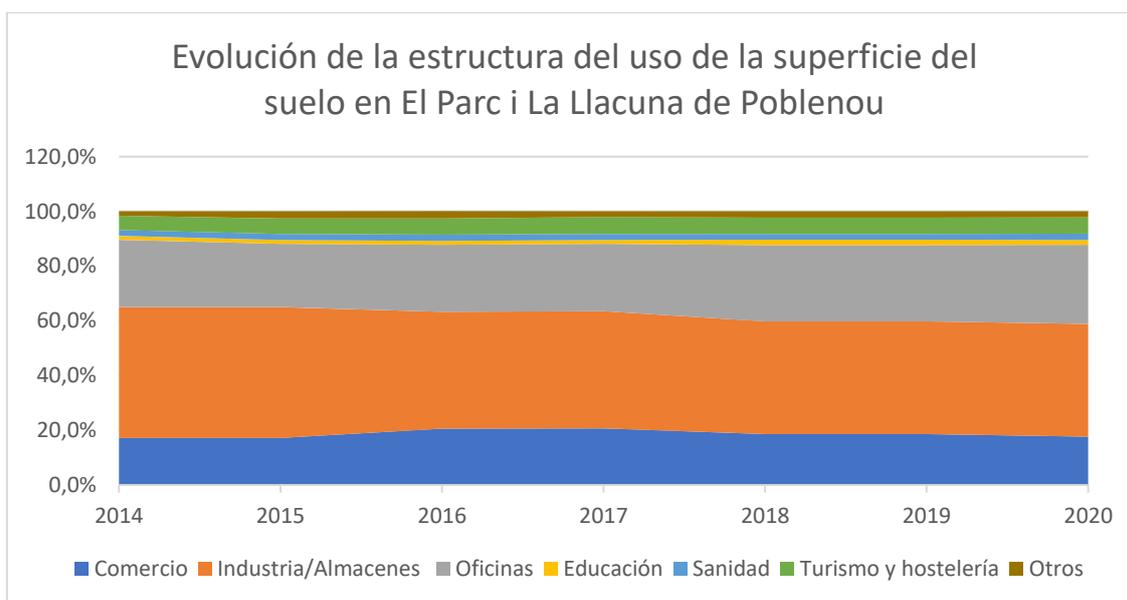


Figura 22. Gráfico sobre la evolución de la estructura del uso del suelo en Poblenou. Fuente: <https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica>. Elaboración propia.

En lo que se refiere al transporte, cabe señalar que el número de coches por cada mil habitantes se ha reducido considerablemente en este barrio de Barcelona como muestra la Figura 24, pasando de 453 turismos por mil habitantes en 2015, hasta llegar a los 294 coches en 2020. No obstante, en el caso de las motos ha ocurrido lo contrario, ya que desde el 2014 se ha producido un aumento pasando de las 150 motos hasta alcanzar 241 en 2020, habiendo sufrido una variación interanual del +42,4%, y alejándose cada vez más de la media del distrito que se encuentra en 143 motos por cada mil habitantes.

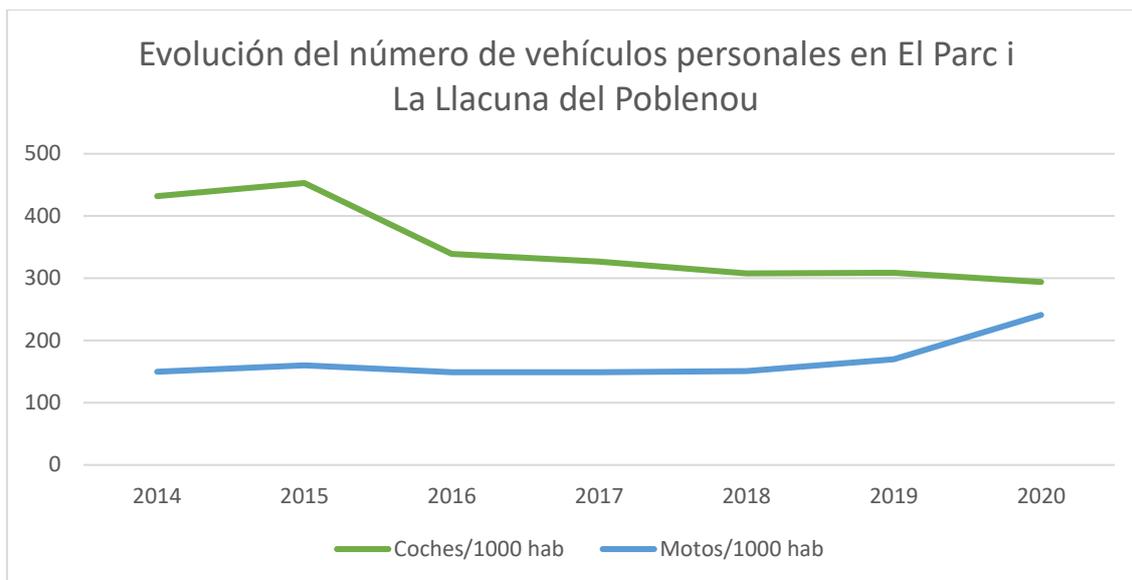


Figura 23. Gráfico de la evolución del número de vehículos en Poblenou. Fuente: <https://ajuntament.barcelona.cat/estadistica>. Elaboración propia.

#### Capítulo IV. Análisis de los resultados obtenidos

Tras la amplia contextualización histórica, socioeconómica y demográfica de los barrios de Sant Antoni y Poblenou, donde se localizan las intervenciones urbanísticas señaladas se va a realizar un análisis de los resultados obtenidos a partir del trabajo de campo realizado, el cual ha consistido en la observación directa in situ, así como en la realización de diferentes entrevistas en profundidad realizadas a usuarios, vecinos y comerciantes/trabajadores de las dos supermanzanas que están siendo estudiadas. De esta forma se pretende contar con la perspectiva de las personas que hacen uso frecuente o diario del espacio intervenido, y al mismo tiempo poder usar el testimonio de las acciones y hechos observados durante el tiempo que se llevó a cabo el trabajo de campo.

En primer lugar, se va a realizar una descripción de las percepciones del espacio intervenido, en base a las notas de observación directa in situ, las fotografías tomadas durante este proceso de estudio y la recopilación de los comercios en cada una de estas zonas. En segundo lugar, se va a desarrollar un análisis cualitativo en base a las doce entrevistas realizadas a personas usuarias de las zonas intervenidas, que son tanto trabajadores y trabajadoras de comercios y oficinas de las zonas mencionadas, vecinos y vecinas de la zona o frecuentadores de estos espacios. Se van a tomar en cuenta los diferentes discursos de las personas que han sido entrevistadas a lo largo del estudio para poder comprender su perspectiva del proyecto y del espacio resultante del mismo.

Se considera necesaria una breve descripción de las personas usuarias de estos espacios que han sido entrevistadas, pues a partir de ésta se puede entender de una manera más clara las características sociodemográficas de éstas y cómo se

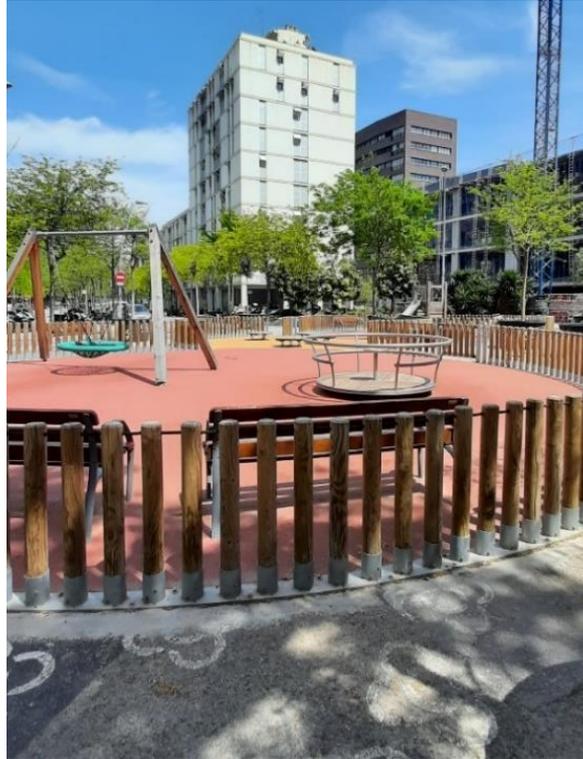
1. Madres de mediana edad cuyos hijos acuden a un colegio en el entorno de la Supermanzana de Sant Antoni y éstos hacen uso del espacio para jugar cuando acaba el horario escolar.
2. Padres de mediana edad cuyos hijos e hijas acuden a un colegio en el entorno de la Supermanzana de Sant Antoni y éstos hacen uso del espacio para jugar cuando acaba el horario escolar.
3. Grupo de jóvenes, chicos y chicas, menores de treinta años que no viven en el barrio, pero suelen hacer vida en la Supermanzana de Sant Antoni porque no les queda lejos y les gusta el ambiente que hay en las últimas horas de la tarde.
4. Trabajadora de la cafetería “Súper Coffee & Food Store” que está dentro de la zona intervenida/Supermanzana de Poblenou.
5. Padre y madre de mediana edad que tienen hijos e hijas que van al colegio que se encuentra en la Supermanzana de Poblenou
6. Abuelo y abuela que van a recoger a su nieto todas las semanas al colegio que se encuentra en la Supermanzana de Poblenou
7. Vecino del barrio de Sant Antoni de edad adulta avanzada, que suele pasar tiempo en la Supermanzana del barrio en el que es residente y cuya profesión es urbanista.
8. Encargado de la frutería que se encuentra en el cruce central de la Supermanzana del barrio de Sant Antoni.
9. Grupo de jóvenes (dos chicas y un chico) que trabajan en unas oficinas cercanas a la Supermanzana de El Parc i La Llacuna de Poblenou, y hacen uso de los equipamientos disponibles para comer al aire libre y descansar en su rato libre del trabajo.
10. Dueña de la tienda “Mignon” que se encuentra situada en el cruce central de la Supermanzana de Sant Antoni, y vecina del mismo barrio.
11. Madres de edad joven que son vecinas del barrio de El Parc i La Llacuna de Poblenou y que hacen uso del equipamiento disponible en la supermanzana implementada en ese mismo lugar.

12. Señora de avanzada edad que no vive en el barrio, pero si hace uso de la supermanzana de Sant Antoni por ser una zona que le queda de paso cuando realiza compras.

## **V.I. Descripción de la percepción de los espacios intervenidos**

En este apartado se pretende realizar un análisis detallado de las dos zonas del proyecto de *Superilles* escogidas en este trabajo, es decir, Sant Antoni y Poblenou. Esta acción se va a realizar a partir de las notas de observación de campo realizadas en diferentes momentos de la semana y del día, incluyendo descripciones hechas durante la mañana, la tarde o la noche, así como documentación visual, es decir, fotos de los espacios intervenidos tomados durante la observación directa. Además, se ha realizado una lista de qué tipo de comercios y servicios existen en las calles que han sufrido modificaciones de tráfico o espacio para aparcamiento vehicular, de manera que se puedan conocer mejor las características de cada una de estas zonas, y cómo el tipo de actividad económica puede afectar al uso del espacio público.

Cabe explicar qué el uso de estos espacios públicos intervenidos para la reducción considerable del tránsito de vehículos ha sido principalmente tomado para el juego y disfrute infantil, sobre todo si nos centramos en los cruces centrales, dónde se han instalado áreas con columpios y otros equipamientos dedicados al entretenimiento como es en el caso de Poblenou que se puede observar en la Figura 25, o mediante el establecimiento de una serie de dotaciones con uso diverso en Sant Antoni, que igualmente era utilizado por niños y niñas para jugar y saltar, que se detallan en la Figura 26. Del mismo modo, se han instalado otro tipo de equipamientos pensando en el juego ya no solo de la población infantil, como son mesas diseñadas para jugar al ajedrez en Sant Antoni, las cuales se pueden observar que tenían un gran uso diario, o una pista de atletismo y mesas de ping pong en Poblenou, que no tenían un gran uso en los momentos que se realizó la observación directa *in situ*.



*Figura 24. Foto de la zona de juegos infantil situada en el cruce de calle ciudad de Granada y calle Sancho de Ávila en Poblenou.*



*Figura 25. Foto del cruce de las calles Comte de Borell y Parlament en Sant Antoni.*

No obstante, aunque se pudo observar que el principal uso de estos espacios urbanos intervenidos fue el juego infantil, no pueden dejarse de lado otra serie de usos de gran calado en ambos barrios, como es el encuentro social, tanto de personas de edad joven como aquellas personas de mediana edad o de edad más avanzada. Para este uso, los

## Usos del espacio público en zonas peatonalizadas/pacificadas

equipamientos usados principalmente fueron los bancos de diferente tipo y mesas con asientos instaladas en zonas centrales, así como en zonas laterales, que antiguamente eran utilizadas para el aparcamiento de coches y motos en el espacio público, como se pueden observar en las Figuras 27 y 28 que se muestran a continuación.



*Figura 26. Foto del equipamiento público en la calle Comte Borrell en Sant Antoni.*



*Figura 27. Foto del equipamiento público en la calle Sancho de Ávila en Poblenou.*

Cabe destacar como en la zona intervenida del barrio de Poblenou, existe una señalización clara que determina el inicio y fin de esta zona con limitación al tráfico rodado, como se destaca en las Figuras 29 y 30. Sin embargo, en Sant Antoni esto no ocurre, dando lugar a problemas de convivencia entre los dos modelos de circulación (aspecto que se hablará

más en detalle en el siguiente apartado), siendo unas de las quejas principales de las personas usuarias de este espacio.



*Figura 28. Foto de la entrada a la Superilla de Poblenou por la calle Roc Boronat.*



*Figura 29. Foto de la salida de la Superilla de Poblenou en la calle de Almogavers.*

El tamaño de cada una de las zonas intervenidas en Sant Antoni y Poblenou es un aspecto que marca una clara diferencia entre estas, pues mientras que en el primero se ve un gran uso a lo largo y ancho del espacio (contando con el hecho de que en la zona central hay más personas que en las laterales), en el área intervenida de Poblenou el hecho de ser un área intervenida mucho mayor genera que haya una gran diferencia de cantidad de personas reunidas entre los cruces pacificados donde hay instalados juegos infantiles y la presencia de personas es muy frecuente, mientras que en otro en dónde no hay nada más allá de unos bancos y unas macetas, apenas hay personas frecuentando ese cruce/espacio

ganado a los automóviles, tal y como demuestra la Figura 31. Este hecho puede hacer reflexionar sobre que el espacio no necesita solo peatonalizarse, sino también necesita de una dotación de equipamientos públicos de distinto tipo que aumenten las posibilidades de usos por parte de la ciudadanía.



*Figura 30. Foto del cruce entre las calles de ciudad de Granada y Almogavers en Poblenu.*

En función de las horas, el uso que las personas hacen de estos espacios cambia considerablemente, mientras que por las mañanas está mucho más tranquilo, sin apenas gente, y con una mayoría de personas de edad avanzada ocupando el espacio para descansar, hablar, pasear o simplemente pasar el rato. A partir de la hora de la comida, se ve un aumento de padres y madres con niños que salen de la escuela que hacen uso del espacio, por un lado, para jugar, y por otro lado, para entablar conversaciones entre pares (padres y madres). Finalmente, debido a las diferencias existentes entre cada uno de estos barrios, en lo que se refiere a vida comercial, cantidad de bares y restaurantes, tipo de población y actividad económica hacen que se pueda ver desemejanzas en los usos sobre todo en la hora de la noche, que es cuando las personas jóvenes salen a tomar bebidas con amigos y amigas, así como ir a cenar. Mientras que en Sant Antoni, las calles se llenan de terrazas de bares y restaurantes a medida que se va acercando la hora de la cena, en el caso de Poblenu ocurre lo contrario, apenas hay restauración que abra hasta tan tarde, unido a que está cerca de una zona de oficinas y de escuela, significa que en las tardes noches apenas hay personas por las calles de esta zona intervenida de Poblenu.

## Usos del espacio público en zonas peatonalizadas/pacificadas

A partir de la observación directa in situ realizada, se han podido observar algunas cuestiones que deberían mejorarse de cara al futuro en este tipo de espacios. En primer lugar, cabe destacar que no es una zona que quede totalmente libre de coches u otros vehículos a motor, sino que más bien es una zona “pacificada”, en el que los peatones tienen la prioridad de movimientos. Como se puede observar en la Figura 32 que se muestra a continuación, hay un autobús que tiene paradas en la calle Roc Boronat, haciéndolo coincidir justamente con la zona intervenida del área de Poblenou, lo cual parece algo contraproducente, por el riesgo que conlleva la búsqueda del aumento progresivo del uso del espacio urbano por parte de los vecinos y residentes de la ciudad y el tránsito continuado de una línea de autobús por esa misma zona.



*Figura 31. Foto de autobús pasando por la calle Roc Boronat en Poblenou.*



*Figura 32. Foto de furgoneta mal aparcada en la calle Parlament en Sant Antoni.*

Otro de los asuntos que se han podido verificar durante la observación directa in situ, es el problema que existe con el transporte de mercancías, en lo que se refiere a las cargas y descargas. El hecho de que se hayan instalado diferentes tipos de equipamientos públicos en los sitios donde anteriormente aparcaban los coches o se habilitaba espacio para transportistas ha derivado en una situación caótica con la violación de las normas impuestas por parte de este tipo de vehículos. En la Figura 33 se puede comprobar cómo hay furgonetas que, sobre todo en las primeras horas del día se sitúan encima de zonas intervenidas que debían ser usadas por ciudadanos y no por coches. Este ejemplo muestra como no solo basta con pintar la calle para delimitar el espacio, sino que también a veces resulta necesario equipar de elementos que obstaculicen el aparcamiento a los coches. Por tanto, se trata de una cuestión que no conviene ni a frequentadores del espacio ni a los propios comerciantes, siendo, como se mencionó en algunas de las entrevistas que se analizan a en el siguiente apartado, una de las mayores quejas por parte de los comerciantes de las zonas intervenidas. Cabe mencionar que, a raíz de esta problemática, y como se mencionó anteriormente, se ha aprobado una normativa sobre carga y descarga de mercancías en Sant Antoni, limitando el horario que pueden circular y estacionar camiones y furgonetas que abastecen a los comercios de las zonas intervenidas.

## **V.II. Percepción de los espacios intervenidos a partir de las personas usuarias**

El análisis cualitativo se va a realizar a partir de cuatro bloques temáticos propios que permita poder diferenciar algunos asuntos de diverso tipo y de esa manera poder prestar atención de una manera pormenorizada las cuestiones consideradas más relevantes, y así poder plantear una consideración adecuada a la pregunta de investigación.

En primer lugar, se analiza el objetivo de esta intervención desde la perspectiva de las personas usuarios de las zonas intervenidas y la consideración sobre si estos han sido alcanzados en mayor o menor medida. En segundo lugar, se reflexiona sobre los discursos existentes en torno a los usos que las personas están dando mayoritariamente a estos espacios públicos, y las diferencias que existen al respecto, en lo que se refiere a los días de la semana, las horas del día o la franja de edad de las personas usuarias. Igualmente, se toman las diferencias de uso que existen entre las dos zonas intervenidas de la ciudad e intentar explicar los posibles motivos de estas.

En tercer lugar, se lleva a cabo un análisis de los diferentes efectos de tipo social, económico y de movilidad derivados de la existencia de este proyecto de intervención del espacio público urbano, dando espacio tanto a aquellos que se consideran positivos para la comunidad como aquellos menos deseados y que deberían plantearse una corrección o mejora de cara al futuro. Finalmente, se reflexiona sobre la visión que tienen las personas usuarias para el futuro de estos espacios, su viabilidad a lo largo del tiempo, así como una evaluación de su futura ampliación a la zona derecha del Eixample y la posibilidad de que este proyecto se pueda ampliar a más barrios y zonas de la ciudad, que no sean exclusivamente tan céntricos.

### **Objetivo de la intervención**

El primer bloque toma en consideración la percepción de las personas usuarias del espacio público intervenido en los dos barrios sobre el objetivo que consideran que tenía el proyecto, es decir, intentar encontrar las razones que llevaron al equipo de gobierno del Ayuntamiento de Barcelona a impulsar esta modificación del espacio público urbano.

Se encuentra un consenso bastante amplio por parte de las personas entrevistadas sobre cuáles son los objetivos principales del proyecto de intervención del espacio público. En primer lugar, destacan que este podría ser la consecución de un lugar más peatonal, y que permita una mayor participación de las familias en el mismo. El barrio de Sant Antoni

tiene una gran tradición de ser una zona de la ciudad de Barcelona con mucho comercio y vida urbana, pero a partir de la implementación de la Supermanzana el uso de forma variada del espacio público en el barrio ha aumentado considerablemente.

*“El objetivo era este, que la gente aprovechara la calle, el espacio este para reunirse, para varias cosas, y de hecho se está haciendo, se reúnen los críos a la hora de la salida del colegio, si te quedas media hora esto está lleno de críos, la gente pasea por aquí, se toman su vermut, se reúnen grupos, juegan al ajedrez, es decir, es una zona de reunión, y está bien aprovechada en este sentido.”* (Encargado de una frutería, Sant Antoni).

*“Yo es que soy super fan, todo defensas, superillas everywhere (risas). Nada, es que a mí me encanta, pero no sé sobre los objetivos específicos. Pero yo creo que sí, se usa mucho, se llena de gente, no es como estos típicos parques que son super monos y luego no va nadie, sino que se ve realmente que la gente queda aquí para reunirse aquí específicamente, entonces creo que eso ya es un éxito.”* (Chica joven, Sant Antoni).

La zona de Poblenou tiene un tipo de actividad económica y de barrio muy diferenciada a la de Sant Antoni y por tanto, también se entiende que el proyecto de Superilles en Poblenou tiene una consideración que se ajusta a las necesidades de las personas residentes del barrio. A partir de las personas entrevistadas se ha podido observar como se considera que el objetivo principal de esta medida es potenciar la vida comunitaria del barrio, dando un mayor protagonismo a las personas y su uso del espacio público urbano.

*“Yo creo que hacer más comunidad, que el espacio público sea más para la gente y no tanto para los coches o así, y aprovechar que en esta zona no había mucho de nada, no había nada, pues aprovechar para hacer actividades más comunitarias.”* (Madre de mediana edad, Poblenou).

Una de las razones detrás de la implantación del proyecto de *Superilles* fue la mejora de la movilidad, así como de la seguridad vial, reduciendo el tráfico vehicular a coches y motos particulares (Ajuntament de Barcelona, 2016). No obstante, a la hora de hablar sobre el proyecto con las personas usuarias del espacio, se recalca la seguridad vial como uno de los asuntos que se necesitan ser repensados en la implementación del proyecto, para que sean realmente lugares más seguros para los peatones. Justamente fueron los padres y madres que fueron entrevistados tanto de Sant Antoni como de Poblenou quienes

indicaron el problema de la seguridad vial como una de las cuestiones principales que necesitan ser resueltos en estos proyectos, porque siguen pasando coches, y ahora más cerca de lugares donde los niños están jugando.

*“La idea está bien pero falta terminar de desarrollarlo, sobre todo en cuanto a la seguridad, porque al final los niños no están seguros, pasan coches, bicis, motos, patinetes, y entonces al final la seguridad no es la que se busca en este lugar.”* (Madre de mediana edad, Sant Antoni).

*“Sobre todo en mi caso, en nuestro caso, que tenemos niños, es absurdo que estén jugando aquí, pero por ahí pasen coches, entonces en un despiste o algo...como que lo veo muy...Sí que hay más espacio para jugar pero estamos entre coches, no es tan aislado, como para estar más tranquilo. Sobre todo porque hay coles, niños que salen, corren...No tiene como mucho sentido dejar abierto, justo al lado del parque.”* (Madre de mediana edad, Poblenou).

No obstante, señalar que uno de los objetivos principales de este tipo de proyectos es resolver una cuestión de movilidad dentro de la ciudad de Barcelona, pues todavía sigue siendo el coche el medio principal de transporte y lo que se busca con esto es romper esta dinámica para crear otros modelos más sostenibles con el clima y por supuesto, también con el vecindario. La contaminación es en la actualidad uno de los principales problemas de las ciudades contemporáneas, por eso desde la Unión Europea se está persiguiendo la consecución de Zonas de Bajas Emisiones en todas las ciudades que superen una población determinada (Nieuwenhuijsen, 2021). En el caso de Barcelona, además de elaborar ese plan para que se reduzca la entrada de coches más contaminantes al interior del perímetro de la ciudad, se están realizando proyectos como el de *Superilles* para reducir la contaminación en el corazón de la ciudad y posibilitar otro tipo de movilidad urbana menos dañina para el ecosistema y la salud de los habitantes.

*“El objetivo principal es resolver un problema de movilidad, ¿no? Esta zona que se llama El Eixample, el ensanche de Barcelona fue un proyecto que fue pensado como una cuadrícula y con el transcurso del tiempo, el transporte automotriz privado se tomó todas las calles y eso genera un problema de polución gravísimo y con el tema del cambio climático y la*

*legislación europea y claro la problemática de la salud, hay que hacer algo para reducir ese tema de la polución.” (Vecino urbanista, Sant Antoni).*

Las opiniones de las personas entrevistadas sobre el resultado del proyecto fueron mayoritariamente positivas, hasta incluir en varias ocasiones comentarios sobre qué si fuera por ellas se haría más y se actuaría más radicalmente con la forma de lidiar con los coches en el interior de la ciudad. Este tipo de anotaciones hacen reflexionar sobre cómo las personas que habitan estos espacios consideran el papel secundario que los coches deben tener en la ciudad.

*“A mí me encanta, pero tienen que quitar los coches, incluso el mío. Hay que hacer una ciudad a medida de las personas, potenciando el servicio público, que no haya tanta contaminación, para que se puede andar fácilmente en bici. Para mí es fantástico, es el futuro de una ciudad inteligente. (...) La idea me encanta, pero hay que desarrollarla mucho más y mucho mejor, pero la idea me encanta.” (Padre de mediana edad, Poblenou).*

Es importante también mencionar como a pesar de ser un proyecto pensado para un mayor disfrute de la ciudadanía, apenas ha contado con participación ciudadana (o si ha sido así, se desconoce por las personas entrevistadas), a la hora de implementarse en los barrios. Este hecho se trata de una contradicción en sí misma, pues el urbanismo táctico busca la mejora de la calidad urbana a partir de actuaciones rápidas y localizadas partiendo de la base de una interlocución entre actores (Lydon & García, 2015), en este caso entre planificadores urbanos/técnicos del ayuntamiento y vecinos y usuarios del espacio.

*“yo sí que imagino que hubo algún tipo de participación, pero como siempre ese tipo de encuestas en las que los que saben un poco pueden opinar pero igual otro tipo de personas no tienen acceso o acaban no opinando. Al final quienes toman las decisiones no son los vecinos por mucho que opinen, ¿no?” (Chica joven, Sant Antoni).*

*“Sí, se pudo haber hecho, pero no se hizo. La participación es compleja, participar en estos procesos no es fácil, uno habla de participación, pero informar a la gente no es participar, participación es cuando la gente toma la decisión de sí se hace o no se hace y para eso tienes que abrir espacio a un debate entre valores distintos.” (Vecino urbanista, Sant Antoni).*

También se mencionó por parte de usuarios y usuarias de esta intervención que con este proyecto no solo se mejoraba la calidad de vida urbana y la posibilidad de crear más comunidad, sino que también hace que la ciudad quede más bonita, porque se incluyen diferentes colores en las calles que salen del típico gris del asfalto, y eso le hace tener un mayor atractivo y es un valor agregado a las zonas donde se implementa.

*“(…) me parece que la idea está muy bien. Incluso los colores, ¿sabes? Ya como que le saca el gris de la ciudad, la hace más alegre. Yo lo veo cuando me vienen a visitar de Italia, mis padres que pasaron por aquí dijeron mira que bonito y la otra vez cuando pasaron no habían hecho ese comentario.”*

(Madre de mediana edad, Sant Antoni).

### **Usos del espacio público en las supermanzanas**

En este segundo bloque se pretende hacer un diagnóstico, a partir del punto de vista de las personas usuarias, sobre como son los usos que se hacen de estos espacios públicos, estableciendo puntos de consenso y disenso en torno al tipo de acciones que se realizan en las zonas intervenidas, según franjas horarias del día, los días de la semana y las edades de las personas usuarias.

Las personas entrevistadas hicieron constar que tipo de usos hacen u observan que se hacen en las zonas intervenidas. Desde la experiencia de las usuarias se puede afirmar que existe un patrón de uso de estos espacios, el cual cambia según la franja horaria y a la vez varía de una forma generacional, es decir, los usos del espacio también son diferentes según la edad del grupo de personas en cuestión. No obstante, la composición demográfica y urbana de cada uno de los barrios en los que se ha implementado las supermanzanas hace que ese uso diferenciado según la hora del día sea diferente entre ellos también. Además, se ha podido comprobar como también cambia el uso en los fines de semana, con relación a los días de entresemana, pues los sábados y domingos hay un uso mayor de los espacios, sobre todo en lo que se refiere a las mañanas.

*“Por las mañanas los abuelos, a partir de las cuatro que salen los niños esto está lleno de niños subiéndose por encima de las bolas, corriendo, esto también los cumpleaños, luego a partir de las ocho la gente joven tomándose algo, gente jugando al ajedrez o a las cartas, ósea es que es super variopinto, es muy chulo.”* (Dueña de una tienda, Sant Antoni).

*“Se usa mucho sobre todo entre semana sí, porque hay un cole cerca, entonces se aprovecha mucho por la gente que va al cole.”* (Madre de mediana edad, Poblenou).

Como se comentaba anteriormente, el uso del espacio cambia en función del día, la hora y la edad de las personas usuarias. A partir de las observaciones realizadas y las respuestas de las personas entrevistadas se puede considerar que existe un gran uso de estos espacios, sobre todo el de Sant Antoni, por parte de las personas de avanzada edad. Debido a que muchas de estas personas cuentan con una movilidad reducida se observa cómo usan los bancos disponibles para poder descansar de sus paseos o de sus compras, o simplemente están tomando el sol. De esta manera, existe una consideración positiva por parte de estas personas de este proyecto, pues consideran que se adecua a sus actividades diarias y favorece que puedan salir a la calle con posibilidad de tomar los descansos necesarios.

*“esto lo han hecho bien, ahora me voy a la tienda, me pilla de paso y me va muy bien, está muy bien.”* (Señora de avanzada edad, Sant Antoni).

*“(...) suele haber grupos de gente mayor sentada, mirando, descansando, al igual que hay niños o grupos de turistas..”* (Padre de mediana edad, Sant Antoni)

*“¿Si nos preguntas si nos gusta? A mi me parece genial, ojalá tener delante de mi casa uno también.”* (Señora de avanzada edad, Poblenou).

A partir de la concepción de que el modo en que se organiza y se practica el espacio público urbano, es un reflejo claro del modo en que se construye un discurso societal (Berroeta & Vidal Moranta, 2012), se puede reflexionar profundamente sobre como la capacidad adquisitiva de las personas determina el uso que se hace del espacio público. La composición urbana de la mayoría de las ciudades está centrada en torno al consumo de bienes y explota al máximo la capacidad del espacio urbano para albergar terrazas de locales privados, delimitando una barrera económica para ciertas personas de disfrutar de la calle. Sin embargo, entre otras cosas, este tipo de acciones de urbanismo táctico, que como ya se mencionó anteriormente viene a cumplir una consecución del derecho a la ciudad a partir de acciones rápidas y baratas (Lydon & García, 2015), busca una mayor igualdad en la ciudad a la hora de poder disfrutar del espacio público sin la necesidad de tener una capacidad adquisitiva determinada para ello. Y justamente fue un asunto que algunas personas entrevistadas comentaron explícitamente.

*“Bueno para mí lo principal es que rompe las clases sociales, digamos, que todo el mundo cabe en la superilla, ¿no? el hecho de estar al aire libre, puedes llevarte algo de comer, da igual si eres más rico, más pobre, más tal y eso es super bonito porque es igualdad de oportunidades para todos y sobre todo esto, el poder estar al aire libre sin tener que consumir un menú o gastarte dinero.”* (Dueña de una tienda, Sant Antoni).

*“Yo creo que ha ofrecido otra manera de encontrarse en la calle que no es consumiendo en un bar, ¿no? Entonces por ahí ya es positivo.”* (Chica joven, Sant Antoni).

El espacio público intervenido cuenta con diversos equipamientos, que van desde bancos y mesas, hasta juegos infantiles, así como otros de ejercitación muscular. Estos equipamientos tenían un uso bastante elevado, sobre todo a ciertas horas del día, siendo el consumo de comida y bebida por personas jóvenes a las horas del almuerzo o de la cena uno de los usos que más se ha podido observar en ambas *Superilles*. Igualmente, como se puede comprobar en la cita adjuntada a continuación algunas personas entrevistadas hicieron constancia de que las mesas disponibles para la zona de Poblenou, que al tener una gran cantidad de oficinas, no consigue dar cabida a todas las personas que querrían usarlas.

*“Venimos poco pero se está bien, lo que pasa es que, por ejemplo, nosotros venimos a comer aquí para que nos dé un poquito el aire, la verdad es que hay pocas mesas, entonces a la hora de comer no tenemos sitio para comer, entonces a veces nos fuerza tener que volver a la oficina, cuando la finalidad es que nos diera un poco al aire, pues al final tenemos que volver a la oficina.”* (Trabajadora joven de una oficina, Poblenou).

Sin duda, uno de los usos principales que se dan estos lugares es el juego, tanto el infantil para el que existen zonas especiales para ello en la zona de Poblenou, mientras que en Sant Antoni los niños juegan adaptándose al equipamiento disponible en el espacio, como pueden ser bolas de piedra desde las que saltan, como de otro tipo. En la supermanzana de Sant Antoni hay instaladas mesas de ajedrez, tanto en la calle Comte de Borrell como en el cruce central con la calle Parlament que tanto por mi observación como por lo que hablan las personas entrevistadas tienen un gran éxito, habiendo siempre personas jugando ya sea en la mañana como en la tarde.

*“Yo creo que mayoritariamente, de momento, es para que jueguen los niños pero también para la gente que quiere tomar algo, hablar, es para todos. Sí que veo que hay cantidades de niños, que está bueno. Naturalmente, esto se ha prestado más a juegos de niños.”* (Madre de mediana edad, Sant Antoni).

*“Yo por las mañanas cuando paso, veo a gente mayor, no sé si hay por ahí unas mesas para jugar al ajedrez.”* (Chico joven, Sant Antoni).

Cabe mencionar que el uso de estos espacios no es exclusivo a las personas que viven en este barrio, porque la mayoría de los usuarios entrevistados señalaban que vivían en otras zonas, y hacían uso de estos lugares debido a que les pillaba de paso o venían específicamente allí debido a que les gustaba el ambiente existente. No obstante, debido a la vida comercial y de barrio que existe en Sant Antoni esto ocurre sobre todo allí, mientras que la supermanzana de Poblenou tiene principalmente un uso de personas que trabajan o viven en la zona.

*“Realmente, la gente que tú ves aquí es gente que no vive aquí, o es gente que trabaja aquí, pero vive en otro lugar. Hay una desincronización entre el lugar de trabajo y el lugar de vida, es decir, no mucha gente que trabaja aquí vive aquí, y viceversa, los que viven aquí, no trabajan acá.”* (Vecino urbanista, Sant Antoni).

*“(…) No hemos notado tanto la subida de precios porque vivemos por Poble Sec.”* (Chica joven, Sant Antoni).

### **Efectos multinivel de las Superilles**

En este bloque se pretende analizar, a través de las notas de observación y de los discursos de las personas entrevistadas, como han sido los efectos producidos por la consolidación del proyecto de las *Superilles* en los barrios de Sant Antoni y Poblenou, teniendo en cuenta tanto factores sociales como económicos o de seguridad, entre otros.

### **Efectos sociales/comunitarios**

Las personas usuarias de estos espacios que fueron entrevistadas hicieron referencia en numerosas ocasiones sobre la importancia de esta intervención a contribuir a la construcción de una vida más comunitaria, por el hecho de existir un lugar de reunión social en el que todo el mundo puede participar y crear lazos de unión entre pares.

*“A ver, es un barrio en el que siempre ha habido comercio a tope, y mucha vida de barrio, quien es de Sant Antoni es muy de Sant Antoni, lo que pasa que claro igual hemos ganado calidad en cuanto a vida en el exterior, como lugar de encuentro.”* (Dueña de una tienda, Sant Antoni).

*“Yo creo que hacer más comunidad, que el espacio público sea más para la gente y no tanto para los coches o así, y aprovechar que en esta zona no había mucho de nada, no había nada, pues aprovechar para hacer actividades más comunitarias”* (Madre de mediana edad, Poblenu).

Uno de los efectos que se pudo observar y se comentó por algunas de las personas que fueron entrevistadas durante el transcurso de la investigación fue aprovechar el equipamiento disponible para la celebración de cumpleaños de niños y niñas al aire libre, ocurriendo tanto en Poblenu como en Sant Antoni. Este hecho se puede considerar como un aspecto muy interesante ya que es un ejemplo claro de cómo se puede usar el espacio público para crear comunidad y lazos sociales de gran envergadura, pues envuelve a familias enteras que deciden pasar una tarde entera de un día del fin de semana junto a otras personas de características similares en el espacio público urbano.

*“ahora puedes ver a la gente jugando a las damas, jugando a cartas, las noches de verano es una gozada, o celebraciones de cumpleaños, ¿sabes?”* (Dueña de una tienda, Sant Antoni).

### **Efectos económicos**

Los efectos que esta intervención del espacio público ha tenido en los comercios de la zona y alrededores ha sido un asunto relevante tratado tanto por trabajadores y comerciantes de la zona, así como por otros usuarios. Sobre esta cuestión existe por lo general una buena consideración del proyecto como una forma de crear más espacios de consumo, que estaban limitados anteriormente.

*“A nosotros nos va bien, porque no tenemos una gran terraza y esas mesas ahí, pues nos son super útiles.”* (Trabajadora de una cafetería, Poblenu).

*“A mí me viene bien, por el hecho de estar abierto a un espacio libre que no me tapa nada y la gente puede pasear por aquí, etcétera”* (Encargado de una frutería, Sant Antoni).

En la zona del Eixample que no incluye al área intervenida de Sant Antoni se han ido dando espacio público que solía usarse para el aparcamiento de coches o el uso de carga y descarga de mercancías para la ubicación de terrazas. Aunque esta acción no entra dentro del programa de *Superilles* sí que fue mencionada por una persona entrevistada y hace reflexionar sobre cómo el paradigma ha cambiado y cada vez se quiere tener espacios de ocio al aire libre, que no perjudiquen a su vez al paso de peatones, y por tanto se tienen que tomar espacios que iban normalmente para el uso de los coches.

*“Además que en el Eixample esto ha favorecido a aumentar más las terrazas, que antes no tenían tanto espacio, ósea en los cargas y descargas que había en las esquinas, ahora hay muchas del Eixample que son terrazas, que yo creo que sí les ha beneficiado.”* (Trabajadora joven de una oficina, Poblenou).

No obstante, también existen efectos de carácter problemático en lo que respecta a la carga y descarga de mercancías que abastecen a los comercios. Uno de los asuntos que salió bastante a relucir durante las entrevistas fue la problemática que suponía el proyecto para el sector transportista, sobre todo para la carga y descarga de mercancías, porque con esta remodelación del espacio público se quedan sin una zona cercana a los comercios para realizar esta acción.

*“Por otro lado me viene mal porque yo antes descargaba aquí delante justo de la tienda y ahora tengo que coger un almacén, descargar en el almacén y traérmelo hasta aquí porque no podía descargar.”* (Encargado de una frutería, Sant Antoni).

*“Bueno negativo, sería los que vienen a entregar cosas: paquetes, género y eso, a veces no encuentran donde aparcar, o los taxistas que tienen que dar una vuelta estratosférica para llegar a los sitios, pero más que eso...porque yo lo veo muy positivo.”* (Trabajadora de una cafetería, Poblenou).

Otros de los efectos económicos que habría que mencionar es la subida de precios en la zona, especialmente en Sant Antoni. Existe la posibilidad de que esta transformación del espacio público genere un encarecimiento de la vida, y en particular del precio de la vivienda, por el hecho de encontrarse cerca de un área más verde y tranquila, lo que puede dar pie a que se generen procesos de gentrificación que significaría una expulsión de las

personas que cuentan con una renta inferior. Es decir, que colabore a una creciente gentrificación y turistificación del barrio que va a generar un impacto negativo en las personas con menos recursos que residen en este barrio de la ciudad.

*“El primero es un efecto de gentrificación porque a través de este cambio, el espacio se ha valorado mucho y la gente que vive aquí no tiene, la gran mayoría, algunos sí, los medios financieros para asumir los cargos de las subidas de las rentas, por ejemplo. Entonces vienen gentes de otros sectores, muchos turistas, si ves esta calle aquí, es de turistas.”* (Vecino urbanista, Sant Antoni).

*“Más terrazas, más bares y precio más elevado. En esta zona me refiero, no sé si es culpa de la illa pero sí que se ha generado una gentrificación importante, de movilidad de gente, pero no sé si es por la illa...”* (Padre de mediana edad, Sant Antoni).

No hay que perder de vista la idea de que este proyecto se está realizando en varias áreas de la ciudad, el mayor desarrollo del proyecto se ha dado en el distrito del Eixample (con la intervención de Sant Antoni) y las futuras actuaciones en la calle Comte de Cell, así como en el distrito de Sant Martí (Poblenou). Esto significa que se puede crear un mayor distanciamiento social y económico entre diferentes zonas de la ciudad, en términos también de calidad de vida.

Contra la posible (o ya existente) gentrificación, que tiene como efectos la expulsión del barrio de vecinas y vecinos con una capacidad adquisitiva menor (Anguelovski et al., 2018) se plantea la necesidad de que se implementen más proyectos del estilo de *Superilles* en otros barrios de la ciudad, para que así se dejen de considerar especialmente atractivas estas zonas de la ciudad donde se ha implementado. Es decir, aumentar la calidad de vida urbana en cada uno de los barrios de Barcelona tendrá como efecto que no haya una consideración de barrios de primer y segundo nivel en la ciudad, y el interés de las personas de vivir en sitios determinados, como puede ser actualmente Sant Antoni, se vaya diluyendo progresivamente.

*“Sí, además yo creo que justo por la revalorización del barrio, si fuera algo más habitual en la ciudad, que no fuese algo exclusivo de algunos barrios, perdería el interés, quizás. Ósea, mantendría la calidad de tener un espacio diferente y más pensado para el ciudadano, pero no tendría la parte*

*negativa de ser algo tan especial, que gentrificara y subiera el precio de los alquileres, creo eh.” (Chico joven, Sant Antoni).*

Cabe mencionar que en la zona de Poblenou donde se está implementado este proyecto hay una gran cantidad de vivienda de protección oficial, lo que significa que se trata de vivienda pública a un precio más reducido en comparación con la vivienda a mercado libre. Esto se une a la existencia de diversos servicios públicos en el entorno, como son las escuelas infantiles y de educación primaria (Flor de Maig), el museo Can Framis o la facultad de la Universidad Pompeu Fabra. Por tanto, se puede decir que este proyecto de intervención del Ayuntamiento se encuentra dentro de toda una serie de inversiones públicas en el área, que no ha resultado por el momento en una recualificación del barrio que dé a un proceso de gentrificación, como si está ocurriendo en Sant Antoni.

*“Aquí la mayoría son pisos de protección oficial, ósea que poco te toca decidir vivir aquí o no, no creo que esto traiga más o menos, sino que eso va a aparte.” (Madre de mediana edad, Poblenou).*

### **Otros efectos**

Existen otro tipo de efectos del proyecto de intervención de estos espacios públicos que fueron señalados por las personas entrevistadas que difícilmente encajan en los otros epígrafes descritos anteriormente. En primer lugar, cabe destacar la idea comentada por personas entrevistadas de que debido a la implementación de estas supermanzanas, hay más personas en la calle durante todo el día y también en la noche, lo que ha podido incurrir en problemas de ruido con los vecinos durante la noche. Este hecho es particularmente complejo, porque se entiende también que uno de los propósitos del proyecto era reducir el ruido asociado al tráfico para mejorar la calidad de vida urbana, no obstante, ha generado otro tipo de ruido durante el día y la noche, lo cual supone un problema que no existía antes y que deberá ser resuelto progresivamente.

*“Sí que me han llegado de oídas, que en la época de la pandemia si se juntaba mucho grupo de gente a la hora de vermut y todo este tema, y los vecinos de justo alrededor, por el ruido si es verdad que se han quejado. Del tema de pasar cuatro coches a que a cierta hora haya gente aquí, no es lo mismo ahora que estamos aquí, a cierta hora a las 10 u 11 de la noche haya gente aquí, no de botellón pero vamos a decirlo...celebrando. Entonces a cierta hora, aunque hables a un tono*

*de voz normal, sí que puede parecer que es elevado.” (Padre de mediana edad, Sant Antoni).*

*“(…) sobre todo de cara a los vecinos, que no sé cómo lo vivirán, porque igual intentando quitar el ruido del tráfico tienen más ruido durante el día, en puntos como este.” (Chico joven, Sant Antoni).*

No obstante, como se ha mencionado anteriormente las características de los barrios en donde se ha implementado este proyecto son diferentes, por lo que este problema del ruido se vincula más a la zona de Sant Antoni, ya que tiene edificios de viviendas al lado de los equipamientos instalados, mientras que en el caso de Poblenou no hay tanta cercanía con los edificios residenciales, por lo que esta cuestión no se reflejó en las entrevistas realizadas.

En segundo y último lugar, hay que exponer un efecto del proyecto de *Superilles* que fue mencionado por diferentes personas que fueron entrevistadas durante el proceso de trabajo de campo, el cual se trata del tráfico que sale de estas calles y termina acumulándose en otras zonas de la ciudad, lo cual puede parecer que estas iniciativas son un parche para un problema serio que necesita de una atención más holística.

*“Pero sí que sé que normalmente al desviar el tráfico del interior de la manzana, genera más tráfico en los alrededores, entonces no sé cómo repercute de forma negativa porque no vivo aquí.” (Chico joven, Sant Antoni).*

*“No, creo que el espacio sí que lo hay, pero el tráfico no se ha reducido. Ósea se ha reducido aquí, pero se acumula en otro lado.” (Padre mediana edad, Poblenou).*

### **Visión futura del espacio y otras intervenciones**

Este último bloque engloba todas las declaraciones y opiniones sobre la viabilidad de ampliar este proyecto a otras zonas de la ciudad, así como la consideración de lo que puede ocurrir con este tipo de intervenciones ya asentadas en el futuro, planteando su posible desaparición o degradación si no existe una clara voluntad política de conservarlo adecuadamente.

En primer lugar, cabe mencionar que el hecho de que este proyecto de intervención urbanística se englobe bajo el paraguas de lo que se puede denominar urbanismo táctico,

tiene como consecuencias que sea visto como un material duro, es decir, el asfalto, lo que le quita esa ruptura total con el modelo de la ciudad en la que los coches son el principal actor de la ciudad.

*“Yo creo que como implantación rápida y barata, que simplemente es cortar las calles y poner algo de equipamiento y vegetación está bien, si se quisiera hacer algo más permanente, yo lo haría menos duro, porque al final estamos en asfalto. Entonces a lo mejor poner algún tipo de pavimento o vegetación en el suelo, en vez de en un macetero, pero como intervención rápida para crear una superilla está bien, para algo permanente lo diseñaría de otra manera.”* (Chico joven, Sant Antoni).

Además, se considera que, al ser una intervención rápida, su desmantelamiento puede también ser igual de rápida, porque como fue barata su instalación, su desinstalación puede serlo del mismo modo. Para ello, se comenta la posibilidad de que el espacio no fuera solo un espacio de consumo, sino también de producción. Además, se plantea la necesidad de un cambio en el modelo económico de la ciudad, el cual actualmente tiene como principal sustento económico el turismo, con las consecuencias negativas que conlleva para las personas que residen la ciudad.

*“Además, son intervenciones que llaman urbanismo táctico, que son muy fáciles de armar y por lo tanto, también son muy fáciles de desarmar, tú puedes desbaratar esto y no va a costar nada, porque las intervenciones son mínimas. Puede venir un alcalde y decir a mí no me gusta esta vaina, mi apoyo es la gente que maneja los carros y el sector del retail, vamos a desbaratar esta vaina y lo desbarata, se puede mover muy fácil y a bajo coste.”* (Vecino urbanista, Sant Antoni).

No obstante, se considera difícil también por otros usuarios que pueda suceder un desmantelamiento del espacio intervenido, puesto que es una medida que ha tenido una gran acogida por parte de los vecinos. Al igual que podría suponer un gran inconveniente, en lo que se refiere a las obras que supondría y el tiempo que se emplearía en ello, para los vecinos y vecinas de la zona, que se opondrían a la retirada de la supermanzana.

*“Yo creo que es un poco difícil desimplementarlo, de repente hacer el paso contrario, pero sí que veo que por ejemplo dejen de mantenerlo, que lo abandonen. (...) Yo me imagino que ha estado en obras mucho*

*tiempo y habrá molestado a los vecinos, y aunque un nuevo gobierno quiera quitarlo, volver a meterse a quitar todo esto, yo creo que incomodaría al vecindario.”* (Chico joven, Sant Antoni).

Sobre la instalación de otras *Superilles* en otras zonas y barrios de la ciudad, las personas contactadas se muestran de acuerdo con la ampliación geográfica del proyecto y creen que puede ser una buena medida para la ciudad, en términos de calidad de vida urbana. En concreto se les preguntó sobre el nuevo eje verde que se va a instalar en la calle Concell de Cent y aunque muchas de las personas contactadas desconocían esa medida de antemano, valoraban positivamente su implementación.

*“(...) a mí me gusta, de todas formas, el coche es para fuera de la ciudad. Yo valoro bien esta idea, porque está genial para hacer la ciudad menos contaminada. Hay menos contaminación y más gente en la calle.”* (Madre de mediana edad, Sant Antoni).

*“Yo creo que bien, porque a los vecinos les va a gustar y para los que van en coche, tampoco les molesta que corten dos calles.”* (Trabajadora joven de una oficina, Poblenou).

Igualmente, las personas entrevistadas consideran que para una reducción considerable de los coches en la ciudad sea plausible, además de realizar este tipo de proyectos en los barrios, tiene que haber un impulso a otro tipo de medidas, como sería el aumento y la promoción de otros tipos de transporte, entre los que se encuentra la bicicleta, patinetes o el transporte público en general, con la correspondiente reducción del precio de este para que sea más accesible y atractivo para que las personas lo usen.

*“Claro, sí, yo también sacaría los coches de la ciudad, pero reforzaría mucho más todo el transporte público y todas las vías de comunicación interna de la ciudad, mientras no se consiga eso...”* (Trabajadora joven de una oficina, Poblenou).

En definitiva, se puede decir que existe un amplio consenso entre las personas entrevistadas de que estas actuaciones son beneficiosas por diferentes motivos, entre los que destaca el mayor espacio disponible para uso de los peatones. No obstante, para poder crear cada vez lugares más seguros para los peatones sin coches, resulta imprescindible

una mayor red de transportes que puedan suplir la gran cantidad de desplazamientos urbanos realizados en vehículos privados en la actualidad.

## **Conclusiones y posibles futuras líneas de investigación**

Tras la realización de esta investigación se pueden llegar a una serie de conclusiones que nos remiten a las preguntas planteadas al inicio del trabajo. En lo que se refiere a la relación entre el planteamiento inicial de las actuaciones hecho por el Ayuntamiento, en colaboración con los grupos impulsores y el resultado, se puede concluir que es bastante adecuado. Es decir, se ha visto un incremento del uso del espacio público para peatones, dando a la vez más posibilidades de ocio y disfrute en áreas urbanas que antiguamente estaban solo dedicadas al tráfico o aparcamiento de vehículos. Por tanto, los usos que se hacen del espacio público en las zonas intervenidas de Sant Antoni y Poblenou son consecuentes con lo que se había ideado inicialmente con el proyecto, y en este sentido se podría decir que esta iniciativa urbana goza de sentido en términos de eficacia. Además, a partir de las entrevistas realizadas se puede concluir que existe una opinión positiva, en general, del proyecto por parte de los usuarios y frecuentadores de estos espacios.

Por otra parte, los efectos que han tenido estas actuaciones han sido muy variados y diversos. En primera instancia, es indudable que el efecto de mayor tamaño es el espacial, pues se han recuperado miles de metros cuadrados de espacio dedicado a la circulación vial y estacionamiento para zonas de descanso, ocio y paseo para los peatones. Además, siguiendo los comentarios hechos por las personas frecuentadoras de estas zonas, se puede decir que estas actuaciones han permitido la creación de un mayor sentimiento de comunidad en los barrios, al existir lugares de reunión abiertos a todas las personas, sin ninguna distinción.

También se ha comprobado que las intervenciones han generado una serie de efectos a nivel económico como la reactivación del comercio y la restauración en las zonas, al ser zonas más tranquilas donde la gente prefiere estar. Igualmente, el hecho que haya mesas y bancos permite a las personas poder hacer uso del espacio público sin la necesidad de consumir en una terraza, que en ocasiones se sale del presupuesto de las personas. No obstante, también se pudieron observar algunos efectos económicos relacionados a esta política urbana como es la subida considerable de precios, el cual supone un problema para las personas que viven en estos barrios. Al haber sucedido una transformación del

espacio público de este calado, se crea un mayor interés por vivir en estos barrios, lo que hace que se pueda dar pie a procesos de gentrificación que expulsen a las personas residentes a otras zonas de la ciudad más accesibles.

Pero sin duda, el efecto más importante que ha generado estas intervenciones es que se abra el debate sobre qué tipo de ciudades queremos, dónde cuestiones como la calidad de vida urbana cada vez están más presentes en el imaginario colectivo y se replantea del mismo modo la forma en que nos movemos por la ciudad, y el uso que se le da al espacio público.

Además, según se pudo comprobar, aunque sí existió participación ciudadana en las primeras fases de planeamiento y organización del espacio, se ha entendido que durante el desarrollo de este proyecto esta participación se ha dejado más de lado. Entonces, considerando que este es uno de los pilares principales de las actuaciones de urbanismo táctico, se puede decir que es uno de los puntos desfavorables de estas intervenciones, lo cual debería corregirse en los próximos pasos y fases del proyecto global de *Superilles* del Ayuntamiento de Barcelona.

Aunque se trata de un trabajo de carácter exploratorio, el hecho de estudiar dos intervenciones hace que exista un componente comparativo entre estas. En este sentido cabe mencionar que se encontraron una serie de similitudes y desemejanzas entre las dos actuaciones estudiadas en este trabajo. Debido al carácter del proyecto de urbanismo táctico entre el que se incluyen las intervenciones detalladas, hay unas similitudes claras, entre las cuales se podrían destacar:

1. Se trata de barrios en las que existe una gran cantidad de servicios públicos, sobre todo de ámbito municipal, lo cual tiene sentido debido a que el proyecto de *Superilles* encaja en todo un proceso de mejora de la calidad urbana de esos barrios, y nace fruto de un trabajo de asociaciones vecinales junto con el Ayuntamiento, y por tanto, esta institución/administración quiere fortalecer su rol en estas determinadas zonas.
2. El uso principal o mayoritario del espacio intervenido se ha dedicado para juegos, ya sea infantiles como no infantiles, haciendo uso de equipamientos tradicionales para ellos como son los columpios u otro tipo de equipamientos urbanos.

La composición urbanística y sociodemográfica, la ubicación y actividad económica de cada una de las zonas donde se han desarrollado estas intervenciones tiene unas particularidades que hacen que los usos de estos espacios sean bien diferentes en términos cualitativos y cuantitativos. En este sentido, las principales desemejanzas serían:

1. En Sant Antoni hay un mayor uso a distintas horas del día y la semana del espacio público intervenido, a grandes rasgos, en comparación con el de Poblenou.
2. Los efectos de tipo económico (como el proceso gentrificador) se ha notado principalmente en Sant Antoni, mientras que Poblenou sigue teniendo una estructura más residencial que no se corresponde, por ahora, con esta otra realidad.
3. La mayor presencia de oficinas y zonas de trabajo en Poblenou hace que el tipo de personas que usan el espacio intervenido cambie mucho entre las mañanas y las tardes-noches. Hecho que, aunque también ocurre en Sant Antoni, se trata de una transformación diferente pues, no hay oficinas cerca pero sí hay más turismo debido a la cercanía con el casco viejo de la ciudad.

En lo que respecta a cuestiones de estas actuaciones analizadas que se consideran que podrían ser mejorables, estaría el hecho de que haya una mayor participación ciudadana, no solo en el planteamiento inicial y la primera fase, sino también durante el seguimiento de la actuación. Así mismo, hay contradicciones entre la idea de la que surge esta actuación y hechos que están a suceder en estos espacios como, por ejemplo, el paso de una línea de autobús por la supermanzana de Poblenou, lo cual hace que la seguridad vial que se pretendía ganar no se termina consiguiendo del todo.

### **Futuras y posibles líneas de investigación futuras**

En lo que se refiere a posibles líneas de investigación futuras relacionadas con este proyecto estudiado, sería interesante analizar cómo han sido los procesos de participación ciudadana que en algunas ciudades o contextos han servido para implantar proyectos de urbanismo táctico, y ver si han tenido una buena acogida por vecinos y vecinas de los barrios determinados. También sería interesante considerar la posibilidad de poder profundizar en este trabajo exploratorio comenzado aquí, pues existieron ciertas limitaciones de tiempo y recursos, que limitaron su alcance y recorrido temporal.

Igualmente se considera interesante observar la longevidad de estas intervenciones y comprobar si se han desarrollado a lo largo del tiempo, de qué manera y si se ha realizado una implementación duradera y a largo plazo, que permita una redefinición global del espacio público. Como el proyecto de *Superilles* del Ayuntamiento de Barcelona aún sigue sus fases de expansión a más zonas de la ciudad, será interesante en el futuro ver el impacto total de todas las intervenciones que lleve asociada.

Finalmente, cabe destacar como una posible futura línea de investigación comprobar si el urbanismo táctico es un tipo de actuación que se expande por el territorio urbano español y europeo, de qué forma y qué consecuencias trae consigo. Igualmente, ahora el urbanismo táctico es algo novedoso con pocas experiencias de las que se pueda aprender, con el paso del tiempo se podrán realizar evaluaciones de estas intervenciones, midiendo el impacto a diferente nivel, su viabilidad, las ventajas y los grandes inconvenientes que hayan podido ocasionar, en diferentes ciudades del entorno.

## **Bibliografía**

Ajuntament de Barcelona (2016) *La implantació de les Superilles a Barcelona*. Comissió d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat. Barcelona.

Ajuntament de Barcelona (2021) *Superilles*. Recuperado de <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es>

Ajuntament de Barcelona (s.f) *Historia de Sant Antoni*. <https://ajuntament.barcelona.cat/eixample/es/el-distrito-y-sus-barrios/sant-antoni/historia-de-sant-antoni>

Ajuntament de Barcelona (s.f.) *Historia del Poblenou*. <https://ajuntament.barcelona.cat/santmarti/es/el-distrito-y-sus-barrios/el-poblenou/historia-del-poblenou>

Ajuntament de Barcelona (2022) *Nou sistema de distribució de mercaderies a la superilla de Sant Antoni*. Recuperado de <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/ca/noticia/nou-sistema-de-distribucio-de-mercaderies-a-la-superilla-de-sant-antoni>

Alguacil, J. (2011) *Cómo se hace un trabajo de investigación en Sociología*. Madrid: Catarata

- Anguelovski, I.; Connolly, J.; Masip, L. & Pearsall, H. (2018). Assessing green gentrification in historically disenfranchised neighborhoods: a longitudinal and spatial analysis of Barcelona. *Urban Geography*, 39(3), 458-491. Recuperado a partir de <https://doi.org/10.1080/02723638.2017.1349987>
- Aramburu, M. (2008). Usos y significados del espacio público. *ACE: Architecture, City and Environment*. <https://doi.org/10.5821/ace.v3i8.2461>
- Araujo, A., Abascal, E. H. S., Victal, J., & Sabaté, J. (2021). O Plano Especial Diagonal-Poble Nou – da importância do protagonismo público na gestão e produção do espaço urbano à emergência do Urbanismo liberal. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v. 13, e20190364. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.013.e20190364>
- Benevolo, L. (1993). *La Ciudad Europea*. Barcelona: Crítica.
- Berroeta Torres, H., & Vidal Moranta, T. (2012). La Noción de Espacio Público y la configuración de la ciudad: Fundamentos para los relatos de pérdida, civilidad y Disputa. *Polis (Santiago)*, 11(31), 57–80. <https://doi.org/10.4067/s0718-65682012000100004>
- Borja, J. & Muxí, Z. (2001). *Espacio Público: Ciudad y ciudadanía*. Barcelona: Electa.
- Borja, J. (2003). La Ciudad Conquistada. *EURE (Santiago)*, 30(90). <https://doi.org/10.4067/s0250-71612004009000009>
- Brandão, P. (2008) “*Sentido e Imagem – A identidade dos lugares e a sua representação colectiva*”. DGOTDU, Lisboa.
- Buchanan, D., Colin (1973), *El tráfico en las ciudades*, traducido por Agustín Gil, Madrid: Editorial Tecnos.
- Busquets, J. (1992) *Barcelona. Evolución urbanística de una capital compacta*, Madrid: MAPFRE.
- Caballero, L., & Tapada, M.T. (2017). “*David Contra goliath: Procesos de Desplazamiento y desposesión en contextos urbanos: El Caso de Sant Antoni (Barcelona)*” (dissertation).

- Corominas i Ayala, M. (2002). Los orígenes del Ensanche de Barcelona. Suelo, técnica e iniciativa. Barcelona: Edicions UPC.
- García-Ayllón, S. (2014) Urbanismo y Ordenación del Territorio: manual de teoría. Cartagena: Universidad Politécnica, Servicio de Documentación. 187 p. ISBN: 978-84-942944-2-6
- González G, E., (2005). La observación directa base para el estudio del espacio local. *Geoenseñanza*, 10(1),101-105. ISSN: 1316-6077. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=36010107>
- Gyurkovich, M., Poklewski-Koziell, D., & Duarte, C. (2019). Supermanzana in Practice. Ability to Create People Friendly Spaces upon the Example of Selected Barcelona-Based Projects. *IOP Conference Series: Materials Science And Engineering*, 471, 092010. Recuperado de <https://doi.org/10.1088/1757-899x/471/9/092010>
- Harvey, D. (1982) *The Limits to Capital*. Oxford: Blackwell Publishing.
- Harvey, D. (2013). *Ciudades Rebeldes: Del Derecho de la Ciudad a la revolución Urbana*. Akal.
- Hu, W. (2016, September 30). What New York Can Learn From Barcelona's 'Superblocks.' The New York Times. Recuperado a partir de <https://nyti.ms/2dhJ2tu>
- Jacobs, J. (2011). Erosión de las ciudades o sacrificio de los automóviles. En *Muerte y Vida de las Grandes Ciudades* (pp. 377–410). Madrid: Capitan Swing. [1961].
- Khairullina, E. (2018): “La planificación urbana y el tráfico rodado: las ideas de Alker Tripp en la URSS”, en *Ciudades*, 21, pp. 123-140. Recuperado a partir de <https://doi.org/10.24197/ciudades.21.2018.123-140>
- Lefebvre, H. (1975). *El derecho a la ciudad*. 3.a ed. Barcelona: Península. [1967].
- Lydon, M., & Garcia, A. (2015). Tactical urbanism: Short-term action for long-term change. *Journal of the American Planning Association*, 81(2). <https://doi.org/10.1080/01944363.2015.1054708>

- Lydon, M., Bartman, D., Garcia, T., Preston, R., & Woudstra, R. (2012). Tactical urbanism vol. 1: short term action|| long term change. *Miami, New York: The Street Plans Collaborative*.
- Mansilla López, J. A. (2018). Asaltar los suelos. La privatización del espacio como distopía urbana en el barrio del Poblenou, Barcelona. *Biblio3W, Revista Bibliográfica De Geografía y Ciencias Sociales*.
- Marmolejo, C. (2004) *Barcelona: Breve reseña histórica 1857-2000*. Centro de Política de Suelo y Valoraciones.
- Monnet, J. (2009). El espacio público definido por sus usos. Una propuesta teórica. Recuperado a partir de [http://virtual.unipiloto.edu.co/file.php/966/Lecturas\\_de\\_la\\_catedra/usos\\_del\\_espacio\\_publico-Monnet20121221\\_1\\_.pdf](http://virtual.unipiloto.edu.co/file.php/966/Lecturas_de_la_catedra/usos_del_espacio_publico-Monnet20121221_1_.pdf)
- Moreno García, R. (2021). *Caracterización de las respuestas de urbanismo táctico en ciudades* (dissertation).
- Naciones Unidas (2018), *La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible: una oportunidad para América Latina y el Caribe* (LC/G.2681-P/Rev.3), Santiago.
- Navas, T. (2014) La construcción simbólica de una capital. Planeamiento, imagen turística y desarrollo urbano en Barcelona a principios del siglo XX. *Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales* Vol. XVIII, núm. 493 (13)
- Nieuwenhuijsen, M. J. (2021) New urban models for more sustainable, liveable and healthier cities post covid19; reducing air pollution, noise and heat island effects and increasing green space and physical activity. *Environment International*, Recuperado a partir de <https://doi.org/10.1016/j.envint.2021.106850>
- López, I., Ortega, J., & Pardo, M. (2020). Mobility Infrastructures in Cities and Climate Change: An Analysis Through the Superblocks in Barcelona. *Atmosphere*, 11(4), 410. Recuperado a partir de <https://doi.org/10.3390/atmos11040410>
- ONU-Habitat. (2020). *La Nueva Agenda Urbana Ilustrada*. Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Habitat).

- O'Sullivan, F. (2017) Barcelona's Car-Taming 'Superblocks' Meet Resistance. The Atlantic: Citylab
- Páramo, P., & Burbano, A. (2014). Los usos y la apropiación del espacio público para el fortalecimiento de la democracia. *Revista De Arquitectura*, 6-15. Recuperado a partir de <https://doi.org/10.14718/revarq.2014.16.2>
- Padilla Llano, S., & Martínez Palacios, E. (2021). Luces y sombras del urbanismo táctico. Análisis de dos proyectos de Urbanismo táctico en ciudad de Barranquilla, Colombia. *URBE. Arquitectura, Ciudad Y Territorio*, (12), 85-97. DOI:10.29393/UR12-6ALPM20006
- Pfeifer, L. (2013). The Planner's Guide to Tactical Urbanism. Recuperado a partir de <http://www.reginaurbanecology.com/>
- Podjapolskis, R. (2017) Supermanzanas bajo sospecha. El proyecto de Superislas para Ensanche frente a su alternativa. Barcelona; Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. Universitat Politècnica de Catalunya.
- Rangel, M. (2002). Los cien del espacio público para la vida sociocultural urbana. Venezuela: Universidad de los Andes. Recuperado a partir de [http://www.saber.ula.ve/bitstream/handle/123456789/39797/Rangel\\_2002.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://www.saber.ula.ve/bitstream/handle/123456789/39797/Rangel_2002.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Romero de Ávila, V. (2021). Urbanismo táctico y movilidad activa. En Ruiz-Apilánez, B. y Solís E. (Eds.) *A pie o en bici. Perspectivas y experiencias en torno a la movilidad activa* (pp. 87-98). Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha. [http://doi.org/10.18239/atenea\\_2021.25.09](http://doi.org/10.18239/atenea_2021.25.09)
- Rueda, S. (2016) La supermanzana, nueva célula urbana para la construcción de un nuevo modelo funcional y urbanístico de Barcelona. Barcelona: Agencia de Ecología Urbana de Barcelona.
- Rueda, S. (2019). Superblocks for the Design of New Cities and Renovation of Existing Ones: Barcelona's Case. In M. Nieuwenhuijsen & H. Khreis (Eds.), *Integrating Human Health into Urban and Transport Planning* (pp. 135–153). Springer. Recuperado a partir de <http://doi.org/10.1007/978-3-319-74983-9>

Segovia, O. y Dascal, G. (2000). *Espacio público, participación y ciudadanía*. Santiago, Chile: SUR ediciones.

Silva Correia, B., Da Silva, M. C., & Magnabosco, M. (2010). Naturaleza y ocupación del espacio público. Los parques de la ciudad. *Bitácora 16*, 107–120.

Simões Mendo, V. L. (2017). *Vilas Olímpicas. O legado olímpico como catalizador de transformação urbana* (dissertation).

Soteras, J. (1977). El Plan Comarcal de 1953. Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales, (32), 87-94. Recuperado a partir de <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/81140>

Speranza, P. (2016). 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*, 10(12), 1593–1603.

Torres Veytia, E. (2009) Elucubrando la identidad en el espacio público. Recuperado a partir de [https://www.researchgate.net/publication/323077749\\_Elucubrando\\_la\\_identidad\\_en\\_el\\_espacio\\_publico](https://www.researchgate.net/publication/323077749_Elucubrando_la_identidad_en_el_espacio_publico)

Vargas, Y. (2020). Urbanismo táctico en el contexto de ciudades no resueltas. Módulo Arquitectura CUC, 24(1), 97-114. Doi <https://doi.org/10.17981/mod.arq.cuc.24.1.2020.05>

## **Anexos**

### **Anexo A. Notas de trabajo de campo**

A partir de la realización del trabajo de campo en las supermanzanas escogidas para el estudio a lo largo de diferentes días de la semana y horarios, se han tomado las siguientes notas:

#### **SUPERILLA DE SANT ANTONI**

1. 11/02/2022 18.00-21.00 (VIERNES)

El área central es usada principalmente por niños, que se encuentran jugando, corriendo y subiéndose y saltando a equipamientos situados en el área intervenida.

También existe interacción social (encuentro) entre personas jóvenes y jóvenes adultas en bancos y mesas habilitados.

Personas jugando al ajedrez, sobre todo mayores (ancianos), pero no exclusivamente.

No solo hay niños jugando en la zona central, también en la esquina de Comte Borrel con Marqués Campo Sagrado. A medida que se camina hacia la Avenida Paralell el uso del espacio va disminuyendo, y por el otro lado, cuanto más cerca se está del Mercado de Sant Antoni hay más personas haciendo uso del espacio de la supermanzana y sus equipamientos (mesas, bancos, etc...)

Con respecto a las calles laterales (es decir no los cruces), se puede observar como en la calle Parlament hay una gran presencia de bares y restaurantes, por lo que el uso del espacio público que tiene esa zona está asociada también al encuentro social (pero en este caso en terrazas de bares y locales comerciales).

En la calle Comte de Borrel el uso es más variado, al igual que el tipo de equipamiento que se ha instalado en la calle, pues hay equipamiento para hacer ejercicio físico, mesas para jugar ajedrez, u otras para usos variados.

No se puede identificar un uso diferenciado por parte de mujeres y hombres, pero con respecto a la edad, si que se puede observar que hay desde familias con niños, personas jóvenes, jóvenes-adultos y en menor medida, personas ancianas. Sin embargo, cada uno de estos grupos hacen un uso del espacio de forma diferente. Niños lo usan para jugar, jóvenes para encontrarse y beber/comer, y ancianos para estar sentados, charlando o también jugando al ajedrez.

A partir de las 20h, ya no quedan niños jugando, si que queda algún grupo de personas jóvenes bebiendo y fumando, pero no llegan a ocupar ni el 30% del equipamiento disponible. Ocurre que se van vaciando los bancos y mesas y se llenan más las terrazas de los bares de la zona.

2. 15/02/2022 11:30-14:30 (MARTES)

El espacio a estas horas funciona como un lugar de socialización de personas ancianas y adultas. No hay presencia de niños, porque se entiende que a esta hora están en la escuela.

Cabe destacar como el clima afecta en el uso del espacio, pues en dónde da el sol, hay más personas que donde solo hay sombra.

En las mañanas se observa un mayor número de coches, sobre todo destacan los camiones de transporte para los bares y locales comerciales de la zona intervenida.

Se observa un gran cuidado de esta intervención por parte del Ayuntamiento: servicios de jardinería, limpieza específica del equipamiento...

Hay un grupo de personas en el espacio central, parece que es un guía hablando en inglés que está explicando la intervención realizada en el espacio a un grupo de personas (buscar info sobre esto).

Gran número de personas están paseando o van/vienen de compras haciendo uso del cruce de la supermanzana para poder acortar su trayecto, pasando por la mitad. Hay bastantes personas sentadas al sol leyendo o simplemente “descansando” en algunos de los bancos o asientos instalados en la superilla.

A esta hora y día no hay personas jugando al ajedrez.

3. 26/02/2022 12:00-14:00 (SÁBADO)

Día nublado y con bajas temperaturas. El cruce central (Comte Borrell y Parlament) usado principalmente como lugar de paso o de paseo por parte de peatones.

Hay personas haciendo uso del equipamiento/mobiliario urbano para diferentes acciones: encuentro con otras personas (en menor medida), para estar leyendo libros, hablando por teléfono o simplemente sentadas.

Apenas hay niños jugando en el espacio, en contraposición con otros días y horas de la semana.

Hay una mayor cantidad de personas sentadas en terrazas de restaurantes, cafeterías o bares, que haciendo uso del equipamiento del que dispone la superilla. El número de vehículos que pasan por las calles de la supermanzana es bastante reducido, en el tiempo que se estuvo sólo hubo un coche de la guardia urbana que cruzó por el medio para continuar la calle de Comte de Borrell.

4. 26/04/2022 13:00-17:00 (MARTES)

Hace buen tiempo (sol y 23 grados) y también hay un mayor número de personas haciendo uso del espacio: paseando por el medio del cruce central; sentadas tomando el sol; charlando en un banco/mesa, o simplemente leyendo.

Sobre todo, hay personas de edad avanzada (quizás por la hora), aunque también hay gente joven. Sobre el tipo de población que hay cabe señalar que: las personas ancianas mayoritariamente están solas, mientras que la gente joven en general se encuentra en grupos de dos personas.

A la hora de la comida (a partir de las 14), aunque no solo, hay una gran cantidad de personas que cogen comida (ya sea preparada de un tupper o platos/bowls de

locales de restauración de la zona) para comérsela en bancos y mesas del espacio intervenido: lo que nos refleja que es un sitio de consumo vs las zonas de producción.

Hay personas también que están trabajando con su ordenador portátil en el mobiliario urbano disponible, también hay alguna persona que aprovecha para tumbarse al sol y se echa la siesta.

Zona de encuentro: a partir de las 16:30 mucha presencia de niños jugando y sus familias, a la salida del colegio.

Es verdad que el espacio comienza a estar degradado con el paso del tiempo, sobre todo en la cuestión que se refiere a la limpieza/suciedad.

Una pareja de ancianos me comenta que no son de este barrio pero vienen esporádicamente, porque en su zona no hay un sitio en el que poder estar sentados al aire libre sin tener que consumir. Se sientan, hacen sus sudokus y además aprovechan para ir al mercado a comprar.

Da la impresión de que el espacio sobre todo se usa por personas que no viven en el barrio/zona.

Una mujer anciana me comenta que hace uso del espacio para descansar, en lo que va de compras y recados. Le sirven los bancos y asientos como una forma de descanso, antes de tomar el autobús de vuelta a su casa.

5. 28/04/2022 19:00-21:00 (JUEVES)

Con el buen tiempo, se observa a más personas haciendo uso del espacio central de la supermanzana. Sobre todo, a personas jóvenes que hablan inglés, castellano o catalán, en grupos de 2 a 5 personas, sentados en bancos, asientos o el propio suelo, charlando mientras toman cervezas (grupos variados, con mujeres y hombres por igual, y personas de diferente origen/cultura). En menor medida se ve a gente anciana a estas horas, pero si que hay bastantes personas jóvenes o adultos-jóvenes (en torno los 30-40 años).

Las terrazas de los bares y restaurantes de las calles donde se ha realizado la intervención se ven bastantes llenos.

Bastante gente cruza el espacio central con sus bicicletas o patinetes.

Hay un grupo de señores jugando al ajedrez en las mesas habilitadas para ello en Comte Borrell en dirección ya hacia la plaza del Mercado de Sant Antoni. Sin embargo, a esta hora ya apenas se ven a niños haciendo uso del espacio para juegos u otras actividades.

## **SUPERILLA DE POBLENOU**

24/02/22 10:00-14:00 (JUEVES)

La zona donde se ha instalado la supermanzana en Poblenou tiene unas características diferentes con respecto a la de Sant Antoni, aquí se trata de una zona más residencial, hay una mayor presencia de familias, y por tanto, los usos del espacio se asocian a esa composición social del barrio.

También es una zona con una alta presencia de oficinas, lo cual implica que entre semana haya gente haciendo uso de los equipamientos para comer (sobre todo cuando hace sol y buen tiempo)

El área intervenida es mayor, pues hay cuatro cruces en los que se ha modificado el espacio público, pero algunos de ellos están muy desaprovechados, como es el caso del cruce de c/Almogavers con Ciutat de Granada, apenas hay equipamientos en este cruce, por lo que el uso del mismo es casi nulo.

Siguen pasando coches y autobuses por el carrer Roc Boronat, mientras que en el tramo de Sancho de Ávila entre Llacuna y Roc Boronat se ha eliminado totalmente el paso de vehículos privados a motor (coches). Esto significa que el cambio de uso tiene más que ver con intervenir el espacio que los coches ocupaban al aparcar en las calles, y poner en su lugar equipamiento público para el disfrute de los ciudadanos, ese tipo de equipamientos son tanto bancos y mesas, como otras de juego, entre las que se incluyen zonas infantiles, una pista de atletismo y mesas de ping pong.

Durante la mañana, la presencia de personas en el espacio es bastante reducida, limitándose a padres/madres con niños muy pequeños en carritos y trabajadores de la zona que están de paso. Al ser una zona residencial bastante nueva, no hay apenas presencia de personas de avanzada edad.

5/03/22 17:00-19:00 (SÁBADO)

Se observa un gran contraste con respecto al área de Sant Antoni. Se trata de una zona tranquila, sin muchos bares ni terrazas. Apenas hay ruido, debido a que no pasan muchos coches. Solo hay un bar abierto a estas horas un sábado en la calle Almogavers.

En el cruce de Sancho de Ávila con Roc Boronat, hay una zona infantil con bastantes niños jugando y sus respectivas familias. En una mesa cercana, hay una mesa en la que

hay bastante gente sentada o rodeándolo, en lo que parece que es la celebración de un cumpleaños (Consideración del lugar como un sitio de reunión social). Los niños que hay son de varias edades, sin llegar a superar los seis años y se observa en general familias jóvenes.

El hecho de que hace frío influye en el uso del espacio, la mayoría del equipamiento, es decir, bancos, asientos y mesas están sin usar (con excepción de la celebración del cumpleaños). En la esquina de Llacuna con Almogavers hay otra zona de juegos, pero hay menos niños jugando y personas alrededor. En general se observa poco

En general, llama la atención que no hay un gran uso del equipamiento instalado en el espacio intervenido, estando libres las mesas, bancos y asientos, así como la pista de atletismo.

27/04/22 14:45-19:00 (MIERCOLES)

El cruce de Almogavers con Ciutat de Granada, tiene cortado el tráfico para vehículos en la zona central, permitiendo un cruce peatonalizado en el medio pero sin ningún tipo de equipamiento útil. Apenas hay algunos bancos, pero el resto del espacio está libre.

El espacio es mucho más usado en esta situación, en comparación de las otras veces que se había visitado. Se puede observar una alta presencia de personas jóvenes y jóvenes adultas que están en lo que podría ser su tiempo de descanso del trabajo. Algunos están haciendo uso del equipamiento de la superilla (aka mesas) para comer comida traída desde sus casas, o comprada en algún establecimiento. También se observan personas en las terrazas de los locales de restauración de la zona. Las mesas también tienen algunas personas trabajando en sus ordenadores portátiles, aunque en menor medida.

Los espacios de juego infantil están vacíos o casi vacíos, mientras que a partir de las 16h se empiezan a llenar de niños y niñas que salen de la escuela que se encuentra en la c/Sancho de Avila. Al igual que hay niños jugando, también hay madres, padres y abuelos con ellos.

Cambia mucho el uso del espacio, según van pasando las horas, mientras que a la hora de la comida se veía gente joven comiendo, charlando, en mesas y bancos, a partir de las 16h toda la calle de Sancho de Avila entre c/Llacuna y Roc Boronat ha sido ocupadas por familias con niños pequeños, tanto las mesas como los espacios de juego. Porque la misma calle en dirección a la carrer ciutat de Granada tiene un menor uso de las familias.

Usos del espacio público en zonas peatonalizadas/pacificadas

Es una zona con menos espacios de restauración que la zona de Sant Antoni, pero ocupa/pacifica un área de mayor tamaño.

En el cruce de la calle Sancho de Ávila con ciutat de Granada, existe otra área de juegos infantiles y hay obras en dos esquinas de este cruce, lo que supone que camiones de la obra, ocupan el espacio intervenido, sin permitir que se pudiera hacer uso de este.

30/04/22 13:00-16:00 (SÁBADO)

En sábado se ven sobre todo terrazas de los pocos bares/restaurantes que hay, mientras que hay un menor espacio de los equipamientos (mesas y bancos) aunque si que hay gente haciendo uso de los mismos, pero una cantidad menor si se compara con el uso que hay durante la semana.

Se vuelven a ver celebraciones de cumpleaños haciendo uso de mesas disponibles en el espacio (es algo que ya se ha visto y se comenta incluso en algunas de las entrevistas).

Las áreas infantiles no están llenas, pero sí que cuentan con presencia de niños y niñas, pero a lo largo que va pasando la hora de la comida se van llenando más y más.

Hay tanto mujeres como hombres, pero como ya se observo anteriormente, el tipo de población que predomina son familias jóvenes, compuestas por adultos de mediana edad y niños de diferentes edades.

## **Anexo B. Guion entrevistas a usuarios de Supermanzanas**

¿Cuál es para ti el objetivo del proyecto de Superilles?

¿Consideras que ese objetivo se está cumpliendo? Explica en que grado se está cumpliendo.

¿Cómo de importante ha sido el papel de los vecinos y vecinas en la implementación de las actuaciones del Proyecto?

¿Cómo crees que es la valoración general que se hace de este proyecto? (Opinión pública y opinión publicada)

¿Cuál es el uso más común de estos espacios por los ciudadanos/as? Menciona los más relevantes.

## Usos del espacio público en zonas peatonalizadas/pacificadas

¿Cómo crees que es la relación existente entre el uso del espacio y el uso planeado por parte del Ayuntamiento? (Uso real vs uso planeado)

¿Qué efectos más claros pueden derivarse de la existencia de estos espacios? (Positivos y negativos)

¿Crees que se ha replanteado el uso del espacio viario en estos lugares indicados?

¿Piensas que ahora se socializa más en el espacio público en estos barrios con respecto al pasado? ¿Ha ayudado a intensificar la interacción social de los residentes de estos barrios?

¿Cómo valoras la construcción de nuevas *Superilles* en el área del Eixample?

¿Crees que los objetivos a medio-largo plazo se ajustan a las actuaciones realizadas y propuestas?

¿Cómo crees que se podrían mejorar estas intervenciones?

¿Piensas que es un proyecto que no tiene vuelta atrás? Es decir, que se va a mantener en el tiempo a pesar de un posible cambio de dirigentes políticos.

¿Existe alguna otra cuestión que te gustaría señalar?